

**Informe relatiu al Text Refós de l'Estudi d'avaluació de la mobilitat generada per la Modificació Puntual del Pla Parcial Urbanístic de Sant Pau de Riu Sec**

**Municipi de Sabadell**  
**Comarca del Vallès Occidental**  
Promotor: Junta de Compensació del Pla Parcial Urbanístic de Sant Pau de Riu Sec  
Redactor de l'EAMG: DOYMO

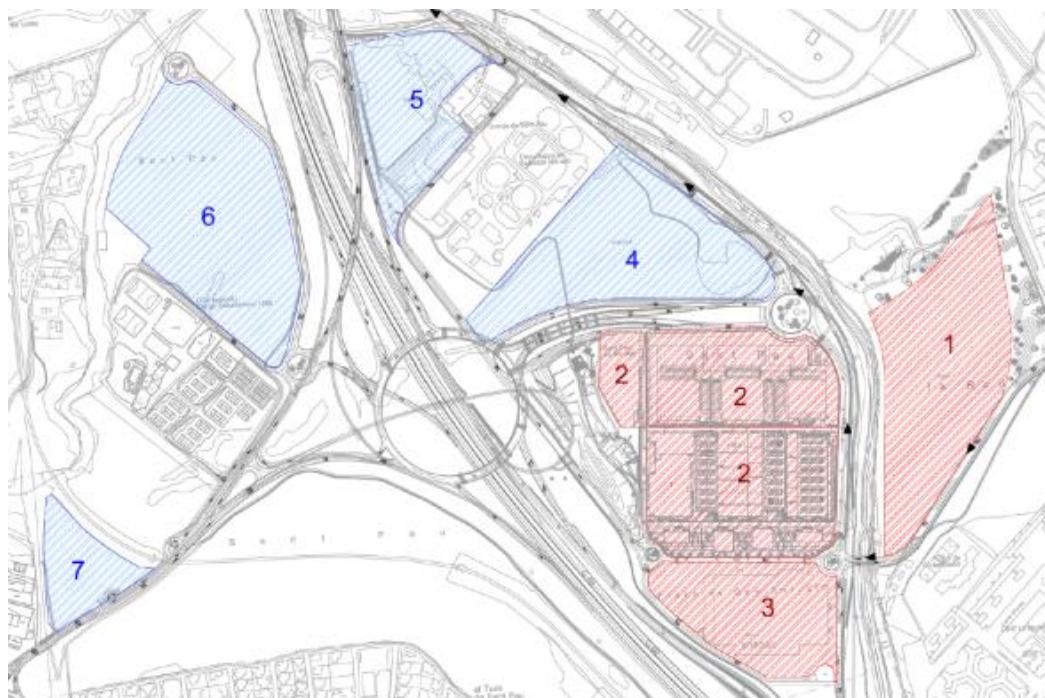
En compliment de l'article 18.3 de la llei de la mobilitat i del Decret 344/2006 de regulació dels estudis de la mobilitat generada s'emet el següent informe relatiu Text Refós de l'Estudi d'avaluació de la mobilitat generada per la Modificació Puntual del Pla Parcial Urbanístic de Sant Pau de Riu Sec.

### **1. Antecedents**

El sector de Sant Pau de Riu Sec està delimitat per l'aeròdrom de Sabadell al nord, per Ciutat Badia al sud-est, i al sud-oest per Bellaterra.

A la resta del Parc Empresarial hi ha només l'ús d'equipaments per part del Cercle Sabadellès (espai esportiu) i l'escola la Vall a el vessant oest de la C-58.

L'estudi es divideix els sectors en dos grans grups (en vermell els sectors que estan construïts o amb l'ordenació aprovada i en blau els sectors que estan encara per definir):



## 2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'Estudi d'avaluació de la mobilitat generada, 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 present estudi de mobilitat i de simulació dels accessos al sector del Parc Empresarial de Sabadell, té per objecte l'anàlisi de la situació actual i de les afectacions del nou planejament sobre el conjunt de la xarxa viària i sobre la mobilitat tant en vehicle privat com en transport públic, a peu i en bicicleta.

En concret, es pretén mesurar la intensitat de trànsit abans de la posada en marxa de les activitats del Pla, analitzar la capacitat actual de les vies de circulació, calcular la generació de vehicles que provocarà el conjunt del Pla Parcial en aquest entorn, proposar actuacions que millorin tant la situació actual com la futura i fomentar i donar preferència als mitjans de transport més sostenibles.

La superfície total construïda del sector serà d'1.564.857 m<sup>2</sup>; però la superfície de zones amb aprofitament urbanístic és de 449.512 m<sup>2</sup>. L'estudi preveu que tota la nova activitat de les unitats sigui terciària, especialitzada en comerç i oficines.

