

Informe relatiu a l'Estudi d'avaluació de la mobilitat generada de la Modificació Puntual del PGM per a la reordenació dels sòls situats al costat nord del Pont de Marina i l'ajust viari del carrer de Ribes entre els carrers de Roger de Flor i Sardanya. Barcelona.

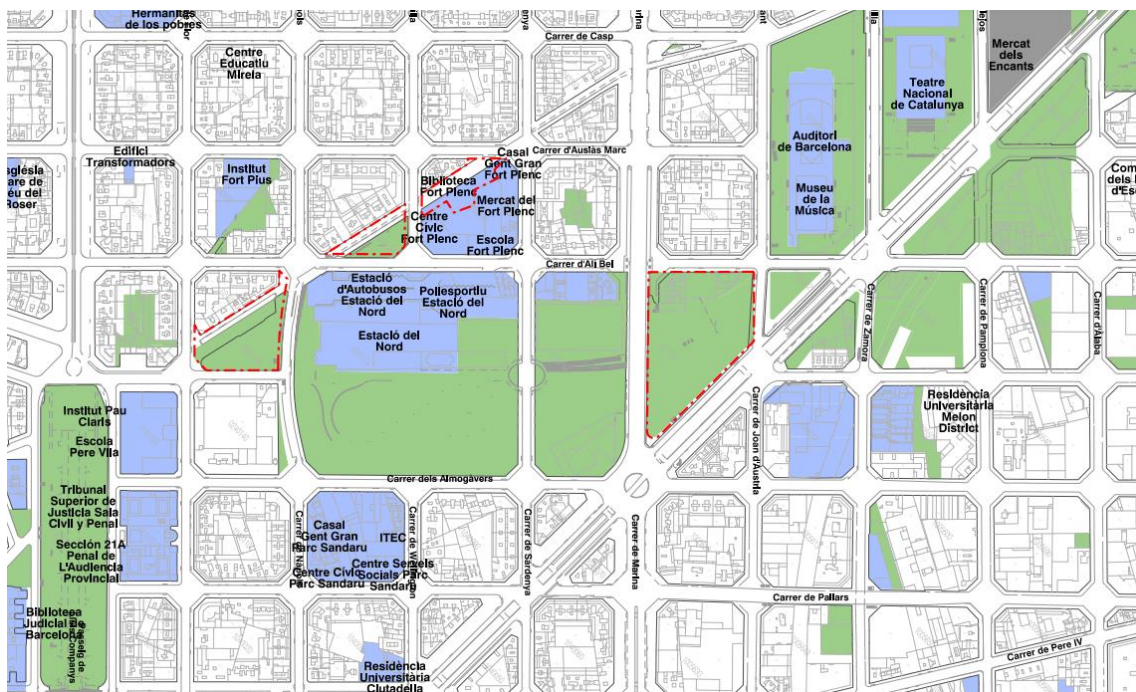
Municipi de Barcelona
Comarca del Barcelonès

Promotor: Ajuntament de Barcelona
Redactor de l'EAMG: 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 de la Modificació Puntual del PGM per a la reordenació dels sòls situats al costat nord del Pont de Marina i l'ajust viari del carrer de Ribes entre els carrers de Roger de Flor i Sardanya. Barcelona.

1. Antecedents

L'àmbit de la modificació puntual del PGM és discontinu i el conformen dos subàmbits, situats dins del districte de l'Eixample. El primer subàmbit està situat al costat nord del Pont de Marina. Aquest subàmbit té una superfície de 18.000 m² i està format pels sòls corresponents a l'illa delimitada per l'avinguda Meridiana i els carrers de Marina, Ali Bei i Lepant. El segon està delimitat pels sòls situats al llarg del carrer de Ribes, en els tres trams compresos entre els carrers de Roger de Flor i Sardanya. La superfície de sòl d'aquest subàmbit és de 13.140m². Per tant, la superfície total de l'àmbit del Pla és de 31.140 m² de sòl.



Aquesta Modificació de PGM proposa la reordenació de l'illa situada al costat nord del Pont de Marina i l'ajust viari d'un tram del carrer de Ribes. Això comporta, d'una banda, la creació de nous equipaments de barri, en uns sòls que actualment estan qualificats urbanísticament d'espai lliure, en el front corresponent al carrer Alí-Bei, en el qual també es proposa la consolidació i reconeixement d'uns edificis d'habitatge existents. D'altra banda, el pla proposa ajustar la qualificació urbanística dels espais lliures situats al costat est del carrer Ribes.

