

**Informe relatiu a l'Estudi d'avaluació de la mobilitat generada per la redacció del Pla Especial Integral de preservació i reutilització per a ús d'habitatge no convencional de l'edifici del carrer Sancho de Ávila número 41-45 ·Districte d'activitats 22@**

**Municipi de Barcelona**  
**Comarca de Barcelona**

**Promotor: Mahir Investments S.L.**  
**Redactor de l'EAMG: Air Projects Design**  
**SLP**

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 redacció del Pla Especial Integral de preservació i reutilització per a ús d'habitatge no convencional de l'edifici del carrer Sancho de Ávila número 41-45 ·Districte d'activitats 22@

## 1. Antecedents

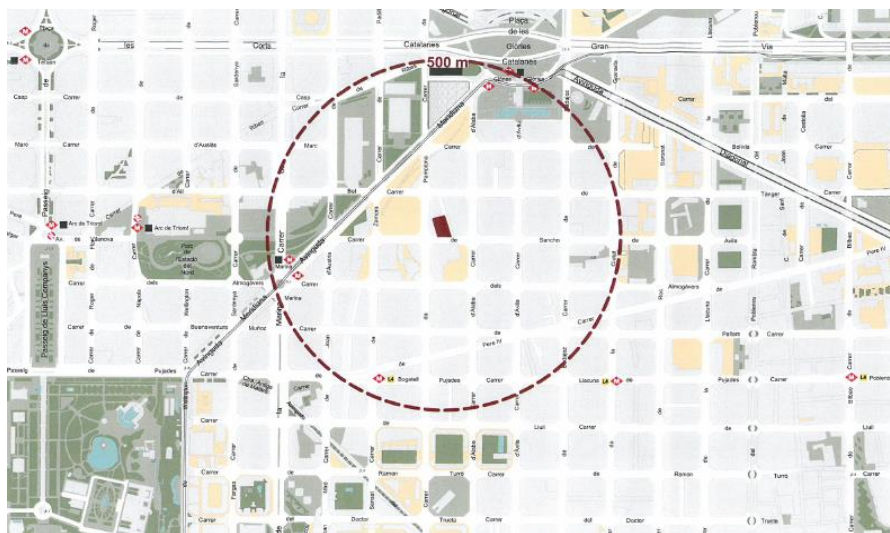
L'any 2006 es va redactar la Modificació de les Normes Urbanístiques de la MPGM per a la renovació de les àrees industrials del Poblenou – Districte d'Activitats 22@bcn, aprovada definitivament l'1 de març de 2006.

Aquest planejament va establir en l'article 6.1, que en l'àmbit de la MPGM 22@, l'ús habitatge està admès en les actuacions de reutilització d'edificis industrials antics en les condicions regulades a l'article 10 del mateix document.

En l'actualitat (2017), el promotor presenta el "*Pla Especial Integral de preservació i reutilització per a ús d'habitatge no convencional de l'edifici del carrer Sancho de Ávila número 41-45 ·Districte d'activitats 22@*".

L'objectiu de la intervenció és el de reutilitzar l'edifici industrial existent i destinar-lo a habitatge, sense desvirtuar les característiques que fomenten l'interès arquitectònic d'aquest, i permetent la preservació de la seva façana.

L'edifici actual es troba en una zona en la qual ja s'han aprovat els àmbits de transformació, i la clau urbanística prevalent és el 22@T.



## 2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'Estudi d'Avaluació de la Mobilitat Generada pel Pla Especial, 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.

El desenvolupament d'aquest Pla, defineix l'ordenació de l'edificació existent per adaptar-la a l'ús habitatge que està admès en les actuacions de reutilització d'edificis industrials existents en les condicions regulades en l'article 10B de la MPGM 22@.

Aquest desenvolupament suposa un pol generador de mobilitat conseqüència de la creació de 3.080,00 m<sup>2</sup> de sostre destinat a l'ús d'habitatges, on es desenvoluparan **33 nous habitatges**. La parcel·la té una superfície total de 1.669 m<sup>2</sup>.

## 3. Estimació de la demanda de mobilitat generada

L'Estudi de mobilitat del Pla Especial estima que la creació de 33 nous habitatges generarà un total de **231 nous desplaçaments en un dia tipus**.

L'Estudi aplica les ràtios d'habitatge que estableix el Decret 344/2006, tenint en compte el nombre d'habitatges i el nombre d'ocupants previst en l'avantprojecte i pren el valor més gran dels dos obtinguts d'acord amb el que estableix el Decret.

