

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 Pere IV, 98 -districte d'activitats 22@bcn, a Barcelona

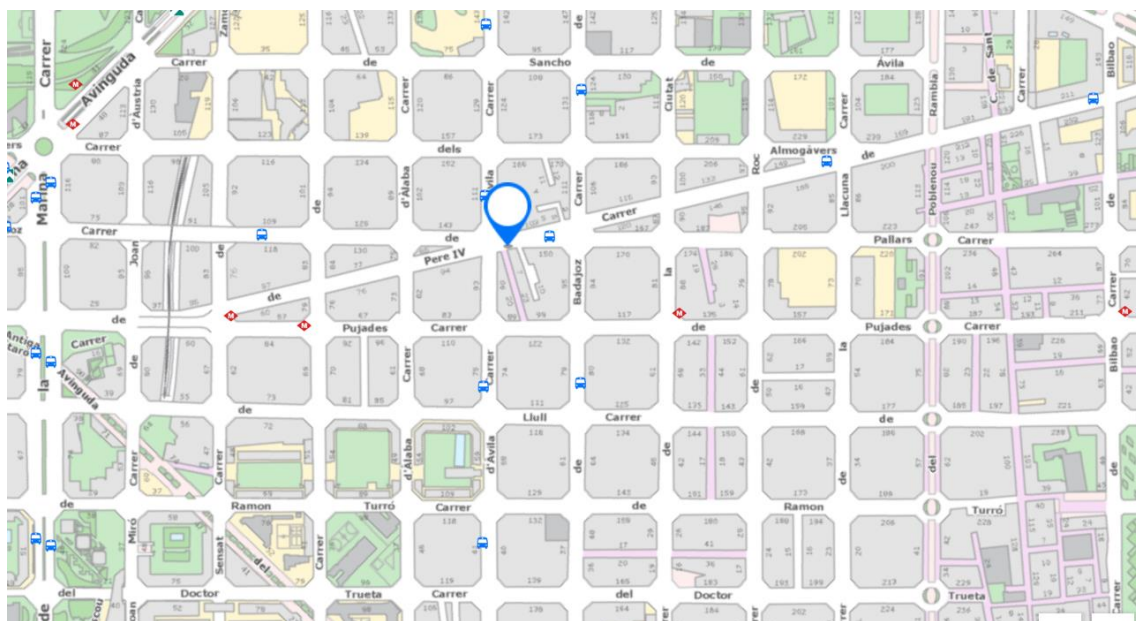
Municipi de Barcelona
Comarca: Barcelonès
Promotor: PETIL-LIA, SL
Redactor de l'EAMG: Miquel Calcerrada,
Enginyer Industrial

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 Pere IV, 98 - districte d'activitats 22@bcn, a Barcelona*.

1. Antecedents

El sector objecte de l'estudi, comprèn la parcel·la situada al carrer Pere IV, 98 de Barcelona, a l'illa formada pels carrers de Pere IV, passatge Iglesias, passatge Trullà, i carrer de Pujadas, al districte del 22 @bcn.

El Pla de Millora Urbana es desenvolupa per tal d'establir el marc urbanístic adequat per obtenir la transformació de l'actual ús industrial a un edifici que admeti l'ús industrial, l'ús d'oficines, i qualsevol dels altres usos que puguin incloure activitats 22@.



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 Pere IV, 98-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 transformació de l'actual ús industrial a un edifici que admeti l'ús industrial, l'ús d'oficines, i qualsevol dels altres usos que puguin incloure activitats 22@.

L'àmbit del planejament se circumscriurà a la totalitat de la parcel·la que està situada al carrer Pere IV número 98 de Barcelona. La superfície de sòl és de 654 m² i la superfície de sostre construït és de 1.187,2 m².

Les condicions d'edificació per l'àrea de qualificació urbanística 22@ proposada en aquest PMU, són les següents:

Qualificació	Vigent	Proposat
Superfície parcel·la	654 m ²	654 m ²
Sostre edificable	1.187,2 m ² /st	1.438,8 m ² /st

3. Estimació de la demanda de mobilitat generada

L'EAMG exposa que per al càlcul de la mobilitat generada només es considerarà la planta primera i la planta segona de l'immoble, donat que en planta baixa es mantindrà l'ús existent, i per tant es considerarà una superfície total de sostre de 784,8 m², als quals s'aplica la ràtio de generació de desplaçaments corresponent a l'ús d'oficines.

