

Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada de la Modificació del Pla Especial dels barris del sector Singuerlín (sector nord)

Municipi de Santa Coloma de Gramenet

Sol·licitant: Ajuntament de Santa Coloma de Gramenet

Promotor: Ajuntament de Santa Coloma de Gramenet

Redactor de l'EAMG: Ajuntament de Santa Coloma de Gramenet

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 Pla Especial dels barris del sector Singuerlín (sector nord)*, a Santa Coloma de Gramenet.

1. Antecedents

L'objectiu principal de l'actuació és aturar els processos de deteriorament físic, social i econòmic del sector, tot creant dues àrees de nova centralitat urbana (Can Zam, on hi haurà una estació de l'L9, i plaça Huelma), creant 3 eixos articuladors riu – muntanya (Eix rambla Oliveres, eix Can Franquesa i eix Anselm de Riu), creant noves reserves de sòl per a habitatge per densificar la trama urbana (en un 72% habitatge en règim de protecció pública), creant aparcament i millorant l'accessibilitat.

L'àmbit de l'actuació ocupa una superfície total de 681.840 m², i comprèn els barris de les Oliveres, Guinardera, Can Franquesa i part de Singuerlín, entre la plana del riu Besòs i els contraforts de la Serralada de la Marina. L'àmbit concret de la modificació correspon al conjunt d'illes urbanes compreses entre l'avinguda de Francesc Macià, avinguda Anselm de Riu, carrers de Santiago Rusiñol, Aragó, riera de Can Calvet, Castella, Garcilaso de la Vega, Menorca, Lleida i carretera de la Font de l'Alzina.

La topografia del sector és accidentada, la diferència de cota entre les parts més altes i més baixes és de 220m.

La modificació del Pla Especial objecte d'aquest informe va ser aprovada pel Ple Municipal en data 28 de setembre de 2009.

2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada de la *Modificació del Pla Especial dels barris del sector Singuerlín (sector*

nord), 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 àmbit suposa la creació d'un nou generador de mobilitat, conseqüència de:

- La creació de 72.085 m² de sostre destinat a un ús residencial (i afectació d'altres 8.612 m² de sostre residencial)
- Un sostre de 9.877 m² destinat a usos comercials
- Uns espais lliures que ocupen 17.148 m².

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 generada estima un total de **9.300 desplaçaments/dia** en dia feiner, 4.650 per sentit.

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

	Àrea (m ²)	Sostre edificable (m ²)	Viatges generats (m ²) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
residencial		51.105,00	5.111	5.110
comercial (terciari)		9.877,00	4.939	4.187
zona verda	17.148		857	0
TOTAL	681.840	60.982,00	10.906	9.297

El volum estimat de viatges que poden generar els **habitatges** és de **5.110 viatges/dia feiner**, aplicant les ràtios referents a la superfície de sostre.

Els viatges generats pels **usos comercials** aplicant la ràtio proposada al Decret (50 viatges/100m²), la mobilitat generada és de 4.939 viatges/dia. Tanmateix, l'estudi considera que aquesta ràtio és aplicable en dissabtes, i que en dia feiner la mobilitat generada és inferior, d'uns **4.200 viatges/dia**.

El volum estimat de viatges que poden generar els **espais lliures**, aplicant la ràtio de 5 viatges per cada 100 m² de sòl, és d'uns **850 viatges/dia**. L'estudi de mobilitat no analitza la mobilitat generada pels espais lliures.

L'estudi realitza la hipòtesi que el repartiment modal dels viatges generats en base al repartiment modal de l'EMO 2001 per al municipi (disponible a Idescat), tot i que les dades que es mostren fan referència als anys 2006, 2007 i 2008. Les dades de repartiment modal pels diferents usos aportades fan concloure que els desplaçaments/dia per a cada mode seran els següents:

Repartiment modal proposat	A PEU / BICI	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT
% quota modal	34,9%	36,5%	28,6%
Viatges / dia feiner	3.244	3.398	2.655

Cal destacar que aquestes dades difereixen dels resultats presentats a l'estudi, que concreten 2.405 desplaçaments en transport públic i 2.119 a peu i en bicicleta.

4. Mobilitat en vehicle privat

L'estudi descriu les vies de la xarxa viària principal de Santa Coloma de Gramenet, així com de les vies que donen accés al sector.

L'estudi concreta els sentits dels vials, així com la distribució dels carrils sobre la calçada i les principals bosses d'aparcament. Quant a demanda de trànsit, l'estudi esmenta que les intensitats del sector, a excepció de l'avinguda Francesc Macià, són baixes. Es destaca que hi ha un trànsit elevat de vehicles pesants, principalment de pas, a la carretera Roca i avinguda Pallaresa. Es preveu el desdoblament de la carretera de la Roca, que en el tram de Can Zam anirà soterrada.

