

Informe relatiu a l'Estudi d'avaluació de la mobilitat generada per la modificació puntual del Pla de Millora Urbana del sector AEG a Terrassa

Municipi de Terrassa
Comarca del Vallès Occidental
Promotor: Acciona Inmobiliaria S.L.U.
Redactor de l'EAMG: AIM

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 la modificació puntual del Pla de Millora Urbana del sector AEG a Terrassa.

1. Antecedents

L'emplaçament del sector AEG correspon a la ubicació de l'antiga fàbrica AEG a la ciutat egarenca, conformada per un conjunt de parcel·les que ocupen la pràctica totalitat de l'illa de cases entre l'Avinguda Jaume I, la carretera de Castellar, el carrer Cosidores i el carrer Periodista Grané. L'àmbit es localitza al nord-est del centre de la població, en el barri Ègara, limitant amb els barris Sant Pere i Sant Pere Nord. Els terrenys es troben ocupats per les antigues naus industrials, solars sense urbanitzar i un centre educatiu de primària.



2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'Estudi d'avaluació de la mobilitat generada per l'*Estudi d'avaluació de la mobilitat generada per la modificació puntual del Pla de Millora Urbana del sector AEG a 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 desenvolupament del sector preveu:

- Incrementar el sostre residencial en 61.287 m².
- La implementació de 21.647 m² de sostre terciari (oficines, comercial...).
- La creació de nous equipaments amb un sostre previst de 4.179 m².
- La creació d'un nou parc urbà d'11.725 m² 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 considerant tots els nous usos, i s'obvia l'equipament escolar que ja es troba en funcionament. S'utilitza les ràtios del Decret, excepte en l'ús terciari que s'adopta un valor entremig de la ràtio d'oficines i comercial.

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

Usos	Àrea (m ²)	Increment sostre edificable (m ²)	Viatges generats (m ²) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
residencial		61.287,00	6.129	6.131
comercial		10.676,00	5.338	6.984
oficines		10.971,00	1.646	
altres equipaments		4.179	836	836
zona verda	11.725		586	591
TOTAL	11.725	87.113	14.534	14.542

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'EMQ de 2006 i altra informació incorporada en els treballs del Pla de Mobilitat Urbana de la ciutat. A partir d'aquestes dades i segons l'escenari objectiu del PMUS, l'EAMG fa una proposta de distribució modal de la mobilitat. L'estudi considera que el 69% dels desplaçaments seran urbans i el 31% interurbans.

Repartiment modal proposat	A PEU - BICICLETA	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT
% quota modal	44,0%	15,3%	40,7%
Viatges / dia de màxima demanda	6.402	2.218	5.921

Per a la conversió del nombre de desplaçaments en vehicle privat al nombre de vehicles s'ha utilitzat un factor d'ocupació d'1,32, que és considerat en els PMUS, i que els converteix a 4.487 vehicles.

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 fa una descripció de la xarxa viària d'accés a la ciutat i menciona la xarxa bàsica de connexió externa (principalment C-58, C-16 i N-150) i es fa una descripció més detallada de la viabilitat d'accés al sector (plaça de la Dona, pg. 22 de Juliol, carretera de Castellar, av. Jaume I), i altres vies locals (C/ Periodista Grané, c/ Cosidores, c/ Motors i c/ Moviment Obrer), en la qual s'indiquen les característiques bàsiques, els sentits de circulació i el tipus de regulació a les cruïlles.

S'aporta informació de l'any 2013 sobre les intensitats de trànsit i el grau de saturació de la xarxa viària a partir de les dades del Pla de Mobilitat Urbana de Terrassa.

Des de l'equip de redacció del present informe, i tenint en compte la mobilitat que generarà el sector, **es troba a faltar aportar una informació més detallada i actualitzada de les intensitats de trànsit i nivells de servei de la xarxa viària d'accés al sector.**

L'estudi aporta un inventari detallat de l'aparcament nocturn entorn del sector, en el qual segons treball de camp s'inventaria el nombre de places lliures i la indisciplina en l'aparcament. Es detecta un balanç d'aparcament positiu en la zona estudiada.

Recomanació 1.

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

A menys de 200 m del límit del sector hi ha 9 parades de bus que donen accés a les línies urbanes 1, 2, 6, 8, 9 i 16 i la línia nocturna N66. El recorregut d'accés a les parades té una bona accessibilitat excepte en el cas de la parada a la línia 6 que compta amb alguna mancança. També es mostra el plànol de la xarxa de bus urbà de Terrassa. Per cada línia s'indica l'horari de funcionament, el nombre d'expedicions diàries i les expedicions en hora punta.