			M2
<b>Superfície total sector</b>			<b>1.564.857</b>
<b>Sistemes de titularitat pública</b>			
Viari	(A.1, a.1)		201.967
Ferrovitari	(A.2)		36.131
Infraestructures de serveis	(B.1, b.3)		70.423
Equipaments comunitaris	(c.0, c.9)		218.200
Domini públic hidràulic	(D.P.H.)		12.476
Parc ecològic-paisatgístic	(D.3)		275.512
Cursos de rius (parc fluvial)	(D.6)		116.544
Places, jardins i esmorteïdors	(d.1)		42.200
Verd viari i esmorteïdors	(d.2)		141.892
<b>Zones amb aprofitament urbanístic</b>			
Industrial amb espais oberts	(6F)		351.078
Terciari amb espais oberts	(4F)		98.434

Unitats	Denominació	Ús	Qualificació	Superfície	Sostre
1	Ctra. de Badia	Industrial	6F	74.883	57.700
2	Interpolar Sud A	Industrial	6F	47.515	108.300
3	Interpolar Sud B	Industrial	6F	113.670	45.000
4	Interpolar Nord	Industrial	6F	72.001	67.000
5	Depuradora Nord	Industrial	6F	43.009	40.000
6	Turó de Sant Pau	Terciari	4F	89.507	34.800
7	Interpolar Sud	Terciari	4F	8.927	7.100
<b>TOTAL</b>				<b>449.512</b>	<b>359.900</b>



Des de l'equip redactor del present informe es deixa constància que la unitat 5 ja disposa d'un estudi de mobilitat (EAMG en la implantació d'un Gran Establiment Comercial Territorial singular destinat essencialment a la venda de materials de construcció i articles de sanejament, "Bricomart", a Sabadell), el qual el mes de setembre del 2020 l'ATM va emetre informe favorable amb condicions.

### 3. Estimació de la demanda de mobilitat generada

L'estudi considera que el futur centre comercial del Parc Empresarial de Sabadell té una bona localització. La majoria de clients serà de la zona del Vallès, però la proximitat a Barcelona i les bones comunicacions permeten que hi accedeixin clients de fora la comarca.

L'estudi analitza la mobilitat futura a partir de dades de sòl i sostre del sector i de l'aplicació de les corresponents ràtios de mobilitat que proposa el Decret 344/2006.

Tot i així concreta les ràtios segons usuaris/es i treballadors/es i aplica unes ràtios diferents pels usos ja desenvolupats:



TAULA 2 RATIOS D'ATRACCIÓ (PER 100 m<sup>2</sup> ÚTILS)

Activitat	Laborables		Dissabtes	
	usuaris	treballadors	usuaris	treballadors
IKEA SABADELL	70,2	1,3	140,4	3,9
TERCIARI COMERCIAL	35,1	2,0	70,2	2,2
RESTA TERCIARI CONSOLIDAT*	2,3	4,7	0,0	1,3
RESTA TERCIARI NO CONSOLIDAT	35,0	1,3	48,0	2,0
EQUIPAMENTS	19,0	1,0	19,0	1,0
ZONES VERDES	4,90	0,10	4,90	0,10

En el cas de la superfície de terciari consolidat, l'estudi ha considerat l'ús industrial i d'oficines i ha aplicat una ràtio de 7 desplaçaments/100m<sup>2</sup>.

Segons aquestes ràtios es considera una mobilitat total de 148.172 desplaçaments en dia feiner i de **235.989 desplaçaments els dissabtes**. Es fa una diferenciació de la mobilitat segons els diferents usos previstos al sector.

La taula següent mostra la mobilitat generada segons el Decret 344/2006 i segons les ràtios de l'EAMG (per dies laborables i dissabtes):

Usos	Sòl (m <sup>2</sup> )	sostre (m <sup>2</sup> )	Viatges generats (m <sup>2</sup> ) (Decret)	Total viatges generats (EAMG) laborables	Total viatges generats (EAMG) dissabtes
Unitat 3 (IKEA)	113.670	42.750	21.375	30.567	61.688
Unitat 2 (terciari consolidat)	47.515	117.650	58.825	43.648	85.178
Unitat 4/5/6 (terciari no consolidat)	204.517	134.700	67.350	48.896	67.350
Oficines (unitat1)	74.883	57.700	8.655	4.039	750
Industrial (unitat1)			2.885		
Equipaments (Unitat 7)	8.927	7.100	1.420	1.420	1.420
Zona verda	392.056		19.603	19.603	19.603
<b>TOTAL</b>	841.568	359.900	180.113	148.172	235.989

Els desplaçaments considerats a la unitat 1 (oficines i industrial) pel cap de setmana, no preveu desplaçaments d'usuaris/es i per això hi ha una disminució dels desplaçaments respecte al Decret.

