

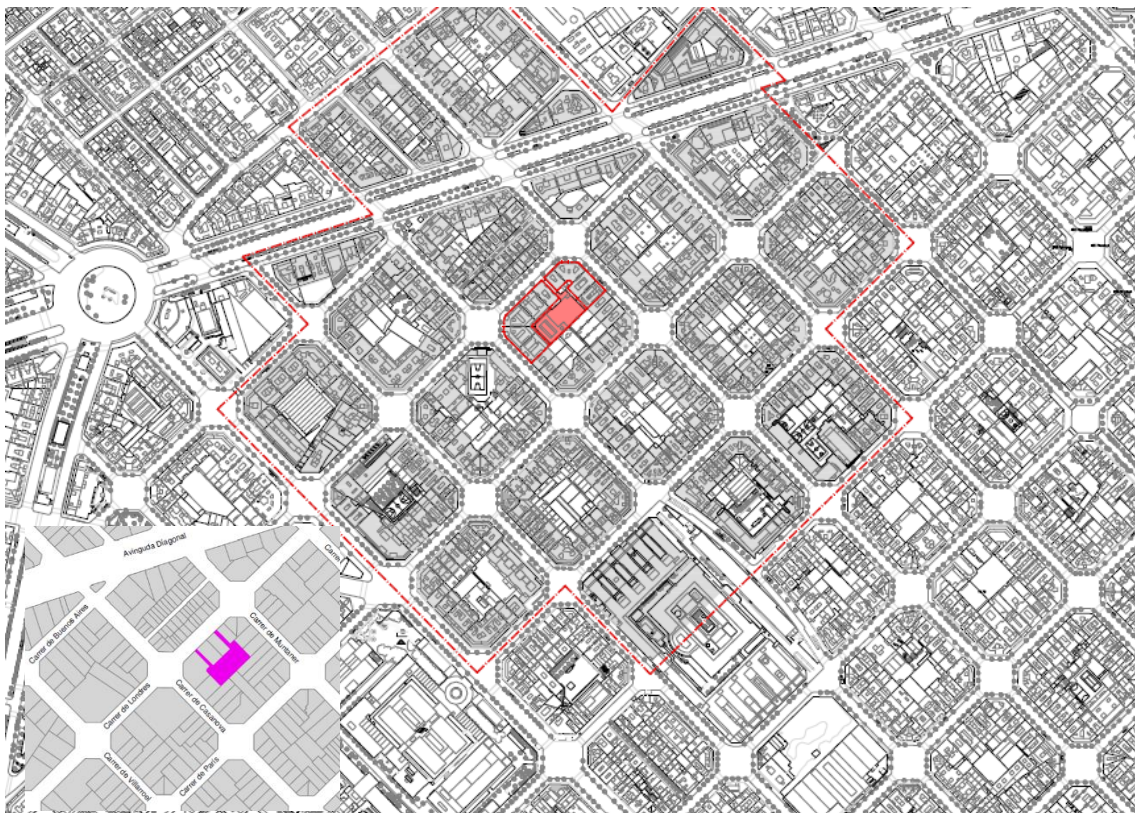
Informe relatiu a l'Estudi d'avaluació de la mobilitat generada pel Pla de Millora Urbana d'ordenació de les finques situades al carrer de Londres 80-82 i 86 per a la creació d'un nou espai lliure públic a l'interior d'illa (T.M. Barcelona)

Municipi de Barcelona
Comarca del Barcelonès
Promotor: Antisia S.L.
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 de Millora Urbana d'ordenació de les finques situades al carrer de Londres 80-82 i 86 per a la creació d'un nou espai lliure públic a l'interior d'illa (T.M. Barcelona)*.

1. Antecedents

El Pla de Millora Urbana d'ordenació de les finques situades al carrer de Londres 80-82 i 86 per a la creació d'un nou espai lliure públic a l'interior d'illa s'ubica al carrer Londres de Barcelona, molt a prop de la seva confluència amb l'avinguda Diagonal.



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'objecte del PMU és l'enderroc de l'aparcament existent i creació de nou aparcament soterrat i espai comercial amb cessió d'espai interior d'illa al carrer Londres 82-86 de Barcelona.

El desenvolupament permetrà la construcció d'un nou supermercat serà de 1.100 m² de superfície destinat a la venda, 400 m² de superfície destinat a emmagatzematge i altres dependències i 125 m² de superfície que correspon als dos accessos des del carrer de Londres a l'interior de l'illa.

També suposarà l'ampliació de la zona d'aparcament i la creació d'un espai interior d'illa.

3. Estimació de la demanda de mobilitat generada

L'estudi calcula la nova demanda de mobilitat generada, aplicant les ràtios del Decret 344/2006 i també les del document Indicadors de mobilitat als grans equipaments comercials, elaborat per la Generalitat de Catalunya i Comerç Catalunya. Utilitza aquesta darrera font i conclou que la mobilitat generada serà de **1.012 desplaçaments**, i especifica quina d'aquesta mobilitat correspondrà a treballadors/es.

