

Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada associat a la Modificació Puntual del Pla General d'Ordenació Urbanística Municipal (POUM) de Terrassa en l'àmbit del sector d'activitats productives dels Bellots II

Municipi de Terrassa
Comarca del Vallès Occidental
Promotor: Ajuntament de Terrassa
Redactor de l'EAMG: TEC Engineering

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 de la *Modificació Puntual del POUM de Terrassa en l'àmbit del sector d'activitats productives dels Bellots II*.

1. Antecedents

El gener del 2019 l'ATM va emetre un informe referent a la consulta efectuada pel DTES pel que fa al document inicial estratègic de la Modificació Puntual del POUM de Terrassa en l'àmbit del sector d'activitats productives dels Bellots II. En aquest informe, es donaven una sèrie d'indicadors a tenir en compte en el futur desenvolupament del sector.

El sector dels Bellots II està situat a Terrassa, en els terrenys de llevant de la ciutat, definits per l'autopista C-58 al sud, l'avinguda del Vallès a l'Oest i la carretera de Montcada al nord.

La superfície del sector és de 593.124,5 m².



2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada per la Modificació Puntual del POUM de Terrassa en l'àmbit del sector d'activitats productives dels Bellots II 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.

L'objectiu d'aquesta modificació és ordenar el sector segons la ubicació d'usos terciaris i industrials, i d'usos de gran indústria i logística en parcel·les de grans dimensions, la urbanització dels nous vials nord-sud de connexió entre la N-150 i l'autopista C-58, mitjançant una rotonda al mateix nivell a la N-150 i un sistema de doble rotonda i viaducte a la C-58, la creació d'una àrea d'equipaments que inclou l'àmbit de la masia dels Bellots i una altra en contacte amb la N-150 que sigui capaç d'acollir un equipament d'escala metropolitana i la creació d'una franja d'espai lliure lineal i contínua entre el nou vial nord-sud i el límit amb l'Anella Verda.

La modificació proposa un total de 746.050 m² de superfície, distribuïts en:

- 316.801,8 m² de sostre destinats a ús gran industrial / logístic.
- 64.418 m² de sostre destinats a ús industrial.
- 45.475 m² de sostre destinats a ús terciari, dels quals:
 - 1.902 m² de sostre destinats a ús hotelier/restauració.
 - 4.192 m² de sostre destinats a ús hotelier/comercial/oficines.
 - 39.381 m² de sostre destinats a ús hotelier/comercial/oficines.
- 128.427 m² de sòl destinats a sistemes d'espais lliures.
- 92.542 m² de sostre destinats a sistemes d'equipaments.

3. Estimació de la demanda de mobilitat generada per l'àmbit de la modificació

L'Estudi calcula la nova mobilitat que generaran de la Modificació Puntual aplicant les ràtios del Decret 344/2006, de 19 de setembre, de regulació d'estudis d'avaluació de la mobilitat generada.

L'estudi considera que la modificació suposarà **80.338 desplaçaments/dia**.

Parcel·les / situació	Ús / Denominació	m ² sostre	m ² sòl	viatges/100m ² sostre o sòl	viatges/dia
Gran Industria / Logístic	Logístic-1	101.867,40	113.186,00	5	5.093
	Logístic-2	214.934,40	238.816,00	5	10.747
Industrial	Industrial-1	42.436,00	42.436,00	5	2.122
	Industrial-2	21.982,00	21.982,00	5	1.099
Terciari 3 (Nord)	hoteler	1.902,00	5.433,00	20	380
	Restauració	1.902,00	5.433,00	20	380
Terciari 2 (Centre)	Hoteler	4.192,00	5.030,00	20	838
	Comercial	4.192,00	5.030,00	50	2.096
	Oficines	4.192,00	5.030,00	15	629
Terciari 1 (Sud)	Hoteler	39.381,00	47.258,00	20	7.876
	Comercial	39.381,00	47.258,00	50	19.691
	Oficines	39.381,00	47.258,00	15	5.907
Equipaments	Nord	79.807,00	79.807,00	20	15.961
	Masia Els Bellots	12.735,00	63.675,00	20	2.547
Zones verdes	Nord (de proximitat)		48.303,00	2	966
	Parc (de gaudi)	---	80.124,00	5	4.006
TOTAL					80.340

A la següent taula es compara la mobilitat generada segons la documentació aportada i segons les ràtios que dicta el Decret 344/2006 de regulació d'estudis d'avaluació de la mobilitat generada.

