

Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la Modificació del PGM en l'àmbit de Roquetes

Municipi de Sant Cugat del Vallès

Sol·licitant: Ajuntament de Sant Cugat del Vallès

Promotor: Ajuntament de Sant Cugat del Vallès

Redactor de l'EAMG: ALG Europraxis

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 de la *Modificació del PGM en l'àmbit de Roquetes*.

1. Antecedents

La *Modificació del PGM en l'àmbit de Roquetes* té com a objectiu variar els índexs d'edificabilitat de les parcel·les qualificades com a equipaments, de 5 àmbits discontinus del municipi de Sant Cugat del Vallès:

- Àmbit A, a la confluència de l'av. Roquetes amb la carretera Cerdanyola.
- Àmbit B, a Volpalleres, situat molt a prop de l'estació d'FGC Volpalleres.
- Àmbit C, al carrer Abat Escarré amb Joan XXIII.
- Àmbit D, a Can Llobet, l'àmbit més allunyat del centre urbà. A prop de l'estació de la Floresta, exactament al carrer del Ginjoler.
- Àmbit E, a Can Canyameres, masia catalogada i terrenys adjacents situats a l'av. Can Canyameres.

En conjunt, l'àmbit d'estudi ocupa una superfície de 106.198 m², dels quals prop del 50% se situen en un dels sectors (Av. Roquetes). La majoria de les parcel·les situades dins dels 5 àmbits es troben actualment sense edificar. El sostre existent en l'actualitat en el conjunt dels 5 àmbits és de 2.430 m² (dels quals 1.350 es troben a la zona d'equipaments Can Llobet).

Segons indica l'estudi de mobilitat la ubicació prevista per als nous desenvolupaments, situats tots ells dins la trama urbana de la ciutat, ajudaran a completar el continu urbà.

La Modificació del PGM contempla una reducció conjunta del sostre edificable planificat en 15.704,11 m².

A Sant Cugat del Vallès hi resideixen 83.337 habitants (2011).

2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada per la *Modificació del PGM en l'àmbit de Roquetes* als continguts de la llei de la mobilitat, i s'apliquen 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:

- Àmbit A: 39.260,28 m² de sostre destinat a usos tècnico-administratius.
- Àmbit B: 3.011,17 m² de sostre destinat a usos esportius i altres 932,23 sense ús definit.
- Àmbit C: 1.527,46 m² de sostre destinat a usos esportius.
- Àmbit D: 1.376,42 m² de sostre destinat a usos docents-culturals i 13.530,65 m² de sostre destinat a usos esportius.
- Àmbit E: 2.818,58 m² de sostre destinat a usos docents-culturals i 4.432,92 m² de sostre destinat a usos esportius.

3. Estimació de la demanda de mobilitat generada

L'estudi de mobilitat de la Modificació de PGM estima que es generaran un total de **13.400 desplaçaments/dia, 6.700 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)
equip. docents		4.195,00	839	839
equip. esportius		22.502,20	4.500	4.500
equipaments (adm. o sense definir)		40.192,51	8.039	8.039
TOTAL	106.198,00	66.889,71	13.378	13.378

Per al càlcul dels desplaçaments generats per tots els nous usos d'equipament (esportiu, administratiu, docent-cultural i sense definir), l'estudi aplica la ràtio de 20 viatges/100m² de sostre, tal i com proposa el Decret, amb el que resulta un total de **13.378 viatges/dia**.

L'estudi aplica el repartiment modal de la mobilitat al municipi, segons el Pla de Mobilitat Urbana (en elaboració), per a la nova mobilitat generada:

Repartiment modal proposat	A PEU / BICI	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT
% quota modal	48,0%	6,0%	46,0%
Viatges / dia feiner	6.421	803	6.154

4. Mobilitat en vehicle privat

L'estudi destaca la bona connectivitat viària del municipi de Sant Cugat del Vallès, tant internament com amb l'exterior. Es concreten quines són les vies d'alta capacitat que travessen el municipi (AP-7 i C-16) així com d'altres carreteres i vies de caràcter més local que permeten la connexió amb municipis veïns (BP-1417, BP-1413 i BP-1513).

En relació a la xarxa interna, el Pla de Mobilitat Urbana defineix la jerarquia viària i com s'articulen les connexions entre els diferents barris.

Quant als subàmbits d'estudi, Roquetes i Volpalleres es localitzen molt a prop de la xarxa d'accessos i rondes de la ciutat, mentre que Can Banyameres es troba envoltat per la xarxa bàsica interna. L'equipament d'Abat Escarré, tot i no estar connectat de forma directa a cap xarxa viària important, només es troba a 250 m de la xarxa bàsica interna. Per últim, en el cas de Can Llobet, hi ha una bona connectivitat gràcies a la proximitat a la carretera de la Floresta, que possibilita una connexió parcial amb la C-16.

