



Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada de la Modificació del POUM a la plaça de les glòries i el seu entorn de Barcelona

Municipi de Barcelona
Comarca del Barcelonès

Promotor: Ajuntament de Barcelona
Redactor de l'estudi: Barcelona Regional

En compliment de l'article 18 de la llei de la mobilitat i de l'article 3 del decret 344/2006 de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada s'emet el següent informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada de la Modificació del POUM a la plaça de les Glòries i el seu entorn de Barcelona.

1.- Antecedents

L'Ajuntament de Barcelona promou la redacció de la Modificació del POUM de la plaça de les Glòries i el seu entorn aprovat inicialment el mes de març de 2007, contenint l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada.

2.- Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de la Modificació del POUM de la plaça de les Glòries i el seu entorn al decret que regula l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada. Per a fer aquest informe s'ha tingut present l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada en si mateix, l'addenda que l'acompanya i l'informe dels serveis de mobilitat de l'Ajuntament de Barcelona.

El decret, en el seu article 2, estableix que els estudis d'avaluació de la mobilitat generada tenen per objecte l'avaluació de l'increment potencial de desplaçaments provocat per una nova planificació o una nova implantació d'activitats i la capacitat d'absorció dels serveis viaris i del sistema de transports, incloent-hi els sistemes de transports de baix o nul impacte, com els desplaçaments amb bicicleta o a peu.

El decret, en el seu article 3, estableix l'obligació de què les figures de planejament urbanístic i llurs modificacions, que tinguin per objectiu la implantació de nous usos o activitats continguin aquest document.

L'àmbit d'estudi ocupa una superfície de 379.019 m². Es tracta d'un pla que vol substituir l'anella actual elevada per un nou espai d'atracció cultural, soterrant el pas de vehicles que arriba de la Gran Via i la C-31. L'àmbit també conté una peça discontinua de 7.579 m² ubicada al carrer Bolívia entre ciutat de Granada.

El desenvolupament d'aquest sector suposa per tant la creació d'un nou generador de mobilitat, conseqüència de:



- La creació de 81.000 m² de nou sostre residencial i 9.000 m² d'activitats econòmiques.
- Es dediquen 102.950 m² a nous equipaments i habitatges per a joves i dotacionals.
- PAU 1, amb 65.319 m² dedicats a l'habitatge i PAU 2, amb 27.135 m² dedicats a l'habitatge
- 16.971 m² de sòl per a nova zona verda.

El sector manté 5.454 m² d'habitatge lliure, 7.000 m² d'equipaments i 12.300 m² dedicats als mercats dels encants.

De la lectura del document es pot concloure que, pel que fa als objectius de la proposta d'ordenació, hi ha la voluntat expressa de fer un sistema de mobilitat sostenible a tot l'àmbit.

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

D'acord amb els criteris d'avaluació de la mobilitat de la proposta de decret, l'informe de mobilitat del pla estima en nous **25.707 desplaçaments** sobre un total que es produiran de 29.973, sumant els del planejament actual.

Així mateix, per la xarxa bàsica de Glòries circulen aproximadament 210.000 vehicles.

Concepte	Ràtios de generació de viatges	Habitatges	Superfície	Viatges generats/dia
Ús d'habitatge	El més gran dels dos següents: 7 viatges/habitatge o 3 viatges/persona	1.134		7.938
Ús residencial	10 viatges/100 m ² de sostre		6.000	600
Ús comercial	50 viatges/100 m ² de sostre			0
Ús d'oficines	15 viatges/100 m ² de sostre		46.930	7.040
Ús industrial	5 viatges/100 m ² de sostre			0
Equipaments	20 viatges/100 m ² de sostre		46.400	9.280
Zones verdes	5 viatges/100 m ² de sòl		16.971	849
Franja costanera	5 viatges/ml platja			0
Total viatges generats				25.707

De l'aplicació del decret, es desprèn que els sectors existents generen actualment 4.266 viatges al dia.



D'altra banda la mobilitat generada per les zones verdes, la cripta dels museus i el mercat dels encants no són coincidents amb la mobilitat generada per la resta d'activitats, al menys en hora punta.

4.- El repartiment modal

La proposta proposa un repartiment modal coincident amb el PEI del Poble Nou, apostant per un 37% en transport públic, 33% en modes no motoritzats i 30 % pel vehicle privat. Es considera correcte l'objectiu del pla, atenent que el sector té actualment un 33,8 % d'ús del vehicle privat, pel que proposa una millora superior al 10% del repartiment actual.

5.- Xarxa viària

Actualment el nus de les Glòries està format per un doble sistema, d'una banda una xarxa de connexió amb les infraestructures metropolitanes, Gran via - C-31 cap a la ronda del litoral i el maresme mitjançant una estructura elevada en forma de tambor i d'altra banda una anella a nivell del sòl que relliga els carrers de l'entorn.

