

Informe relatiu a l'Estudi d'avaluació del Pla Especial Urbanístic per a l'ordenació i ampliació de l'edifici de l'escola "Vida Montserrat" per la Fundació ACIDH, situada al carrer Siracusa, 53 (T.M. Barcelona)

Municipi de Barcelona

Comarca del Barcelonès

Promotor: Fundació ACIDH

Redactor de l'EAMG: J. Suñer i F. X. Pérez

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'ordenació i ampliació de l'edifici de l'escola "Vida Montserrat" per la Fundació ACIDH, situada al carrer Siracusa, 53 (T.M. Barcelona).

1. Antecedents

El present Pla Especial Urbanístic, s'ubica al Districte de Gràcia, en concret al carrer Siracusa, 53. En aquest emplaçament actualment hi funciona l'escola "Vida Montserrat" de la Fundació ACIDH (Associació Catalana per la Integració i Desenvolupament Humà), per a alumnes amb necessitats educatives especials. Aquesta escola dona servei a la ciutat de Barcelona de manera especialitzada a nens amb intel·ligència límit per dotar-los d'estudis adaptats de l'ESO i integrar-los al món laboral posterior. La demanda d'escolars del centre supera l'oferta existent, i cada curs es queden fora del servei de l'escola de 15 a 20 alumnes per manca de places. Per aquest motiu s'ha tramitat aquest PEU, que té per a objectiu establir les determinacions urbanístiques per a l'ordenació i ampliació de l'equipament existent situat al c. Siracusa, 53, de Barcelona.

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'ordenació i ampliació de l'edifici de l'escola "Vida Montserrat" per la Fundació ACIDH, situada al carrer Siracusa, 53 (T.M. Barcelona)*, 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 tota l'escola ACIDH, formada per l'edifici amb façana als c. Siracusa, 53, cantonada amb c. Milà i Fontanals, 22, de Barcelona. Actualment compta amb una superfície de sòl de 1.160,67 m² (2.138 m² de sostre) i 82 alumnes, i amb el desenvolupament del PEU passarà a disposar d'una superfície de sostre de 2.888,15 m² construïts (2.270,64 m² útils) i un alumnat de 120 persones. Així mateix, el recinte comptarà amb una sala polivalent amb capacitat màxima per a 300 persones (actualment la sala polivalent és a la vegada el menjador escolar).

3. Estimació de la demanda de mobilitat generada

L'Estudi calcula la mobilitat generada en base a les ràtios del Decret 344/2006, considerant una ràtio de 20 desplaçaments per cada 100 m² de sostre, donant com a resultat una mobilitat de 578 viatges/dia. Aquest valor resulta superior al càlcul de la mobilitat segons l'ocupació (120 alumnes i 40 professors i altres).

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	1.160,67	2.888,15	578	580
TOTAL	1.160,67	2.888,15	578	580

Es fa una estimació de la distribució modal dels desplaçaments generats considerant el repartiment modal de la ciutat de Barcelona per a l'any 2011 i també per al repartiment modal previst en l'escenari del Pla de Mobilitat Urbana per a l'any 2018.

Així mateix, considera que pràcticament tota aquesta mobilitat serà interna (amb origen o destí dins de la ciutat de Barcelona).

Taula resum del repartiment modal

Repartiment modal proposat	A PEU - BICICLETA	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT
% en desplaçaments	38,1%	41,2%	21,1%
Viatges / dia	220	238	122

Des de l'equip de redacció del present informe es considera vàlida aquesta proposta de mobilitat generada. No obstant això cal destacar que aquesta mobilitat no serà totalment nova, ja que el què es planteja és una ampliació de l'escola en funcionament. Per altra banda, cal destacar que el dia que funcioni la sala polivalent a ple rendiment, la mobilitat pot ser superior a la prevista, ja que es tracta d'una sala amb capacitat màxima per a 300 persones.

Recomanació 1.

