

Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada per la proposta de modificació del PGM a l'entorn del Turó de la Font de la Guatlla (T.M. Barcelona)

Municipi de Barcelona

Comarca: Barcelonès

Promotor: Ajuntament de Barcelona

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 proposta de modificació del PGM entorn del Turó de la Font de la Guatlla (T.M. Barcelona).

1. Antecedents

El planejament objecte del present informe està vinculat a la Modificació del PGM de Barcelona, a l'entorn del Turó de la Font de la Guatlla en l'àmbit ubicat a la part més alta del barri de la Font de la Guatlla (entre el carrer de Chopin i Dàlia) situat a la vessant nord-oest de la muntanya de Montjuïc.

Aquest àmbit es caracteritza per una topografia abrupta, unes construccions humils que es van realitzar per acollir treballadors que van venir a treballar en les fàbriques o a les obres de l'Exposició Internacional del 1929.

El Pla General Metropolità de 1976 i les 3 modificacions posteriors preveien l'enderroc d'aquestes construccions per crear una nova zona verda i obrir un vial de trànsit rodat per unir la Gran Via amb el Poble Sec.

Actualment, ja s'han enderrocat una part d'aquestes construccions, tanmateix, hi ha d'altres que encara es conserven.

Amb la present modificació, l'Ajuntament de Barcelona, té per objectiu fer els canvis necessaris a l'ordenament urbanístic actual per desafectar i mantenir el que queda de barri, preservant-ne el paisatge i la memòria, i eliminar la previsió del nou vial, al mateix temps que busca evitar la gentrificació i l'especulació immobiliària en un àmbit amb una pressió turística creixent.

Així doncs, la present MPGM és una oportunitat per millorar les condicions urbanístiques de l'àmbit mitjançant la reordenació de les reserves de zones verdes i equipaments de manera que sigui més coherent amb l'estructura urbana actual i la qualificació de sòl amb clau d'habitatge protegit per evitar la transformació física, econòmica, social i cultural del barri i distanciar-la del perfil de veïnatge actual.

La Modificació del Pla General Metropolità entorn del Turó de la Font de la Guatlla engloba 3 polígons discontinus d'actuació que assoleixen una superfície total de 17.401m² i que es veien afectats pels planejaments anteriors.

Subambits d'actuació	Superfície (m²)
1. El turó	13.035
2. Carrer de la Font Florida	2.671
3. Carrer de Sant Ferriol	1.695
Total	17.401

2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'Estudi d'avaluació de la mobilitat generada per la proposta de modificació del PGM entorn del Turó de la Font de la Guatlla, 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.

L'àmbit de la modificació té una superfície de 17.401 m² i suposarà un pol generador de mobilitat conseqüència de la definició de:

- 7.531m² de sostre destinat a ús d'habitatge, fent un total de 96 habitatges (68 habitatges al subàmbit d'El Turó i 28 habitatges al subàmbit de Sant Ferriol).
- 516m² de sostre destinat a usos d'equipaments.
- 8.021 m² de sòl destinats a zones verdes.

Àmbit del planejament



3. Estimació de la demanda de mobilitat generada

L'Estudi de mobilitat generada per la Modificació del Pla General estima que el desenvolupament de la present modificació generarà un total de **1.176 desplaçaments atrets i generats en un dia tipus**, considerant els nous usos descrits en l'apartat anterior.

Tanmateix, cal destacar, que en el mateix apartat, l'EAMG indica que la proposta generarà 672 desplaçaments/dia associats a habitatges però conclou que l'impacte sobre la mobilitat generada podrà ser inferior donat que la majoria ja existeixen avui en dia.

Per altre costat, indica que el nombre de desplaçaments associat als equipaments també pot ser inferior als 103 viatges/dia donat que el CEIP la Muntanyeta ja existeix actualment.

En la mateixa línia, i pels desplaçaments generats per les zones verdes, tornen a indicar que el valor dels desplaçaments generats serà inferior als 401 desplaçaments/dia proposats.

