



Pla de mobilitat urbana de Sant Cugat del Vallès

Document IV. Memòria ambiental



Març de 2014



**Diputació
Barcelona**
xarxa de municipis

Àrea d'Infraestructures, Urbanisme i Habitatge
Gerència de Serveis d'Infraestructures Viàries i Mobilitat
Oficina Tècnica de Mobilitat i Seguretat Viària Local

Ajuntament de Sant Cugat





Direcció facultativa
Diputació de Barcelona
Àrea de Territori i Sostenibilitat

Paloma Sánchez-Contador Escudero

Enginyera de Camins, Canals i Ports

Cap de l'Oficina Tècnica de Mobilitat i Seguretat Viària Local

Gerència de Serveis d'Infraestructures Viàries i Mobilitat

Hugo Moreno Moreno

Enginyer Tècnic d'Obres Públiques

Cap de la Secció de Mobilitat i Seguretat viària

Gerència de Serveis d'Infraestructures Viàries i Mobilitat

Ajuntament de Sant Cugat del Vallès

Jordi Puigneró

Tinent d'Alcalde de Governació, Seguretat, Mobilitat i Tecnologia

Victor Martínez

Director de l'Àmbit de Gestió del Territori i Qualitat Urbana

Albert Muratet

Cap de Serveis de Trànsit i Via Pública

Equip redactor

Intra, sl, Consultors de Mobilitat

Interlands® ciutat i territori SLP

Ole Thorson

Director de projectes



Albert de Pablo

Director de projectes

Interlands

Mcrit, sl

Andreu Esquius

Director de projectes







ÍNDEX

1. INTRODUCCIÓ	1
2. CARACTERÍSTIQUES BÀSIQUES DEL PLA	2
2.1. OBJECTIUS GENERALS I OBJECTIUS AMBIENTALS DEL PMU	2
2.2. SÍNTESI DE L'ANÀLISI I DIAGNOSI.....	3
2.2.1. Punts forts i punts febles del model de mobilitat actual.....	3
2.2.2. Síntesi de la situació ambiental actual.....	9
2.2.3. Punts clau a incidir des del PMU	11
2.3. SÍNTESI DEL PROGRAMA D'ACTUACIONS	13
3. DESCRIPCIÓ GENERAL DEL PROCÉS D'AVALUACIÓ AMBIENTAL ESTRATÈGICA	16
4. ABAST DE L'AVALUACIÓ DETERMINAT PEL DOCUMENT DE REFERÈNCIA.....	19
4.1. ESTRUCTURA DE L'INFORME DE SOSTENIBILITAT AMBIENTAL PRELIMINAR	19
4.2. VALORACIÓ GLOBAL DE L'ISAP	19
5. VALORACIÓ DE L'INFORME DE SOSTENIBILITAT I LA SEVA QUALITAT	25
5.1. AVALUACIÓ DE L'ESTRUCTURA FORMAL DE L'ISA.....	25
5.2. AVALUACIÓ DEL CONTINGUT DE L'ISA I INTEGRACIÓ DE LES DETERMINACIONS DEL DOCUMENT DE REFERÈNCIA.....	26
5.2.1. Consideració dels aspectes rellevants a la diagnosi	26
5.2.2. Síntesi de l'avaluació d'alternatives i previsió d'impactes ambientals significatius	30
6. AVALUACIÓ DEL GRAU DE CONSIDERACIÓ DE LES APORTACIONS A L'AVALUACIÓ AMBIENTAL I A LA PROPOSTA DEL PLA.....	37
6.1. CONSULTES PRÈVIES A LA PRESENTACIÓ DE L'ISA	37
6.2. INFORME D'APROVACIÓ INICIAL DEL DTES	39
6.3. CONSULTES POSTERIORIS A LA PRESENTACIÓ DE L'ISA.....	41
6.4. INFORME DE L'ATM.....	42
6.5. EXPOSICIÓ PÚBLICA	44
7. CONCLUSIONS DEL PROCÉS D'AVALUACIÓ	53
7.1. VALORACIÓ DE LA INTEGRACIÓ DELS ASPECTES AMBIENTALS EN EL PMU	53
7.2. DIFÍCULTATS SORGIDES DURANT L'AVALUACIÓ AMBIENTAL	61
7.3. ANÀLISI DE LA PREVISIÓ DELS IMPACTES SIGNIFICATius DEL PLA.....	61
7.3.1. Desplaçaments i repartiment modal	63
7.3.2. Vehicles quilòmetre.....	65
7.3.3. Fluxos ambientals.....	66
7.3.4. Fluxos socials	69
7.3.5. Mesures preventives, correctores i compensatòries.....	71
8. DETERMINACIONS PER A L'AVALUACIÓ AMBIENTAL DE LES MESURES I ACCIONS QUE DESENVOLUPIN O ES DERIVIN DEL PLA	72
8.1. INDICACIONS PER A L'AVALUACIÓ AMBIENTAL PELS PLANS I ESTUDIS DERIVATS DEL PLA ...	72
8.2. MESURES DE SEGUIMENT DEL PLA	73

ANNEX 1.- AL·LEGACIONS PRESENTADES AL PMU DURANT EL PERÍODE D'EXPOSICIÓ PÚBLICA





1. INTRODUCCIÓ

La present Memòria Ambiental és part integrant del Pla de Mobilitat Urbana (en endavant, PMU) del municipi de Sant Cugat del Vallès i finalitza el seu procés d'avaluació ambiental. L'avaluació ambiental de plans i programes (en endavant, AAPP) és el procés d'integració de les consideracions ambientals en la preparació, l'aprovació i el seguiment dels plans i programes que poden tenir efectes significatius sobre el medi ambient.

L'objectiu concret d'aquest document és avaluar com s'ha dut a terme el procés d'avaluació ambiental i valorar la integració dels aspectes ambientals en la proposta del Pla.

Concretament, la Memòria Ambiental ha d'incloure tota la documentació prèvia relativa a l'Informe de Sostenibilitat Ambiental (ISA) amb els Documents de Referència (DR) de l'Administració competent i les aportacions i suggeriments que s'han produït durant el període d'informació pública en el marc de l'aprovació inicial del PMU de Sant Cugat del Vallès.

El procés s'emmarca en la Directiva 2001/42/CE del Parlament Europeu i del Consell, de 27 de juny de 2001, relativa a l'avaluació de determinants plans i programes en el medi ambient .

Aquesta Directiva es troba transposada a l'Estat Espanyol mitjançant la Llei 9/2006, de 28 d'abril, sobre l'avaluació dels efectes de determinants plans i programes sobre el medi ambient, i a Catalunya mitjançant la Llei 6/2009, de 28 d'abril, d'avaluació ambiental de plans i programes. Aquesta llei estableix en l'annex 1 que els plans de mobilitat urbana estan sotmesos a un procés d'avaluació ambiental.

La Llei 9/2003, de 13 de juny, de mobilitat de Catalunya, també estableix la necessitat d'una avaluació ambiental estratègica als instruments de planificació establerts per la llei (article 17), entre els quals es troben els plans de mobilitat urbana.

Per tant, el PMU de Sant Cugat del Vallès es troba subjecte a AAPP, i la present Memòria Ambiental forma part i finalitza l'esmentat procés.



2. CARACTERÍSTIQUES BÀSIQUES DEL PLA

A continuació es presenten les dades bàsiques del pla:

Dades bàsiques	PMU Sant Cugat
Tipus de pla	Pla de Mobilitat Urbana
Òrgan promotor	Ajuntament
Municipi/s	Sant Cugat del Vallès
Comarca	Vallès Occidental
Plans territorials i urbanístics aprovats i de rang superior que inclouen l'àmbit del pla	Pla Territorial General de Catalunya Pla Territorial Parcial de la Regió Metropolitana de Barcelona
Superfície de l'àmbit del pla	48,2 km ²
Equip redactor del pla	Interlands, Mcrit, INTRA
Equip redactor dels documents d'avaluació ambiental	INTRA

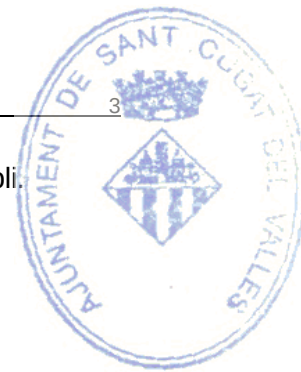
2.1. OBJECTIUS GENERALS I OBJECTIUS AMBIENTALS DEL PMU

La Llei 9/2003, de 13 de juny, de mobilitat de Catalunya, desplega un seguit d'instruments de planificació de la mobilitat aplicables a les diferents escales de treball. El Pla de Mobilitat Urbana és l'instrument de planificació de la mobilitat a escala local, segons se'n desprèn de l'article 9.

Així, els **objectius generals** del PMU de Sant Cugat del Vallès són configurar un sistema de mobilitat urbana al municipi amb el que:

- Afavorir les condicions per a la mobilitat dels vianants.
- Fomentar la participació de la bicicleta en el conjunt de mitjans de transport.
- Promoure la utilització del transport públic davant del transport privat.
- Fomentar un ús racional del cotxe.
- Adaptar les estratègies d'aparcament a les noves realitats de mobilitat.
- Aconseguir una distribució urbana de mercaderies regulada, àgil i ordenada.
- Fomentar la intermodalitat com a mesura per tal d'assolir un ús eficient dels diferents modes de transport.
- Millorar la seguretat viària i el civisme.
- Promoure l'ús de carburants menys contaminants i el control de la contaminació atmosfèrica i acústica provocats pel trànsit.

Paral·lelament, el PMU es marca uns **objectius ambientals** que es basen en la legislació d'àmbit local, regional, estatal i europea i en les determinacions el document de referència (DR), i que són:



- Reduir el consum de combustible, especialment els derivats del petroli.
- Reduir les emissions de gasos d'efecte hivernacle.
- Millorar la qualitat atmosfèrica.
- Millorar la qualitat acústica.
- Reduir l'accidentalitat urbana associada al model de mobilitat.
- Optimitzar l'ocupació de l'espai públic (reduint l'ocupació per part dels vehicles motoritzats).

2.2. SÍNTESI DE L'ANÀLISI I DIAGNOSI

2.2.1. Punts forts i punts febles del model de mobilitat actual

Es presenta a continuació l'anàlisi DAFO de la mobilitat actual del municipi de Sant Cugat del Vallès per àmbits sectorials.

Mobilitat a peu

Punts forts/punts febles

- Els desplaçaments a peu es concentren principalment a l'àrea del nucli antic (50.000 despl.). Són desplaçaments amb motius diversos: de feina o estudi, compres, oci, gestions.
- Els itineraris cap a les estacions de ferrocarril són prioritaris. Hi ha un flux important de desplaçaments intramunicipals en FGC (meitat dels desplaçaments interns en transport públic). Aquests desplaçaments fins a les estacions de ferrocarril i des de les mateixes es realitzen principalment a peu.
- Un 25% dels alumnes van a peu a l'escola. Aquesta dada, però, ha de tenir en compte que un 30% dels alumnes enquestats estudia a l'escola Avenç, de difícil accés a peu (90% en vehicle privat).
- Les àrees amb un desenvolupament urbanístic de baixa densitat presenten unes potencialitats excepcionals pels desplaçaments a peu: baixa intensitat de vehicles, entorn agradable (parcs i jardins), tot i que pateixen carències en les infraestructures pels desplaçaments a peu, com són les voreres estretes o la manca de passos de vianants.

Oportunitats

- La millora de la comunicació entre barris i d'accés als principals centres atractors de desplaçaments (estacions i parades de transport públic,



equipaments, centres de treball), es presenta com una oportunitat de millora de la mobilitat a peu integral que incideix en:

- Permeabilització de les infraestructures
 - Condicions dels espais: voreres, passos de vianants
 - Trencament del sistema radial.
- La senyalització d'itineraris per a vianants, no només d'oci, però amb informació sobre els principals centres atractors de desplaçaments, així com dels barris, és un factor que incideix positivament en el foment dels desplaçaments a peu i facilita la creació d'itineraris per a vianants.

Mobilitat en bicicleta

Punts forts/punts febles

- Els desplaçaments en bicicleta habituals per feina o estudis han augmentat en el període 2007-2009, del 15% al 25%, entre els usuaris de la bicicleta.
- Les principals destinacions són les estacions de FGC i RENFE, els centres educatius d'ensenyament secundari i universitari, els centres de treball, així com el nucli antic, els eixos comercials, equipaments municipals i els parcs urbans.
- La xarxa de carrils bicicleta i de vies ciclables és extensa: els desplaçaments a la ciutat i a l'entorn fan d'aquest un mitjà atractiu degut a l'extensió dels espais naturals de la serra de Collserola i de la ciutat (6,1km de vies urbanes ciclables). Els parcs i jardins, faciliten la integració dels desplaçaments en bicicleta per a desplaçaments interns, i l'aprofitament del seu potencial com a mitjà d'ús quotidià. Així, la xarxa de carrils en trama urbana és extensa, tot i presentar mancances de connectivitat.
- La quota d'ús de la bicicleta és de només l'1% del total de desplaçaments interns.
- L'orografia irregular del municipi, sobretot les àrees de baixa densitat més allunyades del nucli antic i properes a la serra de Collserola, fa que els desnivells siguin importants.
- Estructura radial de la xarxa de carrils bicicleta amb el nucli antic: aquest fet perjudica les connexions transversals entre barris.
- Manca de connexió amb l'exterior. La xarxa de carrils bicicleta no presenta continuïtat amb els municipis de l'entorn: Cerdanyola i Rubí. Tampoc es facilita l'accés a les zones d'activitat productiva: polígon Can Sant Joan. Només hi ha connectivitat externa a través d'algunes pistes forestals.



Oportunitats

- La xarxa existent permet, junt amb mesures de pacificació de la velocitat en altres àrees, un enorme potencial de creixement del mitjà bicicleta. Això ho constata l'augment de l'ús quotidià i per raons d'estudi o feina. Tot i així, la manca de connectivitat de la xarxa de carrils juga en detriment de la seguretat dels ciclistes, un factor de primer ordre alhora de decidir-se a utilitzar el mitjà.
- La manca de connexió amb els municipis veïns i, sobretot, amb les àrees d'activitat terciària, condiciona el transvasament d'usuaris del vehicle privat al mode bicicleta. La distància assequible entre les àrees residencials o cap/des de les estacions de ferrocarril fan d'aquests recorreguts òptims per als desplaçaments en bicicleta.

Mobilitat en transport públic

Punts forts/punts febles

Bus urbà

- La presència d'àrees d'activitats econòmiques, educatives, d'oci i comercials fan que l'autobús urbà sigui un mitjà idoni de connexió entre àrees i barris, tot i les mancances actuals.
- Augmenta el nombre d'usuaris, degut a les línies que prioritzen la destinació, (L6, L7, L8; L9 centres de treball, educatius) tot i la pèrdua de passatgers a les línies (L1, L2, L3, L4 i L5).
- Les estacions de ferrocarril són nodes intermodals d'importància cabdal per a la gestió i distribució de la mobilitat, tant per l'accés al lloc de treball i estudis com al domicili.
- Les característiques de les línies tipus afecten sobre el passatge de la següent forma:

+	Passatgers	-
línies curtes (± 11 km)	Longitud Línies	línies llargues (± 20 km)
menys 2% població coberta per km	Cobertura	més 2% població coberta per km
no passa pel centre urbà	Recorregut	passa pel centre urbà
centres de treball, educatius	Destinació	Nucli antic

- Recorreguts-itineraris: La connexió intra-barris és poc servida i es prima la connexió amb el centre urbà, o cap a centres de treball i estudi. La necessitat d'establir connexions nord-sud i est-oest que no passin per centre es constata com a part essencial per a l'augment de la quota d'ús del transport públic.
- La congestió de vials perjudica la velocitat comercial del servei, així com el seu atractiu per als usuaris.



- Freqüència insuficient: ateses les característiques de Sant Cugat, una freqüència mitjana de 33 minuts és clarament insuficient per mostrar-se competitiu front el vehicle privat.
- Longitud de les línies: estadísticament, les línies més llargues (exceptuant el bus de barri), són les que han perdut passatge, mentre que línies més curtes n'han guanyat.
- Exceptuant el bus de barri (L4, L5), que compleix una funció "social", les línies que prioritzen la cobertura i són llargues (19,8 km de mitjana) perden viatgers (L1 i L2).
- Aquestes línies (L1 i L2) absorbeixen el 45% de la demanda total, el que denota un desequilibri a la xarxa del bus urbà.
- Destinació: aquelles línies que tenen com a objectiu satisfer trajectes cap a centres productius o educatius han augmentat el nombre de viatgers (L6, L7, L8 i L9), en canvi aquells que passen pel centre urbà, però efectuant recorreguts molt llargs per tal d'ampliar la cobertura, han perdut passatge.

Ferrocarril

- Sant Cugat presenta una molt bona oferta de ferrocarril (FGC principalment), ja que les 8 estacions (comptant Les Planes) li atorguen una posició privilegiada en relació a altres ciutats, tenint en compte la dimensió del municipi.
- La freqüència de les línies d'FGC (pot arribar a 2 minuts en hora punta i direcció Barcelona), permet oferir un mitjà competitiu en relació al vehicle privat.
- Metro urbà: les 8 estacions de FGC actuen com un autèntic metro municipal, degut a l'extensió del municipi, i a les mancances en la connectivitat transversal, entre barris i a l'estructura radial de la xarxa urbana de vials que li atorga una major velocitat al ferrocarril per desplaçar-se internament (accedir al centre des dels barris més allunyats, com Valldoreix).

RENFE rodalies

- Tot i l'escassetat de dades referents a l'operadora RENFE, s'ha constatat la baixa freqüència en el servei de rodalies amb parada a l'estació de Sant Cugat, així com la manca d'accessibilitat des del sector nord de l'estació (Volpelleres oest).

Autobús interurbà

- La potencialitat del transport públic interurbà resideix en la connexió amb els municipis de l'entorn, entre els quals no hi ha connexió amb ferrocarril, o aquesta és molt dèbil.
- La línia amb més demanda és la B7, que cobreix el trajecte Rubí – Cerdanyola del Vallès, efectuant 27 parades a Sant Cugat (ambdós sentits). Denota la

importància de la connexió amb Rubí i Cerdanyola, itinerari que cobreix la línia de Renfe però amb una oferta insuficient.

- El bus interurbà es planteja poc com alternativa.



Oportunitats

- El servei de FGC es beneficia de la falta de facilitats en l'accés a peu general de la ciutat. El servei d'autobús urbà té una incidència limitada.
- La pèrdua progressiva de passatge en algunes de les línies d'autobús urbà (L1, L2, principalment), obliga a replantejar l'estructura de la xarxa. Diversos reptes i causalitats porten a aquesta conclusió:
 - La necessitat de trencar l'estructura radial del municipi per donar més i millor servei als barris de la ciutat.
 - La connexió de la xarxa urbana amb el polígon d'activitats de Can Sant Joan i l'arc de la B-30, així com amb els municipis veïns de Rubí i Cerdanyola.
 - Racionalització dels recorreguts de les línies que perden passatge: s'ha evidenciat com l'excés d'itineraris sinuosos per augmentar la cobertura residencial augmenten els temps de trajecte i provoquen una pèrdua de competitivitat el vehicle privat.
 - Replantejament de l'objectiu i les funcions de les línies d'autobús: accés als centres de treball o educatius, bus de barri, connexió amb els intercanviadors de ferrocarril,...
 - Augment de la freqüència mitjana actual, situada en 33 minuts.
- Quan al ferrocarril, el repte més important passa per una millora de la permeabilitat de les infraestructures per tal de no perjudicar l'accessibilitat a peu o en bicicleta, fet que comporta una pèrdua d'atractiu d'aquests modes respecte el vehicle privat (compleció de l'estació de Volpelleres permeable en ambdós costats), i pèrdua també d'accés al transport públic.
- Així mateix, l'actual servei de rodalies de Renfe es mostra clarament insuficient per satisfer la demanda de desplaçaments est-oest, així com l'accés a l'estació des de Volpelleres oest, i també la manca de permeabilitat en general de la traça dels FFCC.
- Cal esmentar la necessitat de, com a mínim, mantenir el nivell d'oferta actual de FGC.



Mobilitat en vehicle privat

Punts forts/punts febles

- Posició privilegiada. El municipi resta situat en una posició estratègica: a prop de Barcelona pels túnels de Vallvidrera, que també enllaça el municipi amb el nord del país; i la connexió per diversos indrets a l'AP7, via internacional que connecta el sud del Mediterrani amb Catalunya i França.
- Potencialitat de la ronda nord. Actualment és un vial que encara presenta potencial per absorbir i redistribuir vehicles procedents de l'est i sud-est del municipi.
- Així i tot, aquestes vies no depenen del municipi de Sant Cugat, per tant no és objecte d'aquest Pla avaluar aquest impacte més enllà dels accessos i sortides de la ciutat, a efectes mediambientals i de congestió, així com la relació de connexió amb els municipis veïns.
- Les estimacions de nivells de servei mostren una congestió en hora punta en determinats indrets causada per una senyalització d'itineraris determinada, i una gestió de la xarxa viària existent que requereix una visió d'itineraris d'accés i una protecció de certes zones i vials de trànsit de pas (gestió dels sentits de circulació).
- La xarxa actual s'estructura a partir de l'arc de la B-30, amb la carretera de Rubí i la carretera de Cerdanyola com a principals eixos interns est-oest, nord-sud, respectivament. És on es registren uns nivells de congestió més elevats, a causa de la pròpia estructura viària, però també degut a deficiències en la senyalització.
- El nucli urbà, i concretament els Quatre Cantons, absorbeixen una part important del trànsit sud-est, nord-oest, i amb destinació o origen al nucli urbà. Les característiques del nucli antic, amb carrers estrets, i la diversitat funcional d'aquest àmbit, fa que la convivència entre els diversos mitjans sigui complexa.
- Senyalització: La nova senyalització implantada al municipi ha suposat una millora, tant pel que fa als itineraris de sortida i de pas –que, en general, s'indiquen pels carrers de major capacitat i més perifèrics del nucli-, com per als itineraris interns –que incorporen més localitzacions i major detall-. Tanmateix, encara es poden detectar senyalitzacions aïllades i recorreguts discontinus, en part pel fet que als carrers del municipi trobem senyals de nova implantació i senyals antigues que encara no han estat substituïdes, especialment als barris més allunyats del nucli urbà, on predomina l'anterior senyalització.

Oportunitats

- El model actual de mobilitat pateix una **dependència excessiva del transport privat motoritzat**. Aquest fet comporta importants problemes socials (exclusió social, ocupació de l'espai,...), ambientals (congestió, contaminació



atmosfèrica, consum d'energia,...) i de salut (contaminació acústica, accidents de trànsit,...). Especialment, aquest model condiciona els possibles usos de l'espai públic, incidint en la qualitat de vida de les persones. La millor manera d'estructurar aquesta recuperació de la multifuncionalitat és dur a terme mesures de gestió d'aquest espai, concretament:

- Una visió més clara de les possibilitats d'eixos alternatius est-oest i nord-sud.
 - Claredat en els eixos entre barris per al vehicle privat.
 - Un anàlisi de detall de la reserva de capacitat en les grans rotondes i hipòdroms, millorant la gestió, disseny i regulació del trànsit.
 - Jerarquitzar els carrers i prioritzar les actuacions posteriors en funció de la jerarquització.
 - Gestió de les places d'aparcament en calçada.
- Millora de la senyalització dels itineraris de pas, d'accés als barris.

2.2.2. Síntesi de la situació ambiental actual

Es resumeix a continuació la diagnosi de les externalitats relatives als fluxos ambientals i socials del model actual de mobilitat de Sant Cugat.

Consum energètic

L'energia consumida en la mobilitat urbana i interurbana (amb origen o destí Sant Cugat del Vallès), l'any 2011 va ser de 50.600 tep. La mobilitat urbana interna al municipi és responsable del 35% del consum.

Emissions de gasos d'efecte hivernacle

El còmput global de les emissions de GEH derivades del transport a Sant Cugat del Vallès, amb la metodologia de càlcul ja esmentada en el marc d'aquest projecte i amb dades referents al parc de vehicles, de mobilitat i de velocitat, representa 139.300 t CO₂ l'any 2011. La mobilitat urbana interna al municipi és responsable del 36% de les emissions.

Qualitat de l'aire

Les dades posen de manifest que l'any 2010 no s'han superat els valors límits d'immissió dels diferents contaminants a l'estació de mesura de Sant Cugat del Vallès, tot i que sí en algunes estacions de la Zona de Qualitat de l'Aire on aquesta s'integra.



Emissions de PM10

Segons estableix el Pla, el municipi de Sant Cugat es troba dins de la zona de protecció especial (ZPE) 2 de protecció especial pel que fa al contaminant partícules en suspensió de diàmetre inferior a 10 micres (PM10). Respecte a aquest contaminant, la contribució de les emissions del transport terrestre sobre les dels altres sectors és molt significativa: a la zona 2 el 46% del total d'emissions de PM10 són derivades del transport terrestre.

L'any 2011, les emissions de PM10 derivades del sector del transport de Sant Cugat del Vallès van ser de 107 tones. La mobilitat interna al municipi és responsable d'un 30% de les emissions.

Emissions de NOx

Mitjançant l'Acord de Govern GOV/82/2012, de 31 de juliol, es declaren zones de protecció especial de l'ambient atmosfèric, pel contaminat de diòxid de nitrogen, diversos municipis de les comarques del Baix Llobregat, del Vallès Occidental i del Vallès Oriental. S'amplia així la zona de protecció especial per NO2, i inclou dins de la zona el municipi de Sant Cugat del Vallès.

L'any 2011, les emissions de NOx derivades del sector del transport de Sant Cugat del Vallès van ser de **857 tones**. La mobilitat interna al municipi és responsable d'un 29% de les emissions.

Contaminació acústica

A l'àrea de Sant Cugat, un 27% de la població es troba exposada a nivells sonors superiors als 65 dB(A) durant el dia, i un 2% durant la nit.

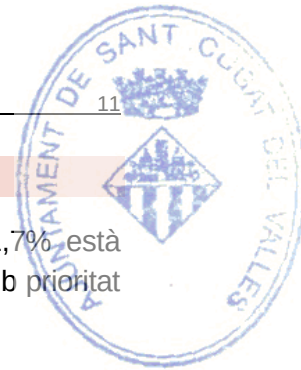
Accidentalitat

De les dades del Pla local de seguretat viària de Sant Cugat (redactat l'any 2010), s'observa un lleuger augment de l'accidentalitat al municipi fins a l'any 2008, i una reversió de la tendència posteriorment.

Tot i el decreixement dels nivells d'accidentalitat municipal, l'índex d'accidentalitat per habitants a Sant Cugat del Vallès l'any 2009 (3,1) és força superior a la mitjana catalana (2,2).

En aproximadament un 11,4% dels accidents estan involucrats vianants i/o ciclistes.

El Pla posa de manifest la gran concentració registrada al nucli (més del 65% dels sinistres del període), que motiva l'estudi en detall d'aquesta àrea.



Ocupació del sòl

L'espai viari al conjunt de la ciutat es reparteix de la següent forma: el 61,7% està destinat al trànsit motoritzat i el 38,3% restant als vianants (voreres i carrers amb prioritat de vianants).

El Centre és, amb diferència, el barri amb major espai viari destinat a la circulació dels vianants amb un 63% del total. Es tracta d'una zona on la circulació motoritzada està restringida excepte per a veïns, urgències o operacions de càrrega i descàrrega. Altres zones que compten amb una majoria de superfície destinada al vianant són: Can Canyameres – Volpelleres Oest, Can Gatzet, Can Magí, Can Majó, Ctra. Vallvidrera i El Colomer-Parc Central.

A la resta de sectors la distribució d'espai és més favorable per a la circulació dels vehicles motoritzats. Els sectors amb menor destinació per als vianants són Sol Aire, Can Ametller i Les Planes, per sota tots tres del 15%.

Costos econòmics de la mobilitat

De l'anàlisi dels costos interns i externs del sistema de transport s'extreu que dels 1.153 M€/any de costos, un 83% són imputables al vehicle privat per carretera, un 8% a transport públic per carretera i un 10% al transport ferroviari.

2.2.3. Punts clau a incidir des del PMU

Es sintetitzen tot seguit els punts clau en què el PMU hauria d'incidir per tal d'obtenir el millor resultat ambiental possible, tant d'àmbit municipal com interurbà.

Del total de desplaçaments en dia feiner, el 39,0% són intramunicipals (és a dir, que tenen com a origen i destí el mateix municipi de Sant Cugat), i el 61,2% són intermunicipals o també denominats de connexió, és a dir, que connecten dos municipis. Així, el PMU ha d'identificar mesures dins de l'àmbit d'actuació municipal, però també en àmbits d'altres organismes o administracions que puguin influir en la mobilitat de la comarca o de la Regió Metropolitana de Barcelona.

En relació als **fluxos interns** al municipi es destaca un repartiment modal amb elevats desplaçaments motoritzats, amb una major dependència del vehicle privat en zones residencials externes per tal de connectar amb la zona de serveis del nucli.

En els desplaçaments entre zones residencials i el nucli antic (o amb la zona d'eixample), s'observa una elevada taxa d'ús del vehicle privat. Hi ha un important potencial de transvasament de desplaçaments cap al transport urbà (xarxa d'autobusos urbans), i en els desplaçaments més curts cap als modes no motoritzats. Les mesures del PMU hauran de posar gran èmfasi en aquestes relacions.

Les zones amb major diferenciació urbanística (zones principalment residencials) i baixa densitat (vivenda unifamiliar), són dependents del centre per els serveis i



comerços, i els desplaçaments es realitzen principalment en vehicle privat. Aquesta segregació espacial de les diverses funcions, ha provocat un fort increment de la mobilitat i les necessitats de transport. Assenyalar que molts barris de Sant Cugat no tenen prou massa crítica per a mantenir els comerços a prop seu.

Les zones d'activitat econòmica a l'arc de l'autopista AP-7 també acullen unes demandes de mobilitat per raó treball o estudi amb una part important dels desplaçaments que es realitzen en vehicle privat. Els desplaçaments interns a la zona d'activitat econòmica són al voltant de 6% dels interns, i s'identifiquen importants fluxos de connexió entre districtes amb destí a la zona d'activitat (al voltant del 19% dels fluxos).

La identificació de les principals zones generadores de desplaçaments en vehicle privat, i les principals destinacions d'aquests fluxos, permeten establir uns potencials de canvi modal a abordar en el PMU.

Els principals **fluxos intermunicipals** es produeixen amb els municipis de Barcelona, Rubí i Cerdanyola del Vallès, representant un 38%, 13% i 8% en dia feiner

La dependència del vehicle privat s'accentua fortament si s'estudien els principals fluxos de mobilitat de connexió entre Sant Cugat i la resta del territori. Aquesta dependència és molt elevada en desplaçaments amb Rubí, Cerdanyola, Sabadell o Terrassa, i molt menor amb les relacions amb Barcelona (relació en que l'oferta de transport públic, conjugat amb les dificultats de trobar estacionament a la ciutat de Barcelona, permet absorbir un gran volum de desplaçaments).

Tots els principals fluxos de connexió destacats anteriorment mostren un potencial de canvi modal cap al transport públic. En els desplaçaments amb municipis veïns també pot haver-hi un transvasament cap al transport públic urbà intermunicipal o la bicicleta.

S'han detectat tres factors claus que condicionen la dependència del vehicle privat, on caldrà actuar per promoure un canvi modal:

- La intermodalitat entre el transport interurbà i el transport urbà de Sant Cugat (temps d'espera, nombre de connexions per arribar als districtes de destí...).
- L'oferta d'aparcament lliure en les zones d'activitat econòmica (arc AP-7).
- Competitivitat del vehicle privat respecte el transport públic en quant al temps total de recorregut. Les dades de l'enquesta posen de manifest que el temps de desplaçament en transport públic és actualment el doble respecte el temps de desplaçament en vehicle privat en els mateixos recorreguts.



2.3. SÍNTESI DEL PROGRAMA D'ACTUACIONS

Amb l'objectiu de consolidar el model de mobilitat sostenible i segura, i així adaptar la mobilitat de Sant Cugat del Vallès a les necessitats del S.XXI, es proposen un seguit d'actuacions a implantar en diferents etapes.

S'ha establert el marc temporal d'execució de les mesures, en la fase d'execució del Pla (2013-2018, assumint una situació de crisi econòmica) i llarg termini, post-crisi (2019-2024). Existeix un seguit de mesures que per la seva baixa prioritat, o per l'elevat cost econòmic que implicaven, queden excloses de l'àmbit del Pla per la dificultat d'assumir-ne l'execució. Tot i així s'han volgut plantejar i plasmar en el Pla ja que es consideren vàlides i podrien desenvolupar-se en cas de dotació pressupostària disponible.

També cal especificar que l'aprovació del Pla ha requerit uns anys en què aquest ja hauria d'haver entrat en vigor, i que algunes mesures que proposava el PMU ja han començat a implementar-se al municipi, en coherència amb la línia de treball que ha mantingut l'Ajuntament de Sant Cugat.

ID	Actuacions	Ja implantat	Etap 1	Etap 2	Llarg termini indeter- minat
TRANSPORT PÚBLIC					
7111	Coordinar la xarxa de transport públic per facilitar la intermodalitat i la optimització de la xarxa			100%	
7112	Promoure accions per millorar la seguretat dels usuaris del transport públic		100%		
7121	Proposta estratègica de futur de la xarxa de transport públic				100%
7122	Reestructurar la xarxa de transport públic urbà actual: augmentar l'optimització de la xarxa i freqüència de pas		29%	71%	**
7123	Informar a l'usuari en temps real: parades i a través d'internet		6%	94%	
7124	Millorar les infraestructures de la xarxa de transport públic urbà		38%	62%	
7125	Promoure l'ús de vehicles de transport públic urbà que funcionin amb energies alternatives		100%		
7131	Realitzar el seguiment de la xarxa de transport públic interurbana per millorar les connexions amb municipis propers i zones generadores de mobilitat				100%
7132	Realitzar el seguiment del compliment del Pla d'Innovació i Millora de la Qualitat del transport interurbà				100%
7141	Millorar la qualitat del servei que actualment ofereix el sector del taxi a Sant Cugat			100%	
7151	Estudiar la viabilitat d'altres modes de transport		100%		
VIANANTS, BARRERES I ACCESSIBILITAT					
7211	Ampliar l'actual zona d'estar al centre urbà		5%	95%	**
7212	Proposta nova centralitat de Valldoreix		50%	50%	
7221	Millorar l'oferta pels desplaçaments a peu entre els principals punts de la ciutat		55%	45%	**
7222	Permeabilitzar les travesseres urbanes per als vianants		5%	95%	
7223	Millorar la seguretat a les cruïlles		51%	49%	



ID	Actuacions	Ja implantat	Etap 1	Etap 2	Llarg termini indeter- minat
7231	Coordinar les actuacions realitzades amb el Pla d'Accessibilitat Municipal		100%		
7232	Adaptar els passos de vianants d'acord als criteris normatius del Decret 135/1995, de 24 de març				100%
7233	Incrementar les cruïlles amb semàfors sonors a tota la ciutat		100%		
7234	Establir criteris per adequar i reubicar el mobiliari urbà segons els criteris d'accessibilitat				100%
7236	Establir convenis entre l'Ajuntament de Sant Cugat i les entitats i associacions de persones amb discapacitat per coordinar actuacions que promoguin l'accessibilitat.		100%		
	ELS CICLISTES				
7311	Definir els criteris de la xarxa bàsica de vies ciclistes				100%
7312	Ampliar la xarxa de vies ciclistes i incrementar l'oferta d'aparcament		12%	88%	**
7313	Incentivar la connexió intermunicipal de vies ciclistes		100%		**
7314	Pla integral de foment de l'ús de la bicicleta			100%	
7321	Potenciar l'aparcament de bicicletes en aparcaments públics				100%
7322	Promoció del Registre municipal de bicicletes		100%		**
7323	Instal·lació de Bicibox	100%			
	VEHICLE PRIVAT, APARCAMENT I MERCADERIES				
7411	Participar en la definició de la xarxa viària territorial i de connexió			100%	**
7412	Definir la xarxa viària bàsica		27%	73%	
7413	Definir les zones susceptibles a pacificar el trànsit i promoure'n el seu desenvolupament		2%	98%	
7421	Estudi de la gestió integral de l'aparcament		68%	32%	**
7422	Revisió tarifària i horària de l'aparcament				100%
7423	Incrementar l'oferta d'aparcaments per a motos		20%	80%	
7424	Control de la indisciplina de l'aparcament a la via pública				100%
7425	Adequació de l'oferta d'aparcament en calçada adaptada a persones de mobilitat reduïda		63%	38%	
7431	Estudi per a la implantació d'un sistema de gestió de la mobilitat urbana	**		100%	**
7432	Instal·lar senyalització variable		50%	50%	
7441	Estudi sobre la distribució urbana de mercaderies		100%		
7451	Definir criteris per la instal·lació d'elements per al control de la velocitat		100%		
7452	Major vigilància i control de les infraccions en matèria de seguretat viària		100%		
7461	Creació d'una xarxa de punts de recàrrega de vehicles elèctrics		100%		
7462	Promoure i incentivar l'ús de vehicles menys contaminants		100%		
	MOBILITAT I EDUCACIÓ				



ID	Actuacions	Ja implantat	Etap 1	Etap 2	Llarg termini indeter- minat
7511	Implantar actuacions de millora d'itineraris de camins escolars		40%	60%	
7512	Moderació del trànsit i la velocitat dels vehicles a motor als entorns escolars				100%
7513	Creació d'una comissió mixta de treball per desenvolupar línies d'actuació en l'àmbit de la mobilitat a les escoles			100%	
7515	Realitzar campanyes de sensibilització adreçades a la comunitat educativa per promoure un accés sostenible als centres escolars		67%	33%	
7521	Promoció de la mobilitat sostenible		100%		
7522	Promoció del cotxe compartit		100%		
7523	Consolidar la setmana de la Mobilitat Segura i Sostenible		100%		
7524	Edició i publicació de la guia de la mobilitat de Sant Cugat		100%		
7525	Impulsar l'Oficina de la Mobilitat de Sant Cugat			100%	
7526	Millorar la web de la mobilitat i del transport de Sant Cugat				100%
7527	Promoure l'organització de cursos de conducció eficient i segura en bicicleta				100%
7528	Promoure l'organització de cursos de conducció eficient i segura en vehicle privat			100%	
7529	Difusió de l'oferta dels modes no motoritzats				100%
7531	Potenciar la figura de l'agent cívic				100%
	NORMATIVA I NOUS INSTRUMENTS DE PLANIFICACIÓ				
7611	Ordenança municipal de circulació, vianants i bicicletes				100%
7612	Seguiment de l'Ordenança municipal de regulació del soroll				100%
7621	Promoure plans de mobilitat a polígons d'activitat amb problemàtica de mobilitat				100%
7622	Promoure l'elaboració dels Plans de Desplaçament d'Empresa (PDE)				100%

Font. Elaboració pròpia.

Nota: (**= alguna fase del projecte fora del termini del PMU)

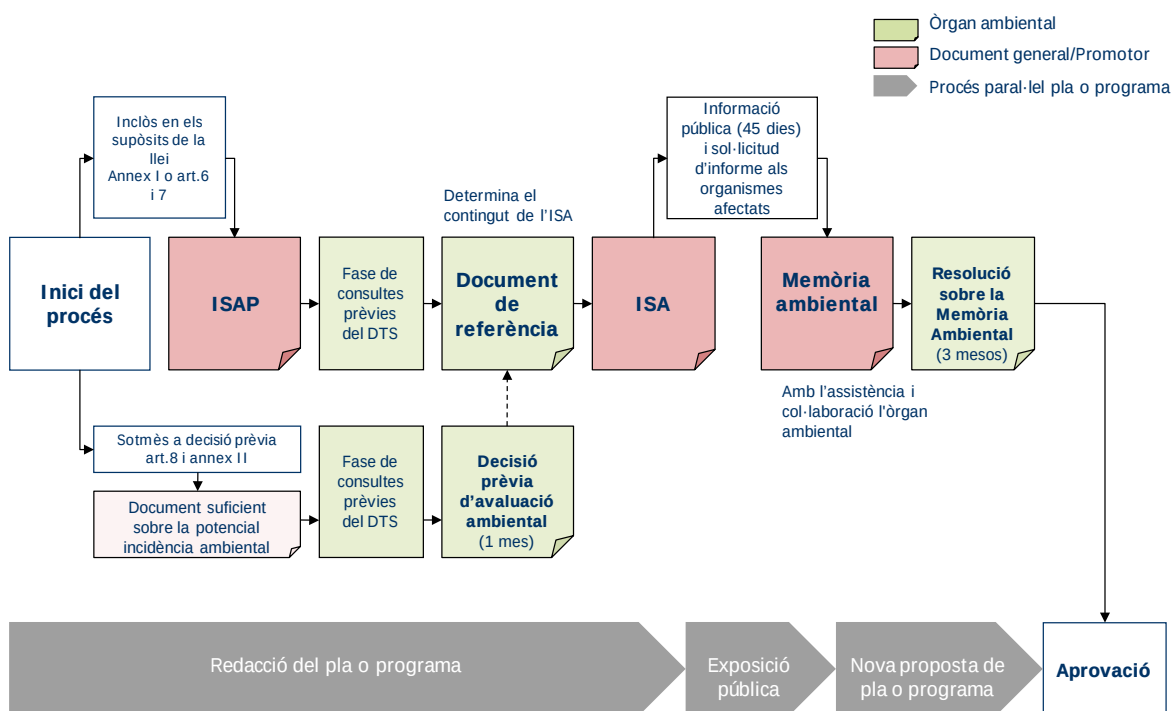
Nota: Per a major detall en les explicacions vegeu el document II Programa d'actuacions del PMU.



3. DESCRIPCIÓ GENERAL DEL PROCÉS D'AVALUACIÓ AMBIENTAL ESTRATÈGICA

D'acord amb allò establert a la Llei 6/2009, sobre avaluació dels efectes de determinats plans i programes en el medi ambient, els plans de mobilitat urbana han de ser objecte d'avaluació ambiental.

El procés de l'avaluació ambiental es desenvolupa conjuntament i en paral·lel amb les tasques de redacció de la memòria del PMU, tal com s'il·lustra a l'esquema següent.



Font. Elaboració pròpia.

Així, l'elaboració del PMU ha seguit les fases descrites a la Llei 6/2009, del 28 d'abril, d'avaluació ambiental de plans i programes.

En la taula següent es mostren les fases i els documents generats en cadascuna d'elles. També s'inclouen les fases previstes una vegada es finalitzi l'elaboració de la Memòria Ambiental.



