

Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada per la Modificació puntual del PERI de la UAB per al reajustament de la parcel·la especial ICTA – ICP i la zona docent aïllada en els àmbits A,B,C i D

Municipi Cerdanyola del Vallès

Comarca: el Vallès Occidental

Sol·licitant: Universitat Autònoma de Barcelona

Redactor de l'EAMG: IGREMAP

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 PERI de la UAB per al reajustament de la parcel·la especial ICTA – ICP i la zona docent aïllada en els àmbits A,B,C i D*, a Cerdanyola del Vallès.

1. Antecedents

La *Modificació puntual del PERI de la UAB per al reajustament de la parcel·la especial ICTA – ICP i la zona docent aïllada en els àmbits A,B,C i D*, es redacta amb l'objectiu d'ajustar els paràmetres urbanístics d'unes zones determinades del campus, delimitades per mitjà dels àmbits A,B,C i D, on per diversos motius i al llarg dels seu desenvolupament, la distribució dels espais, i la implantació de les edificacions i dels usos, s'ha anat configurant sense cenyir-se completament a les determinacions del planejament vigent.

L'àmbit d'estudi se situa en el Campus de la Universitat Autònoma de Barcelona, situat al nord-est del municipi de Cerdanyola del Vallès, al Vallès Occidental. Limita al sud i a l'est amb l'autopista AP-7 i la línia de RENFE que el separen del nucli urbà de Cerdanyola del Vallès i el Parc de l'Alba, el marge nord-est es troba limitat per l'autopista C-58 i el límit de Badia del Vallès. El nord-est i oest del campus limiten amb el nucli urbà de Bellaterra i la línia de Ferrocarril de la Generalitat de Catalunya.

La proposta de modificació puntual del PERI de la UAB té una superfície total de 308.596,57 m², distribuïda en quatre peces de sòl (una d'elles discontinua) localitzades en diferents zones del Campus.

2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada de la *Modificació puntual del PERI de la UAB per al reajustament de la parcel·la especial ICTA – ICP i la zona docent aïllada en els àmbits A,B,C i D*, 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.

Concretament els àmbits presenten les següents característiques:

- **Àmbit A:** Comprès entre la facultat d'enginyeria, edificis contigus i part del SAF. Presenta una clara desalineació entre la posició real dels edificis i les àrees de zonificació del planejament vigent. L'estat actual posa en evidència el desajust entre el sostre real executat i el sostre potencial determinat en el planejament. Es proposa una ordenació de la zona II Docent Universitària aïllada en forma de dues parcel·les singulars (K i J) amb nous estàndards d'ocupació i edificabilitat diferenciats per tal de corregir els desajustos. Aquest reajustament implica una minva de superfície de sòl destinat a equipament esportiu.
- **Àmbit B:** Correspon a la parcel·la de l'ICTA/ICP, actualment en construcció. En aquest àmbit, els projectes i edificacions que finalment hauran d'ocupar aquests terrenys presenten certes divergències pel que fa als paràmetres d'edificació (sostre màxim) en relació al planejament. Amb la modificació s'ajusten els paràmetres.
- **Àmbit C:** Aquest àmbit acull la superfície de sòl d'equipament esportiu amb l'objectiu de compensar la superfície reduïda a l'àmbit A.
- **Àmbit D:** Aquest àmbit és resultat de la modificació de 2007 i acull el sostre excedit amb edificabilitat zero.

Segons les conclusions exposades a l'EAMG, la Modificació Puntual del PERI de la UAB, no genera cap variació en la superfície de sostre total del PERI.

3. Abast de la Modificació Puntual

D'acord amb les dades recollides a l'EAMG, la superfície total de l'àmbit de la proposta de modificació és de 308.596,87 m².

