

Informe relatiu a l'Estudi d'avaluació de la mobilitat generada per la redacció del Pla Especial d'Ordenació i ús d'equipament destinat a gimnàs a l'aire lliure a Valldoreix

Municipi de Sant Cugat del Vallès

Comarca: Vallès Occidental

Promotor: Octavi Casanovas Vilanova

Redactor de l'EAMG: JOSE JULIAN ALMENDROS

RUBIO & JOSEP PLA ROS, Arqtes.

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 al *Pla Especial d'Ordenació i ús d'equipament destinat a gimnàs a l'aire lliure a Valldoreix, municipi de Sant Cugat del Vallès*.

1. Antecedents

El Pla Especial d'Ordenació i ús d'equipament destinat a gimnàs a l'aire lliure a Valldoreix no modifica les condicions globals d'edificabilitat i ús del planejament vigent. L'àmbit del Pla Especial està compost per una parcel·la qualificada com a equipament, situada a l'Avinguda Vall d'Or, 19, que actualment està ocupada per edificacions aïllades i coberts.

2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'Estudi d'avaluació de la mobilitat generada del *Pla Especial d'Ordenació i ús d'equipament destinat a gimnàs a l'aire lliure a Valldoreix (T.M. de Sant Cugat del Vallès)*, als continguts de la llei de la mobilitat. S'aplicaran com a criteris els establerts en el Decret de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada.

El desenvolupament d'aquest nou sector suposa un pol generador de mobilitat conseqüència de:

- El Pla especial contempla una superfície de 5.838,35 m² destinats a equipament.
- El sostre construït de la parcel·la és de 384,04 m² de sostre, dels quals un màxim del 10% es destinaran a restauració i serveis comercials i la resta a l'ús de gimnàs a l'aire lliure.

L'equipament se situa en una àrea consolidada amb carrers urbanitzats i dotats dels serveis urbanístics bàsics.

3. Estimació de la demanda de mobilitat generada

L'Estudi de mobilitat del Pla Especial estima que el nou sector generarà un total de **100 desplaçaments en dia tipus**, ja que contempla una ocupació de 50 persones/dia.

L'Estudi no aplica les ràtios establertes en el Decret 344/2006 en l'Annex 2, referents a equipament, i justifica l'adopció d'altres ràtios en funció del coneixement previ que té la propietat en aquests tipus d'activitat.

Des de l'equip de redacció del present informe s'accepta aquesta proposta d'increment de la mobilitat si bé en aquest tipus d'equipaments existeix la possibilitat que la mobilitat superi a la considerada en l'estudi (l'EAMG parla d'una ocupació de 50 persones diàries). Per aquest motiu **si l'ocupació real supera significativament la considerada en l'estudi serà necessari la realització i tramitació d'un nou estudi d'avaluació de la mobilitat generada.**

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

Usos	Àrea (m ²)	Sostre edificable (m ²)	Viatges generats (m ²) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
Equipament	5.838,35	384,04	77	100
TOTAL	5.838,35	384,04	77	100

L'Estudi considera el següent repartiment modal, el qual no es justifica:

Repartiment modal proposat	A PEU / BICI	TRANSPORT COL·LECTIU	VEHICLE PRIVAT	TOTAL
% quota modal	50,0%	38,0%	12,0%	100%
Viatges/dia feiner	50	38	12	100

L'Estudi incorpora informació gràfica dels desplaçaments generats per l'equipament segons modes de transport.

Recomanació 1

Si bé com a norma general caldria entendre-ho més com a una condició que com a una recomanació, tenint en compte el mínim increment de la mobilitat generada es recomana de justificar l'adopció del repartiment modal (per exemple a partir del Pla de Mobilitat de Sant Cugat del Vallès).

4. Mobilitat en vehicle privat

Pel que fa a la xarxa viària d'accés a l'àmbit, l'estudi fa referència a les infraestructures viàries interurbanes d'accés a Sant Cugat del Vallès i als principals carrers de la xarxa viària del municipi. L'EAMG, però no descriu la xarxa viària més propera a l'entorn del futur equipament, ni defineix els itineraris que realitzaran els vehicles per accedir-hi.

Recomanació 2

Si bé com a norma general caldria entendre-ho més com a una condició que com a una recomanació, tenint en compte el mínim increment de la mobilitat generada vinculat al desenvolupament d'aquest Pla Especial es recomana de completar la informació en

relació a la xarxa viària, tot descrivint els recorreguts d'accés/sortida del sector, la intensitat de trànsit de la xarxa viària, els nivells de servei...

De l'àmbit del Pla Especial es detalla que està urbanitzat i que la xarxa bàsica i veïnal assegura la bona connectivitat de tots els punts de la ciutat.

L'Estudi incorpora informació gràfica de la xarxa viària del municipi de Sant Cugat, però no es detalla la xarxa de l'entorn en estudi.

5. Xarxa de transport públic

L'Estudi analitza la xarxa de transport públic urbà i interurbà existent al municipi. Es detalla la localització de les parades a l'annex de l'EAMG. El document no descriu els principals itineraris adoptats pels vianants des del sector fins a les principals xarxes de transport públic. Si que es menciona que les línies d'autobús urbà de Valldoreix permeten una bona connexió amb les línies urbanes de Sant Cugat i amb l'estació de FGC Valldoreix. El document aporta informació sobre la freqüència de pas de l'autobús, i s'incorpora informació referent a la demanda d'usuaris de les xarxes de transport públic del municipi.

L'EAMG aporta informació de la situació gràfica de les parades d'autobús urbà. De la informació que detalla el plànol es desprèn que hi ha cobertura directa amb les línies de bus urbanes de Valldoreix en les parades ubicades a l'Avinguda Vall d'Or, situades a menys de 150 metres de l'àmbit del Pla Especial.

