

Informe relatiu a l'Estudi d'avaluació de la mobilitat generada pel Pla Especial Integral de Millora Urbana per a l'Ampliació de l'Escola Ignasi Iglésias i l'Equipament esportiu situats al passeig Torras i Bages de Barcelona

Municipi de Barcelona
Comarca: Barcelonès
Promotor: Consorci d'Educació de
Barcelona
Redactor de l'EAMG: Mireia Vinyes
Marcé

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 Integral de Millora Urbana per a l'Ampliació de l'Escola Ignasi Iglésias i l'Equipament esportiu situats al passeig Torras i Bages de Barcelona*.

1. Antecedents

L'escola Ignasi Iglésias es troba en funcionament i s'ubica al passeig Torras i Bages, 108 del Districte de Sant Andreu de Barcelona.

El Consorci d'Educació de Barcelona, ha decidit ampliar aquesta escola passant a dues línies complertes pels cicles d'educació infantil i primària, per tal que esdevingui un centre concertat amb una capacitat de 450 alumnes tal i com estableix el programa funcional del Departament d'Ensenyament.

Per possibilitar aquesta ampliació, es tramita el Pla Especial Integral de Millora Urbana per a l'Ampliació de l'Escola Ignasi Iglésias i l'Equipament esportiu situats al passeig Torras i Bages de Barcelona, el qual defineix els sòls que es destinaran a la futura escola i les condicions d'ordenació de l'edificació. Per possibilitar aquest creixement, la futura escola ocuparà els sòls de l'equipament esportiu existent en aquesta illa, motiu pel qual el Pla Especial fixa un nou emplaçament proper per a la seva reubicació. Per aquest motiu, es tracta d'un Pla Especial amb dos subàmbits: el subàmbit 1 ubicat al carrer Palomar 52 (on hi ha i haurà l'escola) i el subàmbit 2 al passeig de Torras i Bages 126-132 (on hi haurà l'equipament esportiu).

2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'Estudi d'avaluació de la mobilitat generada pel *Pla Especial Integral de Millora Urbana per a l'Ampliació de l'Escola Ignasi Iglésias i l'Equipament esportiu situats al passeig Torras i Bages de Barcelona*, als continguts de la llei de la mobilitat, aplicant com a criteris els establerts en el Decret de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada.

El desenvolupament d'aquest Pla Especial suposa un pol generador de mobilitat conseqüència de l'ampliació de l'escola, per tal de disposar de dues línies complertes i un total de 450 alumnes, així com la reubicació de l'equipament esportiu ubicat actualment en l'espai que s'ampliarà l'ampliació de l'escola.

No obstant això, l'EAMG no concreta quina serà l'increment de mobilitat ja que no descriu quina és la mobilitat actual (nombre d'alumnes actuals o superfície de l'equipament esportiu existent). El Pla Especial concreta l'ordenació de l'equipament docent, i deixa per una fase posterior l'ordenació de l'equipament esportiu, el qual es desenvoluparà per mitjà d'un altre Pla Especial.

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 **1.024 desplaçaments vinculats a l'equipament docent** i en canvi no concreta la mobilitat vinculada a l'equipament esportiu si bé determina que es concretarà en un futur pla especial.

Així d'una banda el subàmbit 1 (on s'hi ubicarà l'ampliació de l'escola) compta amb una superfície de sòl de 7.712 m², dels quals 1.120 m² correspondrà fonamentalment a la zona d'ampliació. Així mateix, es passarà d'una superfície de sostre de 4.110 m² i 1.010 m² de porxo a una ordenació amb un sostre edificable màxim de 5.120 m².

Per la seva banda, l'equipament esportiu es reubicarà en el subàmbit 2, passant d'ocupar una parcel·la de 1.120 m² a una de 1.513 m² de sòl.

L'Estudi aplica les ràtios establertes en el Decret 344/2006 en l'Annex 2, referents a equipaments, no obstant això, tenint en compte que l'escola comptarà amb 450 alumnes es considera que l'ús de les ràtios del Decret infradimensiona la mobilitat generada i per tant es recomana utilitzar valors més elevats.

