

**Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada pel Pla Especial Can Canaris a la muntanya de Collserola**

**Termes Municipal de Sant Feliu de  
Llobregat i Molins de Rei  
Comarca del Baix Llobregat  
Promotor: DROMATI, S.A.  
Redactor de l'EAMG: Ingeniería, Gestión y  
Urbanismo, S.A.**

---

En compliment de l'article 18.3 de la llei de la mobilitat i del Decret 344/2006 de regulació dels estudis de la mobilitat generada s'emet el següent informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del Pla Especial Can Canaris.

## **1. Antecedents**

L'any 1987 l'ajuntament de Sant Feliu de Llobregat va redactar el Pla Especial de Protecció del Patrimoni Arquitectònic i catàleg de Sant Feliu del Llobregat, que va ser aprovat el 1988.

Aquest va qualificar l'àmbit de Can Canaris, situat al Parc Natural de Collserola, com a masia vinculada a l'activitat agrícola (Clau 7).

En l'actualitat (2014), el promotor presenta el Pla Especial de Can Canaris i planteja la revitalització de la finca de Can Canaris amb el manteniment de l'ús existent d'habitatge vinculat a l'activitat agrícola, i la incorporació d'un nou ús de restauració i un altre vinculat a la implantació d'un alberg juvenil.

En aquest sentit, es proposa la rehabilitació de l'edificació tradicional, l'enderroc de les construccions afegides i sense interès, i la reordenació del conjunt amb noves volumetries integrades a l'entorn, tot mantenint la edificabilitat vigent.

## **2. Objecte**

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'Estudi d'avaluació de la mobilitat generada de la redacció del *Pla Especial de Can Canaris*, als continguts de la llei de la mobilitat, s'aplicaran com a criteris els establerts en el decret de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada.

La redacció del Pla Especial defineix nous usos, i proposa destinar 1020 m<sup>2</sup> de l'edificabilitat actual (1236 m<sup>2</sup>) a la implantació d'una nova activitat de restauració i a la possibilitat futura de crear un alberg de joventut.

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

- La creació de 733 m<sup>2</sup> de sostre destinats a un restaurant amb una capacitat màxima de 350 persones.
- La destinació de 287 m<sup>2</sup> de sostres a un alberg per a gent jove amb una capacitat màxima de 50 persones.

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

Pel que fa a la nova mobilitat generada dels nous usos, l'Estudi dimensiona els desplaçaments prenent com a hipòtesis que la nova mobilitat vindrà directament lligada a la capacitat màxima definida per als nous espais. En aquest sentit l'Estudi utilitza la ràtio d'1 desplaçament per sentit per cada plaça de capacitat associada a cada ús.

Cal tenir present però que l'avaluació de l'impacte de la mobilitat generada es fa tant pel que fa als desplaçaments d'anada com per als de tornada.

Pel que fa als masovers (que actualment ja viuen i treballen a la masia), l'Estudi fa referència al Decret i utilitza la ràtio de 7 viatges/habitatge.

L'Estudi realitza el dimensionament de la mobilitat generada diferenciant entre dies feiners i caps de setmana o festius, ja que els nous usos només funcionaran en cap de setmana o dia festiu.

L'EAMG estima que la implantació dels nous usos generarà un total **827 desplaçaments en cap de setmana i dies festius i 7 desplaçaments en dia feiner.**

La taula següent mostra la mobilitat generada segons el Decret i l'Estudi de mobilitat (darrera columna):

Usos	Àrea (m <sup>2</sup> )	Sostre edificable (m <sup>2</sup> )	Viatges generats (m <sup>2</sup> ) (Decret)	Total viatges generats dia Feiner (EAMG)			Total viatges generats cap de setmana (EAMG)		
				masovers	visitants	total	masovers	visitants	total
Masia	100	216	15	7	0	7	7	0	7
Restaurant	540	733	366	0	0	0	0	720	720
Alberg	152	287	29	0	0	0	0	100	100
Terrasses i jardins	1232			0	0	0	0	0	0
<b>Total</b>	<b>2024</b>	<b>1236</b>	<b>410</b>	<b>7</b>	<b>0</b>	<b>7</b>	<b>7</b>	<b>820</b>	<b>827</b>

Pel que fa al repartiment modal, l'Estudi diferencia segons si el desplaçament el fan els masovers, els visitants dels restaurant o els visitants de l'alberg:

Repartiment modal proposat	A PEU / BICI	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT	TOTAL
<b>% quota modal masovers</b>	<b>0%</b>	<b>0%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>
Viatges generats masovers	0	0	7	7
<b>% quota modal visitants restaurant</b>	<b>35%</b>	<b>5%</b>	<b>60%</b>	<b>100%</b>
Viatges generats visitants restaurant	252	36	432	720
<b>% quota modal visitants alberg</b>	<b>60%</b>	<b>30%</b>	<b>10%</b>	<b>100%</b>
Viatges generats visitants alberg	60	30	10	100

Tenint en compte els usos previstos, es considera vàlida aquesta proposta.