L'estudi estima que el desenvolupament del PMU generarà un total de **118 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@)	654	784,8	118	118
TOTAL	654	784,8	118	118

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	37,6%	41,3%	21,1%	100%
Total viatges generats/dia	44	49	25	118

Des de l'equip de redacció del present informe s'accepta la distribució modal prevista.

4. Mobilitat en vehicle privat

Pel que fa a la xarxa viària a l'àmbit d'estudi, l'Estudi explica que correspon a la quadrícula d'illes Cerdà, amb grans eixos perpendiculars de circulació. En concret fa referència als carrers de Pere IV, Pujades, Badajoz, i Àvila, on existeix aparcament a ambdues bandes, a excepció del carrer Pujades on només es pot aparcar en un dels laterals del vial. En aquest apartat també indica que proper al sector hi ha diversos aparcaments públics, i en descriu l'oferta de places i distància al sector (mai superior a 300 metres).

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 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 500 metres que dona cobertura a l'àmbit d'estudi. La Línia 4 de Metro té dues parades a menys de 500 metres (Bogatell i Llacuna) i el sector es troba cobert per 5 línies de bus diürnes (6, 92, 136, 192 i H14). També es fa esment de les 4 parades de taxi més properes, i s'especifica la ubicació.

L'estudi incorpora informació gràfica sobre les xarxes de transport públic.

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 de l'oferta de transport públic existent. Tenint en compte l'oferta existent i la demanda prevista, les mancances detectades en aquest apartat s'entenen com a una recomanació en lloc 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.

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: 7 estacions als carrers Ramon Turró, Sancho d'Àvila, Pujades i Pallars.

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 49 desplaçaments, 44 desplaçaments es realitzaran a peu o en bicicleta i 25 en vehicle privat.

A més de l'estimació realitzada segons el Decret 344/2006, l'EAMG realitza una distribució horària d'aquesta mobilitat. L'estudi indica que l'horari de màxima afluència es concentrarà entre les 7 h i les 9 h, entre les 13 h i les 15 h i entre les 17 h i 19 h.

En relació a la **xarxa de transport públic**, l'Estudi indica que el nombre de nous desplaçaments generats, dividits en anada + tornada i distribuïts en dues franges horàries (corresponents a entrades i sortides de la feina) no suposaran cap problema d'absorció a la xarxa de transport públic, que no es veurà afectada per aquests.

Pel que fa a la **xarxa per a vianants i de bicicletes**, 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'EAMG indica que el nombre de viatges previstos és tan reduït (25 desplaçaments) que, des del punt de vista del trànsit, que no es considera que pugui suposar cap afectació sobre l'**oferta viària existent** a l'entorn en estudi.

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 exposa que hi ha oferta suficient d'aparcament per a turismes, motocicletes i bicicletes 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 no realitza el càlcul segons les ràtios del Decret, sinó en base a les NNUU vigents. Aquesta reserva dona com a resultat una previsió per a **2 places d'aparcament**.

La taula següent mostra les reserves d'aparcament mínimes segons les ràtios del Decret 344 i entre parèntesis 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	Total aparcaments motos EAMG
Oficines (22@)	654	784,8	8 (2)	18	2
TOTAL	165,58	708,54	8 (2)	18	2

Des de l'equip redactor del present informe **es considera necessari establir les reserves mínimes d'aparcament de bicicletes situats fora de la via pública segons el que indica l'annex 2 del Decret 344/2006.**

9. 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'estudi no incorpora cap actuació sobre la xarxa de vianants i bicicletes.

10. Mobilitat i gènere

L'Estudi incorpora dades de caracterització de la mobilitat per gènere, segons els 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.

11. 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.

Es recomana aportar una avaluació de la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica. Tenint en compte la nova mobilitat generada, les mancances detectades en aquest apartat s'entenen com a una recomanació en lloc d'una condició.

12. 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.

13. 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 Pere IV, 98-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:

- Cal establir les reserves mínimes d'aparcament de bicicletes situats fora de la via pública segons el que indica l'annex 2 del Decret 344/2006.

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, 22 de novembre de 2018

Vistiplau

Xavier Sanyer Matías
Cap del Servei de Mobilitat

Lluís Alegre Valls
Director tècnic