

Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada pel Pla de Millora Urbana de l'illa delimitada pels carrers Cristòfol de Moura, Josep Pla, Veneçuela i Puigcerdà i del front del carrer Puigcerdà núm. 63-83

Municipi de Barcelona
Comarca del Barcelonès

Promotor: Alypaga, sl, Comercial Esteve,
sl, Família Esteve

Redactor de l'EAMG: David Carpi - EPIM

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 Cristòfol de Moura, Josep Pla, Veneçuela i Puigcerdà i del front del carrer Puigcerdà núm. 63-83*, a Barcelona.

1. Antecedents

El Pla de Millora Urbana té l'objectiu de crear nous usos residencials i terciaris en una antiga zona industrial del Poblenou.

En l'actualitat l'àmbit es troba ocupat per naus industrials o magatzems i patis de càrrega i descàrrega de les mateixes. Al xamfrà Josep Pla i Cristòfol de Moura hi ha quatre petites parcel·les on s'ubiquen dos habitatges unifamiliars, un pati amb construccions i un terreny no edificat de propietat municipal. El sector objecte d'estudi ocupa una superfície de 14.641,09 m².

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 Cristòfol de Moura, Josep Pla, Veneçuela i Puigcerdà i del front del carrer Puigcerdà núm. 63-83* 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 3.680,31 m² de sostre per a usos residencials (habitatge protegit)
- Es preveuen nous usos terciaris amb un sostre de 33.122,82 m²

- Es creen nous espais lliures amb una superfície de 1.140,90 m².
- Es construeixen nous equipaments que ocupen 1.226,77 m².
- Es destina 2.373,38 m² a vialitat i 111,22 m² a l'ampliació dels xamfrans.

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 **5.600 desplaçaments/dia feiner, 2.800 per sentit**.

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	Àrea (m ²)	Sostre edificable (m ²)	Nre. habitatges	Viatges generats habitatge	Viatges generats (m ²) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
residencial	1.147,45	3.680,31			368	368
oficines	8.641,37	33.122,82			4.968	4.968
equipaments	1.226,77	1.226,77			245	245
zona verda	1.140,90				57	57
Vialitat	2.484,60					
TOTAL	14.641,09	38.029,90			5.639	5.639

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.

Els habitatges poden generar uns 370 viatges/dia. Els nous usos terciaris (que l'estudi considera seran oficines) poden generar uns 5.000 viatges/dia, l'equipament uns 250 viatges/dia i les zones verdes uns 60 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	35,4%	38,1%	26,5%
Viatges / dia feiner	1.995	2.148	1.496

L'estudi afina diferents repartiments modals per a treballadors i visitants.

4. Mobilitat en vehicle privat

L'estudi descriu la xarxa viària que envolta l'àmbit d'estudi. Es destaca els carrers Selva de Mar i Josep Pla com a connectors mar – muntanya i els carrers Marroc, Perú, Gran Via i Cristòfol de Moura com a connectors Besòs – Llobregat. La resta de vialitat són d'accessibilitat veïnal, catalogada com a xarxa secundària. La xarxa viària està conformada per carrers d'un únic sentit. L'estudi mostra un plànol amb els sentits dels vials.

S'aporten dades de demanda basats en aforaments manuals semestrals que efectua el departament de mobilitat del 22@Barcelona (ens que a desembre 2012 no es troba operatiu) i en aforaments automàtics de l'Ajuntament de Barcelona. El carrer de Josep Pla (6.000 – 7.000 veh./dia) és el que presenta una major IMD. La resta de vials té IMD inferiors als 3.000 veh./dia. No s'observen problemes de congestió.

5. Xarxa de transport públic

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

- Autobusos: A menys de 250 m hi ha parada d'1 línia urbana diürna (26) i d'una altra metropolitana (B23). A les proximitats del sector també hi donen servei altres dues línies urbanes (36 i 43), una altra metropolitana diürna (B-25) i altres dues metropolitanes nocturnes (N6 i N11).
- Tramvia: a uns 400 m hi ha les parades de Maresme (T4) i Alfons el Magnànim (T5 i T6).
- Metro: A una distància de 300 m es localitzen les estacions de Selva de Mar, Maresme – Fòrum i Besòs Mar (L4).
- Rodalies: l'estació de Sant Adrià es troba a 1.000 m de l'àmbit.

Es concreten els itineraris i parades 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, la Diagonal, la Gran Via o el carrer Guipúscoa.

Per a la bicicleta, l'estudi concreta les propostes del Pla Especial d'Infraestructures del Poblenou, mitjançant les quals l'àmbit queda connectat amb la resta de la xarxa de carrils bici de la ciutat. En l'actualitat, els carrils bici més propers previstos a l'àmbit són als carrers Josep Pla (per vorera), Cristòfol de Moura i Pallars (en calçada).

L'estudi mostra la localització de les estacions de bicings; a les immediacions de l'àmbit d'estudi no hi ha presència d'estacions. L'estació més propera es troba a Pere IV amb Treball.

