

**Informe relatiu a l'Estudi d'avaluació de la mobilitat generada per la redacció de la Modificació Puntual del Pla General Metropolità a l'àmbit de la Torre Negra de Sant Cugat del Vallès**

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

Promotor: Ajuntament de Sant Cugat del  
Vallès

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 per *la redacció del la Modificació Puntual del Pla General Metropolità a l'àmbit de la Torre Negra de Sant Cugat del Vallès*

## **1. Antecedents**

L'àmbit de la Torre Negra està situat al sud-est del nucli urbà de Sant Cugat del Vallès, entre aquest i el Parc de Collserola, en un espai de transició entre la ciutat i la Serra de Collserola.

El Pla General Metropolità de Sant Cugat del Vallès que es aprovar definitivament el 1988, va classificar gran part del sector com a sòl urbanitzable no delimitat, des del 1991 l'Ajuntament, ha tingut la voluntat de modificar els paràmetres establerts per aquest, i ha redactat diverses modificacions puntuals que han estat declarades nul·les pel Tribunal de Justícia de Catalunya per no considerar adequades les característiques de qualificació previstes i per a no definir amb precisió el traçat de la Ronda Sud que ha de passar per aquest, tot i així en les sentències es reitera en que els terrenys sí presenten unes característiques que fonamenten la seva classificació com a sòl no urbanitzable ordinari.

En aquest context, l'Ajuntament de Sant Cugat del Vallès va impulsar l'inici d'una nova modificació puntual del PGM que tingues per objectiu, d'acord amb el model de desenvolupament urbanístic sostenible, preservar aquest àmbit del desenvolupament urbà, mantenir el seu caràcter rural, i configurant-lo com un espai de delimitació i finalització de la ciutat i de transició al Parc de Collserola.

En l'actualitat l'Ajuntament presenta la Modificació Puntual del Pla General Metropolità a l'àmbit de la Torre Negra de Sant Cugat del Vallès que té per objecte preservar el sector del procés de transformació urbanística, mitjançant la seva classificació com a sòl no urbanitzable ordinari, als sòls actualment classificats com a sòl urbanitzable no delimitat i situats al sud-est del municipi, entre la ciutat ja consolidada i l'espai de Collserola.

Pel que fa a les ocupacions ja existents dins del sector, la MPPGM preveu que hi hagi ampliació de la superfície ocupada i dels sostres dels equipaments del Club natació Sant Cugat, l'Hípica Severio i Can Calders i Torre Negra i en els altres casos es tracta d'un reconeixement de la preexistència.



## 2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'Estudi d'Avaluació de la Mobilitat Generada (EAMG) de la MPPGM, als continguts de la Llei de la mobilitat, i s'aplicaran com a criteris els establerts en el Decret 344/2006 de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada.

La Modificació Puntual del Pla General Metropolità a l'àmbit té per objecte preservar aquest àmbit del desenvolupament urbà, tot mantenint el seu caràcter rural actual i configurant-lo com un espai de delimitació i finalització de la ciutat i de transició al Parc de Collserola, pel que s'emmarca en els criteris del desenvolupament urbanístic sostenible, que pretén garantir la utilització racional del territori i la qualitat de vida, i els criteris específics de l'àmbit:

- Reforçar el model de ciutat compacta de Sant Cugat del Vallès i establir el límit de creixement de la ciutat en aquesta part del terme municipal.
- Integrar els espais lliures territorials i el verd urbà en un sistema articulat de relacions.

- Definir un traçat de la Ronda Sud de Sant Cugat que garanteixi la seva integració ambiental i paisatgística en l'entorn.

