

**Informe relatiu a l'Estudi d'avaluació de la mobilitat generada per la Modificació puntual del Pla general metropolità als àmbits de l'avinguda de Marquès de Mont-Roig i de la carretera de Pomar (T.M. Badalona)**

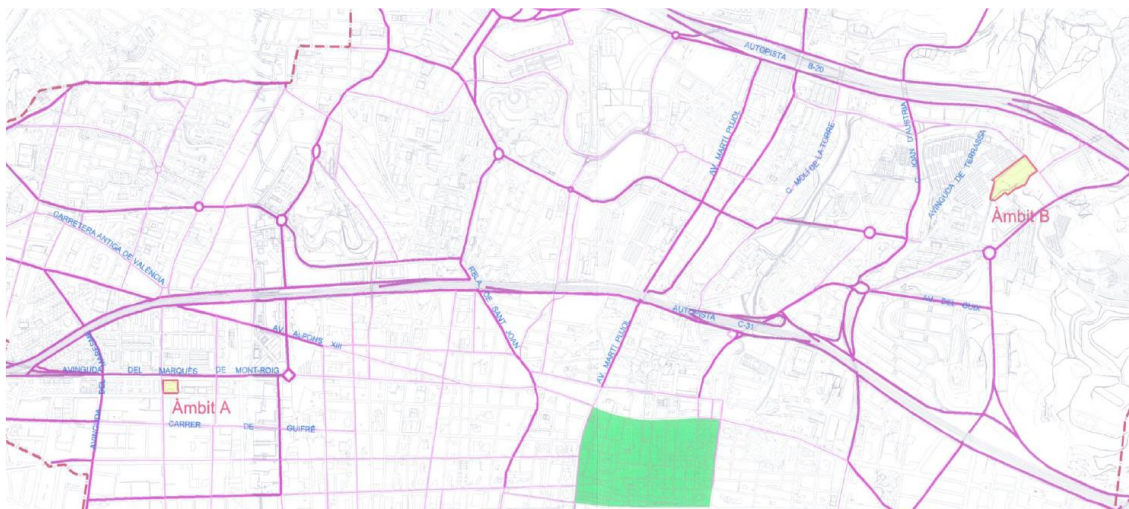
**Municipi de Badalona**  
**Comarca del Barcelonès**

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 puntual del Pla general metropolità als àmbits de l'avinguda de Marquès de Mont-Roig i de la carretera de Pomar (T.M. Badalona)*.

## **1. Antecedents**

Actualment la Fundació Capaç Badalona (entitat sense ànim de lucre destinada a la millora de la qualitat de vida de les persones amb discapacitat) té les seves instal·lacions a l'avinguda del Marquès de Mont-Roig / carrer de Juli Galve Brusson. L'objectiu d'aquesta modificació del PGM és el trasllat de les seves instal·lacions en un nou emplaçament (ubicat a la carretera de Pomar) amb unes instal·lacions més adequades al seu ús. Per la seva banda, l'àmbit on hi ha les instal·lacions actuals es proposa implantar habitatge protegit amb baixos d'ús comercial.



Per tant es tracta d'una modificació de planejament que inclou dos sectors, els quals es troben gairebé en els dos extrems de la ciutat de Badalona.

## 2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'Estudi d'avaluació de la mobilitat generada per la *Modificació puntual del Pla general metropolità als àmbits de l'avinguda de Marquès de Mont-Roig i de la carretera de Pomar (T.M. Badalona)*, als continguts de la Llei de la mobilitat, i s'aplicaran com a criteris els establerts en el Decret 344/2006, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada.

L'àmbit descrit té una superfície total de 24.413 m<sup>2</sup> de sòl (Àmbit A: 4.001 m<sup>2</sup> a la parcel·la de l'av. Marquès de Mont-Roig i Àmbit B: 20.412 m<sup>2</sup> a la parcel·la de la carretera de Pomar). La taula següent en mostra els aprofitaments previstos per ambdós àmbits:

### QUADRE D'EDIFICABILITAT

ÀMBIT A			ÀMBIT B		
	PLANEJAMENT VIGENT	PLANEJAMENT PROPOSAT		PLANEJAMENT VIGENT	PLANEJAMENT PROPOSAT
Qualificació	Sostre	Sostre	Qualificació	Sostre	Sostre
18	3.391,70 m <sup>2</sup>		7b privat	6440,80 m <sup>2</sup>	3.336,32 m <sup>2</sup>
*18c		3.391,70 m <sup>2</sup>	7b S-A privat		3.100 m <sup>2</sup>
18 hp		10.000,00 m <sup>2</sup>	7b S-A públic		1.000 m <sup>2</sup>
	3.391,70 m <sup>2</sup>	13.391,70 m <sup>2</sup>		6440,80	6436.32 m <sup>2</sup>

## 3. Estimació de la demanda de mobilitat generada

L'Estudi de mobilitat estima que la mobilitat generada per la modificació puntual serà de **4.089 desplaçaments/dia** (3.621 segons l'EAMG), segons les ràtios Decret 344/2006.

