

Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada de la Modificació del PGM per a la Transformació Urbanística de la Verneda Industrial – Torrent de l'Estadella

Municipi de Barcelona

Promotor: Ajuntament de Barcelona

Redactor de l'EAMG: Barcelona Regional

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 per a la Transformació Urbanística de la Verneda Industrial – Torrent de l'Estadella

1. Antecedents

La zona nord-est de la ciutat està vivint un procés de transformació molt important dels seus teixits obsolets industrials o de serveis cap a teixits més complexos i multi funcionals amb operacions com la Sagrera o el Fòrum. Amb aquestes actuacions es plantegen noves funcions més adequades a les necessitats actuals de la ciutat. La MPGM d'aquest estudi forma part d'aquest procés i per tant el seu contingut, en quant a estructura urbana i funcions, es replanteja en coherència amb la seva ubicació, accessibilitat, i les operacions en marxa que hi ha al seu entorn.

L'objecte de la Modificació de Pla General és l'ordenació integral de l'àrea industrial de Sant Andreu, a l'entorn del carrer de Torrent d'Estadella, i La Verneda Industrial, a Sant Martí, transformant els usos existents en el territori delimitat com àmbit, per a la creació d'un nou barri d'usos mixtes (residència i treball), dotant-lo dels serveis, equipaments i espais lliures necessaris perquè ambdues funcions urbanes es produeixin amb elevada qualitat.

Es planteja, doncs, un procés de renovació d'aquesta part de la ciutat a partir de sòls ocupats actualment per indústries que requereixen molta superfície en una àrea molt central, que a curt termini veurà millorades notablement les seves condicions d'accessibilitat amb transport públic (Línies 4 i 9 del metro). Aquest procés indueix un canvi notable en les característiques urbanes d'un sector que funciona com a nus entre Sant Andreu, el Bon Pastor, el sector de Montsolís (a Sant Adrià), Sant Martí de Provençals i la futura transformació de l'estació de La Sagrera, tot el conjunt travessat per línies de ferrocarril

La zona de la Modificació del PGM ocupa una superfície de 581.837 m² i s'ubica entre els districtes de Sant Andreu i de Sant Martí. Es tracta de dues peces separades per la línia ferroviària de la costa, que recolzades en el gran corredor de Sagrera, discorren en sentit mar. La peça del Torrent de l'Estadella arriba fins al Carrer Santander i

pertany al districte de Sant Andreu. La peça que es denomina Verneda Industrial ho fa fins el costat muntanya del carrer de Binèfar i està al districte de Sant Martí.

Es defineix dins l'àmbit de la MPGM **11 sectors que s'hauran de desenvolupar autònomament pels corresponents Plans de Millora Urbana i la formulació d'un Pla Especial d'Infraestructures d'iniciativa municipal** que haurà de donar coherència a la unitat estructural de l'àmbit.

2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada de la Modificació del PGM per a la Transformació Urbanística de la Verneda Industrial – Torrent de l'Estadella als continguts de la Llei de la Mobilitat, i s'apliquen 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 pol generador de mobilitat, conseqüència de:

- **l'ús industrial.** Es manté l'ús industrial, si bé limitat a les categories primera, segona i tercera. Les indústries de categoria tercera només s'admetran en determinades circumstàncies de compatibilitat i sempre que així ho contemplin els plans de millora urbana.
- **les oficines i comerç.** L'admissió de l'ús d'oficines és necessària per possibilitar la implantació de les noves activitats. El percentatge previst permet mantenir una mixtura d'usos, complementant la terciarització que suposen algunes actuacions previstes a l'entorn de l'estació de La Sagrera.
- **l'ús hotelier** és contemplat per les NN.UU. del PGM segons l'article 277. Atès que es tracta d'un ús residencial, es considera com a tal incorporat en els supòsits de l'article 94 de la Llei 1/2005. En conseqüència, aquest ús es podrà contemplar dins el sostre atribuït pel PMU com habitatge lliure, de manera que no suposi una alteració del nombre total d'habitatges protegits del sector.
- **l'habitatge.** Es preveu una reserva important del sostre d'habitatge, que suposa alterar substancialment els usos actualment previstos pel planejament. La destinació a aquest ús del 70% del sostre total fa d'aquest futur barri que sigui **eminentment residencial**.