Any	Fase de tramitació del PMU	Fase de l'Avaluació ambiental	Document generat	Òrgan responsable	Data d'emissió
2009-2012	Redacció del PMU	Inici de l'avaluació ambiental del PMU	Informe de Sostenibilitat Ambiental Preliminar (ISAP)	Ajuntament de Sant Cugat	21/10/10
		Consulta d'AAPP afectades i el públic interessat	-	Direcció General de Polítiques Ambientals	10/12/10
		Emissió Document de referència	Document de referència (DR)	Direcció General de Polítiques Ambientals	21/12/10
			Informe de Sostenibilitat Ambiental (ISA)	Ajuntament de Sant Cugat	1/10/12
2013-2014	Aprovació inicial del pla (18/02/2013) Publicació BOPB (13/03/13)	Avaluació ambiental del PMU	Informe sobre l'aprovació inicial del PMU	Direcció General de Polítiques Ambientals	06/05/13
			Informe de Sostenibilitat Ambiental (ISA), text refós	Ajuntament de Sant Cugat	11/11/13
			Resposta DGPA en relació a l'ISA modificat	Direcció General de Polítiques Ambientals	28/11/13
		Documentació del Pla a ATM	Informe inicial ATM	ATM	25/03/13
			Informe definitiu ATM (favorable)	ATM	20/12/13
	Informació pública (45 dies)	Consultes sobre el PMU i l'ISA	Informe al·legacions al PMU i ISA	Ajuntament de Sant Cugat	10/01/14
	Aprovació definitiva del PMU	Presentació de la Memòria Ambiental	Memòria Ambiental (MA)	Ajuntament de Sant Cugat	Pendent
			Resolució de conformitat de la MA	Direcció General de Polítiques Ambientals	Pendent
		Presentació del PMU i de la Memòria Ambiental	Aprovació definitiva del PMU	ATM	Pendent

Font. Elaboració pròpia.

Cal remarcar que el procés d'elaboració del PMU de Sant Cugat del Vallès ha estat més llarg de l'habitual en aquests tipus de plans, degut bàsicament a tres factors: el perllongament de la participació ciutadana, un canvi de composició de l'Ajuntament en 2011 i els replantejaments i canvis d'enfocament causats principalment per la crisi econòmica.

Aquest fet va portar a la necessitat de fer una actualització de les dades del document de Diagnosi i posteriorment a recalculer els escenaris i actualitzar tot el programa d'actuacions als horitzons 2013-2018 i 2019-2024.





4. ABAST DE L'AVALUACIÓ DETERMINAT PEL DOCUMENT DE REFERÈNCIA

4.1. ESTRUCTURA DE L'INFORME DE SOSTENIBILITAT AMBIENTAL PRELIMINAR

En data 21 d'octubre de 2010, l'Ajuntament de Sant Cugat emet l'Informe de Sostenibilitat Ambiental preliminar (ISAP) del PMU de Sant Cugat, amb l'objectiu d'iniciar el procés d'avaluació ambiental. El contingut de l'ISAP va ser el següent:

1. INTRODUCCIÓ

- 1.1. El procés d'avaluació ambiental de plans i programes
- 1.2. Contingut i abast de l'ISAP

2. CONTINGUT I OBJECTIUS DEL PMU DE SANT CUGAT

3. RELACIÓ AMB ALTRES PLANS I PROGRAMES CONNEXOS

4. DIAGNOSI DEL PLA

- 4.1. Mobilitat urbana de Sant Cugat
- 4.2. Fluxos ambientals
- 4.3. Síntesi de la diagnosi

5. DEFINICIÓ DELS OBJECTIUS AMBIENTALS DEL PLA

- 5.1. Objectius ambientals plans que tenen relació amb el pla
- 5.2. Objectius ambientals del pla

6. DESCRIPCIÓ I AVALUACIÓ D'ALTERNATIVES

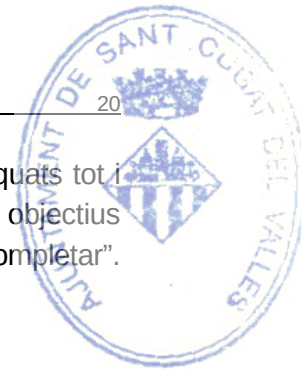
7. ADMINISTRACIONS PÚBLIQUES AFECTADES I PÚBLIC INTERESSAT

En base a la informació facilitada per l'Ajuntament de Sant Cugat i a les consultes realitzades, amb data 21 de desembre de 2010, la Direcció General de Polítiques Ambientals va emetre el Document de referència (DR) que determina l'abast de l'ISA i els criteris, objectius i principis aplicables, així com també identifica les administracions públiques afectades i el públic interessat.

4.2. VALORACIÓ GLOBAL DE L'ISAP

Pel que fa a la valoració global de l'ISAP es destaquen les següents consideracions del Document de referència (DR):

“L'estructura de l'ISAP s'adiu als requeriments de la Llei 6/2009, i és considera adequada per aquesta Subdirecció general”:



“Pel que fa al contingut i a la qualitat del document, es consideren també adequats tot i que cal reforçar alguns aspectes, especialment a la diagnosi i a la definició dels objectius ambientals. També es detecten alguns aspectes concrets que s'hauran de completar”.
“Aquestes millores hauran de ser integrades en l'ISA”.

4.3. AMPLITUD I NIVELL DE DETALL DE L'INFORME DE SOSTENIBILITAT AMBIENTAL

Segons el DR, l'ISA ha d'avaluar la integració en el Pla de les aportacions dels organismes consultats i també avaluació els aspectes contextuais i estratègics exposats.

Dins dels apartats de l'ISA, el DR incloïa les següents especificacions:

1. Relació amb altres plans i programes.

S'ha d'incloure l'anàlisi del tractament en el pla de tots els aspectes estratègics. EL DR feia un resum dels elements de cada Pla supramunicipal que s'havia analitzar en l'ISA, i alguns dels continguts a contenir: Pla Territorial Metropolità de Barcelona, Pla director de mobilitat de la regió metropolitana de Barcelona, Pla de Transport de Viatgers de Catalunya, Pla de Millora de la Qualitat de l'Aire, Pla Director d'Infraestructures de la RMB, Pla General Metropolità de Barcelona, PMU o documents similars dels municipis de Cerdanyola del Vallès, Rubí, Barcelona, Papiol, Castellbisbal i Sant Quirze del Vallès.

En base a la valoració de les oportunitats de canvi modal, l'ISA ha d'identificar aquelles que el pla adopta com a estratègia i com es tracten els aspectes que suposen una amenaça pel canvi modal o entren en conflicte amb un model de mobilitat sostenible.

2. Diagnosi ambiental del sistema de mobilitat de la RMB

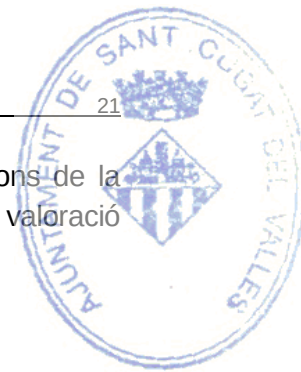
L'ISA ha d'incorporar:

- L'anàlisi dels fluxos de mobilitat.
- El càlcul dels indicadors ambientals globals i específics.
- El càlcul dels costos unitaris del transport, diferenciant per modes de transport, per costos interns i externs, i per desplaçaments urbans i interurbans.

Així mateix la diagnosi ha de valorar, com a mínim, els aspectes següents:

- Oportunitats, amenaces o situacions de conflicte en les disposicions d'altres plans i programes per afavorir el canvi modal.
- Diagnosi ambiental de la mobilitat al municipi a partir de l'anàlisi de fluxos i el càlcul d'indicadors.
- Relació de punts clau en que el PMU hauria d'incidir per tal d'obtenir el millor resultat ambiental possible.

S'ha d'acompanyar de cartografia tots aquells aspectes que ho requereixin.



L'avaluació de la qualitat de l'aire s'ha de realitzar amb dades de les estacions de la XVPCAC dins de la Zona de Qualitat de l'Aire a la que pertany el municipi. La valoració s'haurà de realitzar avaluant la qualitat de l'aire dels darrers 5 anys de la Zona.

3. Definició dels objectius ambientals del pla

Diferenciar objectius globals (aquells que provenen d'altres documents normatius) i els objectius operatius (directament vinculats a les mesures del pla).

4. Descripció i avaluació dels impactes ambientals significatius de l'alternativa escollida

Descriure i avaluar l'alternativa zero i altres alternatives (es podran considerar per exemple alternatives d'ordenació de xarxes, escenaris de model segons diversos indicadors generals, o línies estratègiques d'actuació enfocades a l'assoliment de determinats objectius).

Es recomana avaluar la rellevància ambiental de cadascuna de les línies estratègiques, analitzant la sensibilitat de les variables ambientals en base a l'AMBIMOB-U.

Realitzar l'avaluació dels diversos vectors ambientals: missions de GEH, contaminació atmosfèrica, soroll.

5. Mesures de seguiment i supervisió

El seguiment ambiental del pla s'ha d'integrar en els mecanismes de seguiment propis del pla.

6. Informe de viabilitat econòmica

Anàlisi, si la resta de la documentació del Pla no la incorpora, sobre els costos i la viabilitat econòmica de les alternatives i de les mesures dirigides a prevenir, reduir o pal·liar els efectes negatius del Pla.

7. Avaluació global del pla

S'ha de verificar, de manera sistemàtica, la contribució de les mesures del pla al compliment dels objectius ambientals adoptats en el marc dels objectius generals del pla.

S'han d'identificar els punts forts i els punts febles del pla amb relació als objectius proposats i als aspectes mínims de valoració de la diagnosi exposats.

S'han d'especificar, si és el cas, les dificultats (deficiències tècniques, manca de coneixements, d'experiència, etc.) trobades per a la realització de l'avaluació i que hagin pogut condicionar el desenvolupament de l'avaluació ambiental del Pla.

8. Síntesi

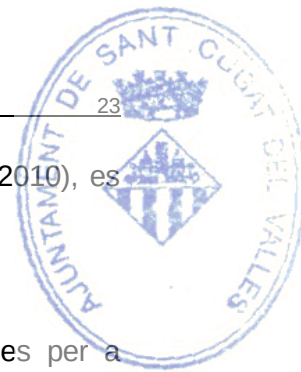
Incloure una síntesi en termes fàcilment comprensibles de tot el procés i de les previsions del pla a tots els interessats.



4.4. CONSULTES EFECTUADES

La Subdirecció General d'Avaluació Ambiental, d'acord amb l'article 18 de la Llei 6/2009, va dur a terme les consultes a les administracions públiques afectades i al públic interessat. En la següent taula es mostren les entitats i organismes consultats.

ADMINISTRACIÓ LOCAL
Diputació de Barcelona
Consell Comarcal del Vallès Occidental
Ajuntament de Rubí
Ajuntament de Cerdanyola del Vallès
Ajuntament de Barcelona - Gerència de Medi Ambient
Ajuntament del Papiol
Ajuntament de Castellbisbal
Ajuntament de Sant Quirze del Vallès
ALTRES ADMINISTRACIONS
Programa per a la Mobilitat i les Grans Infraestructures
Agència de Residus de Catalunya
Institut Català d'Energia
Oficina Catalana del Canvi Climàtic
Serveis Territorials de Medi Ambient i Habitatge a Barcelona
Direcció General de Qualitat Ambiental
Direcció General de Medi Natural
ENTITATS
Fundació Mobilitat Sostenible i Segura
Fundació RACC
P(A)T Prevenció d'Accidents de Trànsit
DEPANA
Associació per la Defensa i l'Estudi de la Natura
Ecologistes en Acció de Catalunya
Greenpeace Catalunya
Centre d'estudis de la natura del Barcelonès Nord
Amics de Collserola
Autoritat del Transport Metropolità
Entitat Metropolitana del Transport
Agrupació de Municipis amb Transport Urbà
Institut d'Estudis Regionals i Metropolitans de Barcelona
Institut d'Estudis Territorials
Col·legi d'Enginyers de Camins, Canals i Ports de Catalunya
Col·legi d'Ambientòlegs de Catalunya
Col·legi de Geògrafs de Catalunya
Col·legi Oficial d'Enginyers Industrials de Catalunya
Col·legi d'Arquitectes de Catalunya



Transcorregut el període de consultes (que finalitzava el 10 de desembre de 2010), es van rebre informes i aportacions per part de:

Direcció General de Qualitat Ambiental

L'informe aporta informació relativa a la normativa de referència, les eines per a l'avaluació de la qualitat de l'aire i el balanç de la qualitat de l'aire, l'anàlisi de l'impacte sobre la qualitat de l'aire i les mesures correctores previstes. Així mateix, aporta informació per a l'avaluació del vector acústic.

Oficina Catalana del Canvi Climàtic

L'informe considera oportú actualitzar les dades de consum energètic i gasos amb efecte hivernacles segons la nova informació disponible, recomana l'ús de la Guia de càlcul d'emissions de GEH, i indica la necessitat d'avaluar l'emissió de GEH per a les diverses alternatives estudiades.

Institut d'Estudis Territorials

L'informe apunta la conveniència de completar l'explicació dedicada al Pla Territorial Metropolità de Barcelona, el qual a part de contenir els escenaris de creixements socioeconòmics i la distribució d'activitats al territori, també inclou les infraestructures de mobilitat proposades i representa la concreció del PITC a la RMB.

Autoritat del Transport Metropolità

El document d'aportacions es refereix a la conveniència d'analitzar els documents que permetin garantir una bona connexió de xarxes amb Cerdanyola del Vallès i Rubí, i a la necessitat de fer referència al PDI 2009 - 2018 actualment en tramitació i de tenir presents els diversos EAMG tramitats al municipi.

Alhora també fa aportacions respecte la metodologia a utilitzar per a la diagnosi i prognosi de mobilitat (necessitat d'una enquesta amb una mostra més rellevant, cautela a l'hora de pronosticar els creixements de mobilitat i el parc de vehicles), l'adaptació dels objectius ambientals a les característiques del municipi, i la necessitat d'incloure un càlcul de costos socials i ambientals del transport garantint com a mínim l'assoliment dels objectius en els costos unitaris per habitant.

Agència de Residus de Catalunya

L'informe fa aportacions respecte la generació i gestió de residus del municipi i recomana la implementació de diverses mesures per minimitzar les afectacions ambientals associades al transport de residus.





5. VALORACIÓ DE L'INFORME DE SOSTENIBILITAT I LA SEVA QUALITAT

L'Informe de Sostenibilitat Ambiental (ISA) del PMU de Sant Cugat es realitza en el marc de la llei 9/2006 i d'acord amb les determina el Document de referència (DR).

5.1. AVALUACIÓ DE L'ESTRUCTURA FORMAL DE L'ISA

En la taula següent es relaciona l'estructura del document de l'ISA i el contingut proposat pel DR (apartat 6).

Apartats de l'ISA del PMU	Apartats de l'estructura proposada en el DR
1. INTRODUCCIÓ	
1.1. El procés d'avaluació ambiental de plans i programes	
1.2. Contingut i abast de l'informe de sostenibilitat ambiental	
2. CONTINGUT I OBJECTIUS DEL PMU DE SANT CUGAT	
2.1. Marc general en que es desenvolupa el pla	
2.2. Finalitat del pla i objectius generals i ambientals principals	
2.3. Estratègies principals per l'assoliment dels objectius	
2.4. Mecanismes de seguiment i control	
2.5. Horitzó d'implementació i seguiment	
3. RELACIÓ AMB ALTRES PLANS I PROGRAMES CONNEXOS	6.2. Relació amb altres plans i programes
4. DIAGNOSI DEL PLA	6.3. Diagnosi ambiental del sistema de mobilitat de la RMB
4.1. Anàlisi territorial i funcional	
4.2. Xarxa de transports: infraestructures i serveis	
4.3. Mobilitat urbana	
4.4. Fluxos ambientals de la mobilitat	
4.5. Costos unitaris del transport	
4.6. Síntesi de la diagnosi	
5. DEFINICIÓ DELS OBJECTIUS AMBIENTALS DEL PLA	6.4. Definició dels objectius ambientals del pla
5.1. Objectius ambientals dels plans que tenen relació amb el pla	
5.2. Objectius ambientals del pla	
5.3. Indicadors per a l'avaluació ambiental dels PMU	
6. DESCRIPCIÓ I AVALUACIÓ D'ESCENARIS	6.5. Descripció i avaluació dels impactes ambientals significatiu de l'alternativa escollida
6.1. Escenari zero i tendencial	
6.2. Altres escenaris de futur	
7. ESCENARI OBJECTIU DEL PMU DE SANT CUGAT DEL VALLÈS	6.5. Descripció i avaluació dels impactes ambientals significatiu de l'alternativa escollida
7.1. Avaluació ambiental de l'alternativa escollida	



8. AVALUACIÓ GLOBAL DEL PLA	6.8. Avaluació global del pla
9. MESURES DE SEGUIMENT I SUPERVISIÓ	6.6. Mesures de seguiment i supervisió
10. DOCUMENT DE SÍNTESI	6.9. Síntesi
10.1. Objecte de l'informe de sostenibilitat ambiental	
10.2. El pla de mobilitat urbana de Sant Cugat del Vallès	
10.3. Objectius ambientals	
10.4. Escenaris alternatius estudiats	
10.5. Conclusions	

Font. Elaboració pròpia.

5.2. AVALUACIÓ DEL CONTINGUT DE L'ISA I INTEGRACIÓ DE LES DETERMINACIONS DEL DOCUMENT DE REFERÈNCIA

L'ISA incorpora totes les recomanacions que determina el Document de referència (DR) dins d'un ordre lògic de la pròpia estructura, com es detalla a continuació.

5.2.1. Consideració dels aspectes rellevants a la diagnosi

El DR fixava que els objectius ambientals continguessin objectius ambientals globals (objectius ambientals d'altres documents normatius que tenen relació amb el pla) i objectius operatius directament vinculats a les mesures o actuacions del pla.

A partir de la diagnosi i del DR, l'ISA va incloure els objectius ambientals següents i l'avaluació del grau de compliment d'aquests es va realitzar quantitativament.

Consum energètic

Objectiu a assolir: Reducció del consum de combustible, especialment els derivats del petroli

Indicador: Consum energètic del transport per carretera (tep/any)

Llindars de millora de l'escenari de l'any +6:

Reducció de l'1,71% el consum de combustible del 2004 al 2012 sense diferenciar modalitat de transport

Planejament del que deriva l'objectiu: pla Director de la Mobilitat de l'RMB

Millorar l'eficiència energètica del municipi com a mínim un 20% (l'any 2020 respecte 2005)

Planejament del que deriva l'objectiu: Pla d'Acció de l'Energia Sostenible de Sant Cugat

Els objectius de reducció per al primer horitzó (+6):

- Superior al 2%: s'han de considerar un canvi significatiu.

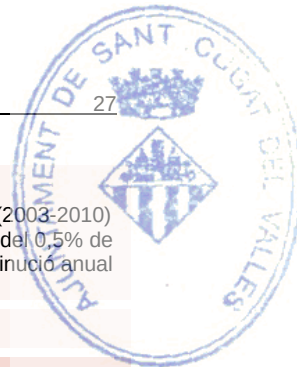
- Superior al 3%: s'han de considerar un canvi molt significatiu.

Planejament del que deriva l'objectiu: manual *Avaluació ambiental dels plans de mobilitat*

Indicador: Consum energètic del combustibles derivats del petroli (tep/any)

Llindars de millora de l'escenari de l'any +6:

Els objectius de reducció per al primer horitzó (+6):



Reducció del 4,3% del consum de combustibles derivats del petroli entre el 2003 i el 2015: primer període (2003-2010) de reducció d'un 3,5% i un segon període (2010-2015) amb reducció del 5,5%. Implica una reducció anual del 0,5% de mitjana anual el primer període i un 1,1% de mitjana anual el segon període, la qual cosa suposa una disminució anual mitjana del 0,63% (un 5,8% en els vuit anys).

Planejament del que deriva l'objectiu: pla Director de la Mobilitat de l'RMB

Indicador: Repartiment modal (veh. privat – transport col·lectiu – a peu i bici)

Llindars de millora de l'escenari de l'any +6:

Canvi modal cap a un model basat en modes no motoritzats i transport públic. Repartiment modal objectiu a l'RMB (30 % - 34% - 36%)

Planejament del que deriva l'objectiu: pla Director de la Mobilitat de l'RMB

Indicador: Autocontenció dels desplaçaments

Llindars de millora de l'escenari de l'any +6:

Augment de l'autocontenció

Indicador: Distància mitjana dels desplaçaments

Llindars de millora de l'escenari de l'any +6:

Minimitzar la distància mitjana de desplaçament: creixement anual zero.

Planejament del que deriva l'objectiu: pla Director de la Mobilitat de l'RMB

Indicador: Flota de vehicles municipals híbrids o elèctrics.

Llindars de millora de l'escenari de l'any +6:

Modernització de vehicles municipals.

Emissions de gasos d'efecte hivernacle

Objectiu a assolir: reduir les emissions de gasos d'efecte hivernacle

Indicador: Total d'emissions de CO2 (t/any)

Llindars de millora de l'escenari de l'any +6:

Reducció del 7,5% de les emissions de CO2 entre 2003 i 2015

Planejament del que deriva l'objectiu: Pla energètic de Catalunya

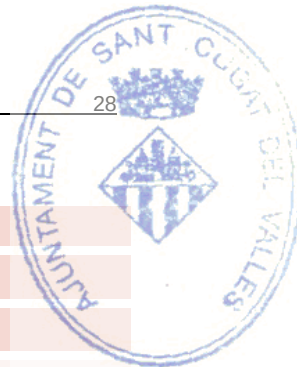
Reduir d'un mínim del 20% les emissions de gasos d'efecte hivernacle a l'atmosfera en aquells àmbits en que l'Ajuntament tingui competències

Planejament del que deriva l'objectiu: Pla d'Acció de l'Energia Sostenible de Sant Cugat

Els objectius de reducció per al primer horitzó (+6):

- Superior al 9%: s'han de considerar un esforç considerable.
- Superior al 10%: s'han de considerar un esforç molt considerable.

Planejament del que deriva l'objectiu: manual *Avaluació ambiental dels plans de mobilitat*



Qualitat de l'aire

Objectiu a assolir: millorar la qualitat atmosfèrica

Indicador: Total d'emissions de PM10 i NOx (t/any)

Llindars de millora de l'escenari de l'any +6:

Contribuir mitjançant millores tecnològiques a mantenir sota els límits legals les concentracions de PM10 i NOx.

Planejament del que deriva l'objectiu: pla Director de la Mobilitat de l'RMB

Els municipis inclosos a la zona 2, pel que fa a les vies urbanes, han d'establir mesures per assolir una reducció dels valors d'immissió de partícules en suspensió amb un diàmetre inferior a 10 micres equivalent a la que es produiria amb la disminució d'un 5% de la mobilitat a les vies urbanes respecte de l'escenari de l'any 2010 expressada en vehicles-quilòmetre

Planejament del que deriva l'objectiu: pla de qualitat de l'aire de l'RMB

Qualitat acústica

Objectiu a assolir: millorar la qualitat acústica

Indicador: % de població en zones >65 dB LAR (diürn)

% de població en zones >55 dB LAR (nocturn)

Llindars de millora de l'escenari de l'any +6:

Els objectius de reducció per al primer horitzó (+6):

- Del 25% de la població exposada per sobre de 65 L_{AR} es veuen com a esforços considerables.
- Del 35% de la població exposada per sobre de 65 L_{AR} es veuen com a esforços molt considerables.

Planejament del que deriva l'objectiu: manual *Avaluació ambiental dels plans de mobilitat*

Establir mesures per la regulació de la mobilitat a la reducció dels espais urbans on se sobrepassin els 75 dBA, i a la reducció de la població exposada a més de 65 dBA.

Planejament del que deriva l'objectiu: pla Director de la Mobilitat de l'RMB

Reducció del 29% dels punts de control de nivells sonors de la xarxa bàsica de carreteres de Catalunya per sobre de 65 L_{AR} en db(A), entre 2003 i 2015.

Planejament del que deriva l'objectiu: DNM

Ocupació de l'espai

Objectiu a assolir: optimitzar l'ocupació de l'espai públic (reduint l'ocupació per part dels vehicles motoritzats)

Indicador: % d'espai públic destinat als vehicles motoritzats (circulació i aparcament)

% d'espai públic d'ús exclusiu per a vianants o bicicletes

% d'espai públic amb mesures de pacificació del trànsit

Llindars de millora de l'escenari de l'any +6:

Les reduccions de 3 punts percentuals de l'espai públic urbà destinat als vehicles motoritzats es consideren canvi significatiu, i de 6 punts, molt significatiu.

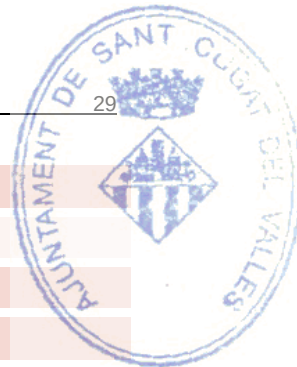
Planejament del que deriva l'objectiu: manual *Avaluació ambiental dels plans de mobilitat*

Per a les vies interurbanes el valor a obtenir hauria de ser un 2,3% inferior al de l'escenari tendencial.

Planejament del que deriva l'objectiu: DNM

Indicador: Infraestructura específica per a bicicletes



**Llindars de millora de l'escenari de l'any +6:**

Augmentar els km de xarxa per a bicicletes.

Indicador: Cobertura de transport urbà i interurbà

Llindars de millora de l'escenari de l'any +6:

Augmentar la cobertura de transport urbà i interurbà.

Indicador: Nombre de places d'aparcament (en calçada i fora de calçada) per a vehicles motoritzats

Llindars de millora de l'escenari de l'any +6:

Disminuir el nombre de places d'aparcament en calçada per a vehicles motoritzats.

Accidentalitat urbana

Objectiu a assolir: reduir l'accidentalitat urbana associada al model de mobilitat

Indicador: Nombre d'accidents anuals amb víctimes a la xarxa viària

Llindars de millora de l'escenari de l'any +6:

Reduir la sinistralitat viària, com a mínim, del 25% en el nombre d'accidents amb víctimes i en el nombre de víctimes de l'any 2014 respecte de l'any 2009.

Planejament del que deriva l'objectiu: Pla local de seguretat viària de Sant Cugat del Vallès 2011-2014

Reduir la sinistralitat viària, com a mínim, fins al 15% dels morts i ferits greus (l'any 2013, respecte els que s'han enregistrat l'any 2010).

Planejament del que deriva l'objectiu: Pla català de Seguretat Viària 2011-2013

Indicador: % d'accidents anuals amb vianants o ciclistes implicats

Llindars de millora de l'escenari de l'any +6:

Una reducció que superi el 40% dels vianants i ciclistes víctimes mortals d'accidents en l'àmbit urbà han de percebre's com a esforços considerables, i si superen el 50% han de percebre's com a molt considerables.

*Planejament del que deriva l'objectiu: manual *Avaluació ambiental dels plans de mobilitat**

Indicador: Accidents anuals amb víctimes per veh-km

Llindars de millora de l'escenari de l'any +6:

Reducció del 15% dels accidents amb víctimes per cada 10.000 veh-km l'any 2012 respecte 2004 (assolint el valor de 0,057)

Planejament del que deriva l'objectiu: DNM

El càlcul dels consums energètics i de les emissions de gasos contaminants i d'efecte hivernacle es va realitzar amb l'eina AMBIMOB-U.



5.2.2. Síntesi de l'avaluació d'alternatives i previsió d'impactes ambientals significatius

En base a aquest escenari de desenvolupament del planejament municipal, l'ISA va incloure les següents alternatives, que són les que s'han treballat:

Escenari Zero

L'escenari zero equival a l'opció de no realitzar el Pla de Mobilitat Urbana de Sant Cugat del Vallès, i per tant el manteniment de les tendències que han portat a la situació actual de la mobilitat al municipi en els escenaris 2016 - 2022.

Escenari Tendencial

L'escenari zero es va corregir configurant l'escenari tendencial, tenint en compte que les tendències mostrades al municipi, tot i en absència del PMU, poden veure's modificades per la implementació en el període d'altres instruments de planejament, com ara el Pla Director de la Mobilitat de l'RMB.

Alternativa 1

En aquesta alternativa de futur es planteja que el repartiment modal final a l'horitzó 2016 sigui el mateix que el valor objectiu ambiental del pdM de la RMB.

Es considera que no seria possible assolir aquest escenari en els 6 anys de vigència del Pla, considerant les tendències actualment en curs i la conjuntura econòmica actual. En canvi necessari seria inassolible pel municipi, especialment el transvasament de desplaçaments del vehicle privat al transport públic, que requereix un escenari temporal suficient per a la posada en marxa de les infraestructures en projecte.

Alternativa 2

En aquest escenari de futur es planteja un significatiu canvi en l'oferta de transport públic urbà i interurbà, així com una millora dels itineraris entre diversos barris de la ciutat en els diferents modes de transport.

De l'avaluació de les mesures es preveu un canvi modal molt més moderat del previst pel pdM, però ajustat a les possibilitats del municipi i als terminis d'execució de les noves infraestructures de transport públic. En el primer termini del Pla es preveu començar a revertir les tendències actuals (assumint un període 2013-2016 encara amb restriccions econòmiques), amb un major impacte en el anys 2016-2022, i posteriors.

L'alternativa 2 serà l'alternativa escollida per a desenvolupar-la en el Pla de Mobilitat Urbana de Sant Cugat del Vallès, i s'analitza amb major detall a continuació.

Per calcular els impactes en la **mobilitat interna** de l'escenari objectiu, en síntesi es van analitzar els impactes de les següents mesures:

Modes	Mesures	Milliores de servei	Efectes
Transport públic	Redisseny de la xarxa de TP amb: - Modificació de recorreguts - Millora de freqüència - Millora de la velocitat comercial	- Millora de la cobertura - Estalvi de temps	Augment dels desplaçaments urbans en transport públic
	Millora de les infraestructures i sistemes d'informació	- Millora velocitat comercial - Millora de la comoditat dels usuaris	
	Renovació de la flota	- Menors emissions	Reducció emissions atmosfèriques
Vianants	Ampliar la zona del centre	- Pacificació	Augment dels desplaçaments urbans a peu
	Millora de connectivitat entre barris	- Disminució de les distàncies recorregudes	
	Millora de l'accessibilitat a equipaments		
	Millora d'itineraris escolars	- Augment de la seguretat en els itineraris a peu	
Ciclistes	Ampliar la xarxa de vies ciclistes i incrementar l'oferta d'aparcament (i Bicibox)	- Increment de la xarxa ciclable	Augment dels desplaçaments urbans en bicicleta
Vehicle privat	Gestió de la xarxa urbana	- Millora del temps de viatge - Millora dels nivells de servei	Disminució dels vehicles-quilòmetre recorreguts en vehicle privat
	Noves infraestructures (enllaços, ponts, rondes i sistemes de gestió de la mobilitat urbana, senyalització variable)		
	Estudi de gestió de l'aparcament		
	Promoció del cotxe compartit	- Augment de la ocupació dels vehicles	Reducció emissions atmosfèriques
	Promoció de vehicles menys contaminants i punts de recàrrega de veh. elèctrics	- Menors emissions	
	Cursos de conducció eficient		
	Control de la velocitat	- Major seguretat en els desplaçaments en vehicle privat però també majors emissions	Augment emissions atmosfèriques

Font. Elaboració pròpia.

En canvi, les eines que des del PMU podien ajudar a canviar les tendències de la **mobilitat de connexió** del municipi, eren menors. La gestió de la mobilitat atreta passa per gestionar la mobilitat destí, especialment en els polígons d'activitat de Sant Cugat. Cal considerar que tot i els escenaris tendencials que es definien, la crisi econòmica ha alterat les tendències provocant importants canvis en la mobilitat, amb una disminució molt significativa de la mobilitat en vehicle privat. Aquest efecte es contempla en la mobilitat de connexió del PMU.



Modes	Mesures	Milliores de servei	Efectes
Transport públic	Millora de les connexions amb municipis propers i centres generadors de mobilitat	- Millora de la cobertura - Estalvi de temps	Augment dels desplaçaments interurbans en transport públic
	Facilitar la intermodalitat de la xarxa urbana i interurbana		
	Compliment del Pla d'Innovació i Millora de la Qualitat del transport interurbà	- Millora de la comoditat dels usuaris	
Vianants	Permeabilitzar les travesseres urbanes per als vianants	- Millora de la seguretat en els desplaçaments a peu	Augment dels desplaçaments interurbans a peu
Ciclistes	Incentivar la connexió intermunicipal de vies ciclistes	- Increment de la xarxa ciclable	Augment dels desplaçaments interurbans en bicicleta
Vehicle privat	Participar en la definició de la xarxa viària territorial i de connexió		Disminució dels vehicles-quilòmetre recorreguts en vehicle privat
	Estudi de gestió de l'aparcament		

Font. Elaboració pròpia.

Amb l'avaluació d'aquestes mesures es va estimar el canvi modal previst en el primer termini del Pla, 2013-2016, i a llarg termini 2017-2022. L'aplicació de les mesures en cada un dels escenaris va quedar definida pel Pla d'Actuació de l'ISA.

L'any 2016, en un escenari objectiu, es disminuiran un 2% dels desplaçaments en vehicle privat interns al municipi respecte la situació actual. Augmentaran un 4% els desplaçaments en transport públic i un 13% a peu i en bicicleta.

A nivell ambiental aquest efecte suposava que malgrat les millores esmentades, amb el conjunt de mesures proposades al Pla no s'acomplien els objectius de reducció marcats pel pdM i altres normatives ambientals (tal i com es mostra a continuació). Per arribar-hi caldria una reducció dràstica dels veh-km realitzats en mitjans motoritzats en els desplaçaments interns al municipi, i fins i tot les mesures més ambicioses plantejades al PMU no aconsegueixen contrarestar els efectes tendencials de creixement de la mobilitat.

Es fan, però, esforços en la millora de les infraestructures de transport públic, en la gestió de l'aparcament i es milloren de forma significativa les interrelacions al municipi, creant un model de mobilitat compacte i ben relacionat. Totes aquestes mesures serveixen per acostar-se més als objectius del pdM i als objectius de lluita contra el canvi climàtic.

Es pot afirmar que, des de una perspectiva socioambiental, les mesures del PMU dibuixen un escenari de mobilitat en 2016 amb impactes molt inferiors al de l'escenari tendencial.



Consum energètic

Objectiu a assolir: Reducció del consum de combustible, especialment els derivats del petroli

	Δ% Objectiu 2016 -actual 2011	Δ% Objectiu- tendencial 2016	Δ% Objectiu 2022-actual 2011	Δ% Objectiu- tendencial 2022
Consum energètic (tep/any) urbà	-4%	-7%	1%	-4%
Consum energètic (tep/any) interurbà	-11%	-17%	1%	-11%
Consum energètic (tep/any) total	-9%	-13%	1%	-9%

Escenari objectiu de millora del PMU any +6:

Reducció del 4% del consum de combustible en la mobilitat urbana i de l'11% en la interurbana (-9% global), en el primer període del Pla. **Es considera un canvi molt significatiu**, segons el criteri del manual d'avaluació ambiental dels plans de mobilitat.

No s'assoleixen els objectius del pdM de l'RMB.

Escenari objectiu de millora del PMU any +12:

Augment de l'1% del consum de combustible en la mobilitat urbana i interurbana (1% global), en el segon període del Pla. Representa una important **contenció del consum respecte l'escenari tendencial previst (-9% global respecte el tendencial)**.

No s'assoleixen els objectius del PAES de Sant Cugat.

Emissions de gasos d'efecte hivernacle

Objectiu a assolir: reduir les emissions de gasos d'efecte hivernacle

	Δ% Objectiu 2016 -actual 2011	Δ% Objectiu- tendencial 2016	Δ% Objectiu 2022-actual 2011	Δ% Objectiu- tendencial 2022
Emissions de GEH (t CO₂ eq/any) urbà	-6%	-8%	-5%	-10%
Emissions de GEH (t CO₂ eq/any) interurbà	-16%	-20%	-3%	-13%
Emissions de GEH (t CO₂ eq/any) total	-12%	-16%	-4%	-12%

Escenari objectiu de millora del PMU any +6:

Reducció del 6% de les emissions en la mobilitat urbana i del 16% en la interurbana (-12% global), en el primer període del Pla. **Es considera un esforç molt considerable**, segons el criteri del manual d'avaluació ambiental dels plans de mobilitat.

Escenari objectiu de millora del PMU any +12:

Reducció del 5% de les emissions en la mobilitat urbana i del 3% en la interurbana (4% global), en el segon període del Pla. Representa una important **reducció de les emissions respecte l'escenari tendencial previst (-12% global respecte el tendencial)**.

S'assoleixen les previsions del Pla energètic de Catalunya, de reducció del 7,5% de les emissions en 12 anys. No s'assoleixen els objectius del PAES de Sant Cugat, tot i la contribució que suposa.



Qualitat de l'aire

Objectiu a assolir: millorar la qualitat atmosfèrica

	Δ% Objectiu 2016 -actual 2011	Δ% Objectiu- tendencial 2016	Δ% Objectiu 2022-actual 2011	Δ% Objectiu- tendencial 2022
Emissions de PM10 (t/any) urbà	-6%	-3%	-6%	-5%
Emissions de PM10 (t/any) interurbà	-23%	-19%	-15%	-12%
Emissions de PM10 (t/any) total	-18%	-14%	-13%	-10%

Escenari objectiu de millora del PMU any +6:

S'emetrien l'any 2016 31,2 t de PM10.

No s'assoleix l'objectiu del Pla de Qualitat de l'Aire: la reducció del 5% de la mobilitat urbana de l'any 2010 representa l'emissió de 30,62 t de PM10.

Qualitat acústica

Objectiu a assolir: millorar la qualitat acústica

	Actual (2011)	Tendencial 2016	Objectiu 2016	Tendencial 2022	Objectiu 2022
Població en zones >65 dB LAR (diürn)	27%	27%	24%	27%	20%
Població en zones >55 dB LAR (nocturn)	39%	39%	35%	39%	32%

Escenari objectiu de millora del PMU any +6:

Amb les mesures del PMU el 24% de la població es trobarà exposada per sobre de 65 LAR (diürns). Implica una reducció del 2% de la població afectada.

Amb les mesures del PMU el 35% de la població es trobarà exposada per sobre de 55 LAR (nocturns). Implica una reducció de l'1% de la població afectada.

Escenari objectiu de millora del PMU any +12:

Amb les mesures del PMU el 20% de la població es trobarà exposada per sobre de 65 LAR (diürns). Implica una reducció del 13% de la població afectada.

Amb les mesures del PMU el 32% de la població es trobarà exposada per sobre de 55 LAR (nocturns). Implica una reducció del 3% de la població afectada.

Ocupació de l'espai

Objectiu a assolir: optimitzar l'ocupació de l'espai públic (reduint l'ocupació per part dels vehicles motoritzats)

Escenari objectiu de millora del PMU any +6:

Les propostes del pla permeten assolir:
 57% d'espai públic destinat als vehicles motoritzats (circulació i aparcament)
 40% d'espai públic d'ús exclusiu per a vianants o bicicletes
 3% d'espai públic amb mesures de pacificació del trànsit

Que implica un canvi percentual de:
 -4,7 punts, en l'espai per motoritzats, un **canvi significatiu** segons els criteris del manual d'avaluació ambiental dels plans de mobilitat.

Escenari objectiu de millora del PMU any +12:

Les propostes del pla permeten assolir:
 22% d'espai públic destinat als vehicles motoritzats (circulació i aparcament)
 65% d'espai públic d'ús exclusiu per a vianants o bicicletes
 13% d'espai públic amb mesures de pacificació del trànsit





Accidentalitat urbana

Objectiu a assolir: reduir l'accidentalitat urbana associada al model de mobilitat

Escenari objectiu de millora del PMU any +6:

L'any 2016 els esforços combinats del PLSV (amb objectiu fins l'any 2014) i el PMU han de situar l'accidentalitat urbana per sota dels 162 accidents amb víctimes anuals.

S'assolirien els objectius del PLSV.

Tot i el mancat assoliment dels objectius del pdM i del Pacte d'Alcaldes en les quanties percentuals que estableixen, sí s'assoleixen percentatges de reducció satisfactoris segons s'establia en el procediment d'avaluació ambiental dels PMU.





6. AVALUACIÓ DEL GRAU DE CONSIDERACIÓ DE LES APORTACIONS A L'AVALUACIÓ AMBIENTAL I A LA PROPOSTA DEL PLA

A continuació es presenten les aportacions realitzades a l'avaluació ambiental i a la proposta del pla, així com el seu grau d'incorporació als documents posteriors.

6.1. CONSULTES PRÈVIES A LA PRESENTACIÓ DE L'ISA

La Subdirecció General d'Avaluació Ambiental, d'acord amb l'article 18 de la Llei 6/2009 i amb data 12/12/2010 va dur a terme les consultes sobre l'abast de l'ISA a les administracions públiques afectades i al públic interessat. A continuació es detallen les aportacions rebudes i la resposta als comentaris que es concreta al PMU i a l'ISA.

Direcció General de Qualitat Ambiental

Aportació: L'informe aporta informació relativa a la normativa de referència, les eines per a l'avaluació de la qualitat de l'aire i el balanç de la qualitat de l'aire, l'anàlisi de l'impacte sobre la qualitat de l'aire i les mesures correctores previstes. Així mateix, aporta informació per a l'avaluació del vector acústic.

Incorporació a l'ISA:

Inclou tota aquesta informació, tal i com ja es concretava que apareixia a l'ISA preliminar.

Aquesta informació queda inclosa a l'ISA als següents **apartats**:

Normativa de referència: Capítol 3

Avaluació de la qualitat de l'aire, balanç de la qualitat de l'aire i avaluació del vector acústic: Capítol 4.4.

Anàlisi de l'impacte sobre la qualitat de l'aire: per escenaris, als capítols 6 i 7.

Mesures correctores previstes: per escenaris, als capítols 6 i 7.

Oficina Catalana del Canvi Climàtic

Aportació: L'informe considera oportú actualitzar les dades de consum energètic i gasos amb efecte hivernacles segons la nova informació disponible, recomana l'ús de la Guia de càlcul d'emissions de GEH, i indica la necessitat d'avaluar l'emissió de GEH per a les diverses alternatives estudiades.

Incorporació a l'ISA:

S'han actualitzat les dades de consum energètic i gasos d'efecte hivernacle.

Aquesta informació queda inclosa a l'ISA a l'**apartat** 4.4.

S'estudia el funcionament de la Guia de càlcul d'emissions de GEH i es decideix no utilitzar-la, ja que s'entén que l'eina AMBIMOB-U és més específica i adequada en el càlcul d'emissions a nivell municipal.

**Institut d'Estudis Territorials**

Aportació: L'informe apunta la conveniència de completar l'explicació dedicada al Pla Territorial Metropolità de Barcelona, el qual a part de contenir els escenaris de creixements socioeconòmics i la distribució d'activitats al territori, també inclou les infraestructures de mobilitat proposades i representa la concreció del PITC a la RMB.

Incorporació a l'ISA:

S'amplia l'anàlisi d'aquest planejament i dels condicionants que suposa dins del PMU.

Aquesta informació queda inclosa a l'ISA a l'**apartat** de normativa de referència (capítol 3) i té efectes en els escenaris tendencials estimats.

