

Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada per la Modificació Puntual del PGM en el sector de reforma interior de la Colònia Castells

Municipi de Barcelona
Comarca del Barcelonès

Promotor: Ajuntament de Barcelona
Redactor de l'EAMG: Mireia Secall,
arquitecta. Direcció de Serveis de
Planejament de l'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 Puntual del PGM en el sector de reforma interior de la Colònia Castells*.

1. Antecedents

L'Ajuntament de Barcelona promou la Modificació Puntual del PGM amb l'objectiu de crear un nou equipament educatiu a la confluència dels carrers Entença i Montnegre.

L'àmbit de la MPPGM és discontinu i es troba conformat per dos subàmbits situats al barri de les Corts de Barcelona. La superfície total de l'àmbit és de 5.209 m².

El subàmbit A inclou part del sòl de l'antiga Colònia Castells, es localitza en part de l'illa delimitada pels carrers Entença, Taquígraf Serra, Equador i Montnegre i ocupa una superfície de 4.361 m² destinats a ordenació volumètrica específica i una part d'espais lliures que ocupa 305 m². La topografia d'aquest subàmbit té pendent ascendent continu al llarg del carrer Entença.

El subàmbit B inclou un espai qualificat com a viari, de 543 m², que forma part del carrer Deu i Mata, entre els carrers de Numància i de Constança. La topografia és gairebé planera. En l'actualitat no es localitza cap edificació.

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 en el sector de reforma interior de la Colònia Castells*, 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 175 habitatges, en 14.014 m² de sostre
- Es destina a zona verda 1.838 m²
- La creació de 2.500 m² de sostre destinat a un equipament docent
- Nous espais per a activitats comercials, d'oficines o industrials de 4.780 m² de sostre

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 **3.250 desplaçaments/dia feiner, 1.625 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) | Nre. Habitatges | Viatges generats habitatge | Viatges generats (m ²) (Decret) | Total viatges generats (EAMG) |
|----------------|------------------------|-------------------------------------|-----------------|----------------------------|---|-------------------------------|
| residencial | | 14.014,00 | 175 | 1.225 | 1.401 | 1.225 |
| comercial | | 4.780,00 | | | 2.390 | 1.434 |
| oficines | | | | | | |
| industrial | | | | | | |
| equip. docents | | 2.500,00 | | | 500 | 500 |
| zona verda | 1.838,00 | | | | 92 | 92 |
| vialitat | 23,00 | | | | | |
| TOTAL | 4.904,00 | 21.294,00 | 175 | 1.225 | 4.383 | 3.251 |

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

Segons l'estudi, l'ús que genera més mobilitat és el residencial, amb un total de 1.225 viatges/dia.

En segon lloc destaca la mobilitat generada per les activitats terciàries sense determinar (oficines, comercials, industrials), amb uns 1.400 viatges/dia. Per a aquest càlcul, l'estudi utilitza la ràtio de 30 viatges/100 m², intermèdia entre la mobilitat generada per usos comercials (50 viatges/100 m²), oficines (15 viatges/100 m²) i industrial (5 viatges/100 m²).

En tercer lloc destaca la mobilitat generada pels equipaments (500 viatges/dia), i finalment els nous espais lliures, amb prop d'un centenar de nous viatges diaris.

Pel que fa al repartiment modal, l'estudi fa una proposta per als diferents usos, en base al PMU de la ciutat i el seu escenari per a l'any 2018. En conjunt, el repartiment modal de la nova mobilitat serà:

| Repartiment modal proposat | A PEU / BICI | TRANSPORT PÚBLIC | VEHICLE PRIVAT |
|----------------------------|--------------|------------------|----------------|
| % quota modal | 35,0% | 38,0% | 27,0% |
| Viatges / dia feiner | 1.138 | 1.235 | 878 |

4. Mobilitat en vehicle privat

L'estudi concreta quines són les vies estructurants i descriu les seccions de l'avinguda Diagonal i dels carrers d'Entença i Numància.

L'estudi aporta dades de demanda d'aquestes tres vies. La via propera més sol·licitada és l'avinguda Diagonal, amb IMD superiors als 35.000 vehicles per sentit. L'estudi mostra l'arany de trànsit de tots els vials propers als subàmbits analitzats.

L'estudi també descriu l'oferta d'aparcament regulat en calçada i subterranis (amb 670 places distribuïdes en dos aparcaments públics, gestionats per B:SM). Cal tenir en compte que també es disposa d'altres aparcaments privats.

5. Xarxa de transport públic

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

- Autobús
 - 16 línies de transport urbà diürn amb parada a menys de 250m d'algun punt del sector.
 - 2 línies nocturnes, N0 i N12
- Metro
 - Línia 3: Les Corts i Plaça del Centre. Es troben a uns 600 m dels dos subàmbits
- Tramvia
 - La parada més propera és la de l'Illa, per on circulen les línies T1, T2 i T3. La parada es troba a 400 m del subàmbit A i 350 m del subàmbit B.
- Taxi:
 - A menys de 5 minuts a peu del subàmbit A hi ha 3 parades de taxi. En el cas del subàmbit B, es localitzen 2 parades de taxi a prop.

L'estudi mostra l'esquema dels recorreguts, les característiques quant a horaris, freqüències i capacitats i la localització de les parades de transport públic.

6. Mobilitat a peu i en bicicleta

L'estudi afirma que la xarxa per a vianants assegura la connectivitat amb els indrets on es generen un nombre important de desplaçaments. D'altra banda, la xarxa de vianants garanteix els criteris que permeten evitar els accidents de trànsit. En aquest sentit, la major part dels itineraris principals de vianants transcorren per zones 30 i carrers pacificats.

