

Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada associat al Pla Especial Integral dels equipaments comunitaris situats a l'avinguda Rio de Janeiro número 51 (Can Valent) de Barcelona

Municipi de Barcelona
Comarca del Barcelonès

Promotor: Ajuntament de Barcelona
Redactor de l'EAMG: CINESI

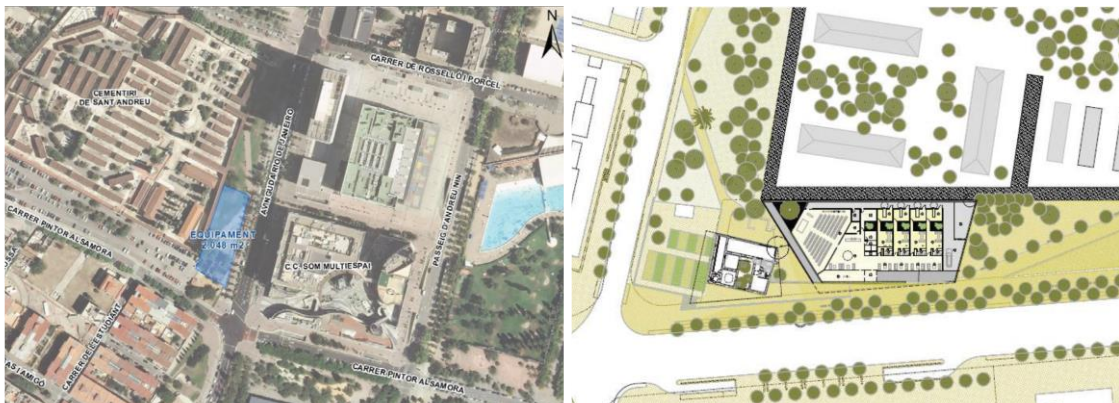
En compliment de l'article 18.3 de la llei de la mobilitat i del Decret 344/2006 de regulació dels estudis de la mobilitat generada s'emet el següent informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada *del Pla Especial Integral dels equipaments comunitaris situats a l'avinguda Rio de Janeiro número 51 (Can Valent) de Barcelona*.

1. Antecedents

L'àmbit d'estudi està situat a l'avinguda Rio de Janeiro, al barri de Porta al districte de Nou Barris de Barcelona, als terrenys adjacents al cementiri de Sant Andreu i delimita a l'oest amb el cementiri de Sant Andreu, a l'est amb l'avinguda de Rio de Janeiro, i al nord i sud amb terrenys qualificats de sistema d'espais lliures públics.

Actualment, la zona està ocupada per la masia Can Valent, que es troba inclosa dins del Catàleg de Patrimoni Arquitectònic de la ciutat de Barcelona amb un nivell de protecció C (bé d'interès urbanístic) i està en desús, un terreny enjardinat organitzat en terrasses i que conté algunes peces de mobiliari urbà i arbres i un hort urbà, situat entre la Masia i el carrer del Pintor Alsamora que queda fora de l'àmbit d'actuació.

La masia data del segle XVII i es va construir al costat de l'antic camí de Sant Andreu a Santa Eulàlia de Vilapicina i Horta. Es tracta d'un edifici de planta basilical asimètrica que ha estat ampliat i modificat fins a la segona meitat del segle XX i té un ús original residencial i agrícola.



2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del *Pla Especial Integral dels equipaments comunitaris situats a l'avinguda Rio de Janeiro número 51 (Can Valent) 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 objecte d'aquest Pla Especial Integral és l'illa delimitada pels carrers de l'Escultor Ordóñez, Pintor Alsamora, Garrofers i l'avinguda de Rio de Janeiro número 49-53, davant del Cementiri de Sant Andreu. La superfície de la parcel·la és de 2.048 m², dels quals 497 m² corresponen a l'equipament de la masia de Can Valent i 1.551 al tanatori.

L'equipament del tanatori, que té una superfície prevista de 1.551 m² anirà situat a l'actual zona enjardinada i comptarà amb 4 sales de vetlla, 1 sala de cerimònies amb capacitat per a 153 persones i serveis comuns de vestíbuls, entrada, administració, etc. En el cas de la Masia, hi ha una superfície prevista de 497 m² i un sostre de 572 m².