Autoritat del Transport Metropolità

Aportació: El document d'aportacions es refereix a la conveniència d'analitzar els documents que permetin garantir una bona connexió de xarxes amb Cerdanyola del Vallès i Rubí, i a la necessitat de fer referència al PDI 2009 - 2018 actualment en tramitació i de tenir presents els diversos EAMG tramitats al municipi.

Ahora també fa aportacions respecte la metodologia a utilitzar per a la diagnosi i prognosi de mobilitat (necessitat d'una enquesta amb una mostra més rellevant, cautela a l'hora de pronosticar els creixements de mobilitat i el parc de vehicles), l'adaptació dels objectius ambientals a les característiques del municipi, i la necessitat d'incloure un càlcul de costos socials i ambientals del transport garantint com a mínim l'assoliment dels objectius en els costos unitaris per habitant.

Incorporació a l'ISA:

- S'analitzen amb major detall documents de planejament supramunicipals, i s'inclou el seu anàlisi a l'**apartat** de normativa de referència (capítol 3).
- Es millora la metodologia de diagnosi i prognosi de la mobilitat, amb enquestes i aforaments al municipi (detallat als **apartats** 4.1, 4.2, 4.3).
- Es defineixen objectius ambientals operatius, directament relacionats amb el municipi, a l'**apartat** 5.2.
- S'inclou el càlcul d'objectius socials i ambientals a l'**apartat** 4.5.

Agència de Residus de Catalunya

Aportació: L'informe fa aportacions respecte la generació i gestió de residus del municipi i recomana la implementació de diverses mesures per minimitzar les afectacions ambientals associades al transport de residus.

Incorporació a l'ISA:

Com s'especifica a l'**apartat** 4.4 hi ha altres impactes ambientals derivats de la mobilitat que no s'analitzen, atès que l'objectiu de l'ISA és analitzar els aspectes ambientals més significatius i rellevants per l'àmbit del PMU. És el cas de la generació de residus.





6.2. INFORME D'APROVACIÓ INICIAL DEL DTES

El 6 de maig de 2013 la Direcció General de Polítiques Ambientals del Departament de Territori i Sostenibilitat (DTES) emet informe d'aprovació inicial del PMU de Sant Cugat.

L'Informe tot i donar a entendre que el PMU de Sant Cugat aposta per un model de mobilitat que prioritza el canvi modal vers modes de transport sostenible, considera que hi ha diversos aspectes a reforçar per tal de maximitzar els beneficis del mateix i que són:

- Identificar les oportunitats de canvi modal dels principals fluxos de mobilitat (intramunicipal i intermunicipals) i establiment d'objectius a assolir per a cada un d'ells.
- Definir de manera inequívoca els escenaris futurs analitzats i concreció dels objectius a assolir amb l'escenari aposta.
- Reforçar i incrementar el grau de detall de part de les propostes del Pla en relació als principals fluxos de mobilitat especialment pel que respecta a l'establiment de mesures de dissuasió de l'ús del vehicle privat al municipi i la potenciació de la intermodalitat.
- Prioritzar temporalment les actuacions previstes pel Pla.

Les consideracions a l'ISA estan directament relacionades amb els punts anteriors i així, considera que cal:

- Establir valors per als objectius ambientals a assolir als principals fluxos de mobilitat amb incidència sobre el municipi de Sant Cugat.
- Prioritzar ambientalment les actuacions en base a l'assoliment dels objectius ambientals i establir la contribució de cada una de les mesures previstes al seu assoliment.
- Avaluar ambientalment la prioritització de les actuacions del Pla i establir, si s'escau, propostes de millora.
- Concretar els mecanismes de seguiment ambiental del Pla, seguint les determinacions de l'informe.

En la taula següent es mostren les incorporacions realitzades als documents del PMU i de l'ISA com a resposta de l'informe citat.

Ref. Informe DTES	Document	Incorporacions realitzades
	ISA	
4.1	4.3.2	S'han identificat les oportunitats de canvi modal dels principals fluxos de mobilitat (intramunicipals i intermunicipals).
5.2	4.6.2	S'han establert objectius a assolir per cada un d'ells.
	5.3	



Ref. Informe DTES	Document	Incorporacions realitzades
4.1	ISA	S'han definit els escenaris de futur analitzats, i s'han concretat els objectius a assolir amb l'escenari aposta.
5.1	6.2	
	7.4	
4.2	ISA	S'ha incrementat el grau de detall de les propostes del Pla en relació als principals fluxos de mobilitat (especialment mesures de dissuasió del VP i potenciació intermodalitat)
	7.2.3	
4.2	ISA	S'ha establert la prioritització temporal de les actuacions previstes al PMU (priorització ambiental en base a l'assoliment dels objectius ambientals i en relació als principals fluxos de mobilitat).
	7.2.1	
5.3	7.2.2	S'ha establert la contribució de cada mesura a l'assoliment d'objectius previstos pel PMU.
	7.2.4	
		S'ha destacat la relació entre actuacions (implementació sincronitzada)
4.2	ISA	S'ha avaluat ambientalment la prioritització de les actuacions
	7.3	
5.4	ISA	S'han concretat els mecanismes de seguiment ambiental del Pla, segons determinava l'informe
	9	
5.1	DI. Anàlisi i diagnosi del PMU	S'incorpora l'avaluació pel contaminant diòxid de nitrogen, així com els objectius a assolir
	4.8.2.3	

Font. Elaboració pròpia.

Així, amb les incorporacions de l'informe d'aprovació inicial, s'elabora l'informe de sostenibilitat ambiental (ISA), text refós que, amb data 5 de desembre de 2013, rep el vist-i-plau de la Direcció General de Polítiques Ambientals mitjançant informe favorable.



6.3. CONSULTES POSTERIORIS A LA PRESENTACIÓ DE L'ISA

Paral·lelament, de la consulta a les autoritats d'entitats i organismes, es reben dos informes de resposta.

Oficina Catalana del Canvi Climàtic

Data del registre de sortida a la Secretaria de Medi Ambient i Sostenibilitat: 27/03/2013

Data del registre d'entrada a l'Ajuntament de Sant Cugat del Vallès: 10/04/2013

Aportació:

- L'ISA dona compliment a l'objectiu ambiental de minimitzar les emissions de GEH.
- Es satisfan els requeriments manifestats per l'Oficina en el seu primer informe (referent a l'ISA preliminar).

Es remarca que durant l'any 2012 el marc sector planificador en matèria d'energia i canvi climàtic s'ha revisat, i caldrà que pròximes revisions o actualitzacions del PMU incorporin aquestes prescripcions.

Resposta: Futures actualitzacions o revisions del PMU englobaran la nova normativa vigent en matèria energètica i d'emissions.

Direcció General de Qualitat Ambiental

Data del registre de sortida a la Secretaria de Medi Ambient i Sostenibilitat: 15/04/2013

Data del registre d'entrada a l'Ajuntament de Sant Cugat del Vallès: 24/04/2013

Qualitat de l'aire

Aportació:

- El PMU de Sant Cugat del Vallès no assoleix l'objectiu establert a l'article 17 del decret 152/2007, el 10 de juliol, d'aprovació del Pla d'actuació per la millora de la qualitat de l'aire. Per poder justificar aquesta informació caldrà especificar els vehicles-km a l'escenari objectiu 2016 i 2033 (a l'ISA només s'especifiquen els desplaçaments i no els vehicles –km).

Incorporació a l'ISA, text refós:

L'ISA, text refós, incorpora un nou subapartat (7.4.2) a l'avaluació ambiental de l'alternativa escollida on es mostren els veh-km de l'escenari objectiu. Els horitzons considerats al PMU de Sant Cugat del Vallès són 2018 i 2024, sis anys de vigència i els sis de la seva revisió.

Aportació:

- Segons l'Acord de Govern 82/2012, del 31 de juliol, el municipi de Sant Cugat del Vallès queda declarat com a Zona de protecció especial pel diòxid de nitrogen. Així, caldria que en l'ISA del PMU de Sant Cugat del Vallès es considerés l'avaluació d'aquest



contaminant, així com els objectius per assolir pel mateix.

Incorporació als documents del PMU anàlisi i diagnosi i programa d'actuacions i a l'ISA, text refós:

S'incorporen dades del contaminant diòxid de nitrogen als apartats 4.8.2.3 i 5.11 del document anàlisi i diagnosi, així com dels objectius a assolir a l'apartat 6.3.3 del programa d'actuacions. A l'ISA text refós s'inclouen a l'apartat 7.4.3.4.

Contaminació acústica

Aportació:

- S'esmenta l'obligació de l'ajuntament de l'adequació de l'ordenança sobre sorolls i vibracions al Decret 176/2009, de 10 de novembre, pel qual s'aprova el Reglament de la Llei 16/2002, de 28 de juny, i se n'adapten els annexos.

Incorporació al document del PMU programa d'actuacions:

S'incorpora a la mesura 7.6.1.6 seguiment de l'ordenança municipal de regulació del soroll la necessitat d'adequar-la al Decret 176/2009, de 10 de novembre.

Contaminació lumínica

Aportació:

- Cal complir la normativa vigent amb l'objectiu de protegir el medi nocturn, prevenir la contaminació lluminosa, contribuir a la reducció de gasos amb efecte hivernacle i promoure l'estalvi energètic.

Resposta: Gran part de les accions del PMU contribuiran indirectament a assolir aquest objectiu.

6.4. INFORME DE L'ATM

A continuació es fa un resum de les principals aportacions realitzades per l'ATM en relació a l'adequació del PMU de Sant Cugat del Vallès als criteris i orientacions establerts en el Pla director de mobilitat de l'RMB (informe inicial, de 25 de març de 2013, posteriorment ratificat com a informe favorable amb data 23 de desembre de 2013, un cop incorporades els elements especificats a continuació).

En la taula següent es mostren les principals observacions de l'informe inicial del Pla de l'ATM, així com les seves consideracions en l'exercici d'actualització.



Ref. Informe ATM	Document	Descripció modificació
3.1.1 a)	DI. Anàlisi i diagnosi	Es fa referència al plànol dels centres d'atracció. Canvi de numeració plànol
3.1.1 b)	DI. Anàlisi i diagnosi	Referència a les zones 30 i els vials de plataforma única com a part de la xarxa ciclable
3.1.1 d)	DI. Anàlisi i diagnosi	Descripció de la política tarifària de l'aparcament
3.1.1 g)	DI. Anàlisi i diagnosi	Canvi de títol al capítol 4.6 per donar coherència a l'apartat 4.6.4
3.1.1 h)	DI. Anàlisi i diagnosi	Accidents amb morts o ferits greus en funció de la mobilitat
3.1.1 e)	DI. Anàlisi i diagnosi	Es desagreguen els desplaçaments de connexió en desplaçaments generats i desplaçaments atrets.
3.1.1 g)	DI. Anàlisi i diagnosi	Es reorganitza el capítol 4.6 canviant el títol i fent-lo més genèric
3.1.1 h)	DI. Anàlisi i diagnosi	S'inclou l'indicador d'accidents amb morts o ferits greus en funció de la mobilitat
3.1.2	DII. Programa d'actuacions i ISA	Càlcul en l'escenari tendencial de la mobilitat dels no residents a partir dels creixements poblacionals d'origen
3.1.2	DII. Programa d'actuacions i ISA	Es justifica l'evolució del repartiment modal en el període 2006-2011
3.1.2	DII. Programa d'actuacions i ISA	Es clarifica l'escenari objectiu finalment considerat al PMU
3.1.3	DII. Programa d'actuacions i ISA	L'ISA inclou referència a les taxes anuals a assolir en coherència amb el pdM dins dels objectius del PMU
3.1.4	DII. Programa d'actuacions i ISA	S'actualitzen els pressupostos a partir de l'acord marc i de la valoració del Pla d'acció. També es canvien els horitzons (2013-2018, 2019-2024)
3.1.4	DII. Programa d'actuacions i ISA	Es recalcula el calendari a partir dels nous pressupostos
3.1.4	DII. Programa d'actuacions i ISA	S'unifica la codificació de les mesures
6	DII. Programa d'actuacions i ISA	S'incorpora el plànol 7.1.2 Xarxa de transport públic. Ajustos de les línies actuals i se'n reenumeren alguns mal codificats S'actualitza el calendari d'implantació de les mesures, en coherència entre tots els documents
9	DII. Programa d'actuacions i ISA	Accessibilitat TP. S'inclouen tres annexos referents a l'accessibilitat del transport públic urbà.
9	DII. Programa d'actuacions i ISA	Es descriuen detalladament les actuacions del PLSV
9.2	DII. Programa d'actuacions i ISA	S'incorpora la proposta de crear una figura de gestor o interlocutor de la mobilitat en els polígons industrials amb problemàtiques
10.3	DI. Anàlisi i diagnosi	Es concreta l'organisme que ha fet la funció del consell territorial de la mobilitat. S'adjunta un nou annex amb informació de tota la participació realitzada, tant institucional com directa.
10.3	DI. Anàlisi i diagnosi, DII. Programa d'actuacions i DIII. Annexos	Al document I s'inclou un apartat explicatiu de la participació ciutadana al PMU. L'anterior apartat del document II referent a la participació directa s'inclou ara en l'annex, que també s'amplia incorporant un apartat de la participació institucional.
	DII. Programa d'actuacions	7.3.1. Xarxa d'itineraris per a bicicletes. Actualitzats els carrils bici i vies ciclables.

Font. Elaboració pròpia.



6.5. EXPOSICIÓ PÚBLICA

L'aprovació inicial del PMU de Sant Cugat i sotmetiment a informació pública va tenir lloc per acord plenari adoptat en sessió de 18/02/13, amb obertura del període d'exposició pública mitjançant sengles edictes publicats en BOPB, data de publicació 11/03/13, DOGC, data de publicació 04/03/13, Diari ARA, data de publicació 28/02/13 i Diari Sant Cugat, data de publicacions 08/03/13 i 15/03/13 i també en el tauler d'edictes de la Casa de la Vila des del 25/02/13 fins 31/05/13.

Durant el període d'informació pública s'han rebut al·legacions de 18 entitats o particulars al registre d'entrada de l'Ajuntament:

ID	Registre d'entrada	Presentador
1	E2013/12151, 05/04/13	Associació de veïns del Monestir
2	E2013/14699, 24/04/13	Provincia Tarraconense Compañía de Jesus
3	E2013/15338, 30/04/13	Esquerra Republicana de Catalunya (ERC)
4	E2013/15695, 03/05/13	Veïns de l'Av.Cerdanyola
5	E2013/16006, 06/05/13	Associació veïnal centre estació de St.Cugat
6	E2013/17676, 15/05/13	AMPA CEIP Joan Maragall
7	E2013/19477, 28/05/13	Associació de veïns de Coll Fava
8	E2013/19696, 29/05/13	Club de golf de Sant Cugat
9	E2013/21311, 29/05/13	Lluís Samaranch-alfombras tapices AYMAT SA
10	E2013/20135, 30/05/13	EMD Valldoreix
11	E2013/20146, 30/05/13	Jaime Enrique Hugas Falques
12	E2013/20198, 30/05/13	Grup municipal socialista
13	E2013/20473, 31/05/13	Associació veïns St.Joan de Mirasol
14	E2013/20515, 31/05/13	Josep M. Muntaner i Rosa Planas Castella
15	E2013/20551, 31/05/13	Josefa Porta-Plataforma gent gran Valldoreix
16	E2013/20553, 31/05/13	Consell vila de Valldoreix
17	E2013/21441, 31/05/13	Josel sl
18	E2013/20746, 03/06/13	Grup municipal Partit Popular

Font. Elaboració pròpia.

A continuació s'informa de la valoració de les al·legacions per part de l'Ajuntament i de la incorporació que es fa en cadascuna d'elles. A l'annex 1 es pot consultar el text íntegre.



1. Associació de veïns del monestir

Exposen no estar d'acord amb el PMU aprovat inicialment donat que proposa convertir en zona de vianants tota l' Avinguda de Cerdanyola.

S'accepta per ambdues parts el redactat del punt 1.2.3:

On diu: "Viantització de l'eix que conforma l'Avinguda Cerdanyola i carrer de la Creu (fase1)."

Dirà: "Viantització del carrer de la Creu amb plataforma única i prioritat invertida (fase1)."

Conclusió: l' Av. de Cerdanyola no es vianantitzarà sense que hi hagi hagut prèviament un procés de participació on intervinguin tant comerciants com veïns i puguin expressar el seu parer i opinió sobre el futur d'aquest carrer.

2. Província Tarraconense Compañia de Jesús

Exposen no estar d'acord amb el PMU aprovat inicialment donat que es preveu la construcció de dos nous vials passant per l'interior dels terrenys del Centre Borja.

D'acord amb l'informe tècnic del Servei de Planejament i Gestió Urbanística es fa la següent valoració de les al·legacions:

El planejament vigent, el Pla General Metropolità, determina la reserva viària de la Prolongació de Llaceres. Tot i així, quan s'estableixi la possibilitat d'una parcel·lació futura, a través d'una modificació de Pla General de la finca de la Companyia de Jesús que complementi els usos d'equipaments vigents, actuant la darrera com a sol·licitant, caldrà determinar la necessitat i conveniència d'incloure-hi una reserva viària, paral·lela a Pla del Vinyet a efectes de resoldre la mobilitat generada per l'increment de l'ús del sòl, en virtut de la materialització de l'edificabilitat reconeguda pel planejament vigent. I l'execució de dita reserva viària seria prioritària a la del Vial de Prolongació de Llaceres.

3. Esquerra Republicana de Catalunya (ERC) de STCV

Exposen no estar d'acord amb el PMU aprovat inicialment i demana: millora dels camins escolars, millora en les tarifes de transport públic, creació d' un bus en horari nocturn, foment de l'ús de la bicicleta, reducció del vehicle contaminant, desplegar zona verda d'aparcaments i zones d'aparcament limitat gratuït.

S'accepta el nou redactat d'acord amb les al·legacions:

Al·legació PRIMERA. Addició a l'actuació 1.2.4. que queda redactada de la següent forma: "Millora dels camins escolars: seguretat i continuïtat, amb mesures de pacificació del trànsit i les velocitats en els entorns escolars i millores en el disseny viari, la senyalització i l'accessibilitat amb bicicleta".



Modificació a l'actuació 1.2.7. que queda redactada de la següent forma: “Millorar la urbanització de la carretera de Rubí, amb mesures que garanteixin l'accés pera a vianants i amb bicicleta a l'IES Leonardo Da Vinci, així com fent accessible el pas per a vianants per la rotonda de d'hipòdrom”

Al·legació SEGONA. El nou redactat del punt 1.3.1.2. que queda establert de la següent forma: “Instar a l'Autoritat del Transport metropolità i a la Generalitat que quan s'implanti el nou sistema de validació i venda basat en la T-mobilitat s'acabi amb el greuge que suposa que ciutats més llunyanes a Barcelona que la nostra tinguin un millor tracte en la tarificació dels trajectes en transport públic”.

El nou redactat del punt 1.3.1.3. queda establert de la següent forma: “Instar a la Generalitat a estudiar una fórmula per tal que hi hagi una línia de Rodalies que uneixi Sant Cugat amb Barcelona de forma directa sense transbordament intermedis.”

No es possible acceptar l'al·legació TERCERA punt primer, ja que el PMU és de tot el municipi i per tant no es pot excloure la referència a Valldoreix. En conseqüència, no es acceptable el redactat de l'actuació 1.3.2.1 que proposa la part al·legant.

Per motius de caire econòmic no es pot acceptar l'al·legació TERCERA punt segon, que fa referència a l'actuació 1.3.2.8, de disposar de bus nocturn, si bé, es viable instar a l'AMTU que estudi la possibilitat que els busos nocturns millorin la connectivitat nocturna entre els districtes i els punts d'oci de Sant Cugat.

Acceptar els punts primer i segon de l'al·legació QUARTA el redactat del qual queda de la forma següent: “Elaborarem i executarem un pla integral de foment de l'ús de la bicicleta per afavorir la mobilitat sostenible a tot el terme municipal. Aquest pla ha d'incloure:

- la finalització del tram de carrils per a bicicletes de la ciutat i la seva implementació als districtes (prioritzant la connexió entre els parcs, els centres educatius i els principals centres de treball)
- la garantia del manteniment d'aquest tram, de manera que les rutes siguin funcionals, connectades entre elles i amb els municipis veïns.”

S'accepta el punt tercer que fa referència a la “creació d'una xarxa d'aparcaments adequada de bicicletes”. En aquest punt es va informar que l'Ajuntament ja està treballant en aquesta línia. No es pot acceptar el terme “gratuïtat”.

Del punt quart d'aquesta al·legació quarta s'acorda un nou redactat que sigui la de “realització de campanyes periòdiques de foment de la bicicleta”.

El nou redactat millorat de l'al·legació CINQUENA punt primer que serà: “vehicle privat contaminant” en comptes de “vehicle contaminant”

El nou redactat del segon punt de l'al·legació CINQUENA com a zona on desplegar també la zona verda afegeix “ la zona de Can Cabassa” .



No es pot acceptar el punt tercer de l'al·legació CINQUENA, atesa, la seva dificultat tècnica, ja que es molt difícil poder establir el control del temps màxim d'aparcament amb les mateixes garanties de control establertes a l'àrea blava quan aquest aparcament és limitat i gratuït.

4. Veïns de l'Av. Cerdanyola

Exposen no estar d'acord amb el PMU aprovat inicialment i demanen: que no es converteixi en zona de vianants l'Av.Cerdanyola, que es facin millores a l'Av.Cerdanyola per col·locar col·lectors d'aigües, col·locar millor els contenidors d'escombreries, millores en el servei de transport a l'avinguda, i millores en l'aparcament.

El punt 3, que fa referència a contenidors i obres de clavegueram no pot ser acceptat dins del marc del Pla de Mobilitat, ja que no són temes de la seva competència. Aquest punt serà traslladat a les àrees municipals implicades de Serveis Urbans i Territori.

El nou redactat del punt 1.2.3 serà:

On diu: "Viantització de l'eix que conforma l'Avinguda Cerdanyola i carrer de la Creu (fase1)."

Dirà: "Viantització del carrer de la Creu amb plataforma única i prioritat invertida (fase1)."

5. Associació veïnal Centre Estació St. Cugat

Exposen no estar d'acord amb el PMU aprovat inicialment i demanen: retirada del pas del bus per la plaça Lluís Millet, conversió en zona de vianants el carrer Can Solà, conversió del carrer Mercè Rodoreda en prioritat invertida pel vianant, propostes de camins escolars, millora del semàfor de Lluís Companys amb l'Av.Enllaç, canvi de zona blava a zona verda en un tram de l'Av. Enllaç, millores en l'adaptabilitat de les pilones d'entrada a la zona de vianants, reduir els preus dels aparcaments de concessió pública, arranjament de l'entorn del Joan Maragall, parada de taxis al C.Safareigs, millora de l'ús de la bicicleta, reubicació de l'armari Bicibox i campanya informativa del nucli antic.

De les al·legacions presentades:

La primera referent al canvi de fase de 2 a 1 en la retirada del pas dels busos per la plaça Lluís Millet, no s'accepta.

La segona, que fa referència al carrer Solà, s'accepta que sigui incorporat el carrer Solà al punt 1.2.1 de l'Acord Marc.

La tercera que fa referència al tram de carrer Mercè Rodoreda, entre Esperanto i Manel Farrés, s'accepta que aquest tram de carrer s'afegeixi al punt 1.2.1 de l'Acord Marc.

La quarta referent al camí escolar de l'escola Joan Maragall i Angeleta Ferrer s'acorda que aquests camins escolars s'incorporaran dins del mapa de camins escolars.



La cinquena, sisena i setena es desestimen ja que es consideren insubstancials, de caràcter no substantiu i que són massa concretes per formar part del Pla de Mobilitat.

La vuitena al·legació relativa a la racionalització dels preus dels aparcaments de concessió pública, s'acorda un nou redactat que serà: "fomentar la promoció d'ofertes als aparcaments de concessió pública per a veïns i veïnes i usuaris del comerç".

La novena que fa referència a l'arranjament de l'entorn del Joan Maragall el nou redactat serà: "Arranjament de l'entorn del Joan Maragall segons proposta realitzada i entregada conjuntament per aquesta entitat, l'AMPA Joan Maragall i la direcció del centre"

La desena al·legació relativa amb la parada de taxis, el redactat de la qual serà: "organitzar i estudiar reubicacions de la parada de taxi"

Les al·legacions 11, 12 i 13 es desestimen perquè es consideren accions massa concretes i que no són accions que han de formar part del Pla de Mobilitat.

6. AMPA CEIP Joan Margall

Exposen no estar d'acord amb el PMU aprovat inicialment ja que s'oposen a la conversió del Pg.Sant Magí en carrer de doble sentit, que la direcció de l'Av. Lluís Companys no es vegi afectada, demanen la reducció de transit de vehicles a favor del transport col·lectiu i més senyalitzacions.

S'accepta incorporar al Pla el següent redactat: "Respecte les al·legacions presentades s'informa : Atès que el passeig Sant Magí és xarxa bàsica segons el PGM te un ús de xarxa local segons la diagnosi del PMU. Abans de fer qualsevol tipus d'actuació important en aquest carrer que pugui alterar la mobilitat actual, es farà un estudi específic on s'estudiaran els paràmetres de mobilitat, accessibilitat, seguretat viària, impacte ambiental, urbanització i contaminació acústica i es tindrà en compte la singularitat de l'escola Joan Maragall. L'assignació pressupostària per executar les mesures correctores i millores urbanes s'haurà d'ajustar en funció de l'esmentat estudi".

7. Associació de veïns de Coll Fava

Exposen no estar d'acord amb el PMU aprovat inicialment ja que s'oposen a que el Pg.Francesc Macià sigui l'eix principal de circulació de la ciutat, a la reducció de places d'aparcament, a l'augment de nivells de soroll, al pont de prolongació del Pg. Francesc Macià al CAR i demana el soterrament de les vies de RENFE.

Respecte la primera al·legació, ja estava incorporada en l'actual redactat el Pla.

Respecte la segona al·legació s'acorda que en el pont situat per sobre de Renfe que dóna continuïtat al Pg. Francesc Macià tindran preferència de pas vianants i bicicletes i que només es construirà el pont en cas que les necessitats de mobilitat ho requereixin.



La tercera al·legació sobre el pont de Can Vernet s'acorda que aquest pont no es farà, si no és necessari, però s'estableix que en aquest emplaçament ha d'haver-hi connectivitat i serà com a vial de trànsit local.

8. Club de Golf de Sant Cugat

Exposen no estar d'acord amb el PMU aprovat inicialment ja que s'oposen al creuament de diversos vials que travessin els terrenys dels camps de golf.

S'acorda que la connexió est-oest ha de tenir una solució, donat que és una necessitat que s'ha de cobrir. Si hi ha una solució millor que el que planteja el PGM i que cobreix les necessitats de mobilitat del territori, cal estudiar aquesta possibilitat. Ara per ara el PMU es realitza segons el PGM. Per tant, la realitat actual és el PGM, però es modificable per futurs acords que garanteixin la mobilitat. El PMU no ha resoldre qüestions urbanístiques. Qualsevol modificació del Planejament ha de garantir la continuïtat est-oest.

9. Sr. Lluís Samaranch – Alfombras tapices AYMAT SA

Exposen no estar d'acord amb el PMU aprovat inicialment i demanen: obrir un carril bici, fer una rampa de connexió entre els carrers Chopin i Av.Villadelprat i el rescat de l'ús privatiu i l'obertura del passatge públic entre els habitatges i l'edifici de la Casa Aymat.

D'acord amb la primera al·legació s'acorda que s'estudiarà la possibilitat d'obrir el carril bicicleta proposat per permetre, a través d'una rampa de pendent moderada, connectar peatonalment i en bicicleta el carrer Chopin amb l'Avda. Villadelprat, modificant-se el present PMU.

La segona al·legació queda pendent de resolució de l'expedient número UJ28/09/04 de Disciplina Urbanística, i es considera que no és pròpia a tractar en el redactat del Pla de Mobilitat.

10. EMD Valldoreix

Exposa que al PMU de Sant Cugat del Vallès aprovat inicialment hi ha petits errors o contradiccions a corregir.

S'acorda:

La primera al·legació del bus del barri està recollida en l'Acord Marc i s'acorda que s'estudiaran nous traçats.

La segona al·legació s'accepta, ja que és una errata haver situat l'escola on ja no hi és.

S'accepten la tercera, la quarta, la cinquena, la sisena i la vuitena al·legació.

S'estima parcialment la setena al·legació en aquelles fitxes que no modifiquin substancialment l'esperit del PMU.



11. Sr. Jaime Enrique Hugas Falques

En el seu escrit exposen no estar d'acord amb el PMU aprovat inicialment i demanen revisar les incompatibilitats existents amb el vial de Ronda i les connexions de la Rbla. Ribatallada amb el carrer Safareigs, demana un nivell de protecció com a patrimoni de Sant Cugat per a les instal·lacions i el camp del Club de Golf i a la vegada s'exclouin les infraestructures que afecten als seus terrenys.

El Servei de Planejament i Gestió Urbanística presenta informe tècnic que resol aquestes al·legacions i literalment fa la següent valoració:

“El tram de reserva viària entre la Rambla Ribatallada i el carrer dels Safareigs està prevista pel planejament urbanístic des de l'any 1976; previsió que encara és vigent, en tant que el planejament general manté aquesta reserva.

El segon tram de la reserva viària entre la carretera de l'Arrabassada a través del carrer Llaceres fins a la rotonda de la plaça Rotary està prevista per la Modificació puntual del PGM a l'àmbit de la Torre Negra, aprovada definitivament el 5 de setembre de 2012.

El conjunt de les reserves que connecten en continuïtat des del carrer Safareigs dins a la rotonda de la plaça Rotary les contempla el planejament territorial com una via estructurant suburbana que vertebrava l'àmbit metropolità, d'acord amb el Pla Territorial Metropolità de Barcelona, aprovat definitivament el 20 d'abril de 2010.”

12. Grup municipal socialista

El Grup municipal socialista de Sant Cugat del Vallès, va presentar escrit d'al·legacions però les va retirar amb posterioritat.

13. Associació veïns St. Joan de Mirasol

Exposen no estar d'acord amb el PMU aprovat inicialment i demanen: considerar l'Av. Baixador com a carrer de veïns i no via ràpida, ampliar la xarxa de vies ciclistes a l'Estany dels Alous, al Parc Turó Can Mates, estendre el traçat de les vies ciclistes més enllà de la B30 per connectar amb Rubí, i en definitiva reforçar els traçats interns a Mirasol de les vies ciclistes.

A la primera al·legació es va acordar que l'Av. Baixador és xarxa bàsica però no serà un vial amb 2 carrils en cada sentit.

La segona al·legació es desestima ja que l'ampliació del carril bicicleta serà per connectar equipaments tals com escoles, estació, centres esportius i serà menys prioritari quan es tracti de centres de gaudi.

Respecte la tercera al·legació s'acorda establir al PMU que cal una connexió de la carretera de Rubí amb el IES Leonardo Da Vinci.

Es desestima la quarta al·legació, perquè es considera que és de gaudi, però es mirarà de connectar el carril bicicleta per C/. Barcelona – Saragossa.



14. Sr. Josep M. Muntaner i Rosa Planas Castella

Exposen no estar d'acord amb el PMU aprovat inicialment i demanen que no es dugui a terme l'expropiació de la finca num.65 del carrer Villà, per a tancar el traçat circular del tram sud de la Ronda.

El Servei de Planejament i Gestió Urbanística presenta informe tècnic que resol aquestes al·legacions i literalment fa la següent valoració:

“La reserva viària de connexió entre la Rambla Ribera i carrer Villà és una reserva urbanística vigent, prevista pel PGM de l'any 1976.

Així mateix, el planejament territorial contempla aquesta reserva com una via estructurant suburbana que vertebrava l'àmbit metropolità, d'acord amb el Pla Territorial Metropolità de Barcelona, aprovat definitivament el 20 d'abril de 2010; sense perjudici del que en un futur es pugui determinar en el marc del Pla Director Urbanístic Metropolità.

Pel que fa a l'eventual valor patrimonial de l'edificació o dels seus elements, cal considerar que no és competència del Pla de Mobilitat Urbana la protecció del patrimoni.

A aquests efectes es va aprovar definitivament el 30 d'abril de 2008 la Revisió del Pla Especial de Protecció del Patrimoni Arquitectònic de Sant Cugat.”

15. Sra. Josefa Porta – Plataforma Gent Gran Valldoreix

Exposen uns dubtes en relació a les dates de publicacions del PMU així com els terminis per fer al·legacions i per tant aquest escrit pròpiament no s'ha de considerar al·legació sinó petició efectuada per la Plataforma Ciutadana Gent per Valldoreix al Sr. Secretari General sobre dubtes i qüestions referides a l'estudi de Mobilitat efectuada per l'EMD.

Aquest escrit ja va ser contestat pel Tinent d'Alcalde de Mobilitat, mitjançant carta amb registre de sortida S13/10371, de 30 de juliol de 2013, amb acusament de rebuda, el procés d'aprovació del PMU de Sant Cugat i on s'emplaça als interessats que per a la resolució de dubtes del Pacte i Estudi de Mobilitat de Valldoreix es dirigeixin a l'EMD.

16. Consell Vila de Valldoreix

Demanen incloure un paràgraf a la redacció del PMU de Sant Cugat que faci referència a la competència de l'EMD de Valldoreix sobre el trànsit de vehicles i persones.

Demanat informe al Secretari General, aquest informa que l'article 82.1.e) de la llei municipal i de regim local de Catalunya (text refós vigent aprovat per Decret-Legislatiu 2/2003, de 28 d'abril) atribueix competència directa legal a les EMD's per a l'ordenació del transit rodat i de persones dins el seu àmbit (8,5km²), si be el Pla de Mobilitat Municipal en esser integral de tot el municipi (48,32 km²), sembla raonable d'entendre des d'una interpretació jurídica i de funcionalitat que ha de garantir la coherència i homogeneïtat tècnica de la regulació global de la mobilitat a nivell de tot el municipi.



17. Josel SL

Exposen no estar d'acord amb el PMU aprovat inicialment formulen les següents al·legacions: demanen anul·lar les determinacions del vial d'enllaç entre Av.Torreblanca-Pg.Domenech i Montaner, diuen que el vial d'enllaç de l C.St.Crist de Llacers amb la Rambla Rivera de la Ronda es inviable en el seu traçat, i que fa falta concretar el traçat de la Ronda d'Enllaç.

El Servei de Planejament i Gestió Urbanística presenta informe tècnic que resol desfavorablement aquestes al·legacions i que literalment fa la següent valoració:

“ En relació las vials proposats pel PMU que connecten l'av.Torreblanca i el pg. Domènech i Montaner, es tracta de dues reserves no previstes en el planejament urbanístic vigent, sense perjudici que en cas que es consideressin necessàries per la mobilitat o pel desenvolupament de l'equipament, es puguin incloure en una futura figura de planejament en la qual s'estudii amb major detall la seva inserció en el territori així com les eventuais afectacions ambientals.

Pel que fa a la Ronda Sud, que sí contempla el Pla Territorial Metropolità de Barcelona, aprovat el 20 d'abril de 2010, la reserva viària s'ha concretat en la Modificació puntual del PGM a l'àmbit de la Torre Negra, aprovada el 5 de setembre de 2012, i per tant es tracta d'una reserva vigent inclosa en el planejament urbanístic general.”

18. Grup municipal Partit Popular

Exposa no estar d'acord amb el PMU aprovat inicialment i s'oposa al contingut de tot el Pla. Des de Serveis Jurídics s'apunta, que tots aquells reparaments de fons formulats, relatius al model de ciutat que resulta en la implantació del PMU, el rebuig de la despesa i la supressió sistemàtica d'actuacions proposades, que alteren de forma substancial i transversal el Pla, posant en crisi la pràctica totalitat del projecte, han d'esser desestimades del Pla, en tant comporten una esmena a la totalitat i l'exercici d'una veritable acció revisora que no pot esser admesa en el moment procedimental actual, per respondre a únicament a criteris d' oportunitat i conveniència, sobre les quals hagués estat necessari un acord marc de caràcter previ.



7. CONCLUSIONS DEL PROCÉS D'AVALUACIÓ

7.1. VALORACIÓ DE LA INTEGRACIÓ DELS ASPECTES AMBIENTALS EN EL PMU

Globalment es pot observar com les mesures de millora del PMU són molt clares en el cas de la mobilitat intramunicipal, amb un canvi de tendència molt significatiu, millorant la situació actual. A més, cal considerar que la situació de partida del municipi són les d'un municipi amb un sistema de mobilitat interna on el vehicle privat és el mode predominant també en la mobilitat interna, i el PMU aconsegueix revertir aquesta tendència, marcant una predominança en els desplaçaments en modes no motoritzats. Requereix un esforç addicional promoure un canvi modal (especialment associat a àrees residencials de baixa densitat).

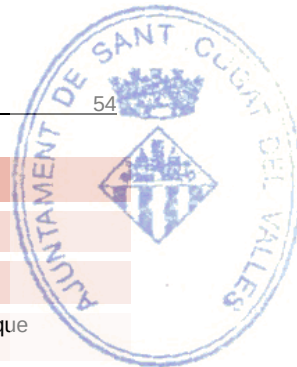
El PMU fa clars esforços en la millora de les infraestructures de transport públic, en la gestió de l'aparcament intern al nucli urbà i es modifica de forma significativa la jerarquització viària del municipi. Totes aquestes mesures serveixen per acostar-se molt als objectius dels objectius de lluita contra el canvi climàtic.

La prioritització de les mesures del Pla amb criteris ambientals, coincideix amb la prioritat d'implantació que ha seguit el municipi, fet que permet un important canvi en la distribució modal dels fluxos intramunicipals dins del termini del Pla.

En canvi, la mobilitat intermunicipal, ofereix majors dificultats en la seva millora. La situació econòmica actual ha obligat a allargar els terminis d'execució de diverses mesures competència d'administracions supramunicipals, i que tant és més realista preveure l'assoliment dels objectius normatius en un escenari a +12 anys. Tot i així, el PMU treballa activament en les relacions amb els municipis veïns (on sí pot actuar de forma directa), i per les relacions amb municipis més distants, engloba dins dels compromisos assumits per l'Ajuntament la implicació i seguiment d'aquests desenvolupaments que portin a un model més sostenible en la mobilitat de connexió.

Amb el conjunt de mesures proposades al Pla es preveu acomplir diversos dels objectius de reducció marcats normatives ambientals, entre elles assolint els objectius del Pacte d'Alcaldes, signat per Sant Cugat.

Un cop analitzat el grau d'assoliment dels objectius socioambientals per part del PMU de Sant Cugat del Vallès, s'observa que el pla millora la situació respecte l'escenari actual i respecte el tendencial en els següents objectius.



CONSUM ENERGÈTIC

Objectiu a assolir: Reducció del consum de combustible, especialment els derivats del petroli

Objectiu de millora del PMU per l'escenari +6 anys:

Reducció de l'1,71% el consum de combustible del 2004 al 2012 sense diferenciar modalitat de transport, que representa un -0,22% anual.

Millorar l'eficiència energètica del municipi com a mínim un 20% (l'any 2020).

Els objectius de reducció per al primer horitzó (+6):

- Superior al 2%: s'han de considerar un canvi significatiu.
- Superior al 3%: s'han de considerar un canvi molt significatiu.

Escenari objectiu

Urbà	2018	2024		Interurbà	2018	2024		Global	2018	2024
Tendencial	18.602	18.978		Tendencial	33.696	33.456		Tendencial	52.298	52.434
Objectiu	14.829	14.777		Objectiu	33.290	33.038		Objectiu	48.119	47.815
Δ% Objectiu-tendencial	-20%	-22%		Δ% Objectiu-tendencial	-1%	-1%		Δ% Objectiu-tendencial	-8%	-9%
Δ% Objectiu-actual	-17%	-18%		Δ% Objectiu-actual	2%	1%		Δ% Objectiu-actual	-5%	-5%

Assoliment d'objectius

A nivell global del municipi, es pot considerar que s'assoleix un **canvi molt significatiu en els nivells de consum energètic del sector del transport** (del -5%, superior al -3% orientatiu).

S'assoleix el nivell de reducció marcat pel pdM de l'RMB (amb una taxa de reducció anual del -0,83%, superior al -0,22% objectiu).

A més, **a nivell de la mobilitat interna al municipi**, la reducció del 18% entre 2011 i 2024, posa el municipi de Sant Cugat en la correcta direcció per assolir els objectius europeus del Pacte d'Alcaldes, de reducció del consum energètic del 20% entre 2010 i 2020.





EMISSIONS DE GASOS D'EFFECTE HIVERNACLE

Objectiu del PMU: Reducció les emissions de gasos d'efecte hivernacle

Objectiu de millora del PMU per l'escenari +6 anys:

Reduir les emissions un -20,54% (entre 2004 i 2012) o un -2,83% anual.

Reduir d'un mínim del 20% les emissions de gasos d'efecte hivernacle a l'atmosfera en aquells àmbits en que l'Ajuntament tingui competències

Els objectius de reducció per al primer horitzó (+6):

- Superior al 9%: s'han de considerar un esforç considerable.

- Superior al 10%: s'han de considerar un esforç molt considerable.

Escenari objectiu

Urbà	2018	2024		Interurbà	2018	2024		Global	2018	2024
Tendencial	52.223	52.390		Tendencial	88.954	86.860		Tendencial	141.176	139.250
Objectiu	40.791	39.552		Objectiu	87.223	85.050		Objectiu	128.014	124.602
Δ% Objectiu-tendencial	-22%	-25%		Δ% Objectiu-tendencial	-2%	-2%		Δ% Objectiu-tendencial	-9%	-11%
Δ% Objectiu-actual	-20%	-22%		Δ% Objectiu-actual	-2%	-4%		Δ% Objectiu-actual	-8%	-11%

Assoliment d'objectius

A nivell global, el municipi s'acosta als objectius marcats, però no s'assoleixen (reducció del -8% no arriba a considerar-se un esforç considerable; i la taxa anual de reducció del -1,33% no arriba a la taxa exigida pel pdM del -2,83%).

Però sí s'assoleixen els objectius a nivell de la mobilitat interna al municipi. De fet, la reducció del 20% entre 2011 i 2024, fa que el municipi de Sant Cugat assoleixi els objectius europeus del Pacte d'Alcaldes, de reducció de les emissions de gasos d'efectes hivernacle del 20%.





QUALITAT DE L'AIRE

Objectiu del PMU: Millorar la qualitat atmosfèrica

Objectiu de millora del PMU per l'escenari +6 anys:

Contribuir mitjançant millores tecnològiques a mantenir sota els límits legals les concentracions de PM10 i NOx.
 Reduir les emissions de PM10 un -48,1%, que correspon a una reducció de -7,87% anual.
 Reduir les emissions de NOx un -39,5%, que correspon a una reducció de -6,10% anual.

Els PMU han d'establir mesures per assolir una reducció de les immissions de NOx i PM10 equivalent a la que es produiria amb una disminució d'entre un 5% de la mobilitat a les vies urbanes respecte l'escenari tendencial expressada en veh-km.

