

Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del Pla Especial Urbanístic per a la regulació de l'equipament situat al carrer Alfons el Magnànim 59-59B al Districte de Sant Martí

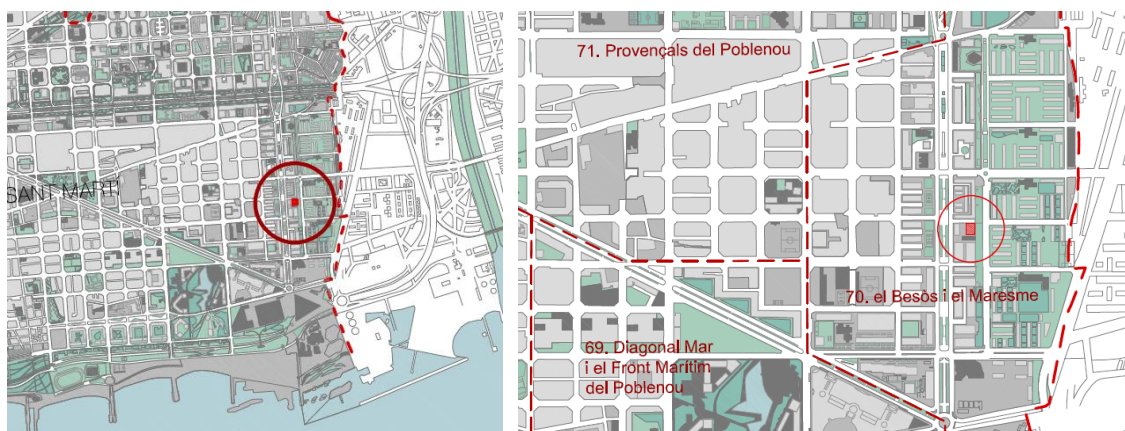
**Municipi de Barcelona
Comarca: Barcelonès**

Promotor: Ajuntament, Districte De Sant Martí i Àrea De Drets Socials
Redactor de l'EAMG: Eloi Mir, Arquitecte

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 del Pla Especial Urbanístic per a la regulació de l'equipament situat al carrer Alfons el Magnànim 59-59B al Districte de Sant Martí.

1. Antecedents

El planejament objecte del present informe està vinculat al Pla Especial Urbanístic per a la regulació de l'equipament situat al carrer Alfons el Magnànim 59-59B situat al Districte de Sant Martí delimitat pel carrer d'Alfons el Magnànim al nord-est, Rambla Prim pel sud-oest i el carrer de Ferrer Bassa pel nord-oest.



L'àmbit del pla actualment està ocupat per l'antic cinema "Cine Club Pere IV" (en desús) i una oficina en funcionament. El cinema coincideix amb el límit de la finca, que a la vegada coincideix amb el perímetre de l'edifici actual, i forma part d'un conjunt de tres equipaments independents en funcionament, configurant tres volums separats per uns espais oberts al públic.

El Pla Especial Urbanístic té per objectiu la construcció d'un nou edifici d'equipament que pugui acollir tots els serveis que s'han considerat necessaris, tant per part del districte de Sant Martí com de l'Àrea de Drets Socials.

En aquest sentit, per assolir l'objectiu el planejament proposa:

- Mantenir la qualificació dels sòls de vial i d'equipament
- Determinar la titularitat pública de l'equipament
- Determinar el tipus d'equipament com a assistencial, cultural i tècnic administratiu

- Regular els paràmetres d'ordenació de l'edificació del nou edifici d'equipament tenint en compte la seva integració en l'entorn
- Delimitar una actuació aïllada expropiatòria de la part que actualment no és de titularitat pública

2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'Estudi d'avaluació de la mobilitat generada per la proposta del Pla Especial Urbanístic per a la regulació de l'equipament situat al carrer Alfons el Magnànim 59-59B, als continguts de la Llei de la mobilitat, i s'aplicaran com a criteris els establerts en el Decret de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada.

