

**Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada associat a la Modificació Puntual del PGM a l'àmbit de Can Reverter de Sant Vicenç dels Horts**

**Municipi de Sant Vicenç dels Horts  
Comarca del Baix Llobregat**

Promotor: Ajuntament de Sant Vicenç dels Horts.  
Redactor de l'EAMG: Ajuntament de Sant Vicenç  
dels Horts

---

En compliment de l'article 18.3 de la llei de la mobilitat i del Decret 344/2006 de regulació dels estudis de la mobilitat generada s'emet el següent informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada de la *Modificació Puntual del PGM a l'àmbit de Can Reverter de Sant Vicenç dels Horts*.

## **1. Antecedents**

Es proposa la Modificació Puntual del Pla General Metropolità (MPPGM) en els terrenys de la finca de Can Reverter, situada al carrer de Torras i Bages nº 11-15 en el municipi de Sant Vicenç dels Horts (Baix Llobregat). La present modificació té la voluntat d'adaptar urbanísticament els terrenys de Can Reverter per tal de possibilitar la construcció d'un centre d'educació primària i secundària adreçada a nens amb necessitats singulars relacionades amb la dislèxia i trastorns d'atenció.



La finca limita al nord amb el carrer d'Aragó, al sud amb el carrer de Salvador Espriu, a l'est amb el carrer de Torras i Bages, carrer per on es produeix l'accés principal, i a l'oest amb un carrer de propietat privada d'accés als habitatges de la parcel·la adjacent.

## 2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada per la *Modificació Puntual del PGM a l'àmbit de Can Reverter de Sant Vicenç dels Horts* als continguts de la llei de la mobilitat, i s'aplicaran com a criteris els establerts en el Decret 344/2006, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada.

La proposta de planejament manté l'edificabilitat global del sector. Per la seva banda, l'ordenança d'edificació fixa que les modificacions o ajustos a la finca s'hauran de desenvolupar mitjançant un Pla de Millora Urbana.

## 3. Estimació de la demanda de mobilitat generada per l'equipament

L'Estudi calcula la nova mobilitat que generaran els usos que han estat objecte de la modificació puntual i hi aplica les ràtios del Decret 344/2006, de la següent manera:

- 20 viatges/m<sup>2</sup> de sostre d'equipaments.

Aplicant aquestes ràtios la mobilitat generada serà de **695 viatges/dia**.

**Taula resum de la mobilitat generada**  
(segons la documentació aportada i segons el Decret 344/2006)

Usos	Àrea (m <sup>2</sup> )	Sostre edificable (m <sup>2</sup> )	Nre. Habitatges o llits hotel	Viatges generats (m <sup>2</sup> ) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
<b>Equipaments</b>	5.339	3.470,35		694	<b>695</b>
<b>TOTAL</b>	5.339	3.470,35		694	<b>695</b>

L'estudi utilitza les dades de l'enquesta de mobilitat quotidiana de la RMB i aplica el repartiment modal dels municipis de la resta de la RMB a la nova mobilitat generada per la modificació puntual.

**Taula resum del repartiment modal**

Repartiment modal proposat	A PEU / BICI	TRANSPORT COL·LECTIU	VEHICLE PRIVAT
Nre. desplaçaments	322	123	249
% quota modal	46,4%	17,7%	35,9%

Des de la redacció del present informe s'accepta aquesta hipòtesi de repartiment modal. Tanmateix, tenint en compte la singularitat de l'equipament docent, destinat a nens amb necessitats singulars, **es considera necessari aproximar el percentatge de mobilitat interna i externa (alumnes del municipi i de fora del municipi) que rebrà l'escola, per poder valorar ajustar quina incidència tindrà la mobilitat generada en les xarxes de transport.**

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

L'EAMG explica que Sant Vicenç dels Horts té una bona accessibilitat viària, i cita les principals vies d'accés, la xarxa viària bàsica i la xarxa local que articulen la vialitat del municipi.

