

Informe relatiu a l'Estudi d'avaluació de la Modificació del PGM per a la creació i regulació d'un equipament situat en el front del carrer de Besiberri en l'Illa Q del Turó de la Peira delimitada pels carrers d'Aneto, d'Inca, del Montsant i de Besiberri (T.M. 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 per la Modificació del PGM per a la creació i regulació d'un equipament situat en el front del carrer de Besiberri en l'Illa Q del Turó de la Peira delimitada pels carrers d'Aneto, d'Inca, del Montsant i de Besiberri (T.M. Barcelona).

1. Antecedents

La present modificació té per objecte permetre la modificació dels usos permesos pel PGM a l'Illa Q del Turó de la Peira delimitada pels carrers d'Aneto, d'Inca, del Montsant i de Besiberri. Aquesta modificació permet la conversió d'una part d'aquesta parcel·la de la clau urbanística 18hs a una part la clau 7b/18hs, i es realitza per permetre la construcció de dos equipaments necessaris pel barri: un casal infantil (per a nens i adolescents amb risc d'exclusió social) i un centre per a la gent gran.

2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'Estudi d'avaluació de la mobilitat generada per la *Modificació del PGM per a la creació i regulació d'un equipament situat en el front del carrer de Besiberri en l'Illa Q del Turó de la Peira delimitada pels carrers d'Aneto, d'Inca, del Montsant i de Besiberri (T.M. Barcelona)*, als continguts de la Llei de la mobilitat, i s'aplicaran com a criteris els establerts en el Decret 344/2006, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada.

L'àmbit de la modificació puntual té una superfície de sostre de 2.200 m², dels quals la superfície útil serà de 2.000 m² que es destinaran als següents equipaments:

- 1.010 m² de superfície útil destinada a casal per a la gent gran, ubicats a la segona i tercera planta de l'edifici. La sala polivalent / d'actes tindrà una capacitat per a 100 - 150 persones, i el bar-cafeteria tindrà una capacitat similar.
- 840 m² de superfície útil destinada a casal infantil ubicats a la planta baixa i primera planta de l'edifici. Segons la informació aportada la capacitat màxima d'aquest casal és per a 60 nens.

- 150 m² de superfície útil destinada al local de l'Associació de veïns del barri, ubicats a la planta baixa i/o primera planta de l'edifici.

En tots tres casos es tracta d'equipaments de proximitat.

3. Estimació de la demanda de mobilitat generada

L'Estudi estima que es generaran 440 desplaçaments/dia. Aquesta xifra s'obté d'aplicar les ràtios del Decret 344/2006, i per tant s'ha considerat una ràtio de 20 desplaçaments per cada 100 m² de sostre.

Taula resum de la mobilitat generada

Usos	Àrea (m ²)	Sostre edificable (m ²)	Viatges generats (m ²) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
Equipaments	954	2.200	440	440
TOTAL	954	2.200	440	440

En base al programa funcional de l'equipament, l'ocupació estimada de l'equipament pot superar àmpliament les 300 persones. Tenint en compte aquest aspecte **caldrà ajustar la mobilitat generada a la capacitat estimada**, si bé en base a la mobilitat generada de l'equipament es pot considerar aquest aspecte més com a una recomanació que com a una condició.

Es fa una estimació de la distribució modal dels desplaçaments generats considerant el repartiment modal de la ciutat de Barcelona per a l'any 2011 i també per al repartiment modal previst en l'escenari del PMU per a l'any 2018. Així mateix, considera que es tracta d'un equipament amb una mobilitat molt vinculada a l'entorn immediat.

Taula resum del repartiment modal

Repartiment modal proposat	A PEU - BICICLETA	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT
% quota modal	38%	41%	21%
Viatges / dia	167	181	92

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

4. Mobilitat en vehicle privat

L'Estudi caracteritza la xarxa viària propera a l'àmbit de la modificació puntual, aportant dades d'IMD d'aquests vials, provinents de l'Ajuntament de Barcelona (corresponents a dades de l'any 2011-2012). En aquest sentit, les vies principals a nivell estructural de la ciutat són la Via Favència –Ronda de Dalt i l'Av. Meridiana, mentre que a un altre nivell

hi ha el pg. Valldaura, el pg. Verdum-Via Julia i el pg. Fabra i Puig i el carrer de Pi i Molist.

Des de l'equip de redacció del present informe s'accepta la documentació aportada.