En aquest sentit, l'objecte d'aquest EAMG és:

- **Avalua la conveniència de la implantació del tram de la Ronda Sud** corresponent a la connexió del carrer Llaceres i l'av. de les Corts Catalanes (Tram 1) i definir quina seria la secció adequada, en el marc de l'escenari de desenvolupament màxim urbanístic previst al planejament general vigent. Avalua la conveniència de la via des del punt de vista del trànsit viari que canalitzarà però també de la millora d'accessibilitat que pot oferir al sector de Torre Negra des del punt de vista dels vianants, els ciclistes i els usuaris de transport públic.
- Analitza la **nova mobilitat generada** específicament pel sector de Torre Negra, i quin impacte tindrà sobre les xarxes de transport del voltant, i si aquest impacte concret requereix actuacions específiques. En aquest sentit, es generaria un nova mobilitat donat que el planejament proposat preveu el desenvolupament de 10 habitatges potencials (ja previstos en el planejament vigent) i l'ampliació de 5.762 m<sup>2</sup> de sostre dedicats a equipaments:
  - ✓ Increment de 4.489 m<sup>2</sup> de sostre al Club de Natació.
  - ✓ Increment de 722 m<sup>2</sup> de sostre a l'hípica Severio i 381 m<sup>2</sup> a l'hípica Can Calders.
  - ✓ Increment de 170 m<sup>2</sup> de sostre a la Torre Negra.

### 3. Estimació de la demanda de mobilitat generada

L'Estudi de mobilitat generada per la Modificació del Pla General Metropolità estima que el desenvolupament de la present modificació generarà un total de **378 nous desplaçaments al dia**.

Pel que fa als habitatges potencials, l'Estudi aplica les ràtios d'habitatge que estableix el Decret 344/2006, tenint en compte el nombre d'habitatges i el nombre d'ocupants previst mig (3,01 persones per habitatge) junt amb el nombre de desplaçaments que generarà cada persona i pren el valor més gran dels dos obtinguts d'acord amb el que estableix el Decret.

Pel que fa als equipaments, l'Estudi considera que els equipaments en qüestió, unes hípiques i un club de natació, generen un 25% de la mobilitat que generarien altres equipaments com per exemple els educatius o sanitaris.

Per aquest motiu per el càlcul de l'increment de la mobilitat vinculada als equipaments l'EAMG utilitza una ràtio de 5 viatges/100 m<sup>2</sup> de sostre, mentre que el Decret estableix pels equipaments una ràtio de 20 viatges/100 m<sup>2</sup> de sostre.

Des de l'equip de redacció del present informe **es considera necessari justificar l'adopció de valors inferior d'acord amb el que prescriu l'article 18.4 de la Llei de Mobilitat, si els projectes no segueixen les determinacions de l'estudi, ho han de justificar**. En aquest sentit, s'indica que en cas de que l'increment de mobilitat sigui inferior al que indica el Decret com es aquest cas, **cal aportar dades de mobilitat reals d'estudis o enquestes que donin suport a les hipòtesis que es realitzin**.

La taula següent mostra la mobilitat generada en un dia tipus segons les ràtios que indica el Decret i l'Estudi de mobilitat (darrera columna):

| Usos                | Sostre edificable (m <sup>2</sup> ) | Nre. Habitatges o llits hotel | Persones per habitatge | Viatges generats (m <sup>2</sup> ) (Decret) | Total viatges generats (EAMG) |
|---------------------|-------------------------------------|-------------------------------|------------------------|---|-------------------------------|
| <b>Habitatge</b>    |                                     | 10,00                         | 3                      | 90  | <b>90</b>                     |
| equip. Hípica       | 1.103,00                            |                               |                        | 221   | <b>55</b>                     |
| equip. Club Natació | 4.489,00                            |                               |                        | 898   | <b>224</b>                    |
| equip. Torre negra  | 170,00                              |                               |                        | 34  | <b>9</b>                      |
| <b>TOTAL</b>        | <b>5.762,00</b>                     |                               |                        | <b>1.243</b>                                | <b>378</b>                    |

