

Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada pel Pla Especial de mutació i d'ús docent I.S. sector Can Julià al terme municipal de Santa Coloma de Cervelló

Municipi de Santa Coloma de Cervelló

Sol·licitant: Ajuntament de Santa Coloma de Cervelló

Promotor: Ajuntament de Santa Coloma de Cervelló

Redactor de l'EAMG: Josep Saura, arquitecte municipal

En compliment de l'article 18.3 de la llei de la mobilitat i del Decret 344/2006 de regulació dels estudis de la mobilitat generada s'emet el següent informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada pel *Pla Especial de mutació i d'ús docent I.S. sector Can Julià al terme municipal de Santa Coloma de Cervelló*.

1. Antecedents

El *Pla Especial de mutació i d'ús docent I.S. sector Can Julià al terme municipal de Santa Coloma de Cervelló*, es redacta amb l'objectiu de crear un institut i nous usos esportius, per tal de proporcionar la participació i la cohesió del jovent del municipi. En l'actualitat el municipi no disposa d'oferta d'educació secundària.

Aquesta figura de planejament modifica l'anterior *Pla Especial per a l'assignació d'ús docent*, aprovat provisionalment mitjançant acord del Ple municipal en data 26 de juliol de 2012. L'estudi de mobilitat d'aquesta figura de planejament havia estat informat favorablement per l'ATM amb data 13 de març de 2012.

Des de la Direcció General d'Urbanisme, però, es va posar en coneixement de l'Ajuntament l'existència d'un planejament derivat de l'any 1987 (que no figurava publicat al Registre de Planejament Urbanístic de la Generalitat de Catalunya), que assignava un ús esportiu a la finca que constituïa l'àmbit de planejament del pla especial que s'estava tramitant.

L'existència d'aquest planejament derivat ha obligat a tramitar un nou planejament respectuós amb el planejament en vigor. Així, el planejament que es tramita en l'actualitat conté dos àmbits físics discontinus (1 i 2), distants entre sí per 1,5 km, que incorporen tant l'ús esportiu com l'ús docent.

L'àmbit 1 ocupa un total de 10.701,34 m², titularitat de l'Institut Català del Sòl, i se situa sobre una terrassa plana delimitada pel vial de Can Julià, la Colònia Güell, l'escola Güell, el camp de Futbol Eusebi Güell i la Cripta. L'Ajuntament de Santa Coloma de Cervelló va acceptar el dret de superfície per un termini de 50 anys, per tal de destinar

l'espai a ús públic. L'àmbit 1 preveu desenvolupar un institut i un nou espai esportiu amb una sala polivalent.

L'àmbit 2, que ocupa un total de 10.113 m², és una gran finca davant de la via cornisa i CEIP de la Colònia Güell, i limita amb l'extrem de l'àmbit del Pla parcial Residencial de l'Entorn de la Colònia Güell. L'àmbit 2 preveu allotjar nous usos esportius.

L'estudi de mobilitat que es presenta, però, només contempla la mobilitat generada pel futur institut.

El municipi de Santa Coloma de Cervelló té una dimensió reduïda, de 7,5 km². La població del municipi és de 7.932 habitants (any 2011).

2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del *Pla Especial de mutació i d'ús docent I.S. sector Can Julià al terme municipal de Santa Coloma de Cervelló* als continguts de la llei de la mobilitat, i s'aplicaran com a criteris els establerts en el Decret de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada.

El desenvolupament d'aquest Pla Especial suposa la creació d'un nou generador de mobilitat, conseqüència de:

- La creació de 5.056,50 m² de sostre destinat a un institut (àmbit 1)
- La creació de 294,17 m² de sostre destinat a usos esportius – sala polivalent (àmbit 1)
- La creació d'una zona esportiva municipal que incorpori una piscina coberta i sales polivalents, amb un sostre de 10.113 m² (àmbit 2)

3. Estimació de la demanda de mobilitat generada pel Pla Especial

D'acord amb els criteris d'avaluació de la mobilitat del Decret, el desenvolupament del sector generarà **uns 2.900 desplaçaments/dia feiner, 1.450 per sentit**, considerant els nous usos descrits en l'apartat anterior.

