

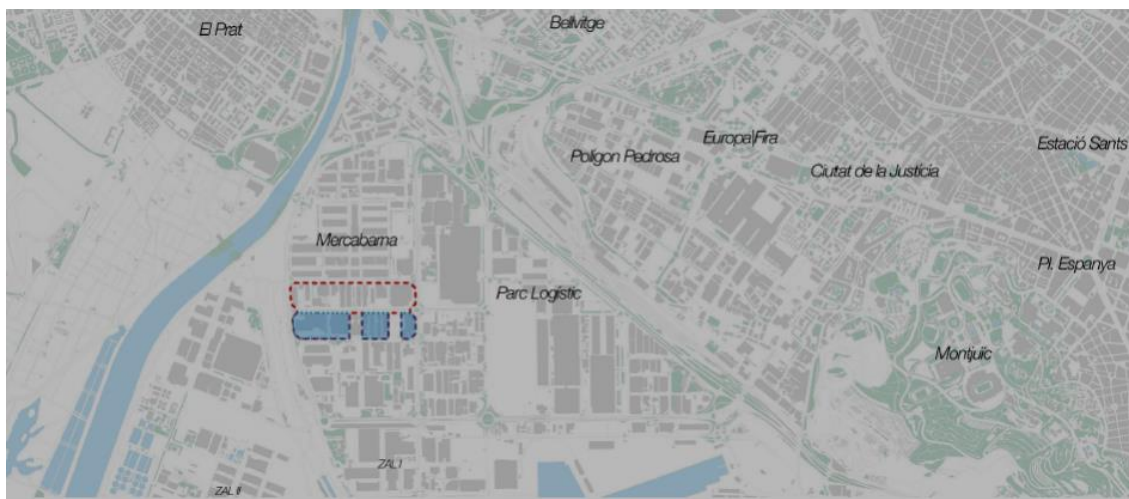
Informe relatiu a l'Estudi d'avaluació de la mobilitat generada per la Modificació Puntual del PGM per ajustar les determinacions urbanístiques i d'ordenació de la subzona 22AL, a la Zona Franca de Barcelona

Municipi de Barcelona
Comarca: Barcelonès
Promotor: Consorci de la Zona Franca
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 del PGM per ajustar les determinacions urbanístiques i d'ordenació de la subzona 22AL, a la Zona Franca de Barcelona*.

1. Antecedents

El subsector objecte de l'estudi, es localitza dins el polígon industrial de la Zona Franca, al districte de Sants-Montjuïc. Concretament, incorpora els sòls compresos entre els carrers D i F i els carrers número 4 i número 6, excloent la parcel·la qualificada d'equipament comunitari 7a i la parcel·la situada al carrer D, 33-35 afectada per la *Modificació del PGM en tres peces discontinües de la Zona Franca per a l'emplaçament de l'equipament penitenciari a Barcelona*.



El planejament vigent per a les dues illes situades als carrers D, E i F en els trams compresos entre els carrers número 4 i número 6 al polígon industrial de la Zona Franca, és la *Modificació del PGM per a definició de subzona 22AL en l'entorn de Mercabarna*, aprovada definitivament per la Subcomissió d'Urbanisme del municipi de Barcelona, en la sessió de 25 de juliol de 2005.

La proposta de la Modificació Puntual del PGM consisteix en mantenir la qualificació de Subzona industrial alimentària, clau 22AL, per als sòls contigus a Mercabarna (illa E6F4) i qualificar de Zona industrial, clau 22a, els sòls que conformen l'illa D6E4.

Les normes de la present Modificació del PGM precisen que els usos industrials no excedeixin de la 4a categoria i siguin activitats que no comportin problemes mediambientals, per tal de protegir la proximitat dels equipaments previstos. D'aquesta manera, no es varia la qualificació de l'àmbit considerat els quals continuen amb la qualificació en zona industrial, només es canvia una subclau, tot passant de 22AL (activitats relacionades amb el sector alimentari) a 22a (activitats industrials).

2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'Estudi d'avaluació de la mobilitat generada per la *Modificació del PGM per ajustar les determinacions urbanístiques i d'ordenació de la subzona 22AL, a la Zona Franca de Barcelona*, als continguts de la llei de la mobilitat, aplicant com a criteris els establerts en el Decret de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada.



El desenvolupament d'aquest sector suposa l'actuació en una superfície de 358.613 m² separat en dues illes:

- Illa E6F, delimitada pels carrers 4, 6, E i F, i qualificada íntegrament de 22AL.
- Illa D6E4, delimitada pels carrers 4, 6, D i F, i qualificada de 22a i 7c (en tramitació en una Modificació Puntual del PGM diferenciada de la present).