L'Estudi analitza l'enquesta de mobilitat de l'escola Avenç situada a l'àmbit (el 90% accedeixen en VP) i l'EMQ 2006 de Sant Cugat i defineix a partir d'aquests un escenari objectiu com a fita a assolir gràcies a les millores que preveu l'estudi en la xarxa de vianants i de transport públic:

| Repartiment modal proposat | A PEU | TRANSPORT PÚBLIC | VEHICLE PRIVAT | TOTAL  |
|----------------------------|-------|------------------|----------------|--------|
| % quota modal              | 15,0% | 6,0%             | 79,0%          | 100,0% |
| Viatges / dia feiner       | 57    | 23               | 299            | 378    |

Des de l'equip de redacció del present informe es considera vàlida aquesta proposta.

A més, d'aquest increment de mobilitat, l'estudi també avalua l'increment de mobilitat que es generarà a l'entorn de l'àmbit degut al desenvolupament d'altres planejaments, donat que aquesta nova mobilitat també afectarà al funcionament del nou tram de la ronda Sud, la qual cal avaluar de forma adequada donat que també és objecte d'aquest EAMG definir la secció adequada en aquest tram per absorbir la totalitat de la mobilitat que es generi, ja sigui dins del propi sector com de l'entorn d'aquest.

En aquest sentit, per tal d'avaluar la capacitat de les xarxes, l'Estudi preveu la mobilitat actual més l'increment de nous desplaçaments derivats de la MPPGM i de les previsions del planejament vigent a l'entorn:

- El Centre Direccional de Cerdanyola (Parc de l'Alba) generarà 301.000 nous viatges al dia.
- La construcció de 250 nous habitatges a l'avinguda del Pla del Vinyet generarà 2.558 nous viatges al dia.
- El desenvolupament de Can Fatjó, a cavall entre Sant Cugat i Cerdanyola que generarà 10.125 nous viatges al dia.

L'estudi avalua i analitza de forma detallada aquesta nova mobilitat de l'entorn quantificant el nombre de desplaçaments, els modes, la distribució horària i la territorial.

L'estudi aporta informació gràfica de la generació dels desplaçaments.

Des de l'equip de redacció del present informe, es considera vàlida la previsió de la nova mobilitat a l'entorn.

#### **4. Mobilitat en vehicle privat**

L'estudi aporta una descripció de les xarxes existents de l'àmbit i de l'entorn on descriu les característiques d'aquestes, i a més aporta informació gràfica i un reportatge fotogràfic de l'estat actual d'aquestes.

L'estudi també fa referència i aporta informació dels principals itineraris d'accés i sortida al mateix.

L'estudi aporta dades d'intensitats de circulació de les vies de l'àmbit i el seu entorn, les quals reflecteix en una aranya de transit, i analitza els nivells de servei actuals en hora punta de matí i tarda. Pel que fa a l'accés principal, per la carretera de la Rabassa indica que és on es detecta un major volum de trànsit en hora punta. L'Estudi destaca que la capacitat de la carretera de la Rabassada ve molt condicionada en punts concrets (semàfor d'entrada a Barcelona i gir a l'esquerra des de Sant Cugat per entrar a l'escola Avenç situada dins l'àmbit), en sentit Barcelona, que és el sentit crític a l' hora punta del matí i que per tant, els gairebé 800 vehicles/hora de l' hora punta de matí (600 en sentit Barcelona) generen ja episodis de congestió en aquest període i per tant el trànsit que admet és baix.

Pel que fa a les xarxes de l'entorn també destaca dos punts de trànsit conflictius, a l'av. Torreblanca i a l'av. Pla del Vinyet, deguts a l'accés a Esade-Creàpolis i l'escola Europa (situades al voltant de l'àmbit de la MPPGM), respectivament.

En aquest sentit, indica que són problemes que es produeixen a les hores punta (sobretot del matí) que coincideixen amb la punta general del trànsit. Tot i així, destaca que actualment, l'únic tram de l'entorn de l'àmbit d'estudi que mostra intensitats lleugerament properes a la capacitat és l'avinguda Pla del Vinyet a l'altura de l'escola Europa.

