

**Informe relatiu a l'Estudi d'avaluació de la mobilitat generada pel Pla Especial d'ordenació i assignació d'usos destinats a escola bressol i escola d'educació especial del Parc del Turó de Can Mates**

**Municipi de Sant Cugat del Vallès**  
**Comarca del Vallès Occidental**

Promotor: Ajuntament de Sant Cugat del Vallès  
Redactor de l'EAMG: Espai 3 Arquitectura i Gestió scp

---

En compliment de l'article 18.3 de la llei de la mobilitat i del Decret 344/2006 de regulació dels estudis de la mobilitat generada s'emet el següent informe relatiu a l'Estudi d'avaluació de la mobilitat generada per la redacció del *Pla Especial d'ordenació i assignació d'usos destinats a escola bressol i escola d'educació especial del Parc del Turó de Can Mates*.

## **1. Antecedents**

L'ordenació d'aquest sector parteix de Pla parcial d'ordenació del sector Turó de Can Mates – carretera de Vallvidrera aprovat al 18 de juliol de 2001, i modificat posteriorment a l'agost del mateix any.

A l'abril de 2015, el promotor va presentar l'EAMG o estudi d'avaluació de la mobilitat generada pel "*Pla Especial d'ordenació i assignació d'usos destinats a escola bressol i escola d'educació especial del Parc del Turó de Can Mates*" el qual va rebre l'informe desfavorable per part de l'ATM. A l'octubre de 2015, el promotor ha aportat una nova versió de l'EAMG, de la qual se'n fa la seva avaluació en el present informe.

Aquest Pla Especial d'ordenació i assignació d'usos concreta l'assignació d'usos destinats a escola bressol i escola d'educació especial en aquest àmbit de la ciutat de Sant Cugat del Vallès. Segons la documentació aportada, es tracta d'un àmbit discontinu, ubicat al nord del carrer Josep Irla. L'àmbit del Pla Especial és de 9.159 m<sup>2</sup> de sòl, que es distribueixen en dues parcel·les, una de 2.900 m<sup>2</sup> destinada a l'escola bressol i l'altre de 6.259 m<sup>2</sup> on s'hi ubicarà una escola d'educació especial.

## **2. Objecte**

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'Estudi d'avaluació de la mobilitat generada del Pla de Especial d'ordenació i assignació d'usos, als continguts de la Llei de la mobilitat, i s'aplicaran com a criteris els establerts en el Decret 344/2006, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada.

El decret, en el seu article 2, estableix que els estudis d'avaluació de la mobilitat generada tenen per objecte l'avaluació de l'increment potencial de desplaçaments provocat per una nova planificació o una nova implantació d'activitats i la capacitat d'absorció dels serveis viaris i del sistema de transports, incloent-hi els sistemes de transports de baix o nul impacte, com els desplaçaments amb bicicleta o a peu.

El decret, en el seu article 3, estableix l'obligació de que les figures de planejament urbanístic derivat i llurs modificacions, que tinguin per objectiu la implantació de nous usos o activitats, han d'incloure un estudi d'avaluació de la mobilitat generada com a document independent.

El desenvolupament d'aquest Pla Especial d'ordenació i assignació d'usos suposa la creació de dues petites polaritats, vinculades a equipaments educatius. En concret proposa:

- La implantació d'una escola d'educació especial, amb una superfície de sostre aproximada de 2.446 m<sup>2</sup> (en una parcel·la de 6.259 m<sup>2</sup> de sòl), distribuïts en planta baixa i planta primera.
- La implantació d'una escola bressol, amb una superfície de sostre aproximada de 900 m<sup>2</sup> (en una parcel·la de 2.900 m<sup>2</sup> de sòl), distribuïts en la seva totalitat en planta baixa.

El desenvolupament d'aquest Pla Especial no suposa la generació de cap nova via pública.

