

**Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada per la Modificació del Pla General Metropolità als àmbits 1,3,4 i 6 vinculats a Can Colomer de Badalona**

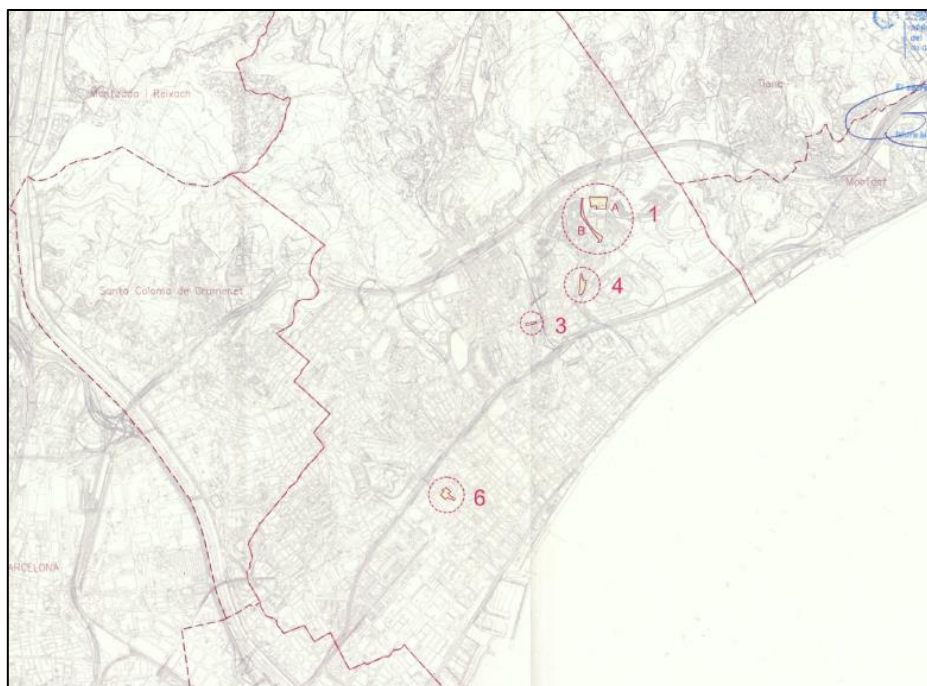
**Municipi de Badalona**  
**Comarca: Barcelonès**  
**Promotor: Ajuntament de Badalona**  
**Redactor de l'EAMG: Ajuntament de Badalona**

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 per la *Modificació del Pla General Metropolità als àmbits 1,3,4 i 6 vinculats a Can Colomer de Badalona*.

**1. Antecedents**

La Modificació del Pla General Metropolità als àmbits 1,3,4 i 6 vinculats a Can Colomer de Badalona, engloba quatre polígons discontinus d'actuació que assoleixen una superfície total de 41.181 m<sup>2</sup>.

Àmbit d'actuació	Situació	Superfície (m <sup>2</sup> )	Sostres (m <sup>2</sup> st)
<b>Polígon 1</b>	Sud PI Pomar, Carretera B-500	24.339,00	26.062,00
<b>Polígon 3</b>	Carrer Molí de la Torre (Sud del Parc de la Bòbila)	2.240,00	6.384,00
<b>Polígon 4</b>	Av de Pomar (Zona rotonda de l'Alguer)	7.415,00	7.100,00
<b>Polígon 6</b>	Carrer de General Weiler	7.187,00	15.043,71
<b>Total</b>		<b>41.181,00</b>	<b>54.589,71</b>



La Modificació del Pla General Metropolità de Can Colomer anterior, classificava els 4 sectors en la seva totalitat com a sòl urbà consolidat i definia la distribució de l'aprofitament dels sòls públics i les parcel·les edificables per a cada un, tot i això, cal destacar que, els àmbits 3,4 i 6 els incloïa com a Plans de Millora Urbana individuals.