5. Xarxa de transport públic

L'Estudi indica que l'oferta de transport públic propera a l'àmbit de la Modificació del PGM està formada per l'accés a 2 línies de metro (L4: La Pau-Trinitat Nova i L5: Vall d'Hebron - Cornellà Centre) i les parades més properes són Lluçmajor (L4), Virrei Amat (L5) i Vilapicina (L5). També es té accés a tretze línies de bus diürnes (11, 32, 47, 50, 51, 60, 71, 73, 76, 122, 127, 185 i B19) i tres de nocturnes (N1, N4 i N6).

L'estudi aporta informació sobre els horaris, període de funcionament segons el tipus de dia, recorreguts, tipus de vehicles que operen cada línia, oferta de places diàries per línia i en hora punta. També es grafia sobre plànol l'oferta existent i els punts de parada.

Des de l'equip de redacció del present informe s'accepta la documentació aportada, tot i que es constata que no es tracta d'una informació actualitzada, si bé no afecta substancialment les indicacions del present informe.

6. Mobilitat a peu i en bicicleta

L'EAMG descriu breument les característiques de la xarxa per a vianants propera al futur equipament. L'estudi indica que la xarxa d'itineraris principals de l'entorn permet la connexió tant cap a les parades de transport públic com cap als equipaments de l'entorn (av. Meridiana, pg. Valldaura, pg. Verdum - Pg. d'Urrutia, el carrer de Pi i Molist, parc del Turó de la Peira, parc Central de Nou Barris i la plaça del Virrei Amat). S'indica que tots els itineraris principals es troben adaptats i són continus i segurs. El vial on s'ubicarà l'accés a l'equipament (carrer de Besiberri) està urbanitzat en plataforma única, amb un ús prioritari per als vianants, i que el seu accés està restringit als vehicles de serveis i veïns de l'altra banda del carrer.

En relació a la bicicleta, l'estudi indica que la vialitat de l'entorn està formada majoritàriament per vies ciclables, complementada pels carrils-bici del Pg. Valldaura fins la Plaça de Karl Marx, i a la Via Júlia des de la Plaça de la República fins a Ciutat Meridiana i Vallbona. L'EAMG també aporta dades de l'aranyeta de desplaçaments en bicicleta de la ciutat. En relació a l'aparcament per a bicicletes, a l'entorn immediat hi ha 3 estacions del servei de bicicletes públiques (Bicing) amb una capacitat per a 81 places, i diversos ancoratges situats en superfície a la via pública (els més propers se situen a la façana principal del Casal de joves de Ca n'Ensenya).

S'aporta informació gràfica de la xarxa per a vianants i bicicletes, amb connexions fins a les parades de transport públic.

Des de l'equip de redacció del present informe es considera vàlida la informació aportada, i s'apunta que segons la Mesura de l'estratègia de la bicicleta, es preveu la construcció o prolongació de diversos carrils bici propers, d'entre els quals per a l'any 2017 es preveu la construcció dels carrils bici als carrers Sant Iscle i del Nil, ambdós ubicats a l'entorn immediat del futur equipament.

7. Incidència de la mobilitat generada

En relació a la **xarxa viària**, l'Estudi preveu 92 desplaçaments en vehicle privat, vinculats a l'equipament. L'estudi aporta les intensitats de trànsit de la vialitat de l'entorn però no el calcula el nivell de servei actual i futur d'aquesta vialitat. Indica que la nova mobilitat generada per l'equipament podrà ser absorbida per la xarxa viària actual.

En referència al **transport públic**, l'Estudi preveu 181 nous viatges en transport públic. L'estudi aporta informació de l'oferta de places de transport públic en la franja de dia (més de 33.000 places/hora) i considera que l'oferta actual podrà absorbir la demanda de la mobilitat generada en transport públic sense problemes.

En el cas dels **modos no motoritzats**, l'Estudi preveu 167 desplaçaments en modes no motoritzats (a peu i en bicicleta) i considera que les xarxes actuals disposen d'unes condicions favorables per absorbir aquesta nova mobilitat.

Des de l'equip de redacció del present informe i tenint en compte la nova mobilitat generada, es considera vàlida la informació aportada.

8. Estimació de la demanda d'aparcament

Pel que fa a les places d'aparcament a reservar fora de calçada, el Decret 344/2006, obliga a 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.

