

Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada pel Pla de Millora Urbana de l'illa delimitada pels carrers Pere IV, Badajoz, Almogàvers i Ciutat de Granada

Municipi de Barcelona
Comarca del Barcelonès
Promotor: Metrovacesa SA
Redactor de l'EAMG: EGI

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 de Millora Urbana de l'illa delimitada pels carrers Pere IV, Badajoz, Almogàvers i Ciutat de Granada*.

1. Antecedents

Els promotors Metrovacesa SA i Bergidium SA presenten el Pla de Millora Urbana amb els objectius de crear una barreja d'usos (principalment terciaris, però també d'habitatges i equipaments) i dotar de permeabilitat l'interior de l'illa amb espais verds.

L'àmbit d'actuació comprèn un total de 6.254 m², i correspon al sector delimitat pels carrers Pere IV, Badajoz, Almogàvers i Ciutat de Granada. Es tracta d'un sector discontinu, donat que resulten excloses diverses finques de l'illa, ja consolidades.

2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del *Pla de Millora Urbana de l'illa delimitada pels carrers Pere IV, Badajoz, Almogàvers i Ciutat de Granada*, 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 1.876 m² de sostre destinat a ús residencial protegit
- Es creen oficines amb un sostre de 16.885 m²
- Es cedeix un sostre de 2.235 m² a equipaments
- Es destinen 503 m² a zona verda

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

L'estudi de mobilitat del Pla de Millora Urbana estima que el sector generarà un total de **3.200 desplaçaments/dia feiner, 1.600 per sentit**.

La taula següent mostra la mobilitat generada segons les ràtios que indica el Decret i l'Estudi de mobilitat (darrera columna):

Usos	Àrea (m²)	Sostre edificable (m²)	Viatges generats (m²) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
residencial	588,58	1.876,14	188	188
oficines	4.356,82	16.885,26	2.533	2.533
equipaments	793,78	2.235,00	447	447
zona verda	503,16		25	25
vialitat	11,46			
TOTAL	6.254	20.996,40	3.193	3.193

L'estudi de mobilitat aplica les ràtios proposades pel Decret 344/2006, per a tots els usos (residencial, oficines, equipaments i zona verda).

L'ús que genera més mobilitat és el d'oficines, amb un total de 2.500 viatges/dia. Es tracta d'una actuació urbanística bàsicament atractora de mobilitat, ja que els habitatges només generen uns 200 viatges/dia.

Pel que fa al repartiment modal, l'estudi fa una proposta per als diferents usos, en base a les dades de mobilitat del Pla Especial d'Infraestructures (PEI) del Poblenou. En conjunt, el repartiment modal de la nova mobilitat serà:

Repartiment modal proposat	A PEU / BICI	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT
% quota modal	48,0%	23,0%	29,0%
Viatges / dia feiner	1.533	734	926

4. Mobilitat en vehicle privat

L'estudi descriu la xarxa viària principal d'accés a l'àmbit d'estudi (Meridiana, Diagonal, Gran Via i Ronda Litoral). Així mateix, concreta la xarxa local, que comprèn els carrers Almogàvers i Pere IV com a eixos primaris i els carrers Ciutat de Granada i Badajoz com a secundaris (dos carrils per a circulació i dos per a aparcament).

L'estudi aporta dades de demanda (veh/hora) dels vials que envolten el sector. Les dades varien de 103 veh/hora al carrer Badajoz a 765 veh/hora al carrer Almogàvers. Els carrers Badajoz i Ciutat de Granada disposen d'una capacitat de 800 veh/hora, el carrer Pere IV de 1.800 veh/hora i el carrer Almogàvers de 2.500 veh/hora. Es constata, per tant, que el grau d'utilització dels carrers que donen accés al sector es troben per sota els nivells de capacitat.

L'estudi concreta l'oferta d'aparcament sobre el viari de l'àmbit d'estudi.