Els usos que permet desenvolupar el PE són d'equipaments. Per una banda, el tanatori, i per l'altre la Masia que es mantindrà com a un equipament públic dirigit, principalment, als veïns del barri.

3. Estimació de la demanda de mobilitat generada per l'equipament

L'EAMG calcula la nova mobilitat atreta / generada per les noves activitats a desenvolupar a partir de les dades proporcionades pel promotor del tanatori (Elysium Europa SL) i les ràtios de viatges que determina el Decret 344/2006 de regulació d'estudis d'avaluació de la mobilitat generada.

L'Estudi té en compte que, durant el període 2007-2017, va haver-hi una mitjana de 2.866 defuncions a l'any als districtes de Nou Barris i Sant Andreu de Barcelona i que, amb la instal·lació d'aquest nou tanatori hi haurà 5 tanatoris al municipi. Es preveu que en aquest nou tanatori es duguin a terme 11 serveis a la setmana, corresponent, al 18% de les defuncions del municipi.

Segons dades del promotor, calculades a partir de dades de gestió de tanatoris amb capacitats semblants, l'afluència en els moments màxims serà d'unes 70 persones en una cerimònia i d'uns 22 vehicles de mitjana amb una durada mitjana de cerimònia d'entre 45 i 60 minuts. També es preveu que durant el dia hi hagi visites a les sales de vetlla en l'horari de 09.00 a 21.00 (horari d'obertura del tanatori) i que aquestes visites, que seran esglaonades i de curta durada al llarg del dia, no superaran en cap cas, l'afluència màxima prevista del centre.

A partir d'aquestes directrius i de l'aplicació del Decret 344/2006, es desprèn que la mobilitat generada serà de 424 viatges/dia, dels quals 310 viatges/dia seran generats pel tanatori i 114 viatges/dia per l'equipament públic de Can Valent.

**Taula resum de la mobilitat generada
(segons la documentació aportada i segons el Decret 344/2006)**

Usos	Sostre edificable (m ²)	Viatges generats (m ²) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
Altres Equipaments	2.123	425	424
TOTAL	2.123	425	424

L'equip redactor del present informe accepta el càlcul realitzat en l'EAMG, ja que la diferència entre els viatges generats segons el Decret 344/2006 i els descrits en l'EAMG només varien per l'arrodoniment de dècimes. No obstant això tenint en compte que disposa de 4 sales de vetlla, 1 sala de cerimònies amb capacitat per a 153 persones, sembla que es tracta d'una estimació a la baixa respecte a la mobilitat en període punta.

En l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada realitza una proposta de distribució modal de la mobilitat agafant de referència les dades de l'EMEF del 2017 de la ciutat de Barcelona.

Repartiment modal proposat	A PEU / BICI	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT	TOTAL
% quota modal viatges	51%	34%	15%	100%
Total viatges generats/dia	216	144	64	424

Des de l'equip redactor del present informe s'accepta la distribució modal prevista.

4. Mobilitat en vehicle privat

Els principals accessos a la xarxa interurbana s'efectuen a partir de l'avinguda Meridiana (amb accés a la C-17, C-33 i C-58) i el passeig de Valldaura que connecta amb la Ronda de Dalt (B-20).

Pel que fa a la xarxa viària pròxima a l'àmbit d'estudi, trobem que el barri de Porta queda delimitat per l'av. Meridiana, el passeig Valldaura, passeig Verdum, c/ Doctor Pi i Molist i passeig Fabra i Puig, i que la xarxa viària primària es completa amb el carrer de Piferrer i l'avinguda Rio de Janeiro, que creuen el barri de sud a nord.

La xarxa viària secundària col·lectora la conformen els carrers Pintor Alsamora, d'Escultor Ordóñez, que travessen el barri d'est a oest i de nord a sud, Rosselló i Porcel. La resta de vials de l'àmbit estan pacificats i són zona 30.

L'EAMG inclou informació gràfica sobre la intensitat de trànsit de l'àmbit d'estudi, on es pot veure com les vies amb més intensitat correspon a les vies principals.

En relació a l'aparcament, a la mateixa avinguda de Rio de Janeiro es troba un aparcament soterrat, amb diversos accessos, al centre comercial SOM Multiespai que té 1.600 places, en aquesta avinguda també hi ha reserves d'aparcament per a motos. A més, al carrer de Pintor Alsamora hi ha una bossa d'aparcament gratuït en sòl qualificat de zona verda.

