

Informe relatiu a l'Estudi d'avaluació de la mobilitat generada pel Pla Especial Urbanístic de concreció d'ús docent i d'ordenació de l'equipament a la masia de Can Ribot (Santa Coloma de Cervelló)

Municipi de Santa Coloma de Cervelló
Comarca del Baix Llobregat
Promotor: Educació Akua SL
Redactor de l'EAMG: VAIC

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 Urbanístic de concreció d'ús docent i d'ordenació de l'equipament a la masia de Can Ribot (Santa Coloma de Cervelló)*.

1. Antecedents

El *Pla Especial Urbanístic de concreció d'ús docent i d'ordenació de l'equipament a la masia de Can Ribot* es redacta per a determinar els efectes sobre la mobilitat del municipi que pot provocar la implantació del nou centre docent (educació general) per tal de desenvolupar una Escola privada, amb la previsió que acabi abastant tots els cicles de l'Ensenyament. L'ús anterior de la finca corresponia a un restaurant per a celebració de grans esdeveniments.

L'àmbit del PEU compta amb una superfície de 14.204,37m², dels quals 13.071,65m² correspondran a equipament comunitari, 1.026,3 m² a parc urbà i la resta a vialitat.

En data maig de 2016 l'ATM va emetre informe desfavorable de l'Estudi d'avaluació de la mobilitat generada pel Pla Especial Urbanístic de concreció d'ús docent i d'ordenació de l'equipament a la masia de Can Ribot.

2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació del *Pla Especial Urbanístic de concreció d'ús docent i d'ordenació de l'equipament a la masia de Can Ribot*, 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 PEU es tramita per poder convertir l'actual restaurant en una escola privada, seguint una línia educativa continuada des de l'Ensenyament de cicles infantils fins al Batxillerat.

A continuació s'analitza l'adequació del document d'EAMG aportat pel promotor als continguts de la Llei de la mobilitat, i al que estableix el Decret 344/2006, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada.

3. Estimació de la demanda de mobilitat generada

L'apartat 3 de l'EAMG estima que la mobilitat generada serà de 796 viatges/dia. Per calcular aquesta mobilitat generada s'ha utilitzat les ràtios que proposa el Decret 344/2006 referents a equipaments.

No s'inclou la mobilitat corresponent a la zona verda. En l'estudi s'argumenta que l'ús previst serà exclusiu dels membres i visitants del centre docent, per aquest motiu, no s'han considerat viatges addicionals generats per la zona verda prevista. Des de la redacció del present informe s'accepta aquesta consideració.

La taula següent mostra la mobilitat generada pel PEU que apareix en el document i la resultant d'aplicar les ràtios que proposa el Decret 344/2006 en el seu annex 1.

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

Usos	Àrea (m ²)	Sostre edificable (m ²)	Viatges generats (m ²) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
equip. docent		3.980	796	796
zona verda	1026,3		51	0
TOTAL		3.980	847	796

La distribució modal dels desplaçaments presentada en l'estudi és considera que serà del 7,1% en modes no motoritzats, 13% en transport públic i 79,9% en vehicle privat. Es considera que només el 15% dels desplaçaments seran interns.

L'estudi inclou una proposta de distribució horària de la mobilitat a partir dels horaris d'obertura i tancament del centre.

Des de la redacció del present informe es considera correcte la informació aportada sobre la caracterització de la mobilitat generada pel PEU.

4. Mobilitat en vehicle privat

En l'estudi s'inclouen dades d'intensitat de trànsit de la vialitat existent a partir de les dades del Pla de Mobilitat Urbana de Santa Coloma de Cervelló. Es realitza un càlcul

de nombre màxim de vehicles previstos en hora punta que permet verificar que en cap cas aquest increment de trànsit provocarà problemes de trànsit.

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

5. Xarxa de transport públic

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

- Bus. Es disposa d'una parada de la línia interurbana L-76 prop del sector, a l'av. Compte Berenguer (Urbanització Cesalpina). La freqüència de pas d'aquesta línia és de 60 minuts.
- Ferrocarril. Es disposa de dues parades de la línia del Llobregat d'FGC: Colònia Güell i Santa Coloma de Cervelló centre, amb una freqüència de pas de 14 minuts. L'estudi comenta que la distància a peu des de l'àmbit d'estudi és de 3,8km però la connexió queda garantida amb la línia L-76 de bus.

Es preveu que el nombre de viatges diaris en transport públic sigui de 103, dels quals 16 es preveu que siguin interns (coberts amb la L-76) i 88 externs.

En la memòria del PEU es comenta la previsió de disposar d'un servei de transport propi adaptat per a transportar als usuaris, absorbint d'aquesta manera l'increment de viatges que genera el nou equipament. Es preveu que aquest servei permeti connectar amb els altres municipis.

6. Mobilitat a peu i en bicicleta

S'inclou una descripció de les condicions generals dels recorreguts per a vianants a l'entorn del PEU i la seva connexió amb el nucli urbà i amb Torrelles de Llobregat. Es destaca problemes de desnivells i manca de continuïtat en els itineraris per a vianants en tota la urbanització residencial, Cesalpina. Les voreres de l'entorn ronden els 90 cm útils d'amplada, per sota del 1,50 metres que fixa la normativa vigent, i existeixen diversos elements punts crítics en l'accessibilitat degut a la presència d'obstacles a la vorera.

L'accessibilitat en bicicleta es considera molt minoritari, donades condicions de desnivell pronunciat, excepte amb bicicleta elèctrica, on aquest mode pot circular en convivència amb el trànsit motoritzat.