L'Estudi considera que si s'habilités un espai per aturar els vehicles que deixen o recullen alumnes a l'escola Europa, el trànsit a l'av. Pla del Vinyet podria millorar sensiblement.

Per a la realització d'aquest anàlisi, l'estudi aporta anteriorment dades de mobilitat i de generació de desplaçaments dels principals equipaments situats a l'àmbit (Escola Avenç) i dels grans centres generadors que es situen a l'entorn immediat d'aquest (ESADE, Escola Europa i Centre Borja).

Des de l'equip de redacció del present informe es considera vàlida la informació aportada.

#### **5. Xarxa de transport públic**

L'Estudi analitza la xarxa d'autobús urbà i indica que el sector està servit per l'autobús urbà a través de les línies L8 i L6, encara que la distància a les parades des dels principals equipaments de l'àmbit és alta.

En aquest sentit, l'estudi analitza la cobertura territorial amb radis de 250 metres i indica que sector queda fora d'aquestes, doncs l'escola Avenç està a uns 1.000 m de la parada de bus més propera, el Club Natació està a gairebé 500 m, i la major part de les residències de la urbanització de la Torre Negra estan a més de 1.000 m

Tot i així, l'Estudi aporta, informació envers els itineraris, els horaris, les freqüències i la capacitat i els nivells d'ocupació actuals de les dues línies més properes (L6 i L8) per tal d'avaluar de forma adequada l'impacte de la nova mobilitat sobre aquesta xarxa.

Des de l'equip de redacció del present informe es considera vàlida la informació aportada.

## **6. Mobilitat a peu i en bicicleta**

L'Estudi assenyalava que l'àmbit d'estudi es troba actualment connectat a la xarxa de carrers de Sant Cugat a través dels carrers principals de l'àmbit i que tots ells disposen de voreres amples i connecten l'àmbit amb itineraris continus al nucli urbà.

L'estudi detalla i aporta informació gràfica dels 3 principals itineraris de connexió d'aquestes xarxes amb l'interior del sector, pel que fa aquests l'estudi indica que no ofereixen les condicions adequades per al vianant.

A més, l'estudi també analitza el camí de terra no catalogat que connecta l'Escola amb la xarxa urbana. Es tracta d'un camí de terra espontani, construït amb el pas diari dels alumnes del centre però que no està degudament condicionat, sobretot en dies de pluja o en horaris nocturns ja que no compta amb enllumenat.

Quant a la mobilitat amb bicicleta, assenyalava que l'àmbit d'estudi es troba actualment connectat a la xarxa de carrils bicis de Sant Cugat.

Tanmateix, pel que fa als principals itineraris de connexió d'aquestes xarxes amb l'interior del sector, l'estudi indica que no es disposa d'una xarxa específica i que per tant comparteixen la xarxa interna amb els vianants.

Des de l'equip de redacció del present informe es considera vàlida la informació aportada.

## **7. Incidència de la mobilitat generada**

Pel que fa a la incidència de la mobilitat generada sobre les xarxes viàries, l'Estudi aporta un exhaustiu anàlisi de les intensitats de trànsit de tots els vials de l'interior i de l'entorn de l'àmbit, caracteritzant les hores punta i la distribució per sentits, l'estudi també aporta dades de capacitat i d'ocupació de la xarxa de transport públic.

Pel que fa a l'impacte de la nova mobilitat generada per la MPPGM els nous desplaçaments previstos amb vehicle privat no condicionaran de cap manera la xarxa viària.

Respecte la xarxa de transport públic, els nous usuaris diaris no condicionen la xarxa de bus urbà ja que en cap cas saturarien cap línia (L6 i L8), la qual a partir de l'ocupació actual disposa d'oferta per absorbir aquests desplaçaments sense problema.

