

Informe relatiu a l'Estudi d'avaluació del Pla Especial Urbanístic per la regulació del nou equipament cultural de les cases barates del Bon Pastor, situades a l'illa compresa pels carrers de Barnola, Tàrrega, Bellmunt i Claramunt al barri del Bon Pastor

Municipi de Barcelona

Comarca del Barcelonès

**Promotor: Barcelona d'infraestructures
municipals, S.A. (BIMSA)**

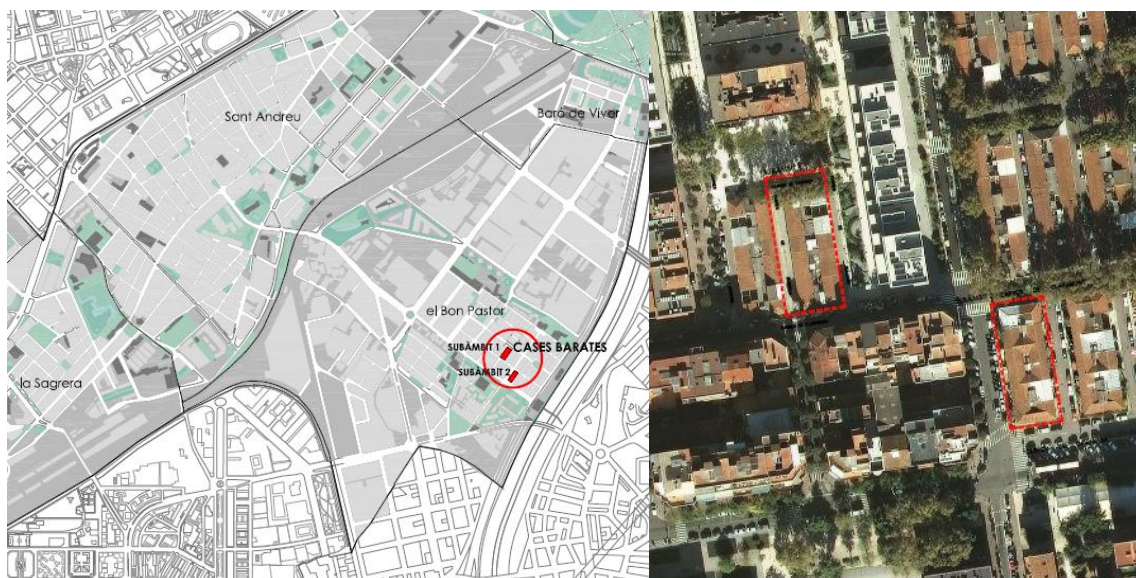
Redactor de l'EAMG: MCRIT

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 Especial Urbanístic per la regulació del nou equipament cultural de les cases barates del Bon Pastor, situades a l'illa compresa pels carrers de Barnola, Tàrrega, Bellmunt i Claramunt al barri del Bon Pastor*.

1. Antecedents

El present Pla Especial Urbanístic té per objecte definir les condicions d'ordenació de l'edificació existent amb l'objectiu d'oferir millors condicions per als usuaris del centre.

Es tracta de dos àmbits discontinus; el subàmbit 1 situat a l'illa delimitada pel carrer de Tàrrega, el carrer de Bellmunt, el carrer de Claramunt i el carrer d'Ardèvol; i el subàmbit 2 situat a l'illa delimitada pel carrer de Claramunt, el carrer de Tell, el carrer de Camarasa i el carrer de Biosca.



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 del PEU és discontinu. El subàmbit 1 inclou el conjunt de 16 cases existents qualificades d'equipament delimitades per part del carrer de Tàrrega, del carrer de Bellmunt, del carrer de Claramunt i del carrer de Barnola. El subàmbit 2, també inclou el conjunt de 12 cases existents qualificades d'equipament delimitades per part del carrer de Claramunt, del carrer de Tell, del carrer de Camarasa i del carrer de Biosca.

Tot l'àmbit té una superfície de 2.303,40 m². El subàmbit 1 amb una superfície de 1.240,40 m² i el subàmbit 2 amb una superfície de 1.063,00 m².

L'àmbit considerat per a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada és el subàmbit 1 atès que serà en un PEU posterior on es regularà el sòl d'equipament del subàmbit 2. Per tant, el Pla Especial Urbanístic del nou equipament de les Cases Barates del Bon Pastor preveu 850 m² de sostre amb ús cultural.

3. Estimació de la demanda de mobilitat generada

L'Estudi de mobilitat del present Pla Especial Urbanístic estima que el seu desenvolupament generarà un total de 170 viatges/dia, segons les ràtios previstes al Decret 344/2006.

Taula resum de la mobilitat generada

Usos	Àrea (m ²)	Sostre edificable (m ²)	Viatges generats (m ²) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
Equipament cultural	1.240,4	850	170	170
TOTAL	1.240,4	850	170	170

Es fa una estimació de la distribució modal dels desplaçaments generats considerant el repartiment modal de l'enquesta EMEF de l'any 2016, on es dóna més rellevància als desplaçaments en transport públic i als desplaçaments a peu o bicicleta.

