

Informe relatiu a l'Estudi d'avaluació del Pla Especial Urbanístic per a l'ampliació de l'escola Sant Gervasi de Mollet del Vallès

Municipi de Mollet del Vallès
Comarca del Vallès Oriental
Promotor: Escola Sant Gervasi
Redactor de l'EAMG: DOYMO

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 Urbanístic per a l'ampliació de l'escola Sant Gervasi, ubicada al carrer Sabadell, 41 de Mollet del Vallès.

1. Antecedents

El present Pla Especial Urbanístic s'ubica al barri de Santa Rosa, en concret al carrer Sabadell, 41. En aquest emplaçament actualment hi funciona des de fa anys l'escola Sant Gervasi, que cobreix les etapes educatives de parvulari, primària i secundària obligatòria. Actualment, aquest centre compta amb 1.650 alumnes i 150 professors. L'objecte del pla especial urbanístic (PEU) està vinculat al projecte de renovació i transformació del seu projecte escolar, fet que requereix la reordenació dels volums edificats actuals i d'ampliacions del sostre existent. Les actuacions de millora, renovació i ampliació han de ser regulades a través d'un nou marc urbanístic. En aquest projecte de millora i actualització de les instal·lacions es preveu un increment d'unes 240 places d'alumnes.



2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'Estudi d'avaluació de la mobilitat generada pel *Pla Especial Urbanístic per a l'ampliació de l'escola Sant Gervasi de Mollet del Vallès*, 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.

L'àmbit del PEU inclou la finca delimitada al nord per l'escola Can Besora, al sud pel carrer Álvarez de Castro, a l'est pel carrer Sabadell i a l'Oest per l'Hospital de Mollet. La parcel·la compta amb una superfície de 15.826 m² i actualment el centre ja disposa de 1.650 alumnes i 150 professors. En una primera fase, el desenvolupament del PEU no suposarà un increment d'alumnat, mentre que en una segona fase es preveu un increment d'uns 240 alumnes, vinculat a la creació de 3 nous cursos de cicles formatius. L'increment de sostre construït previst al PEU és de 6.272,72 m².

3. Estimació de la demanda de mobilitat generada

L'Estudi calcula la mobilitat generada a partir de l'increment del nombre d'alumnes previst (240) i considera que generaran 240 nous desplaçaments. Des de l'equip redactor del present informe **no s'accepta l'increment de mobilitat previst, i es proposa bé aplicar les ràtios que proposa el Decret 344/2006, bé estimar-ho a partir de l'increment d'alumnes previst i a raó d'una ràtio de 3-4 viatges per alumne i dia.**

Taula resum de la mobilitat generada

Usos	Àrea (m ²)	Sostre edificable (m ²)	Viatges generats (m ²) (Decret)*	Total viatges generats (EAMG)
Equipaments docents	15.826,00	6.272,72	1.255 (960)	240
TOTAL	15.826,00	6.272,72	1.255 (960)	240

L'estudi indica que el 71% dels alumnes del centre són de Mollet del Vallès i el 29% restant en la seva major part correspon a municipis del seu entorn (4,3% Sant Fost, 4,1% Santa Maria de Martorelles, 3,3% Parets del Vallès...) i considera que la nova mobilitat generada seguirà un repartiment territorial semblant.

Així mateix, considera un repartiment modal aportat per la mateixa escola, a partir d'una enquesta realitzada a l'alumnat. Cal destacar que l'estudi aporta el repartiment modal del conjunt d'alumnes que accedeixen a l'escola i el repartiment modal dels alumnes dels cicles formatius (col·lectiu al qual s'incrementarà la mobilitat amb el desenvolupament del PEU), essent aquest darrer el que s'utilitza en la nova mobilitat generada.

Taula resum del repartiment modal

Repartiment modal proposat	A PEU - BICICLETA	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT
% en desplaçaments	53,62%	30,31%	16,07%
Viatges / dia	128	74	38

Des de l'equip de redacció del present informe s'accepta el repartiment modal proposat.

4.- Mobilitat en vehicle privat

L'Estudi caracteritza la xarxa viària propera a l'àmbit del PEU, segons la informació del Pla de Mobilitat Urbana de Mollet del Vallès i a una caracterització en base a treball de camp. L'escola es troba en una via de la xarxa secundària col·lectora (Álvarez de Castro) que connecta amb la xarxa primària (ronda dels Pinetons) i per tant disposa d'una bona connectivitat.

