

Informe relatiu a l'Estudi d'avaluació de la mobilitat generada del Pla Especial Integral d'ús docent destinat a residència d'estudiants carrer Riera Blanca, 149, Barcelona

Municipi de Barcelona
Comarca del Barcelonès

Promotor: ALBA SPANISH PROPCO 3, S.L.U.
Redactor de l'EAMG: Taller Ambiental

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 d'ús docent destinat a residència d'estudiants carrer Riera Blanca, 149, Barcelona*.

1. Antecedents

L'emplaçament se situa a una parcel·la del carrer Riera Blanca núm. 149 a l'extrem sud del carrer, a la cruïlla formada pels carrers Riera Blanca, Carreras i Candi i carrer d'Antoni Capmany. Té una superfície de 2.842 m² on encara hi ha una antiga fabrica, en el barri de Sant-Badal / Districte de Sants-Montjuïc de Barcelona.



2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'Estudi d'avaluació de la mobilitat generada del Pla Especial Integral d'ús docent destinat a residència d'estudiants carrer Riera Blanca, 149, 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 preveu desenvolupar un nou edifici que albergarà una residència d'estudiants de 538 places, amb una edificació amb planta baixa i 5 pisos en la seva façana més alta. L'edificabilitat prevista sobre la rasant, és de 10.696,50 m².

L'àmbit està afectat de vial en el seu front al carrer Riera Blanca, ja que el planejament vigent estableix una amplada d'aquest vial de 20 m, fet que suposa una ampliació del carrer en uns 4 m respecte a la situació actual.

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. L'estudi indica que la mobilitat de l'equipament estarà vinculada fonamentalment a les 538 persones residents i als 20 treballadors/es, i estableix un primer càlcul de la mobilitat en 1.843 desplaçaments i fa el repartiment segons mode de transport i també segons franja horària. Per altra banda, també fa el càlcul segons les ràtios del Decret 344, considerant tota la superfície de sostre construïda i aplicant la ràtio corresponent a equipaments, donant com a resultat **2.770 desplaçaments/dia**.

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)	Sostre edificable (m ²)	Viatges generats (m ²) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
Altres equipaments (residencial)	2.842	13.850,0	2.770	2.770
TOTAL	2.842	13.850,0	2.770	2.770

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

S'incorporen dades de la caracterització de la mobilitat a Barcelona o a l'àmbit metropolità a partir de l'EMEF de 2017 i de dades estadístiques de l'Ajuntament de Barcelona. A partir d'aquestes dades l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada fa una proposta de distribució modal de la mobilitat.

Repartiment modal proposat	A PEU - BICICLETA	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT
% quota modal	32,0%	60,0%	8,0%
Viatges / dia de màxima demanda	886	1.662	222

De la mobilitat en vehicle privat, tenint en compte el perfil dels usuaris, es considera que el 80% es farà en motocicleta i el 20% restant en turisme.

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 descriu els tres carrers que confronten amb la parcel·la objecte del pla especial, que són els carrers Riera Blanca, Carreres i Candi i Antoni de Campmany. Per cadascun d'ells s'identifiquen diferents aspectes.

Sobre plànol s'indiquen els itineraris i sentits de circulació dels vials d'accés al pla especial. L'accés a l'aparcament del sector es farà des del carrer Carreres i Candi, i donarà accés a la planta soterrània.

Des de l'equip redactor del present informe no es considera suficient la documentació aportada i **es considera necessari aportar informació contrastada sobre la intensitat de trànsit i el grau de saturació de la vialitat afectada.**

També es fa una descripció de l'oferta d'aparcament entorn del sector, diferenciant les zones d'estacionament a la via pública (generalment zona blava i verda), els aparcaments públics de pagament i els aparcaments per a motocicletes.

