



Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del Pla de Millora Urbana Teixonera 2 al barri de la Teixonera

Municipi de Barcelona

Sol·licitant: Ajuntament de Barcelona

Promotor: Agència de Promoció del Carmel i Entorns, S.A.

Redactors de l'EAMG: David Closes i Núñez, Àngels Mas i Pintó, arquitectes

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 de Millora Urbana Teixonera 2 al barri de la Teixonera.

1. Antecedents

L'Agència municipal de Promoció del Carmel i Entorns, SA, promou el Pla de Millora Urbana Teixonera 2, dins del barri de la Teixonera de la ciutat de Barcelona, per a possibilitar una nova zona residencial d'uns 200 habitatges i un nou equipament. Aquest PMU fou aprovat inicialment per resolució de la Regidora Ponent d'Urbanisme en data 24 de maig de 2007, contenint l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada objecte d'aquest informe.

L'àmbit de l'actuació, de configuració triangular, es troba delimitat pel Passeig de la Vall d'Hebron, l'avinguda del Coll i Alentorn, el carrer dels Cortada, el carrer de Segur i el carrer de Trueba, delimitat com a Pla de millora urbana per la *Modificació del Pla general metropolità de la Vall d'Hebron i la vessant immediata del Parc de Collserola*. La superfície total del sector és de 30.011 m², i es localitza entre el vessant nord del turó de la Creueta del Coll i el parc de l'àrea olímpica de la Vall d'Hebron.

En destaca un desnivell de més de 30m en direcció est – oest, seguint el carrer Coll i Alentorn, així com connexions mitjançant escales a l'àmbit d'actuació.

Les obres del metro d'ampliació de la línia 5 afecten l'àmbit del PMU, i està prevista una nova parada molt a prop de l'actuació urbanística objecte d'aquest informe.

2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del Pla de Millora Urbana Teixonera 2 al barri de la Teixonera 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 8.007,34 m² de sòl residencial, que suposaran 206 habitatges nous protegits (19 d'aquests es destinen a relocalització). D'aquesta superfície es destinaran 14.600 m² de sostre a ús habitatge i 1.900 m² a activitats econòmiques (comercials)
- Dos nous equipaments, un educatiu que ocupa 3.016,11 m², i un altre administratiu que ocupa 2.398,91 m²,
- La vialitat serà de 3.183,36 m²,
- Es destinen 12.215,65 m² a espais lliures.

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

L'estudi no estima quina nova mobilitat es generarà per l'actuació urbanística.

D'acord amb els criteris d'avaluació de la mobilitat de la proposta de decret, el PMU Teixonera 2 generarà **4.104 desplaçaments/dia, 2.052 per sentit**.

La taula següent mostra la mobilitat generada segons els ratis que indica el decret:

PMU_TXN2	Àrea (m ²)	Sostre edificable (m ²)	Núm. habitatges	Viatges generats habitatge (Decret)	Viatges generats (m ²) (Decret)	Total viatges generats
residencial	8.007	14.600	206	1.442	1.460	4.104
terciari - comerç		1.900			950	
equipament administratiu	2.399				480	
equipament educatiu	3.016				603	
zona verda	12.216				611	
TOTAL	30.011	16.500	206	1.442	4.104	

El volum estimat de viatges que poden generar els habitatges del sector és **1.460 viatges/dia**.

El sostre comercial previst, considerant el rati que planteja el decret (50 viatges/100 m² de sostre) pot generar una mobilitat de **950 viatges/dia**.

Respecte el volum estimat de viatges que poden generar els espais lliures, aplicant el rati de 5 viatges per cada 100 m² de sòl, representa **611 viatges/dia**.

Per altra banda els equipaments en conjunt poden generar **1.083 viatges/dia**.



L'estudi no analitza el repartiment modal de la zona ni estima com es distribueixen els nous viatges generats per cada mode de transport.

4. Mobilitat en vehicle privat

L'estudi no analitza la mobilitat actual en vehicle privat.

5. Xarxa de transport públic

L'estudi no incorpora la informació de la xarxa de transport públic actual a la zona d'estudi.