Taula resum del repartiment modal

Repartiment modal proposat	A PEU - BICICLETA	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT
% en desplaçaments	37,1%	37,6%	25,3%
Viatges / dia	63	64	43

L'estudi fa un repartiment modal entre viatges a peu i en bicicleta, estimat segons el document *Dades bàsiques de mobilitat a Barcelona 2015* elaborat per l'Ajuntament de Barcelona, que indica que dels 63 viatges/dia en ambdós sentits en modes no motoritzats, 59 viatges/dia seran a peu i 3 en bicicleta.

Pel que fa a la nova mobilitat generada en transport públic, l'EAMG estima que el repartiment dels viatges en ambdós sentits en transport públic es distribuïran

homogèniament entre el conjunt de línies de bus i metro, les quals obtindran 11 nous viatges cada línia.

Finalment, segons l'EMEF del 2016 s'estima que dels 43 viatges en vehicle privat, es realitzaran 30 viatges en cotxe, 12 viatges en moto i 1 viatge amb una altra tipologia de vehicle privat.

Des de l'equip de redacció del present informe es considera vàlida aquesta proposta de mobilitat generada.

4. Mobilitat en vehicle privat

L'estudi descriu els principals eixos viaris de la ciutat de Barcelona, mostrant les intensitats de trànsit del 2015 publicats per l'Ajuntament de Barcelona i la jerarquia viària de tota la ciutat.

L'EAMG descriu i mostra gràficament els itineraris d'accés i sortida a l'àmbit d'estudi. Els resultats dels aforaments de les intensitats de trànsit obtingudes a 3 punts pròxims a l'àmbit mostren uns valors de 900 veh/dia (carrer Claramunt), 4.366 veh/dia (carrer Sant Adrià) i 1.754 veh/dia el carrer de Sas.

L'estudi mostra gràficament la xarxa viària de l'entorn de l'àmbit d'estudi.

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

5. Xarxa de transport públic

L'estudi indica l'oferta d'autobús urbà propera a l'àmbit del PEU (a un radi inferior a 750 metres de l'àmbit), i aporta informació bàsica sobre les línies, horaris, freqüències de pas, nombre d'expedicions diàries, i les dades de demanda anual de cada una de les línies de l'autobús urbà.

Pel que fa al servei de metro, descriu les línies que hi donen servei, amb els horaris, el recorregut i les dades de demanada anuals.

L'estudi grafia l'oferta existent i localitza les parades.

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

6. Mobilitat a peu i en bicicleta

L'estudi descriu 3 itineraris per a vianants que donen accés al futur equipament cultural, i el connecten amb punts generadors de mobilitat (parades de metro i autobus). A la descripció s'analitza l'accessibilitat del carrer (amplada de les voreres, passos i guals per a vianants). En general conclou que els 3 itineraris descrits compten amb bones condicions d'accessibilitat.

Pel que fa a la xarxa ciclable, l'estudi identifica els carrils bici més propers a l'àmbit, així com els carrers clicables (plataforma única). Per altra banda, l'àmbit compta amb dues parades de Bicing a uns 150 metres de distància respecte a l'equipament.

Tota aquesta informació està representada gràficament i amb imatges.

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

Recomanació 1.

Es recomana incorporar la descripció d'accessibilitat d'alguns carrers propers a l'àmbit que no estan contemplats a cap dels 3 itineraris de vianants (per exemple el carrer Claramunt).

7. Incidència de la mobilitat generada

Pel que fa a la incidència de la mobilitat generada l'estudi analitza el vehicle privat i el transport públic.

La mobilitat prevista en **vehicle privat** s'estima en 43 viatges/dia en els dos sentits. L'estudi aplica una ocupació de 2 persones/cotxe, 1 persona/moto i 1 persona/altres vehicles. Per tant el nombre de vehicles generats i atrets s'estima en 28 vehicles/dia en ambdós sentits.

Aquest increment de mobilitat en vehicle privat és poc significatiu per comportar problemes de capacitat en les principals vies de l'entorn. Per tant, l'estudi conclou que la xarxa viària actual pot absorbir els nous desplaçaments en vehicle privat.

Pel que fa a la mobilitat prevista en **transport públic** s'estima en 64 viatges diaris en els dos sentits, i en hora punta de l'equipament resulta una generació de 13 viatges/hora en els dos sentits. Considerant que la nova demanda es distribuirà homogèniament en el conjunt de les 6 línies i la capacitat dels autobusos dels combois de metro, l'EAMG estima que l'oferta de transport públic és suficient per absorbir la nova demanda prevista en aquest mode de transport.

L'estudi quantifica amb 63 viatges diàries nous que es generaran en modes no motoritzats; però no fa esment a la incidència que hi haurà per l'entorn del nou equipament cultural.

Recomanació 2.

Tenint en compte que es tracta d'un equipament cultural amb un caràcter de barri es recomana incorporar l'avaluació de les incidències que pugui tenir pels desplaçaments a peu i en bicicleta.

8. Estimació de la demanda d'aparcament

Pel que fa a les places d'aparcament a reservar fora de calçada, el Decret 344/2006, obliga a 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.