La taula següent mostra la mobilitat generada segons les ràtios que indica el Decret i l'Estudi de mobilitat (darreres dues columnes):

Taula resum de la mobilitat generada

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	2.000,00	10.000,00	125	875	<b>875</b>
comercial		3.391,70		1.696	<b>1.696</b>
altres equipaments	11.570,00	6.436,32		1.287	<b>820</b>
zona verda	4.608,00			230	<b>230</b>
Protecció	553,00				
Vialitat	5.682,00				
<b>TOTAL</b>	<b>24.413,00</b>	<b>6.880,00</b>		<b>4.089</b>	<b>3.621</b>

Des de l'equip redactor del present informe es fa notar un desajust en la superfície de sostre d'equipament considerat respecte al que s'aplica la ràtio de mobilitat.

L'EAMG realitza un repartiment modal de la mobilitat segons dades de l'enquesta EMQ 2006.

**Taula resum del repartiment modal considerat**

Repartiment modal proposat	A PEU – BICICLETA	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT
% quota modal	44,5%	19,7%	35,8%
Viatges / dia	1.611	713	1.296

Des de la redacció del present informe s'accepta la hipòtesi adoptada.

#### **Recomanació 1.**

Tenint en compte les particularitats de la mobilitat dels usuaris de la Fundació Capaç Badalona fora recomanable fer un ajust del repartiment modal en base a l'actual.

#### **Recomanació 2.**

Tenint en compte els valors de l'establiment comercial que es preveu a l'àmbit A, resulta probable que esdevingui una implantació singular a efectes de la normativa de comerç i del Decret 344/2006. Per tant el projecte de la nova instal·lació probablement haurà d'anar acompanyat del corresponent estudi d'avaluació de la mobilitat generada.

#### **4.Mobilitat en vehicle privat**

L'Estudi caracteritza la xarxa d'accés a la ciutat (carreteres B-20, C-31 i N-II). També fa una descripció de les vies principals d'accés tant a l'àmbit A (Marquès de Mont-Roig, Sant Lluc i Progrés) com al B (avinguda de Pomar i Torrent de Vallmajor), i aporta una representació gràfica.

L'EAMG incorpora una anàlisi dels factors d'hora punta del matí i tarda segons dades de PMU de la ciutat.

#### **Recomanació 3.**

Es recomana aportar informació dels recorreguts d'accés i sortida a cada àmbit, així com dels nivells de trànsit actual per tal de poder avaluar correctament la incidència de la nova mobilitat generada.

#### **5. Xarxa de transport públic**

L'Estudi indica que la ciutat de Badalona compta amb nombroses línies d'autobús urbanes i interurbanes a més de connexions amb les línies L2 de metro i la R1 de rodalies. En el cas de l'àmbit de l'av. Marquès de Mont-Roig té accés a les línies d'autobús B25, B30, B26, H10, N11, B4, B3, B29, al tramvia (T5) i a les línies de metro L2 i L10). Per la seva banda l'àmbit de la carretera de Pomar té accés a les línies B3, B4, B25, B7 i N11.

#### **Recomanació 4.**

Es recomana aportar informació de l'oferta (total i en hora punta), els nivells d'ocupació i de la seva capacitat per tal de poder avaluar correctament la incidència de la nova mobilitat generada.

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

L'estudi fa una descripció general de la xarxa per a vianants de la ciutat i adjunta un plànol general de la xarxa per a vianants proposada en el PMU de Badalona. De forma anàloga fa una definició general de la xarxa ciclable a la ciutat i mostra sobre plànol la xarxa actual i projectada. Tant en un cas com en l'altre s'observa que ambdós sectors es troben en el traçat de la xarxa d'itineraris principals per a vianants i bicicletes, si bé en ambdós casos es tracta de xarxa planificada però no construïda o construïda parcialment (en l'àmbit B).

#### **Recomanació 5.**

Es recomana aportar informació sobre les característiques d'aquests itineraris no motoritzats (amplada, pendent, accessibilitat...) especialment en el cas de l'àmbit B.

#### **7. Incidència de la mobilitat generada**

En relació a la **xarxa viària**, l'estudi preveu 1.020 viatges en vehicle privat en dia feiner i 713 en transport públic i indica quines seran les hores punta d'aquesta mobilitat en base les dades de l'EMQ 2006.

