

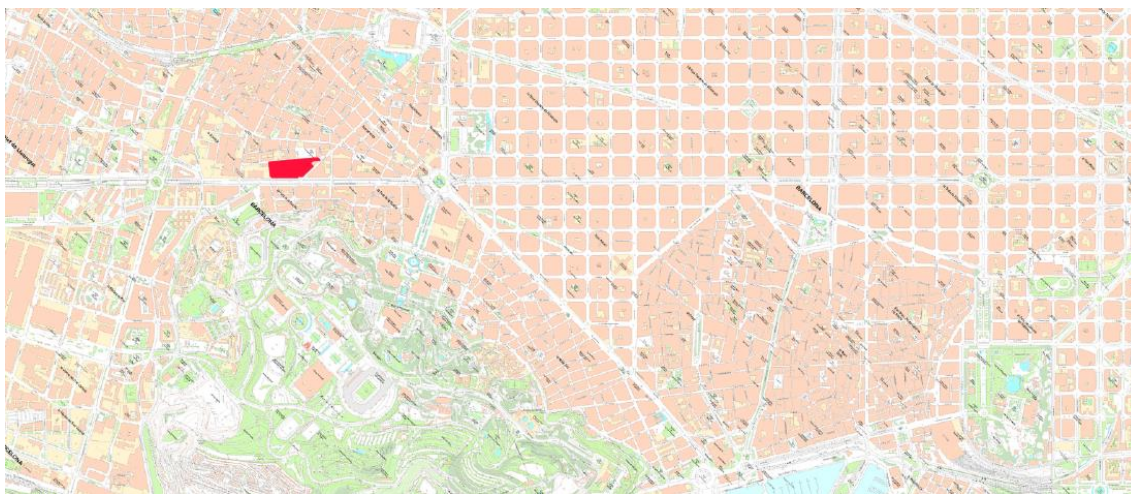
Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del Pla Especial Urbanístic i de Millora Urbana per a la regulació del sector 3 de Magòria al barri de la Bordeta del Districte de Sants-Montjuïc de Barcelona

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 del Pla Especial Urbanístic i de Millora Urbana per a la regulació del sector 3 de Magòria al barri de la Bordeta del Districte de Sants-Montjuïc de Barcelona.

1. Antecedents

El "Pla Especial Urbanístic i de Millora Urbana" per la regulació del Sector 3 de Magòria (en endavant PEUiMU) s'emmarca en el context de reurbanització i millora d'equipaments dels terrenys que engloben Can Batlló - Magòria. Aquest sector es troba enfront de la Gran Via, al límit del barri de La Bordeta, entre el terreny que ocupa el centre cívic Magòria - La Campana i el CAP Bordeta-Magòria.



La superfície total de l'àmbit del PEUiMU és de 20.948 m² de sòl.

L'any 2002 s'aprovà la primera Modificació del PGM d'aquest àmbit, tant per concretar la reserva prevista per a zones verdes i equipaments del PGM. L'any 2006 es va tramitar una segona modificació.

El juny de 2009 s'aprovà el Pla Especial per a la concreció de l'ús i de la volumetria de l'equipament destinat a centre d'assistència primària de Magòria i el PE d'ordenació del subsòl del sector 2 de Magòria.

El juliol de 2017 s'aprova la Modificació de PGM a l'àmbit de Can-Batlló Magòria amb l'objectiu d'ajustar l'ordenació prevista als àmbits de can Batlló i Magòria per tal de valorar el recinte industrial, millorar la connexió de la zona verda amb el barri de la Bordeta fent més permeable el front edificat del carrer Constitució i donar resposta a les noves necessitats d'equipaments.

2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'Estudi d'avaluació de la mobilitat generada per la proposta del Pla Especial Urbanístic i de Millora Urbana per a la regulació del sector 3 de Magòria al barri de la Bordeta del Districte de Sants-Montjuïc 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.

El present PEUiMU té com a objectius:

- Concretar i ajustar les qualificacions d'equipaments, espais lliures i sistema viari.
- Establir la titularitat pública dels equipaments.
- Establir els tipus d'equipaments esportius, sanitaris i d'allotjament dotacional.
- Establir l'ordenació de l'edificació i determinar la volumetria i distribució dels usos dels diferents equipaments, tant sobre rasant com en el subsòl.
- Determinar les condicions d'urbanització dels sistemes viari i d'espais lliures.
- Establir el sistema de gestió urbanística per al desenvolupament posterior de l'àmbit.

