

Informe relatiu a l'Estudi d'avaluació de la mobilitat generada per l'MPGM per a l'ampliació del Parc de l'Oreneta i la creació de zona d'habitatge de protecció en l'àmbit discontinu situat en els carrers de Montevideo 33-35 i Gaspar Cassadó 21x, de Barcelona

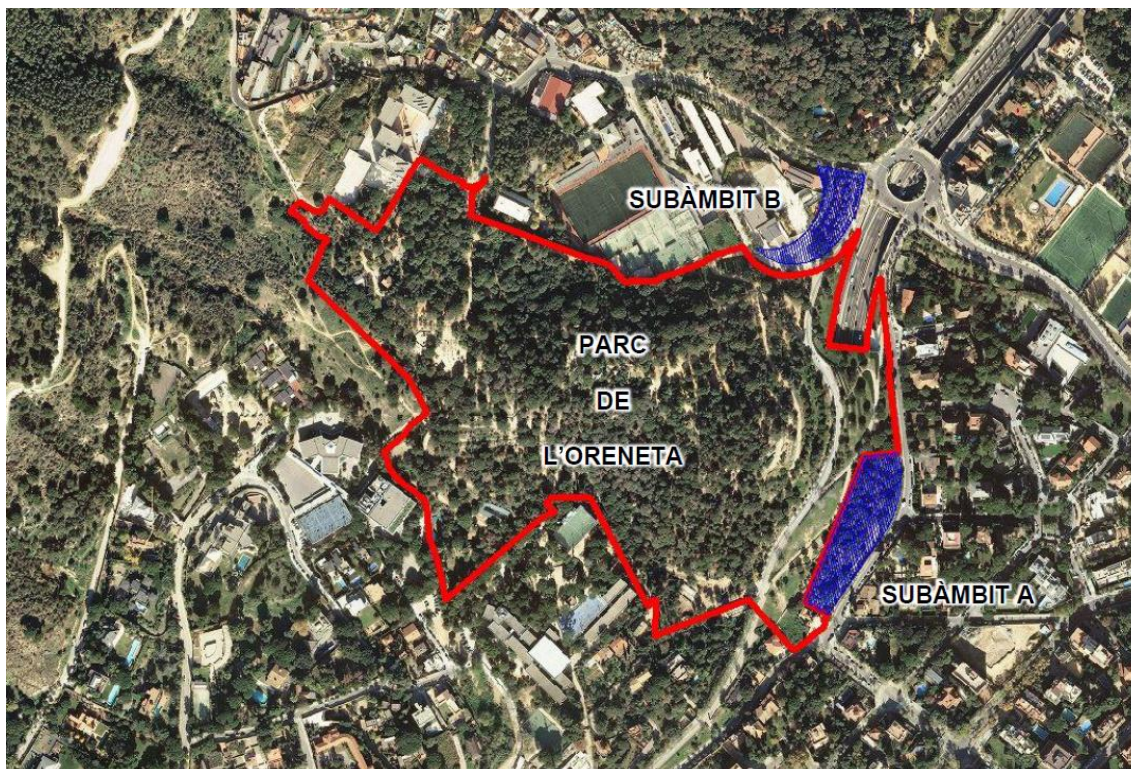
Municipi de Barcelona
Comarca del Barcelonès

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 per l'MPGM per a l'ampliació del Parc de l'Oreneta i la creació de zona d'habitatge de protecció en l'àmbit discontinu situat en els carrers de Montevideo 33-35 i Gaspar Cassadó 21, de Barcelona.*

1. Antecedents

El parc del Castell de l'Oreneta se situa geogràficament al nord del barri de Sarrià, limitant al sud pel carrer de Montevideo, al nord amb la Serra de Collserola, a l'est amb el barri de Pedralbes i a l'oest amb el barri de Can Caralleu. Aquesta modificació compta amb dos subàmbits que limiten amb el parc i es troben molt propers entre ells: el subàmbit A (Montevideo) i el B (Gaspar Cassadó).



La present MPGM té com a objectiu mantenir la realitat com a parc urbà dels sòls confrontants amb el Parc de l'Oreneta, constituint el límit entre aquest i el teixit urbà, transferint l'edificabilitat que li atorga el PGM a uns terrenys de titularitat municipal, situats entre els carrers Major de Can Caralleu, Gaspar Cassadó i Esports. Aquesta parcel·la està qualificada en la seva totalitat com a jardins urbans actuals (6a), si bé aproximadament en la seva meitat es troba urbanitzada i amb ús d'aparcament, i bona part de la resta també s'està utilitzant com a aparcament de manera no ordenada.

