

Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada per la redacció del Pla de Millora Urbana per a l'edificació i la creació d'un espai lliure públic d'interior d'illa a l'Eixample de Barcelona

Municipi de Barcelona
Comarca: Barcelonès
Promotor(No indica promotor)
Redactor de l'EAMG: Limonium

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 de Millora Urbana per a l'edificació i la creació d'un espai lliure públic d'interior d'illa a l'Eixample de Barcelona*.

1. Antecedents

El Pla General Metropolità de Barcelona va assignar a la parcel·la que se situa entre els carrers Comte d'Urgell núm. 29-33 i Comte Borrell núm. 82, la qualificació 13a, és a dir, de sòl urbà en densificació urbana intensiva.

En l'actualitat (2014), el promotor presenta el "Pla de Millora Urbana per a l'edificació i la creació d'un espai lliure públic d'interior d'illa a l'Eixample de Barcelona" per a la requalificació i reordenació de la parcel·la.

El Pla preveu la seva ocupació amb ús privat, per a destinar-se 2.043,85 m² a ús comercial alimentari amb un aparcament subterrani de 889,94 m². Atenent les prescripcions recollides en l'article 7 de la Modificació puntual de les Normes Urbanístiques del PGM per a l'adequació del règim urbanístic del conjunt especial de l'Eixample, creació de la qualificació 13 Eixample, i de l'article 14 de la Ordenança de rehabilitació i millora de l'Eixample, cal garantir l'enjardinament de l'espai interior d'illa.

En aquest sentit, es preveu alliberar un espai interior d'illa a nivell de planta baixa per a ús i propietat pública amb una nova qualificació de 6E i una superfície de 992,21m².

2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'Estudi d'avaluació de la mobilitat generada del *Pla de Millora Urbana per a l'edificació i la creació d'un espai lliure públic d'interior d'illa a l'Eixample 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.

El desenvolupament d'aquest Pla, defineix la qualificació i l'ús de la parcel·la situada al carrer Comte d'Urgell núm. 29-33 i carrer Comte Borrell núm. 82.

El desenvolupament d'aquest nou sector suposa un pol generador de mobilitat a conseqüència de la implantació d'un nou establiment comercial de 1.489,14m² de superfície de venda, un magatzem de 554,71 m² i un aparcament subterrani per a clients de 889,94 m².

3. Estimació de la demanda de mobilitat generada

L'Estudi de mobilitat estima que l'activitat comercial generarà **un total 2.063 desplaçaments en dissabte i 1.379 desplaçaments en dia feiner.**

L'Estudi aplica ràtios diferents en funció de si es tracta de viatges de clients o de treballadors i de si es fa referència a dia laborable o dissabtes. Els ratis aplicats en cap cas són inferiors als establerts pel Decret 344/2006.

Concretament, pel que fa un dissabte tipus, l'EAMG considera una ràtio de 131 viatges/100m² de sostre per als clients i de 7 viatges/100m² de sostre per als treballadors, i pel que fa a la caracterització d'un dia feiner tipus l'EAMG considera una ràtio de 87 viatges/100 m²de sostre per als clients i 5 viatges/100 m² de sostre per als treballadors.

La taula següent mostra la mobilitat generada els **dissabtes** 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)		
			Visitants	Treballadors	total	Visitants	Treballadors	Total
Comercial		1.489,14	745		745	1.951	104	2.055
Magatzem		554,1					8	8
Aparcament		889,94						
TOTAL	xx	2.933,79	745	0	745	1.951	112	2.063

La taula següent mostra la mobilitat generada en un **dia feiner** 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)		
			clients	Treballadors	Total	clients	Treballadors	Total
Comercial		1.489,14	745		745	1.296	75	1.371
Magatzem		554,1					8	8
Aparcament		889,94						
TOTAL	xx	2.043,85	745	0	745	1.296	83	1.379

L'Estudi realitza una proposta de repartiment diferent segons si els desplaçaments són realitzats en dia feiner o en dissabte. L'estudi realitza la proposta en base a la EMQ per a l'àrea metropolitana de Barcelona.

