

Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del Pla Especial de transformació d'ús de les naus Jaume Ribó, núm. 41 - 57, situades a l'illa carrer Occitània, carrer de Jaume Ribó, carrer Eduard Marquina i carrer Pompeu Fabra

Municipi de Badalona
Comarca del Barcelonès

Promotor: Ajuntament de Badalona
Redactor de l'EAMG: Jordi Sardà i Ferran
amb Maria Rubert (arquitectes)

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 pel *Pla Especial de transformació d'ús de les naus Jaume Ribó, núm. 41 - 57, situades a l'illa carrer Occitània, carrer de Jaume Ribó, carrer Eduard Marquina i carrer Pompeu Fabra*, a Badalona.

1. Antecedents

El Pla Especial de les naus Jaume Ribó, núm. 41 - 57, situades a l'illa carrer Occitània, carrer de Jaume Ribó, carrer Eduard Marquina i carrer Pompeu Fabra, al barri Canyadó de Badalona, es desenvolupa amb l'objectiu de transformar els usos industrials actuals en usos comercials.

En data 5 d'abril de 2012 la Directora dels serveis territorials a Barcelona de TES va sol·licitar informe a l'ATM relatiu a l'EAMG del sector objecte d'aquest informe. En datat 4 de maig l'ATM va emetre un informe desfavorable.

En data 1 de juny de 2012 l'Ajuntament de Badalona ha sol·licitat un nou informe per a l'ATM per a l'EAMG incorporant les prescripcions que es van establir en l'anterior informe.

L'àmbit objecte del Pla Especial té una superfície de 2.175 m² de sòl, al nord-est del nucli urbà. El sector es comunica amb el nucli urbà mitjançant la riera de Canyadó a l'oest (sentit nord – sud), i el carrer de Pomar de Baix – Sant Bru al sud (sentit est – oest). Es tracta d'un lloc de confluència de dues de les vies vertebradores de la ciutat.

A la mateixa illa en l'actualitat conviuen usos residencials, industrials i equipaments, i amb la incorporació dels usos comercials es preveu afavorir la complexitat i intensitat d'usos en el sector.

El municipi de Badalona compta amb 218.886 habitants (any 2010).

2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada lliurat en data 1 de juny a l'ATM pel *Pla Especial de transformació d'ús de les naus Jaume Ribó, núm. 41 - 57, situades a l'illa carrer Occitània, carrer de Jaume Ribó, carrer Eduard Marquina i carrer Pompeu Fabra* als continguts de la llei de la mobilitat, i s'apliquen com a criteris els establerts en el Decret de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada.

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

- 2.400 m² de sostre comercial, dels quals 1.600 són superfície de venda i 800 destinats a magatzem

Des de la redacció del present informe es posa de manifest que l'estudi esmenta la possibilitat d'oferir usos comercials en planta baixa i en planta primera. Caldria justificar que el sostre comercial es correspon efectivament amb la superfície de la parcel·la.

3. Estimació de la demanda de mobilitat generada

D'acord amb els criteris d'avaluació de la mobilitat del Decret l'estudi de mobilitat del pla especial estima que el sector generarà un total de **1.700 desplaçaments/dia, 850 per sentit en dia feiner, i 5.700 desplaçaments /dia, 2.850 per sentit en dissabte**, considerant els usos descrits al punt anterior.

La taula següent mostra la mobilitat generada segons les ràtios que indica el Decret i l'Estudi de mobilitat (darrera columna), que no són coincidents:

Usos	Àrea (m ²)	Sostre edificable (m ²)	Viatges generats (m ²) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
comercial	2.175,00	2.400,00	1.200	2.850
TOTAL	2.175,00	2.400,00	1.200	2.850

Es considera correcte el càlcul realitzat per l'estudi.

L'estudi fa una proposta de repartiment modal per a la nova mobilitat. No obstant això, no s'especifica en què es fonamenta aquest repartiment modal. La proposta és la següent:

Repartiment modal proposat	A PEU / BICI	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT
% quota modal	44,5%	19,7%	35,8%
Viatges / dia	1.268	561	1.020

La proposta s'ajusta a la mobilitat a Badalona segons l'EMQ 2006.

4. Mobilitat en vehicle privat

L'estudi exposa que el municipi de Badalona es troba en una posició estratègica en relació a la xarxa d'infraestructures. Les autopistes B-20, C-31 i la carretera N-II travessen el municipi longitudinalment.

L'àmbit se situa molt a prop de la C-31, així com també dos eixos que travessen la ciutat: Riera de Canyadó (transversal) i carrers Sant Bru – Pomar de Baix (longitudinal). Els carrers que llinden amb l'illa de la masia de Can Canyadó són el carrer Pompeu Fabra, el carrer Jaume Ribó, el carrer Eduard Marquina i el carrer Occitània.

L'estudi incorpora comptatges en les cruïlles de les vies d'accés.

5. Xarxa de transport públic

S'esmenta l'oferta actual de transport públic a l'àmbit d'estudi:

- Autobús urbà metropolità: 5 línies que passen pels carrers perimetrals del sector: Riera Canyadó, carrer de Pomar de Baix i Torrent de Vallmajor (B22, B29, B30, B31 i BD4), a menys de 500m del sector.
- Autobús nocturn: N9, amb parades a menys de 500m.
- Rodalies RENFE. L'estació de Badalona, allunyada del sector
- Metro: l'estudi exposa que la futura estació de Canyadó (L2) (actualment sense programació temporal) es troba a tocar del sector.

