

Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada pel Pla Especial urbanístic d'ordenació del subsòl de la Plaça La Pau del districte de Sant Martí de Barcelona

Municipi de Barcelona
Comarca del Barcelonès

Promotor: Ajuntament de Barcelona

Redactor de l'EAMG: 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 d'ordenació del subsòl de la Plaça La Pau del districte de Sant Martí*, a Barcelona.

1. Antecedents

El Pla Especial es promou amb l'objectiu d'ordenar el subsòl de la plaça La Pau, al barri la Pau del districte de Sant Martí, construint un aparcament soterrani d'aproximadament 180 places destinades a residents.

L'àmbit de planejament abasta pràcticament tota la superfície de l'actual plaça de La Pau, situada al bell mig del barri, entre l'església de Sant Ambrós i l'edifici d'equipaments conegut com el "Piramidón", entre el carrer de l'Empordà i el carrer Concili de Trento.

L'àmbit del Pla té una superfície total de 3.277 m².

Conjuntament amb el projecte d'aparcament es redactarà el projecte d'urbanització de la plaça.

2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del *Pla Especial urbanístic d'ordenació del subsòl de la plaça La Pau*, 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 aparcament no suposarà la creació d'un nou pol generador de mobilitat, ja que l'aparcament va destinat a residents i per tant l'efecte de la seva construcció serà una reordenació del trànsit de la zona.

La superfície total construïda serà de 5.434 m² d'aparcament, incloses les rampes i estarà distribuïda en dues plantes.

La superfície total d'aparcament indicada a l'EAMG no coincideix amb la indicada a la memòria del Pla Especial.

3. Estimació de la demanda de mobilitat generada

El Decret 344/2006 no fa referència a cap rati per a aparcaments, per això l'EAMG realitza una hipòtesi de rotació de l'aparcament residencial per determinar el nombre de desplaçaments nous i fa una proposta de repartiment modal:

- De les 179 places, considera que el 40% no realitzaran cap viatge en dia feiner, és a dir que 72 vehicles no realitzaran rotació i seran fixes durant la setmana.
- El 50%, realitzaran 2 viatges al dia, és a dir 90 vehicles realitzaran una entrada i una sortida al dia, el que comportarà 180 vehicles al dia.
- El 10%, realitzaran 4 viatges al dia, és a dir 18 vehicles realitzaran 2 entrades i 2 sortides al dia, el que comportarà 72 vehicles al dia.

L'estudi de mobilitat del *Pla Especial urbanístic d'ordenació del subsòl de la plaça La Pau* estima que es generaran un total de **752 desplaçaments nous**, el que produeix un increment de 267 vehicles al dia, 252 turismes i 15 motos.

	COTXE	MOTO	PUBLIC	A PEU	BICICLETA
VIATGES	344	15	0	392	1
VEHICLES	252	15			1

No queden explicitats els ratis estimats per a la determinació del nombre de desplaçaments ni els criteris per determinar el repartiment modal, tot i que es troben raonables.

4. Mobilitat en vehicle privat

L'accés a l'aparcament s'efectuarà des del carrer Concili de Trento, al igual que la sortida.

L'EAMG assenyala que s'ha realitzat un inventari dels vials recollint aspectes com: nombre de carrils de circulació de les vies de l'àmbit d'estudi, sentit de les vies, zones de vianants i parades de bus. No obstant, no es presenta cap plànol amb aquesta informació.

Recomanació 1

És convenient incorporar la informació gràfica que permet avaluar millor l'estat de la xarxa actual.

L'EAMG aporta dades de les intensitats mitjanes diàries de les vies de l'àmbit d'estudi, extreptes del model de simulació de la ciutat.

5. Xarxa de transport públic

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

- Metro: la parada de La Pau i de Besós de la L4, i de La Pau de la L2 es troben en un radi de 300 m.
- Autobusos urbans: hi ha 10 línies urbanes (500,42,60,N2,36,43,44,B25, N11 i H12) i es troben a uns 200 m de distància del centre de l'àmbit.

Es troba a faltar un plànol amb l'esquema dels recorreguts i la localització de parades de les línies d'autobús.

Recomanació 2

Cal incorporar la informació gràfica que permet avaluar millor l'estat de la xarxa actual fent especial esment a la localització de les parades en el barri a l'entorn de l'aparcament que permetrà visualitzar millor el nivell de cobertura que proporciona.