L'estudi inclou informació gràfica de la jerarquització viària i de la intensitat de trànsit i fotografies de les zones d'aparcament.

Si bé la informació aportada és limitada, des de l'equip redactor del present informe s'accepta la informació aportada.

Recomanació 1.

Es recomana ampliar la informació sobre la intensitat de trànsit de l'àmbit d'estudi i sobre les places d'aparcaments properes a la zona.

5. Xarxa de transport públic

L'EAMG assenyala que a l'àmbit d'estudi hi ha cobertura de transport públic amb metro, autobusos diürns i nocturns i taxi.

En relació al metro, l'estació de Lluçmajor, que dóna accés a la línia L4 "Trinitat Nova – La Pau", es troba a 500 metres de l'àmbit d'estudi. Aquesta estació disposa de tres accessos, un dels quals està adaptat per a persones amb mobilitat reduïda. El metro funciona de 05.00 a 24.00 hores de dilluns a dijous i diumenge, de 05.00 a 02.00 els divendres i servei ininterromput els dissabtes. La freqüència de pas en hora punta en dies feiners és de 4'20". Tots els itineraris d'accés a l'estació són accessibles i estan adaptats.

Pel que fa a la xarxa d'autobusos, hi ha 3 línies d'autobús diürnes a menys de 150 metres de distància de l'àmbit d'estudi:

- Línia H4 (Zona Universitària – Bon Pastor) amb freqüència de pas de 7' en feiners.
- Línia L11 (Trinitat Vella – Roquetes) amb freqüència de pas en feiner de 25'.
- Línia 132 (Torre Llobeta – Prosperitat) amb freqüència de pas de 20' dia feiner.

Les línies H4 i L11, a les proximitats de l'àmbit, discorren per carril bus.

A una distància lleugerament superior a 150 metres, també trobem el pas de diverses línies diürnes:

- Avinguda Meridiana: 62, 96, 97, 104, 126 i 133.
- Passeig Valldaura: H4 i B19.
- Passeig Verdum: 47, V29, D40 i D50.

- Plaça de la República: 76 i H2.

En relació a les línies d'autobús nocturnes, hi ha tres línies properes a l'àmbit d'estudi; N1 (Zona Franca – Plaça Catalunya – Trinitat Nova), N3 (Barcelona – Montcada i Reixac) i N6 (Barcelona – Santa Coloma de Gramenet), totes elles operades per l'empresa Tusgsal i amb una freqüència de pas de 20'.

Pel que fa al taxi, a menys de 300 metres de la implantació del nou equipament hi ha tres parades; una a l'avinguda Rio de Janeiro i dues al passeig d'Andreu Nin.

L'estudi incorpora informació gràfica de la xarxa de transport públic i de la cobertura d'aquesta, en una àrea d'influència de 150 i 300 m, a l'àmbit d'estudi i les característiques de les línies d'autobús diürn i nocturn properes a l'àmbit (freqüència de pas en dia feiner, horari de la primera sortida, horari de l'última sortida i servei durant el cap de setmana).

Des de l'equip redactor del present estudi s'accepta la informació aportada.

Recomanació 2.

Es recomana aportar informació de la demanda anual (viatgers/any) de les diferents línies de transport públic que donen cobertura a l'àmbit d'estudi.

6. Mobilitat a peu

L'estudi indica que l'orografia de l'àmbit és poc accidentada i permet realitzar desplaçaments a peu còmodament oferint una bona connectivitat amb els principals centres generadors i atractors de mobilitat de la zona. A més a més, els carrers de la rodalia de l'àmbit presenten pendents inferiors al 6%.

Cal destacar que l'àmbit, tot i trobar-se en una xarxa viària principal de la ciutat (av. Rio de Janeiro) es troba envoltat de carrers de zona 30 com els carrers Pintor Alsamora i dels Garrofers.

En relació a les voreres, hi ha trams dels carrers l'Escultor Ordóñez i del Pintor Alsamora, situats a la mateixa illa de l'emplaçament dels equipaments, que no compleixen amb la normativa d'accessibilitat, ja que la seva amplada lliure està entre 0,9 i 1,8 m. La resta de vials pròxims a l'àmbit tenen voreres amb amplades superiors als 1,80 m.

