

**Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada per la Modificació del PGM al carrer Juan de Sada i el seu entorn**

**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 per la *Modificació del al carrer Juan de Sada i el seu entorn*.

## **1. Antecedents**

La Direcció de Serveis de Planejament de l'Ajuntament de Barcelona, en data març de 2009, redacta la modificació del PGM al carrer Juan de Sada, al barri de Sants, per tal d'ordenar el sostre residencial per resoldre els teixits edificatoris inacabats, ubicar noves dotacions d'equipaments, definir un nou espai lliure cívic que completi els recorreguts de vianants, redefinir la xarxa viària i protegir els elements patrimonials del carrer de Sants.

L'àmbit d'actuació comprèn un total de 16.159 m<sup>2</sup>, i correspon al sector delimitat per la Rambla del Brasil, els carrers Violant d'Hongria, Portbou i Sants, i limitant amb el terme municipal amb l'Hospitalet de Llobregat. El planejament preveu mantenir alguns usos existents (45 habitatges, zones verdes) i suprimir o modificar d'altres (com el comercial).

## **2. Objecte**

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada de la *Modificació del PGM al carrer Juan de Sada i el seu entorn*, a Barcelona, 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 4.987 m<sup>2</sup> de sostre destinat a ús residencial lliure i 34 habitatges protegits (108 habitatges de nova creació, a sumar als 45 que es mantenen)
- Es creen equipaments amb un sostre de 5.550 m<sup>2</sup> de sostre
- Es destinen 2.699 m<sup>2</sup> a zona verda

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

L'estudi de mobilitat de la modificació de PGM estima que el sector generarà un total de **2.000 desplaçaments/dia feiner, 1.000 per sentit**.

La taula següent mostra la mobilitat generada segons les ràtios que indica el Decret i l'Estudi de mobilitat (darrera columna):

Usos	Àrea (m <sup>2</sup> )	Sostre edificable (m <sup>2</sup> )	Nre. Habitatges	Viatges generats habitatge	Viatges generats (m <sup>2</sup> ) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
residencial		4.987,00	108	756	499	<b>737</b>
equip. cult.-esp.-recre.		5.550,00			1.110	<b>1.110</b>
zona verda	2.699,00				135	<b>135</b>
<b>TOTAL</b>	<b>16.159,00</b>	<b>10.537,00</b>	<b>108</b>	<b>756</b>	<b>1.744</b>	<b>1.982</b>

L'estudi utilitza les ràtios que indica el Decret per a tots els increments d'usos que suposa la nova planificació. En concret per a l'habitatge protegit aplica la ràtio relativa al nombre d'habitatges, mentre que per a l'habitatge de renda lliure aplica la ràtio referent al sostre edificat.

Quant a l'equipament, l'estudi utilitza la ràtio per a equipaments culturals / esportius / recreatius.

Pel que fa al repartiment modal, l'estudi fa una proposta per als diferents usos, en base a les dades de mobilitat del municipi de l'any 2007 (en base a l'EMEF). En conjunt el repartiment modal de la nova mobilitat serà:

Repartiment modal proposat	A PEU / BICI	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT
% quota modal	31,1%	29,2%	39,8%
Viatges / dia feiner	617	578	788

### 4. Mobilitat en vehicle privat

L'estudi descriu la xarxa viària principal (Rambla Brasil i Av. Madrid), la de connexió interna (carrer de Sants) i la xarxa més local. L'estudi destaca que la vialitat es troba incompleta, ja que manca l'obertura del carrer Juan de Sada fins al carrer de Sants, fet que provoca una situació d'escassa funcionalitat amb culs de sac i aparcament mal condicionat.

Per altra banda el carrer Fisas ha de desaparèixer per convertir-se en equipament i zona verda.

S'aporten fotografies dels diferents vials interiors. No es concreten dades quant a la demanda de trànsit.

## **5. Xarxa de transport públic**

Es descriu l'oferta actual de transport públic a l'àmbit d'estudi:

- Autobús (radi 300m):
  - 8 línies de transport urbà, amb parades al carrer de Sants, l'Av. Madrid o Rambla Brasil (56, 57, 153, 157, 15, 54, 75, 70)
  - 3 línies nocturnes (N2, N3 i N14)
- Metro: la parada de Badal (L5) al carrer de Sants és la més propera

L'estudi mostra l'esquema dels recorreguts i la localització de parades de les línies d'autobús. Tanmateix no es concreten els horaris i freqüències.

L'estudi especifica que la línia 9 del metro disposarà d'un intercanviador a l'estació de Collblanc (L5), a 700m del sector.

## **6. Mobilitat a peu**

L'estudi concreta que les voreres del sector no sobrepassen els 1,5m, i sovint disposen d'obstacles que provoquen una reducció en l'amplada útil. Es mostra un plànol amb les amplades de voreres, amb el que es conclou que els recorreguts per a vianants tenen moltes mancances, tant de continuïtat com d'espai lliure de pas.

El districte de Sants – Montjuïc és dels més deficitaris de la ciutat pel que fa a zones de vianants.

## **7. Mobilitat en bicicleta**

Quant a la bicicleta, l'estudi concreta quins són els vials de Sants disposen de carril bici, i on es preveu construir-hi més. La xarxa existent és limitada, ja que només es disposa de carril bici a Diagonal, Gran Via i Tarradellas.