Amb la nova proposta es manté el doble sistema, però es dirigeix el flux de trànsit que arriba de la C – 31 cap a la diagonal mitjançant una estructura soterrada i l'anella a nivell es converteix en una estructura rectangular més gran, integrada que recupera la malla ortogonal viària de la ciutat.

La nova proposta és més integrada des del punt de vista del sistema de mobilitat i redueix l'impacte del trànsit a l'entorn de Glòries.

L'estudi presentat analitza diversos escenaris, destaca l'escenari on dedica un carril de circulació de la xarxa local al transport públic, que n'és l'escollit.

De tota manera es recomana que en redactar els projectes constructius es tingui present l'impacte sonor i l'efecte barrera que produirà la boca de sortida del túnel, de manera que es procuri la seva minimització mitjançant l'ús de paviments i murs absorbents del soroll i respectant espais amplis i segurs per als vianants i la bicicleta.

Es consideren correctes les propostes fetes a l'estudi.

6.- Xarxa de transport públic

L'estudi incorpora la informació de la xarxa de transport públic actual i la prevista tant d'autobús com ferroviària. Les previsions que hi ha fetes doten d'una gran potència intermodal a l'intercanviador de Glòries que permetran assolir el repartiment modal que es proposa.

Pel que fa al transport de superfície, es preveu una xarxa de carril bus que afecta a tota la xarxa principal i es perllonga el carril de la C-31 cap a Gran Via.

Pel que fa a la xarxa ferroviària, proposa una estació intercanvi tramvia, L1 del metro i futura prolongació de L8 de FGC.



El projecte del PDI concretarà la millor solució per a l'intercanviador, on es recomana que quedin molt ben senyalitzats els diferents punts d'accés a les diferents xarxes de transport públic.

En els projectes constructius es recomana que es tingui present que les parades d'autobús es coordinin bé amb els itineraris de vianants i bicicletes.

Es consideren correctes les propostes fetes a l'estudi

7.- Xarxa d'itineraris a peu

L'estudi determina que actualment ja existeix una xarxa de vianants correcta, però que està tallada la seva linealitat per l'estructura de tambor del viari. Amb la proposta de soterrament d'aquest viari, Glòries passa a ser un sector molt ben estructurat com a xarxa de vianants. Pel que fa a pendents no ha d'haver cap problema de connectivitat en el projecte del POUM i tan sols cal recordar que els projectes constructius tinguin presents els punts de connexió amb la xarxa existent.

8.- Xarxa d'itineraris de bicicletes

L'esquema de xarxa per a bicicletes millora l'actual i genera l'efecte xarxa que necessita la mobilitat en bicicleta.

Pel que fa als aparcaments de bicicleta l'estudi dona uns valors una mica diferents a l'aplicació directa del Decret, però es consideren correctes.

Concepte	Ràtios	Habitatges	Superfície (o ml platja)	Places ofertes	Places mínimes d'aparcament per a bicicletes
Ús d'habitatge	màx. de 2 places/habitatge 2 places/100 m ² de sostre o fracció	1.009			2.018
Ús d'oficines	1 plaça/100 m ² de sostre o fracció		46930		470
Equipaments docents	5 places/100 m ² de sostre o fracció		4700		235
Equipaments esportius, culturals i recreatius	5 places/100 places d'aforament de l'equipament			2.994	150
Altres equipaments públics	1 plaça/100 m ² de sostre o fracció		8200		82
Zones verdes	1 plaça/100 m ² de sòl		16971		170
Estacions de ferrocarrils	1 plaça/30 places ofertes de circulació			1.900	64
Total places aparcament bicicletes					3.189



Pel que fa a les estacions de ferrocarril s'ha calculat els que cal vincular a la L1 del metro. Els aparcaments de bicing estan inclosos en aquests números.

Així, es recomana incorporar els aparcaments de la línia 1 en el moment de fer el projecte constructiu.

Les propostes de l'estudi es consideren correctes.

9.- Aparcaments de vehicles

L'estudi incorpora el càlcul de places d'aparcament de cotxes i motocicletes per a vivendes d'acord amb la normativa de l'Ajuntament de Barcelona la qual cosa es considera correcte.

Pel que fa a les motos és convenient que quan es prevegi aparcament en superfície es dissenyin els seus aparcaments en calçada i es prohibeixi l'aparcament en vorera.

10.- Altres consideracions

- 1.- L'estudi fa les consideracions adequades pel que fa als indicadors de gènere.
- 2.- L'estudi calcula el balanç d'emissions.
- 3.- L'estudi fa les consideracions pertinents de cara a preveure la càrrega i descàrrega en els projectes derivats del planejament general.

11.- Conclusions

Es considera que l'informe de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada de la **Modificació Puntual del POUM de la plaça de les Glòries i el seu entorn** conté els elements necessaris per a assolir una mobilitat sostenible, d'acord amb els principis de la llei de Mobilitat, en aquest sector de Barcelona, pel que s'emet **informe favorable**.

Barcelona, 24 de desembre de 2007

Vist-i-plau

Lluís Alegre i Valls
Cap del Servei de Mobilitat

Marc Garcia i López
Director tècnic