Els usos previstos en l'àmbit d'estudi s'ordenen de la següent manera:

Qualificació	Superfície	Sostre
Usos 22 AL	172.095 m ²	-
Usos 22 a	137.619 m ²	-
Parcs i Jardins locals	5.025 m ²	-
Viari	73.874 m ²	-
Total	358.613 m²	-

L'EAMG no detalla l'edificabilitat en els usos proposats, tot i que aquesta no varia en relació a l'actual.

3. Estimació de la demanda de mobilitat generada

L'Estudi no estima la generació de mobilitat fruit de possibles increments en l'àmbit objecte d'estudi, i argumenta que la proposta de Modificació Puntual del PGM no comporta la generació de noves activitats, transformacions d'ús, ni nou sostre.

En aquest sentit, l'estudi només compren l'anàlisi de mobilitat actual del polígon de la Zona Franca, així com les mesures previstes a la zona tal de vehicular un canvi modal en l'àmbit.

L'Estudi caracteritza la mobilitat per al conjunt del polígon de la Zona Franca, una zona amb més de 800 ha de sòl industrial, més de 1.000 empreses ubicades, amb aproximadament 40.000 treballadors i uns 25.000 visitants diaris. Tanmateix l'EAMG no detalla la mobilitat actual de les 2 parcel·les objectes de l'àmbit d'Estudi.

La taula següent mostra la mobilitat generada en dia feiner 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)
Industrial	309.714		15.486	-
Parcs i Jardins	5.025		251	-
Viari	43.874			-
TOTAL	358.613		15.737	-

L'equip redactor del present informe accepta la informació aportada ja que es tracta d'un sector molt consolidat que no generarà nova mobilitat.

Recomanació 1.

Es recomana estimar amb un major detall de la mobilitat que es genera o es generarà en les 2 parcel·les objectes de la Modificació Puntual. Tenint en compte que el sector es troba molt consolidat i que no generarà nova mobilitat, aquest aspecte es tracta com una recomanació, tot i que tècnicament hauria de ser una condició.

En base al *Pla de millora de la mobilitat i accessibilitat dels polígons industrials de la Zona Franca, Pratenc, ZAL i de la zona d'ampliació del Port de Barcelona*, de desembre de 2006, l'EAMG fixa la distribució modal de la mobilitat, que es dona a l'àmbit d'estudi.

Repartiment modal proposat	A PEU / BICI	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT	TOTAL
% quota modal	0,5%	21,5%	78%	100%
viatges/dia (Decret 344/2016)	79	3.383	12.275	15.737

L'equip de redacció del present informe considera suficient la documentació aportada, donat que la proposta de modificació puntual no suposa un increment rellevant de la mobilitat generada, en base a les ràtios que proposa actualment el Decret 344/2006.

4. Mobilitat en vehicle privat

Pel que fa a la xarxa viària d'accés a l'àmbit, l'Estudi fa referència a les principals vies d'àmbit metropolità i d'accés a la ciutat de Barcelona.

La via més propera és la Ronda Litoral (B-10), que enllaça amb la C-31 i el Nus de la Trinitat, en segon lloc la B-20, i el corredor del Llobregat (A-2 i AP-7), donant molt bona connexió a tot l'àmbit català. La connexió amb la ciutat de Barcelona des de les peces de l'àmbit es realitza igualment per la Ronda Litoral (B-10) per accedir al litoral de la ciutat, la Gran Via per penetrar a Barcelona pel centre, o la Ronda de Dalt (B-20) per accedir a la zona alta de la ciutat.

L'EAMG baixa el nivell de detall, i explica com diversos carrers del sector funcionen com a estructuradors de la mobilitat, carrer A i carrer 3. De l'entramat viari que envolta les peces de la MPMG destaquen els carrers E i D, el carrer 4 i el carrer 6 que envolten l'àmbit d'estudi.

L'Estudi incorpora informació gràfica de la xarxa viària d'accés al sector, de la mateixa manera que informació sobre la IMD i el nivell de servei de la xarxa. També s'inclou el plànol de detall de la xarxa viària i de la intensitat de trànsit.

5. Xarxa de transport públic

L'Estudi descriu la xarxa de transport públic que dóna cobertura a l'àmbit d'estudi, esmentant també l'oferta prevista per la línia 10 de metro. El sector es troba cobert per 3 línies de bus diürnes (21, 109 i 110) i per 1 de nocturna (N1). Més enllà d'aquest radi de cobertura, a 1,2 quilòmetres, es troba la parada de metro Mercabarna de la línia 9.

L'estudi incorpora informació sobre els recorreguts i els horaris de funcionament de l'oferta descrita. També aporta informació gràfica i el nombre de validacions totals en les parades properes a l'àmbit referent a les línies 21 i 109.

L'EAMG incorpora els plànols d'oferta de transport públic i altra informació gràfica en relació al temps de viatge des de l'àmbit d'estudi.

