

Informe relatiu a l'Estudi d'Avaluació de la Mobilitat Generada de la modificació puntual i transcripció a escala 1/1000 del planejament vigent a l'àmbit de Can Trabal, a Sant Cugat del Vallès

Municipi de Sant Cugat del Vallès
Comarca del Vallès Occidental

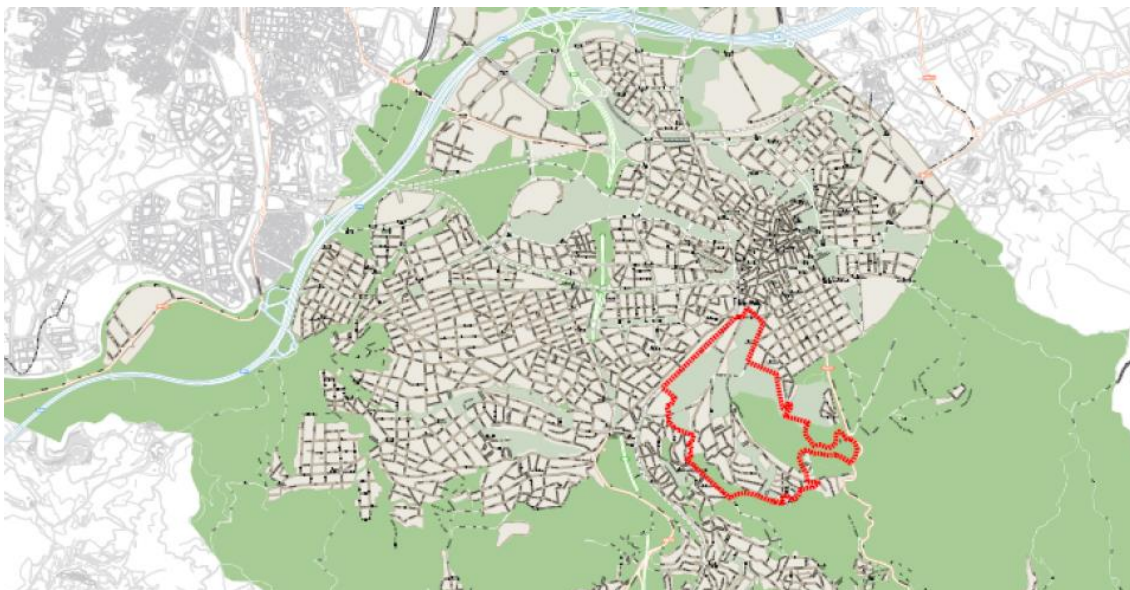
Promotor: Ajuntament de Sant Cugat del Vallès
Redactor de l'EAMG: Ajuntament de Sant Cugat del Vallès

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 de la modificació puntual i transcripció a escala 1/1000 del planejament vigent a l'àmbit de Can Trabal, a Sant Cugat del Vallès*.

1. Antecedents

Donada de la necessitat de transcriure i revisar el planejament vigent, resultat del PGM de 1976, amb l'objectiu d'ajustar, concretar i modificar certs aspectes urbanístics al sector de Can Trabal, es redacta la proposta de Modificació puntual i transcripció a escala 1/1.000 del planejament per a l'assoliment dels següents objectius:

- Simplificar el planejament del sector transcrivint i refonent el planejament vigent, tot ajustant-lo a la realitat física existent, constatada amb una cartografia més actualitzada, i homogeneïtzant les determinacions normatives.
- Optimitzar les dotacions d'espais lliures, adequant-les a la seva funció urbana, fent especial atenció en la seva adequació orogràfica, vegetal i hidràulica, de manera que el sistema d'espais lliures s'estructuri en una xarxa connectada, integrada i en continuïtat amb la resta del municipi i amb el Parc Natural de la Serra de Collserola.
- Reconeixement de la realitat existent i adequació del planejament en conseqüència.
- Adequar el sistema viari a les demandes i intensitats dels usos existents i /o previstos, per tal d'assolir una mobilitat sostenible i segura.



