

Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada pel Pla Especial urbanístic i de millora urbana de la finca situada a l'avinguda de Pompeu Fabra, 23-37 (Col·legi SEK) i entorns

Municipi de Barcelona
Comarca del Barcelonès

Promotor: Ajuntament de Barcelona
Redactor de l'EAMG: EDR Projectes
Mediambientals

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 i de millora urbana de la finca situada a l'avinguda de Pompeu Fabra, 23-37 (Col·legi SEK) i entorns*.

1. Antecedents

L'Ajuntament de Barcelona promou el Pla Especial i de Millora Urbana amb l'objectiu de determinar l'ordenació volumètrica del centre educatiu, ampliant l'edificació de l'escola, d'acord amb el seu programa funcional i la reordenació del seu entorn viari d'acord amb la topografia existent i les demandes de la xarxa viària.

L'àmbit d'actuació se situa entre la riera de Can Toda i l'avinguda de Pompeu Fabra, així com en part de les finques 11-13 de la carretera del Carmel, del carrer Sant Josep del Cottolengo i dels vials de l'avinguda Pompeu Fabra, la carretera del Carmel i el carrer Sant Josep del Cottolengo, al terme municipal de Barcelona.

La proposta ocupa un total de 13.221 m² de superfície.

En l'actualitat el col·legi SEK compta amb una capacitat de 830 alumnes en un total de 6.146 m² de sostre. Es preveu ampliar la capacitat en 415 alumnes, fins a un total de 1.245 alumnes. L'ampliació comportarà nous espais com aules, instal·lacions sanitàries, magatzems, despatxos i sales de professors, laboratoris...

En tractar-se d'un centre educatiu amb una capacitat superior a 1.000 alumnes, cal que l'estudi de mobilitat faci un tractament d'implantació singular.

2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del *Pla Especial urbanístic i de millora urbana de la finca situada a l'avinguda de Pompeu Fabra, 23-37 (Col·legi SEK) i entorns*, a Barcelona, 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 sector suposa la creació d'un nou generador de mobilitat, conseqüència de:

- La creació de 1.597 m² de sostre destinat a usos educatius.
- Es creen 701 m² d'espais lliures
- Es destinen 432 m² a vialitat

3. Estimació de la demanda de mobilitat generada pel nou sector

L'estudi de mobilitat del Pla Especial estima que el sector generarà un total de **319 desplaçaments/dia feiner, 160 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 ²)	Sostre edificable (m ²)	Viatges generats (m ²) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
equip. docents	269,00	1.597,00	319	319
zona verda	701,00		35	0
Vialitat	432,00			
TOTAL	13.221,00	1.597,00	354	319

L'estudi de mobilitat analitza quina és la mobilitat generada segons el sostre que es preveu ampliar. Aplicant la ràtio que proposa el Decret, l'estudi determina que es generaran 319 viatges/dia.

Des de la redacció del present informe es posa de manifest que si es preveu augmentar la capacitat del centre en 415 alumnes, segons indica la memòria d'ordenació, com a mínim caldrà esperar 830 viatges per part dels alumnes, a més dels generats per l'augment corresponent del professorat i del personal d'administració i serveis. Per tant, caldrà ajustar la ràtio que proposa el Decret a la realitat esperada per l'ampliació del centre.

Pel que fa al repartiment modal, l'estudi aporta les dades de mobilitat de Barcelona de l'any 2008 (en base a l'EMEF, que considera les persones de més de 16 anys), però no fa una proposta de repartiment modal de la mobilitat futura generada per l'ampliació de l'equipament educatiu. Sí que s'aporten dades sobre les seccions censals de residència dels alumnes, a partir de les quals s'afirma que els alumnes accediran principalment a peu o en transport públic.

Des de la redacció del present informe es vol posar de manifest que, en el cas de l'ampliació d'un centre educatiu ja existent, el repartiment modal s'hauria d'estimar en base a enquestes sobre la mobilitat dels actuals usuaris del centre.

4. Mobilitat en vehicle privat

L'estudi indica que la Travessera de Dalt – Ronda Guinardó és una de les vies amb una intensitat de trànsit major a les proximitats del sector. Els carrers entorn l'escola tenen unes intensitats de trànsit baixes, pel que l'estudi conclou que es disposa d'una bona capacitat per absorbir nous vehicles.

L'estudi no compta amb dades sobre les variables de trànsit i la seva evolució.

Es troba a faltar una descripció sobre la situació del trànsit durant les hores d'entrada i sortida dels escolars, quan es pot preveure que els vials d'accés al centre s'omplin amb vehicles dels familiars que recullen els infants, més tenint en compte que no hi ha servei de transport escolar i la pròpia localització del centre educatiu.