La taula següent mostra la mobilitat generada segons les ràtios que indica el Decret i l'Estudi de mobilitat:

Usos	Àrea (m ²)	Sostre edificable (m ²)	Viatges generats (m ²) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
equip. docents	10.113,00	3.696,33	739	739
equip. esportiu	10.701,34	10.407,00	2.140	
TOTAL	20.814,34	14.103,33	2.880	739

L'estudi de mobilitat només té en compte la mobilitat generada per l'equipament docent.

Cal analitzar també la mobilitat generada pels futurs equipaments esportius, doncs l'estudi de mobilitat ha de contenir tots els desenvolupaments previstos en l'àmbit del planejament.

L'increment de sostre destinat a equipaments previst, considerant la ràtio que planteja l'estudi i el decret per a equipaments (20 viatges/100 m² de sostre) pot generar una mobilitat de 740 viatges/dia feiner. L'estudi descompta els viatges generats pels habitatges actuals (cases pairals), i considera que l'increment net de desplaçaments és de 633 viatges/dia.

L'estudi esmenta que l'estudi de mobilitat del municipi (any 2003) incorporava les dades de mobilitat interna (EMO 2001). Per a la nova mobilitat l'estudi estima que la mobilitat a peu serà del 37%, però per a la resta de modes no concreta un repartiment modal. Aplicant la quota modal de l'EMO 2001, resulta:

Repartiment modal proposat	A PEU / BICI	TRANSPORT COL·LECTIU	VEHICLE PRIVAT
% quota modal	37,0%	5,0%	58,0%
Viatges / dia feiner	274	37	429

Des de la redacció del present informe es vol incidir en què es tracta d'un repartiment modal amb una quota de desplaçaments no motoritzats baixa segons els usos considerats, donat que es pot pensar que un equipament d'aquestes característiques podria atraure sobretot desplaçaments a peu i en bicicleta.

4. Mobilitat en vehicle privat

Els principals accessos al nucli urbà són la carretera BV-2002, la via de Cornisa i el carrer Onze de setembre. Les IMD dels dos primers vials superen els 15.000 veh./dia.

L'estudi apunta que la nova mobilitat no generarà un nombre significatiu de nous desplaçaments en vehicle privat.

5. Xarxa de transport públic

L'estudi descriu l'oferta actual de transport públic i col·lectiu a l'àmbit d'estudi:

- Servei d'FGC: el municipi compta amb 2 estacions (Colònia Güell i Santa Coloma de Cervelló). Els intervals de pas són de 14 minuts, i l'itinerari des del Pla de les Vinyes fins a la parada de ferrocarril és adaptat a persones de mobilitat reduïda.
- Servei d'autobús interurbà: la línia L76 Santa Coloma – Molí Nou (Sant Boi) té parada a prop del nou equipament. La línia cobreix l'horari de 7 a 21h i té

una expedició cada hora els dies feiners i dues expedicions els festius. Segons indica l'estudi l'itinerari s'adequa a les necessitats de l'institut.

Tot i que l'estudi de mobilitat en fa referència, es troba a faltar la documentació gràfica amb la localització de les parades en relació al nou equipament educatiu.

Des de la redacció del present informe es proposa crear un nou lloc de parada de la línia L76 en l'accés al nou institut, per tal de potenciar l'ús del transport públic. Per a la determinació dels horaris del centre educatiu es proposa així mateix analitzar l'oferta de transport públic, per tal de fer-la compatible amb l'accés a l'institut i promocionar l'ús de l'autobús.

6. Mobilitat a peu

L'estudi descriu els vials d'accés per a vianants fins al nou equipament, mitjançant la via de Cornisa, que disposa d'un espai segregat amb fitons de fusta i grava per a vianants i bicicletes, i que pren la consideració de 'camí escolar'.

No es concreta si els itineraris per a vianants disposen d'il·luminació, arbrat, pendents adequats, passos de vianants, guals adaptats, etc.

7. Mobilitat en bicicleta

L'accés en bicicleta a l'equipament s'efectua mitjançant els mateixos vials que els vianants, sobretot per la via de Cornisa.

L'estudi apunta que l'estudi de mobilitat del municipi preveu que algunes voreres del centre urbà siguin senyalitzades de cohabitació vianant – bici, amb prioritat per al vianant i amb una limitació de velocitat de 5 km/h.