Aquest objectiu es concreta modificant l'actual qualificació de 20/a11 en el subàmbit A que li atorga el Pla General Metropolità per tal de mantenir l'existent situació d'espai lliure que forma part efectiva del Parc de l'Oreneta. Per altra banda, es concreta en la transformació i ordenació de 1.142 m² dels sòls inclosos en la finca de titularitat municipal situada en el núm. 21X del carrer Gaspar Cassadó, actualment qualificats de sistema de parcs i jardins urbans actuals de caràcter local (clau 6a), en sòls que s'incorporen a la qualificació de zona de volumetria específica d'habitatge en règim de protecció i equipament, amb la creació de la nova clau 18hp/7. Amb aquesta transformació es traslladen els 3.120 m² de sostre que permet el planejament vigent al subàmbit A, vers a aquest subàmbit B, destinant-lo a habitatge de protecció. La doble qualificació d'aquest subàmbit es deu al fet que es vol incorporar un equipament de barri de nova creació, que es proposa situar en la planta baixa de la nova edificació on aniran els habitatges de protecció.

2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació *l'Estudi d'avaluació de la mobilitat generada per l'MPGM per a l'ampliació del Parc de l'Oreneta i la creació de zona d'habitatge de protecció en l'àmbit discontinu situat en els carrers de Montevideo 33-35 i Gaspar Cassadó 21x, de Barcelona* als continguts de la Llei de la mobilitat, i s'aplicaran com a criteris els establerts en el Decret 344/2006, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada.

L'àmbit d'estudi està dividit en dos subàmbits: Montevideo (A) i Gaspar Cassadó (B). Globalment té una superfície de 9.777 m² (6.239 m² a l'àmbit A i 3.538 m² al B). El desenvolupament de la modificació puntual permetrà disposar de:

- 45 nous habitatges de protecció.
- 925 m² corresponents a un nou equipament de proximitat.
- Consolidar un espai de zona verda existent.

3. Estimació de la demanda de mobilitat generada

L'Estudi de mobilitat estima, en base les ràtios fixades pel Decret 344/2006, que la mobilitat generada per la modificació puntual serà de 500 desplaçaments.

La taula següent mostra la mobilitat generada segons les ràtios que indica el Decret i l'Estudi de mobilitat (darreres dues columnes):

Taula resum de la mobilitat generada

Usos	Àrea (m ²)	Sostre edificable (m ²)	Nre. Habitatges	Viatges generats habitatge	Viatges generats (m ²) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
Residencial	1.142	3.120	45	315	312	315
Equip. cult.-esp.-recr.		925			185	185
Zona verda	8.589				429	
Vialitat	46					
TOTAL	9.777	4.045	45	315	926	500

Des de la redacció del present informe no s'accepta la proposta de mobilitat generada en l'estudi i s'indica que és necessari calcular la mobilitat generada tenint en compte tots els usos i superfícies generadors de mobilitat inclosos dins de l'àmbit de la MPGM. Tal com s'esmentava a l'anterior informe qualificat de "desfavorable" és necessari comptabilitzar els desplaçaments referents a usos de zones verdes. No obstant això, tenint en compte que la mobilitat de la zona verda és ja existent es considera més una recomanació en lloc d'una condició.

L'EAMG realitza un repartiment modal de la mobilitat segons dades dels Serveis de Mobilitat de l'Ajuntament de Barcelona i segons la situació de 2011 i l'escenari objectiu del PMU.

Taula resum del repartiment modal

Repartiment modal proposat	A PEU - BICICLETA	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT
% quota modal	38%	41%	21%
Viatges / dia	190	205	105

Des de la redacció del present informe s'accepta la hipòtesi de repartiment modal adoptada, si bé caldrà tornar a recalculer-la tenint en compte tota la mobilitat de l'àmbit.

4. Mobilitat en vehicle privat

L'Estudi caracteritza la xarxa d'accés al municipi, aporta dades d'intensitat de trànsit de les vies principals i descriu, detalladament, els itineraris d'accés al sector. Aquesta informació es complementa amb informació gràfica. També indica que l'àmbit de la MPGM s'ubica dins del teixit de Sarrià i les principals vies són la ronda de Dalt i la Via Augusta, mentre que a un nivell inferior hi ha l'av. J. V. Foix i el pg. de la Reina Elisenda de Montcada.

Pel que fa a la Intensitat Mitjana Diària (IMD) l'estudi aporta informació de l'aranya de trànsit d'aquest àmbit de l'any 2009.

Des de la redacció del present informe s'accepta la informació aportada, si bé es recomana de disposar d'informació més actualitzada respecte a la demanda de trànsit actual en l'àmbit d'estudi.

