

Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada pel Pla Parcial Urbanístic i implantació singular a l'àmbit de Can Marcet de Sant Cugat del Vallès

Municipi de Sant Cugat del Vallès
Comarca del Vallès Occidental

Promotor: Ajuntament de Sant Cugat del Vallès

Redactor de l'EAMG: Formaplan

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 Parcial Urbanístic i implantació singular a l'àmbit de Can Marcet* de Sant Cugat del Vallès.

1. Antecedents

L'Ajuntament de Sant Cugat del Vallès impulsa la modificació de la normativa vigent i el desenvolupament del planejament derivat per tal d'incorporar la seu corporativa de Laboratoris Esteve a la finca de Can Marcet.

L'àmbit de Can Marcet abasta 271.569 m² per sobre de l'AP-7, confrontant amb els barris de Baixador de Sant Joan, Vullpalleres Oest, Can Canyameres, Can Graells, Mas Llorenç i Sector Nord.

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 del *Pla Parcial Urbanístic i implantació singular a l'àmbit de Can Marcet*, 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 58.920 m² de sostre destinat a usos industrials (laboratoris) i oficines
- Equipaments públics amb 300 m² de sostre a Can Marcet
- Equipaments privats a Can Marcet amb un sostre de 2.000 m²

- Es destinen 17.416 m² a vialitat i aparcament a Can Marcet

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 **6.400 desplaçaments/dia feiner, 3.200 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	36.924,00	29.460,00	4.419	4.419
industrial	36.924,00	29.460,00	1.473	1.473
equipaments	36.967,00	2.300,00	460	460
Vialitat	17.416,00			
TOTAL	271.569,00	61.220,00	6.352	6.352

L'estudi de mobilitat analitza quina és la mobilitat generada pel conjunt d'usos planificats a Can Marcet. Destaca l'ús d'oficines com a principal generador de mobilitat, amb uns 4.400 viatges/dia. En segon lloc, l'ús de laboratori o industrial generarà uns 1.500 viatges/dia. Per últim els equipaments generaran conjuntament prop de 500 viatges/dia.

En l'actualitat Laboratoris Dr. Esteve compta amb uns 600 treballadors/es i unes 100 visites/dia.

Pel que fa al repartiment modal, l'estudi aporta dades de la mobilitat actual dels treballadors/es del polígon industrial Can Sant Joan, i per a la nova mobilitat fa una proposta de repartiment modal equiparable:

Repartiment modal proposat	A PEU / BICI	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT
% quota modal	0,0%	27,1%	72,9%
Viatges / dia feiner	0	1.723	4.629

No es fa una prognosi de la mobilitat a 10 anys.

4. Mobilitat en vehicle privat

L'estudi destaca la bona connectivitat viària de Sant Cugat, en especial al sector des de l'AP-7/B-30 i la C-16. La mobilitat a Can Sant Joan s'articula a partir de la Via Interpolar i de les avingudes de la Clota i d'Alcalde Barnils. L'accés al sector s'efectua a través del camí de Can Marcet i de Can Graells.

L'estudi mostra l'esquema viari d'accés al sector.

S'aporten dades de demanda dels vials del municipi, en base al Pla de Mobilitat Urbana de Sant Cugat. Segons s'hi indica, a l'àrea de Can Marcet – Baixador Can Sant Joan s'assoleix un índex de saturació del 52%.

L'estudi destaca que a curt termini es preveu l'entrada en funcionament d'una nova connexió des de l'AP-7 / B-30 que obrirà un nou itinerari des del Parc Empresarial fins a la Plaça Xavier Cugat. No obstant, l'estudi concreta que no s'afectarà de forma significativa el sector, ja que l'accessibilitat dependrà principalment de la rotonda de la Via Interpolar amb l'avinguda de la Clota.

5. Xarxa de transport públic

Es descriu l'oferta actual de transport públic a les proximitats de Can Marcet:

- Autobús urbà:
 - Línia SJ (Can Sant Joan): llançadora entre l'estació d'FGC i el polígon de Can Sant Joan. Hi ha 3 tipus de serveis, segons el recorregut. Els intervals de pas mitjans oscil·len entre 10 minuts el recorregut curt i 29 minuts el recorregut llarg.
 - L6 i L7 del servei urbà: comuniquen Can Sant Joan amb el centre urbà i circulen cada 30 minuts en el cas de l'L6 i cada 40 en el cas de l'L7.
- Renfe: l'estudi destaca que és l'estació més propera 'en línia recta', per on circula la línia R7 entre L'Hospitalet i Martorell
- FGC: a l'estació de Can Sant Joan hi circulen les línies S2 i S55. L'estació es troba a 1,4 km del sector.

