

Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada pel Pla Especial Urbanístic d'ordenació del subsòl per a la recuperació del dipòsit del Rei Martí al carrer Bellesguard núm. 14 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 (en endavant PEU) d'ordenació del subsòl per a la recuperació del dipòsit del Rei Martí al carrer Bellesguard núm. 14 de Barcelona.

1. Antecedents

L'Ajuntament de Barcelona sol·licita es sotmeti el PEU d'ordenació del subsòl per a la recuperació del dipòsit del Rei Martí al carrer Bellesguard núm. 14 de Barcelona a informe per l'ATM.

La proposta proposa recuperar l'espai del dipòsit per ésser destinat al servei de l'Institut de Cultura de Barcelona per a convertir-se en un punt d'atracció tant a nivell de barri com de ciutat amb funcions culturals d'avantguarda.

L'àmbit abasta una parcel·la situada al carrer de Bellesguard núm. 14. La superfície d'aquest àmbit es de 4126 m², no obstant als efectes de l'informe la superfície de càlcul del dipòsit i dels annexos soterranis és de 800 metres.

2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada pel PEU d'ordenació del subsòl per a la recuperació del dipòsit del Rei Martí al carrer Bellesguard núm. 14 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:

Per aplicació dels valors del Decret el valor és de 160 desplaçaments /dia que coincideixen amb els calculats a l'estudi.

Usos	Àrea (m²)	Sostre edificable (m²)	Nre. Habitatges	Viatges generats habitatge	Viatges generats (m²) (Decret)
equip. cult.-esp.-recr.		800,00			160
TOTAL	800,00	800,00	0	0	160

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

Repartiment modal proposat	A PEU I BICICLETA	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT
% quota modal*	33%	40%	27,0%
Viatges / dia feiner*	53	64	43

Des del present informe es considera correcte el repartiment proposat.

5. Mobilitat en vehicle privat

L'Estudi descriu la xarxa viària:

- El principal accés a la parcel·la és el carrer de Bellesguard. 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 Ronda de Dalt entre 83.000 a 84.000 vehicles segons el sentit.

6. Xarxa de transport públic

L'Estudi descriu la xarxa de transport públic:.

Metro:

L'estació més propera és Penitents i es troba a 1.900 metres

FGC:

L'estació més propera és Av Tibidabo i es troba a 1.200 metres

Autobús:

Tenim les línies 14, 22, 58, 60, 70, 73, 75, 123, 131 i 196 diürnes i la N8 nocturna.

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:

Només hi ha una via pacificada, però l'àmbit està submergit dins d'una àmplia zona 30.

L'Estudi adjunta plànol.

Segons l'Estudi tots els accessos disposen de voreres amb una amplada útil que garanteixen itineraris accessibles, no obstant alguns trams de carrers estan al límit o superen els pendents recomanats als Codi d'Accessibilitat.

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

8. Mobilitat en bicicleta

L'Estudi conclou que la xarxa actual de carrils bici queda molt allunyada de l'àmbit d'estudi. No obstant, podem considerar que la xarxa la conformen els carrers de la zona 30 i la via pacificada.

L'Estudi adjunta un plànol de la xarxa d'itineraris per a bicicletes.

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.

L'estudi preveu 8 places d'aparcament de bicicletes.

Usos	Àrea (m ²)	Sostre edificable (m ²)	Total aparcaments bicicleta
equip. cult.-esp.-recr.		800,00	8
TOTAL	800	800,00	8

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

L'Estudi assenyala que la xarxa de transport públic és adequada i les seves parades es troben a distàncies inferiors a les màximes requerides.

Xarxa bàsica per a vehicles

L'Estudi assenyala que la xarxa és adient i el seu volum de trànsit es veurà increment escassament per aquesta actuació.

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. No obstant molts carrers d'aquest àmbit es prioritza la calçada per als vehicles motoritzats i seria interessant ampliar algunes voreres.

12. Mobilitat i gènere

L'Estudi aporta dades sobre mobilitat i gènere.

L'estudi diu 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

14. Conclusions

L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del PEU d'ordenació del subsòl per a la recuperació del dipòsit del Rei Martí al carrer Bellesguard núm. 14 de 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**.

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, 24 d'octubre de 2014

Lluís Alegre i Valls
Cap del Servei de Mobilitat