

Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada pel Pla Especial urbanístic per a la regulació de l'equipament "Canòdrom" situat al carrer de la Riera d'Horta 3-31 de Barcelona

Municipi de Barcelona
Comarca del Barcelonès

Promotor: Ajuntament de Barcelona
Redactor de l'EAMG: 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 pel *Pla Especial urbanístic d'ordenació per a la regulació de l'equipament "Canòdrom" situat al carrer de la Riera d'Horta 3-31*, a Barcelona.

1. Antecedents

L'edifici del Canòdrom Meridiana, obra dels arquitectes Antoni Bonet i Josep Puig Torné, va ser construït l'any 1963. Des de la seva construcció fins al seu tancament l'any 2006, va romandre en funcionament mantenint la seva activitat inicial. Al llarg dels anys, l'edifici va ser objecte de diverses modificacions, tant estructurals com de l'esquema funcional, que el van deteriorar fins al punt d'amagar alguns dels trets més rellevants de la seva arquitectura.

L'Ajuntament de Barcelona va adquirir la propietat del Canòdrom amb l'objectiu de destinar-lo a ús públic l'any 2007. A partir d'aleshores, es van contemplar diferents usos fins concretar el definitiu, el Centre d'Art, un equipament destinat a la promoció de la creativitat i la innovació culturals de l'Institut de Cultura de Barcelona.

El desembre de 2008 va començar la recuperació i restauració de l'edifici. Inicialment se'n van fer càrrec els Serveis Tècnics del Districte de Sant Andreu i posteriorment, el 2009, es va redactar un projecte de rehabilitació.

El Pla Especial, té per objectiu afegir el nou ús cultural a més de l'actual ús recreatiu, i regular l'edificació existent catalogada.

El 14 de juliol de 1976 es va aprovar definitivament el PGM (Pla General Metropolità), que qualifica el sòl de l'àmbit com a equipaments comunitaris i dotacions actual, amb clau 7a.

El 23 de juny de 2000 es va aprovar definitivament pel Plenari del Consell Municipal el *Pla Especial de protecció del Patrimoni Arquitectònic Històric – Artístic de la ciutat de Barcelona Districte de Sant Andreu*. El Pla inclou l'edificació del Canòdrom dins la relació d'edificis i elements a protegir, amb una protecció de nivell C.

L'àmbit de planejament està situat a l'illa delimitada pels carrers Riera d'Horta, Concepción Arenal, Can Ros i Pardo, al barri Congrés – Indians, al Districte de Sant Andreu. Aquesta illa abasta una única parcel·la, qualificada com a equipament en la seva totalitat.

L'àmbit del Pla té una superfície de 1.866 m² i no modifica la qualificació, que segueix essent d'equipaments comunitaris i dotacions actuals, clau 7a.

2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del *Pla Especial urbanístic per a la regulació de l'equipament "Canòdrom" situat al carrer Riera d'Horta 3-31*, als continguts de la llei de mobilitat, i s'aplicaran com a criteris els establerts en el decret de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada.

La regulació de l'equipament Canòdrom suposarà la creació d'un nou pol generador de mobilitat com a conseqüència dels nous usos:

- Creació de 2.700 m² de sostre per a equipaments esportiu – recreatiu i equipament cultural.

3. Estimació de la demanda de mobilitat generada

L'estudi de mobilitat del *Pla Especial urbanístic per a la regulació de l'equipament "Canòdrom" situat al carrer Riera d'Horta 3-31* a Barcelona estima que es generaran un total de **540 desplaçaments al dia**.

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

Usos	Àrea (m ²)	Sostre edificable (m ²)	Viatges generats (m ²) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
equipaments		2.700,00	540	540
TOTAL	1.886,00	2.700,00	540	540

L'EAMG concreta el repartiment en els diferents modes prenent com a distribució modal la determinada pel Pla de Mobilitat Urbana 2006-2012 que és la referència a considerar fins que no s'aprovi definitivament l'actual revisió del pla i es determini una nova distribució modal com a objectiu per a l'any 2018.

Repartiment modal proposat	A PEU / BICI	TRANSPORT COL·LECTIU	VEHICLE PRIVAT	TOTAL
% quota modal	33,0%	40,0%	27,0%	100,0%
Viatges / dia feiner	178	216	146	540

4. Mobilitat en vehicle privat

L'àmbit del Pla Especial s'ubica en el teixit del barri del Congrés i els Indians, on la via principal a nivell estructural de la ciutat és l'avinguda Meridiana.

