

**Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada pel Pla de Millora Urbana del sector 1 (Parc Tecnològic de l'Esport) i pel Pla Especial Urbanístic del sector 2 (Equipaments del CAR Sant Cugat) a l'àmbit del Centre d'Alt Rendiment Esportiu**

**Municipi de Sant Cugat del Vallès**  
**Comarca del Vallès Occidental**  
Promotor: CAR Centre d'Alt Rendiment  
Redactor de l'EAMG: Mcrit,sl

---

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 pel *Pla de Millora Urbana del sector 1 i el Pla Especial Urbanístic del sector 2 a l'àmbit del Centre d'Alt Rendiment Esportiu*.

## **1. Antecedents**

El Centre d'Alt Rendiment de Sant Cugat, entitat de dret públic que depèn de la Secretaria General de l'Esport, promou una transformació global del CAR, amb l'objectiu de crear un 'clúster' de l'esport que incrementi la productivitat, millori la capacitat d'innovació i estimuli la formació de noves empreses.

Com antecedents del planejament cal destacar la Modificació puntual del PGM en l'àmbit del CAR i de la ciutat esportiva, aprovada definitivament l'11 de desembre de 2007, que defineix quatre zones, dues de les quals són les que es tracten a l'estudi de mobilitat que s'informa.

L'àmbit d'estudi, amb una superfície total de 128.638 m<sup>2</sup>, es troba delimitat per la línia de fcc de Renfe El Papiol – Mollet, una zona verda municipal (del Pla Parcial Can Vullpareres), el carrer Alcalde Barnils i una peça d'equipaments comunitaris municipals.

L'estudi contempla dos sectors. El sector 1, objecte d'un Pla de Millora Urbana, i actualment ocupat per instal·lacions de futbol i llançament, comprendrà un nou 'parc tecnològic de l'esport' (PTE). El sector 2, adjacent al primer, és objecte d'un Pla Especial Urbanístic. A més del nou PTE es preveu la creació d'un edifici per a la recerca, desenvolupament i innovació (R+D+I) de caràcter públic, de les seus del Consell Europeu de l'Esport i del Consell Català de l'Esport, un edifici destinat a Clínica i laboratori de *fitness*, i una residència comunitària amb 100 habitacions dobles. Per altra banda, es mantenen les edificacions existents, i la zona més solejada es destina a les instal·lacions esportives descobertes.

Així mateix l'any 2007 es va aprovar l'EAMG canvi d'ús el sòl al parc tecnològic de l'Esport (CAR Sant Cugat), aquest projecte preveia unes millores de la mobilitat que en tot el seu conjunt ha de complir el promotor i que conjuntament amb l'ajuntament de Sant Cugat haurà de concretar quan es produeixen solapaments.

D'altra banda els estudis vénen acompanyats d'un informe tècnic i urbanístic de l'ajuntament de Sant Cugat que a tots els efectes es considera part integrant de l'expedient.

El municipi compta amb uns 76.300 habitants (2008).

## 2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del *Pla de Millora Urbana del sector 1 i el Pla Especial Urbanístic del sector 2 a l'àmbit del Centre d'Alt Rendiment Esportiu*, 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 20.467 m<sup>2</sup> de sostre destinat a usos terciaris (oficina, Parc Tecnològic de l'Esport).
- Un sostre de 10.996 m<sup>2</sup> destinat a usos comercials.
- Un equipament per a R+D+I, amb un ús equiparable a oficines, amb 8.759 m<sup>2</sup> de sostre
- Oficines destinades als Consells Europeu i Català de l'esport amb un sostre de 6.000 m<sup>2</sup>
- Equipaments esportius que segons l'estudi poden generar uns 9.000 viatges/dia (pista d'atletisme *indoor*, pavelló de rítmica, pavelló de tennis, pista d'atletisme *indoor* 100m, pista d'atletisme, pista de gel, piscina, *fitness*, camp de futbol i piscina de 50m descoberta)
- Una residència d'estudiants (ja existent) amb 352 places per als esportistes del CAR
- Una residència comunitària amb 100 habitacions dobles per a esportistes del CAR
- Uns apartaments 'Village' amb 112 apartaments per a 2 persones
- Una nova clínica amb 10.000 m<sup>2</sup> de sostre
- L'Institut IES CAR (ja existent) que compta amb 300 alumnes
- Una escola de negocis de 5.684 m<sup>2</sup> de sostre
- Un recinte firal amb 6.276 m<sup>2</sup> de sostre i un espai de congressos amb 7.397 m<sup>2</sup> de sostre
- Un bar – restaurant amb 139 treballadors/es