**Taula resum de la mobilitat generada
(segons la documentació aportada i segons el Decret 344/2006)**

Usos	Àrea (m ²)	Sostre edificable (m ²)	Viatges generats (m ²) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
Comercial	52.288,00	43.573,00	21.787	21.787
Oficines	52.288,00	43.573,00	6.536	6.536
industrial	416.420,00	381.219,80	19.061	19.061
Equip. hoteler	63.154,00	47.377,00	9.475	9.474
Altres equipaments	143.482,00	92.542,00	18.508	18.508
Zona verda	128.427,00	--	6.421	4.972
TOTAL	746.050,00	519.236,80	81.789	80.338

Tal com es pot veure en la taula anterior, en tots els usos l'estudi ha seguit les ràtios que dicta el Decret 344/2006 excepte en el cas de les zones verdes, on l'estudi segueix en la zona "Parc" les ràtios que dicta el decret de 5 viatges/100m²/sòl, mentre que en la zona "Nord" ha utilitzat una ràtio inferior de només 2 viatges/100m²/sòl.

Des de l'equip de redacció del present informe s'accepta la proposta de mobilitat generada.

Recomanació 1.

Es recomana justificar la reducció de les ràtios de mobilitat per als usos de zones verdes.

L'EAMG també realitza una previsió dels viatges en dissabte, considerant que els usos comercials tindran un major ús, mentre que en els usos industrials disminuirà. Així doncs, en cap de setmana es considera que la mobilitat serà de **79.796 viatges/dia**.

**ESTIMACIÓ VIATGES / DIA
DISSABTE**

Parcel·les / situació	Ús / Denominació	m ² sostre	m ² sòl	viatges/100m ² sostre o sòl	viatges/dia
Gran Industria / Logístic	Logístic-1	101.867,40	113.186,00	2	2.037
	Logístic-2	214.934,40	238.816,00	2	4.299
Industrial	Industrial-1	42.436,00	42.436,00	2	849
	Industrial-2	21.982,00	21.982,00	2	440
Terciari 3 (Nord)	hoteler	1.902,00	5.433,00	20	380
	Restauració	1.902,00	5.433,00	20	380
Terciari 2 (Centre)	Hoteler	4.192,00	5.030,00	20	838
	Comercial	4.192,00	5.030,00	75	3.144
	Oficines	4.192,00	5.030,00	15	629
Terciari 1 (Sud)	Hoteler	39.381,00	47.258,00	20	7.876
	Comercial	39.381,00	47.258,00	75	29.536
	Oficines	39.381,00	47.258,00	15	5.907
Equipaments	Nord	79.807,00	79.807,00	20	15.961
	Masia Els Bellots	12.735,00	63.675,00	20	2.547
Zones verdes	Nord (de proximitat)		48.303,00	2	966
	Parc (de gaudi)	---	80.124,00	5	4.006
TOTAL					79.796

L'estudi també realitza un repartiment modal de la nova mobilitat generada segons dades de l'EMO 2006 on s'usa la matriu reduïda de la zona de Terrassa on s'implanta la promoció Bellots II i del PMUS de Terrassa.

Taula resum del repartiment modal

Repartiment modal proposat	A PEU - BICICLETA	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT
% quota modal	29%	12%	59%
Viatges / dia de màxima demanda	23.298	9.641	47.399

Des de la redacció del present informe s'accepta aquesta hipòtesi de repartiment modal.