En relació a la xarxa ferroviària, l'estudi en descriu les estacions i línies existents, si bé totes elles s'ubiquen a 1 km o més del sector, i es detalla el recorregut per a vianants del sector a les estacions.

Finalment s'aporta informació de les parades de taxi més properes al sector.

Des de l'equip de redacció del present informe, i tenint en compte la mobilitat que generarà el sector, **es troba a faltar aportar informació dels nivells de demanda dels serveis de transport públic, així com l'oferta de transport interurbà per carretera.**

6. Mobilitat a peu i en bicicleta

El sector s'ubica en un àmbit urbà consolidat i amb una xarxa per la mobilitat a peu en bones condicions. La major part dels vials de l'entorn del sector compten amb voreres amb una amplada lliure de pas igual o superior a 1,8 m (excepte el tram est del pg. 22 de Juliol amb ctra. de Castellar). També hi ha algunes mancances en alguns dels passos per a vianants propers.

L'estudi descriu la xarxa d'itineraris per a vianants i bicicletes prevista al Pla de Mobilitat Urbana de Terrassa. Prop del sector hi ha carril bici bidireccional a l'avinguda de Jaume I, carril bici bidireccional al tram est del passeig del 22 de Juliol des de la plaça de la Dona, vorera bici al tram oest del passeig del 22 de Juliol des de la plaça de la Dona, cohabitació amb els vianants a l'avinguda de Barcelona i itinerari ciclable al c/ Provença.

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

Recomanació 2.

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 3.

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 un factor d'hora punta del 7,8%, segons el qual es generarà un màxim de 500 desplaçaments no motoritzats, 173 en transport públic i un flux de 350 vehicles/hora.

En relació al transport públic, en hora punta es preveu 87 desplaçaments d'arribada i 87 de sortida del sector, mentre que hi ha 40 expedicions de transport públic als voltants de l'àmbit. Per tant es considera que l'increment de 4-5 passatgers/expedició, resultarà assumible per l'oferta actual.

En relació al trànsit rodat, l'estudi aplica un increment del 4% a les IMD considerades en el PMUS de Terrassa i fa una distribució de l'increment de trànsit en hora punta pels

diferents vials del sector, segons el qual es registrarà un increment màxim de 35 nous vehicles en hora i punta i sentit al pg. 22 de Juliol.

Des de l'equip de redacció del present informe i tenint en compte la mobilitat que generarà el sector, **resulta necessari avaluar l'impacte més detallat que tindrà la nova mobilitat generada sobre les diferents xarxes de mobilitat (considerant els punts d'accés i les cues que s'hi puguin generar) i si s'escau adoptar les mesures correctores necessàries.** En el cas que per al desenvolupament del sector calgui tramitar planejament derivat o implantacions singulars, aquesta anàlisi es podrà posposar per aquell moment.

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.

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

Usos	Àrea (m²)	Increment sostre edificable (m²)	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turisme	Total aparcaments motocicleta
residencial		61.287	1.228 (1.226)	616 (613)	309 (306)
comercial		10.676	215 (107)		
oficines		10.971	(110)		
altres equipaments		4.179	42 (42)		
zona verda	11.725		120 (117)		
TOTAL	11.725	87.113	1.605 (1.601)	616 (613)	309 (306)

L'EAMG indica que la dotació d'aparcament per a turismes i motocicletes es podrà incrementar lleugerament per compensar la pèrdua d'aparcament prevista a la via pública fruit de nova urbanització del sector.

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

Recomanació 4.

Es recomana complementar aquesta oferta amb aparcaments per a vehicles de mobilitat personal (VMP) a dins de les edificacions.

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 en els aparcaments de dins de l'edificació.

Per altra banda, en relació als punts de recàrrega a la via pública, i tenint en compte que el sector incrementarà el parc d'habitatges de la ciutat de l'ordre d'un 1%, **caldrà donar compliment a les indicacions previstes en la planificació municipal de punts de recàrrega elèctrica d'accés públic i contribuir de forma proporcional en el finançament de la seva implementació.**

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. L'EAMG indica que es desconeix el repartiment entre els diferents usos terciaris, si bé fa una estimació que si es repartís a parts iguals entre l'ús comercial i el d'oficines, serien necessàries de l'ordre de 17 places de càrrega i descàrrega.