L'estudi d'acord amb els seus objectius, també avalua la conveniència d'una nova connexió viària que donaria continuïtat al carrer Llaceres fins a l'Av. de les Corts Catalanes (seria un tram de l'anomenada Ronda Sud) i quina en seria la secció adequada en aquest tram, en el marc de l'escenari de desenvolupament màxim urbanístic previst al planejament general vigent i previst per a la present MPPGM.

Per a l'avaluació de l'impacte d'aquesta nova infraestructura sobre les xarxes actuals i previstes, l'Estudi, realitza una simulació a partir del model de previsió de trànsit desenvolupat en el marc del PMU de Sant Cugat on incorpora la totalitat de l'increment que es preveu a l'àmbit i a l'entorn derivat del desenvolupament màxim potencial dels diferents planejaments.

L'estudi analitza 3 escenaris, on a nivell de mobilitat inclou el total de mobilitat prevista un cop desenvolupats tots els planejaments.

1. Escenari sense nou vial **(E0)**: escenari amb la xarxa viària actual.
2. Escenari amb tancament del carrer Llaceres i l'av. de les Corts Catalanes **(E1)**: escenari amb un nou vial entre la rotonda intersecció entre l'avinguda Pla del Vinyet i l'av. de les Corts Catalanes (al costat de l'escola Europa) i la rotonda d'intersecció entre el carrer Llaceres i l'avinguda Torreblanca (al costat del centre ESADE). Es tracta d'un vial 1+1 que connecta les dues rotondes vorejant el centre Borja i evitant el cementiri d'aquest centre.
3. Escenari amb tancament fins a la Rambla de Ribera. **(E2)**: Es tracta d'un escenari equivalent a l'E1 però amb el tancament de la ronda sud mitjançant un nou vial que passaria pel golf de Sant Cugat i que connectaria el carrer Sant Crist de Llaceres al costat Oest de la Rabassada amb la Rambla de Ribera. Es planteja d'entrada un vial 1+1.

L'estudi indica que realitza l'avaluació dels 3 escenaris es realitza amb una secció 1+1 per a comprovar la seva adequació i si aquesta no és suficient es tornarà a realitzar l'avaluació amb una secció superior.

En l'escenari E0, en el futur l'avinguda Pla del Vinyet entre Torreblanca i av. de les Corts Catalanes i l'av. Torreblanca entre Pla del Vinyet i Llaceres portaran 1.330 veh/h i 811 veh/h respectivament en hora punta matí que equivalen a 11.803 veh/dia i 7.387 veh/dia respectivament, en aquest escenari s'accentuen encara més les problemàtiques actuals pel que es fa necessari prendre mesures perquè la xarxa pugui absorbir de forma adequada tota la mobilitat prevista.

En l'escenari E1, el nou vial millora substancialment el nivell de servei a l'av. de Torre Blanca i l'av. Pla del Vinyet i empitjora el de l'av. de les Corts Catalanes, al desviar trànsit de l'interior del nucli cap a aquest vial. Aquest últim efecte, tot i no ser desitjable, és positiu des del punt de vista d'eliminar problemes de congestió al centre.

Tot i així, de la simulació es deriva que als carrers on el trànsit creixerà, com en el cas del carrer Llaceres (I/C passa del 61% al 76%) i l'av. de les Corts Catalanes (del 46% al 66%), seguiran en nivells acceptables que poden ser absorbits sense problemes.

A més a més, l'estudi realitza una microsimulació en les dues rotondes que connectarien el nou tram amb els vials ja existents per confirmar que aquestes també podran absorbir la demanda de forma adequada.

En l'escenari E2, l'obertura del segon tram de la Ronda Sud augmenta el nivell de trànsit del primer tram, així com el del carrer Llaceres i algun tram de l'av. de les Corts Catalanes, però en menor nivell que l'escenari 1. L'Estudi destaca que la major part del trànsit d'aquesta última avinguda prové de la generació de la zona de Can Magí, Can Calders... i no de trànsit de pas de la ronda. Així, condicionant millor els accessos als polígons d'aquest àmbit es solucionaria el problema i seria adequat el funcionament d'aquest escenari.

