

Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada de l'ARE Turuguet

Municipi de Castellar del Vallès

Sol·licitant: Incasol

Promotor: Incasol

Redactor de l'EAMG: Gustavo Traverso

Lochmann

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 per *l'ARE Turuguet*.

1. Antecedents

L'ARE *Turuguet* es desenvolupa al municipi de Castellar del Vallès, al sud del nucli urbà, a les dues bandes de la carretera B-124, molt a prop de *l'ARE Nou Eixample*, en un espai actualment ocupat per usos industrials en desús.

La superfície de *l'ARE Turuguet* és de 32.092,37 m², 3,2 ha, separats en dos àmbits. El municipi compta amb una població de 22.000 habitants (2007).

2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada per *l'ARE Turuguet* als continguts de la llei de la mobilitat, i s'apliquen com a criteris els establerts en el Decret de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada.

El desenvolupament d'aquest sector suposa la creació d'un nou generador de mobilitat, conseqüència de:

- La creació de 27.321 m² de sostre destinat a habitatges (303 habitatges),
- Es destinen 4.739 m² de sostre a usos comercials,
- Es creen nous equipaments amb un sostre de 2.177 m²,
- Es creen nous espais lliures, que ocupen 6.262 m² de sòl

3. Estimació de la demanda de mobilitat generada

D'acord amb els criteris d'avaluació de la mobilitat del Decret l'estudi de mobilitat de l'ARE estima que el sector generarà un total d'uns **6.000 desplaçaments/dia, 3.000 per sentit**, considerant tots els usos descrits al punt anterior.

La taula següent mostra la mobilitat generada segons les ràtios que indica el Decret i l'Estudi de mobilitat (darrera columna):

Usos	Àrea (m ²)	Sostre edificable (m ²)	Nre. Habitatges	Viatges generats habitatge	Viatges generats (m ²) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
residencial		27.321,00	303	2.121	2.732	2.732
comercial		4.739,00			2.370	2.370
equipaments locals		2.177,00			435	435
zona verda	6.262,00				313	313
TOTAL	32.092,37	34.237,00	303	2.121	5.850	5.850

El volum estimat de viatges que poden generar els **habitatges** és de **2.700 viatges/dia** aplicant les ràtios referents a m² de sostre.

Quant als **usos comercials**, aplicant la ràtio proposada al Decret (50 viatges/100m²), la mobilitat generada és d'uns **2.400 viatges/dia**.

Quant als **equipaments** es preveu una mobilitat de **435 viatges/dia**.

El volum estimat de viatges que poden generar els **espais lliures**, aplicant la ràtio de 5 viatges per cada 100 m² de sòl, és de 313 viatges/dia.

L'estudi de mobilitat pren com a referència la distribució modal de l'EMO 2001, a partir de la qual estima el repartiment modal per a la nova mobilitat:

Repartiment modal proposat	A PEU	BICI	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT
% quota modal	10,8%		12,9%	75,8%
Viatges / dia feiner	631		753	4.436

4. Mobilitat en vehicle privat

L'estudi descriu la xarxa bàsica principal d'accés a l'àmbit d'estudi incloent dades d'intensitats en hora punta de la carretera B-124 i dels vials del voltant del sector.

L'estudi descriu també el nombre de carrils dels diferents vials i l'oferta d'aparcament a la via pública, que a les rodalies de l'àmbit està sobredimensionada.

5. Xarxa de transport públic

Es descriu l'oferta actual de transport públic a l'àmbit d'estudi:

- Autobús urbà: 1 línia (C6), amb parada a prop del sector.
- Autobús interurbà: 3 línies (C1, C3 i C4) que comuniquen el municipi amb Sabadell i Sant Llorenç. La C1 té un interval de pas de 15 minuts en dia feiner, i de 30 en caps de setmana, i para molt a prop dels dos àmbits, a la B-124. La resta de línies tenen parada a menys de 400m del sector.
- Autobús nocturn: línia N65, que comunica amb Sabadell i Barcelona cada 60 minuts.
- Ferrocarril: a Castellar no hi ha servei ferroviari, l'estació més propera es troba a Sabadell, fins a on arriba la línia C1 cada 15 minuts. L'estudi esmenta la previsió de la Generalitat d'allargar la línia de FGC des de Sabadell a Castellar.

- Taxi: hi ha una parada a la Plaça Calissó, amb un telèfon propi. La web de l'Ajuntament també proporciona telèfons de 6 taxis, un d'ells adaptat a PMRs.

L'estudi conclou que hi ha una bona cobertura horària i territorial del sector. Es troba a faltar la descripció de l'estat de les parades d'autobús així com l'estat dels itineraris a peu fins a aquestes.

6. Mobilitat a peu

L'estudi afirma que *la mobilitat a peu a l'àmbit no presenta cap mena de problema de capacitat ni de connectivitat de la xarxa. És més, la zona té una xarxa per a vianants privilegiada.*

Tanmateix, l'estudi detalla que el carrer Josep Vicenç Foix només té una vorera habilitada.

L'estudi descriu l'estat dels passos de vianants i conclou que la barrera més destacada és la que conforma la carretera B-124 per la seva amplada i el flux de vehicles, tot i que existeixen passos de vianants adaptats a PMR amb semàfor.

7. Mobilitat en bicicleta

L'estudi indica que Castellar no té una xarxa consolidada de carrils bici i a la zona on es troba l'ARE no es disposa de cap carril bici.

L'estudi descriu els trams de carril bici existents al municipi, a l'extrem nord-est del municipi, que transcorre per la Ronda del Cosidor i per la Ronda de Llevant, i concreta els diferents projectes existents per crear una xarxa ciclable fins a Sabadell, així com la xarxa de carrils bici projectada pel propi Ajuntament de Castellar (2006).

