

Informe relatiu a l'Estudi d'avaluació de la mobilitat generada del Pla Especial Urbanístic i de Millora Urbana per la regulació de l'equipament esportiu "CEM Sagrera", al carrer Bonaventura Gispert, 37-47, de Barcelona

Municipi de Barcelona

Comarca del Barcelonès

Promotor: Ajuntament de Barcelona

Redactor de l'EAMG: DOYMO

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 Urbanístic i de Millora Urbana per la regulació de l'equipament esportiu "CEM Sagrera", al carrer Bonaventura Gispert, 37-47, de Barcelona.

1. Antecedents

L'àmbit d'estudi s'ubica entre el futur carrer de nova obertura que connectarà els carrers del Camp del Ferro i del Pare Manyanet, el carrer Bonaventura Gispert i les vies de l'AVE.

L'àmbit és dins de la peça d'equipament qualificada d'equipaments i actualment hi ha diferents espais esportius, com l'actual CEM Sant Andreu-Sagrera, el pavelló poliesportiu provisional Francisco Calvo i les Piscines d'Estiu. Aquestes instal·lacions actuals s'enderrocaran per tal de fer el nou centre esportiu.





2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació *l'Estudi d'avaluació de la mobilitat generada del Pla Especial Urbanístic i de Millora Urbana per la regulació de l'equipament esportiu "CEM Sagrera", al carrer Bonaventura Gispert, 37-47, de 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 nou equipament disposarà de diferents espais per allotjar diverses disciplines esportives, així com espais comuns com restauració. L'edifici serà de planta soterrània + PB+2 plantes, deixant un espai lliure entre les edificacions existents i integrant-se amb el seu entorn urbà.

Segons la documentació aportada, l'edificabilitat màxima serà de 4.218 m² de sostre.

3. Estimació de la demanda de mobilitat generada

L'estudi determina la nova mobilitat generada segons les ràtios del Decret 344/2006, de 19 de setembre, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada.

D'acord amb els criteris d'avaluació de la mobilitat proposats, s'estima que el nou equipament generarà **844 desplaçaments diaris**.

Taula resum de la mobilitat generada (segons l'EAMG i segons el Decret 344/2006)

Usos	Sostre edificable (m ²)	Viatges generats (m ²) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
Equipaments esportius	4.218	844	844
TOTAL	4.218	844	844

L'estudi determina que la mobilitat en dia laborable correspondrà en un 75% a visitants i un 25% a persones treballadores, mentre que en dissabte els percentatges seran 87,5% i 12,5% respectivament.

També s'aporta una proposta de distribució modal de la mobilitat segons el nou PMU de Barcelona 2019-2024, si bé es plantegen repartiments modals diferents entre les persones treballadores i els visitants.

En la següent taula es fa un resum de la distribució modal en dia feiner.

Repartiment modal en dia feiner

Repartiment modal proposat	A PEU - BICICLETA	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT
% quota modal	54,1%	34,0%	11,8%
Viatges / dia	457	287	100

Des de l'equip de redacció del present informe s'accepta la mobilitat i el repartiment modal proposat.

Recomanació 1.

Tenint en compte que el PMUS de Barcelona 2019-2024 considera un repartiment modal objectiu per a la bicicleta del 5%, es recomana d'incrementar el percentatge considerat en l'EAMG (<3%).

4. Mobilitat en vehicle privat

Es fa una descripció del nombre de carrils i sentits de circulació dels vials propers a l'àmbit d'estudi. A partir d'aquests sentits es fa una assignació en els recorreguts d'entrada i sortida al nou equipament.

També s'aporta informació d'un aforament automàtic realitzat el març de 2021 al carrer Pare Manyanet i un de manual a la intersecció amb el carrer Virgili. Igualment es calcula l'índex de saturació actual d'aquests vials, que en qualsevol cas se situa per sota del 51%.

Amb relació a l'aparcament, es descriu l'oferta d'aparcament en calçada (algunes places de zona verda, PMR i DUM) en vials propers. En tots els casos es tracta d'aparcament regulat.

