

Informe relatiu a l'Estudi d'avaluació de la mobilitat generada per la redacció Pla Especial Urbanístic per a la regulació d'un equipament docent i esportiu al passeig de Potosí, 1-3, municipi de Barcelona

Comarca de Barcelona

Promotor: Ajuntament de Barcelona
Redactor de l'EAMG: Departament de
planejament. Bagursa.

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 *el Pla Especial Urbanístic per a la regulació d'un equipament docent i esportiu al passeig de Potosí, 1-3, municipi de Barcelona*

1. Antecedents

L'any 2004 l'ajuntament de Barcelona va redactar la *Modificació puntual del Pla General Metropolità per a la creació del sistema d'habitatge dotacional del barri de Sant Andreu Comtal*, que va ser aprovada definitivament l'1 de juny de 2006.

Aquesta va qualificar la totalitat de la parcel·la situada al passeig de Potosí, 1-3, del municipi de Barcelona, com a equipaments comunitaris i dotacions de nova creació de caràcter local (clau 7b). Així mateix, preveu que es defineixin les condicions d'edificació mitjançant un Pla Especial Urbanístic.

En l'actualitat (2014), el promotor presenta *el Pla Especial Urbanístic per a la regulació d'un equipament docent i esportiu al passeig de Potosí, 1-3, municipi de Barcelona*.

2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'Estudi d'avaluació de la mobilitat generada del *Pla Especial Urbanístic per a la regulació d'un equipament docent i esportiu*, als continguts de la llei de la mobilitat, s'aplicaran com a criteris els establerts en el decret de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada.

El desenvolupament d'aquest Pla, defineix el tipus d'equipament i les condicions d'edificació de la parcel·la situada a la cruïlla del passeig de Potosí amb el carrer Ciutat d'Asunción, la qual presenta una superfície de 6.934 m²

El desenvolupament d'aquest nou sector suposa un pol generador de mobilitat conseqüència de:

- La creació de 12.047 m² de sostre destinat a un equipament docent.
- La creació de 3.000 m² de sostre destinat a un equipament esportiu amb una capacitat de 600 places.

L'EAMG no indica la capacitat d'alumnes que tindrà el centre docent. En aquest sentit, cal tenir en compte que el Decret 344/2006 estableix que els equipaments educatius

amb una capacitat superior als 1.000 alumnes tenen la consideració d'implantació singular (article 3.4). Per tant serà necessari comprovar si el nou centre previst tindrà una capacitat superior als 1.000 alumnes, i en cas afirmatiu s'haurà de redactar un nou EAMG.

3. Estimació de la demanda de mobilitat generada

L'Estudi de mobilitat del Pla Especial estima que el nou sector generarà un total de **3.009 desplaçaments en dia tipus**.

L'Estudi aplica la ràtio establerta pel Decret en l'Annex 2, referent a equipaments

La taula següent mostra la mobilitat generada en dia tipus segons les ràtios que indica el Decret i l'Estudi de mobilitat (darrera columna):

Usos	Àrea (m ²)	Sostre edificable (m ²)	Viatges generats (m ²) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
equipaments docents		12.047	2.409	2.409
equipaments esportius		3000	600	600
TOTAL	6.934	15.047	3.009	3.009

L'Estudi realitza una proposta de repartiment modal, prenent com a referència els objectius definits per l'escenari 2018 del PMU de Barcelona 2006-2012.

Repartiment modal proposat	A PEU / BICI	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT	TOTAL
% quota modal	35%	38%	27%	100%
Viatges generats en un dia feiner tipus segons EAMG	1.053	1.144	811	3.009

4. Mobilitat en vehicle privat

Pel que fa a la xarxa viària d'accés a l'àmbit, l'Estudi fa referència tant a les infraestructures viàries interurbanes d'accés a la ciutat, com a les principals vies urbanes d'accés a l'àmbit d'estudi.

L'estudi aporta dades d'intensitats de circulació de les vies de l'entorn de l'àmbit, les quals reflecteix en una aranya de trànsit.

L'Estudi incorpora informació gràfica de la xarxa viària i dels principals itineraris per accedir al sector.

Des de l'equip de redacció del present informe es considera vàlida aquesta informació.

5. Xarxa de transport públic

L'Estudi analitza la xarxa de autobús urbà, la xarxa de metro i la xarxa de ferrocarrils, així com les seves interconnexions.

Pel que fa a la **xarxa d'autobús urbà** de connexió amb l'àmbit, es pot accedir a través de 10 línies regulars diürnes i una nocturna, les quals permeten arribar de manera directa, o bé mitjançant un sol intercanvi, a qualsevol punt de la ciutat.

Així, a l'entorn immediat del sector hi ha diverses parades que se situen a una distància fàcilment assumible a peu per accedir a la xarxa. L'estudi aporta informació gràfica de la situació d'aquestes.