L'estudi aporta informació de diferents estudis de trànsit amb incidència a l'àmbit d'estudi i la realització de 3 aforaments manuals amb una durada de 14 hores (al carrer Sabadell, carrer Álvarez de Castro i carrer Santa Perpètua). Es fa una estimació del trànsit diari i es calcula el nivell de servei d'aquesta vialitat. L'índex de saturació d'aquests vials en hora punta presenta valors inferiors al 50%. Les principals incidències detectades durant el treball de camp estan relacionades amb cues al carrer Sabadell, a causa de l'encotxament i desencotxament dels alumnes dels centres escolars situats al mateix carrer, i a indisciplina en l'estacionament de vehicles.

En relació a la dotació d'aparcament es descriu que al carrer Sabadell hi ha 40 places d'aparcament lliure en cordó i 2 places de càrrega i descàrrega, i al carrer d'Álvarez de Castro hi ha 9 places. Aquesta dotació compta amb una elevada ocupació, fet que provoca que l'encotxament i desencotxament dels alumnes es faci amb vehicles en segona filera, amb la consegüent incidència sobre el trànsit rodat del carrer (bloqueig parcial del carrer).

S'aporta informació gràfica sobre la jerarquització viària i els sentits de circulació de la vialitat de l'entorn.

Des de l'equip de redacció del present informe s'accepta la documentació aportada.

5.- Xarxa de transport públic

L'Estudi té molt bona cobertura respecte a la L1 urbana de Mollet del Vallès, que connecta les principals polaritats del municipi i les estacions ferroviàries. Aquesta línia disposa d'una parada just davant de l'escola i compta amb una oferta de 63 expedicions diàries i una oferta de 3.402 places/dia. Per altra banda, a uns 190 metres de l'entrada de l'escola, hi paren les línies L240, L320, L321, L345, L360, L361 i L362. S'aporta informació del recorregut, l'horari de funcionament, les expedicions diàries d'aquesta oferta, així com de la seva capacitat i ocupació mitjana.

Globalment es considera que l'oferta de transport públic amb cobertura a l'àmbit del pla especial compta amb més de 2.800 places lliures.

També es descriuen els itineraris de vianants que connecten el centre educatiu amb les parades de transport públic, les quals compten amb voreres amples i bones condicions d'accessibilitat.

Per altra banda, també destacar que a l'avinguda Rivoli hi ha una reserva per a la parada dels autobusos escolars.

S'aporta informació gràfica sobre els punts de parada i els itineraris per accedir-hi.

Des de l'equip de redacció del present informe s'accepta la documentació aportada.

6.- Mobilitat a peu i en bicicleta

L'EAMG descriu les característiques de la xarxa per a vianants propera a l'escola, la qual es troba envoltada d'eixos principals per a vianants de segon nivell. També s'aporta informació de l'amplada útil de les voreres de l'entorn de l'escola així com dels passos per a vianants i el seu grau d'accessibilitat. En aquest sentit cal destacar que l'amplada útil del carrer Álvarez de Castro és superior a 1,5 m, mentre que al carrer Sabadell és de 0,9 m o inferior. Així mateix, cal destacar que el pas per a vianants de la cruïlla entre els carrers Sabadell i Álvarez de Castro no es troba adaptat.

L'EAMG també descriu els pendents de la vialitat de l'entorn, els quals no són pronunciats excepte en un tram del carrer Álvarez de Castro que se situa entre el 8 i el 10%.

L'estudi també descriu que actualment hi ha cinc punts d'accés al recinte de l'escola (3 al carrer Sabadell i 2 al carrer Álvarez de Castro) i que amb el desenvolupament del PEU es preveu concentrar totes les entrades en dos punts: un al carrer Sabadell (per a tots els cursos excepte batxillerat i educació per adults) i un altre al carrer Álvarez de Castro (per als alumnes de batxillerat i educació per adults).

En relació a la bicicleta, l'estudi indica que els carrils bici més propers es localitzen a la ronda dels Pinetons i alguns carrers de convivència de l'entorn de l'escola. També indica els aparcaments per a bicicletes propers a l'escola, i descriu que dins de l'escola hi ha un aparcament per a 10 bicicletes, el qual es troba infrautilitzat (2-4 bicicletes aparcades en condicions habituals).

