

**Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada per la Modificació puntual del PGM a la plaça de Pompeu Fabra de Badalona**

**Municipi de Badalona**  
**Comarca del Barcelonès**

Promotor: Ajuntament de Badalona  
Redactor de l'EAMG: Ajuntament de Badalona

---

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 PGM a la plaça de Pompeu Fabra de Badalona*.

## **1. Antecedents**

L'Ajuntament de Badalona promou la Modificació puntual del Pla General Metropolità a la plaça de Pompeu Fabra amb l'objectiu de dotar l'entorn dels carrers de la Creu i d'Anselm Clavé d'una estructura urbana coherent, prioritzant la transformació del sector en una àrea de nova singularitat.

La proposta planteja prioritzar els usos comercials i terciaris en planta baixa i la definició d'una façana mínima de les parcel·les amb front a la plaça de Pompeu Fabra, que permeti optimitzar tipològicament les edificacions de planta baixa i quatre plantes pis amb el tipus d'ordenació segons alineació de vial.

El sector té una superfície de 18.063,20 m<sup>2</sup> i una proposta d'edificabilitat de 32.905,15 m<sup>2</sup>, xifra inferior a la prevista pel PGM (que fixa l'edificabilitat en 33.181,50 m<sup>2</sup>).

En data 4 de novembre de 2014, l'ATM va emetre informe desfavorable, ja que mancaven el nombre de desplaçaments generats, el dimensionament de l'oferta d'aparcament prevista per a turismes i motocicletes, els aparcaments de bicicletes, etc.

Badalona té una població de 219.708 habitants (any 2013).

## **2. Objecte**

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada per *la Modificació puntual del PGM a la plaça de Pompeu Fabra de Badalona* 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.

En aquest sentit, el nou planejament proposa la modificació d'una figura de planejament general, però tenint en compte que el contingut d'aquesta proposta

preveu canvis a nivell de la qualificació urbanística i no de la classificació del sòl, s'ha considerat oportú redactar el present Informe a partir dels preceptes que estableix el Decret 344/2006 pel que fa a figures de planejament derivat.

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

- 23.810,15 m<sup>2</sup> de superfície edificable destinats a usos residencials.
- 9.094 m<sup>2</sup> de superfície edificable destinats a usos comercials i terciaris.

### 3. Estimació de la demanda de mobilitat generada pel nou sector

Els usos vigents segons l'EAMG generen 163.011 viatges/dia i els usos que generen les diferents activitats és un total de 456.367 viatges/dia, per tant, es generen un increment de 293.355 viatges/dia. Des de la redacció d'aquest informe, hem calculat els viatges segons el Decret 344/2006.

Usos	Àrea (m <sup>2</sup> )	Sostre edificable (m <sup>2</sup> )	Nre. Habitatges	Viatges generats habitatge	Viatges generats (m <sup>2</sup> ) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
residencial		14.735,00	147	1.029	1.474	1.031
comercial		2.581,00			1.291	129.050
oficines		1.624,00			244	24.360
industrial		1.714,00			86	8.570
<b>TOTAL</b>	18.063,20	20.654,00	147	1.029	2.649	163.011

Usos	Àrea (m <sup>2</sup> )	Sostre edificable (m <sup>2</sup> )	Nre. Habitatges	Viatges generats habitatge	Viatges generats (m <sup>2</sup> ) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
residencial		23.810,00	239	1.673	2.381	1.673
comercial		5.614,00			2.807	280.700
oficines		3.480,00			1.740	174.000
<b>TOTAL</b>	18.063,20	32.904,00	239	1.673	6.220	456.373

Es generaran 3.571 nous desplaçaments.

No hi ha proposta de repartiment modal.

### 4. Mobilitat en vehicle privat

L'EAMG realitza una anàlisi de l'estructura actual de la xarxa viària que permet la connexió amb l'àmbit d'estudi.

S'exposa un plànol amb el detall de la jerarquitzaçió viària de Badalona i la seva relació amb l'àmbit de la MPPGM. També s'inclou un plànol amb les intensitats de trànsit que suporta la xarxa viària.

