

**Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada per la redacció del Pla Especial Urbanístic i de Millora Urbana de la Parcel·la situada al carrer de Roger, 48-64, Barcelona**

**Municipi de Barcelona**  
**Comarca: Barcelonès**  
**Promotor: Aj. de Barcelona, Districte**  
**Sants -Montjuic**  
**Redactor de l'EAMG: Lola Queralt**  
**Gimeno (arquitecta)**

---

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 i de Millora Urbana de la Parcel·la situada al carrer de Roger, 48-64, Barcelona*.

## **1. Antecedents**

El Pla Especial Urbanístic i de Millora Urbana dels terrenys situats al carrer de Roger, 48-64 de Barcelona, aprovat definitivament el 29 de maig de 2009, a la parcel·la amb la clau 7b (equipaments comunitaris i dotacions) i una petita part amb la clau 6b (zones verdes).

L'àmbit presenta una superfície total de 2.541 m<sup>2</sup>, dels quals 2.277 m<sup>2</sup> estan qualificats com a equipaments, 181m<sup>2</sup> com a zones verdes i els 85 m<sup>2</sup> restants estan destinats a vials.

El PEUMU va definir les condicions d'edificació i l'ordenació volumètrica per implantar en l'espai qualificat com equipaments, un Centre d'Assistència Primària, un Centre Cultural de Barri i una Escola bressol. Definia una superfície total de sostres de 7.500m<sup>2</sup>.

En l'actualitat (2016), el promotor presenta el "Pla Especial Urbanístic i de Millora Urbana de la Parcel·la situada al carrer de Roger, 48-64, de Barcelona" amb l'objectiu de modificar les condicions d'edificació i poder implantar en la parcel·la un equipament esportiu, a més a més dels altres usos que ja hi havia previstos per l'anterior Pla. L'estudi defineix la volumetria de les edificacions i amplia la zona verda prevista per tal de que aquesta actuï de espai de connexió entre els diferents equipaments.

El nou PEUMU no modifica la superfície total d'actuació, però incrementa 1.000 m<sup>2</sup> de sostre dedicat a equipaments.

Ús	superfície de sòl			superfície de sostre		
	Vigent	Proposat	Variació	Vigent	Proposat	Variació
Equipaments	2.277,00	2.221,00	-56,00	7.500,00	8.500,00	1.000,00
Zones verdes	181,00	237,00	56,00	0,00	0,00	0,00
viari	83,00	83,00	0,00	0,00	0,00	0,00
<b>Total</b>	<b>2.541,00</b>	<b>2.541,00</b>	<b>0,00</b>	<b>7.500,00</b>	<b>8.500,00</b>	<b>1.000,00</b>

## 2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'Estudi d'avaluació de la mobilitat generada del *Pla Especial Urbanístic i de Millora Urbana dels terrenys situats al carrer de Roger, 48-64*, 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 nou sector suposa un pol generador de mobilitat a conseqüència de la implantació de 4 nous equipaments municipals que donaran servei al barri amb una superfície de sostre total de 8.500m<sup>2</sup>.

## 3. Estimació de la demanda de mobilitat generada

L'Estudi de mobilitat estima que els nous equipaments generaran **un total de 425 desplaçaments en un dia típic**.

L'Estudi indica que dimensiona la mobilitat generada pels nous equipaments previstos, (8.500m<sup>2</sup>), a partir de l'aplicació de les ràtios establertes per a l'ús d'equipaments en l'annex 1 del Decret 344/2006 (20 desplaçaments/100m<sup>2</sup> sostre).

En l'aplicació dels ràtios del Decret l'Estudi mostra una incoherència. L'estudi aplica les ràtios per als equipaments previstos, i obté un volum de 425 desplaçaments/dia. Tanmateix, al realitzar el càlcul des de l'equip de redacció del present informe, s'obté un valor de 1.700 desplaçaments/dia, xifra 4 cops superior als valors obtinguts per l'Estudi. Tal i com s'observa en l'estudi, tot sembla indicar que es tracta d'un error en l'aplicació del Decret 344/2006.