Des de l'equip de redacció del present informe es considera vàlida la informació aportada.

6. Mobilitat a peu i en bicicleta

L'estudi explica que els desplaçaments a peu i bicicleta són minoritaris al polígon de la Zona Franca, i que la majoria dels moviments a peu són els que es realitzen com a primera o última etapa entre les parades de transport públic, o els aparcaments, i els llocs de feina.

L'accés a peu o en bicicleta des de zones urbanes properes presenta dèficits, amb connexions precàries o inexistents. L'EAMG destaca els passos que travessen la Ronda Litoral, tots ells en condicions precàries.

No obstant això, l'estudi posa en relleu les millores que darrerament s'han realitzat amb l'objectiu d'afavorir els desplaçaments a peu i en bicicleta, com el bulevard i el carril bici

sota el viaducte del carrer A o la recent connexió del carril bici del carrer A amb el Passeig de la Zona Franca.

L'EAMG argumenta dos motius per explicar la manca de desplaçaments a peu. D'una banda la distància existent entre els llocs de residència i de treball, i per altra banda, la manca d'infraestructura i de continuïtat dels itineraris amb l'entorn urbà més proper: manca de passos de vianants, mala senyalització, proteccions inadequades, dèficits de pavimentació i il·luminació en determinats punts, zones isolades, etc.

L'estudi també indica on es troben punts d'estacionament per a bicicletes més propers al sector i cita que no hi ha cap estació de Bicing propera.

S'adjunta informació gràfica i plànols dels possibles itineraris a peu o en bicicleta.

Recomanació 2.

Es recomana establir un major nivell de detall en l'EAMG i analitzar l'accessibilitat de l'espai per a vianants en la vialitat amb incidència al sector (per exemple amb les amplades lliure de pas de les voreres).

Des de l'equip de redacció del present informe es considera vàlida la informació aportada.

7. Incidència de la mobilitat generada

L'estudi aporta informació sobre el nombre de treballadors i visitants que accedeixen diàriament al polígons de la Zona Franca, sent 40.000 els treballadors i 25.000 els visitants.

Per altra banda, no es calcula el nombre de desplaçaments generats (ni actuals) per l'àmbit de la Modificació Puntual, i tampoc realitza la discriminació d'aquests desplaçaments segons cada mode de transport.

Recomanació 3.

Es recomana aportar més detall en la informació sobre la incidència de la mobilitat generada per l'àmbit d'estudi en les xarxes de transport. Tenint en compte que el sector es troba molt consolidat i que no generarà nova mobilitat, aquest aspecte es tracta com una recomanació tot i que tècnicament hauria de ser una condició.

L'estudi explica la distribució horària actual, situant l'hora punta d'entrada al polígon de la Zona Franca, entre les 8h i les 9h del matí, i l'hora punta de sortida entre les 18h i les 19 hores. Al migdia entre les 14h i les 15h es registren també pics de demanda considerables.

L'EAMG també destaca el pas del ferrocarril pel carrer 4, traçat que transcorre pel mig del carrer separant els dos sentits de la marxa. El pas del tren, en formacions d'uns 500 m de llarg i a baixa velocitat, implica que les interseccions amb els carrers que intersecten amb el carrer 4 pateixin retencions. Aquesta situació afecta la xarxa viària de l'entorn, que no retorna a la normalitat fins 10 minuts, una vegada ha passat el tren.

L'Equip redactor del present informe considera que, per poder valorar correctament la incidència de la mobilitat generada sobre les xarxes de mobilitat, **cal calcular**

l'increment de mobilitat generada en les xarxes de mobilitat i confrontar-ho amb els nivells d'ocupació de les diferents xarxes (sobretot en les xarxes de transport públic). No obstant això, cal puntualitzar que en base a les ràtios del Decret 344/2006, la proposta de modificació puntual no es preveu un increment rellevant de la mobilitat generada.

8. Estimació de la demanda d'aparcament

Pel que fa a les places d'aparcament a reservar fora de calçada, el Decret 344/2006, estableix l'obligació de 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.

El sector no ha de preveure reserves d'**aparcaments per a vehicles motoritzats**, al no proposar usos residencials ni estacions de ferrocarril ni d'autobusos interurbans.

Pel que fa a la reserva de **places d'aparcament per a bicicletes**, l'EAMG no realitza el càlcul per a la previsió de places d'aparcament de bicicletes.

Des de l'equip redactor del present informe es recorda l'obligació de **realitzar una reserva inicial d'aparcament per a bicicletes (3.147 places) per donar compliment al que estableix el Decret 344/2006**.

La taula següent mostra les reserves d'aparcament mínimes segons les ràtios del Decret 344/2006.