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

L'estudi de mobilitat de la planificació estima que el sector generarà un total de **26.800 desplaçaments/dia feiner, 13.400 per sentit.**

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

Usos	Àrea (m <sup>2</sup> )	Sostre edificable (m <sup>2</sup> )	Nre. Llits	Viatges generats habitatge	Viatges generats (m <sup>2</sup> ) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
residencial			224	784	784	205
comercial		10.996,00			5.498	5.520
oficines		35.226,00			5.284	5.284
equip. hotelers			552		1.656	433
equip. sanitaris		10.000,00			2.000	1.562
equip. docents		5.684,00			1.137	942
equip. esportiu						3.331
altres equipaments		13.673,00			2.735	9.549
<b>TOTAL</b>	128.638	75.579,00	776	784	19.093	<b>26.826</b>

L'estudi de mobilitat analitza quina és la mobilitat generada pel conjunt dels equipaments del CAR, tant els ja existents com els proposats de nou pel planejament.

L'estudi analitza quina part de la mobilitat generada tindrà lloc dins del mateix centre (a peu o en bicicleta) i quina serà amb l'exterior. Es conclou que entre el centre i l'exterior es generaran 26.826 viatges/dia feiner i 26.076 en dissabte (quan els usos comercials atrauran més mobilitat però no així les oficines o els usos docents).

Pel que fa al repartiment modal, l'estudi aporta les dades de mobilitat del municipi (en base a l'EMO 2001) i conclou que la mobilitat entre el CAR i l'exterior tindrà el següent repartiment modal:

Repartiment modal proposat	A PEU / BICI	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT
% quota modal	5,8%	42,6%	51,6%
Viatges / dia feiner	1.526	11.284	13.658

Des de la redacció del present informe es recomana, sempre que sigui possible, utilitzar les darreres enquestes de mobilitat disponibles, com ara l'EMQ 2006. Tanmateix en el repartiment modal es denota un baix ús del transport públic per carretera que atesa la connectivitat de l'emplaçament amb les estacions ferroviàries fa de molt difícil acceptar. En aquest sentit caldria reforçar les propostes de transport públic de superfície tal com es recullen a l'EAMG canvi d'ús el sòl al parc tecnològic de l'Esport (CAR Sant Cugat).

#### 4. Mobilitat en vehicle privat

L'estudi afirma que el municipi disposa d'una bona connectivitat amb l'RMB, ja que es pot accedir de forma directa a vies d'alta capacitat com l'autopista C-16 (túnel de Vallvidrera en la connexió amb Barcelona), l'AP-7 i la C-58. La xarxa secundària es troba formada per les carreteres de les Roquetes, la de Rubí, la de l'Arrabassada, i la de Cerdanyola.

Els itineraris d'accés a l'àmbit d'estudi són pràcticament directes des de la xarxa viària bàsica: des de la C-58 via Alcalde Barnils, des de la C-16 per l'Av. de la Clota i la Via

Augusta (fins a Alcalde Barnils), i també hi ha altres 3 possibles itineraris des del centre urbà.

L'accés principal al CAR és per l'Av. Alcalde Barnils, tot i que hi ha un segon accés per l'Av. de Can Vulpalleres.

S'aporten dades de demanda en base a un aforament automàtic a l'Av. Via Augusta i un altre manual a l'Av. Alcalde Barnils (2007). Les IMDs més elevades es detecten a Alcalde Barnils en el tram entre la rotonda del CAR i la Pl. Xavier Cugat. Amb un FHP del 13% es conclou que la intensitat horària és de 643 veh./h (sobre una capacitat total de 2.200 veh./h).