## **5. Xarxa de transport públic**

L'estudi descriu la xarxa de transport públic disponible tant per al conjunt de Badalona com per a l'àmbit on es proposa la MPPGM.

A nivell ferroviari, l'EAMG assenyala que les parades de metro més properes són les de Gorg i Pep Ventura, situades segons l'estudi a 800 m. En aquest sentit, des de la redacció del present Informe s'aposta per la connexió amb la parada de metro Gorg, situada a uns 800 m, en tant que la parada de Pep Ventura està situada a uns 1.100 m. de distància, d'acord amb els itineraris a peu disponibles.

L'EAMG també assenyala la possibilitat de connectar amb l'estació de rodalies, situada a 1.100 metres, mitjançant intercanvi amb la bicicleta.

A nivell de la xarxa d'autobusos, l'Estudi realitza una anàlisi molt detallada que inclou diversa documentació gràfica:

- Plànol amb l'aranya d'intensitats d'oferta de transport públic en l'àmbit d'estudi.
- Plànol amb l'oferta de serveis de transport públic per barris, destacant que el nou àmbit es situa entre els barris de Gorg i La Mora.
- Zoom de l'àmbit d'estudi amb el detall de l'itinerari de les línies d'autobusos més properes i les parades disponibles.

L'EAMG indica que l'oferta al barri de Coll i Pujol és de 44 autobusos/hora. També assenyala que l'àmbit d'estudi disposarà com a mínim de dos parades de bus urbà cada 500 m de distància.

L'Estudi recull en format de taula les 19 línies (2 nocturnes) que tenen parada situada en un radi inferior a 400 metres respecte de l'àmbit de la MPPGM, incloent una descripció de cadascun dels serveis a nivell d'ocupació.

Per acabar, des de la redacció del present Informe cal ressenyar que resulta molt interessant l'anàlisi que realitza l'EAMG envers les connexions de línies d'autobús disponibles en l'àmbit amb la xarxa de metro i ferroviària.

## **6. Mobilitat a peu**

L'EAMG realitza una anàlisi de la xarxa per a vianants prenent com a referència les dades disponibles al Pla de Mobilitat Urbana de Badalona. Assenyala que l'accessibilitat a peu resta garantida en tant que totes les voreres tenen una amplada mínima de pas igual o superior a 0,90 m, existint trams amb amplades de vorera superiors als 3 metres.

També indica que l'àmbit té un caràcter molt de vianants a causa de la morfologia urbanística de la plaça Pompeu Fabra.

S'inclou un plànol amb l'estat actual de les voreres en l'àmbit d'estudi, indicant que en l'actualitat l'accessibilitat resta garantida.

## **7. Mobilitat amb bicicleta**

L'EAMG assenyala que la xarxa actual per a la bicicleta a Badalona està molt condicionada per la orografia i pels elements físics que influeixen en els traçats dels itineraris de les bicicletes.

A nivell de l'àmbit d'estudi, l'EAMG indica que la xarxa ciclable passa per les façanes posteriors de l'àmbit del Pla, i assenyala que hi ha la previsió d'implantar un carril bici en l'entorn de l'àmbit del Pla, que connectaria l'avinguda Martí Pujol, el carrer de la Creu i la Rambla de Sant Joan.

S'incorpora un plànol de detall amb l'àmbit d'estudi i la xarxa per a bicicletes disponible i prevista.

## **8. Incidència de la mobilitat generada**

A grans trets, l'estudi assenyala que l'augment de la mobilitat no provocarà incidències negatives sobre el sistema de la mobilitat.

Pel que fa als desplaçaments a peu, l'EAMG assenyala que el nou desenvolupament no suposarà una incidència negativa en la mobilitat a peu, en tant que el nombre de desplaçaments generats a peu serà "quasi insignificant".

A nivell de l'ús de la bicicleta, l'EAMG indica que caldrà garantir la previsió de la continuïtat del carril bici en tot el sector i, a causa de la creixent utilització de la bicicleta, que serà necessari incloure places d'aparcament per a bicicletes.

Pel que fa al transport públic, l'EAMG assenyala que la nova mobilitat generada no significarà un augment de la ocupació de la xarxa d'autobusos existent a mig termini, sense que sigui necessari incrementar l'oferta actual de manera permanent.