Repartiment modal proposat	A PEU / BICI	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT	TOTAL
% quota modal dissabtes	48,5%	19,0%	32,5%	100,0%
Viatges generats en dissabtes	1.001	392	670	2.063
% quota modal dia feiner	53,0%	28,6%	18,4%	100,0%
Viatges generats en dia feiner	731	394	254	1.379

Des de l'equip de redacció del present informe es considera valida aquesta proposta.

4. Mobilitat en vehicle privat

Pel que fa a la xarxa viària d'accés a l'àmbit de estudi, 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, a més, també incorpora un reportatge fotogràfic.

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 i la xarxa de metro, 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 12 línies regulars, 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 8 parades disponibles en un radi de 200 metres. 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 L2 (Paral·lel - Sagrada Família), i a la línia L3 (Zona Universitària - Trinitat Nova), 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.

Així, a l'entorn immediat del sector hi ha 3 parades disponibles en un radi de 500 metres. L'estudi aporta informació gràfica de la situació d'aquestes.

L'Estudi incorpora en tots els casos, informació gràfica de les totes les línies esmentades, així com l'emplaçament de les parades existents i de les seves àrees de influència.

L'Estudi detalla el recorregut de les línies de les diferents xarxes la seva relació de parades, adjuntant horaris i freqüències.

Des de l'equip de redacció del present informe es considera vàlida la informació aportada, si bé, s'indica la necessitat d'incloure dades d'ocupació actuals de les línies que donaran servei a l'àmbit, per tal d'avaluar de forma correcta l'impacte de la nova mobilitat generada sobre les diferents xarxes.

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 bona cobertura de l'àmbit, ja que aquest està format per diversos carrils reservats per a la bicicleta i vies clicables.

Pel que fa a la disponibilitat de bicicletes multiusuari, es disposa de 5 estacions de Bicing properes a l'àmbit.

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 la parada de bicicletes multiusuari.

7. Incidència de la mobilitat generada

Pel que fa a la incidència de la mobilitat generada sobre les xarxes, l'Estudi analitza els desplaçaments generats per cada mode, així com la seva distribució i les hores puntes.

Pel que fa a les **xarxes viaries**, l'Estudi aporta dades de trànsits de tots els vials que envolten l'àmbit, així com una anàlisi de la seva distribució horària. L'Estudi preveu que la mobilitat generada pel nou sector, suposarà un increment petit dels vehicles que accediran al sector (207 vehicles/dia en dia laborable i 278 vehicles/dia els dissabtes).

L'EAMG afirma que l'oferta actual no tindrà cap problema per absorbir els nous desplaçaments.

En referència al **transport públic**, l'Estudi realitza una anàlisi de la distribució dels desplaçaments en transport públic en base a les dades obtingudes a l'enquesta i considera que l'oferta existent és suficient per absorbir la demanda generada ja que l'oferta en l'àmbit és elevada i afavoreix la intermodalitat amb la resta de modes de transport col·lectiu existents a la ciutat.

Des de l'equip de redacció del present informe es considera vàlida la informació aportada, si bé, s'indica la necessitat d'incloure dades d'ocupació actuals de les línies que donaran servei a l'àmbit, per tal d'avaluar de forma correcta l'impacte de la nova mobilitat generada sobre les diferents xarxes de transport públic.

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.

Pel que fa a la reserva de **places d'aparcament per a bicicletes**, l'EAMG realitza una proposta en base a les ràtios que indica el Decret 344/2006.

L'Estudi preveu la instal·lació d'un total de 14 aparcaments de bicicleta, i indica que aquests aparcaments s'hauran d'ubicar en les voreres del carrer Comte d'Urgell i del carrer Comte Borrell, confrontats als accessos no motoritzats del nou establiment.