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

L'Estudi de mobilitat del Pla Especial d'ordenació i assignació d'usos estima la mobilitat generada en base a les ràtios que proposa el Decret 344/2006, tant en l'escola bressol com en l'escola d'educació especial (20 viatges per cada 100 m<sup>2</sup> de sostre).

**Taula resum de la mobilitat generada (segons Decret 344/2006)**

Usos	Àrea (m <sup>2</sup> )	Sostre edificable (m <sup>2</sup> )	Viatges generats (m <sup>2</sup> ) (Decret)	Viatges generats (m <sup>2</sup> ) (EAMG)
Equipament escola bressol	2.900	900	180	180
Equipament escola ed. especial	6.259	2.446	489	489
<b>TOTAL</b>	<b>9.159</b>	<b>3.346</b>	<b>669</b>	<b>669</b>

L'Estudi inclou una proposta de repartiment modal: 35% en autocar o altres mitjans de comunicació públics o sostenibles i un 65% en vehicle privat. Aquests valors difereixen dels que presenta el Pla de Mobilitat Urbana de Sant Cugat del Vallès (aprovat el 19 de maig de 2014), i més tenint en compte que probablement es tractarà d'una mobilitat majoritàriament interna (amb origen i destinació a Sant Cugat del Vallès).

**Recomanació 1.** Des de l'equip de redacció del present informe s'hagués considerat més adequat la utilització d'un repartiment modal més ajustat als equipaments educatius que s'hi preveuen (amb presència dels modes no motoritzats).

#### **4. Mobilitat en vehicle privat**

L'estudi descriu breument la xarxa viària interna i externa. S'apunta que el desenvolupament del Pla Especial no suposarà la generació de cap nou vial públic.

Es descriuen les principals infraestructures viàries de connexió (AP-7, C-16, BP-1503, BP-1417, BP-1413 i N-340) i a nivell intern (principalment el carrer Josep Irla, i també la carretera de Vallvidrera i l'avinguda Montserrat Roig).

L'estudi aporta la informació corresponent al nivell de trànsit extret del Pla de Mobilitat Urbana de Sant Cugat del Vallès, i també especifica quina és la intensitat de trànsit del carrer Josep Irla (2.479 vehicles/dia).

Tot i que la documentació gràfica d'aquestes xarxes que apareix en l'estudi resulta millorable, es considera vàlida la informació aportada.

#### **5. Xarxa de transport públic**

L'oferta de transport públic propera a l'àmbit del Pla Especial està formada per:

- Xarxa ferroviària, principalment l'estació de FGC de Mira-sol. Aquesta estació es situa a uns 400 m de l'àmbit d'estudi.
- La línia urbana L2 Nucli urbà – Colomer – Turó de Can Matas. Aquesta línia disposa d'una parada molt propera a l'àmbit del Pla Especial.

L'estudi també aporta el recorregut de les línies de transport públic i els horaris de les línies del bus urbà. L'estudi també manifesta la correcta accessibilitat del recorregut a peu des dels equipaments previstos i fins als punts de parada del transport públic (bus urbà i FGC).

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

**Recomanació 2.** Resulta recomanable disposar d'informació sobre l'ocupació actual dels sistemes de transport públic citats, per tal d'avaluar més correctament l'impacte de la nova mobilitat generada.

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

L'EAMG indica que el sector compta amb una bona connexió a la xarxa d'itineraris a peu. Així, es tracta d'un sector d'urbanització força recent, amb voreres amples i amb disponibilitat de passos per a vianants i guals als punts de creuament de la xarxa viària. No obstant això, resulta millorable la informació relacionada amb les característiques d'aquesta xarxa (amplada, amplada lliure de pas, passos per a vianants, connexió amb les parades de transport públic...).

Pel que fa a l'ús de la bicicleta, l'EAMG fa referència a la bona connexió amb la xarxa ciclable actual de la ciutat. En aquest sentit, l'estudi aporta informació gràfica dels itineraris principals per a bicicletes d'aquest àmbit de Sant Cugat del Vallès (carrils bici, itineraris ciclables, aparcaments per a bicicletes...).