En l'actualitat (2019), donat que aquests planejaments encara no s'han desenvolupat, els promotors presenten la Modificació del Pla General Metropolità a fi de modificar les superfícies destinades a sòl públic a urbanitzar i a edificar en cada sector i els usos previstos en aquests mantenint les superfícies totals, i unificant la figura de planejament dels diferents àmbits, concretament preveu:

- Establir l'ordenació en el sector 1 i la redistribució d'aprofitament
- Incloure els sectors 3,4 i 6 per a definir les ordenacions i la definició de sol públic a urbanitzar substituint els plans de millora urbana individuals per a cada un d'ells.

3 - QUADRE COMPARATIU		
CLAU	PLANEJAMENT VIGENT	PLANEJAMENT PROPOSAT
18	13.874	20.361
14b	4.460	0
7b	4.398	2.364
6b	5.258	6.386
5	13.191	12.070
<b>TOTAL</b>	<b>41.181</b>	<b>41.181</b>

## 2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'Estudi d'avaluació de la mobilitat generada la Modificació del Pla General Metropolità als àmbits 1,3,4 i 6 vinculats a Can Colomer de Badalona, als continguts de la Llei de la mobilitat, i s'aplicaran com a criteris els establerts en el Decret de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada.

El desenvolupament d'aquesta modificació suposarà un increment de la mobilitat conseqüència de la definició de:

- 52.225,71 m<sup>2</sup> de sostre destinat a habitatges.
- 2.364,00 m<sup>2</sup> de sostre destinat a equipaments.
- 6.386,00 m<sup>2</sup> de superfície destinats a zones verdes.

Aquests es distribueixen en els diferents sectors:

Àmbit d'actuació	Situació	Superfície (m <sup>2</sup> )	Sostre (m <sup>2</sup> st)
<b>Polígon 1</b>	Sud PI Pomar, Carretera B-500	<b>24.339,00</b>	<b>26.062,00</b>
Clau	<b>18 Habitatges</b>	9.506,00	23.698,00
	<b>7b Equipaments</b>	2.364,00	2.364,00
	<b>6b Zona verda</b>	5.014,00	-
	<b>5 vialitat</b>	7.455,00	-
<b>Polígon 3</b>	Carrer Molí de la Torre (Sud del Parc de la Bòbila)	<b>2.240,00</b>	<b>6.384,00</b>
Clau	<b>18 Habitatges</b>	1.880,00	6.384,00
	<b>5 vialitat</b>	360,00	-
<b>Polígon 4</b>	Av de Pomar (Zona rotonda de l'Alguer)	<b>7.415,00</b>	<b>7.100,00</b>
Clau	<b>18 Habitatges</b>	4.515,00	7.100,00
	<b>5 vialitat</b>	2.900,00	-
<b>Polígon 6</b>	Carrer de General Weiler	<b>7.187,00</b>	<b>15.043,71</b>
Clau	<b>18 Habitatges</b>	4.460,00	15043,71
	<b>6b Zona verda</b>	1.372,00	-
	<b>5 vialitat</b>	1.355,00	-
<b>Total</b>		<b>41.181,00</b>	<b>54.589,71</b>

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

L'Estudi de mobilitat generada per la Modificació del Pla General Metropolità estima que el desenvolupament de la present modificació generarà un total de **4.430 nous desplaçaments al dia entre els 4 sectors d'actuació**.

L'Estudi calcula la mobilitat generada de forma desagregada per a cada sector i inclou un plànol on es mostren els desplaçaments que es generen per a cada sector.

L'Estudi aplica en tots els casos les ràtios establertes pel Decret en l'Annex 1 per cada un dels usos, tanmateix, **l'estudi no aplica de forma correcta la ràtio vinculada a l'ús d'habitatge**.

El Decret indica que per l'ús d'habitatge cal aplicar la ràtio de 7 viatges per habitatge (i així ho recull l'estudi), tanmateix l'estudi no defineix el nombre d'habitatges que es preveuen, i per a dimensionar la mobilitat aplica de forma directa els 7 viatges que determina el Decret però per a cada 100 m de superfície destinada a habitatge, fet que no s'ajusta a les determinacions del Decret i que no justifica.

Des de la redacció de l'informe s'indica que cal realitzar el dimensionament de l'ús d'habitatge a partir del nombre d'habitatges previstos, i si donada la figura del planejament en la que ens trobem encara no se'n disposa, es pot utilitzar en aquesta figura la ràtio definida per a l'ús residencial (superior a l'aplicada), i en figures posteriors aplicar la d'habitatges.