Usos	Àrea (m ²)	Sostre edificable (m ²)	Total aparcaments bicicleta Decret
Industrial	309.714	-	3.097
Parcs i Jardins	5.025	-	50
Viari	43.874	-	
TOTAL	358.613	-	3.147

Des de la redacció del present informe es recorda la possibilitat d'adoptar valors inferiors als previstos al Decret 344/2006 de forma justificada, i que **resulta necessari d'adoptar una reserva d'espai per a ubicar la dotació d'aparcament per a bicicletes, la qual es pot implementar per fases i en funció de la demanda**.

9. Mesures correctores

L'estudi fa un repàs dels principals instruments de planificació de la mobilitat en aquest àmbit específic: Mesa de Mobilitat del Delta de Llobregat i el Pla director estratègic de la plataforma econòmica del delta del Llobregat (Pla Delta). A més d'altres actuacions dependents de l'administració central, l'autonòmica i l'administració local.

Així mateix, l'EAMG estableix un conjunt de recomanacions de millora de les xarxes de transport públic, bicicleta i vianant, si bé no les concreta ni incorpora com a propostes de millora.

Xarxa de transport públic:

L'Estudi contempla l'arribada de la línia 10 de metro com una mesura de millora de l'oferta de transport públic a la zona.

Xarxa bàsica per a vehicles

L'Estudi no fa cap millora específica de la xarxa per a vehicles.

Xarxa de vianants i bicicletes

L'EAMG no incorpora cap tipus d'actuació sobre la xarxa de vianants i bicicletes, si bé detecta les principals disfuncions en la xarxa per a vianants. En aquest sentit, n'estableix un conjunt de recomanacions, a la vegada que recomana prioritzar el desenvolupament de la xarxa ciclable.

Pel que fa als vianants, i tenint en compte la nova parada ZF Nova Zal de la línia 10 de metro, l'equip redactor del present informe **considera necessari que el promotor participi, de forma proporcional, en la millora d'un itinerari per vianants que connecti la nova parada amb el sector.** L'itinerari haurà de disposar de tots els elements necessaris per tal d'afavorir els desplaçaments a peu de manera lògica i segura,

En relació a les bicicletes, i tenint en compte la futura construcció d'un carril bici pel carrer E, **es considera necessari que el promotor participi de manera proporcional, en la construcció del carril bici.**

10. Mobilitat i gènere

L'Estudi no incorpora dades de caracterització de la mobilitat per gènere.

L'equip redactor del present informe recorda que per tal de garantir l'adequació del planejament de les polítiques de mobilitat a la diversitat d'activitat i necessitats d'organització de la vida quotidiana, **resulta necessari d'utilitzar indicadors de gènere quantitatius i qualitatius, que permetin l'estudi de la mobilitat de les dones i del seu accés al vehicle privat, a peu, en bicicleta i transport públic.**

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 no inclou una avaluació de la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica, si bé cal puntualitzar que en base a les ràtios del Decret 344/2006, la proposta de modificació puntual no preveu un increment rellevant de la mobilitat generada i per tant no s'estima un increment de la incidència sobre la contaminació atmosfèrica.

Recomanació 3.

Tenint en compte que en base als usos previstos i a les ràtios de Decret 344 no s'estima un increment rellevant de mobilitat, des de l'equip de redacció del present informe, es recomana d'incloure una avaluació de la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica.

En aquest sentit també s'indica que cal tenir en compte la irrupció dels vehicles elèctrics, amb l'objectiu d'incorporar en l'aparcament previst punts de recàrrega elèctrica per a turismes i motocicletes, per tal de disminuir amb aquesta tecnologia les emissions de contaminants a mitjà termini.

12. Finançament de les càrregues derivades de la mobilitat generada

L'Estudi no contempla cap actuació envers la xarxa de transport públic existent, per tant no se'n deriva cap proposta de finançament.

13. Conclusions

L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada per la *Modificació del PGM per ajustar les determinacions urbanístiques i d'ordenació de la subzona 22AL, a la Zona Franca de 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 amb condicions** pel que fa el seu contingut i propostes.

Per tal que l'informe sigui favorable sense reserves, cal incorporar o modificar a l'estudi:

- Cal realitzar una reserva d'espai per a ubicar la dotació d'aparcament per a bicicletes, la qual es pot implementar per fases i en funció de la demanda.
- Cal que el promotor participi, de forma proporcional, en la millora d'un itinerari per vianants que connecti la nova parada amb el sector.
- Cal que el promotor participi de manera proporcional, en la construcció del carril bici del carrer E.
- Resulta necessari d'utilitzar indicadors de gènere quantitatius i qualitius, que permetin l'estudi de la mobilitat de les dones i del seu accés al vehicle privat, a peu, en bicicleta i transport públic.

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, 15 de febrer de 2018

Vist-i-plau

Xavier Sanyer Matías
Cap del Servei de Mobilitat

Lluís Alegre Valls
Director tècnic