Recomanació 2.

Tot i que es té en compte la situació de l'àmbit d'estudi i les seves característiques, des de l'equip de redacció del present informe es recomana potenciar l'ús dels modes de transport més sostenibles en detriment del vehicle privat.

4. Mobilitat en vehicle privat

L'àmbit d'estudi està situat entre les vies interurbanes de primer nivell C-58 i N-150 que connecten la ciutat de Terrassa amb les poblacions exteriors.

A nivell de xarxa viària interna, destaca la ronda del Vallès (Av. del Vallès) que, per una banda, recull i distribueix els vehicles que realitzen desplaçaments urbans amb els barris del nord i del sud i els vehicles interurbans amb origen o destinació a Terrassa, i per l'altra banda, és una via de pas per als vehicles de Matadepera i els municipis de la zona que circulen en sentit sud (Rubí, Sant Quirze del V., Barcelona), així com vehicles que circulen de Rubí cap a Castellar del Vallès.

Pel que fa al trànsit, actualment a la N-150, que disposa de dos carrils de circulació per sentit, l'any 2015 hi havia una IMD de gairebé 23.500 vehicles, dels quals el 3,09% eren pesants. En el cas de l'avinguda del Vallès (ronda del Vallès), el PMU de Terrassa 2016-2021 recull que l'IMD, entre la C-58 i el passeig 22 de Juliol, es troba al voltant dels 46.000 vehicles/dia.

Des de l'equip de redacció del present informe s'accepta la informació aportada per l'estudi.

5. Mobilitat en transport públic

En relació al transport públic, Terrassa disposa, a les proximitats de l'àmbit d'estudi, de dues estacions de ferrocarril, una de Renfe (Terrassa Est) i l'altre de FGC (Terrassa - Les Fonts) amb accés a les línies R4 i S2, les línies d'autobús urbà LH, L1, L3 i L4 (de les quals les dues últimes enllacen amb les estacions de Renfe i FGC) i les línies d'autobús interurbà B8, C2, C5, C7 i E2.

L'estudi especifica que la xarxa actual de les línies d'autobús urbà té una ocupació mitjana que va d'entre el 21% al 62% en el cas més desfavorable, amb un predomini de línies amb una ocupació al voltant del 40%. La línia amb l'ocupació més elevada és l'L3 (la Marina – la Grípià).

L'estudi també analitza l'horari i la freqüència de pas del transport públic amb cobertura a l'àmbit d'estudi.

Des de l'equip de redacció del present informe s'accepta la informació aportada per l'estudi.

6. Mobilitat a peu i en bicicleta

L'estudi no realitza una anàlisi de la xarxa de vianants que dona accés a l'àmbit d'estudi i només esmenta que la xarxa projectada en la nova vialitat interna del sector complirà amb els requisits d'accessibilitat establerts en el Decret 135/1995 i l'Ordre VIV/561/2010, on no hi haurà un pendent superior al 6% i disposaran de correcta il·luminació.

En relació a la xarxa de bicicletes, l'estudi esmenta que a l'àmbit d'estudi hi ha un tram de 2,2 km del camí dels Monjos, que es troba inclòs en el PE de Protecció de Camins del Terme de Terrassa, i que connecta el monestir de Sant Cugat amb el de Sant Llorenç (la Mola).

Des de l'equip de redacció del present informe es recorda que **cal analitzar l'estat actual de la xarxa de vianants que dona accés a l'àmbit d'estudi**, d'acord amb els criteris i indicacions del Decret 344/2006.

7. Incidència de la mobilitat generada

Pel que fa a la incidència de la nova mobilitat generada, en relació al vehicle privat, l'estudi estima que hi haurà un total de 51.227 vehicles/dia laboral i de 42.597 vehicles/dia en dissabte. Es considera el següent nivell d'ocupació segons activitat:

- 1,1 persones/vehicles per usos industrial, logístic i oficines.
- 1,2 persones/vehicles per usos d'equipaments.
- 1,5 persones/vehicles per ús hoteler.
- 1,6 persones/vehicles en dia laborable i 2,4 ocupants/vehicle en dissabte en viatges vinculats a l'ús comercial i a les zones verdes.