El desenvolupament d'aquest planejament permetrà disposar de:

- 5.367 m² de verd urbà.
- 16.798 m² destinats a equipaments (camp de futbol, vestuaris, poliesportiu i pistes de petanca).
- Allotjament dotacional (177 allotjaments).
- Centre de treball de parcs i jardins, amb una reserva de superfície de 1.000 m² per a l'ús de 50-55 persones.
- Parc de neteja (ubicat sota el camp de futbol) amb una superfície de 4.000 m² per a l'ús d'unes 250 persones treballadores.
- Centre sociosanitari amb una superfície de sostre de 19.200 m², el qual inclourà: serveis generals i instal·lacions (2.652 m²), espais de docència, recerca, administració i altres (2.374 m²), centre sociosanitari (1.050 m² i 272 llits),

Equipament Integral Residencial d'Addiccions (2.653 m²), Serveis d'atenció a la Infància, Adolescència i Famílies (1.033 m²), hospital de dia (1.050 m²) i consultes externes (3.100 m²).

3. Estimació de la demanda de mobilitat generada

Per dimensionar la mobilitat, l'estudi de mobilitat utilitza la ràtio establerta pel Decret 344/2006 referent a zones verdes, equipaments i allotjaments, però ajusta valors referents a altres usos segons les persones usuàries previstes (generalment a l'alça). Globalment s'estima que el nou desenvolupament generarà un total **16.172 desplaçaments en dia tipus** (7.272 corresponent a persones treballadores / residents i 8.900 a visitants)

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

Usos	Àrea (m ²)	Sostre edificable (m ²)	Nre. Habitatges o llits hotel	Viatges generats (m ²) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
residencial	1.923,00	14.000,00	177	1.239	1.239
equip. sanitaris	2.053,00	19.200,00		3.840	10.838
equip. cult.-esp.-recr.	11.557,00	16.798,00		3.360	3.360
Altres equipaments		7.000,00		1.400	468
zona verda	5.367,00			268	268
TOTAL	20.900	56.998	177	10.107	16.173

Des de la redacció del present informe s'accepta el repartiment modal proposat. Així mateix, es recorda que qualsevol desenvolupament dins del sector que es consideri implantació singular a efectes del Decret 344/2006 (article 3.4), caldrà que en la tramitació del projecte també s'acompanyi del corresponent EAMG.

L'Estudi fa una proposta de repartiment modal, prenent com a referència dades de distribució modal del PMUS de Barcelona per a l'escenari tendencial per a l'any 2024. També aporta dades referent al repartiment modal actual del barri de la Bordeta. L'EAMG fa un repartiment modal diferenciat entre visitants (amb valors menys favorables des del punt de vista de la mobilitat sostenible) i residents o treballadors/es (amb de l'escenari objectiu del PMUS).

Repartiment modal proposat	NO MOTORITZATS	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT
% quota modal	19,8%	47,7%	32,5%
Viatges generats en un dia segons EAMG	3.195	7.717	5.260

Des de la redacció del present informe s'accepta el repartiment modal proposat.

4. Mobilitat en vehicle privat

L'estudi incorpora la intensitat de trànsit en els vials de l'entorn, on destaca la Gran Via amb 96.000 vehicles/diaris. A l'entorn més immediat, la mobilitat s'articula a través dels carrers Mossèn Amadeu Oller, de la Constitució, Gavà i carretera de la Bordeta.

Es fa una descripció d'aquests vials i també es mostra sobre plànol la jerarquització de la xarxa viària així com els sentits de circulació actuals.

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

Actualment, tot l'àmbit del PEUiMU està en desús excepte un espai de 58 places d'àrea verda, 2 places per a vehicles PMR i un espai per unes 10 motos. A aquestes places regulades se li ha de sumar un espai que tot i no estar habilitat per a tal efecte, s'usa per a la descàrrega de mercaderies, i que admet simultàniament uns 5 vehicles. Aquest espai s'estima que genera una mobilitat de 290 desplaçaments/dia.

Per altra banda es descriu l'oferta d'aparcament de l'entorn, en la seva majoria es tracta d'aparcament regulat (zona blava, verda, d'ús exclusiu del CAP, ambulàncies, PMR...). També es descriuen els aparcaments per a motocicletes i els aparcaments privats. Globalment en aquest entorn proper hi ha 404 places d'aparcament. En relació a la demanda, durant el treball de camp s'ha observat ocupacions elevades.

