

Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada per la modificació puntual del Pla general metropolità a les finques situades als carrers d'Alfons XII, 19-51, de Xiprer, 40-46 i de Montivideo,33-53 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 per la modificació puntual del Pla general metropolità a les finques situades als carrers d'Alfons XII, 19-51, de Xiprer, 40-46 i de Montivideo,33-53 de Barcelona.

1. Antecedents

L'Ajuntament de Barcelona sol·licita es sotmeti la modificació puntual del Pla general metropolità a les finques situades als carrers d'Alfons XII, 49-51, de Xiprer, 40-46 i de Montevideo, 33-53 de Barcelona a informe per l'ATM.

La proposta proposa tres actuacions diferents:

Subàmbit A, correspon a la parcel·la de 764 m² situada al carrer Alfons XII, 49-51, l'MPGM manté la vigent qualificació com a equipament.

Subàmbit B, correspon a la parcel·la de 1545 m² situada al carrer Xiprer, 40-46, qualificada de zona en densificació urbana i el manteniment de Torre Garcini com a equipament.

Subàmbit C, correspon a la parcel·la de 7180 m² situada al carrer Montevideo amb ús d'habitatge plurifamiliar

2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada per la modificació puntual del Pla general metropolità a les finques situades als carrers d'Alfons XII, 49-51, de Xiprer, 40-46 i de Montevideo, 33-53 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:

Subàmbit A:

240 desplaçaments /dia.

Per aplicació dels valors del Decret el valor és de 240 desplaçaments /dia que coincideixen amb els calculats a l'estudi.

Usos	Àrea (m ²)	Sostre edificable (m ²)	Nre. Habitatges	Viatges generats habitatge	Viatges generats (m ²) (Decret)
equip. cult.-esp.-recr.		1.200,00			240
TOTAL	764,00	1.200,00	0	0	240

Subàmbit B:

377 desplaçaments/dia

Usos	Àrea (m ²)	Sostre edificable (m ²)	Nre. Habitatges	Viatges generats habitatge	Viatges generats (m ²) (Decret)
residencial		1.643,00	35	245	164
equip. cult.-esp.-recr.		662,00			132
TOTAL	1.545,00	2.305,00	35	245	297

Subàmbit C:

210 desplaçaments/dia

Usos	Àrea (m ²)	Sostre edificable (m ²)	Nre. Habitatges	Viatges generats habitatge	Viatges generats (m ²) (Decret)
residencial		5.505,00	30	210	551
TOTAL	7.180,00	5.505,00	30	210	551

Es pot concloure que la mobilitat generada és poc important.

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

L'Estudi estableix el repartiment modal d'aquest nous desplaçaments justificant-lo en base a la distribució modal proposada pel pla de mobilitat Urbana 2006-2012.

Subàmbit A:

Repartiment modal proposat	A PEU I BICICLETA	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT
% quota modal*	35,0%	38,0%	27,0%
Viatges / dia feiner*	84	91	65

Subàmbit B:

Repartiment modal proposat	A PEU I BICICLETA	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT
% quota modal*	35,0%	38,0%	27,0%
Viatges / dia feiner*	132	143	102

Subàmbit C:

Repartiment modal proposat	A PEU I BICICLETA	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT
% quota modal*	35,0%	38,0%	27,0%
Viatges / dia feiner*	74	80	57

Des del present informe es considera correcte el repartiment proposat.

5. Mobilitat en vehicle privat

L'Estudi descriu la xarxa viària:

Subàmbit A:

- El principal accés a la parcel·la és el carrer dels Madrazo. Hi ha una descripció completa de tots els vials circumdants amb amplades de via.

L'Estudi adjunta una descripció completa de tots els vials circumdants amb amplades de via, número de carrils, etc.

L'Estudi assenyala que les intensitats mitjanes diàries (IMD) registrades a les vies de l'entorn de l'àmbit d'estudi són a la Via Augusta entre 18.000 a 28.100 vehicles depenent del tram, el carrer Balmes entre 23.000 i 36.000 vehicles segons el tram.

