

Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada per la Modificació Puntual del Pla General Metropolità en l'àmbit discontinu dels sòls situats als Jardins de Caterina Albert i als Jardins de la Sedeta al districte de Gràcia de Barcelona

Municipi de Barcelona

Comarca: Barcelonès

Promotor: Ajuntament de Barcelona

Redactor de l'EAMG: Lola Queralt Gimeno -

Arquitecta

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 Puntual del Pla General Metropolità en l'àmbit discontinu dels sòls situats als Jardins de Caterina Albert i als Jardins de Sedeta al districte de Gràcia de Barcelona*.

1. Antecedents

La present Modificació Puntual del PGM de l'àmbit discontinu dels sòls situats als Jardins de Caterina Albert i als Jardins de Sedeta al districte de Gràcia de Barcelona es redacta amb l'objectiu de realitzar una requalificació urbanística de l'actual zona de Parcs i Jardins urbans dels jardins de Caterina Albert per tal de dotar la zona d'equipaments comunitaris, i el trasllat de la zona de Parcs i Jardins urbans a l'emplaçament situat a l'actual Jardí de la Sedeta.

L'àmbit d'estudi està comprès per dos subàmbits. Per una banda hi ha el subàmbit A que correspon a part de la superfície de parcel·la de titularitat municipal que conté els jardins de Caterina Albert, i en la qual es vol dotar d'equipaments comunitaris, i per l'altra part, el subàmbit B, que correspon a part de la finca municipal que conté els jardins de la Sedeta i que està constituït per un espai exterior de lleure i també d'accés als equipaments de la Sedeta (Institut, Escola i Centre Cívic, Centre per a famílies amb adolescents i Espai per a entitats).

El subàmbit A es troba dins de l'illa delimitada pels vials dels carrers del Rosselló, Nàpols, Còrsega, Sicília i el passatge de Mariner, i el subàmbit B pels vials de Nàpols, Sant Antoni Maria Claret, Sicília, Indústria i el passatge de Llavallol.

Subàmbit A: jardins de Caterina Albert



Subàmbit B: jardins de la Sedeta



2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada de la *Modificació Puntual del Pla General Metropolità en l'àmbit discontinu dels sòls situats als Jardins de Caterina Albert i als Jardins de la Sedeta al districte de Gràcia de Barcelona* 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'objectiu d'aquesta Modificació Puntual és la requalificació urbanística de l'actual zona qualificada de Parcs i Jardins urbans (clau 6a) per a una zona d'equipaments i dotacions comunitaris (clau 7b), amb el consegüent trasllat de la seva qualificació urbanística de Parcs i Jardins urbans (clau 6a) a un altre emplaçament.

La superfície total de l'àmbit discontinu és de 849,30 m², dels quals 158,50 m² són del subàmbit A (Jardins de Caterina Albert), i 690,80 m² del subàmbit B (Jardins de la Sedeta).

3. Estimació de la demanda de mobilitat generada

L'Estudi calcula la nova mobilitat que generaran els usos objecte de la modificació puntual a partir de les ràtios que dicta el Decret 344/2006 de regulació d'estudis d'avaluació de la mobilitat generada.

L'estudi només calcula la mobilitat generada per l'ús d'equipaments comunitaris, i preveu que hi haurà **80 desplaçaments/dia**.

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

Usos	Àrea (m ²)	Sostre edificable (m ²)	Viatges generats (m ²) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
equip.cult.-esp.-recre.	158,50	400,00	80	80
zona verda	690,80	--	35	0
TOTAL	849,30	400,00	115	80

Recomanació 1.

Des de l'equip de redacció del present informe s'accepta el càlcul per a l'equipament, tot i que es recorda que, encara que actualment ja estigui implantada la zona verda, cal realitzar el càlcul de la nova mobilitat generada per a l'ús de zona verda i, en cas de considerar que no n'hi haurà de nova, justificar la seva exclusió.

L'estudi realitza, a partir del PMU 2013-2018 de la ciutat de Barcelona, una proposta de repartiment modal amb 3 possibles tendències (extrapolació del 2018 de la tendència 2007-2011, extrapolació del 2018 de la tendència 2007-2013 i extrapolació del 2018 de la tendència 2011-2013), de la qual l'estudi considera com a vàlida la primera, extrapolació del 2018 a partir de la tendència modal 2007-2011.