Recomanació 1.

En el cas del centre educatiu es recomana utilitzar ràtios de mobilitat més elevades a les descrites al Decret 344, per tal que sigui més ajustades a la mobilitat futura.

La taula següent mostra la mobilitat generada en dia lectiu 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 | 7.712,00 | 5.120,00 | 1.024 | 1.024 |
| equip. cult.-esp.-recr. | 1.513,00 | No es determina | - | - |
| TOTAL | 9.225,00 | 5.120,00 | 1.024 | 1.024 |

L'EAMG realitza una proposta de distribució modal de la mobilitat, tenint en compte el repartiment modal de Barcelona de l'any 2011 i també l'escenari que preveu el desenvolupament del PMU per a l'any 2018.

| Repartiment modal proposat | A PEU / BICI | TRANSPORT PÚBLIC | VEHICLE PRIVAT | TOTAL |
|----------------------------|--------------|------------------|----------------|-------|
| % quota modal | 38,8% | 46,3% | 14,9% | 100% |
| Total viatges generats/dia | 397 | 474 | 153 | 1.024 |

Des de l'equip de redacció del present informe s'accepta la documentació aportada, si bé es fixa com a condició que **el desenvolupament de l'equipament esportiu restarà subjecte a un nou Pla Especial, el qual haurà de comptar amb el corresponent estudi de mobilitat generada.**

4. Mobilitat en vehicle privat

Pel que fa a la xarxa viària d'accés a l'àmbit de estudi, l'Estudi fa referència a les principals vies urbanes d'accés (passeig de Santa Coloma, passeig Torres i Bages i avinguda Meridiana), però en canvi no descriu el trànsit actual ni els nivells de servei de la vialitat de l'entorn.

L'Estudi incorpora informació gràfica de la xarxa viària d'accés a cadascun dels subàmbits.

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

Recomanació 2.

Si bé com a norma general caldria entendre-ho més com a una condició que com a una recomanació, tenint en compte el mínim increment de la mobilitat generada vinculat al desenvolupament d'aquest Pla Especial es recomana de completar la informació en relació a la xarxa viària, tot descrivint els recorreguts d'accés/sortida del sector, la intensitat de trànsit de la xarxa viària, els nivells de servei...

5. Xarxa de transport públic

L'Estudi descriu la xarxa de transport públic que dóna cobertura en un radi de 750 metres en cadascun dels dos subàmbits. En el cas del subàmbit 1 té cobertura a la línia 1 de metro (estacions "Torres i Bages" i "Sant Andreu") i a 7 línies de bus diürnes (11, 40, 62, 96, 126, 127 i H4) i 2 de nocturnes (N3 i N9). Per la seva banda, el subàmbit 2 té cobertura a les mateixes línies del subàmbit 1 i a més amb la línia 60.

Per cadascuna de les línies es descriuen els horaris de servei, però en canvi es troba a faltar informació sobre la freqüència de pas, nivells d'ocupació de les mateixes, característiques del punt de parada... També falta informació de les línies metropolitanes que hi tenen cobertura (B19).

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

Recomanació 3.

Si bé com a norma general caldria entendre-ho més com a una condició que com a una recomanació, tenint en compte el mínim increment de la mobilitat generada vinculat al desenvolupament d'aquest Pla Especial es recomana de completar la informació en relació al transport públic (principalment pel què fa a freqüència de pas i els nivells d'ocupació de la xarxa que hi dóna cobertura).

6. Mobilitat a peu i en bicicleta

Per a cadascun dels dos subàmbits l'estudi descriu quines són les polaritats properes: nodes de transport col·lectiu, equipaments comunitaris (sanitaris, educatius, culturals i administratius), mercats i zones comercials, instal·lacions recreatives i esportives i els espais lliures més propers.

L'EAMG indica que tots aquests itineraris garanteixen la normativa d'accessibilitat i són accessibles. També mostra sobre croquis i mapa, les zones 30 i per a vianants properes a cadascun dels dos emplaçaments.

