

Informe relatiu a l'Estudi d'avaluació de la mobilitat generada per al Pla de Millora Urbana per la recuperació dels paràmetres de la normativa 13b al solar situat al carrer segle XX, 3-5 districte d'Horta-Guinardó-Barcelona

Municipi de Barcelona

Comarca: Barcelonès

Promotor: FESOL OVAL S.L

Redactor de l'EAMG: F2M FRANCESCH-

FLAVIÀ-MANZANO S.C.P.

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 de Millora Urbana per la recuperació dels paràmetres de la normativa 13b al solar situat al carrer segle XX, 3-5 districte d'Horta-Guinardó-Barcelona*.

1. Antecedents

El sector objecte d'estudi està situat al número 3-5 del carrer del Segle XX, al barri del Guinardó de Barcelona.

Es troba en una illa tancada per una corona d'edificacions amb pati interior d'illa, delimitada pels carrers Segle XX, Rambla de la Muntanya, Torre dels Pardals i Ronda del Guinardó.

Es tracta d'una zona urbana consolidada amb un ús eminentment residencial i una important presència d'equipaments.



2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'Estudi d'Avaluació de la Mobilitat Generada del *Pla de Millora Urbana per la recuperació dels paràmetres de la normativa 13b al solar situat al carrer segle XX, 3-5 districte d'Horta-Guinardó-Barcelona*, als continguts de la llei de mobilitat, aplicant com a criteris els establerts en el Decret 344/2006, de regulació dels Estudis d'Avaluació de la Mobilitat Generada.

Aquest PMU té com a objectiu recuperar els paràmetres propis de la qualificació 13b en aquest solar, tal com es va definir en el Pla General Metropolità.

L'àmbit té consideració de solar i es tracta d'un solar sense edificar en sòl urbà consolidat.

La superfície del solar segons cartografia municipal és de 270,80 m², amb una superfície de sostre de 880,79 m².

La proposta preveu aplicar l'alçada reguladora actual de 15,4 m, i per tant, un edifici de 5 nivells (PB+Altell+3), igual que els dos edificis veïns.

L'edifici preveu la possibilitat de comerç de proximitat en planta baixa en contacte amb el carrer.

3. Estimació de la demanda de mobilitat generada

L'estudi de mobilitat estima que el seu desenvolupament generarà un total de **42 desplaçaments/dia**, considerant els 6 habitatges previstos.

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

Usos	Àrea (m ²)	Sostre edificable (m ²)	Nre. Habitatges	Viatges generats habitatge	Viatges generats (m ²) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
Residencial	270,80	880,79	6	42	88	42
TOTAL	270,80	880,79	6	42	88	42

Des de l'equip de redacció del present informe **no accepta la nova mobilitat generada, ja que cal considerar la situació de major mobilitat per a usos residencials, així com preveure la mobilitat de tots els usos previstos, com ara el comercial.**

L'estudi incorpora informació de la quota modal del PMU 2019-2024 i l'EMEF 2020 de la ciutat de Barcelona. Per altra banda, inclou dades de desplaçaments no motoritzats (a peu, bici, Bicing i Bicing elèctric) entre 2006 i 2016.

El present estudi aplica la hipòtesi de repartiment modal previst al PMU 2019-2024.

Repartiment modal proposat	A PEU - BICICLETA	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT
% quota modal	37,7%	37,0%	25,4%
Viatges / dia feiner	16	16	11

Des de l'equip de redacció del present informe s'accepta el repartiment modal proposat tot i que caldrà revistar els desplaçaments totals per modes una vegada revisada la mobilitat generada prevista.

4. Mobilitat en vehicle privat

Es descriu les principals característiques del carrer del Segle XX (secció, carrils, sentits de circulació i amplada de voreres).

En relació a l'oferta d'aparcament, l'entorn de l'àmbit disposa d'aparcament regulat (zona verda i zona de càrrega i descàrrega). Es mostra gràficament l'oferta existent.

Per altra banda, es localitza un aparcament municipal soterrat proper al sector.

Des de l'equip de redacció del present informe **es troba a faltar la identificació dels itineraris d'accés i sortida a l'edifici, així com l'anàlisi de les intensitats de trànsit de les vies més properes.**

5. Xarxa de transport públic

L'àmbit d'estudi disposa d'una oferta de transport públic formada per bus, metro i taxi.

Entorn de l'àmbit hi ha 7 línies d'autobús urbà que hi donen servei i 2 línies nocturnes.

Les línies 4 (Estació Maragall) i 5 (Estació Congrés, Estació Maragall) de metro són les que tenen una parada més propera al sector en estudi.

A menys de 500 metres de l'àmbit d'estudi hi ha 2 parades de taxi.

Des de l'equip redactor del present informe **troba a faltar la descripció de l'oferta de transport públic (horaris, expedicions, recorregut, parades més properes), així com dades d'ocupació de les expedicions i l'anàlisi dels itineraris per a vianants d'accés a les parades de transport públic.**

6. Mobilitat a peu i en bicicleta

Tots els vials de l'entorn al sector esdevenen carrils ciclables o disposen de carril bici.

L'estudi incorpora gràficament l'oferta existent de carrils bici i vies ciclables, així com la ubicació dels punts d'estacionament públic i els 3 aparcaments Bicing.

