

Informe relatiu a l'Estudi d'avaluació del Pla Especial Urbanístic Unitat de subministrament desatesa per a distribució minorista de combustible al carrer Cerdanya, 5 de Sant Cugat del Vallès

Municipi de Sant Cugat del Vallès
Comarca del Vallés Occidental
Promotor: Petroprix
Redactor de l'EAMG: Lemon Project

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 Especial Urbanístic Unitat de subministrament desatesa per a distribució minorista de combustible al carrer Cerdanya, 5 de Sant Cugat del Vallès*.

1. Antecedents

El present pla té per objectiu la implantació d'una unitat de subministrament desatesa per a distribució al detall de combustible al polígon II del sector II de Sant Mamet, a Sant Cugat del Vallès.

La unitat de subministrament s'implanta en un solar amb façana a un vial de la xarxa viària local, amb una amplada superior a 12 metres amb més de dos carrils de circulació rodada.



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.

Aquest Pla Especial delimita un àmbit amb una superfície total de 682m². La zona de referència per a concretar els paràmetres d'edificació és la clau 22b zona industrial, sector Sant Mamet.

Es preveu instal·lar una benzinera “low cost” amb 6 posicions d'abastament de combustible independents en tres illetes de repostatge. S'incorporarà un equip de subministrament d'aire i aigua per als usuaris. La resta de la superfície lliure de l'àmbit es destinarà a trànsit rodat i circulació de vehicles, zones d'espera i accessos d'entrada i sortida.

3. Estimació de la demanda de mobilitat generada

L'Estudi estima que el seu desenvolupament, en base a les ràtios del Decret 344/2006 referents a usos industrials, es generarà un total de **52 viatges/dia**.

Taula resum de la mobilitat generada

Usos	Àrea (m ²)	Total viatges generats (EAMG)
Industrial	682	52
TOTAL	682	52

Per poder establir la relació del Decret 344/2006 l'estudi considera un aprofitament urbanístic de 1,5m² sostre/m² sol.

L'EAMG estima que els 52 nous viatges diaris equivalen a 2,16 viatges/h, i a 5 viatges/h als moments més desfavorables (divendres a les 19h), amb el supòsit d'un temps de servei per vehicle de 3 minuts. L'estudi ha mesurat el temps de proveïment en aquest tipus de benzinera mesurant el proveïment de 100 vehicles.

Tal com s'esmenta a l'informe una benzinera d'aquest tipus tindrà una mitjana de 513 proveïments de combustible al dia; i l'efluència horària oscil·la entre els 48 i els 55 vehicles per hora. Per tant, des de l'equip redactor del present estudi considera que la previsió de mobilitat diària generada per la benzinera és molt minsa i no s'ajusta a la realitat de demanda futura, i per tant **cal calcular quina serà la nova mobilitat, tenint en compte que no es pot aplicar la ràtio del Decret**, ja que no es tracta d'un ús amb superfície edificable. En aquest sentit la mobilitat generada serà de com a mínim 1.026 viatges/dia).

Pel que fa a la distribució modal dels desplaçaments generats l'EAMG considera que tots els desplaçaments seran en vehicle privat.

Taula resum del repartiment modal

Repartiment modal proposat	A PEU - BICICLETA	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT
% quota modal interns	0%	0%	100,0%
Viatges / dia de màxima demanda interns	0	0	52

A l'estudi es dedueix que es tracta d'una benzinera sense atenció personalitzada i per tant no es preveu l'existència de treballadors. Tot i això des de l'equip de redacció **es considera necessari contemplar certa modalitat en transport públic i/o en modes**

no motoritzats comptant la possibilitat de treballadors esporàdics o usuaris que necessiten desplaçar-s'hi.

4. Mobilitat en vehicle privat

L'estudi especifica que la configuració de l'àmbit permet la càrrega dels dipòsits de carburant de l'estació de servei o qualsevol altra funció que l'activitat requereixi sense afectar a la via pública. Especifica que la benzinera tindrà una capacitat de 108 vehicles/hora.

L'EAMG aporta dades d'intensitat de trànsit obtingudes durant els aforaments realitzats el febrer del 2019; i conclou que segons la previsió de diferents escenaris pel càlcul de l'afectació màxima de la implantació de la benzinera, l'activitat no produirà intensitats que impliquin modificacions significatives dels índexs de saturació actuals.

Tot i això, l'EAMG no aporta informació referent a la xarxa viària principal de vehicles, ni els itineraris principals d'accés i sortida a l'àmbit d'estudi.

Des de l'equip redactor del present estudi **cal aportar informació referent a la xarxa viària principal als accessos i sortides principals a la benzinera.**

5. Xarxa de transport públic

L'estudi no dona informació referent al transport públic.

Des de l'equip de redacció del present informe considera **necessari aportar informació referent al servei de transport públic existent**, amb cobertura al sector.

6. Mobilitat a peu i en bicicleta

L'estudi fa referència a la informació facilitada al PMU del 2014 on es descriu el projecte Bicivia que pretén la connexió intermunicipal en bicicleta i caminant. Aquest traçat transcorre per la rotonda de l'Hipòdrom, zona on es vol localitzar la benzinera del present estudi.

Tot i això, no descriu ni caracteritza la xarxa per a vianants de l'entorn ni especifica l'oferta de la xarxa ciclable que hi ha.

