

Informe relatiu a l'Estudi d'avaluació de la mobilitat generada pel Pla de Millora Urbana per a la regulació de diversos sòls d'equipament del districte de l'Eixample, a Barcelona

Municipi de Barcelona
Comarca: 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 de Millora Urbana - per a la regulació de diversos sòls d'equipament del districte de l'Eixample*, a la ciutat de Barcelona.

1. Antecedents

Donades les condicions de falta de sòl en el Districte de l'Eixample per a la construcció d'habitatge i equipaments públics, l'Ajuntament ha volgut identificar els possibles sòls susceptibles d'acollir equipaments nous o complementar-ne d'altres ja existents i ha acordat la suspensió de llicències i planejament per 10 emplaçaments de titularitat privada. El present Pla Especial Urbanístic de Millora Urbana (PEUMU) inclou 7 d'aquests 10 emplaçaments.

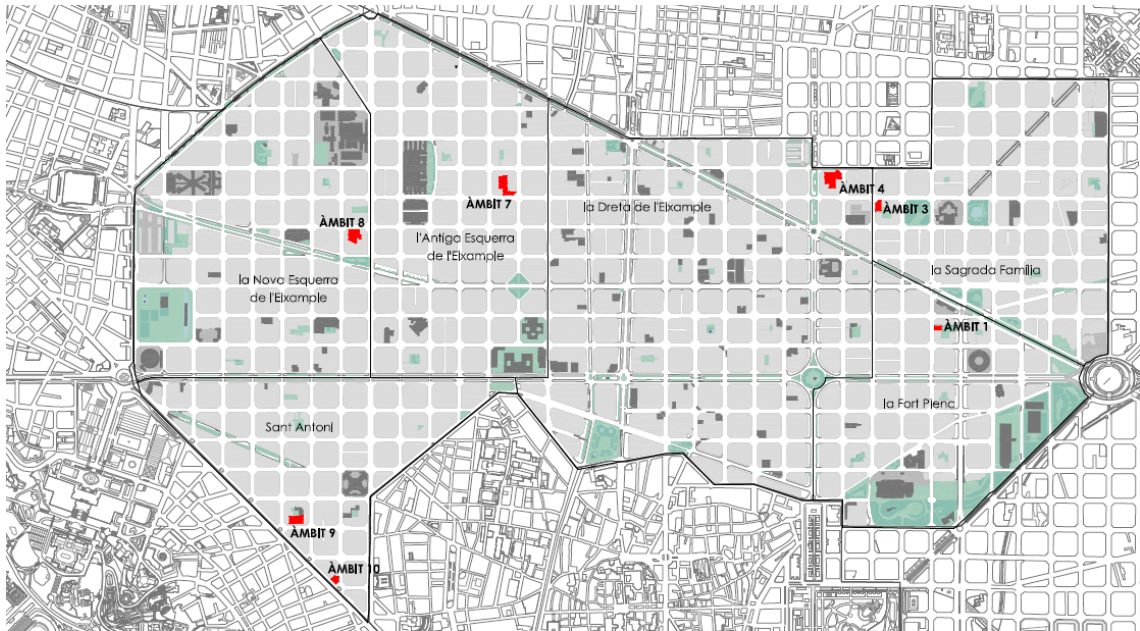
La redacció del present PEUMU respon, doncs, a la voluntat d'obtenir els sòls per equipament públic i a definir els paràmetres d'ordenació urbanística que hauran de complir les edificacions destinades a emplaçar aquests equipaments públics, principalment per cobrir les necessitats assistencials i docents, en cadascun dels sòls d'equipament proposats al Districte de l'Eixample.

Concretament el present Pla Especial Urbanístic i de Millora Urbana:

- Determina per a tots els sòls destinats a equipament la qualificació d'equipament comunitari i dotació de nova creació de caràcter local, 7b.
- Determina la titularitat pública de l'equipament.
- Concreta cada tipus d'equipament i en defineix els paràmetres reguladors de l'edificació que hauran de regir per a la construcció dels corresponents equipaments.

