

Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada per la Modificació del PGM per la creació d'un equipament a Can Ferrer al carrer Alfons XII 42-48 i consolidació d'un espai lliure als jardins d'Enric Sagnier al carrer Brusi 51-61 de Barcelona

Municipi de Barcelona

Comarca: Barcelonès

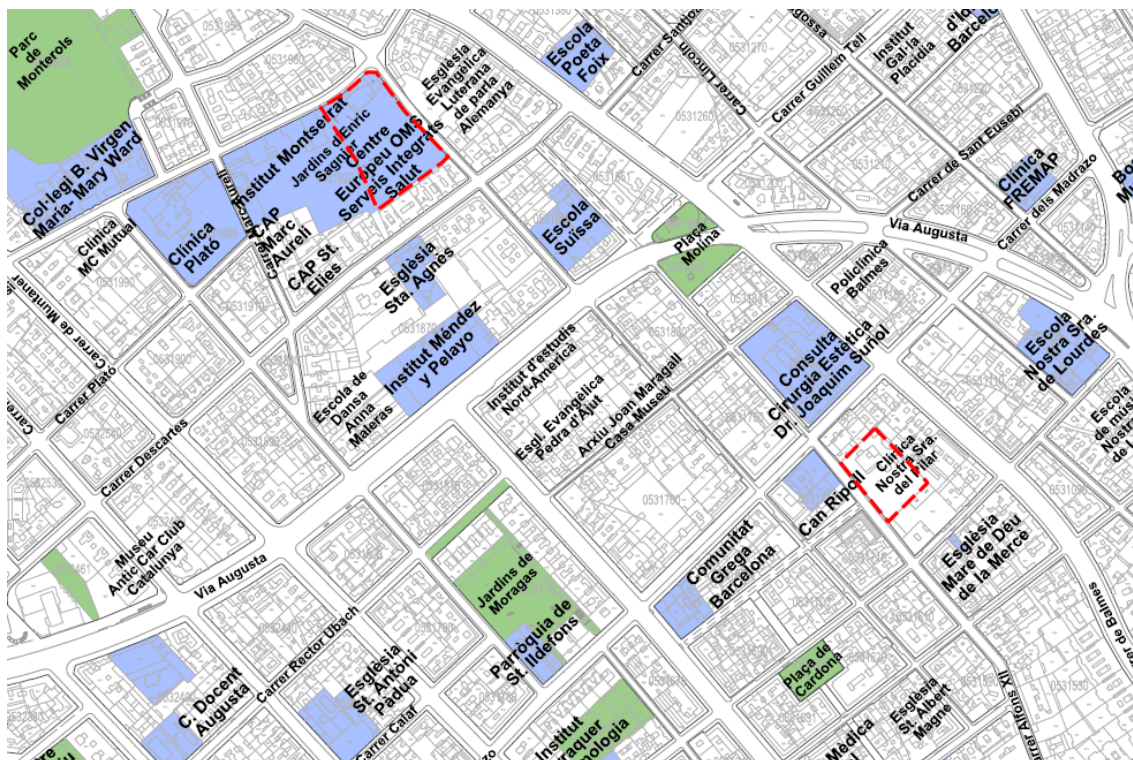
Promotor: Ajuntament de Barcelona

Redactor de l'EAMG: Ajuntament de Barcelona

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 per la *Modificació del PGM per la creació d'un equipament a Can Ferrer al carrer Alfons XII 42-48 i consolidació d'un espai lliure als jardins d'Enric Sagnier al carrer Brusi 51-61 de Barcelona.*

1. Antecedents

La present Modificació de Pla General Metropolità es desenvolupa en dos subàmbits, localitzats dins del Districte de Sarrià – Sant Gervasi: un se situa al carrer Alfons XII, 42-48, que corresponen als jardins de Can Ferrer, i l'altre se situa al carrer de Brusi, 51-61, que correspon als jardins d'Enric Sagnier.



