

Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada d'un centre terciari promogut per Catalana Occident a Sant Cugat del Vallès

Municipi de Sant Cugat del Vallès

Sol·licitant: Ajuntament de Sant Cugat del Vallès

Promotor: Catalana Occident

Redactor de l'EAMG: Intra

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 d'un centre terciari promogut per Catalana Occident a Sant Cugat del Vallès

1. Antecedents

Catalana Occident promou la creació d'un nou centre terciari a Can Sant Joan, dins el terme municipal de Sant Cugat, i molt pròxim al límit amb Cerdanyola del Vallès.

La nova implantació singular es localitza en una parcel·la entre el Carrer Francesc Viñas, l'aparcament de l'estació d'FGC Sant Joan, l'avinguda Alcalde Barnils, la plaça Xavier Cugat i la Ronda Interpolar del Vallès.

En data 3 de juny de 2008 es va rebre un primer EAMG relatiu a la implantació del centre terciari del qual, en data 3 de juliol de 2008, l'ATM va emetre informe desfavorable.

Es tracta, doncs, d'un nou EAMG que incorpora modificacions respecte a l'inicial pel que fa a la mobilitat però no als aspecte urbanístics del document.

La superfície de sostre de la futura implantació singular dedicada a oficines és de quasi 28.000 m².

La nova implantació està dins de l'àmbit del pla de mobilitat específic del polígon de Can Sant Joan, aprovat per la mesa de mobilitat el més de juny de 2007. Aquest pla imposa unes condicions a les empreses del polígon que la mobilitat generada pel centre terciari de Catalana d'Occident haurà de complir.

2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada d'un centre terciari promogut per Catalana Occident a Sant Cugat del Vallès

als continguts de la llei de la mobilitat, i s'aplicaran com a criteris els establerts en el Decret de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada.

El desenvolupament d'aquest sector suposa la creació d'un nou generador de mobilitat, conseqüència de la creació de 27.756,54 m² de nou sostre dedicat a oficines.

3. Estimació de la demanda de mobilitat generada al nou sector

D'acord amb els criteris d'avaluació de la mobilitat del Decret, l'estudi de mobilitat de la implantació singular estima en **4.312 desplaçaments** que es generaran al sector

La taula següent mostra la mobilitat generada segons els ratis que indica el Decret, que per a les oficines són els mateixos que els considerats per l'estudi de mobilitat però per a les zones verdes s'ha proposat 1 desplaçament / m² de superfície en loc dels 5 que preveu el Decret. Les consideracions realitzades sobre la tipologia de zona verda fan acceptable aquesta proposta.

Usos	Àrea (m ²) o ml platja	Sostre edificable (m ²)	Nre. habitatges / llits hospital / places aforament	Viatges generats habitatge	Viatges generats (m ²) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
oficines		27.756,54			4.163	4164
zona verda	14.408,90				720	148
TOTAL	27.549,00	43.492,00	0	0	4.884	4.312

L'estudi estima que la distribució modal dels futurs treballadors i treballadores del nou complex d'oficines hi accediran en un 0% a peu, en un 66,3% en vehicle privat, en un 33,2% en transport públic i en un 0,5% en bicicleta. La proposta augmenta l'ús del transport públic i redueix el del vehicle privat motoritzat.

El *Pla de Mobilitat del polígon de Can Sant Joan i el seu àmbit d'influència* (ATM 2007), especifica un repartiment modal al polígon del **72% en vehicle privat** motoritzat (62% sol en cotxe, 7% compartint cotxe i 3% en motocicleta), 26% FGC i 2% RENFE.

4. Mobilitat en vehicle privat

Seguint les indicacions de l'Estudi, al nou centre d'oficines hi arribaran/sortiran 2.164 cotxes diaris, tenint en compte una ocupació d'1,2 persones/cotxe i 1,4 persones/taxi. Utilitzant les gràfiques de distribució horària de l'estudi (que són genèriques per a oficines) s'obté que en hores puntes hi haurà uns 519 cotxes més d'entrada entre les 8h i les 9h, i uns 325 cotxes més de sortida a les 18h.

L'estudi descriu la xarxa bàsica principal d'accés a la futura implantació singular.

L'estudi també incorpora comptatges manuals de vehicles en tres punts d'accés a la zona de la implantació singular.

També es descriu l'escenari projectat en l'agenda 21 de Sant Cugat per a l'any 2010, amb nous vials i connexions.

Es presenta, també, l'oferta d'estacionament.

