

Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada pel Pla de Millora Urbana per a l'ordenació de l'edificació a la plaça de la Sagrada Família 12 – carrer Rosselló 372 i creació d'un nou interior d'illa, a Barcelona

Municipi: Barcelona
Comarca: Barcelonès
Promotor: Cel Urbà S.L
Redactor de l'EAMG: Intra

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'emé el següent informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada pel *Pla de millora urbana per a l'ordenació de l'edificació a la plaça de la Sagrada Família 12 – carrer Rosselló 372 i creació d'un nou interior d'illa*, a Barcelona.

1. Antecedents

L'àmbit objecte del Pla de Millora Urbana està constituït per una única finca situada a la Plaça de la Sagrada Família nº12 (c/ Provença) i el carrer Rosselló nº 372. Ocupa gran part de l'interior d'illa. La banda del carrer Rosselló roman ocupada per un edifici de PB+5 destinat a oficines, mentre que en el costat del carrer Provença es situa l'antic edifici dels cinemes Niza, que es prolonga a través de l'interior d'illa. La superfície de l'àmbit d'actuació és de 3.026,04 m².

El Pla General Metropolità aprovat per Reial Decret 1346/1976 de 9 d'abril, assigna a la finca que constitueix l'àmbit d'actuació del present Pla la qualificació de 13a.

La Subcomissió d'Urbanisme del municipi de Barcelona, en sessió de desembre de 2000 va aprovar definitivament la Modificació Puntual de les Normes Urbanístiques del Pla General Metropolità per l'adequació del règim urbanístic del conjunt especial de l'Eixample, que va transformar la qualificació del 13 en 13 Eixample (13E), en tot l'àmbit del districte. El Plenari del Consell Municipal de l'Ajuntament de Barcelona, en sessió de 22 de novembre de 2002, va acordar l'aprovació definitiva del Text Refós de l'Ordenança de Rehabilitació i Millora de l'Eixample pel conjunt especial de l'Eixample de Barcelona.

El Pla de Millora Urbana s'empara en la normativa urbanística vigent i en concret en la *Carta Municipal de Barcelona*, el Decret Legislatiu 1/2005 de 26 de juliol pel qual s'aprova el *Text Refós de la Llei d'Urbanisme*, el Decret 305/2006 de 18 de juliol pel qual s'aprova el *Reglament de la Llei d'urbanisme*, les *Normes urbanístiques del Pla General Metropolità* i el *Text Refós de l'ordenança de rehabilitació i millora de l'Eixample*.

2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del *Pla de millora per l'ordenació de l'edificació a la Plaça de la Sagrada Família 12 – c/ Rosselló 372 i creació d'un nou interior d'illa públic*, a Barcelona, 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.

Donat que el Pla de millora urbana introdueix un nou ús o activitat, l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada ha de determinar el volum de mobilitat generada per les activitats. El Decret 344/2006 determina ràtios de desplaçaments diferenciats segons els usos.

En l'article 8.1 Usos del PMU, es concreten els usos que podran ser admesos en l'àmbit d'estudi:

“Els usos admesos en el subsòl són els usos propis de les zones de densificació urbana que siguin adequats al subsòl i a l'entorn segons l'article 303 de les Normes urbanístiques del Pla General Metropolità i, en especial, l'ús d'aparcament i l'ús comercial. En cap cas s'admetrà en el subsòl l'ús d'habitatge.”

L'EAMG pren com a hipòtesis en aquest cas, d'entre els usos admesos, el que és susceptible de generar més mobilitat, en aquest cas l'ús comercial associat a l'alimentació.

A partir d'aquesta hipòtesis, el desenvolupament d'aquest sector suposa la creació d'un nou pol generador de mobilitat, conseqüència de:

- La creació 2.261,5 m² de sostre per a ús comercial

La sala de vendes es situarà a la planta baixa, a un sol nivell i amb accessos des dels carrers Rosselló i Provença.

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

L'estudi de mobilitat del Pla de Millora Urbana estima la demanda de mobilitat generada segons les ràtios que indica el Decret 344/2006, obtenint un total de **1.131 desplaçaments/dia, 566 per sentit**.

