

Informe relatiu a l'Estudi d'avaluació de la mobilitat generada del Pla Especial Urbanístic per a la Regulació de l'equipament situat a l'Avinguda J.V. Foix 103-109, al barri de Sarrià, al districte de Sarrià-Sant Gervasi. Barcelona.

Municipi de Barcelona
Comarca del Barcelonès

Promotor: Àrea de Seguretat i Prevenció
de l'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 per a la Regulació de l'equipament situat a l'Avinguda J.V. Foix 103-109, al barri de Sarrià, al districte de Sarrià-Sant Gervasi (Barcelona).

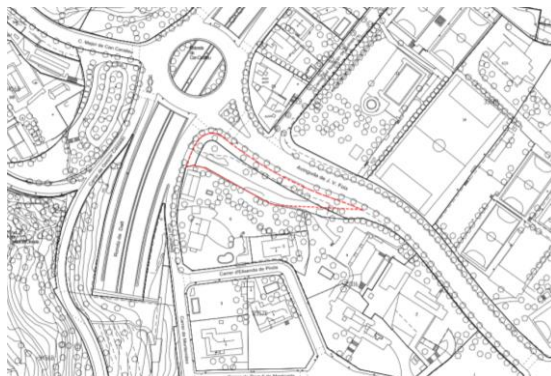
1. Antecedents

L'objecte del PEU és la construcció de la nova Unitat Territorial de la Guàrdia Urbana, a la confluència de l'avinguda Josep Vicenç Foix amb el carrer Can Caralleu/Ronda de Dalt, al barri de Sarrià al Districte de Sarrià – Sant Gervasi.

L'àmbit d'estudi es caracteritza per conformar el límit entre la banda nord del barri de Sarrià i la franja sud de la Ronda de Dalt. A la zona hi conviuen diferents usos, des de solars dedicats a parcs urbans o zones verdes, a solars amb habitatges unifamiliars aïllats o equipaments actuals com escoles i equipaments esportius. Actualment, el solar on s'ubicarà el futur equipament es troba totalment lliure d'edificació.

L'edifici disposarà de diversos accessos diferenciats (agents, ciutadania i vehicles) i d'un aparcament soterrani limitat a ús de la Guàrdia Urbana amb capacitat per a 20 places per cotxes, 4 places per furgons i 30 per a motos.

El sostre màxim s'ha fixat en **5.800,00 m²**.



2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'Estudi d'avaluació de la mobilitat generada pel *Pla Especial Urbanístic per a la Regulació de l'equipament situat a l'Avinguda J.V. Foix 103-109, al barri de Sarrià, al districte de Sarrià-Sant Gervasi (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.

3. Estimació de la demanda de mobilitat generada

L'estudi calcula la incidència de la nova mobilitat generada a partir de les ràtios que dicta el Decret 344/2006, de 19 de setembre, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada, en aquest cas per l'ús d'equipaments el qual preveu una ràtio de 20 viatges per cada 100 m² de sostre.

D'aquests viatges, l'EAMG estima que el 60% seran realitzats per visites i el 40% per persones treballadores, tant en dia feiner com els dissabtes. L'estudi considera treballadors/es tant membres de la Guàrdia Urbana com proveïdors.

Amb tots aquests criteris, l'estudi considera que el nou equipament generarà un total de **1.160 nous desplaçaments diaris**, tant en dia laborable com en dissabte.

Usos	Sostre edificable (m ²)	Viatges generats (m ²) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
Equipaments	5.800,00	1.160	1.160
TOTAL	5.800,00	1.160	1.160

L'EAMG distribueix aquests desplaçaments segons el repartiment modal de la ciutat de Barcelona (prenent com a referència les dades del Pla de Mobilitat Urbana de Barcelona amb dades de 2018) i ajustaments derivats de les següents casuístiques relatives a l'àmbit d'estudi:

- La mobilitat a peu es preveu menor a conseqüència de les fortes pendents i la distància a les principals zones residencials.
- Es considera que entre els treballadors/es la quota modal del vehicle privat serà més alta tenint en compte que la mobilitat en missió es fa majoritàriament en cotxes o motos patrulla, i la mobilitat dels proveïdors es fa exclusivament en vehicle privat.