## 5. Xarxa de transport públic

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

- FGC: la nova estació de Vulpalleres entrarà en servei a finals de 2010. De moment la més propera és la de Can Sant Joan, a 500m del CAR.
- Renfe: estació de Sant Cugat. Línia C7 de Rodalies que connecta L'Hospitalet – Cerdanyola – UAB – Sant Cugat – Rubí – Martorell. Per a l'any 2015 es preveu doblar l'oferta en hora punta d'aquesta línia.
- Autobús urbà: 8 línies urbanes i 3 de Valldoreix. La L6 té parada a 300m de l'entrada al CAR i la L7A té parada a l'entrada. En hora punta les dues línies en conjunt disposen de 366 places. S'aporten dades de demanda actual de les línies.
- Autobús interurbà:
  - Línia A4: Sant Cugat del Vallès – Cerdanyola – Barcelona, cada 30 minuts
  - Línia B8: Sant Cugat – Rubí – Terrassa – Sant Quirze
  - Línia A6: Sant Cugat – Barcelona per l'Arrabassada
  - Línia Rubí – Sant Cugat – Cerdanyola
- Taxi: 4 parades al municipi

L'estudi mostra l'esquema dels recorreguts i la localització de parades de les línies d'autobús. També es concreten els orígens i destinacions, horaris i freqüències de dia feiner i dissabte. No s'exposen les distàncies entre el CAR i les parades de l'oferta interurbana d'autobús, tot i que observant el plànol s'observa que es tracta de distàncies considerables.

## 6. Mobilitat a peu i en bicicleta

L'estudi descriu els itineraris des de les estacions ferroviàries fins al CAR.

En el cas de FGC Sant Joan l'itinerari és accessible a peu (500m) però es denota una manca d'il·luminació. En el cas de l'estació de Renfe, l'itinerari més directe no és accessible per al vianant, i el recorregut alternatiu és de 1,5 km. El camí de Sant Cugat a Sabadell que comunica l'Av. Alcalde Barnils no disposa de vorera ni d'enllumenat.

Quant a la bicicleta, l'estudi mostra els carrils bici de la ciutat i exposa que el nou barri de Vulpalleres incorpora en molts dels vials carrils bici bidireccionals segregat en vorera amb paviment diferenciat. Els carrils bici arriben fins a la rotonda de Via Augusta amb Alcalde Barnils. Amb l'oferta existent l'itinerari en bicicleta més segur d'accés al CAR és mitjançant els carrers Alfons d'Aragó i Av. Via Augusta, fins a l'entrada al CAR.

## **7. Incidència de la mobilitat generada**

L'estudi considera que l'ocupació dels vehicles amb origen o destinació el CAR serà de 1,14 pers./veh. en el cas de mobilitat obligada i de 1,2 pers./veh. per a la mobilitat no obligada. Amb aquestes ocupacions mitjanes, s'obtenen 11.184 veh/dia.

Amb aquesta nova mobilitat s'analitza l'impacte sobre la xarxa viària, tenint en compte que la secció de l'Av. Alcalde Barnils passarà a tenir dos carrils per sentit, amb elements reductors de velocitat i prohibició de girs a l'esquerra. També s'analitza l'impacte del trànsit en cas que es construeixi un nou pont sobre la línia de ferrocarril que uneix l'Av. Alcalde Barnils i la Ronda Nord.

Després de realitzar una assignació del trànsit a la xarxa viària, l'estudi conclou que l'increment no genera problemes greus de congestió. Els nivells de servei es mantenen en els actuals (nivell C) a excepció del camí de Sant Cugat a Sabadell i la carretera de les Roquetes que passa de C a D en l'escenari sense pont (es mantenen en C en l'escenari amb pont).

El nou pont sobre les vies suposaria un accés més directe al CAR. El pont tindria una càrrega de 3.100 veh/dia de vehicles amb origen o destinació el CAR. La redistribució del trànsit a la ciutat (amb orígens i destinacions diferents al CAR) amb l'obertura del pont no han estat analitzats en el marc de l'estudi. L'estudi no conclou si la construcció del pont es considera necessària o no, tot i que per les dades aportades sembla que la incidència sobre el trànsit no variarà significativament.