5. Xarxa de transport públic

L'estudi incorpora la informació de la xarxa de transport públic actual a l'entorn de la implantació singular,

- FGC: Estació Can Sant Joan: línies S2 Barcelona-Sabadell Rambla i S55 Barcelona-UAB
- Autobús intern al polígon gestionat per FGC. La parada més propera es troba a l'estació d'FGC, de manera que aquest bus no serà gaire utilitzat pels treballadors de la implantació singular
- Autobús urbà L6: Estació Sant Joan (FGC) – PI Roquetes – PI Can Magí – Can Calders. Es pot fer transbordament amb altres línies urbanes.
- Autobús Urbà L7: L'Ajuntament de Sant Cugat ha posat en marxa una nova línia el mes de juliol de 2007 que connecta la zona Est de Sant Cugat amb les dues estacions ferroviàries de la zona Nord de RENFE i FGC i arriba fins al polígon de Can Sant Joan i tocant a l'àmbit del centre terciari que es proposa.
- RENFE: Estació de Sant Cugat (a 1km): línia R7 Hospitalet – St. Cugat – Martorell. No s'hi pot accedir a peu de forma segura.

Tan sols s'aporten dades de demanda de la Línia 7.

6. Mobilitat a peu

L'estudi afirma que l'àmbit d'estudi disposa d'uns itineraris per a vianants poc adequats a causa de la distància als nuclis urbans més propers.

Es presenta un inventari de l'estat dels itineraris per a vianants a l'entorn de la implantació singular, indicant amplades de voreres insuficients o inexistentes, mal estat de conservació del ferm.

7. Mobilitat en bicicleta

L'estudi esmenta el tram de carril bici més proper: un carril bici segregat de recent creació entre l'estació de RENFE Sant Cugat i la rotonda de l'avinguda Alcalde Barnils amb la Ctra. de Roquetes, on hi ha l'Escola d'Hosteleria del Vallès i l'Escola Viaró.

A l'interior del Parc Empresarial de Can Sant Joan no hi ha carrils bici i les voreres no són suficientment amples per permetre la cohabitació amb els vianants i la calçada no és prou segura, a causa del trànsit elevat i les múltiples maniobres, per permetre la cohabitació amb els vehicles motoritzats.

8. Incidència de la mobilitat generada

L'estudi destaca que amb l'execució del nou centre terciari es complicarà molt la gestió del trànsit a la cruïlla entre el carrer Francesc Viñas i l'avinguda Alcalde Barnils, sobretot en l'accés al carrer Francesc Viñas. De tota manera indica que l'obertura de l'avinguda Roquetes haurà de reduir aquesta pressió. La demanda d'aparcament de la nova implantació singular queda coberta amb les 560 places que es creen.

Pel que fa al transport públic, l'estudi indica que els nous desplaçaments en transport públic seran majoritàriament (80%) en FGC, i que fins i tot en hora punta quedaran absorbits pels serveis actuals.

Respecte dels desplaçaments a peu o en bicicleta, l'estudi preveu que seran pocs per la distància a la que estan els nuclis urbans més propers, i que per tant el més important és garantir l'accés a peu i en bicicleta a les estacions i parades d'autobús més properes.

9. Estimació de la demanda d'aparcament

L'estudi descriu la situació actual referent a aparcament a l'àmbit d'estudi.

Pel que fa a les places d'aparcament a reservar fora calçada, l'estudi indica quins són els ratis que el Decret fixa quant a bicicletes per a usos d'oficina, però considera que és difícil que el nou centre terciari assoleixi aquest nivell de demanda en l'ús de la bici. Estima, doncs, un 30% de la reserva del Decret: 83 places. S'especifica que estaran ubicats en el vial de servei del recinte. Es considera necessari que es faci una altra reserva al mateix aparcament per a vehicles motoritzats per als treballadors del centre. Així doncs cal mantenir una reserva de al menys 20 places de la manera que es preveia en l'informe anterior en la seva pàgina 61.

Usos	Àrea (m²) o ml platja	Sostre edificable (m²)	Total aparcaments bicicleta
residencial			0
comercial			0
oficines		27.756,54	278
industrial			0
equip. hotelers			0
equip. sanitaris			0
equip. docents			0
equip. cult.-esp.-recre.			0
altres equipaments			0
zona verda			0
franja costanera			0
Vialitat			
TOTAL	27.549,00	43.492,00	278

De tota manera tal com ja recull l'EAMG la reserva ha de ser la que marca el Decret, encara que només sigui com a reserva d'espai, i la instal·lació dels aparcaments sigui progressiva.

Per a turismes i motocicletes el Decret només estableix una reserva mínima en cas d'usos residencials, però l'estudi pren el rati de les Normes Urbanístiques del Pla General Metropolità (plaça/superfície útil d'oficines o indústries) que suposa 278 places entre els dos edificis. El projecte preveu més places de les demanades, 565 de cotxe i 144 per motos a l'interior dels edificis i 10 més de motos a l'exterior. Cal que sobretot la disponibilitat de motos a l'interior quedi molt ben reflectida a la informació de complex.

10. 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 Sant Cugat del Vallès, zona 2, de protecció especial per al contaminant partícules en suspensió de diàmetre inferior a 10 micres) han d'incorporar les dades necessàries per avaluar la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica.