3. Estimació de la demanda de mobilitat generada

Per obtenir aquesta mobilitat prevista en termes de viatges/dia, tal i com estableix el Decret, a l'estudi s'han fet alguns supòsits doncs el nivell de concreció de la MPGM no ho arriba a determinar. Aquests supòsits són:

Us habitatge: en l'ús habitatge (dins el sostre d'habitatges lliures) es comptabilitza l'ús hotelier tot i que per calcular els viatges generats s'utilitza el rati de mobilitat associat a habitatges per no saber exactament quant de sostre per ús hotelier hi haurà i que, de totes maneres, serà poc.

Activitat econòmica: la MPGM no ha d'especificar el tipus d'activitat econòmica que s'implantarà a l'àmbit però fa una previsió de sostre per a usos no residencials del 30% respecte al sostre total de l'àmbit, percentatge que permet mantenir la mixtura d'usos. Així doncs, per calcular la mobilitat que generarà l'activitat econòmica es fa el supòsit

de que un 50% del sostre es dedicarà a oficines i l'altre 50% a comerç (local). Amb aquest repartiment percentual, el sostre dedicat a comerç correspon al 15% del sostre total de l'àmbit, i tenint en compte que es preveu una edificació de pb+6 o pb+7, aquest percentatge correspondria a les plantes baixes. Per tant s'adequa a la previsió que fa la MPGM de que s'hi puguin oferir activitats comercials de serveis de caràcter local.

Equipaments: La MPGM estableix els mecanismes per a reservar sòl per a equipaments, sense adjudicar ni ús ni edificabilitat. Aquestes funcions les deriva a un planejament futur de concreció de les condicions de cadascun dels equipaments.

Per calcular la mobilitat generada pels equipaments, es fa el supòsit d'una edificabilitat d'1 i per tant, que la superfície de sostre correspon a la superfície de sòl (55.000 m²) excepte en el cas dels habitatges dotacionals. Per fer la reserva de sòl, la MPGM es basa en les necessitats que tenen els districtes de Sant Martí i de Sant Andreu de sostre per a nous equipaments i es fa una proposta de reserva de tant sòl com sostre es necessita.

La MPGM també determina la destinació d'un 5% (2.750 m²) del sòl d'equipaments a habitatge dotacional.

L'estudi de mobilitat de la Modificació del PGM per a la Transformació Urbanística de la Verneda Industrial – Torrent de l'Estadella estima que es generaran un total de **168.441 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)	Sostre edificable (m ²)	Nre. Habitatges o llits hotel	Viatges generats habitatge	Viatges generats (m ²) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
residencial		663.876,00	8.298	58.086	66.388	58.086
comercial		142.259,00			71.130	71.130
oficines		142.259,00			21.339	21.339
equip. Habitatge dotacional	2.750,00	16.500,00	330	2.310	1.650	1.650
altres equipaments	52.250,00				10.450	10.450
espais lliures + ferroviari verd	115.711,00				5.786	5.786
TOTAL					177.402	168.441

En el cas de l'habitatge i de l'habitatge dotacional, l'EAMG considera el menor dels dos valors possibles, obtenint-se en conjunt de tots els usos una generació de 9.000 viatges/dia inferior que la donarien els valors superiors demanats pel Decret.

Aquesta mobilitat prevista generada per la transformació de l'àmbit de la MPGM multiplicarà per 4 la mobilitat estimada actual, que està entorn als 40.000 viatges segons el planejament vigent. I a més a més, el gran canvi en els usos passant d'una àrea industrial a una d'activitats mixtes principalment residencial, a banda d'incrementar considerablement la mobilitat provocarà importants canvis en les pautes de comportament. Passarà de ser un àmbit que pel seu perfil industrial és un pol d'atracció de viatges concentrats durant la setmana de dilluns a divendres, a ser una àrea amb atracció però també amb generació de viatges pel seu perfil marcadament residencial, amb menys diferències entre la setmana laboral i el cap de setmana i també amb una mobilitat de caràcter més local.

En base a l'anàlisi de les dades de l'EMO tant de la situació actual (industrial) com d'altres barris amb un teixit urbà similar al previst, i atenent els objectius de repartiment modal del PMU de Barcelona, l'estudi estima el següent repartiment futur:

Repartiment modal proposat	A PEU - BICICLETA	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT
% quota modal	35%	38%	27%
Viatges / dia feiner	58.954	64.008	45.479

4. Mobilitat en vehicle privat

Dins de l'àmbit d'estudi es troben un seguit d'eixos viaris principals integrats en la trama general de la ciutat (C. Santander, C. Fra Juniper Serra). A banda d'aquestes vies, en el perímetre dels sectors es troben altres eixos que contribueixen a la vertebració de la xarxa principal de l'entorn (C. Guipúscoa, Rambla Prim).