D'acord amb aquests supòsits presentats, l'estudi planteja el següent repartiment modal:

Repartiment modal proposat	A PEU - BICICLETA	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT
% quota modal	28,5%	37,3%	34,1%
Viatges / dia de màxima demanda	301	394	360

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

4. Mobilitat en vehicle privat

L'EAMG descriu la jerarquització de la xarxa viària de l'entorn de l'edifici, diferenciant les vies de connexió i xarxa local (carrers 30), i els sentits de circulació d'aquestes. També se'n descriuen els itineraris d'accés i sortida a l'edifici, els quals permeten una connexió ràpida i directa amb la xarxa bàsica de vehicles.

L'estudi analitza les IMD de les dades d'aforaments automàtics proporcionades per l'Ajuntament de Barcelona (2019) i els aforaments manuals realitzats per l'equip redactor de l'EAMG (2022). Els resultats mostren que en general l'àmbit no presenta problemes de saturació en hora punta, a excepció del carrer Can Caralleu sentit Besòs on l'índex de saturació és superior al 90% en alguns moments del dia. Tota aquesta informació es representa gràficament en un plànol (aforaments) i en una taula (índex de saturació).

Amb relació a l'aparcament s'indica que els dos carrers que limiten l'emplaçament no disposen de places d'estacionament a la via pública, que les places més properes no estan regulades i que no hi ha cap aparcament públic proper a l'àmbit d'estudi. S'aporta documentació gràfica amb la ubicació de l'oferta actual d'aparcament.

Recomanació 1.

Es recomana incorporar a l'anàlisi la demanda actual d'aparcament a l'àmbit d'estudi.

5. Xarxa de transport públic

L'EAMG descriu l'oferta de transport públic disponible en un radi de 500 m de l'àmbit d'estudi: 1 estació de FGC (Reina Elisenda) i 4 parades de bus urbà (V3, H2 i L130) i una parada de bus nocturn (N8).

Per a cada mitjà de transport públic se'n descriu el recorregut, l'horari, la freqüència de pas en hora punta i el nombre d'expedicions. També es detalla el grau d'accessibilitat de les parades/estacions fins a la xarxa de vianants (100% adaptats) i la demanda actual (60% en el cas del bus, i 63% la línia de FGC).

S'aporta documentació gràfica dels recorreguts de les línies de bus urbà i la ubicació de les parades.

L'estudi analitza la disponibilitat o no de marquesina i banc d'espera a les parades d'autobús. Aquesta informació es complementa amb documentació gràfica.

Finalment, l'EAMG indica que l'àmbit d'estudi no disposa de cap parada de taxis propera.

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

6. Mobilitat a peu i en bicicleta

L'EAMG indica que la gran majoria dels itineraris a peu es troben adaptats als criteris de l'Ordre TMA/851/2021, de 23 de juliol, amb amplades lliures de pas superiors als 1,8 m. A més, totes les cruïlles disposen de passos de vianants amb guals adaptats i la gran majoria es troben semaforitzats.

S'estudien alguns punts que presenten aspectes de millora a nivell d'accessibilitat. Es detecta ubicació errònia de mobiliari urbà i ús inadequat de tipus de marca viària per senyalitzar el pas de vianants semaforitzat. Aquesta informació es complementa amb documentació fotogràfica.

Pel que fa a la mobilitat en bicicleta i VMP, l'estudi indica que no hi ha cap carril bici que connecti directament amb la parcel·la, ja que el lateral de la Ronda de Dalt i l'Avinguda J.V. Foix són vies estructurants. La resta de vies de l'àmbit d'estudi són ciclables o de zona 30, les quals presenten desnivells importants en alguns casos.

En relació a l'aparcament de bicicletes i VMP, l'EAMG indica que l'edifici no disposa de cap dotació propera a l'accés de vianants, i que l'estació Bicing més propera es troba ubicada fora de l'àmbit d'estudi.

