

**Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la Modificació del PGM en l'àmbit de l'equipament educatiu Ramon Fuster i àmbit discontinu del parc de Bonaigua - Can Domènec a l'EMD Bellaterra**

**Municipi de Cerdanyola del Vallès**

Sol·licitant: Ajuntament de

Cerdanyola del Vallès

Promotor: Ajuntament de

Cerdanyola del Vallès

Redactor de l'EAMG: Movice

---

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 del PGM en l'àmbit de l'equipament educatiu Ramon Fuster i àmbit discontinu del parc de Bonaigua - Can Domènec*, a l'EMD Bellaterra.

## **1. Antecedents**

La *Modificació del PGM en l'àmbit de l'equipament educatiu Ramon Fuster i àmbit discontinu del parc de Bonaigua - Can Domènec*, a Cerdanyola del Vallès, té com a objectiu ampliar la superfície ocupada per l'equipament educatiu privat Ramon Fuster, d'educació infantil, primària i secundària, per tal de poder oferir una tercera línia educativa (amb un nombre màxim de 1.385 alumnes).

L'ampliació del centre educatiu respon a un requeriment plantejat pel Departament d'Ensenyament, per tal que l'escola concertada incrementi la seva capacitat a 3 línies, ja que es considera que la zona geogràfica es troba mancada de places.

Donat que l'alumnat previst supera la xifra de 1.000 alumnes, l'ampliació del centre educatiu té consideració d'implantació singular segons l'article 3.3 del Decret 344/2006.

L'àmbit d'estudi, discontinu, ocupa una superfície de 20.478,45 m<sup>2</sup>, i es troba format per dos subàmbits:

- Àmbit A: té una superfície de 17.671 m<sup>2</sup> i planteja ajustar la delimitació entre el sòl destinat a equipaments i el sòl destinat a parc urbà. Alhora es determina un àmbit de planejament derivat per tal d'augmentar la superfície destinada a equipament educatiu (centre educatiu Ramon Fuster), passant de 6.955 m<sup>2</sup> a 11.900 m<sup>2</sup>.
- Àmbit B: té una superfície de 2.808 m<sup>2</sup> i proposa també ajustar la delimitació entre equipament i sòl urbà, incorporant una petita permuta.

L'Entitat Municipal Descentralitzada (EMD) de Bellaterra presenta, per la seva banda, un estudi de mobilitat alternatiu davant l'ATM sobre el mateix sector objecte de planejament, i demana que sigui tingut en compte. Aquest segon estudi de mobilitat conclou que *el creixement de l'escola és incompatible amb les característiques de l'entorn*.

Tanmateix, l'EMD ha entrat un document de propostes de reordenació de la circulació en el sector objecte d'aquest informe en què dona a entendre que sí que és viable la implantació.

L'ATM és l'administració que ha de valorar si el contingut de l'estudi de mobilitat que acompanya la figura de planejament s'adequa al que estableix el Decret 344/2006. Així mateix, l'ATM pot reorientar les propostes envers una mobilitat més sostenible, però és l'administració competent qui adoptarà les mesures.

A continuació es mostra la valoració de l'estudi de mobilitat que acompanya la figura de planejament general que es tramita.

## 2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada per la *Modificació del PGM en l'àmbit de l'equipament educatiu Ramon Fuster i àmbit discontinu del parc de Bonaigua - Can Domènec a l'EMD Bellaterra* als continguts de la llei de la mobilitat, i s'apliquen com a criteris els establerts en el Decret de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada.

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

- Àmbit A: 8.330 m<sup>2</sup> de sostre destinat a equipament educatiu, passant dels 815 alumnes actuals a 1.035 alumnes l'any 2018 i fins a 1.385 alumnes (any indeterminat, quan també s'oferís cursar el batxillerat), i 5.771 m<sup>2</sup> de superfície destinada a zona verda. L'ampliació comportarà un nou edifici que es destinarà exclusivament a l'educació secundària.
- Àmbit B: 2.628 m<sup>2</sup> de sòl destinat a habitatge (existent), i 180 m<sup>2</sup> de superfície destinada a zona verda.

## 3. Estimació de la demanda de mobilitat generada

L'estudi de mobilitat de la Modificació de PGM estima que es generaran un total de **2.900 desplaçaments/dia, 1.450 per sentit**.

