

Informe relatiu a l'Estudi d'avaluació de la mobilitat generada del Pla Especial Urbanístic i de Millora Urbana per a la regulació dels equipaments situats a l'illa delimitada dels carrers Ciutat d'Asunción, passeig de Potosí i carrers de nova creació, al districte de Sant Andreu, Barcelona

Municipi de Barcelona

Comarca del Barcelonès

Iniciativa: Ajuntament de Barcelona

Redactor de l'EAMG: Direcció de serveis de Planejament, Gerència d'Urbanisme-Àrea d'Ecologia Urbana de l'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 del Pla Especial Urbanístic i de Millora Urbana per a la regulació dels equipaments situats a l'illa delimitada dels carrers Ciutat d'Asunción, passeig de Potosí i carrers de nova creació, al districte de Sant Andreu (Barcelona).

1. Antecedents

El PEU de Millora Urbana per a la regulació dels equipaments situats a l'illa delimitada dels carrers Ciutat d'Asunción, passeig de Potosí i carrers de nova creació, al districte de Sant Andreu per objectiu l'ordenació dels sòls inclosos al seu àmbit per tal d'ubicar un equipament sanitari-assistencial amb ús de tanatori de proximitat.

L'àmbit se situa a l'illa delimitada a l'est pel carrer Ciutat d'Asunción, al sud pel passeig de Potosí i al nord i a l'oest per dos futurs carrers de nova creació que, actualment, no existeixen, dins del barri del Baró de Viver, al districte de Sant Andreu. L'àrea total de la zona és de 27.488 m² i l'espai reservat al futur equipament sanitari-assistencial (parcel·la E3) s'ubica en la part sud-est de l'illa, contigu a la central de recollida pneumàtica de la Sagraera, que actualment està habilitat com a aparcament en superfície.



2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'Estudi d'avaluació de la mobilitat generada pel *Pla Especial Urbanístic i de Millora Urbana per a la regulació dels equipaments situats a l'illa delimitada dels carrers Ciutat d'Asunción, passeig de Potosí i carrers de nova creació, al districte de Sant Andreu (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.

Al seu temps, aquest EAMG se centra exclusivament en l'avaluació de la mobilitat generada per la parcel·la E3, corresponent a la implementació d'un equipament de tipus sanitari-assistencial per al desenvolupament d'un tanatori de proximitat de 1.500 m² de sostre edificable. Segons l'equip redactor, pel futur desenvolupament de la resta d'equipaments inclosos en l'àmbit del Pla es redactaran plans específics per a cadascun d'ells.

3. Estimació de la demanda de mobilitat generada

L'estudi calcula la nova demanda de mobilitat generada aplicant les ràtios del Decret 344/2006 per l'ús d'equipaments sanitaris. En aquest sentit, es tenen en compte els 1.500 m² de sòl edificable que contempla el desenvolupament. La mobilitat prevista a l'EAMG és de **300 desplaçaments/dia**.

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)
Equip. sanitaris	1.500,00	300	300
TOTAL	1.500,00	300	300

L'estudi incorpora la distribució modal de la mobilitat generada segons el Pla de Mobilitat Sostenible de Barcelona 2019-2024 per als desplaçaments interns, ja que es tracta d'un equipament de proximitat, en l'escenari tendencial.

Repartiment modal proposat	A PEU - BICICLETA	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT
% quota modal	37,65%	36,98%	25,37%
Viatges / dia de màxima demanda	113	111	76

Recomanació 1.

Es recomana incorporar la distribució modal per als desplaçaments interns de l'escenari objectiu del PMUS 2019-2024, en línia amb els objectius estratègics de mobilitat sostenible, segura, saludable, equitativa i intel·ligent de l'Ajuntament de Barcelona.

4. Mobilitat en vehicle privat

L'estudi descriu la xarxa viària d'accés a l'àmbit d'estudi des de la xarxa bàsica (ronda Litoral, a 600 m, i l'avinguda Meridiana, a 1 km). La xarxa de proximitat està configurada pels carrers de Palomar/Potosí, Ciutat d'Asunción, Fernando Pessoa, Ferran Junoy i el passeig de Santa Coloma.

Pel que fa a la demanda de mobilitat, l'estudi adjunta dues imatges amb la intensitat del trànsit sobre un plànol de Barcelona. El flux sempre és dens en la xarxa bàsica d'accés, mentre els carrers pròxims a l'entorn només presenten altes densitats en hora punta. Tot i que el volum de viatges generats en vehicle privat motoritzat no és elevat, es recomana aportar informació quantitativa dels vehicles/dia i del grau de saturació per poder analitzar el seu impacte.

Recomanació 2.

Es recomana incorporar dades quantitatives sobre la intensitat del trànsit i el grau de saturació de les vies

En relació amb l'aparcament, l'àrea propera a l'àmbit d'estudi disposa d'oferta pública d'estacionament en calçada no regulada. Fora de calçada hi ha una zona habilitada com aparcament que, en part, quedarà afectada pel desenvolupament, a més de l'espai d'aparcament del Centre Comercial la Maquinista, de 595 places.

