

Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada per la Modificació puntual del PPO del Sector 'Can Bellet, Can Banyameres i La Guinardera II' en les parcel·les T4-1, T4-2 i T4-3

Municipi de Sant Cugat del Vallès
Comarca del Vallès Occidental

Promotor: BARNASAN, SL
Redactor de l'EAMG: Terrum

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 PPO del Sector 'Can Bellet, Can Banyameres i La Guinardera II' en les parcel·les T4-1, T4-2 i T4-3*.

1. Antecedents

BARNASAN, SL, empresa patrimonial de 'Laboratori d'anàlisi Dr. Echevarne', impulsa la modificació de la normativa vigent per tal d'adaptar l'ocupació en planta prevista (del 40%) a les necessitats del nou Laboratori, tot mantenint l'edificabilitat permesa.

En data 22 de juliol de 2010 es va rebre un primer EAMG referent a la mateixa figura de planejament que va ser informat favorablement per l'ATM tot i que s'establien unes condicions a incorporar en els documents de planejament derivat o en els projectes constructius.

En data 5 de gener de 2011 l'Ajuntament de Sant Cugat del Vallès ha enviat un nou EAMG elaborat per BARNASAN, SL que, un cop revisat, és idèntic a l'anterior i tan sols ve acompanyat d'un document elaborat pels serveis tècnics de mobilitat de l'ajuntament que justifiquen el dèficit de transport públic que ha de suportar el promotor, la quantitat del qual és coincident amb la que ja preveia l'EAMG.

Per aquest motiu aquest informe és gairebé idèntic a l'anterior i tan sols es pot recomanar a l'Ajuntament de Sant Cugat del Vallès i al promotor que tinguin en compte que l'ATM ha imposat unes condicions i que tenen a veure amb el caràcter d'implantació singular de l'activitat que es posarà, que en resum són:

- L'estudi de mobilitat haurà de justificar en detall com i on es preveu desenvolupar les operacions de distribució de mercaderies.
- Es recomana preveure adequadament l'aparcament de motocicletes del conjunt.

- Analitzar amb detall i preveure els mitjans de control i informació de trànsit que l'ajuntament consideri necessaris a l'entorn de la implantació singular.

A més, és necessari aportar les dades que permetin avaluar la incidència de la nova mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica i millorar l'anàlisi de la mobilitat, d'acord amb la distribució específica dels seus horaris.

L'àmbit del sector abasta 7.225 m², a l'avinguda Can Bellet, entre l'autopista de Montserrat (C-16) a l'oest i l'autopista del Mediterrani (AP-7) pel nord.

El municipi compta amb uns 76.300 habitants (any 2008).

2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada de la *Modificació puntual del PPO del Sector 'Can Bellet, Can Banyameres i La Guinardera II' en les parcel·les T4-1, T4-2 i T4-3*, 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 15.495 m² de sostre destinat a laboratoris i oficines

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

L'estudi de mobilitat de la Modificació puntual estima que el sector generarà un total de **2.300 desplaçaments/dia feiner, 1.150 per sentit**.

La taula següent mostra la mobilitat generada segons les ràtios que indica el Decret i l'Estudi de mobilitat (darrera columna), que són coincidents:

Usos	Àrea (m ²)	Sostre edificable (m ²)	Viatges generats (m ²) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
oficines		15.495,28	2.324	2.324
TOTAL	7.225	15.495,28	2.324	2.324

L'estudi de mobilitat analitza quina és la mobilitat generada per l'ús planificat al sector. L'ús d'oficines generarà uns 2.300 viatges/dia.

Pel que fa al repartiment modal, l'estudi aporta dades de la mobilitat actual del municipi de Sant Cugat (EMO 2001 i EMQ 2006), i per a la nova mobilitat, fa la següent proposta de repartiment modal:

Repartiment modal proposat	A PEU / BICI	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT
% quota modal	12,0%	32,0%	56,0%
Viatges / dia feiner	278	744	1.301

L'estudi considera que a 10 anys el volum de desplaçaments generats serà igual que el calculat, donat que el nombre de treballadors/es no augmentarà més del previst en els números tot just presentats.

4. Mobilitat en vehicle privat

Es descriuen quines són les vies d'accés al municipi, i es mostren les dades de demanda segons els titulars de les diferents vies.

