

**Informe relatiu a l'Estudi d'avaluació de la mobilitat generada per al Pla de Millora Urbana per a la rehabilitació de l'edifici industrial situat al carrer Ramon Turró, 133 de Barcelona**

**Municipi de Barcelona**  
**Comarca: Barcelonès**  
**Promotor: Franklin España Holdco, SL**  
**Redactor de l'EAMG: Doymo**

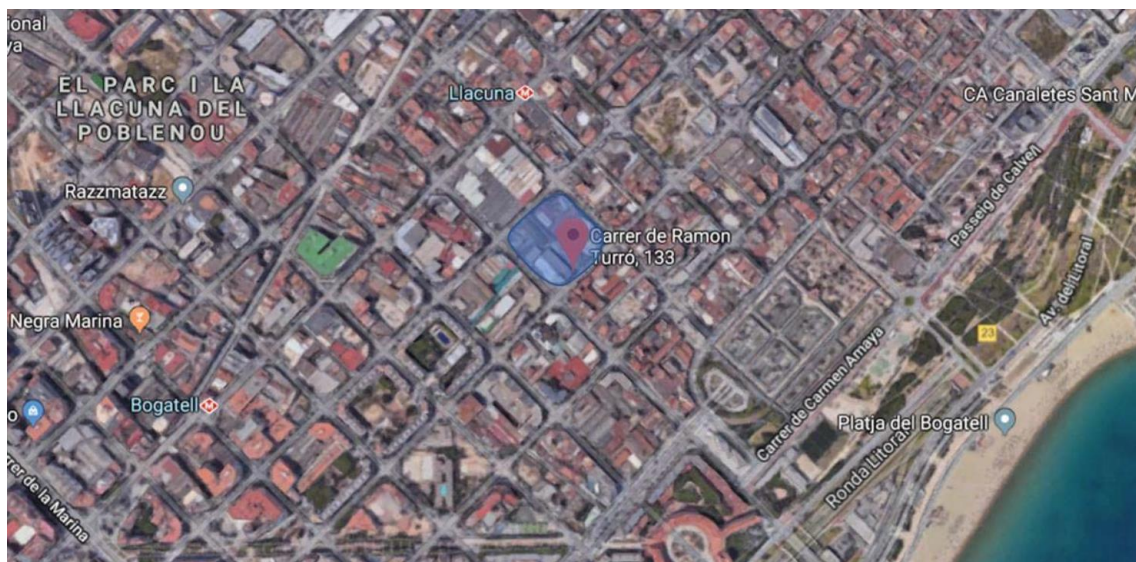
En compliment de l'article 18.3 de la llei de la mobilitat i del Decret 344/2006 de regulació dels estudis de la mobilitat generada s'emet el següent informe relatiu a l'Estudi d'avaluació de la mobilitat generada del *Pla de Millora Urbana per a la rehabilitació de l'edifici industrial situat al carrer Ramon Turró, 133 de Barcelona*.

## 1. Antecedents

El sector objecte de l'estudi, està definit pels límits de la parcel·la situada al carrer Ramón Turró 133, al Districte de Sant Martí de Barcelona.

El PMU està inclòs dintre de l'àmbit de la MPGM Poblenou 22@ i per tant subjecte a les seves determinacions.

El Pla de Millora Urbana es desenvolupa per establir el marc urbanístic adequat per tal d'obtenir la rehabilitació de l'actual ús industrial als usos permesos a la MPGM 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 rehabilitació de l'edifici industrial situat al carrer Ramon Turró, 133 de Barcelona*, als continguts de la llei de la mobilitat, aplicant

com a criteris els establerts en el Decret 344/2006, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada.

L'àmbit del planejament té una superfície de sòl de 1.030,70 m<sup>2</sup>, i una superfície de sostre materialitzat de 4.245,75 m<sup>2</sup>. La taula següent mostra els usos admesos:

Qualificació	Superfície	Sostre
Ús 22@ (oficines)	1.030,7 m <sup>2</sup>	4.245,75 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 **637 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)
Usos 22@ (oficines)	1.030,7	4.245,75	637	637
<b>TOTAL</b>	1.030,7	4.245,75	637	637

L'EAMG realitza una proposta de distribució modal de la mobilitat, considerant el repartiment modal previst al Pla Especial d'Infraestructures del Poblenou (PEI) i al PMU de Barcelona (2013-2018).

