

Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada pel Pla de Millora Urbana del Subsector 2 del Pla de Millora Urbana per a la reforma interior del sector Perú – Pere IV

Municipi de Barcelona

Comarca del Barcelonès

Promotor: Nomen i Associats, arquitectes

SLP; Pareja i Associats, Advocats

Redactor de l'EAMG: AiM

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 del Subsector 2 del Pla de Millora Urbana per a la reforma interior del sector Perú – Pere IV*.

1. Antecedents

El Pla de Millora Urbana té l'objectiu de transformar antics usos industrials en nous usos terciaris (oficines i altres activitats 22@), a més de mantenir el sostre destinat a habitatge existent i de fer la corresponent cessió d'equipaments i zones verdes.

L'àmbit del Pla ocupa una superfície de 5.472,17 m², i queda delimitat pels carrers de Pere IV, Paraguai, Maresme i Puigcerdà, al barri de Provençals del Poblenou del districte de Sant Martí de Barcelona.

2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del *Pla de Millora Urbana del Subsector 2 del Pla de Millora Urbana per a la reforma interior del sector Perú – Pere IV* als continguts de la llei de la mobilitat, i s'aplicaran com a criteris els establerts en el Decret 344/2006, 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:

- Es preveuen nous usos terciaris (comercial i oficines) amb un sostre de 12.785,50 m².
- Es manté el sostre d'habitatge existent, de 274,85 m².
- Es cedeixen de 332,01 m² de sòl per a un equipament.

- Es destinen 1.796,54 m² a espais lliures.
- Es destinen 592,62 m² a vialitat.

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

L'estudi de mobilitat del planejament estima que el sector generarà un total de **2.206 desplaçaments/dia feiner**.

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

Usos	Superfície (m ²)	Sostre edificable (m ²)	Viatges generats (m ²) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
Residencial		275	28	28
Oficines		12.423	1.864	1.864
Comercial		363	182	182
Equipaments		165	33	33
Zona verda	1.964	-	99	99
TOTAL			2.206	2.206

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.

L'estudi duu a terme una proposta de repartiment modal per a la nova mobilitat generada, que coincideix amb el repartiment modal objectiu proposat en el PMU de Barcelona 2013-2018:

- A peu: 35,1%. 775 desplaçaments/dia.
- Bicicleta: 2,5%. 55 desplaçaments/dia.
- Transport públic: 41,3%. 911 desplaçaments/dia.
- Vehicle privat motoritzat: 21,1%. 465 desplaçaments/dia.

Per estimar el nombre de vehicles privats en circulació, l'estudi utilitza una ocupació d'1,3 persones/vehicle, segons les dades del PMU de Barcelona 2013-2018.

Des de la redacció del present estudi es considera adequada l'estimació de repartiment modal i d'ocupació del vehicle privat motoritzat.

4. Mobilitat en vehicle privat

L'estudi descriu la xarxa viària que envolta el sector. Destaquen els carrers Gran Via, Rambla Prim, Pere IV i Josep Pla com a vies amb major intensitat mitjana diària de circulació de vehicles.

S'aporten dades d'IMD de les vies descrites, així com de la resta de vies de l'entorn del sector.

5. Xarxa de transport públic

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

- Autobusos: 8 línies urbanes diürnes (42, 60, 136, 143, H12, H14, V29 i V31) i 2 metropolitanes diürnes (B-20 i B-23). Totes les parades properes a l'àmbit disposen de marquesina i banc per seure. L'estudi no fa referència a les línies de bus nocturnes.
- Tramvia: les parades més properes al sector són Sant Martí de Provençals (T5, T6), situada a 350 metres a peu del sector, i Besòs (T5, T6), situada a 500 metres a peu del sector.
- Metro: l'estació més propera és la de Besòs (L4), situada a 450 metres a peu del sector.

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

6. Mobilitat a peu i en bicicleta

L'estudi indica que malgrat tractar-se d'una zona urbanitzada, les voreres es troben en mal estat de conservació (Paraguai costat mar, Pere IV costat muntanya). L'estudi no especifica si es compleix el Codi d'accessibilitat (amplada de voreres lliure de pas, presència i pendent dels guals, etc.).