Des de l'equip redactor del present estudi **considera necessària la incorporació d'una descripció dels principals accessos (a peu i bicicleta) a l'àmbit d'estudi, així com l'anàlisi de l'accessibilitat.**

7. Incidència de la mobilitat generada

Pel que fa a la incidència de la mobilitat generada, l'estudi considera que la nova mobilitat no generarà problemes a la via pública, ja que a la benzinera es preveu espai suficient per a una ocupació màxima de 24 vehicles, configuració suficient per a resoldre vehicles en espera en paral·lel en cas de saturació puntual. A més, l'àmbit permet la càrrega dels dipòsits de carburant de l'estació de servei o qualsevol altre funció sense que aquestes operacions comportin cap mena de maniobra dels vehicles a la via pública.

Des de l'equip redactor del present estudi **considera necessari avaluar la incidència de la mobilitat generada tenint en compte les indicacions de l'apartat 3 del present informe.**

8. Estimació de la demanda d'aparcament

Pel que fa a les places d'aparcament a reservar fora de calçada, el Decret 344/2006, obliga a 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.

Taula resum del dimensionament de l'aparcament (entre parèntesis s'indica la dotació prevista segons el Decret 344/2006)

Usos	Àrea (m ²)	Total aparcaments bicicleta
Industrial	682	0 (10)
TOTAL	682	0 (10)

L'EAMG considera que tots els desplaçaments que hi haurà a la benzinera seran en vehicle privat i per tant no preveu una reserva de places per a bicicletes.

Des de l'equip de redacció, **considera que cal complir amb el Decret i preveure una reserva de places d'aparcament per a bicicletes**, encara que sigui inferior a la prevista al Decret i ampliable segons la demanda. Cal tenir en compte la construcció actual d'un carril bici que connectarà Sant Cugat del Vallès i Rubí i transcorre molt a prop de l'àmbit d'estudi.

9. Distribució Urbana de Mercaderies

Segons el Decret 344/2006 les places per a càrrega i descàrrega s'han de tenir en compte per les superfícies amb un ús comercial. I no especifica res referent a l'ús industrial.

Per tant, l'estudi no contempla la localització de zones destinades a càrrega i descàrrega.

10. Mesures correctores

Xarxa bàsica per a vehicles

L'EAMG té en compte una demanda en hora punta de 55 proveïments/hora, el qual és una demanda molt inferior a la capacitat de la benzinera, la qual tindrà una capacitat de 108 proveïments/hora.

Per tant, l'estudi conclou que la benzinera no afectarà la circulació de vehicles ni crearà col·lapses tant a l'entrada com a la sortida.

Des de l'equip redactor considera que caldrà revisar aquests valors amb la nova mobilitat generada, i en cas de modificar-se prendre les mesures pertinents, si és necessari.

Xarxa de vianants i bicicletes

L'EAMG no fa cap proposta específica referent a la xarxa de vianants i bicicletes. Tot i això esmenta les actuacions que preveu el Pla de Mobilitat amb el projecte de carril bici. En aquest cas es preveu:

- Un pas segur per als ciclistes i vianants: el nou carril passarà, segregat pel costat de la carretera de Rubí fins a arribar a la rotonda de l'hipòdrom, que creuarà pel mig.
- Millora del trànsit entorn de les rotondes: unió de les tres rotondes actuals (pl. Xic, pl. dels Arreus i rotonda Hipòdrom) en un gran espai central i es canalitzarà la circulació al voltant.

Des de l'equip de redacció del present informe s'accepta la documentació aportada.

11. Mobilitat i gènere

L'Estudi no incorpora informació referent a dades de mobilitat i gènere.

Des de l'equip de redacció es **considera necessari incorporar l'anàlisi de la mobilitat i gènere.**

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.

En aquest cas, l'estudi no incorpora informació referent a dades de la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica, i des de l'equip redactor **es considera necessari desenvolupar aquesta anàlisi.**

13. Finançament de les càrregues derivades de la mobilitat generada

L'Estudi no especifica el finançament de cap actuació vinculada a la millora de la mobilitat, ja que aquest EAMG no fa cap proposta de millora.

14. Conclusions

L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada pel *Pla Especial Urbanístic Unitat de subministrament desatessa per a distribució minorista de combustible al carrer Cerdanya, 5 de Sant Cugat del Vallès*, no 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 **desfavorable**.

Per tal d'avaluar l'informe favorablement caldrà, com a mínim, incloure els següents aspectes:

- Cal calcular quina serà la nova mobilitat, tenint en compte la demanda prevista, donat que en aquest cas no s'escau aplicar la ràtio del Decret 344/2006

- Cal contemplar certa modalitat en transport públic i/o en modes no motoritzats en el repartiment modal de la mobilitat prevista.
- Cal incorporar informació referent a la xarxa viària principal als accessos i sortides principals a la benzinera.
- Cal aportar informació referent al servei de transport públic existent.
- Cal incorporar d'una descripció dels principals accessos (a peu i bicicleta) a l'àmbit d'estudi, així com l'anàlisi de l'accessibilitat.
- Cal avaluar la incidència de la mobilitat generada tenint en compte les indicacions de l'apartat 3 del present informe.
- Cal complir amb el Decret i preveure una reserva de places d'aparcament per a bicicletes
- Cal incorporar l'anàlisi de la mobilitat i gènere.
- Cal necessari incorporar l'anàlisi de la contaminació atmosfèrica.

Se sol·licita al promotor que adapti la redacció de l'EAMG a les modificacions que es proposen en el present informe, així com als continguts que determina el Decret 344/2006 i que es reflecteixen en l'aplicatiu per a la redacció dels Estudis d'Avaluació de la Mobilitat Generada (EAMG) de l'ATM. Una vegada realitzades aquestes modificacions caldrà enviar una còpia del document a l'Autoritat del Transport Metropolità.

Vistiplau

Xavier Sanyer Matías
Cap del Servei de Mobilitat

Lluís Alegre Valls
Director tècnic