

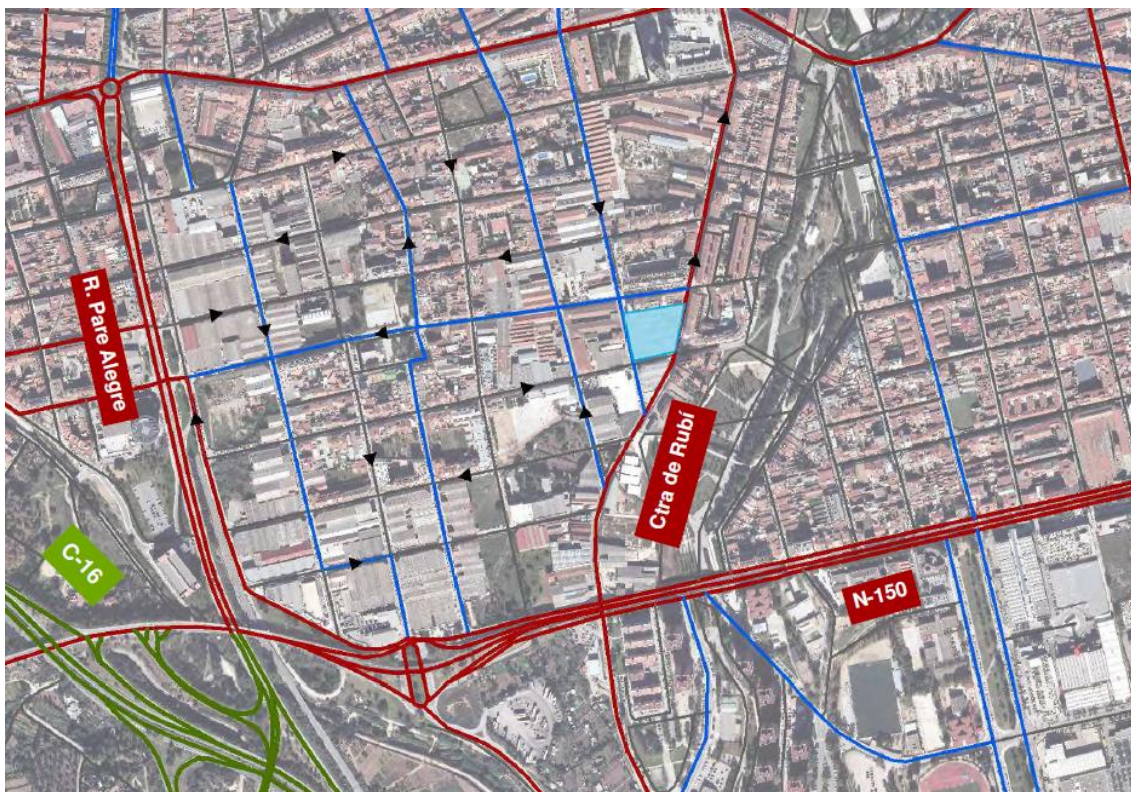
**Informe relatiu a l'Estudi d'avaluació de la mobilitat generada del Pla de Millora Urbana PM-BAL240, al municipi de Terrassa**

**Municipi de Terrassa**  
**Comarca del Vallès Occidental**  
Promotor: SAREB  
Redactor de l'EAMG: MCRIT

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 del Pla de Millora Urbana PM-BAL240, al municipi de Terrassa.

## 1. Antecedents

L'emplaçament del PMU se situa en una parcel·la de 5.104,49 m<sup>2</sup> del sector Baldrich, situat a l'extrem sud del nucli urbà de Terrassa, en el barri del Segle XX.



## 2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'Estudi d'avaluació de la mobilitat generada pel *Pla de Millora Urbana PM-BAL240, al municipi de 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 pla de millora urbana preveu:

- Incrementar el sostre residencial en 7.731 m<sup>2</sup>, que permetrà 79 nous habitatges
- La implementació de 369,97 m<sup>2</sup> de sostre comercial de proximitat
- La creació d'un nou parc urbà de 792,7 m<sup>2</sup> de sòl.

