

Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada per l'Intercanviador de transport públic a Cerdanyola del Vallès

Municipi de Cerdanyola del Vallès
Comarca del Vallès Occidental

Promotors: Praedium Desarrollos Urbanos, sl
Redactor de l'EAMG: IGREMAP, slp

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 l'Intercanviador de transport públic a Cerdanyola del Vallès.

1. Antecedents

L'Intercanviador de transport públic a Cerdanyola del Vallès és una iniciativa pública per tal de crear, dins de l'àmbit de la Universitat Autònoma de Barcelona, un punt d'intercanvi modal d'autobusos interurbans, Rodalies, FGC i autobusos interns de la UAB.

L'àmbit d'actuació es localitza a la part sud-est del Campus i es troba connectat directament a una rotonda que accedeix a la B-30 i l'AP-7, a l'alçada de l'Eix Central de la UAB.

Cerdanyola del Vallès té una població de 58.247 habitants (2011) i la comunitat de la Universitat Autònoma de Barcelona està formada per 53.354 persones (2011).

2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada de l'Intercanviador de transport públic a Cerdanyola 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 àmbit suposa la creació d'un nou generador de mobilitat, conseqüència de:

- La creació d'un nou intercanviador de transport públic

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

Segons l'Enquesta d'Hàbits de Mobilitat de la comunitat universitària, en un dia tipus a la UAB tenen lloc 129.290 desplaçaments. De mitjana cada persona efectua 2,3 desplaçaments / dia. La major part de la comunitat universitària resideix a Barcelona.

En analitzar el repartiment modal, aquest és molt variat en funció del corredor: per exemple, del corredor del Garraf un 80% accedeix en transport públic, mentre del corredor de l'R8 o del Penedès aquests valors disminueixen fins a 45% i el 43%, respectivament.. En el corredor FGC Vallès, un 53% hi accedeix mitjançant FGC, mentre que en el corredor del Maresme un 30% hi accedeix en autobús.

L'estudi mostra la distribució horària de les entrades i sortides del Campus. L'hora d'entrada es concentra de 8 a 10h, mentre les sortides són més esglaonades, amb puntes entre les 13 i les 14:30h i entre les 18:30 i les 20:30h.

En base al document previ *La Ròtula de la UAB: determinació del seu emplaçament i disseny de la xarxa de transport per carretera que hi arribarà* s'obté la matriu de transport públic prevista per a l'any 2015. La primera proposta està formada per 40 línies, que es redueix a 10 per criteris de funcionalitat (es preveuen 10 andanes per acollir els 10 vehicles que puguin coincidir horàriament). Aquestes 10 línies o corredors es mostren sobre plànol, amb els km de recorregut i els temps de desplaçament.

En total, el nombre de desplaçaments que s'estima que pot captar l'intercanviador és de **6.539 desplaçaments diaris**, amb un estalvi promig de 15 minuts respecte de les alternatives actuals d'accés en transport públic.

4. Mobilitat en vehicle privat

L'estudi esmenta quina és la xarxa viària que dona accés al nou intercanviador. L'accés s'efectua des de l'autopista AP-7, tant des del nord com des del sud, mitjançant el vial lateral de l'autopista B-30.

Un segon accés al recinte de la UAB s'efectua des de la C-58 mitjançant la BV-1414.

Altres accessos més locals són els vials que connecten amb la urbanització de Bellaterra, amb el nucli urbà de Cerdanyola del Vallès i amb Sabadell i Sant Cugat mitjançant la carretera BV-1414.

L'estudi mostra l'esquema de la xarxa viària interna de la Universitat, amb la distribució de carrils per a cada tram.

5. Xarxa de transport públic

L'estudi concreta l'oferta de transport públic al campus:

- Estació de tren de Rodalies Renfe Cerdanyola – Universitat: línies R7 (Sant Andreu Arenal – UAB, amb 36+32 expedicions en dia feiner) i R8 (Martorell –

UAB – Granollers, amb 16 expedicions diàries en els dos sentits). L'estació es localitza a 670 m de l'intercanviador.