L'estudi aporta els itineraris dels serveis d'autobús i la localització de les parades de transport públic en relació al sector. L'estudi inclou la descripció dels horaris de servei, tant en dia feiner com en dissabte.

6. Mobilitat a peu i en bicicleta

L'estudi descriu molt resumidament la situació actual de la mobilitat en modes no motoritzats.

Recomanació 1

És convenient fer una descripció més acurada de les xarxes de no motoritzades, tenint present que es tracta d'un element molt important per al bon funcionament del nou centre comercial i de la seva relació amb l'entorn.

7. Incidència de la mobilitat generada

L'estudi analitza la incidència de la mobilitat generada tant per als feiners com els cap de setmana. Els dissabtes es preveu puntes cap a les 10 del matí i les 5 de la tarda.

L'estudi no aporta el nombre absolut de vehicles en hora punta però del % dels gràfics es pot deduir que seran a l'entorn de 108 vehicles/hora punta. Des de la redacció del present estudi es troba a faltar el càlcul d'una manera més precisa i per itineraris per detectar petits problemes que puguin afectar a les cruïlles més properes.

Recomanació 2

Tenint en compte la realitat dels usos comercials, que implica una elevada concentració en les hores punta d'entrada i de sortida, es recomana calcular l'efecte de les hores punta en les cruïlles més properes tant d'accés com de sortida.

8. 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 (m ²)	Sostre edificable (m ²)	Total aparcaments bicicleta
comercial	2.175,00	2.400,00	24
TOTAL	2.175,00	2.400,00	24

Cal reservar espai per a **aparcament de bicicletes** fora de la via pública per a usos comercials. En concret, cal reservar en total **24 places per a bicicletes**. Aquestes places s'hauran de col·locar properes als accessos als establiments, garantint que els treballadors/es de l'establiment comercial disposen de places dins de la parcel·la, en un lloc cobert, segur i de fàcil accés. L'estudi proposa fer 20 places d'aparcament de bicicletes.

Respecte de les places fora de la via pública destinades a **aparcament de vehicles motoritzats**, l'estudi afirma que l'aparcament es disposarà en planta baixa i soterranis, amb un total de 165, essent el valor prescrit per la normativa comercial de 160.

L'estudi no clarifica quantes places seran de motos ni on es situaran. És necessari evitar que les motos aparquin en vorera en l'entorn del centre comercial.

Recomanació 3

Cal fer una proposta de places d'aparcament de motos a l'entorn d'un 10% dels de vehicles. Es recomana algunes a l'interior del recinte i altres en el viari però sempre en calçada.

9. Distribució Urbana de Mercaderies

L'estudi 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, per tal d'evitar operacions de càrrega i descàrrega. En aquest cas la superfície prevista és de 800 m² superior a la prevista en el decret.

10. Mesures correctores

Xarxa transport públic

L'estudi diu que les parades actuals estan en bon estat pel que no proposa cap millora.

Xarxa bàsica per a vehicles

L'estudi exposa que la vialitat prevista és l'existent en l'actualitat i n considera que calgui fer cap modificació.

Els vehicles que provenen del sud i de Montgat accediran pel carrer Jaume Ribó, mentre que els vehicles que procedeixen de la part nord i centre de Badalona accediran pel carrer Pompeu Fabra. Totes les sortides tindran lloc pel carrer Jaume Ribó.

Recomanació 4

És necessari garantir que el sistema de funcionament de l'aparcament no generarà cues en els accessos. Previsiblement serà així per l'estructura de l'aparcament, però una bona gestió de com accedeixen els vehicles pot evitar problemes en aquest sentit.

Xarxa de vianants

L'estudi proposa ampliar les voreres i millorar la urbanització de les voreres perimetrals a la nova implantació comercial. Es mostra una proposta de dos nous passos per a vianants al carrer Pompeu Fabra amb el carrer Corders, de forma que es connecta el sector amb la nova parada d'autobús proposada

No obstant això, no es concreten les característiques de la xarxa existent ni futura (amplades lliures d'obstacles, pendents, arbrat, il·luminació, mobiliari urbà, senyalització de passos de vianants, guals per a vianants...). Com ja s'ha demanat seria convenient haver millorat aquesta informació.

Xarxa de bicicletes

L'estudi descriu les actuacions previstes sobre la mobilitat en bicicleta i proposa ampliar els aparcaments de bicicletes en 20 places més a l'exterior.

11. Mobilitat i gènere

L'estudi aporta indicadors de gènere.

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

L'estudi aporta aquesta informació.

13. Finançament de les càrregues derivades de la mobilitat generada

L'estudi aporta la proposta de finançar totes les actuacions que proposa per un import de 41.760€

14. Conclusions

L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del *Pla Especial de transformació d'ús de les naus Jaume Ribó, núm. 41 - 57, situades a l'illa carrer Occitània, carrer de Jaume Ribó, carrer Eduard Marquina i carrer Pompeu Fabra*, a Badalona, 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**.

Tanmateix se sol·licita al promotor que tingui en compte les recomanacions que es fan a l'estudi des de l'ATM.

Barcelona, 8 de juny de 2012

Vist-i-plau

Lluís Alegre i Valls
Cap del Servei de Mobilitat

Marc A. García i López
Director tècnic