L'estudi destaca que a Can Sant Joan les parades de vegades estan ocupades per vehicles. Can Marcet no disposa d'una cobertura suficient de transport públic, ja que les parades es troben allunyades (la parada d'autobús més propera de la línia SJ es troba a 675 m de l'entrada a l'edifici, mentre la parada de l'L6 es troba a 1.050 m).

6. Mobilitat a peu i en bicicleta

L'estudi descriu l'estat dels itineraris a peu.

L'orografia del sector no facilita els desplaçaments a peu. La principal via de comunicació (camí de Can Marcet) té pendents inferiors al 5%, tot i que en alguns trams curts s'arriba al 8%.

L'estudi destaca que els fanals d'una banda del camí de Can Marcet s'han ubicat al bell mig de la vorera, el que disminueix l'amplada útil considerablement. El camí de

Can Graells no disposa ni d'il·luminació ni de passos de vianants. Quant a la via interpolar, l'estudi destaca la poca amplitud de les voreres i la manca d'il·luminació.

L'estudi esmenta quins són els encreuaments perillosos per al vianant.

El vial de connexió amb l'estació de Can Sant Joan (Av. Alcalde Barnils) presenta amplades superiors a 1,5 m i una il·luminació suficient, però la quantitat de vehicles aparcats a les proximitats de l'estació crea incomoditats als vianants.

Quant a la bicicleta, l'estudi fa referència a un plànol que no s'adjunta en el document presentat. Tanmateix, de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada de la modificació del planejament general, es conclou una mancança de connexions ciclables entre el sector, Can Sant Joan i el barri de Vullpalleres, a partir del qual hi ha carrils bici que comuniquen amb el centre urbà (xarxa que es mostra sobre plànol). L'avinguda Clota hauria de ser el vial de connexió que presentés carril bici.

7. Incidència de la mobilitat generada

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

Segons els horaris de Laboratoris Esteve, la majoria de treballadors/es disposa de flexibilitat horària, amb entrades entre les 7:30 i les 9:30h i sortides entre les 18:30 i les 20h. No obstant, el personal de neteja fa torns de 6 a 10 del matí i del vespre i el personal de seguretat treballa amb 3 torns rotatius de 8 hores.

A partir de la nova mobilitat, l'estudi dibuixa el nou graf de demanda de la xarxa viària en l'hora punta. En concret, l'estudi analitza amb el mètode suís la capacitat de la rotonda de la Via Interpolar amb l'avinguda de la Clota, en l'hora punta de matí (de 8 a 9h). El resultat indica que el ramal de l'avinguda de la Clota és el que presenta una major saturació, de l'ordre del 80% en l'actualitat. Amb la nova mobilitat, l'índex de saturació serà del 90%. Segons indica l'estudi, l'obertura del nou accés a l'AP-7 i la B-30 provocarà una disminució del trànsit de la rotonda. Atès l'alt nivell de saturació dels accessos cal aportar informe favorable del titular de la via.

Quant a transport públic, el principal mode d'accés serà el ferroviari, mitjançant la línia S2 d'FGC. L'estudi afirma que la càrrega dels nous desplaçaments representa una dimensió molt reduïda en relació a la capacitat dels sistemes ferroviaris. Respecte de l'autobús, l'estudi fa una proposta de 3 expedicions per sentit des de l'estació de Can Sant Joan. Des de la redacció del present informe es posa de manifest que aquestes expedicions podran transportar unes 200 persones per sentit, una quarta part dels treballadors/es i visitants que s'espera que arribin en transport públic. Caldrà dimensionar el servei d'acord amb la demanda generada en transport públic, ja que la distància a l'estació d'FGC fa pensar que serà necessària una connexió en autobús.

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 turismes	Total aparcaments motocicleta
oficines	36.924,00	29.460,00	295		
industrial	36.924,00	29.460,00	295		
equipaments	36.967,00	2.300,00	23		
Vialitat	17.416,00				
TOTAL	271.569,00	61.220,00	612	420	0

L'estudi aplica les ràtios del Decret: les oficines i laboratoris hauran de tenir prop de 600 places d'aparcament per a bicicletes i els equipaments 23 places.

Per als vehicles motoritzats el promotor contempla construir un aparcament amb dues plantes subterrànies amb capacitat per a 420 turismes. Les places per a PMRs se situaran el més a prop possible dels accessos a l'edifici.

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 1000 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 15 places per a la càrrega i descàrrega de mercaderies.

El promotor preveu la construcció de molls de càrrega i descàrrega en la planta 0 de l'edificació, amb un accés segregat per als vehicles pesants que transporten mercaderies.

