

Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada de la modificació puntual de la MPGM als àmbits de Roquetes, de terrenys limítrofs situats als barris de Trinitat Nova i de Canyelles, i de les finques situades a la Rambla Caçador 18-14 i al Carrer Isard 29-35

Municipi de Barcelona

Promotor: Ajuntament de Barcelona

Redactor de l'EAMG: Direcció de Serveis de Planejament

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 puntual de la MPGM als àmbits de Roquetes, de terrenys limítrofs situats als barris de Trinitat Nova i de Canyelles, i de les finques situades a la Rambla Caçador 18-14 i al Carrer Isard 29-35.

1. Antecedents

L'objecte de la MPGM és el d'ajustar l'ordenació anterior per tal de que no s'hagi d'edificar sobre els tallers de TMB existents, i adequar els usos en coherència a la nova localització dins l'emplaçament i a les necessitats actuals de la zona. La MPGM és doncs un Planejament Urbanístic General, que comporta una nova classificació de sòl urbà.

L'àmbit d'actuació inclou:

1. 6 parcel·les a la banda Oest del final del carrer d'Alcàntara
2. Les finques corresponents als nº 18-14 de la Rambla Caçador i 29-35 del C. de l'Isard
3. Els terrenys compresos entre els carrers d'Aiguablava, Fenals i Via Favència

El total d'aquests terrenys comprèn una superfície de 18.600 m². Cada subàmbit es justifica per ell mateix i no vincula els altres.

L'EAMG ve acompanyat d'un **informe del servei de mobilitat de l'ajuntament de Barcelona** que a tots els efectes es considera part integrant de l'EAMG.

2. Objecte

El present informe té per objecte comprovar l'adequació de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada de la modificació Puntual de la MPGM als àmbits de Roquetes, de terrenys limítrofs situats als barris de Trinitat Nova i de Canyelles, i de les finques situades a la Rambla Caçador 18-14 i al Carrer Isard 29-35, als continguts de la Llei de la mobilitat, aplicant-se com a criteris els establerts en el Decret de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada.

La modificació puntual afecta a tres subàmbits:

- Subàmbit sA-01 (C/Alcàntara): en aquests terrenys es preveu l'expropiació dels habitatges existents per tal de crear una nova zona verda en contacte amb el parc forestal de Collserola. Es considera per tant, que els desplaçaments generats disminuiran respecte l'actual ús. Així doncs, no és necessari un estudi de mobilitat concret per aquesta zona.
- Subàmbit sA-02 (Rbl/Caçador,C/Isard): aquesta àrea manté la qualificació de zona verda i s'elimina la possibilitat de construcció d'un equipament públic. Actualment es tracta d'un espai lliure d'edificació de manera que la present MPGM no suposa cap canvi en els desplaçaments generats. El subàmbit, doncs, no es considera a efectes d'aquest estudi de mobilitat.
- Subàmbit sA-03 (C/Aiguablava, C/Fenals, Via Favència): en aquesta zona és on es concentren totes les activitats i usos que generen desplaçaments. El desenvolupament d'aquest subàmbit suposa la creació d'un nou pol generador de mobilitat, conseqüència de:
 - Ús d'habitatge: 130 vivendes
 - Ús d'equipaments: 4.544 m² de sòl
 - Zones verdes: 6.140 m² de sòl

3. Estimació de la demanda de mobilitat generada

L'estudi de mobilitat de la modificació puntual de la MPGM als àmbits de Roquetes, de terrenys limítrofs situats als barris de Trinitat Nova i de Canyelles, i de les finques situades a la Rambla Caçador 18-14 i al Carrer Isard 29-35 estima que es generaran un total de **2.126 desplaçaments/dia**.

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

Usos	Àrea (m ²)	Nre. Habitatges o llits hotel	Viatges generats habitatge	Viatges generats (m ²) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
residencial		130	910		910
altres equipaments	4.544,00			909	909
zona verda	6.140,00			307	307
TOTAL				2.126	2.126

Els 130 habitatges de l'ús residencial generarien 910 viatges/dia, la zona verda 307 viatges/dia, i els equipaments 909 viatges/dia (no es concreta l'ús de l'equipament).

L'estudi no realitza una previsió del repartiment dels viatges generats en els diferents modes de transport, agafant el repartiment modal dels desplaçaments actualment generats a l'àmbit segons l'EMO:

Repartiment modal proposat	A PEU - BICICLETA	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT
% quota modal	47%	20%	33%
Viatges / dia feiner	1.001	419	706

Per altre banda, l'informe de la Direcció de Serveis de Mobilitat de l'Ajuntament de Barcelona proposa com a referència els percentatges següents:

Repartiment modal proposat	A PEU - BICICLETA	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT
% quota modal	47%	23%	30%
Viatges / dia feiner	999	489	638

Ambdós repartiments són molt similars.

