

Informe relatiu a l'Estudi d'avaluació de la mobilitat generada per la redacció del Pla Especial Urbanístic i de Millora Urbana per a la regulació d'una escola bressol municipal al carrer de l'Aurora núm 24 i la creació d'un equipament esportiu al conjunt escolar "La Maquinista de la Barceloneta" de Barcelona

Municipi de Barcelona
Comarca: Barcelonès
Promotor: Ajuntament de Barcelona
Redactor de l'EAMG: Mireia Vinyes

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 el *Pla Especial Urbanístic i de Millora Urbana per a la regulació d'una escola bressol municipal al carrer de l'Aurora núm 24 i la creació d'un equipament esportiu al conjunt escolar "La Maquinista de la Barceloneta"*, al municipi de Barcelona.

1. Antecedents

Durant els darrers anys l'Ajuntament de Barcelona ha incrementat el nombre d'escoles bressol a la ciutat, així com les places ofertades. El Consorci d'Educació de Barcelona (juntament amb el Districte de Ciutat Vella) va concretar l'emplaçament d'una nova escola bressol al carrer Aurora número 24 (barri del Raval). Aquest emplaçament estava qualificat d'equipament esportiu (actualment hi ha una pista poliesportiva) i per aquest motiu el present Pla Especial preveu la compensació d'aquest equipament esportiu per un altre àmbit del mateix districte, en concret ubicat al conjunt escolar "Maquinista de la Barceloneta" (barri de la Barceloneta).

L'objecte del present Pla Especial Urbanístic de Millora Urbana és:

- Compensar l'equipament esportiu del c/ Aurora 24, en un emplaçament alternatiu al mateix districte i ubicar una pista bàsica poliesportiva.
- Regular l'equipament docent del c/Aurora 24.
- Regular l'equipament esportiu del pg. Marítim de la Barceloneta, 11.

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 per a la regulació d'una escola bressol municipal al carrer de l'Aurora núm. 24 i la creació d'un equipament esportiu al conjunt escolar "La Maquinista de la Barceloneta"*, als continguts de la Llei de la mobilitat, s'aplicaran com a criteris els establerts en el Decret de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada.

El desenvolupament d'aquest nou sector suposa un pol generador de mobilitat conseqüència de:

- La creació d'una escola bressol amb una edificabilitat màxima de **1.300 m² de sostre**.
- El desenvolupament d'un equipament esportiu amb una superfície de **1.057 m² de sostre**, si bé aquest equipament ja és existent i forma part de les instal·lacions de l'IES Narcís Monturiol.

3. Estimació de la demanda de mobilitat generada

L'Estudi de mobilitat del Pla Especial Urbanístic estima que el seu desenvolupament generarà un total de **471 desplaçaments en dia tipus**, dels quals 260 correspondran a la nova escola bressol i 211 a l'equipament esportiu.

L'Estudi aplica les ràtios establertes en el Decret 344/2006 en l'Annex 2, referents a equipaments.

La taula següent mostra la mobilitat generada en dia tipus 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	498,00	1.300,00	260	260
Equip. cult.-esp.-recre.	1.057,14	1.057,14	211	211
TOTAL	1.555,14	2.357,14	471	471

L'Estudi analitza l'oferta de mobilitat al sector i considera que els diferents modes de transport de l'àmbit gaudeixen d'unes condicions de mobilitat adients per a que s'assoleixin els objectius de repartiment modal establerts al PMU per a l'any 2018, i realitza una proposta de repartiment modal, prenent com a referència els objectius definits per l'escenari 2018 del PMU de Barcelona 2013-2018 (si bé també fa el repartiment modal segons la distribució modal de 2011).

Repartiment modal proposat	A PEU / BICI	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT	TOTAL
% quota modal	38,8%	46,3%	14,9%	100,0%
Escola Bressol	101	120	39	260
Pista poliesportiva	83	97	31	211
Viatges generats en un dia feiner tipus segons EAMG	183	218	70	471

Des de l'equip de redacció del present informe es considera vàlida la documentació aportada.

4. Mobilitat en vehicle privat

Pel que fa a la xarxa viària d'accés a l'àmbit, en el cas de l'accés del subàmbit de l'escola bressol, els principals vials de referència són La Rambla, la Ronda de Sant Pau, Ronda de Sant Antoni i avinguda del Paral·lel. També s'indica la situació de l'aparcament de vehicles a l'entorn de la futura escola.