Usos	Àrea (m ²)	Sostre edificable (m ²)	Viatges generats (m ²) (Decret)	Total viatges generats feiners (EAMG)
comercial	3.026,04	2.261,50	1.131	1.131
TOTAL	3.026,04	2.261,50	1.131	1.131

L'EAMG determina també la mobilitat generada en base al Decret 378/2006 d'equipaments comercials. En aquest cas es té en compte la superfície de venda al públic (spv). En línies generals, per als supermercats s'estableix un índex de 163

clients/100 m² spv. Prenent el mes màxim de cada comerç l'afluència mitjana seria de 181 clients/100 m² spv.

L'estudi destaca que existeixen altres factors més determinants a l'hora de d'estimar l'afluència de cada comerç com ara l'entorn en el que s'ubica, la mida de l'establiment i la mida del municipi. Assenyala la incidència d'altres factors com l'estacionalitat, la corba setmanal, el temps mig de compra i l'oferta de transport públic.

Finalment, l'estudi obté el nombre de clients previstos de la combinació de les ràtios obtingudes en funció de l'entorn, la mida de l'establiment i la població. La ràtio aplicada és de 170 clients/100 m² spv.

Típus tenda	Clients/100 m ²
Centre (165) X Tenda 1.500- 1.699 (139) X Població Barcelona (206)	170

De l'aplicació d'aquesta ràtio, l'estudi obté una afluència de 2.601 visitants. Per treballar amb la hipòtesi de major ocupació, calcula l'afluència atenent el mes amb major nombre de clients, per això aplica un coeficient que en aquest cas és de 1,34 en tractar-se d'un municipi turístic. Com a resultat d'aplicar aquest coeficient, s'obté que en el mes de màxima afluència es rebrien **3.485 visitants al dia**.

Per altra banda, l'estudi també té en compte el dia de màxima demanda que considera que és el dissabte, on l'afluència seria un 23% superior que la resta de dies de la setmana, amb una afluència esperada de **3.938 visitants al dia**. L'escenari de treball de l'estudi és el de màxima afluència, que correspon al dissabte.

Es consideren adequats els paràmetres utilitzats per a la determinació de la mobilitat generada.

Pel que fa al repartiment modal i degut a la molt bona accessibilitat per als vianants de l'entorn i la gran oferta de transport públic, l'estudi considera una distribució modal del 5% en vehicle privat, un 80% a peu i un 15% en transport públic.

Repartiment modal proposat	A PEU / BICI	TRANSPORT COL-LECTIU	VEHICLE PRIVAT	TOTAL Viatges
% quota modal	80,0%	15,0%	5,0%	100,0%
Viatges / dia feiner	3.150	590	197	3.938

4. Mobilitat en vehicle privat

L'estudi descriu la xarxa viària que envolta l'àmbit d'estudi, que forma part de la xarxa ortogonal de l'Eixample:

- Carrer Provença: al sud-est de l'establiment comercial. Al tram més proper a l'establiment, entre el carrer Sardenya i Sicília, disposa d'un carril de circulació en sentit Llobregat. L'espai està delimitat com a zona 30.
- Carrer Rosselló: al nord-est de l'establiment comercial. Disposa de tres carrils en sentit Besòs i aparcament en fila a ambdós costats.

- Carrer Sicília: al sud-oest. Té dos carrils de circulació en sentit muntanya i aparcament en fila als dos costats.
- Carrer Sardenya: al nord-est. Té dos carrils de circulació en sentit mar i aparcament en fila als dos costats. Entre Rosselló i Mallorca té la circulació d'autocars restringida.

L'estudi aporta dades de les intensitats mitjanes diàries (IMD) dels carrers de l'àmbit d'estudi. El carrer Rosselló a l'alçada de l'establiment comercial suporta un trànsit de 23.900 vehicles diaris, repartits en tres carrils de circulació. Pel carrer Provença hi circulen uns 7.500 vehicles diaris, per un sol carril.

L'estudi estima que l'hora punta de l'establiment comercial serà de 18h a 19h i que es produirà el 7,5% del volum del trànsit diari. La intensitat de trànsit en hora punta pel carrer Rosselló és 1.800 vehicles/hora i pel carrer Provença de 560 vehicles/hora.

