

Informe relatiu a l'Estudi d'Avaluació de la Mobilitat Generada per l'ampliació de Pedralbes Centre, al municipi de Barcelona

Municipi de Barcelona
Comarca del Barcelonès

Promotor: Colonial
Redactor de l'EAMG: DOYMO

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 l'ampliació de Pedralbes Centre, al municipi de Barcelona.

1. Antecedents

Aquest projecte té per objectiu l'ampliació del centre comercial Pedralbes Centre, situat a l'avinguda Diagonal 609-6015 de Barcelona. Aquest es considera una implantació singular segons el Decret 344/2006.

L'actuació plantejada en l'estudi de mobilitat generada suposa una ampliació de 322,27 m² de superfície construïda.



El passat juliol aquesta galeria comercial va tancar, i actualment resta a l'espera de la nova ampliació que re-formularà l'oferta comercial.

2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'Estudi d'avaluació de la mobilitat generada, 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 d'estudi es localitza a l'avinguda Diagonal, entre els carrers Joan Güell i Gandesa, en concret a l'av. Diagonal 609-615 (08028 – Barcelona) i, per tant al nucli urbà, acomplint amb l'article 9.3 del Decret Llei 11/2009.

El desenvolupament d'aquest projecte suposarà l'ampliació de 322,27 m² de superfície construïda, que permetran una nova distribució de la superfície comercial, que suposarà una re-formulació de l'oferta comercial..

L'EAMG, no especifica quina és la superfície de venda existent en l'actualitat (abans del tancament), la qual ja estava actuant com a pol de generació de desplaçaments. Tampoc especifica quina serà la superfície de venda resultant després de l'ampliació.

L'equip redactor del present informe posa en relleu les dades aportades en l'EAMG fan referència a l'ampliació de superfície construïda de 322,27 m², si bé en la documentació de la sol·licitud de la llicència comercial se cita un increment de superfície comercial de 1.891,44 m².

3. Estimació de la demanda de mobilitat generada

L'Estudi de mobilitat estima que la mobilitat generada per la implantació singular serà de **129 desplaçaments en dia feiner i de 190 desplaçaments en dissabte**. L'estudi diferencia entre la mobilitat dels usuaris i la dels treballadors/es.

L'estudi utilitza dades recollides de centres de característiques similars per calcular l'increment de mobilitat.

Des de l'equip de redacció del present informe es requereix un aclariment de l'ampliació de superfície construïda i de la seva traducció a superfície comercial ampliada.

L'estimació de la demanda de mobilitat generada s'ha d'aplicar al nou increment de superfície comercial que s'indica a la llicència comercial (1.891,44 m²). En aquest sentit, **es considera necessari calcular la mobilitat generada en base a les ràtios que s'estableixen en el document "Indicadors de mobilitat als grans establiments comercials"**. També caldrà diferenciar entre la mobilitat generada en divendres i en dissabte, i detallar el màxim possible les tipologies d'establiment es podran implantar.

La taula següent mostra la mobilitat generada els **divendres** i els **dissabtes** segons les ràtios que indica el Decret i l'Estudi de mobilitat (darrera columna):

Taula resum de la mobilitat generada (divendres)

Usos	Superfície construïda (m ²)	Nre. Habitatges o llits hotel	Viatges generats (m ²) (Decret)	Total viatges generats (EAMG divendres)	Total viatges generats (EAMG dissabtes)
Comercial	223,27		161	129	190
TOTAL	223,27		161	129	190

L'Estudi realitza una proposta de repartiment modal considerant les dades de repartiment modal de Sarrià i l'Eixample, segons es refereixi a clients i treballadors.

Taula resum del repartiment modal

Repartiment modal proposat	A PEU / BICI	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT
Treballadors	9%	81%	10%
Clients	13%	45%	42%

Des de la redacció del present Informe s'accepten les hipòtesis realitzades per al repartiment modal de la nova mobilitat generada.