- Estació de tren d'FGC Universitat Autònoma: línies S2 (Barcelona – Sabadell) i S55 (Barcelona – UAB), amb 103 expedicions conjuntes per sentit els dies feiners. L'estació es troba a 940 m a peu de l'intercanviador.
- Línies d'autobús interurbà: 13 línies que connecten el campus amb part del territori català de forma diària i altres 5 que el connecten de forma setmanal (dilluns i divendres)
- Línia d'autobús urbà 3 de Cerdanyola del Vallès, cada 30 minuts.
- Línies d'autobús internes del Campus: 5 línies que comuniquen el Campus amb l'estació de Rodalies.

L'estudi mostra els municipis que tenen connexió directa amb la UAB mitjançant aquests serveis i quina és l'oferta de cada línia.

Es concreten les propostes del Pla Territorial Metropolità de Barcelona que afecten l'àmbit d'estudi. En concret, en relació al transport públic es preveu una nova línia ferroviària (FGC) que enllaci Barcelona amb l'estació d'FGC UAB, amb una nova parada que coincideixi amb l'estació de Rodalies de Cerdanyola Universitat. En segon lloc, es planteja un nou tramvia que connecti diferents municipis del Vallès, que unirà la UAB amb Cerdanyola del Vallès i Sabadell.

6. Mobilitat a peu

L'estudi afirma que des dels municipis més propers (Badia del Vallès, Barberà del Vallès, Bellaterra, Sabadell o Cerdanyola del Vallès) és possible accedir a peu fins al Campus.

Es mostra una imatge amb els principals itineraris per a vianants existents.

7. Mobilitat en bicicleta

Quant a la bicicleta, l'estudi afirma que es disposa de diversos itineraris ciclables des dels municipis propers (Cerdanyola del Vallès, Sant Quirze del Vallès, Terrassa, Sabadell o Rubí), tot i que molts d'aquests itineraris es troben en procés de condicionament.

Dins del Campus es disposa de dos carrils bici que sumen 1,84 km i més de 300 places d'aparcament distribuïdes en 20 punts. D'altra banda, a la Plaça Cívica es compta amb un Biceberg de 46 places.

Es mostra una imatge amb els principals itineraris per a bicicletes existents.

8. Incidència de la mobilitat generada

L'estudi afirma que la localització de l'intercanviador, amb un ampli ventall d'accessos ràpids i elements afavoridors del transport públic, fan que la seva ubicació sigui l'òptima.

D'altra banda, totes les línies d'autobús, a excepció de la de Terrassa, accedeixen al Campus per l'AP-7 / B-30.

L'intercanviador se situa a l'inici de l'Eix Central del campus, integrat a la xarxa d'itineraris per a vianants, el que permet l'accés en 10 minuts tant a l'estació d'FGC com a la de Rodalies, i en menys de 15 minuts de qualsevol de les parades de transport públic de la UAB.

9. Estimació de la demanda d'aparcament

Utilitzant els valors dels annexos II i III del Decret d'estudis d'avaluació de la mobilitat generada resulta com a mínim,

Usos	Total viatges generats (EAMG)	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turisme	Total aparcaments motocicleta
intercanviador TPC	6.539	109	1.089	1.089
TOTAL	6.539	109	1.089	1.089

Respecte de les places d'**aparcament per a bicicletes**, aplicant les ràtios del Decret (0,5 places per cada 30 places ofertes de transport públic) fa falta reservar **109 places**. Respecte de l'aparcament per a **turismes i motocicletes**, l'aplicació de les ràtios del Decret (5 plaça per cada 30 places ofertes de transport públic) indica que cal reservar **1.089 places** per a cada tipus de vehicle.

En total al campus es disposa d'unes 250 places d'aparcament per a bicicletes i de 6.690 places per a turismes. L'estudi considera que aquesta oferta existent podrà absorbir les necessitats requerides pel nou intercanviador.

Per tant, per al nou intercanviador finalment l'estudi fa la proposta de reservar inicialment 20 places d'aparcament per a bicicletes, que s'aniran ampliant en cas que la demanda així ho justifiqui. També s'assegura una reserva mínima de 10 places per a motocicletes, així com 3-5 places reservades per a persones amb mobilitat reduïda.

