

Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada per la Modificació puntual del PGM a l'àrea del nucli antic del barri de Sant Andreu

Municipi de Barcelona
Comarca del Barcelonès

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 per *la Modificació puntual del PGM a l'àrea del nucli antic del barri de Sant Andreu*, a Barcelona.

1. Antecedents

L'Ajuntament de Barcelona promou la Modificació puntual del Pla General Metropolità amb l'objectiu de preservar el teixit històric i regular l'edificació per adequar-se al teixit consolidat, tot revitalitzant el nucli històric i tradicional de Sant Andreu. La regulació no augmenta el sostre edificable potencial en el còmput global de l'àmbit. La Modificació de PGM també elimina algunes afectacions viàries i de sistemes, per tal de reconèixer i mantenir els usos existents, a la vegada que es configuren nous eixos cívics i es millora la qualitat urbana amb nous espais de pas i d'estada per als vianants i bicicleta.

Es delimiten 5 sectors de desenvolupament subjectes a planejament derivat de millora urbana. El sector es localitza al nucli antic del barri de Sant Andreu, al centre del districte de Sant Andreu, i ocupa un total de 720.332 m².

El nucli antic de Sant Andreu té un fort caràcter residencial i una població censada d'uns 30.000 habitants.

2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada de *la Modificació puntual del PGM a l'àrea del nucli antic del barri de Sant Andreu*, 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 2.493 m² de nou sostre destinat a usos residencials
- La creació de 7.600 m² de sostre destinat a equipaments (centre de promoció social, casal d'infants i ludoteca, casal de joves i residència assistida per a gent gran i centre de dia)
- Nous espais lliures que ocupen 6.765 m²

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

L'estudi de mobilitat de la modificació puntual estima que el sector generarà un total de **2.200 desplaçaments/dia feiner, 1.100 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 ²)	Sostre edificable (m ²)	Viatges generats (m ²) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
residencial		2.493,00	249	249
equipaments		7.600,00	1.520	1.520
zona verda	6.765,00		338	401
TOTAL	0,00	10.093,00	2.108	2.170

L'estudi de mobilitat aplica les ràtios proposades pel Decret 344/2006, per a tots els usos (residencial, equipaments i zona verda).

Aquestes dades, però, fan referència als canvis que genera la MPMG en relació al planejament vigent, no pas en relació als usos existents en l'actualitat. No queda prou clara quina és la relació de la nova mobilitat en relació a l'existent.

L'ús que genera més mobilitat és el dels nous equipaments, amb un total de 1.500 viatges/dia. En segon lloc destaca la mobilitat generada per les zones verdes, d'uns 400 viatges/dia. En tercer lloc destaca la mobilitat generada pels nous usos residencials, d'uns 250 viatges/dia.

L'estudi calcula que en l'actualitat l'àmbit d'estudi genera i atreu uns 100.000 – 120.000 viatgers diaris (50.000 a peu o bici, 34.000 en transport públic i 26.000 en vehicle privat, segons el repartiment modal del districte). Es tracta d'un àmbit amb una destacada autocontenció que facilita que els desplaçaments a peu siguin els més freqüents. La nova mobilitat representa un increment inferior al 2% de la mobilitat estimada actual.

L'antiga fàbrica Fabra i Coats es troba dins de l'àmbit d'estudi, i el seu corresponent estudi d'avaluació de la mobilitat generada estimava una generació d'uns 8.700 viatges diaris, segons els equipaments previstos en el seu interior.

Pel que fa al repartiment modal, l'estudi no fa una proposta per a la nova mobilitat generada. No obstant això, en base a les dades aportades sobre el repartiment modal en el districte, des de la redacció del present informe s'aproxima el següent repartiment modal:

Repartiment modal proposat	A PEU / BICI	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT
% quota modal	45,0%	31,0%	24,0%
Viatges / dia feiner	977	673	521

4. Mobilitat en vehicle privat

El nucli antic de Sant Andreu és un barri molt pacificat, des de l'any 2006 senyalitzat com a zona 30 i amb molts dels carrers amb plataforma única. Les infraestructures que limiten el barri són l'avinguda Meridiana a l'oest (la via d'alta capacitat d'accés al barri) i les vies del tren a l'est.

