

Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada pel Pla especial de protecció i millora de la finca de 'Can Valldaura'

Municipi de Cerdanyola del Vallès
Sol·licitant: Ajuntament de Cerdanyola del
Vallès
Promotor: IAAC
Redactor de l'EAMG: Mcrit

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 pel *Pla especial de protecció i millora de la finca de 'Can Valldaura'*.

1. Antecedents

El *Pla especial de protecció i millora de la finca de 'Can Valldaura'* es redacta amb l'objectiu d'allotjar un nou centre de recerca en l'edifici principal de la finca, per tal de desenvolupar un projecte anomenat 'Green Fab Lab', impulsat per l'Institut d'Arquitectura Avançada de Catalunya (IAAC), per investigar hàbitats autosuficients i .

Mitjançant el planejament es vol fer compatible la preservació dels elements naturals i històrics amb els elements de la societat del coneixement, la innovació i la sostenibilitat. L'IAAC preveu instal·lar la seva seu a Can Valldaura i desenvolupar conceptes com estalvi energètic i sostenibilitat, que es materialitzaran a la finca a partir de tallers, horts i una planta de biomassa.

La finca Valldaura se situa al límit sud del terme municipal de Cerdanyola del Vallès, en el punt que conflueix amb els termes municipals de Barcelona i Sant Cugat del Vallès, al bell mig de Collserola.

L'àmbit d'estudi ocupa un total de 131,105 ha i gairebé la totalitat del sector està format per masses forestals i matollars. També s'hi localitza la masia de Can Valldaura (bòvila i restaurant), prats i herbassars i un important jaciment arqueològic anomenat Palau o Casa Reial de Valldaura Vell.

El municipi de Cerdanyola del Vallès té una dimensió de 30,6 km² i una població de 58.247 habitants (any 2011).

2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del *Pla especial de protecció i millora de la finca de 'Can Valldaura'* 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 Pla especial suposa la creació d'un nou generador de mobilitat, conseqüència de:

- Nous usos de l'equipament Green Fab Lab, que contemplarà:
 - Nous usos residencials col·lectius (40 places per pernoctar)
 - Visites de grups escolars, amb un màxim de 60 escolars per setmana (2 grups de 30 alumnes per setmana)
 - Realització de conferències, per a una capacitat màxima de 100 persones
- Ús d'habitatge de masover
- Els espais lliures i el jaciment arqueològic també atrauran mobilitat

3. Estimació de la demanda de mobilitat generada pel Pla especial

D'acord amb els criteris d'avaluació de la mobilitat de l'estudi, el desenvolupament del sector generarà **prop de 330 desplaçaments/dia feiner, 165 per sentit, i 520 en cap de setmana (260 per sentit)**, considerant els nous usos descrits en l'apartat anterior.

La taula següent mostra la mobilitat generada segons les ràtios que indica el Decret i l'Estudi de mobilitat:

Usos	Àrea (m²)	Sostre edificable (m²)	Nre. habitatges	Viatges generats habitatge	Viatges generats (m²) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
residencial			1	7		7
equip. docents		2.145,30			429	260
altres equipaments	11.400,00					
zona verda						63
TOTAL	1.311.050,00	2.145,30		7	429	330

Pel que fa als nous usos residencials, tenint en compte les ràtios de mobilitat per habitatge, s'estima una mobilitat diària d'uns 7 viatges. Per a l'equipament científic – docent s'estima una mobilitat de 260 viatges/dia feiner.

Per a la zona verda, incloent el jaciment arqueològic, l'estudi pren la ràtio referent a la mobilitat generada pel Parc de Collserola (250 visitants per ha i any), inferior a la proposada pel Decret.

L'estudi incorpora les dades de mobilitat de l'EMQ 2006 i de *l'Estudi de freqüentació i mobilitat dels usuaris del Parc de Collserola*. Per a la nova mobilitat l'estudi proposa el següent repartiment modal:

Repartiment modal proposat	A PEU / BICI	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT
% quota modal	38,6%	42,2%	19,3%
Viatges / dia	128	140	64

4. Mobilitat en vehicle privat

Els principals accessos al municipi són l'autopista del Vallès C-58 (que connecta amb l'AP-7) i l'N-150. L'N-150 travessa Cerdanyola del Vallès, connectant el municipi amb Barcelona i Terrassa.

Quant a la xarxa secundària, l'estudi destaca les carreteres BV-1415, que enllaça Barcelona i Cerdanyola pel Parc de Collserola, i la BV-1413, que connecta Cerdanyola amb Sant Cugat del Vallès pel Sincrotó. Ambdues vies es troben en el nucli urbà de Cerdanyola.

La connexió viària entre el sector i la xarxa existent s'efectua des de Cerdanyola del Vallès o bé des de Barcelona, a través de la carretera BV-1415. Des de la carretera s'accedeix a la Masia de Can Valldaura mitjançant un camí particular sinuós i amb pendent, amb murs de contenció.

