

Informe relatiu a l'Estudi d'avaluació de la mobilitat generada per al Pla de Millora Urbana per a la transformació de l'edifici industrial consolidat situat al carrer Badajoz núm. 32-districte d'activitats 22@bcn, a Barcelona

Municipi de Barcelona
Comarca: Barcelonès
Promotor: VALONTIME, SL
Redactor de l'EAMG: Raül Godoy i
Carlos Bolívar, 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 del *Pla de Millora Urbana per a la transformació de l'edifici industrial consolidat situat al carrer Badajoz núm. 32-districte d'activitats 22@bcn, a Barcelona*.

1. Antecedents

El sector objecte de l'estudi, s'ubica en el sòl urbà de la parcel·la situada al carrer Badajoz, 32 de Barcelona, a la illa formada pels carrers de Ramon Turró, Ciutat de Granada, Dr. Trueta i Àvila, al districte del 22 @bcn.

El Pla de Millora Urbana es desenvolupa per tal d'establir el marc urbanístic adequat per tal d'obtenir la transformació de l'actual ús industrial a un futur ús d'oficines, el qual es permès segons l'art. 6 de les Normes Urbanístiques de la MPMG per a la renovació de les zones industrials del Poblenou-Districte d'activitats 22@BCN.



2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'Estudi d'avaluació de la mobilitat generada del *Pla de Millora Urbana per a la transformació de l'edifici industrial consolidat situat al carrer Badajoz núm. 32-districte d'activitats 22@bcn*, als continguts de la Llei de

la mobilitat, aplicant com a criteris els establerts en el Decret 344, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada.

La finalitat del Pla de Millora Urbana és la de millorar les condicions edificatòries de l'immoble projectat per a ús industrial, i que mitjançant una operació de rehabilitació, serà destinat als usos permesos a les operacions de transformació previstes al MPGM per a la renovació de les àrees industrials del Poblenou – Districte d'Activitats 22@.

L'àmbit del planejament es circumscriurà a la totalitat de la parcel·la que està situada al carrer Badajoz número 32 de Barcelona. La superfície de sòl és de 165,58 m² i la superfície de sostre materialitzat de 708,54 m².

Els usos previstos en l'àmbit d'estudi s'ordenen de la següent manera:

Qualificació	Superfície	Sostre
Ús oficines	165,58 m ²	708,54 m ^{2st}

3. Estimació de la demanda de mobilitat generada

L'Estudi de mobilitat estima que el seu desenvolupament generarà un total de **106 desplaçaments**.

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

Usos	Àrea (m ²)	Sostre edificable (m ²)	Viatges generats (m ²) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
Oficines (22@)	165,58	708,54	106	106
TOTAL	165,58	708,54	106	106

L'EAMG realitza una proposta de distribució modal de la mobilitat, considerant que la major part dels desplaçaments es realitzaran en transport públic.

Repartiment modal proposat	A PEU / BICI	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT	TOTAL
% quota modal	10%	70%	20,0%	100%
Total viatges generats/dia	11	74	21	106

Des de l'equip de redacció del present informe es considera poc contrastat el repartiment modal que s'aplica als desplaçaments generats. No obstant, i donada la baixa generació de mobilitat del sector, s'accepta la distribució modal prevista.

4. Mobilitat en vehicle privat

Pel que fa a la xarxa viària a l'àmbit de estudi, l'Estudi fa referència als carrers de Llull, Ramon Turró, Doctor Trueta, Badajoz, i Ciutat Granada, on existeix aparcament a ambdues bandes. L'estudi no realitza una descripció detallada dels itineraris d'accés en vehicle privat des de les principals vies de circulació de la ciutat. En la descripció de la

xarxa tampoc incorpora el detall de la morfologia i ordenació d'aquests carrers. L'Estudi no inclou informació gràfica de la xarxa viària d'accés al sector.

Des de l'equip de redacció del present informe s'accepta la informació aportada.

Recomanació 1.

Es recomana aportar la informació referent a les dades dels aforaments de trànsit i nivell de servei de la vialitat de l'entorn, i la descripció dels accessos al sector.

5. Xarxa de transport públic

L'Estudi llista la xarxa de transport públic en un radi de 750 metres que dóna cobertura a l'àmbit d'estudi. La Línia 4 de Metro té una parada a 550 metres i el sector es troba cobert per 7 línies de bus diürnes (6, 26, 46, 52, 92, H16 i V27). També es fa esment de les parades de taxi, tot i que no s'especifica la ubicació.

L'estudi incorpora informació gràfica sobre les xarxes de transport públic, on s'inclou la línia 1 de metro, però no la línia 4. També s'inclou els recorreguts del tramvia.

Des de l'equip de redacció del present informe s'accepta la informació aportada.

Recomanació 2.

Es recomana aportar informació sobre els recorreguts, horaris de funcionament, capacitat i nivells d'ocupació actuals. Tenint en compte l'oferta existent i la demanda prevista, les mancances detectades en aquest apartat s'entenen com a una recomanació enlloc d'una condició.

6. Mobilitat a peu i en bicicleta

L'estudi descriu la xarxa per a vianants de l'entorn al sector i indica que les voreres de l'entorn compten amb unes condicions favorables d'accessibilitat.

En quant a la mobilitat en bicicleta, l'estudi indica els carrils bici que transcorren per l'entorn i els aparcaments disponibles per a bicicletes. També s'indica la proximitat del sector a les estacions del servei de bicicletes públiques properes: 3 estacions als carrers Ramon Turró i Avinguda Icària.

L'estudi incorpora informació gràfica sobre la xarxa de carril bici de l'entorn.