Finalment, acaba conclouent que la nova proposta d'ordenació no comporta canvis significatius respecte a la mobilitat actual pel que fa a la generació de viatges.

En aquest sentit, des de la redacció del present informe, s'indica que d'acord amb l'article 2 del Decret 344/2006, *els estudis d'avaluació de la mobilitat generada avaluen l'increment potencial de desplaçaments provocat per una nova planificació.*

Pel dimensionament de la mobilitat generada, l'Estudi aplica les ràtios de desplaçaments de viatges sobre el total de superfícies, i no té en compte aquelles superfícies que no es modifiquen i que actualment ja estan generant mobilitat, pel que no quantifica l'increment de desplaçaments que es generaran, i pel que pot està sobredimensionant la mobilitat (Com ell mateix indica en apartats posteriors).

En aquest sentit, s'indica que cal que l'EAMG avalui l'increment de la mobilitat, a partir de la diferència de les superfícies actuals i les previstes pels diferents usos.

Tot i que la modificació es preveu en un àmbit discontinu format per 3 sectors, l'EAMG avalua la mobilitat generada de forma conjunta.

Des de la redacció del present Informe es ressenya que, d'acord amb l'article 8 del Decret 344/2006, els EAMG han de contenir una estimació del nombre de desplaçaments que generen els diferents àmbits del pla en funció de les superfícies, dels usos permesos o de l'índex d'edificabilitat fixat en el planejament. En aquest sentit, donat que els tres planejaments se situaran en àmbits discontinus, cal avaluar la mobilitat generada de forma desagregada en els tres subàmbits donat que els tres planejaments se situaran en àmbits discontinus. Aquest element que caldria entendre'l com a una condició, tenint en compte la mobilitat generada s'entén més com a una recomanació.

L'Estudi aplica les ràtios establertes pel Decret en l'Annex 2, referent a habitatge, equipaments i zones verdes.

La taula següent mostra la mobilitat generada en un dia tipus segons les ràtios que indica el Decret i l'Estudi de mobilitat (darrera columna):

Usos	Àrea (m ²)	Sostre edificable (m ²)	Viatges generats habitatge	Viatges generats (m ²) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
Residencial		7.531	672	672	672
Comercial				0	0
Oficines				0	0
Equipaments		516		103	103
Zona verda	8.021			401	401
TOTAL	8.021	8.047	672	1.176	1.176

L'estudi realitza una única proposta de repartiment modal per tots els usos, habitatge, equipaments i zones verdes, considerant que únicament tindrà incidència sobre la mobilitat a peu.

Repartiment modal proposat	A PEU	BICI	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT	TOTAL
% quota modal	100%	0%	0%	0%	100,0%
Viatges generats en un dia segons EAMG	1.176	0	0	0	1.176

Des de la redacció del present Informe s'accepta el repartiment modal pel que fa als desplaçaments vinculats als equipaments o zones verdes que seran de caràcter local. Tanmateix, **aquest repartiment, no es considera vàlid pels desplaçaments vinculats als habitatges, ja que aquests poden generar desplaçaments de**

connexió i aquest repartiment modal no es troba en coherència amb les pautes actuals de mobilitat de Barcelona. En cas contrari, caldrà aportar dades per justificar l'actual repartiment modal.

A més, cal destacar, que l'informe presenta una incoherència donat que en l'apartat 4.3. Mobilitat i gènere indiquen que “qualsevol mesura que es vulgui aportar a favor de la mobilitat no motoritzada serà benvinguda doncs acollirà gairebé la meitat dels desplaçaments que tenen lloc a l'àmbit”.

4. Mobilitat en vehicle privat

Pel que fa a la xarxa viària d'accés a l'àmbit d'estudi, l'Estudi fa referència tant als principals eixos d'articulació de la zona, Gran Via de les Corts Catalanes i l'av. Francesc Ferrer i Guàrdia com als itineraris d'entrada i sortida que permeten l'accés a l'àmbit d'estudi.

L'Estudi incorpora informació gràfica de la xarxa viària i dels principals itineraris per accedir al sector.