Al document urbanístic s'observa que hi ha prevista una nova parada de la línia 5 molt a prop de l'àmbit d'estudi.

6. Mobilitat a peu

No s'analitza l'estat actual de la mobilitat a peu, encara que el document urbanístic matisa el desnivell existent en la direcció est – oest del sector, així com l'existència d'escales en diverses connexions.

7. Mobilitat en bicicleta

L'estudi no analitza la situació de la mobilitat en bicicleta.

8. Incidència de la mobilitat generada

No s'analitza la incidència de la mobilitat generada sobre les diferents xarxes de transport existents.

9. Estimació de la demanda d'aparcament

L'estudi no realitza el càlcul de demanda d'aparcament fora de la via pública, tal i com requereix el decret.

Utilitzant els valors de l'annex II i III del decret d'estudis d'avaluació de la mobilitat generada resulta com a mínim,



PMU_TXN2	Aparcaments bicicletes / habitatge	Aparcament bicicletes / segons m ²	Total aparcaments bicicleta	Aparcaments turismes / habitatge	Aparcament turismes / segons m ² sostre hab	Total aparcaments turisme (habitatge)	Aparcaments motocicletes / habitatge	Aparcament motocicletes / segons m ² sostre hab.	Total aparcaments motocicleta (habitatge)
residencial	412	292	412	206	146	206	103	73	103
terciari - comerç		19	19						
equipament administratiu		24	24						
equipament educatiu		151	151						
zona verda		122	122						
TOTAL			728			206			103

Respecte les places fora de la via pública destinades a **aparcament de turismes** el decret proposa fer una reserva de 206 places, una per a cada habitatge. Tanmateix, fora bo analitzar l'índex de motorització de la zona, ja que la demanda d'aparcament podria ser superior.

En relació als **aparcaments per a motocicletes**, el decret proposa que la reserva fora de la via pública sigui de 103 places.

D'igual manera, cal reservar espai per a **aparcament de bicicletes** fora de la via pública per a usos residencials. En concret, cal reservar en total **412 places per a bicicletes** (2 places d'aparcament per a cada un dels 206 habitatges).

L'estudi recomana destinar per a aparcament de bicicletes uns espais als baixos dels edificis o bé als aparcaments subterranis.

Respecte les places d'aparcament per a bicicletes destinades a la zona verda es poden situar a la mateixa zona verda. Les places per a ús comercial (19 en total) es poden repartir pels accessos dels diferents comerços. Es permet que aquestes se situïn a la via pública.

Finalment les places d'aparcament de bicicleta per als usuaris dels nous equipaments seria convenient situar-los el més a prop dels accessos, o bé dintre del recinte per millorar la seguretat, sempre que les dimensions i la distribució de l'equipament ho permetin.

10. Distribució Urbana de Mercaderies

L'estudi no esmenta la necessitat, seguint els requeriments de l'article 6 del decret, de realitzar una **reserva d'un 10% del sostre** dels establiments comercials destinat a magatzem, per tal d'evitar operacions de càrrega i descàrrega.

Tampoc es té en consideració la possible reserva d'una plaça de 3 x 8m a la xarxa viària per a efectuar les operacions de C/D, per cada 8 establiments o per cada 1.000 m² de sostre destinat a comerç (el PMU compta amb 1.900 m² de sostre destinat a 'activitats econòmiques').



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

L'estudi presentat no aporta aquesta informació.

12. Mesures correctores

Xarxa Transport públic

L'estudi no proposa cap actuació referent a transport públic.

Xarxa bàsica per a vehicles

L'estudi no proposa quina serà la xarxa bàsica per a vehicles.

Xarxa de vianants

L'estudi no proposa quina serà la xarxa de vianants que connectarà amb la trama existent i amb els principals nodes atractors i generadors de mobilitat.

Xarxa de carrils bicicleta

No es fa cap proposta referent a la mobilitat en bicicleta, ni tampoc cap referència a la reserva d'aparcaments necessària.

13. Proposta de finançament

No hi ha cap actuació a finançar ni cap proposta de finançament.