8. Incidència de la mobilitat generada

L'estudi analitza la distribució temporal de la mobilitat, i conclou que en l'hora punta hi haurà 30 usuaris nous generats pel nou sector. No es concreta si les línies existents podran absorbir aquesta demanda.

Quant a la xarxa viària, l'estudi analitza un escenari per a l'any 2018 que inclou un increment anual del trànsit del 2% i un factor d'hora punta (només per a la mobilitat 'obligada') del 12%. Es conclou que la càrrega que aporta el sector és poc important, donades les capacitats de la xarxa viària actual.

9. Estimació de la demanda d'aparcament

Pel que fa a les places d'aparcament a reservar fora calçada, el Decret obliga a reservar places fora de la via pública destinades a aparcament de bicicletes per a tots els usos, i per a turismes i motocicletes en cas dels usos residencials.

Utilitzant els valors de l'annex II i III del Decret d'estudis d'avaluació de la mobilitat generada resulta, com a mínim,

Usos	Àrea (m ²)	Sostre edificable (m ²)	Nre. Habitatges	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turisme	Total aparcaments motocicleta
residencial		27.321,00	303	606	303	152
comercial		4.739,00		47		
equipaments locals		2.177,00		22		
zona verda	6.262,00			63		
TOTAL	32.092,37	34.237,00	303	738	303	152

Respecte de les places fora de la via pública destinades a **aparcament de turismes** el Decret proposa fer una reserva de **303 places, una per a cada habitatge**.

Quant a la **motocicleta**, cal fer una reserva d'aparcament fora de la via pública de **152 places** per a usos residencials, 0,5 places per habitatge.

Des de la redacció del present informe s'incideix en què cal garantir que a calçada se senyalitzen places per a motocicletes, per evitar que aquestes aparquin sobre les voreres.

Cal reservar, també, espai per a **aparcament de bicicletes** fora de la via pública per a usos residencials. En concret, cal reservar en total **606 places per a bicicletes** (2 places d'aparcament per a cada un dels 303 habitatges).

Es recomana destinar per a aparcament de bicicletes uns espais als baixos dels edificis o bé als aparcaments subterranis, d'accés còmode i directe.

Els usos terciaris hauran de disposar de 47 places en conjunt.

L'equipament haurà de disposar de 22 places per a bicicletes, i les zones verdes hauran de disposar de 63 places per a bicicletes.

L'estudi proposa que les places d'aparcament referides a usos comercials, d'equipaments i zones verdes es localitzin a prop dels edificis per facilitar el seu accés.

10. Distribució Urbana de Mercaderies

L'estudi no esmenta la necessitat, seguint els requeriments de l'article 6 del Decret, de realitzar una **reserva d'un 10% del sostre** dels establiments comercials destinat a magatzem, per tal d'evitar operacions de càrrega i descàrrega.

Tanmateix, l'estudi té en consideració la reserva de places de 3 x 8m a la xarxa viària per a efectuar les operacions de C/D, per cada 8 establiments o per cada 1.000 m² de sostre destinat a comerç i 2.000 m² destinats a oficines (el sector objecte d'estudi compta amb 4.700 m² de sostre destinat a activitats comercials), per tant proposa senyalitzar 5 places destinades a C/D, als carrers del sector, i les localitza gràficament.

11. Mesures correctores

Xarxa de transport públic

L'estudi no fa cap proposta referent al transport públic.

Xarxa bàsica per a vehicles

L'àmbit d'estudi quant a viari només incorpora un tram de la B-124, que es vol reconvertir en una 'Rambla'. Amb aquesta actuació es pretén que la B-124 passi de ser xarxa comarcal a via urbana veïnal.

Amb la reordenació del sector es creen 63 places d'aparcament a la via pública.

Xarxa de vianants

L'estudi afirma que els recorreguts proposats per al vianant compleixen amb els requeriments del Decret 344/2006 quant a amplada lliure i pendents dels vials

Es fa esment del Pla d'Accessibilitat de Castellar, que vol donar més rellevància als vianants.

Xarxa de bicicletes

L'estudi dibuixa l'eix que es proposa al pdM de connexió entre Sabadell i Castellar, a la carretera, i l'eix que connecta amb el sector segons la proposta de l'Ajuntament per a xarxa urbana de bicicletes.

Per a la resta del sector l'estudi proposa senyalar les voreres com a espai de cohabitació de vianants i bicicletes. S'afirma que les voreres són prou amples per a permetre aquesta cohabitació.

12. Mobilitat i gènere

L'estudi afirma que amb l'execució de l'ARE s'aconseguirà una millora de les condicions de desplaçament quant a visibilitat, il·luminació i seguretat.

També s'esmenta que les dones disposen en menor proporció de carnet de conduir, per tant les actuacions de millora dels modes no motoritzats faciliten la mobilitat a les dones.

13. Proposta de finançament

L'estudi conclou que no cal finançar noves connexions viàries ni extensió de línies d'autobús per donar servei al sector.

14. Conclusions

L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada de l'*ARE Turuguet*, a Castellar del Vallès, conté bona part dels elements necessaris per a aconseguir una mobilitat sostenible, d'acord amb els principis de la Llei de la Mobilitat, per la qual cosa s'emet **informe favorable**.

Es recomana que en la redacció dels projectes constructius es tinguin presents les recomanacions d'aquest informe, així com les de l'estudi de mobilitat. D'acord amb el que prescriu l'article 18.4 de la llei, si els projectes no segueixen les determinacions de l'estudi, ho han de justificar.

Barcelona, a 13 de març de 2009

Vist-i-plau

Lluís Alegre i Valls
Cap del Servei de Mobilitat

Marc García i López
Director tècnic