Quant al transport públic, la nova demanda per a l'autobús urbà és de 3.251 viatges/dia en cas que no tinguin lloc fires i congressos i 3.854 viatges/dia en cas que sí. Si a més es té en compte que el servei urbà també capta el 100% d'usuaris del bus interurbà i el 20% dels que provenen en FGC, la demanda en dia feiner és de 3.752 viatges/dia (sense considerar fires i congressos). A partir d'aquesta demanda l'estudi determina, en base a l'oferta existent, que la línia L6 sentit Can Calders tindrà un dèficit de 122 places en l'hora punta i sentit Can Sant Joan de 24 places. Quant a la L7A sentit Rambla del Celler hi haurà un dèficit de 107 places en l'hora punta i de 74 sentit Can Sant Joan. Per tant, l'estudi conclou que caldrà augmentar l'oferta. Els dissabtes també caldrà augmentar l'oferta per absorbir els nous 3.000 viatges/dia (345 viatges/hora punta).

Respecte dels esdeveniments més puntuals, com ara les fires i els congressos, els dies que se celebrin es potenciaran els serveis de transport públic, tant urbans com interurbans. La demanda del servei urbà serà de 1.070 usuaris/dia, i de l'interurbà de 466 usuaris/dia.

El servei interurbà d'autobús incrementarà la demanda en 772 viatges/dia feiner (386 usuaris), i en 352 viatges els dissabtes (176 usuaris). La xarxa ferroviària no tindrà problemes de capacitat.

## 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 (m²)	Sostre edificable (m²)	Nre. Llits	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turisme	Total aparcaments motocicleta
residencial			224	572		
comercial		10.996,00		110		
oficines		35.226,00		353		
equip. hotelers			552			
equip. sanitaris		10.000,00				
equip. docents		5.684,00				
equip. esportiu				830		
altres equipaments		13.673,00				
<b>TOTAL</b>	128.638	75.579,00	776	<b>1.865</b>	<b>2.702</b>	

L'estudi de mobilitat analitza l'oferta i la demanda de places d'aparcament, considerant els veh./dia que hi accedeixen i els índexs de rotació en funció dels usos del CAR.

L'oferta de places d'aparcament soterrat per a vehicles prevista pel planejament és de 1.372 places per al sector 1 i 1.330 per al conjunt del sector 2. Segons l'estudi, l'oferta de places soterrades al sector 2 és insuficient per tal d'absorbir la demanda prevista, i per tant caldrà fer ús de l'espai en calçada (395 places, 340 de les quals dins del recinte del CAR i altres 55 reservades pel CAR a l'Av. Alcalde Barnils). Tanmateix, des de la redacció del present informe sembla observar que el dèficit de places del sector 2 es podria contrarestar amb l'excedent del sector 1.

Quant a les **bicicletes**, l'aplicació del Decret indica que és necessari reservar 1.865 places d'aparcament. Tanmateix, segons la demanda observada, l'estudi proposa fer una reserva de **200 places** d'aparcament per al conjunt del CAR. Des de la redacció del present informe es posa de manifest que cal preveure al menys un 20% de les places per a l'ús residencial, el 100% de les previstes pels usos comercials i d'oficines i, al menys el 20 % de l'equipament esportiu, això suposa a l'entorn de 744 aparcaments. Cal recordar que les places han de situar-se majoritàriament en els interiors del recinte i reservar unes quantes per a les visites, en funció de la tipologia de l'ús. El promotor s'haurà de comprometre a ampliar l'oferta en cas que la demanda així ho requereixi.

Es recomana destinar per a aparcament de bicicletes uns espais als baixos dels edificis o bé als aparcaments subterranis, d'accés còmode i directe.

Quant a la **motocicleta**, l'estudi no en fa cap referència. Des de la redacció del present informe s'incideix en què cal garantir aparcament de motocicletes tant en els aparcaments

privats com a al viari pel que cal que a calçada se senyalitzen places per a motocicletes, per evitar que aquestes aparquin sobre les voreres.

## 9. Distribució Urbana de Mercaderies

L'estudi esmenta la necessitat, seguint els requeriments de l'article 6 del Decret, de realitzar una **reserva d'un 10% del sostre** dels establiments comercials destinat a magatzem, per tal d'evitar operacions de càrrega i descàrrega.