Escenari objectiu

PM10

Urbà	2018	2024		Interurbà	2018	2024		Global	2018	2024
Tendencial	24	22		Tendencial	69	64		Tendencial	92	86
Objectiu	19	18		Objectiu	67	63		Objectiu	87	80
Δ% Objectiu-tendencial	-19%	-21%		Δ% Objectiu-tendencial	-2%	-2%		Δ% Objectiu-tendencial	-6%	-7%
Δ% Objectiu-actual	-41%	-45%		Δ% Objectiu-actual	-10%	-16%		Δ% Objectiu-actual	-19%	-25%

Potencial emissió de PM10 si es reduís un 5% els veh-km urbà: 22,4 tones PM10. Suposa una emissió de 1,2 tones menys (-5,4%) respecte l'escenari tendencial.

NOx

Urbà	2018	2024		Interurbà	2018	2024		Global	2018	2024
Tendencial	215	193		Tendencial	428	322		Tendencial	643	514
Objectiu	170	144		Objectiu	420	315		Objectiu	590	459
Δ% Objectiu-tendencial	-21%	-25%		Δ% Objectiu-tendencial	-2%	-2%		Δ% Objectiu-tendencial	-8%	-11%
Δ% Objectiu-actual	-32%	-42%		Δ% Objectiu-actual	-31%	-48%		Δ% Objectiu-actual	-31%	-46%

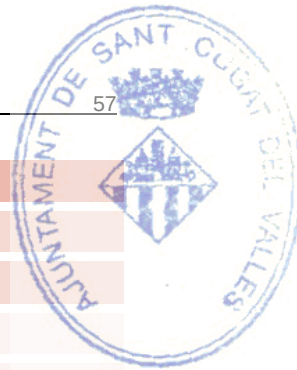
Potencial emissió de NOx si es reduís un 5% els veh-km urbà: 204,5 tones NOx. Suposa una emissió de 10,8 tones menys (-5,3%) respecte l'escenari tendencial.

Assoliment d'objectius

A nivell de la mobilitat interna al municipi, s'obté una taxa de reducció de PM10 del -6,83% anual i de 5,3% de NOx. No s'arriben a assolir els objectius del pdM, però s'aproxima als valors desitjables.

Sí s'assoleixen els objectius del Pla de Qualitat de l'Aire, amb emissions inferiors a les que s'obtindrien amb una reducció del 5% dels veh-km urbans.



**QUALITAT ACÚSTICA****Objectiu del PMU: Millorar la qualitat acústica****Objectiu de millora del PMU per l'escenari +6 anys:**

Els objectius de reducció per al primer horitzó (+6):

- Del 25% de la població exposada per sobre de 65 L_{AR} es veuen com a esforços considerables.
- Del 35% de la població exposada per sobre de 65 L_{AR} es veuen com a esforços molt considerables.

Assoliment d'objectius**Escenari objectiu**

2018

Amb les mesures del PMU el 24% de la població es trobarà exposada per sobre de 65 LAR (diürns). Implica una reducció del 2% de la població afectada.

Amb les mesures del PMU el 35% de la població es trobarà exposada per sobre de 55 LAR (nocturns). Implica una reducció de l'1% de la població afectada.

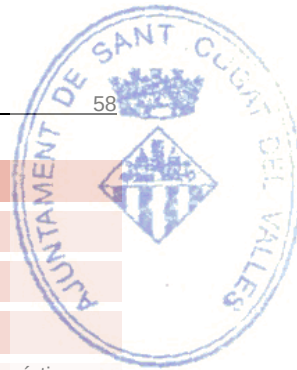
2024

Amb les mesures del PMU el 20% de la població es trobarà exposada per sobre de 65 LAR (diürns). Implica una reducció del 13% de la població afectada.

Amb les mesures del PMU el 32% de la població es trobarà exposada per sobre de 55 LAR (nocturns). Implica una reducció del 3% de la població afectada.

Assoliment d'objectius

El PMU millora la qualitat acústica del municipi, ja que un seguit de les mesures proposades pel Pla contribuiran a reduir l'impacte sonor provocat pel trànsit. S'assoleixen esforços propers als nivells desitjables (esforços considerables).

**ACCIDENTALITAT URBANA**

Objectiu a assolir: reduir l'accidentalitat urbana associada al model de mobilitat

Objectiu a assolir: Reduir els accidents anuals amb víctimes

Llindars de millora de l'escenari de l'any +6:

Reduir la sinistralitat viària, com a mínim, del 25% en el nombre d'accidents amb víctimes i en el nombre de víctimes de l'any 2014 respecte de l'any 2009.

Reduir la sinistralitat viària, com a mínim, fins al 15% dels morts i ferits greus (l'any 2013, respecte els que s'han enregistrat l'any 2010).

Escenari objectiu:

L'any 2018 els esforços combinats del PLSV (amb objectiu fins l'any 2014) i el PMU han de situar l'accidentalitat urbana per sota dels 150 accidents amb víctimes anuals.

Assoliment d'objectius

S'assolirien els objectius del PLSV.

Objectiu a assolir: Reduir els accidents anuals amb vianants o ciclistes implicats

Llindars de millora de l'escenari de l'any +6:

Una reducció que superi el 40% dels vianants i ciclistes víctimes mortals d'accidents en l'àmbit urbà han de percebre's com a esforços considerables, i si superen el 50% han de percebre's com a molt considerables.

Escenari objectiu:

L'any 2018 els esforços combinats del PLSV (amb objectiu fins l'any 2014) i el PMU han de situar l'accidentalitat urbana amb vianants i ciclistes per sota dels 14 accidents amb víctimes anuals.

Assoliment d'objectius

S'assolirien els objectius que fixa el manual d'avaluació ambiental dels plans de mobilitat.

Indicador: Accidents anuals amb víctimes per veh-km

Llindars de millora de l'escenari de l'any +6:

Reducció del 15% dels accidents amb víctimes per cada 10.000 veh-km l'any 2012 respecte 2004 (assolint el valor de 0,057)

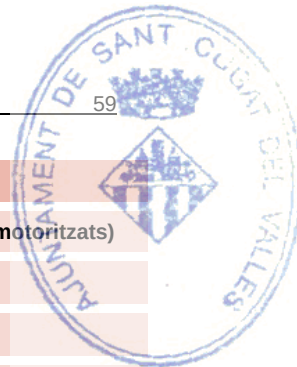
Escenari objectiu:

L'assoliment dels objectius del PLSV i el PMU implicaria l'any 2018 una taxa de 0,0067.

Assoliment d'objectius

S'assolirien els objectius que fixen les DNM.





OCUPACIÓ DE L'ESPAI

Objectiu a assolir: optimitzar l'ocupació de l'espai públic (reduint l'ocupació per part dels vehicles motoritzats)

Indicador: % d'espai públic destinat als vehicles motoritzats (circulació i aparcament)

% d'espai públic d'ús exclusiu per a vianants o bicicletes

% d'espai públic amb mesures de pacificació del trànsit

Llindars de millora de l'escenari de l'any +6:

Les reduccions de 3 punts percentuals de l'espai públic urbà destinat als vehicles motoritzats es consideren canvi significatiu, i de 6 punts, molt significatiu.

Per a les vies interurbanes el valor a obtenir hauria de ser un 2,3% inferior al de l'escenari tendencial.

Escenari objectiu:

Les propostes del pla permeten assolir:

57% d'espai públic destinat als vehicles motoritzats (circulació i aparcament)

40% d'espai públic d'ús exclusiu per a vianants o bicicletes

3% d'espai públic amb mesures de pacificació del trànsit

Assoliment d'objectius

Que implica un canvi percentual de:

-4,7 punts, en l'espai per motoritzats, un **canvi significatiu** segons els criteris del manual d'avaluació ambiental dels plans de mobilitat, assolint els objectius marcats.

Indicador: Infraestructura específica per a bicicletes

Llindars de millora de l'escenari de l'any +6:

Augmentar els km de xarxa per a bicicletes.

Escenari objectiu:

2018: Es projecta una xarxa per a bicicletes de 55 km, augmentant un 64% l'oferta actual.

2024: Es projecta una xarxa per a bicicletes de 95 km, augmentant un 184% l'oferta actual.

Assoliment d'objectius

S'assoleix l'objectiu d'augmentar els km de xarxa de bicicleta.

Indicador: Cobertura de transport urbà i interurbà

Llindars de millora de l'escenari de l'any +6:

Augmentar la cobertura de transport urbà i interurbà.

Escenari objectiu:

2018: Cobertura del transport públic urbà prevista del 92%.

2024: Cobertura del transport públic urbà prevista del 93%.

Assoliment d'objectius

S'assoleix l'objectiu d'augment de la cobertura.

Indicador: Nombre de places d'aparcament (en calçada i fora de calçada) per a vehicles motoritzats

Llindars de millora de l'escenari de l'any +6:

Disminuir el nombre de places d'aparcament en calçada per a vehicles motoritzats.

Escenari objectiu:

2018: El pla d'estacionaments preveu l'oferta de 25.363 places d'aparcament en calçada i 50.900 fora de calçada.

2024: El pla d'estacionaments preveu l'oferta de 25.363 places d'aparcament en calçada i 51.400 fora de calçada.

Assoliment d'objectius

S'assoleix l'objectiu de reduir el nombre de places en calçada (-182).

CANVI MODAL





Objectiu a assolir: Incrementar la quota d'ús dels mitjans no motoritzats i l'ús del transport públic en els desplaçaments urbans i interurbans

Objectiu de millora del PMU per l'escenari +6 anys:

Canvi modal cap a un model basat en modes no motoritzats i transport públic.

Reduir la quota d'utilització del vehicle privat un -10% respecte l'escenari de referència (que implicava una taxa de -1,74% anual).

Escenari objectiu:

Modes de transport	Repartiment modal actual (2011)			Repartiment modal 2018			Repartiment modal 2024		
	Intern	Connexió	Global	Intern	Connexió	Global	Intern	Connexió	Global
Vehicle privat	51,0%	68,5%	61,4%	42,3%	64,7%	55,3%	40,5%	62,1%	52,9%
Transport públic	8,1%	30,7%	21,6%	13,4%	34,3%	25,6%	14,8%	36,7%	27,4%
No motoritzat	40,9%	0,9%	17,0%	44,2%	1,0%	19,1%	44,7%	1,2%	19,7%

Reducció de la quota de desplaçaments en vehicle privat de -6,1% entre 2011 i 2018 (taxa anual 1,02%). En la mobilitat interna la reducció de la quota de vehicle privat és del -8,7% (taxa anual -1,45%).

Assoliment d'objectius

La reducció de la quota de vehicle privat no és suficient si considerem el total de mobilitat de Sant Cugat en el primer període del Pla, però **sí s'assolirien els objectius del pdM si referits exclusivament a la mobilitat interna al municipi.**

DISTÀNCIA MITJANA DE DESPLAÇAMENT

Objectiu del PMU: Creixement zero de la distància mitjana dels desplaçaments

Objectiu de millora del PMU per l'escenari +6 anys:

Minimitzar la distància mitjana de desplaçament: creixement anual zero.

Escenari objectiu

9,4 km en desplaçaments intramunicipals; 12,1 km en desplaçaments intermunicipals.

Assoliment d'objectius

Les mesures del PMU permeten assolir els objectius marcats: reducció de la distància en desplaçaments interns i creixement zero en desplaçaments de connexió.





7.2. DIFICULTATS SORGIDES DURANT L'AVALUACIÓ AMBIENTAL

Des del punt de vista de valoració de les dificultats sorgides durant el procés d'avaluació, els aspectes més controvertits es deuen a la utilització de bases de dades de mobilitat. Les dades d'anàlisi de fluxos provinents de l'enquesta EMQ 2006 es troben lleugerament desfasades per la manca d'actualització d'aquesta enquesta, tot i que es contrasten els resultats amb el coneixement dels responsables municipals.

Així mateix seria convenient unificar les metodologies de càlcul per al traçat d'escenaris tendencials de mobilitat. S'ha anat ampliant el nombre d'elements que s'hi consideren (mobilitat intra i intermunicipal, residents i no residents...), però caldria establir un mètode de càlcul que englobi tot els factors que poden intervenir en la mobilitat.

En tercer lloc, el planejament urbà s'ha vist influït en els darrers anys per un fort canvi de la conjuntura econòmica que ha limitat de forma molt severa la disponibilitat pressupostària dels Ajuntaments. És poc realista considerar que es puguin portar a terme ara les mateixes actuacions i en la mateixa extensió que es plantejaven fa uns anys. Així, el compliment dels objectius normatius també es veu alterat i frenat. Els terminis d'actuació als que els Ajuntaments poden comprometre's s'han allargat, i les mesures a curt termini han de ser necessàriament de cost limitat. Aquest fet condiciona de forma important el contingut d'una eina com el PMU.

Aquesta limitació es percep de forma clara també en mesures de planejament supramunicipal, on també s'han allargat terminis de forma important, o fins i tot es desconeix quan es podran arribar a dur a terme.

7.3. ANÀLISI DE LA PREVISIÓ DELS IMPACTES SIGNIFICATIUS DEL PLA

Per cada mesura del Pla s'ha avaluat la seva capacitat de produir canvis en el model de mobilitat, i el seu potencial per incrementar la sostenibilitat del mateix. S'han avaluat aquelles mesures de competència municipal, factibles econòmicament i implementables dins de l'horitzó temporal del Pla. Pel que fa les actuacions que són competència d'altres administracions supramunicipals, l'avaluació ambiental ha contemplat aquelles en les que la seva execució estigui prevista dins del termini de vigència del Pla.

Per calcular els impactes en la **mobilitat interna** de l'escenari objectiu, en síntesi s'han analitzat els impactes de les següents mesures, en els horitzons temporals en que es preveu implementar-les:



Modes	Mesures	Milliores de servei	Efectes
Vianants	Ampliar la zona del centre	- Pacificació	Augment dels desplaçaments urbans a peu
	Millora de connectivitat entre barris	- Canvi modal en els fluxos principals	
	Millora de l'accessibilitat a equipaments	- Disminució de les distàncies recorregudes	
	Millora d'itineraris escolars	- Augment de la seguretat en els itineraris a peu	
Ciclistes	Ampliar la xarxa de vies ciclistes i incrementar l'oferta d'aparcament (i Bicibox)	- Increment de la xarxa ciclable	Augment dels desplaçaments urbans en bicicleta
Transport públic	Redisseny de la xarxa de TP amb: - Modificació de recorreguts - Millora de freqüència - Millora de la velocitat comercial	- Millora de la cobertura - Estalvi de temps	Augment dels desplaçaments urbans en transport públic
	Millora de les infraestructures i sistemes d'informació	- Millora velocitat comercial - Millora de la comoditat dels usuaris	
	Renovació de la flota	- Menors emissions	Reducció emissions atmosfèriques
Vehicle privat	Gestió de la xarxa urbana		Disminució dels vehicles-quilòmetre recorreguts en vehicle privat
	Noves infraestructures (enllaços, ponts, rondes i sistemes de gestió de la mobilitat urbana, senyalització variable)	- Millora del temps de viatge - Millora dels nivells de servei	
	Estudi de gestió de l'aparcament	- Reducció del trànsit d'agitació	
	Promoció del cotxe compartit	- Augment de la ocupació dels vehicles	Reducció emissions atmosfèriques
	Promoció de vehicles menys contaminants i punts de recàrrega de veh. elèctrics	- Menors emissions	
	Cursos de conducció eficient		Augment emissions atmosfèriques
	Control de la velocitat	- Major seguretat en els desplaçaments en vehicle privat però també majors emissions	

Les eines que des del PMU poden ajudar a canviar les tendències de la **mobilitat de connexió** del municipi, son menors. La gestió de la mobilitat atreta passa per gestionar la mobilitat destí, especialment en els polígons d'activitat de Sant Cugat. Cal considerar que tot i els escenaris tendencials que es definien, la crisi econòmica ha alterat les tendències provocant importants canvis en la mobilitat, amb una disminució molt significativa de la mobilitat en vehicle privat. Aquest efecte es contempla en la mobilitat de connexió del PMU.



Modes	Mesures	Milliores de servei	Efectes
Transport públic	Millora de les connexions amb municipis propers i centres generadors de mobilitat	- Millora de la cobertura - Estalvi de temps	Augment dels desplaçaments interurbans en transport públic
	Facilitar la intermodalitat de la xarxa urbana i interurbana		
	Compliment del Pla d'Innovació i Millora de la Qualitat del transport interurbà	- Millora de la comoditat dels usuaris	
Vianants	Permeabilitzar les travesseres urbanes per als vianants	- Millora de la seguretat en els desplaçaments a peu	Augment dels desplaçaments interurbans a peu
Ciclistes	Incentivar la connexió intermunicipal de vies ciclistes	- Increment de la xarxa ciclable	Augment dels desplaçaments interurbans en bicicleta
Vehicle privat	Participar en la definició de la xarxa viària territorial i de connexió		Disminució dels vehicles-quilòmetre recorreguts en vehicle privat
	Estudi de gestió de l'aparcament		

7.3.1. Desplaçaments i repartiment modal

Amb l'avaluació d'aquestes mesures s'ha estimat el canvi modal previst en el primer termini del Pla, 2013-2018, i a llarg termini (2024). L'aplicació de les mesures en cada un dels escenaris ha estat definida pel Pla d'Actuació segons s'ha mostrat.

L'aplicació del PMU suposa una millora respecte l'escenari actual així com respecte el tendencial projectat.

Desplaçaments prevists en l'escenari objectiu del PMU

Modes de transport	Desplaçaments actuals (2011)			Desplaçaments 2018			Desplaçaments 2024		
	Intern	Connexió	Global	Intern	Connexió	Global	Intern	Connexió	Global
Vehicle privat	74.975	148.907	223.882	71.321	151.942	223.263	73.628	152.310	225.938
Transport públic	11.979	66.668	78.647	22.637	80.636	103.273	26.944	89.946	116.890
No motoritzat	60.121	1.857	61.978	74.529	2.374	76.903	81.271	2.838	84.109

Repartiment modal previst en l'escenari objectiu del PMU

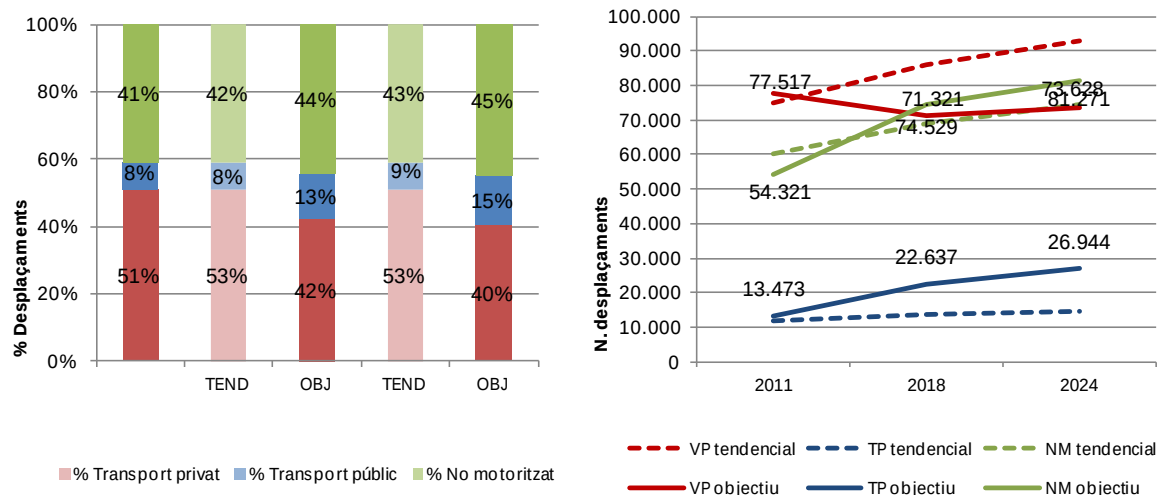
Modes de transport	Repartiment modal actual (2011)			Repartiment modal 2018			Repartiment modal 2024		
	Intern	Connexió	Global	Intern	Connexió	Global	Intern	Connexió	Global
Vehicle privat	51,0%	68,5%	61,4%	42,3%	64,7%	55,3%	40,5%	62,1%	52,9%
Transport públic	8,1%	30,7%	21,6%	13,4%	34,3%	25,6%	14,8%	36,7%	27,4%
No motoritzat	40,9%	0,9%	17,0%	44,2%	1,0%	19,1%	44,7%	1,2%	19,7%



Mobilitat interna

L'any 2018, en un escenari objectiu, es produiria un canvi modal del -9% en vehicle privat (proper al -10% que exigia el pdM de l'RMB), amb un +5% en la quota modal en transport públic i +3% la de no motoritzats.

Repartiment modal en la mobilitat interna



L'aplicació del PMU permet que a partir de l'any 2018 s'aconsegueixi revertir la situació de predominança del vehicle privat existent en la mobilitat interna, passant una distribució modal amb un 44% de desplaçaments a peu.

Quotes modals i percentatge de canvi modal (mobilitat interna)

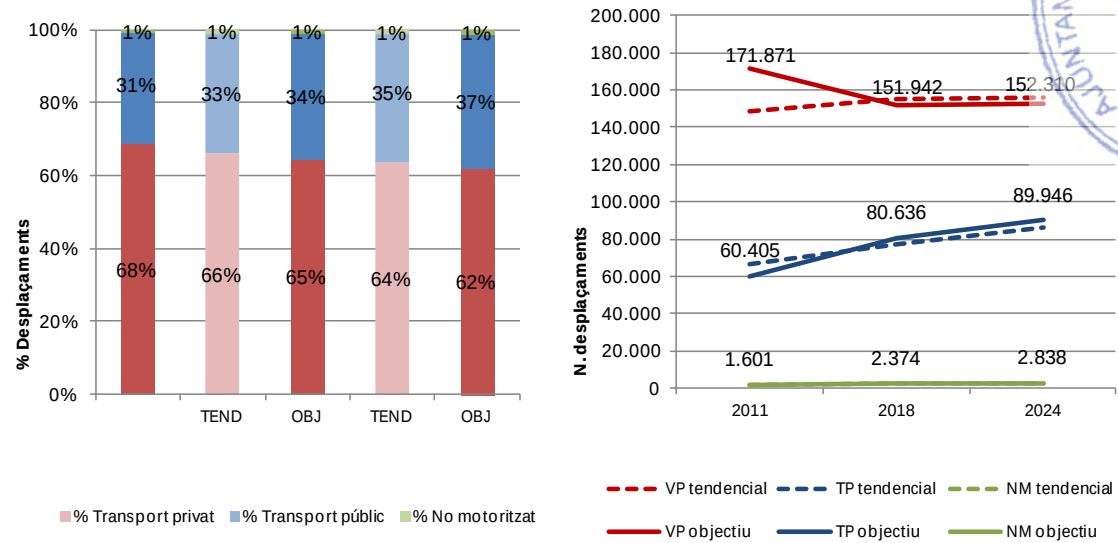
	2011	2018 tendencial	2018 objectiu	2024 tendencial	2024 objectiu	2011-2018 obj	2011-2024 obj
Vehicle privat	51,0%	52,8%	42,3%	53,4%	40,5%	-9%	-10%
Transport públic	8,1%	8,4%	13,4%	8,5%	14,8%	5%	7%
No motoritzat	40,9%	42,4%	44,2%	42,9%	44,7%	3%	4%

Mobilitat de connexió

En la mobilitat de connexió s'observa un canvi modal menys marcat en la quota de desplaçaments en vehicle privat (del 4% entre 2011 i 2018). Així mateix l'augment de la quota de transport públic és suau, considerant que la situació de partida de Sant Cugat és molt satisfactòria en quant a la mobilitat de connexió.

El transport públic consolidaria la seva utilització en un escenari objectiu, mentre que s'ha d'explotar el potencial de la bicicleta en els desplaçaments interurbans amb poblacions properes.

Repartiment modal en la mobilitat de connexió



Quotes modals i percentatge de canvi modal (mobilitat de connexió)

	2011	2018 tendencial	2018 objectiu	2024 tendencial	2024 objectiu	2011-2018 obj	2011-2024 obj
Vehicle privat	68,5%	66,0%	64,7%	63,5%	62,1%	-3,8%	-6,3%
Transport públic	30,7%	33,0%	34,3%	35,3%	36,7%	3,7%	6,0%
No motoritzat	0,9%	1,0%	1,0%	1,1%	1,2%	0,2%	0,3%

7.3.2. Vehicles quilòmetre

Sobre la base dels veh-km de l'any de referència (2011) i segons els desplaçaments distribuïts per modes de transport, es calculen els veh-km de l'escenari objectiu.

Vehicles-quilòmetre prevists en l'escenari objectiu del PMU

	urbà		interurbà		Total	
	2018	2024	2018	2024	2018	2024
Cotxe	182.319.733	184.941.140	480.994.741	482.159.764	663.314.474	667.100.904
Ciclomotors i Motocicletes	11.762.563	11.931.686	20.687.946	20.738.054	32.450.509	32.669.741
Mercaderies lleugers	3.920.854	3.977.229	10.343.973	10.369.027	14.264.827	14.346.256
Mercaderies pesants	10.961.583	11.119.189	39.122.135	39.216.894	50.083.718	50.336.083
Busos i autocars	2.866.583	3.411.957	1.767.098	1.971.144	4.633.681	5.383.101
Ferrocarril	1.671.894	2.104.604	5.864.663	6.541.852	7.536.557	8.646.456
Total	213.503.211	217.485.805	558.780.556	560.996.735	772.283.767	778.482.541



7.3.3. Fluxos ambientals

A partir d'aquest escenari objectiu es realitza una estimació del marge de millora que implica l'escenari objectiu resultat de les propostes de millora del Pla. Es podrà valorar percentualment quin grau de millora dels impactes ambientals implica el nou Pla de mobilitat, respecte l'escenari actual i respecte l'escenari tendencial, resultat de la no aplicació del Pla.

7.3.3.1. Consum energètic

S'aprecia una disminució del -17% del consum d'energia en la mobilitat interna l'any 2018 en l'escenari objectiu respecte la situació de l'any 2011, i del -18% l'any 2014, acostant al municipi als objectius marcats al Pacte d'Alcaldes.

En canvi, en els consums de la mobilitat interurbana es manté un lleuger creixement.

El consum derivat del transport es veu disminuït en un primer escenari (2018), tot i l'augment de la mobilitat derivat del creixement del municipi: el nou model de transport aconseguiria una disminució dels consums del 5% en l'àmbit del Pla.

Comparativa de consum d'energia: escenari actual (2011) i escenari objectiu (2018, 2024)

	2011	Tendencial 2018	Objectiu 2018	Δ% Objectiu 2018 - actual	Tendencial 2024	Objectiu 2024	Δ% Objectiu 2024 - actual
Consum energètic (tep/any) urbà	17.938	18.602	14.829	-17%	18.978	14.777	-18%
Consum energètic (tep/any) interurbà	32.628	33.696	33.290	2%	33.456	33.038	1%
Consum energètic (tep/any) total	50.566	52.298	48.119	-5%	52.434	47.815	-5%

En comparació amb l'escenari que es preveia en el cas de mancada aplicació del Pla, les mesures proposades suposen una reducció del -8% dels consums l'any 2018 i un -9% l'any 2024 en l'escenari objectiu respecte el tendencial, amb pes diferenciat entre mobilitat interna i de connexió, com es mostra.

Comparativa de consum d'energia: escenari tendencial i escenari objectiu (2018, 2024)

	Δ% Objectiu-tendencial 2018	Δ% Objectiu-tendencial 2024
Consum energètic (tep/any) urbà	-20%	-22%
Consum energètic (tep/any) interurbà	-1%	-1%
Consum energètic (tep/any) total	-8%	-9%



7.3.3.2. Emissions de gasos d'efecte hivernacle

Amb l'aplicació del nou model de mobilitat, l'any 2018 s'emetrien a l'atmosfera un -8% menys de gasos d'efecte hivernacle respecte l'any 2011, i un -11% menys l'any 2024 respecte la situació actual. La reducció de les emissions en la mobilitat interna serien del -20% (en compliment amb el Pacte d'Alcaldes), i del -2% en la de connexió (primer període).

Comparativa d'emissions de GEH: escenari actual (2011) i escenari objectiu (2018, 2024)

	2011	Tend 2018	Obj 2018	Δ% Objectiu 2018 - actual	Tend 2024	Obj 2024	Δ% Objectiu 2024 - actual
Emissions de GEH (t CO ₂ eq/any) urbà	50.751	52.223	40.791	-20%	52.390	39.552	-22%
Emissions de GEH (t CO ₂ eq/any) interurbà	88.558	88.954	87.223	-2%	86.860	85.050	-4%
Emissions de GEH (t CO ₂ eq/any) total	139.310	141.176	128.014	-8%	139.250	124.602	-11%

L'aplicació de mesures suposa una disminució de les emissions del -9% l'any 2014 i del -11% l'any 2024 respecte l'escenari tendencial que es preveia.

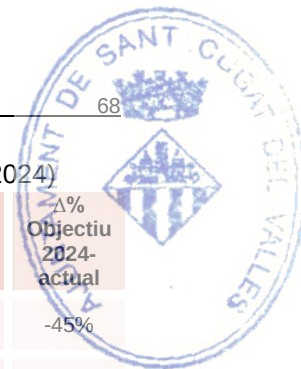
Les emissions degudes a la mobilitat interna disminuirien un -22% l'any 2018 en l'escenari objectiu respecte el tendencial, i un -25% l'any 2024.

Comparativa d'emissions de GEH: escenari tendencial i escenari objectiu (2018, 2024)

	Δ% Objectiu-tendencial 2018	Δ% Objectiu-tendencial 2024
Emissions de GEH (t CO ₂ eq/any) urbà	-22%	-25%
Emissions de GEH (t CO ₂ eq/any) interurbà	-2%	-2%
Emissions de GEH (t CO ₂ eq/any) total	-9%	-11%

7.3.3.3. Emissions de PM10

En àmbit urbà, les millores introduïdes permetrien revertir la tendència en l'emissió de PM10 degudes a la mobilitat urbana, emetent els anys 2018 i 2024 un -41% i un -45% menys respecte la situació actual. La reducció en la mobilitat de connexió seria, del -10%, i del -16% l'any 2024.



Comparativa d'emissions de PM10: escenari actual (2011) i escenari objectiu (2018, 2024)

	2011	Tend 2018	Obj 2018	Δ% Objectiu 2018 - actual	Tend 2024	Obj 2024	Δ% Objectiu 2024 - actual
Emissions de PM10 (t/any) urbà	32	24	19	-41%	22	18	-45%
Emissions de PM10 (t/any) interurbà	74	69	67	-10%	64	63	-16%
Emissions de PM10 (t/any) total	107	92	87	-19%	86	80	-25%

El nou canvi de mobilitat implica una millora respecte la situació tendencial: l'any 2018 s'estima una reducció del -6% de les emissions, i del -7% l'any 2024.

En la mobilitat urbana, les partícules disminuïrien entre un -19% i un -21% entre l'objectiu i el tendencial els anys 2018 i 2024. En la mobilitat interurbana la disminució és inferior.

Comparativa d'emissions de PM10: escenari tendencial i escenari objectiu (2018, 2024)

	Δ% Objectiu-tendencial 2018	Δ% Objectiu-tendencial 2024
Emissions de PM10 (t/any) urbà	-19%	-21%
Emissions de PM10 (t/any) interurbà	-2%	-2%
Emissions de PM10 (t/any) total	-6%	-7%

7.3.3.4. Emissions de NOx

En àmbit urbà, les millores introduïdes permetrien revertir la tendència en l'emissió de NOx degudes a la mobilitat urbana, emetent els anys 2018 i 2024 un -32% i un -42% menys respecte la situació actual. La reducció en la mobilitat de connexió seria, del -31% l'any 2018, i del -48% l'any 2024.

Comparativa d'emissions de NOx: escenari actual (2011) i escenari objectiu (2018, 2024)

	2011	Tend 2018	Obj 2018	Δ% Objectiu 2018 - actual	Tend 2024	Obj 2024	Δ% Objectiu 2024 - actual
Emissions de NOx (t/any) urbà	249	215	170	-32%	193	144	-42%
Emissions de NOx (t/any) interurbà	609	428	420	-31%	322	315	-48%
Emissions de NOx (t/any) total	857	643	590	-31%	514	459	-46%



El nou canvi de mobilitat implica una millora respecte la situació tendencial: l'any 2018 s'estima una reducció del -8% de les emissions, i del -11% l'any 2024.

En la mobilitat urbana els òxids de nitrògens disminuirien entre un -21% i un 25% entre l'objectiu i el tendencial els anys 2018 i 2024. En la mobilitat interurbana la disminució és inferior.

Comparativa d'emissions de NOx: escenari tendencial i escenari objectiu (2018, 2024)

	$\Delta\%$ Objectiu-tendencial 2018	$\Delta\%$ Objectiu-tendencial 2024
Emissions de NOx (t/any) urbà	-21%	-25%
Emissions de NOx (t/any) interurbà	-2%	-2%
Emissions de NOx (t/any) total	-8%	-11%

7.3.3.5. Contaminació acústica

Tot i que no es disposa d'eines suficients per avaluar quantitativament la població afectada pels efectes sobre la contaminació acústica, un seguit de les mesures proposades pel Pla contribuirán a reduir l'impacte sonor provocat pel trànsit.

Entre aquestes mesures destaquen l'ampliació de la zona pacificada de paviment únic, la limitació de la velocitat en casc urbà, així com la renovació de la flota amb la incorporació d'híbrids i vehicles elèctrics. Indirectament, les mesures que condueixin a un canvi modal, reduint l'ús dels vehicles motoritzats, també incidiran en la millora de la qualitat acústica al municipi.

7.3.4. Fluxos socials

7.3.4.1. Accidentalitat

La transformació d'un model de mobilitat cap a un escenari amb major mobilitat no motoritzada i en transport públic s'associa a una major seguretat viària. Els desplaçaments amb vehicle privat registren un major gran de sinistralitat respecte altres modes de transport.

Així mateix, l'ampliació de les zones pacificades, amb major control de la velocitat, i altres mesures de control, també tindran un efecte directe en la disminució del nombre i la lesivitat dels accidents urbans.

El Pla Local de Seguretat Viària Local tindrà un impacte clau en el canvi de tendència de l'accidentalitat urbana. Si es compleixen les mesures previstes, objectius fonamentals del Pla Local de Seguretat Viària de Sant Cugat del Vallès 2011-2014, és la reducció del 25% en el nombre d'accidents amb víctimes i en el nombre de víctimes l'any 2014 respecte de l'any 2009. Les mesures incloses al PMU van en la mateixa línia que les desenvolupades al PLSV.



7.3.4.2. Xarxa viària i espai públic

En els darrers anys, l'Ajuntament de Sant Cugat ha realitzat una sèrie d'actuacions per millorar i potenciar la mobilitat dels modes no motoritzats seguint les línies marcades pel Pla de centre. Al Nucli Antic, al qual hi ha la zona d'estar del centre, es comptabilitzen més de 50.000 desplaçaments/dia a peu, fet que demostra l'èxit de les actuacions realitzades.

No obstant, part del viari de Sant Cugat està dissenyat en funció de les necessitats del vehicle privat, tant pel que fa a la circulació com l'aparcament. En aquest últim cas, el cost que suposa l'aparcament del vehicle privat l'assumeix la col·lectivitat i es tradueix en l'ocupació gratuïta de l'espai públic. Aquest model de ciutat, dissenyat en pro del vehicle privat va en detriment de l'ús de la ciutat per als vianants i la bicicleta.

Per això s'estableixen un seguit d'actuacions per assolir una major equitat en el repartiment de l'espai públic.

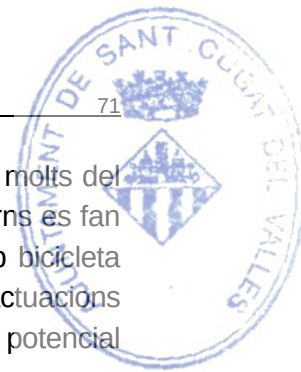
Mesures a la xarxa de vianants:

- Ampliar l'àrea de preferència per a serveis i veïns als carrers limítrofs a la zona actual. Tota l'àrea compresa entre el carrer dels Safareigs, avinguda del Pla del Vinyet, avinguda de la Torre Blanca, carrer de Puig i Cadafalch, passeig de Francesc Macià, carrer de Salvador Espriu, carrer de la Mina, passeig de Sant Magí i avinguda de Lluís Companys.
- Estudiar la possibilitat d'ampliar la xarxa de paviment únic.
- Amb l'objectiu de potenciar la centralitat de l'àrea de Valldoreix, el PMU proposa implantar una àrea de preferència per a veïns i serveis a l'espai compres entre el carrer de la Costa, carrer del Tibidabo, carrer de Sant Albert, carrer de Rosas, avinguda de Bilbao, carrer de Cervantes, carrer del Mestre Cases Noves i la rambla Mossèn Jacint Verdaguer fins al carrer de la Costa. En aquesta àrea es localitzen l'estació de FGC de Valldoreix, el Centre d'Atenció Primària de Valldoreix, l'Escola Bressol, el restaurant el Casalet, el casal de cultura, el casal d'avis, l'oficina de correus i la nau de cultura.

Aquestes mesures impliquen un canvi en la distribució de l'espai urbà com segueix.

Comparativa distribució usos del sòl: escenari actual (2011) i escenari objectiu (2018, 2024)

	2011	Tendència l 2018	Objectiu 2018	Δ% objectiu- actual	Tendència l 2024	Objectiu 2024	Δ% objectiu- actual
Espai viari per a vehicles motoritzats	59,6%	59,7%	57,0%	-4,4%	60,2%	22,0%	-63,1%
Espai viari per vianants	38,3%	38,3%	40,0%	4,4%	38,3%	65,0%	69,7%
Xarxa de prioritat per a vianants (compartida)	2,1%	2,0%	3,0%	42,9%	1,5%	13,0%	519,0%



La bicicleta és un dels mitjans de transport que a l'actualitat està infrautilitzat a molts del municipis catalans. A moltes ciutats europees un 25% dels desplaçaments interns es fan en aquest mitjà de transport, a Sant Cugat del Vallès els desplaçaments amb bicicleta representen el 0,9%. No obstant, per les seves característiques i les actuacions realitzades, Sant Cugat del Vallès es configura com una ciutat amb un gran potencial ciclista.

El municipi de Sant Cugat del Vallès disposa de gairebé 40 quilòmetres de vies condicionades per a la circulació de bicicletes. Tot i l'existència de dos camins verds que transcorren per el Parc Natural de Collserola, la major part dels itineraris existent el formen vies ciclistes urbanes. La vorera bici és la tipologia d'itinerari amb més quilòmetres, localitzada majoritàriament als sectors de Volpelleres, Mira-sol, Nucli Antic i Eixample Sud.

La tipologia de carril bici té una extensió de gairebé 2 quilòmetres, localitzada de forma escampada pel territori en quatre trams; Tram de la rambla Mossèn Jacint Verdaguer entre el carrer Sant Albert i l'avinguda Joan Borràs. El segon situat a l'avinguda Garcia entre Bergara i Mariné. El tercer al Nucli Antic. El quart es localitza al camí de Can Gantxet entre l'avinguda de Can Picanyol i el carrer Martorell.

L'Ajuntament de Sant Cugat té projectats, o pendents d'execució, gairebé 2,5 quilòmetres de vies ciclistes urbanes. A l'Eixample Sud es projecten 3 carrils bici. Entre els sectors de Coll Favà 2 i San Francesc es projecta una vorera bici.

Tot i disposar de casi 40 quilòmetres, la xarxa actual es compon d'una malla discontinua i escampada pel territori. El PMU proposa la implantació de carrils bici i itineraris compartits amb l'objectiu de formar una xarxa d'itineraris per a bicicletes segura, practicable i eficient de manera que completi i millori la xarxa existent. Així, les previsions de creixement seran com segueixen.

Comparativa de distàncies de carril bici: escenari actual (2011) i escenari objectiu (2018, 2024)

	2011	Tendencial 2018	Objectiu 2018	Δ% objectiu-actual	Tendencial 2024	Objectiu 2024	Δ% objectiu-actual
Xarxa per a bicicletes (km)	33,5	38,06	55	64,2%	38,06	95,04	183,7%

7.3.5. Mesures preventives, correctores i compensatòries

El PMU de Sant Cugat del Vallès disposa d'un quadre d'indicadors (veure apartat 8.2) que li permetran determinar en quina proporció s'han efectuat les actuacions que es proposen en el pla i la seva eficiència o grau d'acompliment dels objectius del pla, és a dir, si el sistema de mobilitat s'apropa als resultats que es pretenen assolir amb el pla.

Aquests indicadors donen idea, mitjançant el procediment de seguiment, de la necessitat d'establir mesures preventives, correctores o compensatòries durant l'aplicació del PMU.



8. DETERMINACIONS PER A L'AVALUACIÓ AMBIENTAL DE LES MESURES I ACCIONS QUE DESENVOLUPIN O ES DERIVIN DEL PLA

8.1. INDICACIONS PER A L'AVALUACIÓ AMBIENTAL PELS PLANS I ESTUDIS DERIVATS DEL PLA

Els plans o estudis que es proposen desenvolupar arran de l'aprovació del PMU de Sant Cugat del Vallès, d'acord amb les propostes, són:

- Plans de mobilitat a polígons d'activitats amb problemàtica de mobilitat
- Plans de Desplaçament d'Empresa (PDE)
- Estudis de mobilitat a La Floresta i Les Planes

En els documents de planejament que es deriven del Pla de Mobilitat Urbana (concretament, de cara als Estudis d'Avaluació de la Mobilitat Generada i també per als plans de mobilitat específics per a polígons industrials, comercials i centres generadors de mobilitat) cal seguir el canvi modal proposat per als escenaris objectiu del PMU.

Aquest canvi modal ha de garantir els objectius ambientals del PMU per a cada pla o estudi de mobilitat derivat. És a dir, els objectius ambientals del PMU els ha de complir, en la seva justa mesura i en la proporcionalitat que correspongui, qualsevol planejament derivat en matèria de mobilitat a Sant Cugat del Vallès (EAMG, Plans de Mobilitat Sectorials, Plans de Mobilitat de zones concretes, etc).

	Objectiu 2018			Objectiu 2024		
	T. Privat	T. Públic	No motoritzat	T. Privat	T. Públic	No motoritzat
Repartiment modal intern	42%	14%	44%	40%	15%	45%
Repartiment modal extern	65%	34%	1%	62%	37%	1%

A més a més, s'exigiran les següents accions:

- La nova xarxa de vianants ha de complir sempre amb els requeriments de connectivitat i accessibilitat, segons s'estableix al PMU.
- Els nous sectors hauran de connectar amb la xarxa per a bicicletes proposada al present pla de mobilitat.
- Els nous sectors urbans, industrials i comercials hauran de comptar amb una adequada oferta de transport públic (equivalent a la dels àmbits ja consolidats) per tal de garantir una òptima connectivitat amb el centre urbà i els principals centres generadors de mobilitat del municipi.
- Planificar els nous sectors urbans en base a una adequada jerarquització de la xarxa viària mitjançant la definició de sentits de circulació, l'ús d'elements reductors de la velocitat, senyalització horitzontal i vertical i fonamentalment un adequat disseny de les seccions dels carrers.