Des de l'equip redactor del present informe accepta els desplaçaments previstos.

L'estudi, segons el tipus d'activitat analitzat, preveu una elevada dependència del vehicle privat i un ús del transport públic majoritàriament per treballadors/es. Estima un repartiment modal per cada ús, diferenciant els usuaris/es dels treballadors/es i els dies laborables dels dissabtes.

#### Repartiment modal proposat pels dissabtes (dia de major volum de desplaçaments)

	Vehicle privat		Transport públic		A peu		Bicicleta	
	Usuaris/es	Treballadors/es	Usuaris/es	Treballadors/es	Usuaris/es	Treballadors/es	Usuaris/es	Treballadors/es
IKEA SABADELL	80%	50%	15%	35%	1%	5%	4%	10%
TERCIARI COMERCIAL	75%	50%	17%	35%	2%	5%	6%	10%
RESTA TERCIARI CONSOLIDAT*	0%	50%	0%	35%	0%	5%	0%	10%
RESTA TERCIARI NO CONSOLIDAT	75%	50%	17%	35%	2%	5%	6%	10%
EQUIPAMENTS	65%	45%	17%	35%	2%	5%	16%	15%
ZONES VERDES	0%	50%		10%		20%		20%

Repartiment modal proposat - DISSABTES	A PEU - BICICLETA	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT
% quota modal	6,9%	15,7%	69,2%
Viatges / dia de màxima demanda	16.349	37.023	163.406

Dels desplaçaments en modes no motoritzats, s'estima que, els dissabtes, 4.039 seran a peu i 12.310 en bicicleta.

Des de l'equip redactor del present informe s'identifica un error de càlcul al repartiment modal, ja que no s'han considerat els 19.211 desplaçaments en zona verda dels usuaris, i per tant **cal esmenar l'error i quantificar els desplaçaments per modes de transport.**

#### 4. Mobilitat en vehicle privat

L'estudi descriu l'accessibilitat al sector, en vehicle privat, el 2010. S'inclou gràficament les vies bàsiques que formaven part de l'àmbit d'estudi.

Per analitzar les intensitats diàries de la circulació de vehicles privats a les principals vies d'accés i entorn de l'àmbit d'estudi, s'han realitzat aforaments manuals i automàtics. Els manuals s'han desenvolupat durant diversos dies recomptes de 8 hores a 4 punts d'entrada a Sabadell, els quals es mostren gràficament. Pel que fa als automàtics s'han realitzat els mateixos dies que els manuals, instal·lant dues màquines a la BV-1414 i altres dos a l'entrada centre de Sabadell des de la C-58.

S'incorporen els resultats obtinguts dels aforaments de forma resumida i els resultats complets a l'annex.

A més dels resultats obtinguts dels aforaments, l'EAMG també incorpora dades d'intensitat de trànsit de diferents punts de la C-58, de la Generalitat (2007), a més de les dades del Mapa de Tràfic 2007.

L'EAMG incorpora un model de simulació en TransCAD de la situació el 2010, obtenint un plànol amb 5 categories del grau de saturació de la xarxa; on destaca la C-58 amb una saturació mitjana del 80%, i es detecta algun problema de saturació a la sortida de Sabadell Sud (índex de saturació superior al 100%), al tram abans d'arribar a l'aeroport.

S'identifiquen diferents punts conflictius:

- El trànsit presenta problemes de capacitat a les sortides de la C-58 cap a Sabadell
- Existeixen dificultats d'accés a l'àmbit des de l'avinguda del Cantàbric
- La sortida de Sabadell Sud presenta problemes de saturació en el seu tram inicial
- Els índexs de saturació de l'AP-7 superen el 75% de saturació. Al punt on es creua amb la C-58, els enllaços pateixen índexs de saturació per sobre del 100%
- La N-150 té un índex de saturació massa elevat per a una via que transcorre per dintre del municipi
- Cap línia d'autobusos arriba al Parc de Sant Pau de Riu Sec; el transport públic més proper se situa als voltants de les estacions de tren
- L'accessibilitat a peu i bicicleta des de l'exterior és difícil, degut a la manca d'una xarxa segregada i continua de camins.

Des de l'equip redactor del present informe accepta la informació facilitada.

#### Recomanació 1.

Es recomana incloure una descripció de la situació actual de la xarxa viària.

## 5. Xarxa de transport públic

L'estudi analitza tota l'oferta dels diversos modes de transport públic de Sabadell que donen servei a l'àmbit. En concret analitza l'oferta d'autobús del 2010 i el 2016, mencionant les diferències i ampliacions realitzades.

Considerant les dades més recents analitzades, l'àmbit disposa de 2 línies d'autobús urbà i una interurbana.