Taula resum del repartiment modal

Repartiment modal proposat	A PEU - BICICLETA	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT
% en desplaçaments	37,5%	41,0%	21,5%
Viatges / dia	30	33	17

Des de la redacció del present informe es considera vàlida aquesta proposta de repartiment modal.

4. Mobilitat en vehicle privat

La xarxa viària de primer ordre que dona accés a l'àmbit és el Passeig de Sant Joan, que connecta l'àmbit amb el districte de l'Eixample. Les vies de segon nivell que donen accés a l'àmbit són els carrers Rosselló, Indústria, Sant Antoni Maria Claret, Bailèn i Sardanya. La majoria d'aquests vials permeten la connexió de l'àmbit d'estudi amb el districte de l'Eixample i de Sant Martí o Horta-Guinardó.

Tots els vials de segon ordre són de tipus eixample, amb separació dels diferents modes de transport i amb presència del vehicle privat i de l'estacionament per a vehicles.

També cal destacar que hi ha carrers interiors a les illes, els quals tenen una secció d'uns 7 metres d'amplada amb prioritat per a vianants. Dins de l'illa de l'àmbit d'estudi hi ha els passatges Mariner i Llavallol, que donen accés als àmbits. En el cas del passatge Mariner, aquest està format per una calçada amb 1 carril pel trànsit rodat, 1 carril d'estacionament per a vehicles i 2 voreres estretes per a vianants, mentre que el Llavallol és de prioritat per a vianants.

Aquesta xarxa d'itineraris principals per a vehicles garanteix la connectivitat amb els indrets on es generen un nombre important de desplaçaments.

En relació al volum de trànsit en dia feiner, els vials propers de l'àmbit d'estudi registren un volum de trànsit d'entre 15.000 i 25.000 vehicles/diaris, essent els carrers Rosselló i Sant Antoni Maria Claret els de més trànsit. Tot i això, els vials no presenten problemes de capacitat significatius i es garanteix l'accessibilitat a l'àmbit amb vehicle rodat.

En un futur, en aquest entorn està previst la implantació de l'àmbit pilot de la Superilla d'en Camp d'en Grassot i Gràcia Nova, determinada pel PMU de Barcelona 2013-2018, on es contempla la reorganització de les diferents xarxes, amb carrers pacificats a partir de canvis de mobilitat, urbanístics i mediambientals, per tal d'afavorir els modes de transport més sostenibles en detriment dels vehicles rodats, tot fomentant els espais verds i de lleure.

En relació a l'aparcament, a les proximitats de l'àmbit d'estudi trobem aparcament regulat en calçada i aparcaments públics coberts fora de la calçada. Tots els aparcaments en superfície es troben regulats, principalment amb zona verda, menys en els xamfrans que són de zona blava. Pel que fa als aparcaments públics coberts, a una distància propera de l'àmbit d'estudi (5 minuts a peu), hi ha diversos aparcaments amb servei de 24 hores que ofereixen un total de 1.922 places.

A la via pública, també hi ha reserves de zones de càrrega i descàrrega, les quals es localitzen bàsicament, als xamfrans de les illes. Les més properes a l'àmbit es troben en els xamfrans dels carrers Sicília-Rosselló i Nàpols-Rosselló.

L'estudi incorpora informació gràfica i fotogràfica de les característiques dels vials, la intensitat de trànsit i de la situació dels aparcaments.

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

5. Xarxa de transport públic

L'àmbit d'estudi es troba ben comunicat en transport públic, el qual garanteix la connexió amb la resta de la ciutat i dels municipis veïns, així com amb els indrets on es generen un nombre important de desplaçaments.

L'àmbit d'estudi té accés al metro amb la línia L2 Paral·lel – Badalona Pompeu Fabra, la L4 La Pau – Trinitat Nova i la L5 La Pau – Trinitat Nova. Aquestes línies en hora punta tenen una freqüència de pas d'entre 15 i 20 expedicions/hora, amb un interval de pas que oscil·la entre 2'58" a 4'00".

