

Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada per la Modificació Puntual del PGM en l'àmbit comprès entre els carrers Guipúscoa, Ca N'Oliva, de Binèfar i el límit del terme municipal amb Sant Adrià de Besòs (Verneda Industrial)

Municipi de Barcelona
Comarca del Barcelonès

Promotor: Ajuntament de Barcelona

Elaborat per: Manuel Ruisánchez arquitectes, S.L.

Redactor de l'informe: Sr. Lluís Alegre i Valls

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 per la Modificació puntual del PGM en l'àmbit comprès entre els carrers Guipúscoa, Ca N'Oliva, de Binèfar i el límit del terme municipal amb Sant Adrià de Besòs (Verneda Industrial)

1.- Antecedents

L'ajuntament de Barcelona promou la redacció de la Modificació puntual del PGM en l'àmbit comprès entre els carrers Guipúscoa, Ca N'Oliva, de Binèfar i el límit del terme municipal amb Sant Adrià de Besòs (Verneda Industrial). El Pla fou aprovat inicialment en data 14 de febrer de 2007 contenint l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada i objecte d'aquest informe.

El Pla suposa una modificació de sostre i dels usos actuals, que de l'activitat industrial es modifica creant un sector de ciutat amb mixtura d'usos habitatge, equipaments i serveis. La superfície afectada pel pla és de 77.542 m².

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 en l'àmbit comprès entre els carrers Guipúscoa, Ca N'Oliva, de Binèfar i el límit del terme municipal amb Sant Adrià de Besòs als continguts de la llei de la mobilitat, i s'aplicaran com a criteris els establerts en el decret de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada.

El desenvolupament d'aquest sector suposa la creació d'un nou generador de mobilitat, conseqüència de:

- La creació de 97.331 m² de sostre residencial, que suposaran 1.341 habitatges
- L'activitat comercial serà de 13.358 m².
- La creació de 13.358 m² de sostre per a oficines.
- Es dediquen 8.125 m² a equipaments més 2.345 m² més (equipaments o zones verdes).
- Es destinen 14.600 m² a zones verdes.

3.- Estimació de la demanda de mobilitat generada al nou sector

D'acord amb els criteris d'avaluació de la mobilitat de la proposta de decret, l'informe de mobilitat del pla estima en **23.972 desplaçaments** que es generaran al sector.

El volum estimat de viatges que poden generar els habitatges del sector, a raó de 3 viatges per persona i 3 persones per habitatge, és de **10.133 viatges/dia**.

El volum estimat de viatges que poden generar les **oficines**, estimant-ne 15 viatges per cada 100 m² de sòl, és de **4.336 viatges/dia**.

El volum estimat de viatges que poden generar les **activitats comercials**, estimant-ne 50 viatges per cada 100 m² de sòl, és de **6.679 viatges/dia**.

El volum estimat de viatges que pot generar les zones verdes, estimant-ne 5 viatges per cada 100 m² de sòl, és de **730 viatges/dia**.

El volum estimat de viatges que poden generar els **equipaments**, estimant-ne 20 viatges per cada 100 m² de sòl, és de **2.094 viatges/dia**.

L'estudi no calcula el repartiment modal previst la zona, l'estudi calcula tan sols el repartiment modal entre privat i resta de modes.

Desplaçaments /dia	Peu o bici %	Transport Públic %	Transport privat %
23.972	6.557	6.843	10.572

Es troba una contradicció entre el valor utilitzat en el treball de 6.843 viatges amb transport públic i el % del 42% que diu que cal aplicar, que donaria 10.068 viatges. Això deixaria tan sols 3.332 viatges a peu o bicicleta, xifra molt inferior a la mitjana de la ciutat de Barcelona. En els treballs previs del PMU de la ciutat de Barcelona, el percentatge que s'assigna de desplaçaments pel vehicle privat és del 29,1%, xifra força inferior a la de l'estudi que s'ha presentat.

Aplicant la ràtio d'ocupació dels vehicles d'1,6 persones/vehicle ús comercial i zones verdes, 1,5 persones/vehicle ús residencial i 1,1 persones vehicles per a l'ús d'oficines i equipaments obtenen un total de **7.867 vehicles** desplaçant-se.

