

L'àmbit d'estudi compta amb un Pla de millora Urbana aprovat el 26 de juny del 2009. La present tramitació té per objectius principals ajustar l'ordenació a la topografia existent, i proposar una ordenació més coherent amb el principi de sostenibilitat, afavorint la cohesió i la diversitat urbana de la zona, la qual doni continuïtat als sòls destinats a sistemes d'espais lliures, dins i fora de l'àmbit, augmenti la permeabilitat transversal de l'ordenació de la franja de sòl situada entre les noves edificacions amb front al carrer de la Riera Blanca i els d'edificis amb façana a la Rambla del Badal mitjançant diferents passos en Planta Baixa, agrupi els sòls amb qualificacions d'habitatge (18 i 18hp) i d'equipament (7b-1 i 7b-2), amb la finalitat de no barrejar usos, i situï els sòls destinats a l'habitatge a l'exterior de l'illa i els sòls destinats a equipament agrupats al seu interior.

Per a la seva banda, també es concreta l'ús de l'equipament privat, essent sanitari assistencial i concretant el seu ús com a residència geriàtrica, així com la seva ordenació.

2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'Estudi d'avaluació de la mobilitat generada per *la Modificació del Pla de Millora Urbana i Pla Especial Urbanístic de l'equipament privat per a la precisió de l'ordenació aprovada al sector de la modificació del Pla General Metropolità per a l'ordenació dels terrenys delimitats pels carrers de Quetzal, de la Riera Blanca i l'avinguda del Carrilet de Barcelona*, als continguts de la llei de la mobilitat, aplicant com a criteris els establerts en el Decret de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada.

El desenvolupament d'aquest sector suposa una nova mobilitat respecte a la situació actual ja que permetrà la implantació de:

- 113 nous habitatges (10.108 m² de sostre).
- 6.770 m² de sostre comercial, ubicat al subsòl i planta baixa de l'edificació.
- 11.900 m² de sostre destinats a equipament, dels quals 3.200 es destinaran a equipament públic i 8.700 m² a equipament privat (residència geriàtrica per a 220 residents).
- 6.424 m² de sòl destinats a zones verdes.

No obstant això, respecte al planejament vigent es redueixen lleugerament les edificabilitats vinculades al sostre comercial.

3. Estimació de la demanda de mobilitat generada

L'Estudi de mobilitat estima que el seu desenvolupament generarà un total de **6.877 desplaçaments al dia**.

L'estudi calcula també la mobilitat que es generaria amb el desenvolupament del planejament vigent, que suposaria 7.253 desplaçaments al dia, i indica que la mobilitat que es generarà amb el planejament proposat serà inferior a la que es derivaria del desenvolupament del planejament vigent (-376 desplaçaments al dia).

L'Estudi aplica per a tots els casos les ràtios establertes en el Decret 344/2006 en l'Annex 2.

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

| Usos | Àrea (m²) | Sostre edificable (m²) | Nre. Habitatges o llits hotel | Viatges generats (m²) (Decret) | Total viatges generats (EAMG) |
|--------------------|-----------------|------------------------|-------------------------------|--------------------------------|-------------------------------|
| residencial | 1.213,00 | 10.108,00 | 113 | 791 | 791 |
| comercial | - | 6.770,00 | | 3.385 | 3.385 |
| equip. sanitaris | 1.187,00 | 8.700,00 | | 1.740 | 1.740 |
| altres equipaments | 513,00 | 3.200,00 | | 640 | 640 |
| zona verda | 6.424,00 | | | 321 | 321 |
| Vialitat | 256,00 | | | | |
| TOTAL | 9.593,00 | 29.530,00 | 113 | 6.877 | 6.877 |

L'EAMG realitza una proposta de distribució modal de la mobilitat, tenint en compte el repartiment modal de la ciutat de Barcelona en l'EMQ de 2006. Per altra banda, també incorpora altra informació de la mobilitat obtinguda a partir de l'EMEF de 2015.

| Repartiment modal proposat | A PEU / BICI | TRANSPORT PÚBLIC | VEHICLE PRIVAT | TOTAL |
|----------------------------|--------------|------------------|----------------|-------|
| % quota modal | 37,6% | 41,3% | 21,1% | 100% |
| Total viatges generats/dia | 2.588 | 2.841 | 1.448 | 6.887 |

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

4. Mobilitat en vehicle privat

Pel que fa a la xarxa viària d'accés a l'àmbit de estudi, l'Estudi fa referència a les principals vies urbanes d'accés (Gran Via de les Corts Catalanes i la Ronda del Mig) i la xarxa local d'influència (carrers Riera Blanca i Quetzal i l'avinguda del Carrilet).