Usos	Total viatges generats (EAMG)	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turisme	Total aparcaments motocicleta
intercanviador TPC	6.539	20	4	10
TOTAL	6.539	20	4	10

Des de la redacció del present informe es fa palesa la necessitat que les places reservades per a la bicicleta es localitzin dins o en un lloc molt proper del recinte de l'intercanviador, en un lloc segur i de fàcil accés, per tal de promocionar l'intercanvi modal bus – bicicleta. La bicicleta pot ser un mitjà adequat per recórrer la distància entre l'intercanviador i les estacions ferroviàries així que pot facilitar un intercanvi modal més àgil.

El projecte d'intercanviador estableix dues zones d'espera per als autobusos, amb una capacitat total per a 5 vehicles. S'han projectat 10 andanes.

10. Mesures correctores

Xarxa de transport públic

A banda del que es proposa en el projecte de l'intercanviador, l'estudi proposa ubicar una marquesina d'autobús.

Des de la redacció del present informe se sol·licita que la capacitat d'aquesta marquesina es dimensioni segons la demanda estimada en l'hora punta.

L'estudi també contempla reservar un espai per a parada de taxis.

En relació a la senyalització, l'estudi proposa senyalitzar prioritat carril bus en aproximació a la rotonda de l'intercanviador així com també en l'Eix Cívic – Plaça Cívica, en trams viaris on es disposa de 2+2 carrils per sentit.

Per últim, l'estudi planteja opcions de semaforització (si pot ser amb una gestió centralitzada) per a la sortida i prioritat dels autobusos i del pas de vianants.

Xarxa bàsica per a vehicles

L'estudi no concreta actuacions en relació al vehicle privat.

Xarxa de vianants i bicicletes

L'estudi proposa que la senyalització i el propi intercanviador estigui totalment adequat a persones amb mobilitat reduïda i a invidents.

Per al vianant, l'estudi proposa indicar prioritat de pas de vianants en els creuaments de la rotonda de l'intercanviador i en l'itinerari cap a l'estació de Renfe i els Bombers.

Quant a la bicicleta, l'estudi proposa senyalitzar un carril bici des de la Plaça Cívica fins a l'intercanviador (en vorera), així com també des de la carretera de la Universitat fins a la rotonda de la B-30 i l'accés a l'intercanviador (en vorera o voravia protegida).

Des de la redacció del present informe es posa de manifest la necessitat de garantir una mobilitat còmoda i segura per als modes no motoritzats pel que es fa la següent recomanació pel que fa a la proposta de senyalitzar un carril bici sobre la vorera:

Recomanació 1

Cal estudiar amb detall les amplades de les voreres en els diferents trams proposats. Si no es pot garantir una cohabitació vianant – bicicleta còmoda i segura, caldrà analitzar la possibilitat que la bicicleta circuli per la calçada, bé segregada del trànsit motoritzat, bé amb la senyalització de zona 30 a tot l'espai compartit.

11. Indicadors de 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 Cerdanyola del Vallès) han d'incorporar les dades necessàries per avaluar la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica, la qual cosa no s'ha incorporat a l'estudi.

Recomanació 2

Tot i que ben segur que una bona utilització del sistema de transport públic farà disminuir les emissions de contaminants i gasos efecte hivernacle, és recomanable fer aquest càlcul, per a deixar constància d'aquesta aportació i alhora buscar les propostes que minimitzin les emissions que genera la mobilitat vinculada a l'intercanviador.

13. Conclusions

Es considera que l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada de l'Intercanviador de transport públic a Cerdanyola del Vallès conté bona part dels elements necessaris per aconseguir una mobilitat sostenible, d'acord amb els principis de la Llei de la Mobilitat, pel que s'emet **informe favorable**.

Es recomana que en la redacció 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, 17 de juliol de 2012

Vist-i-plau

Lluís Alegre i Valls
Cap del Servei de Mobilitat

Marc A. García i López
Director tècnic