L'estudi aporta dades de la demanda de trànsit a les proximitats del sector, en concret de l'avinguda Via Augusta i de l'avinguda Can Bellet. La Via Augusta, que esdevé la via principal d'accés al sector, enregistra una IMD en dia feiner de 5.200 veh./dia, dels quals, 541 es concentren en l'hora punta. Quant a l'avinguda Can Bellet, té una IMD en dia feiner de 1.500 veh./dia, dels quals, 137 es concentren en l'hora punta.

5. Xarxa de transport públic

Es descriu l'oferta actual de transport públic a les proximitats del sector:

- Autobús
 - Servei urbà: 8 línies. Les línies 2 i 7 tenen parada a menys de 600 i 260 m, respectivament
 - Servei interurbà: 4 línies diürnes i 2 nocturnes, però cap d'elles amb parada a les proximitats del sector.
- Renfe: l'estació més propera és la de Sant Cugat (línia R7, cada 30 minuts), a 1,6 km del sector
- FGC: a l'estació de Can Sant Joan hi circulen les línies S2 (cada 12 minuts) i S55 (cada 20 minuts). L'estació es troba a 1,3 km del sector. La nova estació de Vullpalleres es troba a 900 m del sector.
- Taxis: hi ha una parada al barri del Baixador de Sant Joan, a 1,2 km del sector.

L'estudi destaca que la connexió entre les estacions i el sector és bona, ja sigui mitjançant serveis d'autobús, o bé a peu o en bicicleta. S'aporten dades dels horaris i itineraris de tots els serveis.

6. Mobilitat a peu i en bicicleta

L'estudi afirma que per l'avinguda Via Augusta hi circulen 87 vianants i 6 bicicletes (en un dia feiner?), i que els caps de setmana la bicicleta té un ús més destacat.

Quant a l'avinguda Can Bellet, s'apunta que hi circulen 10 vianants i cap bicicleta.

L'estudi apunta que es disposa d'una bona xarxa de carril bici de connexió entre el sector, les parades de transport públic i el centre urbà. A més, al costat de les estacions de Renfe i FGC Sant Cugat, es disposa d'un punt de préstec de bicicletes. El municipi compta amb 30 km de carril bici.

L'estudi mostra una fotografia de l'encreuament de la Via Augusta i l'avinguda Can Bellet, on s'observa que els passos de vianants estan senyalitzats i disposen de guals rebaixats. També s'aprecia el disseny del carril bici, segregat sobre vorera.

No es concreten dades sobre l'amplada lliure de vorera, que hauria de ser sempre superior als 2 m.

7. Incidència de la mobilitat generada

L'estudi analitza la distribució territorial i horària de la mobilitat.

Cal que l'informe justifiqui la proposta de distribució horària de la mobilitat, en base a les corbes de mobilitat globals, donat que es tracta d'unes oficines que segurament tindran uns horaris molt marcats d'entrada i sortida dels treballadors/es (per exemple, entrades entre les 7:30 i les 9:30h i sortides entre les 18:30 i les 20h, amb diferents horaris per al personal de neteja i de seguretat).

L'estudi afirma que les vies existents poden absorbir de manera satisfactòria el nou trànsit generat.

Quant al transport públic, l'estudi afirma que l'oferta actual d'autobús no podrà absorbir la futura demanda (750 nous viatges, 375 per sentit), per tant proposa augmentar les freqüències en les hores punta de les dues línies, així com la freqüència de l'L7 (en l'actualitat cada 40 minuts) durant tot el dia.

Des de la redacció del present informe es vol manifestar la possibilitat d'arribar a peu des de l'estació d'FGC de Vullpalleres (15 minuts), o bé en bicicleta (5 minuts).

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	Àrea (m ²)	Sostre edificable (m ²)	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turisme	Total aparcaments motocicleta
oficines		15.495,28	155	389	
TOTAL	7.225	15.495,28	155	389	0

L'estudi aplica les ràtios del Decret: les oficines i laboratoris hauran de tenir 155 places d'aparcament per a bicicletes.

L'estudi distribueix les places per a bicicletes per les 3 parcel·les del sector, que s'executaran en dues fases.

Per als vehicles motoritzats, l'estudi exposa que es reserven 3 places per cada 100 m² de sostre, en les plantes soterrani dels edificis. En concret, es preveu una reserva de 389 places. Caldrà assegurar que les places per a PMR se situïn el més a prop possible dels accessos a l'edifici.

Atès l'increment de viatges en motocicleta dels darrers anys, és necessari que s'incorpori una reserva d'aparcament per a motocicletes tant a dins de l'aparcament com en calçada, prenent les mesures necessàries per evitar que aparquin sobre les voreres.