El quadre següent sintetitza el resum del planejament vigent i el proposat:

Àmbit	Zones	Planejament vigent			Planejament proposat		
		Superfície	Edifici	Sostre màx.	Superfície	Edifici	Sostre màx.
A	Zona II Docent Univ. Aïllada	34.127,60	0,3	10.238,28	-	-	-
	Zona II Parcel·la Singular I	3.145,24	1,00	3.145,24	-	-	-
	Zona II Parcel·la Singular J	-	-	-	35.534,79	1,00	35.534,79
	Zona II Parcel·la Singular K	-	-	-	20.922,10	1,18	24.688,08
	Total Zona II	37.272,84	-	13.383,52	56.456,89	-	60.222,87
	Zona IV Esportiva	48.610,86	0,10	4.861,09	27.150,20	0,10	2.715,02
	Vialitat	8.219,00	-	-	10.495,61	-	-
B	Zona II Parcel·la Singular Z	4.905,50	1,02	5.000,00	4.905,50	1,33	-
C1	Zona II Docent Univ. Aïllada	138.367,76	0,30	41.510,33	-	-	-
	Zona II Docent Univ. Aïllada*	-	-	-	116.907,10	-	-
	Zona IV Esportiva	-	-	-	21.460,66	0,10	2.146,07
C2	Zona II Docent Univ. Aïllada	22.763,14	0,30	6.828,94	-	-	-
	Zona II Docent Univ. Aïllada*	-	-	-	22.763,14	0,30	6.828,94
D	Zona II Docent Univ. Aïllada	48.457,77	0,30	14.537,33	-	-	-
	Zona II Docent Univ. Aïllada*	-	-	-	48.457,77	0,30	14.537,33
TOTAL		308.596,87		86.121,21	308.596,87		86.450,23

- L'estudi proposa un nou sostre a assignar a la parcel·la singular Z, situada a l'àmbit B, de 1.500 m² i en el quadre resum no apareix aquesta dada.
- L'estudi indica que l'àmbit D assumeix 48.457,77 m² de sostre amb edificabilitat zero i en el quadre resum apareix aquest valor com a superfície de sòl.

S'han trobat algunes incongruències entre els valors recollits a la taula presentada a l'EAMG i les taules recollides a la Memòria de la Modificació Puntual.

En conseqüència, segons el quadre presentat a l'EAMG, no queda clar que la modificació no comporti cap variació en el sostre total del PERI.

Per altre banda, es troba a faltar un plànol amb el planejament vigent i el proposat dins de l'EAMG.

4. Estimació de la demanda de mobilitat generada

D'acord amb els criteris d'avaluació de la mobilitat recollits al Decret 344/2006, la modificació puntual del PERI no generarà cap variació en el nombre de desplaçaments globals de la UAB, donat que no hi ha cap variació en la superfície de sostre total del PERI. No obstant, atès que es produeixen canvis de sostre intern i d'usos, sí que es produiran variacions en la mobilitat i per tant caldria comprovar el funcionament de les xarxes internes.

L'estudi aporta dades generals totals dels desplaçaments diaris al total del Campus de la UAB de Bellaterra.

Tot i això, l'EAMG no determina la mobilitat que generen els diferents usos actuals ni els previstos en el planejament. Es troba a faltar un plànol on es representin gràficament aquests desplaçaments.

5. Mobilitat en vehicle privat

L'accés viari a la Universitat Autònoma de Barcelona, i en particular en els àmbits on es preveu la modificació puntual del PERI, s'efectua des de l'autopista AP-7, tant venint des del nord (Girona) com venint des del sud (Tarragona), per mitjà del seu lateral B-30.

Un altre accés al Campus de la UAB és l'autopista C-58, que uneix Barcelona amb Sabadell i Terrassa, i per la BV-1414, que uneix l'esmentada autopista amb el campus.

L'estudi descriu els possibles itineraris d'accés.

La xarxa viària interna s'organitza sobre tres eixos principals; Eix Nord, Eix Central i Eix Sud, i vials perimetrals (Passeig de Setembre i carretera de Bellaterra a l'Autònoma).

Els quatre àmbits (A,B,C i D) de la modificació puntual del PERI es caracteritzen per tenir bons accessos des dels vials principals i des dels vials perimetrals.

