

Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada pel Pla Especial Urbanístic i de Millora Urbana per a la regulació d'una Estació de Servei situada al carrer K de la Zona Franca

Municipi de Barcelona
Comarca del Barcelonès

Promotor: Ajuntament de Barcelona
Redactor de l'EAMG: Neus Aleu,
Ajuntament de Barcelona

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 regulació d'una Estació de Servei situada al carrer K de la Zona Franca*, a Barcelona.

1. Antecedents

El sector objecte d'estudi durant els darrers 25 anys ha estat destinat al subministrament de Gas Lliquit de Petrolí (GLP). En l'actualitat a la Zona Franca es realitzen moltes operacions d'abastament de carburant, de camions sobretot, i l'oferta d'estacions de servei és insuficient per cobrir tota la demanda de la zona.

El Pla especial i de millora urbana té l'objectiu de renovar l'estació de servei del carrer K i dotar-la de nous serveis d'abastament energètic: gasolina, gasoil i punts de càrrega elèctrica.

En l'actualitat es disposa d'una benzinera al carrer K sentit nord (cruïlla d'entrada a Mercabarna). Amb aquesta renovació es pretén posar a disposició dels usuaris una altra benzinera al mateix carrer K però sentit sud, de forma que s'eviti parcialment la circulació de l'entorn.

El sector objecte d'estudi ocupa una superfície de 3.940 m², i en l'actualitat està ocupat per un edifici de 58 m², una zona de rentat de 56 m² i una marquesina de 180 m². L'orografia del sector és pràcticament plana. Dins de l'àmbit se situa una part del pou de ventilació de la línia 9 de metro, en execució.

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 regulació d'una Estació de Servei situada al carrer K de la Zona Franca* 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:

- Es destina un sostre de 140 m² a edifici,
- Es disposarà d'una marquesina que ocuparà un màxim de 440 m²,
- Hi haurà una zona de rentat que ocuparà un màxim de 82 m²,
- Es destinen 260 m² a espais lliures,
- El sistema viari ocuparà 1.089 m².

3. Estimació de la demanda de mobilitat generada pel sector

L'estudi de mobilitat del Pla especial estima que el sector generarà un total de **3.100 desplaçaments diaris, 1.550 per sentit**.

La taula següent mostra la mobilitat generada segons les ràtios genèriques 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)
equipaments		662,00	132	3.072
zona verda	260,00		13	0
vialitat	1.089,00			
TOTAL	3.940,00	662,00	145	3.072

L'estudi de mobilitat analitza quina és la mobilitat generada per l'ampliació de l'estació de servei. En concret, es preveu la instal·lació de 8 posicions d'abastament independents, considerant que el temps d'estada de cada vehicle és de 5 minuts, la capacitat màxima horària és de 96 vehicles. Tenint en compte 16 hores de servei, des de la redacció del present informe es conclou que la capacitat diària de l'estació de servei serà de 1.536 vehicles. Donat que aquests vehicles entren i surten, la mobilitat generada en tots dos sentits és de 3.072 viatges diaris en vehicle motoritzat.

L'estudi concreta que, donades les característiques particulars de la nova instal·lació, el vehicle privat (turisme o camió comercial) serà el principal mode d'accés a l'estació de servei. El transport públic només podrà ser utilitzat per part dels treballadors/es de la instal·lació.

4. Mobilitat en vehicle privat

L'estudi descriu la xarxa viària del sector. Tant l'accés com la dispersió de la benzinera es duen a terme pel carrer de la lletra K. En aquest tram hi circulen 9.100 vehicles diaris, amb dos carrils de circulació sentit sud.

5. Xarxa de transport públic

A les proximitats del sector hi ha la següent oferta de transport públic:

- Metro: l'estació de l'Hospital de Bellvitge (L1) es localitza a 1,6 km del sector.
- Autobusos: a l'entorn de sector hi circulen les línies PR4, 21, 109, L10, L78 i N1.

Així mateix, està previst construir-hi noves estacions de la línia L9 de metro.