5. Xarxa de transport públic

L'àmbit d'estudi disposa 7 línies urbanes/metropolitanes que li donen cobertura. Es tracta de la V1, L52, L82, L85, 91, 115, LH2 i N13. Per a cadascuna d'elles s'indica la distància a l'àmbit, la freqüència de pas, l'horari de funcionament i una valoració de la seva ocupació. S'incorpora una breu descripció dels itineraris d'accés a les parades.

En relació amb el ferrocarril, destaca que l'estació de Sants es troba a 1,2 km del sector. Pel que fa a la xarxa de metro, el sector es troba a 250 m de l'estació de Santa Eulàlia de la L1, que permet connectar amb 8 parades al centre de la ciutat i amb 7 a estacions de la zona universitària.

Si bé no es descriu en la memòria, la cartografia associada a l'EAMG també incorpora les parades properes de la línia LH1 i la parada de taxi més propera.

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

6. Mobilitat a peu i en bicicleta

En l'àmbit de l'estudi es diferencien els carrers laterals (Riera Blanca, Carreres i Candi) on el vehicle privat té un major protagonisme, si bé les voreres tenen una amplada mínima de 3 m. Per contra el carrer Antoni de Campmany el vianant hi té prioritat, i permet la connexió cap a la Rambla Badal.

S'incorpora les cruïlles regulades per semàfor i també els passos per a vianants.

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

Recomanació 1.

Es recomana fer una descripció dels itineraris per a vianants per accedir a l'oferta de transport públic, indicant les condicions d'accessibilitat dels itineraris i si els passos per a vianants disposen de la franja d'acompanyament per a les persones invidents o amb deficiències visuals.

En relació amb la bicicleta, l'EAMG descriu la xarxa d'itineraris per a la bicicleta propera, els punts d'ancoratges per a bicicleta i les estacions del servei de bicicleta pública de la ciutat de Barcelona, i mostra gràficament aquesta informació.

Tenint en compte que el sector es troba a límit entre els termes municipals de l'Hospitalet de Llobregat i Barcelona **es considera necessari descriure la xarxa ciclable i les infraestructures d'aparcament per a la bicicleta de la ciutat de l'Hospitalet de Llobregat** (carrils bici, servei de Bicibox...), tant en la descripció com en la cartografia associada.

7. Incidència de la mobilitat generada

Per determinar el volum de **vehicles** que generarà la nova mobilitat s'estableix un factor d'ocupació dels vehicles, considerant 2 persones de turismes i 1,2 per motocicleta. Tenint en compte aquestes ocupacions en la franja punta de 2 hores (de 14 a 16h) es generarà un moviment de 30 motocicletes i 4 turismes. L'EAMG considera que aquest flux tindrà molt poca incidència sobre la xarxa viària de l'entorn.

En el cas del **transport públic**, s'estima que en hora punta s'incrementarà de la demanda en 266 viatges. No obstant això, no contrasta aquest increment amb el nivell de servei actual.

Recomanació 2.

Cal avaluar la incidència de la nova mobilitat generada sobre el conjunt de xarxes de mobilitat, contrastant-ho amb les dades de demanda existent. No obstant això, tenint en compte la mobilitat prevista i l'oferta de transport públic que donarà servei a aquest equipament, es considera una recomanació en lloc d'una condició com li correspondria.

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 els criteris del Decret 344/2006 no resulta necessari preveure una dotació d'aparcament per a turismes i motocicletes, mentre que segons la normativa del PGM caldria preveure una dotació per a 57 turismes. Tenint en compte la demanda prevista, fa un canvi en aquesta dotació i preveu:

- 6 places d'aparcament per a cotxes, de les quals seran places PMR i 2 comptaran amb punts de recàrrega per a vehicles elèctrics.

- 64 places per a motocicletes
- 55 places per a patinets i bicicletes.

Tota aquesta dotació es preveu en la planta soterrània. L'EAMG també planteja la possibilitat que al vestíbul hi hagués una dotació complementària (d'unes 20 places).