#### 4. Mobilitat en vehicle privat

Pel que fa a la xarxa viària d'accés a l'àmbit, l'estudi indica que només es disposa d'un únic accés rodat, al qual s'accedeix des del polígon industrial El Pla, situat al terme de Molins de Rei. En aquest sentit, l'EAMG indica que l'accés principal al polígon es pot realitzar des del lateral de la N-340.

Pel que fa a xarxa viària d'ús exclusiu per prevenció d'incendis, l'Estudi indica que es disposa d'una via d'accés directa a la finca, i que es pot accedir a aquest des del nucli urbà de Molins de Rei.

L'Estudi incorpora informació gràfica de les xarxes viàries i dels itineraris per accedir al sector. A més a més, també incorpora un reportatge fotogràfic del tots els accessos esmentats.

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

#### 5. Xarxa de transport públic

L'Estudi analitza la xarxa d'autobús i la xarxa de ferrocarrils, així com les seves interconnexions amb l'àmbit d'estudi.

L'EAMG indica que no es disposa d'una connexió directa fins a la finca però si de varies línies que permeten l'accés als camins per a vianants i bicicletes que connecten amb la finca.

Pel que fa a la **xarxa d'autobús** es disposa de:

- Les línies MB1 i MB2 de Molins de Rei, tenen una parada (inici/final) a la Riera Bonet, on es troba situat l'accés a un dels camins per a vianants que connecta amb la finca. L'accés des de aquesta parada suposa uns 15 minuts caminant.
- Les línies urbanes SF2 i SF3 de Sant Feliu de Llobregat (AMB), així com les línies L50, L60, L61, L62, L64, L65 i la nocturna N50 (operades per Soler i Sauret) passen pel polígon industrial El Pla i tenen una parada propera a l'accés públic de connexió amb la finca. L'accés des de aquesta parada suposa uns 20 minuts caminant.

D'acord amb l'EAMG, aquestes línies donen servei en cap de setmana i festius, i per tant estaran disponibles en els moments d'activitat dels nous usos previstos.

L'Estudi detalla el recorregut de totes les línies esmentades i la seva relació de parades.

Pel que fa a la **xarxa de ferrocarrils** de connexió amb l'àmbit, l'Estudi assenyala que es pot accedir a través l'estació de Rodalies Renfe de Molins de Rei (línia R1), aquesta es troba situada a una distància de la finca de 2 km, el que suposa 30 minuts caminant o menys de 10 minuts en bicicleta.

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

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

Pel que fa a d'accessibilitat a **peu**, l'Estudi assenyala que es pot accedir a la finca a través dels camins de la xarxa de camins del Parc Natural de Collserola.

A més a més, l'EAMG fa referència a la labor realitzada recentment des de l'Ajuntament de Sant Feliu del Llobregat, que ha consistit en a recollir una sèrie d'itineraris per a vianants senyalitzades físicament dins del Parc de Collserola, i des dels quals es pot accedir virtualment a tota la informació relacionada (flora, fauna, espais d'interès geològic i patrimoni agrícola i ramader, etc.).

Quant a la mobilitat amb **bicicleta**, l'EAMG assenyala que a la muntanya de Collserola es pot circular amb bicicleta pels itineraris i pistes senyalitzats per aquest ús, com ara vies principals, pistes forestals i camins de passejada amb una amplada de més de tres metres.

L'Estudi aporta informació gràfica dels itineraris per a bicicletes així com de la seva connexió amb els diferents modes de transport públic.

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

## 7. Incidència de la mobilitat generada

L'EAMG afirma que l'oferta actual de mobilitat no tindrà cap problema per absorbir els nous desplaçaments generats.

En aquest sentit, l'estudi realitza una anàlisi dels desplaçaments per franges horàries i per modes de transport pel que fa a l'ús que genera més desplaçaments (restauració).

L'EAMG realitza l'anàlisi considerant que el 100% de viatges al restaurant en sentit d'anada es concentrarà en tres hores.

Aplica una ràtio d'ocupació en vehicles de 3 persones/vehicle, del que se'n deriva que accediran 75 turismes/sentit un dia de cap de setmana o festiu, Això suposa 25 turismes/hores en sentit de pujada (matí, horari de més concentració de desplaçaments).