5. Xarxa de transport públic i col·lectiu

Es descriu l'oferta actual de transport públic en un radi de 750m de l'àmbit d'estudi:

- Metro: a 750m, estació Alfons X de l'L4. Hi ha prevista una estació de l'L9 (Sanllehy) més a prop del sector. També hi ha l'estació de Lesseps de l'L3, però més allunyada del sector
- Autobús: 8 línies amb parades entre 200 i 600 m de l'escola. Les línies 24, 31, 32, 74 i 92 són les que efectuen parada més a prop.
- Autobús escolar: l'escola no disposa de servei de transport escolar

L'estudi mostra la localització de parades de les línies d'autobús. També es concreten els orígens i destinacions, horaris i freqüències d'algunes de les línies (24, 92 i 116).

6. Mobilitat a peu i en bicicleta

L'estudi afirma que les condicions existents per als desplaçaments a peu són adequades, ja que es gaudeix de voreres amples (sense especificar amplades lliures) i passos de vianants adaptats a PMR. Es detecten voreres amb amplades insuficients, com ara al carrer Antequera, i per on en l'actualitat accedeixen, segons indica l'estudi, 150 alumnes del cicle superior de primària.

Tot i així, alguns vials es troben en mal estat, però aquests es preveu arranjar-los en el marc del Pla Especial.

L'estudi destaca que el principal inconvenient tant per al vianant com per a la bicicleta són els pendents del sector. D'altra banda, amb la nova planificació no hi haurà cap via que actuï com a barrera arquitectònica entorn l'escola.

Respecte de la bicicleta, l'estudi indica que el sector no compta amb carril bici, però no descriu on es troben els carrils bici més propers, si es localitzen aparcaments per a

bicicleta... Sí que concreta la localització de les estacions bicing, a més de 500 m del sector.

7. Incidència de la mobilitat generada

L'estudi aporta dades respecte dels horaris d'educació infantil i primària, així com la localització dels accessos de cada grup d'edat. Entre les 8 i les 9h del matí i entre les 17h i les 19h de la tarda és quan tenen lloc les entrades i sortides del centre. Per la tarda les sortides són més esglaonades perquè hi ha l'opció de fer activitats extraescolars.

En tractar-se d'un centre educatiu, des de la redacció del present informe es considera que caldria ajustar més els horaris punta d'accés al col·legi, ja que probablement hi ha un fort pic just abans de les 9h i un altre just després de les 17h.

L'estudi afirma que els carrers pròxims al sector presenten uns nivells de servei acceptables, pel que les retencions seran puntuals. No obstant, es troben a faltar dades de demanda en les hores punta d'entrada i sortida, així com de capacitat d'aparcament als vials de l'entorn de l'escola i dins del propi recinte.

De forma anàloga, es troba a faltar una concreció sobre la demanda dels autobusos en l'hora punta, en la situació actual i en la futura amb els 415 alumnes nous.

8. 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 en cas d'ús residencial i d'estacions de ferrocarril i d'autobusos interurbans.

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 (m ²)	Sostre edificable (m ²)	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turisme	Total aparcaments motocicleta
equip. docents	269,00	1.597,00	80		
zona verda	701,00				
Vialitat	432,00				
TOTAL	13.221,00	1.597,00	80	0	0

L'estudi de mobilitat proposa fer una reserva de **80 places per a bicicletes**, ubicant-les en espais als baixos dels edificis, d'accés còmode i directe.

Respecte de l'aparcament de turismes, l'estudi no descriu la situació actual ni la prevista amb l'ampliació, tot i que esmenta que el sector preveu aparcaments subterranis. Es demana una major concreció al respecte.

9. Mesures correctores

Xarxa de transport públic i col·lectiu

L'estudi considera que no és necessària cap actuació, ja que el servei actual pot absorbir l'increment de nous usuaris.

Xarxa bàsica per a vehicles

L'estudi descriu les actuacions que contempla la proposta d'ordenació del Pla Especial:

- manteniment del traçat i amplada del carrer Sant Josep de Cottolengo, amb un ús únicament per a vianants.
- supressió de la connexió viària entre l'avinguda Pompeu Fabra i la carretera del Carmel. En aquest cas la proposta d'ordenació planteja la situació d'una entrada a un aparcament soterrani per als vehicles que transporten als visitants al Parc Güell

Hi ha altres actuacions viàries previstes en l'entorn que milloraran la mobilitat, segons indica l'estudi:

- enderrocament del viaducte del Guinardó
- arranjament del camí de vianants al carrer Sant Josep de Cottolengo i ptge. Sagrada Família.

