

Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada pel Pla de Millora Urbana d'ampliació d'usos de la parcel·la situada a la carretera del Prat núm. 8-14 a Barcelona

Municipi de Barcelona
Comarca del Barcelonès
Promotors: Heptaprim SA
Redactor de l'EAMG: Intra

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 d'ampliació d'usos de la parcel·la situada a la carretera del Prat núm. 8-14 a Barcelona*.

1. Antecedents

L'àmbit d'actuació és la parcel·la situada a la Carretera del Prat, 8-14, a la Zona Franca, a Barcelona.

Es tracta d'una parcel·la qualificada amb la clau urbanística 22a (zona industrial), amb una superfície de 4.053 m² (veure Figura 1).

Figura 1. Àmbit del PMU Carretera del Prat 8-14



Font: Memòria del PMU

2. Objecte

L'informe té per objecte autoritzar, de manera addicional a l'ús industrial actual de la parcel·la, els següents usos: oficines, comercial, cultural, recreatiu i l'esportiu. També té l'objectiu de regular les condicions de l'edificació, accés i aparcament.

El desenvolupament del Pla de Millora Urbana suposa la creació de mobilitat generada. Tanmateix, el Pla no concreta el repartiment d'usos. En aquest sentit, l'EAMG efectua la següent hipòtesi de repartiment, tenint en compte la implantació d'un edifici que esgoti l'edificabilitat adjudicada, amb baixos comercials i plantes pis destinades a oficines:

- Ús comercial: 2.440 m² de sostre.
- Ús d'oficines: 5.666 m² de sostre.
- Total: 8.106 m².

L'EAMG recull que en cas que es projectés un edifici íntegrament destinat a usos comercials, en el moment de la petició de llicència d'obres caldria la tramitació d'un nou EAMG per a implantació singular. En aquest sentit, l'article 3.4 del Decret 344/2006 determina que el casos d'establiments comercials, individuals o col·lectius, amb una superfície de venda superiors a 5.000m² esdevenen implantacions singulars.

Tanmateix, **qualsevol canvi en la distribució d'usos que es planteja en l'EAMG del que es fa el present informe, caldrà que vagi acompanyat d'un nou Estudi d'Avaluació de la Mobilitat Generada que reculli les característiques del nou escenari de mobilitat.**

3. Estimació de la demanda de mobilitat generada

L'estudi de mobilitat estima que el desenvolupament de la Millora Puntual generarà un total de **2.753 desplaçaments/dia feiner.**

La Taula 1 mostra la mobilitat generada segons les ràtios que indica el Decret i l'EAMG (darrera columna):

Taula 1. Estimació de la mobilitat generada pels nous usos

Usos	Sostre edificable (m ²)	Ràtio Decret (viatges/100m ² de sostre)	Ràtio EAMG (viatges/100m ² de sostre)	Viatges generats (m ²) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
Oficines	5.666	15	15	850	850
Comercial	2.440	50	87	1.220	1.903
TOTAL	8.106			2.070	2.753

Font: elaboració pròpia en base a les dades de l'EAMG

Quant als nous usos, l'EAMG preveu:

- En els usos d'oficines, la taula 2 de l'apartat 3 de l'EAMG preveu una ràtio de 15 viatges/100 m² de sostre, coincidint amb la ràtio del Decret 344/2006. Tanmateix, **en el cos explicatiu de les ràtios utilitzades, apareix una ràtio de 20 viatges/100 m² de sostre. Caldria aclarir la ràtio utilitzada.**
- En els usos comercials, es considera una ràtio superior a la del Decret 344/2006, d'acord amb un document d'indicadors de mobilitat als grans equipaments comercials redactat conjuntament per la Direcció General de Comerç, la Direcció General de Carreteres, la Direcció General de Transport i Mobilitat, l'Autoritat del Transport Metropolità de Barcelona i l'Autoritat Territorial de la Mobilitat del Camp de Tarragona. S'escull una ràtio de 87 viatges/100m² de sostre comercial, tenint en compte la categoria *centre comercial/grans magatzems*, i la ràtio mitjana entre divendres i dissabte, tenint en compte el fet que la mobilitat comercial en dissabte és superior a la de dia feiner, però no inclou gran part de la mobilitat obligada.

