

Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada per la Modificació puntual del PGM a les finques 13B-17 del C/Sant Pere Més Alt i 1 del Ciutat

Municipi de Barcelona
Comarca del Barcelonès

Promotor: Ajuntament de Barcelona

Redactor de l'EAMG: ALG

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 la Modificació puntual del PGM a les finques 13B-17 del C/Sant Pere Més Alt i 1 del Ciutat.

1. Antecedents

L'Ajuntament de Barcelona promou la Modificació puntual del PGM a l'entorn del Palau de la Música, amb l'objectiu d'ampliar la dotació de serveis complementaris al Palau.

L'àmbit de la modificació, de 4.504 m² de superfície, es divideix en dos subàmbits totalment independents. El primer concreta un eixamplament del carrer Sant Pere Més Alt amb Amadeu Vives, la construcció d'un hotel de 4.200 m² de sostre i la renovació del Col·legi Ciutat; el segon contempla la permutació urbanística d'equipament a ús d'oficina, per tal de mantenir l'ús actual (50% oficines de la Generalitat i 50% oficines de La Caixa).

L'ordenació proposada implica l'enderrocament de dues finques catalogades en el Pla Especial del patrimoni arquitectònic, al carrer de Sant Pere Més Alt.

2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada de la Modificació puntual del PGM a les finques 13B-17 del c/Sant Pere Més Alt i 1 del c/ Ciutat, a Barcelona, 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 4.200 m² de sostre hotelier.

- La renovació d'un centre escolar, amb la qual hi ha un guany de 670 m² de sostre.

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

D'acord amb els criteris d'avaluació de la mobilitat del Decret l'estudi de mobilitat de la modificació de PGM estima que el sector generarà un total de **2.003 desplaçaments/dia feiner i 1.079 desplaçaments/dissabte**

La taula següent mostra la mobilitat generada 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. hotelers		4.200,00	840	903
equipaments		5.502,00	1.100	1.100
TOTAL	4.504,00	9.702,00	1.940	2.003

L'estudi diferencia les ràtios a aplicar per a treballadors/es i visitants.

El nou hotel generarà uns 900 viatges/dia feiner i uns 1.100 en dissabte, mentre que la resta d'equipaments generaran uns 1.100 viatges/dia feiner i cap el dissabte.

Pel que fa al repartiment modal, l'estudi aporta les dades de mobilitat de la ciutat de l'any 2006, i conclou que els nous desplaçaments es distribuïran en els següents modes:

Repartiment modal proposat	A PEU	BICICLETA	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT
% quota modal	19,3%		40,0%	40,6%
Viatges / dia feiner	387		802	814

4. Mobilitat en vehicle privat

L'estudi descriu la jerarquia dels vials, els sentits de circulació i els nombres de circulació dels vials propers a l'àmbit d'estudi. També dibuixa els itineraris d'accés en vehicle privat.

Es mostra un mapa amb les IMD actuals en base a aforaments manuals i automàtics. Via Laietana compta amb 26.000 viatges/dia sentit mar i 20.400 sentit muntanya.

Es concreten els índexs de saturació actuals a Via Laietana, i es conclou que la saturació no supera el 70% en l'hora punta.

5. Xarxa de transport públic

Es descriu l'oferta actual de transport públic a l'àmbit d'estudi:

- Metro: L1 i L4 a Plaça Urquinaona, L3 a Catalunya, (subàmbit 1) i L4 a Jaume I i L3 a Liceu (subàmbit 2). Es mostra la distància dels subsectors a les estacions.
- Rodalies de RENFE, a Catalunya, Arc de Triomf i Estació de França. Es mostra també la distància als subsectors.
- Autobús urbà:
 - 10 línies de TMB diürnes (17, 19, 40, 45, 141, 55, 42, 41, 39 i L120) al subàmbit 1 i 6 línies (14, 59, 36, 57, 64 i 157) al subsector 2.
 - Nitbus: 3 línies al Palau de la Música (N8, N4 i N11) i 5 línies al carrer Ciutat (N0, N6, N9, N12 i N15).
- Bus turístic

L'estudi mostra l'esquema de recorregut de les línies d'autobús.

6. Mobilitat a peu i en bicicleta

L'estudi descriu els accessos a peu des de les Rambles, Pg. de Colom i Ronda Sant Pere. La major part del viari és adequat per la mobilitat de vianants de forma segura. Els carrers que envolten els dos subsectors són de plataforma única.

Es mostren els itineraris des de les estacions de metro i d'autobús.

Quant a la bicicleta, l'estudi destaca la implantació del bicing a la ciutat. Es concreta la localització de les estacions de bicing més properes als subsectors.

Quant a la xarxa ciclable no es fa cap referència.

7. Incidència de la mobilitat generada

L'estudi aporta dades respecte de la distribució horària de la mobilitat, i es conclou que en l'hora punta de l'hotel serà entre les 18 i les 19h, quan es generaran i atrauran 35 vehicles (d'un total de 311 generats per l'hotel, un 11,3%). Quant a l'equipament de l'administració, l'estudi contempla que en l'hora punta (14-15h) es generin 9 vehicles.

Amb aquestes xifres l'estudi conclou que el trànsit generat en vehicle privat o taxi és insignificant respecte de les actuals IMD de Via Laietana, tant en sentit mar com muntanya.