7. Incidència de la mobilitat generada

L'estudi considera que la mobilitat generada pel futur equipament docent no siguin importants ni alterni significativament els nivells de trànsit actual ni de transport públic.

En aquest sentit, segons les dades aportades a l'estudi no es preveu problemes de capacitat en cap de les xarxes de transport. Tot i això, es considera que l'accés concentrat de vehicles a les hores d'obertura i tancament del centre poden generar retencions puntuals localitzades a l'entorn del centre i de l'accés a l'aparcament. Per tal d'evitar incidir en la circulació del trànsit de l'entorn es proposa preveure mesures de regulació del trànsit a les hores punta d'accés al centre.

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 relació als usos previstos a l'estudi, no resulta necessària la previsió d'una dotació d'aparcament per a vehicles determinada per l'aplicació del Decret 344/2006. No obstant això, l'estudi informatiu del PEU preveu una dotació d'aparcament corresponent a una plaça d'aparcament per cada 200m² de superfície, utilitzant com a base l'article 298.2h (biblioteques) de les NNUU del PGM 1976, per considerar que és l'ús que més s'hi acostava funcionalment, per tant es reservaria un mínim de 20 places d'aparcament.

En relació a l'aparcament per a bicicletes, el Decret 344/2006 fixa una dotació de 5 places/100m² de sostre de l'equipament i 1 plaça/100m² de sòl en zones verdes. En l'estudi es considera una ràtio per a equipaments no corresponent a docents.

Es proposa que el nombre de places per a bicicletes previstes sigui només de 6 en tot l'àmbit d'estudi, preveient reservar espai per si cal ampliar aquesta oferta. Es considera que aquesta oferta és ajustada a la demanda prevista tenint en compte la ubicació dels centre i les condicions d'accessibilitat en bicicleta, tot i que caldrà ajustar la demanda en funció de l'oferta. Des de l'ATM es recomana que aquests aparcaments estiguin protegits.

Taula resum del dimensionament de l'aparcament per a turismes, motocicletes i bicicletes (segons Decret 344/2006)

Usos	Àrea (m ²)	Sostre edificable (m ²)	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turisme	Total aparcaments motocicleta
equip. docent		3.980	6	20	
Zona verda	1026,3		0		
TOTAL	2.722,99		6	20	

L'estudi indica que no queda afectat pel compliment del Reial Decret 1053/2014 però inclou la recomanació de preparar els tubs per poder passar la instal·lació en cas de posterior necessitat d'un punt de recàrrega per a vehicles elèctrics.

9. Distribució urbana de mercaderies

L'estudi comenta que la distribució de mercaderies es farà mitjançant un accés diferent al dels alumnes i treballadors per tal de garantir la seguretat dels usuaris de l'equipament i no interferir amb la circulació del trànsit de l'entorn.

10. Mesures correctores

Xarxa bàsica per a vehicles

L'estudi proposa mesures de reducció de la velocitat a l'Avinguda Comte Ramon Berenguer a partir d'instal·lar coixins berlinesos.

Xarxa de transport públic i col·lectiu

L'estudi inclou la proposta de reubicar la parada d'autobús de la L-76 d'ambdós sentit més propera, existent a l'av. Comte Ramon Berenguer, per tal de situar-la en un punt amb menys desnivell.

Xarxa de vianants

L'estudi inclou la proposta d'instal·lar 4 nous passos per a vianants a les cruïlles dels vials de l'entorn de l'àmbit del PEU.

Xarxa ciclable

L'estudi no inclou cap proposta referent a la xarxa ciclable.

11. Mobilitat i gènere

L'Estudi incorpora informació relacionada amb la mobilitat i gènere en presentar dades de repartiment modal.

12. Finançament de les càrregues derivades de la mobilitat generada

L'Estudi no preveu cap actuació de millora ni d'ampliació de les xarxes de transport públic existent, ni tampoc d'altres actuacions derivades de la mobilitat generada més enllà de l'ampliació de la vorera.

13. Conclusions

L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada pel *Pla Especial Urbanístic de concreció d'ús docent i d'ordenació de l'equipament a la masia de Can Ribot (Santa Coloma de Cervelló)*, manca de bona part de les anàlisis i informes per poder avaluar si s'aconsegueix 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**.

De cara a millorar alguns aspectes del projecte es fan les recomanacions següents:

- Cal preveure mesures per impulsar la mobilitat en modes no motoritzats per als estudiants residents a Santa Coloma de Cervelló. Seria bo preveure itineraris segurs i altres mesures pròpies d'un camí escolar, incloent mesures de regulació de la circulació a les hores punta d'entrada i sortida de l'alumnat.
- Es proposa que una proporció dels aparcaments per a bicicletes previstos (els destinats a personal de l'escola i alumnat) es trobin en un espai vigilat i estiguin protegits de les condicions climatològiques.

- Cal promoure mesures per fomentar la mobilitat sostenible entre els treballadors/es, tant en l'accés en transport públic o modes no motoritzats com en l'ús compartit del vehicle.

L'estudi detalla el finançament de la propostes de reubicació dels pals de parada però no de la resta de mesures. Tal com determina el decret 344/2006 el cost de les propostes associades a garantir la mobilitat generada del sector caldrà que l'assumeixi el promotor. En aquest sentit, caldrà assumir no només el cost de la reubicació de les parades, sinó també la construcció dels passos per a vianants proposats, els coixins berlinesos i la dotació d'aparcament per a bicicletes.

Barcelona, 30 de juny de 2016

Lluís Alegre i Valls
Director tècnic