Des de la redacció del present estudi es considera adequada la ràtio de viatges generats escollida per als usos comercials. No obstant, els càlculs de la taula 2 presentada a l'apartat 3 de l'EAMG no quadren i caldria revisar-los ($2.440 \times 87/100 = 2.123 \neq 1.903$). Aquest fet provocaria un canvi el nombre de desplaçaments totals, passant de 2.753 a 2.973.

Adicionalment, caldria corregir els desplaçaments generats a la taula 2 de l'apartat 3 de l'EAMG, ja que els resultats de les multiplicacions superfície de sostre x ràtio es troben intercanviats entre els usos comercial i d'oficines.

En la documentació lliurada a l'ATM, l'EAMG no inclou el plànol amb els viatges generats, tal com indica el Decret 344/2006. Si bé el Decret obliga a presentar aquest plànol, des de la redacció del present informe es considera no necessari, al tractar-se d'una sola parcel·la.

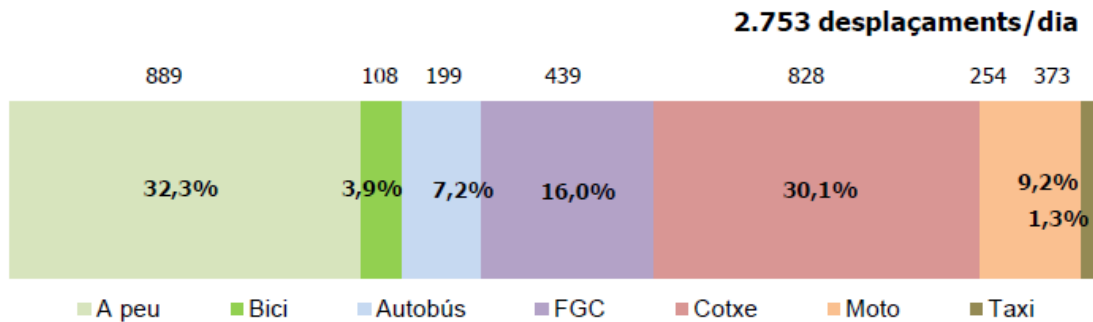
L'EAMG analitza les hores punta d'entrada i sortida relatives als usos d'oficina i comercials.

Quant al repartiment modal, l'EAMG es basa en els valors de l'EMEF 2011 i de les experiències en altres locals d'oficines situats en zones amb característiques semblants a la zona analitzada. D'aquesta manera, el repartiment modal proposat és

36% en modes no motoritzats, 23% en transport públic i 41% en vehicle privat motoritzat (veure Figura 2).

Figura 2. Repartiment modal proposat per a la mobilitat generada

Figura 19. Desplaçaments diaris per mitjà de transport¹



Font: EAMG del PMU

Des de la redacció del present estudi es considera adequada la proposta de repartiment modal, que té en compte la situació actual de partida i proposa un esforç cap al canvi modal a modes més sostenibles.

D'aquesta manera, la mobilitat generada pel PMU generarà, en dia feiner:

- 997 desplaçaments en modes no motoritzats.
- 638 desplaçaments en transport públic.
- 1.118 desplaçaments en vehicle privat motoritzat, que equivalen a 743 vehicles diaris tenint en compte el factor d'ocupació (veure Taula 2):

Taula 2. Ocupació estimada per al vehicle privat motoritzat

Mitjà transport	Desplaçaments	Ocupació vehicles		Nombre vehicles
		Oficines	Locals comercials	
Turisme	928	1,2	1,8	505
Moto	254	1,1	1,2	220
Taxis	36	-	1,8	18
	1.118			743

Font: EAMG del PMU

Des de la redacció del present estudi es consideren adequades les hipòtesis realitzades per al càlcul de l'índex d'ocupació del vehicle privat.

4. Mobilitat a peu

Pel que fa a la mobilitat a peu, l'estudi aporta informació sobre les condicions d'accessibilitat dels vials que donen accés al sector. L'EAMG conclou que aquests vials presenten condicions adequades d'accessibilitat.