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

5. Aparcament

L'Estudi inclou en l'apartat 2.3. Aparcament una anàlisi de l'estat actual de l'aparcament en l'àmbit d'estudi, indicant que majoritàriament té zones d'aparcament preferent per veïns i no disposa de zones d'aparcament regulat, el que comporta que es generin situacions d'indisciplina.

S'aporten imatges al respecte i un plànol on es diferencia entre l'oferta d'estacionament sense regular i l'oferta d'estacionament regulat.

6. Xarxa de transport públic

L'Estudi indica que es disposa de bona accessibilitat en TP i analitza la xarxa de metro i FGC i el servei d'autobusos, tant pel que fa a les línies diürnes com a les nocturnes, urbanes i interurbanes.

A nivell ferroviari, l'EAMG assenyala que la parada de metro més propera és la de Plaça Espanya que permet fer ús de la L1 i la L3. Per altre costat, en la mateixa estació també es disposa de la parada de FGC Pl. Espanya de les línies del Baix Llobregat situada segons l'estudi a 350m de Sant Ferriol i a 700m del Turó. Pel que fa a l'àmbit de la Font Florida s'indica que la parada més propera és dels FGC Magòria-La Campana de les línies del Baix Llobregat situada a 350m.

L'estudi indica que la parada de Pl. Espanya constitueix un potencial intercanviador ferroviari i d'autobusos, detallant les principals connexions amb diferents punts d'interès de la ciutat com Ciutat Vella, Gràcia, l'estació de Sants, Glòries...

Pel que fa a la xarxa d'autobús, s'indica que l'àmbit queda servit per 30 línies (3 de la nova xarxa de bus, 9 línies de bus convencional, 12 línies d'autobús interurbà metropolità, 6 línies d'autobús nocturn, així com diverses línies interurbanes).

Principalment, indiquen que circulen per l'eix de la Gran Via que permeten donar un servei directe als subàmbits del carrer de la Font Florida i Sant Ferriol, quedant l'àmbit d'El Turó més proper a les parades de l'Av. Francesc Ferrer i Guàrdia que permeten connectar amb els barris de l'entorn i Montjuïc.

L'Estudi detalla el recorregut de totes les línies esmentades de les diverses xarxes i la seva relació de parades, adjunta horaris, freqüències, expedicions per sentit i capacitats per sentit.

Des de l'equip de redacció del present informe, s'indica que caldrà incloure dades d'ocupació actuals de les línies que donaran servei a l'àmbit en les posteriors figures de planejament urbanístic derivat, per tal d'avaluar de forma correcta l'impacte de la nova mobilitat generada sobre les diferents xarxes de transport públic. No obstant això, tenint en compte l'oferta de transport públic existent i la futura demanda de mobilitat en transport públic del sector, es considera aquest fet més com a una recomanació que com a una condició.

7. Mobilitat a peu i en bicicleta

Pel que fa a la **mobilitat a peu**, l'EAMG assenyala que els itineraris de vianants estan marcats per una orografia abrupte marcat per forts pendents i escales, sobretot el subàmbit del Turó. Això comporta que alguns dels itineraris no es realitzin de manera directa per la diferència de cotes i les barreres físiques existents. Per altre costat, detecten una manca d'accessibilitat de les voreres, donat que en molts casos el seu ample és insuficient.

En el cas de la mobilitat a peu s'aporta documentació gràfica al respecte, imatges i un plànol en l'annex on s'identifica els principals itineraris, així com les escales i parades de transport principal.

Quant a la **mobilitat en bicicleta**, l'Estudi indica que no es disposa de carril bici dins l'àmbit o en l'entorn immediat. Tot i això, s'indica que tot el barri de la Font de la Guatlà és una zona 30.

En aquest sentit, l'EAMG destaca que hi ha diversos carrils projectats o a estudiar.

L'Estudi indica que es disposen de 4 punts d'ancoratge per bicicleta en el barri i 5 estacions del servei Bicing.

S'aporta documentació gràfica al respecte.