7. Incidència de la mobilitat generada

Quant al vehicle privat, l'estudi estima que el sector generarà 517 motocicletes i 645 turismes (considerant una ocupació variable de 1,40 a 2 persones per vehicle, segons l'ús i el perfil d'usuari –client/visita o treballador/resident).

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 9 i les 10h, amb la generació de 220 vehicles d'arribada. L'hora punta de dispersió, entre les 14 i les 15h, concentrarà un total de 226 vehicles de sortida de l'àmbit. Si es tenen en compte també els vehicles que arriben a casa a dinar, el nombre total de vehicles entre les 14 i les 15h és de 304.

L'estudi afirma que la nova activitat farà augmentar la intensitat de vehicles respecte de la situació actual però que no suposarà un problema des del punt de vista de la congestió.

No es concreta l'impacte que tindrà la nova mobilitat en transport públic en relació a les xarxes existents.

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 turismes	Total aparcaments motocicleta
residencial	1.147,45	3.680,31	74	37	18
oficines	8.641,37	33.122,82	331		
equipaments	1.226,77	1.226,77	12		
zona verda	1.140,90		11		
Vialitat	2.484,60				
TOTAL	14.641,09	38.029,90	429	37	18

L'estudi de mobilitat aplica la normativa urbanística en matèria d'aparcaments per a la ciutat de Barcelona, conclou que la reserva de turismes haurà de ser de 461 places

(41 per als habitatges, 6 per a l'equipament i 414 per als nous usos terciaris), i altres 20 places de motocicletes (vinculades totes als nous habitatges).

Per a l'establiment de la reserva d'aparcament per a bicicletes, l'estudi aplica els requeriments del Pla Especial d'Infraestructures del Poblenou, més ambiciós que el Decret 344/2006. El PEI determina que els usos residencials han de tenir una reserva d'aparcament de 3 bicicletes per habitatge (123 places), altres 828 places per als usos terciaris i 1 plaça per a l'equipament. No obstant això, l'estudi determina que la demanda prevista no justifica les places resultants, i proposa reservar unes 55-60 places, instal·lant 5 mòduls de 10 places cadascun a l'interior de l'illa i destinant els trasters dels habitatges també a aparcament de bicicletes.

Des de la redacció del present informe es fa observar que els habitatges hauran de comptar amb la reserva que estableix el Decret 344/2006 quant a l'aparcament de bicicletes, això és 2 places d'aparcament per habitatge o 2 places per cada 100 m² de sostre. La resta de l'oferta podrà ser inferior sempre i quan el promotor es comprometi a augmentar l'oferta si la demanda ho justifica.

Així, l'oferta d'aparcament que es proposa preveure finalment és:

Usos	Àrea (m ²)	Sostre edificable (m ²)	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turismes	Total aparcaments motocicleta
residencial	1.147,45	3.680,31	74	41	20
oficines	8.641,37	33.122,82	50	414	
equipaments	1.226,77	1.226,77	12	6	
zona verda	1.140,90		11		
Vialitat	2.484,60				
TOTAL	14.641,09	38.029,90	147	461	20

Per tant, en conjunt caldrà preveure un nombre inicial de 147 places per a bicicletes, de les quals 50 corresponen a les noves oficines, 12 a l'equipament, 11 a la zona verda i les altres 74 als habitatges.

En el cas de l'equipament caldrà preveure inicialment un mínim de 12 places tot i que, 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.

Respecte de l'aparcament de turismes i motocicletes, l'estudi conclou que la demanda d'estacionament màxima requerirà unes 322 places d'aparcament per a turismes de forma simultània, per tant l'oferta resultant de l'aplicació del PEI resulta més que suficient.

Quant a les motocicletes, l'estudi afirma que les 20 places se situaran en calçada, tot i que les vinculades als habitatges s'haurien de situar dins dels aparcaments reservats.

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 17 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 ni si hi ha algun motiu que justifiqui que no es consideri.

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 a l'àmbit 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 per l'Ajuntament de Barcelona, 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, en l'escenari desitjable, el desenvolupament de la planificació comportarà un consum diari de combustible de 972 litres, per recórrer 6.629 km. Les emissions diàries de monòxid de carboni seran de 75,5 kg, les d'òxids de nitrogen de 10,1 kg, les de partícules en suspensió de 0,5 kg i les de metà de 0,36 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.

14. Conclusions

Es considera que l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del *Pla de Millora Urbana de l'illa delimitada pels carrers Cristòfol de Moura, Josep Pla, Veneçuela i Puigcerdà i del front del carrer Puigcerdà núm. 63-83*, 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 dels corresponents projectes constructius o en les mesures de gestió que correspongui:

- Cada habitatge haurà de disposar d'una reserva mínima de 2 places d'aparcament per a bicicleta. Així mateix, fora bo que s'ampliés l'oferta d'aparcament prevista per a bicicletes, amb un mínim de 12 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.
- Caldrà que el desenvolupament de les oficines tingui en compte les necessitats per a la càrrega i descàrrega de material (17 places segons l'aplicació del Decret).

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 al promotor 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, 10 de gener de 2013

Lluís Alegre i Valls
Cap del Servei de Mobilitat