Per la línia L11 inclou el recorregut de la línia gràficament, els horaris, les parades que realitza, el nombre d'expedicions per sentit, i el nombre de places ofertes per sentit. Especifica que el nivell d'ocupació en hora punta de dissabte és del 60%.

La L11 efectua 3 parades a l'interior del sector i s'afirma que la cobertura és molt bona durant tota la setmana.

Pel que fa a la línia F6 es mostra el recorregut gràficament i la freqüència de pas.

Alhora es disposa d'una línia interurbana (A2) la qual connecta Barcelona, Barberà del Vallès, Badia del Vallès i Sabadell (IKEA). S'inclou el termòmetre de la línia per cada sentit, l'horari del servei, la freqüència de pas i el nombre d'expedicions. S'especifica que d'11:45 a 16:30 aquesta línia no dona servei al sector.

S'inclou gràficament el recorregut de les línies i la ubicació de les parades de transport públic.

Per altra banda, l'EAMG analitza les connexions de l'àmbit d'estudi amb els municipis més propers:

- **Barberà del Vallès:** de les tres línies d'autobusos municipals, dues (línies 1 i 3) donen servei a l'estació de Renfe de Barberà (L1 i L3) i a l'av. Cantàbric (L1), des d'on es pot accedir a peu fins al futur Parc Empresarial en estudi. La distància d'aquestes parades amb el sector és de 630 m i 380 m respectivament.

Per cada una de les dues línies menciona el nombre d'expedicions i els dies que circulen.

S'afirma que els nous vials que connectaran la zona comercial i logística amb Badia de Vallès permetran arribar amb bici o caminant còmodament.

- **Universitat Autònoma de Barcelona (UAB):** les línies A3 i A4 connecten la universitat amb Barcelona, Cerdanyola i Sant Cugat. Especifica per cada línia el nombre d'expedicions pels diferents dies de la setmana. Aquestes línies tenen parada dins el recinte universitari, a uns 500-600 m de la zona comercial en estudi. També es disposa de la línia Blava (interna del campus). Es concreta la freqüència de pas i es menciona que durant el mes d'agost aquesta línia no és operativa. L'estudi considera rellevant aquest servei per garantir la connexió amb l'estació de Renfe (usuaris provinents de Sant Cugat o des de Martorell).

L'EAMG considera que aquestes línies i la proximitat amb el sector poden esdevenir necessàries per clients i treballadors/es des de Barcelona i Cerdanyola.

S'incorpora gràficament el recorregut de les línies A3 i la línia Blava a més del camí per a vianants per accedir al sector.

-**Badia del Vallès:** a menys de 500m de distància es disposa d'una parada de les línies A2, B1 i B4. Se'n mostra una imatge i s'ubica geogràficament. Per cada línia en concreta el nombre d'expedicions pels diferents dies de la setmana.

Referent al servei ferroviari, s'identifiquen 3 estacions a un radi d'1,5 km; la de Sabadell Sud i Barberà del Vallès (Renfe) i la de la Universitat Autònoma (FGC). De les tres, la més propera és de Barberà del Vallès situada a menys de 700 m; en canvi les altres dues requereixen de transbordaments per poder accedir al sector.

Per les línies que circulen per aquestes estacions (C4 Renfe i S2 i S55 de FGC) es concreten el nombre d'expedicions i conclou que l'oferta existent es cobreix la demanda del recinte comercial.

Es mostra el plànol de les línies de Renfe i el termòmetre de parades de FGC.

Des de l'equip redactor de l'informe considera que **cal completar l'anàlisi amb dades de capacitat i demanda del transport públic per a totes les línies que donen servei al sector.**

#### **Recomanació 2.**

Es recomana incloure la representació gràfica de totes les línies d'autobús analitzades.

#### **Recomanació 3.**

Es recomana aportar informació sobre les parades actuals del servei de taxi amb cobertura al sector.

### **6. Mobilitat a peu i en bicicleta**

L'estudi menciona la xarxa de camins que hi havia el 2010 per accedir a la zona comercial.

Actualment, l'única via existent és un camí asfaltat que connecta la Universitat amb Ciutat Badia a la banda oest de la C-58.

Referent a la xarxa ciclable, es conclou que actualment no hi ha carrils bici que accedeixin a l'àmbit d'estudi.

S'incorpora el mapa de carrils bici de Sabadell.

Des de l'equip redactor del present informe **es considera necessari fer una major descripció, actualitzada, de les condicions d'accessibilitat del sector, així com de la xarxa ciclable actual.**

### **7. Incidència de la mobilitat generada**

Pel que fa a la incidència del **vehicle privat**, l'EAMG calcula el nombre de nous vehicles a la xarxa, a través de l'aplicació d'un factor d'ocupació per cada ús, diferenciant els usuaris/es i treballadors/es i si és dia laborable o dissabte.