Pel que fa a la capacitat del carrer Rosselló, l'estudi assenyala que l'índex de saturació és del 0,74, un nivell de servei D (dens), mentre que al carrer Provença l'índex de saturació és 0,67 que correspon a un nivell de servei C (entre fluid i dens).

5. Xarxa de transport públic

L'oferta de transport públic a l'entorn del nou establiment comercial és molt àmplia:

- Autobusos: Existeixen 13 línies d'autobús urbà i 3 línies de la nova xarxa d'autobusos, en un radi de 500 metres des del nou establiment comercial. Totes les línies són operades per Transports Metropolitans de Barcelona (TMB).

Pel que fa a les línies nocturnes, hi circulen 3 línies.

A més de les línies operades per TMB, també hi circula la línia B24 (Barcelona Ronda Sant Pere- Hospital de Can Ruti), operada per TUSGSAL.

- Metro: hi ha dues estacions properes al nou establiment comercial, Sagrada Família (línies L5 i L2) situada a 90 m i Verdguer (línies L4 i L5) situada a 535 m.

L'estudi concreta horaris, parades i freqüències tant de les línies d'autobús com de les línies de metro, així com un plànol amb les línies de transport públic existents.

L'estudi descriu també diversos itineraris d'accessibilitat a peu des de les parades i estacions de transport públic.

6. Mobilitat a peu i en bicicleta

L'estudi assenyala que l'accessibilitat a peu fins al nou establiment comercial és excel·lent. Les voreres són amples, de més de 3,5 metres d'amplada amb arbrat i alguns bancs i els passos de vianants estan adaptats i semaforitzats.

Pel que fa a les infraestructures ciclistes, l'estudi assenyala que a l'entorn de l'àmbit d'estudi, pel propi carrer Provença, hi ha un carril bici unidireccional (Es vol precisar que actualment ja és bidireccional). També hi ha un carril bici bidireccional al carrer Sicília, entre el carrer Provença i la Gran Via de les Corts Catalanes.

Altres vies ciclables properes es situen a l'Avinguda Gaudí (en cohabitació, el Passeig de Sant Joan i l'Avinguda Diagonal.

L'estudi també destaca l'existència de dos punts d'ancoratge de bicicletes, situats a la vorera costat mar del carrer Provença entre Sardunya i Sicília i dues estacions de bicing situades en l'àmbit proper amb 54 aparcaments en total.

L'estudi aporta un plànol amb els carrils bici, les estacions de bicing i els aparcaments de bicicletes.

7. Incidència de la mobilitat generada

Pel que fa al volum diari de trànsit generat, l'estudi estima que el nou establiment comercial generarà 197 vehicles/dia, amb 24 cotxes en hora punta i determina que atesa la capacitat existent dels vials de l'entorn que permeten múltiples itineraris d'entrada i sortida per la trama ortogonal de l'Eixample, no es generaran incidències.

Respecte a l'impacte de la nova mobilitat en el transport públic, l'estudi assenyala que no hi haurà problemes per absorbir els 590 nous usuaris, ja que existeix una oferta àmplia i destaca que els combois de metro que circulen per l'estació de Sagrada Família tenen una capacitat de 1.200 persones en pocs minuts en cada sentit entre les línies L2 i L5.

Pel que fa a la incidència a la xarxa de vianants i bicicletes, l'estudi determina que els nous desplaçaments es realitzaran en un entorn òptim, amb voreres amples i passos de vianants adaptats i semaforitzats. Assenyala que les persones que es desplacin al nou establiment comercial a peu, s'afegiran als milers de vianants, majoritàriament turistes que s'acumulen a les voreres i no hi haurà complicacions.

Recomanació 1

Tot i que el dissabte sigui el dia de major afluència de visitants al centre comercial, es fa la recomanació de què s'analitzi la incidència en divendres a la tarda, atès que tot i no ser el dia de màxima activitat per a l'equipament comercial sí que ho és per a les xarxes viàries i de transport públic.

En el cas de que l'activitat estigui subjectat al tràmit de llicència comercial del Departament d'empresa i Ocupació de la Generalitat de Catalunya, aquesta recomanació passaria a ser una condició.