9. Distribució de Mercaderies

Respecte de les places destinades a les operacions de càrrega i descàrrega, l'article 6 del Decret indica que cal efectuar una reserva d'1 plaça de 3 m x 8 m a la via pública per cada 1.000 m² de sostre destinat a comerç i per cada 2.000 m² de sostre destinat a oficines. Segons el sostre d'oficines planificat, caldria senyalitzar 8 places per a la càrrega i descàrrega de mercaderies.

L'estudi de mobilitat no aporta cap dada al respecte. És necessari que es justifiqui on i com es preveu realitzar les operacions de distribució de mercaderies.

10. Mesures correctores

Xarxa de transport públic i col·lectiu

L'estudi exposa que l'àmbit d'estudi compta amb més de 6 circulacions diàries, tal i com requereix el Decret, per tant no proposa cap millora sobre l'oferta de transport públic.

No obstant, des de la redacció del present informe, es vol fer constar que l'estudi afirma que l'oferta actual no pot absorbir la demanda futura, per tant és d'esperar que

es proposi alguna millora quant a l'oferta d'autobús (com el que s'exposa de duplicar la freqüència de la línia L7 durant les hores punta). Es demana reestudiar aquest punt en el moment de la redacció del planejament derivat i fer-ne la previsió pressupostària pertinent si s'escau.

Per altra banda, l'estudi proposa la creació d'una nova parada d'autobús a l'accés al sector.

Xarxa bàsica per a vehicles

L'estudi exposa que es compleixen els criteris de connectivitat que exigeix el Decret, i es mostra un plànol amb els sentits dels vials que connecten amb el sector i les estacions ferroviàries.

Tractant-se d'una implantació singular, seria convenient desenvolupar amb major detall l'apartat de sistemes de control i informació de trànsit que caldrà desenvolupar en els projectes constructius del sector d'acord amb les prescripcions que formuli l'ajuntament.

Xarxa de vianants

L'estudi afirma que la xarxa existent compleix amb els requeriments del Decret 344/2006. Els principals itineraris són els que connecten el sector amb les estacions de transport públic.

Xarxa ciclable

L'estudi afirma que l'àmbit disposa d'uns itineraris adequats per a les bicicletes.

11. Mobilitat i gènere

L'estudi aporta dades de l'EMO 2001 que mostren que la mobilitat d'homes i dones del municipi és equiparable, tot i que les dones tenen una mobilitat interna superior (per tant, desplaçaments generalment més curts).

Per altra banda, s'aporten resultats d'una enquesta qualitativa i quantitativa efectuada a usuaris de la línia 7 del servei urbà, que posa de manifest que els principals usuaris són dones, infants i adolescents, entre d'altres aspectes.

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 Sant Cugat del Vallès) han d'incorporar les dades necessàries per avaluar la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica.

L'estudi no aporta aquesta informació.

13. Finançament de les càrregues derivades de la mobilitat generada

L'estudi calcula el dèficit que representen les mesures sobre el transport públic:

En concret, calcula el cost de la nova marquesina (15.000 €) i d'adequar urbanísticament la vorera 3.935 €.

Quant a les línies d'autobús, l'ajuntament de Sant Cugat ha elaborat un informe que estableix el dèficit que cal suportar per part del promotor amb un cost de 42.410 €/any.

14. Conclusions

Es considera que l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada de la *Modificació puntual del PPO del Sector 'Can Bellet, Can Canyameres i La Guinardera II' en les parcel·les T4-1, T4-2 i T4-3*, a Sant Cugat del Vallès, conté 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 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 instruments de planejament derivat, en els projectes constructius o en les mesures de gestió que correspongui:

- Quant a la distribució horària de la mobilitat, és necessari estimar-la en base als usos que es plantegen (oficines i laboratoris), segons les característiques de l'empresa que es projecta instal·lar. En base a aquesta nova distribució horària, caldrà analitzar la relació entre l'oferta i demanda de les diferents xarxes.
- L'estudi de mobilitat haurà de justificar en detall com i on es preveu desenvolupar les operacions de distribució de mercaderies.
- Es recomana preveure adequadament l'aparcament de motocicletes del conjunt.
- En els projectes constructius s'hauran d'incorporar les prescripcions que formuli l'Ajuntament de Sant Cugat respecte a sistemes de control i informació de trànsit.
- És necessari aportar les dades que permetin avaluar la incidència de la nova mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica.

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 BARNASAN, SL 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, 2 de febrer de 2011

Vist-i-plau

Lluís Alegre i Valls
Cap del Servei de Mobilitat

Marc A. García i López
Director tècnic