En aquest sentit, també indica, que l'alt volum de trànsit del carrer Llaceres planteja la necessitat de fer-hi modificacions per a augmentar-ne la capacitat, com ara replantejar la intersecció del Carrer Llaceres amb la Rabassada (actualment semaforitzada), per a agilitzar la mobilitat en aquest punt.

Des de l'equip de redacció del present informe es considera adequada l'avaluació realitzada.

## 8. Estimació de la demanda d'aparcament

Pel que fa a les places d'aparcament a reservar fora de calçada, el Decret 344/2006, estableix l'obligació de reservar places fora de la via pública destinades a aparcament per a bicicletes en tots els usos, i per a turismes i motocicletes en cas d'ús residencial, d'estacions de ferrocarril i d'autobusos interurbans.

Pel que fa a la reserva de **places d'aparcament per a bicicletes**, l'EAMG preveu la reserva inicial de 78 noves places per a bicicletes, i indica que s'ampliaran a mesura que s'augmenti la demanda.

Per quantificar aquesta oferta, l'Estudi per a les places vinculades a l'habitatge aplica de forma adequada la ràtio del Decret. Pel que fa a la reserva de places vinculades als equipaments, indica que desconeix l'ús d'aquests i que per tant utilitzarà sobre el sostre potencial la ràtio del Decret per a equipaments docents (5 plaça/100 m<sup>2</sup> sostre o fracció). Tanmateix, en el dimensionament que aporta ha utilitzat una ràtio inferior (1 plaça/100 m<sup>2</sup> sostre o fracció).

A més a més, es considera contradictòria la indicació de *que es desconeix el tipus de equipament*, donat que en anteriors apartats s'indica que aquests increments de sostre es vincularan als equipaments ja existents i per tant cal utilitzar per al dimensionament de les reserves de bicicletes la ràtio que estableix el Decret en l'annex 2 pel que fa a equipaments esportius culturals i recreatius (5 places/100 places d'aforament de l'equipament). L'EAMG no aporta informació sobre l'aforament d'aquests equipaments i per tant es considera que no en fa el càlcul de forma acurada.

Des de l'equip de redacció del present informe **es que cal dimensionar les places d'aparcament prenent com a punt de partida la correcte utilització de les ràtios establertes al Decret i en cas d'utilitzar valors inferiors cal justificar-ho.**

Quant a la reserva d'aparcaments per a **vehicles motoritzats** vinculades als habitatges, l'EAMG aplica les ràtios que estableix el Decret i indica la reserva de 10 places de turismes, 5 places per motocicletes.

Des de l'equip de redacció del present informe es considera vàlida aquesta dotació.

La taula següent mostra les reserves d'aparcament que preveu el Decret i l'EAMG:

| Usos                | Sostre edificable (m <sup>2</sup> ) | Nre. Habitatges | Total aparcaments bicicleta (EAMG) | Total aparcaments bicicleta (Decret) | Total aparcaments turisme (Decret i EAMG) | Total aparcaments motocicleta (Decret i EAMG) |
|---------------------|-------------------------------------|-----------------|------------------------------------|--------------------------------------|---|---|
| <b>Habitatge</b>    |                                     | 10              | <b>20</b>                          | 20                                   | 10  | 5   |
| equip. Hípiques     | 1.103,00                            |                 | 11                                 | 11                                   |   |   |
| equip. Club Natació | 4.489,00                            |                 | 45                                 | 45                                   |   |   |
| equip. Torre negra  | 170,00                              |                 | 2                                  | 2                                    |   |   |
| <b>TOTAL</b>        | 5.762,00                            |                 | <b>78</b>                          | 78                                   | 10  | 5   |

## 9. Mesures correctores

A nivell global, de les anàlisis de realitzades per a la creació del nou vial es desprèn que aquest doni continuïtat als carrers Llaceres i av. de les Corts Catalanes, el que permetria:

- Millorar l'accessibilitat del transport públic, vianants i bicicletes al sector de la Torre Negra.