2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'Estudi d'avaluació de la mobilitat generada de la *Modificació Puntual del PGM per a la reordenació dels sòls situats al costat nord del Pont de Marina i l'ajust viari del carrer de Ribes entre els carrers de Roger de Flor i Sardanya, 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 desenvolupament d'aquesta modificació suposarà un increment de la mobilitat vinculat a 12.890 m² de nou sostre d'equipaments, 45 nous habitatges, i 945 m² d'espais verds.

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 pels usos d'habitatge (7 viatges/habitatge) i equipaments (20 viatges/100m² de sostre) i verd urbà (5 viatges/100 m² de sòl).

Amb tots aquests criteris, l'estudi considera aquest àmbit generarà **2.940 nous desplaçaments diaris**, distribuïts tal com es mostra a la següent taula:

Usos	Sostre edificable (m ²)	Nre. Habitatges o llits hotel	Viatges generats habitatge	Viatges generats (m ²) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
Residencial		45	315		315
Equipaments	12.890,00			2.578	2.578
Zona verda	945,00			47	47
TOTAL	13.835,00			2.940	2.940

L'EAMG fa una proposta de repartiment modal segons el PMUS de la ciutat de Barcelona (tenint en compte tant l'escenari actual com el proposat per 2024). Segons això, el repartiment modal proposat és:

Repartiment modal proposat	A PEU - BICICLETA	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT
% quota modal	40,3%	41,3%	18,5%
Viatges / dia de màxima demanda	1.184	1.213	543

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

4. Mobilitat en vehicle privat

L'EAMG descriu la xarxa viària urbana que connecta amb aquest àmbit (carrer Marina, av. Meridiana i Gran Via de les Corts Catalanes) i les seves característiques principals (amplada, repartiment de l'espai). Es representa sobre plànol la xarxa viària estructuradora d'aquest àmbit de la ciutat i les seves intensitats de trànsit (segons dades de 2011). També s'adjunta un plànol del nivell de congestió de la vialitat de l'entorn.

Amb relació a l'aparcament s'indica que entorn de l'àmbit de la modificació puntual de planejament, hi ha oferta d'aparcament regulat a la via pública (zona blava, verda, DUM...), així com alguns aparcaments fora de la via pública.

5. Xarxa de transport públic

L'EAMG descriu l'oferta de transport públic disponible propera de l'àmbit d'estudi. És el cas de l'estació de ferroviària d'Arc de Triomf (on s'atura la L1 del metro i R1, R3 i R4 de rodalies). Mostra els horaris de pas en dia laborable i festiu de les línies de rodalies i també la seva capacitat en hora punta.

També hi ha diferents parades de bus en les quals s'aturen les línies 6, 19, 54, V19, V21, H14, H16, D40, B20 i B25. En cada cas s'indica l'interval l'origen i destí, i l'horari de funcionament en dia feiner, dissabtes i festius. Aquesta xarxa es veu complementada amb els busos nocturns (N0, N3, N4, N7, N9, N11)

En el cas del subàmbit situat al costat del Pont de Marina, també es té cobertura a la xarxa de metro (estació Marina) i a la xarxa de tramvia (T5 i T6).

Es mostra sobre plànol totes les parades de transport públic properes a l'àmbit de la modificació puntual, així com les parades de taxi.

Recomanació 1.

Es recomana d'incorporar informació sobre el nombre d'expedicions diàries i l'interval de pas, així com de la demanda actual de les diferents línies.

6. Mobilitat a peu i en bicicleta

L'EAMG indica que les condicions d'accessibilitat entorn del sector resulten òptimes. Es mostra sobre plànol l'àmbit de la modificació puntual, els principals equipaments i polaritats del seu entorn. També s'indica si es tracta d'una via pacificada o carrers de zona 30.

Pel que fa a la mobilitat en bicicleta, es descriu i representa gràficament la xarxa existent, formada fonamentalment per carrers de zona 30 i els carrils bici de l'avinguda Meridiana, carrer Ribes, carrer Pujades i Gran Via de les Corts Catalanes. També es mencionen les diferents parades del servei Bicing que donen servei a l'àmbit d'estudi (7 parades properes a alguns dels dos subàmbits) i es mostra sobre plànol els diferents aparcaments convencionals tipus U invertida.

Recomanació 2.

Es recomana actualitzar la informació referida a les infraestructures ciclistes dins l'àmbit d'estudi, en relació a les estacions de servei de bicicletes públiques elèctriques.