8.2. MESURES DE SEGUIMENT DEL PLA

El seguiment ambiental del Pla s'ha d'integrar en els mecanismes de seguiment propis del PMU. El seguiment comportarà, com a mínim, la realització d'informes als 3 i als 6 anys des de l'aprovació del Pla.

Segons s'estableix als articles 29 i 30 de la Llei 6/2009 el promotor és el responsable de dur a terme el seguiment dels efectes sobre el medi ambient que comporta l'aplicació o l'execució del Pla. El seguiment es pot dur a terme per mitjà de l'òrgan específic que determini la legislació sectorial, per mitjà d'un director ambiental del pla, o eventualment, per mitjà d'una comissió mixta interadministrativa.

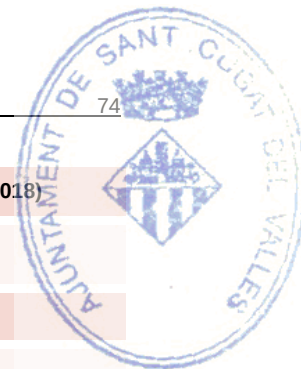
Els informes de seguiment es transmetran a la Subdirecció general d'avaluació ambiental qui, en cas necessari, emetrà un informe valoratiu. Aquest òrgan ambiental és el responsable de la supervisió dels efectes ambientals de l'aplicació dels plans i programes, de rebre els informes periòdics de seguiment i d'identificar els efectes adversos.

Els informes de seguiment han de constar de la següent informació:

- Estat d'execució de les mesures en relació al programa d'actuació establert.
- Grau d'assoliment dels objectius ambientals generals del Pla i dels específics establerts per als principals fluxos de mobilitat.
- En cas necessari, incorporar directrius ambientals per corregir situacions anòmales per tal de maximitzar l'assoliment dels valors dels objectius ambientals fixats al Pla.

A continuació es presenta el recull d'indicadors ambientals de seguiment del PMU de Sant Cugat del Vallès que permetran fer el seguiment dels objectius socioambientals del Pla.

CONSUM ENERGÈTIC	Any 2011	Objectiu PMU (2018)
Consum energètic del transport per carretera (tep/any)	50.600 tep (17.900 urbà + 32.600 interurbà)	48.100 tep (14.800 urbà + 33.300 interurbà)
EMISSIONS DE GASOS D'EFFECTE HIVERNACLE		
Total d'emissions de CO2 (t/any)	139.300 t (50.700 urbà + 88.600 interurbà)	128.000 t (40.800 urbà + 87.200 interurbà)
QUALITAT DE L'AIRE		
Total d'emissions de PM10 (t/any)	107 t (32 urbà + 74 interurbà)	87 t (19 urbà + 67 interurbà)
Total d'emissions de NOx (t/any)	857 t (249 urbà + 609 interurbà)	590 t (170 urbà + 420 interurbà)
QUALITAT ACÚSTICA		
% de població en zones >65 dB LAR (diürn)	27%	25%



CONSUM ENERGÈTIC	Any 2011	Objectiu PMU (2018)
% de població en zones >55 dB LAR (nocturn)	39%	35%
ACCIDENTALITAT URBANA		
Nombre d'accidents anuals amb víctimes a la xarxa viària	249 (2009)	150
% d'accidents anuals amb vianants o ciclistes implicats	11,4%	9,3%
Accidents anuals amb víctimes per 10.000 veh-km urbans	0,025	0,007
OCUPACIÓ DE L'ESPAI		
% d'espai públic destinat als vehicles motoritzats (circulació i aparcament)	61,7%	57%
% d'espai públic d'ús exclusiu per a vianants o bicicletes, o amb mesures de pacificació del trànsit	38,3%	43%
Infraestructura específica per a bicicletes	33,5 km	55 km
Cobertura de transport urbà i interurbà	84% bus urbà (95% si es suma bus interurbà i ferrocarrils)	92% bus urbà
Nombre de places d'aparcament (en calçada i fora de calçada) per a vehicles motoritzats	25.545 en calçada + 50.535 fora de calçada	25.363 en calçada + 50.900 fora de calçada
CANVI MODAL		
Repartiment modal (veh. privat – transport col·lectiu – a peu i bici)	51%-8%-41% (intern) 68%-31%-1% (connexió)	42%-13%-44% (intern) 65%-34%-1% (connexió)
Autocontenció dels desplaçaments	40,3%	41,8%
DISTÀNCIES DE DESPLAÇAMENT		
Distància mitjana dels desplaçaments	9,8 km (urbà) – 12,1 km (interurbà)	9,4 km (urbà) – 12,1 km (interurbà)

Font. Elaboració pròpia.



ANNEX 1.- AL·LEGACIONS PRESENTADES AL PMU DURANT EL PERÍODE D'EXPOSICIÓ PÚBLICA





Ajuntament
de Sant Cugat

Registre General Entrada
Data: 05/04/2013 12:58:00
Núm. Registre: 2013 / 12151
Núm Exp: 2013 - 2607
TILS

50135
Alta
per l'exp
7/04/13

Dades sol·licitant

Nom i cognoms MONESTIR ASSOCIACIÓ DE VEÏNS NIF G61385084
Domicili per a notificacions CAMÍ DE LA CREU, 33 Local A
Població SANT CUGAT DEL VALLÈS
Codi postal 08172 telèfon 935895369 adreça electrònica manel.gracia9@gmail.com

Dades representant

Nom i cognoms ANDRÉS ARES MALALANA NIF 71000608E
Adreça AVGDA. Cerdanyola, 50 - Stn. 2ª
Població SANT CUGAT DEL VALLÈS
Codi postal 08172 telèfon 679358474 adreça electrònica andresares1949@gmail.com

EXPOSO:

QUE, A CAUSA DE LA DIVERSITAT D'OPINIONS I DISCREPÀNCIES EXISTENTS ENTRE EL VEÏNAT DE "Sant Francesc-Plaça d'en Coll-Avgda. Cerdanyola", REFERENT AL **PLA DE MOBILITAT** ESTABLERT I APROVAT PEL EXCM. AJUNTAMENT DE SANT CUGAT DEL VALLÈS, I EN CONCRET AL PROJECTE DE CONVERTIR EN **ZONA DE VIANANTS** TOTA L'Avgda. de Cerdanyola.

SOL·LICITO:

QUE SIGUI EL PROPI AJUNTAMENT QUI CONVOQUI A **REFERÈNDUM**, A TOTS ELS VEÏNS DEL ESMENTAT BARRI DE "Sant Francesc-Plaça d'en Coll-Avgda. Cerdanyola"
PROPOSANT COM ESCENARI IDONI EL "Xalet Negre". DE LA Plaça d'en Coll.

P.D.

AQUESTA ASSOCIACIÓ PORTARÀ L'ASSUMpte A ENQUESTA, ENTRE TOTS NOSTRES SOCIS, TOTS ELLS VEÏNS DEL BARRI. (S'adjunta formulari previst)

Signatura

Signat: Andrés Ares Malalana
President

Sant Cugat del Vallès, 5 d'Abril de 2013

Alcalde/essa de Sant Cugat del Vallès

MONESTIR
ASSOCIACIÓ DE VEÏNS
SANT FRANCESC
PLAÇA DEL COLL
AVGDA. CERDANYOLA



Cami de la Creu, 33 local A
08190 Sant Cugat del Vallès
Telèfon 936.895.369



MONESTIR Associació de Veïns

St. Francesc - Pz. D'en Coll - Av. Cerdanyola

Carrer Camí de la Creu, nº 33

08172 Sant Cugat del Vallés

Telèfon: 93.589.53.69



FORMULARIO

Etiqueta ó
Impresión

Sr/a.:

Socio Nº:

ENCUESTA SOBRE EL PROYECTO DEL PLAN DE MOVILIDAD APROBADO POR EL AYUNTAMIENTO

¿Es Vd., vecino/a del Barrio (Sant Francesc-Pza.d'en Coll-Avgda.Cerdanyola) ?

SI

[Marcar con una "X" el recuadro que corresponda]

NO

Exclusion

¿Está Vd., enterado/a del proyecto de hacer Zona Peatonal toda la Av. Cerdanyola?

SI

NO

¿Le parece correcto y adecuado el Proyecto?

SI

NS/NC

Indiferente

NO

Excluidos

Indique brevemente las ventajas.

Indique brevemente los motivos.

Datos imprescindibles

D.N.I.

Número

Letra

Firma

MUCHAS GRACIAS POR SU ESTIMADA COLABORACIÓN

63297
Acta.

IL-LTRE. SRA.



Manuel Tuñí Vancells, major d'edat, economista, amb DNI 46.206.478F, actuant en nom i representació de la PROVINCIA TARRACONENSE DE LA COMPANYIA DE JESUS, amb domicili a la ciutat de Barcelona, carrer de Roger de Llúria, 13, CP 08010 i NIF R0800052C, segons poder especial atorgat en data 27 de març de 2001 davant del Notari de Barcelona, senyor Luís Jou i Mirabent que exhibeix, compareix i DIU:

Que en data 18 de febrer de 2013 es produeix un acord del Plenari de l'Ajuntament de Sant Cugat del Vallès, pel qual s'aprova inicialment el Pla de Mobilitat Urbana, actualment en tràmit d'informació al públic, en el qual compareix i formula les següents:

AL-LEGACIONS

PRIMER.- LEGITIMACIÓ.- La meva representada és propietària de la finca coneguda com a Centre Borja en aquest terme municipal, és part interessada en el procediment, i com a tal, actua.

SEGON.- ANTECEDENTS.- Conveni signat entre la meva representada i l'Ajuntament en data 28 d'abril de 2003.



Conveni que va donar lloc a l'elaboració, tramitació i aprovació de la Modificació Puntual del Pla General Metropolità de Barcelona en el Sector Casal Borja, aprovat definitivament per Resolució 11 d'octubre de 2005 de la Conselleria de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya. Resolució quina validesa i eficàcia ha estat anul·lada per Sentència del Tribunal Suprem en novembre de 2012.

La situació creada per la anul·lació de l'esmentat planejament és una qüestió a tenir en compte a l'hora de proposar vials en la finca del Centre Borja, doncs pot condicionar irreversiblement el desenvolupament de planejament urbanístic futur en la zona, planejament que ja s'està redactant per part del propi Ajuntament en aquest moment, per poder portar a bon terme els compromisos adquirits tan per l'Ajuntament com per la Província Tarraconense de la Companyia de Jesús, en conveni esmentat de 28 d'abril de 2003.

TERCER.- SITUACIÓ JURÍDICA INDIVIDUALITZADA.- La present al·legació es contrau, exclusivament, a l'anàlisi d'una situació jurídica individualitzada que recau sobre la finca descrita anteriorment.

Té com a finalitat preservar l'entorn natural, la unitat física de la finca, mantenir els actuals valors paisatgístics i d'equipament cultural - religiós, allunyant-la dels processos especulatius, per lícits que siguin, utilitzant el sòl de manera racional, segons els acords recollits en el conveni subscrit entre la meua representada i aquest Ajuntament, esmentat en el punt anterior.



Una de les finalitats bàsiques del conveni va ser no perdre terreny qualificat d'equipament i veiem que en l'acord d'aprovació inicial del Pla de Mobilitat Urbana, es preveu la construcció de dos nou vials, passant pels terrenys del Centre Borja, la qual cosa suposa la pèrdua d'una part de la finca amb qualificació d'equipament, que ha de passar a ser vial públic, amb la corresponent pèrdua de superfície, no només d'equipament sinó també de metres quadrats de finca.

 Posem de manifest la nostre total oposició a la proposta que inclou el PMU de fer passar un vial travessant tota la finca en sentit paral·lel a la avinguda del Pla del Vinyet i la de perllongar el Passeig de Domènec i Montaner en direcció Sud. Entenem que aquestes dues propostes son inacceptables, doncs ens produeixen un greu perjudici en la integritat de la finca de la nostre propietat, condicionant futurs desenvolupaments i no conduint a cap lloc, doncs l'allargament del passeig no porta enlloc i el carrer no és més que un duplicat de la avinguda del Pla del Vinyet. Per fer aquesta funció ja es va incloure un vial en la Modificació aprovada l'any 2012 per l'àmbit de Torre Negra, en acceptació de les nostres al·legacions a l'esmentat planejament, que actualment està vigent, quan vam proposar una alternativa al traçat que inicialment va aprovar l'Ajuntament.

No puc evitar de qualificar de poc pensada la proposta que es fa sobre la nostre finca, doncs urbanísticament no se sosté de cap manera: El pas del vial transversal suposa la construcció d'una rotonda o encreuament en la zona propera a la rotonda del Rotary, que no aconsegueix evitar els problemes que



planteja la anomenada Ronda Sud en relació al torrent; vol comunicar la
avinguda de Torreblanca amb la rotonda del Rotary, quan aquesta comunicació
ja la té feta actualment per l'avinguda del Pla del Vinyet. Si volen fer una
comunicació nova lo normal és que es faci pel traçat de la ronda Sud. Pel què
fa a la prolongació del passeig de Domènec i Montaner, encara es justifica
menys, doncs obre un esvoranc que no comunica més que amb un nou vial
estret i s'orienta cap a la part del darrera de l'edifici principal sense cap sentit i,
a més, condiona de manera irreversible la disponibilitat futura de la finca
principal.

Atès allò al·legat,

DEMANO: Que tingueu per presentat aquest escrit en temps i forma, per
manifestada la oposició a l'acord de 18 de febrer de 2013 d'aprovació inicial del
Pla de Millora Urbana i, en el seu mèrit, rectificar-lo en l'aprovació provisional,
suprimint la proposta dels dos nous vials que afecten la finca del Centre Borja,
mantenint així al màxim la integritat de la finca propietat de la meva
representada, tenir-me per personat i part, comunicant-me els acords i
resolucions que es dictin.

Sant Cugat del Vallès a 24 d'abril de 2013.

**IL·LTRE. SRA. ALCALDESA DE L'AJUNTAMENT DE SANT CUGAT DEL
VALLÈS.-**



E 3302
Mnt

Plaça de la Vila, 1
08172 Sant Cugat del Vallès
Tel. 935 657 000
Fax 936 755 406



Ajuntament
de Sant Cugat
Registre General Entrada
Data: 30/04/2013 11:41:00
Núm. Registre: 2013 / 15338
Núm Exp: 2013-10665

T.1h5

Dades sol·licitant

Nom i cognoms Esquerra Republicana de Catalunya de Sant Cugat del Vallès NIF G08678120
Domicili per a notificacions Carrer de Rosselló, núm. 11, baixos
Població Sant Cugat del Vallès
Codi postal 08172 telèfon 935893002 adreça electrònica santcugatvalles@esquerra.org

Dades representant

Nom i cognoms Èric Gómez i Pérez NIF 53294075Q
Adreça Passeig de la Torre Blanca, 12-14, 2n 4a
Població Sant Cugat del Vallès
Codi postal 08172 telèfon 627720795 adreça electrònica ericgp2@gmail.com

EXPOSQ:

- Que dilluns, 18 de febrer, el Ple municipal va aprovar l'acord marc del Pla de Mobilitat de Sant Cugat.

SOL·LICITO:

Que siguin admeses a tràmit per a la seva posterior aprovació al Ple Municipal les següents esmenes a l'esmentat document:

PRIMERA:

- Addició a l'actuació 1.2.4 que quedaria redactada de la següent forma: "**Millora dels camins escolars: seguretat i continuïtat**, amb mesures de pacificació del trànsit i les velocitats en els entorns escolars i millores en el disseny viari, la senyalització i l'accessibilitat amb bicicleta".
- Modificació a l'actuació 1.2.7 que quedaria redactada de la següent forma: "**Millorar la urbanització de la carretera de Rubí**, amb mesures que garanteixin l'accés per a vianants i amb bicicleta a l'IES Leonardo Da Vinci, així com fent accessible el pas per a vianants per la rotonda de l'hipòdrom."

SEGONA:

- Addició d'una actuació 1.3.1.2. amb el següent redactat: "Instar a l'Autoritat del Transport Metropolità i a la Generalitat que quan s'implanti el nou sistema de validació i venda basat en la T-mobilitat s'acabi amb el greuge que suposa que ciutats més llunyanes a Barcelona que la nostra tinguin un millor tracte en la tarificació dels trajectes en transport públic."
- Addició d'una actuació 1.3.1.3. amb el següent redactat: "Instar a la Generalitat a recuperar el pas de la línia R7 de Rodalies RENFE per Sant Cugat".

TERCERA:

- Supressió de la referència a Valldoreix en l'actuació 1.3.2.1.



- Addició d'una actuació 1.3.2.8 amb el següent redactat: "Creació d'un servei de bus d'horari nocturn que permeti la mobilitat en transport públic entre el centre, els districtes i els principals punts d'oci de la ciutat".

QUARTA:

Addició del següent punt: "Elaborarem i executarem un pla integral de foment de l'ús de la bicicleta per a afavorir la mobilitat sostenible a tot el terme municipal. Aquest pla ha d'incloure:

- la finalització del tram de carrils per a bicicletes de la ciutat i la seva implementació als districtes (prioritzant la connexió entre els parcs, els centres educatius i els principals centres de treball);
- la garantia del manteniment d'aquest tram, de manera que les rutes siguin funcionals, connectades entre elles i amb els municipis veïns;
- la creació d'una xarxa d'aparcaments adequada, segura i de gestió municipal. En aquest sentit, permetrem desar les bicicletes, de forma gratuïta i en determinades franges horàries, a pàrquings de titularitat municipal soterrats i vigilats;
- la realització d'una campanya municipal de foment de l'ús de la bicicleta; "

CINQUENA:

- Substitució de l'actuació 1.5. que quedaria redactada de la següent manera: "Com a objectiu genèric i estratègic el PMU proposa passar del 46% de desplaçaments en vehicle contaminant al 40%.
- Addició a l'actuació 1.5.2.1.: "Aposta per desplegar àrea verda d'aparcament en aquells baris on el veïnat pateix problemes d'aparcament com ara Torre Blanca, Eixample Sud i la zona de Can Cabassa al districte de Mirasol.
- Addició d'una nova actuació amb el següent redactat: "Aposta per desplegar àrea d'aparcament limitat gratuït en aquelles zones properes a equipaments públics de molta concurrència i/o comercials que requereixin rotació de vehicles. Establint el control del temps màxim d'aparcament amb les mateixes garanties de control establertes a l'àrea blava".

Signatura

Sant Cugat del Vallès, 29 d'abril de 2013

Alcalde/essa de Sant Cugat del Vallès

D'acord amb el que disposa la Llei Orgànica de Protecció de Dades de Caràcter Personal (LOPD), us informem que les dades consignades en aquest document seran incorporades al fitxer GESTOR D'EXPEDIENTS, creat per l'Ajuntament de Sant Cugat del Vallès amb la finalitat de gestionar la vostra sol·licitud així com mantenir-vos informats sobre els serveis municipals que puguin ser d'interès. Amb la signatura d'aquest document atorgueu el vostre consentiment al tractament de les dades. Per exercir els drets d'accés, rectificació, cancel·lació i oposició previstos a la Llei us podeu adreçar a l'Ajuntament de Sant Cugat del Vallès, presencialment, per correu ordinari indicant "Ref. Protecció de dades" o bé per correu electrònic a lopd@santcugat.cat



CONSENTIMENT CONSULTA DE DADES A ALTRES ADMINISTRACIONS PÚBLIQUES

INE	☐	Verificació de les dades de residència
TGSS	☐	Comprovació d'estar al corrent de pagament en el compliment de les obligacions amb la Seguretat Social
	☐	Informe de situació d'una persona física a una data
AGÈNCIA ESTATAL D'ADMINISTRACIÓ TRIBUTÀRIA (AEAT)	☐	Dades de l'IRPF per a finalitats no tributàries
	☐	Dades de l'IRPF per a finalitats tributàries
	☐	Comprovació d'obligacions segons la Llei de Contractes del Sector Públic
	☐	Comprovació d'obligacions tributàries per a subvencions i ajuts
DGP	☐	Consulta de les dades d'identitat
	☐	Verificació de les dades d'identitat
	☐	Comprovació de la vigència del títol de família nombrosa (TFN)
DEPARTAMENT DE BENESTAR SOCIAL I FAMÍLIA	☐	Dades bàsiques del títol: número de títol, data de caducitat i situació del títol, adreça, codi postal, codi de localitat i categoria.
GENERALITAT DE CATALUNYA	☐	Dades completes del títol: número de títol, nom i cognom del titular del document identificador, nombre de fills, categoria, data de caducitat i situació del títol, adreça, codi postal, codi de localitat, codi de llogaret, nombre de persones discapacitades
	☐	Consulta grau de discapacitat (ICASS)
DGT	☐	Dades vehicles
PADRÓ MUNICIPAL D'HABITANTS I REGISTRE DE POBLACIÓ DE CATALUNYA	☐	Dades de residència que consten al Padró Municipal d'Habitants (acreditació de la residència per consulta al Padró Municipal d'Habitants)
	☐	Dades de convivència que consten al Padró Municipal d'Habitants (acreditació de la convivència per consulta al Padró Municipal d'Habitants)
	☐	Acreditació de la residència mitjançant la consulta al Registre de Població de Catalunya (validació de les dades de residència)
INEM	☐	Dades prestacions atur
	☐	Imports prestacions actuals
	☐	Imports prestacions per períodes
IDESCAT	☐	Dades residència/convivència Registre de Població de Catalunya
SOC	☐	Certificat d'inscripció de demandant d'ocupació: comprova que la persona que s'ha inscrit en una Oficina de Treball per sol·licitar ocupació, pot ser que estigui treballant o aturat
	☐	Certificat d'últim període d'inscripció i de períodes d'inscripció: comprova el darrer període en que la persona està inscrita al servei d'ocupació
	☐	Certificat del perceptor de prestacions: comprova si cobra o no l'atur
	☐	Certificat de dades personals identificatives del demandant d'ocupació
COL·LEGI PROFESSIONALS	☐	Informe tècnic visat col·legi arquitectes
	☐	Informe tècnic visat col·legi arquitectes tècnics
REGISTRE MERCANTIL	☐	Dades constitució societat
REGISTRE DE LA PROPIETAT	☐	Inscripció finca
	☐	Nota simple titularitat immoble

Declaro:

1. Que són certes les dades consignades en aquesta sol·licitud
2. Que estic obligat/ada a comunicar a l'Ajuntament de Sant Cugat qualsevol variació que pogués produir-se d'ara endavant i a facilitar tota la informació que em sigui requerida, d'acord amb la normativa vigent.
3. Que autoritzo a l'Ajuntament de Sant Cugat a efectuar la consulta de les dades assenyalades a les corresponents administracions, per tal de comprovar que es compleixen les condicions requerides per accedir a l'objecte d'aquesta sol·licitud i per revisar-les fins a l'extinció de la seva vigència.

En cas que no ho autoritzeu, marqueu la casella ☐

Signatura



722
Sra. Mercè Conesa i Pagès
Alcaldeessa de Sant Cugat
08172 Sant Cugat del Vallès

E 3304
Mont

3 de maig de 2013

Regidoria d'Urbanisme
T445. Mobilitat



Benvolguda Senyora,

Atesa l'aprovació en fase inicial del Pla de Mobilitat Urbana (PMU) i la seva pertinent fase de proposta oberta de millores o propostes (al·legacions) els redactors de la següent instància volem indicar:

El Pla de Mobilitat Urbana (PMU), en la seva afectació a l'Avinguda de Cerdanyola, ha generat un debat ciutadà i comercial al voltant del model de conversió en zona de vianants del nostre carrer. Un debat al voltant d'una solució no consensuada que els sotassignats (veïns, comerciants i usuaris de l'Avda de Cerdanyola) considerem que posa en qüestió i crisi el futur del comerç de proximitat, el servei ciutadà, i la vida del nostre barri. Considerem que la segregació de vehicles i automòbils comportaria problemes irreparables d'aparcament, mobilitat interna, desequilibri comercial i manca d'oferta a veïns i veïnes i dificultat en l'accés al transport públic.

És per aquest motiu que els signants d'aquests al·legacions i manifest demanem la retirada dels aspectes lligats a la vianantització de l'Avinguda de Cerdanyola i obrir un període de negociació i participació ciutadana que tingui com a protagonista la millora del nostre carrer i dels seus serveis.

Al·legacions al Pla de Mobilitat Urbana (PMU)

- 1- Demanem retirar els punts presents en el PMU lligats a la conversió de l'Avinguda de Cerdanyola en un carrer únicament de vianants. Considerem que aquest aspecte esdevé secundari respecte a altres millores de mobilitat (càrrega i descàrrega, transport públic, aparcament) o de millora de la qualitat urbana (col·lectors, millora ferm, subministraments etc)
- 2- Demanem consideració al model comercial de proximitat del nostre barri, en aquest cas a l'Avda de Cerdanyola, i el suport a un model plural d'oferta comercial arrelat en el barri i la ciutat.
- 3- Proposem que es realitzin els projectes executius, les dotacions pressupostàries i la planificació de les següents millores en l'Avda de Cerdanyola:
 - Realització d'un col·lector d'aigües pluvials a l'Avinguda de Cerdanyola, inexplicablement inexistent en aquests moments. La manca d'aquest col·lector genera problemes d'inundacions i insalubritat que no hauríem de permetre
 - Realització d'un col·lector d'aigües negres adequat a la població actual. Cal tenir present que les actuals infraestructures han estat amortitzades pel canvi urbanístic de la zona en els darrers 40 anys i existeix una impossibilitat clara en dotar d'un servei adequat a una de les zones més intensament poblades de la nostra ciutat

- Planificació de millores sobre els contenidors d'escombraries. Com saben, no existeix un desaigua als pous dels contenidors d'escombraries. Aquesta qüestió dificulta la seva neteja i fomenta la putrefacció de l'aigua de neteja i els líquids contaminants. Sol·licitem, en relació amb l'anterior punt, la seva connexió (mitjançant desaigua) a la xarxa de clavegueram pertinent. En aquests moments, i amb els propers mesos, la pudor és insuportable.
- Esdevé necessària, i sol·licitem, una remodelació de la situació de la xarxa de transport i ús dels subministraments. Considerem inadequades les solucions de pals de fusta i grapes ancorades a les façanes del cablejat elèctric (i altres subministraments). Sol·licitem projecte, dotació pressupostària i calendari de soterrament de les línies elèctriques, així com projecte anàlegs d'altres cablejats de subministraments.

- 4- Un procés de vianantització agreujaria un dels principals problemes de l'entorn de l'Avda de Cerdanyola: l'aparcament. Considerem que cal prioritzar (i regular) l'aparcament comercial de proximitat, la regulació horària de càrrega i descàrrega a la zona i establir un veritable projecte d'aparcaments al nostre barri. El procés de vianantització tindria uns efectes absolutament negatius en l'aparcament de veïns i veïnes en una zona ja de per si on la manca d'aparcament de superfícies és clara

Tot agraïnt-li l'atenció que ens dispensa, li demanem que tingui en consideració les propostes que trametem, el suport de centenars de veïnes i veïns a aquest posicionament i ens posem a la seva disposició per tractar els temes que posem sobre la taula.

Sant Cugat del Vallès a 3 de maig de 2013

Signants

ANTONI GUAL FERRER
35121101 D



GUARDIA GUILLERME
AV CERDANYOLA 8-10
08172 STC

MARI VICARO LLUNELL
36355139 M



AV CERDANYOLA 33
08172 STC

SANTCUGAT@LAPRINTE.ES

TF. 936250035

E 3303
Albert.



AL·LEGACIONS AL PLA DE MOBILITAT 2013-2024

Att. Jordi Puigneró (Tinent d'alcalde de Mobilitat)

Att. Àrea de mobilitat

Associació Veïnal del Centre-Estació de Sant Cugat del Vallès

G-63367023

Nº Registre d'entitats: 198

Ajuntament de Sant Cugat del Vallès
Data: 06/05/2013 16:32:00
Registre: 2013 / 15005
Registre General Entrada
Exp seq. any: 2013-11108
T146 - Mapa senyal i orden via pública

Després d'analitzar l'expedient del Pla de Mobilitat i de veure l'acord marc signat per la majoria de forces polítiques del consistori, l'Associació Veïnal del Centre-Estació de Sant Cugat, i després de valorar públicament quina és la nostra opinió sobre la proposta, presentem les següents al·legacions:

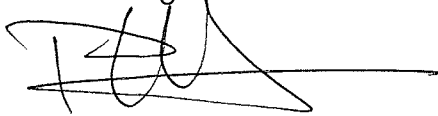
1. Proposta de canvi de fase en la retirada del pas dels autobusos per a la plaça Lluís Millet. De fase 2 a fase 1.
2. Que en el projecte de conversió en zona vianants de l'anella interior corresponent al nucli antic de la ciutat, s'incorpori com a prioritat i en la fase 1 la conversió del carrer Solà (aquest quedaria fora de l'anella, però entenem que per la seva singularitat dignificaria l'entorn).
3. Que el primer tram del carrer Mercè Rodoreda (entre Esperanto i Manel Farrés) esdevingui zona de prioritat invertida pel vianant, alçant la calçada al mateix nivell que el tram entre Esperanto i la plaça Josep Puig i Tomeu per tal de donar continuïtat.
4. Proposar com a tram de camí escolar al centre per accedir a l'escola Joan Maragall i l'Angeleta Ferrer el tram comprès dels carrers Solà, i Mercè Rodoreda entre Lluís Companys i Manel Farrés.
5. Racionalització i correcte funcionament del semàfor de la cruïlla carrer Lluís Companys, Av. de l'Enllaç, donant "prioritat" al vianant i no al vehicle que es va cap a Mira-sol o Valldoreix, i incloure aquest pas com a zona "segura" dins del "Camí escolar del centre".
6. Proposar el canvi de zona blava a zona verda dels carrers Martorell, Anselm Clavé, Cristòfol Colom, Camí del Colomer i el primer tram del carrer Rovellat (entre av. de l'enllaç i el Camí de Can Minguet).
7. Estudi per a tal d'adaptabilitat les pilones d'entrada a la zona de vianants a les necessitats reals, ajustament horaris comercials, restriccions per a les motos, identificació correcte dels vehicles a l'hora d'entrar...



8. Racionalització dels preus dels aparcaments de concessió pública per a veïns i veïnes i usuaris del comerç de les zones vianantitzades (aparcament Lluís Millet, 4 cantons, Can Quitèria i Plaça de la Vil·la).
9. Arranjament de l'entorn del Joan Maragall segons proposta realitzada i entregada conjuntament per aquesta entitat, l'AMPA Joan Maragall i la direcció del centre.
10. Nou emplaçament de la parada de taxis, reubicar-la al carrer Safreigs, proximitat de serveis i dualitat de direcció, més visibilitat i millors condicions: dignificar-la (tal i com varem parlar en el seu moment amb el col·lectiu de taxistes de tele-taxi Terrassa-Sant Cugat).
11. Concretar aspectes relacionat amb l'ús de la bicicleta pel centre vianantitzat, prioritat invertida i la seva racionalitat i convivència amb els vianants.
12. Reubicació de "l'armari Bicibox" de la plaça Lluís Millet, pel seu impacte visual de la plaça.
13. Realitzar campanya informativa al nucli antic de la ciutat per tal que el veïnatge conegui les propostes de canvis de sentit, doble sentit, talls de carrers, calendaris, execució de les obres...

Sant Cugat del Vallès a 3 de maig de 2013

Junta directiva
de l'Associació Veïnal del Centre-Estació
de Sant cugat del vallès



PERE SOLER



Sant Cugat del Vallès, 28 d'abril de 2013

**A L'ATENCIÓ DEL TINENT D'ALCALDE DE GOVERNACIÓ, SEGURETAT, MOBILITAT I
TECNOLOGIA, JORDI PUIGNERÓ**

A través d'aquestes línies fem constar que l'equip directiu de l'escola Joan Maragall de Sant Cugat del Vallès i l'Associació de mares i pares de l'escola Joan Maragall, fem entrega de les al·legacions al Pla de Mobilitat de l'ajuntament de Sant Cugat del Vallès aprovat inicialment el dia 18 de febrer de 2013.

I per a que així consti, signem la present,

Ajuntament de Sant Cugat
Registre General Entrada
Data: 15/05/2013 18:49:00
Núm. Registre: 2013 / 17676
Núm Exp: 2013-12246
N200 - Comunicacions i peticions

Generalitat de Catalunya
Departament d'Educació
Escola Joan Maragall
Passeig de la Creu s/n
SANT CUGAT DEL VALLÈS

Rosa Roig
Directora de l'Escola Joan Maragall

Bet Orta Pujades
Presidenta AMPA Escola Joan Maragall

ASSOCIACIÓ DE MARES I PARES
tel/fax 93 599 85 86
celjoanmaragall.com
Passeig de la Creu, 1
08173 St. Cugat del Vallès
Barcelona
Joan Maragall



Sant Cugat del Vallès, 28 d'abril de 2013

**AL·LEGACIONS AL PLA DE MOBILITAT URBANA DE L'AJUNTAMENT DE SANT CUGAT
APROVAT INICIALMENT EL 18 DE FEBRER DE 2013**

El 18 de febrer de 2013 el Ple de l'Ajuntament de Sant Cugat del Vallès va fer l'aprovació inicial del Pla de Mobilitat Urbana (PMU). Aquest document s'ha elaborat segons la Llei de Mobilitat (Llei 9/2003, de 13 de juny), la qual explicita, al punt 6 de l'article 7, que **el PMU s'ha de revisar cada 6 anys** "Article 7. 6. Els plans directors de mobilitat han d'ésser revisats sempre que es modifiquin les Directrius nacionals de mobilitat i, en tot cas, cada sis anys". Tanmateix, en el cas de la redacció del PMU de Sant Cugat aprovat inicialment pel Ple de l'Ajuntament, **s'ha fet servir l'EMQ (estudi de mobilitat quotidiana) del 2006 i aforaments de trànsit del 2009**. Per tant, sembla una mica incoherent que s'iniciï l'aprovació d'un Pla de mobilitat amb unes dades molt importants per l'estudi que són del 2006 i del 2009. Les primeres tenen més de sis anys d'antiguitat i les altres seran quasi obsoletes un cop s'aprovi el Pla, un Pla que es preveu a llarg termini i amb un període d'aplicació de 12 anys.

Fet aquest primer comentari crític en relació al PMU, l'equip directiu de l'escola Joan Maragall i els seus òrgans de representació (Associació de Mares i Pares), **ens oposem a la construcció de part de l'anella interior concebuda en l'aprovació inicial del PMU i que comporta la conversió del Passeig Sant Magí a carrer de doble sentit.**



Els motius que fonamenten la nostra oposició són els següents:

MOTIUS GENERALS

1. **No s'ha fet un estudi d'Intensitats Mitjanes Diàries (d'ara endavant, IMD) al Passeig Sant Magí** que creiem del tot necessari abans de proposar aquesta actuació. Creiem que és necessari amb l'objectiu i finalitat real de saber si les IMD del Pg. Sant Magí es veuen incrementades o disminuïdes. Les dades directes de què disposem només permeten saber els vehicles que accedeixen al Pg. Sant Magí en una determinada franja horària des de l'Av. Rius i Taulet i els que circulen per l'Av. Rius i Taulet o Francesc Moragas durant tres dies seguits.
2. Entenem que la variació en les direccions dels carrers proposada pel PMU afectarà de manera important l'entorn de l'escola, augmentant la intensitat d'ús per part del vehicle privat motoritzat al llarg del Passeig Sant Magí. Aquest augment serà conseqüència de la restricció del trànsit a vehicles privats veïnals (entenent només com a residents amb vehicles dels carrers afectats), transport públic, vehicles de càrrega i descàrrega i usuaris de pàrkings dels carrers afectats al llarg de l'eix format pels vials Francesc Moragas-Rius i Taulet, des de Rambla del Cellar fins Passeig Sant Magí. Això serà així ja que **la via proposada per absorbir el volum de trànsit procedent principalment dels desplaçaments est-oest que es donen actualment a través de Rambla del Cellar i que no podran produir-se en inhabilitar l'opció d'utilització de l'eix Francesc Moragas-Rius i Taulet, no és un altre que el Passeig Sant Magí** (i en menor mesura, Pla del Vinyet i Rambla Ribatallada).
3. Entenem que la doble direccionalitat del Passeig Sant Magí farà augmentar la seva IMD, no només pel fet d'obrir una nova direcció en el propi vial, sinó també pel fet que el propi PMU preveu un augment de la saturació del vial Rius i Taulet respecte a la situació actual i, per tant, no farà disminuir els vehicles procedents d'aquest vial i que es dirigeixen cap al Passeig Sant Magí (tal i com es pot veure en els Plànols de PMU de Nivells de Servei i Saturació). També creiem que la conversió a doble sentit de l'Avinguda Lluís Companys farà que accedeixin vehicles des d'un itinerari de desplaçament ara inexistent. És probablement cert que es reduirà el volum de vehicles procedents de la Pl. dels

Quatre Cantons, però també és cert que una part d'aquests itineraris ara existents seran directament absorbits per part del Passeig Sant Magí.



4. Entenem que el PMU pretén valorar la inclusió del Passeig Sant Magí com a part de la Xarxa Viària Bàsica de doble sentit i, per tant, creiem que augmentaran les seves IMD, atès que el propi PMU així ho preveu, tal i com es recull en la pàgina 55 del Programa d'Actuacions del PMU: *"La funció de la xarxa viària bàsica és la de garantir les connexions a la xarxa viària territorial i les relacions amb els principals sectors i barris del municipi amb una circulació de trànsit el més fluïda possible. L'establiment d'un ordre o jerarquia funcional en el viari està associada a l'objectiu de reduir l'impacte del trànsit en determinats àmbits, mitjançant la seva concentració en aquelles vies que suportin millor les intensitats de trànsit elevades. Les velocitats també s'adeqüen a les diverses situacions urbanes."* Així doncs, el propi PMU preveu una concentració del trànsit al llarg del Pg. Sant Magí. Es podria argumentar que actualment ja compleix aquesta funció, **però la diagnosi del PMU cataloga amb claredat que el Passeig Sant Magí és un vial de la Xarxa Local**. Per tant, entenem que si ara es pretén incloure com a vial de doble sentit dintre del la Xarxa Bàsica les IMD del Pg. Sant Magí augmentaran.
5. Atesa la morfologia específica o secció de l'espai urbà públic existent en dos trams concrets, però no menyspreables, del Passeig Sant Magí (entre Carrer Can Mates i Carrer Sant Domènech i abans d'arribar al carrer Estapé), creiem que és del tot inviable actualment la conversió a doble sentit. Els 10.5 metres existents entre façanes permetria normativament la construcció d'un vial de doble sentit, però les voreres resultarien massa estretes (2 metres), sobretot si tenim en compte que es tracta d'un lloc especialment sensible ja que és una zona de pas principalment d'escolars i atenent les recomanacions expressades pel PMU relatives als itineraris escolars i de vianants. Per tant, creiem que la seva execució i posterior posada en funcionament provocaria més **problemes que solucions a la mobilitat i seguretat de les persones i també dels vehicles motoritzats**. L'opció d'extremar les mesures de seguretat per tal de garantir la integritat dels vianants, principalment infants, podria resultar òptima, sempre i quan es reduís el trànsit de vehicles a transport col·lectiu i veïns de Sant Cugat, es convertís l'espai en Zona 30, s'incorporessin senyals verticals lluminoses i semaforització al llarg del Passeig Sant Magí i s'executessin altres

mesures complementàries com guals elevats o coixins berlinesos. Aquestes mesures serien vàlides però possiblement anirien en contra de la naturalesa intrínseca d'una via de xarxa bàsica pel que fa a la fluïdesa del trànsit.



6. La valoració econòmica presentada en el PMU estima la conversió del Pg. Sant Magí a doble sentit en 40.000 €. Tot i que els extrems del Passeig Sant Magí s'han pressupostat per separat, aquest pressupost és del tot **insuficient** ja que, en el cas que s'arribés a fer el vial de doble sentit, requeriria d'una urbanització integral (no només la calçada) per tal d'adaptar i condicionar tot l'espai públic a les noves necessitats. Així doncs, s'hauria d'incloure també, el soterrament de línies elèctriques i telefòniques, l'adequació de l'arbrat, l'enllumenat públic i el mobiliari urbà, adaptant-lo a les noves necessitats de l'espai viari per tal de fer el itineraris de vianants i d'escolars accessibles tal i com promou el PMU.
7. La creació de l'Anella Interior proposada en el PMU farà augmentar l'oferta d'itineraris per a vehicles motoritzats privats en superfície, si el seu ús no queda clarament restringit a veïns, transport públic i càrrega i descàrrega, atès que moltes vies passaran a ser de doble direccionalitat, aquest fet provocarà un increment progressiu del volum de Veh*km aspecte contrari als objectius ambientals fixats i aprovats en el Pacte d'Alcaldes de 2009, tal com apareix a la Memòria del PMU.
8. Tal com es pot veure al següent fotomuntatge, si bé la secció és executable, deixa de ser del tot òptima en un context d'excel·lència que es persegueix des del Pla de Mobilitat endegat per l'Ajuntament de Sant Cugat del Vallès. En efecte, l'espai per als vianants no és l'idoni per garantir amb seguretat l'accessibilitat tant per a persones amb mobilitat reduïda com a cotxets i carretons, en un espai, recordem, paret a paret amb una escola d'infants de 3 a 12 anys.



Fotomuntatge on es simula com quedaria configurat el carrer si s'executa la solució proposada amb el PMU:

Font: Fotomuntatge obtingut dels documents de treballs públics oferts per l'Ajuntament al llarg del procés de participació i elaboració del PMU, fets per Intra, Interlands, Mcrit, Diputació de Barcelona i l'Ajuntament de Sant Cugat del Vallès.

Davant dels motius exposats anteriorment, proposem les següents mesures:

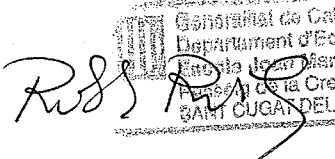
1. Que les **direccions del Passeig Sant Magí i Av. Lluís Companys no es vegin afectades**, mantenint les que ara són existents i, per tant, que el Passeig Sant Magí passi a formar part de la Xarxa Bàsica però només de caire unidireccional com a vial de distribució entre barris.
2. Extremar les mesures de seguretat per tal de garantir la integritat dels vianants, principalment infants, reduint el trànsit de vehicles al transport col·lectiu i a veïns de Sant Cugat, convertint l'espai en Zona 30, incorporant senyals verticals lluminoses i semaforització al llarg del Passeig Sant Magí.