L'estudi també realitza una estimació de vehicles en hora punta, diferenciant matí i tarda, segons ús del sòl.

Usos	Vehicles/hora punta matí		Vehicles/hora punta tarda	
	Entrada	Sortida	Entrada	Sortida
Industrial / Logístic	77%	23%	34%	66%
Hotel·ler	20%	80%	80%	20%
Oficines	88%	12%	17%	83%
Comercial	61%	39%	50%	50%
Equipaments	50%	50%	50%	50%
Zones Verdes	50%	50%	50%	50%

Aplicant aquests percentatges, s'estima que en total hi haurà, pel matí, 2.416 entrades en hora punta i 1.480 de sortida, mentre que en hora punta de la tarda hi haurà 3.128 entrades i 3.741 sortides.

Parcel·les / situació	Ús /Denominació	Vehicles/dia	Vehicles/hora punta matí		Vehicles/hora punta tarda	
			Entrada	Sortida	Entrada	Sortida
Gran Industria / Logístic	Logístic-1	3.843	207	62	170	330
	Logístic-2	8.109	437	131	358	696
Industrial	Industrial-1	1.601	86	26	71	137
	Industrial-2	829	45	13	37	71
Terciari 3 (Nord)	hotel·ler	210	3	12	22	5
	Restauració	197	3	11	21	5
Terciari 2 (Centre)	Hotel·ler	464	6	26	48	12
	Comercial	1.243	53	34	81	81
	Oficines	474	46	6	10	51
Terciari 1 (Sud)	Hotel·ler	4.358	61	244	453	113
	Comercial	11.674	498	319	759	759
	Oficines	4.457	431	59	99	481
Equipaments	Equipaments Nord	11.040	386	386	718	718
	Equip. Masia Els Bellots	1.762	62	62	115	115
Zones Verdes	Nord (de proximitat)	501	18	18	33	33
	Parc (de gaudi)	2.078	73	73	135	135
TOTAL		52.841	2.416	1.480	3.128	3.741

L'EAMG també analitza la distribució territorial d'aquestes entrades i sortides i considera 4 possibles orígens/destins; les poblacions al nord del sector (Terrassa

Nord, Matadepera, etc.), Sabadell, poblacions a l'est del sector (Sant Quirze, Barberà, Sant Cugat, Barcelona, etc.) i poblacions a l'oest i sud del sector (Viladecavalls, Vacarisses, Rubí, Baix Llobregat, etc.).

L'estudi especifica que la nova mobilitat generada podrà ser absorbida sense problemes per la xarxa viària actual d'accés a l'àmbit d'estudi.

Pel que fa al transport públic, l'estudi considera que, de la nova mobilitat en transport públic generada, hi haurà un total de 5.624 desplaçaments que es realitzaran en tren i FGC i part d'aquests, acabaran enllaçant amb les línies d'autobús urbà L3 i L4. En relació al bus urbà, hi haurà un increment de 6.829 viatges/dia, on la línia amb més demanda serà l'L4 i tindrà un increment de més de 2.600 viatges/dia.

L'estudi considera que la nova mobilitat generada no suposarà cap problema de capacitat per a les línies de ferrocarril i que en el cas de l'autobús urbà, s'observa com la demanda generada pel nou sector en hora punta (888 viatges/hora) no pot ser absorbida per les actuals línies L1, LH, L3 i L4 que tenen una oferta lliure de 722 places/hora. Aquest problema el trobem només en les hores puntes (2 hores al matí i 2 hores a la tarda), ja que la resta de dia, observant el cas més desfavorable (L3), els viatges poden ser absorbits sense cap problema.