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

Usos	Àrea (m <sup>2</sup> )	Sostre edificable (m <sup>2</sup> )	Nre. Habitatges	Viatges generats habitatge (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
Habitatge	1.669,00	3.080,00	33	231	231
<b>TOTAL</b>	<b>1.669,00</b>	<b>3.080,00</b>	<b>33</b>	<b>231</b>	<b>231</b>

L'Estudi realitza una proposta de repartiment modal realitzat en dia feiner prenent com a referència les dades de l'objectiu del Pla de Mobilitat Urbana de Barcelona pel 2018:

Repartiment modal proposat	A Peu	Bicicleta	Transport Públic	Vehicle Privat	Total
% quota modal	35,1%	2,5%	41,3%	21,1%	100,0%
Viatges / dia feiner	81	6	95	49	231

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

## 4. Mobilitat en vehicle privat

L'estudi aporta una breu descripció de les xarxes existents a l'àmbit que fa referència a les xarxes internes i als grans eixos, així com a les característiques del Pla Cerdà que es reflecteixen en l'àmbit i als sentits de circulació.

L'estudi també aporta una breu anàlisi de la jerarquització i de les principals característiques de les vies de connexió amb el sector.

L'estudi aporta dades d'intensitat de trànsit de les vies estructurals de la ciutat en els trams més propers al sector i de les vies principals a escala d'àmbit.

Des de l'equip de redacció del present informe es considera adequada la informació aportada donat el volum de mobilitat que generarà.

## **5. Xarxa de transport públic**

L'Estudi aporta dades de la xarxa d'autobús, de la xarxa de metro, de la xarxa de Rodalies Renfe i de la xarxa del Tram, així com les seves interconnexions.

Pel que fa a la **xarxa d'autobús** de connexió amb l'àmbit, es pot accedir a través de 12 línies, 10 línies regulars urbanes (8 diürnes i 2 nocturnes), les quals permeten arribar de manera directa o bé mitjançant un sol intercanvi a qualsevol punt de la ciutat, i dues línies interurbanes que connecten diàriament el centre de Barcelona amb Santa Coloma de Gramenet i Badalona respectivament.

Així, a l'entorn immediat del sector hi ha un total de 31 parades disponibles en un radi de 500 metres per accedir a la xarxa d'autobusos de connexió amb l'àmbit. L'estudi aporta informació gràfica de la situació d'aquestes.

Pel que fa a la xarxa de metro propera a l'àmbit, l'Estudi fa referència a la línia L1 (Hospital de Bellvitge - Fondo), a la línia L4 (La Pau - Trinitat Nova).

Aquestes línies garanteixen la intermodalitat ja que permeten connectar amb les línies de Rodalies de Catalunya i amb la resta de línies de metro.

Així, a l'entorn immediat del sector hi ha 2 parades disponibles en un radi de 500 metres. L'estudi aporta informació gràfica de la situació d'aquestes.

L'Estudi incorpora en tots els casos, informació gràfica de totes les línies esmentades, així com l'emplaçament de les parades existents i de les seves àrees de influència.

Pel que fa a la xarxa de Rodalies Renfe, l'estudi indica que l'estació més propera és la d'Arc de Triomf a uns 850 metres, i que amb la Línia 1 del metro es pot arribar de forma ràpida i eficient.

Pel que fa a la xarxa del Tram, l'estudi indica que la parada més propera és la de l'Auditori/Teatre nacional que dona accés a la línia T4 del Trambesos.

Per a totes les xarxes, l'estudi aporta informació envers els horaris i les freqüències, i per a les línies d'autobús també aporta dades de capacitat.

L'Estudi detalla de forma gràfica la relació de parades en un radi de 500 m.

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

## **6. Mobilitat a peu i en bicicleta**

L'estudi indica que la xarxa de vianants és accessible i compleix amb l'Ordre VIV 561/2010.

L'Estudi assenyala que les condicions d'accessibilitat a peu són molt bones. En aquest sentit, l'Estudi descriu les principals característiques de la xarxa existent i destaca les voreres de 5 metres del Pla Cerdà que es conserven i l'orografia planera de l'àmbit.

L'Estudi aporta informació gràfica dels itineraris principals per a vianants, les zones 30 i les zones 10, així com de la seva connexió amb els diferents modes de transport públic.

Quant a la mobilitat amb bicicleta, indica que la zona existeix una xarxa de carrils bici molt articulada i integrada, i que en el mateix carrer Sancho de Àvila té un carril bici que

transcorre en direcció Llobregat- Besòs. En sentit muntanya - mar, el carrer Àlaba compta amb un carril bici.