La taula següent mostra la mobilitat generada segons les ràtios que indica 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 (EAMG)
residencial	2.628,00	8.330,00	833	
equip. docents	11.900,00	8.330,00	1.666	<b>2.918</b>
zona verda	5.950,45		298	
<b>TOTAL</b>	20.478,45	16.660,00	2.797	<b>2.918</b>

Per al càlcul dels desplaçaments generats per l'ampliació de l'equipament educatiu, l'estudi aplica inicialment la ràtio de 20 viatges/100m<sup>2</sup> de sostre, tal i com proposa el Decret, però l'aplica no només al nou sostre sinó a la superfície ocupada, amb el que resulta un total de **2.380 viatges/dia**.

No obstant això, l'estudi té en compte que el centre educatiu preveu un màxim de 1.385 alumnes, per tant un increment de 620 alumnes respecte de la situació actual. A partir d'aquesta dada, l'estudi aplica un increment també proporcional per al nou professorat i personal d'administració i serveis, i conclou que es generaran un total de 1.459 desplaçaments per sentit, **2.918** en total, tenint en compte tant la mobilitat existent com la nova generada.

La resta d'usos que preveu el planejament són ja existents en l'actualitat, per tant no comportaran un increment de la mobilitat generada.

Per tal d'estudiar la mobilitat actual generada pel centre educatiu, l'estudi aporta resultats d'aforaments realitzats a vianants i vehicles durant dos dies del mes de maig. En base a aquestes dades recollides, l'estudi conclou quin és el repartiment modal de la mobilitat, la distribució horària i l'origen de l'alumnat.

El repartiment modal de la mobilitat actual del centre educatiu, als matins, és de 87% vehicle privat, 11% en transport públic o col·lectiu i 2% a peu. Per al conjunt de la futura mobilitat, però, l'estudi preveu un canvi modal substancial:

Repartiment modal proposat	A PEU / BICI	T. PÚBLIC/COL-LECTIU	VEHICLE PRIVAT
% quota modal	5,0%	31,0%	64,0%
Viatges / dia feiner	146	905	1.868

L'estudi justifica aquest canvi de repartiment modal afirmant que el nou col·lectiu incorporarà alumnes de batxillerat i que les mesures que preveu el planejament impulsaran els modes col·lectius i no motoritzats envers el transport privat.

#### 4. Mobilitat en vehicle privat

L'estudi concreta i descriu com és la xarxa viària supramunicipal que dona accés a Bellaterra: BV-1414, BV-1415, AP-7/B-30, C-58.

La xarxa viària local té un escàs nivell de jerarquització, ja que Bellaterra es troba formada principalment per una extensa urbanització i algun veïnat dispers. La pràctica totalitat dels vials es troben asfaltats i permeten la circulació rodada.

Quant a xarxa viària local, l'estudi destaca el paper de l'eix que formen els carrers Pin i Soler – camí de Sant Cugat – carrer de Terranova, que assumeix un paper de 'pseudoronda' urbana, així com també l'eix format per Joaquim Ruyra – Escultor Vallmitjana – Ramon Llull.

Es mostra un plànol amb els sentits de circulació dels vials propers al centre educatiu. En l'actualitat hi ha 3 carrers d'accés, que conflueixen en un únic tram de carrer davant del centre, i dos carrers que permeten la sortida. L'estudi aporta dades de demanda del trànsit en els diferents vials d'accés, durant les hores punta de matí i de tarda, resultat del treball de camp durant un dia d'escola al maig.

L'estacionament dels vehicles a l'hora de portar i recollir els alumnes del centre és el principal element de conflicte en la mobilitat generada pel centre. L'alta demanda genera una ocupació de les voreres per part dels vehicles, a més de situacions conflicte amb la circulació i d'inseguretat per als vianants (que són principalment els mateixos alumnes).

L'oferta d'aparcament dins del recinte és de 30-40 places, que s'ocupen principalment pels vehicles del professorat i del personal d'administració i serveis. Es disposa d'una plaça reservada per a PMR però no hi ha cap plaça reservada a la distribució de mercaderies.

L'estudi destaca que mentre es generen situacions d'ocupació elevada d'aparcament a trams puntuals del carrer del Pedregar, al carrer Joaquim Ruyra es troba un volum significatiu d'oferta lliure d'aparcament.