**OCUPACIÓ MITJA (persones /turisme)**

Activitat	Laborables		Dissabtes	
	usuaris	treballadors	usuaris	treballadors
<b>IKEA SABADELL</b>	1,85	1,15	2,74	1,15
<b>TERCIARI COMERCIAL</b>	1,85	1,15	2,25	1,15
<b>RESTA TERCIARI CONSOLIDAT*</b>	1,45	1,15		1,15
<b>RESTA TERCIARI NO CONSOLIDAT</b>	1,85	1,15	2,25	1,15
<b>EQUIPAMENTS</b>	1,45	1,15	1,45	1,15
<b>ZONES VERDES</b>		2,00		2,00

Per tant, estima que dels 163.406 desplaçaments en vehicle privat els dissabtes, hi haurà 70.684 nous vehicles a la xarxa.

L'EAMG analitza la distribució horària de les entrades i sortides dels desplaçaments previstos en vehicle privat tant per a dies laborables com dissabte. Conclou que el dia de major desplaçaments (durant tot el dia i en hora punta) és dissabte, on l'hora punta d'entrada és de **17:30-18:00 h amb 6.498 vehicles**, i l'hora punta de sortida és de **19:30-20:00 h amb uns 5.797 vehicles**. Concreta el volum de vehicles dels dissabtes per l'àmbit consolidat (unitats 1/2/3) on en hora punta d'entrada hi ha 2.471 vehicles; i en hora punta de sortida hi ha 2.134 vehicles.

Per altra banda, s'analitza la demanda d'aparcament per franges horàries i es determina que el moment de major demanda és dissabte a les 19h amb una demanda a tot l'àmbit de 9.810 places. Tot i així, concreta la demanda pels àmbits consolidats (unitats 1/2/3), on en hora punta la demanda màxima és de 7.193 vehicles.

L'estudi inclou una macrosimulació de l'impacte que tindrà el desenvolupament de tot el sector a la xarxa viària considerant les IMD de 2021 de la C-58, estimades a partir de les dades de què es disposa. La simulació té en compte la creació del lateral a la banda de Sant Quirze del Vallès i els resultats obtinguts mostren una millora en direcció a Barcelona. Especifica que la macrosimulació no inclou la Ronda Est ni la Ronda del Vallès, les quals ajudarien a disminuir la congestió.

Es mostren els resultats gràficament.

S'identifiquen disfuncions entorn del Portal Sud (fora del recinte comercial) amb incidències a la rotonda pel trànsit que es trobaria provinent del Pla Parcial i del lateral de la C-58 (nivell de saturació per sobre del 75%) i en l'accés a la rotonda des del Parc (nivell de saturació per sobre del 90%).

Pel que fa al **transport públic**, l'estudi estima que en hora punta es realitzaran el 10% dels desplaçaments (2.700 viatges en dia feiner i 3.700 en dissabtes). Per altra banda, amb el servei de 2016, les dues línies de tren properes, en hora punta, tenen una ocupació del 70% en dia feiner; i línies d'autobusos els dissabtes el nivell d'ocupació baixa fins al 25%.

Des de l'equip redactor del present informe es considera que donant resposta a la condició del punt 3 de revisar l'error de càlcul dels desplaçaments a la zona verda, s'haurà de revisar la incidència a les diferents xarxes de transport.

Per altra banda, amb dades actualitzades de la capacitat i oferta de totes les línies de transport públic que donen servei al sector, **caldrà revisar la incidència de la nova mobilitat al transport públic**.



## 8. Estimació de la demanda d'aparcament

Pel que fa a les places d'aparcament a reservar fora de calçada, el Decret 344/2006 estableix l'obligació de 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.

Tot i que el Decret no considera la reserva de places per a vehicles per a usos comercials, d'oficines, industrials i d'equipaments, l'EAMG estableix una reserva d'acord amb la tipologia d'activitat que s'hi preveu desenvolupar.

En la següent taula hi ha el dimensionament de l'aparcament segons les ràtios previstes pel Decret 344/2006 i entre parèntesis s'indica la dotació prevista en l'estudi.