5. Xarxa de transport públic

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

- Autobús
 - 13 línies de transport urbà: 6, 7, 10, 26, 36, 40, 42, 56, 62, 71, 92, 141 i 192.
 - 2 línies metropolitanes: B21 i B25
 - 7 línies nocturnes (N0, N2, N3, N6, N7, N8 i N11)
- Tramvia
 - Línies T4 (Ca l'Aranyó) i T5 (Glòries i la Farinera)
- Metro
 - Línia 4: Llacuna i Bogatell.
 - Línia 1. Glòries.
 - Línia 2: amb parades més allunyades del sector
- Taxis: parades al tanatori de Sancho de Àvila i a la Rambla del Poblenou

L'estudi mostra l'esquema dels recorreguts i la localització de parades de transport públic, així com també concreta els horaris i freqüències dels serveis d'autobús urbà.

L'estudi exposa les propostes sobre transport públic incloses al PDI i al PEI del Poblenou: nova línia d'FGC entre plaça de les Glòries i Sarrià, adaptació de les estacions de metro de la L4 (nous vestíbuls d'accés i instal·lació d'ascensors), perllongament de la L4 fins a Sagrera i noves estacions de la línia ferroviària que finalitza a l'Estació de França (a Bogatell, al davant del Teatre Nacional de Catalunya i a Glòries).

6. Mobilitat a peu i en bicicleta

L'estudi concreta que les voreres del sector són adequades per a la mobilitat a peu.

Quant a la bicicleta, l'estudi exposa que els carrers Sancho de Àvila i Ciutat de Granada disposen de carrils bici que possibiliten connectar el sector amb la resta de la ciutat (carrers Diagonal i Meridiana).

Es concreten les estacions bicing de les proximitats del sector: Sancho de Àvila amb Badajoz i Roc Boronat i Pujades amb Ciutat de Granada.

7. Incidència de la mobilitat generada

L'estudi aporta les dades de trànsit a futur als vials de l'àmbit d'estudi en l'horitzó 2018, i conclou que el nivell de servei es manté correcte, ja que el trànsit en l'hora punta de les vies principals del sector es troba per sota de les capacitats teòriques de les mateixes.

Quant al transport públic, l'estudi afirma que les xarxes actuals poden absorbir els 734 viatgers/dia, també en les hores punta.

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 (m ²)	Sostre edificable (m ²)	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turisme	Total aparcaments motocicleta
residencial	588,58	1.876,14	38	19	9
oficines	4.356,82	16.885,26	169		
equipaments	793,78	2.235,00	22		
zona verda	503,16		5		
vialitat	11,46				
TOTAL	6.254	20.996,40	234	19	9

L'estudi de mobilitat aplica les ràtios d'aparcament del Pla Especial d'Infraestructures del Poblenou, que preveu 1,5 places turisme/ 90 m² sostre residencial i 1 plaça turisme / 80 m² d'activitats. Aplicant aquestes ràtios es requereix un total de 253 places per a turismes (32 per als usos residencials, 11 per a l'equipament i 211 per a les activitats terciàries).

Quant a la motocicleta, aplicant les ràtios del PEI (10% de l'espai dedicat a turismes) es necessiten 120 places (16 destinades a habitatge, 5 als equipaments i 99 destinades a les activitats terciàries).

Per últim, respecte de la bicicleta, l'estudi fa una aposta també més elevada que la resultant de l'aplicació del Decret. Per als habitatges s'aplica una ràtio de 3 places / 90 m², mentre que per les oficines i l'equipament s'aplica un 10% de l'espai destinat a turismes, com en el cas de les motocicletes. En global, doncs, caldrà fer una reserva de 124 places, 63 es destinaran als habitatges, 60 a les activitats terciàries, i 1 a l'equipament. No es concreten places per a la zona verda.