Pel que fa a la **xarxa de metro** propera a l'àmbit, l'Estudi fa referència a la línia L1 (Hospital de Bellvitge - Fondo), a la línia L9 (Can Zam – La Sagrera), i a la línia L10 (Gorg – La Sagrera), i assenjala la proximitat de les seves parades amb l'àmbit.

Aquestes línies garanteixen la intermodalitat ja que permeten connectar amb les línies de rodalies de Catalunya i amb la resta de línies de metro.

L'Estudi fa referència al Pla Director d'Infraestructures (PDI) 2001-2010, destaca la previsió de finalitzar la línia L9, la qual connectarà Santa Coloma de Gramenet i l'Aeroport, i millorarà l'oferta de mobilitat a l'àmbit.

Finalment, pel que fa a la **xarxa de ferrocarrils**, l'Estudi assenjala que l'àmbit restarà cobert a partir de l'estació de Renfe rodalies de Sant Andreu Comtal, un intercanviador ferroviari que permet l'accés a la línia Barcelona-Girona-Portbou i a les línies R1 i R2 de Rodalies de Catalunya.

L'Estudi detalla el recorregut de totes les línies esmentades de les diverses xarxes i la seva relació de parades, adjunta horaris, freqüències i capacitats.

L'EAMG incorpora tota la informació gràfica que estableix el Decret.

Des de l'equip de redacció del present informe es considera vàlida la informació aportada, si bé, pel que fa al transport públic, caldria aportar informació envers els seus nivells d'ocupació actuals.

6. Mobilitat a peu i en bicicleta

L'Estudi assenjala que les condicions d'accessibilitat a **peu** són molt bones. En aquest sentit, l'Estudi inclou una anàlisi de detall de les condicions d'accessibilitat de tots els carrers situats en l'entorn de l'àmbit d'estudi.

L'Estudi aporta informació gràfica dels itineraris principals per a vianants, així com de la seva connexió amb els diferents modes de transport públic.

Quant a la mobilitat amb **bicicleta**, l'EAMG fa referència a la xarxa actual d'itineraris a l'àrea d'influència de l'àmbit, assenjala que es tracta d'una xarxa continua formada per carrils bicis i per vies ciclables.

Pel que fa a la disponibilitat de bicicletes multiusuari, l'EAMG assenjala que es disposa en l'entorn més pròxim a l'àmbit, a un o dos minuts caminant, de 12 estacions de Bicing, amb capacitat per a 317 bicicletes.

L'Estudi aporta informació gràfica dels itineraris principals per a bicicletes així com de la seva connexió amb els diferents modes de transport públic.

L'Estudi també aporta informació gràfica de la localització de les zones d'aparcament i de les parades de bicicletes multiusuari.

7. Incidència de la mobilitat generada

Pel que fa a la incidència de la mobilitat generada sobre les xarxes viaries, l'Estudi aporta dades de transits de tots els vials que envolten l'àmbit, per un dia feiner tipus.

L'Estudi garanteix que la mobilitat generada pel nou sector, serà absorbida sense cap problema per la bona oferta de mobilitat existent a l'àmbit.

En referència al transport públic, l'Estudi considera que l'oferta existent és suficient per absorbir la demanda generada ja que l'oferta en l'àmbit es elevada i afavoreix a la intermodalitat amb la resta de modes de transport col·lectiu existents a la ciutat.

Des de l'equip de redacció del present informe s'indica que caldrà incorporar a l'EAMG dades d'ocupació actuals de la xarxa d'autobusos, per tal d'avaluar correctament l'impacte de la mobilitat generada sobre la xarxa de transport públic existent.

8. Estimació de la demanda d'aparcament

Pel que fa a les places d'aparcament a reservar fora de calçada, el Decret 344/2006, estableix la obligació de reservar places fora de la via pública destinades a aparcament per a bicicletes en tots els usos, i per a turismes i motocicletes en cas d'ús residencial, d'estacions de ferrocarril i d'autobusos interurbans.

En referència a la reserva de places d'aparcament per bicicletes relacionades amb l'equipament docent, l'Estudi proposa la dotació que preveu el Decret, amb la previsió d'implantar 600 places per a bicicletes.

Pel que fa a la reserva de places d'aparcament per bicicletes, en relació a l'equipament esportiu, l'Estudi proposa una dotació inferior a la que incorpora el Decret, utilitza una ràtio de 1 plaça d'aparcament cada 100 places d'aforament, fet el qual no justifica.

Des de l'equip de redacció del present Informe, no es considera vàlida aquesta dotació de places d'aparcament per a bicicletes.

Cal dimensionar l'aparcament per a bicicletes fent servir com a punt de partida la ràtio que estableix el Decret 344/2006.

En aquest sentit, tenint en compte l'ús previst, cal garantir que amb aquest nou dimensionament es podrà donar servei a la demanda d'aparcament per a bicicletes generada. En cas de que això no es compleixi, l'EAMG ha de proposar un nou dimensionament superior al derivat de l'aplicació del Decret.

