

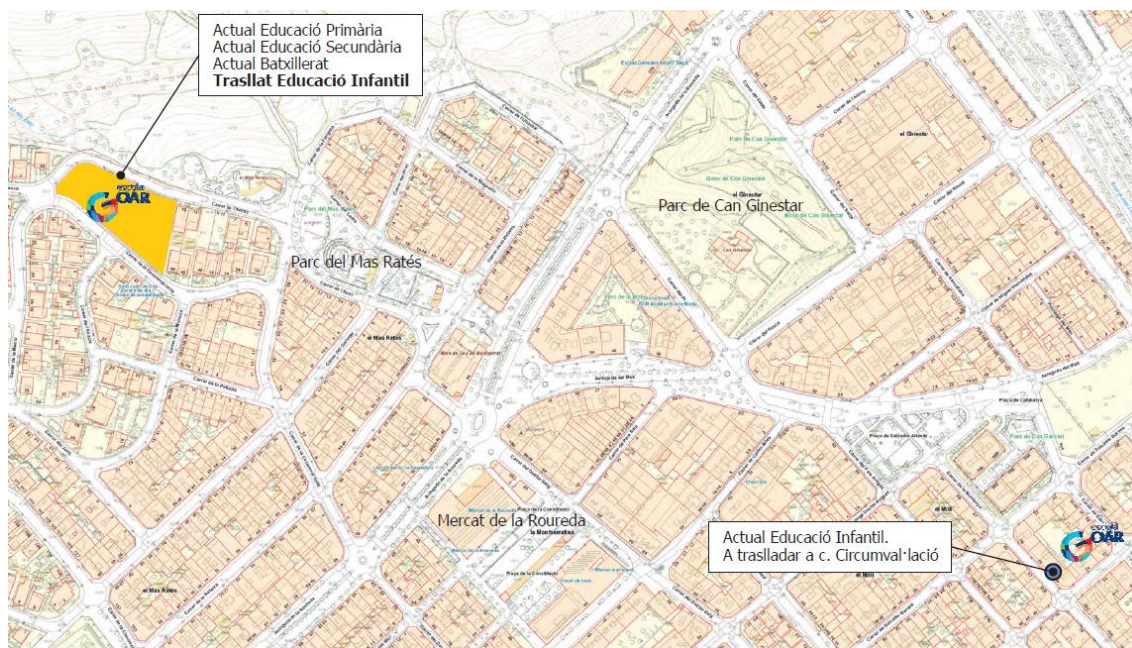
## **Informe relatiu a l'Estudi d'avaluació de la mobilitat generada de la Modificació del Pla Especial Urbanístic de l'Escola Goar a Viladecans**

**Municipi de Viladecans**  
**Comarca del Baix Llobregat**  
**Promotor: Escola Goar, SL**  
**Redactor de l'EAMG: INTRA**

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 Pla Especial Urbanístic de l'Escola Goar a Viladecans.

### **1. Antecedents**

L'àmbit d'estudi se situa a l'illa delimitada pels carrers de la Circumval·lació i de l'Arboç, al barri del Mas Ratés del districte 2 de Viladecans.



### **2. Objecte**

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'Estudi d'avaluació de la mobilitat generada de la Modificació del Pla Especial Urbanístic de l'Escola Goar a Viladecans, 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 modificació del PEU facilita l'ampliació en 3 línies d'infantil de l'escola GOAR ubicada al carrer Circumval·lació a Viladecans. No es tracta d'una ampliació global de la mobilitat, donat que actualment les 3 línies d'educació infantil de l'escola Goar es troben

en funcionament, en un edifici ubicat al carrer de la Muntanya número 74 de Viladecans. Amb el trasllat s'unificaran en un mateix punt tots els nivells del centre educatiu.

L'ampliació consistirà en la construcció d'un nou edifici en forma de "U" a continuació de l'actual, creant una nova façana al carrer de l'Arboç, amb una nova superfície de sostre de 1.641,36 m<sup>2</sup>.

A l'edifici actual hi ha 6 cursos de primària, 4 de secundària i 2 de batxillerat, amb 12 cursos de dues línies excepte l'últim (i un total de 624 alumnes). En el nou edifici s'hi reubicarà els 136 alumnes d'educació infantil ubicats actualment a l'edifici del carrer Muntanya.

### 3. Estimació de la demanda de mobilitat generada

L'estudi calcula la incidència de la nova mobilitat generada a partir dels nous usuaris vinculats a l'ampliació (136 alumnes, 9 professionals i 5 monitors de menjador), i es considera que el 25% dels alumnes faran 4 trajectes al dia i la resta 2. Tenint en compte aquestes hipòtesis la mobilitat associada resultant serà de **368 desplaçaments/dia**.