No obstant aquesta oferta, l'estudi considera que la mobilitat en transport públic podrà absorbir tan sols una petita part del personal de l'estació de servei.

6. Mobilitat a peu i en bicicleta

L'estudi afirma que el lateral del carrer K està dotat de voreres per millorar l'accessibilitat a peu i evitar les barreres arquitectòniques.

No es concreten les amplades de les voreres, així com tampoc l'existència de passos de vianants, d'il·luminació, etc, dades especialment rellevant des de les parades de transport públic.

Quant a la bicicleta, l'estudi no descriu la situació actual a les proximitats del sector.

Recomanació 1

Cal garantir que els treballadors/es de l'estació de servei poden accedir-hi de forma segura en modes no motoritzats. En aquest sentit, es demana prestar una atenció especial als itineraris a peu des de les parades d'autobús més properes.

7. Incidència de la mobilitat generada

L'estudi afirma que la nova demanda màxima de l'estació de servei, de 96 vehicles/hora, no afectarà el nivell de servei del vial K, ja que la capacitat del carrer K és de 759 vehicles/hora. Es preveu que la benzinera pugui acollir, a més dels vehicles que estan omplint els dipòsits, 16 vehicles en espera, segons indica l'estudi més que suficient per evitar l'afecció a la circulació del carrer K.

D'altra banda, l'estudi afirma que en realitat la benzineria no generarà una nova demanda neta de trànsit, ja que els clients potencials seran els mateixos que els vehicles existents que circulen avui dia pel carrer K.

En relació al transport públic, no s'aporten dades que relacionin l'oferta existent i la demanda prevista.

8. Estimació de la demanda d'aparcament

Donades les característiques de la instal·lació, l'estudi no aporta una estimació de la demanda d'aparcament.

No obstant això, des de la redacció del present informe s'indica que els treballadors/es han de poder arribar amb garanties de seguretat fins al seu lloc de treball, així com també han de poder aparcar la seva bicicleta en un espai segur i fora de la via pública.

Recomanació 2

Es proposa garantir espais d'aparcament segurs per a les bicicletes dels treballadors/es de l'estació de servei. En aquest sentit, se sol·licita que la instal·lació contempli una oferta inicial igual o superior a 2 places d'aparcament per a bicicletes, preferiblement en espais tancats i coberts però de fàcil accés per part dels usuaris de la bicicleta. Aquesta oferta s'haurà d'augmentar en cas que la demanda així ho justifiqui.

9. Mesures correctores

L'estudi no proposa cap actuació sobre les xarxes de mobilitat, donat que considera que els serveis i infraestructures existents són adequats i suficients.

10. Mobilitat i gènere

Quant a indicadors de gènere, l'estudi no aporta cap dada ni reflexió.

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 dades de consums i contaminants atmosfèrics previstos segons la mobilitat motoritzada a l'entorn del Pla Especial (105.000 vehicles/any, xifra que no es

relaciona directament amb la demanda horària i diària esperada). El consum anual de combustible s'estima en 388.080 litres, per recórrer 52.500 km (0,5 km per vehicle), i una generació anual de 942,3 kg de monòxid de carboni, 123,7 kg d'òxids de nitrogen, 6,0 kg de partícules en suspensió i 4,4 kg de metà.

Anàlogament, s'aporten dades sobre la contaminació acústica de les proximitats del sector.

12. Finançament de les càrregues derivades de la mobilitat generada

L'estudi no incorpora una proposta de finançament ja que no es contemplen actuacions sobre les xarxes actuals.

13. Conclusions

Es considera que l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del *Pla Especial Urbanístic i de Millora Urbana per a la regulació d'una Estació de Servei situada al carrer K de la Zona Franca*, 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**.

Tanmateix se sol·licita a l'Ajuntament de Barcelona que atengui les 2 recomanacions que es fan des d'aquest informe. 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, 13 de març de 2012

Vist-i-plau

Lluís Alegre i Valls
Cap del Servei de Mobilitat

Marc A. García i López
Director tècnic