L'àmbit de la modificació té una superfície de 5.500 m² i suposarà un pol generador de mobilitat conseqüència de la definició de 5.500 m² de sostre destinat a usos d'equipaments.

3. Estimació de la demanda de mobilitat generada

Per dimensionar la mobilitat, l'estudi de mobilitat utilitza la ràtio establerta pel Decret 344/2006 referent a equipaments (20 viatges/100 m² de sostre), estimant que el nou desenvolupament generarà un total **1.100 desplaçaments en dia tipus**.

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

Usos	Àrea (m ²)	Sostre edificable (m ²)	Viatges generats (m ²) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
Equipaments		5.500	1.100	1.100
TOTAL	-	5.500	1.100	1.100

L'Estudi realitza una proposta de repartiment modal, prenent com a referència dades de distribució modal de Barcelona de l'any 2017.

Repartiment modal proposat	NO MOTORITZATS	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT	TOTAL
% quota modal	50,5%	34,2%	15,3%	100%
Viatges generats en un dia segons EAMG	556	376	168	1.100

Des de la redacció del present Informe, es considera correcte aquesta proposta de repartiment modal tanmateix s'ha detectat una incongruència, en la *xarxa per a vehicle privat* que inclou dins de l'apartat V. *Proposta de millores a les xarxes*, l'estudi indica que "es tracta d'un equipament de proximitat del barri i per tant els desplaçaments seran de curta distància, possiblement a peu o amb bicicleta."

4. Mobilitat en vehicle privat

L'estudi inclou un apartat per a la mobilitat en vehicle privat (IV. XARXA BÀSICA PER A VEHICLES) però després dins d'aquest únicament hi analitza l'aparcament de vehicle privat.

Des de la redacció del present informe, s'indica que d'acord amb l'article 13 del Decret 344/2006, cal aportar una anàlisi de la xarxa viària d'accés a l'àmbit que

incorpori els principals itineraris d'accés al sector des de les principals vies urbanes així com una anàlisi de les intensitats de trànsit actuals en l'àmbit d'estudi per tal d'avaluar de forma correcta l'impacte de la nova mobilitat sobre les diferents xarxes.

A més, s'indica que la present informació haurà d'anar acompanyada d'informació gràfica.

5. Aparcament

L'Estudi inclou en l'apartat (IV. XARXA BÀSICA PER A VEHICLES) una anàlisi de l'estat actual de l'aparcament en l'àmbit d'estudi, indicant que majoritàriament té zones d'aparcament lliure i per tant no disposa de zones d'aparcament regulat en zona blava o zona verda. Destaca que la demanda de l'aparcament és baixa donada que és fàcil poder aparcar-hi en qualsevol carrer del perímetre. També s'indica que es disposa de diverses zones de C/D properes a l'àmbit.

S'aporta un plànol on s'indiquen els aparcaments públics regulats més propers i les zones verdes més properes que es troben a més de 600 m.

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

6. Xarxa de transport públic

L'Estudi indica que a nivell ferroviari es disposa de la parada Besòs Mar de la xarxa de metro de la L4 situada a escassos metres al mateix carrer d'Alfons el Magnànim amb l'encreuament amb el carrer Ferrer de Bassa i la parada de tramvia, Alfons Magnànim, de la línia T-5. L'EAMG indica que en un radi inferior a 1 km no es disposa de connexió amb la xarxa de Renfe o FGC.

Pel que fa a la xarxa d'autobús, indica que l'àmbit queda servit per 4 línies (V31, V33, H14 i 136) que permeten una bona connexió amb la ciutat.

L'estudi aporta diversa documentació gràfica per cada un dels modes de transport públic, on s'indica l'emplaçament de les parades i les línies corresponents.

L'Estudi no indica les principals connexions que permeten aquestes xarxes ni detalla el recorregut de totes les línies esmentades.

L'estudi no aporta informació d'horaris, freqüències, ni expedicions per sentit, l'estudi no aporta dades de capacitat ni dels nivells d'ocupació actuals.