A un altre nivell, com a vies principals també hi ha el carrer Felip II, el carrer Escòcia i el passeig de Fabra i Puig, així com els carrers de Ramon Albó i d'Arnau Oms i avinguda Borbó.

L'avinguda Meridiana té en aquest tram una secció d'uns 48 metres d'ample, en la qual els diferents modes estan segregats. A ambdues bandes del carrer hi ha voreres d'uns 11 metres d'ample, destinades als desplaçaments per a vianants i sobre les quals existeix un carril bici. A la part central del carrer hi ha la calçada amb trànsit rodat. Al costat muntanya hi ha un carril bus i tres carrils de circulació i al costat mar quatre carrils. La IMD en el tram entre el carrer Garcilaso i la Rambla de Fabra i Puig és d'entre 51 i 53 milers de vehicles per dia feiner (segons dades de l'any 2011) en sentit Besòs i d'uns 48 milers de vehicles en sentit Llobregat.

El carrer Felip II té una secció d'uns 30 m d'ample amb una calçada central de quatre carrils de vehicles motoritzats i dos carrils d'estacionament situats a ambdues bandes. Al seu pas per l'àmbit d'estudi té una IMD d'entre 8 i 11 milers de vehicles per dia feiner.

El passeig Maragall té uns 20 m de secció amb una calçada central de quatre carrils més un carril bus. La IMD en el tram proper a l'àmbit és d'uns 25 milers de vehicles en sentit muntanya i 16 milers en sentit mar.

El passeig de Fabra i Puig té una secció de 25 m amb una calçada central unidireccional de dos carrils, més un carril bus i un carril d'aparcament. La IMD en el tram d'estudi és d'uns 11 i 14 milers de vehicles.

La Ronda Guinardó és una via d'un sol sentit amb dos carrils de circulació i dos carrils d'aparcament. La IMD és de més de 12 mil vehicles.

Els carrers de Ramón Albó i Arnau Oms donen continuació a la Ronda Guinardó. Són unidireccionals amb dos carrils amb un carril bus i un carril d'aparcament amb una IMD de prop de 19 milers de vehicles.

5. Xarxa de transport públic

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

- Metro: la parada de Fabra i Puig de la L1 i Congrés de la L5, es troben en un radi de 600 m. La parada de Sagrera de les línies 1,5 9 i 10 es troba a un radi de 900 metres.
- Autobusos urbans: hi ha 17 línies diürnes, amb intervals de pas d'entre 6 i 54 minuts i 4 línies nocturnes.

L'estudi recull els horaris de les línies d'autobús, així com la freqüència de pas. Aporta també la documentació gràfica amb l'esquema dels recorreguts i la localització de les parades.

L'EAMG analitza també la capacitat per hora que ofereixen les disset línies diürnes amb l'actual freqüència de pas i el tipus d'autobús que realitzen els recorreguts, obtenint una capacitat de 4.986 viatgers/hora.

6. Mobilitat a peu i en bicicleta

L'EAMG descriu la xarxa principal d'itineraris per a vianants, que està formada per diversos eixos viaris estructuradors de la ciutat, com l'avinguda Meridiana, el carrer Felip II i el passeig de Fabra i Puig, on el vianant comparteix l'espai de manera segregada amb els altres modes de transport. Aquesta xarxa es troba completada per carrers zona 30 i carrers pacificats, com són els carrers a l'entorn del carrer de la Jota i del carrer d'Alella i per totes les voreres de tota la trama de carrers així com per places i parcs. Tanmateix, destaca que en els carrers pacificats s'ha adoptat solucions de plataforma única on la vorera i la calçada es troben al mateix nivell garantint així la seva completa accessibilitat.

Pel que fa a la bicicleta, l'estudi assenjala que la xarxa actual està formada pels carrils bici que es localitzen a l'avinguda Meridiana (que a partir del nord del passeig de Fabra i Puig té caràcter de via ciclable), el carrer de Ramon Albó, d'Oms i el carrer Garcilaso a l'est de l'avinguda Meridiana.

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

L'estudi assenjala que a l'entorn de l'àmbit d'estudi hi ha 3 estacions del Bicing que es troben a 5 minuts a peu.

L'estudi aporta la documentació gràfica amb els itineraris existents i la localització de les parades de bicing.

7. Incidència de la mobilitat generada

L'EAMG assenjala que la xarxa d'itineraris per a vehicles és adient atès que garanteix la connectivitat requerida i que el volum de trànsit es veurà incrementat escassament pels desplaçaments que genera la proposta.

