

Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada de la Modificació Puntual del Pla General Metropolità a l'àmbit discontinu format per les finques del temple de Santa Maria de Sants i del Carrer Olzinelles núm. 30.

Municipi de Barcelona
Comarca del Barcelonès

Promotor: Ajuntament de Barcelona

Redactor de l'informe: Ademà Canela Comella Arquitectes Associats, S.L.P.

En compliment de l'article 18 de la llei de la mobilitat i de l'article 3 del decret 344/2006 de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada s'emet el següent informe relatiu a *l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada de la Modificació Puntual del Pla General Metropolità a l'àmbit discontinu format per les finques del temple de Santa Maria de Sants i del Carrer Olzinelles núm. 30.*

1. Antecedents

La finca de l'església de Santa Maria de Sants presenta una sèrie d'edificacions de caràcter secundari, sense valor artístic, cultural, històric o arquitectònic, que se situen de forma poc ordenada entorn del temple, és per això que es proposa la seva reordenació per donar resposta a les necessitats actuals.

L'àmbit d'aquesta Modificació és discontinu i presenta una superfície de 3.561,47 m² i està format per dues finques situades al barri de Sants:

- La finca on s'ubica l'església de Santa Maria de Sants (carrer del Sant Crist núm.70-72, plaça de Bonet i Muixu núm. 4), de superfície total 3.212,44 m².
- La finca situada al carrer Olzinelles núm. 30, de superfície 349,03 m² i una edificabilitat segons el PGM de 1.060,80 m².

Reordenació de l'àmbit de Santa Maria de Sants.

- (E1) Mantenir la volumetria del Temple de Santa Maria de Sants.
- (E2) Rehabilitació i possible ampliació de l'actual edifici destinat a Centre Parroquial, Casa Rectoral i Càritas.
- Nou edifici d'habitatges de PB+2+Àtic, situat a la façana carrer del Sant Crist, a continuació de les edificacions actuals E2 i E3, amb una superfície de sòl i de sostre equivalents a les de la finca actual de l'àmbit del carrer Olzinelles núm. 30.
- (E4) Enderroc de la petita construcció obsoleta de PB, actualment destinada a l'Esplai.

- (E5) Reforma o substitució de l'edifici existent del Grup Escolta.
- (E6) Nova construcció en PB, adjacent a la zona de jocs, per ubicar-hi l'Esplai.
- (Àrea de joc/esportiva) Conservació de l'àrea de jocs/esportiva actual.

D'altra banda, la modificació preveu un intercanvi de sòl i d'aprofitament entre la zona 12 de l'àmbit del carrer Olzinelles núm. 30, amb una part del sòl d'equipament de l'àmbit de Santa Maria de Sants:

- Qualifica part de la finca de l'equipament existent de l'Església de zona de nucli antic (clau 12) al C/Sant Crist núm. 70, amb l'objectiu de construir un nou edifici d'habitatges.
- Qualifica d'equipament (clau 7) la finca actualment qualificada de nucli antic (clau 12) del carrer Olzinelles núm. 30. La finca del carrer Olzinelles actualment ja té un ús d'equipament, ja que s'hi ubica el Centre Social de Sants3.
- Aquest intercanvi de qualificacions manté les superfícies de sòl actuals per a cada qualificació.
- Es trasllada l'edificabilitat provinent de la finca del carrer Olzinelles (1.060,80 m²) a la nova parcel·la qualificada de zona de nucli antic (clau 12).
- Com a millora pel barri de Sants l'Arquebisbat de Barcelona cedeix a l'Ajuntament de Barcelona el sòl de la finca que es qualifica d'equipament (Olzinelles), edificada, i que inclou l'edifici del Centre Social de Sants.

2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de la *Modificació Puntual del Pla General Metropolità a l'àmbit discontinu format per les finques del temple de Santa Maria de Sants i del Carrer Olzinelles núm. 30* als continguts de la Llei de la mobilitat i al Decret 344/2006 que regula els estudis d'avaluació de la mobilitat generada.

El decret, en el seu article 2, estableix que els estudis d'avaluació de la mobilitat generada tenen per objecte l'avaluació de l'increment potencial de desplaçaments provocat per una nova planificació o una nova implantació d'activitats i la capacitat d'absorció dels serveis viaris i del sistema de transports, incloent-hi els sistemes de transports de baix o nul impacte, com els desplaçaments amb bicicleta o a peu.

El decret, en el seu article 3, estableix l'obligació de què les figures de planejament urbanístic general i llurs revisions o modificacions, que comportin nova classificació de sòl urbà o urbanitzable han d'anar acompanyats d'un estudi d'avaluació de la mobilitat generada.

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

L'Estudi estima que es generaran 162 desplaçaments/dia. Per al càlcul de la mobilitat associada al sector s'ha tingut en compte la mobilitat existent. L'estudi detalla la mobilitat total de l'àmbit, 772 viatges, i en diferència els que corresponen a les superfícies actuals o previstes.