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

6. Mobilitat a peu i en bicicleta

L'Estudi assenyala que les condicions d'accessibilitat a **peu** són bones a l'entorn del Pla Especial. L'EAMG indica l'amplada aproximada de les voreres, però no descriu com seran els itineraris a peu per arribar al sector.

L'estudi si que aporta informació gràfica dels itineraris principals per a vianants, i aporta informació de l'amplada de voreres de l'entorn que es contradiu amb la que es detalla al text del document.

Recomanació 3.

Es recomana una major descripció dels itineraris d'accés al sector i de les característiques i condicions per als vianants a l'entorn immediat.

Quant a la mobilitat amb **bicicleta**, l'EAMG fa referència que la xarxa actual compta amb el carril bici existent a la Rambla de Mossèn Jacint Verdaguer, i que la xarxa viària de la zona es regula a una velocitat lenta (inferior als 30 km / h), fet que fa compatible la circulació de les bicicletes per l'entorn.

7. Incidència de la mobilitat generada

L'EAMG del Pla Especial no realitza cap estimació sobre la incidència que tindrà la nova mobilitat que generarà el desenvolupament de l'equipament.

L'estudi calcula el nombre de desplaçaments generats pel futur equipament esportiu, però no ho compara en relació a la mobilitat actual.

Recomanació 4.

Si bé com a norma general caldria entendre-ho més com a una condició que com a una recomanació, tenint en compte el mínim increment de la mobilitat generada vinculat al desenvolupament d'aquest pla especial es recomana calcular l'increment de mobilitat generada i confrontar-ho amb els nivells de servei de les diferents xarxes.

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 realitza una proposta en base a les ràtios que estableix el Decret 344/2006 per a l'ús d'equipaments i indica que segons l'aforament del gimnàs són necessaris 2 aparcament per a bicicletes. Malgrat realitzar l'estimació, en l'apartat de conclusions, l'estudi preveu un aparcament amb capacitat per a 10 bicicletes.

Quant a la reserva **d'aparcaments per a vehicles motoritzats l'EAMG**, indica que el Decret 344/2006 no recull cap previsió pel que fa a l'ús d'equipaments. Tanmateix, fa referència a la previsió de places d'aparcament per a vehicles fora de la via pública, de l'article 298 de les Normes Urbanístiques del PGM per a la regulació de l'ús d'aparcament. Aplicant aquesta normativa preveu la ubicació de **4 places per a turismes** (informació extreta dels plànols del planejament).

Quant a l'ús del **vehicle elèctric**, l'estudi preveu la implantació de 1 punt de recàrrega.

La taula següent mostra les reserves d'aparcament mínimes segons les ràtios que indica el Decret, i les que reserva l'Estudi de mobilitat (darreres columnes):

Usos	Sòl o sostre edificable (m²)	Total aparcaments bicicleta (D344/2006)	Total aparcaments bicicleta EAMG	Total aparcaments turismes EAMG	Total aparcaments motocicletes EAMG
Equip. esportiu	384,04	2	10	4	0
TOTAL	384,04	2	10	4	0

9. Mesures correctores

Xarxa de transport públic:

L'Estudi no contempla cap actuació de millora ni d'ampliació de les xarxes de transport públic existents.

Recomanació 5.

Es recomana la promoció del transport públic en l'accés a l'equipament, donant informació de l'oferta existent tant als treballadors com als visitants.

Xarxa bàsica per a vehicles

L'EAMG no incorpora cap tipus d'actuació sobre la xarxa viària.

Xarxa de vianants i bicicletes

L'EAMG no incorpora cap tipus d'actuació sobre la xarxa de vianants i bicicletes.

10. Distribució urbana de mercaderies

L'Estudi analitza les necessitats de càrrega i descàrrega de mercaderies i utilitzant el 10% de sostre d'ús de restauració i comercial. En base a aquest sostre estableix la necessitat de disposar d'una plaça per a efectuar la càrrega i descàrrega de mercaderies.

L'estudi proposa que per realitzar aquesta maniobra es podrà utilitzar alguna de les places d'aparcament de l'equipament o bé realitzar-la per l'accés del Passatge de la Noguera.

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

11. Mobilitat i gènere

L'Estudi incorpora una mínima informació sobre mobilitat per gènere, en base a les dades de l'EMQ de l'any 2006.

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 és el cas de Sant Cugat del Vallès) han d'incorporar les dades necessàries per avaluar la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica.

L'estudi fa una avaluació de la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica. Considera que el desenvolupament del sector suposarà unes emissions de 0,23 kg/dia de NO_x, 0,004 kg/dia de PM₁₀ i 18,52 kg/dia de CO₂.

13. Finançament de les càrregues derivades de la mobilitat generada

L'Estudi no contempla cap actuació envers la xarxa de transport públic existent, per tant no se'n deriva cap proposta de finançament.

14. Conclusions

L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada de *Pla Especial d'Ordenació i ús d'equipament destinat a gimnàs a l'aire lliure a Valldoreix, municipi de Sant Cugat del Vallès*, compta amb els elements necessaris per 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:

- Si en el desenvolupament dels usos previstos al Pla Especial la mobilitat generada real supera significativament la que es planteja en aquest estudi es considerarà necessari la realització i tramitació d'un nou estudi d'avaluació de la mobilitat generada.

Així mateix, se sol·licita al promotor que es tinguin en compte les **recomanacions** que es fan en 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, 22 de setembre de 2017

Vist-i-plau

Xavier Sanyer Matías
Cap del Servei de Mobilitat

Lluís Alegre Valls
Director tècnic