

Informe referent a la consulta efectuada per l'Ajuntament de Badalona pel que a l'Estudi d'Avaluació de la Mobilitat Generada de la Modificació Puntual del PGM a la parcel·la situada a la cantonada del carrer de la Seu d'Urgell i el Parc de la Companyia Teatral Terrades i Cases a Badalona

Municipi de Badalona
Comarca del Barcelonès

Promotor: Orus Renovables SL

Redactor de l'estudi: Ponsirenas-Puig i Associats SLP

D'acord amb la consulta efectuada per l'Ajuntament de Badalona en relació a l'Estudi d'Avaluació de la Mobilitat Generada de la Modificació Puntual del PGM a la parcel·la situada a la cantonada del carrer de la Seu d'Urgell i el Parc de la Companyia Teatral Terrades i Cases a Badalona, s'emet l'informe següent:

Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'Estudi d'avaluació de la mobilitat generada de la modificació del PGM, als continguts de la Llei de la mobilitat, i en base a l'aplicació dels criteris establerts en el Decret 344/2006, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada.

El decret, en el seu article 2, estableix que els estudis d'avaluació de la mobilitat generada tenen per objecte l'avaluació de l'increment potencial de desplaçaments provocat per una nova planificació o una nova implantació d'activitats i la capacitat d'absorció dels serveis viaris i del sistema de transports, incloent-hi els sistemes de transports de baix o nul impacte, com els desplaçaments a peu o en bicicleta.

El decret, en el seu article 3, estableix l'obligació de que les figures de planejament urbanístic derivat i llurs modificacions, que tinguin per objectiu la implantació de nous usos o activitats, han d'incloure un estudi d'avaluació de la mobilitat generada com a document independent.

La MP que es tramita té per objecte passar una part del sostre d'una parcel·la d'equipament privat de nova creació (7b1) amb un ús sanitari-assistencial, a una zona subjecta a ordenació volumètrica específica (18) amb un ús administratiu.

La parcel·la es localitza al costat sud-est de la intersecció entre la C-31 i la B-500, a 1km del centre de Badalona, al barri de Casagemes, delimitada per l'est pel carrer de la Seu d'Urgell, pel sud pel Parc de la Companyia Teatral Terrades i Cases, per l'oest pel carrer de Ramon Rubials i pel nord per l'edifici que fa cantonada amb l'Avinguda Navarra. Té una superfície de 2.200m² i un sostre edificable de 6.800m².



Figura 1. Situació de l'àmbit de la MP. Font: Google Maps



Figura 2. Emplaçament de l'àmbit de la MP. Font: EAMG, plànol I01

Relació amb altres plans i programes

En l'EAMG no es fa referència a altres plans i programes. En aquest sentit es troba a faltar com a mínim la referència al Pla Director de Mobilitat 2013-2018, el Pla de Millora de la Qualitat de l'Aire Horitzó 2020 i el Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de Badalona.

Estimació de la demanda de mobilitat generada

L'estudi aplica les ràtios del Decret 344/2006, i per tant, considera:

- En l'ús d'equipament públic sanitari assistencial una ràtio de 20 desplaçaments per cada 100 m² de sostre. Amb la modificació de planejament es passa de 6.880 m² a 4.880m² i per tant, de 1.376 a 976 desplaçaments/dia associats a aquest ús.
- En el nou ús d'oficines s'aplica la ràtio de 15 desplaçaments per cada 100 m² de superfície de sostre. En els 2000m² previstos amb la modificació de planejament S'estima que es generen 300 desplaçaments/dia.

Per tant, l'estudi estima que es generaran 1.276 desplaçaments/dia, el que globalment representa 100 desplaçaments/dia menys que l'ús previst anteriorment en que tot era equipament privat. A partir d'aquest argument estableix que la modificació puntual no genera cap increment de la mobilitat que requereixi ser analitzada amb detall.

En aquest sentit, la direcció del present informe interpreta que si bé es tracta d'un canvi d'usos de planejament, actualment no existeix cap activitat en la parcel·la i, per tant, s'ha d'analitzar l'impacte que tindrà el conjunt de la nova mobilitat generada en el moment de la seva implantació, és a dir, els 1.276 desplaçaments/dia.

L'estudi també incorpora la informació del repartiment modal que s'inclou en el Quadern de Mobilitat Urbana de Badalona del 2011, basat en dades de l'EMQ 2006. Es remarca que a la ciutat un 50% dels desplaçaments quotidians en dia feiner es realitzen a peu o en bicicleta, un 19% en transport públic i un 31% en vehicles privat motoritzat. No obstant això, l'Estudi no explicita cap proposta de repartiment modal de la mobilitat generada en la present Modificació del PGM.

Des de l'equip de redacció del present informe es considera que cal realitzar una estimació del repartiment modal i distribució territorial de la mobilitat generada, per tal de determinar l'impacte d'aquesta nova mobilitat sobre les diferents xarxes, tal i com indica el Decret 344/2006.

Mobilitat en vehicle privat

Donat que considera que la modificació no produeix un increment de la mobilitat, l'estudi no descriu la xarxa viària interna i externa, més enllà de representar la xarxa viària de l'entorn de la parcel·la en el plànol I02. En tot cas cal destacar que el desenvolupament de la Modificació del PGM no suposarà la construcció de cap nou vial públic.