5. Xarxa de transport públic

L'Estudi indica que l'àmbit de la MPGM està servit principalment per l'estació de la L6 de FGC (estació Reina Elisenda). També aporta informació gràfica d'aquesta línia, horaris, freqüència de pas i la seva capacitat.

En relació a l'autobús, l'EAMG indica que hi dona cobertura un total de 7 línies diürnes d'autobusos urbans (V3, V7, 75, 68, H4, 60 i 130), a més de 3 línies nocturnes (N7, N8 i N10). L'estudi aporta informació sobre els horaris i la capacitat dels autobusos que operen aquestes línies, i a més destaca les noves línies de l'última fase de la xarxa ortogonal de Bus prevista.

Per cada un dels modes de transport públic en detalla la capacitat de cada un (FGC: 862 capacitat/vehicle i bus estàndard 80 passatgers/unitat).

L'equip de redacció del present informe accepta la documentació aportada.

6. Mobilitat a peu i en bicicleta

L'EAMG exposa que l'estat actual de la mobilitat no motoritzada a l'àmbit d'estudi, essent la ronda de Dalt, la Via Augusta, l'av. J. V. Foix i els carrers de Montevideo i Major de Can Caralleu els principals eixos per a vianants. Aquesta xarxa es veu complementada amb la xarxa de carrers de zona 30 i els diferents parcs i jardins de l'entorn, entre els quals el Parc de l'Oreneta i els Jardins de Can Sentmenat són els que hi tenen una major incidència. Aquesta xarxa permet una bona connexió cap als nodes de transport col·lectiu, els equipaments comunitaris, els mercats i zones comercials, els centres de treball, els espais lliures amb una forta freqüentació i les instal·lacions esportives i recreatives. L'estudi en fa la representació gràfica d'aquests itineraris i indica que es tracta d'itineraris continus i accessibles.

Pel que fa als itineraris amb bicicleta l'EAMG indica que la xarxa actual d'itineraris per a bicicletes a l'àrea d'influència de l'àmbit del pla, està formada pel carril-bici que es localitza en tot el tram del carrer Gaspar Cassadó i en el passeig de Santa Eulàlia (continuació de Major de Sarrià). Aquests carrils-bici es complementen amb els carrers de zona 30 i les vies pacificades de l'entorn.

Pel que fa al Bicing, l'EAMG indica que hi ha dues parades a menys de 10 minuts a peu (c/ Carme Karr i av. J. V. Foix) amb 27 bicicletes cada una.

L'EAMG aporta documentació gràfica de la xarxa de carrils bici de l'entorn de l'àmbit, les estacions del servei de bicicleta pública i dels punts d'ancoratge de bicicletes a la via pública.

Des de l'equip de redacció del present informe s'accepta la documentació aportada.

7. Incidència de la mobilitat generada

L'estudi indica que tenint en compte la mobilitat generada en la MPGM, l'increment d'usuaris en les diferents xarxes resulta totalment assumible en cadascuna d'elles (vianants, bicicletes, transport públic i vehicle privat).

Sense necessàriament contradir aquesta afirmació, des de l'equip redactor del present informe es considera necessari actualitzar de nou la incidència de la mobilitat generada, tenint en compte la mobilitat que generarà la zona verda (apartat 3 d'aquest informe).

No obstant això, tenint en compte que la mobilitat de la zona verda és ja existent es considera més una recomanació en lloc d'una condició.

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.

En relació a l'aparcament l'EAMG de la MPGM només realitza el càlcul de places a reservar per a l'ús d'equipament i residencial, mentre que no té en compte les zones verdes.

L'aplicació de les ràtios d'aparcament al conjunt dels usos i superfícies previstos a la modificació puntual tal com preveu el Decret 344/2006 resulta de la següent manera:

**Taula resum del dimensionament de l'aparcament segons l'EAMG
(entre parèntesis segons la ràtio segons el Decret 344/2006)**

Usos	Àrea (m ²)	Sostre edificable (m ²)	Nre. Habitatges	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turisme	Total aparcaments motocicleta
Residencial	1.142	3.120	45	90 (90)	45 (45)	23 (23)
Equip. cult.-esp.-recr.		925		10 (10)		
Zona verda	8.635			0 (86)		
TOTAL	9.777	4.045	45	100 (186)	45 (45)	23 (23)

Des de l'equip redactor del present informe **es considera necessari preveure la dotació d'aparcament per a bicicletes necessari d'acord amb les indicacions del Decret 344/2006 i la normativa sectorial, per a les zones verdes, tal com s'indicava a l'anterior informe.**

En relació a la reserva de places d'aparcament per a vehicles elèctrics, l'estudi tampoc aporta cap informació. En aquest sentit, **cal complir amb el 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 o com a mínim deixar la seva preinstal·lació.**

L'estudi indica que l'àmbit de l'entorn de la MPGM compta amb l'aparcament regulat (places d'aparcament blaves i verdes) i hi ha diversos aparcaments soterrats si bé cap d'ells gestionat per BSM. Cal destacar que amb el desenvolupament d'aquest planejament desapareixerà l'aparcament situat al subàmbit B.