L'estudi presentat aporta aquesta informació.

El consum total de combustible resultant de la mobilitat generada a l'àmbit d'estudi és de 4.242 litres diaris.

El cotxe privat realitza el 96,5% dels km recorreguts i les emissions a l'atmosfera que expulsa es xifren en 10.182 kg de CO² i 91,1 kg d'altres gasos contaminants.

11. Mesures correctores

Xarxa Transport públic

Proposta de nova línia A RENFE Sant Cugat – FGC Can Sant Joan – FGC Rubí: L'estudi presenta una proposta del "Pla de mobilitat del polígon de Can Sant Joan i el seu àmbit d'influència" per millorar l'accés a la nova implantació singular en transport públic. Es tracta d'un bus que connectaria el polígon amb les estacions d'FGC Rubí, FGC Can Sant Joan i RENFE Sant Cugat.

Condicionament parades nova línia: A l'estudi no s'indica quines seran.

Difusió de l'oferta de transport públic: Es proposa una campanya de divulgació per a les persones que s'instal·lin al nou sector d'oficines per tal de donar alternatives al cotxe. Aquesta actuació és de màxima prioritat.

Xarxa bàsica per a vehicles

Sentit únic al carrer Francesc Viñas d'FGC cap al Novotel: El carrer actualment és massa estret per permetre el doble sentit (aparcament a les dues bandes) i el trànsit

cap a l'estació és poc significatiu respecte el sentit contrari, que es veurà augmentat notablement amb la mobilitat generada.

Estacionament de vehicles: Construcció de 565 places per a cotxes i 144 per a motos.

Estacionament de motos en calçada: Per tal d'evitar l'estacionament en voreres, com passa actualment, es proposa la creació de 10 places en calçada davant de l'accés principal al nou centre.

No hi ha un plànol amb els itineraris principals proposats pels vehicles motoritzats però sí un plànol d'intensitats viàries.

Xarxa de vianants i ciclistes

Nous passos de vianants: Es proposen dos passos de vianants, un a cada extrem del carrer Francesc Viñas (davant del Novotel i davant de l'estació d'FGC). Aquesta actuació és de màxima prioritat.

Els passos que no tenen guais o estan mal senyalitzats o en males condicions. Es proposa que es millorin.

Elements de control de l'estacionament sobre voreres: Es proposa que mitjançant algun element físic s'eviti que els cotxes aparcats en bateria envaeixin la vorera del carrer Francesc Viñas en el tram que enllaça amb l'avinguda Alcalde Barnils (aparcament FGC Sant Joan).

Hi ha un plànol amb els itineraris principals proposats per als vianants i per als ciclistes.

Es proposa assumir el carril bici d'acord amb els criteris del pla de mobilitat de Can Sant Joan.

12. Distribució de les mercaderies

Es proposa la localització de les places de càrrega i descàrrega en el vial de servei. És convenient indicar amb precisió la seva localització.

13. Proposta de finançament

L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada assumeix una part del finançament de la línia 7 de l'ajuntament de Sant Cugat per un import acumulat a 10 anys de 287.157 €.

Dins del pla de mobilitat del polígon es preveu la implantació de una nova línia d'autobús i determinades despeses de gestió de la mobilitat i de millores de les infraestructures i quina ha de ser l'aportació de cada empresa al finançament de les mateixes. El promotor haurà d'assumir les despeses que pertocquen a la implantació singular. La quantitat anual que resulti s'haurà de calcular per a 10 anys o

alternativament seguint els criteris que es marquin dins de la mesa de mobilitat del polígon.

14. Càlcul de la incidència sobre la contaminació atmosfèrica i indicadors de gènere

L'estudi aporta el càlcul de la incidència sobre la contaminació atmosfèrica així com els indicadors de gènere.

15. conclusions

Es considera que l'informe de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada d'un centre terciari promogut per Catalana Occident, dins el terme municipal de Sant Cugat del Vallès, conté una bona part dels elements necessaris per a aconseguir una mobilitat sostenible, d'acord amb els principis de la Llei de la Mobilitat, per la qual cosa s'emet **informe favorable** pel que fa al seu contingut i propostes.

Es recorda, però, que cal garantir la coherència entre el pla de mobilitat específic del polígon i l'EAMG presentat i concretar el compromís de participació en l'execució i el finançament de les actuacions proposades en el pla de mobilitat específic del polígon d'acord amb les condicions fixades en el mateix.

Es recomana que en la redacció dels projectes constructius es tinguin presents les recomanacions d'aquest informe, així com les de l'estudi de mobilitat. 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.

Barcelona, 8 de setembre de 2009

Vist-i-plau

Lluís Alegre i Valls
Cap del Servei de Mobilitat

Marc García i López
Director tècnic