A més a més, considerem del tot necessari, abans de la realització de qualsevol canvi en la direccionalitat del Pg. Sant Magí, realitzar un estudi de les IMD del vial amb les noves direccionalitats proposades per part del PMU que es realitzaran en primera instància (la fase de vianatització del tram Francesc Moragas-de Rius i Taulet) per avaluar l'impacte d'aquesta mesura sobre el trànsit del Pg. de Sant Magí.

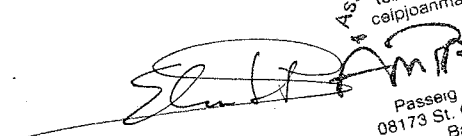
En resum, donat l'alta sensibilitat de l'espai i amb les dades actuals del Pla de Mobilitat, és del tot impossible determinar que la proposta que es fa pel Pg. de Sant Magí millori la seguretat de l'accés a l'escola i no representi un increment de la **contaminació acústica i atmosfèrica**, fets tot ells determinants pel bon desenvolupament de l'escola. De fet, l'escola Joan Maragall forma part d'un projecte que avalua l'impacte de la contaminació en el rendiment escolar dels alumnes (*Projecte Breathe*). Segons els resultats de la primera fase del projecte, l'escola Joan Maragall presenta uns alts índexs de Carboni elemental, de Partícules de diàmetre inferior a 2,5 micròmetres i de Partícules ultrafines (vegeu Annex 1).

Per aquests motius i davant de la impossibilitat d'assegurar a les famílies de l'escola que la nova situació proposada pel Pla millori l'estat actual, **l'AMPA i l'equip directiu de l'escola s'oposa a l'aprovació del Pla de Mobilitat fins que no es donin alternatives efectives i creïbles als dubtes presentats**. Aquestes alternatives haurien d'anar acompanyades dels respectius estudis de les IMD.

Finalment, volem remarcar que **la nostra oposició no reflecteix un interès particular sinó l'interès de 500 famílies**, preocupades per la seguretat dels seus infants. Tenint en compte que Sant Cugat del Vallès és una ciutat coneguda per la seva qualitat de vida que atreu famílies amb infants, i que ha estat reconeguda per la UNESCO com a **Ciutat amiga dels infants**, ens sembla del tot **prioritari afavorir una mobilitat segura i sostenible** dels i les alumnes de l'escola Joan Maragall. Aquesta voluntat apel·la, des del nostre punt de vista, a l'interès general de tots els habitants de Sant Cugat.


Generalitat de Catalunya
Departament d'Educació
Escola Joan Maragall
Passatge de la Creu s/n
SANT CUGAT DEL VAL·LÈS

Rosa Roig
Directora de l'Escola Joan Maragall


Associació de Mares i Pares
tel/fax 93 589 85 86
ceipjoanmaragall.com
Passatge de la Creu, 1
08173 St. Cugat del Vallès
Barcelona
C.E.I.P. Joan Maragall

Bet Orta Pujades
Presidenta AMPA Escola Joan Maragall



BREATHEBrain Air
School
Investigation

RESULTATS DE LA PRIMERA CAMPANYA BREATHE DE MESURA DE LA CONTAMINACIÓ A LES ESCOLES

ESCOLA 40-JOAN MARAGALL

CONTAMINANTS MONITORITZATS A L'ESTUDI

Abans de donar-vos els resultats, us presentem una breu descripció d'alguns dels diferents contaminants que hem mesurat a la vostra escola.

Carboni elemental (EC): El carboni elemental (EC) o carboni negre (BC) és carboni gràfic format a causa de la combustió incompleta de combustibles fòssils i altres combustibles orgànics (fusta, restes de l'agricultura, etc). A les ciutats, la principal font de EC/BC són els motors del trànsit rodat, especialment els vehicles dièsel. Forma part de les partícules ultrafines.

Diòxid de Nitrogen (NO₂): És un gas contaminant que es genera en processos de combustió. Per tant, el trànsit de vehicles és una font molt important. De fet, a les ciutats el diòxid de nitrogen és un bon traçador/indicador de trànsit. Estan relacionats amb augments d'infeccions respiratòries i de problemes asmàtics i una reducció de la funció pulmonar.

Partícules de diàmetre inferior a 2.5 micròmetres (PM_{2.5}): Són aquelles partícules presents en suspensió en l'aire que tenen una mida inferior a 2.5 micròmetres (20 vegades més petites que el diàmetre d'un cabell). Inclouen les partícules ultrafines. Pot tenir diversos orígens, des de fonts naturals com l'aerosol marí (sal marina) i part de matèria mineral a fonts antropogèniques (és a dir, generades per l'activitat humana) com el trànsit, la indústria, etc. Relacionades amb problemes respiratoris i cardiovasculars. Es troba molt influenciat per les activitats escolars (el guix, les pissarres o fins i tot la roba) i per la presència de patís de sorra (amb patís de sorra, els nivells són més alts).

Partícules ultrafines (diàmetre inferior a 0.1 micròmetres; UF o UFP): Les partícules ultrafines són l'objecte principal d'estudi del projecte i en particular l'EC. Són emissions principalment antropogèniques, essent el trànsit rodat la principal font d'emissió d'aquestes partícules a les ciutats. A l'interior de les escoles les cuines en poden generar. Són partícules tan petites que poden passar al torrent sanguini a través dels alvèols i arribar al cervell o, fins i tot, arribar-hi directament via epíteli olfatiu. L'estudi BREATHE pretén determinar quin efecte tenen aquestes partícules en el desenvolupament neuronal.



RESULTATS

A la Taula 1 trobareu els resultats de les mesures a la vostra escola, de dues altres escoles de Sant Cugat (ambdues monitoritzades la setmana anterior a la vostra) i d'una estació de control ambiental que es troba situada als jardins de Palau Reial (Barcelona). Aquests valors són una mitjana de 4 dies dels valors mesurats durant l'horari escolar (de 9 a 17h, tot i que no totes les escoles tenen el mateix), amb l'excepció de l' NO_2 que és una mitjana de totes les hores dels quatre dies inclouent-hi les nits.

En cas de no disposar d'informació (per errors amb els aparells, etc) s'ha marcat com a ND (no disponible).

Taula 1. Mitjana setmanal mesurada per a diferents contaminants per a la vostra escola i per a dues escoles de Sant Cugat monitoritzades durant la setmana anterior a la vostra i per a una estació de referència de Palau Reial (Barcelona). La mitjana setmanal només té en compte els valors mesurats durant un horari escolar estàndard (9-17h), excepte per a l' NO_2 (inclou dia i nit).

	LA VOSTRA ESCOLA		ESCOLA 1 SETMANA ANTERIOR		ESCOLA 2 SETMANA ANTERIOR		PALAU REIAL	
	CLASSE	EXTERIOR	CLASSE	EXTERIOR	CLASSE	EXTERIOR	EXTERIOR (SETMANA ANTERIOR)	EXTERIOR (VOSTRA SETMANA)
EC ($\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$)	1,4	1,5	0,3	0,3	0,4	0,4	0,8	2,1
NO_2 ($\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$)	ND	ND	14	26	10	14	29	39
$\text{PM}_{2.5}$ ($\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$)	47	76	57	28	38	30	9	13
UF (#·cm ⁻³)	22951	17834	14880	11333	15973	15131	11802	9852

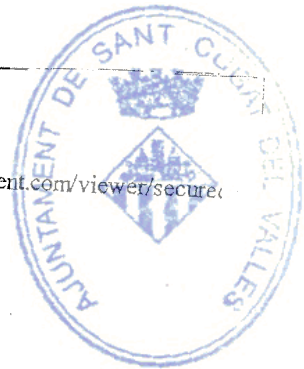
A continuació us presentem els resultats mesurats als patis de cadascuna de les escoles (només ambient exterior) i de la estació de Palau Reial (Taula 2). Aquestes dades són les estimades per al període febrer - juny 2012 durant l'horari escolar (és a dir, són els nivells estimats que hauríeu tingut de mitjana en aquest període, no només durant la setmana en la que vam mesurar a la vostra escola). D'aquesta manera, podeu comparar els valors obtinguts a la vostra escola amb la resta d'escoles.

Els resultats estan ordenats segons els nivells de EC i, en cas de valors iguals d'EC, ordenats segons els nivells de NO_2 , ja que ambdós són considerats uns bons traçadors del trànsit.



Taula 2. Comparació de les escoles segons els nivells del patí (de menor a major). Valors estimats per a diferents contaminants per al període febrer - juny 2012 per a cadascuna de les escoles participants al projecte BREATHE. Només es té en compte l'horari escolar estàndard (9-17h), excepte per a l'NO₂ (inclou dia i nit).

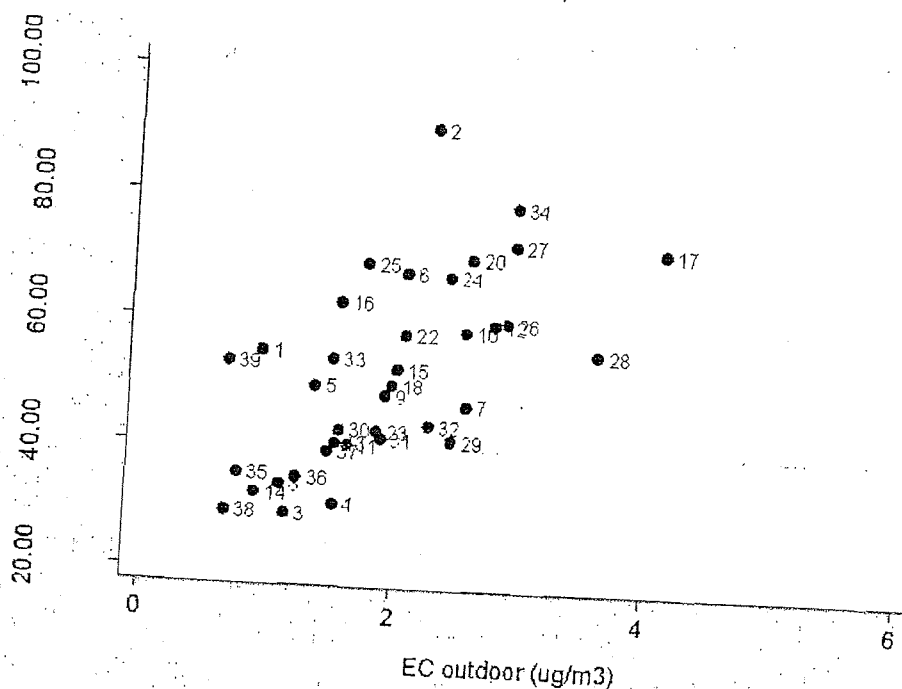
CODI ESCOLA	EC (µg/m ³)	NO ₂ (µg/m ³)	PM _{2.5} (µg/m ³)	UF (#/cm ³)
38	0.7	29	58	18716
39	0.7	53	56	14321
14	0.9	32	41	11077
1	0.9	55	37	9477
3	1.1	29	23	9193
8	1.1	34	21	10137
36	1.2	35	63	ND
40	1.2	ND	60	24983
5	1.3	50	41	15518
4	1.5	31	86	29166
35	1.5	35	28	19113
37	1.5	39	29	13878
13	1.5	40	65	27042
30	1.5	43	67	30031
33	1.5	54	70	16370
16	1.5	63	21	30823
11	1.6	40	19	25916
PALAU REIAL	1.6	44	18	15110
25	1.7	69	31	13237
23	1.8	42	35	78004
31	1.9	41	38	ND
9	1.9	48	31	ND
18	2	50	30	27008
MITJANA	2	52	49	23824
ESCOLES	2	53	58	18283
15	2	58	43	37297
22	2	68	35	18357
6	2	91	41	25248
2	2.2	44	130	21835
32	2.3	41	40	19044
29	2.4	67	60	20323
24	2.4	59	63	ND
10	2.5	47	33	12651
7	2.6	71	66	29925
20	2.6	60	29	17246
12	2.8	60	36	26422
26	2.9	73	42	36402
27	2.9	79	57	25318
34	2.9	56	75	34201
28	3.6	72	80	14509
17	4.1	ND	54	52780
19	5.8	ND	54	52780



La Gràfica 1 ens mostra la relació entre l'EC i el NO_2 només tenint en compte els ambients exteriors, patis, de les diferents escoles. Aquesta gràfica ens indica que ambdós contaminants es troben relacionats i tenen una font similar, en el cas de Barcelona el trànsit, ja que les escoles que tenen un valor alt d' NO_2 també el tenen d'EC. Aquí també podeu veure a quina posició esteu respecte la resta d'escoles.

Com que hi ha punts que gairebé es superposen, potser us costarà trobar el de la vostra escola. Per situar-la a la gràfica, podeu consultar les dades de la Taula 2, que són les que s'han fet servir per representar les gràfiques.

Gràfica 1. Nivells exteriors de EC i NO_2 (nivells estimats per al període febrer-juny 2012). Cada punt representa una escola (identificada amb el codi BREATHE).



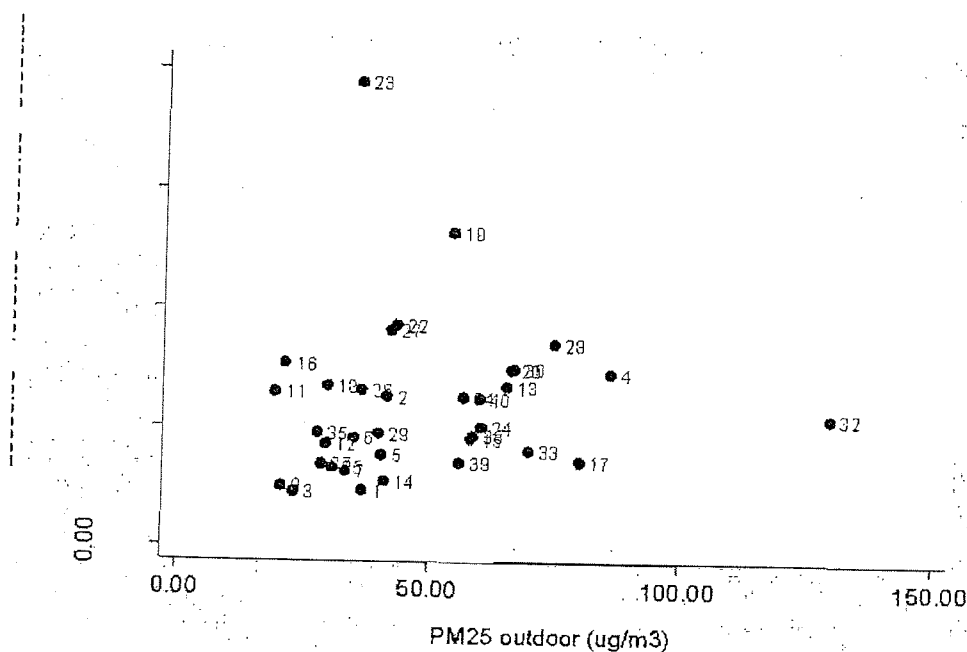
La Gràfica 2 ens mostra la relació entre el $\text{PM}_{2.5}$ i les partícules ultrafines (UFP) només tenint en compte els ambients exteriors. Aquests dos tipus de partícules no tenen una relació tan



clara com la que trobem entre l'EC i l' NO_2 , per això els punt es troben més dispersos a la gràfica. Les partícules ultrafines (UFP) tenen una relació més directa amb el trànsit i altres fonts de combustió mentre que el $\text{PM}_{2.5}$ es troba molt influenciat amb la presència de patis de sorra i les activitats de l'escola.

Com que hi ha punts que gairebé es superposen, potser us costarà trobar el de la vostra escola. Per situar-la a la gràfica, podeu consultar les dades de la Taula 2, que són les que s'han fet servir per representar les gràfiques.

Gràfica 2. Nivells exteriors de $\text{PM}_{2.5}$ i UFP (nivells estimats per al període febrer-juny 2012). Cada punt representa una escola identificada amb el codi BREATHE).





Associació de Marçall Parc
tel/fax 93 589 85 86
ceipjoanmaragall.com

Amr 

Passeig de la Creu, 1
08173 St. Cugat del Vallès
Barcelona

C.E.I.P. Joan Maragall

Ajuntament
de Sant Cugat



53359

Plaça de la Vila, 1
08172 Sant Cugat del Vallès
Tel. 935 657 000
Fax 936 755 406

Ajuntament
de Sant Cugat

Registre General Entrada
Data: 28/05/2013 11:10:00
Núm. Registre: 2013 / 19477
Núm Exp: 2013-13517
T145 - Mapa seny i orden via pública

Dades sol·licitant

Nom i cognoms AA.VV. COLL FAVA NIF G 61709564
Domicili per a notificacions AVD. CAN VULPALLERES 24-5: 3ª
Població SANT CUGAT
Codi postal 08173 telèfon 609175247 adreça electrònica LUCASMATIAS@TELEFONICA.NET

Dades representant

Nom i cognoms ANTONIO LUCAS MATIAS NIF 07793864S
Adreça AVD. CAN VULPALLERES 24-5: 3ª
Població SANT CUGAT
Codi postal 08173 telèfon 609175247 adreça electrònica

EXPOSO:

CARTA ADJUNTA
TEMA MOVILIDAD

SOL·LICITO:

CARTA ADJUNTA

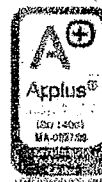
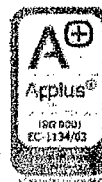
Signatura

Sant Cugat del Vallès, 28 d MAI de 2013.

Alcalde de Sant Cugat del Vallès

D'acord amb el que disposa la Llei Orgànica de Protecció de Dades de Caràcter Personal (LOPD), us informem que les dades consignades en aquest document seran incorporades al fitxer GESTOR D'EXPEDIENTS, propietat de l'Ajuntament de Sant Cugat del Vallès amb la finalitat de gestionar la vostra sol·licitud així com mantenir-vos informats sobre els serveis municipals que puguin ser d'interès. Amb la signatura d'aquest document atorgueu el vostre consentiment al tractament de les dades. Per exercir els drets d'accés, rectificació, cancel·lació i oposició previstos a la Llei us podeu adreçar a l'Ajuntament de Sant Cugat del Vallès, presencialment, per correu ordinari indicant "Ref. Protecció de dades" o bé per correu electrònic a lopd@santcugat.cat

Doc. 017-11-04/2010



www.santcugat.cat



En Antonio Lucas Matias amb NIF 07793864s en nom i representació de l'Associació de veïns de Coll Favà amb CIF G-61709564,

EXPOSO

Que les accions previstes al Pla de mobilitat de Sant Cugat perjudiquen greument el trànsit de vehicles privats al barri de Coll Favà i no soluciona les dificultats de mobilitat que pugui experimentar la ciutat com a conseqüència del creixement de població i de l'increment dels desplaçaments previstos durant els propers anys.

Que dins del Pla de mobilitat i com a requisit previ per poder iniciar la resta de canvis i obres relacionades amb el desplaçament dels vehicles privats, **cal preveure i incloure la finalització de les rondes** (tant de la banda de l'Esade com de la banda del camp de golf,...)

Que si no es finalitzen les rondes abans d'iniciar la resta d'accions previstes al Pla de mobilitat, la conseqüència pràctica és que **el Passeig Francesc Macià esdevindrà l'eix principal de circulació de la ciutat** tant d'entrada com de sortida de la ciutat com d'una part important dels desplaçaments interns. **No té cap sentit treure el trànsit de vehicles del centre de la ciutat per tornar a passar-lo pel mig de la ciutat però per un altre carrer diferent** quan el que sembla més lògic és treure'l del centre per desviar-lo cap a les rondes o circumval·lacions.

Que les accions descrites al Pla de mobilitat preveuen transformar un passeig com és el Passeig Francesc Macià en una autovia d'entrada i sortida de Sant Cugat amb un increment excessiu i innecessari del trànsit de vehicles privats i transformar el que ara és un barri tranquil i residencial com és el de Coll Favà, en la zona urbana amb major trànsit de vehicles de tota la ciutat.

Que aquest increment de vehicles comportaria a més de les innumerables molèsties per als veïns i dificultats de circulació amb vehicles privats, **una reducció de les places d'aparcament en superfície**, ja que per poder absorbir l'increment de trànsit, caldria que el Passeig Francesc Macià passés d'un únic carril com té actualment a dos carrils, amb la conseqüent pèrdua d'aparcament en superfície i en conseqüència de la imposició de zona blava d'aparcament.

Que aquest increment de vehicles provocarà una **augment enorme dels nivells de soroll del barri** que juntament amb els nivells elevats de soroll que provenen de les vies de RENFE i de la zona esportiva faria d'aquest barri tranquil un barri pràcticament inhabitable.

Que el Pla de mobilitat hauria de preveure el soterrament de les vies de RENFE. El Pla de mobilitat fa referència a aquesta mesura però únicament per dir que de moment no es farà i per això es preveuen algunes mesures pal·liatives poc importants que en cap cas solucionen un problema actual per molts veïns del barri de Coll Favà i



que aquesta associació a la qual represento ha manifestat sempre que ha tingut oportunitat de fer-lo.

Que el fet de preveure un pont sobre la Renfe per donar continuïtat al Passeig Francesc Macià faria incrementar enormement el trànsit d'aquest passeig i per contra faria perdre trànsit d'altres zones com l'Avinguda de les Corts Catalanes (1000 veh/hp) i l'Avinguda Clota (700veh/hp). Aquesta mesura el que provoca és treure trànsit d'una ronda i d'una zona de polígon industrial per fer-lo passar pel mig de la ciutat i d'un passeig central d'un barri residencial.

Que per evitar la construcció del pont que passa per sobre de la RENFE i que prolongaria el Passeig Francesc Macià cap a la zona del CAR es podrien tenir en consideració d'altres opcions com per exemple, la de construir les connexions de les rondes sud, per la part de l'Esade amb l'Avinguda de les Corts Catalanes, i de la ronda nord amb l'Avinguda de les Roquetes, podent així enllaçar amb el polígon de Sant Joan a través de l'Avinguda Via Augusta i Alcalde Barnils i evitant el trànsit pel Passeig de Francesc Macià. Fent la connexió per la banda del camp de Golf fins la carretera de Vallvidrera quedaria tancat l'anell sense que el trànsit de vehicles hagués de passar pel Passeig Francesc Macià. També es podria estudiar la connexió de Coll Favà amb el CAR, fent que el pont del carrer Josep Vicent Foix fos d'un únic sentit, tal i com s'explica en el document adjunt (annex I).

Que no queda justificada la connexió des del carrer Pere Serra (Parc Central) amb el carrer Mestre i Pont de Can Vernet, ja que la ronda està situada molt a prop a través del carrer Rius i Taulet i no caldria desviar el trànsit d'uns carrers a d'altres que ara no el tenen.

Per tot el que he exposat anteriorment,

SOL·LICITO:

Que tinguin per presentat en temps i forma aquest escrit d'al·legacions i que després dels tràmits que convinguin, acordin incorporar totes les propostes exposades al Pla de Mobilitat de la ciutat.

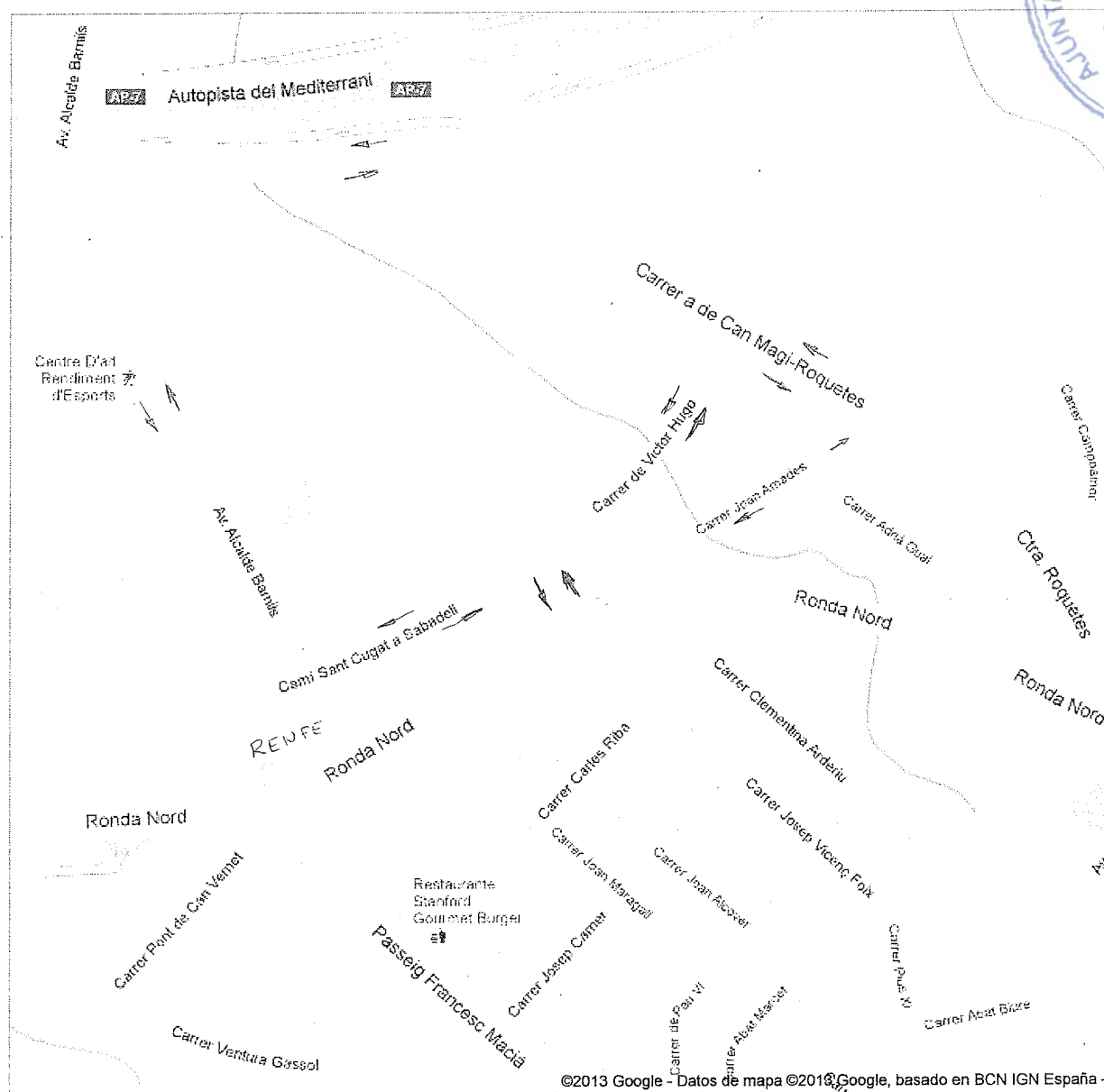
Que l'ajuntament convoqui a través del consell de barri i dels diferents medis de comunicació locals a tots els veïns i veïnes del barri de Coll Favà a una reunió amb tècnics i representants dels partits polítics per tal d'explicar totes les mesures incorporades al Pla de mobilitat que afecten al barri de Coll Favà (especialment les relacionades amb els desplaçament de vehicles privats) així com les avantatges i inconvenients que comporten pels veïns i veïnes.

En Sant Cugat del Vallès, 29 de maig de 2013.

Antonio Lucas Matias
Associació de Veïns de Coll Favà

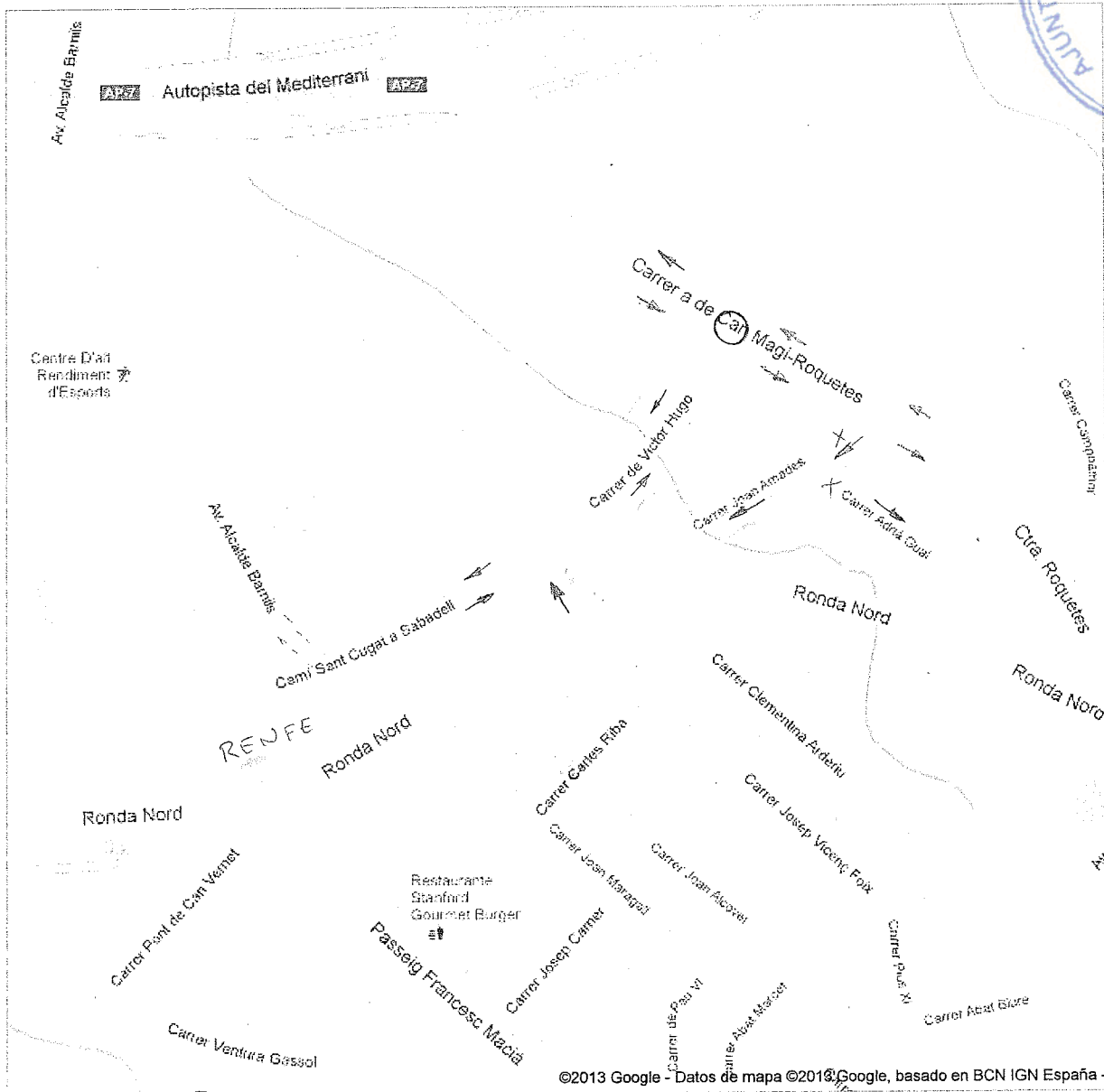


Digitized by Google



Estado actual

Google



Modificando el sentido de la circulación de la calle Joan Amades, calle Adria Gual y el puente de la calle Josep Vicente Foix se mejoraría la circulación y la calle Joal Alcover se liberaría de bastante tráfico, y se mejoraría el cruce (de dicho calle) con Carles Ribas, respecto al puente las aceras se podrían ensanchar para que los ancianos de la residencia pudieran acceder caminando al barrio de Coll Favà



CLUB DE GOLF SANT CUGAT

Presidente



Sra. Mercè Conesa
Alcaldeessa de Sant Cugat del Vallès

Sant Cugat del Vallès, 23 de maig 2013

Senyora,

Es troba actualment en tràmit d'informació pública el document aprovat inicialment per l'Ajuntament, denominat Pla de Mobilitat Urbana de Sant Cugat del Vallès, el qual té per objecte, d'acord amb la Llei de Mobilitat de Catalunya, establir els criteris i directrius futures sobre la mobilitat pública, privada en vehicles i de vianants. A l'Assemblea General ordinària del Club del passat 16 de maig es va donar compta als socis d'aquest document i de les seves implicacions pel club, així com de la presentació d'aquestes al·legacions a l'Alcaldia.

Con és sabut, aquest Pla de Mobilitat es basa en els sistemes viaris urbans i no urbans existents o previstos al Municipi, especialment els contemplats en el vigent Pla General Metropolità.

Volem cridar l'atenció de l'Ajuntament sobre les afectacions que pel Club de Golf Sant Cugat es deriven de les previsions d'aquest planejament, especialment en allò que fa referència al creuament de diversos vials pel bell mig de varis forats del recorregut, el que comporta de forma evident la impossibilitat de mantenir en ús el camp si en algun moment s'executen aquestes infraestructures.

D'altra banda, sembla que la proposta de Pla de Mobilitat també aporta determinades reflexions sobre l'ús futur dels terrenys del Club de Golf afectats directament a la pràctica esportiva, en tant proposa la implantació d'usos residencials per habitatge públic i/o altres equipaments i espais lliures d'ús general.

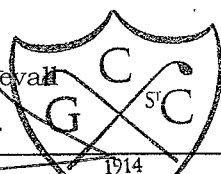
No cal insistir en que aquestes determinacions, cas d'efectuar-se, comporten la inviabilitat física i econòmica del Club, el que de ben segur determinaria la seva desaparició. D'altra banda, també cal palesar que el propi camp esportiu del Club de Golf Sant Cugat està inclòs en el catàleg del Patrimoni protegit de l'Ajuntament, en que significa el reconeixement dels seus valors socials, econòmics, culturals i ambientals. Aquesta protecció és incompatible amb les determinacions de la vialitat del PGM i també amb les del Pla de Mobilitat que ara es tramita.

Volem remarcar la importància del Club de Golf Sant Cugat per la imatge, projecció social i econòmica i per la qualitat de vida del Municipi, de manera que entenem que és prioritària la seva defensa i protecció.

És per tot això que sotmetem a la vostra consideració la necessitat d'iniciar el més aviat possible els estudis i les propostes tendents a la revisió de les determinacions urbanístiques i del Pla de Mobilitat, a fi de fixar solucions alternatives al sistema viari, que permetin garantir el manteniment i la funcionalitat del sistema d'equipaments del Club de Golf Sant Cugat, reiterant que no es tracta sols d'assegurar el patrimoni dels socis si no que també es pretén ratificar el manteniment d'aquesta activitat tant transcendent per tota la població de Sant Cugat del Vallès.

En la seguretat de la vostra atenció a aquestes manifestacions tant sensibles pel municipi i pels seus valors, rebeu una cordial salutació.

Ricard Oleart Pladevall
Vicepresident



CERTIFICAT

30 MAIG 2013



ILTRE. SRA.

Ajuntament de Sant Cugat del Vallès
C/ de Sant Joan, 10 - 08170 Sant Cugat del Vallès
Tel: 93 57 11 11 - Fax: 93 57 11 12
Regidoria General d'Urbanisme
Tel: 93 57 11 11 - Fax: 93 57 11 12
E-mail: urbanisme@ajuntament.santcugat.cat

Lluís SAMARANCH VIÑAS, arquitecte, amb NIF 37608848F i domicili professional i per a notificacions a 08008 Barcelona, Rambla de Catalunya 87 1er. A, en nom propi i en representació de la societat "ALFOMBRAS Y TAPICES AYMAT, S.A." antiga propietària de la finca de carrer Villà 68-74, compareix i

DIU

- Que el 18 de juliol de 2008 va presentar escrit d'al·legacions a l'Estudi d'avaluació de la mobilitat generada per el Pla Espacial per la construcció d'un centre de dia al carrer Chopin (Expt. 82013-X/06/26750). Aquest estudi contemplava l'obertura de l'Avda. Villadelprat fins al solar objecte del Pla, situat al voltant de l'Estació Transformadora de Fecsa-Endesa dels FGC.
- Que en l'escrit es demanava que s'estudiés la possibilitat d'obrir un carril-bici que, pujant per el carrer de Villà -ocupant la filera d'aparcament- es desviés per el passatge existent adjacent a la Casa-Museu Aymat i -cobrint el tram de la riera de Can Picanyol fins al carrer Chopin- permetés la circulació segura de bicicletes, pensant prioritàriament en els estudiants alumnes de l'Institut Arnau Cadell.
- Que en la visita als Servei del Pla de la Ciutat per examinar l'expedient de referència havia descobert que tant al plànol cadastral com al de propietats municipals, el passatge hi figurava com a propietat dels habitatges de Villà 70-74.
- Que en data 21/01/09 va assistir a una reunió amb la llavors Regidora d'Urbanisme i avui Alcaldessa, Sra. Mercè Conesa, en la que es va decidir no atendre la meua al·legació per no ser el moment de plantejar un carril-bici ni de cobrir el tram de riera per fer-lo possible. Nogensmenys, el tema del tancament del passatge per part dels propietaris de les cases del carrer Villà nº 70-74, s'hauria d'haver solucionat i no s'ha actuat per part de l'Ajuntament (fotocòpia treça del Cadastre, adjunta).
- Que en el conveni de cessió del béns propietat de l'Empresa signat el 8 de maig de 1989 entre l'Ajuntament de Sant Cugat del Vallès (Alcalde Sr. Joan Aymerich) i la gerència de "ALFOMBRAS Y TAPICES AYMAT, S.A." hi figura una clàusula en que s'esmenta que en cas d'alteració del destí del béns cedits, procediria la reversió de la cessió.

PASSIA... T-144 2013-13517
El responsable del registre, p.o.



- Que actualment està a informació pública el Pla de Mobilitat Urbana promogut per l'Ajuntament, en el que entre moltes altres propostes hi figura una xarxa de carrils-bici.

Per tot el qual,

AL·LEGA

- Que compareix perquè ignorava que la circumstància temporal d'apropiació de l'ús del passatge per part de la propietat dels habitatges seguia igual.
- Que la continuïtat en l'apropiació per part de la propietat dels habitatges del carrer Villà 70-74, és en detriment de la Casa-Museu Aymat, ja que altrament disposaria al servei dels ciutadans d'un espai lliure assolat al voltant de l'edificació.
- Que amb la redacció del Pla de Mobilitat Urbana ha arribat el moment de valorar la proposta desestimada llavors per no ser moment adequat.

A la vista de tot el precedent,

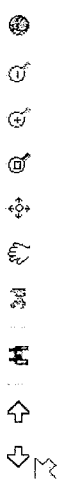
SOL·LICITA

- Que tingui per presentat en temps i forma el present escrit i se'l tingui informat del tràmit, evolució, tramitació i resolució de l'expedient.
- Que s'estudii la possibilitat d'obrir el carril-bici proposat i, en conseqüència es modifiqui el present Pla de Mobilitat Urbana per permetre, a través d'una rampa de pendent moderada, connectar peatonalment i en bicicleta el carrer Chopin amb l'Avda. Villadelprat.
- Que l'Ajuntament procedeixi de forma immediata al rescat de l'ús privatiu i a l'obertura del passatge públic entre els habitatges i l'edifici de la Casa-Museu Aymat, en virtut del conveni subscrit en el seu dia.

Barcelona, vint-i-nou de maig de dos-mil tretze.

ILTRE. SRA. ALCALDESSA DE L'AJUNTAMENT DE SANT CUGAT DEL VALLÈS.

Adjunt: Fotocòpia plànol tret del Cadastre el dia 27/05/13.



SOLO cartografía catastral

Provincias

BARCELONA

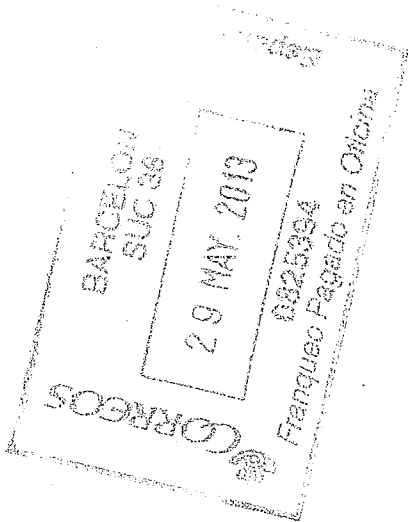
Municipios

SANT CUGAT DEL VALLES

Secretaría

Sede Electrónica del Catastro





30 MAIG 2013

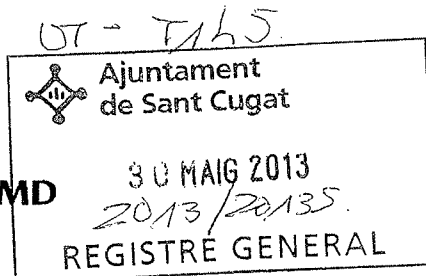


AJUNTAMENT DE SANT CUGAT DEL VALLÈS
Plaça de la Vila nº 1,
08172 SANT CUGAT DEL VALLÈS.





Vallldoreix-EMD
Entitat Municipal



EXP. 2013-6031.

AJUNTAMENT DE SANT CUGAT DEL VALLÈS
IL·LMA. SRA. MERCÈ CONESA PAGÈS



JOSEP PUIG BELMAN, President de l'Entitat Municipal Descentralitzada de Vallldoreix,

EXPOSA

- Després d'un llarg temps d'anàlisi, redacció i submissió a un complet procés participatiu, el passat dia 4 d'abril de 2013, la Junta de Veïns de Vallldoreix va aprovar l'Estudi de Mobilitat i el Pacte de Mobilitat per a l'àmbit territorial de Vallldoreix, redactat per l'empresa INTRA, que va ser traslladat a l'ajuntament de Sant Cugat del Vallès l'endemà mateix dia 5 d'abril, per tal d'incorporar-lo al Pla de Mobilitat per a tot el terme municipal que redacta aquest Ens.
- El Pla de Mobilitat de Sant Cugat del Vallès va ser aprovat inicialment en data 18 de febrer de 2013 i estarà exposat al públic fins al proper dia 31 de maig.
- Malgrat que l'Estudi de Mobilitat de Vallldoreix planteja propostes i solucions per a resoldre i planificar la mobilitat dels propers anys en el seu àmbit territorial, sempre amb consonància amb la resta del municipi, i que restarà incorporat com a annex al Pla de Mobilitat de tot el terme municipal de Sant Cugat del Vallès, s'han detectat una sèrie de petits errors o contradiccions entre aquest Estudi i el redactat de la memòria del Pla de Mobilitat, per la qual cosa es presenten les següents al·legacions, en el ben entès que es tracta simplement d'una ajuda per tal de rectificar aquestes petites contradiccions que permetin un document final coherent amb tots els documents que el conformaran.

AL·LEGACIONS:

1. Pàgs. 18 i 19 del "Document II: programa d'actuacions": 7.1.2.2.
Davant la incertesa respecte de l'estratègia a seguir amb el servei de transport públic municipal a curt i mig termini, per tal d'assolir objectius de sostenibilitat i racionalitat, l'Estudi de Mobilitat de Vallldoreix simplement especifica que s'ha de procedir a un estudi de noves estratègies en les línies pròpies de Vallldoreix, per tal de millorar la connectivitat amb les línies de Sant Cugat, estudiar la complementarietat amb la xarxa global, i estudiar la possibilitat d'augmentar l'oferta en hora punta i esponjar-la en hores vall.
Quedaria per més endavant el compromís definitiu dels traçats, que anirà lligat amb el concurs de les concessions del proper 2017.
2. Pàg. 31 del "Document II: programa d'actuacions": 7.2.1.2.
L'escola Bressol ja no està situada en aquesta illa pública.
Els aparcaments que s'eliminin entre l'estació dels FGC i la plaça de Can Cadena es reubicaran en el passeig Vallldoreix i el passeig de Rubí.
3. Pàg. 38 del "Document II: programa d'actuacions": 7.2.2.2.