Subàmbit B:

- El principal accés a la parcel·la és el carrer del Xiprer. Hi ha una descripció completa de tots els vials circumdants amb amplades de via.

L'Estudi adjunta una descripció completa de tots els vials circumdants amb amplades de via, número de carrils etc.

L'Estudi assenyala que les intensitats mitjanes diàries (IMD) registrades a les vies de l'entorn de l'àmbit d'estudi són al Passeig de Maragall al voltant dels 22.000 vehicles i a la Rambla Volart de quasi 4.000 vehicles.

Subàmbit C:

- El principal accés a la parcel·la és el carrer de Montevideo . Hi ha una descripció completa de tots els vials circumdants amb amplades de via.

L'Estudi adjunta una descripció completa de tots els vials circumdants amb amplades de via, número de carrils etc.

L'Estudi assenyala que les intensitats mitjanes diàries (IMD) registrades a les vies de l'entorn de l'àmbit d'estudi són a l'avinguda Josep Vicenç Foix d'entre 7.000 i 13.100 vehicles depenent del tram i sentit i la Ronda de Dalt amb 83.000 sentit Besòs i 84.000 sentit Llobregat.

6. Xarxa de transport públic

L'Estudi descriu la xarxa de transport públic que dona servei als tres subàmbits.

Metro i FGC

Subàmbit A:

- La línia 3 del Metro a l'estació de Fontana a 550 m.
- Les línies L6, L7, S1, S2, S5 i S55 a l'estació de Gràcia, la més propera però és Sant Gervasi. També hi ha Pl. Molina, Muntaner i Pàdua totes a un màxim de 700 m.

Subàmbit B:

- La línia 4 a l'estació de Maragall i la línia 5 a l'estació del Camp d'Arpa.

Subàmbit C:

- Les línies L6, a l'estació de Reina Elisenda a uns 450 m.

L'Estudi fa un càlcul de la cobertura de les parades existents a una distància màxima de 750 m.

L'Estudi adjunta plànols amb estacions de Metro i FGC.

L'Estudi descriu els intervals de pas, freqüència, capacitat per tren i capacitat per hora de les línies de Metro i FGC que serveixen aquests subàmbits.

Bus

Subàmbit A:

- Les línies 16, 17, 27, 32, 58 i 64 diürnes i la N5 i N8 nocturnes.

Subàmbit B:

- Les línies 19, 20, 45, 47, 50, 51 i 117 diürnes i la N1 i N4 nocturnes.

Subàmbit C:

- Les línies V3, 22, 60, 63, 64, 66, 68, 75, 78 i 130 diürnes i la N7 i N8 nocturnes.

L'Estudi adjunta plànols amb les parades d'autobús.

L'Estudi descriu els dies i intervals, freqüències, capacitat per vehicle i capacitat per hora de pas de les línies.

7. Mobilitat a peu

L'Estudi analitza els diferents accessos a peu als diferents àmbits:

- *Subàmbit A:* el carrer d'Alfons XII i el carrer dels Madrazo són zona 30.
- *Subàmbit B:* les vies pacificades són escasses, però es disposa de voreres amples.
- *Subàmbit C:* al carrer Montevideo només hi ha vorera al costat llevant del carrer.

L'Estudi adjunta un plànol per a cada subàmbit.

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 fa esment a problemes de pendents o de desnivells pel subàmbit C.

8. Mobilitat en bicicleta

L'Estudi analitza els diferents accessos en bicicleta als tres àmbits:

- *Subàmbit A:* el carril més proper és troba al carrer Tuset, però hi ha molts carrers de zona 30 i vies pacificades.

- *Subàmbit B:* a la Ronda del Mig el carril bici està damunt la vorera, la resta és cohabitació amb la resta de vehicles.
- *Subàmbit C:* el carril bici més proper és el carrer Gaspar Cassadó i es complementat amb les zones 30 de l'entorn.