S'aporten dades de demanda de trànsit (aranya de trànsit del PMU).

5. Xarxa de transport públic

Es descriu l'oferta actual de transport públic i col·lectiu a l'àmbit d'estudi:

- Autobús urbà de Sant Cugat del Vallès: hi ha 9 línies, de les quals 5 no circulen en diumenges i festius. A més a més, l'EMD de Valldoreix compta amb altres 3 línies de servei urbà. Tots els subàmbits tenen almenys una parada de bus urbà a menys de 300 m de distància.
- Autobús inteurbà: línies B7, B8, A4, A6 i MB3
- Autobús nocturn: línies N61 i N62
- FGC: les línies S1, S2, S5 i S55 tenen parada a les estacions de Sant Cugat, amb horaris molt amplis i freqüència de pas molt elevada (mitjana de 6 minuts en dia feiner i de 10 en cap de setmana i festiu).
- Renfe: La línia R8 efectua una expedició cada 50-60 minuts, entre Granollers i Martorell, diàriament de 6:30 a 21:30h.

Es concreta sobre plànol la situació de les parades respecte dels sectors, així com els recorreguts i expedicions de totes les línies urbanes que donen servei a cada un dels 5 subàmbits. Tots disposen d'una bona oferta de transport públic.

6. Mobilitat a peu

L'estudi fa esment de la diferent situació del vianant en el centre urbà (favorable a la mobilitat a peu) i en alguns dels barris disseminats (amb forts desnivells, sobretot en direcció Collserola).

El Pla de Mobilitat Urbana de la ciutat, en redacció, dibuixa quina és la xarxa actual per a vianants al municipi.

Els equipaments de l'avinguda Roqueres i Abat Escarré es troben propers a la xarxa de mig-llarg recorregut per a vianants que defineix el PMU. L'equipament de Volpalleres té accés directe a la xarxa de llarg recorregut, mentre que el de Can Banyameres es troba a 300 m d'aquesta xarxa.

L'accés a Can Llobet és el més complicat dels 5 subàmbits, ja que l'orografia dificulta la mobilitat a peu. La xarxa de llarg recorregut de vianants es troba a uns 300 m del sector.

Recomanació 1

Des de la redacció del present informe se sol·licita una explicació més concreta sobre les implicacions de les diferents tipologies de xarxes per a vianants (curt, mitjà i llarg recorregut) definides pel PMU.

7. Mobilitat en bicicleta

Quant a la bicicleta, l'estudi exposa que el municipi compta amb 22,8 km de carrils bici, 6,1 km de vies ciclables i 1,9 km de zones 30.

Els àmbits de Volpalleres i Can Banyameres, de recent urbanització, disposen d'una molt bona xarxa de carrils bici. En canvi, a Can Llobet no hi ha cap tipus d'infraestructura per a la bicicleta.

A l'avinguda Roquetes les bicicletes hi poden accedir per un carril bici, tot i que amb un recorregut llarg des del centre de la vila. En canvi, l'equipament d'Abat Escarré que allunyat de la xarxa ciclable.

Per tant, dels 5 subàmbits, 3 es troben connectats amb el nucli urbà mitjançant la xarxa ciclable existent, mentre els altres 2 no disposen d'una connexió adequada per a la bicicleta.

S'aporten plànols i esquemes amb la localització i tipologia de la xarxa ciclable existent.

8. Incidència de la mobilitat generada

La mobilitat del sector generarà diàriament 13.400 viatges. La majoria d'aquests (uns 7.900) es generaran a l'equipament de l'avinguda de Roquetes, a l'àmbit de Can Llobet es generaran uns 3.000 viatges diaris, mentre que en els altres 3 àmbits es generaran un 2.500 viatges diaris. L'estudi destaca que aquesta mobilitat és inferior a la potencialment prevista pel planejament vigent (16.500 viatges diaris).

L'estudi afirma que la xarxa viària és suficient per tal d'absorbir la mobilitat generada pels 5 subàmbits. De forma anàloga, s'afirma que el transport públic existent té capacitat per absorbir la nova mobilitat.

