

**Informe relatiu a l'Estudi d'avaluació del Pla Especial Urbanístic de l'Atlètic
Terrassa Hockey Club, a Terrassa**

Municipi de Terrassa
Comarca del Vallès Occidental
Promotor: Atlètic de Terrassa Hockey Club.
Redactor del DAE: BAMMP Arquitectes

En compliment de l'article 18.3 de la llei de la mobilitat i del Decret 344/2006 de regulació dels estudis de la mobilitat generada s'emet el següent informe relatiu a l'Estudi d'avaluació de la mobilitat generada pel Pla Especial Urbanístic de l'Atlètic Terrassa Hockey Club (T.M. Terrassa).

1. Antecedents

El Pla Especial Urbanístic que es tramita té per objecte definir un marc normatiu que permeti precisar els usos, rehabilitar o ampliar les àrees esportives i edificacions de les instal·lacions esportives del club. Aquest PEU comprèn tot l'àmbit qualificat de sistema d'equipaments comunitaris (clau E.3) al Pla d'Ordenació Urbanística Municipal de Terrassa (POUM) de juliol de 2003.

L'àmbit es localitza en sòls no urbanitzables situats entre el nucli de Terrassa i Matadepera en la confluència de les carreteres BV-1248 i C-1415. El PEU inclou una superfície de 169.505 m², corresponent a les instal·lacions de l'entitat esportiva Atlètic de Terrassa Hockey Club (ATHC).



2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'Estudi d'avaluació de la mobilitat generada pel Pla Especial Urbanístic de l'Atlètic Terrassa Hockey Club (T.M. Terrassa), als continguts de la Llei de la mobilitat, i s'aplicaran com a criteris els establerts en el Decret 344/2006, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada.

El PEU no preveu l'ampliació de l'extensió dels terrenys actuals però sí del sostre edificable d'equipament. En l'EAMG no s'especifica la superfície d'increment de sostre edificable prevista al PEU, si bé en la documentació aportada anteriorment es valorava un increment de la superfície de sostre entorn de 2.600 m².

3. Estimació de la demanda de mobilitat generada

L'Estudi calcula la mobilitat generada segons les ràtios del Decret 344/2006, considerant una ràtio de 20 desplaçaments per cada 100 m² de sostre, donant com a resultat una mobilitat de 1.699 viatges/dia. Així mateix, tenint en compte l'increment de la superfície de sostre, es considera que l'increment de la mobilitat prevista se situarà en 500 viatges/dia.

Taula resum de la mobilitat generada

Usos	Àrea (m ²)	Sostre edificable (m ²)	Viatges generats (m ²) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)*
equip. cult.-esp.-recre.	169.505,00	8.495,01	1.699	1.699 (500)
TOTAL	169.505,00	8.495,01	1.699	1.699 (500)

*entre parèntesi s'indica l'increment de mobilitat previst

Des de l'equip redactor del present informe s'accepta la documentació aportada, si bé en aquest tipus d'equipaments es recomana de calcular la mobilitat en funció de l'ocupació màxima prevista.

En relació al repartiment modal, l'EAMG indica que l'accés en vehicle privat esdevé majoritari. També es disposa d'un servei de bus discrecional que transporta els esportistes des de Terrassa (i Matadepera) fins a les instal·lacions del club. Finalment, s'indica que l'ús del transport públic és marginal, i amb un risc associat al trajecte a peu entorn de la carretera.

El transport discrecional vinculat compta amb 3 viatges/dia (15 a la setmana) i una ocupació mitjana de 50 alumnes.

Per altra banda, les visites d'altres escolars o estades per utilitzar les instal·lacions també compta amb 4 viatges amb autobús/dia (20 viatges a la setmana).

Tot i aquesta informació, l'EAMG no fa un repartiment modal de la nova mobilitat generada.

Cal que l'estudi efectui el repartiment modal de la nova mobilitat generada segons cada tipus de desplaçament (vehicle privat, transport col·lectiu i no motoritzat).

4.- Mobilitat en vehicle privat

L'àmbit del PEU se situa en el terme municipal de Terrassa en una posició equidistant dels centres urbans de Terrassa i Sabadell, molt propers al municipi de Matadepera i amb bona connexió amb Castellar del Vallès.

L'estudi descriu els dos accessos a les instal·lacions: un a la carretera de Terrassa a Castellar (C-1415a) que dona accés a un aparcament de 70 places i les cues poden generar un impacte important sobre la seguretat viària. L'altra dona accés a l'aparcament principal que té una capacitat per a 600 places i se situa a la carretera de Sabadell a Matadepera (BV-1248).

El document aporta informació sobre l'ocupació de l'aparcament per franges horàries d'ambdós aparcaments en un dia tipus. L'aparcament de la carretera de Castellar presenta problemes de saturació en diverses franges horàries, mentre que l'aparcament de la carretera de Sabadell a Matadepera no té problemes de saturació, però compta amb mancances de senyalització i il·luminació, així com resulta necessari la millora de seguretat viària en l'accés.