**Des de la redacció del present informe, s'indica que cal avaluar la mobilitat utilitzant de forma correcta les ràtios del Decret i en cas d'utilitzar valors divergents, s'ha de justificar.**

La taula següent mostra la mobilitat generada en un dia tipus 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> )	Nre. Habitatges o llits hotel	Viatges generats (m <sup>2</sup> ) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
residencial	20.361,00	52.225,71	No especifica	5.223	3.638
Equipaments	2.364,00	2.364,00		473	473
zona verda	6.386,00			319	319
Vialitat	12.070,00				
<b>TOTAL</b>	<b>41.181,00</b>	<b>54.589,71</b>		<b>6.015</b>	<b>4.430</b>

Àmbit d'actuació	Usos	Àrea (m <sup>2</sup> )	Sostres (m <sup>2</sup> st)	Viatges generats (m <sup>2</sup> ) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
Polígon 1	Habitatges	9.506,00	23.698,00	2.370	1.659
	Equipaments	2.364,00	2.364,00	473	473
	Zona verda	5.014,00		251	251
	vialitat	7455	-		
	<b>total</b>	<b>24.339,00</b>	<b>26.062,00</b>	<b>3.093</b>	<b>2.382</b>
Polígon 3	Habitatges	1.880,00	6.384,00	638	447
	vialitat	360			
	<b>total</b>	<b>2.240,00</b>	<b>6.384,00</b>	<b>638</b>	<b>447</b>
Polígon 4	Habitatges	4.515,00	7.100,00	710	479
	vialitat	2900			
	<b>total</b>	<b>7.415,00</b>	<b>7.100,00</b>	<b>710</b>	<b>479</b>
Polígon 6	Habitatges	4.460,00	15.043,71	1.504	1.053
	Zona verda	1.372,00		69	69
	vialitat	1355			
	<b>total</b>	<b>7.187,00</b>	<b>15.043,71</b>	<b>1.573,0</b>	<b>1.122</b>
<b>Total</b>	<b>41.181,00</b>	<b>54.589,71</b>		<b>6.015</b>	<b>4.430</b>

L'Estudi realitza una proposta de repartiment modal de forma agregada pels 4 sectors i diferenciant els desplaçaments interns i de connexió que es generaran. L'Estudi pren com a referència la distribució modal actual a la ciutat de Badalona (PMU).

Mode	No Motoritzat		Transport Públic		Vehicle privat		Total	
	Interna	Connexió	Interna	Connexió	Interna	Connexió	Interna	Connexió
Desplaçaments	1.647	214	215	760	430	1.164	2.292	2.138
Total desplaçaments per mode	1.861		975		1.594		4.430	
% per mode	42,0%		22,0%		36,0%		100,0%	

***Des de la redacció del present informe es considera vàlida aquesta proposta, tot i això, s'indica la necessitat d'avaluar el repartiment modal de forma desagregada pels diferents sectors, dimensionant el volum de desplaçaments que es realitzaran en cada mode i en cada sector, amb objecte d'avaluar de forma adequada l'impacte de la mobilitat sobre les diferents xarxes de cada sector.***

#### 4. Mobilitat en vehicle privat

Pel que fa a la xarxa viària, l'estudi inclou una anàlisi global de la xarxa viària de la ciutat, on presenta la jerarquitització de la xarxa i analitza els volums de trànsits, les hores punta i els nivells de servei a partir de la informació del PMU.

Posteriorment, l'estudi realitza per a cada sector, una anàlisi de detall de les xarxes de l'entorn immediat i les connexions d'aquestes amb les grans xarxes i aporta informació dels principals itineraris d'accés i sortida al mateix.

L'Estudi incorpora informació gràfica de la xarxa viària actual i dels principals itineraris per connectar amb els sectors.

#### 5. Xarxa de transport públic

L'Estudi analitza la xarxa d'autobús i la xarxa de ferroviària de la ciutat, així com les seves interconnexions. L'estudi afirma que la cobertura en transport públic dels diferents sectors queda garantida amb l'oferta existent.