Quant a la reserva d'aparcaments per a vehicles motoritzats l'EAMG, no inclou cap proposta, en tant que el Decret no ho recull pel que fa als usos previstos. Tot i així, l'EAMG fa referència a la disponibilitat d'aparcament situat a l'entorn de l'àmbit immediat, tot assenyalant que la previsió de reducció de vehicles privats fixada pel PMU de Barcelona 2006-2012, augmentaria l'oferta disponible d'aparcaments.

La taula següent mostra les reserves d'aparcament mínimes segons les ràtios que indica el Decret, i les que reserva l'Estudi de mobilitat (darrera columna):

Usos	Sostre edificable (m²)	Nº places	Total aparcaments bicicleta (Decret)	Total aparcaments bicicleta EAMG
Equipament docents	12.047	-	602	602
Equipament esportiu	3000	600	30	6
TOTAL	15.047	600	632	608

9. Mesures correctores

Xarxa de transport públic:

L'Estudi no contempla cap actuació de millora ni d'ampliació de les xarxes de transport públic existents.

Xarxa bàsica per a vehicles

L'EAMG no incorpora cap tipus d'actuació sobre la xarxa viària.

Xarxa de vianants i bicicletes

Quant a la xarxa de vianants i de bicicletes, l'Estudi no proposa cap tipus d'actuació sobre aquestes xarxes, en tant que les xarxes ja estan totalment consolidades.

En el cas que el centre docent sigui per a infants, hagués estat interessant haver analitzat els itineraris per a un possible camí escolar, de cara a facilitar la seva implantació en el moment d'obertura de l'escola.

10. Mobilitat i gènere

L'Estudi incorpora dades de mobilitat per gènere en base a l'enquesta de mobilitat en dia feiner dels residents a la regió Metropolitana de Barcelona (EMEF 2012).

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'EAMG afirma que la mobilitat generada per el nou sector, tindrà una baixa incidència sobre la contaminació atmosfèrica. L'Estudi justifica aquesta afirmació aportant dades de previsió de l'augment de vehicles contaminants, a causa de l'augment de desplaçaments en transport públic i en vehicle privat generats pel nou desenvolupament urbanístic.

L'EAMG també aporta les dades de previsió de les emissions contaminants corresponents a la mobilitat generada pel Pla Especial:

- 102.0 kg/km de CO₂
- 13 kg/km NOX

Des de l'equip de redacció del projecte es considera vàlida aquesta previsió.

Atenent a la voluntat de la ciutat de Barcelona per promoure el vehicle elèctric seria convenient analitzar la implantació en l'entorn immediat punts de recàrrega elèctrica o al menys de les infraestructures que facilitin el seu desenvolupament en un futur.

12. Finançament de les càrregues derivades de la mobilitat generada

L'Estudi no contempla cap actuació envers la xarxa de transport públic existent, per tant no se'n deriva cap proposta de finançament.

13. Conclusions

L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del *Pla Especial Urbanístic per a la regulació d'un equipament docent i esportiu al passeig de Potosí, 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** pel que fa a l'aprovació de l'instrument de planejament que es tramita. No obstant això, s'estableixen unes **condicions** relatives al seu desenvolupament, que s'hauran de tenir en compte en la redacció dels corresponents projectes constructius o en les mesures de gestió que correspongui:

- L'EAMG no indica la capacitat d'alumnes que tindrà el centre docent. En aquest sentit, cal tenir en compte que el Decret 344/2006 estableix que els equipaments educatius amb una capacitat superior als 1.000 alumnes tenen la consideració d'implantació singular (article 3.4). Per tant serà necessari comprovar si el nou centre previst tindrà una capacitat superior als 1.000 alumnes, i en cas afirmatiu el promotor de l'equipament haurà de redactar un nou EAMG.
- Pel que fa a la xarxa de transport públic, cal aportar informació envers els nivells d'ocupació actuals en la xarxa d'autobusos, per tal d'avaluar l'impacte de la nova mobilitat generada sobre la xarxa de transport públic actual.
- L'EAMG no compleix amb el Decret respecte a la dotació d'aparcament de bicicletes vinculada a l'equipament esportiu.

Cal dimensionar l'aparcament per a bicicletes fent servir com a punt de partida la ràtio que estableix el Decret 344/2006.

En aquest sentit, tenint en compte l'ús previst, cal garantir que amb aquest nou dimensionament es podrà donar servei a la demanda d'aparcament per a bicicletes generada. En cas que això no es compleixi, l'EAMG ha de proposar un nou dimensionament superior al derivat de l'aplicació del Decret.

- Es recomana tenir en compte la irrupció dels vehicles elèctrics, i analitzar la conveniència d'implantar en l'entorn immediat punts de recàrrega elèctrica.

Barcelona, 28 de novembre de 2014

Lluís Alegre i Valls
Cap del Servei de Mobilitat