Des de la redacció del present estudi es considera adequada la informació aportada respecte a la xarxa per a la mobilitat a peu.

5. Mobilitat en bicicleta

L'EAMG analitza l'oferta de carrils bici existent i d'estacions de servei de bicicleta d'ús públic (bicing). En aquest sentit, destaca el tall de continuïtat del carril bici de la Gran Via (que a més a més discorre sobre la vorera, característica molt poc recomanable), i la previsió d'instal·lació de carrils bici en els carrers del voltant de la parcel·la d'estudi: carretera del Prat, carrer de la Mineria, Passeig de la Zona Franca i carrer de l'Energia. Quant a l'oferta del servei de bicing, l'EAMG destaca la bona cobertura que dona el sistema.

L'EAMG no analitza l'oferta actual d'aparcament per a bicicletes a la via pública. De la redacció del present estudi es recomana la seva inclusió en la diagnosi sobre mobilitat en bicicleta.

6. Xarxa de transport públic

L'EAMG descriu l'oferta actual de transport públic al municipi, que tracta de:

- 21 línies d'autobús (H12, H16, V3, 46, 65, 79, 109, 125, 902, L16, L70, L72, L80, L81, L87, L94, L95, N1, N15, N16 i N17), amb parada a menys de 300m.
- 1 estació de FGC de les línies L8 i S4, amb parada situada a menys de 650 metres.

L'EAMG aporta informació sobre horaris de pas i freqüències de les línies esmentades.

Des de la redacció del present estudi es troba adequada la informació aportada en relació a la xarxa de transport públic.

7. Mobilitat en vehicle privat

L'estudi descriu la xarxa viària existent que dona accés a l'àmbit. Els principals vials són:

- Ronda Litoral.
- Gran Via de les Corts Catalanes.

- Passeig de la Zona Franca.

Quant als carrers que formen part de la xarxa local, aquests són:

- Carrer del Radi.
- Carretera del Prat.
- Carrer de la Mineria.
- Carrer de la Foneria.
- Carrer de Jane Adams.

L'EAMG aporta informació sobre les intensitats mitjanes diàries de circulació de vehicles en els carrers locals, que no superen en cap cas els 5.000 vehicles/dia. **Tanmateix, es troba a faltar informació sobre les IMD dels carrers bàsics que donen accés a l'àmbit (Ronda Litoral, Gran Via i Pg. de la Zona Franca).**

Quant a l'oferta d'aparcament per al vehicle privat motoritzat, l'EAMG posa de manifest el fet que l'edifici projectat comptarà amb aparcament soterrat. Pel que fa a l'oferta d'aparcament en superfície, existeixen places per a turismes regulades com a zona verda i blava, i places per a motos sense regular en calçada.

8. Incidència de la mobilitat generada

L'estudi analitza el grau d'afectació sobre la xarxa viària d'accés a l'àmbit d'estudi per la nova mobilitat generada.

Quant a la mobilitat en modes no motoritzats, l'EAMG justifica que la mobilitat generada podrà ser absorbida per la xarxa actual. **Tanmateix, des de la redacció del present informe, es recorda que els resultats finals estaran supeditats a la compleció de la xarxa de carrils bici prevista a l'entorn de l'àmbit d'estudi.**

Pel que fa a la mobilitat en transport públic, l'EAMG ha analitzat l'ocupació de les línies de bus que donen cobertura a l'àmbit d'estudi, i arriba a la conclusió que actualment funcionen lluny del nivell de saturació. D'aquesta manera, la mobilitat generada podrà ser absorbida per les actuals línies de transport públic viari. L'EAMG no analitza l'ocupació de les línies de transport públic ferroviari. No obstant, atenent al volum de viatges generats pels nous usos, no es preveu una afectació rellevant.

Quant a la mobilitat en vehicle privat motoritzat, l'EAMG conclou que els viatges generats (505 turismes, 220 motos, 18 taxis) podran ser absorbits per la xarxa viària existent, tenint en compte les principals hores d'entrada i sortida.

Des de la redacció del present estudi es consideren adequades aquestes justificacions.