L'estudi analitza per a cada sector, l'oferta de transport a la que es pot accedir en les parades de l'entorn immediat, l'accessibilitat fins aquestes i les interconnexions que permeten aquestes amb la resta de xarxes, l'EAMG indica:

- **Sector 1:** Els punts de parada més propers a l'àmbit correspon a les línies 1 i 3 d'autobús urbà de Badalona, la parada més propera d'aquestes en ambdós sentits de la marxa s'ubica a l'av. de la Cerdanya a l'alçada del sector. L'estudi destaca que l'accessibilitat a ambdós pals de parada són insuficients, ja que no es disposa de passos de vianants a l'alçada d'aquestes i la vorera corresponent al nord del sector no està adaptada (amplada lliure inferior a 0.9 m).
- **Sector 3:** La principal cobertura en transport públic queda garantida amb la línia urbana BD1, que connecta la urbanització de Mas Ram amb Santa Coloma de Gramenet. Aquesta línia permet accedir a l'estació de ferrocarril i al centre de la ciutat. La parada més propera es troba a menys de 100 m i correspon a l'avinguda de Bufalà, on té parada en ambdós sentits de la marxa.
- **Sector 4:** Es cobreix el sector amb les línies de bus BD1, BD3 i BD4. La línia BD4 disposa de parada a la Riera de Canyadó, a 100 m de l'extrem Sud del sector. Les línies BD1 i BD3 paren a l'av. de Morera (a l'alçada de Pere III) a una distància de

200 m de l'àmbit. L'accessibilitat a l'oferta de transport col·lectiu queda garantida amb l'oferta actual. L'estudi destaca la connexió amb l'estació de ferrocarril que es pot realitzar a partir de les línies BD1 i BD4, fet que garanteix la mobilitat intermodal.

- **Sector 6:** En autobús, en un radi de menys de 300 m, es disposa de parada de nombroses línies urbanes i interurbanes. L'EAMG, destaca la parada de la plaça dels Països Catalans on es pot accedir a les línies urbanes BD1, BD2 i BD3, les interurbanes B25, B26, B29, B30, B31 i la nocturna N11, i la del carrer Baldomer Solà on tenen parada les línies BD3, B25, B26, B30, B31 i N11, la resta de parades permeten accedir a les línies ja esmentades en ambdues parades anteriors. Cal destacar la presència del carril bus al carrer Baldomer Solà per tal de facilitar i prioritzar la circulació del transport públic.

A diferència de la resta de sectors, que en el seu entorn immediat, només poden accedir de forma directa a la xarxa d'autobusos, el sector 6 disposa també de cobertura dels serveis ferroviaris a partir de la parada de Pep Ventura de la línia 2 de metro que es troba a menys de 150 m de l'extrem sud-est del sector i de la parada Gorg on també para la L9 es troba a menys de 50 0m de l'extrem sud-oest de l'àmbit.

L'Estudi aporta un plànol amb el recorregut de totes les línies i la seva relació de parades.

L'estudi no aporta informació d'horaris ni freqüències de pas.

Des de l'equip de redacció del present informe, **s'indica la necessitat d'aportar informació respecte als horaris i les freqüències de les línies i serveis que donen cobertura als diferents àmbits.**

## **6. Mobilitat a peu i en bicicleta**

L'Estudi assenyala que l'àmbit es troba actualment connectat a la xarxa de principal de vianants de Badalona a partir dels carrers principals dels sectors i que l'accessibilitat a peu està garantida a través d'aquestes, donat que disposen de voreres accessibles i itineraris continus.

L'EAMG destaca que els 4 àmbits se situen en un entorn urbà consolidat, i per a cada sector defineix les característiques de la xarxa per a vianants de l'entorn immediat analitza l'accessibilitat d'aquestes. L'Estudi determina en cada sector els punts a millorar i els que no donen compliment a la llei d'accessibilitat.

L'estudi indica que el desenvolupament previst millorarà les circulacions de vianants, a causa de les zones verdes previstes i la qualitat d'aquestes.