En quant a la mobilitat en bicicleta, l'estudi indica els carrils bici i vies ciclables properes a cadascun dels dos subàmbits (passeig de Santa Coloma i carrers Torres i Bages i del Cinca en el subàmbit 1, i en el cas del subàmbit 2 el passeig de Santa Coloma i els carrers del Cinca i Andana de l'Estació).

També descriu les estacions del servei de bicicletes públiques properes (estacions 267, 258 i 263 en el subàmbit 1, i 267, 268 i 269 en el subàmbit 2) i els aparcaments per a bicicletes a la via pública.

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

Recomanació 4.

Es recomana una major descripció de les característiques i condicions dels accessos a l'escola, i de l'espai per al vianant a l'entorn immediat.

7. Incidència de la mobilitat generada

L'estudi calcula el nombre de desplaçaments generats pel futur equipament educatiu, però no ho compara en relació a la mobilitat actual. Per poder avaluar correctament la incidència de la mobilitat generada sobre les diferents xarxes, **cal calcular l'increment de mobilitat generada i confrontar-ho amb els nivells de servei de les diferents xarxes.**

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.

El Pla Especial no ha de preveure reserves d'**aparcaments per a vehicles motoritzats**, al no proposar usos residencials ni estacions de ferrocarril ni d'autobusos interurbans. L'EAMG fa una caracterització de les zones d'estacionament properes indicant que el sector disposa de places regulades de zona verda i blava al seu entorn. Tenint en compte aquest aspecte no li resulta d'aplicació la previsió de preveure punts de recàrrega per a vehicles elèctrics regulat pel RD 1053/2014, si bé resulta recomanable disposar de punts propers.

Pel que fa a la reserva de **places d'aparcament per a bicicletes**, l'EAMG en realitza el càlcul en base a les ràtios del Decret en el cas de l'equipament docent, donant com a resultat una previsió per a **256 places d'aparcament** (que correspon a 5 places/100 m² de sostre), mentre que en el cas de l'equipament esportiu ho obvia.

La taula següent mostra les reserves d'aparcament mínimes segons les ràtios que indica l'estudi de mobilitat generada. En aquesta reserva s'obvia la vinculada al futur equipament esportiu, la qual es determinarà quan es faci el corresponent Pla Especial.

| Usos | Sostre edificable (m ²) | Total aparcaments bicicleta EAMG | Total aparcaments bicicleta D344 | Total aparcaments turismes EAMG | Total aparcaments motocicleta EAMG |
|-------------------|-------------------------------------|----------------------------------|----------------------------------|---------------------------------|------------------------------------|
| Equipament docent | 5.120 | 256 | 256 | 0 | 0 |
| TOTAL | 5.120 | 256 | 256 | 0 | 0 |

9. Mesures correctores

L'estudi indica que les xarxes de mobilitat estan degudament adaptades per absorbir la nova mobilitat.

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

L'EAMG no incorpora cap tipus d'actuació sobre la xarxa de vianants i bicicletes.

Recomanació 5.

Es recomana impulsar de nou el projecte de camins escolars en aquest centre educatiu.

10. Mobilitat i gènere

L'Estudi incorpora dades de caracterització de la mobilitat per gènere, en base als resultats de l'enquesta de mobilitat en dia feiner de 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'estudi no fa aquest càlcul i ho justifica afirmant que no es preveu un gran volum de desplaçaments en vehicle privat sinó que els futurs usuaris de l'escola utilitzaran en gran mesura el transport públic o hi arribaran a peu.

Recomanació 6.

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 àmbit 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 de la *Pla Especial Integral de Millora Urbana per a l'Ampliació de l'Escola Ignasi Iglésias i l'Equipament esportiu situats al passeig Torras i Bages 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**. 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:

- El desenvolupament de l'equipament esportiu restarà subjecte a un nou Pla Especial, el qual haurà de comptar amb el corresponent estudi de mobilitat generada.
- Cal calcular l'increment de mobilitat previst, per tal de poder d'avaluar correctament la incidència de la mobilitat generada sobre el conjunt de les xarxes de mobilitat.

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, 5 de setembre de 2017

Vist-i-plau

Xavier Sanyer Matías
Cap del Servei de Mobilitat

Lluís Alegre Valls
Director tècnic