Així mateix, també descriu la xarxa d'itineraris ciclables que preveu el PMU de Mollet del Vallès, el qual proposa com a itinerari ciclable el carrer de Sabadell.

S'aporta informació gràfica de la xarxa per a vianants i bicicletes.

Des de l'equip de redacció del present informe s'accepta la documentació aportada.

7.- Incidència de la mobilitat generada

En relació a la **xarxa viària**, l'Estudi preveu 38 nous desplaçaments en vehicle privat, vinculats a l'escola. Tenint en compte el baix increment de trànsit i les mesures complementàries previstes es considera que la nova mobilitat generada per l'equipament podrà ser absorbida sense problemes per la xarxa viària actual. Així mateix, l'EAMG fa una prognosi del trànsit dels vials de l'entorn per als pròxims anys i en calcula l'índex de saturació, el qual continua mantenint valors força baixos.

En referència al **transport públic**, l'Estudi preveu 74 nous viatges en transport públic. L'estudi aporta informació de l'oferta i capacitat del transport públic i considera que

l'oferta actual podrà absorbir la demanda de la mobilitat generada en transport públic sense problemes.

En el cas dels **modes no motoritzats**, l'Estudi preveu 128 desplaçaments en modes no motoritzats (a peu i en bicicleta) i considera que les xarxes actuals disposen d'unes condicions favorables per absorbir aquesta nova mobilitat.

Des de l'equip de redacció del present informe i tot i l'error en l'estimació de la mobilitat generada descrit a l'apartat 3 d'aquest informe, es considera vàlida la informació aportada.

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.

Utilitzant els valors de l'annex 2 i 3 del Decret 344/2006 de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada resulta necessari, com a mínim la següent dotació:

Taula resum del dimensionament de l'aparcament

Usos	Superfície sostre (m ²)	Aparcaments bicicleta D344/2006	Aparcaments bicicleta EAMG
Equipaments docents	6.272,72	314	18 (63)
TOTAL	6.272,72	314	18 (63)

En aquest sentit, l'EAMG no aplica correctament la ràtio d'aparcament per a bicicletes que fixa el Decret 344/2006 per a equipaments docents (que és de 5 places /100 m² sostre o fracció) i en preveu una reserva per a 63 places, si bé inicialment només se n'instal·laran 18 places. Des de la redacció del present informe i tenint en compte la demanda actual, s'accepta aquesta reducció en les ràtios si bé es fixa com a condició que la **dotació d'aparcament per a bicicletes serà ampliable en funció de la demanda i a càrrec del promotor**.

Pel que fa a la reserva de places d'aparcament per a **turismes i motocicletes**, l'EAMG no en preveu de noves.

Tampoc li resulta d'aplicació el Reial Decret 1053/2014, que estableix que tots els edificis de nova construcció han d'incloure la instal·lació elèctrica específica per a la recàrrega de vehicles elèctrics per a cada plaça; que en el cas d'aparcaments de flotes privades, cooperatives i d'empreses, o d'oficines, etc., així com en els aparcaments públics permanents, cal una dotació d'un punt de recàrrega per cada 40 places.

Recomanació 1.

Es recomana instal·lar punts de recàrrega per a vehicles elèctrics a l'actual aparcament de dins de l'escola.

9.-Distribució urbana de mercaderies

L'Estudi no descriu els requeriments que fa el Decret 344/2006 en relació a la distribució urbana de mercaderies, ja que es tracta d'uns usos que no li és d'aplicació. No obstant això, en les mesures correctores fa una proposta per tal d'habilitar un espai per a la càrrega i descàrrega de mercaderies al carrer Sabadell.

10.-Mesures correctores

L'estudi proposa diferents mesures correctores per tal de millorar la mobilitat generada tant del sector com del seu entorn.

Xarxa bàsica per a vehicles i aparcament

L'Estudi proposa les següents mesures:

- Canvi de sentit del carrer Sabadell, per tal de potenciar l'ús de la ronda com a vial d'accés a l'escola i minimitzar el trànsit per l'interior del nucli antic.
- Implementar una reserva de Kiss&Go al carrer Sabadell, per a 5 places. Aquesta mesura ha d'estar acompanyada d'un reforç de 2 treballadors del centre educatiu per facilitar l'encotxament i desencotxament en condicions de seguretat. La resta del dia es proposa que aquestes places funcionin com a zona per a PMR i CD.