4. Mobilitat en vehicle privat

L'estudi assenyala que la Ronda de Dalt és la via amb major intensitat de trànsit a tocar del sector i dona dades de IMD i de composició del trànsit a la mateixa, però no a la resta dels carrers de la zona.

Es menciona també que dins el Pla d'Acció 21 es preveu convertir en zones 30 el 80% dels carrers de la ciutat que no formen part de la xarxa bàsica.

5. Xarxa de transport públic

Es descriu l'oferta actual de transport públic en un radi de 500m de l'àmbit d'estudi:

- Autobús: a menys de 150 metres de l'àmbit hi ha parades de diferents línies de la xarxa d'autobusos urbans que donen bon servei a la zona (Línies 11, 32, 50, 51, 60, 76, 127 i 132)
- Metro: a menys de 150 metres, al mateix carrer d'Aiguablava es troba l'estació de Trinitat Nova, intercanviador de les línies 3, 4 i 11. A menys de 500 metres es troben les estacions de Via Julia (L4) i Roquetes (L3)

6. Mobilitat a peu

L'estudi afirma que l'àmbit es una zona amb un gran potencial per als itineraris per a vianants però que actualment estan infravalorats.

En sentit mar - muntanya compta amb l'eix Via Julia – Aiguablava i amb l'eix Pablo Iglesias – Chafarinas, tots dos amplis i amb rambla o passeig, que funcionen força bé a nivell de vianants

En sentit transversal destaca la Via Favència, que forma part de la Ronda de Dalt, i que es troba coberta en els seus trams anteriors i posteriors a l'àmbit, quedant tallada la continuïtat pel vianants.

7. Mobilitat en bicicleta

No hi ha cap carril-bici ni cap estació del sistema Bicing a menys de 1.000 metres de l'àmbit degut a que els pendents dels carrers no són adequats.

8. Incidència de la mobilitat generada

Com ja s'ha assenyalat, l'estudi no realitza cap justificació del repartiment dels viatges generats en els diferents modes de transport (a peu, transport públic i vehicle privat) i tampoc determina quina serà la seva incidència sobre les xarxes de transport. Únicament afirma que la ubicació del sector respecte a la xarxa bàsica de transport públic justifica que **tota la mobilitat del sector podrà ser assumida pels mitjans de transport públic col·lectiu**.

A l'informe de la Direcció de Serveis de Mobilitat de l'Ajuntament de Barcelona s'estima que un 20% dels desplaçaments en transport públic es realitzaran durant l'hora punta, afirmant que hi ha capacitat suficient sense donar cap justificació. De tota manera pel nombre de línies d'autobús i per l'existència d'una línia de metro propera es pot acceptar l'afirmació de l'ajuntament.

Per al vehicle privat s'estima que a l'hora punta es produiran el 10% dels desplaçaments, resultant una generació de 49 vehicles, afirmant que a partir de l'aranya de trànsit i de la geometria i capacitat de les vies, es pot confirmar que no s'afectarà a la fluïdesa del tràfic. No es presenten dates ni de l'aranya ni de la geometria o capacitat de les vies. De nou, atès que el nombre de vehicles e hora punta no és massa important, s'accepta l'afirmació feta pels serveis tècnics de mobilitat de l'ajuntament de Barcelona

Es recorda que cal fer el plànol que representi on es genera la mobilitat generada.

9. Estimació de la demanda d'aparcament de turismes, motocicletes i bicicletes

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 a **aparcament de turismes i motocicletes** en cas d'ús residencial i d'estacions de ferrocarril i d'autobusos interurbans. Aplicant els valors dels annexos II i III del Decret 344/2006 resultarien com a mínim els valors següents,

Usos	Àrea (m ²)	Nre. Habitatges o Il·lits hotel	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turisme	Total aparcaments motocicleta
residencial		130	260	130	65
altres equipaments	4.544,00		45		
zona verda	6.140,00		61		
TOTAL			367	130	65

A l'EAMG es calculen les 367 places d'aparcament per a bicicletes i es menciona que en el desenvolupament dels projectes englobats a l'àmbit s'hauran de contemplar les reserves per a aparcament de bicicletes i que no es preveuen canvis en els itineraris per a bicicletes.

Per contra, a l'informe de la Direcció de Serveis de Mobilitat s'afirma que es considera raonable reduir un 70% el nombre de reserva d'aparcaments per a bicicletes i que s'accepta un total de 110 places i que es preveu la construcció d'un carril bici a la Via Julia. **En cap cas es pot acceptar la reducció del nombre d'aparcaments que proposa l'ajuntament per a l'ús residencial** per al qual caldrà aplicar els valors del Decret. Per a l'ús dels equipaments es pot adaptar quan es faci el projecte concret i per a la zona verda cal preveure al menys 10 aparcaments en cada accés.