L'estudi aporta informació gràfica on mostra les característiques de la xarxa viària d'accés a l'àmbit (sentits de circulació i nombre de carrils).

L'estudi també aporta les dades d'intensitat mitjana diària de vehicles a les vies d'accés immediat les quals reflecteix en una aranya de trànsit.

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

5. Xarxa de transport públic

L'Estudi descriu la xarxa de transport públic que dona cobertura en un radi de 750 metres de l'àmbit del planejament. El sector es troba cobert per l'estació de FGC Magòria-La Campana, per 8 línies de bus diürnes (V3, H12, H16, 65, 46, 109, 37 i 79), per 5 de nocturnes (N1, N13, N15, N16 i N17) i accés a la línia 1 de Metro (estació de Santa

Eulàlia). També disposa de dues parades de taxi molt properes (ubicades a la Ciutat de la Justícia).

L'estudi aporta informació gràfica dels itineraris i de la situació de les parades.

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

Recomanació 1.

Es recomana aportar informació sobre la capacitat i nivells d'ocupació actuals de l'oferta de transport públic existent.

6. Mobilitat a peu i en bicicleta

L'estudi descriu mínimament la xarxa de grans itineraris per a vianants propers al sector (Gran Via, avinguda del Carrilet i rambla Badal) i indica (sense concretar) que les voreres de l'entorn compten amb unes condicions favorables d'accessibilitat. També apunta que els itineraris per a vianants de l'entorn compten amb pendents inferiors al 4%.

L'estudi aporta informació gràfica de les característiques i condicions dels accessos al sector, i de l'espai per al vianant a l'entorn immediat, també inclou els passos de vianants existents i caracteritza la seva accessibilitat.

En quant a la mobilitat en bicicleta, l'estudi indica els carrils bici i vies ciclables properes a l'àmbit d'estudi (carrer Quetzal, la Rambla Badal i la Gran Via).

També s'indica la proximitat del sector a les estacions del servei de bicicletes públiques properes (Estacions 184, 404, 352 i 179).

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

Recomanació 2.

Es recomana fer una descripció dels itineraris per a vianants que connecten el sector amb l'oferta de transport públic propera.

7. Incidència de la mobilitat generada

L'estudi calcula el nombre de desplaçaments generats per cada mode de transport i indica que en hora punta hi haurà 529 desplaçaments.

L'estudi aplica la distribució modal prevista, i calcula el volum de desplaçaments en vehicle privat en hora punta que suposaran uns 130 vehicles/hora.

L'estudi distribueix els desplaçaments generats en hora punta en les xarxes de l'entorn i conclou que aquest increment de mobilitat serà admesa per la xarxa viària que envolta l'àmbit sense càrregues.

L'estudi aporta informació gràfica de l'increment de la mobilitat en vehicles privat i dels nivells de servei que presentaran les xarxes de mobilitat que l'envolten un cop desenvolupat el projecte.

En canvi l'estudi no calcula la incidència de la mobilitat generada sobre el sistema de transport públic. Si bé tenint en compte l'oferta de transport existent propera (amb accés a FGC, al servei de metro i a 13 línies de bus) i la demanda estimada no fa preveure

una incidència important sobre la xarxa del transport públic del sector, aquest és un aspecte que cal recollir en els EAMG.

Recomanació 3.

Es recomana aportar informació sobre la incidència de la nova mobilitat generada sobre el transport públic. Tenint en compte l'oferta existent i la demanda prevista, les mancances detectades en aquest apartat s'entenen com a una recomanació enlloc d'una condició.

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 dimensionament de les places de turismes i motocicletes, l'estudi utilitza les ràtios l'annex 3 del Decret 344/2006 per a l'ús d'habitatge i a les ràtios del Decret d'equipaments comercial 378/2006 per a l'ús comercial, pel que fa a l'ús d'equipaments, l'estudi aplica la ràtio d'1 plaça per a cada 100 m² de sostre.

A partir de l'aplicació d'aquestes l'estudi preveu la creació de 432 places per a vehicles i 217 per a motocicletes.