Repartiment modal proposat	A PEU / BICI	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT	TOTAL
% quota modal	35%	38%	27%	100%
Total viatges generats/dia	223	242	172	637

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, aquesta correspon en bona part a l'esquema de l'Eixample, amb la particularitat que s'hi observa un esquema clar de super-illes. En direcció mar-muntanya, només un de cada tres carrers (i no sempre) presenta continuïtat més enllà de la Gran Via. En direcció paral·lela a la costa l'esquema no és tant clar, però la presència del Parc de la Ciutadella, per una banda, i de només dos passos existents més enllà del Besòs (Cristòbal de Moura i Eduard Maristany) condiciona també el disseny funcional de la xarxa. Finalment, els grans eixos de la Ronda Litoral (Front Litoral i Besòs) i de la Gran Via acaben de configurar la malla.

L'estudi aporta informació gràfica sobre l'ordenació dels sentits de circulació de la xarxa. També incorpora pla manual d'aforaments (molt detallat) realitzat a les interseccions més destacades de l'entorn.

L'EAMG indica que per l'àmbit d'estudi hi circulen 8.220 vehicles en dia laborable. Les intensitats de trànsit més importants es troben al c/ de Badajoz amb IMD d'uns 4.000 veh./dia. No es registren problemes de saturació en les vies de l'entorn, i en cap punt es registren saturacions per sobre del 45%.

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

#### **Recomanació 1.**

Es recomana aportar la informació referent als principals itineraris i accessos al sector.

### **5. Xarxa de transport públic**

L'Estudi llista la xarxa de transport públic en un radi de 500 m que dona cobertura a l'àmbit d'estudi. La Línia 4 de Metro té una parada a 260 m (Llacuna) i Bogatell a 820 m. També es fa esment a la parada de Marina de la línia 1, però aquesta està a 1,4 km. L'EAMG estima la capacitat de la xarxa i valora l'ocupació observada en un 75% per cada direcció.

La línia T4 del Trambesòs està a una distància de 900 m del sector, amb les parades Wellington i Marina.

Pel que fa al bus, el sector es troba cobert per 9 línies de bus diürnes (6, 26, 36, 40, 92, 192, H14, H16 i V27). També es fa esment de les parades de taxi, tot i que no s'especifica la ubicació.

L'EAMG descriu els horaris i freqüències per cada xarxa, també s'aporta informació dels recorreguts i les parades, i es descriu la capacitat i l'ocupació observada. També incorpora informació gràfica sobre les xarxes de transport públic.

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

### **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 tenen condicions favorables d'accessibilitat. Les cruïlles disposen de guals i semàfors adaptats per a PMR. També exposa que la proximitat de zones escolars fa que els itineraris de vianants de l'àmbit estiguin adaptats per a camins escolars.

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 3 estacions del servei de bicicletes públiques (carrers Pujades i Badajoz).

L'estudi incorpora informació gràfica sobre els itineraris a peu i sobre la xarxa de carrils 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 161 desplaçaments, 153 desplaçaments es realitzaran a peu o en bicicleta i 241 en vehicle privat.

L'equip redactor del present informe ha detectat un error en el càlcul del nombre de desplaçaments generats per cada mode de transport. **Es considera necessari refer el càlcul de desplaçaments segons el repartiment modal exposat.**

En relació a la **xarxa de transport públic**, l'Estudi indica que la baixa mobilitat generada i la gran quantitat d'oferta de línies de bus de l'entorn, fan que aquest increment en els viatges en transport públic pugui ser absorbit per l'oferta actual.

L'EAMG aplica una ocupació mitjana dels vehicles per estimar el nombre de vehicles que es generaran amb el desenvolupament del PMU. L'estudi realitza una modelització del comportament de la xarxa viària, afegint els viatges generats per les noves activitats a la matriu actual. El resultat del model indica que l'increment de viatges no generarà cap problema a la xarxa actual que envolta l'àmbit d'estudi. La via que més incrementa la intensitat de trànsit és el carrer Badajoz, que passa de 3.861 a 4.019 veh/dia però que continua amb nivells de saturació per sota del 50%.