2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada de la *Modificació del PGM per la creació d'un equipament a Can Ferrer al carrer Alfons XII 42-48 i consolidació d'un espai lliure als jardins d'Enric Sagnier al carrer Brusi 51-61 de Barcelona* als continguts de la llei de la mobilitat, i s'aplicaran com a criteris els establerts en el Decret de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada.

La superfície total de l'àmbit d'actuació és de 7.918 m², dels quals 2.550 m² corresponen a la parcel·la del carrer Alfons XII, 42-48, i 5.368 m² a la del carrer de Brusi, 51-61.

L'objectiu d'aquesta modificació és creació d'un equipament en part d'un sòl amb qualificació urbanística de parcs i jardins de nova creació de caràcter local als Jardins de Can Ferrer i per l'altre ajustar la qualificació urbanística dels Jardins d'Enric Sagnier a la realitat consolidada.

3. Estimació de la demanda de mobilitat generada

L'Estudi calcula la nova mobilitat que generaran els usos objecte de la modificació puntual a partir de les ràtios que dicta el Decret 344/2006 de regulació d'estudis d'avaluació de la mobilitat generada. Per al càlcul de la mobilitat generada, l'EAMG considera una superfície de sostre d'equipament de 1.260 m² i una superfície de verd urbà de 420 m². Per tant l'estudi considera que la modificació suposarà **273 desplaçaments/dia**.

Des de l'equip redactor del present informe no es comparteix el criteri emprat. Es considera que la mobilitat generada correspondria a tota superfície de verd urbà més la superfície de sostre del nou equipament, si bé com a nova mobilitat només es caldria considerar la mobilitat l'equipament (menys l'espai de verd urbà que passarà a equipament, que són 420 m²), és a dir 231 desplaçaments/dia.

A la següent taula es compara la mobilitat generada segons la documentació aportada i segons les ràtios que dicta el Decret 344/2006 de regulació d'estudis d'avaluació de la mobilitat generada.

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	420,00	1.260,00	252	252
zona verda	7.498,00		375 (existent)	21
TOTAL	7.918,00	1.260,00	627	273

L'estudi fa una proposta de repartiment modal, d'acord amb la previsió del nou Pla de Mobilitat Urbana de la ciutat de Barcelona 2019-2024.

Repartiment modal proposat	A PEU - BICICLETA	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT
% quota modal	40,3%	41,3%	18,5%
Viatges / dia de màxima demanda	110	113	50

Des de l'equip de redacció del present informe s'accepta el repartiment modal aplicat.

Recomanació 1.

Es recomana ajustar els valors de l'EAMG i del repartiment modal segons les indicacions que es fan en aquest informe.

4. Mobilitat en vehicle privat

El trànsit proper a l'àmbit d'estudi s'estructura fonamentalment a partir dels carrers Via Augusta, Balmes i Aribau. Es fa una descripció de les seves seccions, indicant el nombre de carrils i si es disposa de carrils bus o zones destinades a l'estacionament.

L'estudi duu a terme una anàlisi del volum de desplaçaments que hi ha al municipi, tenint en compte les franges horàries.

S'adjunta el plànol de l'aranya de trànsit propera a l'àmbit d'estudi de l'any 2011, així com la jerarquització dels vials segons si es tracta d'un vial estructurador, un eix viari especialitzat per als vehicles a motor, carrers per a vianants o vies pacificades i zones 30.

També s'aporta informació gràfica dels aparcaments regulats a la via pública, els aparcaments fora de la via pública i les parades de taxi.

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

Recomanació 2.

Es recomana aportar dades de demanda (IMD) més actualitzades.

5. Xarxa de transport públic

La ciutat de Barcelona disposa d'una potent xarxa de transport públic. L'àmbit d'estudi té cobertura a la xarxa de FGC, la xarxa de busos i la xarxa de metro.

