

Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada pel Pla Especial Urbanístic i de Millora Urbana per a la concreció de sòls i sostres de cessió a les parcel·les S3 i C de la UA-6 del PERI del sector Eix Llacuna i FR2.2 de la UA-11 del PERI Diagonal - Poblenou. Concreció de l'equipament Ca l'Alíer

Municipi de Barcelona

Comarca del Barcelonès

Promotor: Ajuntament de Barcelona

Redactor de l'EAMG: Doymo

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 Especial Urbanístic i de Millora Urbana per a la concreció de sòls i sostres de cessió a les parcel·les S3 i C de la UA-6 del PERI del sector Eix Llacuna i FR2.2 de la UA-11 del PERI Diagonal - Poblenou. Concreció de l'equipament Ca l'Alíer.*

1. Antecedents

El PEUMU té l'objectiu de redistribuir els sòls i els sostres de dos àmbits de titularitat municipal, per tal d'aconseguir una peça de 22@T (destinada a activitats terciàries) a l'àmbit de la UA-6 de l'Eix Llacuna i una parcel·la d'equipament 7@ a la UA-11 del PERI Diagonal – Poblenou, conservant en aquest segon cas l'antiga nau industrial catalogada de Ca l'Alíer.

L'àmbit del Pla és discontinu, format per dos subàmbits i tres parcel·les de titularitat municipal. El subàmbit 1 està format per dues parcel·les de la UA-6 de l'Eix Llacuna (actualment lliures d'edificacions):

- la S3: sòl qualificat d'equipament (7@), d'una superfície de 1.109,4 m², al carrer Ramon Turró 161 – 163
- la C: qualificada de serveis tècnics (22@T), amb una superfície de 880,6 m², al carrer Ramon Turró 165 – 167

El subàmbit 2 està format per la parcel·la FR2.2 de la UA-11 del PERI Diagonal – Poblenou, actualment qualificada com a 22@T i amb una superfície de 1.736,6 m², al carrer Fluvià 102 – 118. Aquest àmbit està ocupat per l'edifici històric i protegit de Ca l'Alíer.

La superfície total objecte del pla és, doncs, de 3.727 m².

S'aporta un informe favorable de la Direcció de Serveis 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 del *Pla Especial Urbanístic i de Millora Urbana per a la concreció de sòls i sostres de cessió a les parcel·les S3 i C de la UA-6 del PERI del sector Eix Llacuna i FR2.2 de la UA-11 del PERI Diagonal - Poblenou. Concreció de l'equipament Ca l'Alíer* 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 2.400 m² destinats a un equipament, a Ca l'Alíer
- Es preveuen nous usos terciaris d'oficines amb un sostre de 8.450 m²

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

L'estudi de mobilitat del PEUMU estima que el sector generarà un total de **1.800 desplaçaments/dia feiner, 900 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 (m ²)	Sostre edificable (m ²)	Viatges generats (m ²) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
oficines	1.989,95	8.450,00	1.268	1.268
equipaments	1.736,61	2.400,00	480	494
TOTAL	3.727	10.850,00	1.748	1.762

L'estudi de mobilitat analitza quina és la mobilitat generada per cada un dels usos previstos al Pla.

Quant a les ràtios de mobilitat, l'estudi aplica les que proposa el Decret per a tots els usos.

Les noves oficines poden generar uns 1.300 viatges/dia, i el nou equipament uns 500 viatges/dia.

Pel que fa al repartiment modal, l'estudi aplica el repartiment modal que proposa el Pla de Mobilitat Urbana de Barcelona per a l'any 2018:

Repartiment modal proposat	A PEU / BICI	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT
% quota modal	35,0%	38,0%	27,0%
Viatges / dia feiner	617	669	476

No obstant, l'estudi afina diferents repartiments modals per a treballadors i visitants, i finalment conclou el repartiment modal següent, que fa augmentar la quota dels modes motoritzats en detriment dels no motoritzats:

Repartiment modal proposat	A PEU / BICI	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT
% quota modal	25,7%	43,4%	30,8%
Viatges / dia feiner	452	765	543

4. Mobilitat en vehicle privat

L'estudi descriu la xarxa viària que envolta els dos àmbits. Quant a l'àmbit 1, destacar els carrers Llacuna i Badajoz com a connectors mar – muntanya i els carrers Llull, Pujades, Taulat i Garcia Faria com a connectors Besòs – Llobregat. En el cas de l'àmbit 2 els connectors mar – muntanya són Bac de Roda i Selva de Mar mentre les vies direcció Besòs – Llobregat són Pere IV i Cristòbal de Moura.

La xarxa viària està conformada per carrers d'un únic sentit, a excepció de les grans vies de doble sentit (Diagonal, Marina, Gran Via).