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

L'EAMG calcula la nova mobilitat generada seguint les ràtios que dicta el Decret 344/2006 de regulació d'Estudis d'Avaluació de la Mobilitat Generada (ús d'equipaments). Per aquest motiu la nova mobilitat serà de **836 desplaçaments**.

A la taula següent es mostra la mobilitat generada segons les ràtios que dicta el Decret i segons les de l'EAMG. En el cas de l'ús residencial s'ha considerat 2,58 habitants per habitatge (valor del 2011 per a la ciutat de Terrassa).

Taula resum de la mobilitat generada (segons l'EAMG i segons el Decret 344/2006)

Usos	Àrea (m <sup>2</sup> )	Increment sostre edificable (m <sup>2</sup> )	Nre. Habitatges o llits hotel	Viatges generats (m <sup>2</sup> ) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
Residencial	4.311,79	7.731,00	79	612	611
Comercial		369,97		185	185
Zona verda	793			40	40
<b>TOTAL</b>	5.104	8.101	79	837	836

Des de l'equip redactor del present informe s'accepta la proposta de mobilitat prevista.

S'incorporen dades de la caracterització de la mobilitat a Terrassa, a partir de l'enquesta de l'any 2014 que es va elaborar en el marc dels treballs del Pla de Mobilitat de la ciutat. A partir d'aquestes dades, l'EAMG fa una proposta de distribució modal de la mobilitat, per a cadascun dels usos i diferenciant entre desplaçaments urbans i interurbans. L'estudi considera que el 88% dels desplaçaments seran urbans i el 12% interurbans.

Repartiment modal proposat	A PEU - BICICLETA	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT
% quota modal	56,0%	10,8%	33,3%
Viatges / dia de màxima demanda	468	90	278

Des de l'equip de redacció del present informe s'accepta el repartiment modal proposat a l'estudi.

#### **4. Mobilitat en vehicle privat**

L'estudi menciona la xarxa bàsica de connexió externa (principalment C-58, C-16 i N-150) i es descriuen els vials connectors al sector, que fonamentalment és la carretera de Rubí. L'accés al sector es farà pels carrers Baldrich o Doctor Torras i Bages, i la sortida per la carretera de Rubí. Es mostra sobre plànol els recorreguts d'accés i de sortida de la parcel·la del PMU.

Des de l'equip de redacció del present informe es troba a faltar aportar una mínima informació relacionada amb les intensitats de trànsit i nivells de servei de la xarxa viària d'accés al sector, si bé l'EAMG cita un aforament automàtic de 2013 ubicat al carrer Baldrich que comptava amb 4.200 vehicles/dia.

##### **Recomanació 1.**

Es recomana aportar dades actualitzades de la intensitat de trànsit i nivell de servei dels vials amb incidència sobre el sector de desenvolupament.

##### **Recomanació 2.**

Es recomana indicar quina és l'oferta de punts de recàrrega per a vehicles elèctrics propera al sector.

##### **Recomanació 3.**

Es recomana indicar quina és la demanda i oferta d'aparcament actual entorn del sector.

#### **5. Xarxa de transport públic**

L'EAMG anomena l'oferta de transport públic de la ciutat i fa una descripció d'aquella que tindrà una major incidència sobre aquest sector.

Dins la xarxa de transport públic urbà, el sector té parada molt propera de les línies L8, L9 i L10, i més allunyada sobre les línies L1, L4 i L7. Per a cadascuna d'elles es descriu l'horari de funcionament, el nombre d'expedicions diàries, la seva freqüència i el plànol del recorregut. També s'aporta dades del nivell d'ocupació de l'any 2013.

En relació al bus interurbà, l'estació d'autobusos es troba a 1 km del sector, si bé les línies C5. Terrassa-Sabadell, la B8. Sant Cugat-Rubí-Terrassa i la C2. Sabadell-Sant Quirze-Terrassa-Martorell paren a uns 500 m.

En relació a la xarxa ferroviària, l'estudi en descriu les estacions i línies existents, si bé totes elles s'ubiquen a més d'1 km del sector.