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

Recomanació 1.

Es recomana aportar informació envers els horaris, freqüències i expedicions per sentit, així com la seva capacitat i els seus nivells d'ocupació actuals per tal d'avaluar de forma correcta l'impacte de la nova mobilitat sobre les diferents xarxes de transport públic. Tenint en compte la mobilitat generada i l'oferta de transport públic de l'entorn s'entén aquesta indicació com a una recomanació en lloc d'una condició com li correspondria.

7. Mobilitat a peu

L'EAMG indica que s'ha de garantir la mobilitat a peu sobre totes les altres xarxes de vianants i aquelles que permeten la connexió amb diversos punts com són de transport

públic, equipaments comunitaris, mercats i zones comercials, instal·lacions recreatives i esportives i espais lliures.

En aquest sentit, assenyala que els itineraris de vianants actuals es troben situats al barri el qual es caracteritza per un major esponjament en els carrers, on l'espai lliure i públic és més present que en altres zones de la ciutat.

En la informació gràfica que aporta l'estudi de la xarxa de vianants (M.01. Xarxa d'itineraris existent per a vianants) no s'aprecia informació d'aquests itineraris.

L'Estudi també indica que tots els itineraris principals per a vianants són adaptats.

Des de l'equip de redacció del present informe, **s'indica que cal aportar informació gràfica dels itineraris principals per a vianants així com de la seva connexió amb els diferents modes de transport públic.**

8. Mobilitat en bicicleta

Quant a la mobilitat en bicicleta, l'Estudi indica que es disposa d'un notable traçat per a la mobilitat amb bicicleta que es recolza principalment amb el carril bici de la Rambla Prim que permet connectar amb la resta de la ciutat de Barcelona mitjançant el carril bici de la Diagonal. Pel que fa a la connexió cap a Sant Adrià del Besòs, destaquen que són escasses les opcions donat que l'estructura urbana en direcció Besòs perd la continuïtat en molts punts del Districte de Sant Martí.

L'Estudi destaca que es disposen de 3 estacions de Bicing mecàniques amb una capacitat per a 26 bicicletes cada una i 1 estació de Bicing elèctrica amb una capacitat per a 12 bicicletes. L'estació més propera és per a bicicletes mecàniques i es troba a 300 m.

L'EAMG també indica els aparcaments de bicicletes situats en superfície a la via pública, amb ancoratges de tipus d'U invertida i les reserves d'espai per a bicicletes en aparcaments subterranis. Al mateix àmbit, es disposa d'aparcament en superfície amb ancoratges per bicicletes.

L'estudi aporta documentació gràfica de la xarxa de carrils bici i zones 30 així com dels aparcaments de bicicletes públics i privats.

9. Incidència de la mobilitat generada

A grans trets, l'estudi assenyala que l'augment de la mobilitat no provocarà incidències negatives sobre el sistema de la mobilitat.

Pel que fa als desplaçaments a peu, l'EAMG afirma que no afectarà significativament la xarxa d'itineraris per a vianants donat que l'increment de desplaçaments de vianants que s'estima serà assumible per la capacitat viària actual.

Pel que fa al transport públic, l'EAMG afirma que *"l'increment de desplaçaments amb transport públic que s'estima que produirà la proposta és completament assumible per la capacitat de les xarxes actuals de transport públic, i per tant, aquest estudi no preveu la necessitat d'incorporar l'obligació, a les persones propietàries, els costos d'implantació de l'increment dels serveis del transport públic"*.

L'EAMG no incorpora dades de capacitat ni de l'ocupació actuals de les diferents xarxes de transport públic, ni tampoc analitza l'impacte de la mobilitat generada sobre la xarxa de transport públic existent.