5. Xarxa de transport públic

L'àmbit d'estudi compta amb una bona oferta de transport públic, especialment en superfície.

L'estació de FGC Magòria La Campana es troba a 230 m i garanteix la connexió del sector cap a l'Hospitalet i el corredor del Baix Llobregat. S'incorpora informació de les línies que s'hi aturen i la demanda actual (unes 2.200 validacions diàries).

La xarxa de metro compta amb una menor cobertura al sector, donat que la línia 1 és la més propera, però es troba a 700 m del sector (Estació Hostafrancs). L'EAMG aporta una descripció d'aquesta línia i la demanda actual.

Pel que fa a la xarxa d'autobús, l'àmbit queda servit per 28 línies: 10 línies urbanes, 12 d'interurbanes i 6 serveis nocturns. Per a cadascuna d'elles es descriu el recorregut, nodes clau, freqüència de pas i demanda registrada a 2019.

L'estudi aporta diversa documentació gràfica per cada un dels modes de transport públic, on s'indica l'emplaçament de les parades, les línies corresponents i les validacions totals en dia feiner (novembre de 2021).

Així mateix, s'analitza l'estat d'ocupació de la xarxa de busos de les diferents expedicions que s'hi aturen en la franja de matí.

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

6. Mobilitat a peu

L'EAMG identifica les polaritats i zones verdes entorn del sector. També apunta que en aquest àmbit l'orografia és suau (pendents inferiors al 7%) i l'estat de la xarxa per a vianants propera és bona i permeable. D'una banda, la Gran Via compta amb voreres

amples (uns 10 m). Per altra banda, els vials interns del barri de la Bordeta són molt estrets, però es troben pacificats (zona 30 o plataforma única). Els principals itineraris per a vianants són la Gran Via i en menor mesura el carrer del Moianès i de Mossèn Amadeu Oller.

Es mostren sobre plànol els itineraris principals per a vianants, indicant els passos per a vianants, la tipologia de carrer i els punts d'accés al transport públic (amb una estimació del temps estimat de trajecte).

En relació a la demanda, s'aporten dades de recomptes de vianants a la Gran Via durant 7,5 hores, registrant intensitats màximes de poc més de 200 vianants cada mitja hora.

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

7. Mobilitat en bicicleta

Quant a la mobilitat en bicicleta, l'Estudi indica que es disposa d'una xarxa notable, amb els vials de convivència i el carril bici bidireccional en vorera a la Gran Via (amb 2 metres d'amplada). Destaca alguns punts millorables (especialment als creuaments transversals amb la Gran Via o la manca de visibilitat en el tram pedalable darrere la parada de bus de Magòria).

En relació a la demanda, s'aporten dades de recomptes de bicicletes a la Gran Via durant 7,5 hores, registrant intensitats màximes de poc més de 200 vehicles cada mitja hora (60% bicicletes i 40% VMPs).

També s'esmena la previsió de l'Ajuntament de Barcelona de traspasar el carril bici de la Gran Via de la vorera a la calçada.

L'Estudi destaca que es disposen de 4 estacions de Bicing properes (amb una capacitat per estació d'entre 16 i 52 bicicletes). Finalment, també indica els aparcaments de bicicletes situats en superfície a la via pública, amb ancoratges de tipus d'U invertida.

L'estudi aporta documentació gràfica de la xarxa de carrils bici i zones 30 així com dels aparcaments de bicicletes públics i privats.

8. Incidència de la mobilitat generada

L'EAMG avalua l'augment de la mobilitat sobre el conjunt de xarxes de mobilitat.

Pel que fa als desplaçaments a peu, l'EAMG afirma la suma de la nova mobilitat a peu i la que utilitzarà el transport públic podrà suposar un flux de 841 vianants en hora punta. Tenint en compte les amplades de la vorera i els fluxos actuals, se situarà en 3,5 persones/minut, valor amb un nivell de confort molt alt. Es fa una anàlisi similar en el cas de la bicicleta, i conclou que la infraestructura actual pot ser suficient, però en un escenari de major ús de la bicicleta (com promou el PMUS) resulta especialment important traspasar el carril bici de la Gran Via de la vorera a la calçada.