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

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

L'estudi descriu la xarxa d'itineraris per a vianants i bicicletes prevista al Pla de Mobilitat Urbana de Terrassa.

S'indica l'amplada de la vorera de la vialitat de l'entorn i excepte en el cas de la carretera de Rubí compta amb una amplada lliure de vorera superior a 1,8 m. Per altra banda, les cruïlles disposen de passos per a vianants i en tots els casos tenen el gual rebaixat que permet mantenir les condicions d'accessibilitat.

En relació a la bicicleta, el sector està envoltat de vials on la bicicleta conviu amb el vehicle privat (carrer Baldrich i Doctor Torras i Bages), mentre que la carretera de Rubí disposa d'un espai segregat en vorera.

Es mostra gràficament (amb plànols i imatges) l'oferta de carrils bici o itineraris ciclables.

#### Recomanació 4.

Es recomana incorporar informació referent a la dotació actual d'aparcaments per a bicicletes propers al sector, així com una aproximació a la demanda actual de les places d'aparcament públic per a bicicletes, per tal de poder detectar si hi ha desajustos entre oferta i demanda.

#### Recomanació 5.

Es recomana descriure quins són els pendents dels itineraris per a vianants i bicicletes entorn del sector.

### 7. Incidència de la mobilitat generada

L'EAMG considera que la nova demanda prevista és de 201 nous vehicles/dia (tenint en compte el factor d'ocupació dels vehicles). Considerant un factor d'hora punta del 10%, el nivell de servei del carrer Baldrich passaria del 42% al 44%.

En el cas del transport públic, es detalla que en hora punta hi ha 12 expedicions urbanes i un nivell d'ocupació del 60-65%. Per tant es considera que aquesta oferta tan important podrà donar cobertura als 9 desplaçaments en hora punta previstos.

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

### 8. Estimació de la demanda d'aparcament

Pel que fa a la reserva de places d'aparcament a fora de la calçada, el Decret 344/2006 de regulació d'estudis d'avaluació de la mobilitat generada obliga a reservar places fora de la via pública destinades a aparcaments de bicicletes per a tots els usos, i per a turismes i motocicletes només en el cas dels usos residencials, d'estacions de ferrocarrils i d'autobusos interurbans.

L'estudi aplica les ràtios d'aparcament indicades en el Decret 344, tant per les bicicletes com pels turismes i motocicletes, si bé es detecta un error en el valor d'aparcament per a bicicleta considerat per a la zona verda.

**Taula resum del dimensionament de l'aparcament (entre parèntesis s'indica la previsió del Decret)**

Usos	Àrea (m <sup>2</sup> )	Increment sostre edificable (m <sup>2</sup> )	Nre. Habitatges o llits hotel	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turisme	Total aparcaments motocicleta
residencial	4.311,79	7.731,00	79	158 (158)	79 (79)	40 (40)
comercial		369,97		4 (4)		
zona verda	793			73 (8)		
<b>TOTAL</b>	<b>5.104</b>	<b>8.101</b>	<b>79</b>	<b>235 (170)</b>	<b>79 (79)</b>	<b>40 (40)</b>

Des de l'equip redactor del present informe s'accepta la previsió d'aparcament realitzat.

#### **Recomanació 6.**

Des de l'equip redactor del present informe es recomana complementar aquesta oferta amb aparcaments per a vehicles de mobilitat personal (VMP) a dins de les instal·lacions.

L'EAMG indica que en relació als punts de recàrrega per a vehicles elèctrics es donarà compliment a les indicacions del Reial Decret 1053/2014. Per altra banda, en relació als punts de recàrrega a la via pública, s'atendrà al que s'indiqui des del Servei de Medi Ambient, d'acord amb la planificació municipal d'aquests punts de recàrrega d'accés públic.

### **9. Distribució Urbana de Mercaderies**

El Decret 344/2006 contempla la necessitat de reserva de places per a càrrega i descàrrega de mercaderies pels usos oficines i comerç. Tot i que la superfície de sostre comercial és inferior a 400 m<sup>2</sup>, l'EAMG preveu una reserva d'una nova plaça a la carretera de Rubí.