L'equip redactor del present informe s'accepta la valoració adoptada.

## 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 calcula la necessitat de places d'aparcament segons el PEI. En aquest sentit, cal una reserva de 53 places per a turismes, 5 places per a motos i 85 per a bicicletes.

L'EAMG explica que l'ocupació observada en pàrquings propers pot absorbir la demanda generada en turismes, i l'oferta en superfície de places de motos també pot acollir la demanda en aquest mode. En relació al vehicle elèctric, l'estudi localitza la reserva més propera per a vehicles elèctrics, que es troba a 200 metres.

D'altra banda no fa referència a la incorporació de places reservades per persones amb mobilitat reduïda. 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 estima una previsió de **15 places d'aparcament**.

La taula següent mostra les reserves d'aparcament mínimes segons les ràtios del Decret 344 i 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 (22@)	1.030,7	4.245,75	42	15
<b>TOTAL</b>	1.030,7	4.245,75	42	15

L'EAMG considera sobredimensionades les places per a bicicletes obtingudes aplicant la ràtio del PEI. En relació a la ràtio del Decret (1 plaça/100 m<sup>2</sup> de sostre), considera oportú ajustar-les a les necessitats reals a la demanda prevista.

En aquest sentit, l'EAMG, segons Dades bàsiques de mobilitat 2014, ajusta la necessitat d'aparcament repartint les necessitats entre les bicicletes privades i el Bicing. En aquest sentit, estima que calen 15 places en aquest àmbit.

Des de l'equip redactor del present informe **s'accepta la dotació inicial d'aparcament per a bicicletes (15 places) sempre que aquesta sigui ampliable en funció de la demanda i a càrrec del promotor.**

## **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.

L'EAMG especifica que la dotació necessària per a aquest tipus de reserva serà de 2 places. I comprova que la dotació de places a l'entorn immediat de l'àmbit d'actuació és bona (20 places amb una ocupació de 16 places), permetent a la correcta distribució urbana de mercaderies.

## **10. Mesures correctores**

### **Xarxa de transport públic:**

L'Estudi proposa realitzar una campanya informativa als futurs treballadors de les oficines exposant les possibilitats que hi ha per arribar a l'emplaçament d'estudi. També proposa millorar la informació de les parades d'autobús properes.

### **Xarxa bàsica per a vehicles**

L'estudi no incorpora cap actuació sobre la xarxa per al vehicle privat, a excepció de pintar places de motos entorn de l'àmbit.

### **Xarxa de vianants i bicicletes**

L'EAMG proposa millorar aquelles voreres que tenen alguna deformació en els itineraris al nou emplaçament d'oficines.

També es proposa millorar una pas de vianants detectat durant el treball de camp, que té un arbre en mig del pas i que forma part de l'itinerari al carrer Ramon Turró (a més de la sortida d'una escola).

En relació amb les bicicletes, l'EAMG proposa instal·lar mòduls d'U invertida en el propi edifici, per tal de donar confort i seguretat als treballadors i visitants.

## **11. 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.

## 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 inclou una avaluació de la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica, fent servir la metodologia EMEP Corinair. Segons aquesta metodologia el desenvolupament el PMU generarà unes emissions de 0,349 tones CO/dia, 0,004 tones PM/dia i 0,09 tones NO<sub>x</sub>/dia.

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

L'Estudi contempla el cost de les actuacions envers la xarxa de transport públic i l'aparcament per a motos. Estimant un cost total de 3.220 €.

## 14. Conclusions

L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del *Pla de Millora Urbana per a la rehabilitació de l'edifici industrial situat al carrer Ramon Turró, 133 de 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:

- Es considera necessari refer el càlcul de desplaçaments segons el repartiment modal exposat.
- S'accepta la dotació inicial d'aparcament per a bicicletes sempre que aquesta sigui ampliable en funció de la demanda i a càrrec del promotor.

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 2018

Vistiplau

Xavier Sanyer Matías  
Cap del Servei de Mobilitat

Lluís Alegre Valls  
Director tècnic