2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'Estudi d'Avaluació de la Mobilitat Generada, 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 proposta de planejament recull la realització d'ajustos, concrecions i modificacions de superfícies respecte de les previsions inicials del PGM del 76, i suposa un lleuger increment del sòl no urbanitzable, arran d'ajustar el límit del sòl urbà als límits parcel·lars, així com un increment del sòl urbà, fruit del reconeixement de certes realitats consolidades preexistents a la transformació del sòl:

Quadre de superfícies. Comparativa entre planejament vigent i proposat

Classificació del sòl	Vigent		Proposta		
Sòl urbà	951.149	m ²	957.231	m ²	6.082 m ²
Sòl urbanitzable	16.729	m ²	9.241	m ²	-7.488 m ²
Sòl no urbanitzable	249.064	m ²	250.470	m ²	1.406 m ²
TOTAL	1.216.942	m²	1.216.942	m²	

Font: l'Estudi d'Avaluació de la Mobilitat Generada de la modificació puntual i transcripció a escala 1/1000 del planejament vigent a l'àmbit de Can Trabal, a Sant Cugat del Vallès

3. Estimació de la demanda de mobilitat generada

L'Estudi de Mobilitat Generada indica que la Modificació puntual de planejament a l'àmbit de Can Trabal no comportarà un increment de sostre edificable, i que per tant no es preveu un augment dels viatges generats.

En aquest sentit, l'increment de sòl urbà està associat al reconeixement d'edificacions ja consolidades i preexistents, i que per tant avui en dia ja suposen una generació de mobilitat, i en aquest sentit l'Estudi no aporta cap informació referent a mobilitat generada.

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

Recomanació 1.

Es recomana caracteritzar el comportament de la mobilitat existent: repartiment modal, repartiment horari... encara que la modificació puntual no suposa nova mobilitat.

4. Mobilitat en vehicle privat

L'Estudi indica que la connexió des de l'àmbit de Can Trabal amb el centre de la ciutat és molt ràpida i es realitza per la rambla Ribera, rambla Ribatallada i l'av. Pla del Vinyet.

L'Estudi també indica que les connexions amb els municipis limítrofs i Barcelona resten garantides en tant que l'àmbit es troba proper a la carretera de Vallvidrera BV-1462. Es fa referència també a l'enllaç amb la C-16 a través de l'entrada per la rotonda de Rius i Taulet – ctra. de Rubí.

L'Estudi aporta documentació gràfica provinent del Pla de Mobilitat Urbana on es detalla tant la jerarquia viària, com les intensitats mitjanes de circulació diàries a tota la ciutat de Sant Cugat del Vallès.

En l'annex 1 s'aporta un reportatge fotogràfic amb imatges de detall de l'àmbit de Can Trabal.

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

5. Xarxa de transport públic

L'Estudi aporta dades de la xarxa d'autobusos urbans i interurbans, de la xarxa de ferrocarrils de la Generalitat i de la xarxa ferroviària de Renfe.

Pel que fa a la **xarxa d'autobusos urbans**, l'Estudi indica que Sant Cugat disposa de 10 línies regulars per al conjunt de la ciutat i de 3 línies exclusives per a l'EMD de Valldoreix.

Quant a l'àmbit objecte del planejament, l'Estudi destaca el servei de la línia 10, amb destinació Can Trabal – rambla del Cellar, que circula els feiners de 07.30 a 11.00 hores i de 16.00 a 19.00 hores, amb una freqüència de pas de 30 minuts.

L'estudi indica que el servei té un total de 10 parades, tot assenyalant que el temps de desplaçament fins a les parades és molt curt.

S'aporta un plànol de detall de l'àmbit de Can Trabal amb la localització de les parades del servei de la línia 10.

S'aporta també una taula amb la relació de desplaçaments registrats l'any 2015 a cada servei (6.288 desplaçaments a la línia 10).

En relació amb la **xarxa d'autobusos interurbans**, l'Estudi indica que la ciutat disposa actualment d'una bona comunicació, amb un gran nombre de serveis on es destaquen les línies A6, A4 o B7.

No s'aporta una concreció del seu servei ni de la seva proximitat vers l'àmbit de planejament.

Quant a la **xarxa de ferrocarrils operada per la Generalitat de Catalunya (FGC)**, l'Estudi indica que la ciutat disposa d'un total de 4 línies (S1, S2, S5 i S55) i 8 parades.

Respecte de l'àmbit de planejament, s'assenyala que en el seu entorn immediat es disposa de totes 4 línies, destacant que la distància a peu fins a l'estació del centre de la ciutat és d'uns 15 minuts, i de 19 fins a l'estació de Valldoreix.