6. Xarxa de transport públic

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

- Servei de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya: hi ha una estació al Campus de la UAB, a on arriben les línies S2 i S55.
- Servei de rodalies de RENFE: hi ha una estació al Campus de la UAB, a on arriben les línies R7 i R8.
- Servei d'autobusos interurbans, urbans i interns: hi ha 13 línies d'autobusos interurbans que connecten el campus amb bona part del territori català. Hi ha una línia urbana de Cerdanyola del Vallès que connecta diferents punts del nucli urbà amb el Campus. Existeixen també 5 línies internes que connecten el Campus i l'estació de rodalies i que resolen la necessitat de mobilitat interna en els dies lectius.

El futur intercanviador de TPC, situat a l'Eix Central, donarà servei de forma immediata a l'àmbit A i B, ja que limita amb aquest dos sectors i possibilitarà que, amb un desplaçament a peu inferior als 5 minuts, es pugui accedir a totes les edificacions dels dos àmbits.

Es troba a faltar documentació gràfica de les línies interurbanes.

7. Mobilitat a peu

L'estudi assenyala que el Campus de la UAB disposa d'una xarxa densa de vials interns per a realitzar desplaçaments a peu, i a més disposa d'espais oberts per a vianants.

La xarxa de senders de la UAB discorre pel límit de l'àmbit A i uneix els àmbits C1, C2 i D. L'àmbit B té un vial de connexió per la seva part nord acondicionat per a vianants.

Cal destacar també que a la part central de la UAB, existeix un tram de vials que comuniquen els diferents espais interiors de manera que s'hi pot accedir mitjançant el desplaçament a peu amb facilitat.

Es troba a faltar documentació gràfica amb la proposta dels itineraris principals per a vianants que connectin amb les xarxes existents.

8. Mobilitat en bicicleta

Existeixen diversos itineraris d'accés al Campus de la UAB des dels municipis més propers des dels quals la connexió en bicicleta és assolible, tot i que molts d'aquests itineraris estan en procés d'acondicionament.

Dins l'àmbit d'estudi, no existeix una xarxa interna específica per a bicicleta, únicament hi ha dos carrils en tot el Campus. Malgrat tot, l'estructura viària sí que permet que els ciclistes puguin compartir la vialitat amb el transport motoritzat i vianants.

L'EAMG destaca l'existència de més de 20 punts d'aparcament de bicicletes, amb una oferta superior a 300 places. A més la UAB compta amb un servei de Biceberg (aparcament de bicicletes subterrani i automàtic) al costat de la Plaça Cívica.

Per altra banda, a l'interior de l'àmbit A hi ha 2 punts d'aparcament de bicicletes i 4 més que es situen a pocs metres del límit del sector A. A l'interior del límit B no hi ha cap punt d'aparcament de bicicletes, però en el seu límit n'hi ha 3. A l'àmbit C1 n'hi ha un de proper i als àmbits C2 i D no n'hi cap però en tenen un proper.

Es troba a faltar documentació gràfica amb la proposta dels itineraris per a bicicletes, que connectin amb les xarxes existents.

9. Incidència de la mobilitat generada

L'estudi no concreta valoracions quantitatives sobre la nova mobilitat en els diferents modes.

Tot i que la modificació puntual no generi nous desplaçaments, sí que tindrà una incidència en el conjunt de la mobilitat que podria fer que les xarxes internes quedessin saturades. Caldria fer una comprovació del correcte funcionament d'aquestes.

10. Estimació de la demanda d'aparcament

L'estudi no preveu incrementar el nombre de places d'aparcament per vehicles establertes al Pla de Mobilitat de la UAB, **6.690 places** (àrees reservades, lliures regulades o bé lliures no regulades), donat que la modificació puntual no suposa un increment en el nombre de desplaçaments i els quatre àmbits es troben propers a alguna d'aquestes zones.

Es troba a faltar un anàlisi del nombre de places necessàries per al vehicle privat en els àmbits de la modificació puntual.

No es fa cap referència a la mobilitat en moto ni al seu estacionament.

