

**Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada pel desenvolupament de les previsions del Pla de Millora Urbana de l'Illa delimitada pels carrers Sancho de Àvila, Àlaba, Almogàvers i Pamplona de Barcelona**

**Municipi de Barcelona**

**Comarca del Barcelonès**

Promotor: Junta de Compensació del PMU

Redactor de l'EAMG: Adolf Martínez/Josep

Lluís Sisternas Arqtes i Assoc, SLP

---

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 desenvolupament de les previsions del Pla de Millora Urbana de l'Illa delimitada pels carrers Sancho de Àvila, Àlaba, Almogàvers i Pamplona de Barcelona.

## **1. Antecedents**

La Junta de Compensació del PMU, sol·licita que se sotmeti el desenvolupament de les previsions del Pla de Millora Urbana de l'Illa delimitada pels carrers Sancho de Àvila, Àlaba, Almogàvers i Pamplona de Barcelona a informe per l'ATM.

La proposta consisteix en una ordenació volumètrica flexible, una barreja d'usos (principalment terciaris) i una permeabilitat a l'interior de l'illa amb espais verds.

L'àmbit del Pla especial té una superfície de 10.744,75 m<sup>2</sup>.

## **2. Objecte**

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada pel desenvolupament de les previsions del Pla de Millora de l'Illa delimitada pels carrers Sancho de Àvila, Àlaba, Almogàvers i Pamplona 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 5.589 viatges/dia.

Per aplicació dels valors del Decret, el nombre de desplaçaments diaris és de 5.589, que coincideixen amb els calculats a l'estudi.

Usos	Àrea (m²)	Viatges generats (m²) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
residencial	3.223	322	<b>322</b>
oficines	29.011	4.352	<b>4.352</b>
Altres equipaments	4.307	861	<b>861</b>
zona verda	1.080	54	<b>54</b>
<b>TOTAL</b>		5.589	<b>5.589</b>

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

El present estudi pren com a distribució modal la proposada al Pla Especial de Infraestructures, considerant la hipòtesis de nou model (hipòtesis 2010B):

Repartiment modal proposat	A PEU I BICICLETA	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT
% quota modal*	48,0%	23,0%	29,0%
Viatges / dia feiner*	2.683	1.285	1.621

#### 5. Mobilitat en vehicle privat

L'estudi descriu la xarxa viària i inclou un plànol en detall dels vials propers.

El carrer Almogàvers pertany a la xarxa primària, la resta de carrers que envolten l'Illa formen part de la xarxa secundària.

Es presenten les IMD dels carrers propers, la seva capacitat i el nivell de servei actual.

#### 6. Xarxa de transport públic

L'estudi inclou un plànol del sector amb les estacions de Metro i les parades de les línies d'autobús. Es descriuen els itineraris de les línies d'autobús i els seus intervals.

- Metro:

Llacuna L4 a menys de 5 minuts.

- Autobús:

A les proximitats de l'àrea d'estudi trobem les línies diürnes següents:

B21, B25, H12, H14, H16, V21, V27, 6, 7, 26, 36, 40, 42, 62, 92 i 192.

- Línies nocturnes:

N0, N2, N3, N6, N7, N8 i N11

- Tramvia:

Auditori-Teatre Nacional T4 a menys de 5 minuts.

## **7. Mobilitat a peu**

L'estudi inclou un plànol amb els itineraris de vianants.

Està prevista la vianantització dels carrers Pere IV i Llacuna.

## **8. Mobilitat en bicicleta**

L'estudi inclou un plànol amb els itineraris de bicicleta.

L'illa de l'estudi es troba servida pel carril bici del carrer Sancho d'Àvila. Es preveu un carril al carrer Ciutat de Granada que permetrà la connexió amb la xarxa de carrils bici de la ciutat.

## **9. Incidència de la mobilitat generada**

Els nous desplaçaments generats, a causa de la gran oferta actual, no han de tenir incidència negativa en les xarxes existents.

## **10. Estimació de la demanda d'aparcament**

L'Estudi proposa crear 210 places d'aparcament de bicicletes.

No obstant, per l'aplicació del Decret 344/2006, calen 408 places d'aparcament de bicicletes, per la qual cosa en falten 198, segons les dades de la taula següent.

Usos	Àrea (m²)	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turisme	Total aparcaments motocicleta
residencial	3.223	64	55	28
oficines	29.011	290	363	171
Altres equipaments	4.307	43	22	10
zona verda	1.080	11		
<b>TOTAL</b>		<b>408</b>	<b>440</b>	<b>209</b>

A causa de l'existència d'una estació bicing de 33 places a la mateixa illa de l'estudi, a excepció de les places d'aparcament per a bicicletes lligades als usos residencials, les altres es podrien reduir en 66 places, restant doncs, un dèficit de 132 places.

#### Condicció 1.

Incorporar la instal·lació de 132 places d'aparcament de bicicletes més de les previstes.

Quant a les places d'aparcament de turismes i motos, caldrà aplicar la normativa urbanística del municipi. Les places d'aparcament de turismes i motocicletes destinades a l'ús residencial són superiors a les previstes a l'Annex 3 del Decret 344/2006.

En els aparcaments de turismes i motocicletes, cal el compliment del Real Decreto 1053/2014 respecte als punts de recàrrega per a vehicles elèctrics.

#### Recomanació 1.

Compliment del Reial Decret 1053/2014, per a fomentar l'ús dels vehicles elèctrics.

## 11. Mesures correctores

### Xarxa de transport públic i col·lectiu

L'Estudi no proposa millores a la xarxa de transport públic.

### **Xarxa bàsica per a vehicles**

L'Estudi no proposa cap millora a la xarxa actual.

### **Xarxa de vianants i ciclable**

L'Estudi no proposa cap millora a la xarxa actual.

## **12. Mobilitat i gènere**

L'Estudi sí 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 aporta dades de contaminació.

## **14. Conclusions**

L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada pel desenvolupament de les previsions del Pla de Millora Urbana de l'Illa delimitada pels carrers Sancho de Àvila, Àlaba, Almogàvers i Pamplona 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 condicionat**.

S'estableixen unes condicions relatives al seu desenvolupament, que s'hauran de tenir en compte en la redacció dels corresponents instruments de planejament derivat, en els projectes constructius o en les mesures de gestió que correspongui.

A continuació, es detallen els aspectes que cal ampliar, modificar o en què cal aprofundir, per tal d'adequar-se formalment al Decret 344/2006 i als continguts de la Llei 9/2003 de la Mobilitat i del propi Decret.

- **Cal crear 132 places més d'aparcament de bicicletes.**
- **Cal aplicar el Real Decreto 1053/2014, que indica la necessitat de tenir en compte la possibilitat de recarregar vehicles elèctrics.**

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 setembre de 2015

Lluís Alegre i Valls  
Director tècnic