Des de l'equip redactor del present informe i tenint en compte que en dissabte l'oferta de transport públic és aproximadament la meitat i en canvi la mobilitat del sector es preveu força similar es considera que **cal realitzar una anàlisi més acurada de la incidència de la mobilitat generada en relació a la xarxa de transport públic en dissabte o festius d'obertura autoritzada. Aquesta proposta haurà de comptar amb l'informe favorable del Servei de Mobilitat de l'Ajuntament de Terrassa.**

L'estudi no duu a terme una anàlisi de la incidència de la nova mobilitat sobre la xarxa de vianants i bicicletes.

Des de l'equip de redacció del present informe s'accepta la informació aportada per l'estudi.

Recomanació 3.

Des de l'equip de redacció del present informe es recomana calcular la incidència de la nova mobilitat generada sobre les xarxes de vianants i bicicletes que donen accés a l'àmbit d'estudi.

8. Estimació de la demanda d'aparcaments

Pel que fa a les places d'aparcament a reservar fora de la 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 d'ús residencial i d'estacions de ferrocarril i d'autobusos interurbans.

El Pla Parcial del sector disposarà d'aparcaments en superfície a les parcel·les logístiques i industrials, d'aparcament soterrat en les parcel·les d'usos terciaris, i aparcament a la via pública. L'estudi preveu la implantació del mínim de places d'aparcament per a tal de no afavorir l'ús del vehicle privat. Es preveu la construcció, a

la via pública, de **891 places d'aparcament**, 68 en línia i 823 en bateria. A part, també es preveu la reserva de places d'aparcament per a motocicletes per tal d'afavorir el no-aparcament sobre la vorera.

En relació a la bicicleta, l'estudi preveu una reserva seguint les ràtios que indica el Decret 344/2006 de regulació d'estudis d'avaluació de la mobilitat generada. Considera que cal preveure una reserva de **6.083 places d'aparcament**.

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	Àrea (m ²)	Sostre edificable (m ²)	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turisme
Comercial	52.288,00	43.573,00	436 (436)	0 (891)
Oficines	52.288,00	43.573,00	436 (436)	
industrial	416.420,00	381.219,80	3.812 (3.812)	
Equip. hoteler	63.154,00	47.377,00	474 (473)	
Altres equipaments	143.482,00	92.542,00	925 (925)	
Zona verda	128.427,00	--	1.284 (257)	
TOTAL	746.050,00	519.236,80	7.367 (6.339)	0 (891)

Des de l'equip de redacció del present informe s'accepta la reserva d'aparcament per a vehicles.

L'estudi també preveu la instal·lació de **24 punts de recàrrega** per a vehicles elèctrics, seguint les ràtios que dicta el Reial Decret 1053/2014, a partir de la instal·lació de 12 postes; 6 de les quals seran de doble capacitat de connexió i tindran una toma per a càrrega semiràpida i una altra per a càrrega lenta, i 6 punts de doble capacitat de connexió amb dues càrregues semiràpides. Es preveu que s'instal·lin 4 punts a la zona terciària, 4 a la zona de logística/industrial i 4 a la zona de l'equipament nord.

Així mateix, l'estudi també preveu la reserva de places d'aparcament per a PMR, considerant la reserva de **27 places** que estaran senyalitzades amb pintura.

L'EAMG també preveu la reserva de places d'aparcament, ressaltades amb pintura, segons l'etiqueta de contaminació del vehicle (vehicles 0, Eco, C i B) per tal de donar les places d'aparcament més properes a les instal·lacions pels vehicles amb més baixes emissions.

En relació a l'aparcament per a bicicletes, l'estudi preveu la instal·lació de 6.083 places d'aparcament fora de la via pública i destinades als usos d'industrial/logístic, terciari i equipaments, i 257 places a la via pública destinades a les zones verdes. En el cas de les zones verdes, l'estudi preveu una reserva inferior a la que dicta les ràtios del Decret 344/2006 i, degut a la seva situació i característiques de la zona, des de l'equip de redacció del present informe s'accepta la reserva inicial, **però es recorda que cal preveure una reserva de places d'aparcament per a bicicletes en el cas de les zones verdes segons les ràtios que dicta el Decret 344/2006, si bé inicialment es**

pot acceptar l'ús d'una ràtio inferior, ampliable en funció de la demanda i a càrrec del promotor.