Pel que fa a l'aparcament de bicicletes l'estudi fa referència a la oferta de places existents dins del Campus de la Universitat però no determina les places necessàries en els àmbits de la Modificació Puntual.

11. Indicadors de gènere

L'estudi no aporta indicadors de gènere.

12. Mesures correctores

Xarxa transport públic

L'estudi proposa ubicar 2 noves parades d'autobús una vegada es consolidin els àmbits C i D situades a:

- Límit sud de l'àmbit C1, en el Passeig Setembre, entre les parades de la Facultat de Ciències de l'Educació (Eix nord) i la parada de FGC – Eix Central.
- En el vial ubicat al nord de C2 i D, que surt de l'àmbit de la Universitat en direcció Bellaterra.

Es troba a faltar una justificació de la necessitat d'implantació de noves parades així com una proposta dels diferents costos derivats d'aquesta actuació.

Es troba a faltar també un plànol amb la proposta d'ubicació exacta de les noves parades.

Xarxa de bicicletes

L'estudi proposa ubicar una zona d'aparcament per a bicicletes una vegada es consolidin els àmbits C i D a les mateixes zones on es proposa ubicar les noves parades d'autobús.

Es troba a faltar una justificació de la necessitat d'implantar noves zones d'aparcament de bicicletes.

Es troba a faltar també un plànol amb la proposta d'ubicació exacte de les noves parades.

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.

Tot i que la mobilitat total resulti la mateixa que hi ha ara, es convenient incorporar bones pràctiques que redueixin l'impacte actual de les emissions de contaminants a l'UAB.

14. Conclusions

L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada de la *Modificació puntual del PERI de la UAB per al reajustament de la parcel·la especial ICTA – ICP i la zona docent aïllada en els àmbits A,B,C i D*, a Cerdanyola del Vallès, conté bona part dels elements necessaris per a aconseguir una mobilitat sostenible, d'acord amb els principis de la Llei de la Mobilitat 9/2003 i del propi Decret 344/2006, per la qual cosa s'emet **informe favorable** pel que fa a l'aprovació de l'instrument de planejament que es tramita. No obstant això **s'estableixen unes condicions relatives al seu desenvolupament**, que s'hauran de tenir en compte de cara a la redacció dels corresponents instruments de planejament derivat, en els projectes constructius o en les mesures de gestió que correspongui:

- S'han trobat algunes incongruències entre els valors recollits a la taula presentada a l'EAMG i les taules recollides a la Memòria de la Modificació Puntual. Caldria corregir la taula per verificar que la modificació no comporta cap variació en el sostre total del PERI i aportar els plànols de planejament vigent i de proposta de modificació.
- Atès que es produeixen canvis de sostre intern i d'usos, hi ha espais on canvia la tipologia de la mobilitat, i caldria comprovar el bon funcionament de les xarxes internes amb la nova consolidació així com el seu repartiment modal.
- Es troba a faltar documentació gràfica de les línies d'autobús interurbanes que arriben a l'àmbit.
- Es troba a faltar la **descripció de les xarxes de mobilitat** proposades, les quals es troben definides al Pla de Mobilitat de la UAB.
- Cal aportar **indicadors de gènere**.

- Cal ajustar el **nombre de places d'aparcament** de tots els modes, d'acord amb els valors que preveu el Decret. Atesa les particularitats del campus de l'UAB cal detallar els aparcaments de bicicletes, la seva localització i la seva adequació al que preveu el Pla de mobilitat de l'UAB.
- S'ha de comprovar que els itineraris des dels punts generadors de desplaçaments fins a les parades d'autobús proposades siguin accessibles.

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.

Se sol·licita a la Universitat Autònoma de Barcelona que, una vegada compti amb la informació relativa a les modificacions que es proposen en aquest apartat de conclusions, envii una còpia a l'Autoritat del Transport Metropolità.

Barcelona, 25 de novembre de 2013

Vist-i-plau

Lluís Alegre i Valls
Cap del Servei de Mobilitat

Marc A. García i López
Director tècnic