

**Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada pel Pla de Millora Urbana del sector UA-6 Sotavia**

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

Promotors: Ajuntament de Sant Quirze del Vallès

Redactor de l'EAMG: Francesc Fortuny,  
arquitecte municipal

---

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 de Millora Urbana del sector UA-6 Sotavia*, a Sant Quirze del Vallès.

## **1. Antecedents**

El *Pla de Millora Urbana del sector UA-6 Sotavia* és una iniciativa de l'Ajuntament de Sant Quirze del Vallès per tal d'adequar les condicions d'accés i d'edificació d'unes antigues segones residències dels anys cinquanta (previstes sense infraestructures ni dotacions) que en l'actualitat s'han reconvertit a primeres residències o bé es troben en mal estat.

L'àmbit de planejament és discontinu, i s'estructura en dues peces molt properes entre sí, separades per un torrent (afluent del torrent de Can Jeroni) i units pel carrer de l'Oreneta. Els sectors limiten a l'est amb el torrent de Can Jeroni i amb antics camps de conreu, a l'oest amb la via d'FGC, al nord amb una zona de bosc que limita amb el polígon de Can Canals i al sud amb una zona no urbanitzable i la zona destinada a espais lliures, amb façana al carrer de l'Oreneta. La superfície total de l'àmbit és de 51.774 m<sup>2</sup>.

Aquest sector és una de les possibles connexions entre el nucli de Sant Quirze i el sector residencial de Castelltort i el nucli de Bellaterra, tot i que la manca d'infraestructura viària adequada no permet una bona comunicació.

Es tracta d'un sector residencial molt consolidat, amb la majoria de parcel·les edificades, si bé la vialitat no està urbanitzada i les infraestructures (telefonía, enllumenat i electricitat) presenten un estat precari. Els pendents sentit oest-est es troben entre 8-16% i en sentit sud-nord són del 3%.

Les reserves d'espais lliures es concreten en una nova plaça, un nou espai de vianants proper a la riera, així com també un espai de parc en el torrent que limita amb el sector de Can Canals.

Sant Quirze del Vallès té una població de 19.051 habitants (2011).

## 2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del *Pla de Millora Urbana del sector UA-6 Sotavia*, a Sant Quirze 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 sostre residencial total de 13.480 m<sup>2</sup> (37 cases unifamiliars segons la memòria d'ordenació del Pla de Millora Urbana)
- Els espais lliures (places i passeig) ocupen 7.375 m<sup>2</sup>
- Es destina a vialitat 9.608 m<sup>2</sup>

## 3. Estimació de la demanda de mobilitat generada pel nou sector

D'acord amb els criteris d'avaluació de la mobilitat del Decret, l'estudi de mobilitat del sector estima un total de **1.928 desplaçaments en dia feiner, 964 per sentit**.

La taula següent mostra la mobilitat generada segons les ràtios que indica el Decret i l'Estudi de mobilitat, per a un dia feiner:

Usos	Àrea (m <sup>2</sup> )	Sostre edificable (m <sup>2</sup> )	Nre. Habitatges	Viatges generats habitatge	Viatges generats (m <sup>2</sup> ) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
residencial	30.968,00	13.480,00	37	259	1.348	1.348
zona verda	11.605,00				580	580
vialitat	9.608,00					
<b>TOTAL</b>	51.774,00	13.480,00	37	259	1.928	1.928

L'estudi utilitza les mateixes ràtios que proposa el Decret.

Els usos residencials planificats poden generar una xifra aproximada de **1.350 viatges/dia**, prenent la ràtio relativa al sostre edificable. Si es pren la ràtio de mobilitat segons el nombre d'habitatges, el nombre de viatges generats disminueix considerablement, fins a **260 viatges/dia**.

Respecte del volum estimat de viatges que poden generar les zones verdes, l'estudi aplica la ràtio de 5 viatges per cada 100 m<sup>2</sup> de sòl. En total les zones verdes representen un total de **580 viatges/dia**. Des de la redacció del present informe es considera que les zones verdes qualificades com a 'Parc Territorial' no generen la mateixa mobilitat que les zones verdes qualificades com a 'Places i Passeigs'.

De la informació complementària rebuda de l'autor de l'EAMG es dedueix que la major part del sector ja es troba edificat. En el marc de l'estudi de mobilitat caldria valorar el diferencial real de nova mobilitat generada que resultarà molt inferior al proposat a l'estudi.

Quant a la distribució modal, l'estudi afirma que pren com a referència les dades de l'EMQ i de l'EMO (tot i que no s'aporten dades), i assigna una distribució modal en funció de cada ús previst. En conjunt, el repartiment modal global de l'àmbit es determina tot seguit:

Repartiment modal proposat	A PEU / BICI	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT
% quota modal			57,9%
Viatges / dia feiner			1.117

Tal i com s'observa a la taula anterior, l'estudi no concreta la quota modal del transport públic ni dels modes no motoritzats.

#### 4. Mobilitat en vehicle privat

A partir de la descripció de la memòria d'ordenació es desprèn que el sector no disposa d'una bona connectivitat viària en l'actualitat, ja que la xarxa viària d'accés i del propi sector no es troba urbanitzada. De fet, la urbanització dels vials és un dels objectius del planejament.