S'aporten dades de demanda basats en aforaments manuals semestrals que efectua el departament de mobilitat del 22@Barcelona i en aforaments automàtics de l'Ajuntament de Barcelona. Els carrers de Pujades (6.000 – 8.000 veh./dia) i de Llacuna (6.000 veh./dia) són els que presenten unes majors IMD.

5. Xarxa de transport públic

A les proximitats del sector (menys de 500 m) hi ha la següent oferta de transport públic:

- Autobusos: 9 línies urbanes diürnes (6, 7, 26, 36, 40, 42, 71, 92 i 141), dues metropolitanes diürna (B-21 i B-25) i quatre metropolitanes nocturnes (N6, N7, N8 i N11)
- Tramvia: l'àmbit 2 té la parada de Fluvià a menys de 300 m. L'àmbit 1 es troba allunyat de les parades del trambesòs.
- Metro: les estacions més properes són les Llacuna (L4, a 250 m de l'àmbit 1) i Selva de Mar (L4, a uns 600 m de l'àmbit 2)
- Rodalies: el Clot – Aragó es troba a 1.600 m de l'àmbit 1 i a 1.300 de l'àmbit 2.

S'aporten dades d'itineraris, horaris i freqüències dels serveis de transport públic.

6. Mobilitat a peu i en bicicleta

L'estudi afirma que l'àmbit d'estudi disposa de bons itineraris per als vianants, doncs es tracta de voreres de 5 m d'amplada a tots els carrers de trama eixample i voreres encara més amples a carrers com la Rambla del Poblenou o la Diagonal.

Per a la bicicleta, l'estudi concreta les propostes del Pla Especial d'Infraestructures del Poblenou, mitjançant les quals els dos àmbits queden connectats amb la resta de la xarxa de carrils bici de la ciutat. En l'actualitat, els carrils bici més propers a l'àmbit 1 són els de la Rambla del Poblenou, i els dels carrers Ramon Turró i Ciutat de Granada (recent construïts) i el de mentre que l'àmbit 2 compta amb els carrils bici de Bac de Roda i Diagonal. Tots aquests carrils bici són bidireccionals.

L'estudi mostra la localització de les estacions de bicicing.

7. Incidència de la mobilitat generada

Quant al vehicle privat, l'estudi estima que el sector generarà 186 motocicletes i 264 turismes (considerant una ocupació mitjana de 1,29 persones per vehicle).

L'estudi analitza la distribució horària de la nova mobilitat, per als usos previstos, i conclou que l'hora punta del matí tindrà lloc entre les 8 i les 9h, amb la generació de 61 vehicles nous sobre la xarxa viària.

L'estudi afirma que no es detecten problemes relacionats amb la congestió a l'entorn del Pla.

L'estudi no justifica la relació entre la nova demanda de transport públic i l'oferta existent i prevista, tot i que, un cop analitzat l'EAMG, des de la redacció de l'informe es pot concloure que l'oferta de transport públic disponible té prou capacitat per absorbir la nova demanda generada.

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 d'ús residencial i d'estacions de ferrocarril i d'autobusos interurbans.

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
oficines	1.989,95	8.450,00	85		
equipaments	1.736,61	2.400,00	24		
TOTAL	3.727	10.850,00	109	0	0

L'estudi de mobilitat utilitza les mateixes ràtios que el Decret 344/2006 quant a la reserva d'aparcament per als diferents usos. Per tant, en conjunt cal preveure un total de 109 places per a bicicletes, de les quals 85 corresponen a les noves oficines i 24 a l'equipament. Aplicant les ràtios del PEI caldria reservar 37 places per a bicicletes.

L'estudi afirma que els 38 viatges previstos en bicicleta es podran encabir en 10 aparcaments (preveient una rotació de 4 bicicletes per plaça).

Des de la redacció del present informe es considera que 10 places per a bicicletes són insuficients. En el cas de l'equipament caldrà preveure les 24 places resultants de l'aplicació del Decret, en funció de l'ús final de l'equipament potser serà necessari augmentar la dotació. Per al cas de les oficines, des de la redacció del present informe es demana iniciar l'oferta amb un mínim de 50 places, i prendre el compromís d'augmentar el nombre de places en cas que la demanda ho requereixi. L'entorn planer del Poblenou i les noves xarxes de carrils bici en construcció condueixen a pensar que el mode bicicleta serà creixent a la zona. De tota manera sí que es poden reduir les places en funció del nombre d'aparcaments de bicicletes públiques que hi hagi proper, sense, però, atorgant totes les places al nou sector a no ser que es col·loqui amb motiu de l'execució del sector.

