

Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada de l'ARE La Bastida

Municipi de Santa Coloma de Gramenet

Sol·licitant: Ajuntament de Santa Coloma de Gramenet

Promotor: Incasol

Redactor de l'EAMG: EGI

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 de l'ARE *La Bastida*, a Santa Coloma de Gramenet.

1. Antecedents

L'objectiu principal de l'actuació és desenvolupar un àmbit de sòl residencial, urbanitzat en condicions i a preu assequible, que faciliti l'accés a l'habitatge pels ciutadans de la Regió Metropolitana de Barcelona. Alhora, s'aprofita la titularitat pública del sòl per tal de finançar les millores d'urbanització necessàries per a la correcta implementació de l'ús residencial.

L'àmbit de l'actuació ocupa una superfície total de 75.257 m². L'àmbit d'actuació de l'Àrea Residencial Estratègica "La Bastida" es troba situat al límit nord-est del nucli urbà, al marge dret de la carretera B-20 sortint de Barcelona, just abans d'entrar al túnel en direcció Montigalà, a la vessant nord de la Serra de les Mosques d'Ase.

2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada de la l'ARE *La Bastida*, 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.

El desenvolupament d'aquest àmbit suposa la creació d'un nou generador de mobilitat, conseqüència de:

- La creació de 75.257 m² de sostre destinat a un ús residencial que inclou 537 habitatges,
- Un sostre de 2.891 m² destinat a usos comercial

- Un sostre de 13.753 m² destinat a equipaments.
- Uns espais lliures que ocupen 29.282 m².
- Un espai destinat a vialitat de 18.465 m².

3. Estimació de la demanda de mobilitat generada al nou sector

D'acord amb els criteris d'avaluació de la mobilitat del Decret l'estudi de mobilitat generada estima un total de **10.975 desplaçaments/dia** en dia feiner, 5.488 per sentit.

La taula següent mostra la mobilitat generada segons les ràtios que indica el Decret i l'Estudi de mobilitat, amb valors coincidents.

Usos	Àrea (m ²)	Sostre edificable (m ²)	Nre. Habitatges	Viatges generats habitatge	Viatges generats (m ²) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
residencial		53.151	537	3.759	5.315	5.315
comercial		2.891			1.446	1.446
equipaments com.		13.753			2.751	2.751
zona verda	29.282				1.464	1.464
Vialitat	18.465					
TOTAL	75.257	69.795	537	3.759	10.975	10.975

El volum estimat de viatges que poden generar els **habitatges** és de **5.315 viatges/dia** aplicant les ràtios referents a la superfície de sostre.

Els viatges generats pels **usos comercials** aplicant la ràtio proposada al Decret (50 viatges/100m²), la mobilitat generada és de **1.446 viatges/dia**.

Els **equipaments** poden generar uns **2.751 viatges/dia** aplicant les ràtios del Decret per a un equipament genèric.

El volum estimat de viatges que poden generar els **espais lliures**, aplicant la ràtio de 5 viatges per cada 100 m² de sòl, és d'uns **1.464 viatges/dia**.

L'estudi realitza la hipòtesi que el repartiment modal dels viatges generats en base al repartiment modal de l'EMQ'2006 al conjunt de la Regió Metropolitana de Barcelona.

Repartiment modal proposat	A PEU i BICICLETA	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT
% quota modal	45,0%	14,0%	41,0%
Viatges / dia feiner	4.939	1.537	4.500

Des de la redacció del present informe es posa de manifest que el repartiment modal proposat no s'ajusta a les especificitats de la mobilitat de Santa Coloma de Gramenet. El repartiment modal que mostra l'EMQ'2001 per a Santa Coloma de Gramenet és de 38% dels desplaçaments a peu i bicicleta, 34% dels desplaçaments en transport públic i 28% dels desplaçaments en vehicle privat.

4. Mobilitat en vehicle privat

L'estudi descriu les vies de la xarxa viària principal de Santa Coloma de Gramenet així com de les vies que donen accés al sector.

L'estudi mostra la intensitat de trànsit dels vials d'accés al sector en el plànol 3, sense explicitar-ne la font.

5. Xarxa de transport públic

L'estudi descriu l'oferta de transport públic a l'entorn de l'àmbit d'estudi, que inclou:

- Autobús: Existeixen 3 línies d'autobús urbà amb una parada a menys de 50 m de l'àmbit d'estudi aquestes són les línies B21, B30 i 801. La freqüència de pas es situa entre els 15 i 20 minuts.

Existeixen 5 línies més, 3 diürnes i 2 nocturnes, amb una parada que es troba a menys de 400 del sector.

En el plànol 4 es mostra el recorregut de les línies d'autobús urbà.

- Metro: L'estudi recull la única línia de metro que actualment dona servei a Santa Coloma de Gramenet, la línia L-1. L'estudi també recull la localització de la futura estació d'Església Major de la línia 9 que es trobarà ubicada a uns 400 m de l'àmbit d'estudi.