No obstant això, a l'apartat d'incidència de la mobilitat generada fa diverses indicacions que no fan referència als sectors i àmbits objecte de la present modificació puntual de planejament.

Des de l'equip de redacció del present informe s'indica que cal un **major aprofundiment en l'avaluació de l'impacte de la mobilitat generada sobre totes les xarxes (especialment transport col·lectiu i xarxa viària)**, tal com indica el Decret 344/2006.

#### **8. 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.

Utilitzant els valors del Decret 344/2006 de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada resulta necessari, com a mínim la següent dotació:

Taula resum del dimensionament de l'aparcament segons el Decret 344

Usos	Àrea (m <sup>2</sup> )	Sostre edificable (m <sup>2</sup> )	Nre. Habitatges	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turisme	Total aparcaments motocicleta
residencial	2.000	10.000,00	125	250	125	63
comercial		3.391,70		34		
altres equipaments	11.570	6.436,32		64		
zona verda	4.608			46		
<b>TOTAL</b>	<b>24.413</b>	<b>6.880,00</b>		<b>394</b>	<b>125</b>	<b>63</b>

L'EAMG no en fa el càlcul específic de les places d'aparcament, únicament cita que complirà el què indica el Decret 344/2006 i la normativa del PGM.

En relació al vehicle elèctric, l'EAMG indica que complirà amb el Reial Decret 1053/2014 en relació a les dotacions mínimes de l'estructura per a la recàrrega de vehicles elèctrics en edificis o aparcaments de nova construcció en vies públiques o com a mínim deixar la seva pre-instal·lació.

#### Recomanació 6.

En el cas de l'establiment comercial previst es recomana preveure l'aparcament per a motocicletes, i per altra banda es recomana fer un estudi acurat d'ocupació prevista (entrades i sortides) poder-ne fer un correcte dimensionament (vinculat a l'ús comercial).

### 9. Distribució Urbana de Mercaderies

L'estudi indica que es donarà compliment al què estableix l'article 6 del Decret. S'indica que la càrrega i descàrrega del sector es resoldrà a fora de la via pública.

#### Recomanació 7

Es recomana especificar la corresponent reserva de places càrrega i descàrrega de mercaderies, i indicar-ne la seva ubicació proposada sobre plànol.

### 10. Mesures correctores

#### Xarxa bàsica per a vehicles

L'Estudi no realitza cap proposta de millora per la xarxa de desplaçaments en vehicle privat.

#### Xarxa de transport públic

L'EAMG no inclou cap actuació de millora ni d'ampliació de les xarxes de transport públic existent.

### **Xarxa de vianants**

L'EAMG indica a les seves conclusions que caldrà disposar de voreres de seguretat per a vianants.

### **Xarxa ciclable**

L'EAMG indica a les seves conclusions que caldrà donar continuïtat a tota el carril bici dins del sector.

Des de l'equip redactor del present informe i tenint en compte l'ús previst en l'àmbit B de la modificació puntual **es considera necessari l'aplicació de les mesures de millora de l'accessibilitat a peu i en bicicleta en aquest àmbit, abans de la posada en funcionament de l'equipament.**

### **11. Mobilitat i gènere**

L'EAMG incorpora dades de mobilitat per gènere del municipi extretes de l'EMQ de 2006, però no n'estableix cap mesura correctora o adaptació a l'àmbit d'estudi.

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

L'EAMG analitza l'impacte de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica en base als resultats i càlculs del PMU de Badalona, però no en fa el càlcul concret per la mobilitat de la modificació puntual de PGM.

**Cal realitzar correctament l'avaluació de la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica tenint en compte la nova mobilitat generada pel sector.**

### **13. 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 no incorpora actuacions al respecte.

### **14. Conclusions**

L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada per la *mobilitat generada per la Modificació puntual del Pla general metropolità als àmbits de l'avinguda de Marquès de Mont-Roig i de la carretera de Pomar (T.M. 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 aportar informació dels nivells de trànsit actual i dels nivells de servei de la vialitat i de la demanda i capacitat del transport públic per tal de poder avaluar correctament la incidència de la nova mobilitat generada.
- Cal aplicar mesures de millora de l'accessibilitat a peu i en bicicleta en aquest àmbit, abans de la posada en funcionament de l'equipament.
- Cal realitzar correctament l'avaluació de la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica tenint en compte la nova mobilitat generada pel sector.

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, 14 de febrer de 2019

Vistiplau

Xavier Sanyer Matías  
Cap del Servei de Mobilitat

Lluís Alegre Valls  
Director tècnic