Així mateix, també s'adjunta informació sobre la intensitat de trànsit diària de les carreteres BV-1248 i C-1415a.

Des de l'equip de redacció del present informe s'accepta la documentació aportada.

5.- Xarxa de transport públic

L'Estudi indica que l'oferta de transport públic existent no té cobertura a les instal·lacions del club. Així no hi ha cap parada de bus propera i les estacions de ferrocarril més properes són a Terrassa, a 3,5 km de l'àmbit.

També descriu les línies de transport discrecional existents o habituals.

Des de l'equip redactor del present informe s'accepta la documentació aportada si bé es considera millorable l'anàlisi aportat. En aquest sentit cal destacar l'existència de la línia B3 Sabadell – Matadepera, que circula per la carretera BV-1248, a l'altura del Club Atlètic Terrassa. Així mateix, també es recomana millorar l'anàlisi de les possibilitats d'accés a peu entre Matadepera i l'Atlètic Terrassa Hockey Club.

Recomanació 1.

Es recomana millorar la informació del transport públic aportada així com les possibilitats d'accés a peu entre Matadepera i les instal·lacions.

6.- Mobilitat a peu i en bicicleta

L'estudi indica que no hi ha xarxa d'itineraris per a vianants o bicicletes per accedir a l'àmbit del PEU. Cal indicar que a la carretera de Sabadell a Matadepera BV-1248, hi ha un tram inicial d'1,6 km (sortida de Sabadell) que disposa de vorera i carril bici, però finalitza molt abans de l'accés a les instal·lacions.

Des de l'equip de redacció del present informe s'accepta la documentació aportada.

7. Incidència de la mobilitat generada

En relació al **vehicle privat**, l'estudi fa una valoració qualitativa de la mobilitat que genera i generarà el sector i considera que amb les mesures previstes la xarxa existent permetrà absorbir aquesta nova demanda sense problemes.

En relació al **transport col·lectiu**, no es fa una previsió de nous viatges, ni es preveu cap mesura per absorbir aquesta nova mobilitat.

Des de l'equip de redacció del present informe **es considera necessari valorar la incidència de la nova mobilitat generada per a cadascuna de les xarxes de mobilitat (vehicle privat, transport col·lectiu i no motoritzat).**

8. Estimació de la demanda d'aparcament

Pel que fa a les places d'aparcament a reservar fora de calçada, el Decret 344/2006, obliga a reservar places fora de la via pública destinades a aparcament per a bicicletes en tots els usos, i per a turismes i motocicletes en cas d'ús residencial, d'estacions de ferrocarril i d'autobusos interurbans.

Utilitzant els valors de l'annex 2 i 3 del Decret 344/2006 de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada resulta necessari, com a mínim la següent dotació:

Taula resum del dimensionament de l'aparcament per a bicicletes

Usos	Superfície sostre (m ²)	Aparcaments bicicleta D344/2006	Aparcaments bicicleta EAMG
equip. cult.-esp.-recre.	8.495,01	150	300
TOTAL	8.495,01	150	300

En aquest sentit, l'EAMG no aplica correctament la ràtio d'aparcament per a **bicicletes** que fixa el Decret 344/2006 per als equipaments en funció del seu aforament. L'EAMG preveu 300 places, mentre que aplicant les ràtios del Decret en caldrien 150. En tot cas es recomana de disposar d'una dotació suficient d'aparcament per a bicicletes, ampliable en funció de la demanda i a càrrec del promotor.

Pel que fa a la reserva de places d'aparcament per a **turismes i motocicletes**, l'EAMG preveu disposar d'un aparcament per a 600 places, el qual és suficient per cobrir la demanda d'aparcament vinculada a l'equipament (actual i futura).

L'estudi no contempla la instal·lació de punts de recàrrega per a vehicles elèctrics. **Cal recordar que li resulta d'aplicació el Reial Decret 1053/2014, que estableix que en els aparcaments públics o d'accés públic, cal una dotació d'un punt de recàrrega per cada 40 places.** Per tant serien necessaris 15 punts de recàrrega.

9. Distribució urbana de mercaderies

L'Estudi no descriu els requeriments que fa el Decret 344/2006 en relació a la distribució urbana de mercaderies, ja que es tracta d'uns usos que no li és d'aplicació.

Recomanació 2.

Es recomana disposar d'un espai específic interior reservat a les tasques relacionades amb la càrrega i descàrrega de mercaderies.

10. Mesures correctores

S'indica que les xarxes de mobilitat actuals tenen suficient capacitat per a absorbir la mobilitat generada del sector.