La taula següent mostra la mobilitat generada segons el Decret 344/2006 i segons les ràtios de l'EAMG:

Usos	Sostre edificable (m ²)	Viatges generats (m ²) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
Comercial	1.500,00	750	1.012
Vialitat	125,00		
TOTAL	1.625,00	750	1.012

Des de l'equip redactor del present estudi **no s'accepta la mobilitat considerada en l'EAMG, donat que el PMU possibilitarà la creació d'un espai lliure a l'interior de l'illa amb una mobilitat associada** (tindrà una superfície de 1.443 m²) **i la creació** (segons dades de l'avantprojecte) **de 8 places d'aparcament per a motocicletes i 159 per turismes que comptarà amb una mobilitat induïda.**

L'EAMG presenta les dades de la ciutat de Barcelona corresponents a l'EMEF de 2017 i a l'Enquesta de Mobilitat Quotidiana de 2006, i en detall repartiment modal de la mobilitat i la seva distribució territorial. També aporta dades del repartiment modal d'altres supermercats. No obstant això, el repartiment modal considerat per a la nova mobilitat generada presenta una quota modal del vehicle privat força més elevada a la que s'indica a les enquestes mobilitat i també superior a altres supermercats ubicats en un àmbit molt cèntric de la ciutat de Barcelona.

Repartiment modal proposat	A PEU - BICICLETA	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT
% quota modal	49,3%	2,3%	48,4%
Viatges / dia de màxima demanda	499	23	490

Recomanació 1.

Es recomana incrementar la quota modal considerada per al transport públic en detriment del vehicle privat.

4. Mobilitat en vehicle privat

L'estudi descriu la xarxa viària externa de connexió amb la ciutat de Barcelona (carreteres B-23, A-2, C-16, C-58, C-33, C-31, C-32 i B-20) i aporta dades de la IMD dels accessos a la ciutat de l'any 2015.

També descriu la xarxa principal interna, i en mostra sobre plànol la seva jerarquització. Detalla els recorreguts d'accés i de sortida al sector, els quals generalment utilitzen l'avinguda Diagonal.

S'aporta una anàlisi detallada de l'oferta d'aparcament entorn del sector, descrivint l'aparcament en calçada i la seva tipologia d'aparcament i l'oferta d'aparcament fora de la calçada i d'ús públic. Aquesta informació prové d'un estudi específic d'aparcament en aquest àmbit realitzat l'any 2019 i annex en la documentació aportada, i conclou que hi ha dèficit d'aparcament residencial, si bé l'ocupació dels aparcaments d'ús públic generalment se situa per sota del 90%.

Des de l'equip redactor s'accepta la informació facilitada.

5. Xarxa de transport públic

Es fa una descripció de l'oferta de transport públic que dóna cobertura al sector.

En relació a l'oferta de bus el sector està cobert per les línies 6, 7, 27, 33, 34, 54, 59, 63, 67, 68, H8, V11 i V13. Per a cadascuna d'elles s'adjunta el nombre d'expedicions segons dia tipus, l'interval de pas, origen-destí de la línia, horaris de funcionament en dia feiner, la intermodalitat, el croquis del seu recorregut i la demanda segons dia tipus.

A menys de 500 m també s'accedeix a la L5 de metro (Hospital Clínic) i les línies T1, T2 i T3 de tramvia. S'indica el croquis del seu recorregut i la demanda segons dia tipus.

Finalment, també es mostra l'oferta de taxi propera al sector.

Des de l'equip redactor s'accepta la informació facilitada.

6. Mobilitat a peu i en bicicleta

S'analitzen els itineraris a peu des dels principals punts d'accés al transport públic (parada tramvia Francesc Macià, parades de bus de Diagonal – Muntaner, parades de bus Aribau – Còrsega i accés a l'estació d'Hospital Clínic). Tots els recorreguts presenten bones condicions i es troben adaptats.

En relació a la bicicleta, es fa una descripció de la xarxa propera a l'àmbit d'estudi: carril bici unidireccional als carrers Londres i París, i bidireccional als carrers Comte Urgell, av. Josep Tarradellas i av. Diagonal. També es descriu l'oferta d'aparcament a menys de 50 m i la disponibilitat d'una estació de Bicing situada a menys de 100 m.

Des de l'equip redactor s'accepta la informació facilitada.

Recomanació 2.

Es recomana aportar informació de la demanda de la mobilitat en bicicleta als itineraris propers.

7. Incidència de la mobilitat generada

Pel que fa a la incidència del **vehicle privat**, l'EAMG calcula el nombre de desplaçaments que es faran en cotxe, motocicleta i altres. Sobre aquest valor s'aplica un factor d'ocupació d'1,6 persones per vehicles (valor força inferior al que recomana utilitzar la publicació *Indicadors de mobilitat als grans equipaments comercials* que és de 2,4 persones/vehicle) i determina un factor d'hora punta del 16%, donant com a resultat un màxim de 51 vehicles en els dos sentits de circulació. Es considera que aquest valor és un increment molt reduït, tenint en compte la capacitat del carrer Londres.