Usos	Sòl (m²)	Sostre (m²)	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turismes	Total aparcaments motocicleta
Unitat 3 (IKEA)	113.670	42.750	428 (428)	0 (2.179)	0 (196)
Unitat 2	47.515	117.650	1.177 (1.177)	0 (3.761)	0 (338)
Unitat 4/5/6	204.517	134.700	1.347 (1.347)	0 (2.486)	0 (224)
Oficines (unitat1)	74.883	57.700	577 (577)	0 (1.254)	0 (113)
Industrial (unitat1)					
Equipaments (Unitat 7)	8.927	7.100	71 (71)	0 (131)	0 (12)
Zona verda	392.056		3.921 (3.921)	0 (0)	0 (0)
<b>TOTAL</b>	<b>841.568</b>	<b>359.900</b>	<b>7.520 (7.520)</b>	<b>0 (9.811)</b>	<b>0 (883)</b>

S'especifica que les places d'aparcament per a bicicletes s'aniran construïnt a mesura que es desenvolupin les unitats d'actuació i que la demanda s'incrementi. Tot i així, l'estudi considera que la previsió segons Decret és massa elevada.

Tot i la reserva prevista, l'estudi menciona que cada EAMG de les implantacions singulars que s'instal·laran caldrà que calculin les reserves d'espais d'aparcament necessaris.

**Resulta necessari, que en la reserva d'aparcament de turismes es doni compliment estricte a la normativa sectorial d'accessibilitat (places PMR) i de places amb recàrrega per a vehicles elèctrics,** en compliment del Reial Decret 1053/2014.

### Recomanació 4.

Es recomana instal·lar aparcaments segurs per a VMP i bicicletes per als diferents usos, així com punts de recàrrega a les bicicletes elèctriques dels treballadors/es.

## 9. Distribució Urbana de Mercaderies

El Decret 344/2006 assenyalava la necessitat de disposar d'una reserva de places de càrrega i descàrrega per a l'ús comercial i d'oficines.

L'estudi afirma que cada nova zona terciària disposarà de molls interiors de C/D que no interfereixin amb el trànsit general.

Alhora cada centre comercial reservarà un mínim del 10% de la superfície comercial per a magatzem.

Es mostra gràficament els itineraris d'entrada i sortida de la càrrega i descàrrega.

Des de l'equip redactor del present informe, considera que, tot i que no es quantifiquen les places de càrrega i descàrrega per a cada ús, els EAMG corresponents a les noves implantacions singulars, caldrà que concretin la gestió de la càrrega i descàrrega per l'ús específic.

## 10. Mesures correctores

### Xarxa de transport públic

L'estudi inclou propostes pels sectors ja desenvolupats (Unitats 1/2/3):

- Ampliació de la xarxa de bus municipal fins a la zona comercial: Connexió de Sabadell fins al parc comercial a través de la L11 durant tota la setmana, mantenint el nombre de passos/dia actuals en dia laborable i incrementant substancialment en dissabte.

L'EAMG inclou la carta de compromís de l'ajuntament per l'ampliació del servei de transport urbà de Sabadell del 2009 i detalla el nombre d'expedicions diàries segons dia de la setmana, del 2010, per la línia 11 i les línies que tenen parada a l'Autònoma.

Conclou que l'oferta necessària per donar servei als nous desenvolupaments és de 72 passos en dia laborable i 107 en dissabte, a repartir entre l'oferta actual i la nova oferta que cal disposar quan funcionin les noves zones comercials.

I pels sectors que encara s'han de desenvolupar (Unitats 4/5/6/7) proposa:

- Allargar la L11 o generar una línia de bus nova que permeti connectar Sabadell amb els desenvolupaments de les unitats 6 i 7, localitzades a l'altra banda de la C-58.
- Es proposa ubicar una nova parada de bus de la L11 a l'interior de la unitat 6, la qual s'estima que assumirà els costos i es descriurà al corresponent EAMG que reguli la implantació.

A l'estudi es preveu reservar espai per a la ubicació de les parades de transport públic, i per la parada de taxis que s'haurà de col·locar prop de cada unitat o grup d'unitats que componen el Pla Parcial. Aquestes despeses es considera que aniran a càrrec del promotor de cada unitat d'actuació.

Des de l'equip redactor del present informe no accepta les propostes mencionades ja que totes elles, ja estan desenvolupades. L'anàlisi de les propostes dels sectors a desenvolupar s'ha realitzat sense considerar l'itinerari actual de la línia L11, el qual dóna servei al sector, a ambdós costats de la C-58. **Cal incloure propostes de millora de transport públic, si la seva capacitat no dóna cobertura a la nova demanda, així com mesures per fomentar l'ús del transport públic (tant d'usuaris com treballadors/es).** Tot i que aquestes propostes es detallin en els posteriors EAMG de les implantacions singulars a implementar, cal que es concreti quins dels nous sectors beneficaria la mesura per tal de contribuir en els costos de la implementació.

