

Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada per la Modificació puntual del Pla General Metropolità a l'àmbit de Can Marcet i als terrenys confrontats al carrer Arnau de Vilanova

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 per la *Modificació puntual del Pla General Metropolità a l'àmbit de Can Marcet i als terrenys confrontats al carrer Arnau de Vilanova*.

1. Antecedents

L'Ajuntament de Sant Cugat del Vallès impulsa la modificació de la normativa vigent per tal d'incorporar la seu corporativa de Laboratoris Esteve, instal·lacions esportives i la conservació de la Masia de Can Marcet. Els terrenys de Can Marcet abasten 434.932 m².

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

La modificació puntual incorpora uns terrenys confrontats al carrer Arnau de Vilanova, d'una superfície de 22.275 m², on l'Ajuntament vol crear equipaments públics i habitatges de lloguer per a joves.

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 General Metropolità a l'àmbit de Can Marcet i als terrenys confrontats al carrer Arnau de Vilanova*, 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
- Habitatges per a joves al carrer Arnau de Vilanova amb un sostre de 10.173 m²
- Verd públic al carrer Arnau de Vilanova que ocupa 2.002 m²

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 **7.500 desplaçaments/dia feiner, 3.750 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)
residencial	20.273,00	10.137,00	1.014	1.014
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
zona verda	2.002,00		100	100
Vialitat	17.416,00			
TOTAL	457.207,00	71.357,00	7.466	7.466

L'estudi de mobilitat analitza quina és la mobilitat generada pel conjunt d'usos planificats. Els usos del carrer Arnau de Vilanova (habitatge per a joves i verd urbà) generaran uns 1.100 viatges/dia, mentre que a Can Marcet la mobilitat serà de 6.400 viatges/dia.

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.

Pel que fa al repartiment modal, l'estudi no en fa cap proposta.

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.

S'aporten dades de demanda de la B-30 (56.000 veh./dia) i de la C-16 (entre 20 i 28.000 veh./dia).

Els accessos viaris interurbans al sector del carrer Arnau de Vilanova és la sortida 'Valldoreix, Rubí sud i Hospital General' de l'AP-7 / B-30, i l'accés viari urbà és carrer Josep Trueta, des del qual es pot accedir al centre urbà.

Les connexions amb la C-16 també estan garantides mitjançant l'avinguda Montserrat Roig.

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

Al sector del carrer Arnau de Vilanova l'oferta de transport públic la conformen:

- Autobús urbà: L1, cada 30 minuts de dilluns a dissabte i cada hora els diumenges. Aquesta línia connecta amb el centre urbà. La parada (pal) es troba al mateix carrer.
- FGC: estació d'Hospital General, a menys de 750 m del sector.

L'estudi mostra la localització de parades de les línies d'autobús. També es concreten els orígens i destinacions, horaris i freqüències de dia feiner, dissabte i festiu.

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.

Des de la redacció del present informe es posa de manifest que els 750 m que concreta el Decret quant a la distància màxima entre les parades de transport públic i els nous sectors de desenvolupament s'han de calcular resseguint la xarxa viària existent, no pas a vol d'ocell. Es troba a faltar la concreció de les distàncies reals entre els sectors i les parades de transport públic.

6. Mobilitat a peu i en bicicleta

L'estudi concreta la localització dels equipaments a l'àmbit de Can Sant Joan (escoles, hotel, hospital i centre d'alt rendiment esportiu).

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.

Respecte del sector del carrer Arnau Vilanova, l'estudi apunta que els principals itineraris de connexió entre el sector i els equipaments i les estacions de ferrocarril tenen amplades superiors a 1,5 m. En aquest àmbit l'orografia és favorable per als desplaçaments no motoritzats.

Quant a la bicicleta, l'estudi destaca la manca 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.

Al sector del carrer Arnau de Vilanova la bicicleta compta amb una xarxa ciclable que la connecta amb els diferents equipaments del municipi. Aquesta xarxa té un disseny diferent segons la via on es troba (segregats, vorera – bici, i cohabitació amb el vianant).

L'estudi exposa les propostes del *Pla de Mobilitat del polígon de Can Sant Joan i el seu àmbit d'influència* (ATM 2007) tant per al vianant com per a la bicicleta.

7. Incidència de la mobilitat generada

L'estudi no analitza la incidència de la nova mobilitat sobre les xarxes existents.

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
residencial	20.273,00	10.137,00	203	101	51
oficines	36.924,00	29.460,00	295		
industrial	36.924,00	29.460,00	295		
equipaments	36.967,00	2.300,00	23		
zona verda	2.002,00		20		
Vialitat	17.416,00				
TOTAL	457.207,00	71.357,00	835	101	51

L'estudi de mobilitat proposa fer una reserva de **203 places per a bicicletes** per als usos residencials (habitatges de lloguer per a joves). Cal recordar que és necessari també fer una reserva de 101 places per a turismes i 51 per a motocicletes, seguint les indicacions del Decret.

Per a la resta d'usos, l'estudi aplica les ràtios del Decret: les oficines i laboratoris hauran de tenir prop de 600 places, els equipaments 23 i la zona verda del sector del carrer Arnau de Vilanova 20 places.

9. 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 Marcet.

Per al sector del carrer Arnau de Vilanova l'estudi no fa cap proposta específica però indica que es podria analitzar un petit desviament de la línia 1 d'autobús per tal d'acostar la parada al sector.

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.

Per al sector del carrer Arnau de Vilanova l'estudi no fa cap proposta per a la xarxa viària.

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.

Respecte del sector del carrer Arnau de Vilanova, l'estudi proposa reurbanitzar la vorera adjacent del carrer Josep Trueta. També es proposa analitzar la conveniència de crear un pas de vianants a la rotonda de Josep Trueta i Arnau de Vilanova. Per últim l'estudi proposa reforçar la il·luminació per a vianants al carrer Josep Trueta.

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.

Quant al sector del carrer Arnau de Vilanova, l'estudi proposa donar continuïtat al carril bici del carrer Josep Trueta mitjançant una vorera bici a la nova vorera que es reurbanitzarà.

També es proposa senyalitzar passos per a bicicletes en el creuament de la rotonda entre Josep Trueta i Padró i Pons, així com senyalitzar com a espai de cohabitació vianant / bici la vorera del carrer Padró i Pons fins a la connexió amb l'itinerari que envolta l'Hospital General.

10. 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).

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 aporta aquestes dades.

12. 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:

- En el desenvolupament del planejament derivat caldrà concretar una proposta de repartiment modal per tal de poder valorar la incidència de la nova mobilitat sobre les xarxes existents.
- Caldrà concretar les distàncies entre els sectors i les parades de transport públic, amb dades reals resseguint la xarxa viària existent i prevista.
- És necessari reservar places per a vehicles motoritzats en el cas d'usos residencials, segons l'annex 3 del Decret.
- És necessari aportar les dades que permetin avaluar la incidència de la nova mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica.
- Cal informar a les administracions titulars de les vies o dels servies de transport públic de les propostes que es fan de cara a que, en el moment de la seva implantació, les validin o en puguin recomanar solucions alternatives d'acord amb els serveis que s'estiguin prestant en el moment de l'inici de funcionament del sector.

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 envii una còpia a l'Autoritat del Transport Metropolità.

Barcelona, 16 de juliol de 2010

Vist-i-plau

Lluís Alegre i Valls
Cap del Servei de Mobilitat

Marc García i López
Director tècnic