Afegir les passeres específiques per a vianants previstes pel PGM a l'àmbit de Valldoreix, concretament als passejos de Pardal, Merla, Caçadors i Canari, així com una mixta vehicles/vianants al passeig Rossinyol, tal com ja preveu el PGM-76.



4. Pàgs. 55 a 59 del "Document II: programa d'actuacions": 7.4.1.2.
Afegir la referència a la rotonda del passeig d'Olabarria amb avinguda Bilbao com a element de gestió de la millora i mobilitat del trànsit en el creuament Cervantes/Rubi, Bilbao/Olabarria.
5. Pàg. 63 del "Document II: programa d'actuacions": 7.4.1.3.
Indicar que al sector de Valldoreix, el present PMU planteja un conjunt de carrers i passejos amb plataforma única, ja executats o en algun cas pendents d'urbanitzar, com son: Verdum, Caçadors, Salze, Ratapinyada, Àguila, Cadenera, Garsa, Canari, Rossinyol entre Ramón Escayola i Rambla Verdaguer, Merla, Pardal, Nuria, Avet, Alzina entre passeig de Mas Roig i Miranda de Montserrat, Eucaliptus i Miranda de Montserrat, Gafarró Merla, Hortènsia, Gerani, i Mariscota. Així com també els carrers Enamorats, Trobadors, Fusterserracant, Pérez Galdós entre Cardenal Cisneros i Pintor Murillo, Blasco Ibañez, Pintor Greco, Fra Luís de Leon, Pintor Murillo, Cardenal Cisneros entre Pérez Galdós i Menendez Pelayo, Carlos Mella, Sarrià entre Rambla Verdaguer i Violetes, Cirerer, Lila, Les Planes, Violetes, Mariscota, Mestra Casesnoves, Menta, Font de Saladrigues, Orega, Ruda, i Becada.
6. Pàg. 96 del "Document II: programa d'actuacions": 8.1.2.
Ajustar el plànol de carrils bici, pel que fa a l'àmbit de Valldoreix, al que recull el plànol 17.2 de l'Estudi de Mobilitat de Valldoreix.
7. Pàg. 120 a 180 del "Document II: programa d'actuacions": 11. Fitxes d'actuació
L'estudi de Mobilitat de Valldoreix, en el seu apartat 12.3, proposa 15 fitxes d'actuació que caldria fer compatibles amb les del Pla de Mobilitat de Sant Cugat. Per exemple, la fitxa 7.2.1.2. del Pla (pg. 133) i la 2 de l'Estudi (pg. 105), ambdues referides a l'espai de nova centralitat de Valldoreix, presenten petites discrepàncies que, donat que és un únic l'equip redactor dels dos documents, caldria ajustar.
8. Plànol 7.4.5. Actuacions a la xarxa viària
Incorporar la rotonda Olabarria/Bilbao.

I per tot això **SOL·LICITA:**

Que es tinguin per presentades en temps, forma i consideració aquestes al·legacions

EL PRESIDENT

Josep Puig Belman

Valldoreix, 30 de maig de 2013



A L'ILTMA.SRA. ALCALDESSA DE SANT CUGAT DEL VALLÈS



En JAUME-ENRIC HUGAS FALQUÉS amb domicili al carrer Villà , 29-31 de Sant Cugat del Vallès amb DNI núm 37567220D que obra en nom propi i també en representació de tots els signants de l'obra que adjuntem amb fulls annexes:

PLA DE MOBILITAT URBANA
Data: 2013/07/24
Registre General Encep
Exp seq. any: 2013-13617
Mapa any: 1 orden via publica

MANIFESTA:

Primer.- Que actualment es troba en el tràmit d'informació pública el document denominat PLA DE MOBILITAT URBANA, aprovat inicialment per aqueix Ajuntament, per tal que els interessats puguin formular-hi al·legacions i suggeriments.

Segon.- Que el sotasignat i els representats són interessats en el contingut d'aquest Pla de Mobilitat Urbana, en allò que afecta la mobilitat a l'entorn de la zona del Club de Golf Sant Cugat.

Tercer.- Que en aquest sentit i dins el termini esmentat formulen les següents

AL·LEGACIONS:

1. El Pla de Mobilitat identifica una àrea de congestió al voltant de la zona de la carretera de l'Arrabassada i la Rambla de Ribatallada, proposant, en síntesi, un nou eix per alleugerar aquest problema mitjançant l'anomenada Ronda de Sant Cugat del Vallès (actuacions RD-02; RD-03 i RD-04), que es descriuen com el tram del carrer Sant Quirze-Rambla de Ribera i Rambla de Ribera-Carrer Villà i la seva continuació cap el traçat del ferrocarril. D'altra banda, es parla també d'un vial de connexió de la rambla de Ribatallada amb el carrer dels Safareigs (NA-01).
2. Aquestes propostes de mobilitat han de constituir les "estratègies de mobilitat sostenible" i "s'han d'adequar als criteris i orientacions establertes pels plans directores de mobilitat de llur àmbit i, s'escau, als plans específics de mobilitat" (art 9 de la Llei 9/2003, de 13 de juny, de mobilitat).
3. També és essencial remarcar que els plans de mobilitat urbana han de ser revisats cada sis anys, per tal d'adequar-los a les noves exigències i requeriments de la mobilitat urbana i del planejament urbanístic i territorial (Art. 9.7 LM).
4. Per tant, és evident que, segons aquestes normes legals, el Pla de Mobilitat ha de tenir i acreditar la seva coherència amb els criteris i orientacions del corresponent pla director de mobilitat, i, d'altra banda, també és evident que la voluntat del legislador és que el pla de mobilitat sigui una adequació de la realitat urbana, econòmica i social de cada moment, atesa la seva necessària revisió cada sis anys.
5. En aquest sentit, de la documentació analitzada en resulta que el Pla de Mobilitat adopta com a pautes o bases de la mobilitat a Sant Cugat la infraestructura viària local i/o bàsica prevista al Pla General Metropolità de l'any 1976, tant si ha estat executada com si encara no ho ha estat.

Jaume-Enric Hugas Falqués



6. L'article 3 de la Llei d'urbanisme (Decret legislatiu 1/2010, de 3 d'agost) determina que *el desenvolupament urbanístic sostenible es defineix com la utilització racional del territori i el medi ambient, i comporta conjuminar les necessitats de creixement amb la preservació dels recursos naturals i dels valors paisatgístics, arqueològics, històrics i culturals, a fi de garantir la qualitat de vida de les generacions presents i futures.*
7. També l'article 9 de la LU estableix que *les administracions ... han de vetllar perquè les determinacions i l'execució del planejament urbanístic permetin assolir en benefici de la seguretat i del benestar de les persones, uns nivells adequats de qualitat de vida, De sostenibilitat ambiental i de preservació enfront dels riscos naturals i tecnològics.*
8. Totes aquestes cites fan referència a la necessitat que el Pla de Mobilitat tingui en compte altres valors que no són la simple mobilitat per vehicle privat, sinó que també són referents els valors esmentats del paisatge, la protecció del medi, la qualitat ambiental, i, en definitiva aquells elements que tenen a veure amb les condicions de vida de les persones. En aquest sentit, no hi ha dubte de que l'equipament esportiu del Club de Golf significa un salt qualitatiu fonamental en els aspectes socials, culturals, ambientals, paisatgístics i econòmics de Sant Cugat, que cal mantenir, protegir i potenciar.
9. D'altra banda, cal esmentar la qüestió de l'adaptació del planejament urbanístic (i també de la mobilitat) a les circumstàncies físiques i socials de cada moment. Encara que l'article 94 de la LU determina que la vigència dels plans urbanístics és indefinida, l'article 95 defineix la revisió anticipada *en produir-se les circumstàncies que es propi pla especifiqui*. En aquest sentit, l'article 3 de les Normes Urbanístiques del PGM, que en definitiva és l'instrument que estableix les determinacions de la xarxa viària sobre la que actua el Pla de Mobilitat, determina la necessària revisió del pla quan s'alterin les previsions de població, renda o ocupació, quan es plantegin exigències de majors equipaments com a conseqüència del desenvolupament econòmic o social o quan hi hagin altres circumstàncies sobrevingudes respecte dels factors bàsics del planejament.
10. En aquest sentit, és evident que des del 1976 les circumstàncies fàctiques de les determinacions del PGM han variat profundament. Les previsions sobre mobilitat han de ser ateses en un altre marc, especialment més curos amb el medi ambient i amb l'entorn natural protegit. El valor del Club de Golf Sant Cugat pel municipi i per a la seva població i l'activitat econòmica i social ha de ser posat en comparació amb les determinacions ja desfasades i obsoletes de la vialitat de la Ronda Sud.
11. És evident que les necessitats de mobilitat han de ser ateses, però probablement s'han d'estudiar i imposar nous criteris que contemplin una altra escala del municipi i la seva relació amb l'entorn del propi Golf i del Parc Natural de Colserola.
12. No podem deixar d'esmentar que en aquest moment s'està posant en marxa, encara que de forma molt embrionària, la formulació del Pla Director Urbanístic de l'Àrea Metropolitana de Barcelona, previst a la Llei 31/2010, de 3 d'agost. Aquest planejament ha de permetre desenvolupar el Pla Territorial metropolità, aprovat per la Generalitat, sota una visió ajustada a la realitat social i econòmica actual, revisant els criteris i directrius bàsiques del PGM i a una escala més adequada a l'actual problemàtica ambiental i de situació de crisi econòmica.

hàndol



13. És per això que, segons entenem, la formulació del Pla Director Urbanístic Metropolità serà l'instrument i el moment per replantejar el sistema viari bàsic de Sant Cugat i analitzar la viabilitat d'aquesta i d'altres alternatives de la mobilitat urbana municipal, probablement des de la visió de la minimització de l'impacte sobre les estructures socials i econòmiques existents i de l'ampliació de l'escala de la mobilitat en vehicle privat més cap l'exterior de l'actual ciutat ja consolidada i acabada.

En definitiva, i per tots aquests arguments

SOL·LICITA:

I – Que es tinguin per fetes les anteriors al·legacions i suggeriments amb relació al Pla de Mobilitat Urbana actualment en tràmit d'informació pública, especialment adreçats a manifestar els valors ambientals, econòmics, socials i esportius del Club de Golf Sant Cugat, en tant que institució i espai representatiu del poble, i la seva incompatibilitat radical amb les determinacions sobre el vial de Ronda i les connexions de la Rambla Ribatallada amb el carrer dels Sàfareigs que recull i potencia aquest Pla.

II – Que es prengui en especial consideració el nivell de protecció com a patrimoni de Sant Cugat de les instal·lacions i del camp del Club de Golf, i la seva priorització sobre les infraestructures de mobilitat plantejades.

III - Que es deixi sense aprovació aquest Pla, o si més no, que s'excloquin les infraestructures que afecten els terrenys del Club de Golf Sant Cugat, per tal de replantejar l'estructura viària bàsica de Sant Cugat en el marc de la propera redacció del Pla Director Urbanístic Metropolità.

Sant Cugat del Vallès, 30 de maig de 2013.

Jaume-Enric Hugas Falqués

DNI 37567220-D

C/Vilà, 29-31

(08173) Sant Cugat del Vallès

Email: hugas@telefonica.net

Movil: 696472395

Si adjunten com annex a aquestes al·legacions 41
fulls amb 172 signatures.

L'Associació de Veïns Sant Joan de Mira-sol i en el seu nom el seu president, **Josep Ma. Angel Solà**, major d'edat, amb domicili a Sant Cugat del Vallès., carrer Sant Sebastià 19, amb el DNI 37606129 W

DECLARA, que fent ús del dret que li atorga l'article 79.1 de la LRJPAC i en relació amb el Pla de Mobilitat aprovat inicialment en el ple municipal del dia 18 de febrer de 2013 presenta les següents **AL·LEGACIONS**

En relació a la **classificació de l'Av. de Baixador** com a Xarxa bàsica interna (Plànol 7.4.1), i donada la transcendència de la connexió que establirà (B-30 amb Can Cadena, i per tant amb els barris de Valldoreix i la Floresta), es demana que es prengui especial atenció en la definició del projecte d'urbanització del carrer per tal de que sigui coherent amb les línies bàsiques del Pla de mobilitat, com és la pacificació del trànsit i el foment dels modes de mobilitat no motoritzada. L'elevada connectivitat del carrer demana especial cura per evitar que no es converteixi en una via ràpida, i així pugui ser compatible amb la seva condició de carrer de veïns.

En relació als **críters de la xarxa bàsica de vies ciclistes** (7.3.1.1) incloure dins dels principals centres d'atracció als quals donar cobertura, les àrees de lleure i natura principals pròximes al barri de Mira-sol: Estany dels Aous, Parc del Turó de Can Mates, etc. Amb l'objectiu de facilitar el seu accés en bicicleta tot potenciant el seu ús.

En relació a la **xarxa de vianants i vies ciclistes**, estendre el seu traçat més enllà del límit que marca la B-30, permetent la connexió amb el Municipi de Rubí. Aquesta extensió es podria dur a terme prolongant la vorera i el carril bici ja previst a l'Av. de Baixador, afegint un nou ramal al Carrer Josep Trueta, i incloent dins d'aquesta xarxa el pas que acompanya la línia de ferrocarrils de Terrassa i que connecta amb el ja citat Estany dels Aous.

En relació a la **xarxa de vies ciclistes interna del barri de Mira-sol**, reforçar els traçats previstos per assegurar la seva eficàcia: per una banda amb una nova connexió central entre el barri de Mira-sol i Valldoreix a través dels carrers Saragossa-Passeig de Rubí i Burgos-Sant Albert (tenint en compte que sembla prevista la seva connexió). Per l'altra banda, amb una connexió més completa a través dels carrers Av. Can Cabassa, Gomera i Fuerteventura, que acompanyen la riera existent, que permetessin l'enllaç entre el barri de Can Mates, Mira-sol i l'accés al Parc de Collserola per la zona del Puig Madrona.

Sant Cugat del Vallès 31 de maig 2013

Josep Ma. Àngel Solà



Ajuntament de Sant Cugat del Vallès
Data: 31/05/2013 14:43:00
Registre: 2013/70000
Pàgina: 1 de 1
Reg. Gen. 2. 000000
Reg. Gen. any 2013-1367
Tria - Mapa seny i ordenació urbanística

ILMA. SRA. ALCALDESSA PRESIDENTA DE

L'AJUNTAMENT DE SANT CUGAT DEL VALLÈS

JOSEP M^a MUNTANER TANGANELLÍ i ROSA PLANAS CASTELLÀ, majors d'edat, amb DNIs números 36.271.307-P i 37.244.453-R respectivament, i domicili a efectes de notificacions al carrer Villà, 65, de Sant Cugat del Vallès (08173), compareixen i diuen:

- I- Que per mitjà del Diari de Sant Cugat hem tingut coneixement de l'aprovació inicial, en data 18 de febrer de 2013, del Pla de Mobilitat Urbana de Sant Cugat del Vallès, publicada al Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya de 4 de març de 2013.
- II- Que, en la mesura en què el contingut de l'instrument de planejament inicialment aprovat ens afecta, dins el termini d'informació pública ampliat i publicat al DOGC de 8 de maig de 2013, passem a formular les següents

AL·LEGACIONS

PRIMERA.- DE COM ENS AFECTA EL PLA DE MOBILITAT URBANA

El Pla de Mobilitat Urbana (PMU) inicialment aprovat per acord plenari d'aquest Ajuntament, preveu l'execució d'una reserva de sòl per a sistema viari prevista al Pla General Metropolità de 1976 que afecta gran part de la finca edificada situada al número 65 del carrer Villà, finca que els compareixents van comprar l'any 1980 convençuts de que molt difícilment l'Administració duria a terme una actuació que comporta necessàriament atravesar la part més propera al poble dels terrenys de joc del Golf de Sant Cugat, paisatge i símbol d'identitat del Sant Cugat modern.

Més concretament, d'acord amb el document del Pla de Mobilitat inicialment aprovat, la finca del número 65 del carrer Villà hauria de ser necessàriament expropiada per tancar el traçat circular del tram sud de l'anomenada Ronda de Sant Cugat del Vallès, actuació prevista en la segona fase d'execució del Pla (2019-2024), quina previsió aproximada de costos és de 21,9 M€, segons consta a l'Acord marc entre els grups municipals CiU, PSC, ICV i CUP que acompanya el PMU i que també està sotmès a informació pública.

Per tant, l'instrument de planejament que ens ocupa afecta als compareixents en la mesura en què concreta en el temps o posa data aproximada a l'execució d'un vial que fa gairebé 40 anys que està previst (i afecta casa nostra) i es per això que, mitjançant el present escrit farem palesos els motius pels quals entenem que l'Ajuntament hauria de reconsiderar aquest vial en la propera revisió del planejament urbanístic municipal.

SEGONA.- DE LA SOSTENIBILITAT DE L'ACTUAL TRAÇAT DEL TRAM SUD DE LA RONDA DE SANT CUGAT DEL VALLÈS

Més enllà del valor sentimental que tota casa té pels que hi viuen, entenem que el vial que afecta casa nostra també resulta fatal pel Golf de Sant Cugat, perquè suposa l'eliminació de la part més plana del camp, una superfície de terreny on hi ha els 9 forats més propers al nucli urbà del poble, bona part dels quals són visibles des del carrer i, per tant, formen part del paisatge del barri de l'Estació.

Per tant, el Golf de Sant Cugat no és només un equipament esportiu i un espai verd que gaudeixen els jugadors d'aquest esport que va popularitzar el Severiano Ballesteros, sinó també el paisatge de tots els sancugatencs que s'hi acosten caminant.

En aquest sentit, a més de recordar la vigència de la Llei catalana 8/2005, de protecció, gestió i ordenació del paisatge, cal subratllar que la Llei 9/2003, de 13 de juny, de mobilitat, incorpora com a principi bàsic l'anomenat desenvolupament sostenible, concepte introduït a l'ordenament urbanístic català per la Llei 2/2002, de 14 de març, que es defineix resumidament com aquell desenvolupament que permeti als

ciutadans un alt nivell de vida sense comprometre els recursos de les generacions futures (article 3 del Text Refós de la Llei d'Urbanisme vigent).



Aquest principi, però, no existia a Catalunya quan es va redactar el Pla General Metropolità l'any 1976 i la reserva de vial que afecta casa nostra i 9 forats del camp de golf n'és una bona prova, en la mesura en què eliminarà per sempre un espai verd urbà.

Certament, en el document sotmès a informació pública, l'Ajuntament reconeix que la prioritat del tram de contínua referència de la Ronda (RD-03) és baixa (apartat 1.5.1 de l'Acord marc, que menciona una alternativa que no es defineix, i pàgina 57 del Document II del Pla) però els compareixents entenem que els costos econòmics, ambientals i socials, per no dir paisatgístics, d'aquest tram de Ronda no són acceptables en l'actual context i, a més, són desproporcionats per l'objectiu que persegueixen, que és permetre el trànsit dels vehicles que, des de la carretera de l'Arrabassada, es volen dirigir a Valldoreix i la Floresta (i viceversa).

En aquest sentit, convé apuntar que l'Administració està sotmesa al principi de proporcionalitat en la seva actuació (entre els objectius i els mitjans per aconseguir-los) i que, d'acord amb l'article 3.1 del Títol Preliminar del Codi Civil, totes les normes (incloses les urbanístiques i, per tant, el PGM de 1976) s'han d'interpretar "*segons el sentit propi de les seves paraules, en relació amb el context, els antecedents històrics i legislatius, i la realitat social del temps en què han de ser aplicades*".

TERCERA.- DEL POSSIBLE VALOR DE LA FINCA DEL CARRER VILLÀ 65

La casa del número 65 del carrer Villà és d'estil Noucentista i té elements arquitectònics característics d'aquest estil d'inicis del s. XX, relacionats amb la indústria tèxtil i els costums propis del país, que considerem que són susceptibles de ser protegits. S'acompanyen com a DOCUMENT 1, tres fotos de parts de la casa i el jardí en què es veu:

- (i) el símbol del tèxtil fet en terracota que hi ha al centre de la façana (FOTO 1)
- (ii) les portes de llautó de la llar de foc on s'hi representa el ball típic de Sant Cugat, el paga-li Joan (FOTO 2)

- (iii) el fresc que varem descobrir al la glorieta que hi ha al jardí (FOTO 3), que podria ser obra d'un deixeble de l'artista Joaquim Torres-García (FOTO 3)



Per tant, també interessem de l'Administració a la que ens dirigim que , si escau, analitzi si aquests elements tenen algun valor digne de protecció.

Per tot això,

DEMANEM que tingui per presentat aquest escrit i el document que l'acompanya, els admeti i, de conformitat, previs els tràmits oportuns, acordi redefinir i millorar l'anella exterior de circulació al municipi (Ronda Sud), en el sentit d'esgotar totes les alternatives possibles abans d'executar el tram Rambla de Ribera – Carrer Villà previst a l'actuació 7.4.1.2 del Pla de Mobilitat Urbana inicialment aprovat per l'Ajuntament de Sant Cugat del Vallès, atès el seu elevat cost econòmic, ambiental i paisatgístic.

També demanem que, previs els tràmits oportuns, en la propera revisió del planejament municipal, anul·li la reserva de sòl identificada en el present escrit, per ser contrària al principi de desenvolupament urbanístic sostenible.

Sant Cugat del Vallès, 31 de maig de 2013.

Josep Mª Muntaner Tanganelli

Rosa Planas Castellà

AJUNTAMENT DE SANT CUGAT DEL VALLÈS

Plaça de la Vila, 1

DOCUMENT 1

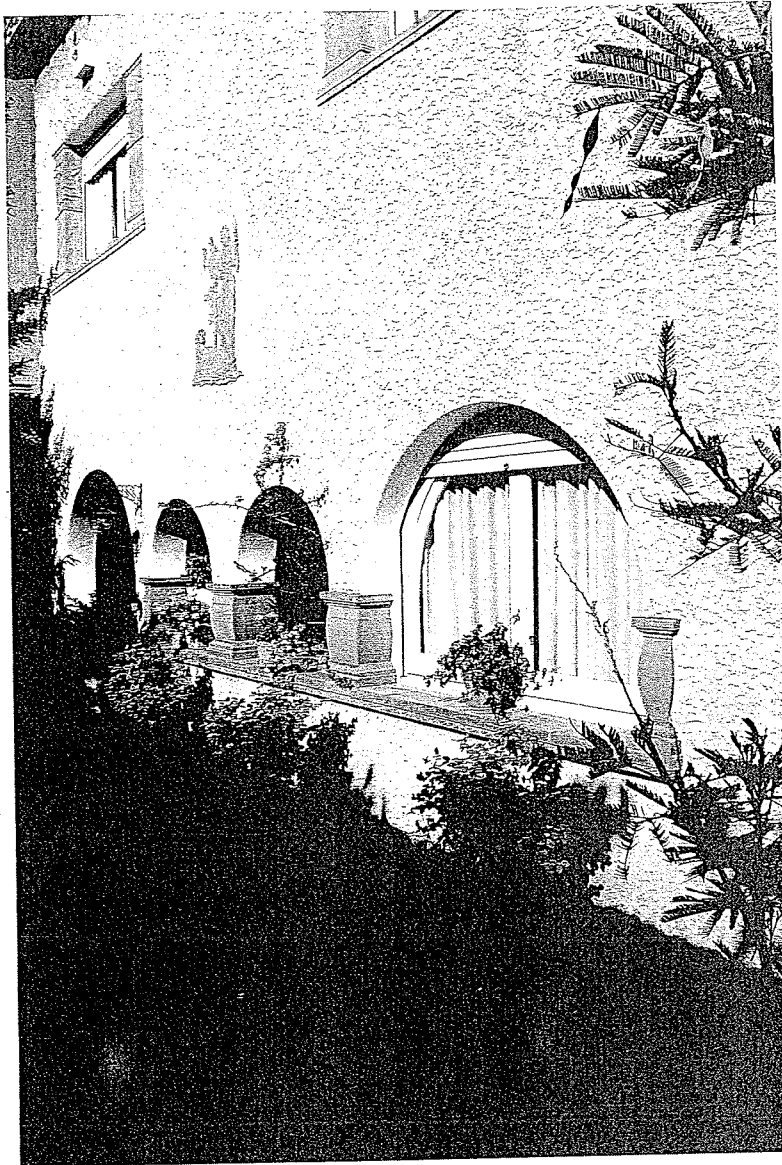


FOTO 1

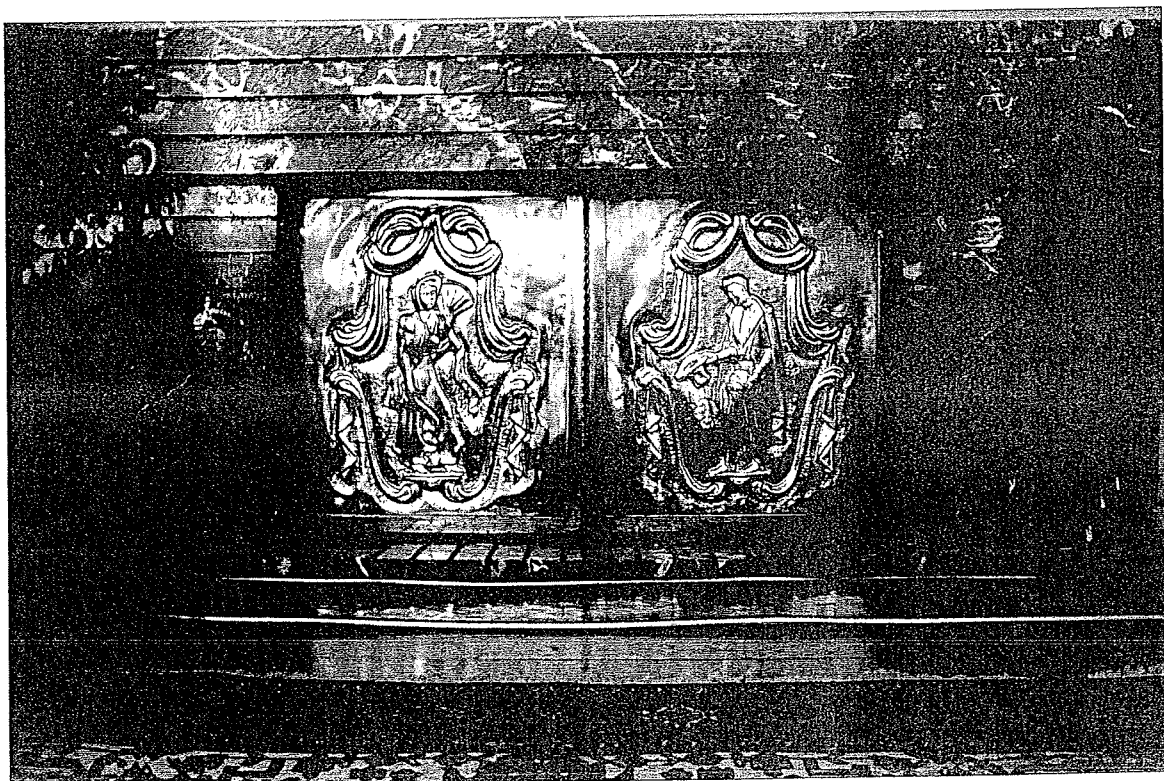


FOTO 2

DOCUMENT 1 (b)

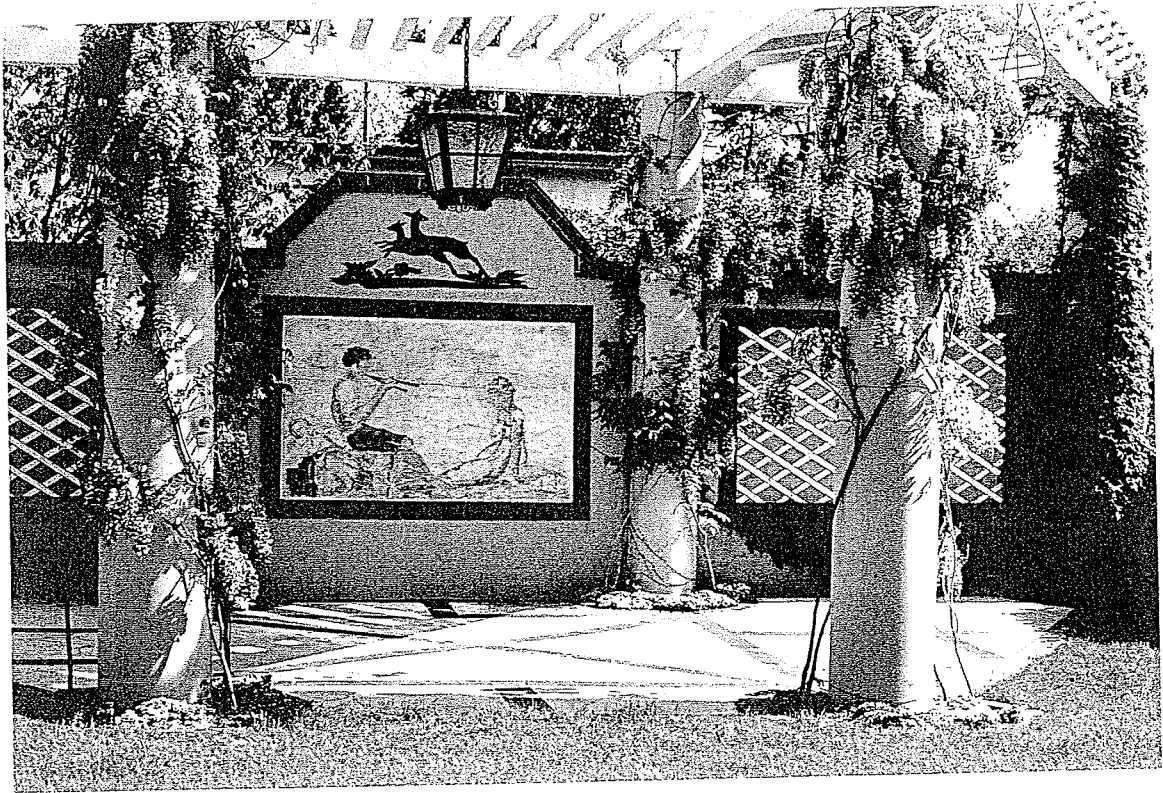


FOTO 3

AJUNTAMENT DE SANT CUGAT

Sr. Josep Ma Rigau i Caixes. Secretari General

Valldoreix, 15 maig 2013

Senyor,

Hem vist que en data 18/02/2013 el Ple de l'ajuntament va aprovar inicialment el Pla de mobilitat de Sant Cugat, Pla que es va passar a informació pública mitjançant edictes al BOP i al DOGC del 19/02/2013. Posteriorment el termini per la presentació d'al·legacions establert pel 5 de maig ha estat ampliat fins el 31/05/2013 segons els enunciats dels edictes del DOGC (04/03/2013) i BOP de l' 11/03/2013, que hem pogut visualitzar per internet.

Per altra banda, un mes més tard, el Ple de l'EMD (21/03/13) va informar favorablement els documents elaborats per dita Corporació: l'Estudi de mobilitat que inclou el Pacte de mobilitat de Valldoreix, per la seva inclusió al Pla de mobilitat del municipi.

Hem buscat sense èxit la data de la sessió plenària de l'Ajuntament d'aprovació i inclusió de l'Estudi i Pacte de mobilitat de Valldoreix al Pla de mobilitat de Sant Cugat, i tampoc hem trobat la seva publicació en els diaris oficials.

Això ens porta a confusió a l'hora de conèixer el termini per la presentació d'al·legacions als documents elaborats per l'EMD de Valldoreix, suposadament incorporats al Pacte de mobilitat del municipi.

En conclusió, li preguem que ens informi sobre:

- 1- La data d'aprovació plenària de la incorporació al Pacte de mobilitat de Sant Cugat, del Pacte i estudi de mobilitat informat favorablement per l'EMD de Valldoreix, així com la data de publicació de dit acord i exposició pública de l'esmentat text als diaris oficials.
- 2- I en conseqüència, la data del termini per la presentació d'al·legacions als documents elaborats i informats favorablement per l'EMD de Valldoreix



inclosos al Pla de mobilitat del municipi.

Cordialment,

P.O.
Josefa Portà *Josefa Portà*

PLATAFORMA CIUTADANA GENT PER VALLDOREIX (GxV) – Pg. Rubí, 11
Valldoreix (08197)

AJUNTAMENT DE SANT CUGAT

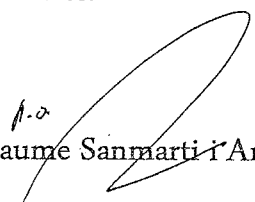
Sr. Josep Ma Rigau i Caixes. Secretari General

Valldoreix, 2 juny 2013

Senyor,

En relació a l'escrit que us vam trametre amb les següents dades del Registre General d'Entrada, número 2013 / 20551, data 31/05/2013, número d'Expedient 2013 - 14411, us prego que el contesteu al meu nom i a la mateixa adreça, que consta també en el present escrit, ja que la persona que el va signar per ordre meua ha sortit a l'estranger i no el podria recepcionar.

Gràcies.


Jaume Sanmartí i Argelich

D.N.I. 40831651G

Pg. Rubí, 11 Valldoreix (08197)

PLATAFORMA CIUTADANA GENT PER VALLDOREIX (GxV)

AL·LEGACIÓ AL PLA DE MOBILITAT DE SANT CUGAT.

Atès que, la llei municipal i de règim local de Catalunya, (decret legislatiu 2/2003), en el seu article 82.1-e) diu que l'ordenació del trànsit de vehicles i persones en l'àmbit de l'EMD és competència de la EMD.

Atès que la llei de mobilitat (9/2003) en l'article 9.4 diu que la iniciativa per elaborar i aprovar els plans de mobilitat urbana correspon als ajuntaments.

Atès que sovint les lleis s'obliden la figura de les EMDs, i per tal de poder funcionar aquestes, en no poques lleis cal interpretar de forma ampla la paraula "ajuntament", interpretant-la com a "ajuntament o EMD".

Atès que d'acord a l'article 9.6 de la llei de mobilitat la EMD de Vallldoreix no estaria obligada a redactar un pla de mobilitat urbana (PMU), però potestativament ho podria fer, entenent en forma ampla el mot municipi, com territori de la EMD.

Atès que, d'acord a l'article 9.2 de la citada llei, tot i ser competència de la EMD de Vallldoreix la mobilitat en el seu territori, el PMU de Sant Cugat, podria, i es desitjable, que inclogui el territori de Vallldoreix.

Atès que el fet que el PMU de Sant Cugat sigui aprovat pel ple de Sant Cugat no significa en cap cas pèrdua de competències per l'EMD de Vallldoreix.

Els sotasignats, membres del consell de la Vila de Vallldoreix,

DEMANEM que en el pla de mobilitat urbana de Sant Cugat, s'inclogui un paràgraf que clarifiqui que

"Les planificacions del pla de mobilitat referents al territori de Vallldoreix han estat incloses al PMU, per sol·licitud expressa de la EMD de Vallldoreix. La competència sobre l'ordenació del trànsit de vehicles i de persones en l'àmbit de la EMD de Vallldoreix és de la EMD de Vallldoreix."

Nom i Cognoms DNI	direcció	Signatura
Ruina M. Udina Abelló; 37.252.3795	c/. ADVOCATS, 4	Ruina M.
FRANCESC CARDONER I PUIG 46332841-P	P8 RATAPINYADA -11 08192 VALLDORREIX	
MONTSERRAT TURU ROSSELL 37643145-13	PCE JARDINER, 8.	
Rosa Cubero Garcia 39153212J	Rbla Maria Corts Verdaguer 3	Ruina M.
Joel Majem Olivera 53296X10-6	C/ Bobmes no 10	
Pedro M. Deucon 37656.296	Rb. M.C. Verdague	
Jordi Luis SALAZAR 1.1.1.1.1.1	C/P. Goya 17	
Miguel Olivera Vile	C/. PINTOR GOYA 17	



ADREÇA A EFECTUAR DE NOTIFICACIONS

Els sotasignats, membres del consell de la Vila de Valldoreix,

que
 “Les planificacions del pla de mobilitat referents al territori de Valldoreix han estat inclosos al PMU, per sol·licitud expressa de la EMD de Valldoreix. La competència sobre l’ordenació del trànsit de vehicles i de persones en l’àmbit de la EMD de Valldoreix és de la EMD de Valldoreix.”

[illegible]

CERTIFICAT

05 JUNY 2013



Ajuntament de Sant Cugat del Vallès
Data: 06/06/2013 10:00
Registre: 2013/13517
Registre General d'Edificis
Exp. seq. 2013/13517
T144 - Mapa senyalat i ordenat públic



Ruth Gilberte Rios, major d'edat, amb DNI núm. 43.532.878L, actuant en nom i representació de la Societat **JOSEL, S.L.**, amb domicili a efectes de notificacions en el carrer Urgell, núm. 230, de Barcelona (08036), actua en virtut del poder atorgat davant el Notari M^a Isabel Gabarró Miquel en data 25 de maig de 2005 amb el número 1.788 del seu protocol, compareix i, **exposa**:

I.- Que ha tingut coneixement mitjançant l'edicta publicat en el Butlletí Oficial de la Província de Barcelona, de 11 de març de 2013, de l'Acord del Ple de l'Ajuntament de Sant Cugat del Vallès, de data 18 de febrer de 2013, per la que s'acorda aprovar inicialment el Pla de Mobilitat Urbana (PMU) de Sant Cugat del Vallès i l'Informe de Sostenibilitat Ambiental, i exposar-lo a informació pública durant el termini de 45 dies (termini que d'acord s'indica la web de l'Ajuntament en la que s'indica que el termini finalitza el 31 de maig), i a tenor del mateix procedeix a formular en temps i forma les següents

AL·LEGACIONS

Primera.- Procedeix anul·lar les determinacions del vial d'enllaç entre l'Avinguda Torre Blanca i passeig Domènech i Montaner atès que la MpPGM de l'àmbit del Pla del Vinyet ha esdevingut de contingut d'impossible compliment en aplicació del principi de jerarquia normativa

La Llei 9/2003, de 13 de juny, de Mobilitat estableix els principis, objectius i altres requisits específics que han de desenvolupar els instruments de planificació de la mobilitat, com el Pla Director de Mobilitat de la Regió Metropolitana de Barcelona, que marca les directius i estableix les propostes en l'àmbit de RMB, i el mateix Pla de Mobilitat Urbana de Sant Cugat, que és el document de propostes coherents amb el PDM, per a l'àmbit de Sant Cugat.

Els eixos estratègics per aconseguir l'objectiu principal de la Llei de la Mobilitat es poden resumir en la necessitat de millorar l'accessibilitat i minimitzar els impactes negatius del transport són: una mobilitat equitativa, sostenible, segura i eficient.

El que es pretén és aconseguir un model de mobilitat que promogui la cohesió social i garanteixi el dret a la mobilitat al conjunt de la ciutadania, es que redueixi els perjudicis de la mobilitat i les seves externalitats sobre els residents i el usuaris de l'espai públic i optimitzi la gestió i la utilització dels recursos i l'accidentalitat i millori la seguretat viària.

RASSIA T144
El responsable del registre, p.a.

exp. 2013/13517



Així mateix, s'aposta per un model que ordeni eficientment el territori i les activitats que s'hi desenvolupen amb vista a reduir la congestió i cerqui l'equilibri entre els diferents modes de mobilitat.

Per tal d'incentivar la reducció de les emissions de gasos d'efecte hivernacle (GEH) i assolir així una mobilitat equitativa, sostenible, segura i eficient, el PMU de Sant Cugat presenta una bateria de propostes d'actuació dividides en 7 àmbits d'actuació que comprenen des dels mitjans de transport i les infraestructures, el canvi cultural en matèria de mobilitat i les normatives municipals relacionades.

Els àmbits d'actuació són els següents:

- El transport públic i els passatgers.
- Els vianants
- Els ciclistes
- El vehicle privat, aparcament i mercaderies:
 - o La seguretat viària
- Mobilitat i educació
- Plans i ordenances municipals

L'àmbit d'actuació que ens interessa és el del vehicle privat (actuació 7.4 document del Pla d'acció) i, concretament, l'actuació 7.4.1.2 "Definir la jerarquitització viària: Pla de circulació".

L'objectiu principal és la nova jerarquitització viària i els seus sentits de circulació, proposant canvis en la gestió del viari tenint en compte el nou esquema de trànsit derivat de la construcció de les noves infraestructures i la seva especialització funcional. Per tant, es proposen les següents categories:

- Xarxa supramunicipals
- Accessos i rondes
- Xarxa bàsica interna
- Xarxa local veïnal; local camins; local vianants.

Així doncs, el Pla d'acció estableix com actuació, entre d'altres, la següent:

« Traçat de la Ronda de Sant Cugat del Vallès:

Plaça del Rotary Internacional – Passeig d'Antoni Gaudí

Aquest tram enllaça amb la Ronda actual a la plaça Rotary Internacional, amb un traçat que discorre més enllà del Centre Borja, fins el carrer de Llaceres Donat l'entorn on se situa aquest tram –l'inici del Parc de Collserola i a tocar de la Torre Negra–, els requeriments ambientals per a la seva execució són



altíssims. Tanmateix, cal dir que aquest tram no presenta dificultats tècniques, tindria un cost econòmic baix i un cost social molt baix.

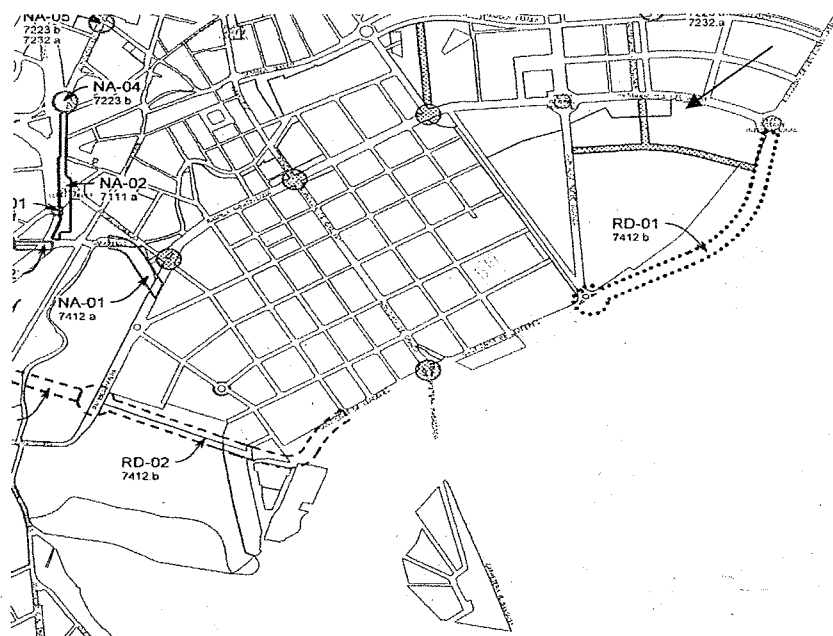
D'altra banda, pel que fa a la tramitació i la gestió urbanística, atesa la proximitat al Centre Borja i l'escola d'Esade – parc empresarial Creàpolis, per part municipal caldria endegar un procés de diàleg a fi i efecte de poder assolir un consens en el traçat del tram que tingui la mínima afectació sobre les instal·lacions d'aquests centres (RD-01). La prioritat d'aquest tram és alta”.