En relació al subàmbit de la pista poliesportiva, els principals vials de referència són la Ronda Litoral, el Passeig Marítim, el Passeig de Salvat Papasseit i el Passeig Joan de Borbó. També s'indica la situació de l'aparcament de vehicles a l'entorn de la futura pista poliesportiva.

L'Estudi incorpora informació gràfica de la xarxa viària per accedir al sector.

Des de l'equip de redacció del present informe es considera vàlida aquesta informació.

Recomanació 1.

Es recomana d'incorporar informació referent a les dades d'intensitats de circulació de les vies de l'entorn de l'àmbit i el seu nivell de servei.

5. Xarxa de transport públic

L'Estudi analitza la xarxa de autobús, la xarxa de metro i la xarxa de ferrocarrils, així com les seves interconnexions.

En el cas del subàmbit de l'escola bressol, es disposarà de cobertura a dues línies de metro a menys de 750 m (L3 i L2, amb les estacions de Paral·lel i Sant Antoni), 3 línies d'autobusos diürnes (V11, 120 i 91) i 1 de nocturna (N9).

En el subàmbit de la pista poliesportiva, es disposarà de cobertura a una línia de metro a menys de 750 m (L4, amb les estacions de Barceloneta i Ciutadella/Vila Olímpica), l'estació de França, 5 línies d'autobusos diürnes (v27, D20, 45, 59 i 39) i 1 de nocturna (N8).

L'EAMG incorpora tota la informació gràfica que estableix el Decret 344/2006.

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

Recomanació 2.

Es recomana d'incorporar informació referent tant a l'oferta de transport públic existent (freqüències, capacitat, nivells d'ocupació...) com a les característiques i nivell d'accessibilitat de les parades que hi donen cobertura.

6. Mobilitat a peu i en bicicleta

Tant en el cas del subàmbit on s'ubicarà l'escola bressol com en el de la pista poliesportiva, l'Estudi assenyala la proximitat a diferents polaritats de mobilitat (nodes de transport públic, equipaments comunitaris, mercats i zones comercials, instal·lacions recreatives i esportives i espais lliures propers). Indica que aquests recorreguts per a vianants de l'entorn dels futurs equipaments es realitzen per carrers de la zona 30 del barri (en el cas de l'escola bressol) o per vials molt pacífics (en el cas de la pista poliesportiva).

L'Estudi aporta informació gràfica dels itineraris principals per a vianants així com de la seva connexió amb els diferents modes de transport públic i a la resta de les polaritats esmentades.

Quant a la mobilitat amb **bicicleta**, l'EAMG fa referència que l'entorn de la futura escola bressol la major part de la xarxa ciclable correspon a vials de zona 30, complementada pels carrils-bici discontinus de la Rambla del Raval, a l'av. de les Drassanes i a la Ronda Sant Pau i l'avinguda del Paral·lel. En relació a l'aparcament per a bicicletes s'indica l'existència de 4 estacions del Bicing a menys de 300 metres (estacions 415, 416, 54 i 187), 10 punts amb aparcament per a bicicletes a la via pública propers (82 places) i reserva d'aparcament subterrani al carrer Sant Rafael, 15.

En relació al subàmbit on s'ubicarà la pista poliesportiva una part important dels vials de la Barceloneta són ciclables complementada pels carrils bici del passeig Marítim i al passeig Joan de Borbó. En relació a l'aparcament per a bicicletes s'indica l'existència de 3 estacions del Bicing a menys de 300 metres (estacions 398, 424 i 41), 11 punts amb aparcament per a bicicletes a la via pública propers (105 places) i reserva d'aparcament subterrani al carrer Baluard, 27.

L'Estudi aporta informació gràfica dels itineraris principals per a bicicletes, de la seva connexió amb els diferents modes de transport públic i de la localització de les zones d'aparcament de bicicleta més properes.

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

7. Incidència de la mobilitat generada

L'estudi no incorpora informació dels nivells de trànsit de la xarxa viària de l'entorn de cada subàmbit, ni dels nivells d'ocupació de la xarxa de transport públic que dona servei a cadascun d'aquests nous equipaments. Considera que tenint en compte l'oferta existent és molt important, la demanda que generarà el desenvolupament del Pla Especial Urbanístic no resulta rellevant (218 viatges/dia en transport públic i 70 en vehicle privat motoritzat) i és totalment assumible per les xarxes actuals.

Des de l'equip de redacció del present informe es considera vàlid el raonament aportat.

Recomanació 3.