Quant al transport públic, l'estudi no fa cap referència a la capacitat d'absorció de la mobilitat generada.

Es troba a faltar l'informe del servei de mobilitat de l'Ajuntament de Barcelona sobretot pel que fa a la incidència sobre les xarxes de mobilitat existents..

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 només en cas dels usos residencials.

Utilitzant els valors de l'annex II i III del Decret d'estudis d'avaluació de la mobilitat generada resulta, com a mínim,

Usos	Àrea (m²)	Sostre edificable (m²)	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turisme	Total aparcaments motocicleta
equip. hotelers		4.200,00	42	60	34
equipaments		5.502,00	55	10	16
TOTAL	4.504,00	9.702,00	97	70	50

L'estudi determina la demanda d'aparcaments de turismes i motocicletes en base a la demanda horària a cada equipament.

Quant als aparcaments per a bicicletes, l'estudi proposa assignar inicialment una oferta menor a la que indica el Decret (20 en lloc de 42 per a l'hotel i 35 en lloc de 55 per a l'equipament administratiu). Tanmateix, l'estudi també afirma que l'oferta disponible s'adaptarà als requeriments de la demanda progressivament.

Des de la redacció del present informe es puntualitza que les places destinades a treballadors/es dels dos equipaments hauran de trobar-se en espais segurs i coberts, fora de la via pública.

L'estudi també proposa preveure espai d'aparcament per al bus turístic, a causa de la proximitat al Palau de la Música. D'acord a les necessitats de l'hotel, l'estudi proposa canviar 3 places actuals destinades a C/D al carrer Ortigosa per una reserva per a l'hotel, destinada a autocars i taxis.

9. Mesures correctores

Xarxa Transport públic

L'estudi exposa que l'àmbit d'estudi disposa d'una bona oferta de transport públic, i que el principal eix (Via Laietana) disposa de carril bus en ambdós sentits.

A les proximitats de l'hotel es proposa un espai destinat a autocars, ja que s'espera que sigui un dels modes principals d'accés a l'hotel.

Xarxa bàsica per a vehicles

L'estudi defineix la jerarquia viària i els itineraris d'accés als equipaments, i es conclou que el nivell de servei de Via Laietana continuarà com en l'actualitat, D.

Els vehicles més freqüents amb origen/destinació l'hotel seran els taxis (278 en dia feiner i 372 en dissabte), per als quals es proposa reservar places al carrer Ortigosa.

Xarxa de vianants

L'estudi concreta la xarxa disponible per a vianants a l'entorn dels subsectors, molt favorable per a la mobilitat a peu. A més, en concret el nou hotel disposarà d'un petit eixamplament de la vorera que permetrà millorar la visió del Palau de la Música des de l'espai públic.

L'estudi afirma que en l'itinerari des de l'hotel fins al metro a plaça Urquinaona cal millorar l'estat de les voreres del carrer Jonqueres.

Xarxa de carrils bicicleta

L'estudi mostra sobre plànol una proposta de xarxa d'itineraris per a bicicletes, on es concreta si la proposta es refereix a un únic sentit o a doble sentit. Tanmateix, es troba a faltar una explicació sobre aquests itineraris, ja que no es concreta quines actuacions cal realitzar, com per exemple senyalització necessària, o bé qui serà el responsable executor de la proposta.

Es troba a faltar una reflexió sobre la incidència de la mobilitat generada sobre la xarxa bicin municipal i si caldria que la promoció financés la seva ampliació en algun punt proper a l'àmbit del planejament.

10. Mobilitat i gènere

L'estudi aporta dades de mobilitat que mostren que les dones són més usuàries del transport públic i dels modes no motoritzats. S'afirma que l'entorn urbà dels subsectors reuneix unes condicions que afavoreixen els desplaçaments de les dones, els infants i la gent gran.

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 aporta les dades d'IMD, consum de carburant i factors d'emissió CORINAIR 1990, diferenciant per tipus de vehicle i de carburant. S'obtenen els següents valors:

- El consum total de la mobilitat generada per aquest sector serà de 153 l/dia (un total de 954 km/dia)
- Les emissions a l'atmosfera seran de 10,1 kg/dia de gasos contaminants

Per últim l'estudi introdueix una reflexió sobre l'eficiència dels mitjans motoritzats col·lectius i individuals.

12. Finançament de les càrregues derivades de la mobilitat generada

L'estudi afirma que la situació de les dues actuacions al centre de Barcelona garanteix una bona oferta de transport públic, per tant no es considera necessari incloure una proposta de finançament associada a la millora del transport públic. De tota manera caldria haver inclòs una reflexió sobre la incidència de la nova mobilitat sobre la xarxa bicing de Barcelona.

13. Conclusions

L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada de la *Modificació puntual del PGM a les finques 13B-17 del c/Sant Pere Més Alt i 1 del c/ Ciutat*, a Barcelona, conté 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 seu contingut i propostes.

Es recomana que en la redacció dels projectes constructius es tinguin presents les recomanacions d'aquest informe, així com les de l'estudi de mobilitat i en especial analitzar la incidència de la mobilitat generada pel nou planejament sobre la xarxa bicing que té l'ajuntament de Barcelona. 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, 26 de març de 2009

Vist-i-plau

Lluís Alegre i Valls
Cap del Servei de Mobilitat

Marc García i López
Director tècnic