En relació al carrer Oreneta, que dóna accés a la xarxa territorial i al casc antic de Sant Quirze i Castelltort, el planejament detalla amb exactitud la definició d'aquest vial, proposant millorar la comunicació amb la Universitat Autònoma de Barcelona, amb un nou accés mitjançant el carrer principal del polígon de Can Canals.

L'estudi també proposa millorar la connectivitat de la vialitat secundària, gràcies a la connexió del carrer de la Merla amb el carrer Garrafó, atenent a les dificultats específiques de la topografia existent.

No s'aporten dades de demanda del trànsit.

#### 5. Xarxa de transport públic

L'estudi concreta que es disposa de la següent oferta de transport públic:

- FGC Sant Quirze, a 2 km del sector, amb un espai de P&R al que s'hi pot accedir des del sector en vehicle privat (bici, moto, cotxe). Quan s'urbanitzi l'accés fins a Bellaterra, el sector també estarà a prop d'FGC Bellaterra i UAB.
- Servei d'autobús interurbà:
  - o Línia 12, Sabadell – Sant Quirze, amb 37 parades dins de Sant Quirze i amb una funcionalitat urbana. La línia té servei cada 30 minuts els dies

feiners i no té servei els dies festius. La línia, però, no cobreix el sector objecte d'estudi.

El polígon de Can Canals, que dona accés al sector en estudi, no compta amb cap oferta de transport públic. L'estudi esmenta una possible proposta de perllongar el recorregut de la línia Sabadell – Sant Quirze pel carrer Menorca fins donar servei a l'àmbit de Sotavia i al nucli de Castelltort.

## 6. Mobilitat a peu

Donat que la vialitat del sector en l'actualitat no es troba urbanitzada, els modes no motoritzats comparteixen l'espai viari amb els modes motoritzats.

Es troba a faltar una concreció de les característiques de la xarxa disponible per a vianants (amplades, passos de vianants, guals, arbrat, il·luminació...), si més no en la connexió amb el nucli urbà de Sant Quirze.

L'estudi concreta les actuacions previstes en el planejament.

### Recomanació 1

Se suggereix que l'estudi incorpori la xarxa de connexió actual per als vianants.

## 7. Mobilitat en bicicleta

Quant a la bicicleta, l'estudi no descriu la situació actual al sector ni al municipi. Es troba a faltar la localització geogràfica de la xarxa de carrils bici existent en relació al sector objecte d'estudi.

### Recomanació 2

Se suggereix que l'estudi incorpori la xarxa de connexió actual per a les bicicletes

## 8. Incidència de la mobilitat generada

L'estudi, amb el repartiment modal que considera en vehicle privat, conclou que es generaran 1.117 viatges/dia en vehicle privat.

Segons les diferents ocupacions mitjanes dels cotxes considerades, variables en funció dels usos (1,5 persones/vehicle per als usos residencials i 1,6 per a les zones verdes), el total de vehicles que arribaran i marxaran dels sector serà d'uns **737 vehicles/dia** (629 generats pels usos residencials i 108 generats per les zones verdes).

L'estudi estima una distribució territorial i horària del nou trànsit generat, segons els diferents usos previstos, i conclou que en l'hora punta del matí (8-10h) es generaran 567 vehicles/hora i s'atrauran 65 vehicles/hora.

Per a l'hora punta de la tarda (17-19h) es preveu una atracció de 58 vehicles i una expulsió de 37.

Després d'analitzar la nova situació de trànsit sumada a l'actual, l'estudi conclou que el trànsit generat pel nou sector és assumible per la xarxa viària, ja que les intensitats horàries són inferiors a 800 vehicles / hora i carril. Des de la redacció del present informe, però, es vol deixar constància que no és correcte considerar que el flux de trànsit durant l'hora punta es distribueix de forma homogènia en un 50% per a cada sentit. Durant l'hora punta de matí, probablement, es pot esperar que la majoria dels vehicles surti del sector, i no hi torni a accedir fins a la tarda.

Quant a la demanda de transport públic, l'estudi no aproxima la nova mobilitat generada pel sector. Així, no es pot valorar la relació oferta – demanda al llarg d'un dia feiner, tampoc per a les hores punta.

## 9. Estimació de la demanda d'aparcament

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

Usos	Àrea (m <sup>2</sup> )	Sostre edificable (m <sup>2</sup> )	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turisme	Total aparcaments motocicleta
residencial	30.968,00	13.480,00	270	135	67
zona verda	11.605,00		116		
vialitat	9.608,00				
<b>TOTAL</b>	<b>51.774,00</b>	<b>13.480,00</b>	<b>386</b>	<b>135</b>	<b>67</b>

Respecte de les places d'**aparcament per a bicicletes**, aplicant les ràtios del Decret l'estudi conclou que són necessàries **386 places**. Anàlogament, caldrà reservar **135 places per a turisme**, una per cada 100m<sup>2</sup> de sostre residencial, i **67 places per a motocicletes**, 0,5 per cada 100m<sup>2</sup> de sostre residencial.