Per tant, la proposta de l'estudi, seguint les indicacions del PEI, queda reflectida en la taula següent:

Usos	Àrea (m ²)	Sostre edificable (m ²)	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turisme	Total aparcaments motocicleta
residencial	588,58	1.876,14	63	32	16
oficines	4.356,82	16.885,26	60	211	99
equipaments	793,78	2.235,00	1	11	5
zona verda	503,16		0		
vialitat	11,46				
TOTAL	6.254	20.996,40	124	254	120

Des de la redacció del present informe es vol fer constar la necessitat de reservar més places d'aparcament per a l'equipament i les zones verdes, creant un mínim de 20 places conjuntament.

Caldrà que els espais destinats a bicicleta per als usos residencials s'ubiquin en espais de fàcil accés des de la via pública.

Per altra banda, caldrà que les places de bicicletes destinades a les activitats terciàries s'ubiquin fora de la via pública i en llocs de fàcil accés. Així mateix, cal que el promotor es comprometi a augmentar l'oferta d'aparcament a l'interior dels edificis d'activitats, en cas que la demanda així ho requereixi.

Quant a les places de bicicletes per a l'equipament i la zona verda, es proposa disposar de diversos punts d'aparcament a l'accés a l'equipament (40 places) i a les zones verdes (30 places).

9. Distribució Urbana de Mercaderies

Respecte de les places destinades a les operacions de càrrega i descàrrega, l'article 6 del Decret indica que cal efectuar una reserva d'1 plaça de 3mx8m a la via pública per cada 2000 m² de sostre destinat a oficines.

L'estudi no fa cap referència a aquestes indicacions.

10. Mesures correctores

Xarxa de transport públic

L'estudi indica les polítiques sobre la xarxa de transport públic que preveu el PEI.

Per al sector d'estudi no es preveu cap actuació concreta, ja que es considera que les condicions d'accés en transport públic són adequades.

Xarxa bàsica per a vehicles

L'estudi indica les polítiques sobre la xarxa viària que preveu el PEI. Els carrers Almogàvers i Pallars tindran un canvi de sentit. Les actuacions del PEI es mostren sobre plànol.

Xarxa de vianants i bicicleta

L'estudi esmenta la xarxa de carrils bici que preveu el PEI, que garanteix una bona connectivitat entre el sector i la resta del barri.

Quant al vianant, les voreres dels carrers del sector (malla Cerdà) podran garantir unes condicions de mobilitat adequades. Per altra banda, segons el PEI, els carrers Pere IV i Llacuna formaran part de la xarxa de vianants del Poblenou.

11. Mobilitat i gènere

L'estudi afirma que el PMU provocarà una millora de la visibilitat, la il·luminació i la seguretat, de forma que s'afavoriran els desplaçaments dels col·lectius com la gent gran, els nens i nenes i les dones.

12. 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.

Segons els càlculs presentats el consum diari de combustible de la nova mobilitat serà de 886 litres, per a recórrer 6.017 km.

Quant als contaminants, s'estima que els turismes emetran diàriament 105 kg de CO₂, 0,5 kg de metà, 14 kg de NO_x i 0,7 kg de partícules en suspensió.

13. Conclusions

Es considera que l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del *Pla de Millora Urbana de l'illa delimitada pels carrers Pere IV, Badajoz, Almogàvers i Ciutat de Granada*, a Barcelona, conté bona part dels elements necessaris per 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 del planejament derivat, dels projectes constructius o en les mesures de gestió que correspongui:

- És convenient ajustar les ràtios quant a aparcament de bicicletes i, en tot cas, que el promotor prengui el compromís de facilitar més espai d'aparcament en cas que la demanda de mobilitat en bicicleta així ho requereixi.
- És convenient especificar que els usos d'oficines hauran de disposar de places de càrrega i descàrrega sobre la via pública, seguint les indicacions de l'article 6.

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.

Se sol·licita a Metrovacesa SA que, una vegada disposi de la informació relativa a les modificacions que es proposen en aquest apartat de conclusions, envii una còpia a l'Autoritat del Transport Metropolità.

Barcelona, 3 de desembre de 2009

Vist-i-plau

Lluís Alegre i Valls
Cap del Servei de Mobilitat

Marc García i López
Director tècnic