La situació actual és que els ciclistes utilitzen la calçada en absència de carril bici, fet que provoca inseguretat viària.

## 8. Incidència de la mobilitat generada

L'estudi no aporta dades respecte de la distribució horària i territorial de la mobilitat, ni s'analitza la situació en l'hora punta, ni per al transport públic ni per al vehicle privat.

Tanmateix, l'estudi afirma que la mobilitat generada pel planejament no representa un increment significatiu en el context de la ciutat que caldria que es justificués en la seva incidència en l'entorn que es troba ubicat.

## 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 només 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> )	Nre. Habitatges	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turismes	Total aparcaments motocicleta
residencial		4.987,00	108	216	71	39
comercial					87	
equip. cult.-esp.-recre.		5.550,00		278		
zona verda	2.699,00			27		
<b>TOTAL</b>	<b>16.159,00</b>	<b>10.537,00</b>	<b>108</b>	<b>520</b>	<b>158</b>	<b>39</b>

L'estudi de mobilitat aplica les ràtios de les Normes del PGM per a la regulació de l'aparcament a Barcelona, que impliquen fer una reserva inferior de places d'aparcament de vehicles per a usos residencials respecte del que proposa el Decret (71 places de turisme envers 108 i 39 de motocicleta envers 54). Tanmateix, per a l'ús comercial també proposa fer una reserva de 87 places de turisme (seguint indicacions de les mateixes Normes del PGM), per tant en conjunt es reserven 158 places per a turismes.

Quant a l'aparcament de bicicletes, l'estudi aplica les ràtios que proposa el Decret per als usos d'equipament i zona verda. No obstant, per als usos residencials l'estudi aplica la meitat de la ràtio proposa sense aportar-ne cap justificació. Des de la redacció del present informe es manifesta la necessitat d'utilitzar com a mínim la ràtio que indica el Decret o en cas contrari justificar-ne els motius.

Respecte de les places destinades a les operacions de càrrega i descàrrega, l'estudi proposa reservar 5 places de 3mx8m a la via pública per a tal fi, d'acord amb el sostre comercial conjunt previst. Tanmateix no es concreta la necessitat de reservar un 10% del sostre destinat a activitats comercials tal i com indica l'article 6 del Decret.

Des de la redacció del present informe es qüestiona per què s'apliquen les determinacions referents als usos comercials quant a aparcament de vehicles motoritzats (turismes i distribució de mercaderies) però no quant a aparcament de

bicicletes. Caldrà que els accessos als comerços disposin de places per a bicicletes d'acord amb la demanda que es preveu generar en aquest mode.

## **10. Mesures correctores**

### **Xarxa de transport públic**

L'estudi no preveu cap actuació, ja que afirma que les condicions d'accés en transport públic són adequades.

### **Xarxa bàsica per a vehicles**

L'estudi especifica que la mobilitat motoritzada al sector es planteja pacificada, ja que es tracta de vials que formen part d'una xarxa veïnal. L'estudi proposa mantenir el tancament del carrer Juan de Sada fins al carrer de Sants, per tal de mantenir la pacificació del trànsit (zona 30).

### **Xarxa de vianants i bicicleta**

El carrer Juan de Sada serà l'eix central del sector. Els espais lliures s'hi configuraran al voltant, creant una rambla d'uns 30m d'amplada.

Es fa una proposta de pavimentació en plataforma única a tot l'interior del sector, en coherència amb la consideració de 'macroilla'.

## **11. Mobilitat i gènere**

L'estudi contempla la perspectiva de gènere i d'atenció a determinats col·lectius socials. S'afirma que les dones utilitzen una quota superior de transport públic i a peu que els homes.

## **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 (com el cas de Barcelona) han d'incorporar les dades necessàries per avaluar la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica.

L'estudi no aporta aquestes dades.

### 13. Conclusions

Es considera que l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada *Modificació del PGM al carrer Juan de Sada i el seu entorn*, a Barcelona, conté bona part dels elements necessaris per aconseguir una mobilitat sostenible, d'acord amb els principis de la Llei de la Mobilitat, per la qual cosa s'emet **informe favorable** pel que fa al a l'aprovació de l'instrument de planejament que es tramita. No obstant això s'estableixen unes **condicions** relatives al seu desenvolupament, que s'hauran de tenir en compte en la redacció del planejament derivat, dels projectes constructius o en les mesures de gestió que correspongui:

- Cal aplicar les ràtios quant a aparcament de bicicletes establertes pel Decret per als habitatges. En cas contrari cal aportar una justificació al respecte.
- És convenient especificar que els usos comercials hauran de disposar d'un 10% del seu sostre destinat a magatzem, seguint les indicacions de l'article 6 de Decret.
- Cal determinar la incidència del sector sobre la contaminació atmosfèrica
- Es recomana que en la mesura que sigui possible s'avaluï o es justifiqui quin és l'impacte de la nova mobilitat en el seu entorn d'influència.

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.

Se sol·licita a l'Ajuntament de Barcelona que una vegada disposi de la informació relativa a les modificacions que es proposen en aquest apartat de conclusions envii una còpia a l'Autoritat del Transport Metropolità.

Barcelona, 6 de juliol de 2009

Lluís Alegre i Valls  
Cap del Servei de Mobilitat