A la finca es comptabilitzen un total de 10 km de camins per passejar, dels quals uns 6 contenen murs de contenció d'elevat valor patrimonial. L'estudi concreta quins són aquests camins.

En l'actualitat es disposa de 2 zones d'aparcament propers a l'accés principal de la finca: el del restaurant Can Valldaura (60 turismes) i el del mirador de Cerdanyola del Vallès (per a turismes i autobusos). Es detecten altres punts amb aparcament irregular de vehicles, com ara sota el pont del Passeig de les Aigües. Una vegada superat l'accés al restaurant, hi ha altres 3 punts d'aparcament al llarg de la carretera BV-1415, dins de la finca.

No s'aporten dades de demanda de trànsit de les vies d'accés a la finca, tot i que l'estudi afirma que en dies d'afluència al Parc de Collserola els estacionaments irregulars poden provocar conflictes viaris.

5. Xarxa de transport públic

L'estudi descriu l'oferta actual de transport públic al municipi. De totes les línies urbanes i interurbanes, només l'A7 circula per la BV-1415:

- Servei d'autobús urbà: SU1, SU2 i SU3.
- Servei d'autobús interurbà: 8 línies (A3, A4, A7, B2, B4, B6, B7 i 648):
 - A7: circula de dilluns a divendres feiners, amb dues expedicions diàries per sentit. La parada més propera es localitza a 3 km del sector, a Can Cerdà.

- L'accés més proper a la xarxa ferroviària es troba al metro de Valldaura.

6. Mobilitat a peu

No es descriu la situació específica de la mobilitat a peu.

7. Mobilitat en bicicleta

En l'actualitat a Collserola es permet circular en bicicleta als itineraris i pistes senyalitzats, com ara vies principals, pistes forestals i camins de passejada amb una amplada de més de 3 metres.

Per dins de la finca passa un itinerari senyalitzat de bicicletes, 'Carena del Forat del Vent: Llars Mundet, Portell de Valldaura, Forat del Vent'. Es tracta d'un itinerari amb desnivells però apte per a tothom.

8. Incidència de la mobilitat generada

L'estudi analitza la distribució territorial i horària de la mobilitat segons les dades de mobilitat del Parc de Collserola, i conclou que en l'hora punta de matí de dia feiner tindran lloc 68 viatges per sentit, mentre que en cap de setmana aquesta xifra augmentarà a 80 viatges per sentit.

L'estudi analitza com es reparteix aquesta nova mobilitat en les diferents xarxes existents i previstes (com una furgoneta que enllaci el metro de Valldaura amb la finca) i afirma que en les hores punta no es produirà cap problema de capacitat en l'accés a la finca.

Es preveu un accés en les hores punta de 6 turismes/hora. L'únic punt que l'estudi destaca com a problemàtic és el de l'aparcament, especialment durant els caps de setmana. En aquest sentit, el Pla especial preveu una reordenació de les zones d'aparcament al voltant de la carretera BV-1415, per tal de donar resposta a la mobilitat generada en vehicle privat i en autobús.

Quant als usuaris de transport públic, l'estudi afirma que en l'hora punta els 30 visitants hi accediran mitjançant un únic autobús. La resta d'assistents que accedeixin mitjançant el metro de Valldaura, seran traslladats fins al centre amb una furgoneta de 10 places (3 viatges fins a la parada per sentit, 6 viatges/hora).

9. 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 només en cas dels usos residencials.

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)	Nre. habitatges	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turismes	Total aparcaments motocicleta
residencial			1	2	1	1
equip. docents		2.145,30		21		
altres equipaments	11.400,00					
zona verda						
TOTAL	1.311.050,00	2.145,30		23	1	1

Les places d'aparcament de bicicleta relatives als habitatges (2 places segons el nombre d'habitatges) s'haurien de situar en llocs segurs però de fàcil accés, per tal d'incentivar l'ús de la bicicleta.

L'estudi proposa reservar 2 places d'aparcament per a bicicletes per a l'habitatge i altres 5 places per als visitants.

Respecte de l'aparcament de turismes i motocicletes, l'estudi aporta informació sobre les previsions del Pla especial: la zona d'aparcament del mirador de Cerdanyola continuarà nova oferta d'aparcament per a autobusos i minibusos, mentre que la zona d'aparcament del restaurant ampliarà l'oferta d'aparcament en 20 places per a turismes, per tal de donar resposta a la nova demanda d'aparcament (en l'actualitat la demanda d'aparcament del restaurant ocupa poc més del 80% de l'oferta, de 80 places). L'estudi contempla aquest aparcament com a punt d'intercanvi modal, a partir del qual els visitants es desplacin a peu, en bicicleta o cavall. Per últim, es contempla una nova reserva d'aparcament a la banda nord de la BV-1415, a uns 60 m a l'est de l'aparcament del mirador. Es troba a faltar més concreció sobre aquesta darrera oferta de places (capacitat, tipologia de vehicles, connexió amb el sector...).