Les motocicletes disposen d'un aparcament en calçada al carrer Ciutat d'Asunción, però també poden aparcar sobre totes les voreres, ja que aquestes compleixen amb les amplades mínimes establertes a l'article 40 de l'Ordenança Municipal de vehicles i vianants.

Finalment, l'EAMG conclou que no existeixen espais reservats a la distribució urbana de mercaderies (DUM).

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

5. Xarxa de transport públic

L'EAMG grafia els recorreguts i les parades de l'oferta de transport públic disponible en un radi de 750 m de l'àmbit d'estudi: les línies d'autobús 11, 60, 133, V31, V33, H4, H8 i M28, i les nocturnes N8 i N9; i la línia de metro L1, amb la parada de Torres i Bages. L'estudi aporta informació sobre l'horari de les línies de metro i autobus, així com la demanda de viatgers i l'ocupació mitjana de les línies d'autobús que formen part de TMB. Tanmateix, l'estudi no aporta informació sobre el grau d'accessibilitat de les parades de l'entorn.

Recomanació 3.

Es recomana incorporar informació sobre el grau d'accessibilitat de les parades de l'entorn.

En l'àmbit proper també hi ha 3 parades de taxi: una al pg. Potosí (a 120 m), una al c. Ciutat d'Asunción (a 370 m) i una al c. Fernando Pessoa (a 680 m).

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

6. Mobilitat a peu i en bicicleta

L'EAMG afirma que els itineraris principals de l'entorn de l'àmbit d'estudi es troben adaptats segons el previst al Codi d'Accessibilitat. Tot i així, destaca que l'espai públic és millorable, ja que presenta deficiències en les zones de propietat privada en cessió d'ús i, en alguns indrets, la il·luminació és insuficient. Es recomana representar gràficament aquestes deficiències.

Recomanació 4.

Es recomana representar gràficament l'amplitud de les voreres, la localització dels passos de vianants i les deficiències detectades.

Pel que fa a la bicicleta, s'analitza l'oferta de carrils bici i zones pedalables situades al voltant de la parcel·la, conclouent que presenta mancances notables, ja que només permet una bona connexió en l'eix nord-sud (amb el carrer de Sant Adrià i el passeig de Santa Coloma). En canvi, l'eix est-oest no està resolt i provoca una desconexió amb el barri de Sant Andreu, que possiblement se solucioni un cop acabi la transformació del futur parc lineal de la Sagrera.

L'estudi també inclou informació sobre l'oferta d'aparcament per a bicicletes privades (4 punts amb ancoratges tipus U invertida) i 6 estacions de *Bicing*.

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

7. Incidència de la mobilitat generada

L'estudi determina el nombre de nous desplaçaments generats per cada xarxa de transport seguint les ràtios establertes pel Decret 344/2006. Els **300 nous viatges** s'assignen als diferents modes segons la distribució modal proposada.

Per a la **xarxa de vianants**, es preveuen un total de **104 desplaçaments**. L'increment de desplaçaments de vianants estimat és assumible per la capacitat viària actual, ja que es considera que la xarxa d'itineraris principals és adequada.

En relació a la **xarxa de bicicletes**, l'estudi preveu un increment modest de **9 desplaçaments** diaris.

Pel que fa a la **xarxa de transport públic**, s'espera que el desenvolupament generi **111 viatges diaris**, distribuïts segons el repartiment per mode de l'enquesta de mobilitat en dia feiner (EMEF) de 2020: 38 desplaçaments en Metro, 42 en bus, 27 en altres serveis ferroviaris i 5 a la resta de transport públic (com el taxi). Es conclou que l'actual oferta podrà absorbir la nova mobilitat.

Finalment, l'estudi afirma que els itineraris de transport de **vehicles privats motoritzats** són plenament capaços d'absorbir els **76 desplaçaments diaris** que es generaran.

Amb aquestes dades, l'EAMG conclou que la nova mobilitat no alterarà el funcionament ordinari de la mobilitat general de la zona, ja sigui a la xarxa viària o a la de vianants i transport públic.

Des de l'equip redactor del present informe accepta la informació facilitada, tenint en compte la mínima mobilitat que generarà el PEU.

8. Estimació de la demanda d'aparcament

El nou desenvolupament haurà de complir amb l'Ordenança de serveis funeraris de l'Ajuntament de Barcelona, que estableix que cal garantir la disponibilitat de deu places d'aparcament per cada sala de vetlla habilitada (per a les dues primeres sales), i cinc places per cada sala de vetlla addicional. Un cop el projecte defineixi el nombre de sales de vetlla, es podran comptabilitzar el nombre de places necessàries, que poden situar-se al mateix establiment o garantides a través d'un acord amb altres entitats.