Actualment, l'accessibilitat des de la Verneda amb Sant Andreu és veu limitada per la falta de permeabilitat entre les dues bandes de la línia de ferrocarril, que interromp la continuïtat viària directa entre els eixos de rambla Prim amb els carrers Pare Manyanet i Onze de Setembre.

A banda d'aquests eixos, cal destacar un seguit de vies que en l'actualitat tenen un caràcter marcadament local però que amb les actuacions que es produiran al voltant passaran a tenir jerarquia d'eixos bàsics: C. Jaume Brossa i Via Trajana.

La xarxa viària es complementa amb un seguit de carrers de configuració més local, que donen accés a les diferents edificacions, aparcaments i zones de càrrega i descàrrega.

L'estudi aporta dades de intensitat de tràfic i índexs de saturació, trobant-se totes les vies per sota del 75%, excepte el carrer Santander que es troba prop del 100%.

S'aporta també informació de les actuacions previstes a la xarxa viària.

L'oferta d'aparcament existent als sectors d'estudi es localitza principalment en carrer, on estan disponibles unes 1.500 places (740 en cordó i 790 en bateria). Aquestes places són majoritàriament lliures.

Pel que fa a l'aparcament fora de carrer, hi ha unes 525 places de pàrquing, distribuïdes entre pàrquings reservats (300 places) i pàrquings privats de veïns (225 places).

Per altra banda, cal indicar que també es troben unes bosses d'aparcament importants en diversos solars no consolidats i que en total poden representar unes 335 places.

Actualment, el fet que la mobilitat en vehicle privat a la zona d'estudi sigui clarament predominant sobre la resta de modes de transport comporta que la demanda d'aparcament sigui elevada i en alguns carrers excedeixi l'oferta disponible.

5. Xarxa de transport públic

L'estudi incorpora la informació de la xarxa de transport públic actual que inclou:

- **Xarxa ferroviària:** Els àmbits de Torrent d'Estadella i de la Verneda Industrial es situen al costat de l'anomenat "Triangle Ferroviari", un espai delimitat entre traçats ferroviaris i on s'ubiquen les cotxeres de metro i autobús urbà. Per que fa al servei ferroviari destaquen les línies del Maresme i de Granollers amb un ús molt elevat produït per la presència de les línies de rodalies i de mitjana distància:
 - Ramal del Maresme (costa): circula la línia C1 de rodalies (Barcelona - Badalona - Mataró Blanes- Maçanet / Massanes)

- Ramal de Granollers (interior): circulacions de la línia C2 de rodalies (Barcelona – Granollers - Sant Celoni - Hostalric – Maçanet/Massanes) i de mitjana distància (regionals) BCN - Girona - Figueres - Portbou.

L'espai del "Triangle Ferroviari" es tanca amb la presència d'un ramal de mercaderies que actualment presenta un ús molt residual, gairebé restringit a maniobres de canvi de sentit i estacionament de trens. De fet, en el futur es preveu la desaparició d'aquest ramal, quedant lliure la franja que ocupa actualment.

L'estació de tren més propera a l'àmbit és la de Sant Andreu Comtal (de la línia C2 de rodalies), situada a una distància aproximada de 300 metres al nord del sector de Torrent Estadella. No obstant, la seva accessibilitat es "baixa", sobretot pels vianants, que es troben amb nombrosos obstacles i carrers que no estan connectats i que incrementen la distància recorreguda per arribar a l'estació. La resta d'estacions del sistema de rodalies es localitzen ja a molta distància de l'àmbit d'estudi: estació de Sant Andreu Arenal (línies 3, 4 i 7) i la del Clot-Aragó (línia C1) a més de 1,5 km i 2,5km respectivament.

Per tant, es destaca que l'àmbit d'estudi, tot i estar envoltat d'infraestructures i serveis ferroviaris, actualment presenta un nivell d'accessibilitat al sistema de rodalies molt limitat.

En el futur, aquest sistema ferroviari experimentarà una gran transformació amb l'arribada de la nova línia d'alta velocitat a La Sagrera i la reordenació del sistema de rodalies prevista pel Ministeri de Foment. Aquesta transformació permetrà introduir unes millores significatives en el funcionament global del servei de rodalies, i millorar de forma molt particular la seva accessibilitat a l'àmbit d'estudi.