Pel que fa a la xarxa ciclable, l'estudi destaca que els 4 àmbits es troben connectats amb la xarxa ciclable actual de Badalona, l'Estudi fa referència per a cada sector als carrils bici planificats i en construcció en l'entorn de cada àmbit que es deriven del Pla Director de la Bicicleta.

L'estudi detalla per a cada sector, les característiques de la xarxa ciclable actual i prevista de l'entorn immediat, i fa referència a la cobertura de la qual disposa el sector amb aquestes. L'Estudi determina en cada sector els punts febles de les xarxes i els trams de l'entorn on no es garanteix la continuïtat de la xarxa.

L'Estudi aporta informació gràfica dels itineraris principals tant per a vianants com per a bicicletes.

## 7. Incidència de la mobilitat generada

A grans trets, l'Estudi assenyala que l'impacte de la mobilitat per la present modificació es pot quantificar de moderat, considerant les mesures correctores i l'increment de 4.430 viatges/dia que es distribuïran en 4 sectors, l'Estudi determina que la present modificació no suposarà un canvi substancial en la mobilitat de cap dels sectors.

Pel que fa al transport públic, l'EAMG assenyala que la nova mobilitat generada no significarà un augment en l'ocupació de la xarxa d'autobusos existent a mitjà termini, sense que sigui necessari incrementar l'oferta actual de manera permanent.

Per fer aquesta afirmació, l'Estudi no quantifica el volum de desplaçaments en transport públic que es generaran en cada sector, ni determina el volum de desplaçaments en transport públic que suposaran sobre les diferents xarxes en hora punta i en cada sector.

**En aquest sentit, *si bé els volums de mobilitat previstos pel que fa al transport públic no seran massa elevats (975 desplaçaments d'anada i tornada en un dia pel conjunt dels 4 sectors), des de l'equip de redacció del present informe, es considera necessari realitzar una valoració quantitativa sobre l'impacte que podrà generar aquesta nova mobilitat en l'hora punta per a cada sector.***

Pel que fa a l'impacte de la mobilitat en vehicle privat, *l'apartat 6. "Incidència de la mobilitat generada" de l'EAMG no fa cap referència a la incidència de la mobilitat generada pel que fa als desplaçaments amb vehicle privat motoritzat.*

L'estudi preveu que en total es realitzin 1.594 desplaçaments al dia en vehicle privat, igual que en el cas del transport públic, l'EAMG no quantifica el volum de desplaçaments en vehicle privat que es generaran en cada sector ni determina el volum de vehicles que suposaran en hora punta en cada sector.

***Des de l'equip de redacció del present informe, es considera necessari realitzar una valoració quantitativa sobre l'impacte que podrà generar aquesta nova mobilitat en l'hora punta per a cada sector.***

## 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.

Pel que fa a la reserva de **places d'aparcament per a bicicletes**, l'EAMG indica que realitzarà una reserva pel conjunt dels 4 sectors de 1.127 places.

L'EAMG realitza el dimensionament de les reserves per a cada sector de forma desagregada.

L'EAMG aplica en tots els casos les ràtios establertes pel Decret i especifica el nombre de reserves per a cada sector de forma adequada.

La taula següent mostra les reserves d'aparcament mínimes segons les ràtios que indica el Decret, i les que reserva l'Estudi de mobilitat (darrera columna):

Àmbit d'actuació	Usos	Superfície (m²)	Sostres (m²st)	Total aparcaments bicicleta (Decret)	Total aparcaments bicicleta (EAMG)
Polígon 1	Habitatges	9.506,00	23.698,00	474	474
	Equipaments	2.364,00	2.364,00	118	118
	Zona verda	5.014,00		50	50
	vialitat	7455	-		
	<b>total</b>	<b>24.339,00</b>	<b>26.062,00</b>	<b>642</b>	<b>642</b>
Polígon 3	Habitatges	1.880,00	6.384,00	128	128
	vialitat	360			
	<b>total</b>	<b>2.240,00</b>	<b>6.384,00</b>	<b>128</b>	<b>128</b>
Polígon 4	Habitatges	4.515,00	7.100,00	142	142
	vialitat	2900			
	<b>total</b>	<b>7.415,00</b>	<b>7.100,00</b>	<b>142</b>	<b>142</b>
Polígon 6	Habitatges	4.460,00	15.043,71	301	301
	Zona verda	1.372,00		14	14
	vialitat	1355			
	<b>total</b>	<b>7.187,00</b>	<b>15.043,71</b>	<b>315</b>	<b>315</b>
<b>Total</b>		<b>41.181,00</b>	<b>54.589,71</b>	<b>1.227</b>	<b>1.227</b>

Quant a la reserva **d'aparcaments per a vehicles motoritzats**, d'acord amb el Decret l'EAMG preveu una reserva de places per a vehicles per a l'ús d'habitatge.