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

Usos	Superfície (m <sup>2</sup> )	Sostre edificable (m <sup>2</sup> )	Viatges generats (m <sup>2</sup> ) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
equip. cult.-esp.-recre.	2.541,00	8.500,00	1.700	425
<b>TOTAL</b>	2.541,00	8.500,00	1.700	425

**Des de l'equip de redacció del present informe s'indica la necessitat de realitzar la estimació de la mobilitat generada a partir de l'aplicació de les ràtios del Decret.**

L'Estudi realitza una proposta de repartiment en base a les dades del PMU de Barcelona:

Repartiment modal proposat	A Peu - Bicicleta	Transport Públic	Vehicle Privat	Total
% quota modal	33,0%	40,0%	27,0%	100,0%
Viatges / dia de màxima demanda	140	170	115	425

Des de l'equip de redacció del present informe no es considera vàlida aquesta proposta, en tant que els equipaments previstos donaran servei bàsicament al veïns de la zona, i per tant la quota de mobilitat no motoritzada hauria de ser superior.

**En aquest sentit, s'indica la necessitat de realitzar un nou repartiment modal que s'adeqüi al patró de mobilitat del tipus de equipaments previstos.**

#### 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 i analitza les condicions d'accessibilitat i la connectivitat de la xarxa.

L'estudi aporta algunes dades de transit dels principals vials d'accés al sector.

L'Estudi incorpora informació gràfica de la xarxa viària i dels principals itineraris per accedir al sector a més 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 7 línies regulars diürnes i 1 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 8 parades disponibles en un radi de 500 metres.

Pel que fa a la **xarxa de metro** propera a l'àmbit, l'Estudi fa referència a la línia L5 (Cornellà Centre – Vall d'Hebron). Aquesta línia garanteix la intermodalitat, ja que permet 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 2 parades disponibles en un radi de 500 metres.

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 i la seva relació de parades, adjuntant horaris, freqüències i dades de capacitat actuals.

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

## 6. Mobilitat a peu i en bicicleta

L'Estudi assenyalava que les condicions d'accessibilitat a **peu** són molt bones. En aquest sentit, l'Estudi indica que l'àmbit es troba situat en mig d'una illa pacificada en la seva totalitat a través de zones 30. Aquesta illa es troba delimitada per la Rambla Brasil, l'Avinguda Madrid i el Carrer de Sants que presenten amples voreres per a vianants i que assegurin tots els criteris de seguretat i accessibilitat.

En aquest sentit, l'estudi afirma el compliment de tots els paràmetres i requeriments establerts en l'article 15 del Decret 344/2006 "La xarxa d'itineraris principals per a vianants".

L'Estudi també indica que s'ha analitzat la xarxa d'itineraris principals per a vianants i que aquesta dona compliment a les condicions d'accessibilitat establertes per la legislació catalana, integrada per la Llei 20/1991, de 25 de novembre, de promoció de l'accessibilitat i supressió de barreres arquitectòniques, i pel Decret 135/1995, de 24 de març, de desplegament de la Llei 20/1991, de 25 de novembre, de promoció de l'accessibilitat i supressió de barreres arquitectòniques i d'aprovació del Codi d'accessibilitat. Igualment, compleixen aquestes condicions els accessos als modes de transport públic i col·lectiu.

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, on existeixen diversos carrils reservats per a la bicicleta i vies ciclables que connecten amb la xarxa viària de la ciutat.

L'Estudi afirma el compliment de tots els paràmetres i requeriments establerts en l'article 17 del Decret 344/2006 "La xarxa d'itineraris principals per a bicicletes".

Pel que fa a la disponibilitat de bicicletes multiusuari, es disposa de 3 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 les parades 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.

Pel que fa a la **xarxa per a vianants i ciclistes**, l'Estudi indica que la xarxa és adequada, atès el fet que compleix amb totes les característiques de connectivitat amb les àrees on es generen major nombre de desplaçaments. També respon als criteris de seguretat vial, manté la seva continuïtat entre voreres, i està coordinada amb les parades de transport públic.

En aquest sentit, indica que l'increment de desplaçaments estimats en aquestes modes podrà ser absorbit per les xarxes actuals sense problemes.

Pel que fa a la **xarxa viària**, l'Estudi aporta dades de transit i indica que la xarxa d'itineraris per a vehicles és adient i garanteix la connectivitat i la continuïtat requerida.

L'Estudi indica que els volums de trànsit actuals no es veuran afectats per els nous desplaçaments en aquests modes degut al poc increment previst.

En aquest sentit, l'EAMG afirma que la mobilitat amb vehicle privat podrà ser absorbida sense problemes per les xarxes actuals.

En referència al **transport públic**, l'Estudi aporta dades de capacitat actuals i a partir d'aquestes afirma que la mobilitat generada en aquests modes donada l'oferta disponible a l'àmbit és suficient per absorbir la demanda generada.