A més a més, en l'apartat Resum i conclusions, l'EAMG indica que Badalona es veurà afectada positivament en el futur, per les sinergies generades per les actuacions en matèria de transport públic fixades per altres figures de planejament, com ara la prolongació de l'L1 entre Fondo i Pompeu Fabra, o la prolongació del tramvia entre Sant Adrià de Besòs i el port de Badalona.

A l'apartat "Incidència de la mobilitat generada" de l'EAMG no fa cap referència a l'impacte que podran generar els desplaçaments amb vehicle privat motoritzat. En aquest sentit, s'assenyala la necessitat de què l'EAMG avaluï quantitativament la incidència sobre la xarxa viària que tindrà el desenvolupament previst.

## 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 només 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 bicicleta (EAMG)	Total aparcaments turisme	Total aparcaments motocicleta
residencial	0	23.810,00	239	478	476	239	120
comercial		9.014,00		90	9.095		
<b>TOTAL</b>	18.063,20	32.824,00	239	<b>568</b>	<b>9.571</b>	<b>239</b>	<b>120</b>

Es preveu un excés de places d'aparcament de bicicletes. Els aparcaments de turismes coincideixen amb les determinades al Decret, En canvi, pel que fa a les de motocicletes, només en preveuen la meitat, i potser és a causa d'una errada de càlcul.

- Cal tenir en compte el Reial Decret 1053/2014 que preveu l'establiment de punts de recàrrega elèctrica per a turismes i motocicletes.
- Recomanem que cal garantir que s'habilitin espais suficients en calçada per l'aparcament de motocicletes per evitar l'estacionament de les mateixes sobre les voreres.

## 10. Distribució Urbana de Mercaderies

Es reserven 8 places per a càrrega i descàrrega, tal com preveu el Decret 344/2006.

## 11. Mesures correctores

### Xarxa de transport públic

L'estudi no contempla cap actuació a nivell de l'àmbit d'estudi sobre la xarxa de transport públic, si bé en l'apartat 5 "Resum i Conclusions" l'estudi incorpora les actuacions previstes en matèria de transport recollides per altres figures de planejament urbanístic i territorial.

### Xarxa bàsica per a vehicles

L'estudi no contempla cap actuació sobre la xarxa viària.

### Xarxa de vianants

L'estudi no contempla cap actuació sobre la xarxa de vianants.

## Xarxa per a la bicicleta

L'estudi indica que s'haurà de garantir la previsió de donar continuïtat a la xarxa per a bicicletes en tot el sector.

## 12. Mobilitat i gènere

L'estudi aporta indicadors de gènere i realitza una anàlisi a partir de l'EMQ 2006, destacant que les dones són les principals usuàries del transport públic. També recull els motius dels desplaçaments segons gènere.

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

L'estudi incorpora aquestes dades, tant a nivell de NO<sub>2</sub> com pel que fa a partícules en suspensió de diàmetre inferior a 10 micres (PM10) i de CO<sub>2</sub>.

En el sector objecte d'estudi es calculen les emissions de CO<sub>2</sub>/any.

## 14. Conclusions

L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada per la Modificació puntual del PGM a la plaça de Pompeu Fabra de Badalona, no compta amb tots els 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 desfavorable**.

- Cal corregir els valors de la mobilitat generada.
- Cal realitzar una proposta de repartiment modal que permeti valorar la incidència sobre les xarxes del transport públic i viària.
- Cal revisar els viatges generats, les places d'aparcament de bicicletes i les de motocicletes que no coincideixen amb les del Decret 344/2006.
- Cal que l'EAMG avaluï quantitativament la incidència sobre la xarxa viària que tindrà el desenvolupament previst.
- Cal tenir en compte el Real Decreto 1053/2014 que preveu l'establiment de punts de recàrrega elèctrica per a turismes i motocicletes.
- Se sol·licita a l'Ajuntament de Badalona que es tingui en compte que en el cas de les motocicletes, es garanteixi que s'habiliten espais suficients en calçada per evitar en tot moment l'aparcament d'aquests vehicles sobre les voreres.

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, 28 de maig de 2015

Lluís Alegre i Valls  
Director tècnic