Quant a la bicicleta, l'estudi concreta que els carrils bici més propers són els de la Rambla Prim i carrer Josep Pla, i fa esment de l'escassa o inexistent senyalització horitzontal i vertical d'aquests carrils bici. L'estudi també analitza la ubicació de les estacions de bicing (actualment en procés de transformació) i l'oferta d'aparcament per a bicicletes en via pública.

7. Incidència de la mobilitat generada

L'estudi no justifica si les diferents xarxes existents i previstes podran absorbir la nova mobilitat. No obstant, un cop analitzada la mobilitat generada pels nous usos, així com el repartiment modal proposat per l'estudi, des de la redacció del present informe es pot concloure que l'oferta existent i projectada tindrà capacitat per absorbir la nova mobilitat 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, es posa de manifest que les reserves de places calculades per l'estudi de mobilitat són coincidents, tal com es mostra a la taula següent.

Usos	Superfície (m ²)	Sostre edificable (m ²)	Places d'aparcament de bicicletes (Decret)	Places d'aparcament de bicicletes (EAMG)	Places d'aparcament de turismes (Decret)	Places d'aparcament de turismes (EAMG)	Places d'aparcament de motocicletes (Decret)	Places d'aparcament de motocicletes (EAMG)
Residencial		275	6	6	3	3	1	1
Oficines		12.423	125	125	0	0	0	0
Comercial		363	4	4	0	0	0	0
Equipaments		165	2	2	0	0	0	0
Zona verda	1.964	-	20	20	0	0	0	0
TOTAL			157	157	3	3	1	1

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 157 places per a bicicletes, 3 per a turismes i 1 per a motocicletes.

L'estudi realitza les següents consideracions addicionals:

- Quant a la reserva d'espai fora de la via pública per a l'aparcament de bicicletes, l'estudi proposa reservar la totalitat de l'espai fora de la via pública, però en un primer moment instal·lar el 20% de les places, a l'espera de l'augment de la demanda. Des de la redacció del present estudi es considera adequat aquest plantejament.

- Quant a la reserva d'espai fora de la via pública per a l'aparcament de turismes i motocicletes, l'estudi preveu, addicionalment:
 - 3 places per a turismes i 1 per a motocicletes, degut a les normes urbanístiques del PGM que regulen l'aparcament al terme municipal de Barcelona, que obliguen a habilitar una plaça d'aparcament per cada 4 habitatges i una plaça per a motos per cada 2 habitatges. L'estudi assumeix la hipòtesi que els edificis tenen una mitjana de 70 m² de sostre.
 - 191 places per a turismes i 62 places per a motos, degut a les especificacions del PGM, que indica una reserva d'una plaça per a turismes cada 65 m² de sostre útil d'oficines i una plaça per a motos per cada 200 m² de sostre útil d'oficines.

Des de la redacció del present estudi es consideren adequades aquestes reserves. En aquest sentit, es posa de manifest que l'increment de 191 places d'aparcament de turismes i 62 places de motocicletes per a usos comercials i d'oficines fora de calçada esdevé una oportunitat per traslladar l'oferta actual d'aparcament a l'àmbit, situada majoritàriament a la via pública, cap aparcaments fora de calçada. Per tant, des de la redacció del present informe es recomana reduir l'oferta d'aparcament existent en calçada, tenint en compte el notable increment d'oferta previst fora de calçada i la creixent connectivitat en transport públic i modes no motoritzats de l'àmbit d'estudi.

Per últim es recomana incloure les especificacions que marca el Reial Decret 1053/2014 de preinstal·lació i instal·lació de punts de recàrrega de vehicles elèctrics (turismes i motocicletes) en les noves bosses d'aparcament (1 punt de recàrrega cada 40 vehicles).

9. Distribució Urbana de Mercaderies

Respecte de les places destinades a les operacions de càrrega i descàrrega, l'estudi utilitza les especificacions del Decret:

- Reserva del 10% del sostre comercial per a usos de magatzem: en el sector analitzat aquesta xifra és de 36,2 m².
- Reserva de places de càrrega i descàrrega de 3 x 8 metres a la xarxa viària:
 - Ús comercial: 1 plaça cada 1.000 m² de superfície de venda.
 - Ús d'oficines: 1 plaça cada 2.000 m² de sostre.