L'estudi descriu també els accessos al barri des de les vies d'alta capacitat i els eixos estructurants de ciutat (Pg. Santa Coloma, Av. Rio de Janeiro...).

Quant a la connectivitat amb els barris propers, l'estudi destaca una bona connectivitat tot i la presència de discontinuïtats viàries dins del nucli antic de Sant Andreu.

L'estudi descriu la xarxa interna existent, que té molt poc trànsit de pas. Es concreten les principals problemàtiques detectades a nivell de funcionament de la xarxa viària: cert trànsit de pas en alguns carrers a causa de les mancances dels vials de circumval·lació, compatibilitat del carrer Gran de Sant Andreu com a eix viari de distribució local o com a principal eix de vianants, horaris de la distribució urbana de mercaderies, i manca de relació entre criteri d'urbanització dels carrers i la seva funció dins la jerarquia viària.

S'aporten dades de demanda del trànsit. A l'avinguda Meridiana les IMD són d'uns 80-95.000 veh./dia, al Pg. Fabra i Puig, Rio de Janeiro o Torras i Bages les IMD són de 10-25.000 veh./dia. A l'interior del barri les IMDs màximes es localitzen al carrer Gran de Sant Andreu, entre 5 i 6.500 vehicles/dia.

També s'aporten dades de l'accés al mercat i de l'oferta d'aparcament a la xarxa viària i als interiors dels edificis

Finalment, es mostra el nou esquema viari projectat a l'entorn del barri, que inclou els nous accessos a l'estació de la Sagrera i els vials associats. Per al carrer Palomar es preveu una reconversió a doble sentit, el que permetrà tancar l'anella externa del viari de distribució per facilitar la circumval·lació del barri de Sant Andreu.

5. Xarxa de transport públic

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

- Metro
 - Línia 1: estacions de Fabra i Puig i Sant Andreu dins del sector, les dues amb possibilitats d'intercanviar amb la xarxa de rodalies. L'estació de Fabra i Puig té una demanda de 23.800 viatgers/dia, i la de Sant Andreu de 13.800 viatgers/dia. Es troben adaptades a PMR.
 - Altres línies: L9 i L10, estació Onze de Setembre.
- Rodalies Renfe: les línies de rodalies R2, R3, R4 i R7 circulen per les estacions de Sant Andreu Arenal i Sant Andreu Comtal, a menys de 10 minuts a peu des de qualsevol punt del barri.
- Autobús
 - 14 línies de transport urbà diürn: 62, 96, 97, 104, 35, 50, 73, B20, B22, 11, 26, 34, 36 (que circulen pels vials perimetrals del barri), i 1 bus de barri, 126, que circula pel nucli antic
 - 2 línies nocturnes, N3 i N9

Es mostra l'esquema dels recorreguts i la localització de parades de transport públic.

L'estudi contempla el perllongament de la L3 entre Trinitat Nova i Canyelles, així com el perllongament de l'L4 entre la Pau i Sagrera Meridiana. L'estudi també destaca l'entrada en funcionament de Sagrera – Meridiana i Sagrera TAV, dos potents intercanviadors ferroviaris, que provocaran un desplaçament cap al nord de la localització actual de l'estació actual de Sant Andreu Comtal.

D'altra banda, es concreten les millores previstes per a la xarxa d'autobús (RETBUS, i carril BUS-VAO de la C-58)

6. Mobilitat a peu i en bicicleta

El nucli antic de Sant Andreu presenta unes dimensions de 0,8 km x 1,2 km, molt favorables per als desplaçaments en modes no motoritzats. Es tracta d'un barri molt pacificat, amb poc trànsit i molts carrers de plataforma única amb prioritat invertida per als vianants.