En relació a l'aparcament per a turismes i motocicletes l'EAMG menciona que l'aparcament és un dels principals aspectes a millorar en el sector, però ni calcula les places necessàries segons el Decret, ni proposa un nombre de places, tot i que dins les actuacions del Planejament es parla de la construcció d'un aparcament sota la zona verda. En aquest sentit **es considera d'obligat compliment els nombres que proposa el Decret** o alternativament la normativa urbanística de Barcelona i l'informe del servei de mobilitat de l'Ajuntament.

10. 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 Badalona) han d'incorporar les dades necessàries per avaluar la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica.

La caracterització de les emissions s'ha fet a partir dels factors d'emissió del CORINAIR 1990 i dades bàsiques de mobilitat (2007) de l'Ajuntament de Barcelona.

L'EAMG realitza el càlcul d'emissions a partir del repartiment modal actual a la zona donat per l'EMO (33% en vehicle privat, 20% en transport públic i 47% a peu i bicicleta). Per als desplaçaments interns en vehicle privat, la distància mitjana recorreguda s'estima en 6 km amb velocitat mitjana de 20,8 km/h. En transport públic s'ha considerat un recorregut mitjà de 5 km amb velocitat comercial de 11 km/h.

El consum total de combustible resultant de la mobilitat generada a l'àmbit d'estudi és de 370,91 litres/dia. Les emissions a l'atmosfera es xifren en 31,74 kg/dia.

L'EAMG assenyala que cal tenir en compte una sèrie de factors que atenuen aquesta incidència:

- No tots els desplaçaments es poden considerar de nova generació, gran part d'aquests seran desplaçaments que es traslladen d'una àrea a una altra.
- Hi haurà una considerable millora del paisatge urbà.
- A raó del marc normatiu vigent, els edificis de la zona seran energèticament més eficients.

11. Mesures correctores

Xarxa Transport públic

L'estudi afirma que la ubicació del sector respecte la xarxa bàsica de transport públic justifica que tota la mobilitat del sector pot ser assumida pels mitjans de transport públic col·lectiu. No realitza cap proposta.

Xarxa bàsica per a vehicles

L'estudi menciona que es proposa desviar el traçat del carrer de Fenals per tal de millorar les condicions de l'espai circumdant, la qual cosa no altera la capacitat funcional del carrer. Es menciona que el Pla d'Acció 21 del municipi de Barcelona preveu convertir en zones 30 el 80% dels carrers de la ciutat que no formen part de la xarxa bàsica, però no identifica quins carrers de l'àmbit o del seu entorn formaren part d'aquesta iniciativa.

S'adaptaran les places d'aparcament a les determinades a l'apartat 9 d'aquest informe.

Així mateix l'informe de l'Ajuntament de Barcelona prescriu que cal semaforitzar la cruïlla dels carrers AiguaBlava i de les Torres.

Xarxa de vianants i bicicletes

Al modificar el traçat del carrer de Fenals es crearà una plaça rectangular en contacte amb la Via Favència. Aquesta plaça es comunicarà a través d'un espai verd que estarà situat entre dos nous edificis fins arribar a l'alçada del carrer d'Aiguablava, des d'on es podrà arribar al mercat de la Mare de Déu de Montserrat o al carrer de les Torres.

Caldrà adaptar el nombre de places d'aparcament a les determinades a l'apartat 9 d'aquest informe.

12. Indicadors de gènere

L'estudi indica que l'evolució de la mobilitat obligada dins la ciutat en els últims anys ha tendit a igualar-se en qüestió de gènere, passant del 65,17% (homes) – 34,83% (dones) l'any 1986, fins al 50,8% (homes) – 49,2% (dones) (no cita any, se sobreentén que és l'any 2001). Es considera per tant que donat el context social, econòmic i cultural, la qüestió de gènere no aporta diferències quantitatives ni qualitatives respecte l'avaluació de la mobilitat generada, assenyalant que són d'aplicació els estàndards determinats a l'annex 1 del Decret 344/06.

13. Conclusions

Es considera que l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada **de la modificació Puntual de la MPGM als àmbits de Roquetes, de terrenys limítrofs situats als barris de Trinitat Nova i de Canyelles, i de les finques situades a la Rambla**

Caçador 18-14 i al Carrer Isard 29-35., conté una 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: Cal que el document modifiqui el següent:

- Justificar amb més detall la capacitat de les distintes xarxes per absorbir els viatges generats sobretot pel que fa a les cruïlles de la xarxa viària.
- Concretar la previsió o no de carril bici a l'entorn de l'àmbit (Via Julia).
- Determinar la reserva d'aparcaments de turismes, motocicletes i bicicletes, d'acord amb el que disposa el Decret i aquest informe.
- Concretar i Incorporar la semaforització de la cruïlla del carrer Aiguablava amb el carrer de les Torres, tenint present la seva geometria i la intensitat de trànsit i de vianants.
- Incloure un plànol amb la mobilitat generada i amb les xarxes.

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, 23 de desembre de 2009

Vist-i-plau

Lluís Alegre i Valls
Cap del Servei de Mobilitat

Marc García i López
Director tècnic