8. Incidència de la mobilitat generada

En l'apartat "4.1. Mobilitat generada", l'EAMG acaba conclouent que la nova d'ordenació no comporta canvis significatius respecte a la mobilitat actual i per aquest motiu no cal incorporar cap mesura complementaria per garantir una gestió sostenible de la mobilitat en aquest àmbit: ja es troba ben servit actualment per transport públic i les propostes de la present modificació tampoc tenen incidència sobre la mobilitat motoritzada.

Des de l'equip de redacció del present informe, s'indica que si bé és necessari realitzar l'avaluació de l'impacte de la nova mobilitat per avaluar si aquesta podrà ser absorbida de forma adequada per les xarxes actuals, tenint en compte les xarxes actuals i la mobilitat generada pel sector, aquest fet es considera com a una recomanació en lloc d'una condició.

9. 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 d'habitatge, d'estacions de ferrocarril i d'autobusos interurbans.

En aquest sentit, l'Estudi indica que s'haurà de tenir present que els nous habitatges compleixin amb la normativa vigent municipal pel que fa a l'aparcament de cotxes, motos i bicis en l'interior de la parcel·la però no determina el nombre d'aparcaments que seran necessaris segons el decret 344/2006.

Des de l'equip de redacció del present informe s'indica que **cal realitzar una proposta d'aparcament per a bicicletes de com a mínim la dotació que indica el Decret per a cada ús, tenint en compte tots els usos previstos en el seu desenvolupament.**

Tot i això, en cas que es consideri necessari l'adopció de valors inferiors en alguns dels àmbits, aquests caldrà justificar-los en els EAMG vinculats als desenvolupaments inferiors.

En aquest sentit, es considera necessari que la normativa del PGM reculli les ràtios mínimes d'aparcament de bicicletes que indica el Decret 344/2006 en l'annex III per a cada ús.

Complementàriament, des de la redacció del present Informe es realitzen les següents recomanacions per incorporar en la redacció de l'EAMG:

- Reserva d'aparcaments per bicicletes.
- Reserva d'aparcaments de turisme.
- Reserva d'aparcaments de turisme PMR.
- Reserva d'aparcaments per motocicleta, per garantir que s'habiliten espais suficients per evitar l'aparcament d'aquests vehicles sobre les voreres.

En relació a la reserva de places amb punts de recàrrega elèctrica per a turismes i motocicletes, de cara a permetre el desenvolupament futur del vehicle elèctric i **cal donar compliment al que estableix la disposició addicional primera del Real Decret 1053/2014.**

10. Distribució Urbana de Mercaderies

L'estudi no fa referència a la distribució urbana de mercaderies, si bé no es preveuen usos comercials en els nous desenvolupaments previstos.

Des de l'equip de redacció del present informe, s'indica que en el moment del seu desenvolupament urbanístic a través de la definició de figures urbanístiques posteriors caldrà seguir els requeriments de l'article 6 del Decret, i establir si es fa necessari reserves de places per càrrega i descàrrega de mercaderies.

11. Mesures correctores

L'EAMG indica un conjunt de mesures de millora i algunes recomanacions a considerar en el projecte d'urbanització.

Subàmbit 1: El turó

Les principals actuacions en vialitat recollides en aquest planejament:

Xarxa bàsica per a vehicles:

- **Obertura del vial** entre el carrer de Gessamí i l'av. de Francesc Ferrer i Guàrdia per donar un millor accés als aparcaments i als vehicles d'emergència.

- **Plataforma de gir al final del carrer Gessamí** per l'ús ocasional de vehicles de seguretat o serveis d'emergència. Les dimensions necessàries de la plataforma serien de 7,5 m x 8,5 m. aproximadament.
- **Proposta de plataforma única al carrer Gessamí** donat que es tracta d'un carrer de 4,9 m.
- **Proposta de plataforma única al carrer Guatlla** donat que es tracta d'un carrer estret (en alguns trams 3m entre murs) i un pendent del 16-20%. Destaca que serà important recollir aquesta consideració en el projecte d'urbanització per resoldre les dificultats que afronten els vehicles en girar per enllaçar amb el carrer de Chopin.