## **5. Xarxa de transport públic**

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

- Autobús urbà de Cerdanyola del Vallès (SU-2), en dies feiners excepte agost. Té 3 expedicions diàries per sentit.
- Autobús inteurbà: línies L-648, Bellaterra – Ajuntament – Can Cerdà, en dies feiners excepte agost. Consta de 18 expedicions per sentit, cada hora, entre les 6 i les 21h. Té parada a la plaça Pi (estació d'FGC).
- Autobús nocturn: línia N62
- FGC: les línies S2 i S55 tenen parada a l'estació de Bellaterra, amb horaris molt amplis i una freqüència de pas elevada (8-20 minuts en dia feiner per a l'S2 i variable de 14 a 1h37min per a l'S55)
- Transport escolar: el centre educatiu compta amb 5 rutes de transport escolar, que connecten amb Cerdanyola (44 usuaris), Montcada (2 usuaris), Ripollet (6 usuaris), Sabadell (4 usuaris), Mollet (6 usuaris) i Sant Cugat del Vallès (3 usuaris), transportant un total de 65 alumnes.

Es concreta sobre plànol la situació de les parades respecte del sector, així com els recorreguts i expedicions de totes les línies de transport públic.

## **6. Mobilitat a peu**

L'estudi afirma que les dimensions del nucli urbà de Bellaterra permeten uns itineraris adequats per a la mobilitat a peu fins als principals focus d'atracció i generació de mobilitat.

No obstant això, el centre educatiu es localitza al capdamunt de la vessant d'un turó, per tant els desnivells existents condicionen els possibles itineraris per accedir-hi a peu.

Les voreres d'accés a l'escola són estretes i amb obstacles, es troben en males condicions i sovint són ocupades per vehicles privats a les hores punta. Tot això provoca que el vianant es desplaci per la calçada. L'estudi mostra un plànol amb les amplades de les voreres properes al centre educatiu.

El recorregut fins a la parada del servei urbà és d'uns 300 - 400 m, amb pendent feble o moderat segons l'edifici del centre educatiu on s'iniciï o finalitzi el desplaçament. L'estació d'FGC es troba a uns 700 - 850 m del centre, mitjançant dos itineraris a peu diferents, amb pendents acusats (hi ha trams dels carrers Ramon Llull i Escultor Vallmitjana que superen el 7% de pendent). Les parades de bus interurbà (L-648) es troba també a 700 - 850 m del sector, amb un pendent moderat.

## **7. Mobilitat en bicicleta**

Quant a la bicicleta, l'estudi exposa que el nucli de Bellaterra en l'actualitat no compta amb cap xarxa específica per a aquest vehicle, que ha de compartir l'espai amb els modes motoritzats.

Els pendents, però, dificulten la mobilitat en bicicleta, a més que provoquen situacions de perillositat entre el vehicle privat i la bicicleta.

L'estudi destaca que la distància entre el centre educatiu i el ferrocarril és adequada per generar desplaçaments intermodals bici - tren.

D'altra banda, la xarxa de camins rurals del municipi permet la circulació de la bicicleta pels entorns de la població.

Els itineraris existents, però, fomenten l'ús de la bicicleta principalment per motius de lleure.

## 8. Incidència de la mobilitat generada

La mobilitat del sector generarà teòricament 2.400 viatges. La majoria d'aquests (uns 2.100) tindran lloc en vehicle privat, amb unes ocupacions mitjanes de 1,08 alumnes/vehicle.

En l'actualitat el centre educatiu genera una mobilitat de 561 turismes i 11 motocicletes als matins (entre les 7:30 i les 9:30h), mentre a la tarda (de 16:30 a 19:30h) es detecten 391 turismes i 7 motocicletes. A la tarda, per tant, hi ha un major ús dels desplaçaments a peu i en transport públic o col·lectiu.

Els quarts d'hora amb major afluència són de 8:45 a 9h (23% de la demanda de matins), i de 17 a 17:15h (27% de la demanda de tarda).

S'aporta una taula amb els municipis d'origen de les famílies: 177 de Cerdanyola del Vallès, 123 de Bellaterra, 54 de Sant Cugat del Vallès, 45 de Sabadell i 39 de Sant Quirze del Vallès. La resta de famílies es troben disperses per diferents municipis del Vallès Occidental i Oriental, principalment.