Aquest Pla Especial Urbanístic i de Millora Urbana (PEUMU) comprèn 7 àmbits distribuïts pel Districte de l'Eixample i repartits entre els diferents barris: el Fort Pienc, la Sagrada Família, la Dreta de l'Eixample, l'Antiga Esquerra de l'Eixample, la Nova Esquerra de l'Eixample i Sant Antoni.

La superfície total de les parcel·les incloses és de 13.528,40 m² i la superfície de sostre estimada és de més de 28.600 m².



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 per a la regulació de diversos sòls d'equipament del Districte de l'Eixample*, a la ciutat de Barcelona als continguts de la llei de la mobilitat, aplicant com a criteris els establerts en el Decret 344/2006, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada.

3. Estimació de la demanda de mobilitat generada

L'Estudi de mobilitat del Pla de Millora Urbana estima que els desplaçaments generats per cadascun d'aquests àmbits, excepte per l'àmbit 9, del qual el PEUMU no en concreta l'ordenació. La determinació de la mobilitat generada pels usos previstos en el planejament es desenvoluparà en l'apartat corresponent de la futura figura de planejament que regularà l'àmbit, per tant s'entén que comptarà una figura de planejament derivat que els desenvoluparà a posteriori. Així, el conjunt del pla generarà **5.722 desplaçaments en dia tipus**, segons els usos previstos i a les ràtios indicades al Decret 344/2006.

Aquest valor s'obté de l'aplicació de 20 viatges/100 m² de sostre als 28.607 m² de sostre d'equipaments que s'indiquen a l'EAMG, tot i que el càlcul s'ha efectuat per separat en cadascun dels àmbits.

La taula següent mostra la mobilitat generada en dia tipus segons les ràtios que indica el Decret i l'Estudi de mobilitat (darrera columna) per cadascun dels 7 àmbits inclosos en el pla, i pel total d'aquests:

Àmbit	Usos	Àrea (m ²)	Sostre edificable (m ²)	Viatges generats (m ²) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
1	Equipaments	538,00	3.062,50	613	613
3	Equipaments	1.037,00	2.800	560	560
4	Equipaments	3.704,30	5.200	1.040	1.040
7	Equipaments	2.891,46	7.000	1.400	1.400
8	Equipaments	2.550,44	5.200	1.040	1.040
9	Equipaments	2.021,90	No es concreta	No es concreta	No es concreta
10	Equipaments	785,30	5.345	1.069	1.069
TOTAL		13.528,4	28.607,5	5.722	5.722

La figura urbanística que reguli l'àmbit 9 **haurà de calcular la mobilitat potencial generada i aplicar les ràtios corresponents segons el total de superfície i ús de l'equipament resultant d'acord amb els criteris del Decret 344/2006.**

L'estudi fa un repartiment modal segons l'enquesta de mobilitat corresponent al 2011 i en fa una proposta de previsió per l'any 2018, d'acord amb la taula següent.

Repartiment modal proposat	A PEU / BICI	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT	TOTAL
% quota modal	37,63%	41,31%	21,06%	100%
Viatges/dia	2.153	2.364	1.205	5.722

Des de l'equip de redacció s'accepta el repartiment modal proposat, si bé en les corresponents figures de planejament derivat que els desenvoluparà a posteriori caldrà ajustar-les a les característiques i especificitats dels cadascun dels equipaments.

4. Mobilitat en vehicle privat

L'estudi descriu la xarxa viària principal per a cadascun dels àmbits, també degudament representada en un mapa, conjuntament amb la localització d'aparcaments a la zona. La descripció també l'acompanya d'una representació de les places d'aparcament a la via pública indicant quines corresponen a zona verda i quines a zona blava.

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

5. Xarxa de transport públic

L'Estudi descriu la xarxa de transport que dona cobertura a l'àmbit, amb un detall de les línies i parades de bus i metro per a tots els àmbits, així com una representació en un plànol a escala para cadascun d'ells, així com horaris.

