

**Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada per la Modificació puntual del Pla Parcial d'ordenació del sector Turó de Can Mates – Ctra. de Vallvidrera**

**Municipi de Sant Cugat del Vallès**  
**Comarca del Vallès Occidental**

Promotor: Promusa i Altamira  
Redactor de l'EAMG: Serveis tècnics de  
l'Ajuntament de Sant Cugat del Vallès

---

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 Parcial d'ordenació del sector Turó de Can Mates – Ctra. de Vallvidrera*.

## **1. Antecedents**

Promusa i Altamira Santander Real Estate, propietaris de les parcel·les A1.1, A1.2, D1 i D6 promouen la present modificació per tal de possibilitar la construcció de 86 habitatges de lloguer d'habitatge de protecció oficial en règim general a 25 anys.

Un dels objectius de la modificació és reduir l'espai destinat a aparcament de 1,5 a 1 plaça per habitatge, a canvi de guanyar espai com a traster per a cada habitatge. Per altra banda, la modificació proposa transformar tipologia d'edificis residencials d'habitatge unifamiliar a plurifamiliar, tot mantenint l'edificabilitat i alçades reguladores. La modificació del Pla Parcial tan sols incrementa el 0,52% de densitat respecte del previst al Pla Parcial. Per tant, des de la redacció del present informe es preveu una afectació mínima sobre les xarxes de mobilitat.

L'àmbit d'actuació comprèn 4 illes a la zona del Turó de Can Mates, a l'oest del nucli antic, en les proximitats del túnel de Vallvidrera, la carretera de Rubí i el camí de Can Ganxet.

El municipi compta amb uns 73.800 habitants.

## **2. Objecte**

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada de la *Modificació puntual del Pla Parcial d'ordenació del sector Turó de Can Mates – Ctra. de Vallvidrera*, 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 86 habitatges de lloguer d'HPO.

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

L'estudi de mobilitat de la Modificació puntual no concreta la mobilitat generada pels nous habitatges. Des de la redacció del present informe s'estima que el sector generarà un total de **600 desplaçaments/dia feiner, 300 per sentit**. Cal destacar que segons les dades aportades a la memòria urbanística, la modificació del pla parcial transforma la tipologia d'edificis residencials d'habitatge unifamiliar a plurifamiliar, tot mantenint l'edificabilitat i alçades reguladores. Per tant, no es considera que la nova mobilitat generada sigui resultant de la figura urbanística que es tramita, sinó del Pla Parcial anterior.

La taula següent mostra la mobilitat generada segons les ràtios que indica el Decret:

	Àrea (m²)	Sostre edificable (m²)	Nre. Habitatges	Viatges generats habitatge	Viatges generats (m²) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
<b>residencial</b>			86	602		
<b>TOTAL</b>			86	602		

Pel que fa al repartiment modal, l'estudi aporta les dades de mobilitat del municipi (en base a l'EMO 2001) i presenta dues alternatives de repartiment modal, la primera seguint la tendència actual i la segona aplicant criteris de mobilitat sostenible. L'estudi preveu el repartiment modal següent:

Repartiment modal proposat	A PEU / BICI	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT
% quota modal	17,0%	19,0%	64,0%
Viatges / dia feiner	102	114	385

### 4. Mobilitat en vehicle privat

L'estudi afirma que les connexions viàries amb Barcelona i Terrassa són bones, gràcies a l'autopista C-16 (túnels de Vallvidrera en la connexió amb Barcelona). La connexió amb Sabadell es pot fer mitjançant l'AP-7 i la C-58. Per últim, hi ha diverses carreteres locals que uneixen Sant Cugat amb els municipis de l'entorn.

Les principals vies de l'àmbit d'estudi són les conformades pel carrer Josep Irla i carrer Vallseca, de connexió amb el centre urbà; el carrer Prat de la Riba que connecta per la part nord amb la carretera de Rubí. Les IMD d'aquests carrers són de 13.000 – 14.000 veh/dia.

## 5. Xarxa de transport públic

Es descriu l'oferta actual de transport públic al municipi:

- FGC: estacions de Mira-sol i Sant Cugat. La més propera al sector és la de Mira-sol.
- Renfe: estació de Sant Cugat, llunyana al sector.
- Autobús urbà:
  - L1, connecta l'àmbit d'estudi amb la parada d'FGC Mira-sol
  - L2, no cobreix el sector, tot i que l'estudi apunta que es podria ampliar el recorregut per Josep Irla.