L'estudi, tanmateix, considera que la reserva de places per a bicicletes i motocicletes resulta excessiva, donada la tipologia d'habitatges unifamiliars aïllats. De fet, el Decret considera que les reserves de bicicleta són necessàries per als habitatges plurifamiliars de nova planta. En el cas dels habitatges unifamiliars es dona per sobreentès que es disposa de suficient espai per atendre les necessitats d'aparcament de bicicletes (i també motocicletes). No es concreta, però, cap proposta diferent des de l'estudi de mobilitat.

En relació a l'aparcament de turismes, la normativa preveu que els habitatges que comptin amb més de 150m<sup>2</sup> de sostre disposin de dues places d'aparcament de turisme. A la via pública, es preveu que només disposin d'un cordó aquelles calçades amb amplades superiors a 7,20m. També es preveu disposar de petites bosses d'aparcament localitzades en indrets estratègics.

### **Recomanació 3**

Se suggereix que l'estudi proposi algunes places d'aparcament per a moto en la via pública.

## **10. Mesures correctores**

### **Xarxa de transport públic**

L'estudi no fa cap proposta sobre la xarxa de transport públic. No obstant això, el document fa constar que en un temps futur, amb el sector consolidat, serà convenient crear una nova parada de l'actual línia 12 al final del polígon de Can Canals, a l'accés al sector.

### **Recomanació 4**

Des de la redacció del present informe es creu oportú considerar aquesta actuació des de l'inici, en la fase actual de planejament, i que es faci comptant amb l'administració titular del servei. Des d'un inici, pot ser convenient connectar el sector amb el centre urbà mitjançant tots els modes (també el transport públic). Els costos del perllongament del servei (segons l'annex 4 del Decret), així com també de l'equipament de la parada, s'haurien de carregar als sectors beneficiats.

### **Xarxa bàsica per a vehicles**

L'estudi proposa mantenir el carrer de l'Oreneta com a eix viari estructurador, ja que constitueix la via principal d'accés a la zona. La vialitat secundària es troba formada per un conjunt de carrers que parteixen tots ells del carrer de l'Oreneta.

Inicialment es preveu una secció en plataforma única i prioritat invertida a tots els vials, tot i que l'estudi concreta que el projecte d'urbanització podrà ajustar les seccions i les amplades de vorera i calçada.

L'estudi concreta actuacions considerades com a necessàries, però que es troben fora del sector:

- connexió de la carretera C-1413 fins la C-58
- nova rotonda al final dels carrers Menorca i Eivissa, que connectarà amb la rotonda d'accés a Bellaterra, a Sabadell i a les xarxes viàries territorials.

### **Xarxa de vianants**

L'estudi preveu garantir unes voreres mínimes d'1,5m per al pas de vianants, delimitades mitjançant elements de mobiliari urbà.

### **Recomanació 5**

Des de la redacció del present informe es fa observar que aquesta amplada resulta limitada, i per això haurà de tractar-se de l'amplada útil, lliure d'obstacles.

L'estudi afirma que la nova urbanització dels vials donarà compliment a la normativa existent en matèria d'accessibilitat. El document proposa que s'apliquin criteris de pacificació del trànsit i de prioritat invertida (plataforma única) en els vials del sector.

El planejament preveu la creació d'un nou camí per a modes no motoritzats paral·lel al torrent de Can Jeroni, com a part de la Via Verda del Vallès.

L'estudi també concreta que caldria preveure una connexió a peu i bicicleta entre el carrer de l'Oreneta, el carrer Menorca i el Passeig de la Bòbila, i que connectés fins a l'estació d'FGC. Aquesta connexió enllaçaria amb la Via Verda.

### **Xarxa de carrils bicicleta**

L'estudi no fa cap proposta concreta sobre la xarxa per a bicicletes. No obstant això, es considera que les actuacions de pacificació de la vialitat i de nous camins per a modes no motoritzats poden promoure l'ús de la bici.

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

L'estudi no preveu fórmules de finançament per intervencions complementàries.

## **12. Indicadors de gènere**

L'estudi indica que els itineraris per a vianants i les futures parades de transport públic tindran una il·luminació més potent (per reforçar la seguretat personal), que es disposarà de bancs cada 50-80m i que el servei d'autobús hauria de ser adaptat per a PMR.

No s'aporten dades que mostrin els diferents patrons de mobilitat entre homes i dones.

## **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 Sant Quirze del Vallès) han d'incorporar les dades necessàries per avaluar la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica.

### **Recomanació 6**

Fora bo que l'estudi incorporés els impactes ambientals de la proposta.

## 14. Conclusions

Es considera que l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del *Pla de Millora Urbana del sector UA-6 Sotavia*, a Sant Quirze 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** pel que fa a l'aprovació de l'instrument de planejament que es tramita.

Tanmateix es fan una sèrie de recomanacions que se sol·licita a l'Ajuntament de Sant Quirze del Vallès les tingui en compte en la redacció dels documents derivats d'aquesta figura de planejament.

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, 28 de juny de 2013

Lluís Alegre i Valls  
Cap del Servei de Mobilitat