

Informe relatiu a l'Estudi d'avaluació del Pla Especial Urbanístic de concreció d'ús i volumetria de l'equipament situat al carrer Concili de Trento amb c. Treball a Sant Martí de Provençals. Districte de Sant Martí (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 pel Pla Especial Urbanístic de concreció d'ús i volumetria de l'equipament situat al carrer Concili de Trento amb c. Treball a Sant Martí de Provençals. Districte de Sant Martí (T.M. Barcelona).

1. Antecedents

El present Pla Especial Urbanístic, s'ubica al Districte de Sant Martí, en el barri de Sant Martí de Provençals, i es situa en una parcel·la de 1.650 m² entre el Parc de Sant Martí, la Rambla Guipúscoa, i els carrers Concili de Trento, Treball i Selva de Mar, destinada a un futur equipament públic (clau 7a). A l'any 2014, el Pla de Biblioteques de Barcelona, va preveure la necessitat d'una nova biblioteca de proximitat al barri de Sant Martí de Provençals. A més a més, el Districte de Sant Martí també va manifestar el seu interès d'incloure un espai destinat a Arxiu Històric del Districte en aquest nou equipament cultural.

Per donar resposta a aquestes necessitats a l'any 2015 l'Ajuntament de Barcelona va impulsar un concurs per la redacció de projecte d'aquesta Biblioteca i Arxiu Històric, motiu pel qual s'ha fet necessària la redacció de present Pla Especial Urbanístic.

2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'Estudi d'avaluació de la mobilitat generada pel *Pla Especial Urbanístic de concreció d'ús i volumetria de l'equipament situat al carrer Concili de Trento amb c. Treball a Sant Martí de Provençals. Districte de Sant Martí (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 PEU té una superfície de sostre de 4.600 m² i es preveu una capacitat màxima de 1.130 usuaris/dia. La major part dels seus usuaris correspon a usuaris de proximitat (entorn proper).

3. Estimació de la demanda de mobilitat generada

L'Estudi calcula la mobilitat generada en base a les ràtios del Decret 344/2006, considerant una ràtio de 20 desplaçaments per cada 100 m² de sostre, donant com a resultat una mobilitat de 920 viatges/dia. També ho calcula en base a la seva capacitat màxima diària (1.130 persones/dia) i considera 2 viatges per persona. Tenint en compte que aquesta darrera hipòtesi s'ajusta més a la futura mobilitat de l'equipament, és la que es considera en els valors de l'EAMG.

Taula resum de la mobilitat generada

Usos	Àrea (m ²)	Sostre edificable (m ²)	Ocupació (persones/dia)	Viatges generats (m ²) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
Equipaments culturals	1.650	4.600	1.130	920	2.260
TOTAL	1.650	4.600	4.600	920	2.260

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 Pla de Mobilitat Urbana per a l'any 2018. Així mateix, considera que es tracta d'un equipament amb una mobilitat molt vinculada a l'entorn immediat, si bé considera que un 15% de la mobilitat serà externa i el 85% interna.

Taula resum del repartiment modal

Repartiment modal proposat	A PEU - BICICLETA	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT
% en desplaçaments interns	51,4%	35%	13,6%
Viatges / dia	987	672	261
% en desplaçaments externs	8,8%	55,6%	35,7%
Viatges / dia	30	188	121
% Total	45,0%	38,1%	16,9%
Viatges / dia	1.017	860	382

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 del PEU. En aquest sentit, proper a l'àmbit hi ha una via estructurant del trànsit de la ciutat (Gran Via de les Corts Catalanes) i en ordre secundari com a vies principals d'accés a l'equipament hi ha el carrer de Felip II i el carrer Bilbao, així com els carrers de Cantàbria, d'Andrade i Selva de Mar com vies de connexió de 2n nivell. També hi ha la rambla Guipúscoa (a partir del carrer Bilbao en direcció Llobregat, anomenada carrer Aragó), que connecta l'àmbit amb el districte de l'Eixample i amb la Rambla Prim, la qual connecta amb el districte de

Sant Andreu. Fa una descripció dels sentits de circulació i la secció aproximada de la vialitat de l'entorn, i aporta informació de l'aranya de trànsit de la ciutat (si bé es mostra a una escala que no resulta llegible les intensitats de trànsit prop del PEU). Finalment també descriu les actuacions relacionades amb la xarxa viària incloses al programa d'actuació del Districte de Sant Martí 2016-2019.

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 del PEU està formada per l'accés a 1 línia de metro (L2: estacions Sant Martí i Bac de Roda). També s'accedeix a la línia T5 del tramvia (parada Sant Martí de Provençals) i a 10 línies de bus diürnes (26, 33, 36, 40, 42, 60, B24, V27, H10 i H12) i 3 de nocturnes (N2, N8 i N11).