Des de l'equip de redacció del present informe es considera vàlida la informació aportada, si bé, es recomana disposar d'una informació més completa respecte a les característiques d'aquestes xarxes.

## 7. Incidència de la mobilitat generada

L'estudi fa una avaluació de l'impacte de mobilitat generada sobre les xarxes, i considera que la nova mobilitat no generarà un impacte significatiu sobre les xarxes actuals.

## 8. Estimació de la demanda d'aparcament

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

En base a aquest criteri no resulta necessari la reserva de places d'aparcament per a turismes i motocicletes en base al Decret 344/2006. L'EAMG especifica que caldrà fer una previsió d'aparcament per a turismes tant a l'escola bressol (espai de 400 m<sup>2</sup>) com a l'escola d'educació especial (espai de 1.000 m<sup>2</sup>) però no en concreta el nombre de places, i planteja bé ubicar-lo dins de la parcel·la bé dins de la franja de vial públic. Així mateix, en el cas de l'Escola d'Educació Especial es preveu la ubicació d'una zona d'aparcament de 3 x 10m, reservada per a l'estacionament de vehicles adaptats, ubicada a prop de l'entrada principal de l'edifici, i coberta fins a l'accés a l'interior de l'equipament.

Utilitzant els valors de l'annex 2 i 3 del Decret de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada resulta necessari, com a mínim:

**Taula resum del dimensionament de l'aparcament per a bicicletes**

Usos	Àrea (m <sup>2</sup> )	Sostre edificable (m <sup>2</sup> )	Total aparcaments bicicleta Decret	Total aparcaments bicicleta EAMG
Equipament escola bressol	2.900	900	45	45
Equipament escola ed. especial	6.259	2.446	25	25
<b>TOTAL</b>	<b>9.159</b>	<b>3.346</b>	<b>70</b>	<b>70</b>

Pel que fa a la reserva de places d'aparcament per a bicicletes, l'EAMG preveu una reserva per a 70 unitats, utilitzant les ràtios que proposa el Decret 344/2006. En aquest sentit, des de l'equip redactor del present informe es considera vàlida aquesta dotació.

**Recomanació 3.** En relació a la dotació d'aparcament per a turismes i motocicletes es recomana que les necessitats d'aparcament vinculades a l'estacionament puntual (per deixar / recollir els alumnes) s'hauria de poder cobrir amb la dotació d'aparcament en filera i semi-bateria que hi ha tant davant de la futura escola bressol com davant de l'escola d'educació especial.

L'Estudi també proposa la instal·lació de punts de recàrrega per a vehicles elèctrics als equipaments planificats en l'àmbit d'estudi. Així l'estudi fixa que tant a l'Escola Bressol, com a l'Escola d'educació Especial, es preveurà un mínim de 6 aparcaments per a vehicles elèctrics, amb punt de càrrega. Aquesta dotació supera el requeriment del Reial Decret 1053/2014 en relació a les dotacions mínimes de l'estructura per a la recàrrega de vehicles elèctrics en edificis o aparcaments de nova construcció en vies públiques, i per tant des de l'equip redactor del present informe es considera vàlida aquesta dotació.

## **9. Distribució urbana de mercaderies**

En relació a la distribució urbana de mercaderies l'Estudi preveu 2 places de càrrega i descàrrega urbana de mercaderies (una per cada centre educatiu), proposta que des de l'equip redactor del present informe es considera vàlida.

## **10. Mesures correctores**

### **Xarxa bàsica per a vehicles**

L'EAMG assenyala que en l'àmbit d'estudi ja es disposa d'una xarxa viària consolidada, que es troba en bon estat i és continua amb les vies principals de Sant Cugat del Vallès, tant internes com externes. L'estudi no considera necessari l'aplicació de cap mesura que afecti a la xarxa bàsica per a vehicles.