4. Mobilitat en vehicle privat

Pel que fa a la xarxa viària d'accés a l'àmbit, l'estudi ha realitzat aforaments als principals carrers d'accés al centre comercial: carrer Europa amb Joan Güell, carrer Gandesa amb Diagonal i plaça Reina Maria Cristina amb Joan Güell i Diagonal.

L'EAMG determina les intensitats de trànsit que es donen entorn del centre comercial i calcula l'índex de saturació de les vies. Diagnosticant un índex de saturació superior al 90% a l'avinguda Diagonal sentit Numància, els divendres. Els dissabtes només supera el 80% la plaça Maria Cristina.

L'estudi incorpora informació gràfica de les intensitats de circulació de les vies de l'entorn de l'àmbit. L'estudi també incorpora informació relativa a l'oferta d'aparcament de la zona en estudi.

Des de l'equip redactor del present informe es recomana aportar un major detall a la descripció dels itineraris d'entrada i sortida de la implantació, i analitzar la possible interacció i punts de conflicte entre el vianant i el vehicle privat.

5. Xarxa de transport públic

L'Estudi analitza la xarxa d'autobús, la xarxa de metro i tramvia, així com les seves interconnexions. L'àmbit es troba ben comunicat en transport públic, amb parades de diferents modes de transport a menys de 500 metres.

A l'àmbit d'estudi hi ha la parada de metro de Maria Cristina (línia 3) i la parada de tramvia Maria Cristina. Pel que fa a la xarxa d'autobús, es localitzen 14 parades de 12 línies urbanes diferents i 8 parades d'autobús interurbà i 1 d'autobús nocturn.

L'estudi fa una anàlisi de l'accessibilitat des del sector als principals punts d'accés al transport públic i detalla el recorregut de les línies, la seva relació de parades i aporta dades de freqüències i horaris de funcionament.

L'Estudi incorpora en tots els casos, informació de les línies, així com l'emplaçament de les parades existents i de les seves àrees d'influència.

6. Mobilitat a peu i en bicicleta

L'Estudi assenyala que les condicions d'accessibilitat a peu són bones. L'accés a peu compta amb voreres d'amplades entre els 1,8 metres i més de 3 metres.

L'Estudi aporta informació gràfica dels itineraris principals per a vianants així com de la seva connexió amb els diferents modes de transport públic. També incorpora informació

en relació als guals, passos de vianants, mesures de temps entre les principals estacions de transport públic i el centre comercial.

Quant a la mobilitat amb bicicleta, l'EAMG fa referència a la cobertura dels carrils bici de l'àmbit (avinguda Diagonal, carrer Joan Güell, Europa i Numància), i també explica la xarxa de zones 30 que es localitzen entorn el sector.

L'Estudi aporta informació gràfica dels itineraris principals per a bicicletes, i de les estacions de Bicing i aparcament de bicicletes, així com de la seva ocupació.

7. Incidència de la mobilitat generada

L'equip redactor del present informe posa en relleu que **es tracta d'un àmbit comercial on ja existeix activitat**, i destaca que l'objectiu de l'EAMG es avaluar l'impacte que generarà la nova configuració comercial **respecte de la situació actual**. Per aquest motiu, **cal valorar quin efecte tindrà la mobilitat addicional de l'ampliació respecte la mobilitat actual del centre comercial (abans del tancament)**

Cal destacar que el fet d'avaluar només la mobilitat de l'ampliació, comporta un escenari incomplet i el fet de realitzar propostes a partir d'aquest podria comportar mancances de les xarxes.

Pel que fa a la incidència de la mobilitat generada sobre la xarxa viària, l'Estudi aporta dades de trànsit de tots els vials que envolten l'àmbit, així com una anàlisi de la seva distribució horària. L'Estudi aplica el factor d'hora punta i l'ocupació mitjana dels vehicles i preveu la nova mobilitat generada per la implantació singular. Aplicant aquests valors dona com a resultat que els increments d'índex de saturació són poc significatius, donat el baix increment de vehicles al sector (39 vehicles/feiners i 52 vehicles/dissabtes, que es reparteixen pels diferents itineraris.