L'estudi també se'n fa ressò de la necessitat de disposar de places per a PMR (1 plaça adaptada per cada 40 o fracció) i de la dotació mínima d'aparcaments amb recàrrega elèctrica (1 plaça per vehicle elèctric per cada 40 o fracció).

Pel que fa a l'aparcament de bicicletes, l'EAMG assenyala els requeriments del Decret 344/2006 atenent el sostre edificable de l'equipament. Preveu la instal·lació de 15 places, així com la reserva d'espai necessari fora de la via pública.

En la següent taula hi ha el dimensionament de l'aparcament segons les ràtios previstes pel Decret 344/2006 :

Usos	Sostre edificable (m ²)	Viatges generats (m ²) (Decret)	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turisme	Total aparcaments motocicleta
Equip. sanitaris	1.500,00	300	15		
TOTAL	1.500,00	300	15	0	0

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

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. Per tant, aquest EAMG no n'està obligat.

10. Mesures correctores

L'EAMG conclou que l'increment de viatges que generi el nou desenvolupament no afectarà la situació actual de la mobilitat de l'entorn. Tot i això, es proposen les següents propostes de millora pels diferents modes de transport:

Vehicle privat

L'estudi assegura que el desenvolupament complirà amb les condicions definides a l'ordenança de Serveis Funeraris de l'Ajuntament de Barcelona quant a l'aparcament. Així mateix, garanteix que, en cas que per normativa no fos obligatori, dues places reservades per a persones amb mobilitat reduïda i un instal·lar un punt de recàrrega de vehicle elèctric a les proximitats de l'equipament.

Xarxa de transport públic

Es proposa que l'equipament doni a conèixer, a través del punt d'informació i de la pàgina web, als usuaris les opcions possibles per arribar-hi.

Xarxa de bicicletes

Pel que fa a la mobilitat en bicicleta, l'estudi planteja les següents mesures correctores:

- Recomanar la millora de la xarxa de carrils bici o vies pedalables de connexió amb el barri de Sant Andreu

- Instal·lació d'1 aparca-patinets (11 places)
- Instal·lació i reserva d'espai fora de la via pública per a 15 places de bicicletes.

Xarxa de vianants

No proposa cap mesura correctora vinculada als desplaçaments a peu.

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

11. Mobilitat i gènere

L'EAMG analitza les característiques dels hàbits de mobilitat que es generen a l'àmbit d'estudi en funció del gènere dels individus. Segons dades de l'EMEF2020 es determina que els homes es desplacen més per motiu ocupacional, i que les dones utilitzen més el transport públic que els homes. A més, s'indica que les dones són les que pateixen més situacions de risc i robatoris que els homes, una situació que s'ha de considerar dins dels planejaments per tal de posar fi a aquestes circumstàncies.

En el cas de l'àmbit d'estudi, es considera que l'entorn disposa d'una trama urbana que connecta els espais de cura, educació o joc, i que és permeable, accessible, segura i agradable. Tot i així, proposa mesures per millorar els criteris de qualitat en les proximitats amb l'objectiu de potenciar i millorar els desplaçaments no motoritzats:

- Augment de sòl tou drenant o no pavimentat, per les seves qualitats de millora del medi ambient i de qualitat de vida.
- Augment d'elements per seure o recolzar-se amb protecció pel clima.

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

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 han d'incorporar les dades necessàries per avaluar la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica. Aquest és el cas de Barcelona.

L'estudi fa una estimació de la incidència de la mobilitat generada. L'increment de mobilitat en vehicle lleuger representa un increment total 344,77 veh-km/dia. Les emissions diàries estimades són:

Tipus de vehicle	Km-Veh	CO(g/Km)	NOX(g/Km)	PST (g/Km)	CH4(g/Km)
Vehicles gasoil (65%)	224,10	672,30	358,56	56,02	1,12
Vehicles benzina (35%)	120,67	3.620,06	362,01	0,00	18,10
Total	344,77	4.292,36	720,56	56,02	19,22

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 només quantifica el finançament per a l'estacionament obligatori de bicicletes i l'aparcament de vehicles segons l'Ordenança de Servei Funeraris, ja que les recomanacions realitzades són de caràcter informatiu i cap d'aquestes actuacions queda vinculada a l'execució del pla.

PROPOSTA/ACTUACIÓ	UNITATS	PREU UNITARI	TOTAL (€)
Aparcament per a bicicletes Reserva per 15 places, fora de la via pública.	8	115	920
Campanya informàtica de transport públic	1	1.800	1.800
Instal·lació de places de cotxe amb recàrrega de vehicle elèctric	2	1.100	2.200
Aparca-patinet acer inoxidable	1	600	600
TOTAL			5.520 €

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

14. Conclusions

L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del *Pla Especial Urbanístic i de Millora Urbana per a la regulació dels equipaments situats a l'illa delimitada dels carrers Ciutat d'Asunción, passeig de Potosí i carrers de nova creació, al districte de Sant Andreu (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** pel que fa a l'aprovació de l'instrument de planejament que es tramita.

No obstant això, 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