

**Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada per la Modificació puntual del Pla parcial d'ordenació del sector de Can Solà**

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

Promotor: Ajuntament de Sant Cugat del Vallès

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 de Can Solà*.

## **1. Antecedents**

L'Ajuntament de Sant Cugat del Vallès promou la modificació de la normativa vigent per tal de complementar l'ús recreatiu en el sector de Can Solà, planificat com a zona industrial i terciària. Es contempla la ubicació d'una sala de concerts i festes, i sales d'assaig per a grups de música. L'aforament màxim previst és de 900 persones, per tal de no desvirtuar l'ús principal previst per al sector.

El sector de Can Solà es localitza en el límit del terme municipal amb Cerdanyola del Vallès.

Sant Cugat del Vallès compta amb una població aproximada de 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 de Can Solà*, 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 1.415,22 m<sup>2</sup> de sostre destinat a usos recreatius (sala de concerts).

### 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 **300 desplaçaments/dia, 150 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> )	Viatges generats (m <sup>2</sup> ) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
equip. recreatiu		1.415,22	283	283
<b>TOTAL</b>		1.415,22	283	283

No obstant, des de la redacció del present informe s'objecta que si l'aforament màxim és de 900 persones caldria calcular la mobilitat corresponent: un mínim de 1.800 viatges/dia, considerant que no hi ha rotació de persones (és a dir, que hi ha un únic acte amb una assistència de 900 persones).

Per tant, caldria dimensionar la nova mobilitat segons l'aforament previst.

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:

	Repartiment modal proposat	A PEU / BICI	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT
Alternativa 1 (actual)	% quota modal	19,1%	19,8%	61,1%
	Viatges / dia de mitjana	54	56	173
Alternativa 2 (sostenible)	% quota modal	19,1%	54,1%	26,9%
	Viatges / dia de mitjana	54	153	76

### 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.

L'estudi destaca la bona connectivitat viària fins al sector, des de l'AP-7, i amb Cerdanyola mitjançant la BP-1413. Des del nucli urbà de Sant Cugat les vies distribuïdores de connexió amb el sector són la Ronda Nord, Av. Roquetes i Av. Corts Catalanes.

### 5. Xarxa de transport públic

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

- Tren: les distàncies entre el sector i les estacions d'FGC i Renfe són considerables per ser efectuades a peu (uns 2 km), però s'hi pot accedir en bicicleta o en autobús urbà.
- Autobús urbà: L6, connecta l'àmbit d'estudi amb l'estació d'FGC Sant Joan i la línia L7. Per altra banda, les línies L1, L2 i L9 també tenen parada a menys de 750 m del sector. Aquestes 3 línies també connecten el sector amb estacions d'FGC.
- Autobús nocturn: línies N61 i N62, que comuniquen Sant Cugat amb Barcelona, la UAB i Rubí. No es concreta la distància entre les parades i el sector.

L'estudi mostra l'esquema dels recorreguts i la localització de parades de les línies d'autobús. Segons informa l'estudi, la freqüència de pas és d'aproximadament 30 minuts, entre les 7h del matí i les 22h de la nit. La demanda actual és baixa.

No es concreta si aquesta oferta de transport urbà correspon als dies feiners o bé a tots els dies de la setmana.

## **6. Mobilitat a peu i en bicicleta**

L'estudi descriu els principals itineraris a peu o en bicicleta entre les estacions ferroviàries i el sector de Can Solà. La xarxa viària del municipi permet que aquestes connexions es puguin efectuar de forma segura en modes no motoritzats.

Es mostren esquemes dels itineraris previstos, que contenen carrils bici i que també tenen connexió cap a Cerdanyola, mitjançant el carril bici de recent execució al llarg de la BP-1413.

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

L'estudi considera que els nous usos recreatius tindran una major incidència en horari nocturn. Durant el dia l'oferta actual podrà donar servei al sector.

Per a l'horari nocturn, l'estudi apunta que la manca de transport urbà haurà de ser suplida amb llançadores puntuals que connectin amb les línies nocturnes interurbanes, coordinant els horaris amb els de la nova activitat. L'estudi afirma que l'oferta requerirà un mínim de 56 places.

Des de la redacció del present informe s'apunta que l'oferta haurà de ser la necessària i suficient per tal de facilitar i promoure l'accés en modes col·lectius, evitant l'accés a aquest tipus de centres recreatius nocturns mitjançant el vehicle privat, per minimitzar els problemes de seguretat viària.

Si s'aplica el repartiment modal 'sostenible' per a un aforament de 900 places, es conclou que prop de 500 persones hi assistirien en transport col·lectiu (1.000 viatges/dia). L'oferta de transport col·lectiu, doncs, hauria de ser capaç d'absorbir i potenciar aquesta nova demanda, al menys quan es prevegi aquesta demanda.

## 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)	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turismes	Total aparcaments motocicleta
equip. recreatiu		1.415,22	45	90	45
<b>TOTAL</b>		1.415,22	<b>45</b>	<b>90</b>	<b>45</b>

L'estudi de mobilitat proposa fer una reserva de **45 places per a bicicletes**, 90 de turismes i 45 de motocicletes per als nous usos recreatius, utilitzant les ràtios que proposa el Decret per a bicicletes segons l'aforament màxim previst (5 places bicicleta/100 places aforament).

## 9. Distribució Urbana de Mercaderies

L'estudi considera necessària la reserva d'una plaça de 3m x 8 m reservada per a la càrrega i descàrrega a la xarxa viària.

## 10. Mesures correctores

### Xarxa de transport públic i col·lectiu

L'estudi conclou que caldrà suplir la manca de transport urbà nocturn mitjançant llançadores puntuals finançades pel gestor de la sala, que connectin amb el transport nocturn existent (autobús i tren) i que cal tinguin en compte el potencial de demanda a absorbir d'acord amb l'aforament de l'equipament .

### Xarxa bàsica per a vehicles

No es proposa cap actuació sobre la xarxa de vehicles.

### **Xarxa de vianants**

La nova activitat no preveu cap actuació sobre la xarxa de vianants.

### **Xarxa ciclable**

La nova activitat no preveu cap actuació sobre la xarxa de bicicletes.

## **11. Mobilitat i gènere**

L'estudi no aporta indicadors de gènere.

## **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 afirma que l'impacte sobre la contaminació atmosfèrica serà nul.

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

L'estudi no calcula el cost del nou transport col·lectiu proposat. No es concreta l'itinerari ni la freqüència, però s'afirma que el gestor de la sala l'haurà de finançar.

Des de la redacció del present informe es fa observar, novament, la necessitat d'oferir un bon servei de transport col·lectiu per evitar l'ús del vehicle privat en horari nocturn i es recomana fer una estimació del cost del servei que caldrà prestar de cara a que hi hagi una coincidència entre les expectatives del municipi i la previsió del promotor.

## **14. Conclusions**

Es considera que l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada de la *Modificació puntual del Pla parcial d'ordenació del sector de Can Solà*, 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**.

Es recomana que es tinguin en compte les observacions que fa l'ATM respecte algunes propostes de l'EAMG i sobretot pe que fa al dimensionament del transport públic i el seu finançament.

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.

Barcelona, 17 de febrer de 2011

Vist-i-plau

Lluís Alegre i Valls  
Cap del Servei de Mobilitat

Marc A. García i López  
Director tècnic