Pel que fa a la dotació de places reservades per a persones amb mobilitat reduïda, l'estudi preveu la reserva d'una plaça d'aparcament.

9. Mesures correctores

Xarxa bàsica per a vehicles

L'EAMG afirma que la xarxa actual resulta adequada i no preveu l'aplicació de mesures complementàries. En relació a l'aparcament s'indica que la proposta del nou equipament haurà d'habilitar una plaça per a vehicles de persones amb mobilitat reduïda (PMR).

Xarxa de transport públic

L'EAMG afirma que la xarxa actual resulta adequada i no preveu l'aplicació de mesures complementàries.

Xarxa de vianants

L'EAMG afirma que la xarxa actual resulta adequada, si bé proposa que el paviment del carrer Major de Can Caralleu s'actualitzi, ja que no disposa de franges de paviment tàctil, per tal d'acomplir amb l'Ordre VIV/561/2010.

Xarxa ciclable

L'EAMG afirma que la xarxa actual resulta adequada i no preveu l'aplicació de mesures complementàries.

10. Mobilitat i gènere

L'EAMG incorpora dades de mobilitat per gènere del municipi extretes de l'enquesta de mobilitat en dia feiner EMEF 2012, si bé no es preveuen mesures complementàries.

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, han d'incorporar les dades necessàries per avaluar la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica.

L'EAMG analitza l'impacte de la modificació del PGM sobre la contaminació atmosfèrica a la situació futura. Per al càlcul de les emissions de contaminants s'ha utilitzat metodologia CORINAIR, i les dades bàsiques de mobilitat (2011) de l'Ajuntament de Barcelona. Aquesta metodologia permet el càlcul del monòxid de carboni (CO), d'òxids de nitrogen (NOx), de partícules en suspensió (PST) i de metà (CH4).

Els resultats obtinguts són els següents:

Tipus de vehicle	km-veh	CO (g/km)	NOX (g/km)	PST (g/km)	CH4 (g/km)
Vehicles gasoil (46%)	445,92	1.137,77	713,48	111,48	2,23
Vehicles benzina (54%)	523,48	15.704,28	1.570,43	0,00	78,52
Total	969,40	17.042,05	2.283,91	111,48	80,75

L'equip redactor del present estudi detecta que el càlcul de les emissions s'ha realitzat amb el repartiment modal de 2011 (135 viatges vehicle privat i 200 en transport públic) en lloc d'utilitzar l'escenari objectiu del 2018 fixat pel PMU (105 viatges vehicle privat i 205 en transport públic) i utilitzat en el present estudi. Es recomana ajustar els valors de la previsió d'emissions de contaminants segons el repartiment modal aplicat al present EAMG.

L'EAMG preveu que les emissions produïdes pels vehicles seran inferiors gràcies a les noves legislacions europees que limiten les emissions per als vehicles nous, i aposten per noves tecnologies i combustibles més eficients.

Des de l'equip redactor del present informe es recomana calcular la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica, tenint en compte tota la mobilitat que es generarà a l'àmbit (tal com s'indica a l'apartat 3 d'aquest informe). També es recomana incorporar mesures per reduir aquesta incidència com per exemple incorporant punts de recàrrega per a vehicles elèctrics, facilitant l'accés en bicicleta elèctrica o bé promovent i millorant l'ús del transport públic.

12. Finançament de les càrregues derivades de la mobilitat generada

L'Estudi no incorpora el cost de les mesures proposades per a la millora de la mobilitat en l'entorn.

13. Conclusions

*L'Estudi d'avaluació de la mobilitat generada per l'MPGM per a l'ampliació del Parc de l'Oreneta i la creació de zona d'habitatge de protecció en l'àmbit discontinu situat en els carrers de Montevideo 33-35 i Gaspar Cassadó 21x, 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**. 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:*

- Cal actualitzar la incidència de la mobilitat generada, tenint en compte la mobilitat que generarà la zona verda.
- Cal preveure la dotació d'aparcament per a bicicletes, turismes i motocicletes necessari d'acord amb les indicacions del Decret 344/2006 i la normativa sectorial, per a les zones verdes.
- Cal complir amb el 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 o com a mínim deixar la seva preinstal·lació.

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, 12 d'abril de 2019

Vistiplau

Xavier Sanyer Matías
Cap del Servei de Mobilitat

Lluís Alegre Valls
Director tècnic