D'altra banda, l'acord marc dels grups municipals adoptat al gener de 2013 estableix per l'actuació de vehicle privat, apartat 1.5.1 circulació, el següent:

“Definir i millorar dues anelles de circulació al municipi (interior i exterior) preferentment i sempre que sigui tècnicament possible, de dos sentits tal i com disposa el mapa adjunt. En el mapa es poden apreciar les fases i la prioritat de les diferents actuacions a executar. En l'anella exterior es planteja i s'acorda una alternativa a la construcció del vial de perllongació del Sant Crist de Llaceres. Fase 1 i 2”.

Finalment, en el document “Valoració del Pla d'acció posterior a l'acord marc” s'estableix com a proposta de l'anella exterior de circulació de Sant Cugat, número d'obra 21, la construcció i obres del vial d'enllaç entre l'Avinguda Torre Blanca i passeig Domènech i Montaner (rotondes incloses), amb un cost aproximat de 900.000 €, de cost elevat, amb una durada d'execució aproximada de 6 mesos i l'ordre d'execució en la Fase 1.1.d.

A continuació, s'acompanya plànol senyalitzant dels vials de l'àmbit del Pla del Vinyet a executar:





Com a continuació veurem l'execució dels vials de l'àmbit del Pla del Vinyet esdevenen d'impossible execució, en tant en quant dos instruments de planejament urbanístic que li donen suport ha estat declarat per aquest Ajuntament amb un contingut urbanístic d'impossible compliment, en aplicació del principi de jerarquia normativa, motiu pel qual aquells vials no es poden executar per no comptar amb la deguda cobertura del planejament urbanístic.

La Sentència de la Secció Cinquena de la Sala Contenciosa Administrativa del Tribunal suprem, de data 8 de novembre de 2012, va cassar la sentència de 20 de març de 2009, de la Secció Tercera de la Sala del Contenciós Administratiu del Tribunal Superior de Justícia de Catalunya, que va declarar la nul·litat de l'acord de la Generalitat de data 11 d'octubre de 2005, pel qual es va aprovar definitivament la modificació puntual del Pla General Metropolità al sector del Casal Borja de Sant Cugat del Vallès.

En desenvolupament de les previsions establertes a la MpPGM del sector del Casal Borja es va promoure per part municipal el Pla Especial de Millora Urbana, aprovat definitivament per par de la CTU de Barcelona, de data 16 de juliol de 2009, el qual ha estat impugnat per aquesta la mercantil representada davant el TSJC, donant lloc al recurs contenciós administratiu núm. 340/2010 en tràmit.

Així mateix, aquest Ajuntament promogué l'expedient de MpPGM de planejament vigent a escala 1/1000 a l'àmbit del Pla del Vinyet de Sant Cugat del Vallès, sobre la base de l'expedient declarat nul per part de la Secció Cinquena del Tribunal Suprem, el qual ha estat impugnat per aquesta representació donant lloc al recurs contenciós administratiu núm. 25/2012, en tràmit.

Davant d'aquesta situació, el Ple d'aquesta corporació municipal, en sessió de data 18 de març de 2013 va adoptar l'acord que, entre d'altres, disposa el següent:

"5è.- DECLARAR que el Pla especial de Millora Urbana i la Modificació puntual del PGM del planejament vigent a escala 1/1000 a l'àmbit del Pla del Vinyet, respectivament, i com a conseqüència de la nul·litat del planejament general del qual porten causa, han esdevingut dos instruments de planejament amb un contingut urbanístic d'impossible compliment, en aplicació del principi de jerarquia normativa que informa i ordena les relacions entre els diferents instruments urbanístics de planejament i gestió regulats legalment, de conformitat amb l'article 13 del Decret legislatiu 1/2010, de 3 d'agost, pel qual s'aprova el Text refós de la Llei d'Urbanisme".



Per si això no fos prou, la traça proposada amb el seu pont sobre el torrent de Sant Crist té un impacte molt negatiu sobre les vores del torrent per la forma en què la seva estructura ha de relacionar-se sobre el mateix torrent i l'altre estructura de l'errònia via d'enllaç de la ronda sud proposada.

En conseqüència, el vial d'enllaç entre l'Avinguda Torre Blanca i passeig Domènech i Montaner (traçat lila senyalitzat) està mancat de tota cobertura jurídica, ja que no té cap instrument urbanístic que recolzi aquest traçat, en tant en quant els dos instruments de planejament que els servia de suport han esdevingut amb un contingut urbanístic d'impossible compliment, en aplicació del principi de jerarquia normativa, pel que procedeix anul·lar-lo i deixar-lo sense efecte.

Segona.- El vial d'enllaç del carrer Sant Crist de Llaceres – Rambla Rivera de la Ronda resulta tècnicament inviable per les característiques del seu traçat

Com dèiem anteriorment, el PMU planteja un conjunt d'actuacions a la xarxa viària territorial i de connexió i també a la xarxa bàsica, entre d'altres, la següent:

"Traçat de la Ronda de Sant Cugat del Vallès:

- *Carrer Sant Quirze – Rambla Rivera: L'obertura d'aquest tram de la Ronda afecta una petita part de terrenys del Club de Gol Sant Cugat situats al nord-est, més propers a la trama urbana. L'execució d'aquest tram, atès que afecta terrenys del Golf, requeriria la compra pública d'aquests sòls i, per aquest motiu, tindria un cost econòmic mig. En aquest sentit, per part municipal caldria endegar un procés de diàleg per tal que el traçat del tram tingués una mínima afectació sobre terrenys del Golf. D'altra banda, caldria vetllar pels requeriments ambientals en la seva execució (RD-02). La prioritat d'aquest tram és alta".*

Així mateix, en el document de l'acord marc adoptat al gener de 2013 es preveu, en el seu apartat 1.5.1 "Circulació", l'actuació següent:

"En l'anella exterior es planteja i s'acorda una alternativa a la construcció del vial de perllongació del Sant Crist de Llaceres. Fase 1 i 2".

L'obertura d'aquest segon tram de la Ronda Sud té la finalitat d'augmentar el nivell de trànsit del primer tram, així com el del carrer Llaceres i algun tram de l'Avinguda de les Corts Catalanes.



No obstant, si observem el plànol incorporat al present escrit veiem com el traçat del vial d'enllaç que passa pel carrer de Sant Crist de Llacers fa una trajectòria poc practicable i accessible, redirigint-se a un carrer totalment residencial.

Considerem que no és tècnicament acceptable, per les característiques físiques de la traça adoptada, la forma proposada de la part del vial d'enllaç o ronda, que s'ha d'executar en la segona fase (RD-027412b), segueixi pel carrer de Llacers especialment tenint en compte que molts dels fluxos viaris perseguiran agafar la carretera de la Rabassada, pel que no té sentit incorporar el flux viari a un carrer residencial, com és el carrer de Llacers.

A més a més, les característiques físiques del traçat consistent en una corba tancada seguida d'una oberta serà causa de mots accidents, si a més tenim en compte les rasants que la via haurà de portar abans d'entrar en la corba tancada, tant si s'ha passat el tren per sota de la via com si ho fa amb una estructura per damunt.

I per si això no fos prou, segons el document de valoració de l'acord marc, el cost de valoració de les obres és molt elevat, a executar en el termini de 2 anys, pel que també resulta poc viable econòmicament.

En conseqüència, la ronda d'enllaç ha de disposar d'un traçat conforme a la mobilitat d'una ciutat d'alt nivell de rendes, i màxims nivells de motorització familiar, atès que el l'augment de la població serà notable arribant als 100.000 habitants.

Tercera.- La necessitat de concretar el traçat de la Ronda d'enllaç.

Pel que fa al tram de la ronda d'enllaç sobre el que no hi ha acord i per tant sobre el que l'acord d'aprovació del pla de mobilitat no recull cal assenyalar: que la ronda d'enllaç no funcionarà sinó es tanca i es concreta el traçat.

El fet és greu ja que sense haver realitzat cap infraestructura que faciliti la mobilitat trobem el sector urbanístic anomenat Creàpolis, amb escola universitària, residències, parc tecnològic d'oficines i de viver d'empreses, la facultat de teologia del Col·legi Màxim, l'escola Europa, l'auditori, el mercat, l'escola de música i els cinemes, a més de tots els edificis d'oficines en aquest àmbit, estem parlant d'un punt de forta intensitat en la generació de trànsit i això sense contemplar encara els problemes derivats de la incidència en el sector de l'arribada de la carretera provinent de Barcelona, per la Rabassada i els moviments entre els diferents districtes de la ciutat de 100.000 habitants en que s'ha convertit Sant Cugat, i dels desplaçaments interurbans derivats de



l'atracció que sobre la resta del sistema metropolità generen les activitats emplaçades en aquest punt de la ciutat.

Cal recordar, a més que, la ronda a més fa funcions de desviament de trànsits intramunicipals, procedents del centre direccional i de Cerdanyola.

En aquest sentit, l'informe del director general de carreteres de la Generalitat que obra en l'expedient anul·lat de la primera modificació del pla general metropolità, per la desqualificació del sector sud de Sant Cugat, conegut per Torre Negra i que la corporació municipal va recollir a resultes de la sentència 123 de 16 de febrer de 2009, com àmbit de tràmit d'un futur pla especial.

Cal recordar que el tema de la Ronda ja fou un dels aspectes dels considerants de la sentència i que tot seguit es transcriuen:

OCTAVO.- Respecto a las previsiones viarias la resolución de 20 de julio de 1.999 señalaba que "4. La propuesta de Modificación ha de ser completada con las correspondientes previsiones viarias que permitan compatibilizar las determinaciones de la modificación con las reservas viarias del P.G.M. del entorno, por tal de garantizar el mantenimiento de la coherencia global del sistema viario. Estas previsiones han de ser informadas por el Servicio de Planificación de la Dirección General de Carreteras." y "5. Precisar con mayor exactitud el trazado y características de la prevista ronda urbana por el sur de Sant Cugat, por tal de valorar la viabilidad de la propuesta".

Consta en autos (documento nº 5 de los acompañados al escrito de contestación del Ayuntamiento) el informe favorable de la Dirección General de Carreteras de la Generalitat por lo que, a falta de otra prueba en contrario, debe presumirse que se mantiene la coherencia con las reservas viarias del P.G.M. requerida en la prescripción 4.

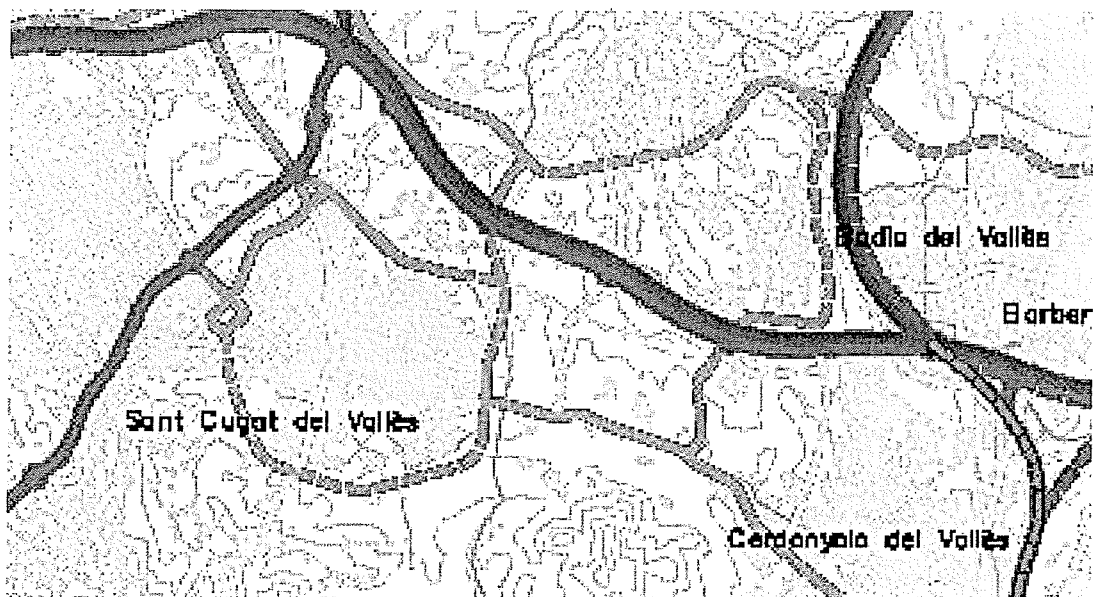
Pero, pese a dicho informe favorable, es evidente que la prescripción 5 «no se cumplió ya que en la Modificación en modo alguno se precisa "con mayor, exactitud el trazado y características de la prevista ronda urbana por el sur de Sant Cugat, con tal de valorar la viabilidad de la propuesta", sino que expresamente se indica en el apartado 4.2.2. de la Memoria y se recoge en el art. 5 de su normativa urbanística, que la ronda sur sólo será objeto de desarrollo si los estudios de movilidad, planeamiento y medio ambiente avalan su necesidad y viabilidad. Esta declaración se efectúa después de recoger hasta seis posibles alternativas de trazado y contemplar el ámbito físico que las abarca como sujeto a un Plan Especial de la Ronda Sur que definirá el carácter y la posición de esta arteria urbana, Plan Especial respecto del que se prescribe que la superficie máxima que destine a vialidad será un porcentaje no superior al 17'50 % del conjunto del suelo delimitado. Se añade además que los suelos reservados que no se destinen a la vialidad de la ronda sur se calificarán de parque urbano y formarán parte del - Parque de la riera del Sant Crist.

En definitiva, si la prescripción del Conseller fue la de que se precisara "con mayor exactitud" el trazado de la prevista ronda sur para "valorar la viabilidad de la propuesta", no sólo no se precisa nada (pues se contemplan hasta seis alternativas) sino que se prevé que los estudios por realizar puedan llegar a concluir en su no necesidad o en su no viabilidad, o en ambas cosas.

En definitiva, no sólo se incumple la prescripción en su día impuesta sino que, y esto es lo más determinante para apreciar la nulidad de las disposiciones sobre la ronda sur, nos encontramos ante un instrumento de planeamiento general que incumple una

de sus principales funciones, a saber, la de determinar la estructura general y orgánica del territorio integrada por los elementos del desarrollo urbano y, en particular, entre otros, por los sistemas de comunicación (art. 23.1.b del D. Leg. 1/90). En suma, la Modificación que nos ocupa podría haber dejado a un Plan Especial la concreción del trazado de la ronda entre un número razonable y explicado de alternativas, pero no entre seis y añadiendo además que pudiera resultar no necesaria tal vía, lo que denota una insuficiencia de estudio y análisis al respecto impropia de un plan general y que no puede servir de fundamento para imponer la regulación que se pretende.

A més, aquesta concreció del traçat constava en el vigent Pla territorial Metropolità:



Estructura viària de caràcter territorial del pla territorial metropolità dins de la que figura la ronda de Sant Cugat com via de caràcter supramunicipal



Detall de la traça de la ronda de Sant Cugat del Vallès al pla territorial metropolitana de Barcelona. Detall del pla.

En definitiva, cal preveure, com ja vas ser qüestionat en el seu dia pels Tribunals, que es precisi en el Pla de mobilitat la traça de la ronda en l'àmbit proper a la Torre Negra i a més tècnicament, feta sense interferir i malmetre per dues vegades les zones d'interès mediambiental del bosc de ribera i pinars del torrent del Sant Crist ni la segregació del cementiri de la companyia de Jesús del casal Borja Col·legi Màxim.

Per tot això,



SOL·LICITO, que havent per presentat aquest escrit, l'admeti, i es tinguin per formulades en temps i forma les al·legacions en ell contingudes, i de conformitat amb les mateixes, acordi (i) anul·lar el vial d'enllaç entre l'Avinguda Torre Blanca i passeig Domènech i Montaner i deixar-lo sense efecte; (ii) redefinir el tram del traçat de la ronda Sud, excloent del vial d'enllaç el carrer Sant Crist de Llacers; (iii) precisi en el Pla de mobilitat la traça de la ronda en l'àmbit proper a la Torre Negra i a més tècnicament, feta sense interferir i malmetre per dues vegades les zones d'interès mediambiental del bosc de ribera i pinars del torrent del Sant Crist ni la segregació del cementiri de la companyia de Jesús del casal Borja Col·legi Màxim.

Barcelona, a 30 de maig de 2013

Fdo. Ruth Gilberte

AJUNTAMENT DE SANT CUGAT DEL VALLÈS
Plaça de la Vila, núm. 1
08172 Sant Cugat del Vallès



Grup Municipal Partit Popular
Sant Cugat del Vallès



AL AYUNTAMIENTO DE SANT CUGAT DEL VALLÈS
(Àrea de Movilidad)

DON JORGE CARRERAS DEL RINCON, en mi calidad de portavoz del Grupo Municipal del Partido Popular de Sant Cugat del Vallès, mediante el presente escrito formula **ALEGACIONES al Plan de Movilidad Urbana** aprobado en su fase inicial por el Pleno del Ayuntamiento de Sant Cugat el pasado 18 de febrero y, a tales efectos,

EXPONE

Primero.- El Plan de Movilidad Urbana (PMU) constituye un programa de actuaciones en la vía pública encaminado a ordenar la circulación y el transporte (público y privado) por las vías de comunicación de nuestro municipio. Esta ordenación encuentra su causa en los problemas de movilidad que actualmente tiene nuestra ciudad y los que se prevén en un futuro próximo.

Segundo.- El PMU en su reordenación del tráfico y aprovechamiento del espacio y de los recursos públicos, prevé la ejecución de varias actuaciones que suponen, cuanto menos, un interés capital para el conjunto de la ciudadanía, ya que afectan directamente la vida cotidiana, no sólo para los actuales habitantes de Sant Cugat, sino también los venideros y también todos aquellos que sin tener su residencia legal en el municipio, pasan en Sant Cugat la mayor parte de su tiempo por motivos profesionales, académicos o de ocio.

Entendemos que las grandes líneas de actuación responden a unos criterios encaminados a promover un determinado modelo de ciudad – que prioriza en este orden el peatón, la bicicleta, el transporte público y en último término el transporte privado - que no compartimos y que consideramos perjudicial para el bien público y el interés general de vecinos, comerciantes y ciudadanos que hacen vida en Sant Cugat.

Si bien coincidimos en muchos de los aspectos problemáticos de nuestro actual mapa viario, y en los objetivos marcados, no podemos estar conforme a los medios utilizados para alcanzar dichos objetivos.

La actual situación económica en la que nos encontramos sumergidos, nos obliga a hacer un análisis racional y un uso eficiente de nuestros limitados recursos. Son los principios de razonabilidad y eficiencia junto con los de eficacia, jerarquía, descentralización, desconcentración, coordinación y legalidad (art. 103 CE) los que deben regir la actuación de la Administración.

Por ello, primeramente, hay que recalcar en la actual fisonomía de Sant Cugat: no estamos ante una gran urbe de un millón de habitantes, ni tan siquiera, a la altura de capitales vecinas como Terrassa o Sabadell. Estas ciudades requieren unas soluciones

que no son adecuadas para Sant Cugat, como tampoco lo serán las soluciones de Sant Cugat adecuadas para estas ciudades, ni para poblaciones de 150 habitantes. Somos una ciudad de algo más de 80.000 habitantes con un amplísimo término municipal, lo que nos configura como una ciudad con una baja densidad de población.



La baja densidad de población es un factor imprescindible a tener en cuenta a la hora de elaborar el PMU y proyectar las soluciones adecuadas. Sant Cugat es una población fuertemente diseminada. No nos parece, por tanto, muy lógico potenciar un tipo de transporte como la bicicleta que, por sus características, tiene una horquilla de usuarios muy reducida.

En otras palabras, la amplia extensión de Sant Cugat obliga a muchos vecinos de la ciudad a depender del coche para la mayoría de desplazamientos que deben realizar. Además, la propia topografía de la ciudad desaconseja priorizar la bicicleta sobre el vehículo privado, motivos por los que no aceptamos que la bicicleta tenga prioridad sobre el coche. Que no estemos en contra de las zonas peatonales existentes a día de hoy, no significa que aceptemos una peatonalización agresiva del centro urbano, que rompería con el equilibrio armónico del que disfrutamos en el centro entre calles peatonales y no peatonales.

Tercero.- Compartimos junto con un sector de la población (vecinos, entidades vecinales, usuarios de servicios públicos y de la vía pública....) la impresión de que ni se ha informado lo suficiente a ésta ni se ha contado con su opinión. Vecinos y asociaciones de vecinos nos han hecho llegar su malestar. Grandes proyectos del Plan de Movilidad son cuestionados por sectores considerables de la población, bien por las propias iniciativas propuestas (peatonalización Avda. Cerdanyola, zona verde en Barrio del Ensanche Sur...) bien por las graves consecuencias que determinadas iniciativas tendrán en otros barrios (semi-peatonalización Francesc Moragas).

Esta realidad concede al PMU una importancia y una gravedad que no puede dejarse a la discrecionalidad de la Administración sino que, como sucede en todo lo relativo a la *res publica*, debe seguir los dictados del bien común. Y para una pacífica implantación debe contar con el apoyo mayoritario de vecinos y usuarios, no para contentar su interés particular sino el bien de todos.

Cuarto.- De aquí estriba la necesidad de garantizar el derecho a la movilidad de los vecinos de Sant Cugat, especialmente de sectores más sensibles - como las personas con discapacidad - profesionales del transporte y comerciantes, pero también de garantizar este derecho a las personas de fuera de la ciudad que circulan a diario por nuestras calles y que realizan en ellas su actividad profesional o académica generando riqueza.

No hay que olvidar que la movilidad cumple un papel fundamental en el desarrollo económico de los pueblos y que cualquier reforma que afecte gravemente la movilidad, como es el caso del PMU, debe favorecer este desarrollo, y no cercenarlo.

En este sentido reconocemos, como no puede ser de otro modo, el derecho de libre circulación de personas y mercancías (principio estructural de la Unión Europea) y reconocemos al mismo tiempo, la obligación de la Administración de remover los obstáculos que dificulten o imposibiliten el ejercicio de este derecho fundamental. La

- 
4. Postergar la ejecución de la actuación 7.2.2.3.a (Adaptar y ampliar los pasos de peatones y bicicletas en función de la jerarquización viaria propuesta) hasta 2018.
 5. Eliminar la dotación presupuestaria de la actuación 7.2.3.1.a (seguimiento del Plan de Accesibilidad Municipal). Esta medida reporta un ahorro de 15.000 euros.
 6. Eliminar la dotación presupuestaria de la actuación 7.2.3.6 (Establecer convenios entre el Ayuntamiento y las entidades y asociaciones de personas con discapacidad para coordinar actuaciones que promuevan la accesibilidad) puesto que entendemos que no es necesario hacer dotación de fondos para que el Ayuntamiento pueda establecer convenios. Esta medida reporta un ahorro de hasta 10.000 euros.

Cuarto.- Los ciclistas

1. Supresión de las actuaciones 7.3.1.2.b (construcción de 10 km. de carril bici segregado con pavimentación nueva); 7.3.2.2.c (publicar en la web el registro – que si bien estamos de acuerdo con la acción, no así con el coste que se atribuye a la misma-). Dicha supresión comporta un ahorro de hasta 575.000 euros.
2. Postergar las actuaciones 7.3.1.2.a y c (construcción de 15 km de itinerarios compartidos y construcción de 28 km. de carril bici segregado sobre calzada existente) condicionando la ejecución de ambas hasta contar con el 100% de financiación proveniente de subvenciones de organismos supramunicipales. Consecuentemente, las actuaciones 7.3.1.2.e y f se ejecutarán conforme se vayan ejecutando las actuaciones mencionadas y no antes. Esta medida supone un ahorro de hasta 450.000 euros.

Quinto.- Vehículo privado, aparcamiento y mercancías.

1. Reconsiderar la prioridad de la actuación 7.4.1.1.c (reubicar y reordenar los accesos a la E-9) y reducción del presupuesto propuesto.
2. Supresión de la actuación 7.4.1.1.d (Estudiar la posibilidad de construir un nuevo acceso a la AP-7 en Valldoreix). Esta medida supone un ahorro de hasta 2.000.000 euros.
3. Supresión de la actuación 7.4.1.2.a (construcció vial entre c/Safareig i Rbla.de Ribatallada) y b (Traçat de la Ronda de Sant Cugat del Vallès), con excepción de las actuaciones que permitan la alternativa a la construcción del vial de prolongación del Santo Cristo de Llacers (vial que pase por los terrenos del Centro Borja/Esade y que conecten Avda. Pla del Vinyet con Avda. Torreblanca, en los términos pactados por los grupos municipales) Dicha medida supone un ahorro de la mayor parte de los 6.590.000 euros con que está presupuestada esta actuación.



4. Supresión de la actuación 7.4.2.1 (Zona Verde Ensanche Sur. Estudio de la gestión integral del aparcamiento) excepto los apartados d) y e). Esta medida supone un ahorro de hasta 124.000 euros.
5. Supresión de la actuación 7.4.2.2 (Revisión tarifaria y horaria del aparcamiento)
6. Reconsiderar la prioridad de la actuación 7.4.3.1 (estudio para la implantación de un sistema de gestión de la movilidad urbana) y condicionar la ejecución de la misma a la obtención de la financiación 50% del presupuesto con subvenciones de organismos públicos supramunicipales. Esta medida supone un ahorro de hasta 418.000 euros.
7. Reconsiderar la prioridad de la actuación 7.4.3.2 (instalación de paneles informativos) y condicionar la ejecución de la misma a la obtención de subvenciones para la gestión y mantenimiento de dichos paneles.

Sexto.- Movilidad y educación.

1. Supresión la previsión presupuestaria de las actuaciones 7.5.1.3.a (Creación de una comisión mixta de trabajo que considere aspectos relacionados con la movilidad generada en los centros escolares); 7.5.1.5 (Realizar campañas de sensibilización dirigidas a la comunidad educativa para la promoción de un acceso sostenible a los centros educativos); 7.5.2.1 (Promoción de la movilidad sostenible); 7.5.2.3. (Consolidar la Semana de la Movilidad Segura y Sostenible); 7.5.2.4 (Edición y publicación de la guía de la movilidad de Sant Cugat); 7.5.2.5 (Impulsar la Oficina de Movilidad de Sant Cugat); 7.5.2.6 (Mejorar la web de la Movilidad de Sant Cugat); por cuanto entendemos que dichas actuaciones no responden a criterios de eficiencia, si bien no nos oponemos a que dichas actuaciones sean realizadas, entendemos que son actuaciones de dudosa eficacia y difícil evaluación de control, o bien porque pueden ser llevadas a cabo por el personal cualificado del ayuntamiento en el ejercicio de sus funciones profesionales. Esta medida supone un ahorro de hasta 188.000 euros.
2. Supresión de la actuación 7.5.2.2.a (Impulsar un sistema para favorecer el compartir coche en los desplazamientos de la población de Sant Cugat). Esta medida supone un ahorro de hasta 9.500 euros.
3. Supresión de la actuación 7.5.2.7 (Promover la organización de cursos de conducción eficiente y segura en bicicleta)
4. Supresión de la actuación 7.5.2.8 (Promover la organización de cursos de conducción eficiente y segura en vehículo privado). Lo que supone un ahorro de 9.000 euros.
5. Supresión de la actuación 7.5.3.1.a (Hacer participar la figura del agente cívico en el momento de planificar y ejecutar las diferentes campañas relacionadas con el ámbito de la movilidad para que refuerce el mensaje). Esta medida supone un ahorro de hasta 60.000 euros.

obligatoriedad de contar con la financiación pública del cien por cien del coste de ejecución de determinadas actuaciones antes de que se lleven a cabo.



Es por todo ello, que presentamos las siguientes

ALEGACIONES

Primero.- Valoración y estudio previo y/o proyecto.

1. Supresión, en todos aquellos casos que sea posible, el gasto destinado a la valoración y estudio previo del proyecto, que deberá llevarse a cabo por los técnicos del ayuntamiento que estén debidamente capacitados. Esta medida puede reportar un ahorro de hasta 1.268.900 euros.

Segundo.- Transporte público.

1. Postergar la ejecución de la actuación 7.1.2.3 (Implantar un centro básico de gestión del tráfico y la movilidad) hasta la ejecución de la actuación 7.1.2.2 y contando en su caso con las subvenciones que faciliten su viabilidad. Lo que supone un ahorro de 610.000 euros.
2. Postergar la ejecución de la actuación 7.1.2.4.a (establecer nuevas prioridades semafóricas) hasta ejecución 7.1.2.2. Lo que supone un ahorro de 64.000 euros.
3. Postergar la ejecución de la actuación 7.1.2.4.b (Ampliar las paradas con marquesinas) hasta obtener como mínimo el 90% de financiación de la actuación con subvenciones de organismos públicos supramunicipales. Lo que supone un ahorro de 162.000 euros.
4. Extender a la zona de Can Trabal la llegada del transporte público.

Tercero.- Peatones, barreras y accesibilidad.

1. Supresión de la actuación 7.2.1.1.a y b (peatonalización centro histórico, **semi-peatonalización Plaza Quatre Cantons y calles que derivan**). Limitación de la velocidad a 30 km/h en la red local y vecinal, e Implantación de elementos de reducción de velocidad) lo que comporta un ahorro de 745.000 euros más los costes de peatonalización y semi-peatonalización todavía no presupuestados.
2. Reconsiderar la prioridad de la actuación 7.2.2.1 (Mejora de la oferta para los desplazamientos a pie entre los principales puntos de la ciudad) y postergar su ejecución hasta contar con el 60% de financiación de la misma con subvenciones de organismos públicos supramunicipales. Lo que supone un ahorro de hasta 4.632.000 euros.
3. Reconsiderar la prioridad de la actuación 7.2.2.2 (Permeabilidad de los cruces urbanos para los peatones) y postergar su ejecución hasta obtener el 60% de financiación de la misma con subvenciones de organismos públicos supramunicipales. Lo que supone un ahorro de hasta 1.104.000 euros.

Entendemos la preocupación del Ayuntamiento en el escaso uso que los ciudadanos de Sant Cugat hacen de las plazas de parking público (y del poco beneficio que esto genera) pero en cualquier caso, no es un problema que haya generado el ciudadano, sino la propia Administración, al hacer una previsión tan errónea en su política; y hacerle pagar este error a los ciudadanos no nos parece de recibo.



Somos conscientes de que determinados puntos de Sant Cugat están saturados por el tráfico de vehículos y que el aparcamiento es uno de los principales problemas en dichos puntos, pero nuestra forma de entender la política obliga a la Administración a resolver los problemas de los ciudadanos, sin generar otros nuevos, haciendo negocio a su costa. El derecho a la movilidad no es absoluto; debe ordenarse a los principios de subsidiariedad y funcionalidad del uso de las vías, y la administración es la encargada de hacerlo.

Noveno.- La política de peatonalización del centro que prevé el PMU tiene varios inconvenientes. Además del coste económico que aún falta por determinar, suscita grandes dudas por el extenso radio que pretende abarcar, que aleja a los vecinos de los otros barrios del centro, con el consecuente perjuicio para el tercer sector. Además, la semi-peatonalización de algunas arterias de circulación como Quatre Cantons-Francesc Moragas genera nuevos problemas de un alto coste económico que suponen actuaciones como el diseño y ejecución de circunvalaciones para gestionar el tráfico y exigen derivar el tráfico por vías alternativas, lo cual conducirá al colapso de las mismas o su conversión en autopistas de facto, tal como insistentemente ha puesto de manifiesto la Añoc. de Vecinos de Coll-Favà.

Décimo.- Otro aspecto a destacar es el incremento del coste que supone la gestión y el mantenimiento de distintos equipos telemáticos y electrónicos que el PMU quiere incorporar a la movilidad y servicios de transporte público de Sant Cugat. No negamos que la implantación de dichos dispositivos puede facilitar en algún punto la movilidad al usuario de la vía pública (peatón o conductor), más bien ponemos en entredicho que el supuesto beneficio obtenido compense los elevados costes de gestión, mantenimiento, reparación o sustitución de estos equipos que se deberán asumir anualmente, como una nueva obligación, a cargo de los presupuestos del ayuntamiento.

Unos costes que a día de hoy no se encuentran presupuestados en el Plan de Movilidad Urbana de Sant Cugat, y que sin duda tienen una importancia primordial para el ciudadano de Sant Cugat.

Undécimo.- Entendemos que el elevado coste del presente Plan de Movilidad Urbana de Sant Cugat, y habida cuenta del nivel de endeudamiento que tenemos, exige reducir las iniciativas que presenta y no debería llevarse a cabo si no es financiado principalmente mediante subvenciones públicas de entidades supramunicipales.

Consideramos que el PMU tiene que racionalizarse. En primer lugar, tienen que suprimirse actuaciones que, o bien son inadecuadas por caras, o bien innecesarias, de buscarse una alternativa más económica y eficiente. En segundo lugar, la reducción del gasto que suponen algunas actuaciones, asumiendo el estudio los técnicos del Ayuntamiento. En tercer lugar, la postergación de actuaciones que, aunque adecuadas, no deben tener prioridad. Y en cuarto lugar, para evitar hacer recaer excesivamente sobre los vecinos y propietarios de Sant Cugat el coste del PMU, establecer la



funcionamiento y uso eficiente de las vías de comunicación, dado el estado actual de la ciudad, es:

1. Transporte privado
2. Transporte Público
3. Distribución urbana y mercancías
4. Peatones
5. Bicicletas

Ello resulta lógico si atendemos a los principios de subsidiariedad y funcionalidad del uso de las vías.

Las vías de comunicación han sido creadas, principalmente, para establecer lazos de unión entre las personas facilitando el intercambio y propiciando el desarrollo económico de los pueblos. Al igual que en el Imperio Romano, así entendemos que debe ser, la administración tiene que velar por la seguridad vial, principalmente de los peatones, favorecer el intercambio de mercancías y facilitar el uso de las vías para la actividad económica que genere empleo y una mayor riqueza en la ciudad.

Compartimos las grandes líneas expuestas en el PMU, a excepción del caso de la implantación del uso de la bicicleta y la política de aparcamiento que supone la restricción del uso del vehículo privado que no busca tanto incentivar el uso del transporte público, como grabar costosamente el uso del vehículo particular.

Octavo.- La política de aparcamiento que prevé el PMU es perjudicial tanto para los ciudadanos en general, como para los comerciantes en particular. Nos parece lo más adecuado, en orden a garantizar el derecho de movilidad de todos, que se creen aparcamientos gratuitos disuasorios que permitan a los usuarios llegar a pie en lo que el PMU ha llamado "nuevas centralidades", de manera que puedan acudir libremente a estos centros y realizar sus gestiones de manera fácil, rápida, eficiente y cómoda.

En este sentido también debemos oponernos al criterio del PMU de incrementar el precio del aparcamiento de las zonas azules del centro de la ciudad, a pesar de que ésta sea una tendencia reciente en ciudades grandes y medianas. En la situación socio-económica en que nos encontramos, esta medida disuasoria es un cercenamiento del derecho a la movilidad.

Nos mostramos contrarios a la política de implantación de la zona verde en barrios cuyas viviendas ya poseen plazas de aparcamientos privadas como en el Ensanche Sur. Un caso particularmente preocupante en este barrio es el generado por la falta de aparcamiento en torno a una parte del ensanche, debido al alto índice de tráfico que genera ESADE-CREAPOLIS. Nuestro Grupo Municipal ya ha manifestado en otras ocasiones que dicho problema tiene su solución en el mismo ESADE-CREAPOLIS, que cuenta con un aparcamiento capaz de absorber el tráfico de vehículos que genera, pero que requiere la actuación del Ayuntamiento, y no precisamente en el sentido que se pretende de hacer recaer en los habitantes de Sant Cugat el coste de dicho tráfico con la implantación de la zona verde sino más bien acordando con ESADE-CREAPOLIS las medidas para liberar a los vecinos del problema de aparcamiento con su parking actualmente vacío.

actuación de la administración no puede ir dirigida a limitar este ejercicio, sino más bien, todo lo contrario: tiene que fomentarlo en beneficio de todos.



Quinto.- Si bien el transporte público urbano no puede seguir manteniéndose en los bajos índices de usuarios en los que se encuentra hoy día, no por ello se puede pretender la práctica desaparición del transporte privado en el centro de la ciudad y su sustitución por un modelo de transporte con dos grandes desventajas: el tiempo y el coste.

Sexto.- Uno de los objetivos establecidos por el PMU es hacer más atractivo el transporte público, en general. Es un objetivo que ciertamente compartimos. Ahora bien, no los medios. Lo que tiene que hacer atractivo el transporte público no son los paneles informativos ni los dispositivos digitales, sino principalmente, con la actuación efectiva en la reducción del tiempo de espera de los pasajeros, la reducción sustancial del tiempo utilizado para el trayecto y el establecimiento de un precio mucho más reducido que incentive al ciudadano a utilizar el transporte colectivo en detrimento del vehículo particular.

Por ello, nos oponemos al criterio del PMU, y a todas las actuaciones encaminadas a este fin, que pretende agravar tanto el uso del transporte particular que lleve al ciudadano a ser un usuario resignado de un transporte público ineficiente y caro.

Para ello, es necesario por parte de la administración, una política municipal de transportes que aunque no haga el servicio rentable económicamente, pero sí consiga una movilidad más eficiente, saludable, sostenible y segura como pretende el PMU.

Como hemos dicho anteriormente, la actual situación económica no permite, de forma racional, una desproporcionada inversión económica como medida de actuación, pero sí establecer estos criterios como los adecuados para conseguir a medio o largo plazo los objetivos que establece el Plan en materia de transporte urbano.

La experiencia acumulada de estos años, en esta misma población, referida al transporte público, nos enseña que la población se vuelca en el uso de los transportes públicos cuando su eficacia y frecuencia resultan adecuadas a las necesidades de los usuarios (la línea de los Ferrocarrils de la Generalitat era generalmente despreciada cuando se ofrecían cuatro trenes por hora, que tenían una ocupación muy baja, pero ahora circulan abarrotados cuando se ha ofrecido una cadencia cercana a los veinte trenes cada hora en dirección a Barcelona y de diez en cada ramal del Vallès).

Por tanto, se observa que los ciudadanos aceptan sin necesidad de medidas coercitivas el uso del transporte público cuando éste es eficiente: con cortas esperas y con orígenes y destinos que corresponden a la demanda real.

Esta es la asignatura pendiente hasta ahora, que no se resuelve con la creación de una gran estación, sino con la creación de líneas de transporte singulares que unan los barrios alejados con los destinos reales de quienes se desplazan: centro histórico, centros comerciales y estaciones de ferrocarril.

Séptimo.- En orden a la jerarquía establecida en el apartado de establecimiento de objetivos del PMU, cabe decir consecuentemente, que el orden adecuado para el buen

Séptimo.- Normativa y nuevos instrumentos de planificación

1. Supresión de la dotación presupuestaria prevista para la actuación 7.6.1.1 (Ordenanza municipal de circulación, peatones y bicicletas) por cuanto entendemos que dicha actuación debe ser llevada a cabo por personal cualificado del ayuntamiento en el marco de sus funciones profesionales. Esta medida supone un ahorro de 40.000 euros.

Octavo.- Supresión de la peatonalización Avda. Cerdanyola / Carrer de la Creu.

Noveno.- Priorizar para 2013/2014 la habilitación de una zona de aparcamiento para dar servicio a la Avda. Cerdanyola y al CAP Turó de Can Mates.

Décimo.- Priorizar el plan de mejora de aceras permanente en todos los barrios de la ciudad.

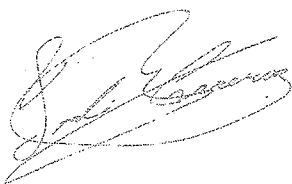
Undécimo.- Eliminar la creación de una estación central de autobuses inter-urbanos a Volpalleres-Coll Favà.

Duodécimo.- Supresión de una rotonda en la Ctra. de la Rabasada de acceso al camino del Cristo del Trabajador.

Decimotercero.- Introducir en la zona azul la primera media hora de aparcamiento como gratuita en zonas de interés comercial, como medida para incentivar el comercio local.

Decimocuarto.- Extender el transporte público a todos los barrios residenciales de la ciudad durante los siete días de la semana.

Sant Cugat del Vallés, a 31 de mayo de 2013

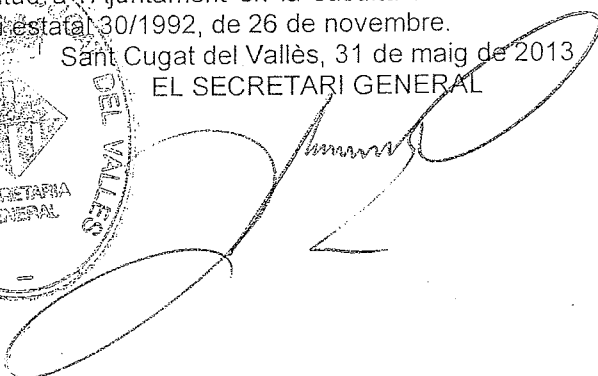


Fdo. Jorge Carreras del Rincón

DILIGENCIA.- Per a fer constar que el text de les presents al·legacions ha estat recepcionat per correu electrònic a Secretaria General a les 12,10 hores del dia 31 de maig de 2013, i que a tots els efectes ha de considerar-se legalment com entrat l'escrit de sol·licitud a l'Ajuntament en la susdita data en línia amb allò que preveu l'art. 45 de la Llei estatal 30/1992, de 26 de novembre.

Sant Cugat del Vallès, 31 de maig de 2013

EL SECRETARI GENERAL



Sr. Josep M^a Rigau i Caixés
Secretari General
Tinència d'alcaldia de
Governació, Seguretat Mobilitat i Tecnologia
Plaça de la Vila, 1
Sant Cugat del Vallès

Barcelona, 6 de març de 2013

Benvolgut Sr. Rigau,

En relació a la "proposta d'aprovació inicial del Pla de Mobilitat Urbana (PMU) de Sant Cugat" manifestem la nostra conformitat amb el contingut del PMU de Sant Cugat del Vallès, tot i que trobem a faltar més referència sobre Seguretat Viària i la reducció de víctimes al municipi.

Restem a la vostra disposició.

Rebi una cordial salutació,


P(A)T
Diputació, 211 - entlo
Tel: 93 301 37 78
08011 - Barcelona

Eugènia Domenech
Directora de P(A)T

PASSIA...T.145
el responsable del registre, p.o.