7. Incidència de la mobilitat generada

L'EAMG indica que totes les xarxes disposen de prou capacitat per absorbir la nova mobilitat, tenint en compte l'oferta existent.

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

Recomanació 3.

Es recomana estimar quina serà la mobilitat en hora punta per cada mode de transport i contrastar-ho amb els nivells de demanda existents per a cada xarxa.

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.

Per altra banda, l'EAMG calcula la dotació d'aparcament de bicicletes situada fora de la via pública necessària segons el Decret: 90 places per a l'ús residencial, 129 places per l'ús d'equipaments i 9 per a les zones verdes (un total de 228 places). En relació al vehicle privat contempla també les ràtios del Decret 344/2006 per a l'ús d'habitatge. No obstant això, l'EAMG indica que les dimensions de les parcel·les resultants, tant en els equipaments com en els habitatges, no faciliten la possibilitat de construir aparcaments per a turismes i motocicletes en el subsòl. Tanmateix, hi ha oferta d'aparcament propera, (aparcaments de la pl. Arts-Teatre Nacional-Auditori i dels Encants-pl. de les Glòries).

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)	Nre. Habitatges o llits hotel	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turisme	Total aparcaments motocicleta
residencial		45,00	90 (90)	45 (45)	23 (23)
altres equipaments	12.890,00		129 (129)		
zona verda	945,00		9 (9)		
TOTAL	13.835,00		228 (228)	45 (45)	23 (23)

Des de l'equip redactor del present informe **es considera que en el cas que es faci aparcament per a turismes i motocicletes, serà necessari la previsió de punts de recàrrega per a vehicles elèctrics vinculats**, d'acord amb la normativa vigent.

Recomanació 4.

Es recomana incrementar la dotació d'aparcament per bicicletes tant en els espais lliures inclosos dins de l'àmbit de la modificació del planejament com en el carrer de Ribes, tenint en compte la seva funcionalitat dins la xarxa pedalable de la ciutat.

9. Distribució Urbana de Mercaderies

Segons el Decret 344/2006 no es requereix la necessitat de reservar un espai per a la càrrega i descàrrega, tenint en compte els usos previstos.

10. Mesures correctores

L'EAMG preveu l'aplicació de les següents mesures correctores vinculades a la present modificació de planejament (a banda de la dotació d'aparcament prevista):

- S'haurà d'habilitar una plaça per a vehicles de persones amb mobilitat reduïda (PMR) genèrica al carrer Alí-Bei, davant dels equipaments.
- S'haurà d'estudiar la possibilitat de situar una estació de bicing al carrer Alí-Bei, en el tram on se situen els nous equipaments, que també donarien servei a l'espai lliure.

Recomanació 5.

Es recomana d'impulsar actuacions de promoció de l'ús transport públic adreçades a les persones usuàries de l'equipament.

11. Mobilitat i gènere

L'EAMG fa una anàlisi de la mobilitat i gènere segons les dades de l'EMEF de 2019 (volum de desplaçaments, anàlisi segons motiu, mode de transport, accessibilitat...).

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

Recomanació 6.

Es recomana aplicar mesures complementàries en clau de gènere, i que en el desenvolupament de la modificació puntual s'apliquin els criteris de la Guia pràctica per a la integració de la perspectiva de gènere als plans i projectes de la ciutat de Barcelona.

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 una caracterització del consum de combustible dels vehicles i les emissions derivades de la mobilitat generada segons la metodologia CORINAIR, segons la qual les emissions diàries vinculades al desenvolupament d'aquesta modificació de planejament seran de 8,27 kg de NOx i 0,64 kg de partícules.

13. Finançament de les càrregues derivades de la mobilitat generada

L'EAMG no quantifica el finançament de les mesures correctores previstes al document.

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

14. Conclusions

L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada de la *Modificació Puntual del PGM per a la reordenació dels sòls situats al costat nord del Pont de Marina i l'ajust viari del carrer de Ribes entre els carrers de Roger de Flor i Sardenya*. 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 les següents **condicions** relatives al seu desenvolupament:

- En el cas que es faci aparcament per a turismes i motocicletes (vinculat als habitatges), serà necessari la previsió de punts de recàrrega per a vehicles elèctrics, d'acord amb la normativa vigent.
- Cal quantificar totes les càrregues derivades de la mobilitat generada de les propostes presentades en el present estudi.

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