Utilitzant els valors de l'annex 2 i 3 del Decret 344/2006 de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada resulta, com a mínim la següent dotació:

Taula resum del dimensionament de l'aparcament

Usos	Àrea (m ²)	Sostre edificable (m ²)	Aparcaments bicicleta D344/2006	Aparcaments bicicleta EAMG
Altres equipaments	954	2.200	22	22
TOTAL	954	2.200	22	22

L'EAMG considera que aquesta dotació prevista, juntament amb els aparcaments existents i les 3 estacions de Bicing properes seran suficients per cobrir amb la demanda del nou equipament.

Recomanació 1.

Tenint en compte les característiques de l'equipament es recomana de disposar d'aparcament per a bicicletes a fora de la via pública per aquells usuaris que puguin estar més hores en l'equipament combinat amb una oferta d'aparcament a la via pública per a aquells que hi estaran menys temps.

Pel que fa a la reserva de places d'aparcament per a **turismes i motocicletes**, l'EAMG no en preveu de noves. En aquest sentit apunta que l'oferta d'aparcament proper tant en calçada com soterrat serà suficient per cobrir la demanda d'aparcament vinculada a l'equipament. En aquest sentit tampoc li resulta d'aplicació el Reial Decret 1053/2014,

que estableix que tots els edificis de nova construcció han d'incloure la instal·lació elèctrica específica per a la recàrrega de vehicles elèctrics per a cada plaça; que en el cas d'aparcaments de flotes privades, cooperatives i d'empreses, o d'oficines, etc., així com en els aparcament públics permanents, cal una dotació d'un punt de recàrrega per cada 40 places.

Recomanació 2.

Actualment es disposa d'aparcament per a motocicletes als dos extrems del carrer Besiberri, els quals podrien ser suficients. En el cas que s'observi un increment de la demanda d'aquest mode de transport serà necessari implementar les mesures de gestió necessàries per evitar-ne l'aparcament sobre la vorera o al mateix carrer Besiberri.

9. Distribució urbana de mercaderies

L'Estudi no descriu els requeriments que fa el Decret 344/2006 en relació a la distribució urbana de mercaderies, ja que es tracta d'uns usos que no li és d'aplicació.

Recomanació 3.

Tenint en compte els usos de l'entorn (aula d'adults, escola bressol...) i que el programa funcional de l'equipament preveu un espai de cuina al casal infantil i bar-cafeteria al casal d'avis, resulta recomanable estudiar la implantació d'un espai proper reservat per a la distribució urbana de mercaderies.

10. Mesures correctores

S'indica que tot i que les xarxes de mobilitat actuals tenen suficient capacitat per a absorbir la mobilitat generada del sector.

Xarxa bàsica per a vehicles

L'Estudi no fa cap millora específica de la xarxa per a vehicles.

Xarxa de transport públic i col·lectiu

L'Estudi no fa cap millora de la xarxa de transport públic.

Xarxa de vianants

L'Estudi no preveu cap actuació de millora en la xarxa de vianant, tenint en compte que l'equipament se situa en un vial en plataforma única i d'ús prioritari per als vianants.

Recomanació 4.

Es recomana d'incorporar un pas per a vianants en el carrer d'Inca prop de la cruïlla amb el carrer d'Aneto.

Xarxa ciclable

L'Estudi no preveu cap actuació de millora en la xarxa ciclable més enllà de la previsió dels nous llocs d'aparcament per a bicicletes.

11. Mobilitat i gènere

L'Estudi incorpora dades de mobilitat i gènere, extretes de l'Enquesta de mobilitat en dia feiner de l'any 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 en municipis 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 inclou una avaluació de la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica, fent servir la metodologia CORINAIR. En base a aquesta metodologia el desenvolupament d'aquest equipament generarà unes emissions de 0,64 kg NO_x/dia i de 0,031 kg PM₁₀/dia.

L'estudi no aporta cap proposta específica de reducció de les emissions específica.

13. Finançament de les càrregues derivades de la mobilitat generada

L'Estudi no especifica el finançament de cap actuació vinculada a la millora de la mobilitat.

14. Conclusions

L'estudi d'avaluació de la mobilitat de la *Modificació del PGM per a la creació i regulació d'un equipament situat en el front del carrer de Besiberri en l'Illa Q del Turó de la Peira delimitada pels carrers d'Aneto, d'Inca, del Montsant i de Besiberri (T.M. 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**. Així mateix, s'estableixen unes **recomanacions** 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.

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 juny de 2017

Vist-i-plau

Xavier Sanyer Matías
Cap del Servei de Mobilitat

Lluís Alegre Valls
Director tècnic