L'estudi dimensiona pel conjunt dels 4 sectors una reserva de 522 places per a turismes i 131 per a motocicletes.

L'Estudi indica que aplica pel dimensionament de places per a vehicles, les ràtios establertes pel Decret en l'Annex 3. En el cas dels turismes si que aplica la ràtio establerta pel Decret, però per a les motocicletes utilitza una ràtio inferior a l'establerta.

El Decret indica que per a dimensionar les places per a motocicletes en l'ús d'habitatge cal aplicar el major valor que s'obtingui entre *0,5 plaça/habitatge o 1 plaça/200 m² sostre*, l'Estudi aplica pel dimensionament de les places de motocicletes 0,5 places per a cada 200 m de superfície de sostres destinada a habitatge, aquesta ràtio suposa la meitat que la definida en el Decret, l'estudi no justifica l'adopció d'aquest valor.

Des de la redacció de l'informe s'indica que cal realitzar el dimensionament de les places per a motocicletes d'acord amb les ràtios establertes pel Decret, i que en cas d'utilitzar valors inferiors, s'ha de justificar. En aquest sentit, des de l'equip redactor del present informe es recomana realitzar el dimensionament de les places per a motocicletes utilitzant les ràtios establertes pel Decret 344/2006 i en cas d'adoptar valors inferiors, s'ha de justificar.

La taula següent mostra les reserves d'aparcament mínimes segons les ràtios que indica el Decret, i les que reserva l'Estudi de mobilitat (darrera columna):

Àmbit d'actuació	Usos	Superfície (m²)	Sostres (m²st)	Total aparcaments turisme (Decret)	Total aparcaments motocicleta (Decret)	Total aparcaments turisme (EAMG)	Total aparcaments motocicleta (EAMG)
Polígon 1	Habitatges	9.506,00	23.698,00	237	118	237	59
Polígon 3	Habitatges	1.880,00	6.384,00	64	32	64	16
Polígon 4	Habitatges	4.515,00	7.100,00	71	36	71	18
Polígon 6	Habitatges	4.460,00	15.043,71	150	75	150	38
<b>Total</b>		<b>41.181,00</b>	<b>54.589,71</b>	<b>522</b>	<b>261</b>	<b>522</b>	<b>131</b>

Des de la redacció del present Informe també es realitzen algunes recomanacions:

- L'aparcament per a bicicletes associat als usos d'habitatge, caldrà que aquestes reserves es localitzin a l'interior de parcel·la.
- En el cas de les motocicletes, caldrà garantir que s'habiliten espais suficients en calçada per evitar en tot moment l'aparcament d'aquests vehicles sobre les voreres.

Per altra banda i tenint en compte la irrupció dels vehicles elèctrics, l'EAMG indica, que els promotors del desenvolupament urbanístic es comprometen a ubicar punts de recàrrega elèctrica amb l'objectiu d'incentivar de vehicles més eficients. L'estudi indica que tant la seva localització com el seu dimensionament final es detallaran als successius projectes constructius posteriors a la present figura de planejament d'acord amb el que estableix el Reial Decret 1053/2014.

## **9. Mesures correctores**

En termes generals, l'EAMG indica que la cobertura en transport públic dels diferents àmbits de la Modificació queda garantida amb l'oferta existent, i que s'haurà de garantir la previsió de continuïtat del carril bici en tots els sectors de manera que es potenciï l'ús de les bicicletes, a partir de la determinació de reserves pels carrils bici previstos pel Pla Director de carrils bici.