Amb tot, l'edifici objecte d'intervenció queda connectat amb la xarxa de carrils bici del municipi.

Pel que fa a la disponibilitat de bicicletes multiusuari, es disposa de 7 estacions de Bicing en un radi de 500 m i 1 d'elles situada just davant de l'àmbit.

L'Estudi aporta informació gràfica dels carrils bicis i les vies clicables i de la localització de les parades de bicicletes multiusuari.

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

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

L'estudi indica que donada la configuració actual de la mobilitat, molt estructurada i variada pot assimilar els 231 nous desplaçaments que generarà la implantació de la nova activitat en la parcel·la objecte d'estudi.

Des de l'equip de redacció del present informe, donat el volum de desplaçaments que es generaran i les característiques de les xarxes a l'àmbit es considera vàlida aquesta avaluació.

## **8. 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 residencial, d'estacions de ferrocarril i d'autobusos interurbans.

Pel que fa a la reserva de **places d'aparcament per a bicicletes**, l'EAMG indica que d'acord amb les ràtios de l'Annex 2 del Decret, en l'interior **es reservaran 66 places d'aparcament per a bicicletes**.

Quant a la reserva **d'aparcaments per a vehicles motoritzats**, l'EAMG fa referència en la memòria del present PEI, al tractar-se d'una edificació existent sense soterrani no és possible disposar d'aparcament de vehicles en sòl privat de la pròpia zona.

No obstant, l'estudi indica que per donar resposta a les necessitats d'aparcament i garantir 33 places d'aparcament per a vehicles i 17 per a motocicletes, d'acord amb l'establert a l'annex 2 del Decret, aquestes places s'ubicaran en aparcaments públics propers a la zona.

L'estudi aporta un plànol amb els 7 aparcaments públics més propers que se situen entre 65 i 420 metres i aporta per a cada un d'ells les places disponibles de les quals es disposen en l'actualitat.

L'Estudi indica que es garanteix el compliment de la Disposició addicional primera del Real Decret 1053/2014, donat que els aparcaments que proposa per a cobrir les necessitats d'aparcament disposen de punts de recàrrega elèctrica i que a més en un radi de 500 m es disposa de 3 punts de recàrrega elèctrica a la via pública. L'estudi aporta informació gràfica de la ubicació d'aquests.

La taula següent mostra les reserves d'aparcament mínimes segons les ràtios que indica el Decret i les quals preveu l'EAMG:

Usos	Àrea (m <sup>2</sup> )	Sostre edificable (m <sup>2</sup> )	Nre. Habitatges	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turisme	Total aparcaments motocicleta
residencial	1.669,00	3.080,00	33	66	33	17
<b>TOTAL</b>	1.669,00	3.080,00	33	66	33	17

## 9. Mesures correctores

### Xarxa de transport públic:

L'EAMG no contempla cap actuació de millora ni d'ampliació de les xarxes de transport públic existents.

### Xarxa bàsica per a vehicles

L'EAMG no incorpora cap tipus d'actuació sobre les vies actuals.

### Xarxa de vianants i bicicletes

L'EAMG no incorpora cap tipus d'actuació sobre les vies actuals.

## 10. Mobilitat i gènere

L'Estudi incorpora dades de mobilitat i gènere a partir de l'EMEF 2016.

## 11. Avaluació de la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica

L'estudi inclou una avaluació de la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica a partir del repartiment modal previst i la tipologia de vehicles.

L'estudi estima les emissions de CO, NO<sub>x</sub>, PST i CH<sub>4</sub> que es generaran en un dia tipus.

L'estudi indica que gràcies a les noves legislacions, i a les polítiques de restricció de vehicles aquestes seran cada cop inferiors.

Des de l'equip de redacció del present informe es considera vàlida l'anàlisi realitzada.

## 12. Finançament de les càrregues derivades de la mobilitat generada

L'Estudi no preveu el finançament de cap actuació vinculada a la millora de la mobilitat.

### 13. Conclusions

L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada *del Pla Especial Integral de preservació i reutilització per a ús d'habitatge no convencional de l'edifici del carrer Sancho de Ávila número 41-45 • Districte d'activitats 22@*, dels elements necessaris per a 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 s'emet **informe favorable**.

Barcelona, 21 de novembre de 2017

Vist-i-plau

Xavier Sanyer Matías  
Cap del Servei de Mobilitat

Lluís Alegre Valls  
Director tècnic