L'estudi destaca que l'accés en vehicle rodat té un itinerari força acotat, i que els carrers de l'entorn presenten uns pendents pronunciats degut a la complexa topografia de la zona. Tanmateix, l'accés a la finca de Can Reverter es troba en la part baixa d'aquesta topografia i la connexió amb el centre de la vila no implica superar desnivells importants.

Pel que fa a la intensitat del trànsit rodat, l'estudi constata que, segons observacions realitzades 'in situ', no s'aprecien IMD elevades en els carrers de l'entorn de l'àmbit de la modificació, sinó unes intensitats relativament baixes associades als residents del barri i dels equipaments presents.

S'adjunta documentació gràfica de les principals vies d'accés i dels sentits de circulació de la xarxa viària a l'entorn de l'àmbit.

#### **Recomanació 1.**

Es recomana aportar la informació referent a les dades dels aforaments de trànsit i nivell de servei de la vialitat de l'entorn per poder valorar la incidència de la nova mobilitat generada.

#### **5. Xarxa de transport públic**

L'Estudi assenyala la bona cobertura del sector respecte a l'oferta de transport públic, i detalla l'oferta de transport públic conformada per 5 línies d'autobús urbà, 14 línies interurbanes, 4 línies nocturnes i 2 estacions de ferrocarril de la Generalitat de Catalunya.

L'estudi descriu el recorregut, els horaris i la freqüència de l'oferta de transport públic, i destaca que totes les línies urbanes, excepte una, tenen parada a uns 250 metres de la finca de Can Reverter, i ambdues estacions de ferrocarril es troben a menys de 12 minuts a peu (900 metres).

S'adjunta informació gràfica referent a les línies urbanes del municipi i la localització de les parades de les línies interurbanes i el ferrocarril.

#### **Recomanació 2.**

Es recomana aportar informació sobre la capacitat i nivells d'ocupació actuals de l'oferta de transport públic.

## 6. Mobilitat a peu

L'EAMG descriu com connecta el sector amb la resta de carrers del municipi, assenyalant els ponts que permeten travessar les línies del ferrocarril. També posa en relleu que les voreres dels carrers Torras i Bages són asimètriques: si bé la vorera est (a tocar de la banda d'aparcament) és clarament insuficient donada la seva amplada (inferior a 1 m), la vorera oest (des d'on s'accedeix a la finca de Can Reverter) té una major amplada que oscil·la entre 1,5 i 2,0 m. Aquesta mateixa asimetria la trobem als carrers del Mestre Ramon Camps i de Montjuïc. Per contra, al carrer d'Aragó les dues voreres tenen una amplada reduïda.

L'estudi indica que alguns dels carrers de l'àmbit d'estudi tenen un relleu pronunciat, si bé es tracta d'un àmbit amb condicions favorables, ja que Can Reverter es troba a la part baixa d'aquests pendents. La majoria de passos de vianants dels carrers amb pendent es troben elevats, fet favorable pels vianants. En canvi, altres passos tenen guals amb certes deficiències pel desnivell.

S'adjunten fotografies d'alguns aspectes de la xarxa per a vianants de l'entorn.

## 7. Mobilitat amb bicicleta

L'EAMG indica que a l'entorn més immediat a la finca de Can Reverter no hi ha carrils bici ni senyalitzacions de zona 30. Tampoc hi ha aparcaments per a bicicletes.

## 8. Incidència de la mobilitat generada

L'Estudi indica que els 250 desplaçaments en **vehicle privat** es transformaran en 138 vehicles/dia atenent al rati d'ocupació mitjana per vehicle. D'aquests, i considerant l'ús docent de l'equipament, 69 vehicles s'esdevindran en hora punta de matí i 69 en hora punta de tarda.

Respecte del **transport públic**, el conjunt del sector representa 123 viatges/dia. L'estudi apunta que l'oferta disponible serà suficient per a canalitzar l'increment de la demanda.

En relació als desplaçaments **a peu i en bicicleta**, es preveu que es produiran al voltant de 322 desplaçaments.