Els sectors tenen bona cobertura a les estacions de FGC de Pàdua, Pl. Molina, Sant Gervasi, i Gràcia, en la qual es pot accedir a les línies urbanes L6 i L7, i les interurbanes S1, S2, S5, S6 i S7. S'aporta informació dels horaris d'aquestes línies i per cadascuna d'elles s'indica la freqüència de pas, i la seva capacitat.

En relació a la xarxa d'autobusos, els dos subàmbits es troben coberts per 10 línies diürnes (22, 24, 27, 68, 114, V11, V13, V15, V17, D40) i 4 de nocturnes (N4, N5, N7 i N8). Per cadascuna d'elles es mostra el croquis del seu recorregut, els horaris de funcionament (segons dia tipus) i la ubicació de les parades. En canvi no s'aporta informació de la seva freqüència ni capacitat.

Finalment en relació a la xarxa de metro, els sectors es troben a prop de les parades Fontana i Lesseps, en la qual s'hi atura la L3.

L'estudi incorpora informació gràfica de l'oferta de transport públic.

Recomanació 3

Des de l'equip de redacció del present informe es recomana aportar informació de la demanda actual de les diferents línies que donen accés i les característiques de les parades més properes als sectors. Tenint en compte la mobilitat que genera aquesta MP PGM es considera una recomanació en lloc d'una condició com li correspondria.

6. Mobilitat a peu i en bicicleta

L'estudi fa una descripció molt general de la xarxa per a vianants, i indica com a eixos principals la Via Augusta, el carrer Balmes i el carrer d'Aribau. En un plànol mostra els carrers per a vianants i els carrers indicats com a zona 30.

S'indica que l'amplada de la vorera del carrer Alfons XII i la zona verda del carrer de Brusi compleixen amb la normativa d'accessibilitat vigent. L'EAMG indica que la xarxa d'itineraris connecta amb les principals polaritats de l'entorn i que es tracta d'una xarxa accessible.

Recomanació 4

Es recomana una mínima informació referent a la caracterització de la xarxa de vianants entorn de l'àmbit (amplada de voreres, existència de guals i passos de vianants, franges de paviment tàctil per guiar el camí als invidents...), així com els principals itineraris d'accés al sector i cap al transport públic més proper.

En relació a xarxa per a bicicletes, s'indica que en aquest àmbit està formada principalment per vials de zona 30, complementats pels carrils bici del carrer de la Via Augusta i al carrer Tuset, així com la seva connexió amb la Diagonal. També es descriuen les estacions del servei de bicicleta pública de Barcelona properes als sectors, i es mostra sobre plànol la xarxa ciclable actual i prevista, així com les parades de Bicing, els punts d'estacionament de bicicletes a la via pública i aparcaments subterranis.

Des de l'equip redactor del present informe considera suficient la informació facilitada, si bé s'observen algunes mancances (per exemple els jardins d'Enric Sagnier disposen d'aparcaments per a bicicletes a dins del seu àmbit)

7. Incidència de la mobilitat generada

L'estudi considera que tenint en compte la mobilitat generada, la incidència de la mobilitat generada pel sector sobre les diferents xarxes de mobilitat no tindrà un impacte rellevant, per a les diferents xarxes (vianants, bicicleta, transport públic i vehicle privat).

Recomanació 5

Des de l'equip de redacció del present informe es recomana analitzar la incidència de la mobilitat generada sobre el conjunt de xarxes, més enllà d'una valoració qualitativa com es fa en l'EAMG.

8. Estimació de la demanda d'aparcament

Pel que fa a les places d'aparcament a reservar a fora calçada, el Decret 344/2006 obliga a reservar places fora de la via pública destinades a l'aparcament de bicicletes per a tots els usos, i per a turismes i motocicletes només en cas dels usos residencials.

La present MPGM preveu una reserva de **17 places d'aparcament per a bicicletes** seguint el Decret 344/2006. Aquest valor no s'ajusta a l'estricta aplicació del Decret 344/2006.