9. Estimació de la demanda d'aparcament

Pel que fa a les places d'aparcament a reservar fora de calçada, el Decret obliga a reservar places fora de la via pública destinades a aparcament de bicicletes per a tots els usos, i per a turismes i motocicletes només en cas dels usos residencials i estacions de ferrocarril i autobusos interurbans.

Quant a l'aparcament de bicicletes, l'estudi preveu un total de 82 places fora de la via pública (entre la parcel·la privada i l'aparcament soterrat). L'estudi utilitza les ràtios que indica el Decret 344/2006 per a usos d'oficines i comercial (1 plaça/100 m² de sostre).

Taula 3. Reserva de places d'aparcament de bicicletes

Usos	Sostre edificable (m ²)	Ràtio Decret (places/100m ² de sostre)	Places aparcament bicicletes
Oficines / terciari	5.666	1	57
Comercial	2.440	1	25
TOTAL	8.106		82

Font: elaboració pròpia a partir de l'EAMG

Des de la redacció del present estudi es considera correcta aquesta dotació de places d'aparcament per a bicicletes.

Quant a l'aparcament de turismes i motocicletes, d'acord amb el Decret 344/2006, segons els nous usos previstos no caldria reservar places d'aparcament. No obstant, segons la normativa urbanística metropolitana, cal reservar:

- Turismes: 1 plaça/65m² de sostre total comercial i sostre útil d'oficines.
- Motos: 1 plaça/200m² de sostre total comercial i sostre útil d'oficines.

L'EAMG assumeix un coeficient sostre útil d'oficines / sostre total d'oficines de 0,8. En aquest sentit, es preveuen un total de 108 places per a turismes i 36 per a motos.

Adicionalment, el Codi d'Accessibilitat de Catalunya requereix 3 places adaptades per a persones amb mobilitat reduïda en aparcaments d'entre 101 i 150 places. Per tant, l'EAMG preveu 4 places per a turismes de persones amb mobilitat reduïda.

L'estudi inclou les especificacions que marca el Reial Decret 1053/2014 de preinstal·lació i instal·lació de punts de recàrrega de vehicles elèctrics (turismes i motocicletes) en les noves bosses d'aparcament (1 punt de recàrrega cada 40 vehicles). Per tant, preveu 3 places amb punts de recàrrega per a vehicles elèctrics.

L'EAMG ja preveu que en cas d'excedent d'oferta d'aparcament per a vehicle privat, es permetria l'aparcament de motos en places regulades per a turismes.

Des de la redacció del present estudi es consideren correctes les previsions en relació a l'aparcament de vehicles privats. **En aquest sentit, i en la línia del que es proposa en a l'EAMG, es recomana aprofitar l'increment d'oferta d'aparcament fora de calçada (per sobre de les especificacions del Decret 344/2006) per reduir la**

pressió d'aparcament sobre la via pública, especialment de motos sobre la vorera. D'aquesta manera es recomana no permetre en cap cas l'estacionament de motos en vorera.

10. Distribució Urbana de Mercaderies

Quant a la reserva d'espai per a la càrrega i descàrrega dels usos previstos, l'EAMG llista les dotacions que marca l'article 6 del Decret 344/2006 en cada cas. **No obstant, no conclou el nombre de places de càrrega i descàrrega que caldria reservar a la xarxa viària, ni si cal reservar espai per a un moll privat per a la càrrega i descàrrega. Caldria que l'EAMG determinés les dotacions necessàries a tal efecte.**

11. Mesures correctores

Xarxa de vianants

L'EAMG no proposa cap mesura correctora per a la xarxa de vianants, ja que considera que aquesta xarxa presenta unes condicions suficientment adequades per absorbir la mobilitat generada complint els requeriments d'accessibilitat. Des de la redacció del present estudi es considera correcta aquesta justificació.

Xarxa de bicicletes

L'EAMG no proposa cap mesura correctora per a la xarxa de bicicletes, ja que considera que aquesta xarxa presenta unes condicions suficientment adequades per absorbir la mobilitat generada. No obstant, des de la redacció del present estudi es posa de manifest la necessitat de completar la xarxa de carrils bici prevista per a l'accés a la parcel·la – àmbit d'estudi si es vol aconseguir el repartiment modal objectiu.