Des de l'equip redactor no s'accepta aquesta proposta de dotació d'aparcament per bicicleta vinculada a l'equipament. **Tenint en compte les persones usuàries de la residència d'estudiants i el seu patró de mobilitat es podria aplicar la ràtio assimilable a l'ús residencial o bé al de l'ús d'equipaments, o com a mínim la reserva d'espai per a la progressiva implantació d'aquest aparcament.**

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
altres equipaments (residencial)	2.842	13.850,0	55 +20 (139)	6	64
TOTAL	2.842	13.850	55 +20 (139)	6 (0)	64 (0)

Recomanació 3.

Es recomana instal·lar aparcaments de bicicletes/VMP segurs per als treballadors/es. També es recomana instal·lar aparcaments per a patinets per a les persones usuàries de la residència d'estudiants.

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. Per altra banda, segons la normativa d'aparcament del PGM, en hotels, residències o similars, cal disposar d'un espai de 8x3,5 m per a la càrrega i descàrrega quan se superen les 350 places.

Segons la documentació aportada, es preveu un espai d'aquestes característiques a la planta sotterrani de l'equipament.

Des de l'equip redactor s'accepta aquesta dotació.

10. Mesures correctores

L'estudi proposa algunes mesures correctores per optimitzar la mobilitat d'accés:

- S'indica que es preveu ampliar la vorera del carrer Riera Blanca fins a 10 m en l'àmbit que confronta amb el sector, fet que millorarà l'accessibilitat a la parada de bus.
- Es proposa estudiar que en l'àrea d'estacionament de bicicletes s'incorpori un servei propi de bicicletes elèctriques de manera que els residents puguin disposar.

- Incorporar un punt d'estacionament per a patinets, també a la planta soterrània.
- Col·locar franges de detecció en passos de vianants (per a persones invidents) al semàfor del carrer Riera Blanca amb Antoni Capmany i a la cruïlla del carrer Riera Blanca a la sortida de l'estació de metro.
- Potenciar la difusió de l'oferta del transport públic pels residents.
- Instal·lar una estació de Bicing al carrer Antoni Capmany a tocar el carrer Riera Blanca.
- Ampliar el punt d'estacionament de bicicletes a la via pública amb una capacitat que hi ha en el carrer Antoni Campmany.

Des de l'equip redactor del present informe es valora molt positivament la implementació d'aquestes mesures.

Recomanació 4.

Es recomana la incorporació de diferents mesures complementàries, com per exemple: disposar d'infraestructures de telecomunicacions i espais adequats que facilitin la realització de classes en línia, disposar d'espais per facilitar la gestió de les entregues de les compres en línies...

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 aporta una reflexió general de la mobilitat segons gènere i edat, i indica que en el cas del pla especial no es preveuen diferències rellevants per gènere, i es proposen diferents indicadors per controlar la mobilitat per gènere.

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

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 avalua la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica a partir de la nova mobilitat generada i dels factors d'emissió del CORINAIR 1990.

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

13. Finançament de les càrregues derivades de la mobilitat generada

L'EAMG no quantifica els costos que generaran les diferents propostes de millora i la reserva d'aparcament previst.

Des de l'equip redactor del present informe es **considera necessari concretar el finançament de les càrregues derivades de la mobilitat generada per a les diferents actuacions i mesures correctores incloses en l'estudi.**

14. Conclusions

L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del *Pla Especial Integral d'ús docent destinat a residència d'estudiants carrer Riera Blanca, 149, 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:

- Cal aportar informació contrastada sobre la intensitat de trànsit i el grau de saturació de la vialitat afectada.
- Cal descriure la xarxa ciclable i les infraestructures d'aparcament per a la bicicleta de la ciutat de l'Hospitalet de Llobregat
- Tenint en compte les persones usuàries de la residència d'estudiants cal considerar una ràtio d'aparcament per a bicicletes superior.
- Cal concretar el finançament de les càrregues derivades de la mobilitat generada per a les diferents actuacions i mesures correctores incloses en l'estudi.

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