Tenint en compte aquestes especificacions, l'estudi calcula la necessitat de 8 places de càrrega i descàrrega a la xarxa viària per als usos previstos al sector, tal com es mostra a la taula següent:

Usos	Superfície (m ²)	Sostre edificable (m ²)	Places CD a la xarxa viària (Decret)	Places CD a la xarxa viària (EAMG)
Residencial		275	0	0
Oficines		12.423	7	7
Comercial		363	1	1
Equipaments		165	0	0
Zona verda	1.964	-	0	0
TOTAL			8	8

10. Mesures correctores

Xarxa de transport públic i col·lectiu

Donat que el sector es troba envoltat d'una xarxa de transport públic que ofereix un nivell de servei adequat, l'estudi no duu a terme propostes específiques de millora de la xarxa de transport públic.

Xarxa bàsica per a vehicles

L'estudi no fa cap proposta sobre la xarxa viària immediata al sector. L'estudi sí duu a terme una estimació de l'increment de vehicle en circulació per la xarxa viària immediata al sector en hora punta (36 vehicles, suposant un factor d'hora punta del 10%). En aquest sentit, la xarxa viària existent té capacitat per absorbir la mobilitat generada pels nous usos,.

Xarxa de vianants

D'acord amb el Decret 344/2006, al no tractar-se d'una implantació singular, no és necessari que l'EAMG contingui propostes de millora de la xarxa viària. No obstant, l'estudi recomana adequar les voreres del carrer Paraguai, costat mar, i Pere IV, costat muntanya. Des de la redacció del present estudi es considera adequada aquesta mesura.

Xarxa ciclable

L'estudi no duu a terme propostes específiques de millora de la xarxa ciclable, en tractar-se d'un sector ja cobert per l'oferta d'infraestructura ciclable de la ciutat de Barcelona. L'estudi sí duu a terme recomanacions sobre els aparcaments de bicicletes que cal construir fora de la via pública. En aquest sentit, recomana que aquests aparcaments estiguin situats en espais coberts, especialment segurs, i accessibles. Des de la redacció del present estudi es considera adequada aquesta recomanació.

11. Mobilitat i gènere

L'estudi aporta indicadors de gènere. En aquest sentit, posa de manifest la diferència en el repartiment modal entre dones i homes. La utilització dels modes no motoritzats és superior en dones (45,4%) que en homes (36,9%), així com la quota del transport públic (22,9% dones, 16,4% homes). En canvi, els homes utilitzen en major mesura el vehicle privat motoritzat (31,7% dones, 46,7% homes).

12. Avaluació de la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica

L'estudi aporta dades que permeten valorar la incidència de la mobilitat generada sobre la contaminació atmosfèrica. En aquest sentit, l'estudi avalua l'increment de consum de combustible, emissions de CO, CO₂, NO_x, partícules, HC i SO₂.

13. Finançament de les càrregues derivades de la mobilitat generada

L'estudi exposa que no cal considerar cap cost d'implantació de transport públic, ja que no es preveuen actuacions específiques de millora de la xarxa de transport públic en tractar-se d'una zona urbana consolidada i amb oferta de transport públic suficient.

14. Conclusions

Es considera que l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del *Pla de Millora Urbana del Subsector 2 del Pla de Millora Urbana per a la reforma interior del sector Perú – Pere IV*, 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 **recomanacions** 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:

- Es recomana incloure les especificacions que marca el Reial Decret 1053/2014 de preinstal·lació i instal·lació de punts de recàrrega de vehicles elèctrics (turismes i motocicletes) en les noves bosses d'aparcament (1 punt de recàrrega cada 40 vehicles).

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 enviï una còpia a l'Autoritat del transport Metropolità.

Barcelona, 24 de gener de 2019

Vist-i-plau

Xavier Sanyer Matías
Cap del Servei de Mobilitat

Lluís Alegre Valls
Director tècnic