9. Estimació de la demanda d'aparcament de turismes, motocicletes i bicicletes

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 a **aparcament de turismes i motocicletes** en cas d'ús residencial i d'estacions de ferrocarril i d'autobusos interurbans. Aplicant els valors dels annexos II i III del Decret 344/2006 resulta com a mínim els valors següents,

Usos	Àrea (m ²)	Sostre edificable (m ²)	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turisme	Total aparcaments motocicleta
equip. docents		4.195,00	210		
equip. esportius		22.502,20	225		
equipaments (adm. o sense definir)		40.192,51	402		
TOTAL	106.198,00	66.889,71	837	0	0

Cal reservar espai per a **aparcament de bicicletes fora de la via pública** per a tots els usos relacionats amb equipaments (docents, culturals, esportius, administratius...). L'estudi aplica una ràtio genèrica per a equipaments (1 plaça per cada 100 m² de sostre), sense considerar la seva diferenciació en els usos finals. En el cas dels equipaments docents, la ràtio es quintuplica (5 places per cada 100 m² de sostre), i en el cas dels equipaments esportius, la reserva de places d'aparcament s'efectua en relació al seu aforament (5 places bicicleta per cada 100 places d'aforament).

Recomanació 2

Donat que encara es desconeix l'ús final d'alguns d'aquests equipaments, el planejament derivat haurà de redefinir les reserves concretes d'aparcament per a bicicletes.

La proposta inicial de l'estudi de mobilitat és la següent:

Usos	Àrea (m ²)	Sostre edificable (m ²)	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turisme	Total aparcaments motocicleta
equip. docents		4.195,00	42		
equip. esportius		22.502,20	225		
equipaments (adm. o sense definir)		40.192,51	402		
TOTAL	106.198,00	66.889,71	669	0	0

Des de la redacció del present informe es recomana destinar per a aparcament de bicicletes uns espais segurs però d'accés còmode i directe.

Caldrà garantir que el vehicle privat motoritzat també disposi d'una adequada oferta d'aparcament. En el cas de la motocicleta, caldrà comptar amb una oferta d'aparcament en calçada per evitar que en tot cas ocupin l'espai destinat als modes no motoritzats.

10. Mesures correctores

Xarxa de transport públic

L'estudi no proposa cap canvi en els itineraris ni en les parades de transport públic del sector ja que considera que les distàncies entre els sectors i les parades així com els serveis existents són adequats.

Xarxa bàsica per a vehicles

L'estudi afirma que la xarxa viària és adequada per absorbir la mobilitat generada, i per tant no es realitza cap proposta sobre aquesta.

Xarxa de vianants

L'estudi afirma que els 5 sectors estaran connectats mitjançant voreres d'amplades lliures superiors a 1,80 m i amb pendents baixos o inexistents, tot i que en el cas de Can Llobet els pendents seran més elevats.

L'estudi descriu les propostes de connexió entre els diferents àmbits i la xarxa principal per a vianants (concretant les característiques en relació a les amplades de pas, l'existència de guals, mobiliari, i enllumenat), i aporta plànols de detall així com també els pendents longitudinals dels itineraris a peu.

Aquestes descripcions més concretes posen de manifest que en alguns casos les amplades lliures de pas són inferiors a 1,80m, però generalment superiors a 0,90 m (no és així en alguns trams del carrer Nou de la Floresta).

En relació al pendent de Can Llobet (en alguns trams puntuals del 15%), caldrà donar compliment al que disposa l'article 4.1 en el seu apartat e.

Es mostren els itineraris fins a les parades de transport públic..

Xarxa ciclable

L'estudi afirma que la xarxa ciclable existent no garanteix un accés adequat en bicicleta als equipaments d'Abat Escarré i Can Llobet.

Es proposa, doncs, la creació de dos petits trams de carril bici per connectar l'equipament de l'Abat Escarré amb els carrils bici del Passeig Francesc Macià. La proposta es mostra sobre plànol.

En relació a l'equipament de Can Llobet, donada l'absència de xarxa ciclable en un entorn proper i la seva complicada orografia, l'estudi no planteja millores específiques per a aquest sector. Es preveu que el PMU del municipi concreti millor la connexió en bicicleta fins a aquest equipament.

11. Mobilitat i gènere

L'estudi aporta dades de l'EMQ 2006 que mostren que les dones es desplacen més en transport públic i a peu que els homes. Es fa la reflexió que el desenvolupament dels nous sectors garantirà una major connectivitat urbana, el que afavorirà especialment la mobilitat per al gènere femení (millor connectivitat a peu i en transport públic).

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 compara les emissions generades pel desenvolupament potencial del planejament vigent i del proposat, i conclou que la nova proposta implica una reducció global d'un 18,3% en les emissions de PM10. El desenvolupament del nou planejament comportarà una emissió de 1,54 tones anuals de PM10.

13. Conclusions

L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada de la *Modificació del PGM en l'àmbit de Roquetes*, 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 en la redacció del planejament derivat així com dels projectes constructius es tinguin presents les recomanacions d'aquest informe, així com les de l'estudi de mobilitat. 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, 11 de maig de 2012

Vist-i-plau

Lluís Alegre i Valls
Cap del Servei de Mobilitat

Marc A. García i López
Director tècnic