Pel que fa a la xarxa de transport públic, l'estudi assenjala que l'increment de desplaçaments que s'estima que produirà la proposta és completament assumible per la capacitat de les xarxes de transport públic i no preveu la necessitat d'incrementar el nombre de línies o perllongar les existents.

Pel que fa a la xarxa de vianants, l'estudi preveu que l'increment de desplaçaments que produirà la proposta és assumible per la capacitat viària actual. No obstant, destaca que els espais dedicats al desplaçament i ús per a vianants són millorables i seria recomanable l'anàlisi real de necessitats d'aparcament veïnal en superfície per tal de reduir el nombre de places o concentrar-les en aparcaments en soterrani, per tal de recuperar l'espai que actualment ocupen al carrer, per ampliar les voreres dels vianants.

8. Estimació de la demanda d'aparcament

L'EAMG assenyala que en l'àmbit d'estudi actualment es troben dos tipus d'aparcament per a vehicles: els situats en superfície a la via pública i les reserves d'aparcament subterrani als aparcaments de l'entorn.

En superfície a la via pública, els carrers immediats a l'entorn de l'àmbit no pertanyen a cap àrea de regulació d'aparcament. Les places regulades més properes es troben al passeig de Fabra i Puig, on hi ha places de l'àrea blava.

Pel que fa a l'àrea verda, les places més properes a l'àmbit es troben en un tram del carrer de Concepción Arenal, entre Fabra i Puig i Dublín.

Pel que fa als aparcaments subterranis, en l'entorn pròxim de l'àmbit, a uns cinc minuts a peu, es localitzen dos aparcaments.

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.

Usos	Àrea (m ²)	Sostre edificable (m ²)	Viatges generats (m ²) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)	Total aparcaments bicicleta
equipaments		2.700,00	540	540	27
TOTAL	1.886,00	2.700,00	540	540	27

L'estudi aplica una ràtio de 1 plaça / 100 m² sostre, donat que per les característiques funcionals de l'equipament destinat a la promoció de la creativitat i la innovació cultural, no es preveu cap aforament.

L'EAMG destaca també que atès que es tracta d'un edifici amb protecció patrimonial, no és possible preveure un àrea d'aparcament dins de l'edifici i que caldria estudiar la possibilitat de situar les places de bicicletes a l'exterior de l'edifici, en nous punts d'ancoratge en superfície. Assenyala també que s'ha de tenir en compte que actualment la xarxa existent de bicicletes disposa de 7 estacions de Bicing properes a l'àmbit amb una oferta de 210 bicicletes, 5 estacions d'aparcament en superfície d'ancoratges d'"U" invertida amb una capacitat de fins a 63 bicicletes i la reserva d'aparcament subterrani a l'aparcament situat a Concepción Arenal 156.

Recomanació 1

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'estudi no proposa cap millora en la xarxa de transport públic.

Xarxa bàsica per a vehicles

L'estudi no proposa cap millora en la xarxa bàsica per a vehicles.

Xarxa de vianants i bicicletes

L'estudi no proposa cap millora en la xarxa de vianants i bicicletes.

10. Mobilitat i gènere

L'estudi aporta dades d'indicadors de gènere, prenent com a referència les dades de l'Enquesta de Mobilitat en dia feiner 2012 (EMEF 2012), iniciativa de l'Autoritat del Transport Metropolità.

Les dades extretes de l'esmentada enquesta, indiquen que la mobilitat per motiu de feina i estudis és més àmplia en la població masculina, mentre que en els desplaçaments en funció dels modes de transport, els homes utilitzen en major proporció que les dones, el transport privat.

Per altra banda, les dones es mouen amb major mesura en mode no motoritzats i en transport públic. La quota modal del vehicle privat entre els homes residents a Barcelona és el doble que la de les dones.

11. 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 aporta dades de les emissions estimades de gasos i partícules en suspensió a l'atmosfera per dia, segons el repartiment modal proposat i el tipus de vehicle.

12. Conclusions

Es considera que l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del *Pla Especial urbanístic per a la regulació de l'equipament "Canòdrom" situat al carrer Riera d'Horta 3-31*, a Barcelona, compta amb els elements necessaris per aconseguir una mobilitat sostenible, d'acord amb els principis de la Llei de la Mobilitat 9/2003 i del propi Decret 344/2006, 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.

Barcelona, 3 d'abril de 2014

Vist-i-plau

Lluís Alegre i Valls
Cap del Servei de Mobilitat

Marc A. García i López
Director tècnic