

Informe relatiu a l'Estudi d'avaluació de la mobilitat generada del Pla Especial Integral i de Millora Urbana per a la concreció dels sòls d'equipament i zona verda del recinte industrial "Palo Alto" i per a la regulació de l'equipament situat a la nau E del recinte, Barcelona

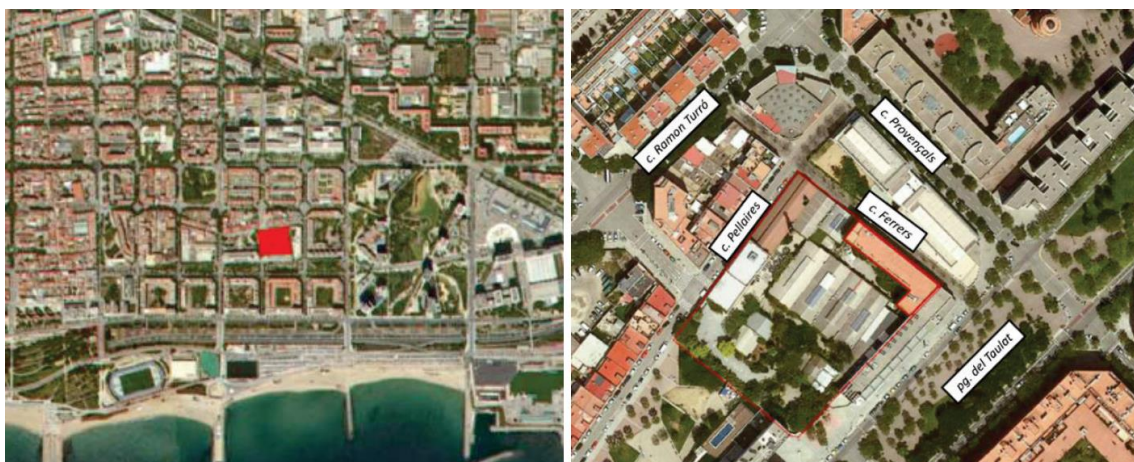
Municipi de Barcelona
Comarca del Barcelonès

Promotor: Ajuntament de Barcelona
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 del Pla Especial Integral i de Millora Urbana per a la concreció dels sòls d'equipament i zona verda del recinte industrial "Palo Alto" i per a la regulació de l'equipament situat a la nau E del recinte, Barcelona.

1. Antecedents

L'emplaçament del pla especial se situa a l'àmbit delimitat pels carrers Pellaires, Ferrers, Taula i els Jardins de Remedios Varó, en el barri de Diagonal Mar de Barcelona.



2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'Estudi d'avaluació de la mobilitat generada pel *Pla Especial Integral i de Millora Urbana per a la concreció dels sòls d'equipament i zona verda del recinte industrial "Palo Alto" i per a la regulació de l'equipament situat a la nau E del recinte, Barcelona*, 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.

El pla especial té per objecte:

- Concretar la ubicació dels sòls destinats a zona verda 6b i equipament 7b situats en l'àmbit,
- Assignar l'ús d'equipament de tipus cultural als edificis interiors del recinte, i a la nau E se li assignarà també l'ús administratiu,
- Definir les condicions d'edificació de l'equipament públic situat en la nau E.

El sostre total del pla especial és de 7.475,63 m², però l'increment de sostre respecte a la situació actual només concentra a la nau E, mentre que la resta del recinte mantindrà les superfícies de sostre actuals i també mantindrà la mobilitat actual.

En aquest edifici ja hi ha un equipament de Barcelona Activa, el qual incrementarà la seva superfície en 1.412 m², essent aquest l'element generador de nova mobilitat al sector.

3. Estimació de la demanda de mobilitat generada

L'EAMG calcula la nova mobilitat generada seguint les ràtios que dicta el Decret 344/2006 de regulació d'Estudis d'Avaluació de la Mobilitat Generada (ús d'equipaments). Per aquest motiu la nova mobilitat generada serà de **350 desplaçaments**, considerant només l'increment de nova superfície de sostre, donat que la resta la considera existent.

A la taula següent es mostra la mobilitat generada segons les ràtios que dicta el Decret i segons les de l'EAMG:

Taula resum de la mobilitat generada (segons l'EAMG i segons el Decret 344/2006)

Usos	Àrea (m ²)	Nou sostre edificable (m ²)	Viatges generats (m ²) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
Equipaments	-	1.412	282	350
TOTAL	-	1.412	282	350

Des de l'equip de redacció del present informe accepta la nova mobilitat prevista.

S'incorporen dades de la caracterització de la mobilitat a Barcelona a partir de l'EMEF de 2018 i l'enquesta de mobilitat quotidiana de 2006 corresponent a l'àmbit de Barcelona. A partir d'aquestes dades l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada fa una proposta de distribució modal de la mobilitat. L'estudi considera que el 68,7% dels desplaçaments seran urbans i la resta interurbans.

Repartiment modal proposat	A PEU - BICICLETA	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT
% quota modal	37,7	41,3%	21,1%
Viatges / dia de màxima demanda	132	144	74

Des de l'equip de redacció del present informe s'accepta el repartiment modal proposat a l'estudi.