- Millorar la fluïdesa del trànsit de les avingudes Pla del Vinyet i Torreblanca. El nou vial permet alliberar trànsit principalment de les avingudes Torreblanca i Pla del Vinyet (entre Torreblanca i Corts Catalanes). Concretament, l'av. Pla del Vinyet perd 390 vehicles en hora punta matí i l'avinguda Torreblanca en perd 536 veh/h. El nou vial permet un traspàs de trànsit de dins del nucli a vies més perimetrals.
- Completar la xarxa de carrers realitzant un tancament de la malla a la zona sud del municipi.

### **Xarxa de vianants i bicicletes**

L'EAMG proposa que el nou vial tingui voreres amples i passos de vianants a les cruïlles amb el carrer Llaceres/av. Torreblanca i a l'avinguda Pla del Vinyet/av. de les Corts Catalanes.

També proposa mesures per a garantir la seguretat dels vianants en aquests passos ja sigui mitjançant bandes reductores de velocitat, coixins berlinesos, o fins i tot semàfors amb polsador si es veu necessari. No es recomanen passos de vianants elevats en vials amb alta freqüència de pas de línies de bus i autocars.

L'EAMG indica que seria interessant complementar la construcció del nou vial amb un itinerari apte per a vianants i bicicletes que el connecti amb l'escola Avenç. D'aquesta manera, el centre educatiu quedaria millor comunicat amb el municipi ja que ara el millor camí d'accés a peu és un camí de terra no catalogat fruit del pas diari dels alumnes del centre però que no està degudament condicionat. El nou camí d'accés enllaçaria l'escola amb la Ronda Sud a menys de 100 metres. En aquest sentit, proposa la construcció d'una passera per a vianants i bicicletes que unís l'escola Avenç amb el nou carrer.

A més, també proposa implantar voreres al carrer del Comte.

Pel que fa a la xarxa de bicicletes, l'EAMG proposa perllongar el carril bicicleta per la nova connexió viària entre el Carrer Llaceres i l'av. de les Corts Catalanes. A més, assenyala que aquest carril per a bicicletes sigui dissenyat adequadament per tal que el seu ús no interfereixi amb la mobilitat a peu o en vehicle privat.

### **Xarxa de transport públic**

L'EAMG indica que la nova passera proposada permet que l'autobús escolar a l'Escola Avenç efectui la parada sobre el nou vial, evitant l'accés per la Rabassada. En aquest sentit, caldria adequar una zona d'encotxament de l'autobús.

La zona habilitada per a encotxament dels autobusos milloraria el trànsit a la Rabassada i estalviaria vehicles quilòmetre.

Si bé les mesures descrites es consideren positives, des de l'equip redactor del present informe **es considera necessari estudiar la implementació de com a mínim les següents mesures:**

- **Habilitar un punt de parada pel bus (línia A6) a la carretera de la Rabassada per sentit de circulació que permeti l'accés tant a la Torre Negra com al sector de club natació i disposar d'itineraris d'accés a peu a aquesta parada.**
- **Incrementar l'oferta de línies de bus escolar d'accés a l'escola Avenç, per tal de minimitzar l'ús del vehicle privat en l'accés a aquest centre.**

Per altra banda, es recomana també d'estudiar la possibilitat que algunes de les línies urbanes de Sant Cugat circulin per la Ronda Sud i preveure punts de parada en aquest tram. Vinculada a aquesta actuació seria necessària la millora dels itineraris per a vianants des dels equipaments i fins a la Ronda Sud i les parades de transport públic existents i previstes.