S'aporta un esquema de les línies de FGC que circulen per Sant Cugat.

Finalment, pel que fa a la **xarxa ferroviària de Renfe**, l'Estudi indica l'existència d'una parada a la línia R8 Martorell – Granollers Centre, afegint una taula amb els horaris d'inici i final i la freqüència de pas del servei.

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

6. Mobilitat a peu

L'estudi assenyala que Sant Cugat presenta dos nivells diferents quant a itineraris per a vianants: d'una banda el centre i nucli urbà dens, on no existeixen dificultats per als

vianants, i d'altra banda, els barris disseminats, on l'orografia dificulta els desplaçaments a peu.

En aquest sentit, l'àmbit de Can Trabal es troba a cavall entre la xarxa de vianants de curta distància i la xarxa de llarg recorregut, amb un predomini de voreres d'uns 2 metres d'amplada.

L'estudi aporta dos plànols associats a la xarxa de vianants integrats en la memòria. En l'annex fotogràfic s'incorporen imatges referents a encreuaments, amplades de vorera, disposició de mobiliari, etc.

Recomanació 2.

Es recomana aportar informació respecte de les característiques de disseny de guals per a vianants, localització dels elements de mobiliari urbà, etc.

Tampoc es recomana detallar les característiques en termes d'accessibilitat dels itineraris a peu que connecten amb les parades d'autobusos urbans i interurbans i amb la xarxa d'estacions ferroviàries.

7. Mobilitat en bicicleta

L'Estudi aporta dades provinents del Pla de Mobilitat Urbana de Sant Cugat, indicant que la ciutat disposa d'uns 33 km de vies pedalables, considerant tant els carrils bici com les vies ciclables i les zones 30.

L'Estudi incorpora un plànol on es representa la xarxa de carrils bici a l'àmbit d'estudi i la connexió amb el centre de la ciutat.

Recomanació 3.

Des de la redacció del present Informe es recomana una major concreció en la caracterització dels itineraris pedalables que permeten arribar fins al centre de la ciutat (tipus de carrils, estat de conservació...).

8. Incidència de la mobilitat generada

L'estudi indica que el fet que la modificació puntual se situï en un espai totalment consolidat i sense increment de nou sostre edificable, fa que no sigui necessari aplicar els annexos 1, 2, 3 i 4 del Decret 344/2006.

En aquest sentit, donat que l'increment de sòl urbà està associat al reconeixement d'edificacions ja consolidades i preexistents, i que per tant avui dia ja suposen una generació de mobilitat, no es preveuen variacions sobre la mobilitat actual.

Des de la redacció del present Informe s'accepta aquest raonament i s'entén que cap de les variacions previstes suposarà una modificació en les pautes de mobilitat actuals.

9. Estimació de la demanda d'aparcament

Si bé 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, cal tenir presents les particularitats que té la proposta de planejament, amb un creixement zero

del sostre edificable i sense la previsió de nova mobilitat generada, a l'hora de valorar els continguts de l'Estudi.

Així, pel que fa a la reserva de **places d'aparcament per a bicicletes**, l'EAMG afegeix que cal tenir present les característiques urbanístiques de l'àmbit, estrictament residencial i sense equipaments municipals que funcionin com a pols d'atracció que puguin generar desplaçaments amb bicicleta, de manera que no es considera necessària la instal·lació d'aparcaments de bicis.

Si que es fa referència a la possibilitat d'incorporar aparcaments de bicicletes pels desplaçaments per motius d'oci, donat que l'àmbit es troba molt proper al Parc de Collserola.

Des de l'equip redactor del present informe es considera que **qualsevol actuació o figura de planejament derivat que es desprengui d'aquesta modificació puntual, caldrà que apliqui les reserves d'aparcaments per a bicicletes segons les ràtios previstes al Decret 344/2006.**

Quant a la reserva **d'aparcaments per a vehicles motoritzats**, l'EAMG no incorpora cap proposta.

Des de l'equip redactor del present informe es considera que **qualsevol actuació o figura de planejament derivat que es desprengui d'aquesta modificació puntual, caldrà que apliqui les reserves d'aparcaments per a vehicles motoritzats segons les ràtios previstes al Decret 344/2006.**

Pel que fa a la dotació de nous punts de recàrrega elèctrica, l'estudi indica que l'Ajuntament de Sant Cugat està desplegant tota una xarxa d'estacions de recàrrega de vehicles elèctrics, disposant-ne actualment de 5 estacions de càrrega ràpida i càrrega mitjana amb codi QR. En relació als residents de Can Trabal, l'estudi indica que els residents disposen d'aparcaments privats o comunitaris que permeten la instal·lació de punts de recàrrega.