Es recomana d'incorporar informació referent a la demanda actual de les diferents xarxes per tal de fer una correcta valoració de la incidència de la mobilitat generada sobre les xarxes de transport actuals.

Pel que fa a la **xarxa per a vianants i ciclistes**, l'Estudi indica que la xarxa és adequada, atès el fet que compleix amb totes les característiques de connectivitat amb les àrees on es generen major nombre de desplaçaments, respon als criteris de seguretat vial, manté la seva continuïtat entre voreres, i està coordinada amb les parades de transport públic. En aquest sentit, indica que l'increment de desplaçaments estimats en aquest modes pot ser absorbida per les xarxes actuals sense problemes.

8. Estimació de la demanda d'aparcament

Pel que fa a les places d'aparcament a reservar fora de calçada, el Decret 344/2006, estableix l'obligació de 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.

Pel que fa a la reserva de **places d'aparcament per a bicicletes**, l'EAMG indica que realitza una proposta en base a les ràtios que estableix el Decret 344/2006 per a l'ús d'equipaments.

L'Estudi preveu un total de **118 noves places d'aparcaments per a bicicleta (65 en el cas de l'escola bressol i 53 en la pista poliesportiva)**.

Des de l'equip de redacció del present Informe, es considera vàlida aquesta dotació de places d'aparcament per a bicicletes.

Quant a la reserva **d'aparcaments per a vehicles motoritzats l'EAMG**, indica que el Decret 344/2006 no recull cap previsió pel que fa a l'ús d'equipaments i per tant no en preveu. En aquest sentit no li resultarà d'aplicació la normativa referent a la previsió de nous punts de recàrrega per a vehicles elèctrics que estableix el RD1053/2014.

Des de l'equip de redacció del present Informe, es consideren vàlides les propostes realitzades.

La taula següent mostra les reserves d'aparcament mínimes segons les ràtios que indica el Decret, i les que reserva l'Estudi de mobilitat (darreres columnes):

Usos	Sostre edificable (m ²)	Total aparcaments bicicleta (D344)	Total aparcaments bicicleta EAMG	Total aparcaments turismes EAMG	Total aparcaments motocicleta EAMG
Equip. docents	1.300,00	65	65	0	0
Equip. esportius	1.057,14	53	53	0	0
TOTAL	2.357,14	118	118	0	0

9. Mesures correctores

Xarxa de transport públic:

L'Estudi no contempla cap actuació de millora ni d'ampliació de les xarxes de transport públic existents.

Xarxa bàsica per a vehicles

L'EAMG no incorpora cap tipus d'actuació sobre la xarxa viària.

Xarxa de vianants i bicicletes

Quant a la xarxa de vianants i de bicicletes, l'Estudi no proposa cap tipus d'actuació sobre aquestes xarxes, en tant que les xarxes ja estan totalment consolidades i resulten suficients.

10. Mobilitat i gènere

L'Estudi incorpora dades de mobilitat per gènere en base a l'enquesta de mobilitat en dia feiner dels residents a la Regió Metropolitana de Barcelona (EMEF 2015).

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'EAMG afirma que la mobilitat generada per el nou sector, tindrà una baixa incidència sobre la contaminació atmosfèrica, degut a que l'increment del nombre de desplaçaments és mínim, motiu pel qual no en fa el càlcul.

Recomanació 4.

Es recorda la **necessitat d'incorporar l'avaluació de la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica** (dades referents a les emissions de NO_x, PM₁₀ i CO₂). No obstant això, tenint en compte la mobilitat generada pel Pla Especial, el repartiment modal previst i que actualment en aquest àmbits ja hi ha usos generadors de mobilitat, es pot considerar aquest aspecte una recomanació més que una condició.

12. Finançament de les càrregues derivades de la mobilitat generada

L'Estudi no contempla cap actuació envers la xarxa de transport públic existent, per tant no se'n deriva cap proposta de finançament.

13. Conclusions

L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del *Pla Especial Urbanístic i de Millora Urbana per a la regulació d'una escola bressol municipal al carrer de l'Aurora núm 24 i la creació d'un equipament esportiu al conjunt escolar "La Maquinista de la Barceloneta", municipi de Barcelona* compta amb els elements necessaris per a 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**. Així mateix, s'estableixen unes **recomanacions** 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.

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, 20 de gener de 2017

Vist-i-plau

Xavier Sanyer Matías
Cap del Servei de Mobilitat

Lluís Alegre Valls
Director tècnic