En el cas de l'escola d'educació especial i degut a la diferència de cotes entre el carrer i la planta baixa de l'edifici, l'EAMG planeja la necessitat de construir una rampa per permetre doble carril de circulació. Tot i la implementació d'aquesta rampa, l'accés per a vianants al centre educatiu ha de garantir els criteris d'accessibilitat que fixa la normativa vigent.

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

L'EAMG no inclou cap actuació de millora ni d'ampliació de les xarxes de transport públic existent, ja que es considera que ja disposa d'una bona accessibilitat cap a les infraestructures i serveis de transport públic.

### **Xarxa de vianants**

L'Estudi assenyala que el sector ja es troba plenament connectat amb la xarxa de vianants de l'entorn i que disposa d'una bona xarxa per als vianants.

L'Estudi preveu les següents mesures per garantir i afavorir la mobilitat a peu:

- Condicionar la vorera per compatible l'accés en vehicle privat i la circulació de vianants (amb un canvi evident de paviment i senyalització horitzontal i vertical).
- Col·locació de pilones que impedeixin la lliure circulació dels vehicles per un altre lloc que no sigui el del pas de vehicles.
- Construcció d'un pas per a vianants just al davant de la façana de l'equipament i acompanyar-ho de la instal·lació d'elements reductors de la velocitat (l'estudi s'indica coixins-berlinesos”).

En el cas de l'escola bressol es proposa:

- Condicionar la vorera per compatible l'accés en vehicle privat i la circulació de vianants (amb un canvi evident de paviment i senyalització horitzontal i vertical).
- Construcció d'un per a vianants que creui la totalitat del carrer Josep Irla i acompanyar-ho de la instal·lació d'elements reductors de la velocitat (l'estudi s'indica coixins-berlinesos”).

**Recomanació 4.** Totes aquestes actuacions destinades al vianant han de garantir de forma efectiva una major pacificació del trànsit rodat i la prioritat de pas dels vianants en els diferents itineraris indicats.

### **Xarxa ciclable**

L'Estudi indica que el sector compta amb una bona connexió a la xarxa ciclable de l'entorn. L'EAMG no incorpora cap tipus d'actuació sobre les vies actuals.

### **11. Mobilitat i gènere**

L'Estudi incorpora dades de mobilitat i gènere, en base a la informació del PMU de Sant Cugat del Vallès i corresponents a l'EMQ de 2006.

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

La disposició addicional quarta del Decret estableix que els estudis d'avaluació de la mobilitat generada en municipis declarats pel Govern com a zona de Protecció especial de l'ambient atmosfèric (com el cas de Sant Cugat del Vallès), han d'incorporar les dades necessàries per avaluar la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica.

L'estudi inclou una avaluació de la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica, basada metodològicament en la informació que apareix al PMU de Sant Cugat del Vallès.

En aquest sentit també s'indica que amb l'objectiu de reduir la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica l'estudi preveu que tant a l'Escola Bressol, com a l'Escola d'educació Especial un mínim de 6 aparcaments per a vehicles elèctrics, amb punt de càrrega.

Per altra banda, l'estudi també planteja que un cop en funcionament les dues escoles tinguin un pla de transport per als seus usuaris.

### **13. Finançament de les càrregues derivades de la mobilitat generada**

L'Estudi no especifica el finançament de cap actuació vinculada a la millora de transport públic. En canvi l'estudi sí que incorpora la valoració econòmica del conjunt de mesures relacionades amb la mobilitat.

#### **14. Conclusions**

L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada pel *Pla Especial d'ordenació i assignació d'usos destinats a escola bressol i escola d'educació especial del Parc del Turó de Can Mates* compta amb els elements necessaris per aconseguir una mobilitat sostenible, d'acord amb els principis de la Llei de la Mobilitat i del propi Decret 344/2006, per la qual cosa s'emet **informe favorable**.

Tanmateix, se sol·licita que es tinguin en compte les recomanacions que es formulen en aquest informe en la redacció dels corresponents projectes constructius o en les mesures de gestió que correspongui.

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

Barcelona, 30 de novembre de 2015

Lluís Alegre i Valls  
Director tècnic