Aquest Decret no estableix l'obligatorietat de realitzar una reserva de places d'aparcament per a turismes pel nou equipament cultural, i per això l'EAMG no preveu cap reserva d'aparcament referent als turismes i motocicletes.

Tot i això, si que estableix la necessitat de fer una reserva de places d'aparcament per a bicicletes fora de la via pública. Seguint les ràtios del Decret (1 plaça/100 m² de sostre) es preveuen reservar 9 places per a bicicletes.

Taula resum del dimensionament de l'aparcament

Usos	Superfície sostre (m ²)	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turisme	Total aparcaments motocicleta
Equipament cult.-esp.-recre.	850	9	0	0
TOTAL	850	9	0	0

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

9. Distribució Urbana de Mercaderies

En tractar-se d'un equipament cultural, l'estudi conclou, segons el Decret 344/2006, que no resulta necessari la reserva de places d'aparcament per a activitats de càrrega i descàrrega.

10. Mesures correctores

Xarxa bàsica per a vehicles

L'Estudi no preveu cap actuació de millora a la xarxa per a vehicles. Tot i això, l'EAMG recomana pacificar dels carrers de l'entorn de l'àmbit d'estudi, reconvertint-los a carrers de zona 30.

Xarxa de transport públic i col·lectiu

L'Estudi no fa cap proposta de millora de la xarxa de transport públic, ni de l'increment d'oferta atès que no es preveuen problemes de capacitat.

L'EAMG recomana que la web de l'equipament es disposi d'informació sobre l'accessibilitat en transport públic: línies i ubicació de parades.

Xarxa de vianants

L'EAMG proposa regular com a carrer de prioritat invertida (senyal S-28) el carrer Bellmunt en el tram entre els carrers Claramunt i Tàrrega, i urbanitzant-ho amb plataforma única.

Per altra banda, l'estudi proposa localitzar passos de vianants en les cruïlles del carrer Tàrrega amb Ardèvol i Tàrrega amb Bellmunt.

Finalment, per tal de millorar la visibilitat a les cruïlles en cas de senyalitzar-se la localització d'aparcament es proposa suprimir la darrera plaça d'estacionament de turismes del carrer Claramunt prèvia al pas de vianants en l'encreuament amb el carrer de Barnola i localitzar-hi en el seu lloc aparcament per a motos. Aquesta mateixa actuació es proposa per al pas de vianants del carrer Ardèvol i per al nou pas de vianants al carrer Tàrrega amb Ardèvol

Xarxa ciclable

Per tal de garantir l'accés a l'equipament per un itinerari ciclable segur, l'estudi proposa senyalitzar com a vies ciclables els següents trams:

- El carrer de Sas, entre el carrer St. Adrià i Passeig de Mollerussa

- El carrer de Claramunt, entre el carrer Sas i el carrer d'Arbeca
- El carrer Costa Daurada, entre el carrer Sas i el carrer Ciutat d'Asunción.

L'EAMG recomana que tots els carrers no pacificats de l'interior del perímetre dels carrers Lima, d'Aberca, St. Adrià i Sas es regulin com a zona 30.

Finalment, l'estudi recomana la prolongació del carril bici del carrer Sant Adrià fins a la passera del Molinet, per tal de connectar amb la llera del riu Besòs, amb Santa Coloma de Gramenet i Sant Adrià del Besòs.

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

11. Mobilitat i gènere

L'Estudi incorpora dades qualitatives de mobilitat i gènere, extretes de l'Enquesta de Mobilitat Quotidiana (EMQ) de l'any 2006, referents a la ciutat de Barcelona, però no preveu mesures complementàries.

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 en municipis 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.

S'inclou l'estudi de les emissions dels vehicles a partir de les intensitats mitjanes de trànsit (IMD) i aplicant uns factors d'emissió per quilòmetre recorregut. Conclou que els consums i emissions de CO₂ i contaminants atmosfèrics associats a la nova mobilitat en termes anuals són els següents:

- Consum: 2,81 tn combustible/any
- CO₂: 8,44 tn CO₂/any
- NO_x: 18,95 kg NO_x/any
- PM: 2,01 kg PM₁₀/any

Des de l'equip redactor del present informe es considera suficient la informació aportada.

Recomanació 3.

Es recomana que a les proximitats de l'equipament hi hagi punts de recàrrega per a vehicles elèctrics, com a mesura per minimitzar la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica.

13. Finançament de les càrregues derivades de la mobilitat generada

L'Estudi no especifica el finançament de cap actuació vinculada a la millora de la mobilitat.

Recomanació 4.

Es recomana elaborar una proposta de finançament i de càrregues derivades de la nova mobilitat generada.

14. Conclusions

L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada pel *Pla Especial Urbanístic per la regulació del nou equipament cultural de les cases barates del Bon Pastor, situades a l'illa compresa pels carrers de Barnola, Tàrrega, Bellmunt i Claramunt al barri del Bon Pastor*, 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, 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, 7 de març de 2019

Vistiplau

Xavier Sanyer Matías
Cap del Servei de Mobilitat

Lluís Alegre Valls
Director tècnic