Es troba a faltar una breu descripció de si actualment la xarxa té capacitat suficient per a assumir com a mínim el percentatge de referència dels desplaçaments totals generats corresponents al vehicle privat motoritzat, és a dir, uns 400 desplaçaments/dia (31% del total).

En tot cas, per tal de simplificar recorreguts l'estudi proposa que el tram nord del carrer Seu d'Urgell passi a ser de doble sentit (plànol P01).

Xarxa de transport públic

L'oferta de transport públic propera a l'àmbit de la Modificació del PGM està formada per les línies urbanes amb parada a l'Av. Lluís Companys (línies B8, B9, B3, B25, B27, N2, i N11) i al carrer Sant Bru (línies B2, B30, B29, B4, B44 i N9). Aquestes línies permeten una bona connexió amb la ciutat, amb els municipis propers i amb les estacions de ferrocarril (plànol I03). Les parades són generalment a menys de 300 metres i amb una bona connectivitat a peu, de manera que es considera que cobreixen suficientment l'àmbit d'estudi. Tot i això, es troba a faltar que l'estudi aportí més dades sobre els horaris, el recorregut i el nivell d'ocupació de la major part d'elles, per tal de determinar que podran assumir sense problemes el nou increment de mobilitat associat a la parcel·la.

Mobilitat a peu i en bicicleta

L'EAMG descriu breument els itineraris principals, que també grafia en el plànol I04, i indica que el sector compta amb una bona connexió a la xarxa d'itineraris a peu. Cal remarcar en aquest sentit que diversos desenvolupaments propers han generat en aquest sector alguns nous carrers i passatges exclusius per a vianants que faciliten l'accés a peu als carrers principals, que ja disposen de voreres suficients i parades de transport públic accessibles.

En relació a la xarxa de bicicletes, recull en el plànol I05 els itineraris previstos. En aquest sentit, caldrà garantir que el sector permet connectar adequadament amb els futurs itineraris del carrer Sant Bru i l'eix de la C-31.

Estimació de la demanda d'aparcament

Pel que fa a les places d'aparcament a reservar fora de calçada, el Decret 344/2006, obliga a 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.

L'estudi utilitza els valors de l'annex 2 i 3 del Decret 344/2006 de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada resulta per a realitzar la proposta d'aparcaments de bicicletes per al conjunt del sostre edificable. En aquest cas, per tant, es considera adequat l'enfocament donat que té en compte el conjunt de la mobilitat generada.

Distribució urbana de mercaderies

L'Estudi no fa referència als requeriments que estableix el Decret 344/2006 en relació a la distribució urbana de mercaderies, ja que en base als usos previstos no li és d'aplicació. En tot cas, en funció del tipus d'equipaments i usos d'oficines que s'acabin implantat en aquest sector pot resultar recomanable disposar d'una reserva d'espai per a la càrrega i descàrrega de mercaderies en un punt proper a l'accés als equipaments previstos

Mobilitat i gènere

L'estudi considera que la ubicació cèntrica del sector facilita que es donin unes millors condicions per a la mobilitat a peu i en bicicleta, i per tant, dels modes que ofereixen una major equitat en termes de gènere,

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 en municipis 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 no inclou una avaluació de la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica, donat que en aquest apartat torna a considerar que la modificació puntual no genera nova mobilitat. Tampoc preveu per tant, cap mesura correctora.

Finançament de les càrregues derivades de la mobilitat generada

L'Estudi no especifica el finançament de cap actuació vinculada a la millora de la mobilitat ja que de nou considera que la mobilitat no es veu incrementada.

Conclusions

L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada no 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, donat que considera que el canvi d'usos no modifica la previsió de mobilitat anterior. En tot cas des de la direcció de l'informe es considera que cal interpretar que l'estudi ha de considerar tota la nova mobilitat que generarà la parcel·la donat que actualment no hi ha cap activitat i, per tant, s'emet **informe no favorable**.

De cara a la compleció futura de l'estudi es recomana:

- Realitzar una estimació del repartiment modal del conjunt dels desplaçaments, per tal de millorar la determinació de l'impacte d'aquesta nova mobilitat sobre les diferents xarxes, tal i com indica el Decret 344/2006
- Analitzar breument la situació actual de la xarxa viària i la seva capacitat per a assumir la nova mobilitat amb vehicle privat motoritzat.
- Analitzar en major detall els horaris i capacitats de les línies d'autobús identificades per tal de resoldre les necessitats horàries específiques dels equipaments i oficines previstes en la parcel·la.
- Analitzar en major detall les característiques i accessibilitat del recorregut des del sector i cap als punts d'accés al transport públic, tant a peu com en bicicleta.

- Preveure les places necessàries per a persones amb mobilitat reduïda, així com analitzar la possibilitat de preveure punts de recàrrega per a vehicles elèctrics. Tenint en compte la disposició addicional primera del RD 1053/2014 caldria preveure un punt de recàrrega cada 40 vehicles.
- Cal avaluar els efectes sobre la contaminació atmosfèrica, i en especial les emissions de NO_x i PM₁₀.

Barcelona, 8 de gener de 2018

Vist-i-plau

Xavier Sanyer Matías
Cap del Servei de Mobilitat

Lluís Alegre Valls
Director tècnic