### **10. Mesures correctores**

L'estudi indica que les xarxes de mobilitat actuals de vianants, bicicletes, transport públic i vehicle privat estan degudament adaptades per absorbir el nou flux de mobilitat que generarà el sector, si bé preveu les següents mesures correctores:

- Regular el carrer Navas de Tolosa com a carrer de convivència amb altres modes, per mitjà de senyalització horitzontal.
- A la cruïlla dels carrers Doctor Torras i Bages i Baldrich es proposa eixamplar les voreres i establir voreres amb "orella" en la banda del cordó d'estacionament en el primer pas de vianants de la cruïlla del carrer Torras i Bages, per millorar la visibilitat del vianant en relació als vehicles que s'aproximen.
- Ampliar tota la vorera nord del carrer Doctor Torras i Bages, entre el carrer Baldrich i la Carretera de Rubí, suprimint el cordó d'aparcament, amb l'objectiu de millorar la visibilitat dels passos de vianants i millorar la connectivitat i l'accessibilitat de l'Arxiu Comarcal amb la carretera de Rubí.
- Es proposa un canvi de prioritat en les interseccions carrer Navas de Tolosa – c. Baldrich i carrer Torras i Bages – c. Baldrich.

Per altra banda, hi ha una mesura vinculada a l'execució del Pla de Millora Urbana de la Rambleta del Pare Alegre, que també tindrà incidència sobre el sector. En concret, es proposa una modificació dels recorreguts de les línies L8 i L9 en l'àmbit d'estudi. La modificació dels recorreguts implicarà la supressió de les parades actuals de Arxiu Comarcal i la reubicació d'aquestes parades al carrer Torras i Bages-carretera de Rubí i carrer Baldrich-c. Torras i Bages. En paral·lel, caldrà reformar la cruïlla dels carrers Navas de Tolosa – Baldrich tenint en compte que la geometria permeti el gir còmode dels autobusos de la línia L8.

## 11. Mobilitat i gènere

Segons l'article 10 del Decret 344/2006 referent als indicadors de gènere es determina que *“per elaborar els estudis d'avaluació de la mobilitat generada s'han d'utilitzar indicadors de gènere quantitatius i qualitatius, que permetin l'estudi de la mobilitat de les dones i del seu accés al vehicle privat, a peu, en bicicleta i transport públic”*.

L'EAMG presenta dades del pla de mobilitat urbana, i en el qual es visualitza les diferències d'hàbits de mobilitat entre els homes i les dones, tant amb els mitjans de transport emprats com amb els motius de desplaçament.

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

## 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'EAMG considera l'increment de la mobilitat vinculat al desenvolupament del sector i utilitza els factors unitaris d'emissió emprats per l'AMB.

El consum de combustible total resultant de la mobilitat generada per l'àmbit d'estudi és de 17,04 tep /any i estima les següents emissions a l'atmosfera:

- 51,1 CO<sub>2</sub> t /any
- 114,3 NO<sub>x</sub> kg/any
- 12,6 PM<sub>10</sub> kg/any

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

### Recomanació 7.

Des de l'equip redactor es recomana preveure mesures complementàries per minimitzar l'impacte de la nova mobilitat sobre la qualitat de l'aire.

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

L'EAMG no quantifica els costos de les mesures correctores previstes.

**Cal contemplar el finançament de les càrregues derivades de la mobilitat generada, que inclogui el cost de totes les mesures incloses en l'EAMG:** millores de mobilitat del vianants, senyalització bicicleta, aparcaments bici, punts de recàrrega elèctrica, reubicació parades de bus, plaça de C/D...

#### 14. Conclusions

L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del *Pla de Millora Urbana PM-BAL240, al municipi de Terrassa*, compta amb els elements necessaris per aconseguir una mobilitat sostenible, d'acord amb els principis de la Llei de 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 contemplar el finançament de les càrregues derivades de la mobilitat generada, que inclogui el cost de les mesures incloses en l'EAMG.

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