

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, 128 - 130 -districte d'activitats 22@bcn, a Barcelona

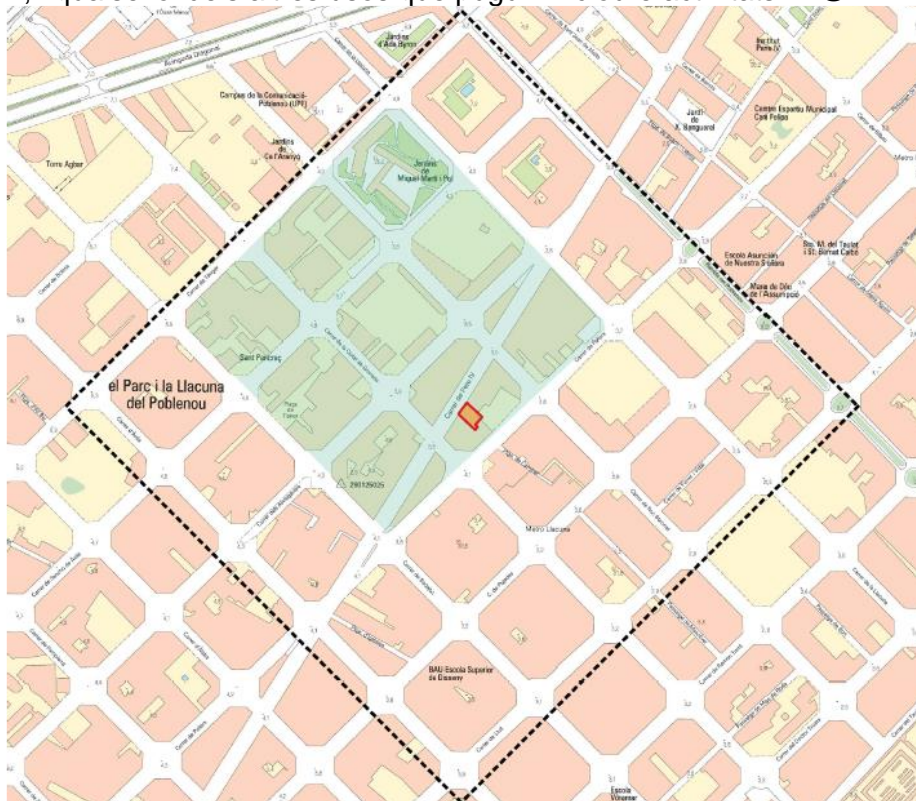
Municipi de Barcelona
Comarca: Barcelonès
Promotor: Inversiones Nummela
Milenium, SL
Redactor de l'EAMG: el Risell

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, 128-130 - districte d'activitats 22@bcn, a Barcelona.*

1. Antecedents

El sector objecte de l'estudi comprèn la parcel·la situada al carrer Pere IV, 128-130 de Barcelona, al districte del 22@bcn. Aquesta parcel·la, s'ubica a l'extrem sud de la superilla del Poblenou (entre els carrers Badajoz, Pallars, Llacuna i Tànger).

El PMU 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, 128 – 130- districte d'activitats 22@bcn*, 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.

La finalitat d'aquest Pla de Millora Urbana és la de transformació de l'actual ús industrial a un edifici que s'admeti l'ús d'oficines, seguint les directrius del Pla Especial d'Infraestructures del Poblenou.

L'àmbit del planejament se circumscriurà a la totalitat de la parcel·la que està situada al carrer Pere IV número 128-130 de Barcelona. La superfície de sòl, segons el cadastre, és de 416 m² i la superfície de sostre construït és de 1.996,26 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	416 m ²	416 m ²
Sostre edificable	2.017,66 m ² /st	1.996,26 m ² /st

3. Estimació de la demanda de mobilitat generada

L'EAMG calcula la mobilitat generada seguint les ràtios del Decret 344/2006 d'Estudis d'Avaluació de la Mobilitat Generada, on per l'ús d'oficina s'aplica una ràtio de 15 viatges/100 m² de sostre. L'estudi estima que el desenvolupament del PMU generarà un total de **299 desplaçaments/dia**.

A la taula següent es mostra la mobilitat generada en dia feiner segons les ràtios que indica el Decret i segons les de l'EAMG:

Usos	Àrea (m ²)	Sostre edificable (m ²)	Viatges generats (m ²) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
Oficines (22@)	416	1.996,26	299	299
TOTAL	416	1.996,26	299	299

L'EAMG realitza una proposta de distribució modal de la mobilitat d'acord amb la previsió que feia el Pla de Mobilitat Urbana 2013-2018 de Barcelona per l'any 2018. El Pla considerava que la major part dels desplaçaments es realitzarien 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	112	124	63	299

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 xarxa viària de l'entramat d'eixample, amb eixos amples, sovint de doble sentit de circulació i amb places d'aparcament (zona blava, verda o lliure). Les principals vies estructurals més properes a l'àmbit d'estudi són l'avinguda Diagonal i l'avinguda Meridiana, que permeten connectar l'àmbit d'estudi amb les principals carreteres d'entrada i sortida de Barcelona.

Actualment, el carrer Pere IV davant de l'àmbit, disposa de dos carrils de circulació i aparcament a les dues bandes. Tot i això, en trobar-se a l'àmbit de la superilla hi ha prevista una modificació de les característiques viàries, on el carrer Pere IV en el tram d'estudi perdrà un carril de circulació destinat als vehicles privats i guanyarà espai pels modes no motoritzats (vianants i bicicletes). Amb les modificacions també es perdrà zones d'aparcament (en la banda de muntanya) i només es mantindrà la zona de càrrega i descàrrega de la banda de mar.