**Des de l'equip de redacció del present informe es considera valida la metodologia utilitzada però tal i com s'ha descrit en l'apartat 3 d'aquest informe, parteix d'unes dades de mobilitat generada errònies, i per tant resulta necessari de corregir i tornar a valorar la incidència de la nova mobilitat generada sobre el conjunt de xarxes de mobilitat.**

## 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 l'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 estableix el Decret 344/2006 per a l'ús d'equipaments.

L'estudi realitza la proposta per a tots els equipaments, excepte per a l'Escola Bressol. La falta de previsió de places vinculades a aquest equipament el justifica indicant que donades les característiques dels usuaris d'aquesta mena d'equipaments, no és preveu que es generin desplaçaments en bicicleta.

L'Estudi preveu un total de 58 noves places d'aparcaments per a bicicleta.

Quant a la reserva **d'aparcaments per a vehicles motoritzats**, l'EAMG cita que en base a l'article 298 de les Normes Urbanístiques del Pla General Metropolità al una reserva mínima de 20 places per a turismes i 7 per a motocicletes. Així mateix l'Estudi indica que en l'entorn pròxim de l'àmbit i a uns tres minuts a peu, es localitza un aparcament municipal, gestionat per l'empresa SABA que ofereixen una capacitat total de 400 places i que a més disposa de punts de recarrega elèctrica.

Des de l'equip de redacció del present informe, es considera valida aquesta proposta, si bé es recorda que **qualsevol previsió de places d'aparcament ha de donar compliment al Reial Decret 1053/2014 en relació a les dotacions mínimes de l'estructura per a la recàrrega de vehicles elèctrics.**

Usos	Sostre edificable (m <sup>2</sup> )	Total aparcaments bicicleta (Decret)	Total aparcaments bicicleta EAMG	Total aparcaments turismes EAMG	Total aparcaments moto EAMG
Equipament	8.500	85	58	20	7
<b>TOTAL</b>	<b>8.500</b>	<b>85</b>	<b>58</b>	<b>20</b>	<b>7</b>

## **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**

L'EAMG no incorpora cap tipus d'actuació sobre la xarxa de vianants i bicicletes.

## **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. Finançament de les càrregues derivades de la mobilitat generada**

L'Estudi no incorpora cap mesura per millorar les xarxes de transport públic actual, i per tant no inclou cap proposta de finançament al respecte.

## **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.

Tenint en compte l'Acord de Govern GOV/82/2012, de 31 de juliol, pel qual es declaren com a zona de protecció especial de l'ambient atmosfèric, pel contaminant diòxid de nitrogen, diversos municipis de les comarques del Barcelonès, Baix Llobregat, del Vallès Occidental i del Vallès Oriental, l'EAMG per a la implantació de 4 nous equipaments, es fa necessari avaluar la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica.

L'EAMG inclou una avaluació de la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica molt detallada i completa realitzada a partir del repartiment modal proposat.

Des de l'equip de redacció del present informe **es considera adequada l'avaluació realitzada a nivell metodològic, si bé, s'indica que aquesta s'haurà d'actualitzar amb els valors de mobilitat generada derivats del nou repartiment modal i de l'aplicació correcta del Decret 344/2006 en relació a la nova mobilitat generada.**

### 13. Conclusions

L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada vinculada *pel Pla Especial Urbanístic i de Millora Urbana de la Parcel·la situada al carrer de Roger, 48-64 de Barcelona*, compta amb els elements necessaris per 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 realitzar l'estimació de la mobilitat generada a partir de l'aplicació de les ràtios establertes pel Decret 344/2006.
- Cal realitzar una nova proposta de repartiment modal.
- Cal actualitzar la incidència de la mobilitat generada tenint en compte l'aplicació de les ràtios establertes pel Decret 344/2006 i una nova proposta de repartiment modal, i comprovar que amb els nous valors resultants no es produeix una afectació significativa en cap de les xarxes de mobilitat.
- Cal tenir en compte la irrupció dels vehicles elèctrics. Per tant cal dotar de punts de recàrrega elèctrica per a turismes i motocicletes d'acord amb el que estableix el Reial Decret 1053/2014.
- Cal actualitzar l'avaluació sobre la contaminació atmosfèrica amb els valors de mobilitat generada derivats del nou repartiment modal i aplicació de les ràtios del Decret 344/2006.

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, 1 de març de 2016

Lluís Alegre i Valls  
Director tècnic