La mobilitat generada s'obté en aplicar les ràtios que proposa el Decret 344/2006 en l'ús residencial i el d'equipaments.

Taula resum de la mobilitat generada (segons Decret 344/2006 i EAMG)

Usos	Àrea (m²)	Sostre edificable (m²)	Nre. Habitatges o llits hotel	Viatges generats habitatge	Viatges generats (m²) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)(1)
residencial	349,03	1.060,80	13	91	99	-59 (158 existents – 99 previstos)
equip. cult.-esp.-recr.	3.199,05	1.105,00			674	221 (673 previstos – 452 existents)
TOTAL	3.561,00	2.165,80	13		856	162

Des de la redacció del present Informe, es consideren adequats els valors adoptats en l'estudi.

A nivell de repartiment modal, l'EAMG realitza una proposta de distribució basada en les dades bàsiques de mobilitat de Barcelona de l'any 2013, diferenciant entre els desplaçaments interns i de connexió. Des de la redacció del present informe, es considera vàlida aquesta proposta de repartiment modal.

Taula resum del repartiment modal

TIPUS DE DESPLAÇAMENT	NO MOTORITZAT	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT
Total	43,3%	34,5%	22,2%

4. Mobilitat en vehicle privat

L'estudi incorpora únicament representació gràfica de la xarxa viària de la ciutat de Barcelona extreta de l'ajuntament on es diferencien les rondes i vies d'accés i els vials de connexió interna de primer i segon nivell. Per contra, no s'inclou cap descripció dels itineraris d'accés per a vehicles fins a l'àmbit de la modificació.

Així mateix, no s'inclou informació de les intensitats de trànsit de la vialitat que permetin conèixer la capacitat de la xarxa.

Recomanació 1. Des de l'equip de redacció del present informe es recomana completar la informació presentada amb dades d'intensitat de trànsit i nivells de servei.

5. Xarxa de transport públic

L'oferta de transport públic propera a l'àmbit de la modificació està formada per la:

- Línia 115 – La Bordeta
- Línia 50 – Collblanc – Trinitat Nova
- Línia D-20 Ernest Lluch – Pg. Marítim
- Línia N-2 – L'Hospitalet de Llobregat – Badalona
- Línia N-14 Barcelona – Castelldefels
- Línia 1 de metro (a 250m)
- Línia 5 de metro (a 250m)
- Estació de rodalies Renfe on s'hi aturen les línies R1, R2, R3 i R4 (a 600m)

L'estudi mostra un croquis de cadascun de les línies on s'assenyala la ubicació de l'àmbit d'actuació. Per contra, no es detalla la freqüència horària de les línies ni l'horari de funcionament.

Recomanació 2. Des de l'equip de redacció del present informe es recomana completar la informació amb els horaris i freqüències, els nivells d'ocupació actual d'aquesta oferta i també aportar més informació en relació a l'accessibilitat del sector respecte als punts de parada (amplada de la vorera, continuïtat de l'itinerari...).

6. Mobilitat a peu i en bicicleta

L'accessibilitat per a vianants es considera que queda garantida amb les condicions existents i previstes de la vialitat de l'entorn. Els principals itineraris a peu es preveu que es realitzin pel carrer de Sants i d'Olzinelles ja que permeten connectar amb l'oferta de transport públic i els principals equipament. Seria bo detallar les condicions d'aquesta xarxa (amplada de voreres, passos per a vianants...) per valorar l'accessibilitat, malgrat en l'estudi es diu que és bona.

L'estudi aporta informació sobre els itineraris per a bicicletes existents a l'entorn de l'àmbit a partir de dades del Pla de Mobilitat de Barcelona i de la Guia bicicleta de l'AMB. Així mateix, s'inclou informació gràfica de la ubicació dels aparcaments per a bicicletes existents a la via pública i de les estacions de bicing.

Des de l'equip de redacció del present informe, es considera millorable però suficient l'anàlisi de la mobilitat a peu i en bicicleta.

7. Incidència de la mobilitat generada

En base a la proposta de repartiment modal de la nova mobilitat generada determina que la demanda diària serà de 36 viatges/dia en vehicle privat, 56 en transport públic i 70 no motoritzats. Es considera que en hora punta es concentraran fins al 24,4% dels desplaçaments.

Tenint en compte la vialitat i l'oferta de transport públic existent, es considera que la incidència de la mobilitat generada pel sector serà mínima.

8. Estimació de la demanda d'aparcament

Pel que fa a les places d'aparcament a reservar fora de calçada, el Decret 344/2006, obliga a reservar places fora de la via pública destinades a aparcament per a bicicletes en tots els usos, i per a turismes i motocicletes en cas d'ús residencial, d'estacions de ferrocarril i d'autobusos interurbans. L'estudi incorpora un comentari referent a la dotació d'aparcament a preveure remetent-se al Pla General Metropolità en el cas dels vehicles i a l'annex 2 del Decret 344/2006 en el cas de bicicletes.