Xarxa bàsica per a vehicles

L'Estudi fa les següents mesures de millora de la mobilitat per als vehicles:

- Prohibir el trànsit lliure de vehicles en l'interior del club excepte en la zona específica per l'aparcament i el trànsit de servei i l'accés ocasional de subministraments a les diferents activitats.
- Clausura l'aparcament amb l'accés a la carretera C-1415a.
- Reordenació d'una única superfície d'aparcament per l'accés de la ctra. de Sabadell a Matadepera BV-1248, amb capacitat per 600 vehicles: mesures per la pacificació del trànsit intern a molt baixa velocitat, definició del punt de control d'accés per socis i no socis o visitants, senyalització i il·luminació de tot l'espai d'aparcament, senyalització de l'accés des de la carretera.
- Construcció d'una futura rotonda la carretera BV-1248.

Les mesures proposades a la carretera BV-1248, hauran de comptar amb l'informe favorable del titular de la infraestructura.

Xarxa de transport públic i col·lectiu

L'Estudi no fa cap millora de la xarxa de transport públic.

Des de l'equip redactor del present informe **es considera necessari que el sector prevegi un punt de parada per sentit de circulació per a les expedicions de transport interurbà que circulen per la carretera BV-1248.**

També es considera necessari **mantenir i incrementar la dotació de serveis de transport discrecionals que accedeixen al recinte. Així mateix cal preveure l'espai per a l'acotxament / desacotxament dels vehicles en condicions de màxima seguretat** i el corresponent aparcament per als autobusos (que ja es grafia en els plànols).

Xarxa de vianants i de bicicletes

L'Estudi no preveu cap actuació de millora en la xarxa de vianants i de bicicletes, tenint en compte l'estat de la xarxa actual.

11. Mobilitat i gènere

L'Estudi no incorpora informació relacionada amb la mobilitat i gènere, i per tant resulta necessari de completar.

12. Avaluació de la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica

La disposició addicional quarta del Decret estableix que els estudis d'avaluació de la mobilitat generada en municipis declarats pel Govern com a zona de Protecció especial de l'ambient atmosfèric (com el cas de Terrassa), han d'incorporar les dades necessàries per avaluar la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica.

L'estudi inclou una avaluació de la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica, considerant 1000 nous desplaçaments a la setmana en vehicle privat i utilitzant els factors que proposa la Direcció General de Qualitat Ambiental de la Generalitat de Catalunya. Segons aquesta metodologia el desenvolupament d'aquest equipament generarà unes noves emissions de 4,52 kg NO_x/setmana i de 0,41 kg PM₁₀/setmana.

L'estudi no aporta cap proposta específica de reducció de les emissions específica.

13. Finançament de les càrregues derivades de la mobilitat generada

L'Estudi no especifica el finançament de cap actuació vinculada a la millora de la mobilitat.

14. Conclusions

L'Estudi d'Avaluació de la mobilitat generada pel Pla Especial Urbanístic de l'Atlètic Terrassa Hockey Club (T.M. Terrassa), no compta amb els elements necessaris per aconseguir una mobilitat sostenible, d'acord amb els principis de la Llei de la Mobilitat 9/2003 i del propi Decret 344/2006, per la qual cosa s'emet informe **desfavorable**.

Per tal d'avaluar l'informe favorablement caldrà, com a mínim, incloure els següents aspectes:

- Cal que l'estudi efectui el repartiment modal de la nova mobilitat generada segons cada tipus de desplaçament (vehicle privat, transport col·lectiu i no motoritzat).
- Cal valorar la incidència de la nova mobilitat generada per a cadascuna de les xarxes de mobilitat (vehicle privat, transport col·lectiu i no motoritzat).
- Cal preveure una dotació de punts de recàrrega per a vehicles elèctrics d'acord amb el que preveu el Reial Decret 1053/2014, més tenint en compte que es tracta d'un sector inclòs en l'àmbit de qualitat de l'aire de la Regió Metropolitana de Barcelona.
- Les mesures proposades a la carretera BV-1248, hauran de comptar amb l'informe favorable del titular de la infraestructura.

- Cal preveure un punt de parada per sentit de circulació per a les expedicions de transport interurbà que circulen per la carretera BV-1248.
- Cal mantenir i incrementar la dotació de serveis de transport discrecionals que accedeixen al recinte. Així mateix cal preveure l'espai per a l'acotxament / desacotxament dels vehicles en condicions de màxima seguretat.
- Cal incorporar informació relacionada amb la mobilitat i el gènere.

Se sol·licita al promotor que adapti la redacció de l'EAMG a les modificacions que es proposen en el present informe, així com als continguts que determina el Decret 344/2006 i que es reflecteixen en l'aplicatiu per a la redacció dels Estudis d'Avaluació de la Mobilitat Generada (EAMG) de l'ATM. Una vegada realitzades aquestes modificacions caldrà enviar una còpia del document a l'Autoritat del Transport Metropolità.

Barcelona, 12 de juny de 2018

Vistiplau

Xavier Sanyer Matías
Cap del Servei de Mobilitat

Lluís Alegre Valls
Director tècnic