Pel que fa als desplaçaments en bicicleta l'EAMG assenyala que es generaran 6 viatges/hora, mentre que aquells que pugin a peu (o combinadament amb Transport Públic) suposaran 46 viatges/hora.

L'estudi conclou afirmant que amb els resultats obtinguts de generació en hora punta en un dia de màxim aforament no es produirà cap problema de capacitat en els accessos a la finca.

Des de l'equip de redacció del present informe es consideren vàlids aquests supòsits.

## 8. Estimació de la demanda d'aparcament

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

Utilitzant els valors de l'annex II i III del Decret d'estudis d'avaluació de la mobilitat generada resulta, com a mínim:

Usos	Àrea (m <sup>2</sup> )	Sostre edificable (m <sup>2</sup> )	Viatges generats (m <sup>2</sup> ) (Decret)	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turismes	Total aparcaments motocicleta
Masia	100	216	15	2		
Restaurant	540	733	367	7		
Alberg	152	287	29	6		
Terrasses i jardins	1232					
<b>Total</b>	<b>2024</b>	<b>1236</b>	<b>410</b>	<b>15</b>	<b>138</b>	<b>0</b>

L'Estudi dimensiona la reserva de **places d'aparcament per bicicletes** en base a l'anàlisi de el numero de desplaçaments en aquest mode.

L'EAMG indica que les places d'aparcament de bicicletes necessàries seran 18 i preveu la implantació de **18 places d'aparcament per a bicicletes**.

Quant a **l'aparcament de turismes**, l'Estudi indica que es preveu implantar una àrea d'aparcament al costat de la finca. Per al càlcul de la capacitat d'aquest l'EAMG analitza el numero de vehicles que es preveu que accedeixin utilitzant una ratio de 3 persones per vehicle privat, i calcula que seran necessàries **138 places per a turismes**.

A més a més L'EAMG fa referencia a la previsió d'una racionalització de l'ús del vehicle privat i d'una conscienciació per l'ús den el transport públic o l'accés a peu des del polígon industrial del El Pla, ja que la màxima demanda d'aparcament es realitza durant el cap de setmana, que és quan el polígon industrial té menys activitat i té disponible la major part de zones d'aparcament.

En aquest sentit l'Estudi indica la previsió de senyalitzar bé els camins, tot indicant la distància i el temps que pot suposar accedir-hi a peu o bicicleta.

## **9. Mesures correctores**

### **Xarxa de transport públic i col·lectiu**

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

L'Estudi proposa potenciar l'ús de microbusos per a grups o empreses, tot i així no concreta cap actuació al respecte.

### **Xarxa bàsica per a vehicles**

L'Estudi no contempla cap actuació de millora ni d'ampliació de les xarxes per a vehicles existents.

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

L'EAMG preveu la instal·lació de senyalització, per tal de potenciar l'accés a peu des de la cota del polígon, aquets inclouran la longitud i durada del trajecte que resta fins a arribar a la masia, així com dels nuclis propers, estacions de tren, bus, etc.

## **10. Mobilitat i gènere**

L'estudi no inclou dades de mobilitat i gènere.

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

La disposició addicional quarta del Decret estableix que els estudis d'avaluació de la mobilitat generada de planejament urbanístic o d'implantacions singulars declarats pel govern com a zona de Protecció especial de l'ambient atmosfèric han d'incorporar les dades necessàries per avaluar la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica.

L'estudi no inclou una avaluació de la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica. Si bé l'EAMG presenta en l'índex del document un apartat dedicat a la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica.

### Recomanació 1

Des de l'equip de redacció del present informe s'indica la necessitat d'incloure una avaluació de la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica.

### Recomanació 2

En aquest sentit també es recomana tenir en compte la irrupció dels vehicles elèctrics, amb l'objectiu d'incorporar en l'aparcament previst punts de recàrrega elèctrica per a turismes i motocicletes, per tal de disminuir amb aquesta tecnologia les emissions de contaminants a mitjà termini. Es considera adequada una dotació del 2,5% de les places d'aparcament.

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

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

## 13. Conclusions

L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del Pla Especial de Can Canaris, conté bona part dels elements necessaris per aconseguir una mobilitat sostenible, d'acord amb els principis de la Llei de la Mobilitat, per la qual cosa s'emet **informe favorable** pel que fa a l'aprovació de l'instrument de planejament que es tramita.

D'acord amb el que prescriu l'article 18.4 de la Llei, si els projectes no segueixen les determinacions de l'estudi, ho han de justificar.

Barcelona, 14 de gener de 2015

Lluís Alegre i Valls  
Director tècnic