4. Mobilitat en vehicle privat

L'estudi menciona la xarxa bàsica de connexió externa i s'enumeren els vials d'accés a la ciutat i la seva intensitat de trànsit diària.

També es fa una descripció de la xarxa viària interna i l'encaix del sector a partir de la xarxa viària principal (ronda Litoral i la Gran Via de les Corts Catalanes). L'estudi descriu els principals itineraris d'accés i de sortida a l'àmbit. També s'aporta una imatge poc llegible de l'aranya de trànsit de la ciutat corresponent a l'any 2015.

L'estudi descriu l'oferta d'aparcament de motocicletes i de turismes (aparcament regulat) entorn del sector, i n'aporta la seva representació gràfica.

Des de l'equip de redacció del present informe **es troba a faltar aportar una mínima informació relacionada amb les intensitats de trànsit i nivells de servei de la xarxa viària d'accés al sector.**

5. Xarxa de transport públic

L'àmbit d'estudi disposa de cobertura a 6 línies de bus urbanes, 2 de metropolitanes, 1 línia de metro (L4) i al tramvia (T4).

Pel que fa al servei de metro, menciona que l'estació més propera a l'àmbit és l'estació Selva de Mar (L4), que es troba a menys de 500 m, i en relació al tramvia la línia T4 també hi dona cobertura. Incorpora informació de l'horari del servei, la freqüència de pas i el termòmetre de parades d'aquestes línies, on s'especifica les parades que permeten transbord amb altres línies ferroviàries. També s'aporta la seva demanda en dia feiner, dissabte i festiu.

Referent al servei d'autobusos, es disposa de parades a menys de 500 m que permeten accedir a les línies urbanes 7, 136, H16, V27, V29 i V31. A menys de 300 m també hi tenen parades dues línies metropolitanes: la B20 i la B25. Per cadascuna d'elles es detalla el nombre d'expedicions diàries i freqüència de pas, la seva intermodalitat, el seu recorregut i en el cas de les línies urbanes també s'aporta la seva demanda en dia feiner, dissabte i festiu.

També es fa una descripció de les parades dels serveis de taxi properes, segons el qual hi ha 4 parades a menys de 300 m de l'àmbit, es mostra la seva representació gràfica i s'aporten fotografies.

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

Recomanació 1.

Es recomana indicar quina és l'oferta de punts de recàrrega per a vehicles elèctrics propera al sector.

6. Mobilitat a peu i en bicicleta

L'estudi identifica els 4 itineraris per a vianants principals d'accés al sector, que fonamentalment coincideix amb punts de polaritat o bé d'accés a l'oferta de transport públic (av. Diagonal (2 itineraris), la Rambla del Poblenou i el Passeig del Taulat). Per a cadascun d'aquests itineraris es descriu les seves característiques, accessibilitat i s'incorporen fotografies. En general tots els itineraris a peu descrits mantenen bones

condicions d'accessibilitat excepte un tram de la vorera del carrer Pellaires (que limita amb el sector) el qual resulta millorable quant a l'amplada de la vorera.

En relació amb la bicicleta, es considera que les condicions faciliten l'ús d'aquest mode de transport. Els carrils bici més propers se situen al carrer Ramon Turró i Pg. del Taulat (amb carrils bici bidireccionals segregats en calçada).

Es descriu els aparcaments de bicicleta en calçada (amb 2 zones d'aparcament al carrer de Provençals i 1 al passeig del Taulat) i finalment es descriuen les estacions de Bicing més properes.

Es mostra gràficament l'oferta de carrils bici, així com els punts d'aparcament públics i de Bicing.

També s'incorporen imatges dels diferents aparcaments i carrils bici de l'entorn.

Recomanació 2.

Es recomana incorporar informació referent a la demanda actual de les places d'aparcament públic per a bicicletes, per tal de poder detectar si hi ha desajustos entre oferta i demanda.

7. Incidència de la mobilitat generada

L'estudi considera que la nova demanda prevista és de només 74 nous desplaçaments diaris en vehicle privat, i si es contempen els factors d'ocupació aquest valor es redueix a 65 vehicles/dia. Considerant un factor d'hora punta del 35%, l'increment de trànsit serà de 23 vehicles /hora i per tant la incidència sobre la xarxa viària actual serà mínima.

En el cas del transport públic, es detalla que en hora punta hi ha 159 expedicions comptant ambdós sentits de circulació i tenint en compte l'oferta de metro, tramvia i bus. Per tant es considera que aquesta oferta tan important podrà donar cobertura als 50 desplaçaments en hora punta previstos, amb increments en l'ocupació dels diferents sistemes de transport públic de l'entorn inferiors a l'1%.

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

8. Estimació de la demanda d'aparcament

Pel que fa a la reserva de places d'aparcament a fora de la calçada, el Decret 344/2006 de regulació d'estudis d'avaluació de la mobilitat generada obliga a reservar places fora de la via pública destinades a aparcaments de bicicletes per a tots els usos, i per a turismes i motocicletes només en el cas dels usos residencials, d'estacions de ferrocarrils i d'autobusos interurbans.

