



**Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada de la Modificació del PGM a l'àmbit dels terrenys situats a l'antiga fàbrica de Fabra i Coats i la Plaça de Can Fabra**

**Municipi de Barcelona**

Sol·licitant: Ajuntament de Barcelona

Promotor: Ajuntament de Barcelona

Redactor de l'EAMG: Iniciativa municipal

---

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 del PGM a l'àmbit dels terrenys situats a l'antiga fàbrica de Fabra i Coats i la Plaça de Can Fabra*.

## **1. Antecedents**

La *Modificació del PGM a l'àmbit dels terrenys situats a l'antiga fàbrica de Fabra i Coats i la Plaça de Can Fabra* es formula per tal de crear un nou equipament cultural i dues noves àrees d'espais lliures, la plaça de Can Fabra i l'espai enjardinat al llarg del carrer d'Otger.

El sector ocupa una superfície total de 39.532m<sup>2</sup>, dels quals 32.193 corresponen a l'equipament. L'àmbit es troba en un context urbà consolidat, al centre del districte de Sant Andreu.

La Modificació del PGM fou aprovada provisionalment per la Direcció d'Urbanisme de l'Ajuntament de Barcelona, en data setembre de 2008.

## **2. Objecte**

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada de la *Modificació del PGM a l'àmbit dels terrenys situats a l'antiga fàbrica de Fabra i Coats i la Plaça de Can Fabra* 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 40.176 m<sup>2</sup> de sostre dedicat a un nou equipament cultural
- Uns espais lliures de nova creació que ocupen 13.220 m<sup>2</sup>



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

D'acord amb els criteris d'avaluació de la mobilitat del Decret, l'estudi de mobilitat estima un total de **8.700 desplaçaments/dia, 4.350 per sentit**, considerant els futurs equipaments culturals i els espais lliures.

La taula següent mostra la mobilitat generada segons les ràtios que indica el Decret i l'Estudi de mobilitat, que són coincidents.

Usos	Àrea (m <sup>2</sup> )	Sostre edificable (m <sup>2</sup> )	Viatges generats (m <sup>2</sup> ) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
equip. cultural	32.193,00	40.176,00	8.035	8.035
zona verda	13.220,00		661	661
<b>TOTAL</b>	39.532,00	40.176,00	8.696	8.696

El volum estimat de viatges que poden generar els **equipaments culturals**, aplicant una ràtio de 20 viatges per cada 100 m<sup>2</sup> de sostre, és de **8.035 viatges/dia**, mentre que els espais lliures poden generar uns 660 viatges/dia.

L'estudi mostra la tipologia de desplaçament a partir de l'EMQ 2006 per a l'RMB: en els desplaçaments de connexió, un 48% es realitzen en vehicle privat, un 44% en transport públic i un 8% a peu i en bicicleta, mentre que en els desplaçaments interns un 24% són en vehicle privat, un 30% en transport públic i un 46% a peu i en bicicleta.

No es fa una proposta de repartiment modal de la nova mobilitat. Si es prenguessin els mateixos valors globals que a l'RMB, en resultaria:

Repartiment modal proposat	A PEU I BICICLETA	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT
% quota modal	31,4%	35,6%	33,0%
Viatges / dia feiner	2.731	3.096	2.870

Per conèixer la distribució horària dels viatges l'estudi pren com a referència les dades globals de l'EMQ 2006 per a l'RMB, que indica que les hores punta són entre les 8 i les 9h del matí i les 17 i 18h de la tarda, en aquest darrer cas amb un 9,2% de la mobilitat del dia. Aplicant aquests valors l'estudi de mobilitat conclou que es generaran uns 800 viatges/hora punta.

### 4. Mobilitat en vehicle privat

L'estudi mostra un esquema viari de la zona nord de Barcelona, tot i que no s'arriba a apreciar la localització del sector d'estudi. No s'aporten dades d'IMD del viari dels voltants del sector, ni descripció de l'estat d'aquest.



## 5. Xarxa de transport públic

L'estudi esmenta la xarxa de transport públic existent:

- diverses línies d'autobús (11, 40, 35, 126, 73, B20, B22, N9), amb 12 parades en un radi de 300m
- 1 estació de metro (L1), Sant Andreu, a 270m
- 1 estació de rodalies RENFE, Sant Andreu Comtal, a 300m

Es mostra un mapa amb els itineraris de les línies i els llocs de parada a les proximitats de l'àmbit d'estudi.