Taula resum del dimensionament de l'aparcament segons el Decret i, (segons l'EAMG)

Usos	Àrea (m ²)	Sostre edificable (m ²)	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turisme	Total aparcaments motocicleta
altres equipaments	420,00	1.260,00	13 (13)	0 (0)	0 (0)
zona verda	7.498,00		75 (4)	0 (0)	0 (0)
TOTAL	7.918,00	1.260,00	88 (17)	0 (0)	0 (0)

Des de l'equip de redacció del present informe **es considera necessari l'aplicació de les ràtios d'aparcament per a bicicletes previstes al Decret 344/2006 en l'àmbit de Can Ferrer, i de forma recomanable en l'àmbit dels jardins d'Enric Sagnier.**

9. Distribució Urbana de Mercaderies

Segons el Decret 344/2006 d'estudis d'avaluació de la mobilitat generada, s'ha de preveure una reserva de places d'aparcament per a les operacions de càrrega i descàrrega en les superfícies amb un ús comercial i d'oficines.

La MPGM no preveu cap reserva de places per a les operacions de càrrega i descàrrega.

10. Mesures correctores

L'estudi indica les bones condicions de les diferents xarxes de mobilitat actuals, si bé proposa les següents mesures correctores:

- Caldrà habilitar espais d'aparcament per a bicicletes en l'àmbit del nou equipament i entorn.
- Caldrà habilitar una plaça per a vehicles PMR.
- Caldrà verificar si cal introduir en el paviment les franges de paviment tàctil, indicadores de direcció i d'avertiment per persones amb discapacitat visual.

Recomanació 6.

Des de l'equip de redacció del present informe es recomana complementar aquestes mesures amb d'altres de foment del transport públic en l'accés al nou equipament (tant per a les persones treballadores com per a les usuàries).

11. Indicadors de gènere

L'estudi a terme una anàlisi des de la perspectiva de gènere a partir de l'Enquesta de Mobilitat en Dia Feiner (EMEF) del 2019, on es conclou que les dones realitzen més desplaçaments per mobilitat personal i practiquen una mobilitat més sostenible (quotes més elevades de mobilitat activa i en transport públic) que els homes.

Des de l'equip redactor del present informe considera suficient la informació facilitada, si bé es recomana d'aplicar els criteris que emanen del 'Manual d'urbanisme de la vida quotidiana' recull els criteris d'urbanisme en clau de gener, equitat i seguretat, en els dos subàmbits del sector.

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 en fa el càlcul segons la metodologia CORINAIR, i considerant que el 60% dels desplaçaments en vehicle privat es faran en turisme i el 40% en motocicleta. En relació al transport públic considera un 65% d'ús de modes ferroviaris i el 35% en bus.

L'estudi preveu que les emissions diàries generades pels vehicles privats i l'autobús, seran:

- 4,53 kg de CO₂
- 0,76 kg de NO_x
- 0,06 kg de PM₁₀

13. Finançament de les càrregues derivades de la mobilitat generada

L'article 19.1 del Decret de Mobilitat estableix que el promotor haurà de participar en els costos generats per l'increment de la mobilitat a causa de la nova actuació en els termes establerts per la Llei de la mobilitat i la legislació urbanística.

L'estudi no preveu cap finançament i, des de l'equip de redacció del present informe es recorda que **cal preveure el finançament del conjunt de propostes de l'estudi (aparcaments per a bicicletes, plaça PMR...)**.

14. Conclusions

Es considera que l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada per la *Modificació del PGM per la creació d'un equipament a Can Ferrer al carrer Alfons XII 42-48 i consolidació d'un espai lliure als jardins d'Enric Sagnier al carrer Brusi 51-61 de 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 **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 l'aplicació de les ràtios d'aparcament per a bicicletes previstes al Decret 344/2006 en l'àmbit de Can Ferrer, i de forma recomanable en l'àmbit dels jardins d'Enric Sagnier.
- Cal preveure el finançament del conjunt de propostes de l'estudi (aparcaments per a bicicletes, plaça PMR...).

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