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
comercial	3.026,04	2.261,50	23
TOTAL	3.026,04	2.261,50	23

L'estudi de mobilitat no preveu nous aparcaments per a bicicletes, ja que a l'entorn de l'àmbit hi ha dos punts d'ancoratge i dues estacions de bicing amb un total de 54 aparcaments.

Recomanació 2

Cal que l'establiment faci una reserva de places segures d'aparcament de bicicletes pels seus treballadors, que han de ser, si és possible, dins de l'edifici i d'altra banda es recomana que es facin 5 punts d'ancoratge prop de l'accés principal de l'establiment.

Pel que fa a l'aparcament per a vehicles i segons el PECAB (Pla Especial d'Equipament Comercial Alimentari de Barcelona), la ràtio per a la reserva de places d'aparcament per a vehicles és de 6 places d'aparcament / 100 m² de superfície de venda. Per una superfície de venda de 1.530 m² serien necessàries doncs **92 places d'aparcament**.

L'estudi realitza una sèrie de consideracions en detriment de la implantació de les places d'aparcament necessàries, relacionades principalment amb les condicions de l'entorn, que és perfectament accessible a peu. També en coherència amb els objectius del Pla de Mobilitat Urbana de Barcelona. Assenyala també, que els clients que accedeixin en vehicle poden estacionar a les places de zona blava i verda de l'àmbit i utilitzar els aparcaments fora calçada propers dels carrers Provença i Sicília.

L'estudi no fa cap referència a la reserva de places d'aparcament per a motocicletes.

Recomanació 3

És recomanable reservar places per a motocicletes fora de la via pública, evitant en tot cas que les motocicletes aparquin sobre les voreres i altres espais per a vianants.

9. Distribució Urbana de Mercaderies

Respecte a les places destinades a les operacions de càrrega i descàrrega, segons el que disposa l'article 6è del Decret, per a projectes de grans o mitjans establiments comercials s'ha de tenir en compte que han de disposar d'un moll o espai mínim de 3x8 metres de càrrega integrat a la instal·lació o situat a terrenys edificables del mateix solar en cas de superfície de venda superior a 1.300 m². Segons aquests valors, l'EAMG preveu **1 moll propi de càrrega i descàrrega** amb accés pel carrer Rosselló.

L'estudi assenyala que caldrà habilitar un nou gual que permeti l'accés dels vehicles de mercaderies, així com col·locar cons i un operari amb material reflectant que protegeixin l'espai de maniobra, tant per la seguretat dels altres vehicles com dels vianants.

10. Mesures correctores

Xarxa de transport públic i col·lectiu

L'estudi no proposa cap modificació del traçat de les línies d'autobús ni la implantació de noves parades.

Xarxa bàsica per a vehicles

L'estudi no proposa cap millora a la xarxa bàsica de vehicles.

Xarxa de vianants

L'estudi no proposa cap millora a la xarxa de vianants.

Xarxa ciclable

L'estudi no proposa cap millora a la xarxa de bicicletes, tanmateix es recomana incorporar els aparcaments de bicicletes que s'han indicat a la recomanació 2.

11. Mobilitat i gènere

L'EAMG no aporta indicadors de gènere.

Recomanació 4

Es recomana que s'incorporin indicadors de gènere quantificats i s'analitzi els aspectes a considerar en funció del gènere i l'edat.

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 Barcelona) han d'incorporar les dades necessàries per avaluar la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica.

L'estudi no aporta dades d'emissions de contaminants atmosfèrics. Assenyala que al no disposar d'un aparcament propi que incentivi l'ús del vehicle privat, reduirà les emissions de contaminants a l'atmosfera, o com a mínim no en generarà.

Recomanació 5

Malgrat l'augment de mobilitat en vehicle privat és poc significatiu, es recomana realitzar l'avaluació de la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica en base a dades quantitatives.

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 per a l'ordenació de l'edificació a la Plaça de la Sagrada Família 12 – carrer Rosselló 372 i creació d'un nou interior d'illa públic*, a Barcelona, conté bona part dels 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**.

Tanmateix se sol·licita al promotor que es tinguin en compte les recomanacions que es fan en 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, 17 de març de 2014

Vist-i-plau

Lluís Alegre i Valls
Cap del Servei de Mobilitat

Marc A. García i López
Director tècnic