

Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del Pla Especial Urbanístic de la facultat de Dret

Municipi de Barcelona
Comarca del Barcelonès

Sol·licitant: Ajuntament de Barcelona

Promotor: Universitat de Barcelona

Redactor de l'estudi: Barcelona Regional

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 del Pla Especial Urbanístic de la facultat de Dret a la ciutat de Barcelona

1. Antecedents

La universitat de Barcelona promou el Pla Especial Urbanístic de la facultat de Dret, dins el terme municipal de Barcelona per a la seva ampliació. El Pla fou aprovat inicialment per resolució del quart Tinent d'Alcalde, en data 6 de març de 2009 contenint un informe de mobilitat i un així mateix un informe dels serveis tècnics de l'ajuntament de Barcelona que a tots els efectes es considera part integrant de l'Estudi d'avaluació de la mobilitat generada objecte d'aquest informe, atès que completa moltes de les mancances que s'observen en el document del planejament.

El sòl afectat per aquesta Modificació està dins l'àrea formada per l'avinguda Diagonal, carrer Fernando Primo de Ribera, carrer George Collins i l'avinguda Pedralbes. La superfície total del sector és de 36.336 m².

L'EAMG es compon d'un document denominat estudi de mobilitat de data febrer de 2008 i que s'entén que reflexa fidelment els continguts del Pla especial urbanístic objecte de tramitació i de l'informe ja esmentat del servei de mobilitat de l'ajuntament de Barcelona. És del conjunt del dos que es pot entendre que la documentació resultant respon al contingut del Decret regulador dels EAMG.

2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada de la facultat de Dret, dins el terme municipal de Barcelona per a l'ampliació de les seves instal·lacions, 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:

- L'ampliació de 18.683 m² de sostre.

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

D'acord amb els criteris d'avaluació de la mobilitat de la proposta de Decret, l'informe de mobilitat del pla estima en **3.737 nous desplaçaments** que es generaran al sector.

Calculant la mobilitat en nombre d'estudiants en resulten 4.140 nous viatges, valor molt semblant a l'aplicació del Decret.

L'estudi no incorpora el repartiment modal que es produirà i per tant no pot saber la incidència de la nova mobilitat sobre les xarxes actuals.

Es pot estimar el volum de viatges realitzats en cada mitjà de transport, d'acord amb l'EAMG del campus sud :

Desplaçaments/dia sentit	Peu o bici 9 %	Transport Públic 66 %	Transport privat: Turisme 20 %	Transport privat : Moto 5%
3.737	337	2.466	747	187

4. Elements rellevants de la mobilitat actual

Pel que fa a la xarxa viària propera a la facultat de Dret està formada per l'avinguda Diagonal, com a gran eix connector i té molt propera la Ronda de dalt i la Ronda del mig.

Pel que fa a la xarxa de vianants actual té una capacitat sobrada per als fluxos actuals i futurs.

El mateix es diagnostica per a la xarxa de bicicletes, que té com eix de connexió amb la xarxa principal de bicicletes, l'avinguda Diagonal.

Pel que fa a la xarxa de transport públic presenta una gran oferta, tant ferroviària, L3, Trambaix i en un futur l'L9, com amb autobús, doncs existeixen força línies urbanes i interurbanes.

En resum la xarxa de transport públic actual abasta:

- per a l'autobús d'àmbit urbà hi ha 10 línies que comuniquen amb diverses zones de la ciutat de Barcelona i 23 d'àmbit metropolità.

- les línies T-1, 2 i 3 del tramvia circulen per davant mateix del terreny objecte del Pla especial.
- per al Metro, actualment hi ha una parada molt propera de la línia 3.

5. Demanda de trànsit

La ràtio d'ocupació dels vehicles a utilitzar és:

- 1,9 persones / cotxe d'acord de nou amb l'EAMG del campus sud

El resultat d'aplicar aquests índexs, dona una afluència de 393 cotxes / dia i 32 cotxes en hora punta.

L'estudi no incorpora les dades de trànsit del viari existent que permetria avaluar l'impacte del nou sector sobre la xarxa, tot i que es pot considerar mínim d'acord amb l'informe del servei de mobilitat de l'ajuntament de Barcelona.

De tota manera, sí que és important que l'estudi consideri el nombre de motos que pot generar el pla especial.