Amb objecte de potenciar la mobilitat sostenible i de garantir l'adequació de les xarxes, l'estudi proposa mesures correctores per a cada mode i per a cadascun dels àmbits a partir de les mancances o punts a millorar que ha detectat en l'anàlisi de les xarxes de l'entorn immediat.

### **9.1. Vianants i bicicletes**

#### **Àmbit 1:**

##### **• Definició de la xarxa d'itineraris principals per a vianants:**

- Adaptar la vorera de l'av. de la Cerdanya i de l'av. de Pomar per tal de garantir les condicions òptimes de seguretat i mobilitat dels vianants. Es proposa que l'estat del ferm sigui de qualitat i que l'amplada doni compliment a la llei d'accessibilitat.
- Habilitar un pas de vianants elevat a l'av. de la Cerdanya per tal de facilitar l'encreuament de la via i accedir amb seguretat a la parada de bus existent a cada costat de la via, donat que actualment no se'n disposa.

Per altra banda, ja fora de l'àmbit 1, però en el seu entorn immediat, proposa incorporar actuacions en el desenvolupament d'aquest sector:

- Millorar la ubicació del mobiliari urbà en l'av. de Cerdanya (en el tram comprès entre l'av. de Pomar i c. Joan d'Àustria), per tal de garantir una amplada mínima lliure d'obstacles a la vorera que doni compliment a la llei d'accessibilitat.
- Per tal de millorar la permeabilització de la xarxa d'itineraris per a vianants i bicicletes als vials de trànsit rodat de l'entorn es proposa col·locar passos de vianants a les principals interseccions i a l'accés a les parades d'autobús per garantir l'accessibilitat i la connexió segura amb aquestes.

- **Definició de la xarxa d'itineraris principals per a bicicletes:** En el desenvolupament d'aquest àmbit caldrà reservar l'espai necessari per poder dur a terme la previsió de construir un carril bici a l'avinguda de Pomar, tal i com preveu el Pla Director de Carrils Bici de Badalona.



### Àmbit 3:

- **Definició de la xarxa d'itineraris principals per a vianants:** Tenint en compte que es tracta d'un sector situat en un entorn de recent urbanització ja compleix les condicions òptimes per esdevenir part de la xarxa d'itineraris per a vianants. L'estudi analitza la xarxa i els vials que formen l'entorn més immediat i indica que l'àmbit 3 compleixen totalment les condicions pautades pel Decret 344/2006 de Regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada i la normativa d'accessibilitat.
- **Definició de la xarxa d'itineraris principals per a bicicletes:** L'Estudi fa referència al Pla Director dels Carrils Bici de Badalona (2003) que preveu la creació d'un carril bici a l'eix de l'av. de Puigfred — av. dels Vents- av. de Bufalà - av. de Bac de Roda que permetrà millorar la mobilitat en bicicleta del sector.

### Àmbit 4:

- **Definició de la xarxa d'itineraris principals per a vianants:**
  - Adaptar el nou traçat de l'av. Primer de Maig amb les mateixes característiques que disposa actualment. Així es mantindrà vorera a cada costat del vial.
  - Dotar l'extrem sud-est de l'àmbit 4 amb una vorera per tal de garantir la continuïtat a la xarxa per a vianants existent i permetre que la mobilitat a peu des del sector es pugui fer en condicions òptimes i de seguretat. Així caldrà garantir la continuïtat de la vorera existent a l'av. de Pomar i a la rotonda de l'Alguer.
  - Preveure la col·locació de passos per a vianants als vials limítrofs del sector: av. Primer de Maig i av. de Pomar.
- **Definició de la xarxa d'itineraris principals per a bicicletes:** A l'hora de preveure la distribució dels usos de l'àmbit 4 cal tenir en compte que el pla Director de Carrils Bici de Badalona (2003) preveu l'adaptació d'un carril a la ctra. de Pomar amb l'av. de Conflent al nord i amb el carril bici existent a la Riera de Canyadó, pel que caldrà preveure la reserva d'espai.