L'estudi indica, de manera global, que la incidència de nova mobilitat sobre les xarxes de mobilitat serà mínima.

Des de l'equip de redacció del present informe, **es considera que aquest anàlisi és insuficient i incomplet i serà necessari que s'ampliï. Així, resulta necessari, en base al repartiment territorial de la nova mobilitat, avaluar la potencial incidència que pugui suposar sobre e les xarxes de transport, i la seva capacitat d'absorció.**

També **cal definir quins seran els itineraris d'accés a l'equipament docent per determinar les necessitats d'espai que tindran els vehicles acompanyants que accedeixin al sector.**

## 9. Estimació de la demanda d'aparcament

Pel que fa a les places d'aparcament a reservar fora calçada, el Decret 344/2006 obliga a reservar places fora de la via pública destinades a aparcament de bicicletes per a tots els usos, i per a turismes i motocicletes només en cas dels usos residencials.

Pel que fa a la reserva de places d'aparcament per a bicicletes, l'estudi aplica la ràtio prevista al Decret 344/2006 i xifra en 174 les places d'aparcament. Tanmateix, l'EAMG considera que els alumnes de primària no aniran en bicicleta a l'escola i per aquest motiu redueix la reserva d'aparcament de bicicletes fora de la via pública exigible en aplicació del Decret en un 50%. D'aquesta consideració resulta que cal reservar un mínim de 87 places d'aparcament per a bicicletes fora de la via pública, que equival, per exemple, a 44 aparca bicicletes tipus "U".

A més a més, l'estudi afegeix, que si el projecte arquitectònic de la nova escola justifica degudament que, com a resultes dels condicionants o limitacions derivats de la geometria de la parcel·la o de les preexistències (edificació, vegetació, ...), no hi caben, es pot reduir el nombre places d'aparcaments de bicicletes.

Des de l'equip redactor del present informe **no s'accepta aquesta reducció i es recorda que cal aplicar les ràtios d'aparcament per a bicicletes, al conjunt dels usos i superfícies previstos a la modificació puntual tal i com preveu el Decret 344/2006.**

En relació a l'aparcament de vehicles, no és preceptiva la reserva de places d'aparcament fora de la via pública per a l'ús d'equipament proposat per la modificació. Tot i així, la memòria de la MPPGM de Can Reverter preveu reservar a l'interior del recinte un espai apte per a 13 places a l'entrada des del c/ Torres i Bages.

**Taula resum del dimensionament de l'aparcament (entre parèntesi s'indica la previsió de l'EAMG)**

Usos	Àrea (m²)	Sostre edificable (m²)	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turisme	Total aparcaments motocicleta
<b>Equipaments</b>		3.470,35	174 (87)	0 (13)	-
<b>TOTAL</b>	5.339		<b>87</b>	<b>0 (13)</b>	-

Per altra banda, l'estudi no proposa cap instal·lació de punts de recàrrega per a vehicles elèctrics als edificis planificats en l'àmbit d'estudi. En aquest sentit, **cal donar compliment al 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 o com a mínim deixar la seva preinstal·lació.** Aquest requeriment afectaria a les places d'aparcament previstes al sector.

## 10. Mesures correctores

### Xarxa de transport públic

L'EAMG assenyala que l'oferta actual tindrà prou capacitat per absorbir la nova demanda generada i no preveu mesures complementàries.



L'estudi redactor del present informe, en base a la condició fixada al punt 3, considera que disposa de pocs elements per valorar la necessitat d'incorporar mesures correctores en el transport públic i estableix les següents recomanacions (a incorporar en l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del PMU).

### **Recomanació 3:**

Es recomana assegurar, la capacitat d'absorció dels nous desplaçaments, per part de la xarxa de transport públic.

### **Recomanació 4:**

Es recomana disposar de transport escolar per tal d'incrementar la quota modal dels usuaris en transport col·lectiu.