5. Xarxa de transport públic

L'estudi descriu l'oferta de transport públic a l'entorn de l'àmbit d'estudi, que inclou:

- Autobús:
 - o Urbà: existeixen 3 línies d'autobús urbà que cobreixen el sector, les línies 800, 802 i 803.
 - o Interurbà: hi ha 4 línies que donen servei a l'àmbit (B18, B20, B27 i B30). Durant les nits hi circulen les línies N6 i N8.
- Metro: L'estudi recull l'única línia de metro que actualment dona servei a Santa Coloma de Gramenet, la línia L-1. Les parades de Santa Coloma, Baró de Viver i Fondo es troben a més d'1km del sector. L'estudi també recull la localització de les futures estacions de Can Zam i Singuerlín de la línia 9, que es trobaran ubicades a l'àmbit d'estudi.
- Rodalies: El municipi no disposa de cap estació, però gràcies al metro es pot accedir fàcilment al Clot, Sant Andreu Arenal i Sant Andreu Comtal.

L'estudi mostra la ubicació de les parades properes a l'àmbit d'estudi, així com els recorreguts i horaris.

6. Mobilitat a peu

L'estudi recull les actuacions que ha realitzat l'Ajuntament per millorar la mobilitat a peu al sector, així com les previstes al Pla de Millora de la Mobilitat i l'Accessibilitat de vianants (2006) i pel Pla de Mobilitat Urbana.

Les actuacions inclouen principalment rampes i escales mecàniques per tal de superar més còmodament els desnivells existents.

Les voreres existents disposen d'amplades de 1-2,5m. L'estudi afirma que són suficients per a la demanda existent, a excepció de l'avinguda Santiago Rusiñol, on cal normalitzar l'amplada en tot el vial.

L'estudi mostra un plànol amb els principals equipaments (ensenyament, biblioteques i equipaments sanitaris), i explica que es preveu crear 3 eixos estructuradors de connexió entre el riu i la muntanya, per tal de lligar els diferents barris i connectar-los adequadament amb la futura estació de metro de Can Zam.

7. Mobilitat en bicicleta

L'estudi concreta que el municipi disposa de dos carrils bici, el comarcal que discorre pel Parc Fluvial i un segon que uneix Can Zam i el Parc de Serra de Marina. Tots dos carrils s'uneixen al Parc Fluvial, a les proximitats del sector objecte d'estudi.

L'estudi afirma que la topografia no afavoreix els desplaçaments a peu o en bicicleta.

8. Incidència de la mobilitat generada

L'estudi afirma que el punt més sensible a la nova mobilitat rodada serà l'encreuament de l'avinguda Anselm de Riu i Francesc Macià. La modificació del Pla Especial proposa modificar lleugerament el traçat de l'avinguda Francesc Macià, definint dos carrils per sentit i creant una rotonda a l'encreuament amb l'avinguda Anselm de Riu.

Quant al transport públic, l'estudi no analitza com afectarà en l'hora punta la nova mobilitat, però sí que afirma, qualitativament, que no hi haurà problemes de capacitat. Des de la redacció del present informe es vol destacar que la proximitat a les estacions de la futura L9 garantirà una oferta suficient de transport públic.

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,

	Àrea (m ²)	Sostre edificable (m ²)	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turisme	Total aparcaments motocicleta
residencial		51.105,00	1.022	511	256
comercial (terciari)		9.877,00	99		
zona verda	17.148		171		
TOTAL	681.840	60.982,00	1.292	511	256

Respecte de les places fora de la via pública destinades a **aparcament de turismes** l'estudi proposa fer una reserva de 800 places per als habitatges de promoció pública, a més de 166 places en concessió al soterrani del nou complex esportiu Les Oliveres i un altre aparcament públic cobert entre els carrers Córdoba i Cabrera. En total, per tant, es preveu superar àmpliament la reserva que marca el decret per a usos residencials, arribant a duplicar-la. En aquest sentit, cal destacar que la memòria urbanística concreta que es tracta d'una zona que pateix un dèficit important d'oferta d'aparcament.

Quant a les **motocicletes**, l'estudi no esmenta cap reserva específica per a aquests vehicles. Cal que es garanteixi que es reservaran places suficients per a absorbir la demanda i que, en tot cas, se senyalitzaran places per a motocicletes en calçada, amb l'objectiu d'evitar al màxim que les motocicletes estacionades ocupin les voreres.

Tal i com indica el Decret cal reservar, també, espai per a **aparcament de bicicletes** fora de la via pública. L'estudi no concreta un nombre de places per a bicicletes. Des de la redacció del present informe es vol incidir en què, si bé l'orografia del sector no afavoreix la mobilitat en bicicleta, la proximitat a la Serralada Marina i al carril bici previst a l'avinguda Pallaresa (de connexió amb el centre de la ciutat) poden ser elements potenciadors de la mobilitat en bicicleta. Per tant, caldrà garantir que la reserva fora de la via pública per als usos residencials es fa efectiva (1.022 places per a bicicletes, o 2 places per cada habitatge).

Les places destinades a les zones verdes i als usos comercials es poden ubicar a la via pública, amb el disseny que indica l'estudi (ocupant la línia d'aparcament en cordó a la zona més propera als passos de vianants) o bé sobre les voreres en els trams de més amplada (garantint sempre un pas còmode per al vianant).

