

Informe relatiu a l'Estudi d'avaluació de la mobilitat generada pel Pla de Millora Urbana al carrer Pere IV número 86 de Barcelona

Municipi de Barcelona
Comarca del Barcelonès
Promotor: Pere IV 86 SL
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 al carrer Pere IV número 86 de Barcelona*.

1. Antecedents

L'àmbit d'estudi es desenvolupa sobre l'edifici del carrer Pere IV número 86, en el barri del Parc i la Llacuna del Poblenou.



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.

El projecte objecte del present PMU tracta d'una rehabilitació d'edifici no catalogat, amb ús actual industrial i amb l'objectiu d'implantar l'ús d'oficines. L'actual conjunt edificat és el fruit de diverses actuacions i ampliacions i ha tingut sempre un ús industrial, de magatzem i d'elements de transport.

El present PMU preveu 3.595 m²st amb ús d'oficina distribuïts entre la planta baixa i 3 plantes superiors.

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 conclou que la mobilitat generada serà de **539 desplaçaments**.

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

Usos	Àrea (m ²)	Sostre edificable (m ²)	Viatges generats (m ²) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
Oficines	1.161	3.595	539	539
TOTAL	1.161	3.595	539	539

L'EAMG presenta les dades de la ciutat de Barcelona corresponents a l'EMEF de 2018 i a l'Enquesta de Mobilitat Quotidiana de 2006, i en detalla el repartiment modal de la mobilitat i la seva distribució territorial.

Per determinar el repartiment modal s'ha pres com a referència l'objectiu del PMU de Barcelona (2013-2018).

Repartiment modal proposat	A PEU - BICICLETA	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT
% quota modal	37,7%	41,4%	21,2%
Viatges / dia de màxima demanda	203	223	114

Des de l'equip redactor s'accepta la proposta de mobilitat generada i repartiment modal previst.

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 i es mostra la jerarquia de la xarxa viària de la ciutat.

Es descriu i mostra gràficament els itineraris d'accés a l'àmbit d'estudi, així com la jerarquia viària dels carrers més propers al sector i el sentit de circulació d'aquests.

L'EAMG incorpora dades d'intensitat de trànsit a partir de la realització d'un aforament manual, realitzat el setembre de 2019 en hora punta del matí, a la cruïlla d'accés a l'àmbit d'estudi. Incorpora els resultats especificant el volum de vehicles lleugers i pesants.

Per tal d'estimar la intensitat mitjana diària del carrer Pere IV i el carrer Àlaba, s'ha extrapolat a partir del document de Dades bàsiques de mobilitat 2015 de l'ajuntament de Barcelona. A partir de la capacitat màxima de les vies de l'entorn, l'estudi conclou que la circulació d'ambdós vials d'accés a l'àmbit és fluida. Menciona el grau de saturació de les vies abans i després de la intersecció.

L'estudi analitza l'oferta d'aparcament en calçada de l'entorn del sector. Quantifica el nombre de places de zona verda, zona blava i motos i les localitza gràficament. Per altra banda, també s'identifiquen 3 aparcaments fora calçada a menys de 500 m. S'aporten dades de l'oferta de places per un dels 3 aparcaments.

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 dona cobertura al sector.

En relació a l'oferta de bus urbà el sector està cobert per les línies 6, 7, 136, 192, H12, H14, V23 i V25 i per les línies interurbanes B20 i B25. 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.

També s'incorpora aquesta informació per les línies urbanes H16 i V21 tot i que transcorren a major distància del sector (entre 500 i 750 m).

Pel que fa al servei de metro, es consideren les línies L4 amb dues parades a menys de 400 m i la L1 amb dues parades a menys de 850 m. Es menciona l'horari del servei segons dia tipus, així com l'interval de pas en dia feiner de cada una de les línies, el termòmetre de les parades i dades de demanda de 2018.

El sector també queda servit pel tramvia (línies T4, T5 i T6). Es menciona l'horari del servei, l'interval de pas en dia feiner, el termòmetre de les parades i la demanda anual de 2018 del conjunt de les 3 línies.

S'inclou gràficament la cobertura a 300 m de les parades de transport públic urbà i de 800 m per l'interurbà.

Finalment, també es mostra l'oferta de taxi propera al sector, on s'especifica el nombre de places d'aparcament per cada un dels 5 punts identificats. Es localitzen gràficament i s'inclouen imatges fotogràfiques d'algunes parades de taxi.

Des de l'equip redactor **es troba a faltar una caracterització de les parades de transport públic més properes a l'àmbit.**

6. Mobilitat a peu i en bicicleta

S'analitzen els itineraris a peu des dels principals punts d'accés al transport públic i punts generadors de mobilitat com la plaça de les Glòries i la superilla del Poblenou. Per cada un dels itineraris en fa una descripció, on s'analitzen les amplades de voreres i passos i quals per a vianants, els mostra gràficament i n'incorpora imatges fotogràfiques.