L'Estudi adjunta un plànol de la xarxa d'itineraris per a bicicletes i els específics per a cada subàmbit.

L'Estudi fa esment a problemes de pendents o de desnivells al subàmbit C.

9. Incidència de la mobilitat generada

Atesa la poca importància de la mobilitat generada l'Estudi, especifica que la mobilitat 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.

Subàmbit A:

L'estudi preveu 12 places d'aparcament de bicicletes.

Usos	Àrea (m²)	Sostre edificable (m²)	Total aparcaments bicicleta
equip. cult.-esp.-recr.		1.200,00	12
TOTAL	764,00	1.200,00	12

Subàmbit B:

L'estudi preveu 77 places d'aparcament de bicicletes.

Usos	Àrea (m²)	Sostre edificable (m²)	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turisme	Total aparcaments motocicleta
residencial		1.643,00	70	35	18
equip. cult.-esp.-recr.		662,00	7		
TOTAL	1.545,00	2.305,00	77	35	18

Subàmbit C:

L'estudi preveu 111 places d'aparcament de bicicletes.

Usos	Àrea (m²)	Sostre edificable (m²)	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turisme	Total aparcaments motocicleta
residencial		5.505,00	110	30	15
TOTAL	7.180,00	5.505,00	110	30	15

Es considera correcte la proposta de l'estudi.

L'estudi no incorpora cap informació sobre l'aparcament de motocicletes en els equipaments, i per tant es **recomana la previsió d'aparcament de motocicletes fora de les voreres.**

11. Mesures correctores

Xarxa de transport públic i col·lectiu

En el subàmbit A, s'estima un increment de 96 viatges/dia, en el subàmbit B un increment de 151 viatges /dia i en el C un increment de 84 viatges /dia, assumible per les xarxes actuals.

L'Estudi assenyala que les noves ordenacions en cada subàmbit no comporta un augment de viatges quantitativament significatiu, per tant l'estudi no preveu la necessitat d'incorporar l'obligació de l'increment dels serveis 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.

L'Estudi també assenyala que la nova configuració viària que proposa el projecte podrà garantir una millor fluctuació dels diferents moviments i millorarà el comportament del trànsit.

Xarxa de vianants i ciclable

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

No obstant es fan propostes de millora:

Subàmbit A:

Es proposa la renovació del tram de la Via Augusta entre plaça Gal·la Plàcidia fins a plaça Molina. També actuacions a les zones 30 per a fer complir aquest límit als vehicles.

Subàmbit B:

La nova ordenació del mercat del Guinardó ampliarà voreres i crearà carrers pacificats en aquest sector.

Subàmbit C:

S'urbanitzarà la vorera del costat muntanya del carrer Montevideo al tram confrontant a l'àmbit. Es proposa donar continuïtat al carril bici del carrer Gaspar Cassadó.

12. Mobilitat i gènere

L'Estudi aporta dades sobre mobilitat i gènere.

L'estudi diu que les dones es mouen amb major mesura en modes no motoritzats i en transport públic. La quota modal del vehicle privat entre els residents a Barcelona és el doble que la de les dones.

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 aporta dades de contaminació.

Tot i que el nombre de vehicles es força baix, es **recomana al promotor valori la possibilitat de posar 1 punt de càrrega per a vehicles elèctrics, turisme i moto** o que al menys deixi la instal·lació preparada per acollir aquest tipus de vehicles, en el subàmbits B i C.

14. Conclusions

L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada de la modificació puntual del Pla general metropolità a les finques situades als carrers d'Alfons XII, 49-51, de Xiprer, 40-46 i de Montevideo, 33-53 de 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**.

Se sol·licita a l'Ajuntament de Barcelona 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, 9 de setembre de 2014

Vist-i-plau

Lluís Alegre i Valls
Cap del Servei de Mobilitat

Marc A. García i López
Director tècnic