9. Distribució urbana de mercaderies

L'estudi especifica que les diferents parcel·les ja disposaran d'espais específics per a les operacions de càrrega i descàrrega amb molls, zones d'aparcament... i que en el cas del sòl reservat a usos comercials, els locals han de disposar un mínim del 10% del sostre del magatzem a l'interior de l'edifici o en terrenys edificables del mateix solar.

A més a més, l'estudi preveu una reserva de 44 places de 3x8 m a la xarxa viària per a les operacions de càrrega i descàrrega i així, complir amb la reserva mínima establerta pel Decret 344/2006 d'1 plaça/1.000 m² de superfície de venda.

Des de l'equip de redacció del present informe s'accepta la informació aportada per l'estudi.

10. Mesures correctores

Xarxa bàsica per a vehicles

La vialitat interna del nou sector disposarà de dos eixos viaris orientats al nord-sud, un que connectarà l'autopista C-58 amb la N-150 de forma perimetral a l'àmbit i l'altra, que donarà accés a les entrades i sortides de les parcel·les logístiques i industrials. I dos eixos est-oest que enllaçaran el nou sector amb el polígon existent de Bellots I.

A l'àmbit també hi ha projectades tres rotondes, totes elles sobre la via perimetral de pas, la primera de les quals estarà situada amb la N-150, la segona amb el vial E-O nord i la tercera amb el vial E-O sud, al costat de la gran zona terciària sud.

A part, hi ha un seguit de propostes relacionades amb l'aparcament que ja s'han anomenat anteriorment.

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

Xarxa de transport públic

L'EAMG proposa un re-disseny de l'itinerari de les línies d'autobús urbà L1 i LH per tal que travessin el nou sector circulant pel vial perimetral est, reforçar/ampliar la freqüència de totes les línies urbanes en hora punta, senyalització de les parades de les línies des de diversos punts del sector i substitució de les dues parades senzilles (pal) per parades amb marquesina.

Des de l'equip de redacció del present informe es **considera necessari realitzar una proposta específica de millora de la xarxa de transport públic per als dissabtes o festius d'obertura autoritzada**. En tot cas en el desenvolupament dels diferents usos del sector (alguns d'ells seran implantacions singulars) caldrà concretar o ampliar aquest aspecte.

Xarxa de vianants

L'estudi assenyala que els nous vials projectats disposaran de voreres amb un pendent transversal màxima inferior al 2%, que tots els guals de vianants compliran amb l'Ordre VIV/561/2010, que els rasants dels vials no superin el 6% i que totes les voreres del nou sector connectaran amb les ja existents.

A més a més, tots els itineraris per a vianants comptaran amb una correcta il·luminació.

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

Xarxa per a la bicicleta

L'estudi proposa la creació d'una xarxa de carrils bicicleta que es connectin amb els carrils previstos en el Pla Director de la Bicicleta, i des d'on es podrà accedir a cadascuna de les parcel·les pels carrers del polígon amb cohabitació amb els vehicles. Es preveu que els carrils bici sigui sobre vorera i estiguin senyalitzats amb paviment diferenciat i que l'amplada, variï segons les seccions dels carrers.

La xarxa projectada té una estructura mallada formada per dos carrils en sentit est-oest i dos carrils en sentit nord-sud (substitució de l'actual camí dels Monjos que es veurà afectat per la construcció del sector).