L'escenari a futur contempla que la nova ocupació mitjana dels vehicles augmenti fins a 1,4 alumnes/vehicle, gràcies a les campanyes de sensibilització que es preveu endegar. Aplicant aquesta nova ocupació sobre el conjunt de la mobilitat prevista en vehicle privat, l'estudi conclou que al matí arribaran al centre 611 turismes i 84 motocicletes mentre que per la tarda ho faran 531 turismes i 58 motocicletes.

L'estudi afirma que si no es produeix aquest canvi modal, es crearà un increment de congestió viària durant les entrades i sortides de l'alumnat, que causarà també problemes en els dos punts de connexió amb la carretera BV-1414. En segon lloc, incrementarà l'aparcament irregular i el col·lapse de l'oferta actual. Per últim, l'estudi destaca que es generaran encara més problemes de seguretat viària. Davant aquest escenari, l'estudi planteja mesures per millorar la disponibilitat d'aparcament i mantenir una estructura de sentits de circulació adequada.

### Recomanació 1

Des de la redacció del present informe se sol·licita que el concepte de mobilitat sostenible i les mesures que tenen a veure amb la comunitat educativa passin a formar part dels documents de compromisos de l'escola, atès que és un tema que ha de ser assumit per les seves diferents generacions. Cal dir que l'augment de l'ocupació mitjana dels vehicles, d'1,08 alumnes/vehicle a 1,4 alumnes/vehicle, esdevé clau per tal de concretar el nou trànsit generat, per tant és convenient aportar més detalls que permetin entendre millor com s'assoliran els objectius plantejats, un dels quals ha de ser facilitar els contactes en cotxe compartit, cosa que generalment es fa a través d'un web.

## 9. Estimació de la demanda d'aparcament de turismes, motocicletes i bicicletes

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 a **aparcament de turismes i motocicletes** en cas d'ús residencial i

d'estacions de ferrocarril i d'autobusos interurbans. Aplicant els valors dels annexos II i III del Decret 344/2006 resulta com a mínim els valors següents,

Usos	Àrea (m <sup>2</sup> )	Sostre edificable (m <sup>2</sup> )	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turisme	Total aparcaments motocicleta
residencial	2.628,00	8.330,00	0	0	0
equip. docents	11.900,00	8.330,00	417		
zona verda	5.950,45		60		
<b>TOTAL</b>	<b>20.478,45</b>	<b>16.660,00</b>	<b>476</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

Cal reservar espai per a **aparcament de bicicletes fora de la via pública** per a tots els usos. En el cas d'equipaments educatius, la ràtio que proposa el Decret és de 5 places per cada 100 m<sup>2</sup> de sostre, per tant el centre educatiu hauria de comptar amb una reserva de 417 places d'aparcament per a bicicletes.

La proposta de l'estudi de mobilitat és la següent:

Usos	Àrea (m <sup>2</sup> )	Sostre edificable (m <sup>2</sup> )	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turisme	Total aparcaments motocicleta
residencial	2.628,00	8.330,00			
equip. docents	11.900,00	8.330,00	30		
zona verda	5.950,45				
<b>TOTAL</b>	<b>20.478,45</b>	<b>16.660,00</b>	<b>30</b>		

L'estudi proposa fer una reserva inicial de 15 places d'aparcament per a bicicletes, però no defineix si aquestes han de ser dins o fora del recinte educatiu. Quan l'ampliació de l'escola estigui finalitzada (incloent els cursos de batxillerat) la reserva final d'aparcament per a bicicletes proposada per l'estudi és de 30 places.

## Recomanació 2

Des de la redacció del present informe es recomana destinar per a aparcament de bicicletes uns espais segurs però d'accés còmode i directe, dins del recinte educatiu. El promotor de l'ampliació s'haurà de comprometre a augmentar la reserva d'aparcament per a bicicletes en cas que la demanda ho justifiqui.

Quant a l'aparcament de vehicle privat, un dels principals problemes de mobilitat generats pel sector, l'estudi estima que el nombre de places necessàries per absorbir les necessitats de rotació en les hores punta serà de 52. Per al personal d'administració i serveis i professorat, l'estudi estima que l'oferta necessària és de 50 places.