En aquest sentit, des de l'equip de redacció del present informe, s'indica que si bé els volums de mobilitat previstos pel que fa al transport públic no seran massa elevats (376

desplaçaments en un dia feiner tipus d'acord amb l'aplicació del Decret 344/2006), **cal realitzar una valoració quantitativa sobre l'impacte que podrà generar aquesta nova mobilitat**. Per tant cal incorporar a l'EAMG dades d'ocupació actuals de totes les xarxes de transport públic amb l'objectiu d'avaluar l'impacte de la mobilitat generada.

Pel que fa als desplaçaments en vehicle privat, senyala que l'oferta serà adequada i es garantirà la connectivitat i la continuïtat i que el volum de trànsit tampoc es veurà afectat pels desplaçaments que es generaran, no obstant, l'estudi no presenta les característiques de la xarxa per a vehicle privat. Des de l'equip de redacció del present informe s'indica que **caldrà incorporar a l'EAMG dades de demanda i dels nivells de servei de les xarxes de l'entorn per garantir que la nova mobilitat podrà ser absorbida sense problema per les xarxes actuals**.

10. 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 d'habitatge, d'estacions de ferrocarril i d'autobusos interurbans.

En referència a la reserva de places d'aparcament per bicicletes, l'EAMG proposa un dimensionament establert segons les ràtios que preveu el Decret.

Concretament, determina que serà necessari preveure **99 places d'aparcament per a bicicletes fora de la via pública** donat que un 20% del sostre d'equipament serà de tipus esportiu, cultural i recreatiu establint la ràtio de 5 places/100 m² sostre i que el 80% del sostre restant serà de tipus d'ús, altres equipaments públics establint una ràtio d'1 plaça/100 m² sostre.

Tipus d'ús	Planejament proposat	Percentatge estimat	Ràtio	Nº de places necessàries
Altres equipaments públics	5.500 m ² sostre	80%	1 plaça/100 m ² sostre	44 places
Equipaments esportius, culturals i recreatius		20%	5 places/100 m ²	55 places
TOTAL				99 places

En el cas de l'estacionament de vehicles o motocicletes, l'EAMG no determina cap reserva de places d'estacionament donat que es preveu un nou equipament i el Decret 344/2006 només preveu reserva en el cas d'ús d'habitatge, d'estacions de ferrocarril i d'autobusos interurbans.

Des de la redacció de l'estudi es considera correcte la reserva de places per bicicletes.

11. Distribució Urbana de Mercaderies

El Decret 344/2006, en l'article 6.3 incorpora que cal establir una reserva de places per càrrega/descàrrega a l'espai públic quan es donin les condicions següents:

- En els locals comercials: 1 plaça per cada 1.000 m² de superfície de venda o 1 plaça per cada 8 establiments (emprar el valor més restrictiu). Aquest requeriment pot ser efectiu o no en funció de les activitats que s'implantin al polígon industrial.
- En oficines: 1 plaça per cada 2.000 m² d'ús d'oficines.

En aquest sentit, donat que el planejament proposat és un equipament no seria necessari l'aplicació del mateix, tot i així l'EAMG per tal d'aconseguir una distribució àgil

i ordenada de les mercaderies a l'interior dels nuclis urbans i donat que es tracta d'un equipament multifuncional, ha considerat necessari aplicar l'article 6.3 per la reserva d'espai per a càrrega/descàrrega de mercaderies.

L'EAMG assenyala que segons la ràtio d'1 plaça per cada 2.000 m² d'ús d'oficines, serà necessari reservar 3 places de càrrega i descàrrega de 3 x 8 metres a xarxa viària i pròximes a l'equipament.

Ús del sòl	Planejament proposat	Percentatge estimat	Ràtio	Nº de places necessàries
Equipaments	5.500 m ² sostre	80%	1 plaça/2.000 m ² sostre	3 places

Des de la redacció del present Informe, es considera correcte aquesta reserva de places per a càrrega/descàrrega de mercaderies.