Pel que fa al transport públic, l'EAMG fa un repartiment de la mobilitat prevista segons els modes de transport públic (autobús, metro, altres ferroviaris, i altres), considerant que un 60% l'assumeix l'autobús i el 40% es reparteix a parts iguals entre el ferrocarril i el metro. En el cas de bus, les línies amb unes ocupacions majors són la H12 i H16 si bé no es preveuen problemes rellevants en la xarxa, degut a que les parades que es

troben davant l'àmbit a la Gran Via presenten una amplada suficient per donar servei a l'augment esperat, a més a més del doble espai d'aturada disponible.

Pel que fa als desplaçaments en vehicle privat, l'estudi contempla la mobilitat en vehicle privat, considera factors d'ocupació per als diferents usos, donant com a resultat 833 moviments en motocicleta, 2.440 en cotxe, 180 en furgoneta i 102 en camions, i mostra els principals recorreguts d'accés i sortida de l'àmbit d'estudi, i avalua que l'impacte de la nova mobilitat generada és assumible amb la xarxa actual.

Recomanació 1.

Es recomana avaluar l'impacte de l'increment dels viatgers en transport públic en hora punta.

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 referència a la reserva de places d'aparcament per bicicletes, l'EAMG proposa un dimensionament establert segons les ràtios que preveu el Decret. No obstant això, tenint en compte que aquest pot estar sobredimensionat es proposa començar amb una dotació inferior, ampliable segons la demanda. Concretament, determina que serà necessari preveure **701 places d'aparcament per a bicicletes fora de la via pública** reduint inicialment la dotació prevista per als allotjaments dotacionals (de 354 a 100).

Si bé des de l'equip redactor del present informe s'accepta la previsió de reduccions inicials a les dotacions previstes al Decret 344, **es considera necessari preveure les ràtios d'aparcament per a bicicleta prevista al Decret 344 en el cas allotjaments dotacionals i també és necessari preveure'n en els centres de treball de parcs i jardins, i parc de neteja.**

En el cas de l'estacionament de vehicles o motocicletes, l'EAMG indica que el desenvolupament de PEUiMU suposarà una reducció una reducció de 107 places de cotxe i 27 de moto (per la supressió de l'aparcament actual i la construcció del carril bici). Per altra banda, fa una reserva de les places d'aparcament segons la normativa del PGM, establint una reserva de 44 places per a l'allotjament dotacional, 28 per als equipaments i 63 pel centre sociosanitari. Tenint en compte aquestes necessitats l'àmbit preveu una reserva de 59 places a l'aparcament de sota el centre sociosanitari i 74 places a l'aparcament sota el camp de futbol.

Des de l'equip redactor del present informe **es considera necessari una justificació que la dotació d'aparcament prevista permetrà absorbir la mobilitat en vehicle privat (833 moviments en motocicleta, 2.440 en cotxe, 180 en furgoneta i 102 en camions), i a la vegada es recorda que cal preveure places d'aparcament per a motocicletes.**

Usos	Àrea (m ²)	Sostre edificable (m ²)	Nre. Habitatges	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turismes	Total aparcaments motocicleta
residencial	1.923,00	14.000,00	177	354	177 (44)	89 (0)
equip. sanitaris	2.053,00	19.200,00		192	(61)	
equip. esportius	11.557,00	16.798,00		25	(28)	
Altres equipaments		7.000,00		70		
zona verda	5.367,00			54		
TOTAL	20.900	56.998	177	695 (300)	177 (133)	89 (0)

En el cas de les reserves de places referent a PMR i punts de recàrrega elèctrica de vehicles, l'EAMG en fa una previsió de 3 places PMR i 3 punts de recàrrega elèctrica, donant compliment a la normativa vigent. Així mateix, també s'indica que caldrà preparar la preinstal·lació per la càrrega elèctrica de les 8 places destinades a ambulàncies.

Recomanació 2.

Es recomana incrementar la dotació de punts de recàrrega elèctrica per a vehicles, per exemple donar resposta a les previsions del Pla metropolità de mobilitat urbana (PMMU) 2019-2024 (1 punt per cada 20 places).

10. Distribució Urbana de Mercaderies

El Decret 344/2006, en l'article 6.3 incorpora que cal establir una reserva de places per càrrega/descàrrega a l'espai públic quan es donin les condicions següents:

- En els locals comercials: 1 plaça per cada 1.000 m² de superfície de venda o 1 plaça per cada 8 establiments (emprar el valor més restrictiu).
- En oficines: 1 plaça per cada 2.000 m² d'ús d'oficines.