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

7. Incidència de la mobilitat generada

L'EAMG analitza la incidència de la nova mobilitat generada tenint en compte el sistema de mobilitat actual existent entorn de l'equipament. Es determina el nombre de nous desplaçaments generats per cada xarxa de transport:

- Per la xarxa de **no motoritzats**, es preveuen un total de 278 desplaçaments a peu i 23 en bicicleta i VMP. La distribució d'aquests desplaçaments es preveu la mateixa entre visites i persones treballadores, representant el 26% del total de desplaçaments (gairebé 10 punts percentuals menys que en el global de la ciutat de Barcelona).
- Pel que fa al **transport públic**, es preveuen 394 nous desplaçaments en FGC i bus, dels quals es preveu que les visites en facin un ús més intensiu. L'estudi no determina el percentatge de desplaçaments per a cadascun dels dos mitjans de transport públic.
- Amb relació al **vehicle privat**, es preveu que el 80% d'aquests desplaçaments es realitzin en cotxe (288 desplaçaments) i el 20% en moto (72 desplaçaments). L'estudi calcula el nombre de vehicles que atraurà el nou equipament a partir d'aplicar uns índexs d'ocupació mitjana d'equipaments similars, donant com a resultat 144 cotxes i 36 motos en total. En aquest cas, l'ús del vehicle privat és més elevat entre treballadors/es.

Amb totes aquestes dades, l'EAMG conclou que la nova mobilitat tindrà una afectació baixa en l'àmbit d'estudi, tenint en compte que la mobilitat serà distribuïda al llarg de tot el dia. L'estudi analitza la incidència de la nova demanda de cotxes i motocicletes en el pitjor dels casos, és a dir, si tota s'acumulés a l'hora punta del trànsit habitual a la zona (dia feiner de 8 a 9 hores) i circulés per tots els trams afectats a l'àmbit d'estudi, donant com a resultat uns increments de la IMD molt baixos i uns increments dels índexs de saturació assumibles.

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

8. Estimació de la demanda d'aparcament

El nou equipament preveu un aparcament soterrani amb capacitat per a 20 places de cotxe, 4 places per furgons i 30 per a motocicletes, d'ús restringit per a vehicles oficials de la Guàrdia Urbana. L'EAMG conclou que aquesta oferta és suficient a la demanda prevista.

Segons el Decret 344/2006 s'haurà de preveure un mínim d'1 plaça d'aparcament de bicicletes fora de la via pública per cada 100m² de superfície de sostre (56 places de bicicletes). L'estudi indica que el PEU té la previsió de reservar un total de 40 places a

l'interior de l'edifici, especificant l'ús i ubicació de cadascuna: 10 de patrulla, 23 per a visitants i 7 guixetes per a bicicletes plegables. A més, proposa que les places ubicades a l'interior de l'edifici disposin de punts de connexió elèctrica per a la recàrrega dels vehicles.

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
Equipament	5.800,00	56 (40)	0 (24)	0 (30)
TOTAL	5.800,00	56 (40)	0 (24)	0 (30)

Recomanació 2.

Es recomana preveure un espai suficient tant a l'interior com a l'exterior de l'edifici per, en cas d'increment de demanda, ampliar progressivament la dotació d'aparcament per a bicicletes i VMP.

9. Distribució Urbana de Mercaderies

L'EAMG indica que el Decret 344/2006 no obliga a reservar un espai per a la càrrega i descàrrega de mercaderies, tenint en compte els usos previstos al PEU.

Recomanació 3.

Es recomana preveure un espai, preferentment ubicat a l'interior de l'edifici, que faciliti les operacions de càrrega i descàrrega de mercaderies i alhora no generi afectacions a la mobilitat de la zona.