En relació a l'autobús, a l'entorn immediat de l'àmbit d'estudi hi ha 11 línies diürnes, 8 estàndards (19, 33, 34, 39, 47, 50, 51, 55) i 3 de la nova xarxa de bus ortogonal de la ciutat (V19, H8 i H10), i 4 línies nocturnes (N1, N4, N6 i N7).

L'estudi descriu l'interval de pas, la freqüència de pas en hora punta, la capacitat del vehicle i la capacitat per hora de la línia de cada línia d'autobús diürn.

A les proximitats de l'àmbit d'estudi, a 5 minuts a peu, hi ha dues parades de taxi, una ubicada a la plaça de la Sagrada Família i l'altre al passeig de Sant Joan a l'alçada amb el carrer Sant Antoni Maria Claret.

L'estudi incorpora informació gràfica de les diferents línies de transport públic i dels seus recorreguts amb cobertura a l'àmbit d'estudi.

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

Recomanació 2.

Es recomana analitzar la demanda actual de les diferents línies de transport públic que donen cobertura a l'àmbit d'estudi, i especialment en hores punta.

6. Mobilitat a peu i en bicicleta

Pel que fa a l'accessibilitat a peu, la xarxa actual d'itineraris per a vianants coincideix amb els eixos viaris estructuradors de la ciutat i del barri (Passeig de Sant Joan i carrer Provença), on els vianants comparteixen espai, de manera segregada, amb els altres modes de transport. Aquesta xarxa principal es troba completada per carrers prioritaris per a vianants, per a totes les voreres dels vials del tram d'estudi, i per places i parcs situats en aquesta trama.

En general, tota la xarxa d'itineraris per a vianants de l'entorn del sector presenta unes condicions acceptables per als desplaçaments a peu, amb voreres amples i sense elements que obstaculitzin la circulació lliure, que permeten una bona connexió amb les parades de transport públic properes a l'àmbit (les que i donen accés), ja que els itineraris estan coordinats amb els del transport públic.

L'únic vial amb les voreres estretes és el passatge Mariner, on l'estudi recomana que s'hauria de reurbanitzar de nou de manera que fos un carrer prioritari per a vianants.

A les cruïlles hi ha passos per a vianants i aquests es troben adaptats.

L'estudi incorpora informació fotogràfica dels principals itineraris a peu i de les seves característiques.

En relació a la bicicleta, hi ha una bona oferta de carrils bici en l'àrea d'influència de l'àmbit d'estudi, amb carrils bici unidireccionals en calçada lateral de la plataforma central al Passeig de Sant Joan i a l'avinguda Diagonal, i carrils bici bidireccionals a nivell de calçada als carrers Provença, Marina, Sicília i Sardenya, que tots ells permeten la connexió amb diferents zones de la ciutat de forma segura.

Pel que fa a l'aparcament per a bicicletes, cal destacar que a les proximitats de l'àmbit d'estudi (a 5-10 minuts a peu) hi ha set estacions del servei de bicicletes públiques Bicing amb capacitat per a 172 bicicletes, i 13 punts d'ancoratge amb capacitat per a 158 bicicletes.

L'estudi incorpora informació fotogràfica dels carrils bici, així com de les diferents estacions de Bicing i dels punts d'ancoratge amb proximitat a l'àmbit d'estudi.

Des de l'equip de redacció del present informe s'accepta la informació aportada per l'estudi.

7. Incidència de la mobilitat generada

L'EAMG no calcula la incidència de la nova mobilitat generada sobre les diferents xarxes de transport (vehicle privat, transport públic i modes actius) properes a l'àmbit d'estudi, i només fa referència que totes les xarxes de transport poden assumir, sense problemes, la nova mobilitat generada.

Recomanació 3.

Es recomana calcular la incidència de la nova mobilitat generada, tot valorant l'oferta i la demanda actual, sobre les diferents xarxes de transport existents, i especialment sobre la xarxa de transport públic.

8. Estimació de la demanda d'aparcament

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

L'estudi preveu una reserva de **4 places d'aparcament per a bicicletes**.