Taula resum de la mobilitat generada (segons l'EAMG i segons el Decret 344/2006)

Usos	Sostre edificable (m <sup>2</sup> )	Viatges generats (m <sup>2</sup> ) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
equip. docents	1.641,36	328	368
<b>TOTAL</b>	1.641,36	328	<b>368</b>

Des de l'equip de redacció del present informe s'accepta la previsió de mobilitat futura.

L'EAMG aporta informació relativa a la distribució horària de la nova mobilitat, la qual no és coincident amb la mobilitat de les etapes de primària i secundària (hi ha una certa laminació en les hores d'entrada i sortida).

Per definir el repartiment modal s'ha partit del PMU de la ciutat de Barcelona 2013-2018, si bé s'apliquen ajustos a les característiques del centre educatiu. Cal anotar que l'estudi presenta diferents dades errònies corresponent a un altre sector ubicat a la ciutat de Barcelona.

Repartiment modal proposat	A PEU - BICICLETA	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT
% quota modal	46,7%	13,3%	39,9%
Viatges / dia de màxima demanda	172	49	147

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

#### Recomanació 1.

Tenint en compte que es tracta d'un centre educatiu existent, es recomana d'utilitzar l'actual patró de mobilitat existent a l'escola per definir el repartiment modal futur.

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

Es fa una descripció de la xarxa viària d'accés al nou equipament. L'accés en vehicle fins a l'escola es farà des de l'avinguda de la Roureda cap al nord, utilitzant els diversos vials de connexió del barri residencial del Mas Ratés (carrers Doctor Reig i Circumval·lació). Es mostra sobre plànol la xarxa viària d'accés i els sentits de circulació.

L'estudi aporta una descripció dels carrils, sentits de circulació, itineraris d'entrada i de sortida, fotografies d'aquesta vialitat i l'oferta d'aparcament.

En relació a la demanda, s'aporta informació qualitativa referent a la situació del trànsit i aparcament de vehicles segons treball de camp efectuat a l'hora de sortida dels escolars (dades de l'octubre de 2019). Durant aquesta franja hi ha molts vehicles mal aparcats que en alguns casos interfereixen els itineraris per a vianants.

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

#### **5. Xarxa de transport públic**

S'accedeix a l'àmbit per mitjà de 2 línies de bus urbanes (VB1 i VB2) i 3 línies de bus metropolitanas (E86, L86 i L87). Es mostra sobre plànol els punts d'accés a l'oferta de transport públic. Cal destacar que la freqüència global de les expedicions metropolitanas és de 6 expedicions/hora i de 4 expedicions/hora en les urbanes.

Per cada línia s'aporta informació dels horaris de funcionament, l'interval de pas, i es mostra les característiques i equipament dels punts de parada.

També s'aporta una anàlisi específica del trajecte entre la parada de bus i l'accés a l'escola, i s'aporta informació fotogràfica.

#### **6. Mobilitat a peu i en bicicleta**

Amb relació a la xarxa per a vianants, l'àmbit d'estudi compta amb alguns vials amb pendents superiors al 6% (hi ha un desnivell de més de 20 m entre les parades de bus ubicades a l'av. de la Roureda i l'entrada a l'escola). L'avinguda de la Roureda té unes bones condicions d'accessibilitat per als vianants, mentre que en el trajecte final d'accés a l'escola s'observen diferents aspectes de millora (diversos passos per a vianants sense adaptar o voreres d'amplada insuficient al carrer Acàcia o en un costat del carrer Mimosa). S'adjunten fotografies de la xarxa d'itineraris a peu i les disfuncions detectades.

Pel que fa a la xarxa pedalable, no hi ha infraestructura específica per a bicicletes als vials de l'entorn de l'escola, i la xarxa més propera a l'equipament està formada per vials de convivència vehicle privat-bicicleta. També s'adjunta informació referent a l'aparcament per a bicicleta proper a l'escola.

L'estudi mostra informació gràfica i fotogràfica dels itineraris de mobilitat activa de l'entorn i de l'aparcament per a bicicletes proper.

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

## Recomanació 2.

Es recomana aportar informació de quin és l'actual ús de la bicicleta en l'accés al centre educatiu i el lloc on s'aparca fins a l'actualitat.

## 7. Incidència de la mobilitat generada

L'estudi calcula la incidència de la nova mobilitat generada per la implantació de la nova escola sobre les xarxes de mobilitat existents a la zona.

Amb relació al vehicle privat, quantifica el nombre de nous desplaçaments en cotxe i moto (147) i hi aplica el factor d'ocupació. En hora punta el flux màxim registrat serà d'un increment de 57 turismes i 1 motocicleta. L'estudi considera que tenint en compte les característiques de la vialitat existent i que es tracta de vials amb poc trànsit (si bé no n'aporta dades) l'increment de trànsit en vehicle privat podrà ser totalment assumible per la xarxa actual.