En relació a la bicicleta, es fa una descripció de la xarxa propera a l'àmbit d'estudi, format pel carril bici bidireccional als carrers d'Àlaba i Pujades, els quals garanteixen la connexió amb l'av. Meridiana.

També es descriu l'oferta d'aparcament entorn de l'illa i es quantifica la capacitat per a cada un dels punts d'aparcament, així com la disponibilitat d'una estació de Bicing situada a menys de 230 m.

S'inclou gràficament l'oferta de xarxa pedalable i la ubicació de l'oferta d'aparcament públic.

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

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 a partir de l'EMEF de 2018. Sobre aquest valor s'aplica un factor d'ocupació d'1,2 persones per cotxe i 1 persona per moto/altres, donant com a resultat un màxim de 101 vehicles en els dos sentits de circulació. Es considera que amb aquest increment previst no es preveuen problemes de capacitat viària i la circulació serà fluida.

En relació al **transport públic**, es calcula l'oferta d'expedicions en hora punta (219) i el nombre de nous viatgers per cada línia de transport (autobús, metro i tramvia). Considerant un factor d'hora punta del 35% s'estima que l'increment serà de 39 viatges en hora punta repartits per les diferents línies. A partir de les dades de demanda de 2018 dels diferents modes de transport públic i dades de capacitat dels diferents modes, l'EAMG conclou que la nova mobilitat podrà ser absorbida amb l'actual xarxa de transport.

Per cada línia d'autobús, metro i tramvia especifica el nombre d'expedicions, la capacitat, l'oferta de places, el nombre de viatgers diaris actuals i l'ocupació teòrica global.

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

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.

Segons el Decret 344/2006 no es requereix la necessitat de reservar places d'aparcament per a turismes i motocicletes. Tot i així, l'estudi menciona que d'acord amb les NNUU del PGM i la Modificació de les Normes Urbanístiques de la MPGM per a la renovació de les àrees industrials del Poble Nou – Districte d'Activitats 22@bcn, el present PMU ha de determinar el nombre de places d'aparcament necessàries. Alhora, l'article 299 de les NNUU del PGM estableix algunes excepcions que permeten la no previsió de reserva per a vehicles motoritzats. Aquestes donen cobertura al present PMU per no haver de reservar de places per a turismes, ja que no disposa de planta soterrània.

Per tant, l'EAMG no preveu reserva places pel vehicle privat tot i que afirma que a un radi de 300 metres l'oferta d'aparcament és superior a la demanda prevista.

L'estudi preveu la reserva de **36 places per a bicicletes** fora de la via pública.

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	Àrea (m²)	Sostre edificable (m²)	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turisme	Total aparcaments motocicleta
Oficines	1.161	3.595	36 (36)	0 (0)	0 (0)
TOTAL	1.161	3.595	36 (36)	0 (0)	0 (0)

Des de l'equip redactor del present informe accepta la dotació d'aparcament previst.

Recomanació 1.

Es recomana preveure aparcament segur per a bicicletes/VMP pels treballadors/es.

Recomanació 2.

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 l'ús d'oficines, l'EAMG estableix una reserva de 2 places de càrrega i descàrrega.

10. Mesures correctores

L'EAMG no preveu mesures correctores relacionades amb la xarxa de **vehicle privat**. Tot i així, recomana que les empreses que s'instal·lin en aquestes noves oficines promocionin l'accés dels seus treballadors/es en modes sostenibles, i aconsella que aquestes actuacions de foment de la mobilitat sostenible es recullin en Plans de Desplaçament d'Empresa (PDE).

Pel que fa al **transport públic i modes no motoritzats**, l'estudi no inclou propostes de millora. Malgrat tot, l'estudi menciona que el Pla de Mobilitat Urbana de Barcelona preveu la construcció d'un carril bici al llarg de tot l'eix del carrer Pere IV.

Recomanació 3.

Es recomana incloure propostes per fomentar el transport públic pels treballadors/es de les futures oficines, així com fomentar el desenvolupament del carril bici al carrer Pere IV.

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 2018. En concret inclou desplaçaments per gènere intramunicipals, intermunicipals, per motiu de desplaçament, i per mode de transport segons la franja d'edat.

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

Recomanació 4.

Es recomana que en el projecte constructiu 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 de 2016. Estima que es realitzarà un increment de 216.425 veh-km/any, un consum de 10,17 t combustible anuals, 30,49 t CO₂/any, 86,38 kg NO_x/any i 7,33 km PM/any.

13. Finançament de les càrregues derivades de la mobilitat generada

L'estudi menciona la normativa dels costos d'implementació referents a les millores del transport públic, però 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 les propostes.**

14. Conclusions

Es considera que l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada *pel Pla de Millora Urbana al carrer Pere IV número 86 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 realitzar una caracterització de les parades de transport públic més properes a l'àmbit.

- Cal quantificar econòmicament les càrregues derivades de la mobilitat generada de 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