Taula resum del dimensionament de l'aparcament segons el Decret i, (segons l'EAMG)

Usos	Àrea (m ²)	Sostre edificable (m ²)	Aparcaments per a bicicletes
equip.cult.-esp.-recr.	158,50	400,00	4 (4)
zona verda	690,80	--	7 (0)
TOTAL	849,30	400,00	11 (4)

En relació a l'aparcament de bicicletes per a zona verda, l'estudi no preveu cap reserva i des de l'equip de redacció del present informe es recorda que **cal preveure una reserva de places d'aparcament per a bicicletes per a tots els usos seguint les ràtios que dicta el Decret 344/2006, fent necessari la reserva de places d'aparcament per a l'ús de zona verda.**

En relació a la reserva de places d'aparcament per a vehicles, l'estudi no preveu reserves així com dicta el Decret 344/2006 i l'article 298 de la Modificació de les Normes Urbanístiques del PGM, on especifica que per als equipaments de barri no hi ha l'obligació de reservar cap mena d'aparcament.

9. Distribució Urbana de Mercaderies

L'estudi no realitza una reserva de places d'aparcament per a les operacions de càrrega i descàrrega.

10. Mesures correctores

Xarxa bàsica per a vehicles

L'estudi no preveu cap mesura correctora en relació al vehicle privat.

Xarxa de transport públic

L'EAMG no preveu cap mesura correctora en relació a la xarxa de transport públic, ja que considera que l'oferta actual és suficient per absorbir la nova demanda.

Xarxa de vianants i bicicletes

L'estudi considera que la xarxa per a vianants és completament adequada atès que compleix totes les característiques de connectivitat, seguretat i accessibilitat i que l'increment de desplaçaments és completament assumible per la capacitat actual.

Tot i això, es considera que, en el passatge Mariner, cal urbanitzar les voreres de nou i crear un carrer de prioritat per a vianants.

En relació a les bicicletes, l'estudi no preveu cap proposta més enllà de la previsió de nous estacionaments per a bicicletes, ja que es considera que la xarxa actual pot assumir els nous desplaçaments.

Des de l'equip de redacció del present informe s'accepten les propostes de l'estudi.

11. Indicadors de gènere

L'Estudi incorpora dades referents a la mobilitat i gènere referents a l'EMEF 2014 dels residents de la Regió Metropolitana de Barcelona, on es pot veure com la dona realitza més desplaçaments per motius personals que l'home, i usa més els modes no motoritzats i el transport públic que els homes, que usen més el vehicle privat.

Així mateix, l'estudi menciona propostes a tenir en compte com millores per tal de garantir la seguretat dels ciutadans, sobretot aquells qui es desplacen a peu, assegurant

la llibertat de moviment de tothom sigui quina sigui la seva edat, gènere, capacitat física o mental i estatus social.

Des de l'equip redactor del present informe considera suficient la informació facilitada.

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 ha caracteritzat el consum de combustible dels vehicles i les emissions derivades de la mobilitat generada i ha estimat que les emissions de gasos i partícules en suspensió a l'atmosfera per dia segons tipus de vehicle, amb la present modificació, seran els següents:

- CO₂: 1.310,3 g/km.
- NOX: 175,6 g/km.
- PST: 8,6 g/km.
- CH₄: 6,2 g/km.

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

13. Finançament de les càrregues derivades de la mobilitat generada

L'article 19.1 del Decret de Mobilitat estableix l'obligació dels promotors de costejar la urbanització i les infraestructures de connexió amb les principals xarxes de vianants, de bicicletes, de circulació de vehicles i de transport públic o el reforçament d'aquestes quan sigui necessari com a conseqüència de l'actuació.

L'estudi no preveu cap finançament i, des de l'equip de redacció del present informe es recorda que **cal preveure un finançament de les seves propostes.**

14. Conclusions

Es considera que l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada per la *Modificació Puntual del Pla General Metropolità en l'àmbit discontinuo dels sòls situats als Jardins de Caterina Albert i als Jardins de la Sedeta al districte de Gràcia 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 **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 preveure la reserva de places d'aparcament per a tots els usos seguint les ràtios que dicta el Decret 344/2006, fent necessari la reserva de places d'aparcament per a l'ús de zona verda.

- Seguint l'Article 19.1 del Decret de Mobilitat, cal que l'estudi prevegi un finançament de les seves propostes que els promotors hauran de costejar.

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, 2 de setembre de 2019

Vistiplau

Xavier Sanyer Matías
Cap del Servei de Mobilitat

Lluís Alegre Valls
Director tècnic