En el plànol 4 es mostra la ubicació de les parades properes a l'àmbit d'estudi.

6. Mobilitat a peu

L'estudi recull les actuacions que ha realitzat l'Ajuntament per millorar la mobilitat a peu al municipi.

L'estudi esmenta que la connectivitat del sector amb la resta del municipi es realitzarà principalment amb el carrer Enric Prat de la Riba i que aquest carrer presenta unes bones condicions per a la mobilitat a peu.

7. Mobilitat en bicicleta

L'estudi esmenta els carrils bici existents al municipi, un dels quals dona accés al sector, així com els carrils bicis previstos.

8. Incidència de la mobilitat generada

Tal i com s'ha exposat en el punt 3 del present informe l'estudi preveu que la incidència en el transport públic serà de 1.571 viatges/dia.

El nombre de viatges previstos en vehicle privat és de 4.500 viatges/dia.

Des de la redacció del present informe es posa de manifest que el nombre de viatges generats en transport públic i vehicle privat d'acord amb el repartiment modal que mostra l'EMQ'2001 per a Santa Coloma de Gramenet és 3.732 viatges/dia en transport públic i 3.073 viatges/dia en vehicle privat.

9. Estimació de la demanda d'aparcament

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

Utilitzant els valors de l'annex II i III del Decret d'estudis d'avaluació de la mobilitat generada resulta, com a mínim,

Usos	Àrea (m²)	Sostre edificable (m²)	Nre. Habitatges	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turisme	Total aparcaments motocicleta
residencial		53.151	537	1.074	537	269
comercial		2.891		29		
equipaments com.		13.753		138		
zona verda	29.282			293		
Vialitat	18.465					
TOTAL	75.257	69.795	537	1.533	537	269

Respecte les places fora de la via pública destinades a **aparcament de turismes** l'estudi proposa fer una reserva de **537 places** per a ús residencial, **una per a cada habitatge**.

L'estudi esmenta que el sector disposarà de 128 places d'aparcament per a turismes a la calçada.

En quant a la **motocicleta**, l'estudi proposa fer una reserva d'aparcament fora de la via pública de **269 places** per a usos residencials.

Per altra banda cal garantir que a calçada se senyalitzen places per a motocicletes, per garantir que aquestes aparquen en tot moment fora de les voreres.

Tal i com indica l'estudi cal reservar, també, espai per a **aparcament de bicicletes** fora de la via pública. L'estudi proposa unes ràtios diferents a les que marca el Decret per ajustar a les característiques orogràfiques del sector. En aquest sentit proposa per als **usos residencials** una plaça per habitatge que comporta **537 places**, per als **equipaments** proposa 1 plaça per cada 100 m² de sostre (cal tenir en compte que part del sòl destinat a equipaments serà per a equipaments esportius) que suposa **138**

places, per a **les zones verdes** 1 plaça per cada 500 m² de sòl, que suposa **59 places**.

En el cas dels aparcaments associats als **comerços** l'estudi proposa la mateixa ràtio del Decret, **29 places**.

10. Distribució Urbana de Mercaderies

L'estudi no esmenta la necessitat, seguint els requeriments de l'article 6 del Decret, de realitzar una **reserva d'un 10% del sostre** dels establiments comercials destinat a magatzem i de per tal d'evitar operacions de càrrega i descàrrega.

L'estudi tampoc recull la necessitat de reservar una plaça de 3 x 8m a la xarxa viària per a efectuar les operacions de C/D, per cada 8 establiments o per cada 1.000m² de sostre destinat a comerç.

11. Mesures correctores

Xarxa Transport públic

L'estudi no preveu cap millora en el servei de transport públic diürn actual per considerar que l'oferta existent podrà absorbir els viatges generats pel sector en les hores de màxima càrrega.

L'estudi preveu la ubicació de 2 noves parades, una per a les línies B21, B30, i una altra exclusivament per a la línia 801. Aquestes 2 parades es mostren al plànol 4.2. L'estudi no especifica si aquestes noves parades disposaran de marquesines

L'estudi preveu l'allargament del bus nocturn N8 fins l'àmbit del sector per tal de cobrir aquells desplaçaments de lleure nocturn i no servits per altres modes.

Xarxa bàsica per a vehicles

L'estudi considera que les vies que es poden veure més afectades per la implantació d'aquesta ARE són el carrer Prat de la Riba, el carrer Nord, el carrer Washington i el carrer Santa Eulàlia, així com les vies col·lectores: Avinguda Pallaresa i carrer Mossèn Camilo Rossell. De la mateixa forma, es preveu un increment del trànsit de la via ràpida B-20, doncs aglutinarà la majoria de desplaçaments dels nous residents amb destinació fora del municipi.