Quant a la reserva **d'aparcaments per a vehicles motoritzats**, l'EAMG fa referència a l'article 298 de la normativa urbanística del PGM i la modificació puntual per a la regulació de l'ús d'aparcaments a Barcelona, on s'indica que els edificis amb locals comercials que excedeixin els 400m² de superfície de venda han de comptar amb una plaça d'aparcament per cada 80m².

L'estudi contempla la construcció d'un aparcament de 889,94 m² en planta baixa i parcel·la 13E i amb accés rodat a través de la finca situada al carrer Comte d'Urgell núm. 29.

Aquest constarà de 32 places per a turismes, 1 plaça PMR i 10 per a motocicletes.

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

Usos	Sostre edificable (m ²)	Total aparcaments bicicleta (Decret)	Total aparcaments bicicleta EAMG	Total aparcaments turismes EAMG	Total aparcaments motocicleta EAMG
Comercial	1.489,14	14	14	32	10
Magatzem	554,1				
TOTAL	2.043,85	14	14	32	10

9. Distribució Urbana de Mercaderies

El Decret 344/2006 estableix la necessitat de reservar places de càrrega i descàrrega quan l'ús previst dels edificis sigui oficines o comercial, amb l'objectiu d'aconseguir una distribució de les mercaderies àgil i ordenada.

Pel que fa a la reserva d'espai per a la càrrega i descàrrega, l'Estudi preveu preservar un espai de 3x8m en l'aparcament, degudament senyalitzat, per a la realització del C/D de vehicles petits dins l'aparcament previst.

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

10. Mesures correctores

Xarxa de transport públic:

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

Tanmateix, l'Estudi preveu fomentar el transport sostenible i col·lectiu mitjançant la informació directa als usuaris de les facilitats i la gran oferta d'aquesta tipologia de transport que ofereix Barcelona.

Així com la promoció de campanyes de bonificació dels bitllets de transport públic per als usuaris del supermercat (sempre amb condicionants de la compra que realitzin).

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 bicicletes, l'Estudi preveu la instal·lació d'un total de 14 aparcaments de bicicleta, i indica que aquests aparcaments s'hauran d'ubicar en les voreres del carrer Comte d'Urgell i del carrer Comte Borrell, confrontats als accessos no motoritzats del nou establiment.

El cost per a la instal·lació d'aquestes places d'aparcament per a bicicleta ascendeix a (cost sense IVA):

$(33,00\text{€ (preu aparcabicis individual)} + 52\text{€ (preu instal·lació)}) \times 14 \text{ aparcabicis} = 1.190\text{€}$

11. Mobilitat i gènere

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

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 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, en vehicle privat, i en ambulàncies generats pel nou desenvolupament urbanístic.

L'EAMG també aporta les dades de previsió de les emissions contaminants corresponents a la mobilitat generada per el Pla: 195,9 t/any de CO₂

Des de l'equip de redacció del present informe, es considera vàlida aquesta previsió, si bé s'indica, que un aspecte que no queda recollit en l'estudi és la previsió de les instal·lacions per a punts de recàrrega elèctrica per als turismes i les motos en les reserves d'aparcament, cosa que facilitaria que en un futur puguin haver-hi vehicles amb aquesta tecnologia i reduir així les emissions de contaminants a mig termini.

En aquest sentit s'indica que cal incloure els punts de recarrega elèctrica en les places d'aparcament previstes, d'acord amb el que estableix el Reial Decret 1053/2014.

13. Conclusions

L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del *Pla de Millora Urbana per a l'edificació i la creació d'un espai lliure públic d'interior d'illa a l'Eixample de Barcelona*, compta amb els elements necessaris per a 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**. 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:

- Cal incloure les dades d'ocupació actuals de les línies que donaran servei a l'àmbit, per tal d'avaluar de forma correcte l'impacte de la nova mobilitat generada sobre les diferents xarxes de transport públic.

- Cal incloure els punts de recarrega elèctrica per vehicles en les places d'aparcament previstes, d'acord amb el que estableix el Reial Decret 1053/2014.

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, 20 d'abril de 2015

Lluís Alegre i Valls
Director tècnic