L'estudi no realitza una anàlisi de la mobilitat prevista en un horitzó de 10 anys.

En relació al transport públic, l'EAMG indica que els 61 desplaçaments en transport públic dels dies feiners i els 88 realitzats en dies dissabte, no requeriran cap tipus de modificació sobre la xarxa actual de transport públic. L'estudi aporta una estimació de places disponibles als transports de l'entorn i conclou que l'oferta actual serà capaç d'absorbir la nova demanda de viatges.

L'EAMG no especifica quin és l'origen de la informació per estimar de l'ocupació del transport públic, i tampoc es realitza una previsió de la demanda prevista amb un horitzó a 10 anys.

En relació amb els desplaçaments a peu i en bicicleta, l'estudi estima que es realitzaran 15 desplaçaments a peu els feiners i 22 els dissabtes. Pel que fa a la bicicleta, s'esperen 2 desplaçaments diaris lligats a la implantació.

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.

La taula següent mostra les reserves d'aparcament mínimes segons les ràtios que indica el Decret, i les que reserva l'Estudi de mobilitat:

Taula resum del dimensionament de l'aparcament

Usos	Sostre edificable (m ²)	Total aparcaments bicicleta (Decret)	Total aparcaments bicicleta (EAMG)	Total aparcaments turisme	Total aparcaments motocicleta
Comercial	322,27	4	0	6	
TOTAL	322,27	4	0	6	

Quant a la reserva **d'aparcaments per a bicicletes**, l'estudi utilitza les ràtios del Decret 344/2006, i s'especifica caldria preveure una reserva per a 4 places, si bé argumenta que el 50% de les 149 places d'aparcament de bicicletes de l'entorn estaven buides. I per aquest motiu considera que l'oferta actual és suficient i no cal ampliar-la.

L'equip redactor del present informe **considera necessari implementar nous aparcaments per a bicicletes fora de la via pública**, si bé acceptaria una reducció de la ràtio donada l'oferta de l'entorn.

Tenint en compte el fet que la ciutat de Barcelona està experimentant un augment de bicicletes, es demana als promotors de l'ampliació que **la nova dotació d'aparcament s'hauria d'ubicar en un punt de màxima accessibilitat i seguretat des de l'entrada al centre comercial**.

Pel que fa a la reserva de **places d'aparcament per a vehicles motoritzats**, l'EAMG exposa que la dotació ve fixada per la normativa sectorial corresponent (article 12.2 del Decret 378/2006, pel qual es desplega la Llei 18/2005 d'equipaments comercials). En aquest sentit, l'estudi preveu que l'ampliació del centre comercial ha de preveure la incorporació de 6 places d'aparcament. L'estudi no fa referència a les places reservades per a PMR.

L'EAMG exposa que el centre comercial disposa d'una dotació de 425 places, de les quals 90 són de rotació. Tenint en compte que la demanda de rotació suposa 42 cotxes en divendres i 53 cotxes en dissabte, la redacció del present informe **considera necessari revisar la dotació de places d'aparcament del centre comercial i ajustar-la a la demanda prevista**. Aquesta mesura va encaminada a evitar l'excés d'espai per al vehicle privat i a equilibrar les condicions amb altres modes de transport més sostenibles.

Recomanació 1.

Amb l'objectiu de potenciar una mobilitat més sostenible en vehicle privat des de l'ATM es recomana que la dotació de places rotacionals contempli beneficis per a vehicles menys contaminants o eco, com per exemple places reservades per vehicles eco o tarifes diferenciades.

En relació al vehicle elèctric, l'EAMG exposa que degut a que l'ampliació del centre requereix menys de 40 noves places d'aparcament, no serà necessària la implantació de nous punts de recàrrega de vehicle elèctric.

Recomanació 2.

Des de l'equip redactor, i tenint en compte que Pedralbes Centre no disposa de punts de recàrrega per a vehicles elèctrics des de l'ATM es recomana que la dotació d'aparcament incorpori un punt per a la recàrrega de vehicles elèctrics tal com defineix el Reial Decret 1053/2014.