L'estudi realitza una estimació del trànsit a l'hora punta a l'any 2018 tan dels vials del sector com aquells que li donen accés. Aquesta estimació té en compte tan la mobilitat generada pel sector com una previsió del creixement del trànsit anual del 2%. Els resultats mostren que només una de les vies es trobarà congestionada a l'hora punta d'acord amb les hipòtesis realitzades. Aquesta via és la B-20 que a l'actualitat ja es troba al límit de la seva capacitat. En el plànol 3 es mostra la imd estimada per l'any 2018 en els vials esmentats.

L'estudi planteja el perllongament de l'avinguda Pallaresa com a lateral superior de la Pota Nord, fins al seu encreuament amb el carrer Prat de la Riba a l'alçada del complex clínic Torribera. Alhora i per tal de donar coherència al citat perllongament es proposa la realització de dos gran rotondes per sobre de la B-20, de forma que l'avinguda Pallaresa pugui treballar de forma desdoblada als dos laterals. La primera de les rotondes es troba ubicada a l'altura de l'actual estadi i la segona, on actualment es troba el pont d'accés a Torribera.

Des de la redacció del present informe es posa de manifest que el nombre de vehicles generats pel sector es troba sobrevalorat d'acord amb el repartiment modal de l'EMQ'2001 per a Santa Coloma de Gramenet.

L'estudi realitza una proposta de sentits de circulació tant del sector com dels seus vials d'accés que es mostra en el plànol 9.

Xarxa de vianants

L'estudi esmenta les característiques de l'ARE per afavorir els desplaçaments a peu com són la creació d'un passeig central i amples voreres a tot l'àmbit.

L'estudi contempla la instal·lació de 2 escales mecàniques, una per connectar amb instituts IES La Bastida i IES Torrent de les Bruixes, situats a la part alta del sector i les segones, per connectar amb l'escola CEIP Pallaresa i l'IES Numància, a la part contigua a la B-20.

L'estudi no especifica quines són les amplades de les voreres.

Des de la redacció d'aquest informe es creu convenient la inclusió d'un itinerari des del sector fins a la futura estació d'Església Major de la L-9, així com un itinerari que enllaci el sector amb el barri de la Riera Alta.

Xarxa de bicicleta

L'estudi proposa la creació d'una carril bici en el passeig central que enllaçaria amb el carril bici del carrer Enric Prat de la Riba i connectaria l'ARE amb el conjunt de la ciutat.

En el plànol 9 es recull el traçat del carril bici proposat.

L'estudi no determina quines són les característiques del carrils bici proposat a l'interior del sector (amplades, segregat o no, en calçada o vorera, unidireccional o bidireccional, etc.). A partir del **plànol d'ordenació O-04** Vialitat es pot deduir que es tracta d'un carril bidireccional i amb un amplada de 2,5 m i que es troba segregat tan del trànsit motoritzat com dels vianants.

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 Santa Coloma de Gramenet) han d'incorporar les dades necessàries per avaluar la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica.

L'estudi no realitza cap estimació ni de les emissions totals de PM10 ni de NOx emeses pels vehicles generats per l'àmbit.

L'estudi realitza un càlcul de la contaminació acústica en el sector. Per disminuir els efectes motivats per la B-20 es proposa la instal·lació de pantalles acústiques que es mostren en el plànol 7.

L'Informe de sostenibilitat ambiental tampoc realitza una incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica.

13. Proposta de finançament

L'estudi calcula un dèficit d'explotació del transport públic de superfície d'acord amb la següent fórmula:

$$D=365 * r * p * 0,7 = 14.921 \text{ €}$$

L'estudi no especifica quin són els valors dels paràmetres r i p

L'estudi esmenta que el dèficit d'explotació haurà de ser finançat pel sector a partir de l'actualització a deu anys del dèficit d'explotació del servei.

El cost de les parades que es proposen l'estudi assumeix que s'inclouran en el projecte d'urbanització.

L'estudi també contempla el finançament de les pantalles acústiques d'acord amb el següent càlcul:

$$400 \text{ metres de longitud} \times 2,5 \text{ metres d'alçada} \times 220 \text{ €/m}^2 = 220.000 \text{ €}$$

14. Conclusions

Es considera que l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada de l'ARE La Bastida, a Santa Coloma de Gramenet, conté una bona part dels elements necessaris per aconseguir una mobilitat sostenible, d'acord amb els principis de la Llei de la Mobilitat, per la qual cosa s'emet **informe favorable** pel que fa al 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 projectes constructius o en les mesures de gestió que correspongui:

- És necessari avaluar la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica
- És necessari donar compliment a l'article 6 del Decret, quant a distribució de mercaderies.

Es recomana que en la redacció dels projectes constructius es tinguin presents les recomanacions d'aquest informe, així com les de l'estudi de mobilitat. 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. En el cas que es realitzin modificacions, **s'enviarà una còpia del document definitiu a l'Autoritat del Transport Metropolità.**

Barcelona, 13 de març de 2009

Vist-i-plau

Lluís Alegre i Valls
Cap del Servei de Mobilitat

Marc García i López
Director tècnic