### Àmbit 6:

- **Definició de la xarxa d'itineraris principals per a vianants:** les actuacions que es proposen en el desenvolupament d'aquest àmbit consisteix a ampliar les voreres que limiten amb el sector per l'oest (carrer de General Weyler) i per l'est (carrer d'en Garriga) a una amplada mínima que doni compliment a les especificacions de la llei d'accessibilitat. L'EAMG proposa reduir lleugerament l'espai reservat a la circulació de vehicles motor per tal d'incrementar l'espai per a vianants, per fer-ho caldrà veure en el projecte constructiu si cal eliminar zona d'aparcament o no.
- **Definició de la xarxa d'itineraris principals per a bicicletes:** es proposa garantir la connexió amb el carril bici existent a l'av. de Marquès de Montroig des de l'àmbit 6, tenint en compte els volums de trànsit de la vialitat de l'entorn del sector l'EAMG proposa que es realitzi en convivència amb vehicles.

## 9.2. Transport públic

L'estudi realitza un estudi detallat de la cobertura i l'accessibilitat al transport públic en diferents sectors, també analitza les connexions pels vianants amb les parades més properes i les interconnexions que es poden realitzar entre les diferents xarxes des de

cada sector i afirma que l'oferta actual és adequada per absorbir la mobilitat generada i garantir l'accessibilitat.

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

### 9.3. Vehicle privat

L'EAMG determina de forma gràfica i en un mateix plànol quina ha de ser la xarxa d'itineraris principals per a vehicles per garantir l'accessibilitat en els diferents àmbits, l'estudi indica que aporta la informació dels 4 àmbits en un mateix plànol a escala de ciutat, per tal de comprovar la continuïtat de la xarxa proposada del sector, així com la connexió amb les infraestructures viàries supramunicipal. L'Estudi indica que tenint en compte que l'entorn ja es troba desenvolupat no es podran realitzar grans actuacions de modificació de la vialitat existent. Tot i això l'estudi recomana:

- **Sector 1 i 4:** Delimitar l'amplada dels carrils de l'avinguda de la Cerdanya, en el tram comprès entre els carrers Joan d'Àustria i l'av. de Pomar, ja que actualment aquesta senyalització horitzontal resulta molt poc clara.
- **Sector 6:** Adaptar el mobiliari urbà per tal que impedeixi l'aparcament a la vorera en els carrers del General Weyler i d'en Garriga.

Des de l'equip de redacció del present informe es consideren adequades les mesures previstes.

### 10. Mobilitat i gènere

L'Estudi incorpora dades de mobilitat per gènere en base a l'enquesta de mobilitat Quotidiana de Badalona (EMQ 2006).

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

L'EAMG realitza una previsió d'emissions de contaminants a partir del nombre i tipologia de vehicles generats i a partir de la utilització de l'eina AMBIMOB-U.

L'estudi incorpora aquestes dades, tant a nivell de NO<sub>2</sub> com pel que fa a partícules en suspensió de diàmetre inferior a 10 micres (PM10) i de CO<sub>2</sub>.

### 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 *la Modificació del Pla General Metropolità als àmbits 1,3,4 i 6 vinculats a Can Colomer de Badalona*, 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 avaluar la mobilitat vinculada a l'ús d'habitatge utilitzant de forma adequada les ràtios del Decret 344/206 i, en cas contrari, justificar els motius pels quals s'adopta un dimensionament diferenciat. També cal avaluar el repartiment modal de forma desagregada pels diferents sectors dimensionant el volum de desplaçaments que es realitzaran en cada mode per a cada sector, amb objecte d'avaluar de forma adequada l'impacte de la mobilitat sobre les diferents xarxes de cada sector.
- Cal aportar informació respecte als horaris i les freqüències de les línies i serveis de transport públic que donen cobertura als diferents àmbits.
- Cal realitzar una valoració quantitativa de l'impacte que podrà generar la nova mobilitat en transport públic i en vehicle privat sobre la xarxa actual.

Se sol·licita al promotor que una vegada compti amb la informació relativa a les modificacions que es proposen en aquest apartat de conclusions enviï una còpia a l'Autoritat del Transport Metropolità.

Barcelona, 24 de gener de 2019

Vistiplau

Xavier Sanyer Matías  
Cap del Servei de Mobilitat

Lluís Alegre Valls  
Director tècnic