Pel que fa als punts de **recàrrega elèctrica**, l'estudi fa referència al Reial Decret 1053/2014 article 6, punts 2 i 3, on s'indica les reserves de places amb punt de recàrrega elèctrica es defineixen en funció de les noves places d'aparcament que es desenvolupin en l'àmbit, a raó d'un punt per a cada 40 places.

L'estudi justifica el compliment d'aquest amb una previsió d'11 punts de recàrrega elèctrica per a vehicles.

Pel que fa a la reserva de **places d'aparcament per a bicicletes**, l'EAMG en realitza el càlcul en base a les ràtios del Decret donant com a resultat una previsió per a **532 places d'aparcament**.

Tot i això, l'estudi considera que les 532 places que marca el Decret 344/2006 estarien per sobre de les necessitats actuals a l'àmbit, donat que el present estudi ja preveu un increment sobre la quota de la bicicleta en la mobilitat actual del sector (d'acord amb la previsió d'augment del PMU) i les necessitats de places per a bicicletes són inferiors.

Concretament es preveu la instal·lació de 40 places en forma de U invertida que suposaran una capacitat per a l'aparcament de **80 bicicletes**. Des de l'equip de redacció del present informe s'accepta la reserva de places prevista, tot i així s'indica que el promotor haurà d'incrementar l'oferta si la demanda incrementa per adequar-la a aquesta.

La taula següent mostra les reserves d'aparcament mínimes segons les ràtios del Decret 344 i entre parèntesi s'indica les que es presenten a l'estudi de mobilitat generada.

| Usos | Àrea (m²) | Sostre edificable (m²) | Nre. Habitatges o llits hotel | Total aparcaments bicicleta | Total aparcaments turisme | Total aparcaments motocicleta |
|--------------------|-----------|------------------------|-------------------------------|-----------------------------|---------------------------|-------------------------------|
| residencial | | 10.108 | 113 | 226 | 113 | 57 |
| comercial | | 1.213 | | 122 | 200 | 100 |
| equip. sanitaris | | 8.700 | | 87 | (119) | (60) |
| altres equipaments | | 3.200 | | 32 | | |
| zona verda | 6.424,00 | | | 65 | | |
| TOTAL | - | 28.761 | | 532 (80) | 313 (432) | 157 (217) |

9. Mesures correctores

L'estudi indica que les xarxes de mobilitat estan degudament adaptades per absorbir la nova mobilitat.

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 preveu la creació d'un gual de vehicles a l'avinguda del carrilet que permeti la connexió del nou viari públic a la xarxa existent.

Xarxa de vianants i bicicletes

L'EAMG crea una urbanització de l'interior de l'illa en zona d'espai lliure que facilita la connectivitat en tots els sentits, la nova ordenació prevista aporta millores en els itineraris per a vianants i la seva connectivitat amb l'entorn.

L'EAMG indica que amb el desenvolupament de l'estudi es garantirà que l'amplada mínima lliure en vorera sigui superior als 2,0 metres.

L'actual pas de vianants que connecta el sector amb els Jardins de Quetzal no compleix amb les normatives d'accessibilitat, per aquest motiu, l'estudi proposa adequar el gual per a vianants del carrer del Quetzal a la normativa d'accessibilitat.

Xarxa de mercaderies

L'EAMG preveu la creació d'una zona de càrrega i descàrrega de 40 m de longitud al carrer de Riera Blanca.

10. Mobilitat i gènere

L'Estudi incorpora dades de caracterització de la mobilitat per gènere, en base als resultats de l'enquesta de mobilitat en dia feiner de 2015.

11. 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 incorpora aquest càlcul aplicant l'eina AMBIMOB-U.

12. Finançament de les càrregues derivades de la mobilitat generada

L'Estudi no contempla cap actuació envers la xarxa de transport públic existent, per tant no se'n deriva cap proposta de finançament.

13. Conclusions

L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada per *la Modificació del Pla de Millora Urbana i Pla Especial Urbanístic de l'equipament privat per a la precisió de l'ordenació aprovada al sector de la modificació del Pla General Metropolità per a l'ordenació dels terrenys delimitats pels carrers de Quetzal, de la Riera Blanca i l'avinguda del Carrilet de Barcelona*, conte part dels 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 s'emet **informe favorable**.

Així mateix, les diferents **recomanacions** que se citen en aquest informe, 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 novembre de 2017

Vist-i-plau

Xavier Sanyer Matías
Cap del Servei de Mobilitat

Lluís Alegre Valls
Director tècnic