Xarxa de transport públic:

- **L'EAMG no presenta actuacions a nivell de transport públic.**

Xarxa de vianants:

- **Proposta d'escala al carrer Hortènsia** per salvar el desnivell que representa un pendent del 40%.
- **Proposta d'urbanitzar els espais lliures amb rampes** que permetin una accessibilitat a les parcel·les de la part inferior del carrer Hortènsia i al nou equipament.
- **Dissenyar un conjunt d'itineraris accessibles** a través de rampes per a la mobilitat local de l'àmbit, per salvar el desnivell del Turó d'una manera més accessible per a tothom. Formarien part d'aquests itineraris les rampes urbanitzades en els espais lliures.

Xarxa de bicicletes

- **L'EAMG no presenta actuacions a nivell de la xarxa de bicicleta.**

Com a recomanacions, l'EAMG apunten a:

- Que el projecte d'urbanització consideri el Codi d'accessibilitat de Catalunya de promoció de l'accessibilitat i supressió de barreres arquitectòniques.
- Definir el carrer Dàlia com a plataforma única per millorar l'accessibilitat.

Subàmbit2: Carrer de la Font Florida

Com a recomanacions, l'EAMG apunta dotar de molt bona il·luminació tot el tram de cota inferior (el subàmbit està dividit per dues zones diferenciades pel mur que marca la diferència de cotes existents entre elles).

Subàmbit 3: Carrer de Sant Ferriol

L'EAMG no presenta actuacions.

12. Mobilitat i gènere

En l'apartat 4.3, l'EAMG aporta indicadors de gènere, atenent les dades que se'n deriven de l'EMEF 2017 i destaca que les dones són les principals usuàries del transport públic i en canvi els homes són els principals usuaris del vehicle privat tant en l'ús del cotxe com la moto.

13. 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.

En l'apartat 4.4, l'EAMG indica que no s'inclou una avaluació de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica donat que la proposta no preveu un increment de la mobilitat generada en vehicle.

Des de l'equip de redacció del present informe es considera vàlida aquesta previsió donat el present repartiment proposat. Tot i això, un cop redefinit el nou repartiment modal caldrà actualitzar el present apartat considerant la nova mobilitat generada.

14. Finançament de les càrregues derivades de la mobilitat generada

Des de la redacció del present informe es ressenya que, d'acord amb l'article 19 del Decret 344/2006, l'estudi ha d'incorporar una proposta de finançament dels diferents costos generats per l'increment de mobilitat degut a la nova actuació. En aquest sentit, l'estudi no fa cap proposta de les càrregues derivades de la mobilitat que generarà el nou desenvolupament.

Des de l'equip de redacció del present informe, s'indica **que es fa necessari incorporar en les figures posteriors una proposta de finançament on es concreti els diferents costos generats per l'increment de mobilitat.**

15. Conclusions

L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada per la proposta de modificació del PGM entorn del Turó de la Font de la Guatlla, 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** pel que fa a l'aprovació de l'instrument de planejament que es tramita. No obstant això, s'estableixen unes condicions relatives al seu desenvolupament, que s'hauran de tenir en compte en la redacció dels corresponents instruments de planejament derivat, en els projectes constructius o en les mesures de gestió que correspongui:

- Cal realitzar una nova proposta de repartiment modal en coherència amb les pautes de mobilitat de Barcelona diferenciant la mobilitat dels tres usos que es deriven de la modificació del PGM.
- Cal incloure una previsió del nombre de places d'aparcament per bicicletes, per turismes i per motocicletes segons les ràtios establertes pel decret 344/2006. També cal preveure la reserva de places PMR i els punts de recàrrega que es deriven de la proposta.
- Es fa necessari incorporar en fases posteriors una proposta de finançament on es concreti els diferents costos generats per l'increment de mobilitat.

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, 7 de gener de 2019

Vistiplau

Xavier Sanyer Matías
Cap del Servei de Mobilitat

Lluís Alegre Valls
Director tècnic