10. Mesures correctores

L'estudi contempla les següents mesures correctores o vinculades al desenvolupament del planejament:

Mobilitat a peu:

- Un nou vial paral·lel a la ctra. de Castellar i al c/ Periodista Grané s'obrirà al mig del sector.
- Es donarà continuïtat a l'actual c/ del Moviment Obrer fins a la ctra. de Castellar.
- Es preveu la urbanització definitiva dels trams del c/ Motors i del c/ del Moviment Obrer que van ser objecte d'una urbanització inicial per tal de poder donar accés al centre educatiu en funcionament a l'interior de l'àmbit. Es disposarà d'un espai viari transversal en aquests dos vials esmentats al mig del sector que actuarà com a plaça o passeig central.
- Executar un nou pas de vianants en nova la cruïlla generada resultant de perllongar el c/ Moviment Obrer amb la ctra. de Castellar.
- Adaptar el pas de vianants no accessible del c/ Periodista Grané, ubicat a l'altura del c/ Josep M^a Palau.
- Adaptar el pas de vianants no accessible del c/ Cosidores, a l'altura del c/ Periodista Grané.

Mobilitat en bicicleta:

- No es preveu mesures correctores més enllà de les indicades per a la mobilitat a peu.

Mobilitat en transport públic:

- Com a millora de la mobilitat en transport públic, es proposa implantar una marquesina en la parada d'autobús de la Ctra. Castellar (a l'est de l'àmbit) i una altra marquesina en la parada d'autobús de l'av. Jaume I (al sud de l'àmbit).

Des de l'equip redactor del present informe **es considera necessari que el sector contribueixi en la implementació de les mesures previstes en el PMUS en el seu àmbit. En concret, si l'Ajuntament de Terrassa o altres administracions titulars de**

la infraestructura ho consideren convenient, es considera necessari que el sector contribueixi a:

- Donar el tractament de zona 30 als vials del seu entorn definits al PMUS.
- Implementar el carril bici a la carretera de Castellar en l'àmbit del sector.
- Implementar el carril bus a l'avinguda de Jaume I en l'àmbit del sector.

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 quantitius i qualitius, 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 una mínima caracterització de la mobilitat segons gènere a partir de les dades de l'EMQ de 2006, i indica que caldrà vetllar per una bona il·luminació dels itineraris a peu, en bicicleta i especialment de les parades d'autobús.

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

Recomanació 5.

En la nova vialitat que urbanitzi el sector, es recomana que tingui en compte aspectes de gènere i d'inclusivitat (bona il·luminació i visibilitat i que s'evitin zones amb una major sensació d'inseguretat).

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'ICAEN.

El consum de combustible total resultant de la mobilitat generada per l'àmbit d'estudi és de 861,5 tep /any i estima les següents emissions a l'atmosfera:

- 1.739 CO₂ t /any
- 3.350 NO_x kg/any
- 1.114 PM₁₀ kg/any

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

Recomanació 6.

Des de l'equip redactor es recomana preveure mesures complementàries per minimitzar l'impacte de la nova mobilitat sobre la qualitat de l'aire, com per exemple col·laborar de forma proporcional en el procés d'ambientalització de la flota de bus de la ciutat.

13. Finançament de les càrregues derivades de la mobilitat generada

L'EAMG quantifica els costos de bona part de les mesures correctores previstes.

14. Conclusions

L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada *per la modificació puntual del Pla de Millora Urbana del sector AEG a 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 aportar una informació més detallada i actualitzada de les intensitats de trànsit i nivells de servei de la xarxa viària d'accés al sector.
- Cal aportar informació dels nivells de demanda dels serveis de transport públic, així com l'oferta de transport interurbà per carretera.
- Cal avaluar l'impacte més detallat que tindrà la nova mobilitat generada sobre les diferents xarxes de mobilitat (considerant els punts d'accés i les cues que s'hi puguin generar) i si s'escau adoptar les mesures correctores necessàries.
- Cal donar compliment a les indicacions previstes en la planificació municipal de punts de recàrrega elèctrica d'accés públic i contribuir de forma proporcional en el finançament de la seva implementació.
- Cal que el sector contribueixi en la implementació de les mesures previstes en el PMUS en el seu àmbit (zona 30, carrils bici, carrils bus...).

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