En relació al transport públic, es calcula l'oferta d'expedicions en hora punta (286) i la demanda màxima en hora punta (5 viatges en ambdós sentits), i es conclou que la nova demanda tindrà un impacte mínim sobre la xarxa de transport.

Des de l'equip redactor s'accepta la informació facilitada, si bé caldrà fer-ne la seva revisió d'acord amb la condició indicada a l'apartat 3 d'aquest informe.

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.

L'estudi de mobilitat no descriu l'oferta d'aparcament per a turismes i motocicletes prevista i només especifica la dotació d'aparcament prevista per a les bicicletes. En la resta de la documentació aportada s'indica una dotació orientativa d'aparcament corresponent a 159 places per a turismes i 8 motocicletes.

En la següent taula hi ha el dimensionament de l'aparcament segons les ràtios previstes pel Decret 344/2006 i entre parèntesis s'indica la dotació prevista en l'EAMG.

Usos	Sostre edificable (m²)	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turisme	Total aparcaments motocicleta
comercial	1.500,00	15 (15)	0 (≈159)	0 (≈8)
Vialitat	125,00			
TOTAL	1.625,00	15 (15)	0 (≈159)	0(≈8)

Des de l'equip redactor del present informe **es considera que pertocarà a l'Ajuntament de Barcelona decidir si la dotació prevista al PMU resulta adequada, tenint en compte la situació de l'aparcament en aquest àmbit i les actuacions de mobilitat previstes a l'espai públic** (per exemple el desplegament del projecte de superilles).

Així mateix, s'indica que **caldrà donar compliment a la normativa vigent referent a places PMR i a punts de recàrrega per a vehicles elèctrics, elements no recollits en la documentació presentada.**

També resulta necessari que les places d'aparcament per a bicicletes comptin amb una màxima accessibilitat des de l'espai públic (en l'avantprojecte es preveuen a la planta -2).

Recomanació 3.

Es recomana incorporar una certa dotació d'aparcament per a bicicletes a la nova zona verda de l'interior d'illa.

Recomanació 4.

Es recomana preveure places d'aparcament per a vehicles de mobilitat personal i punts de recàrrega per a vehicles elèctrics.

9. Distribució Urbana de Mercaderies

El Decret 344/2006 assenyala la necessitat de disposar d'una reserva de places de càrrega i descàrrega per a l'ús comercial i d'oficines.

Tenint en compte que es preveu un ús comercial, l'EAMG estableix una reserva de plaça de càrrega i descàrrega i també més d'un 10% de la superfície de sostre destinada a magatzem.

10. Mesures correctores

L'EAMG no preveu mesures correctores relacionades amb cap de les xarxes de mobilitat.

Recomanació 5.

Es recomana incorporar mesures per promoure una mobilitat més sostenible al sector.

11. Mobilitat i gènere

L'estudi incorpora dades de gènere en el vector de la mobilitat, a partir de les dades de l'enquesta de mobilitat en dia feiner de l'any 2017.

No obstant això, no es contempen mesures correctores en clau de gènere ni d'inclusivitat.

Recomanació 6.

Es recomana que en el disseny del nou espai de l'interior de l'illa es tingui en compte aquells aspectes relacionats amb la seguretat i inclusivitat, que es recullen en el Manual d'urbanisme de la vida quotidiana: urbanisme amb perspectiva de gènere publicat per l'Ajuntament de Barcelona.

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 és el cas de la ciutat 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 una estimació de la distància dels desplaçaments interns i externs i els factors d'emissió del parc circulant de l'AMB.

Recomanació 7.

Es recomana incorporar mesures complementàries per reduir 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 propostes relacionades amb la mobilitat.

Des de l'ATM **es considera necessari la quantificació de les càrregues derivades de la mobilitat generada de totes les propostes.**

14. Conclusions

Es considera que l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada *pel Pla de Millora Urbana d'ordenació de les finques situades al carrer de Londres 80-82 i 86 per a la creació d'un nou espai lliure públic a l'interior d'illa (T.M. 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 corregir la mobilitat generada, tenint en compte que el PMU possibilitarà la creació d'un espai lliure a l'interior de l'illa i la creació d'una nova zona d'aparcament que comptarà amb una mobilitat induïda.
- Cal disposar del vistiplau de l'Ajuntament de Barcelona en relació a la idoneïtat de la dotació d'aparcament prevista al sector.
- Cal donar compliment a la normativa vigent referent a places PMR i a punts de recàrrega per a vehicles elèctrics.
- Cal que les places d'aparcament per a bicicletes comptin amb una màxima accessibilitat des de l'espai públic.

- Cal la quantificació de les càrregues derivades de la mobilitat generada de totes les propostes.

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