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 i de per tal d'evitar operacions de càrrega i descàrrega.

L'estudi tampoc recull la necessitat de reservar 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 1.000m² de sostre destinat a comerç.

11. Mesures correctores

Xarxa de transport públic

L'estudi mostra imatges de la futura L9 de metro a l'àmbit d'estudi, així com de l'actuació prevista pel PDI 2001 – 2010 per a allargar l'L1 fins a Badalona centre.

Quant a l'autobús, no es preveu cap actuació. L'estudi considera que el sector d'actuació té una cobertura suficient i que l'oferta actual, tant diürna com nocturna, pot absorbir la demanda generada.

Xarxa bàsica per a vehicles

L'estudi considera que les vies que es poden veure més afectades per la implantació d'aquesta planificació és l'encreuament de l'avinguda Anselm de Riu i Francesc Macià. La modificació del Pla Especial proposa modificar lleugerament el traçat de l'avinguda Francesc Macià, definint dos carrils per sentit i creant una rotonda a l'encreuament amb l'avinguda Anselm de Riu.

També s'afirma que la nova estació de l'L9 a Can Zam provocarà una disminució dels desplaçaments en vehicle privat.

Per altra banda, quant a la connexió amb el barri de la Guinardera, l'estudi proposa enllaçar els carrers Farigola i Navarra.

Xarxa de vianants

L'estudi afirma que el municipi prioritza les actuacions de 'semipeatonalització', creant plataformes úniques a la vegada que es permet la circulació pacífica de vehicles motoritzats. Es aquestes actuacions també s'incorporen pilones per delimitar l'espai exclusiu del vianant.

L'estudi concreta els 3 eixos estructuradors entre el riu i la muntanya, i mostra les actuacions d'accessos mecànics previstos.

Xarxa ciclable

L'estudi concreta la proposta de xarxa bici del Pla de Mobilitat Urbana, que consisteix en la creació de dos eixos longitudinals i quatre transversals. L'eix més proper a l'àmbit d'estudi és el de l'avinguda Pallaresa, que connectarà el sector amb el centre de la ciutat.

Dins del sector, a causa de l'orografia, no es preveuen carrils bici.

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 Santa Coloma de Gramenet) han d'incorporar les dades necessàries per avaluar la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica.

L'estudi afirma que part de la mobilitat generada per l'actuació no serà de nova creació, a més que els nous edificis seran molt més eficients des del punt de vista energètic. L'estudi conclou que aquests dos factors, juntament amb l'aplicació de bones pràctiques, permetran un balanç de la incidència de la mobilitat en la contaminació atmosfèrica de valor zero.

No obstant, des de la redacció del present informe es posa de manifest que en el càlcul de la mobilitat s'ha considerat només els increments de sostre residencial i comercial (descomptant les reubicacions), per tant es preveu una nova mobilitat generada (9.300 viatges/dia feiner) que sí que tindrà un determinat impacte sobre la contaminació atmosfèrica. Així, seria convenient fer una estimació més precisa de les emissions totals de contaminants generats per l'àmbit.

13. Indicadors de gènere

L'estudi aporta dades de l'EMQ 2006 que mostren que les dones fan un ús més intensiu del transport públic i dels modes no motoritzats.

Es pren el compromís d'instal·lar una il·luminació més potent als itineraris de vianants i parades de transport públic, així com incorporar grups de bancs cada 100m. L'estudi també afirma que TMB (empresa que no dona servei al sector objecte d'estudi) té el 100% de la flota adaptada a persones de mobilitat reduïda.

14. Proposta de finançament

L'estudi afirma que no es necessari incloure una proposta de finançament, ja que l'oferta existent i prevista serà suficient per a donar servei a la demanda generada per la planificació.

15. Conclusions

Es considera que l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada de *la Modificació del Pla Especial dels barris del sector Singuerlín (sector nord)*, a Santa Coloma de Gramenet, conté una 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** pel que fa 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 dels corresponents projectes constructius o en les mesures de gestió que correspongui:

- És convenient analitzar amb més detall la distribució modal proposada i els viatges/dia generats per cada mode, ja que les dades aportades no s'ajusten a la mobilitat total.
- Quant a la reserva d'aparcament de motos i bicicletes, és necessari que els habitatges contemplin uns espais adequats per a aquests vehicles, de fàcil accés. En tot cas, si en el cas de les bicicletes es considera que cal aplicar una ràtio diferent a la que proposa el Decret, és convenient aportar una justificació al respecte, però en cap cas es pot acceptar que sigui zero.
- És convenient avaluar amb més precisió la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica.
- És necessari donar compliment a l'article 6 del Decret, quant a la distribució urbana de mercaderies.

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 Santa Coloma de Gramenet que una vegada compti amb la informació relativa a les modificacions que es proposen en aquest apartat de conclusions envii una còpia a l'Autoritat del transport Metropolità.

Barcelona, 10 de novembre de 2009

Vist-i-plau

Lluís Alegre i Valls
Cap del Servei de Mobilitat

Marc García i López
Director tècnic