### **Xarxa bàsica per a vehicles**

Pel que fa a la mobilitat en vehicle privat l'estudi inclou, pels sectors ja desenvolupats (Unitats 1/2/3), es proposa la millora de l'ordenació de les entrades i sortides al Sector Sant Pau de Riu Sec i de la P.02:

- Segregació dels itineraris d'accés
- Creació d'un carril directe per les sortides a la rotonda principal (ja executada)
- Creació de carrils de gir directe a la rotonda d'entrada al sector des de la C-58 sud (ja executada)
- Configuració de l'ordenació dels accessos a l'aeroport
- Configuració de l'ordenació del Portal Sud (projecte actualment en estudi per part de l'Ajuntament de Sabadell)

Referent als sectors que encara s'han de desenvolupar (Unitats 4/5/6/7) considera que les unitats 4 i 5 queden connectades amb els itineraris d'accés ja existents de les unitats 1/2/3.

Per les unitats 6 i 7 l'estudi proposa avançar amb la construcció de la nova connexió prevista entre la unitat 6 i el Polígon industrial Sud-oest de Sant Quirze del Vallès. S'inclou la proposta d'itineraris (alguns ja existents) d'entrada i sortida de vehicles.

L'EAMG especifica que el desenvolupament de les unitats 4/5/6/7 requeriran el corresponent EAMG, coherent amb les activitats concretes que es desenvolupin.

### **Xarxa de vianants i bicicletes**

En relació a la xarxa per a vianants i bicicletes, l'estudi inclou propostes pels sectors ja desenvolupats (Unitats 1/2/3).

Menciona la proposta de la creació d'una xarxa d'itineraris principals que assegurin la connectivitat amb els indrets on es generi un nombre de desplaçaments a peu amb els nodes de transport col·lectiu, amb equipaments de tot tipus i zones comercials. Es preveu que aquests itineraris a curt termini connectin amb Badia i a mitjà termini amb Sabadell. S'inclouen les propostes gràficament.

Des de l'equip redactor del present informe precisa que aquesta proposta ja està desenvolupada.

Per altra banda, l'EAMG menciona la proposta de l'Ajuntament de Sabadell d'un nou carril bici per la BV-1414 que enllaçaria l'actual carril bici amb el carrer de Bernat Metge (inici de l'àmbit urbà). Es menciona que caldrà donar una solució de connexió des de Bernat Metge fins al pont n1 de Gran Via.

Per aquest nou carril bici previst es detallen les principals característiques i es conclou que serà suficient per acollir tota la demanda prevista en modes no motoritzats.

L'estudi proposa que els itineraris cap als equipaments o estacions de transport públic esdevinguin senyalitzats amb una senyalització específica, així com la instal·lació d'il·luminació més potent als accessos principals de vianants, als itineraris de l'interior de la planificació i a les parades de transport públic. Es mostra gràficament la ubicació de les senyals proposades.

Alhora, el projecte d'urbanització s'inclouen grups de bancs a les zones verdes i als itineraris per a vianants.

I pels sectors que encara s'han de desenvolupar (Unitats 4/5/6/7) menciona que les unitats 6 i 7 cal que els estudis de les implantacions singulars solucionin l'accessibilitat des de Sabadell, ja que les unitats 4 i 5 estan ben connectades amb el nucli urbà per camins i voreres existents. Tot i així, proposa (referent a les unitats 6 i 7):

- La unió a peu i bicicleta amb Sant Quirze del Vallès, a través de la futura connexió amb el polígon industrial de Can Canals.
- La connexió a peu i bicicleta amb Sabadell a través de la BV-1414 seguint la proposta del Pla Especial de Camins de l'Ajuntament de Sabadell
- La incorporació d'un nou pas de vianants semaforitzat per creuar la BV-1414

Des de l'equip redactor del present informe **es considera necessari que el sector contribueixi de forma proporcional en la realització dels carrils bici previstos, així com amb la construcció de la nova connexió prevista entre la unitat 6 i el Polígon industrial Sud-oest de Sant Quirze del Vallès**. Caldria concretar el grau de benefici de les diferents unitats a desenvolupar, per les propostes i projectes proposats.

## 11. Mobilitat i gènere

S'incorpora informació qualitativa de l'EMQ 2006. Es mostren dades quantitatives per dia feiner i cap de setmana i festiu dels desplaçaments per mitjà de transport i gènere, i per motiu de desplaçament i gènere. S'afirma que les dones utilitzen més els modes de transport públic i no motoritzat.

L'EAMG detalla un seguit de propostes:

- Els promotors de la implantació singular, instal·laran il·luminació més potent als accessos principals de vianants, als itineraris que recorren per l'interior de la planificació i a les parades de transport públic.
- S'incorporaran al projecte d'urbanització grups de bancs a les zones verdes i als itineraris per vianants.
- Totes les parades de bus estaran completament adaptades per discapacitats.

Des de l'equip redactor accepta la informació facilitada.