- **Xarxa de Metro**: la estació actual més propera és La Pau, final de la línia 4 i estació de la línia 2. El PDI contempla el perllongament de la línia 4 amb una estació dins l'àmbit del MPGM, i la construcció de la línia 9 amb estacions properes a l'àmbit.
- **Xarxa d'autobús**: En total circulen pels sectors Verneda- Estadella 7 línies d'autobusos:
 - Línies de connexió amb el centre de Barcelona: 33 i 42 (TMB), i B24 (TUSGSAL)
 - Línies de connexió Mar- Muntanya: 36 (TMB) i B23 (TUSGSAL)
 - Altres línies: 60 (TMB) i N9 (Nocturn)

D'altra banda, encara que l'àmbit presenta mancances pel que fa a l'oferta de serveis d'autobús, cal remarcar que l'entorn immediat té una oferta important, sobretot als eixos de la Rambla Prim i de la Rambla Guipúscoa, per on circulen un mínim de 9 línies entre les que hi ha autobusos de connexió amb el centre de Barcelona (línies 56, 141, B21 i B25) i la línia 44 que uneix Badalona amb l'estació de Sants, i les Línies 43, 44 i B21 que circulen per la Rambla Guipúscoa amb una parada adjacent a l'estació La Pau de metro. A l'entorn

proper també circula la N11 i ja més allunyades del sector també passen la N2 i la N6. Cal destacar que les línies interurbanes que transcorren per l'àmbit connecten el centre de Barcelona amb la resta dels municipis del Barcelonès nord, és a dir amb Sta. Coloma de Gramanet i Badalona.

6. Mobilitat a peu i en bicicleta

El caràcter marcadament industrial de l'àmbit d'estudi fa que aquest no sigui actualment un espai apte per als desplaçaments de vianants. A la majoria dels carrers del sector Estadella -Verneda no hi ha itineraris o espais definits per a vianants i bicicletes. A més, les voreres són sovint estretes i es troben en mal estat de conservació. Tot plegat fa que l'àmbit presenti poca connectivitat i manca de permeabilitat per vianants.

Una de les deficiències observades és la manca de senyalització per moure's per dins del sector. D'altra banda, cal destacar igualment el risc d'accidentalitat derivat de la circulació de vehicles pesants i furgonetes i de la reduïda amplada d'alguns carrers de l'interior de la zona que dificulten el trànsit dels vianants.

A l'entorn proper, hi ha xarxa de carril bici (sentit Llobregat - Besòs) a la Rambla de Guipúscoa (on s'ubica l'estació de metro "La Pau"). Aquest carril connecta amb el carril bici de la Rambla Prim (sentit mar - muntanya) i arriba fins la Meridiana on s'uneix amb el carril bici existent.

Pel que fa al servei de bicing, hi ha una estació en el límit del sector Verneda (davant TMB). A l'entorn immediat hi ha 2 estacions properes, aproximadament a 500 metres del límit; la primera es troba en la confluència de la Rambla Guipúscoa amb el carrer Ca n'Oliva, i la segona està a la confluència de Rambla Prim amb Santander.

7. Incidència de la mobilitat generada

L'estudi no determina ni la demanda en hora punta ni la incidència de la mobilitat generada sobre les xarxes de transport de la zona.

8. 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 (m²)	Sostre edificable (m²)	Nre. Habitatges o llits hotel	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turisme	Total aparcaments motocicleta
residencial		663.876,00	8.298	16.596	8298	4149
comercial		142.259,00		1.423		
oficines		142.259,00		1.423		
equip. Habitatge dotacional	2.750,00	16.500,00	330	660	330	165
altres equipaments	52.250,00			523		
espais lliures + ferroviari verd	115.711,00			1.157		
TOTAL				21.781	8628	4314

En total segons el Decret cal una reserva d'aparcament per a bicicletes de 21.781 places. L'EAMG considera únicament 21.148 places, ja que per als equipaments (habitatge dotacional inclòs), considera 550 en lloc de les 1.183 demanades pel Decret.

A l'estudi es considera també que, tant per turismes com per motocicletes, la normativa bàsica actual d'aparcament a Barcelona preveu per a activitats comercials un mínim de una plaça per a automòbil per cada 65 m² i una plaça per a vehicle de dues rodes per cada 200 m². D'aquesta manera, l'estudi dóna que les dotacions mínimes d'aparcament per a **turismes fora de la via pública**, tant per a usos residencials com per a activitats econòmiques serà de **16.387 places** (aquest resultat no es correcte, ja que sumant els valors de places fora de la via pública estimats per l'estudi per als usos residencial, comercial i oficines donaria un total de **12.238 places**). En tot cas, l'EAMG proposa un valor superior al demanat per Decret i per tant queda del costat de la seguretat.