També es fa referència al fet que l'Ajuntament ofereix bonificacions en l'Impost de circulació i estacionament a la zona blava gratuït i bonificat al 50% pels vehicles amb etiqueta ZERO i ECO respectivament.

10. Mesures correctores

Entre totes les modificacions que recull la proposta de planejament, l'estudi en destaca dues que tenen una afectació directa sobre la mobilitat.

- Modificacions de les reserves viàries en el punt de confluència del carrer Vilà amb el carrer Canal de la Mànega, entorn del Parc de la Pineda d'en Saladrigues.

El planejament preveu replantejar les reserves viàries, determinant unes alineacions que permetin la continuïtat i suficiència de l'espai públic destinat tant a la circulació rodada com a la de vianants, tot proposant al carrer Canal de la Mànega, en l'entorn escolar:

- Doble sentit de circulació amb una amplada de 2,9 m per sentit.
- Vorera al costat de l'escola amb una amplada d'1,8 m.
- Vorera a l'altre costat amb una amplada 1,4 m.

- Supressió de la reserva viària de connexió entre el pg. de Can Mora i l'av. de Can Trabal i reconeixement del carrer Bisbe Morgades, en el tram comprès entre el pg. de Can Mora i el carrer Estret de Dardanets.

La modificació de planejament proposa suprimir la reserva viària inicial fixada pel PGM, tot reconeixent que la connexió real es realitza pel carrer Bisbe Morgades. En aquest sentit, es proposa:

- Incrementar l'amplada del vial d'aquest carrer a 15 m.
- Incrementar l'amplada del pg. de Can Mora de 10 a 15 m.

Aquestes modificacions permetran implantar un nou carril bici en la continuïtat amb el carril bici existent a la Rambla Ribera.

L'estudi no aporta documentació gràfica respecte a aquestes actuacions.

11. Mobilitat i gènere

L'Estudi no incorpora dades referents a la mobilitat segons gènere.

Recomanació 5.

Si de forma general es consideraria una condició, tenint en compte les característiques del sector i que la mobilitat prevista al sector ja és existent cal entendre la manca d'informació referent a la mobilitat segons gènere com a una recomanació.

12. Avaluació de la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica

No s'inclou cap apartat referent a l'avaluació de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica.

Des de la redacció del present Informe, s'entén que aquest no és necessari tenint en compte les especials característiques de la proposta de planejament, que no suposaran ni l'increment de l'edificabilitat i la generació de nova mobilitat generada.

13. Finançament de les càrregues derivades de la mobilitat generada

L'Estudi no incorpora cap apartat al respecte, si bé sí que fa referència a actuacions en matèria de mobilitat vinculades a la pròpia proposta de planejament.

14. Conclusions

L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada *de la modificació puntual i transcripció a escala 1/1000 del planejament vigent a l'àmbit de Can Trabal, a Sant Cugat del Vallès*, no comportarà un increment de sostre edificable, sense la previsió d'augment dels viatges generats, donat que l'increment de sòl urbà està associat al reconeixement d'edificacions ja consolidades i preexistents, i que per tant a dia d'avui ja suposen una generació de mobilitat.

Es considera que les propostes en clau de planejament que incorpora en matèria de mobilitat compten amb els 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 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:

- Qualsevol actuació o figura de planejament derivat que es desprengui d'aquesta modificació puntual, caldrà que apliqui les reserves d'aparcaments per a bicicletes segons les ràtios previstes al Decret 344/2006.
- Qualsevol actuació o figura de planejament derivat que es desprengui d'aquesta modificació puntual, caldrà que apliqui les reserves d'aparcaments per a vehicles motoritzats segons les ràtios previstes al Decret 344/2006.

Així mateix, les diferents **recomanacions** que se citen en aquest informe, s'hauran de tenir en compte en la redacció dels corresponents projectes constructius o en les mesures de gestió que correspongui.

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, 10 d'octubre de 2018

Vistiplau

Xavier Sanyer Matías
Cap del Servei de Mobilitat

Lluís Alegre Valls
Director tècnic