L'estudi indica que segons el Decret 344 no resulta necessari la previsió de nou aparcament per a turismes i motocicletes dins del recinte. Tot i així, l'estudi especifica que en cas que es preveïés dotació d'aparcament, aquest hauria de complir amb els requeriments de dotació de punts de recàrrega elèctrica i de reserva de places PMR previstos en la normativa vigent.

Taula resum del dimensionament de l'aparcament (entre parèntesis s'indica la previsió del Decret)

Usos	Àrea (m ²)	Sostre edificable (m ²)	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turisme	Total aparcaments motocicleta
Equipaments	-	7.475,63	75 (75)	0 (0)	0 (0)
TOTAL	-	7.475,63	75 (75)	0 (0)	0 (0)

Referent a les bicicletes, l'estudi preveu la dotació del Decret 344/2006, si bé inicialment es començarà instal·lant el 30% d'aquesta oferta i s'ampliarà amb mesura que augmenti la demanda.

Des de l'equip redactor del present informe s'accepta la previsió d'aparcament realitzat.

Recomanació 3.

Des de l'equip redactor del present informe es recomana instal·lar aparcaments de bicicletes/VMP segurs per als treballadors/es a dins de les instal·lacions.

9. Distribució Urbana de Mercaderies

El Decret 344/2006 contempla la necessitat de reserva de places per a càrrega i descàrrega de mercaderies pels usos oficines i comerç, i per tant no li resulta d'aplicació en aquest àmbit.

Recomanació 4.

Tenint en compte que tal com s'indica en l'EAMG una part de l'equipament tindrà funcions administratives, resulta recomanable preveure una mínima de reserva de places de càrrega i descàrrega.

10. Mesures correctores

L'estudi indica que les xarxes de mobilitat actuals de vianants, bicicletes, transport públic i vehicle privat estan degudament adaptades per absorbir el nou flux de mobilitat que generarà la nova activitat prevista. Únicament com a mesura correctora es preveu:

- Un nou accés al recinte a través del carrer Ferrers que complementi l'accés actual del carrer Pellaires (el carrer Ferrers és de plataforma única).
- L'ampliació de la vorera d'1,5 a 1,8 m del carrer Pellaires a la banda sud i entre els dos passos per a vianants existents.

Finalment, també es recomana que les activitats que s'implantin en aquest àmbit fomentin el teletreball i la flexibilitat horària. Així mateix, també es recomana que a les seves web s'informi de l'oferta de transport públic existent i es fomenti aquesta mobilitat.

11. Mobilitat i gènere

Segons l'article 10 del Decret 344/2006 referent als indicadors de gènere es determina que *"per elaborar els estudis d'avaluació de la mobilitat generada s'han d'utilitzar indicadors de gènere quantitius i qualitius, que permetin l'estudi de la mobilitat de les dones i del seu accés al vehicle privat, a peu, en bicicleta i transport públic"*.

L'estudi, a partir de l'EMEF 2019, visualitza les diferències d'hàbits i necessitats entre els homes i les dones i mostra les diferències de gènere existents respecte als mitjans de transport emprats i als motius de desplaçament.

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

Recomanació 5.

Des de l'equip redactor es recomana aportar informació concreta de la situació actual en aquest àmbit (per exemple amb dades reals de l'activitat que ja hi ha implementada) així com preveure mesures complementàries per assegurar una correcta mobilitat des d'aquest punt de vista (seguretat, enllumenat públic, etc.).

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 considera l'increment de la mobilitat vinculat al desenvolupament del sector i utilitza els factors unitaris d'emissió emprats per l'AMB.

El consum de combustible total resultant de la mobilitat generada per l'àmbit d'estudi és de 5,64 tep /any i estima les següents emissions a l'atmosfera:

- 16,9 CO₂ t /any
- 37,8 NO_x kg/any
- 4,06 PM₁₀ kg/any

Des de l'equip redactor del present informe accepta la informació facilitada.

Recomanació 6.

Des de l'equip redactor es recomana preveure mesures complementàries per minimitzar l'impacte de la nova mobilitat sobre la qualitat de l'aire.

13. Finançament de les càrregues derivades de la mobilitat generada

L'EAMG quantifica els costos que generaran l'ampliació de la vorera. En total preveu un cost de **4.000 €**.

L'equip redactor del present informe accepta la informació facilitada.

14. Conclusions

L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del *Pla Especial Integral i de Millora Urbana per a la concreció dels sòls d'equipament i zona verda del recinte industrial "Palo Alto" i per a la regulació de l'equipament situat a la nau E del recinte, Barcelona*, compta amb

els elements necessaris per aconseguir una mobilitat sostenible, d'acord amb els principis de la Llei de 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:

- Es troba a faltar aportar una mínima informació relacionada amb les intensitats de trànsit i nivells de servei de la xarxa viària d'accés al sector.

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.

Vistiplau

Xavier Sanyer Matías
Cap del Servei de Mobilitat

Lluís Alegre Valls
Director de l'Àrea de
Mobilitat