En el cas de la motocicleta, caldrà comptar amb una oferta d'aparcament en calçada per evitar que en tot cas ocupin l'espai destinat als modes no motoritzats. L'estudi proposa reservar 24 places en calçada.

## 10. Mesures correctores

L'estudi planteja un seguit de mesures que tenen com a objectius genèrics:

- Repartiment més equitatiu de l'espai viari (de forma que s'augmenti la seguretat per als vianants).
- Foment dels modes de mobilitat més sostenibles
- Pacificació del trànsit

En el marc d'aquests punts de partida, l'estudi concreta uns objectius específics:

- Garantir que els desplaçaments a peu s'efectuen en condicions de seguretat i confort
- Millorar el servei de transport públic interurbà
- Restringir l'ús del cotxe en aquells espais on hi ha conflicte amb altres usuaris de la via pública
- Millorar la qualitat ambiental del sector

Aquests objectius genèrics i específics es tradueixen en les mesures que s'esmenten tot seguit.

### Activitats de sensibilització i de redistribució horària

L'estudi preveu dur a terme activitats de sensibilització sobre la mobilitat, especialment dirigides a les famílies però també al professorat i al personal d'administració i serveis que accedeixen en vehicle privat.

Així mateix, es contempla informar a la comunitat educativa sobre quines són les opcions per accedir a l'escola en mitjans sostenibles, i també promoure el cotxe compartit. L'estudi afirma que l'escola durà a terme una valoració periòdica de l'ús del *car-pooling*.

D'altra banda, en l'actualitat uns 250 alumnes fan ús del servei d'acollida al matí i uns 65-90 realitzen extraescolars a la tarda. L'escola preveu consolidar els serveis de matí i tarda i incrementar el nombre d'alumnes que efectuen extraescolars, especialment en els cicles de secundària i batxillerat, per tal de redistribuir les hores d'entrada i sortida al centre.

Per als alumnes de batxillerat es preveu que l'horari de sortida no sigui a les 17h sinó a les 15h.



## **Xarxa de transport públic**

L'estudi proposa dues mesures en relació al transport públic o col·lectiu:

- Consolidar i incrementar el servei de bus escolar. L'estudi proposa que les rutes siguin competitives en temps en relació al vehicle privat, i que totes elles efectuïn parada a l'estació d'FGC Bellaterra, per tal de recollir els alumnes usuaris del ferrocarril. Igualment, el bus pot recollir de l'estació d'FGC altres alumnes que hi arribin mitjançant el bus interurbà o bé el vehicle privat. S'espera que la quota modal del transport escolar augmenti del 8 al 12%.
- Perllongar la línia de bus interurbà A3 per tal que s'acosti a l'estació d'FGC Bellaterra. L'estudi proposa perllongar aquesta línia entre Barcelona i la UAB fins a l'estació d'FGC Bellaterra, ja que té com a parada de regulació la de l'hotel de la Vila Universitària, a només 500 m de l'estació d'FGC. Aquest perllongament es proposa només per a 2 expedicions al matí i 2 a la tarda. Des de la redacció del present informe, però, no es troba una mesura adequada per a les necessitats del centre educatiu ja que, per una banda, hi ha molts pocs alumnes residents a Barcelona i, per l'altra, continua deixant els alumnes a 800m de l'escola i amb un fort pendent per finalitzar el trajecte a peu. D'altra banda, perllongar línies inteurbanes amb una freqüència regular, només en algunes expedicions, pot provocar la necessitat de nous vehicles per tant de mantenir la regulació horària. En tot cas, la Generalitat de Catalunya, com a titular del servei, haurà de considerar la proposta i emetre un informe al respecte.

### **Recomanació 3**

Qualsevol proposta de modificació d'un servei ha de ser validada per l'administració titular del servei. Així es recomana que es demani informi sobre aquesta proposta en el cas de què es vulgui mantenir.

### **Recomanació 4**

Es recomana analitzar si algun dels autobusos discrecionals de l'escola poden circular a prop de la parada de l'autobús interurbà i recollir els nens o personal de l'escola que l'utilitzin.