Els principals eixos de vianants són el carrer Gran de Sant Andreu, la Rambla Onze de Setembre, la zona del mercat i els entorns de la plaça Orfila.

La connexió a peu cap a barris veïns és poc permeable, a causa de les dues infraestructures que delimiten el barri. No obstant això, el nou parc lineal de la Sagrera permetrà l'obertura de nous itineraris a peu i en bicicleta.

Quant a la bicicleta, la limitació de zona 30 als vials fa que les bicicletes i els vehicles motoritzats comparteixin la calçada al nucli antic de Sant Andreu. Es compta amb 10 estacions del servei bicig.

L'únic carril bici segregat al barri és el del carrer Torras i Bages. Es preveu ampliar la xarxa ciclable del carrer Torras i Bages fins al carrer Sant Adrià.

7. Incidència de la mobilitat generada

La mobilitat potencial generada pel nou planejament no és rellevant en relació als usos i la mobilitat ja existents (representa menys del 2%). De fet, el nou planejament configura una estructura d'eixos cívics que preveu tenir implicacions favorables sobre la mobilitat del barri, amb l'objectiu que aquesta esdevingui encara més pacificada (i amb una major quota dels desplaçaments a peu i en bicicleta).

L'estudi indica que l'increment de desplaçaments en modes motoritzats generats a l'àmbit per les noves qualificacions proposades al planejament serà molt residual i no tindrà incidència sobre la contaminació atmosfèrica.

8. 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 ²)	Sostre edificable (m ²)	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turismes	Total aparcaments motocicleta
residencial		2.493,00	50	25	12
equipaments		7.600,00	76		
zona verda	6.765,00		68		
TOTAL	720.332,00	10.093,00	194	25	12

L'estudi de mobilitat aplica les ràtios d'aparcament del Decret, amb el que caldrà fer una reserva d'aparcament de bicicletes de 50 places per als usos residencials, 76 per als equipaments i 68 per a les zones verdes.

Recomanació 1

Es troba a faltar la reserva de places de turismes i motocicletes per als usos residencials. Caldrà donar compliment als requeriments del Decret.

Des de la redacció del present informe es recomana que els espais habilitats per a l'aparcament de bicicletes tinguin un accés fàcil i directe, de manera que no es desincentivi l'ús d'aquests vehicles.

Quant a les motocicletes, es recomana que se senyalitza espai d'aparcament suficient en calçada per evitar en tot moment que les motocicletes ocupin les voreres.

Respecte de l'aparcament en superfície, l'estudi alerta que el nou planejament comportarà una reducció de places, i que caldrà analitzar amb més detall aquesta afectació i possibles compensacions futures d'espais d'aparcament.

9. Distribució Urbana de Mercaderies

Tot i que el planejament no contempla la creació de nous usos comercials o terciaris, l'estudi analitza la problemàtica de la distribució urbana de mercaderies i en proposa solucions, en especial en relació al mercat de Sant Andreu. En aquest sentit, el carrer de Sant Adrià, que passaria a ser de doble sentit, esdevindria l'eix viari d'accés i dispersió del mercat. L'estudi proposa aplicar mesures de gestió i ordenació de la distribució urbana de mercaderies, aplicant horaris i zones delimitades a tal efecte.

10. Mesures correctores

Xarxa de transport públic

L'estudi proposa que la línia de barri 126 deixi de circular per Gran de Sant Andreu, per aconseguir un eix veritablement pacificat. A canvi es proposa reforçar la línia d'autobús 40.

Des de la redacció del present estudi es fa constar que, tot i la proposta de pacificació de l'eix viari, es pot contemplar excepcionalment la circulació de l'autobús de barri, que té un interval de pas de 25 minuts.

Xarxa bàsica per a vehicles

Es presenta una proposta d'esquema viari que manté la majoria dels sentits de circulació actuals. Les úniques excepcions es presenten als carrers Rubén Darío, carrers Potosí i Sant Adrià (passen a ser de doble sentit) i els carrers Vintró i Mercat (per facilitar l'accés al mercat en horari limitat).