L'estudi mostra l'esquema dels recorreguts i la localització de parades de les línies d'autobús. L'interval de pas del servei urbà és de 30 minuts, i l'ocupació màxima és d'un 25%.

## 6. Mobilitat a peu i en bicicleta

L'estudi exposa que els accessos a peu a l'àmbit d'estudi són adequats, amb voreres de més de 3m d'amplada tant al carrer Josep Irla com a Vallseca, vies de connexió fins al nucli urbà i l'estació FGC de Mira-sol.

Quant a la bicicleta, l'estudi explica que actualment hi ha una via ciclable al llarg del carrer Josep Irla i al Parc de Turó Can Mates, que connecta amb la xarxa de carrils bici del municipi.

## 7. Incidència de la mobilitat generada

L'estudi apunta que les hores punta hi haurà entre 123 i 200 vehicles, xifres que des de la redacció del present informe es consideren sobredimensionades, donades les característiques de la planificació que es tramita i el total de la mobilitat en vehicle privat que es pot donar. L'estudi conclou que la repercussió sobre el trànsit es preveu mínima.

Quant al transport públic, l'estudi determina que en l'hora punta el servei urbà té una ocupació màxima d'un 25%.

## 8. Estimació de la demanda d'aparcament

Pel que fa a les places d'aparcament a reservar fora 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.

Utilitzant els valors de l'annex II i III del Decret d'estudis d'avaluació de la mobilitat generada resulta, com a mínim,

Usos	Viatges generats habitatge	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turisme	Total aparcaments motocicleta
residencial	602	172	86	43
<b>TOTAL</b>	602	172	86	43

La memòria urbanística proposa una reserva d'una plaça de turisme per habitatge, tal i com exposa el Decret.

Des de la redacció del present informe es recorda també la necessitat de reservar 0,5 places motocicleta/habitatge. En tot cas, cal evitar l'aparcament de motocicletes sobre voreres, per tant es recomana senyalitzar places d'aparcament per a motocicletes en calçada.

Quant a les places per a bicicletes, cal reservar dues places per habitatge. Des de la redacció del present informe s'entén que l'espai destinat serà cobert i s'ubicarà en llocs de fàcil accés des de la via pública, per tal de facilitar l'ús de la bicicleta.

## 9. Mesures correctores

### Xarxa de transport públic i col·lectiu

L'estudi conclou que la nova activitat està ben coberta pel transport públic. Per tant, no es proposa cap actuació correctora.

### Xarxa bàsica per a vehicles

No es proposa cap actuació sobre la xarxa de vehicles.

### Xarxa de vianants

No es preveu cap actuació sobre la xarxa de vianants.

### Xarxa ciclable

No es preveu cap actuació sobre la xarxa de bicicletes.

## 10. Mobilitat i gènere

L'estudi no aporta indicadors de gènere.

### **11. 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) han d'incorporar les dades necessàries per avaluar la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica.

L'estudi no incorpora aquesta informació.

### **12. Finançament de les càrregues derivades de la mobilitat generada**

L'estudi no aporta una proposta de finançament.

### **13. Conclusions**

Es considera que l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada de *la Modificació puntual del Pla Parcial d'ordenació del sector Turó de Can Mates – Ctra. de Vallvidrera*, a Sant Cugat del Vallès, conté una bona part dels elements necessaris per 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 a l'aprovació de l'instrument de planejament que es tramita. 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:

- És convenient concretar el diferencial d'habitatge de nova creació resultant de la figura urbanística que es tramita, tot concretant la mobilitat generada (viatges/dia) per la planificació.
- És necessari avaluar la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica.
- És necessari aportar indicadors de gènere.

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.

Se sol·licita a Promusa i Altamira Santander Real Estate que una vegada compti amb la informació relativa a les modificacions que es proposen en aquest apartat de conclusions envii una còpia a l'Autoritat del Transport Metropolità.

Barcelona, 18 de novembre de 2009

Vist-i-plau

Lluís Alegre i Valls  
Cap del Servei de Mobilitat

Marc García i López  
Director tècnic