## **Xarxa bàsica per a vehicles**

El planejament no suposa l'obertura de cap vial, ni modifica l'espai públic, però preveu que l'accés principal a l'escola es realitzi pel carrer Aragó, de manera que, els alumnes que vinguin d'altres municipis, podran utilitzar l'entrada per la BV-2005 i el carrer del Claverol per la part alta fins el carrer Aragó sense necessitat de passar pel centre del poble.

Per altra banda, la modificació puntual preveu la reserva d'un espai, davant de la finca de Can Reverter, en el carrer Aragó, per a la **parada, encotxament i desencotxament dels alumnes** de la futura escola. Amb aquesta mesura es reduiran possibles molèsties en el trànsit durant les hores d'entrada i sortida de l'escola.

## **Xarxa de vianants**

L'estudi assenyala que la xarxa actual podrà acollir l'increment de desplaçaments en modes no motoritzats, i no realitza cap mesura correctora. Tanmateix realitza la següent recomanació per millorar la mobilitat en l'entorn de la futura escola:

- Es recomana millorar l'accessibilitat dels passos de vianants arrançant els guals més deficients.

Tenint en compte la complexitat que suposa l'encaix del ferrocarril en els itineraris a peu de Sant Vicenç, els pendents de l'entorn, i l'autonomia que adquireixen els alumnes de secundària en els seus desplaçaments, l'equip redactor del present informe realitza les següents recomanacions.

### **Recomanació 5:**

Cal que el Pla de Millora Urbana de Can Reverter, incorpori les mesures necessàries per assegurar un camí escolar segur cap a l'equipament docent.

### **Recomanació 6:**

Es recomana incloure la disposició d'espais generosos per al vianant en els accessos a l'escola, per tal d'evitar l'impacte dels vianants sobre la resta de xarxes de mobilitat.

### **Xarxa per a la bicicleta**

En relació a la xarxa per a bicicletes, no es preveuen mesures correctores complementàries. Però si que es realitza la següent recomanació:

- Es recomana reforçar la senyalització vertical i/o horitzontal per millorar la seguretat i comoditat dels recorreguts ciclables i per incentivar l'ús de la bicicleta com a mitjà de transport.

### **11. Mobilitat i gènere**

L'estudi incorpora informació relacionada amb la mobilitat i gènere.

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

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

Des de l'equip redactor d'aquest informe **es considera necessari incorporar l'avaluació de la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica en l'EAMG.**

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

L'estudi indica que no cal considerar cap cost d'implantació de transport públic, doncs l'àmbit d'estudi ja té una xarxa de transport públic consolidada i no es preveu un increment de la demanda generada.

### **14. Conclusions**

L'estudi d'avaluació de la mobilitat *de la Modificació Puntual del PGM a l'àmbit Can Reverter de Sant Vicenç dels Horts*, compta amb els elements necessaris per aconseguir una mobilitat sostenible, d'acord amb els principis de la Llei de la Mobilitat 9/2003 i del propi Decret 344/2006, per la qual cosa s'emet informe **favorable**. No obstant això, s'estableixen unes **condicions** relatives al seu desenvolupament, que s'hauran de tenir en compte en la redacció dels corresponents projectes constructius o en les mesures de gestió que correspongui:

- Cal aproximar el percentatge de mobilitat interna i externa que rebrà l'escola, i valorar quina incidència tindrà la mobilitat generada en les xarxes de transport, així com la seva capacitat d'absorció.

- Caldrà definir quins seran els itineraris d'accés a l'equipament docent per determinar les necessitats d'espai que tindran els vehicles acompanyants que accedeixin al sector.
- Cal aplicar les ràtios d'aparcament per a bicicletes que fixa el Decret i mantenir-ne la reserva d'espai.
- Cal donar compliment al 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.
- Falta incorporar l'avaluació de la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica.

Així mateix, s'estableixen unes **recomanacions** relatives al seu desenvolupament, que s'hauran de tenir en compte en la redacció dels corresponents projectes constructius o en les mesures de gestió que correspongui.

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, 8 de gener de 2017

Vist-i-plau

Xavier Sanyer Matías  
Cap del Servei de Mobilitat

Lluís Alegre Valls  
Director tècnic