En aquest sentit, si bé no li resulta d'aplicació aquesta reserva, l'EAMG indica que la previsió de reservar zones de càrrega i descàrrega o ambulàncies vinculat al centre sociosanitari.

11. Mesures correctores

L'EAMG contempla diferents propostes de millora de les xarxes de mobilitat. Les actuacions compromeses són:

- Garantir que la mobilitat a l'àmbit respongui a criteris de qualitat i accessibilitat i sigui totalment inclusiva, seguint les indicacions de la guia "Urbanisme amb perspectiva de gènere" publicada per l'ajuntament de Barcelona.
- Nou carril bici en calçada al lateral de la Gran Via davant l'àmbit del PEUiMU (reubicació del carril bici actual de la vorera a la calçada) (250 m).
- Garantir l'aparcament de bicicletes amb nous ancoratges (80 places a les zones verdes i 200 a la resta d'equipaments sociosanitaris, i si la demanda ho fa necessari instal·lar una nova estació del servei de Bicing just davant de l'àmbit.

- Reserva d'espais per a la parada de taxis.
- Entrada al parc de neteja i centre de treball al lateral de la Gran Via (com a punt amb un menor impacte sobre la xarxa viària).
- Elaborar un PDE per al conjunt d'equipaments d'aquest sector.
- Aparcament de turismes i motocicletes a fora de la via pública.

Des de l'equip redactor del present informe i tenint en compte la mobilitat generada pel sector **es considera necessari complementar les mesures correctores proposades amb d'altres que permetin minimitzar l'impacte de la mobilitat generada.** Algunes de les mesures proposades són: Establir una millora de la senyalització per evitar el trànsit d'agitació en l'accés a aquest àmbit, contribuir proporcionalment a la construcció del carril bici previst al carrer Moianès, incorporació de mobiliari urbà...

12. Mobilitat i gènere

L'EAMG aporta indicadors de gènere, atenent les dades que se'n deriven de l'EMEF 2019 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. També destaca la major predominança del col·lectiu de dones en el sector sociosanitari, mobilitat majoritària en aquest àmbit.

Com a propostes de millora indica que caldrà garantir que el projecte d'urbanització i en general de tots els espais del PEUiMU es facin des de l'urbanisme inclusiu, amb espais d'estada, il·luminació adequada, etc., per tal que atengui totes les necessitats de dones i homes de forma equitativa i sense discriminacions de cap mena per raons de gènere, econòmiques, d'origen, edat, funcionals...

Des de l'equip de redacció del present informe es valora positivament les mesures adoptades.

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.

L'EAMG realitza una previsió d'emissions de contaminants per mitjà del programari COPERT5.0, tenint en compte un increment anual de la mobilitat de 10,469 M de veh·km en l'àmbit urbà i de 3,971 M de veh·km en l'interurbà.

L'estudi recomana actuacions / polítiques per reduir aquesta incidència.

Recomanació 3.

Es recomana comprometre actuacions en el marc del desenvolupament del planejament derivat orientades a reduir l'impacte de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica (electrificació de la mobilitat, regulació de l'aparcament i aplicació de criteris de gestió en l'aparcament, altres millores a les xarxes de mobilitat en modes més sostenibles...).

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.

L'estudi incorpora un apartat específic de finançament i conclusions, segons el qual el sector preveu un cost de finançament de 167.705 €.

15. Conclusions

L'Estudi d'Avaluació *per la proposta del Pla Especial Urbanístic i de Millora Urbana per a la regulació del sector 3 de Magòria al barri de la Bordeta del Districte de Sants-Montjuïc de Barcelona*, compta amb bona part dels 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 preveure la ràtios d'aparcament per a bicicleta previstos al Decret 344 en el cas allotjaments dotacionals i també és necessari preveure'n en els centres de treball de parcs i jardins, i parc de neteja.
- Cal una major justificació que la dotació d'aparcament prevista permetrà absorbir la mobilitat en vehicle privat del PEUiMU, i a la vegada cal preveure places d'aparcament per a motocicletes.
- Cal complementar les mesures correctores proposades amb d'altres que permetin minimitzar l'impacte de la mobilitat generada (apartat 11 d'aquest informe).

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.

Vistiplau

Xavier Sanyer Matías
Cap del Servei de Mobilitat

Lluís Alegre Valls
Director de l'Àrea de
Mobilitat