3.- Bases per a la definició de les propostes

El Pla determina les següents bases de configuració de les propostes i que afecten a la mobilitat:

- Crear un espai compacte, d'alta qualitat urbana, i integrat en el seu entorn.

- Establir les previsions necessàries per a garantir una mobilitat sostenible.

El planejament també proposa que incorpori estratègies dels processos de transformació complementària dels barris propers amb els quals s'ha d'articular.

En aquest sentit, es troba a faltar en l'estudi de mobilitat una reflexió que aporti elements sobre la connexió amb les illes i carrers veïns, més enllà de les xarxes de mobilitat principals. Es recomana que aquest aspecte es tingui present en el moment de la redacció del PMU.

4.- Xarxes de mobilitat

L'estudi incorpora l'anàlisi de totes les xarxes principals de mobilitat fent una anàlisi prou acurada. En general, l'estudi considera que la demanda de totes elles no genera cap problema sobre el viari actual.

De nou, es considera que l'essència de la proposta del planejament va més en la línia de garantir la xarxa capil·lar sobre la qual, cal també fer propostes.

5.- Sugeriments a l'estudi

L'estudi fa una anàlisi correcta de totes les xarxes i, amb la voluntat de fer suggeriments que puguin ser d'interès per als redactors de la Modificació de pla, quan es redacti el PMU, el redactor del present informe fa algunes consideracions que poden ajudar en alguns dels aspectes que el mateix estudi de mobilitat deixa oberts:

Accessibilitat per a vianants

Atesa l'estreta relació del nou sector amb el teixit existent es recomana que en el PMU i posteriors documents, es garanteixi l'accessibilitat del nou sector fins als punts de major interès del barri, encara que no estiguin en la xarxa principal de vianants, per a assolir el que el pla proposa a la memòria social en el seu apartat 3.

Xarxes de bicicletes

En l'anàlisi de la xarxa de bicicletes es convenient incorporar les dotacions d'aparcament tant exteriors com interiors dels edificis.

Vehicle privat

Les afectacions del vehicle privat semblen força raonables, però cal fer esment de criteris sobre la localització de les sortides dels aparcaments i també cal incorporar l'anàlisi de la mobilitat en moto, per a garantir els aparcaments en calçada i els edificis.

Transport públic

En la redacció del PMU, cal analitzar la capacitat de les línies d'autobusos demanant informació detallada a TMB o l'EMT, de cara a garantir que en hora punta no hi haurà

problemes de capacitat amb la xarxa de superfície. També caldrà analitzar els sistemes de prioritització de la xarxa de superfície si s'escau.

6.- Informació complementària

L'informe conté la informació necessària per a entendre la proposta del Pla.

Pel que fa a l'avaluació, la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica, donat que el municipi es troba en zona declarada de protecció especial pel que fa a la qualitat de l'aire, cal que en la redacció del PMU s'inclouï.

Pel que fa als indicadors de gènere, hi ha prou informació a la memòria social com per a permetre establir estratègies de mobilitat que col·laborin en els objectius del Pla. En aquest sentit es consideren molt adients les propostes que el Pla fa en el seu apartat 3 de la memòria social i que l'estudi de mobilitat hagués pogut reforçar.

7.- Conclusions

Es considera que l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada de la Modificació puntual del PGM en l'àmbit comprès entre els carrers Guipúscoa, Ca N'Oliva, de Binèfar i el límit del terme municipal amb Sant Adrià de Besòs. (Verneda Industrial), conté els elements necessaris per a l'avaluació dels impactes que genera sobre la mobilitat d'aquesta zona del municipi de Barcelona, pel que s'emet informe favorable.

Es recomana que en la redacció del posterior PMU es tinguin presents les recomanacions d'aquest informe. D'acord amb el que prescriu l'article 18.4 de la llei, si els projectes no segueixen les determinacions de l'estudi i d'aquest informe ho han de justificar.

Es recomana també que es trameti una còpia de l'estudi i de l'informe de mobilitat generada a l'EMT.

Barcelona, 30 de març de 2007

Lluís Alegre i Valls
Cap del Servei de Mobilitat

Marc Garcia i López
Director tècnic