

**Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada pel Pla Especial Integral per a la regulació de l'equipament de barri "Lleialtat Santsenca" situat al carrer Olzinelles núm.31**

**Municipi de Barcelona**  
**Comarca del Barcelonès**

Promotor: privat  
Redactor de l'EAMG: bAGUR

---

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 pel *Pla Especial Integral per a la regulació de l'equipament de barri "Lleialtat Santsenca"* situat al carrer Olzinelles, a Barcelona.

## **1. Antecedents**

L'àmbit de planejament és l'edificació catalogada de l'antiga Cooperativa de la Lleialtat Santsenca, situada al carrer Olzinelles núm. 31 qualificada majoritàriament d'equipament, i part dels sòls de la parcel·la del carrer d'Olzinelles núm.35 qualificats de vial.

El Pla Especial es promou amb l'objectiu d'adequar l'edifici de l'antiga Cooperativa de la Lleialtat Santsenca per a l'ús d'equipament, destinat a diferents entitats i associacions del barri, i regular les condicions d'edificació d'acord amb el projecte de rehabilitació.

La superfície total de l'àmbit és de 756,98 m<sup>2</sup>, distribuïts en 86,92 m<sup>2</sup> de viari i 670,06 m<sup>2</sup> d'equipaments comunitaris de caràcter local de nova creació inclòs al catàleg de patrimoni.

El sostre assignat a l'equipament proposat a partir dels programes funcionals és de 1.970 m<sup>2</sup>.

## **2. Objecte**

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del *Pla Especial Integral per a la regulació de l'equipament de barri "Lleialtat Santsenca" situat al carrer Olzinelles núm.31*, 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 planejament vigent no preveia l'ús de l'equipament recollit en el Pla Especial, pel que l'EAMG ha d'avaluar l'increment potencial de desplaçaments derivats del nou planejament proposat i la capacitat d'absorció de la nova mobilitat generada de les xarxes viàries i dels sistemes de transport públic col·lectiu i dels de baix o nul impacte, com els desplaçaments amb bicicleta o a peu.

El desenvolupament d'aquest sector suposa la creació d'un nou pol generador de mobilitat, conseqüència de:

- La creació de 1.970 m<sup>2</sup> de sostre destinat a usos d'equipaments

### 3. Estimació de la demanda de mobilitat generada

L'estudi de mobilitat del *Pla Especial Integral per a la regulació de l'equipament de barri "Lleialtat Santseca"* estima que es generaran un total de **394 desplaçaments al dia**.

La taula següent mostra la mobilitat generada segons l'Estudi de mobilitat aplicant els ratís que indica el Decret 344/2006:

Ús del sòl	Planejament proposat	ràtio	viatges generats
Equipaments	1.970 m <sup>2</sup> st	20 viatges/100 m <sup>2</sup> st	394 viatges/dia
<b>Total</b>			<b>394 viatges/dia</b>

L'estudi aporta dades sobre el repartiment modal de la mobilitat generada per la proposta del planejament, prenent com a referència les determinacions del Pla de Mobilitat Urbana 2006-2012 de la ciutat de Barcelona, aprovat definitivament el setembre de 2008. Així, la proposta de repartiment modal resultant per a la nova mobilitat amb l'escenari objectiu fixat per a l'any 2018 és la següent:

Mode de transport	Objectiu 2018
A peu/bicicleta	35%
Transport públic	38%
Vehicle privat	27%
<b>Total</b>	<b>100%</b>

En conseqüència, els desplaçaments generats pel nou equipament es veuran absorbits pels diferents modes de transport d'acord amb el següent repartiment:

Mode de transport	Distribució modal (dades 2011)	Viatges generats (dades 2011)	Distribució modal (objectiu 2018)	Viatges generats (escenari 2018)
A peu / bicicleta	33%	130 viatges/dia	35%	138 viatges/dia
Transport públic	40%	158 viatges/dia	38%	150 viatges/dia
Vehicle privat	27%	106 viatges/dia	27%	106 viatges/dia
<b>Total</b>	<b>100%</b>	<b>394 viatges/dia</b>	<b>100%</b>	<b>394 viatges/dia</b>

D'acord amb l'EAMG els reduïts valors de la mobilitat generada, produiran un impacte baix sobre les xarxes i serveis existents.

