

Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada pel Pla de millora urbana d'ordenació volumètrica de l'edifici situat entre mitgeres al passatge Mercader 11 de Barcelona

Municipi de Barcelona

Comarca del Barcelonès

Promotor: Grup MED Corporatiu, SAU

Redactor de l'EAMG: Estudi Pulsen

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 per Pla de millora urbana d'ordenació volumètrica de l'edifici situat entre mitgeres al passatge Mercader 11 de Barcelona.

1. Antecedents

El Grup MED Corporatiu, SAU sol·licita es sotmeti el Pla de millora urbana d'ordenació volumètrica de l'edifici situat mitgeres al passatge Mercader 11 de Barcelona a informe per l'ATM.

La proposta proposa la creació de 9 habitatges i un soterrani per a aparcament.

L'àmbit de Pla de millora urbana d'ordenació volumètrica de l'edifici situat mitgeres al passatge Mercader 11 de Barcelona abasta una petita (parcel·la o porció de terreny) situada al passatge Mercader 11 de Barcelona. La superfície de sòl d'aquest àmbit es de 369 m².

2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada de Pla de millora urbana d'ordenació volumètrica de l'edifici situat mitgeres al passatge Mercader 11 de 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.

3. Estimació de la demanda de mobilitat generada pel sector

L'Estudi d'avaluació de la mobilitat generada estima la mobilitat generada en 122 desplaçaments /dia.

Per aplicació dels valors del Decret el valor és de 122 desplaçaments /dia que coincideixen amb els calculats a l'estudi.

Es pot concloure que la mobilitat generada és poc important.

4. Estimació del repartiment modal de la mobilitat generada pel sector

L'Estudi no estableix el repartiment modal d'aquest nous desplaçaments. Tot i que creu que la majoria seran amb vehicle privat per les característiques dels habitatges.

Des del present informe es considera correcte el repartiment proposat.

5. Mobilitat en vehicle privat

L'Estudi descriu la xarxa viària:

- El vial principal és el Passatge Mercader

L'Estudi adjunta una descripció de la mobilitat en vehicle privat de Barcelona.

L'Estudi assenyala que les intensitats registrades a les vies de l'entorn de l'àmbit d'estudi són Balmes i Mallorca

L'Estudi proposa no proposa cap actuació donat el poc volum de tràfic generat llevat dels senyals per evitar equivocacions a l'hora de sortir de l'aparcament .

6. Xarxa de transport públic

L'Estudi descriu la xarxa de transport públic que dóna servei a l'actuació:

Autobusos

- la línia 7,16,17, 67 i 68 pel Carrer Balmes
- la línia 20 i 43 pel carrer Mallorca
- les línies 22, 24, 28, 16 i 17 pel Passeig de Gràcia

Per les dates de finalització de l'estudi ja estava en funcionament la segona fase de la nova xarxa d'autobús amb les línies V17 que substitueix la 28 i la H10 que substitueix la 43 i 44

Metro, les línies 3 i 5.

Ferrocarrils de la Generalitat, l'estació de Provença i RENFE, l'estació de Passeig de Gràcia.

En un apartat de l'anàlisi de la mobilitat es diu que està a 300 metres i a l'apartat de càlcul de la mobilitat generada es diu que està a 1 minut.

L'Estudi fa un càlcul de la cobertura de les parades existents a una distància de 150 m.

L'Estudi adjunta plànols de les distàncies de les parades d'autobús.

L'Estudi descriu molt per sobre el serveis prestats per les línies d'autobusos i de ferrocarrils.

7. Mobilitat a peu

Segons l'Estudi tots els accessos disposen de voreres amb una amplada útil que garanteixen itineraris accessibles.

Aquests itineraris també garanteixen l'accessibilitat fins les parades d'autobús properes.

L'Estudi no fa esment a problemes de pendents o de desnivells.

8. Mobilitat en bicicleta

L'Estudi analitza els diferents accessos en bicicleta a l'actuació:

- La zona disposa de varis carrils bici.

L'Estudi adjunta un plànol dels carrils bici de l'àmbit d'estudi

L'Estudi no fa esment a problemes de pendents o de desnivells.

9. Incidència de la mobilitat generada

Atesa la poca importància de la mobilitat generada l'Estudi, especifica que la mobilitat generada no ha de tenir incidència negativa en les xarxes existents.

10. Estimació de la demanda d'aparcament

L'Estudi calcula les places d'aparcament d'acord amb el criteri (urbanístic, Decret, comercial).

A continuació es mostren els resultats de les places d'aparcament que calcula l'Estudi, i els ràtios establerts pel Decret 344/2006.

Es fan 7 places d'aparcament per a 9 habitatges.

Es considera correcte la proposta de l'estudi.

L'estudi incorpora 3 places per a motocicletes.

L'estudi incorpora 12 places per a bicicletes

Atès que incompleix els ratis del decret es recomana que es comprovi per a l'entorn l'existència de places d'aparcament pels vehicles que falten.

11. Mesures correctores

Xarxa de transport públic i col·lectiu

L'estudi no proposa cap mesura correctora de transport públic.

Xarxa bàsica per a vehicles

L'Estudi assenyala que tenint en compte la situació actual i la nova demanda generada en hora punta, no es produiran problemes de trànsit relacionats amb la congestió, ja que el nombre de viatges generats és poc important.

Xarxa de vianants i ciclable

L'Estudi justifica que no hi haurà cap impacte a les xarxes de vianants i de bicicletes degut als pocs desplaçaments generats per aquests modes. I que no caldrà per tant realitzar cap actuació a les xarxes actuals.

12. Mobilitat i gènere

L'Estudi no aporta dades sobre mobilitat i gènere.

13. 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 no aporta dades de contaminació, tanmateix atès que es tracta d'una actuació de molt petites dimensions es considera que l'impacte serà menyspreable.

Tot i que el nombre de vehicles es força baix, es sol·licita al promotor valori la possibilitat de posar un punt de càrrega per a vehicles elèctrics, turisme i moto t o que al menys deixi la instal·lació preparada per acollir aquest tipus de vehicles.

14. Conclusions

L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del pla de millora urbana d'ordenació volumètrica de l'edifici situat entre mitgeres de Barcelona, si 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**.

Se sol·licita a l'Ajuntament de Barcelona i a Grup MED Corporatiu, SAU que **es tinguin presents les recomanacions 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, 7 de juliol de 2014

Vist-i-plau

Lluís Alegre i Valls
Cap del Servei de Mobilitat

Marc A. García i López
Director tècnic