10. Mesures correctores

Xarxa de transport públic i col·lectiu

L'estudi recull les propostes del *Pla de mobilitat del polígon de Can Sant Joan i el seu àmbit d'influència* i proposa també la creació d'un servei d'autobús llançadora des de l'estació de Can Sant Joan al sector, de manera que es creï una nova parada a peu dels nous edificis, al Camí de Can Marçet. La proposta contempla 3 expedicions per sentit en les hores punta d'entrada i sortida. Es consideren insuficients els serveis proposats, doncs no garanteixen que la totalitat de la demanda prevista pel transport públic pugui ser absorbida amb les expedicions proposades.

Des de l'estació de Renfe a Coll Favà l'estudi proposa reforçar la línia L7 amb una expedició en l'hora punta de matí sentit Can Sant Joan i una altra en l'hora punta de la tarda sentit Coll Favà.

Xarxa bàsica per a vehicles

L'estudi recull les propostes del *Pla de mobilitat del polígon de Can Sant Joan i el seu àmbit d'influència* i informa que es preveu un perllongament del Camí de Can Marcet en el seu extrem oest, de manera que es connecti amb Can Graells i es creï una doble sortida de l'àmbit.

Xarxa de vianants

L'estudi recull les propostes del *Pla de mobilitat del polígon de Can Sant Joan i el seu àmbit d'influència* i apunta altres actuacions com ara la urbanització de les voreres del Camí de Can Marcet en el tram de nova construcció, de manera que es connecti amb la xarxa de vianants de Can Sant Joan.

Xarxa ciclable

L'estudi recull les propostes del *Pla de mobilitat del polígon de Can Sant Joan i el seu àmbit d'influència* i proposa senyalitzar com a cohabitació vianant / bicicleta la via segregada del marge dret del Camí de Can Marcet, per garantir l'accés en bicicleta a l'àmbit.

11. Mobilitat i gènere

L'estudi aporta dades que mostren que les dones cada vegada tenen una major inserció en el món laboral. Per tant, les dones cada vegada també tenen més mobilitat (segons les dades d'evolució de l'EMO), especialment en àmbits urbans. Això facilita que les dones siguin més usuàries del transport públic i dels modes no motoritzats (EMQ 2006).

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 aplica l'eina de càlcul EMIMOB-U i considera un escenari de futur possibilista quant a la renovació del parc mòbil, que implica que els òxids de nitrogen es reduiran en el conjunt de la mobilitat del sector. No obstant, des de la redacció del present informe es vol objectar que, donat que es tracta d'un sector on en l'actualitat no hi ha desplaçaments motoritzats, la nova activitat comportarà un augment de cada un dels contaminants produïts pel trànsit. Per tant, caldria segregat la nova mobilitat generada de l'existent a l'entorn de Can Sant Joan i calcular l'impacte de la nova mobilitat, sense

descomptar els beneficis que comportarà la renovació del parc mòbil sobre el conjunt de vehicles que circulen en l'actualitat per Can Sant Joan.

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 3,08 €/km, cost relatiu a transport urbà de ciutats petites actualitzat a l'any 2010. Tanmateix, el consultor ha contrastat aquest valor amb l'operador del servei, Sarbus, i es conclou que el cost unitari per km és de 3,12 €/km, i per tant pren com a valor de referència aquesta xifra per al càlcul de la proposta de transport públic.

- La llançadora Can Sant Joan – Can Marçet tindrà un dèficit de 151.476,34 € en 10 anys
- La intensificació de la línia L7 tindrà un dèficit de 56.574,44 € en 10 anys

Per altra banda, l'estudi exposa el cost de la nova marquesina prevista al sector, de 15.000 €, així com altres 8.000 € per a executar les actuacions de millora de la mobilitat de vianants i bicicletes.

14. Conclusions

Es considera que l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada de la *Modificació puntual del Pla General Metropolità a l'àmbit de Can Marçet i als terrenys confrontats al carrer Arnau de Vilanova, 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:

- Quant al dimensionament de la nova oferta de transport col·lectiu, caldrà concretar quants usuaris del transport públic es pretén transportar amb 3 expedicions per sentit. El fet que l'estació principal es trobi a 1,4 km penalitza l'accés a peu des d'aquesta (20-25 minuts a peu), per tant caldria garantir que la totalitat d'usuaris d'FGC disposen de plaça del nou autobús llançadora.
- Quant al vehicle privat, cal concretar més detalls sobre l'impacte de la nova mobilitat generada. Atès l'alt nivell de saturació dels accessos cal aportar informe favorable del titular de la via
- Cal corregir el càlcul per avaluar la incidència de la nova mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica, d'acord amb el que s'explica en el punt 2 de l'informe.

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 l'Ajuntament de Sant Cugat del Vallès que una vegada compti amb la informació relativa a les modificacions que es proposen en aquest apartat de conclusions enviï una còpia a l'Autoritat del Transport Metropolità.

Barcelona, 23 de juliol de 2010

Vist-i-plau

Lluís Alegre i Valls
Cap del Servei de Mobilitat

Marc García i López
Director tècnic