12. Mesures correctores

Xarxa de vianants i de bicicletes

L'EAMG no contempla cap proposta de millora de la xarxa de vianants. Pel que fa a la xarxa de bicicletes l'EAMG recomana les següents actuacions:

- Millorar la xarxa de carrils bici en direcció Llobregat-Besòs.
- Incorporar una nova parada de bicing (mecànica i/o elèctrica), a menys de 30 metres de l'àmbit
- Augmentar el nombre d'ancoratges per a bicicles privades a un mínim de 99 places.

Si bé es valora l'aportació de recomanacions, des de la redacció de l'estudi es considera que **l'EAMG ha d'incorporar propostes i justificar qui es farà càrrec de les actuacions per tal de garantir l'adequació de les xarxes. En aquest sentit, s'indica que cal fer una reserva de 99 places de bicicletes d'acord amb el Decret i no incloure-ho com a recomanació.**

Xarxa de transport públic i col·lectiu

L'Estudi no contempla cap actuació de millora ni d'ampliació de les xarxes de transport públic existents.

Xarxa bàsica per a vehicles

L'Estudi no contempla cap actuació de millora ni d'ampliació de les xarxes per a vehicles existents.

Adicionalment, en l'apartat IX. Conclusions proposen tres recomanacions:

- Garantir com a mínim dues places reservades per a persones de mobilitat reduïda (PMR) properes a l'equipament.
- Instal·lar un punt de recàrrega de vehicle elèctric a les proximitats de l'equipament.
- Cal garantir que els itineraris de vianants compleixin amb les normes d'accessibilitat corresponents en la realització de les obres d'urbanització.

13. Mobilitat i gènere

En l'apartat VII.CRITERIS DE GÈNERE, l'EAMG aporta indicadors de gènere, atenent les dades que se'n deriven de l'EMEF 2017 i destaca que les dones són les principals usuàries del transport públic i en canvi els homes són els principals usuaris del vehicle privat tant en l'ús del cotxe com la moto.

14. 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 amb el suport de l'eina AMBIMOB 2.0, del Departament de Medi Ambient i Habitatge considerant el nombre de vehicles generats i realitzant una classificació dels vehicles per quilòmetre de cada classe.

En aquest sentit, l'estudi fa una estimació dels gasos i partícules en suspensió en l'escenari actual considerant la nova implantació i en l'escenari tendencial pel 2021 el qual fa les hipòtesis que donades les polítiques de mobilitat actuals, els vehicles en el 2021 seran més nets i ecològics.

15. Finançament de les càrregues derivades de la mobilitat generada

Des de la redacció del present informe es ressenya que, d'acord amb l'article 19 del Decret 344/2006, l'estudi ha d'incorporar una proposta de finançament dels diferents costos generats per l'increment de mobilitat degut a la nova actuació. En aquest sentit, l'estudi no contempla cap actuació envers la xarxa de transport públic existent, per tant no se'n deriva cap proposta de finançament.

16. Conclusions

L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada pel Pla Especial Urbanístic per a la regulació de l'equipament situat al carrer Alfons el Magnànim 59-59B al Districte de Sant Martí, 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** pel que fa a l'aprovació de l'instrument de planejament que es tramita. 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 aportar una anàlisi de la xarxa viària d'accés a l'àmbit el qual incorpori els principals itineraris d'accés al sector des de les principals vies urbanes així com les intensitats de trànsit i els nivells de serveis actuals àmbit d'estudi. La present informació haurà d'anar acompanyada d'informació gràfica.
- Cal que l'estudi de mobilitat porti informació gràfica dels itineraris principals per a vianants així com de la seva connexió amb els diferents modes de transport públic.
- Cal realitzar una valoració quantitativa de l'impacte que podrà generar la nova mobilitat en transport públic i en vehicle privat sobre la xarxa actual.

- Cal que l'EAMG d'acord amb el Decret s'incorpori les noves places de bicicletes com a proposta i no com a recomanacions i que justifiqui qui es farà càrrec de les actuacions per tal de garantir l'adequació de les xarxes.

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, 22 de febrer de 2019

Vistiplau

Xavier Sanyer Matías
Cap del Servei de Mobilitat

Lluís Alegre Valls
Director tècnic