6. Mobilitat a peu i en bicicleta

L'EAMG destaca que l'àmbit d'estudi és una zona de parc i presenta voreres adaptades adients per al trànsit de vianants i sense problemes d'accessibilitat.

Pel que fa a la bicicleta, l'estudi assenyala que a partir del resultat de l'inventari de vials, no hi ha cap carril bici i que l'ús de la bicicleta no és quotidià dins l'àmbit d'estudi per les característiques orogràfiques del territori.

Recomanació 3

Cal incorporar la documentació gràfica amb els itineraris a peu i en bicicleta.

7. Incidència de la mobilitat generada

L'EAMG assenyala que no hi haurà problemes de saturació a les vies properes a l'aparcament. No obstant, no realitza cap comprovació del seu bon funcionament. L'estudi també assenyala que cal garantir que les entrades i sortides de l'aparcament no interfereixin greument la circulació de vianants.

L'EAMG assenyala que la construcció del nou aparcament no afectarà la operativa actual de transport públic i no preveu cap nou desplaçament en bus o metro.

Pel que fa a la incidència en la mobilitat dels vianants i bicicletes, la remodelació de la plaça associada a la construcció de l'aparcament, millorarà els espais dedicats als vianants donant-los un modern espai de lleure.

Recomanació 4

En el futur projecte constructiu i d'urbanització cal estudiar amb detall la incidència del trànsit futur provocat per la gestió de l'entrada i sortida de l'aparcament en les hores punta.

8. Estimació de la demanda d'aparcament

L'EAMG assenyala que el barri de La Pau està compost per grans edificis sense aparcaments soterranis, el que provoca una gran pressió d'estacionament sobre la via pública, amb una ocupació del 95% durant el dia que es completa durant la nit, ja que apareixen un gran nombre de vehicles d'aparcament il·legal.

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.

El Decret no fa referència a cap rati per a reserva d'aparcament de bicicletes per a usos d'aparcaments, ni tampoc per la reserva d'aparcament de vehicles.

Recomanació 5

A l'entorn de la plaça de la Pau cal analitzar si hi ha dèficit d'aparcament per a motocicletes i bicicletes (o n'hi haurà en el futur) pel que cal preveure algunes places per a aquests vehicles tant en el projecte de l'aparcament soterrat com en el d'urbanització de la superfície.

9. Mesures correctores

L'EAMG proposa com a bona pràctica a seguir en l'estalvi energètic, la creació de nous carrils bus i de nous carrils bici, així com promocionar-ne el seu ús.

Recomanació 6

Es recomana preveure que alguna plaça de l'aparcament pugui comptar amb punt de càrrega elèctrica, i que es situïn places per a bicicleta i motocicleta en la primera planta, on pugui haver també algun punt de càrrega per a aquests vehicles.

També es recomana que les tarifes per a vehicles elèctrics o híbrids puguin comptar amb un descompte.

10. Mobilitat i gènere

L'estudi no aporta indicadors de gènere.

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, però s'han trobat discordàncies entre el nombre de desplaçaments utilitzats per als càlculs dels Veh*Km i l'estimació del nombre de desplaçaments generats obtinguts de les hipòtesis realitzades per calcular els viatges que generarà el nou aparcament.

12. Conclusions

Es considera que l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del *Pla Especial urbanístic d'ordenació del subsòl de la plaça La Pau del districte de Sant Martí*, a Barcelona, no compta amb els elements necessaris per aconseguir una mobilitat sostenible, d'acord amb els principis de la Llei de la Mobilitat 9/2003 i del propi Decret 344/2006, per la qual cosa s'emet **informe favorable**.

Ara bé, tot i la poca incidència de la mobilitat generada sobre les xarxes existents s'estableixen unes **recomanacions relatives al seu desenvolupament**, que es sol·licita a l'ajuntament de Barcelona tingui en compte, en especial **les recomanacions 4, 5 i 6** que tenen a veure amb els accessos de l'aparcament i proveir l'aparcament de places per a motocicletes i bicicletes i punts de càrrega per a vehicles elèctrics.

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, 10 de gener de 2014

Vist-i-plau

Lluís Alegre i Valls
Cap del Servei de Mobilitat

Marc A. García i López
Director tècnic