En el cas de les **motocicletes**, l'EAMG demana una reserva mínima de **5.429 places** (superior a la del Decret), i recomana prohibir estrictament l'aparcament a les voreres.

L'estudi assenyala que les dotacions de places d'aparcaments de bicicletes en els equipaments, a l'igual que en el cas dels turismes i les motocicletes, s'hauran de calcular quan es desenvolupin els PMUs o es redacti el PEI, doncs a la MPGM no es concreta ni la seva ubicació ni la seva tipologia.

9. Distribució de Mercaderies

L'estudi menciona els mínims del decret i que és necessari plantejar les operacions de carrega i descarrega en espais propis vinculats a les pròpies activitats, sense basar-se en l'oferta que hi pugui haver sobre la via pública.

10. Mesures correctores

Xarxa Transport públic

Les actuacions actualment en curs d'ampliació de la xarxa de metro, amb la construcció de tres noves estacions ubicades en l'entorn de l'àmbit d'estudi, però sobretot les millores previstes en el sistema ferroviari de rodalies amb la configuració del potent node intermodal de l'estació de Sagrera, no gaire lluny, i l'increment de serveis de l'estació de Sant Andreu Comtal suposaran una transformació radical de l'oferta ferroviària dels sectors de La Verneda i de Torrent Estadella. En un futur, es preveu en aquest àmbit un nivell d'accessibilitat en xarxa ferroviària similar al d'altres parts de la ciutat més cèntriques, i per tant difícilment millorable a curt i mig termini.

En canvi, és a la xarxa d'autobusos on resta molt per fer ja que l'oferta actual d'autobusos, tant pel que fa la configuració de les línies com a nivell de circulacions, és clarament insuficient per dotar a aquest àmbit d'un nivell d'accessibilitat d'acord amb els nous paràmetres de mobilitat previstos en termes del increment de desplaçaments viatges i d'augment de la quota de transport públic.

Per tant, caldrà plantejar-se la configuració de noves línies d'autobús i el perllongament de les actuals, aprofitant, i a la vegada complementant, l'important ampliació de l'oferta ferroviària (metro i rodalies) prevista. En aquets sentit, es planteja

desenvolupar com a eixos prioritaris de transport públic per superfície els següents carrers: Via Trajana, Santander i Ciutat de l'Assumpció.

Xarxa bàsica per a vehicles

Un dels criteris fonamentals tinguts en compte en la definició de la proposta viària és la seva integració dins de la xarxa principal prevista, que articularà el conjunt de barris de l'entorn i amb la resta de la ciutat.

Es proposen els següents vials de nova creació:

1. Lateral costat mar de la Sagrera, que permet la connexió amb els nous sectors de la Maquinista i Colorantes, i mitjançant la rampa del carrer de Sant Adrià, es pot entrar en el vial segregat que comunica amb el nus de la Trinitat i connecta amb les autopistes B-20/C-32 (Mataró), C-33 (Mollet) i C-58 (Terrassa).
2. Lateral costat muntanya de la Sagrera, que permet la connexió amb l'Eixample (a través del carrer Mallorca), amb la nova estació intermodal de la Sagrera i amb el nus de la Trinitat a través del vial soterrat.
3. Nou eix Sant Ramon de Penyafort - Via Trajana, que permet la connexió amb la zona del Fòrum i amb la part de Sant Adrià del Besòs situada al marge esquerre del Besòs, constituint el principal eix mar - muntanya dels àmbits en estudi.

L'existència d'aquesta malla perpendicular quedarà completada per un eix en diagonal format pel perllongament del carrer Ciutat d'Asunción, que permetrà una comunicació més directa amb els barris del Bon Pastor i de la Maquinista.

Finalment, i pel que fa a la vialitat interna, es destaca que la transformació d'usos prevista comportarà una reducció del trànsit pesant associat a l'activitat dels polígons industrials actuals. Això facilitarà la implantació d'àrees pacificades per als vianants, amb restriccions de la velocitat de circulació per als vehicles motoritzats i l'ordenació de carrers amb prioritat invertida.

Xarxa de vianants i bicicletes

La proposta de nova ordenació viària recollida en la Modificació de PGM del sector suposarà un canvi radical en les condicions d'accessibilitat i de seguretat per als vianants, generant una millora considerable en la permeabilitat i connectivitat en els seus desplaçaments a tot l'àmbit.

