

Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada per la Modificació puntual del Pla General Metropolità als àmbits del Parc Ramon Barnils i altres del municipi 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: Serveis tècnics de l'Ajuntament

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 als àmbits del Parc Ramon Barnils i altres del municipi de Sant Cugat del Vallès*.

1. Antecedents

L'Ajuntament de Sant Cugat del Vallès promou la modificació de la normativa vigent per tal de millorar la funcionalitat dels espais lliures i dels equipaments esportius, augmentant-ne la seva dotació, concentrar determinats usos en sòls d'equipaments públics i crear una nova reserva de sòl per a equipament docent al centre de Sant Cugat del Vallès (per tal d'optimitzar el mapa escolar i així reduir la mobilitat interna de la ciutat).

Aquests objectius es materialitzaran mitjançant les següents actuacions concretes: implantació d'una nova escola al centre, preservació de terrenys annexos al Torrent de Ferrussons (millorant la connectivitat ecològica de Collserola i Sant Llorenç de Munt), creació d'un Park & Ride al costat de l'estació de ferrocarrils de Sant Joan, creació d'un equipament per allotjar diversos serveis públics, assignació de nous usos esportius a dues parcel·les del municipi i creació d'un nou bulevard a l'avinguda de Baixador.

L'àmbit d'actuació, discontinu, ocupa una superfície de 76.191 m².

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 als àmbits del Parc*

Ramon Barnils i altres del municipi, 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 19.042 m² de sostre destinat a usos tècnics i administratius municipals
- Es destinen 9.620 m² de sostre a una nova escola
- Es creen nous equipaments esportius que ocupen 20.990 m², en dos sectors diferents
- Al costat de l'estació de Sant Joan es crea un espai destinat a aparcament P&R que ocupa 1.955 m²
- Es destinen 1.774 m² a nova vialitat per tal d'aconseguir un nou bulevard.

L'estudi se centra en la mobilitat generada pel nou equipament educatiu. No considera la resta de nous usos plantejats a la memòria d'ordenació.

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

L'estudi de mobilitat de la Modificació puntual estima que el planejament generarà un total de **900 desplaçaments/dia, 450 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 ²)	Sostre edificable (m ²)	Viatges generats (m ²) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
oficines	25.388,98	19.041,74	2.856	0
equip. docents	9.620,00	9.620,00	1.924	900
equip. esportiu	20.989,88		4.198	0
altres equipaments	1.954,54		391	0
zona verda	16.463,32		823	0
vialitat	1.774,10			
TOTAL	76.190,82	28.661,74	10.192	900

L'estudi de mobilitat analitza quina és la mobilitat generada pel nou centre educatiu, considerant que es tracta d'una escola de dues línies (450 alumnes). Des de la redacció del present informe es fa observar que una escola de 450 alumnes genera més mobilitat que 900 viatges/dia, ja que, a banda dels alumnes, cal considerar els

desplaçaments de l'equip docent, del personal administratiu i de serveis, dels adults que acompanyen els nens i nenes, així com també estimar el nombre d'alumnes que no es queden a dinar en el centre i que, per tant, fan desplaçaments recurrents al migdia.

Així, la mobilitat generada que es pot esperar serà superior.

D'altra banda, es troba a faltar el càlcul de la mobilitat generada per la resta d'usos considerats, o almenys la justificació de què es tracta d'usos que no generen nova mobilitat.

Pel que fa al repartiment modal, l'estudi afirma que s'obté a partir d'altres estudis semblants i tenint en compte la situació de l'àmbit d'estudi (l'escola), en el centre de la ciutat (entre el Parc Ramon Barnils, el carrer Ferran Romeo, Cèsar Martinell i la Rambla del Cellar). Es presenta la següent proposta de repartiment modal:

Repartiment modal proposat	A PEU / BICI	TRANSPORT COL-LECTIU	VEHICLE PRIVAT
% quota modal	35,4%	16,7%	47,9%
Viatges / dia feiner	306	144	414

Donada la localització concreta de l'equipament educatiu, des de la redacció del present informe es posa de manifest que la quota considerada per al vehicle privat és molt elevada. La situació cèntrica de l'escola hauria d'afavorir encara més els desplaçaments en modes no motoritzats.

4. Mobilitat en vehicle privat

Les vies principals d'accés a l'escola són la Rambla del Cellar, l'avinguda Francesc Macià, i la Rambla Ribatallada.

En l'actualitat es tracta d'una xarxa consolidada i amb una demanda considerable. En aquest sentit, l'estudi destaca que el Pla de Mobilitat de la ciutat preveu descongestionar el centre del trànsit actual i promoure el transport sostenible, a 20 anys vista.

La capacitat de la Rambla del Cellar és de 1.900 vehicles/hora per a cada sentit de circulació, capacitat que es veu superada per la demanda en l'hora punta.

5. Xarxa de transport públic

S'esmenta l'oferta actual de transport públic a les proximitats del sector:

- Autobús urbà: L1, L2, L3, L7 i L9 tenen parada a 50 m del sector i l'L8 a 250 m. L'estudi concreta les freqüències de pas, la capacitat i l'ocupació de cada línia, Les ocupacions en cap cas superen el 30%, tot i que no es detalla la situació en l'hora punta.

- FGC: l'estació de Sant Cugat es troba a menys de 10 minuts de l'àmbit (no es concreta mitjançant quin mode), per on circulen les línies S1 i S2.

L'estudi no mostra sobre plànol l'esquema dels recorreguts ni la localització de parades de les línies d'autobús, així com tampoc es concreta la cobertura territorial dels serveis.

6. Mobilitat a peu i en bicicleta

L'estudi afirma que la xarxa existent per als vianants es troba consolidada i comunica el sector amb els nuclis principals de la ciutat.