10. Mesures correctores

Vehicle privat

L'EAMG proposa les següents mesures correctores relacionades amb el vehicle privat:

- Implantar més reserves d'aparcament per a motocicletes al carrer Naranjo de Bulnes (actualment hi ha 6 places disponibles).
- Implantar un punt de recàrrega de vehicle elèctric a l'aparcament, donant compliment al Reial decret 1053/2014, del 12 de desembre de 2014.
- Fomentar l'ambientalització de la mobilitat vinculada als proveïdors mitjançant la contractació de flotes amb Distintiu de Garantia de Qualitat Ambiental.
- Mantenir la línia contínua a l'avinguda J.V. Foix per tal de no permetre els girs a l'esquerra ni per entrar ni per sortir de l'aparcament de l'equipament.

Recomanació 4.

Es recomana que l'aparcament soterrani estigui preparat perquè sigui possible l'increment progressiu de punts de recàrrega de vehicles elèctrics de la Guàrdia Urbana (cotxes, furgons i motocicletes).

Recomanació 5.

Es recomana promoure l'ús compartit del vehicle privat entre treballadors/es, considerant la coincidència d'horaris en els torns d'entrada i sortida. Aquesta mesura pot ser induïda mitjançant la reserva de places d'aparcament exclusiu per a *carpooling*.

Xarxa de transport públic

L'estudi preveu l'impuls d'una campanya informativa per fomentar l'ús del transport públic per accedir a l'equipament, adreçada tant a treballadors/es com a visitants.

Xarxa de vianants i bicicletes

L'estudi proposa les següents mesures per tal de pal·liar les deficiències detectades a nivell d'accessibilitat a la xarxa de vianants:

- Implantar 11 nous fanals en tot el tram comprés entre la sortida de l'estació de FGC Reina Elisenda i l'accés de visitants del nou equipament.
- Implantar 4 bancs en el tram entre l'estació FGC i l'accés de visitants per asseure, descansar i socialitzar.
- Traslladar 2 fanals del carrer Caralleu per aconseguir el màxim d'amplada lliure possible a la vorera.
- Repintar 2 passos de vianants semaforitzats amb la senyalització adequada.

11. Mobilitat i gènere

L'EAMG indica que existeixen diferències atenent al gènere i l'edat de l'individu que tenen una incidència en els seus hàbits quotidians de mobilitat, a partir de les dades de l'EMQ2006 i l'EMEF2017.

Segons aquestes conclusions, l'estudi considera oportú la necessitat d'engegar 4 propostes concretes per reduir la discriminació per qüestions de gènere i edat dins l'àmbit d'estudi (contemplades a l'apartat de mesures correctores):

- Reforç de la il·luminació
- Implantació de mobiliari urbà per asseure/descansar/socialitzar
- Traslladar els dos fanals del carrer Can Caralleu, entre la parada de bus 0922 i la rotonda de Can Caralleu
- Repintar els dos passos de vianants semaforitzats del carrer Gaspart Cassadó i l'accés a la Ronda de dalt sentit Llobregat

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 344/2006 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'EAMG fa un càlcul dels nivells d'emissions per un període concret de cada contaminant per carrer analitzat, a partir de les velocitats mitjanes de circulació, el tipus de vehicles que hi circulen i els seus corresponents factors d'emissions de contaminants.

Per al càlcul del nombre de vehicles per quilòmetre l'estudi utilitza els càlculs corresponents a la nova demanda del nou planejament i estima una distància mitjana 10km per cotxe/desplaçament i 7km per moto/desplaçament. Pel que fa a la velocitat mitjana de desplaçament, l'EAMG pren com a referència les dades del PMU de Barcelona.

L'estudi dona com a resultat les emissions derivades de la nova mobilitat generada al dia en vehicle privat, a partir d'un increment de **3.642 km/dia** recorreguts per turismes gasoil/benzina i motocicletes.

Finalment, s'incorporen un seguit de bones pràctiques per tal de reduir la incidència de la nova mobilitat generada sobre la contaminació atmosfèrica.

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 quantifica el finançament dels diferents costos generats per l'increment de la nova mobilitat en **46.510,00 €**.

14. Conclusions

L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del *Pla Especial Urbanístic per a la Regulació de l'equipament situat a l'Avinguda J.V. Foix 103-109, al barri de Sarrià, al districte de Sarrià-Sant Gervasi (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**.

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