Pel que fa als passos per a vianants, totes les cruïlles en disposen i a més a més, tots estan adaptats amb guals que segueixen els requisits d'accessibilitat. Cal destacar que l'estudi fa referència a un pas de vianants, situat a la cruïlla del carrer del Pas de Sucre amb el carrer Lleialtat, que presenta mancances però aquest, no es troba dins de l'àrea d'influència de l'àmbit d'estudi i per tant, des de l'equip redactor del present informe es considera aquesta informació.

L'estudi incorpora informació gràfica de la jerarquització viària de l'àmbit d'estudi i fotografies de l'estat de les voreres, passos de vianants i guals.

Des de l'equip redactor del present estudi s'accepta la informació aportada.

7. Mobilitat amb bicicleta

Pel que fa a la xarxa ciclista propera a l'àmbit d'estudi, aquesta és favorable, ja que presenta una orografia favorable i una bona connectivitat.

Les principals vies ciclistes properes a l'àmbit estan situades a:

- L'avinguda Rio de Janeiro és un carril bici bidireccional en calçada separat del trànsit rodat que permet enllaçar amb els barris de Porta, Vila-piscina, Torre Llobeta, Congrés i els Indians de Nou Barris amb els barris de Guinardó i el Baix Guinardó. Aquest eix ciclista té el seu origen / final a l'avinguda Meridiana.
- El passeig de Valldaura que és una vorera bici entre l'avinguda de Rio de Janeiro i la plaça Karl Marx, permet la connexió amb Nou Barris.
- La Via Júlia disposa d'una vorera bici i permet la connexió interna del districte de Nou Barris entre els barris de la Guineueta, Porta, Verdun i la Prosperitat amb Trinitat Nova.

Aquestes tres vies ciclistes delimiten la zona 30 on es troba ubicat l'àmbit d'estudi.

A part de les vies principals, també trobem vies ciclistes als carrers de Pi Ferrer, avinguda Meridiana i Parc de Can Dragó.

En relació a l'aparcament, hi ha diversos punts d'ancoratge (10) per a bicicletes a la via pública propers a l'àmbit d'estudi. Els principals estan situats al carrer del Pintor Alsamora, a l'avinguda Rio de Janeiro i al passeig d'Andreu Nin. També cal destacar que, a menys de 300 m hi ha tres estacions de bicicletes públiques Bicing.

L'estudi incorpora informació gràfica i fotografies de la xarxa ciclable de l'entorn amb la situació dels punts d'ancoratge i les estacions de Bicing.

Des de l'equip redactor del present estudi s'accepta la informació aportada.

8. Incidència de la mobilitat generada

L'EAMG no analitza la incidència de la nova mobilitat generada sobre les xarxes actuals de transports actius, transport públic i vehicle privat.

Si bé tenint en compte la nova mobilitat generada, la distribució modal prevista d'aquesta, l'oferta de transport públic i les característiques de la vialitat de l'entorn no es preveu que sigui un element massa problemàtic, **cal avaluar la incidència de la mobilitat generada sobre el conjunt de xarxes de mobilitat** (transports actius, transport públic i vehicle privat).

9. Estimació de la demanda d'aparcament

Pel que fa a les places d'aparcament a reservar fora de la calçada, el Decret 344/2006 obliga a reservar places fora de la via pública destinades a aparcaments de bicicletes per a tots els usos, i per a turismes i motocicletes només en el cas dels usos residencials, d'estacions de ferrocarril i d'autobusos interurbans.

Per això, l'EAMG aplica les ràtios d'aparcament per a bicicletes, al conjunt dels usos i superfícies previstos tal com preveu el Decret 344/2006.

Taula resum del dimensionament de l'aparcament (entre parèntesi s'indica la previsió de l'EAMG)

Usos	Àrea (m²)	Sostre edificable (m²)	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turisme	Total aparcaments motocicleta
Altres equipaments	-	2.123	21(22)	0 (0)	0 (0)
TOTAL	-	2.123	21 (22)	0	0

L'EAMG aplica una ràtio d'aparcament similar a la del Decret 344/2006.