Tanmateix, tractant-se d'un equipament de barri és molt probable que el repartiment modal sigui encara més favorable als modes no motoritzats.

#### 4. Mobilitat en vehicle privat

L'àmbit del Pla Especial Integral, s'ubica en el barri de Sants. Les vies principals que l'envolten a nivell estructural són la Gran Via de les Corts Catalanes, el carrer Tarragona i la Rambla de Badal.

L'EAMG aporta dades de demanda de les vies principals que envolten l'àmbit. Concretament, el carrer d'Olzinelles té 12 m de secció amb una calçada central de 2 carrils, un d'ells per estacionament. Al seu pas per l'àmbit de referència té una IMD d'entre 7.400 i 8.100 vehicles/dia.

#### 5. Xarxa de transport públic

L'EAMG descriu la xarxa actual d'itineraris per a transport públic i col·lectiu, que es troba formada per diferents modes:

- Metro: la xarxa actual de metro a l'entorn de l'àmbit del Pla Especial està formada per les línies 1,3 i 5 de metro. Les parades més pròximes a l'àmbit són:
  - Línia 1: Plaça de Sants i Mercat Nou, a uns 250 m de l'àmbit
  - Línia 3: Tarragona, a uns 750 m de l'àmbit
  - Línia 5: Sants Estació, a uns 750 m de l'àmbit i Plaça de Sants, a uns 250 m de l'àmbit
- Ferrocarrils de la Generalitat (FGC): les parades més properes a l'àmbit són Espanya i Magòria – La Campana de la línia 8.
- Autobusos urbans: la xarxa actual a l'entorn de l'àmbit està integrada per 21 línies diürnes i vuit línies nocturnes.
  - Cal destacar dins l'àrea de referència a més dels autobusos urbans, l'estació d'autobusos de Sants des de la que surten línies regulars interurbanes i internacionals.

L'estudi mostra l'esquema dels recorreguts i la localització de parades de les línies d'autobús i ferroviaris a l'àmbit d'estudi. També es concreten els horaris en dia feiner i cap de setmana i la capacitat per hora que ofereixen, així com l'actual freqüència de pas.

#### 6. Mobilitat a peu i en bicicleta

La xarxa actual d'itineraris principals per a vianants coincideix amb diversos eixos viaris estructuradors de la ciutat, com la Gran Via de les Corts Catalanes i el carrer Tarragona, on el vianant comparteix l'espai de manera segregada amb els altres modes de transport. Aquesta xarxa principal es troba completada per **carrers de zona 30 i carrers pacífics, que constitueixen la pràctica totalitat dels carrers de l'entorn més pròxim a l'àmbit del planejament.**

Pel que fa a la xarxa de bicicletes a l'àmbit del Pla Especial, la més propera es situa al carrer Gavà entre els carrers Olzinelles i Noguera Ribagorçana, sense continuïtat amb

la resta de xarxa. També cal destacar els carrils bici del carrer Tarragona i de la Gran Via de les Corts Catalanes, que connecten amb la resta de la ciutat.

La xarxa principal de carrils bici es troba complementada pels carrers de zona 30 i les vies pacificades, on els itineraris de les bicicletes cohabituen amb la resta de vehicles.

Pel que fa als aparcaments de bicicletes, l'EAMG fa referència als aparcaments existents actualment i mostra la seva ubicació.

## 7. Incidència de la mobilitat generada

L'estudi estima que l'increment de trànsit que generaran els desplaçaments de la proposta serà pràcticament insignificant.

Tanmateix, estima que la xarxa d'itineraris per a vehicles és adient, atès que garanteix la connectivitat i la continuïtat requerida.

Igualment, l'EAMG estima que l'increment de desplaçaments de vianants i de bicicletes que produirà la proposta de planejament és assumible per la xarxa viària actual.

Quant al transport públic, l'estudi estima que l'oferta actual té la capacitat suficient per donar resposta als nous viatges generats.

## 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.

L'EAMG no realitza una estimació de la demanda d'aparcaments de bicicletes donat que considera suficient la oferta existent.