Respecte de l'aparcament de turismes i motocicletes, l'estudi conclou que la demanda d'estacionament requerirà unes 80 places d'aparcament per a turismes, tot i que l'aplicació del PEI requereix de 118 places (106 destinades a les oficines i 12 a l'equipament, encara que no es preveu aparcament a l'edifici històric destinat a l'equipament de Ca l'Alíer). Quant a l'aparcament de motocicletes, l'aplicació del PEI obliga a reservar 51 places. L'estudi afirma que aquesta oferta s'habilitarà en calçada, als carrers secundaris.

9. Distribució Urbana de Mercaderies

Respecte de les places destinades a les operacions de càrrega i descàrrega, segons el que disposa l'article 6è del Decret per als usos d'oficines, caldria fer una reserva de 4 places de 3 m x 8 m per a vehicles comercials de C/D. L'estudi de mobilitat no esmenta aquesta reserva necessària de places.

10. Mesures correctores

Xarxa de transport públic i col·lectiu

L'estudi no proposa cap actuació sobre la xarxa de transport públic. Es concreten les actuacions que preveu el PDI per al Poblenou i l'Ajuntament de Barcelona per a la xarxa ortogonal d'autobusos.

Xarxa bàsica per a vehicles

L'estudi descriu la xarxa viària futura del Poblenou, una vegada estiguin tots els plans urbanístics desenvolupats. L'estudi no fa cap proposta sobre la xarxa viària immediata als àmbits d'estudi.

Xarxa de vianants

L'estudi exposa que la xarxa viària primària disposarà de voreres de 4,6 m d'amplada (i calçades de 10,8 m, 3 carrils de circulació de 2,6 m i un carril bus de 3 m), mentre la resta de xarxa viària tindrà voreres de 5 m (10 m de calçada, distribuïda en 2 carrils de circulació, un cordó d'aparcament i un carril bici unidireccional).

No es fa cap proposta concreta per als àmbits d'estudi.

Xarxa ciclable

L'estudi mostra la xarxa ciclable futura prevista pel PEI, però no fa cap proposta concreta als àmbits d'estudi.

11. Mobilitat i gènere

Quant a indicadors de gènere, l'estudi aporta dades de l'EMQ 2006 sobre la mobilitat segons el gènere, i conclou que les dones es desplacen principalment en modes no motoritzats i en transport públic mentre els homes ho fan en vehicle privat.

L'estudi fa propostes en relació al reforç de la il·luminació dels itineraris de vianants i a les parades de transport públic, així com a la instal·lació de grups de bancs orientats a la gent gran i a les dones embarassades.

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.

L'estudi aporta dades de consums i contaminants atmosfèrics previstos segons el nou trànsit generat, aplicant els factors d'emissió del Corinair 1990, i conclou que el desenvolupament de la planificació comportarà un consum diari de combustible de 378 litres, per recórrer 2.600 km. Les emissions diàries de monòxid de carboni seran de 30,9 kg, les d'òxids de nitrogen de 4 kg, les de partícules en suspensió de 0,20 kg i les de metà de 0,15 kg. Les emissions de contaminants només fan referència als turismes, caldria incloure també les motocicletes i el transport públic.

13. Finançament de les càrregues derivades de la mobilitat generada

L'estudi no fa cap proposta de finançament doncs s'entén estaran recollides totes en el projecte d'urbanització.

14. Conclusions

Es considera que l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del *Pla Especial Urbanístic i de Millora Urbana per a la concreció de sòls i sostres de cessió a les parcel·les S3 i C de la UA-6 del PERI del sector Eix Llacuna i FR2.2 de la UA-11 del PERI Diagonal - Poblenou. Concreció de l'equipament Ca l'Alier*, 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 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 corresponents instruments de planejament derivat, en els projectes constructius o en les mesures de gestió que correspongui:

- Cal que s'ampliï l'oferta d'aparcament prevista per a bicicletes, amb un mínim de 24 places per al nou equipament i 50 per a les noves oficines, i amb el compromís per part del promotor d'ampliar l'oferta en cas que la demanda ho justifiqui o en el cas d'instal·lar sistemes de bicicletes públiques amb motiu del sector fer el càlcul equivalent.
- Caldrà que el desenvolupament de les oficines tingui en compte les necessitats per a la càrrega i descàrrega de material.

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 l'Ajuntament de Barcelona que una vegada compti amb la informació relativa a les modificacions que es proposen en aquest apartat de conclusions envii una còpia a l'Autoritat del transport Metropolità.

Barcelona, 14 de gener de 2011

Vist-i-plau

Lluís Alegre i Valls
Cap del Servei de Mobilitat

Marc A. García i López
Director tècnic