Es recomana d'analitzar la mobilitat del centre educatiu en situacions de mobilitat més desfavorables (amb l'escola i la sala polivalent a ple funcionament).

Recomanació 2.

En ampliacions de centres educatius existents es recomana d'utilitzar dades de mobilitat i de repartiment modal reals del propi centre.

4. Mobilitat en vehicle privat

L'Estudi caracteritza la xarxa viària propera a l'àmbit del PEU. En aquest sentit, proper a l'àmbit hi ha les següents vies estructurants: Travessera de Dalt, av. Diagonal, pg. de Sant Joan, el c. Gran de Gràcia i l'eix Via Augusta – Príncep d'Astúries. En un altre ordre jeràrquic hi trobem els carrers Còrsega, Bailèn, Escorial i la Travessera de Gràcia.

L'estudi aporta informació de l'aranya de trànsit de la ciutat (dades de 2011) i en fa el zoom a 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 indica que l'oferta de transport públic propera a l'àmbit del PEU està formada per l'accés a 3 línies de metro (L3: Zona Universitària – Trinitat Nova, L4: La Pau – Trinitat Nova i L5: Vall d'Hebron – Cornellà Centre).

També s'accedeix a 9 línies de bus diürnes (20, 22, 24, 39, 45, 47, H8, V17 i 114) i 2 de nocturnes (N4 i N6).

L'estudi aporta informació sobre els horaris, període de funcionament segons el tipus de dia, recorreguts, tipus de vehicles que operen cada línia. També es grafia sobre plànol l'oferta existent i els punts de parada.

Des de l'equip de redacció del present informe s'accepta la documentació aportada, si bé es recorda que cal calcular les distàncies sobre carrer, ja que les distàncies que apareixen en l'estudi en diverses ocasions mostren valors inferiors als reals.

6. Mobilitat a peu i en bicicleta

L'EAMG descriu breument les característiques de la xarxa per a vianants propera a l'escola. Els principals eixos de vianants són la Travessera de Dalt, el carrer Gran de Gràcia i l'eix Via Augusta – Príncep d'Astúries. Aquesta xarxa es complementa amb els carrers de zona 30 que ocupa tot el barri de la Vila de Gràcia.

L'estudi indica que la xarxa d'itineraris principals per a vianants de l'entorn permet la connexió cap a nodes de transport col·lectiu, equipaments comunitaris, mercats i zones comercials, instal·lacions recreatives i esportives, i cap a espais lliures amb una forta freqüentació. Indica que els itineraris per a vianants resulten continus i compleixen tant amb les condicions d'accessibilitat que fixa la normativa vigent com amb el que estableix el Decret 344/2006 en el seu article 15.

En relació a la bicicleta, l'estudi indica que els carrils bici més propers es localitzen al pg. de Sant Joan, a l'avinguda Diagonal, al c. Provença i al c. Girona entre d'altres. Per altra banda, aquesta xarxa es complementa amb l'entramat de zona 30 dels vials de la Vila de Gràcia, on els itineraris de les bicicletes cohabituen amb la resta de vehicles. S'indica que la xarxa existent compleix amb el que estableix el Decret 344/2006 en el seu article 17.

En relació a l'aparcament per a bicicletes, a menys de 400 m hi ha 4 estacions del servei de bicicletes públiques (Bicing) amb una capacitat per a 90 places, i diversos ancoratges situats en superfície a la via pública. També hi ha reserves d'aparcament subterrani de bicicletes a l'aparcament de la plaça Joanic. Tot i que l'estudi no ho indica, a

l'aparcament soterrat del carrer Siracusa (just al costat de l'escola) hi ha una estació del Bicing elèctric.

S'aporta informació gràfica de la xarxa per a vianants i bicicletes, amb connexions fins a les parades de transport públic.

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 122 desplaçaments en vehicle privat, vinculats a l'equipament. L'estudi aporta les intensitats de trànsit de la vialitat de l'entorn, però no calcula el nivell de servei actual i futur d'aquesta vialitat. Indica que la nova mobilitat generada per l'equipament podrà ser absorbida per la xarxa viària actual.