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

5. Xarxa de transport públic

Entorn de l'àmbit hi ha l'estació de metro Onze de Setembre (L9N i L10N) a 270 m i a 900 m l'estació de Fabra i Puig (L1). S'adjunten els mapes de les línies de metro amb cobertura al sector i la seva freqüència.

Tenint en compte que l'àmbit es troba a 1,1 km de l'estació de Sant Andreu Arenal i Sant Andreu Comtal, i a 1,2 km de Sagrera, també es descriu l'oferta existent que circula en aquestes estacions.

En relació a la xarxa d'autobusos, l'àmbit queda cobert per les línies 11, 34, 126, 133, 136, H6, H8, V29, V31, B24 i N9. Per cadascuna d'elles es descriu el recorregut, horari en dia laborable, la freqüència en dia laborable i la cobertura respecte a l'àmbit d'estudi.

S'aporta informació de la infraestructura de les parades més properes al sector i altres infraestructures com els carrils bus.

També s'aporta informació de les parades més properes del servei de taxi i la seva capacitat.

S'aporten dades qualitatives de l'ocupació del transport públic.

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

Recomanació 2.

Tenint en compte les característiques de l'equipament es recomana aportar informació de l'oferta de transport públic en dissabte i festiu.

6. Mobilitat a peu i en bicicleta

L'estudi s'emplaça en un àmbit amb les voreres accessibles i en les quals totes les cruïlles i guals estan semaforitzats i adaptats a PMR. Alguns trams de vorera, propers a les vies del tren resten pendents d'urbanitzar (per exemple al carrer Camp del Ferro, al sud de l'emplaçament d'estudi). Es mostra sobre plànol l'amplada útil de la vorera dels vials de l'entorn.

S'indica que l'entrada principal de l'equipament se situarà al nou tram del carrer Virgili.

Pel que fa a les bicicletes, el nou equipament presenta una cobertura millorable a la xarxa pedalable actual, donat que ni la xarxa 30 ni els itineraris segregats, hi tenen accés directa, i hauran de comptar amb un darrer tram on els ciclistes hauran de fer el darrer tram a peu o bé per la calçada compartint espai amb el vehicle.

Es fa una mínima descripció dels punts d'estacionament per a bicicletes existents a l'entorn i les estacions dels serveis de bicicletes públiques. També s'estima una ocupació dels aparcaments de bicicletes propers.

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

7. Incidència de la mobilitat generada

L'estudi calcula la incidència de la nova mobilitat generada per la implantació de l'equipament tenint en compte les corbes horàries de distribució de les entrades i sortides previstes.

Per la xarxa de **no motoritzats**, es fa una previsió diferenciant mobilitat a peu (228 desplaçaments per sentit) i en bicicleta (12 per sentit), que es considera que serà fàcilment absorbible per les xarxes actuals.

Pel que fa al **transport públic**, l'estudi fa una assignació per cada mode de transport públic (metro, tren i bus), i considera que la nova demanda serà molt baixa en relació a l'oferta disponible existent.

Amb relació al **vehicle privat**, quantifica la nova demanda en hora punta, i calcula l'índex de saturació futur (i també fent una prognosi a 10 anys vista). Els índex de saturació de la vialitat de l'entorn es mantenen per sota del 60%.

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

8. Estimació de la demanda d'aparcament

Pel que fa a la reserva de noves 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 ni en relació al Decret 344 ni a la normativa urbanística, resulta necessari preveure cap dotació d'aparcament per a turismes i motocicletes, tenint en compte que es tracta d'un equipament de barri.

Així mateix, a partir de les corbes previstes d'entrada i sortida es preveu una ocupació màxima de les necessitats d'aparcament de 4 turismes (valor extret de la demanda màxima).

En relació a l'aparcament per a bicicletes s'indica que es preveu una dotació per a 21 places (i 5 places per a VMP), tenint en compte les ràtios previstes al Decret 344/2006. No obstant des de l'equip redactor del present informe es considera que el valor calculat no s'ajusta a les ràtios del Decret.