6. Incidència de la mobilitat generada

L'estudi destaca que existeixen dos factors favorables pel que fa a la mobilitat generada:

- el fet que hi ha una forta implantació del transport públic existent.
- La nova ordenació no aporta una mobilitat generada significativa per a l'oferta actual d'infraestructures de mobilitat.

Pel que fa al transport públic de superfície, l'estudi no analitza si pogués afectar a la capacitat d'algunes de les línies existents quant és el mitjà que més usuaris portarà.

Pel que fa als desplaçaments a peu, l'estudi determina que és suficient.

Respecte als desplaçaments en bicicleta l'estudi diu que connecta bé amb els carrils bicicleta existent

Cal que el màxim nombre d'aquests aparcaments estigui en un lloc segur.

7. Estimació de les reserves d'aparcaments

Bicicletes

L'estudi proposa la instal·lació de 100 places d'aparcament originades per l'ampliació, mentre que d'acord amb el Decret en caldrien 934. Tot i la proximitat del sistema bicing, es considera que el nombre d'aparcament de bicicleta proposat és molt baix.

Es recomana incrementar aquest nombre tenint present la utilització que en pot fer el personal docent i administratiu de la universitat de manera que s'assoleixi un nombre total igual al percentatge d'alumnes que poden venir en aquest mode del total de la facultat, és a dir 4,5% de 7.000, que en resulta 315.

Motos i cotxes

L'estudi preveu 30 places d'aparcament per a cotxes i cap per a moto. Tot i que el Decret no en preveu per a aquest tipus d'ús es considera adequada la proposta i es recomana que se'n reservi un percentatge per a motos sobretot en calçada.

8. 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 han d'incorporar les dades necessàries per avaluar la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica.

L'estudi presentat no incorpora el balanç ambiental de la mobilitat que resulta de la nova ordenació. Tot i això, no es preveu que sigui significatiu, no obstant cal que el promotor de l'ampliació faciliti al màxim la mobilitat en els modes no motoritzats i el transport públic.

9. Mesures correctores

Xarxa Transport públic

L'estudi indica que la xarxa actual de servei d'autobús és suficient per a servir la demanda que genera el sector.

Seria convenient analitzar la capacitat de les línies d'autobús i comprovar que en hora punta ofereixen una oferta suficient.

Xarxa bàsica per a vehicles

L'estudi considera que la xarxa bàsica viària té capacitat per a absorbir la demanda que genera el sector.

Pel que fa a les motos l'estudi no les anomena. Cal que es prevegi estacionament per a motos a la calçada i es prohibeixi en la vorera.

Xarxa de vianants

Es recomana que s'analitzi bé tot l'espai proper per a garantir al màxim l'accessibilitat i per a tothom i que no hi hagi barreres arquitectòniques.

Xarxa de carrils bicicleta

Cal incorporar els aparcaments per a bicicletes fora de la via pública que es determina a l'apartat vuitè.

Pel que fa als de la via pública cal que la senyalització dels aparcaments de bicicleta sigui clara i evident i que el màxim nombre possible es trobi en llocs segurs.

Finançament

El Pla de Millora no genera noves despeses per transport públic. Cal tenir present les que generin l'estudi de mobilitat i aquest informe.

10. Conclusions

L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada de Pla Especial Urbanístic de la facultat de Dret a la ciutat de Barcelona, dins el terme municipal de 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 a l'aprovació de l'instrument de planejament que es tramita. No obstant això s'estableixen unes **condicions** relatives al seu desenvolupament, que s'hauran de tenir en compte en la redacció dels projectes constructius o en les mesures de gestió que correspongui:

- Tot i que es tracta d'un pla que genera un increment de mobilitat poc significatiu cal que les prescripcions de l'informe del servei de mobilitat de l'Ajuntament de Barcelona i les que aquest informe determinen s'incorporin com a parts integrants de l'estudi de mobilitat.
- El pla ha d'incorporar el nombre d'aparcament de bicicletes que s'indiquen en aquest informe i fer la reserva adequada d'aparcaments de moto en calçada.
- És convenient analitzar l'impacte de la mobilitat generada sobre la xarxa de transport públic, tot i que es pugui considerar poc significativa a priori.

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, 7 de maig de 2009

Vist-i-plau

Lluís Alegre i Valls
Cap del Servei de Mobilitat

Marc García i López
Director tècnic