

Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada de la Modificació del Pla General Metropolità als terrenys situats a l'avinguda Meridiana, entre els carrers Nació, de Degà Bahí, de Trinxant i de Tomàs Padró, de Barcelona

Municipi de Barcelona

Sol·licitant: Ajuntament de Barcelona

Promotor: Ajuntament de Barcelona

Redactor de l'EAMG: Serveis tècnics de l'Aj. Barcelona

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 de la Modificació del Pla General Metropolità als terrenys situats a l'avinguda Meridiana, entre els carrers Nació, de Degà Bahí, de Trinxant i de Tomàs Padró, de Barcelona

1. Antecedents

L'àmbit de la Modificació és discontinu i afecta 6 àrees urbanes, però tant la MPGM com l'estudi de mobilitat generada se centren en una única peça urbana, de forma trapezoïdal, situada a l'avinguda Meridiana tocant al carrer del Degà Bahí, i que té una superfície de 13.377 m².

L'EAMG no incorpora un informe del servei de mobilitat de l'Ajuntament de Barcelona.

2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada de la Modificació del Pla General Metropolità als terrenys situats a l'avinguda Meridiana, entre els carrers Nació, de Degà Bahí, de Trinxant i de Tomàs Padró, 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 10.094 m² de sostre residencial, que implica 104 nous habitatges
- La creació de 2.056 m² de sostre destinat a activitat econòmica
- Una superfície de 5.651 m² destinada a zona verda
- La creació de 700 m² de sostre destinat a equipaments

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

D'acord amb els criteris d'avaluació de la mobilitat del Decret, l'estudi de mobilitat estima un total de **2.179 desplaçaments/dia**, considerant tots els futurs desenvolupaments i descomptant la mobilitat provocada pels usos actuals del sector (1.753 m² d'habitatges són existents).

La taula següent mostra la mobilitat generada segons els ratis que indica el Decret i l'Estudi de mobilitat.

Usos	Àrea (m ²)	Sostre edificable (m ²)	Nre. Habitatges	Viatges generats habitatge	Viatges generats (m ²) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
residencial		8.341,00	104	728	834	728
comercial		2.056,00			1.028	1.028
equipaments	700,00	700,00			140	140
zona verda	5.651,00				283	283
TOTAL	13.377,00	11.097,00	104	728	2.285	2.179

El volum estimat de viatges que poden generar els habitatges del sector és d'uns **728 viatges/dia**.

Les activitats previstes poden generar uns **1.028 viatges/dia** (50 viatges/100 m² de sostre).

El volum estimat de viatges que poden generar els espais lliures, aplicant el rati de 5 viatges per cada 100 m² de sòl, és d'uns **283 viatges/dia** i els equipaments 140 viatges / dia.

L'estudi considera que la distribució modal futura al nou sector serà la continguda a l'EMQ de Barcelona per a l'any 2006 que es descompon en:

Repartiment modal proposat	A PEU	BICICLETA	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT
% quota modal	31,4%		35,6%	33,0%
Viatges / dia feiner	684		776	719

Hagués estat necessari que l'EAMG calculés el repartiment modal i proposés assolir la nova distribució modal que conté el Pla de Mobilitat Urbana de Barcelona 2006-2012, adreçada cap a una reducció en la utilització dels modes privats motoritzats i la transferència d'aquests desplaçaments cap al transport públic i la mobilitat a peu i en bicicleta.

Tot i que la mobilitat generada total no és massa significativa, l'estudi hauria de precisar també les dades d'ocupació que considera.

L'estudi no presenta gràficament un plànol els viatges diaris generats.

4. Mobilitat en vehicle privat

L'estudi fa una descripció minimalista de la xarxa viària del sector i de l'entorn.

No es fa cap referència al dèficit o no d'aparcament del sector i el seu entorn. De tota manera es proposa un aparcament soterrat de 290 places.

5. Xarxa de transport públic

El sector està en una zona molt ben proveïda de transport públic.

Compta amb 9 línies d'autobús que circulen cap a diferents punts de la ciutat, dues línies de metro i una de ferrocarril.

A més a més, les parades de tots aquests mitjans de transport estan molt properes, segons l'anàlisi, a l'autobús que fa l'estudi, ja que s'ha de recórrer una distància a l'entorn de 300 metres per a tots els mitjans existents.