Els itineraris són continus i confereixen una total accessibilitat als dos subàmbits d'estudi, i es troben coordinats amb els itineraris de transport públic.

En relació a la bicicleta, l'estudi mostra la xarxa ciclable de l'any 2012, i concreta que els carrils bici més propers a l'àmbit d'estudi són els de Josep Tarradellas (a 200m del subàmbit A), Diagonal (a menys de 300m del subàmbit B) i Gran Via de Carles III.

Es descriu el disseny d'aquests carrils bici propers així com també s'aporten dades de demanda de l'any 2011. L'estudi afirma que els sectors en estudi es troben connectats amb aquests carrils bici mitjançant zones 30 i altres zones pacificades.

L'estudi exposa que la xarxa existent garanteix la connectivitat amb els principals indrets generadors de viatges.

Es disposa de 3 estacions de bicing, amb 88 places d'aparcament, a menys de 2 minuts a peu dels àmbits d'estudi. Si s'amplia el radi d'anàlisi a 5 minuts a peu, es disposa d'un total de 226 places d'aparcament bicing. També es disposa de places d'aparcament per a bicicleta en la via pública i en els aparcaments subterranis gestionats per B:SM.

7. Incidència de la mobilitat generada

L'estudi no analitza la distribució territorial ni temporal de la mobilitat però afirma que els desplaçaments generats seran absorbits pels diferents modes de transport, generant un impacte baix sobre la mobilitat de l'àmbit d'estudi.

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 (m²) | Sostre edificable (m²) | Nre. Habitatges | Total aparcaments bicicleta | Total aparcaments turisme | Total aparcaments motocicleta |
|----------------|-----------------|------------------------|-----------------|-----------------------------|---------------------------|-------------------------------|
| residencial | | 14.014,00 | 175 | 350 | 175 | 88 |
| comercial | | 4.780,00 | | 48 | | |
| oficines | | | | | | |
| industrial | | | | | | |
| equip. docents | | 2.500,00 | | 125 | | |
| zona verda | 1.838,00 | | | 18 | | |
| vialitat | 23,00 | | | | | |
| TOTAL | 4.904,00 | 21.294,00 | 175 | 541 | 175 | 88 |

L'estudi de mobilitat aplica les ràtios d'aparcament del Decret en relació a les bicicletes. 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.

En relació al vehicle privat, l'estudi afirma que cal donar compliment al Decret 344/2006 i a l'article 298 de les Normes Urbanístiques del PGM i proposa fer la reserva d'una plaça de turisme per habitatge, 175 places. L'estudi fa una reflexió sobre el repartiment modal tendencial, que farà que cada vegada siguin necessàries menys places d'aparcament.

Es troba a faltar el càlcul de la reserva de places d'aparcament per a motocicletes (88 places segons l'aplicació de les ràtios del Decret).

Recomanació 1

Els escenaris de mobilitat de la ciutat estimen que la mobilitat en motocicleta encara pot augmentar més la seva quota modal, per tant cal garantir suficients espais d'aparcament per a aquests vehicles fora de la via pública i en calçada, per evitar en tot cas que les motocicletes ocupin l'espai destinat als vianants.

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

Respecte de les places destinades a les operacions de càrrega i descàrrega, l'article 6 del Decret indica que cal efectuar una reserva d'1 plaça de 3 m x 8 m a la via pública per cada 1.000 m² de sostre destinat a comerç i cada 2.000 m² de sostre destinat a oficines.

Recomanació 2

Una vegada es determini l'ús final del sostre terciari caldrà tenir en compte les reserves de places per a les operacions de càrrega i descàrrega, per tal de donar compliment a l'article 6 del Decret.

10. Mesures correctores

Xarxa de transport públic

L'estudi indica que l'oferta actual és adequada i no aporta cap proposta de millora.

Xarxa bàsica per a vehicles

L'estudi indica que l'oferta actual és adequada i no aporta cap proposta de millora.

Xarxa de vianants i bicicleta

Tot i que la xarxa per a vianants és adequada l'estudi proposa, a nivell general, analitzar les necessitats reals d'aparcament en superfície per tal de poder recuperar més espai per als vianants. També es proposa fer més mesures per pacificar més la circulació motoritzada.

Quant a la bicicleta, l'estudi afirma que la xarxa és òptima però proposa conferir continuïtat al carril bici de Gran Via de Carles III fins a l'avinguda Diagonal.

11. Mobilitat i gènere

En base a les dades de l'EMQ 2006, l'estudi destaca que les dones tenen una menor mobilitat que els homes tant en dia feiner com en cap de setmana, que es desplacen majoritàriament per motius personals i no ocupacionals, i que utilitzen més el transport públic.

Comparativament a les dades de l'EMQ 2001, l'estudi afirma que les diferències dels patrons de mobilitat quant a gènere han disminuït.

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 analitza la contaminació produïda pel desenvolupament del planejament en base als factors d'emissió CORINAIR i el repartiment modal proposat (tenint en

compte el vehicle privat motoritzat i els nous viatges en autobús). Es conclou que el consum diari de combustible serà de 829 litres, i que diàriament es generaran a l'atmosfera 111 kg de monòxid de carboni, 14,8 kg d'òxids de nitrogen, 0,724 kg de partícules en suspensió i 0,525 kg de metà.

13. Conclusions

Es considera que l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada de la *Modificació Puntual del PGM en el sector de reforma interior de la Colònia Castells*, a Barcelona, 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**.

Tanmateix se sol·licita a l'Ajuntament de Barcelona que atengui les 2 recomanacions que es fan des d'aquest informe. 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, 24 de gener de 2012

Lluís Alegre i Valls
Cap del Servei de Mobilitat