L'estudi concreta les millores quant a transport públic a l'àmbit d'estudi que comporta el PDI 2001 – 2010 (línia de metro L9 i centre intermodal de la Sagrera).

## 6. Mobilitat a peu

L'estudi exposa que l'àmbit d'estudi es troba envoltat de carrers per a vianants, incloent les connexions amb les xarxes ferroviàries (metro i RENFE).

Les condicions topogràfiques del sector i les rodalies, així com l'espai públic destinat a vianants, garanteixen una accessibilitat universal. A més, l'àmbit es troba situat a una de les primeres 'zona 30' de la ciutat.

## 7. Mobilitat en bicicleta

L'estudi concreta que hi ha un carril bici a 200m del sector, i una estació de *bicing* a les proximitats (C/ Sant Adrià amb Gran de Sant Andreu).

Per altra banda la zona 30 garanteix l'existència d'un trànsit pacificat, i per tant caldria pensar en una cohabitació segura entre vehicles motoritzats i no motoritzats.

Es mostra el plànol del *bicing*.

## 8. Incidència de la mobilitat generada

L'estudi, amb la distribució horària que considera, conclou que es generaran uns 800 viatges/hora punta.

El plantejament que es fa quant a incidència de la mobilitat generada és que la situació de l'àmbit d'estudi, en un entorn totalment urbanitzat i amb diverses xarxes de transport, permet absorbir la nova mobilitat generada.



Tot i així es troba a faltar una quantificació relativa a viatges/hora punta per als diferents modes, per tal de comprovar més fàcilment aquesta adequació de la capacitat de les xarxes existents.

## 9. Estimació de la demanda d'aparcament

Pel que fa a les places d'aparcament a reservar fora calçada, el Decret obliga a reservar places fora de la via pública destinades a **aparcament de bicicletes** per a tots els usos, i per a turismes i motocicletes en cas dels usos residencials

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

Usos	Àrea (m <sup>2</sup> )	Sostre edificable (m <sup>2</sup> )	Total viatges generats (EAMG)	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turisme	Total aparcaments motocicleta
equip. cultural	32.193,00	40.176,00	8.035	2.009		
zona verda	13.220,00		661	132		
<b>TOTAL</b>	39.532,00	40.176,00	8.696	2.141	0	0

Quant a aparcament de vehicle privat motoritzat, la Modificació del PGM no planteja una proposta específica, tot i que es preveu la possibilitat de construir un aparcament en soterrani en l'àmbit on hi anirà un CEIP, mitjançant el planejament derivat corresponent. Per altra banda, hi ha un aparcament municipal a la plaça de Can Fabra.

Respecte de les places de bicicletes vinculades als nous equipaments culturals (i educatius) i la zona verda del sector, l'estudi de mobilitat concreta la reserva resultant de l'aplicació de les ràtios del Decret, amb un total de **2.009 places per als equipaments i 132 places per a la zona verda**. No es concreta la localització d'aquestes.

## 10. Mesures correctores

L'estudi no planteja cap actuació de millora de la mobilitat a l'àmbit d'estudi, donat que considera que es tracta d'un entorn urbanitzat que potencia els desplaçaments en modes alternatius al vehicle privat, i que la mobilitat generada podrà ser absorbida per l'oferta actual.

## 11. Mobilitat, gènere i edat

L'estudi aporta dades de l'EMQ 2006 que evidencien que les dones, la gent gran i els joves són els principals usuaris del transport públic i dels modes no motoritzats. L'estudi afirma que els nous espais afavoriran aquests modes de transport.



## 12. Conclusions

L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada de la *Modificació del PGM a l'àmbit dels terrenys situats a l'antiga fàbrica de Fabra i Coats i la Plaça de Can Fabra*, a Barcelona, conté bona part dels elements necessaris per a aconseguir una mobilitat sostenible, d'acord amb els principis de la Llei de la Mobilitat, per la qual cosa s'emet **informe favorable**.

Es recomana que en la redacció dels projectes constructius es tinguin presents les recomanacions d'aquest informe, així com les de l'estudi de mobilitat. 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.

Barcelona, 8 d'octubre de 2008

Vist-i-plau

Lluís Alegre i Valls  
Cap del Servei de Mobilitat

Marc García i López  
Director tècnic