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

7. Incidència de la mobilitat generada

L'estudi calcula el nombre de desplaçaments generats per cada mode de transport. L'EAMG indica que en transport públic hi haurà 74 desplaçaments, 11 desplaçaments es realitzaran a peu o en bicicleta i 21 en vehicle privat.

A més de l'estimació realitzada segons el Decret 344/2006, l'EAMG realitza un càlcul provisional d'aforament vinculat a la futur ús d'oficines, que quantifica en 70 les persones atretes. L'estudi indica que l'horari de màxim aflluència es concentrarà entre les 7 h i les 9 h, entre les 13 h i les 15 h i entre les 18 h i 21 h. Però no quantifica quin nombre de desplaçaments es donaran en aquesta franja.

L'EAMG indica que el nombre de viatges previstos s'adapta perfectament, des del punt de vista del trànsit, a l'**oferta viària existent** a l'entorn en estudi. L'estudi justifica que degut al petit volum de trànsit previst, no s'afectarà la circulació del sistema viari existent.

Pel que fa a la **xarxa per a vianants**, l'Estudi indica que el baix nombre de desplaçaments a peu generats disposaran d'una xarxa adequada, atès que es troben en bon estat de manteniment i condicions, i aquestes no es veuran afectades per la nova mobilitat. L'estudi no fa cap referència a la **xarxa per a bicicletes**.

En relació a la **xarxa de transport públic**, l'Estudi indica que donat el baix nombre de nous desplaçaments generats, la xarxa de transport públic podrà absorbir la nova demanda sense veure's afectada.

L'equip redactor del present informe s'accepta la valoració adoptada, donada la baixa generació de desplaçaments del planejament.

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.

El sector no ha de preveure reserves d'**aparcaments per a vehicles motoritzats**, al no proposar usos residencials ni estacions de ferrocarril ni d'autobusos interurbans.

L'estudi preveu una reserva de 12 places d'aparcament ubicades en aparcaments de la zona. D'altra banda no fa referència a la incorporació de places reservades per persones amb mobilitat reduïda ni a punts de recàrrega per a vehicles elèctrics. Tenint en compte que l'edifici no preveu aparcament propi es considera que no li resulta d'aplicació aquells aspectes vinculats a la dotació d'aparcament propi (places per a PMR, punts de recàrrega per a vehicles elèctrics...).

Pel que fa a la reserva de **places d'aparcament per a bicicletes**, l'EAMG realitza el càlcul en base a les ràtios del Decret donant com a resultat una previsió per a **7 places d'aparcament**. Aquesta previsió es veu rebaixada a 5 places, atenent l'oferta d'aparcaments existents a la zona d'estudi.

Des de l'equip redactor del present informe **s'accepta la dotació inicial d'aparcament per a bicicletes (5 places) sempre i quan aquesta sigui ampliable en funció de la demanda i a càrrec del promotor**.

La taula següent mostra les reserves d'aparcament mínimes segons les ràtios del Decret 344 i entre parèntesi s'indica les que es presenten a l'estudi de mobilitat generada.

Usos	Àrea (m ²)	Sostre edificable (m ²)	Total aparcaments bicicleta Decret i EAMG	Total aparcaments turisme EAMG
Oficines (22@)	165,58	708,54	7 (5)	12
TOTAL	165,58	708,54	7 (5)	12

9. Distribució Urbana de Mercaderies

En relació a la distribució urbana de mercaderies, el Decret 344 estableix la previsió de reserves de places de 3 x 8 metres a la xarxa viària per a càrrega i descàrrega de

mercaderies a raó d'1 plaça per cada 2.000 m² de sostre per a l'ús d'oficines, i per tant no li resulta d'aplicació en aquest PMU.

L'EAMG no especifica la dotació d'aquest tipus de reserva, si bé la dotació de places a l'entorn immediat de l'àmbit d'actuació és bona, permetent a la correcta distribució urbana de mercaderies.

10. Mesures correctores

L'estudi indica que les xarxes de mobilitat estan degudament adaptades per absorbir la nova mobilitat i no preveu mesures correctores.

Xarxa de transport públic:

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

Xarxa bàsica per a vehicles

L'estudi no incorpora cap actuació sobre la xarxa per al vehicle privat.

Xarxa de vianants i bicicletes

L'EAMG no incorpora cap actuació sobre la xarxa de vianants i bicicletes.

11. Mobilitat i gènere

L'Estudi incorpora dades de caracterització de la mobilitat per gènere, en base als resultats de l'enquesta de mobilitat quotidiana de 2006. I suggereix aplicar mesures que facilitin l'ús del transport públic, sense especificar-ne el detall.

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

L'estudi no inclou una avaluació de la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica.

Des de l'equip de redacció del present informe, s'indica la **necessitat d'incloure una avaluació de la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica.**

13. Finançament de les càrregues derivades de la mobilitat generada

L'Estudi no contempla cap actuació envers la xarxa de transport públic existent, per tant no se'n deriva cap proposta de finançament.

14. Conclusions

L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del *Pla de Millora Urbana per a la transformació de l'edifici industrial consolidat situat al carrer Badajoz núm. 32-districte d'activitats 22@bcn, a Barcelona*, 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**. 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:

- S'accepta la dotació inicial d'aparcament per a bicicletes sempre i quan aquesta sigui ampliable en funció de la demanda i a càrrec del promotor.
- Cal incloure l'avaluació de la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica.

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.

Barcelona, 15 de novembre de 2017

Vist-i-plau

Xavier Sanyer Matías
Cap del Servei de Mobilitat

Lluís Alegre Valls
Director tècnic