Des de l'equip redactor del present informe considera que **cal incloure l'anàlisi de la xarxa de vianants més propera al sector.**

7. Incidència de la mobilitat generada

Pel que fa al transport públic, l'estudi incorpora dades de viatges en bus i metro entre 2007 i 2017.

L'EAMG conclou que la mobilitat que generarà aquest PMU, crearà una mobilitat generada totalment assumible, i que serà del tot inapreciable respecte l'actual.

Recomanació 1.

Cal analitzar la incidència de la mobilitat generada sobre el transport públic, si bé tenint en compte que el desenvolupament d'aquest sector suposarà un increment inferior a 100 desplaçaments/dia, es considera aquesta incidència com a una recomanació en lloc d'una condició com li correspondria.

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.

Així doncs, seguint el que dicta el Decret 344/2006, l'estudi ha de preveure una reserva de places d'aparcament per a bicicletes i aquesta, ha de ser de **12 places**, les quals es preveuen fora de la via pública.

Pel que fa a l'aparcament de vehicle privat, es preveuen **6 places per a turismes i 3 per a motocicletes**, tal com marca el Decret.

La taula següent mostra les reserves d'aparcament mínimes segons les ràtios del Decret 344/2006, i entre parèntesis, s'indica les que es presenten a l'estudi de mobilitat generada.

Usos	Àrea (m ²)	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turisme	Total aparcaments motocicleta
residencial	270,80	12 (12)	6 (6)	3 (3)
TOTAL	270,80	12 (12)	6 (6)	3 (3)

Des de l'equip de redacció del present informe s'accepta la reserva de places d'aparcament previst, però es considera necessari de **donar resposta al Reial Decret 1053/2014 en referència al fet que "en edificis de nova construcció s'haurà d'incloure la instal·lació elèctrica específica per la recàrrega dels vehicles elèctrics"**.

Recomanació 2.

Es recomana incloure algun punt / taquilles dins l'edifici per a l'aparcament segur dels Vehicles de Mobilitat Personal (VMP).

9. Distribució Urbana de Mercaderies

En relació a les places d'aparcament per a la realització de maniobres de càrrega i descàrrega, segons el Decret 344/2006 d'Estudis d'Avaluació de la Mobilitat Generada, en els usos d'oficines, tal com dicta l'Article 6 s'especifica que:

- *els locals comercials han de destinar per a magatzem un mínim d'un 10% del sostre, a l'interior de l'edifici o a terrenys edificables del mateix solar*
- *la distribució de mercaderies a l'interior dels nuclis urbans, cal complir amb les següents reserves de places de 3 x 8 metres a la xarxa viària per a càrrega i descàrrega de mercaderies:*
 - a) *Ús comercial: 1 plaça per cada 1.000 m² de superfície de venda o 1 plaça per cada 8 establiments.*

b) *Ús d'oficines: 1 plaça per cada 2.000 m² de sostre.*

L'estudi no incorpora informació referent a la càrrega i descàrrega.

10. Mesures correctores

L'estudi no realitza mesures correctores en les diferents xarxes de mobilitat, ja que considera que hi ha prou oferta per a tenir una bona mobilitat urbana que connecti els usuaris amb els principals punts de la ciutat.

Des de l'equip de redacció del present informe considera que una vegada es revisi la mobilitat total generada i es doni compliment a les indicacions del punt 7 del present informe (Incidència de la mobilitat generada), caldrà revisar si cal aplicar mesures correctores.

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 quantitatius i qualitatius, 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 no incorpora dades de gènere en el vector de la mobilitat.

Des de l'equip de redacció del present informe considera que **cal incloure dades de gènere per donar compliment al Decret 344/2006.**

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'estudi no incorpora dades d'incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica.

Des de l'equip de redacció del present informe **cal incloure l'avaluació de la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica.**

13. Finançament de les càrregues derivades de la mobilitat generada

L'estudi no quantifica econòmicament les càrregues derivades de la mobilitat generada.

Des de l'equip redactor del present informe considera que **cal incloure una valoració econòmica de totes les mesures, inclòs l'aparcament previst.**

14. Conclusions

L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del *Pla de Millora Urbana per la recuperació dels paràmetres de la normativa 13b al solar situat al carrer segle XX, 3-5 districte d'Horta-Guinardó-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:

- Cal revisar la mobilitat generada prevista, considerant la situació de major mobilitat per a usos residencials, i preveure la mobilitat de tots els usos previstos.
- És necessari identificar els itineraris d'accés i sortida a l'edifici, així com l'anàlisi de les intensitats de trànsit de les vies més properes.
- Cal incloure la descripció de l'oferta de transport públic, les dades d'ocupació de les expedicions i l'anàlisi dels itineraris per a vianants d'accés a les parades de transport públic.
- Cal incloure l'anàlisi de la xarxa de vianants més propera al sector.
- Cal donar resposta al Reial Decret 1053/2014 en relació als punts de recàrrega per a vehicles elèctrics.
- És necessari incloure dades de gènere en el vector de la mobilitat.
- Cal incloure l'avaluació de la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica.
- Cal incloure una valoració econòmica de totes les mesures.

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.

Lluís Alegre Valls
Director de l'Àrea de
Mobilitat