6. Mobilitat a peu i en bicicleta

Els itineraris per a vianants en l'àmbit d'estudi estan garantits pel propi projecte constructiu i a més està dins d'una de les futures zona 30 del pla de mobilitat de Barcelona.

Pel que fa a la bici, actualment l'avinguda Meridiana disposa d'un carril reservat per a la circulació de bicicletes, i forma part d'itineraris ciclistes de la ciutat. De nou quan la zona propera sigui zona 30, la connectivitat amb bicicleta es garantirà també amb l'interior del barri del camp de l'Aroa.

Hi ha estacionaments de Bicing propers al sector.

De tota manera no s'indiquen quin són els itineraris principals i quin el seu estat.

7. Incidència de la mobilitat generada

L'estudi no analitza la incidència de la mobilitat generada. Tot i que no es preveu que sigui significativa no hagués estat de més una certa reflexió a l'entorn d'aquest tema.

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 dels usos residencials

Utilitzant els valors dels annexos 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
residencial		8.341,00	208	104	52
comercial		2.056,00	21		
equip. docents	700,00	700,00	35		
zona verda	5.651,00		57		
TOTAL	13.377,00	11.097,00	320	104	52

L'estudi no calcula la reserva mínima d'aparcament fora de la via pública que marca el Decret, tan sols esmenta que, pel que fa al vehicle privat, en farà un aparcament soterrat amb 290 places. De tota manera, d'acord amb el Decret, és necessari preveure 52 places d'aparcament per a motos.

Pel que fa a la bicicleta, en proposa 321, d'acord amb el Decret. En el cas de les bicicletes a l'entorn de la zona verda i els sectors comercials i equipaments, algunes places poden ser substituïdes per les de Bicing, mantenint sempre però un nombre suficient d'aparcaments per a bicicletes privades en la via pública.

9. Distribució Urbana de Mercaderies

L'estudi no esmenta la necessitat, seguint els requeriments de l'article 6 del Decret, de realitzar una **reserva d'un 10% del sostre** dels establiments comercials destinat a magatzem, per tal d'evitar operacions de càrrega i descàrrega ni la previsió de C i D

10. Avaluació de la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica i indicadors de gènere

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, pel que fa al diòxid de nitrogen i a les partícules en suspensió PM₁₀, zona 1) han d'incorporar les dades necessàries per avaluar la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica. L'estudi de mobilitat no aporta aquesta informació

El document conté informació respecte a les estadístiques de gènere.

11. Proposta de finançament

Segons l'article 12 del Decret 344/2006 els estudis de mobilitat referents a modificacions de planejament general que comportin un canvi en la classificació del sòl no necessiten una proposta de finançament, en el ben entès que hi hagi planejament derivat posteriorment.

De tota manera amb la informació de què es disposa no cal preveure cap despesa per a aquest concepte en aquest EAMG.

12. Mesures correctores

L'estudi no preveu cap mesura correctora.

13. Conclusions

Es considera que l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada de la Modificació del Pla General Metropolità als terrenys situats a l'avinguda Meridiana, entre els carrers Nació, de Degà Bahí, de Trinxant i de Tomàs Padró, de Barcelona conté una bona part dels elements necessaris per a aconseguir una mobilitat sostenible, d'acord amb els principis de la Llei de la Mobilitat, per la qual cosa s'emet **informe favorable** pel que fa al document de planejament que es tramita. No obstant això s'estableixen unes **condicions** relatives al seu desenvolupament, mitjançant figures de planejament derivat, el desenvolupament de projectes constructius i les mesures de gestió pertinents:

- Seria convenient completar les mancances d'informació que conté l'EAMG i que es descriuen als apartats d'aquest informe.
- Es necessari habilitar la reserva d'aparcament de motos que preveu el Decret i evitar que aquestes aparquin en vorera i també la reserva de places de C i D.
- Hagués estat convenient que s'adjuntés l'informe del servei de mobilitat de l'ajuntament de Barcelona de cara a una millor integració de la proposta en el PMU de Barcelona, tenint present els objectius de mobilitat que proposa per als propers anys.

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, 13 de febrer de 2009

Vist-i-plau

Lluís Alegre i Valls
Cap del Servei de Mobilitat

Marc García i López
Director tècnic