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.

6. Mobilitat a peu i en bicicleta

L'EAMG descriu breument les característiques de la xarxa per a vianants propera al futur equipament. Els principals eixos de vianants són la Gran Via de les Corts Catalanes i a nivell de barri la rambla Guipúscoa. Aquesta xarxa es complementa amb carrers de zona 30 i per places i parcs de l'entorn (plaça Angeleta Ferrer, dels Porxos, la d'Eduard Torroja i la de Soledad Gustavo o els jardins de Clot de la Mel i el Parc de Sant Martí...).

L'estudi indica que la xarxa d'itineraris principals de l'entorn permet la connexió cap a: les parades de transport públic, als equipaments de l'entorn (força concentrats entorn de la plaça Angeleta Ferrer, de la Palmera de Sant Martí o dels Jardins Clot de la Mel), als mercats i zones comercials (el de Martí i el de Provençals junt amb el centre comercial proper) i les zones verdes i les instal·lacions recreatives i esportives de l'entorn. Indica que els itineraris per a vianants resulten continus i compleixen tant amb les condicions d'accessibilitat que fixa la normativa vigent com amb el que estableix el Decret 344/2006 en el seu article 15.

En relació a la bicicleta, l'estudi indica que a l'entorn immediat hi ha diversos carrils bici (a la rambla Guipúscoa, rambla Prim i els carrers Cantàbria i Bac de Roda), complementada pels carrers de zona 30, on els itineraris de les bicicletes cohabiten amb la resta de vehicles. Aquesta xarxa permet la connexió del futur equipament amb la xarxa de carrils bici existent. 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 78 places, i diversos ancoratges situats en superfície a la via pública (5 punts amb una capacitat per a 54 bicicletes).

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.

7. Incidència de la mobilitat generada

En relació a la **xarxa viària**, l'Estudi preveu 382 desplaçaments en vehicle privat, vinculats a l'equipament. L'estudi aporta les intensitats de trànsit de la vialitat, però no ho detalla en els vials de l'entorn ni tampoc 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 860 nous viatges en transport públic. L'estudi aporta informació de l'oferta de places de transport públic en la franja de dia (més de 30.000 places/hora en metro i 5.000 places/hora en autobús) i considera que l'oferta actual podrà absorbir la demanda de la mobilitat generada en transport públic sense problemes.

En el cas dels **modes no motoritzats**, l'Estudi preveu 1.017 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 i el tipus de mobilitat (de proximitat), 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 necessari, com a mínim la següent dotació:

Taula resum del dimensionament de l'aparcament

Usos	Aforament	Aparcaments bicicleta D344/2006	Aparcaments bicicleta EAMG
Equipaments culturals	1.130	57	57
TOTAL	1.130	57	57

L'EAMG considera que aquesta dotació prevista, juntament amb els aparcaments existents i les 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. Per tant, 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 de força aparcament per a motocicletes en un àmbit molt proper (c. Selva de Mar i c. del Treball) , 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 a l'entorn de l'equipament.

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 el propi equipament i els equipaments de l'entorn pot resultar recomanable estudiar la implantació d'un espai proper reservat per a la distribució urbana de mercaderies.

10. Mesures correctores

S'indica 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 l'estat de la xarxa actual.

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, i considera que la xarxa actual (carrils bici de la rambla Guipúscoa, dels carrers Cantàbria, Selva de Mar i Bac de Roda) és suficient i prou segura.

Recomanació 4.

Es recomana d'implantar els compliment dels criteris i la certificació del segell d'edifici "amic a la bicicleta" (Bike Friendly Building), impulsat pel propi ajuntament de Barcelona en diverses dependències municipals.

11. Mobilitat i gènere

L'Estudi incorpora dades de mobilitat i gènere, extretes de l'Enquesta de mobilitat en dia feiner de l'any 2014.

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 4,96 kg NO_x/dia i de 0,242 kg PM₁₀/dia.

Si bé no resulta massa rellevant en els càlculs, cal destacar que les dades de repartiment modal que s'utilitzen en aquest càlcul difereixen lleugerament de les que s'indiquen a les darreres taules de l'apartat 4.8 de l'EAMG.

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

Recomanació 5.

Es recomana que per minimitzar la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica s'incorpori un punt de recàrrega per a vehicles elèctrics a l'entorn immediat del futur equipament.

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 generada pel *Pla Especial Urbanístic de concreció d'ús i volumetria de l'equipament situat al carrer Concili de Trento amb c. Treball a Sant Martí de Provençals. Districte de Sant Martí (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, 29 de maig de 2017

Vist-i-plau

Xavier Sanyer Matías
Cap del Servei de Mobilitat

Lluís Alegre Valls
Director tècnic