En referència al **transport públic**, l'Estudi preveu 238 nous viatges en transport públic. L'estudi aporta informació de l'oferta de places de transport públic en metro però no ho calcula amb l'autobús. 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 220 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 tenint en compte la mobilitat existent del centre educatiu i la nova mobilitat generada, 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	2.888,15	144	29
TOTAL	2.888,15	144	29

En aquest sentit, l'EAMG no aplica correctament la ràtio d'aparcament per a bicicletes que fixa el Decret 344/2006 per al equipaments docents. Des de la redacció del present informe **es considera necessari preveure la dotació d'aparcament per a bicicletes (o de l'espai equivalent) que fixa el Decret 344/2006**, si bé tenint en compte les particularitats de l'equipament docent es pot acceptar una ràtio inferior, 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. En aquest sentit apunta que l'oferta d'aparcament proper (fonamentalment soterrat) serà suficient per cobrir la demanda d'aparcament vinculada a l'equipament. En aquest sentit, just al costat de l'equipament hi ha un aparcament soterrat.

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 aparcament públics permanents, cal una dotació d'un punt de recàrrega per cada 40 places. Cal destacar que l'aparcament ubicat just al costat de l'equipament disposa d'un punt de recàrrega per a vehicles elèctrics.

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.

10. Mesures correctores

S'indica que les xarxes de mobilitat actuals tenen suficient capacitat per a absorbir la mobilitat generada del sector.

Xarxa bàsica per a vehicles

L'Estudi no fa cap millora específica de la xarxa per a vehicles.

Xarxa de transport públic i col·lectiu

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

Xarxa de vianants

L'Estudi no preveu cap actuació de millora en la xarxa de vianant, tenint en compte l'estat de la xarxa actual.

Des de la redacció del present informe es **considera necessari la disposició d'un nou pas per a vianants que permeti el creuament del carrer Milà i Fontanals a l'entorn de la cruïlla amb el carrer Siracusa.**

Xarxa ciclable

L'Estudi no preveu cap actuació de millora en la xarxa ciclable més enllà de la previsió dels nous llocs d'aparcament per a bicicletes, i considera que la xarxa actual és suficient i prou segura.

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.

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 Barcelona), 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. En base a aquesta metodologia el desenvolupament d'aquest equipament generarà unes emissions de 2,66 kg NO_x/dia i de 0,130 kg PM₁₀/dia.

Si bé no resulta massa rellevant en els càlculs, cal destacar que les dades de repartiment modal que s'utilitzen en aquest càlcul difereixen lleugerament de les que s'indiquen a les taules de l'apartat 7 de l'EAMG i que no tota la mobilitat (ni les emissions) seran noves, ja que es tracta de l'ampliació d'un centre educatiu existent.

L'estudi no aporta cap proposta específica de reducció de les emissions específica.

Recomanació 3.

Es recomana que per minimitzar la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica s'incorpori algun punt de recàrrega per a vehicles elèctrics a l'entorn immediat de l'equipament.

13. Finançament de les càrregues derivades de la mobilitat generada

L'Estudi no especifica el finançament de cap actuació vinculada a la millora de la mobilitat.

14. Conclusions

L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada pel *Pla Especial Urbanístic per a l'ordenació i ampliació de l'edifici de l'escola "Vida Montserrat" per la Fundació ACIDH, situada al carrer Siracusa, 53 (T.M. Barcelona)*, 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 preveure la dotació d'aparcament per a bicicletes (o de l'espai equivalent) que fixa el Decret 344/2006.
- Es considera necessari la disposició d'un nou pas per a vianants que permeti el creuament del carrer Milà i Fontanals a l'entorn de la cruïlla amb el carrer Siracusa.

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, 30 de maig de 2017

Vist-i-plau

Xavier Sanyer Matías
Cap del Servei de Mobilitat

Lluís Alegre Valls
Director tècnic