Des de l'equip redactor del present informe s'accepta la previsió de reservar un espai de Kiss&Go però **no s'accepta la seva ubicació** (just davant de l'accés al centre educatiu) **donat que pot esdevenir una mesura que incentivi l'accés al centre en vehicle privat**. Per aquest motiu es proposa cercar una ubicació més allunyada i adequada i que eviti les conseqüències esmentades.

Xarxa de transport públic i col·lectiu

L'Estudi no fa cap millora de la xarxa de transport públic.

Recomanació 2.

Es recomana aprofundir més en el transport escolar vinculat al centre educatiu i estudiar implementació / millora de línies de transport escolar, les quals aniran a càrrec de promotor. Aquesta actuació caldrà estudiar-la en el pla de desplaçament d'empresa del centre educatiu.

Xarxa de vianants i per a bicicletes

L'Estudi proposa les següents mesures:

- Ampliació de la vorera oest del carrer Sabadell, acomplint els criteris d'accessibilitat.
- Pacificació del carrer Sabadell (per mitjà de senyalització horitzontal i vertical), per tal de compatibilitzar els desplaçaments en vehicle privat i en bicicleta.
- Disposar d'un pas per a vianants elevat a la cruïlla entre el carrer Sabadell i Álvarez de Castro.

Per altra banda, l'estudi també proposa diferents actuacions (no pressupostades) que permetrien millorar la mobilitat de l'entorn. En concret es tracta de la implantació de sentit únic al carrer Francesc Layret i reserva d'estacionament, i proposta de pas per a vianants semaforitzat a la cruïlla av. Rivoli – c/ Sabadell.

11.- Mobilitat i gènere

L'Estudi incorpora dades de mobilitat i gènere, extretes de l'Enquesta de mobilitat en dia feiner de l'any 2012. Com a mesures complementàries l'EAMG indica que el promotor juntament amb l'Ajuntament reforçarà la il·luminació dels itineraris per a vianants, estudiarà la possibilitat d'incorporar àrees de descans i s'indica que els autobusos ja estan adaptats per a persones amb la mobilitat reduïda.

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 Mollet 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, fent servir la metodologia CORINAIR. Es considera que no es registrarà un increment de la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica.

L'estudi no aporta cap proposta específica de reducció de les emissions específica. Tenint en compte aquest fet i que es tracta d'un centre educatiu que supera àmpliament els 1.000 alumnes de capacitat i que s'ubica en zona de Protecció especial de l'ambient atmosfèric **resulta necessari la realització d'un Pla de Desplaçament d'Empresa d'acord amb el que fixa el Pla d'actuació per a la millora de la qualitat de l'aire, el qual permeti la reducció en l'ús del vehicle privat**, i d'acord amb les directrius del Pla Director de Mobilitat de la RMB.

13.-Finançament de les càrregues derivades de la mobilitat generada

L'Estudi especifica el finançament de totes les actuacions vinculades a la millora de la mobilitat, les quals sumen un import de 44.345 €, i es preveu la seva implantació en dues fases.

14.- Conclusions

L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada pel *Pla Especial Urbanístic per a l'ampliació de l'escola Sant Gervasi de Mollet del Vallès*, 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 aplicar les ràtios que proposa el Decret 344/2006 en relació a la mobilitat generada, bé estimar-ho a partir de l'increment d'alumnes previst i a raó d'una ràtio de 3-4 viatges per alumne i dia.
- Cal que la dotació d'aparcament per a bicicletes sigui ampliable en funció de la demanda i a càrrec del promotor, d'acord amb les ràtios que proposa el Decret 344/2006.
- Cal una ubicació de l'espai de Kiss&Go més allunyada de l'accés al centre educatiu, per tal que eviti incentivar l'accés a l'escola en vehicle privat.
- Cal la realització d'un Pla de Desplaçament d'Empresa d'acord amb el que fixa el Pla d'actuació per a la millora de la qualitat de l'aire, el qual permeti la reducció en l'ús del vehicle privat, i d'acord amb les directrius del Pla Director de Mobilitat de la RMB.

Així mateix, les diferents **recomanacions** que se citen en aquest informe, 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, 15 de març de 2018

Vist-i-plau

Xavier Sanyer Matías
Cap del Servei de Mobilitat

Lluís Alegre Valls
Director tècnic