La nova urbanització donarà resposta als principals problemes detectats en l'espai urbà (manca d'estructuració interna, itineraris sense voreres o en "cul de Sac" voreres estretes i en mal estat, discontinuïtats ...), però sobretot permetrà resoldre la manca de permeabilitat existent actualment entre les dues bandes del corredor ferroviari i de connexió entre els dos sectors de La Verneda i el de Torrent Estadella.

Es destaca la vertebració d'un nou corredor verd en el sector de Torrent Estadella que en sentit perpendicular connectarà amb el gran parc lineal de Sagrera. Per l'altre extrem, el seu traçat podria tenir continuïtat cap a Sant Adrià, configurant un parc urbà molt extens i un potent connector, a banda i banda de la ronda litoral i del riu, de suport als desplaçaments a peu i en bicicleta.

Pel que fa els desplaçaments en bicicleta es proposa la configuració d'una xarxa de forma generalitzada a tot l'àmbit d'estudi, ja sigui amb la implantació de carrils bici en els eixos de la xarxa viària principal com mitjançant la delimitació de carrers amb restriccions per als vehicles motoritzats o zones de prioritat invertida.

A nivell de la connexió amb la resta de ciutat es proposa que la xarxa de bicicletes de l'àmbit s'integri en l'esquema general de la xarxa de la ciutat de Barcelona i de Sant Adrià, amb especial atenció als criteris que es desenvoluparan en el sector de Sagrera - Sant Andreu. Connectarà amb els carrils bici existents actuals (Rambla Prim, Guipúscoa...) i amb els nous carrils en estudi a Rambla Prim (perllongament de l'actual carril bici), a Ciutat de Asunción, a Santander i a Sagrera.

11. Indicadors de gènere

L'estudi no aporta indicadors de gènere.

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 caracteritza les emissions dels vehicles privats a partir del repartiment modal estimat, tant actual com futur, utilitzant factors d'emissió de CORINAIR. Es consideren 4 escenaris: 1.- tendencial, 2.- amb canvi en el repartiment modal, 3.- escenari 2 més canvi en el mode i hàbits en el transport privat (nivell d'ocupació), i 4.- escenari 3 més renovació del parc de vehicles.

Com a conclusió s'assenyala que les emissions futures en l'àmbit de la Verneda Industrial – Torrent Estadella seran una combinació del gran augment de mobilitat prevista (aproximadament 4 vegades l'actual) per l'increment dels desplaçament de la Verneda Industrial - Torrent Estadella, amb la millora del repartiment modal, del nivell d'ocupació dels cotxes i del canvi de mode de transport privat, així com una millora tecnològica dels vehicles. Com a resultat:

- Les emissions anuals de NOx dels vehicles privats es reduiran des dels 44.318 Kg actuals a 34.699, amb un decrement anual de 9.619 Kg.
- Les emissions anuals de partícules dels vehicles privats es reduiran des dels 3.083 Kg actuals a 1.227, amb un decrement anual de 1.856 Kg.
- Les emissions anuals de CO₂ dels vehicles privats augmentaran des dels 12.097 Kg actuals a 23.348, amb un increment anual de 11.252 Kg.

Atès l'empitjorament pel que fa a les emissions de CO₂, és convenient que el planejament derivat ho tingui present per a fer propostes que en redueixin aquest increment.

13. Conclusions

Es considera que l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada de la Modificació del PGM per a la Transformació Urbanística de la Verneda Industrial – Torrent de l'Estadella, 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** 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 del planejament derivat, en la redacció dels projectes constructius o en les mesures de gestió que correspongui:

- És necessari analitzar la incidència de la mobilitat generada sobre les diferents xarxes, és a dir, avaluar i analitzar els efectes de la demanda en l'hora punta, per tal de preveure si l'oferta actual podrà absorbir la demanda futura.
- S'haurà de concretar la configuració futura de les noves línies d'autobús i el perllongament de les actuals que es proposen i, fer-ho acompanyat de l'informe corresponents de TMB o de l'administració titular dels serveis que es proposin.
- És convenient aportar els indicadors de gènere.
- Analitzar al màxim quines mesures poden reduir les emissions de CO₂ a l'atmosfera.

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, 12 de gener de 2010

Vist-i-plau

Lluís Alegre i Valls
Cap del Servei de Mobilitat

Marc García i López
Director tècnic