Cal preveure una dotació d'aparcament per a bicicletes ajustada a les ràtios del Decret 344/2006.

Taula resum del dimensionament de l'aparcament (entre parèntesi s'indica la previsió de l'EAMG)

Usos	Sostre edificable (m ²)	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turisme	Total aparcaments motocicleta
Equipament esportiu	4.218	42 (21)		
TOTAL	4.218	42 (21)	0 (0)	0 (0)

Tenint en compte que no es preveu que l'equipament disposi de places d'aparcament per a turismes i motocicletes, no resulta d'aplicació la reserva de places per a PMR i tampoc la disposició de punts de recàrrega per a vehicles elèctrics. No obstant això, l'estudi recomana que hi hagi places i punts en un àmbit proper.

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, i, per tant, no aplica en aquest pla especial.

Recomanació 3.

Tot i que no resulta obligatori, es recomana que l'equipament disposi de places de C/D properes als punts d'accés.

10. Mesures correctores

L'estudi considera necessari disposar de les següents mesures complementàries:

- **Mobilitat a peu**

Es proposa:

- Senyalitzar l'edifici del CEM Sagrera des dels principals itineraris per a vianants.
- Proveir d'il·luminació l'edifici per tal que s'adapti amb els fanals de l'espai públic.
- Valorar la possibilitat d'encabir bancs pel descans en els itineraris a peu i en el mateix recinte del CEM (a l'entrada per exemple).

- **Mobilitat en bicicleta**

Es proposa:

- Instal·lar mòduls segurs en el propi edifici, per tal de donar confort i seguretat als treballadors/es i visitants. El projecte reserva un espai per aparcaments de bicicleta i per VMP (5 places).
- Fer una campanya d'informació pels visitants i treballadors/es de les alternatives per arribar amb bicicleta fins al centre esportiu.
- Senyalitzar el centre esportiu pels ciclistes en els entorns immediats.

- **Mobilitat en transport públic**

Es proposa:

- Fer una campanya informativa als futurs treballadors/es i visitants del CEM amb les possibilitats que hi ha per arribar a l'emplaçament d'estudi des dels diferents transports i parts de la ciutat.

Recomanació 4.

Es recomana incrementar les mesures de gestió i control per evitar un increment de l'aparcament indegut de motocicletes als vials de l'entorn.

11. Mobilitat i gènere

L'estudi incorpora dades d'alguns indicadors de gènere de la població. També es fa una caracterització de la mobilitat per gènere a partir de l'EMEQ de 2006 i de l'EMEF de 2019. En concret aporta dades quantitatives dels desplaçaments per gènere, grups d'edat, motiu de desplaçament, tipologia de desplaçament i mitjà de transport. També posa en relleu que les dones són que pateix més situació de risc en el seu ús del transport públic.

L'estudi contempla com a mesures complementàries, instal·lar punts d'enllumenat, incorporar bancs en el projecte d'urbanització i preveure una campanya informativa dels modes de mobilitat activa.

Des de l'equip de redacció del present informe es considera vàlida 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 és el cas de

Barcelona) han d'incorporar les dades necessàries per avaluar la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica.

L'estudi fa una estimació de les emissions considerant diferents hipòtesis i emprant factors d'emissió EMEP Corinair.

L'EAMG conclou que aquest sector suposarà un lleuger increment en les emissions si bé enumera diferents actuacions de caràcter general que serviren per minimitzar-ho.

Des de l'equip de redacció del present informe es considera vàlida la informació aportada.

13. Finançament de les càrregues derivades de la mobilitat generada

L'Estudi inclou el finançament de totes les mesures correctores incorporades al document, el qual es quantifica en **21.100 €**.

14. Conclusions

L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del *Pla Especial Urbanístic i de Millora Urbana per la regulació de l'equipament esportiu "CEM Sagrera", al carrer Bonaventura Gispert, 37-47, 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 amb condicions**. En aquest sentit, s'estableix una sola **condició** relativa 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 preveure una dotació d'aparcament per a bicicletes ajustada a les ràtios del Decret 344/2006.

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