

**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 Ciutat de Granada núm. 68, a Barcelona**

**Municipi de Barcelona**  
**Comarca: Barcelonès**  
**Promotor: Immobiliària Castrejana, SL**  
**Redactor de l'EAMG: Alotark, SL**


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 Ciutat de Granada, número 68, a Barcelona*.

## 1. Antecedents

El present Pla de Millora Urbana té per objecte establir el marc urbanístic que permeti el canvi de l'actual ús (industrial) a l'ús de taller/oficines, tal i com es contempla a l'article 6 de les Normes Urbanístiques de la MPGM per a la renovació de les zones industrials de Poblenou, Districte d'activitats 22 @ BCN.



Planos situación y emplazamiento parcela

 Àmbito de estudio. Parcela: Ciudad de Granada 68

## 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 Ciutat de Granada número 68*, 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.

L'àmbit del planejament comprèn la parcel·la delimitada pel carrer Ciutat de Granada, cantonada amb el carrer Pujades. La parcel·la té una superfície total de 252,79 m<sup>2</sup> i un sostre construït de 1.625,23 m<sup>2</sup>, que es dedicarà íntegrament al canvi d'ús corresponent.

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

Qualificació	Superfície	Sostre
Ús oficines/taller	252,79 m <sup>2</sup>	1.625,23 m <sup>2st</sup>

### 3. Estimació de la demanda de mobilitat generada

L'Estudi de mobilitat estima que el seu desenvolupament generarà un total de **108 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 <sup>2</sup> )	Sostre edificable (m <sup>2</sup> )	Viatges generats (m <sup>2</sup> ) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
Oficines		383,68	58	<b>58</b>
Taller (industrial)		985,63	49	<b>50</b>
Zones comunes		255,92	0	
<b>TOTAL</b>	252,79	1.625,23	107	<b>108</b>

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	8%	72%	20%	100%
Total viatges generats/dia	8	78	22	108

Des de l'equip de redacció del present informe es considera poc contrastat el repartiment modal que s'aplica als desplaçaments generats. Les dades de l'EMQ exposades a l'estudi mostren una major participació dels modes no motoritzats en l'àmbit d'estudi i una quota menor del transport públic. 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 a la xarxa viària externa de connexió, i descriu les principals vies que la conformen: Plaça de les Glòries, Gran Via de les Corts Catalanes, Avinguda Diagonal i Avinguda Meridiana.

Pel que va a la xarxa de proximitat, l'estudi no realitza una descripció detallada dels itineraris d'accés en vehicle privat des de les principals vies de circulació de la ciutat fins al sector. L'Estudi 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 descriu la xarxa de transport públic en un radi de 500 metres que dona cobertura a l'àmbit d'estudi. La Línia 4 de Metro té una parada a 50 metres, Llacuna. El sector es troba cobert per 14 línies de bus diürnes(6, 26, 36, 40, 42, 59, 92, 99, 192, B20, B25, H14, H16 i V27). També es fa esment d'altres xarxes de transport situades més enllà dels 750 metres, com el tramvia o la línia1 de metro.

L'estudi incorpora informació gràfica sobre les xarxes de transport públic, i s'aporta informació sobre horaris, freqüència i recorreguts. Per contra, l'EAMG no incorpora informació sobre la capacitat i el nivell d'ocupació de la xarxa de transport públic.

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

### **Recomanació 2.**

Es recomana aportar informació la 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 una estació del Bicing.

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 78 desplaçaments, 8 desplaçaments es realitzaran a peu o en bicicleta i 22 en vehicle privat.

L'estudi garanteix que donat el reduït nombre de viatges generats i la seva distribució al llarg del dia, la transformació de l'edifici en oficina/taller no provocarà aglomeracions, ni a les vies de circulació, ni en el transport de proximitat, ni a la vorera. La situació estratègica de l'edifici, amb una àmplia varietat de transport públic a una distància de menys de 100m, contribueix a afavorir un baix impacte dels nous desplaçaments estimats.

A més de l'estimació realitzada segons el Decret 344/2006, l'EAMG realitza un repartiment dels viatges generats en vehicle privat, segons siguin turismes, motos o

taxis. L'estudi també aplica una ràtio d'ocupació per cada tipus de vehicle i una distribució horària en funció de l'ús.

L'aplicació d'aquests paràmetres als nous desplaçaments generats en vehicle privat suposa que a l'àmbit d'estudi l'horari de màxim d'afluència es concentrarà entre les 8 h i les 9 h i entre les 16 h i les 17 h. Segons aquesta previsió, es donarà un màxim de 3 vehicles entrant o sortint del sector en hora punta del matí i de la tarda.

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.

Pel que fa a la **xarxa per a vianants**, l'estudi indica les darreres millores que han tingut lloc al barri són notòries en la xarxa de desplaçaments a peu i en bicicleta.

Respecte a la **xarxa per a bicicletes**, l'EAMG senyala que els itineraris de connexió amb la resta d'itineraris de la ciutat estan garantits.

L'estudi conclou que el baix nombre de desplaçaments a peu i en bicicleta disposaran d'una xarxa adequada.

En relació a la **xarxa de transport públic**, l'Estudi indica que 13 desplaçaments coincidiran en hora punta de matí, i 12 en hora punta de tarda. En aquest sentit, l'EAMG conclou 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 accepta la valoració adoptada, donada l'oferta de transport públic a la zona i 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 no preveu reserva de places d'aparcament fora de calçada a l'edifici en qüestió. No obstant, realitza una prospecció de l'oferta d'aparcament a la zona. En aquest apartat l'estudi determina que:

*“D'acord amb l'article 28 de les normes del PEI, respecte a les disposicions relatives a l'aparcament i tenint en compte els possibles usos de l'edifici, s'hauran de reservar les places corresponents. No obstant això, en el nostre cas concret no serà possible aconseguir les places que es requereixen, ja que l'edifici no disposa ni de soterrani ni d'espai per ubicar l'aparcament. D'acord amb els apartats 7 i 8 de l'art. 299 de les NNUU del PGM, no és exigible la dotació obligatòria”.*

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 **14 places d'aparcament**.

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 <sup>2</sup> )	Sostre edificable (m <sup>2</sup> )	Total aparcaments bicicleta Decret	Total aparcaments bicicleta EAMG
Oficines		383,68	4	4
Taller (indústria)		985,63	10	10
Zones comunes		255,92	0	0
<b>TOTAL</b>	252,79	1.625,23	14	14

## 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 m<sup>2</sup> de sostre per a l'ús d'oficines. Tenint en compte aquesta ràtio no li resulta d'aplicació al PMU Ciutat de Granada.

L'EAMG no especifica la reserva d'aquest tipus de plaça, si bé si que ubica la dotació de places a l'entorn immediat de l'àmbit d'actuació.

## 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, llevat de l'aparcament per a 14 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 de l'enquesta de mobilitat en dia feiner de l'any 2015. I cita les propostes de millora que indica aquesta darrera enquesta, com a exemple a seguir en els nous desenvolupaments.

## 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.**

### Recomanació 3.

Si bé resulta obligatori d'incloure una avaluació de la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica, tenint en compte la mobilitat generada pel sector s'entén com a una recomanació enlloc d'una condició.

## 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 Ciutat de Granada número 68, 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**.

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, 21 de novembre de 2017

Vist-i-plau

Xavier Sanyer Matías  
Cap del Servei de Mobilitat

Lluís Alegre Valls  
Director tècnic