Així, la proposta de reserva d'aparcament que presenta l'estudi de mobilitat és la següent:

Usos	Àrea (m ²)	Sostre edificable (m ²)	Nre. habitatges	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turismes	Total aparcaments motocicleta
residencial			1	2	1	1
equip. docents		2.145,30		5	20	
altres equipaments	11.400,00					
zona verda						
TOTAL	1.311.050,00	2.145,30		7	21	1

Caldrà garantir que les motocicletes tenen un nombre de places d'aparcament en calçada, per evitar en tot cas que ocupin els espais destinats als modes no motoritzats.

Recomanació 1

Caldrà que el promotor es comprometí a augmentar l'oferta de places d'aparcament per a bicicletes i autobusos en cas que la demanda així ho requereixi.

10. Mesures correctores

Xarxa transport públic

L'estudi proposa crear una nova parada d'autobús per a la línia A7 (2 expedicions per sentit) a l'alçada del restaurant de Can Valldaura, on hi haurà l'accés principal a la masia i al jaciment arqueològic. L'equipament proposat per l'estudi és un pal de parada, amb la corresponent informació sobre tarifes, horaris i recorreguts.

Donat que el servei és reduït en dia feiner i d'altra banda no opera en cap de setmana (quan es preveu una major afluència), l'estudi proposa crear un servei llançadora entre l'estació de metro de Valldaura i l'accés a la finca, amb un mínim de 6 expedicions diàries per sentit, o bé un servei de transport a la demanda ofertat per l'IAAC. En aquest segon cas, l'estudi prescriu la necessitat de crear un web informatiu per tal de fer conèixer als visitants la possibilitat d'accedir a la finca mitjançant aquest servei. L'estudi afirma que en aquest segon cas l'oferta de transport s'adaptaria millor a la demanda.

Xarxa bàsica per a vehicles

L'estudi no fa cap proposta sobre la xarxa viària, tot i que el Pla preveu recuperar part de la xarxa de camins inclosos en la finca de Can Valldaura.

Xarxa de vianants

L'estudi no fa propostes en relació a la mobilitat a peu, ja que afirma que l'únic punt de conflicte és el creuament de la carretera BV-1415 a l'alçada del mirador de Cerdanyola, i ja hi ha senyalitzat un pas de vianants, tant de forma horitzontal com vertical.

La resta de desplaçaments a peu tindran lloc pels camins de la finca, on el trànsit rodat no estarà permès (tan sols alguns vehicles destinats a ús intern, com ara el transport de fusta fins a la planta de biomassa).

Xarxa de bicicletes

Quant a la bicicleta, l'estudi exposa que avui dia hi ha una demanda destacada en la zona, com a pràctica esportiva, i que es preveu instal·lar algunes places d'aparcament així com també zones per guardar cavalls, per incentivar l'accés a la finca mitjançant sistemes de lloguer de bicicletes o de cavalls.

11. Finançament de les càrregues derivades de la mobilitat generada

L'estudi incorpora una proposta de finançament per tal de finançar el nou servei llançadora (10 km x 6 exp/dia x 365 dies), 21.900 veh-km/any. Aplica el cost proposat per l'annex 4 del Decret, per a serveis interurbans i actualitzat amb l'IPC fins a febrer de 2011 (2,39 €/km), i conclou que el cost anual serà de 36.636,55 €.

En qualsevol cas, una nova oferta de servei en àmbit metropolità (ja sigui servei regular o bé discrecional amb reiteració de recorregut), haurà de ser informat i validat per l'administració titular del servei.

Recomanació 2

Cal demanar informe a l'administració titular del servei que quedi afectat previ a l'obertura de l'activitat.

Recomanació 3

L'estudi no aporta informació sobre el finançament del nou pal de parada, que també haurà de contemplar el promotor del sector.

12. Indicadors de gènere

L'estudi indica que segons l'EMQ 2006 les dones utilitzen el transport públic més que els homes, especialment en dia feiner. En caps de setmana el repartiment modal s'equipara. Segons reflecteix *l'Estudi de freqüentació i mobilitat dels usuaris del Parc de Collserola*, 2/3 parts dels principals visitants del parc en caps de setmana són homes entre 25 i 44 anys.

13. 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 Barcelona) han d'incorporar les dades necessàries per avaluar la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica.

L'estudi calcula els consums i emissions per a l'any 2016, i conclou que nova mobilitat generada comportarà un consum diari de 9,4kg de combustible, i unes emissions de 28,2 kg de CO₂, 61 g de NO_x i 6,3 g de PM₁₀.

14. Conclusions

Es considera que l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del *Pla especial de protecció i millora de la finca de 'Can Valldaura'*, 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, per la qual cosa s'emet **informe favorable**.

Tanmateix se sol·licita a l'Ajuntament de Cerdanyola del Vallès i a l'IAAC que atengui les recomanacions que es fan des d'aquest informe. 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, 20 de desembre de 2012

Lluís Alegre i Valls
Cap del Servei de Mobilitat