Cal que el promotor participi proporcionalment en els costos de desenvolupament del carril bici previst a la carretera del Prat d'acord amb el que estableix l'article 19.1.

Xarxa de transport públic

L'EAMG no proposa cap mesura correctora per a la xarxa de transport públic, ja que considera que aquesta xarxa presenta unes condicions suficientment adequades per absorbir la mobilitat generada. Des de la redacció del present estudi es consideren adequades aquestes mesures.

Xarxa bàsica per a vehicles

L'EAMG no proposa cap mesura correctora per a la xarxa viària d'accés en vehicle privat motoritzat, ja que considera que aquesta xarxa presenta unes condicions

suficientment adequades per absorbir la mobilitat generada. Des de la redacció del present estudi es consideren adequades aquestes mesures.

12. Mobilitat i gènere

L'estudi aporta informació sobre les pautes de mobilitat segons gènere els desplaçaments amb origen i/o destí Barcelona. En aquest sentit, es constata la diferència en el repartiment modal, més orientat cap a modes no motoritzats i transport públic en les dones, i cap al vehicle privat en homes.

Adicionalment, l'EAMG també parla sobre la menor oferta de serveis de transport públic en hores vall de la jornada laboral, que solen coincidir amb les hores punta de la mobilitat derivada de les responsabilitats domèstiques, i de la necessitat d'integrar la seguretat ciutadana en la mobilitat.

Tanmateix, l'EAMG posa de manifest que no es preveu que els usos de la parcel·la – incrementin la discriminació per raons de gènere, atenent que els usos previstos no es relacionen amb les tasques domèstiques, on les diferències són més marcades i accentuades.

13. Conclusions

Es considera que l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del *Pla de Millora Urbana d'ampliació d'usos de la parcel·la situada a la carretera del Prat núm. 8-14 a Barcelona* conté bona part dels elements necessaris per aconseguir una mobilitat sostenible, d'acord amb els principis de la Llei de la Mobilitat, 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 del projecte constructiu o en les mesures de gestió que corresponguin:

- Tenint en compte que el Pla de Millora Urbana no concreta el repartiment d'usos, i que en aquest sentit l'EAMG efectua una hipòtesi de repartiment; cal considerar que qualsevol canvi en la distribució d'usos que es planteja en l'EAMG del que es fa el present informe, caldrà que vagi acompanyat d'un nou Estudi d'Avaluació de la Mobilitat Generada que reculli les característiques del nou escenari de mobilitat.
- És necessari revisar el càlcul de viatges generats pels usos previstos:
 - En els usos d'oficines, no queda clar si l'EAMG ha escollit 15 o 20 viatges/100m² de sostre.
 - En els usos comercials, hi ha un error a l'hora de multiplicar la superfície per la ràtio corresponent.
- Es demana incloure els següents plànols, que no es troben a la documentació presentada a l'EAMG:

- Xarxa d'itineraris principals per a vianants.
- Xarxa d'itineraris principals per a bicicletes.
- Xarxa d'itineraris principals en transport públic (FGC i bus).
- Jerarquització de la xarxa viària.
- Caldria incloure una diagnosi sobre l'oferta actual d'aparcament per a bicicletes a la via pública.
- Quant a les propostes de millora de la xarxa de mobilitat en bicicleta, es recorda la necessitat de completar la xarxa de carrils bici prevista a l'entorn de l'àmbit d'estudi per poder assolir el repartiment modal proposat i participar proporcionalment en els costos d'implantació d'aquesta xarxa.
- Cal que l'EAMG especifiqui les reserves d'espais per a les operacions de càrrega i descàrrega associades als nous usos previstos.

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.

Se sol·licita als promotors que una vegada disposin de la informació relativa a les modificacions que es proposen en aquest apartat de conclusions enviïn una còpia a l'Autoritat del Transport Metropolità.

Barcelona, 6 de març de 2019

Vist-i-plau

Xavier Sanyer Matías
Cap del Servei de Mobilitat

Lluís Alegre Valls
Director tècnic