## 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 de planejament urbanístic o d'implantacions singulars declarats pel govern com a zona de Protecció especial de l'ambient atmosfèric (com és el cas de Sabadell) han d'incorporar les dades necessàries per avaluar la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica.

L'EAMG considera els següents paràmetres per tal de determinar els consums de combustibles i les emissions de la nova generació de mobilitat:

- 100% dels vehicles utilitzaven la tecnologia Euro II
- Consum dedicat al transport: 54% de benzina i 46% de gasoil



- Distància mitjana recorreguda en vehicle privat uns 12 km i amb una velocitat de 58,11 km/h
- Distància mitjana de les motocicletes de 7 km
- Pel transport públic, es considera un recorregut mitjà de 12 km amb velocitats comercials de 13 km/h.
- Es considera el transport públic de superfície té una ocupació de 55 persones.

S'estima que el nou planejament generarà, dintre l'àmbit d'estudi, al voltant de 51.019 vehicles en dia laborable (496,590 veh\*km) i fins a 70.684 vehicles els dissabtes.

L'estudi proposar una sèrie de bones pràctiques a seguir, per reduir la influència de gasos contaminants:

- Instal·lació de filtres de partícules als vehicles públics i substitució de vehicles vells per nous de gas (GNC).
- Millora de totes les connexions amb el transport públic
- Major promoció del transport públic
- Creació de carrils bicicleta i promoció del seu ús.
- Gran superfície de Parcs i jardins al planejament, més de 390.000 m<sup>2</sup> de sol.

Des de l'equip redactor del present informe considera que **cal analitzar les emissions dels diferents contaminants atmosfèrics (CO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub> i PM<sub>10</sub>) que generarà la nova mobilitat els dies de major volum de desplaçaments.**

### **13. Finançament de les càrregues derivades de la mobilitat generada**

L'estudi quantifica el dèficit d'exploació del transport públic de superfície, considerant la proposta d'ampliació de la L11, la qual ja esta desenvolupada e implementada. Conclou que el cost és de 60.794 €/anys (607.940 € en 10 anys) a repartir entre els operadors de les unitats construïdes:

- IKEA (Unitat 3): 35.463,5 € a l'any (aprovat a l'EAMG per la implantació d'una nova tenda IKEA al Parc Empresarial de Sabadell). Representa el 58,3%. Aquest valor és el mateix que apareix en l'expedient Exp. G-135/2009 (Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la Mobilitat Generada per una nova tenda IKEA al Parc Empresarial de Sabadell), informat favorablement per l'ATM en data a 18 de gener de 2010.
- Unitat 2: 25.331,1 € a l'any (aprovat a l'EAMG per la implantació d'un recinte comercial al sector de Sant Pau de Riu Sec. Parc Empresarial de Sabadell v.02). Representa el 41,7%.

Des de l'ATM **es considera necessari la quantificació de totes les propostes previstes al present estudi** (apartat 10 del present informe). Alhora, cal establir per a les diferents mesures, la proporció econòmica que hauria d'assumir cada una de les unitats a desenvolupar, segons el seu grau de benefici.

## 14. Conclusions

L'Estudi d'avaluació de la mobilitat generada per la Modificació Puntual del Pla Parcial Urbanístic de Sant Pau de Riu Sec, 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 **favorable**. No obstant això, s'estableixen unes **condicions** relatives al seu desenvolupament, que s'hauran de tenir en compte en la redacció dels corresponents projectes constructius o en les mesures de gestió que correspongui:

- Cal revisar i quantificar els desplaçaments totals per modes de transport.
- És necessari incloure dades de capacitat i demanda del transport públic per a totes les línies que donen servei al sector.
- És necessari fer una major descripció, actualitzada, de les condicions d'accessibilitat del sector, així com de la xarxa ciclable actual.
- Cal revisar la incidència de la nova mobilitat al transport públic.
- Cal reservar aparcament amb places PMR i places amb recàrrega per a vehicles elèctrics.
- Cal incloure propostes de millora de transport públic i fomentar-ne l'ús.
- Cal que el sector contribueixi de forma proporcional en la realització de projectes previstos que beneficiïn el sector en estudi.
- És necessari analitzar les emissions dels diferents contaminants atmosfèrics que generarà la nova mobilitat els dies de major volum de desplaçaments.
- Cal incloure la quantificació del sector en el finançament de les càrregues derivades de la mobilitat generada de totes les propostes previstes al present estudi.

Així mateix, les diferents **recomanacions** que se citen en aquest informe, s'hauran de tenir en compte en la redacció dels corresponents projectes constructius o en les mesures de gestió que correspongui.

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.

Vistiplau

Xavier Sanyer Matías  
Cap del Servei de Mobilitat

Lluís Alegre Valls  
Director de l'Àrea de  
Mobilitat