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

6. Mobilitat a peu i en bicicleta

L'estudi descriu la xarxa bàsica de vianants i bicicletes de cadascun dels àmbits inclosos en el pla i n'incorpora un plànol dels carrils bici i zones ciclables, i un amb les principals àrees per a vianants, zones 30 i zones pacificades, així com una aproximació de la distància a les principals connexions amb transport públic o altres equipaments i polaritats de la zona. El plànol de la xarxa de vianants no inclou les voreres, però s'informa que totes compleixen les condicions necessàries per assegurar una bona continuïtat de la xarxa.

Quant a la xarxa ciclable, també fa una descripció de les places d'aparcament per a bicicletes que es poden trobar a la via pública als voltants, amb una aproximació dels metres o minuts caminant des de la parcel·la. També s'hi inclou la ubicació de les parades del servei de bicicletes públiques, degudament localitzades també sobre plànol.

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

7. Incidència de la mobilitat generada

L'estudi indica, cas per cas, el nombre de desplaçaments generats segons superfície i ràtios previstes per equipaments en el Decret 344/2006, i n'aplica la distribució modal corresponent al 2011 i la prevista per al 2018. Tanmateix, es destaca que en tots els casos, la tipologia d'equipaments projectats és de proximitat, i que es preveu un major nombre de viatges realitzats a peu que els basats en l'enquesta.

En tot cas, l'estudi estima que a causa de la dispersió geogràfica dels àmbits inclosos en el pla i a la tipologia d'equipament de proximitat de tots ells, no es preveu una influència notòria sobre la mobilitat actual en cap dels casos. L'única excepció és el cas de l'àmbit 9, situat als carrers Parlament i Calàbria, al barri de Sant Antoni, del qual no se'n concreten els usos i paràmetres urbanístics a l'espera de la figura urbanística que en regularà l'àmbit posteriorment. En tots els casos, es considera que tant la xarxa per al vehicle privat i transport públic com la xarxa de vianants i bicicletes permet absorbir la demanda generada en tots els sectors sense problemes.

Des de l'equip de redacció del present informe 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, 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.

Segons el Decret 344/2006, els diferents àmbits no han de preveure reserves d'**aparcaments per a vehicles motoritzats**, al no proposar usos residencials ni estacions de ferrocarril ni d'autobusos interurbans. Si ho fa, en canvi, per a la reserva d'ús d'aparcaments per a bicicletes, aplicant les ràtios corresponent segons el tipus d'us assignat, principalment sanitari o educatiu, o els dos en alguns casos.

Des de l'equip de redacció del present informe es considera acceptable aquesta proposta.

L'EAMG fa una descripció de les zones d'estacionament properes indicant que el sector disposa d'una oferta d'aparcament prou àmplia i especifica que donat el caràcter de proximitat dels equipaments, es preveu que la majoria de viatges es facin a peu o amb bici, de manera que queda justificada la no previsió de zones d'aparcament per cotxes.

Pel que fa a la reserva de **places d'aparcament per a bicicletes**, en base al què estableix el Decret 344/2006 sobre les reserves mínimes d'aparcament de bicicletes, caldria dotar cadascun dels sectors dels aparcaments adients a la tipologia d'equipament previst.

La taula següent mostra les reserves d'aparcament mínimes segons les ràtios que indica l'estudi de mobilitat generada i la previsió del PEUMU. Per als equipaments que de moment s'hi assigna més d'un ús a l'espera de determinar l'ús final en una figura posterior, s'ha calculat el mínim de places d'aparcament per bicis en els dos supòsits que es contemplan.