D'acord amb el Decret el nombre d'aparcaments a preveure en l'equipament es detalla a la taula següent:

Usos	Àrea (m <sup>2</sup> )	Sostre edificable (m <sup>2</sup> )	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turismes	Total aparcaments motocicleta
equipaments	1.970,00	1.970,00	20		
<b>TOTAL</b>	28.683,00	1.970,00	<b>20</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

### Recomanació 1

És necessari fer una estimació del nombre de places d'aparcament per a bicicletes necessàries, segons els ratis que determina el Decret 344/2006, per tal de comprovar si la oferta existent és suficient i preveure una part de l'oferta com a aparcaments segurs dins del propi equipament, per als treballadors o visitants que ho sol·licitin.

Pel que fa a les places d'aparcament de vehicle privat, el Decret 344/2006 no fixa uns valors mínims de places a situar fora de la via pública per als equipaments. L'EAMG destaca que a mesura que es vagi consolidant el canvi modal que preveu el Pla de Mobilitat Urbana de Barcelona, el nombre de places d'aparcament seran cada vegada

menys necessàries, ja que els modes a peu i bicicleta seran els majoritaris, seguits dels de transport públic, tendint cap a la mínima utilització del vehicle privat.

#### Recomanació 2

L'EAMG no inclou cap referència als aparcaments per a motocicletes. És recomanable reservar places per a motocicletes en l'aparcament previst per a turismes o a la via pública si és possible, evitant en tot cas que les motocicletes aparquin sobre les voreres i altres espais per a vianants.

## 9. Mesures correctores

### Xarxa de transport públic

L'EAMG considera que la xarxa d'itineraris existent per a transport públic és adequada atès el seu acompliment amb els criteris de connectivitat, i les seves parades se situen a distàncies inferiors a les màximes requerides, tot respectant l'espai destinat als itineraris per a vianants i bicicletes, garantint-ne la seva seguretat.

### Xarxa bàsica per a vehicles

L'EAMG considera que la xarxa existent per a vehicles és adient atès que garanteix la connectivitat i la continuïtat requerida, i a més, el seu volum de trànsit, pràcticament no es veurà incrementat pels desplaçaments que genera la proposta.

### Xarxa de vianants i bicicletes

L'EAMG considera adequada la xarxa d'itineraris principals per a vianants i com a millores proposa millorar la senyalització de les portes d'entrada a la zona, elevat el nivell de la calçada fins a la cota de la vorera per tal de donar continuïtat de desplaçament al vianant i alertar al conductor del canvi de zona. També proposa introduir senyals horitzontals de velocitat màxima 30 km/h i altres elements de disseny que requereixin la disminució de la velocitat dels vehicles. Es recorda que cal incorporar els aparcaments de bicicleta que preveu el Decret.

## 10. Finançament de les càrregues derivades de la mobilitat generada

L'estudi conclou que pel que fa al transport públic, la proposta de planejament no comporta l'increment del nombre de línies o perllongament de les existents per absorbir la demanda dels desplaçaments generats, i per tant no preveu la necessitat d'incorporar l'obligació de les persones propietàries en els costos d'implantació de l'increment dels serveis de transport públic.

## 11. Mobilitat i gènere

L'estudi aporta dades de l'Enquesta de Mobilitat en dia Feiner 2012 (EMEF 2012), iniciativa de l'Autoritat del Transport Metropolità (ATM), que mostren que les dones són més usuàries dels modes no motoritzats i del transport públic.

## 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'EAMG incorpora una estimació de les emissions de gasos i partícules a l'atmosfera per als viatges generats per la proposta de planejament tenint en compte el repartiment modal.

## 13. Conclusions

Es considera que l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del *Pla Especial Integral per a la regulació de l'equipament de barri "Lleialtat Santsenca"* situat al carrer Olzinelles núm 31, 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**.

Es sol·licita a l'Ajuntament de Barcelona i al promotor de l'equipament atengui les recomanacions efectuades en 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, 29 de novembre de 2013

Vist-i-plau

Lluís Alegre i Valls  
Cap del Servei de Mobilitat

Marc A. García i López  
Director tècnic