L'estudi no descriu com es realitzen les activitats d' 'encotxament' i 'desencotxament' dels alumnes. Des de la redacció del present informe s'incideix en què caldrà assegurar espais que permeten que aquestes activitats siguin àgils i segures.

Xarxa de vianants

L'estudi recomana garantir l'ample de vorera de 2,5 m lliures i eliminar barreres físiques. Tanmateix no concreta a on caldrà actuar.

L'estudi esmenta que el carrer Sant Josep de Cottolengo té pendents pronunciats, però que tindrà un ús per a vianants. Es troba a faltar la concreció dels pendents dels vials del sector i dels itineraris principals fins al transport públic.

Xarxa ciclable

L'estudi indica que no es preveu carril bici al sector, i que l'orografia pot ser un factor limitant. En aquest sentit, es troba a faltar una concreció dels pendents i de la descripció de la xarxa ciclable fins als itineraris existents a les proximitats.

L'estudi afirma que es valorarà molt positivament que hi hagi aparcaments de tipus 'bicing' al sector.

10. Mobilitat i gènere

L'estudi indica que la qüestió de gènere no aporta diferències quantitatives ni qualitatives respecte de l'avaluació de la mobilitat generada.

11. 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 Barcelona) han d'incorporar les dades necessàries per avaluar la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica.

L'estudi afirma que 'no s'escau la caracterització de les emissions dels contaminants dels vehicles i no es disposa de dades d'IMD. Des de la redacció del present informe s'apunta que l'estudi hauria de conèixer, en base al repartiment modal actual d'accés al centre educatiu, quants nous veh-km es realitzaran en vehicle privat, i així estimar quin impacte tindrà la nova mobilitat sobre l'ambient atmosfèric, tal i com requereix el Decret.

12. Finançament de les càrregues derivades de la mobilitat generada

L'estudi afirma que el planejament costejarà les actuacions viàries pertinents.

13. Conclusions

L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del *Pla Especial urbanístic i de millora urbana de la finca situada a l'avinguda de Pompeu Fabra, 23-37 (Col·legi SEK) i entorns*, a Barcelona, no 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 desfavorable**.

A continuació es detallen els aspectes que cal ampliar, modificar o en què cal aprofundir, per tal d'adequar-se formalment al Decret 344/2006 i als continguts de la Llei 9/2003 de la Mobilitat i del propi Decret.

- **Cal fer el càlcul de la mobilitat generada en base als nous usos que es generen.** Si es coneix el nombre d'alumnes nous que suposa l'ampliació, caldrà fer el càlcul de la mobilitat segons aquests nous alumnes, professorat i personal d'administració i de serveis que es plantegi.
- **El repartiment modal d'una ampliació d'un equipament existent s'haurà d'estimar en base a la mobilitat actual d'accés al centre educatiu.**
- Caldrà aportar dades de **l'estat actual de les diferents xarxes de mobilitat**, també **dades de demanda de trànsit actual**, disponibles a l'Ajuntament de

Barcelona, per tal de poder valorar quina afectació tindrà la nova mobilitat. Segons s'esmenta, els pendents del sector són pronunciats: caldrà concretar **els pendents** dels vials.

- Quant a les hores punta, els equipament d'aquest tipus acostumen a tenir hores punta molt concentrades, que poden tenir una durada de pocs minuts (15-30 minuts) però una important afectació viària. En aquest sentit, **se sol·licita concretar amb més detall aquestes hores de màxima mobilitat**, per tal de poder valorar a continuació com funcionaran les activitats d'encotxament i 'desencotxament' així com també valorar l'afectació sobre els serveis de transport públic durant la franja horària punta.
- L'estudi esmenta la possibilitat de crear **un aparcament soterrani. Es demana més informació**: quina capacitat tindrà? Quina demanda s'espera? Quina serà la tipologia dels usuaris?
- Quant a la **caracterització de les emissions contaminants**, caldrà concretar, en base als veh-km recorreguts per la nova mobilitat, quin serà l'impacte sobre l'ambient atmosfèric.
- Donada l'afectació viària que planteja el Pla Especial, se sol·licita disposar d'un **informe dels Serveis de Mobilitat i Seguretat Viària de l'Ajuntament de Barcelona** que avaluï l'ordenació proposada.

Barcelona, 17 de maig de 2010

Vist-i-plau

Lluís Alegre i Valls
Cap del Servei de Mobilitat

Marc García i López
Director tècnic