Cal tenir en consideració la reserva d'una plaça de 3 x 8m a la xarxa viària per a efectuar les operacions de C/D, per cada 8 establiments o per cada 1.000 m<sup>2</sup> de sostre destinat a comerç i 2.000 m<sup>2</sup> destinats a oficines (el sector objecte d'estudi compta amb 11.000 m<sup>2</sup> de sostre destinat a activitats comercials i 43.000 m<sup>2</sup> de sostre destinat a oficines). L'estudi de mobilitat proposa destinar **28 places per als usos de C/D de les activitats comercials i oficines**, 21 d'elles dins del sector 1 i 7 al sector 2.

## 10. Mesures correctores

### Xarxa de transport públic i col·lectiu

L'estudi proposa incrementar els serveis de transport públic urbà per tal d'absorbir la demanda generada. En concret, per a la línia L7A proposa augmentar una expedició per sentit durant les hores punta (passant d'un interval de pas de 20 a 15 minuts), amb 6 noves expedicions per sentit. També es proposa que els dissabtes la línia cobreixi el CAR, amb un interval de pas de 30 minuts en hores punta i de 60 en hores vall, creant 14 noves expedicions per sentit. L'estudi proposa un horari discontinu del servei, de 9 a 14 i de 16 a 22h. Des de la redacció del present estudi es considera adequat oferir una expedició també a les 15h, per tal de donar continuïtat al servei durant tot el dia, afegint-hi doncs 1 expedició per sentit.

Quant a la línia 6, l'estudi proposa incrementar el servei en una expedició en les hores punta sentit Can Sant Joan i en 2 sentit Can Calders, així com un canvi de recorregut per tal que circuli per un sector més urbà a la vegada que efectua parada a l'Av. Alcalde Barnils. En total, 6 noves expedicions en un sentit i 12 en l'altre. Des de la redacció del present informe es posa de manifest que caldrà el vist-i-plau de l'Ajuntament de Sant Cugat, com a titular del servei urbà.

Per als dies en què tinguin lloc fires i congressos l'estudi proposa crear serveis especials d'autobús llançadora des d'FGC, Renfe, el centre de Sant Cugat i les principals parades interurbanes. En el cas de congressos es proposa una oferta reforçada a l'inici i al final, amb 5 expedicions a l'inici i 5 al final (vehicles amb capacitat per a 78 persones, que puguin traslladar 362 viatges/hora) mentre en el cas de les fires es proposa una oferta més continuada, amb 2 serveis per sentit en l'hora punta i 1 servei durant les hores vall.

Es mostra sobre plànol les propostes sobre els serveis de transport públic.

L'estudi també preveu crear una reserva d'espai per als autobusos, que es pot situar tant a dins del recinte com en calçada.

Caldrà que aquestes propostes es coordinin amb les determinades a l'EAMG canvi d'ús el sòl al parc tecnològic de l'Esport (CAR Sant Cugat) i es faci tenint en compte que un nombre important d'usuaris de RENFE utilitzarà el bus urbà per accedir des de l'estació al CAR fins que no estiguin acabades les obres d'infraestructura que connectin l'estació amb la zona del CAR.

### **Xarxa bàsica per a vehicles**

El planejament urbanístic preveu la consolidació de l'Av. Alcalde Barnils. L'estudi proposa les dimensions per a la distribució de l'espai en calçada (3m per carril). En el cas de la vorera, l'estudi proposa amplades de 2m.

Per altra banda, l'estudi proposa potenciar el *car-pooling*, creant un espai a la pàgina web del CAR on poder contactar amb usuaris que efectuïn el mateix itinerari.

Per últim, l'estudi proposa senyalitzar adequadament l'accés al futur centre comercial, col·locant elements reductors de velocitat i remarcant la senyalització horitzontal.

### **Xarxa de vianants**

L'estudi proposa arranjar l'Av. Alcalde Barnils amb voreres d'amplada mínima 2m. Des de la redacció del present informe es recomana que els 2m siguin lliure d'obstacles, és a dir que la vorera contingui espai addicional per a contenir l'arbrat, enllumenat i altre mobiliari urbà.