Àmbit	Usos	Àrea (m ²)	Sostre edificable (m ²)	Total aparcaments bicicleta EAMG	Total aparcaments bicicleta D344	Total aparcaments turisme	Total aparcaments motocicleta
1*	Docent	538,00	3.062,50	154	154	0	0
	Sanitari			31	31	0	0
3	Sanitari	1.037,00	2.800	28	28	0	0
4*	Docent	3.704,30	5.200	260	260	0	0
	Sanitari			52	52	0	0
7	Docent	2.891,46	7.000	300	300	0	0
8	Docent	2.550,44	5.200	260	260	0	0
9	Docent/Sanitari	2.021,90	No es concreta	No es concreta	No es concreta	No es concreta	No es concreta
10	Sanitari	785,30	5.345	54	54	0	0
	Cultural			134	134	0	0
-	TOTAL	13.528,4	28.607,5			0	0

*Només es desenvoluparà un dels dos usos, però s'ha fet el càlcul per als dos

La figura de planejament urbanístic que reguli i desenvolupi l'àmbit 9 haurà de calcular els aparcaments per a bicicletes necessaris a reservar segons la superfície i ús de l'equipament resultant que es projecti.

9. Distribució Urbana de Mercaderies

L'estudi no fa menció a cap aspecte referent al a la càrrega i descàrrega o distribució urbana de mercaderies.

Recomanació 1.

Es recomana que aquests equipaments disposin d'espais de càrrega i descàrrega propers que permetin cobrir les necessitats en relació a la distribució urbana de mercaderies de cadascun dels equipaments dels diferents àmbits.

10. 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, donat que la oferta existent es considera adequada i suficient.

Xarxa bàsica per a vehicles

L'EAMG no incorpora cap tipus d'actuació sobre la xarxa viària.

Xarxa de vianants i bicicletes

L'estudi no incorpora cap tipus d'actuació sobre la xarxa de vianants, i en relació a la bicicleta incorpora només el nombre de places que d'aparcament per bicicletes que s'hauria de reservar fora de la via pública segons la superfície de cada equipament projectat.

Recomanació 2.

Es recomana analitzar si tots els passos per a vianants i l'accés als punts de parada de transport públic de l'entorn són plenament accessibles (guais, mòduls acústics que permeten a les persones invidents, etc.), i en cas contrari contribuir a la seva implementació o millora.

11. Mobilitat i gènere

L'Estudi incorpora dades de caracterització de la mobilitat per gènere, a partir de les dades de l'Enquesta de Mobilitat en dia feiner (EMEFQ) del 2016. Es considera que les connexions amb les xarxes actuals són adequades per assegurar la llibertat de moviment de tothom, sigui quin sigui la seva edat, gènere o capacitat física.

Des de l'equip redactor d'aquest informe, s'accepta la documentació aportada.

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.

L'Estudi incorpora el càlcul de les emissions atmosfèriques derivades del sector per mitjà de la metodologia proposada en l'eina AMBIMOB versió 2.0, calculant les emissions de GEH i consum de combustible, per cadascun dels 7 àmbits inclosos en el PEUMU. Tot i així, es destaca que les millores tecnològiques podrien suposar una disminució del consum de combustible i, que al tractar-se en tots els casos d'equipaments de

proximitat, la majoria de desplaçaments es preveu que siguin amb bicicleta o a peu, fel pel qual els valora serien menors dels obtinguts en el supòsit.

Des de l'equip redactor del present informe s'accepta aquest supòsit.

13. Finançament de les càrregues derivades de la mobilitat generada

L'Estudi no incorpora un apartat de finançament de les càrregues derivades de la mobilitat generada ja que es preveu que les xarxes de mobilitat existent puguin absorbir la nova mobilitat generada sense necessitat de fer-hi cap millora o modificació.

14. Conclusions

L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del *Pla de Millora Urbana - per a la regulació de diversos sòls d'equipament del districte de l'Eixample*, a la ciutat de Barcelona, compta amb bona part dels elements necessaris per a 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 que la figura urbanística que reguli l'àmbit 9 calculi els desplaçaments potencials generats i aplicar les ràtios corresponents segons el total de superfície i us de l'equipament resultant. Així mateix caldrà l'aplicació de la resta de condicions que fixa el Decret 344/2006 que li sigui d'aplicació.

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, 16 de març de 2018

Vist-i-plau

Xavier Sanyer Matías
Cap del Servei de Mobilitat

Lluís Alegre Valls
Director tècnic