## **Xarxa bàsica per a vehicles**

L'estudi proposa consolidar la xarxa viària existent. En l'actualitat les arribades a l'escola s'efectuen pels carrers Joaquim Ruyra, Juan Valera i Pedregar, mentre que la dispersió es realitza pels carrers Balmes i Ramon Llull. Aquesta diversificació permet que els vehicles privats orientin el seu accés i sortida en funció del seu recorregut previ i posterior, a la vegada que s'allibera de trànsit la plaça Pi de Bellaterra (de caràcter pacificat).

Així, l'estudi proposa que el carrer Balmes continuï sent de doble sentit, tot i que considera també interessant la possibilitat d'establir un cordó d'aparcament tant per als residents com per a la comunitat educativa.

Quant a l'aparcament, l'estudi proposa reordenar el viari i destinar els espais destinats a l'aparcament de vehicles motoritzats. Per tal d'evitar els actuals conflictes, l'estudi aposta per regular l'aparcament dels vials més propers a l'escola: Joaquim Ruyra, Juan Valera, Pedregar i Escultor Vallmitjana. Els criteris que es proposen per a la regulació d'aparcament són:

1. Reordenar les places existents i crear-ne de noves, eliminant l'aparcament irregular (placeta, carrer Escultor Vallmitjana, plaça Pedregar). L'estudi aporta una nova proposta de reordenació de les cruïlles i de senyalització horitzontal, que mostra sobre plànol.
2. Facilitar els aparcaments als residents. L'estudi proposa habilitar 71 places d'aparcament de zona verda amb limitació horària de màxim 2 hores per a no residents.
3. Regular places destinades a encotxament i desencotxament. Per a aquestes 71 places de zona verda, l'estudi proposa que es permeti l'estacionament de no residents de 7:30 a 9:30 i de 16:30 a 17:30h.
4. Regular places d'estacionament lliure, als carrers Joaquim Ruyra i del Pedregar, on puguin aparcar els professors i personal d'administració i serveis.
5. Regular estacionament de motocicletes i ciclomotors, reservant un total de 24 places situades a la cruïlla del Pedregar i Escultor Vallmitjana.
6. Regular l'estacionament de vehicles de PMR, reservant dues places per a PMR a la plaça del Pedregar.
7. Regular la parada del bus escolar. L'estudi proposa que el desencotxament s'efectuï al carrer Escultor Vallmitjana, abans del pas de vianants, ocupant el carril de circulació. L'estudi considera que el desencotxament es realitza de forma àgil i que és millor que s'efectuï al carril de circulació que no pas ocupant 4 places d'aparcament de turisme. L'encotxament s'efectuarà, com ara, dins del recinte educatiu.
8. Mantenir la distribució de mercaderies a l'interior del recinte educatiu

L'estudi mostra plànols que concreten la localització i reordenació viària d'aquestes propostes.

D'altra banda, l'estudi proposa reforçar la senyalització de zona escolar i de limitació de la velocitat a 30 km/h. Des de la redacció del present informe es fa observar que les zones 30 permeten una cohabitació segura amb la bicicleta, per tant, donat que es tracta d'un àmbit sense una xarxa ciclable definida, es troba molt convenient la proposta de limitar la velocitat a 30 km/h.

## **Xarxa de vianants**

L'estudi proposa definir itineraris segurs per als vianants. L'estudi els mostra sobre plànol. Aquests itineraris connecten amb les parades de transport públic i els equipaments del nucli urbà.

D'altra banda, també es defineixen uns itineraris verds de connexió entre el centre educatiu i diferents sectors de Bellaterra.

Quant a propostes concretes sobre les voreres, l'estudi proposa que s'adaptin a la normativa vigent, per tant cal que es disposi d'una amplada mínima d'1,5m sense obstacles. Per tal d'assolir aquest objectiu, es proposa 3 actuacions:

1. Cobrir els escocells dels arbres de l'avinguda Joan Fàbregas i dels carrers Balmes i Llull
2. Ampliar la vorera del carrer Escultor Vallmitjana entre els carrers del Pedregar i de Balmes
3. Alliberar d'obstacles (pals de llum...) els trams de vorera més propers al centre educatiu, dels carrers Joaquim Ruyra i Pedregar

Així mateix, l'estudi preveu adaptar els passos de vianants d'aquests itineraris per a PMRs, segons la normativa vigent.

També es proposa crear nous passos per a vianants i la reubicació d'altres per tal de garantir la visibilitat. Les noves localitzacions es mostren sobre plànol.