8. Incidència de la mobilitat generada

Es troba a faltar un càlcul sobre quants nous viatges s'esperen en vehicle privat o en transport públic, i l'anàlisi de l'afectació de la nova demanda sobre les xarxes existents.

9. Estimació de la demanda d'aparcament

Pel que fa a les places d'aparcament a reservar fora calçada, el Decret 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.

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 (m²)	Sostre edificable (m²)	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turismes	Total aparcaments motocicleta
equip. docents	10.113,00	3.696,33	185		
equip. esportiu	10.701,34	10.407,00	104		
TOTAL	20.814,34	14.103,33	289	0	0

Cal reservar espai per a **aparcament de bicicletes** fora de la via pública per als equipaments educatius. En concret, cal reservar en total **185 places per a bicicletes dins de la parcel·la del nou equipament educatiu**, en llocs segurs però de fàcil accés al nou equipament. L'estudi de mobilitat utilitza la mateixa ràtio que proposa el Decret.

Per als **equipaments esportius**, d'altra banda, cal reservar **104 places** d'aparcament per a **bicicletes**.

Preferentment, caldria disposar d'aparcaments coberts per a les bicicletes dels treballadors/es del centre docent així com també dels alumnes. Caldrà assegurar que s'ofereix un nombre de places suficient i que l'oferta s'ajustarà a la demanda en cas necessari.

Quant als turismes i motocicletes, l'estudi exposa que el Decret no obliga a fer una reserva explícita fora de la via pública. Si bé això és cert, es troba a faltar una descripció sobre quina és l'oferta d'aparcament a la via pública i quina aflluència de vehicles motoritzats es preveu. En el cas de les motocicletes, caldrà garantir que s'habiliten espais suficients en calçada per evitar en tot moment l'aparcament d'aquests vehicles sobre les voreres.

Si es preveu una aflluència elevada de vehicles motoritzats a les hores d'entrada i sortida dels alumnes, caldrà disposar d'espais degudament senyalitzats i adequats per tal que els propis vehicles dels pares i alumnes no representin problemes de seguretat viària als mateixos estudiants de l'institut.

10. Indicadors de gènere

L'estudi no aporta indicadors de gènere.

11. Mesures correctores

Xarxa de transport públic

L'estudi no proposa actuacions sobre la xarxa de transport públic.

Xarxa bàsica per a vehicles

L'estudi no proposa actuacions sobre la xarxa per a vehicles.

Xarxa de vianants i bicicletes

L'estudi no proposa actuacions sobre la xarxa no motoritzada.

12. Finançament de les càrregues derivades de la mobilitat generada

L'estudi no incorpora una proposta de finançament, donat que no proposa mesures correctores.

13. Conclusions

Es considera que l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del *Pla Especial de mutació i d'ús docent I.S. sector Can Julià al terme municipal de Santa Coloma de Cervelló* conté bona part dels elements necessaris per a 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. No obstant això s'estableixen unes **condicions** relatives al seu desenvolupament, que s'hauran de tenir en compte en la redacció dels corresponents instruments de planejament derivat, en els projectes constructius o en les mesures de gestió que correspongui:

- Cal analitzar la mobilitat generada pels futurs equipaments esportius, doncs l'estudi de mobilitat ha de contenir tots els desenvolupaments previstos en l'àmbit del planejament,
- Analitzar la relació oferta – demanda existent i futura per als diferents modes (vehicle privat i transport públic), per tal comprovar l'adequació de les xarxes existents a les necessitats futures de mobilitat,
- Cal incorporar els aparcaments de bicicletes corresponents als nous usos esportius, seguint les indicacions del Decret o, en cas contrari, aportant una justificació al respecte,
- Cal garantir que els itineraris per a vianants disposin d'il·luminació, arbrat, pendents adequats, passos de vianants, guals adaptats, etc, donant compliment a la normativa d'accessibilitat corresponent.
- Cal aportar els indicadors de gènere.

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.

Se sol·licita a l'Ajuntament de Santa Coloma de Cervelló que, una vegada disposi de la informació relativa a les modificacions que es proposen en aquest apartat de conclusions, envii una còpia a l'Autoritat del transport Metropolità.

Barcelona, 18 de gener de 2013

Vist-i-plau

Lluís Alegre i Valls
Cap del Servei de Mobilitat

Marc A. García i López
Director tècnic