### **Xarxa bàsica per a vehicles**

L'estudi indica que les anàlisis de trànsit realitzades mostren que el nou vial no necessita una secció superior a 1 carril per sentit, i que tampoc és convenient una secció superior perquè podria atraure més trànsit cap a la carretera de la Rabassada.

En paral·lel a la proposta d'obrir un vial d'accés a l'escola Avenç per a vianants i bicicletes i d'habilitar una zona per al desencotxament d'alumnes del bus escolar, l'EAMG proposa habilitar també una zona per l'encotxament d'alumnes des de vehicles privats en el nou vial, que tindria el mateix efecte positiu de millorar el nivell de servei de la Rabassada, eliminar trànsit del camí del Crist Treballador, i reduir el temps d'accés al centre. Presumiblement, els vehicles privats utilitzaran les dues opcions.

L'estudi destaca que, si no s'habilita aquesta zona, l'encotxament es produirà igualment, envaint la calçada i provocant, per tant, problemes de trànsit.

### **Mobilitat sostenible**

L'EAMG indica la seva voluntat d'aplicar mesures per al foment de la mobilitat en modes més sostenibles. En aquest sentit, indica que les propostes realitzades en aquest EAMG contribueixen a una mobilitat més sostenible, i indica a quines de les directius de mobilitat sostenible dona resposta cada proposta.

L'estudi no preveu la implantació de cap punt de recarrega elèctrica.

Des de l'equip de redacció del present informe, s'indica que **cal tenir en compte la irrupció dels vehicles elèctrics, amb l'objectiu d'incorporar en les futures reserves d'aparcament punts de recarrega**. En aquest sentit, s'indica la necessitat de justificar el compliment de la Disposició addicional primera del Real Decreto 1053/2014, i que estableix i garanteixi, si es necessari una dotació mínima de punts de recarrega elèctrica.

## **10. Mobilitat i gènere**

L'Estudi incorpora dades de mobilitat i gènere.

## **11. Avaluació de la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica**

L'estudi inclou una avaluació de la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica.

Des de l'equip de redacció del present informe es considera adequada l'avaluació realitzada.

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

L'Estudi no preveu el finançament de cap actuació vinculada a la millora de la mobilitat.

### 13. Conclusions

L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada *del la Modificació del Pla de Millora Urbana i Pla Especial Urbanístic de l'equipament Privat per a la precisió de l'ordenació aprovada al sector de la Modificació Puntual del Pla General Metropolità a l'àmbit de la Torre Negra de Sant Cugat 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**. No obstant això, s'estableixen unes **condicions** relatives al seu desenvolupament, que s'hauran de tenir en compte en la redacció dels corresponents projectes constructius o en les mesures de gestió que correspongui:

- L'Estudi considera que els equipaments generaran una mobilitat inferior a l'establerta per les ràtios del Decret, cal que l'estudi justifiqui l'adopció de valors inferiors aportant dades de mobilitat reals d'estudis o enquestes que donin suport a les hipòtesis que es realitzen.
- Pel que fa a la reserva de places d'aparcament de bicicleta, cal donar compliment a les ràtios previstes al Decret 344/2006, si bé s'accepta una dotació inicial inferior, ampliable en funció de la demanda.
- Cal incorporar les mesures correctores descrites a l'apart 9 d'aquest informe i preveure'n el finançament de les càrregues derivades de la mobilitat generada vinculades.
- Cal que el nou planejament justifiqui el compliment de la Disposició addicional primera del Real Decret 1053/2014, i que estableix i garanteixi una dotació mínima de punts de recarrega elèctrica (en habitatges i aparcaments públics).

Se sol·licita al promotor que una vegada compti amb la informació relativa a les modificacions que es proposen en aquest apartat de conclusions enviï una còpia a l'Autoritat del Transport Metropolità.

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, 6 de novembre de 2017

Vist-i-plau

Xavier Sanyer Matías  
Cap del Servei de Mobilitat

Lluís Alegre Valls  
Director tècnic