Per altra banda, l'estudi proposa solucionar la manca d'il·luminació dels accessos a peu pel nord i el sud, col·locar elements de protecció per al vianant en el camí de Sant Cugat a Sabadell, construir una passarel·la amb ascensors a l'estació de Renfe, per tal de poder superar les vies i tenir un accés per als modes no motoritzats al CAR en cas que no es perllongui l'Av. Alcalde Barnils fins a Ronda Nord, i assegurar una amplada mínima de 3m per als passos de vianants.

Des de la redacció del present informe es troba a faltar una concreció sobre qui es responsabilitzarà de cada actuació i qui la finançarà, ja que s'esmenten actuacions ja reflectides en altres documents previs.

### **Xarxa ciclable**

L'estudi proposa continuar el carril bici segregat de l'Av. Via Augusta, que arriba a la rotonda d'entrada al CAR, al llarg de l'Av. Alcalde Barnils dins del sector 2. També proposa connectar amb el carril bici del Pg. Francesc Macià, així com allargar el carril bici de Via Augusta per la banda sud, fins a l'accés del CAR per l'Av. Vullpalleres.

L'estudi proposa que l'amplada mínima per sentit sigui de 1m, així com que el carril bici s'acompanyi d'una senyalització adequada, especialment en els encreuaments amb el trànsit motoritzat.



## 11. Mobilitat i gènere

L'estudi manifesta, en base a l'EMQ 2006, que les dones efectuen més viatges interns a Sant Cugat, i que s'efectuen principalment en modes no motoritzats (tot i que en una proporció molt semblant al vehicle privat). Quant als desplaçaments interurbans, les dones són més usuàries del transport públic que els homes.

## 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 caracteritza les emissions dels vehicles a partir de les dades veh-km/dia generats per la nova mobilitat, la tipologia de vehicles i les velocitats mitjanes considerades.

Segons els càlculs presentats, anualment la mobilitat generada pel CAR consumeix 1,4 tones de combustible, i produeix 4,2 tones de CO<sub>2</sub>, 10,5kg de NO<sub>x</sub> i 3kg de PM<sub>10</sub>..

## 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, utilitza com a valor unitari 2,36 €/km, per a l'any 2004. Des de la redacció del present informe es posa de manifest que el Decret indica en l'annex 4 que el preu unitari del km urbà recorregut per a ciutats amb menys de 100.000 habitants és de 2,63 €/km. Per tant, caldrà corregir aquest valor.

Des de la redacció del present informe es posa de manifest que caldrà actualitzar el valor de 2004 en base a l'IPC en el moment de posar en marxa el servei, i en tot cas atenent les indicacions del titular del servei que es proposa ampliar, l'Ajuntament de Sant Cugat del Vallès, que és qui coneix el cost real del seu servei i pot aproximar més acuradament el cost a finançar pel promotor.

El dèficit total anual que l'estudi calcula és de **90.876,14 €/any**, xifra que s'haurà d'actualitzar amb els comentaris tot just exposats.

## 14. Conclusions

Es considera que l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada pel *Pla de Millora Urbana del sector 1 i el Pla Especial Urbanístic del sector 2 a l'àmbit del Centre d'Alt Rendiment Esportiu*, 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 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 instruments de planejament derivat, en els projectes constructius o en les mesures de gestió que correspongui:

- Es demana considerar la possibilitat d'ampliar el servei de la L7A amb una expedició per sentit els dissabtes al migdia (a les 15h), per tal que el servei disposi d'una continuïtat durant tot el dia.
- Caldrà adequar el cost/km considerat al que especifica el decret en l'annex 4, així com actualitzar el cost en el moment de posar en marxa el servei i atenent les indicacions del titular del servei.
- Es recomana concretar sobre qui recaurà la responsabilitat i el finançament de les actuacions proposades, en especial aquelles que comporten una inversió destacada com ara la nova passarel·la i el nou ascensor de l'estació de Renfe.
- Cal coordinar els EAMG que s'han redactat pel mateix promotor a l'àmbit, sobre tot pel que fa al transport públic, pel que és necessari un document refós de les propostes de transport públic de superfície.

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 al Centre d'Alt Rendiment 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, a 26 de març de 2010

Vist-i-plau

Lluís Alegre i Valls  
Cap del Servei de Mobilitat

Marc A. García i López  
Director tècnic