Per últim, en relació al vianant, l'estudi proposa senyalitzar els itineraris escolars a peu, indicant els temps de recorregut entre l'estació d'FGC i d'altres indrets, i indicant explícitament quins són els itineraris adaptats i segurs.

## **Recomanació 5**

Es considera adient que s'explorin altres possibilitats que facin més segur i integrat l'àmbit a l'entorn de l'escola. Es troba a faltar alguna alternativa que faci del lloc un espai on es tingui present la importància de l'equipament escolar com a espai de trobada també en el carrer, de manera que fins i tot pugui estar tancat a la circulació en determinats horaris o fins i tot permanentment. Això no hauria d'impedir el pas dels autocars ni dels vehicles que aparquin dins de les finques o la pròpia escola d'una manera autoritzada. En aquest cas caldria reformular algunes de les direccions de circulació proposades.

## **Xarxa ciclable**

L'estudi considera que els forts pendents per accedir a l'escola no justifiquen la creació d'una xarxa ciclable.

## **Recomanació 6**

Si s'avança en la consolidació de la zona 30 a l'entorn de l'escola i en propostes de crear espais de convivència restringits al pas dels vehicles es facilitarà la circulació de les bicicletes el que incrementarà el seu ús, sobretot per a les persones que viuen a distàncies superiors a 500 metres i que poden decidir-ne el seu ús si es donen les condicions adequades. Tanmateix s'ha d'insistir que els aparcaments de bicicleta per a la comunitat escolar han d'estar en un lloc segur.

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

Tot i tractar-se d'una figura de planejament general, l'estudi aporta una proposta de finançament, repartida en dues etapes.

L'estudi de mobilitat afirma que les mesures plantejades representen una millora també per a Bellaterra i Cerdanyola del Vallès, i proposa negociar el finançament dels costos associats a les actuacions proposades.

En aquest sentit, des de la redacció del present informe se sol·licita que en el moment de tramitar el planejament derivat s'aporti una major concreció sobre qui finançarà cada actuació proposada.

## **12. Mobilitat i gènere**

L'estudi aporta dades de l'EMQ 2006 que mostren que les dones es desplacen més en transport públic i a peu que els homes. L'estudi també reflexiona sobre la mobilitat segons els grups d'edat.

## **13. 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 Cerdanyola del Vallès) han d'incorporar les dades necessàries per avaluar la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica.

L'estudi, en base als factors establerts per CORINAIR, estima les emissions generades pel desenvolupament del planejament proposat, i conclou que es consumiran 1.067 litres diaris de combustible, el que comportarà una emissió de 10,24 kg de NOx i 0,98 kg de partícules en suspensió, de forma diària.

## 14. Conclusions

Es considera que l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada de *la Modificació del PGM en l'àmbit de l'equipament educatiu Ramon Fuster i àmbit discontinu del parc de Bonaigua - Can Domènec a l'EMD Bellaterra*, a Cerdanyola del Vallès, 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 al 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:

- L'estudi de mobilitat del POUM haurà d'aportar una **major concreció sobre com s'assolirà l'increment** de l'ocupació mitjana dels vehicles. Aquest augment de l'ocupació mitjana esdevé la clau per tal de concretar el nou trànsit generat.
- Es troba necessari **concretar la localització de les places d'aparcament** previstes per a **bicicletes**, que s'hauran de trobar a **l'interior del recinte**, en llocs segurs però de fàcil accés. El promotor s'haurà de comprometre a augmentar l'oferta en cas necessari.
- Se sol·licita **aportar els corresponents informes dels titulars** de les xarxes sobre les quals es proposa fer actuacions. En aquest sentit, caldrà analitzar la conveniència de la mesura sobre la línia d'autobús inteurbà A3, tenint en compte l'opinió del titular (Generalitat de Catalunya).

S'inclouen en aquest informe 6 recomanacions que es sol·licita al promotor del planejament les tingui en compte en el moment de la redacció del planejament derivat.

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 Cerdanyola del Vallès que, una vegada compti amb la informació relativa a les modificacions que es proposen en aquest apartat de conclusions, envii una còpia a l'Autoritat del Transport Metropolità.

Barcelona, 30 de novembre de 2012

Lluís Alegre i Valls  
Cap del Servei de Mobilitat