

**Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del Pla Parcial Urbanístic: Can Cayelles de Baix**

**Municipi de Sant Fost de Campsentelles**  
**Comarca del Vallès Oriental**

Promotor: Ajuntament de Sant Fost de Campsentelles  
Consultora GESA

Tramès: Secretaria per a la Mobilitat. Generalitat de Catalunya  
Redactor de l'informe: Sr. Lluís Alegre i Valls

---

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 Parcial Urbanístic Can Cayelles de Baix del Municipi de Sant Fost de Campsentelles.

## **1.- Antecedents**

L'Ajuntament de Sant Fost de Campsentelles promou la redacció del Pla Parcial urbanístic Can Cayelles de Baix. Per part de la Direcció General d'Urbanisme es requereix l'informe relatiu a l'estudi de mobilitat. A la informació tramesa no consta la data d'aprovació inicial del planejament ni de l'estudi de mobilitat.

El sòl afectat pel Pla Parcial es localitza a tocar del polígon industrial Can Baliarda tocant a la BV-5001, Ctra. de Sant Adrià a la Roca. La superfície total del sector no consta a l'estudi, sí que consta la superfície industrial que és de 47.449 m<sup>2</sup>.

## **2.- Objecte**

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'estudi de mobilitat del Pla Parcial urbanístic Can Cayelles de Baix als continguts de la llei de la mobilitat al decret de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada, i s'aplicaran com a criteris els establerts a l'esmentat decret.

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

- La creació de 47.499 m<sup>2</sup> de sostre industrial.

De la lectura de la documentació tramesa no queda clar si hi ha cap més sostre o sòl generador de mobilitat

### **3.- Estimació de la demanda de mobilitat generada pel nou sector**

L'estudi no fa cap estimació de la demanda de mobilitat ni del repartiment modal, tampoc no incorpora un quadre que compari les diferents quotes per mode i permeti conèixer l'estat previst i les propostes de millora del repartiment modal de cara a una mobilitat més sostenible. Cal incorporar també el repartiment modal del municipi de Sant Fost de Campsentelles, en cas que es tingui, per així poder comparar els resultats.

### **4.- xarxa d'itineraris per a vianants**

L'estudi fa una proposta d'itineraris per a vianants i garanteix que sigui accessible en tot el seu recorregut.

No obstant, s'observa en la secció representada en els plànols una amplada de vorera d'1,5 metres, que quan hi ha mobiliari pot quedar inferior a 1 metre. Per a garantir un espai mínim de passeig, caldria que la mida d'1,5 metres fos l'ample mínim lliure de pas a tota la vorera, la qual cosa significa que caldria ampliar-la gairebé 60 cm. Pel que fa al camí de sauló, que s'explica a l'apartat 3 de l'estudi, seria convenient que s'especifiqués la seva amplada mínima lliure de pas.

### **5.- Xarxa de transport públic**

L'estudi incorpora la informació de la xarxa de transport públic actual que abasta:

- 1 línia d'autobús de transport urbà, Albus, que passa proper al sector de Can Baliarda. Aquesta línia connecta amb l'estació de RENFE.

L'estudi proposa allargar aquesta línia fins al nou sector industrial. Caldria avaluar la incidència d'aquesta proposta sobre els usuaris actuals, atès que l'increment del temps de viatge podria fer perdre part dels viatgers actuals. En aquest sentit es recomana que s'analitzi si aquest itinerari és la millor solució i l'impacte que provoca sobre la resta d'usuaris.

Així mateix, atès que la línia té com un dels punts de connexió important l'estació de RENFE, cal garantir que l'increment de recorregut no impedirà mantenir una bona connexió amb el servei ferroviari.

### **6.- Xarxa d'itineraris per a bicicletes**

L'estudi fa una proposta d'itinerari per a bicicletes, però no especifica on es reserven els aparcaments per a les bicicletes ni les amplades de l'itinerari.

## **7.- Xarxa bàsica de vehicles**

L'estudi no incorpora les dades de trànsit del viari existent que permetrien avaluar l'impacte del nou sector sobre la xarxa.

Sí que incorpora, la nova xarxa, la seva connexió amb l'actual i la determinació de les places d'aparcament segons el planejament urbanístic.

## **8.- Incidència de la mobilitat generada en la xarxa viària i el transport públic**

Pel que fa al transport privat, l'estudi conclou que la nova xarxa d'infraestructures evitarà que hi hagi recorregut de cotxes i camions dins de la trama urbana.

Tot i això, atès que no s'explica el funcionament de la xarxa viària actual no es pot concloure quin serà l'impacte del nou sector sobre la mateixa.

Les demandes diàries del transport públic raona l'estudi que poden ser absorbides sense dificultats per la xarxa actual.

## **9.- Finançament dels costos generats per l'increment de mobilitat**

No s'ha aplicat correctament l'article 19 del decret, de manera que no queda clar quina és la quantitat que s'ha de repercutir al promotor en concepte d'increment de serveis. Cal fer l'actualització a 10 anys dels costos d'explotació de la solució que definitivament s'adopti.

## **10.- Municipi inclòs en la zona de protecció especial de l'ambient atmosfèric per part del Departament de Medi Ambient i Habitatge**

Atès que Sant Fost de Campsentelles està inclòs en la declaració de zona de protecció especial de l'ambient atmosfèric pel que fa a l'emissió de partícules, cal que s'incorporin les dades necessàries que permetin l'avaluació de la incidència de la mobilitat generada sobre la contaminació atmosfèrica.

## **11.- Mesures correctores**

### **Xarxa Transport públic**

L'estudi proposa perllongar la línia d'autobús existent. Pel que fa al recorregut ja s'ha fet el suggeriment que s'analitzi amb més deteniment si la solució proposada és la idònia. Tampoc no hi ha cap esment als horaris de les línies d'autobús i la seva adequació als del polígon industrial.

Així mateix, es recomana que a l'hora de redactar els projectes constructius es garanteixin uns recorreguts segurs i confortables per als vianants fins a les parades de transport públic, tenint present els direccionaments per a invidents, l'alçada de la

plataforma d'espera per als autobusos i els factors de seguretat com enllumenat i visibilitat de l'espai a la nit.

Pel que fa a la xarxa de transport interurbà de superfície, no es fa cap esment. Convindria analitzar si queda convenientment connectada amb la xarxa de transport urbà.

### **Xarxa de bicicletes**

Es recomana que es garanteixi la connectivitat d'aquestes xarxa amb la del municipi i que connecti amb l'itinerari que porti a l'estació del ferrocarril i que es prevegin places d'aparcament per a bicicleta a l'interior de l'espai privat, si es possible protegides contra la pluja.

### **Altres consideracions de cara a la gestió de la demanda**

La zona en qüestió té una previsió important de places d'aparcament, seria convenient que l'Ajuntament estudiés la conveniència de gestionar-les, establint una tarifa que desincentivi l'ús indiscriminat del vehicle privat i afavoreixi l'ús del transport públic i els vehicles amb alta ocupació.

## **12.- Conclusions**

Es considera que l'informe l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del Pla Parcial Urbanístic Can Canyelles de Baix, no conté tots els elements necessaris per a l'avaluació dels impactes que genera sobre la mobilitat d'aquesta zona de Sant Fost de Campsentelles ni la documentació que determina el decret pel que s'emet informe desfavorable.

Es recomana que l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada analitzi com a mínim les recomanacions d'aquest informe i incorpori tots els aspectes que el decret determina.

Barcelona, 19 de febrer de 2007

Lluís Alegre i Valls  
Cap del Servei de Mobilitat

Marc Garcia i López  
Director tècnic