En el marc d'aquest informe s'ha realitzat el càlcul corresponent tenint en compte les especificacions del decret 344/2006 i s'obté una demanda resultant de 81 places per a bicicletes (26 de les quals caldria ubicar-les en l'espai privat de l'ús residencial), 13 places per a turismes i 7 per a motocicletes.

Taula resum del dimensionament de l'aparcament per a bicicletes

Usos	Àrea (m²)	Sostre edificable (m²)	Nre. Habitatges o llits hotel	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turisme	Total aparcaments motocicleta
residencial	349,03	1.060,80	13	26	13	7
equip. cult.-esp.-recre.	3.199,05	1.105,00		55		
TOTAL	3.561,00	2.165,80		81	13	7

Recomanació 3. Des de la redacció d'aquest informe es considera que seria recomanable detallar el nombre de places concretes a preveure en cada cas en funció de les determinacions incloses.

Pel que fa a l'aparcament de vehicles i motocicletes, **resulta necessari el compliment del Reial Decret 1053/2014 en relació a les dotacions mínimes de l'estructura per a la recàrrega de vehicles elèctrics en edificis** o aparcaments de nova construcció en vies públiques o com a mínim deixar la seva preinstal·lació d'acord amb el que preveu el Reial Decret 1053/2014.

9. Distribució urbana de mercaderies

Tenint en compte els usos previstos a l'àmbit de la modificació puntual, no resulta necessari aquest tipus de mesures vinculades a millorar la gestió i facilitar les operacions de càrrega i descàrrega de mercaderies.

10. Mesures correctores

Xarxa bàsica per a vehicles

L'EAMG no proposa cap actuació de millora de la xarxa viària.

Xarxa de transport públic i col·lectiu

L'EAMG no proposa cap actuació d'ampliació de les línies actuals d'autobús ni la implantació de cap nova línia o parada, ja que l'oferta actual és molt amplia i es considera suficient per absorbir la nova demanda generada i les parades ja són molt properes.

Xarxa de vianants i bicicletes

En referència a la xarxa de vianants i bicicletes, a l'EAMG s'esmenta que la xarxa interna proposada compleix les condicions necessàries per garantir l'accessibilitat. Tot i això, no es descriuen les característiques dels diferents itineraris per valorar la seva adequació.

11. Mobilitat i gènere

L'Estudi inclou un apartat de consideracions de gènere on s'analitzen les diferències de comportament atenent al gènere de l'individu, basat en les dades de l'Enquesta de Mobilitat en dia feiner. Així mateix, es detalla un llistat de temes a tenir en compte en l'anàlisi de la mobilitat incorporant la perspectiva de gènere. L'EAMG no fa cap recomanació a banda de la informació aportada.

12. Finançament de les càrregues derivades de la mobilitat generada

L'estudi no considera necessari cap actuació d'ampliació o millora de l'oferta de transport públic en superfície i per tant considera que no resulta necessari el finançament de les càrregues de la mobilitat generada.

13. Conclusions

L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada de la Modificació Puntual del Pla General Metropolità a l'àmbit discontinu format per les finques del temple de Santa Maria de Sants i del Carrer Olzinelles núm. 30 compta amb els elements necessaris per aconseguir una mobilitat sostenible, d'acord amb els principis de la Llei de la Mobilitat i del propi Decret 344/2006, per la qual cosa s'emet **informe favorable**.

Pel que fa a l'aparcament de vehicles i motocicletes, **resulta necessari el compliment del Reial Decret 1053/2014 en relació a les dotacions mínimes de l'estructura per a la recàrrega de vehicles elèctrics en edificis** o aparcaments de nova construcció en vies públiques o com a mínim deixar la seva preinstal·lació d'acord amb el que preveu el Reial Decret 1053/2014. No obstant això, s'estableixen unes **condicions** relatives al seu desenvolupament, que s'hauran de tenir en compte en la redacció dels corresponents projectes constructius o en les mesures de gestió que correspongui:

- Pel que fa a l'aparcament de vehicles i motocicletes, **resulta necessari el compliment del Reial Decret 1053/2014 en relació a les dotacions mínimes de l'estructura per a la recàrrega de vehicles elèctrics en edificis** o aparcaments de nova construcció en vies públiques o com a mínim deixar la seva preinstal·lació d'acord amb el que preveu el Reial Decret 1053/2014.

Així mateix, les diferents **recomanacions** que se citen en aquest informe, s'hauran de tenir en compte en la redacció dels corresponents projectes constructius o en les mesures de gestió que correspongui.

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, 18 de març de 2016

Lluís Alegre i Valls
Director tècnic