Pel que fa al transport públic, s'indica que la nova mobilitat generarà un màxim de 19 viatgers en hora punta, que tenint en compte el nombre d'expedicions actual es considera que suposarà un increment de menys de 3 usuaris per expedició en hora punta.

Des de l'equip redactor del present informe accepta la informació facilitada.

## Recomanació 3.

Es recomana contrastar la incidència de la nova mobilitat generada amb dades de demanda actuals referents a la xarxa de transport públic i xarxa viària.

## 8. Estimació de la demanda d'aparcament

Pel que fa a la reserva de places d'aparcament a fora de la calçada, el Decret 344/2006 de regulació d'estudis d'avaluació de la mobilitat generada obliga a reservar places fora de la via pública destinades a aparcaments de bicicletes per a tots els usos, i per a turismes i motocicletes només en el cas dels usos residencials, d'estacions de ferrocarrils i d'autobusos interurbans.

En relació a l'aparcament per a bicicletes, l'estudi indica que aplicant les ràtios del Decret serien necessàries 82 places, però segons les estimacions de demanda en serien necessàries només 5 places. Finalment, la dotació fixada en l'EAMG és d'una reserva inicial de **28 places d'aparcament per a bicicletes, ampliable segons la demanda.**

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

Usos	Sostre edificable (m <sup>2</sup> )	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turisme	Total aparcaments motocicleta
equip. docents	1.641,36	82 (28 places inicials)	0 (0)	0 (0)
<b>TOTAL</b>	1.641,36	<b>82 (28 places inicials)</b>	<b>0 (0)</b>	<b>0 (0)</b>

#### **Recomanació 4.**

Tenint en compte l'increment de demanda registrat en els darrers anys, es recomana complementar l'aparcament de bicicletes amb aparcament per a vehicles de mobilitat personal.

L'EAMG no preveu espai per a l'aparcament de turismes i motocicletes.

#### **Recomanació 5.**

Es recomana que a les proximitats de l'escola hi hagi alguna reserva d'aparcament per a PMR i també algun punt de recàrrega elèctrica de vehicles.

### **9. Distribució Urbana de Mercaderies**

El Decret 344/2006 assenyala la necessitat de disposar d'una reserva de places de càrrega i descàrrega per a l'ús comercial i d'oficines.

Tenint en compte l'ús previst no li resulta d'aplicació aquest requeriment.

### **10. Mesures correctores**

L'estudi preveu les següents mesures correctores per al conjunt de les xarxes de mobilitat:

- Aplicar plataforma única a la intersecció del carrer Circumval·lació amb carrer Acàcia
- Ampliar la vorera davant de l'entrada principal de l'escola (c. Circumval·lació)
- Aplicar un tram de plataforma elevada davant de nova porta escola per c. Arboç per l'accés a educació Infantil.
- Crear dues zones d'encotxament / desencotxament ràpid al carrers Circumval·lació i de l'Arboç
- Adaptar els passos de vianants pendents de l'entorn més immediat
- Aparcament de bicicletes a l'interior del recinte.

#### **Recomanació 6.**

Tenint en compte les particularitats de la mobilitat escolar i el nombre d'alumnes matriculats (poc més de 750), es recomana estudiar la possibilitat de disposar d'un transport escolar.

### Recomanació 7.

Es recomana millorar la senyalització dels itineraris per a bicicletes fins als vials d'accés al centre educatiu.

### 11. Mobilitat i gènere

L'estudi no incorpora dades de caracterització de la mobilitat per gènere.

Des de l'equip de redacció del present informe **es considera necessari analitzar la mobilitat des de la perspectiva de 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 és el cas de Viladecans) han d'incorporar les dades necessàries per avaluar la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica.

L'estudi no fa una estimació de la incidència de la mobilitat generada.

Des de l'equip de redacció del present informe **es considera necessari fer la corresponent avaluació de la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica.**

### Recomanació 8.

Tenint en compte la localització del centre educatiu (en zona de protecció especial de l'ambient atmosfèric) i el nombre d'alumnes matriculats (poc més de 750), resulta recomanable que el centre educatiu elabori el seu pla de mobilitat o de desplaçaments d'empresa.

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

L'Estudi inclou el finançament de les mesures proposades que tenen un cost previst de **54.585 €.**

### 14. Conclusions

L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada *de la Modificació del Pla Especial Urbanístic de l'Escola Goar a Viladecans*, 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 **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 analitzar la mobilitat des de la perspectiva de gènere.

- Cal fer la corresponent avaluació de la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica.

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.

Lluís Alegre Valls  
Director de l'Àrea de Mobilitat