14. Conclusions

L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del Pla de Millora Urbana de la Teixonera 2 de Barcelona no compleix amb els requeriments formals del decret 344/2006. L'informe considera que l'estudi és **insuficient** per a aconseguir una mobilitat sostenible, d'acord amb els principis de la Llei de la Mobilitat, pel que s'emet **informe desfavorable**.

A continuació es detallen els aspectes que cal ampliar, modificar o en què cal aprofundir, per tal d'adequar-se formalment al decret 344/2006 i als continguts de la Llei 9/2003 de la Mobilitat i del propi decret.



- Cal realitzar el **càlcul de mobilitat generada** per cada ús que contingui el nou planejament, indicant en tot moment quins són els ratis utilitzats i la seva justificació. Aquest càlcul s'ha de mostrar sobre plànol.
- Per al càlcul de mobilitat generada és convenient justificar una **proposta de repartiment modal**, sempre tendint cap a una mobilitat més sostenible que l'existent a la zona, no pas a la inversa. Es proposa consultar l'EMO 2001 per zones internes, i analitzar aquestes dades de mobilitat per a les zones residencials properes, per tal d'establir una comparativa partint de dades reals.
- En base a aquest repartiment modal proposat caldrà **assignar una demanda** (viatges/dia) diferenciada per a cada mode de transport (vehicle privat, transport públic, vianant i bicicleta).
- És necessari analitzar l'**estat actual de les xarxes de mobilitat**, ja sigui a peu, en bicicleta, en transport públic i en vehicle privat motoritzat, valorant l'oferta i demanda actual i com s'encaixa la nova demanda generada pel sector objecte del PMU. Cal descriure acuradament els itineraris de connexió entre el sector i els principals indrets atractors de mobilitat propers (parades autobús, estacions de metro, equipaments educatius, etc), i grafiar-los sobre plànol.
- En base a aquest encaix de la mobilitat generada cal proposar '**mesures correctores**' per a cada xarxa de mobilitat, ja sigui en transport públic, vehicle privat motoritzat, bicicleta o a peu, per tal d'adequar l'oferta a la nova demanda. Aquestes mesures referents a nous itineraris també cal grafiar-les sobre plànol.
- Cal detallar les **amplades** dels vials i els **pendents** de la vialitat interna del sector, per tal de comprovar que s'ajusten als principis de mobilitat sostenible i **accessibilitat** universal, seguint en tot cas les especificacions requerides pel propi decret.
- Cal incorporar el càlcul de **reserva de places d'aparcament** per a vehicles motoritzats i no motoritzats fora de la via pública, segons els requeriments del decret als seus annexos II i III, en funció dels usos determinats, o segons altres ratis sempre i quan es justifiquin. També és convenient detallar l'aparcament previst a la via pública, per a turismes, motocicletes i bicicletes.
- Cal esmentar la necessitat (article 6 del decret), de realitzar una **reserva d'un 10% del sostre dels establiments comercials** destinat a magatzem, per tal d'evitar operacions de càrrega i descàrrega. A la vegada, és necessari reservar una **plaça d'aparcament de 3m x 8m** a la xarxa viària per a efectuar les operacions de C/D, ja que el decret estableix una plaça per cada 1.000 m² de superfície de venda o per cada 8 establiments.
- Cal incorporar les dades necessàries per avaluar la incidència de la mobilitat sobre la **contaminació atmosfèrica i mesures correctores** (ja que Barcelona ciutat és Zona de Protecció Especial, veure Disposició addicional quarta del decret), si s'escau.
- És necessari realitzar una **proposta de finançament** amb les actuacions necessàries per tal d'assolir una mobilitat sostenible, a assumir per part de la



promoció del sector. Aquesta proposta de finançament ha de ser coherent amb les mesures correctores proposades, que cal definir acuradament.

- Cal especificar **indicadors de gènere** que constatin els diferents patrons de mobilitat.
- Seria convenient incorporar l'**informe del departament de mobilitat** de l'Ajuntament de Barcelona, pel que fa a l'estudi de mobilitat generada o alternativament al document urbanístic.

Barcelona, 5 de juliol de 2007

Vist-i-plau

Lluís Alegre i Valls
Cap del Servei de Mobilitat

Marc García i López
Director tècnic