En relació a les reserves d'aparcament per a turismes i motocicletes, com que el Decret 344/2006 no estableix obligatorietat de fer una reserva de places d'aparcament fora de la via pública per a turismes i motocicletes per a usos diferents del residencial o d'estacions de ferrocarril i autobusos interurbans, l'estudi no preveu una reserva de places d'aparcament per a vehicle privat a la via pública. L'edificació, seguint **l'article 20 de l'ordenança de Serveis Funeraris de Barcelona** que diu que cal realitzar una previsió d'aparcament de deu places d'aparcament per a cada sala de vetlla habilitada (per a les dues primeres) i cinc places per a cada sala de vetlla addicional per això, cal preveure una reserva de **30 places d'aparcament**. L'estudi especifica que se signarà un acord amb un recinte d'aparcament vigilat pròxim, a una distància màxima de 300 metres i accessible per a PMR, per tal de garantir aquestes places d'aparcament obligatòries.

En relació a l'accessibilitat, el Codi d'Accessibilitat de Catalunya determina les reserves necessàries per a l'aparcament de PMR. L'EAMG preveu la reserva d'aquestes places en un aparcament vigilat pròxim.

L'EAMG no fa cap referència a la reserva de places de **punts de recàrrega per a vehicles elèctrics, tal com diu el Decret 1053/2014, i per tant aquest és un requeriment.**

10. Mesures correctores

L'estudi indica que les xarxes de mobilitat actuals de vianants, bicicletes, transport públic i vehicle privat tenen suficient capacitat per a absorbir la mobilitat generada del sector.

Xarxa de transport públic

L'estudi no preveu cap mesura correctora per a la xarxa d'itineraris de transport públic.

Xarxa bàsica per a vehicles

L'estudi preveu una millora de la senyalització d'orientació destinada als conductors per tal de garantir un accés segur al nou tanatori a partir de la senyalització dels itineraris d'accés al nou equipament a totes les vies de la xarxa viària principal

properes a l'àmbit (av. Meridiana, passeig Valldaura, passeig Verdum, carrer Doctor Pi i Molist i passeig Fabra i Puig).

També es proposa que l'empresa que gestioni el tanatori informi els seus usuaris que l'aparcament soterrat del centre comercial SOM Multiespai és l'idoni per a estacionar els vehicles.

Xarxa de vianants

Al carrer Pintor Alsamora, en alguns trams de la vorera del costat Besòs, l'amplada lliure de pas és insuficient a causa de l'enllumenat i el mal estacionament dels vehicles, que ocupen part de la vorera. Per tal de millorar aquest problema, es proposa posar uns elements separadors per tal d'evitar que els vehicles estacionats envaeixin la vorera.

Tanmateix, es proposa habilitar un itinerari per a vianants entre els dos equipaments per suplir les mancances de la vorera del carrer Pintor Alsamora.

Xarxa per a la bicicleta

L'estudi no preveu cap mesura correctora per a la xarxa d'itineraris per a bicicletes.

11. Mobilitat i gènere

L'estudi incorpora dades de caracterització de la mobilitat per gènere, sense especificar-ne la base de dades. S'observa com les dones tenen una major mobilitat activa i en transport públic que els homes, que utilitzen més el vehicle privat.

També cal destacar que les dones presenten una major mobilitat personal que els homes.

12. 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 fa una estimació de la incidència de la mobilitat generada amb vehicles km/any on es preveu uns nivells de contaminació de:

- CO₂: 25 tn de CO₂/any
- PM₁₀: 6 kg de PM₁₀/any
- NO_x: 84 kg de NO_x/any

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

Recomanació 3.

Es recomana implementar mesures complementàries que permetin minimitzar la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica.

13. Finançament de les càrregues derivades de la mobilitat generada

L'estudi no especifica el finançament de cap actuació vinculada a la millora de la mobilitat.

14. Conclusions

L'estudi d'avaluació de la mobilitat *del Pla Especial Integral dels equipaments comunitaris situats a l'avinguda Rio de Janeiro número 51 (Can Valent) 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 avaluar la incidència de la mobilitat generada sobre el conjunt de xarxes de mobilitat (transports actius, transport públic i vehicle privat).**
- **Cal preveure una reserva de places de punts de recàrrega per a vehicles elèctrics, tal com diu el 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, 26 d'abril de 2019

Vistiplau

Xavier Sanyer Matías
Cap del Servei de Mobilitat

Lluís Alegre Valls
Director tècnic