9. Distribució Urbana de Mercaderies

L'Estudi descriu la dotació de places de càrrega i descàrrega de l'entorn, 19 places a la via pública. També explica que les observacions realitzades van detectar una ocupació de 16 places, quedant 3 places lliures. L'EAMG, segons aquesta observació, exposa que l'oferta actual és suficient per l'activitat actual i futura.

10. Mesures correctores

Xarxa de transport públic:

L'Estudi assenyala que la present proposta d'ampliació no requerirà cap ampliació ni modificació de les línies actuals de transport públic.

L'EAMG sí que considera necessari:

- Adaptar per a persones invidents les parades de bus properes a l'àmbit, ja que cap d'elles disposa d'encaminaments per a persones invidents.
- Dotar de marquesina la parada de bus de l'avinguda Carles III

En el cas de la marquesina, l'estudi aclareix que aquestes modificacions ja s'estan gestionant de manera externa.

Xarxa bàsica per a vehicles

L'EAMG no preveu cap mesura per a la xarxa bàsica de vehicles.

Xarxa de vianants i bicicletes

L'EAMG no incorpora cap tipus d'actuació sobre les xarxes actuals. Es recomana implementar mesures complementàries de senyalització (senyalització de prioritat de pas del vianant) i mesures de gestió en hores punta per tal de minimitzar el conflicte vianant-vehicle en l'entrada del centre comercial.

També es recomana disposar d'aparcaments segurs per a bicicletes tant per als visitants com pels treballadors.

11. Mobilitat i gènere

L'Estudi incorpora dades de mobilitat per gènere segons les dades de l'enquesta de mobilitat en dia feiner EMEF de l'any 2012 referent a la Regió Metropolitana de Barcelona.

L'EAMG incorpora algunes mesures i propostes a adoptar, les quals representen la voluntat de planificar tenint en compte a tots els col·lectius possibles. Tanmateix, no es descriu quines són aquestes mesures.

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'EAMG realitza una previsió d'emissions de contaminants a partir del nombre de vehicles generats, la velocitat i la tipologia de vehicles i els valors d'emissió d'EMEP Corinair. Segons aquesta metodologia l'ampliació de la superfície construïda generarà unes emissions de 0,148 tones NO_x/dia i de 0,025 kg PM/dia.

Des de l'equip de redacció del projecte es considera vàlida aquesta previsió, si bé caldrà actualitzar els valors amb el canvi de la mobilitat generada que s'indica a l'apartat 3 d'aquest informe.

13. Finançament de les càrregues derivades de la mobilitat generada

L'Estudi no contempla cap actuació que incorpori finançament.

14. Conclusions

L'Estudi d'Avaluació de la Generada per l'ampliació de Pedralbes Centre, al municipi 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:

- És necessari especificar quina és la superfície de venda existent en l'actualitat (abans del tancament), i quina serà la superfície de venda resultant després de l'ampliació.
- Cal estimar la demanda de mobilitat generada en base al nou increment de superfície comercial que s'indica a la llicència comercial (1.891,44 m²). Cal calcular la mobilitat generada en base a les ràtios que s'estableixen en el document "Indicadors de mobilitat als grans establiments comercials".
- Cal avaluar l'impacte que generarà la nova configuració comercial respecte de la situació actual. En aquest sentit, cal valorar quin efecte tindrà la mobilitat addicional de l'ampliació respecte la mobilitat actual del centre comercial (abans del tancament).
- Cal implementar nous aparcaments per a bicicletes fora de la via pública, si bé acceptaria una reducció de la ràtio donada l'oferta de l'entorn. La nova dotació

d'aparcament s'hauria d'ubicar en un punt de màxima accessibilitat i seguretat des de l'entrada al centre comercial.

- Cal revisar la dotació de places d'aparcament del centre comercial i ajustar-la a la demanda prevista.

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, 28 de setembre de 2018

Vistiplau

Xavier Sanyer Matías
Cap del Servei de Mobilitat

Lluís Alegre Valls
Director tècnic