Es concreta una segona proposta amb un canvi de sentit en el carrer Gran de Sant Andreu, entre els carrers Malats i Palomar, per evitar el trànsit de pas i reforçar el caràcter pacificat.

Les dues propostes es mostren sobre plànol.

L'estudi planteja com hauria de ser el disseny de la urbanització dels diferents carrers en funció de la seva jerarquització viària, i classifica els carrers en 3 tipus: xarxa de distribució, xarxa local i xarxa exclusiva vianants (zones 30, zones de convivència i zones de vianants).

Xarxa de vianants i bicicleta

L'estudi exposa les propostes per a cada un dels eixos cívics que contempla la modificació del PGM:

- Reforç i millora de l'eix cívic del carrer Gran de Sant Andreu (restricció horària per al pas de vehicles, reurbanització en plataforma única)
- Creació de l'eix cívic Riera de Sant Andreu – Sant Adrià (urbanització en plataforma única del carrer Rubén Darío, restricció de vehicles a veïns i

autoritzats, eliminar aparcament entre Gran de Sant Andreu i Bascònia, eixamplament de vorera al carrer Sant Adrià, etc.)

- Nou eix cívic Parc Pegaso – Casernes Sant Andreu (plataformes úniques, arbrat i mobiliari, pacificació carrer Jorba amb pas restringit a veïns...)
- Eix cívic lateral Meridiana (millorar urbanització de les voreres, canviar el concepte de lateral de via ràpida a carrer integrat en l'espai públic del barri...)
- Eix cívic Sòcrates – Ramon Batlle – Parellada (revisar urbanització del carrer Sòcrates, resoldre creuament amb Gran de Sant Andreu...)

L'estudi concreta quines són les propostes del nou planejament, les analitza i fa noves recomanacions. Des de la redacció del present informe es posa de manifest que el planejament hauria d'haver incorporat les recomanacions de l'estudi de mobilitat.

Com a propostes generals, d'aplicació a tots els eixos cívics, destacar:

- garantir i potenciar la continuïtat dels eixos cívics amb els barris veïns
- establir aquests eixos com a connectors entre equipaments i espais lliures existents i previstos
- definir una urbanització coherent amb la funció de l'eix i les seves dimensions
- prioritzar la seguretat del vianant i la millora de l'accessibilitat
- millorar la qualitat ambiental amb paviments drenats, incorporant arbrat on sigui possible i amb una il·luminació de baix consum
- establir una correcta senyalització dels equipaments, espais públics d'interès i del transport públic

Quant a la bicicleta, l'estudi proposa reforçar la senyalització de les zones 30, eliminar el tram en desús de carril bici a Gran de Sant Andreu i consolidar la xarxa ciclable prevista per l'ajuntament als eixos principals que connecten amb altres barris veïns.

11. Mobilitat i gènere

L'estudi no aporta indicadors de gènere.

Recomanació 2

En un projecte d'aquest tipus pren tot el seu sentit analitzar els aspectes de gènere i edat, pel que es recomana que s'introdueixi una anàlisi dels mateixos.

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 afirma que la nova mobilitat generada no tindrà un impacte sobre la contaminació atmosfèrica.

Recomanació 3

Tanmateix és convenient fer-ne l'anàlisi i proposar conclusions de cara a la mobilitat global dels sectors atès que el municipi de Barcelona té uns índexs de contaminació importants.

13. Conclusions

Es considera que l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada de la *Modificació puntual del PGM a l'àrea del nucli antic del barri de Sant Andreu*, 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**.

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. És sol·licita a l'Ajuntament de Barcelona tingui en compte les recomanacions que es fan en aquest informe.

Barcelona, 3 de febrer de 2012

Vist-i-plau

Lluís Alegre i Valls
Cap del Servei de Mobilitat

Marc A. García i López
Director tècnic