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

11. Mobilitat i gènere

Si bé s'inclou la mobilitat i gènere com un aspecte d'indicadors futurs a calcular en el sector, l'estudi no incorpora informació relacionada amb la mobilitat i el gènere. Des de l'equip de redacció del present informe, es recorda que **cal incloure l'anàlisi de la mobilitat en relació al gènere**. Així mateix, es troba a faltar una anàlisi de l'oferta de transport públic nocturn, amb l'objectiu d'obtenir una diagnosi sobre l'accessibilitat en transport públic en un horari en què la percepció de seguretat en matèria de gènere és menor.

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 el cas de Terrassa) han d'incorporar les dades necessàries per avaluar la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica.

L'estudi inclou el càlcul de la incidència de la nova mobilitat generada sobre la contaminació atmosfèrica on s'estima que:

- CO₂: 1.378,13 tones/km de CO₂ anuals.
- SO₂: 0,88 tones/km de SO₂ anuals.
- NO_x: 8,40 tones/km de NO_x anuals.
- PM: 1,14 tones/km de PM anuals.

L'estudi preveu un seguit de mesures de reducció de la contaminació, on la principal mesura és l'adequació de les polítiques de l'Administració i del sector de l'automòbil a les mesures previstes a la futura "Ley de Cambio Climático y Transición Energética" que ja disposa d'avantprojecte de Llei.

Així, l'estudi preveu que s'hauran d'aplicar les mesures en el nou sector d'estudi seguint el calendari indicat on; el 2023 han de disposar de zones de baixes emissions, el 2025 les edificacions noves hauran d'ajustar-se als requisits de màxima qualificació energètica d'edificacions, el 2030 s'hauran de reduir les emissions de gasos d'efecte hivernacle almenys en un 20% respecte al 1990, al 2040 prohibir la matriculació i venda de turismes i furgonetes amb emissions de CO₂ i el 2050 evitar la circulació de turismes i furgonetes que emetin CO₂.

13. Finançament de les càrregues derivades de la mobilitat generada

L'estudi, seguint l'article 19 del Decret 344/2016 incorpora una proposta de finançament dels diferents costos generats per l'increment de la mobilitat degut a la nova actuació.

Es preveu que el cost de la desviació del recorregut i l'augment de freqüència de les línies en hora punta suposarà un dèficit a 10 anys, tenint en compte la variació de l'IPC, de 281.841,88 €.

El cost total associat al present estudi de mobilitat és de 506.192,00 €, dels quals 281.842,88 € van destinats al finançament del dèficit del transport públic en superfície i la resta, van associats a punts de recàrrega per a vehicles elèctrics, pintura de places d'aparcament, noves parades de transport públic (senyalització, marquesines, etc.), arranjament de les voreres, guals dels passos per a vianants, aparcament per a bicicletes, etc.

Des de l'equip redactor del present informe s'indica que una vegada es doni resposta a les diferents condicions indicades en el present informe probablement caldrà modificar el finançament de les càrregues derivades de la mobilitat generada.

14. Conclusions

L'estudi d'avaluació de la mobilitat de la *Modificació Puntual del Pla General d'Ordenació Urbanística Municipal de Terrassa en l'àmbit del sector d'activitats productives dels Bellots II*, 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 analitzar l'estat actual de la xarxa de vianants que dona accés a l'àmbit d'estudi.
- Cal realitzar una anàlisi més acurada de la incidència de la mobilitat generada en relació a la xarxa de transport públic en dissabte o festius d'obertura

autoritzada. Aquesta proposta haurà de comptar amb l'informe favorable del Servei de Mobilitat de l'Ajuntament de Terrassa.

- Tot i que s'accepta la reducció de la reserva de places d'aparcament per a bicicletes en el cas de les zones verdes, es recorda que cal seguir les ràtios que dicta el Decret 344/2006, si bé inicialment es pot acceptar l'ús d'una ràtio inferior, ampliable en funció de la demanda i a càrrec del promotor.
- Cal realitzar una proposta específica de millora de la xarxa de transport públic per als dissabtes o festius d'obertura autoritzada.
- Cal incloure l'anàlisi de la mobilitat en relació al gènere.

Així mateix, s'estableixen unes **recomanacions** 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.

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