Quant a la bicicleta, l'oferta existent de carrils bici connecta l'àmbit d'estudi amb el centre de la ciutat i els espais públics. El Pla de Mobilitat contempla l'ampliació de la xarxa ciclable del municipi.

7. Incidència de la mobilitat generada

L'estudi afirma que l'augment de la demanda generada per l'escola incrementarà el problema actual i saturarà la Rambla del Celler amb l'encotxament i desencotxament dels alumnes del centre.

Respecte del transport públic, l'estudi no fa cap comentari.

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
oficines	25.388,98	19.041,74	190		
equip. docents	9.620,00	9.620,00	96		
equip. esportiu	20.989,88		210		
altres equipaments	1.954,54		20		
zona verda	16.463,32		165		
vialitat	1.774,10				
TOTAL	76.190,82	28.661,74	681	0	0

L'estudi de mobilitat proposa fer una reserva de 35 places per a bicicletes per al nou centre educatiu. L'aplicació del Decret gairebé triplica aquesta xifra, 96 places. Sant Cugat és un municipi que vol potenciar els desplaçaments en bicicleta, segons s'indica en els documents publicats del Pla de Mobilitat Urbana. La bicicleta és, en general, un mode molt eficient per a la població d'un centre educatiu, que acostuma a recorre distàncies en que aquest mode és competitiu. Així doncs des de la redacció del present informe se sol·licita que es respecti el valor resultant de l'aplicació del Decret, de forma que s'intenti modificar el repartiment modal proposat o es justifiqui el motiu per a la seva reducció.

Des de la redacció del present informe es desconeixen les característiques de la parcel·la però, si fos possible, la localització d'un 50% de l'aparcament hauria de ser dins de la parcel·la de l'escola, en un lloc segur però de fàcil accés.

Per a la resta d'usos l'estudi no esmenta cap reserva d'aparcament.

Quant al vehicle privat, l'estudi estima que seran necessàries 15 places per a l'encotxament i desencotxament de l'alumnat i 36 per al personal del centre.

L'estudi recomana senyalitzar la reserva temporal d'un espai (en hores punta) per efectuar l'encotxament i desencotxament sense interrompre la circulació rodada. La resta del dia aquest espai es destinarà a zona blava (com en l'actualitat). Es proposa també reservar una de les places durant tot el dia per a les operacions de distribució de mercaderies de l'escola. Per al personal l'estudi conclou que hi haurà un dèficit d'unes 20 places, el que *els obligarà a utilitzar els mitjans públics*.

9. Mesures correctores

Xarxa de transport públic i col·lectiu

L'estudi afirma que l'oferta de transport públic actual podrà donar cobertura a les necessitats del centre educatiu, ja que a les proximitats hi circulen el 70% de les línies de transport urbà.

Xarxa bàsica per a vehicles

Donat que l'oferta actual no pot absorbir la demanda generada sense crear situacions de saturació del trànsit, l'estudi proposa declarar la zona com a 'zona escolar i de velocitat reduïda' (30 km/h), així com implantar un nou pas de vianants semaforitzat a l'entorn de l'escola.

Des de la redacció del present informe es creu important afavorir els modes no motoritzats per accedir a l'escola, evitant així, de pas, aquests problemes de saturació del trànsit. L'estudi també esmenta el canvi modal previst per al futur al municipi, que farà reduir l'ús del vehicle en un 25% (any 2020).

Xarxa de vianants

No hi ha cap proposta sobre la xarxa de vianants.

Xarxa ciclable

No hi ha cap proposta sobre la xarxa de bicicletes.

10. Mobilitat i gènere

L'estudi no fa cap referència als indicadors de gènere.

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 incorpora aquesta informació.

12. Conclusions

L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada de la *Modificació puntual del Pla General Metropolità als àmbits del Parc Ramon Barnils i altres del municipi*, a Sant Cugat del Vallès, no compta amb els elements necessaris per aconseguir una mobilitat sostenible, d'acord amb els principis de la Llei de la Mobilitat 9/2003 i del propi Decret 344/2006, pel que s'emet **informe desfavorable**.

A continuació es detallen els aspectes que cal ampliar, modificar o en què cal aprofundir, per tal d'adequar-se formalment al Decret 344/2006 i als continguts de la Llei 9/2003 de la Mobilitat i del propi Decret.

- Cal tenir en compte la **mobilitat generada per tots els nous usos** que es desenvoluparan com a conseqüència de la figura de planejament que es tramita. En cas que alguns dels sectors no generin mobilitat caldrà aportar una justificació.
- La **mobilitat generada pel centre educatiu** caldrà dimensionar-la en base a tots els usuaris del nou equipament, no només l'alumnat.
- El **repartiment modal**, especialment el d'un equipament com una nova escola inserida a la trama urbana, caldrà que destaquï principalment per la quota dels modes no motoritzats o justificar clarament el repartiment modal proposat.

- Caldrà definir gràficament les **xarxes de mobilitat existents previstes per a tots els modes** (vehicle privat, transport públic, vianant i bicicleta), entorn els diferents sectors que es preveu desenvolupar.
- És necessari contemplar la **reserva d'aparcament per a bicicletes** que proposa el Decret per a tots els usos i, en cas que es decideixi aplicar una ràtio diferent, aportar una justificació al respecte.
- Caldrà aportar **indicadors de gènere**.
- Caldrà calcular la incidència de la mobilitat generada sobre la **contaminació atmosfèrica**.

Barcelona, 26 de juliol de 2011

Vist-i-plau

Lluís Alegre i Valls
Cap del Servei de Mobilitat

Marc A. García i López
Director tècnic