En relació amb l'aparcament, en tots els vials i xamfrans propers a l'àmbit hi ha zones reservades per a l'estacionament de bicicletes. En relació a l'aparcament de vehicles, les places del mateix vial es perdran quan es dugui a terme la modificació prevista, però a les proximitats de l'àmbit hi ha diverses zones d'aparcament en superfície i privades.

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.

Cal aportar la informació referent a les dades dels aforaments de trànsit, si bé tenint en compte la mobilitat generada al sector es considera aquest fet com a una recomanació en lloc d'una condició.

5. Xarxa de transport públic

L'Estudi analitza la xarxa de transport públic propera a l'àmbit d'estudi. L'àmbit disposa d'una bona cobertura d'autobús amb nombroses línies urbanes i interurbanes (6, 136, 192, 255, V23, V25, H14, B20, B25). A més a més, a 350 metres de l'àmbit, hi ha la parada de metro Llacuna de la línia L4 i a 800 metres la parada Ca l'Aranyó de tramvia que dona accés a la línia T4. A uns 200 i 300 metres de distància de l'àmbit d'estudi també s'hi troben parades de taxi.

L'estudi incorpora informació gràfica sobre les xarxes de transport públic properes a l'àmbit a part de la freqüència de pas i dels horaris en dia feiners.

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

Recomanació 2.

Es recomana aportar informació de la capacitat de l'oferta actual i del seu grau d'ocupació.

6. Mobilitat a peu i en bicicleta

L'estudi descriu la xarxa per a vianants de l'entorn del sector i indica que les voreres compten amb unes bones condicions d'amplada. Cal destacar, que al trobar-se dins de

la superilla del Poblenou, hi ha diverses actuacions proposades pel tram de carrer on s'ubica l'àmbit d'estudi, on està previst l'ampliació de l'espai destinat als vianants en detriment de l'espai del vehicle privat.

En relació amb la xarxa per a bicicletes, aquesta comptarà amb ampliació en el marc de les actuacions de la superilla. El carrer Pere IV compte amb un tram de carril bici, al c/ Roc Boronat, i es troba en construcció en el tram del sector, entre el c/ Ciutat de Granada i Roc Boronat. L'actual xarxa de carrils bici entorn del centre permet l'accés a l'edifici des de la resta de barris de la ciutat.

Pel que fa als punts d'ancoratge de bicicletes, trobem diversos punts a les proximitats del sector d'estudi, sent el més pròxim a la cruïlla entre el c/ Ciutat de Granada i Pere IV (capacitat per a 6 bicicletes). Cal tenir present que la proposta de reformulació del c/ Pere IV dins de l'àmbit de la superilla, preveu la implantació de més punts d'ancoratge per a bicicletes en el tram entre el c/ Ciutat de Granada i Roc Boronat.

Adicionalment, a una distància inferior a 500 metres de l'àmbit d'estudi hi ha 3 estacions del servei de bicicletes Bicing.

L'estudi incorpora informació gràfica sobre la xarxa de carril bici, els punts d'ancoratge i les estacions de Bicing 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 es realitzaran 124 desplaçaments, 112 es realitzaran en modes no motoritzats (105 desplaçaments a peu i 7 en bicicleta) i 63 desplaçaments en vehicle privat.

A més de l'estimació realitzada segons el Decret 344/2006, l'EAMG realitza una distribució horària d'aquesta mobilitat, indicant que l'horari de màxima afluència serà entre les 07.30 i les 09.30 hores del matí i entre les 17.00 i les 19.30 h de la tarda.

En relació a la **xarxa de transport públic**, l'estudi indica que els 124 viatges/diaris nous no suposaran un gran impacte en l'oferta de transport públic de la zona, la qual ja disposa de diversos mitjans de transport que connecten la zona amb la resta de la ciutat.

Pel que fa a la **xarxa per a vianants i de bicicletes**, l'estudi indica que, tenint en compte la ubicació de l'àmbit d'estudi en la superilla del Poblenou, la nova mobilitat generada no suposarà cap incidència i s'integrarà perfectament a la xarxa actual, tant de vianants com de bicicleta (actual i en construcció).

L'EAMG indica que el nombre de viatges previstos en la nova mobilitat, al ser un valor tan petit, pot ser assumit per l'**oferta viària existent**. En relació a la dotació d'aparcament per a vehicles privats en superfície i a la via pública, l'oferta actual és suficient tot i que la modificació del carrer Pere IV eliminarà algunes places d'estacionament per a turismes i motocicletes.

L'equip redactor del present informe s'accepta la valoració adoptada, donada la baixa generació de desplaçaments del planejament i les característiques de la zona de l'àmbit d'estudi.

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.

Segons el Decret 344/2006, el sector no ha de preveure reserves d'**aparcaments per a vehicles motoritzats** ja que no proposa usos residencials ni estacions de ferrocarril ni d'autobusos interurbans, però segons el Pla Especial d'Infraestructures del Poblenou i els articles 298 i 299 de les Normes Urbanístiques, s'ha de fer una reserva d'1 plaça/65 m²/s per a turismes i 2 places/200 m²/s per a motocicletes. Així doncs, el sector necessita, com a mínim, **31 places per a turismes i 10 places per a motocicletes**.

L'estudi exposa que l'edifici no permet la reserva de places d'aparcament per a vehicles, ja que no disposa d'espai suficient. Com a alternativa, es proposa reservar places d'aparcament per a turismes i motocicletes, tant pels usuaris habituals (treballadors) com pels visitants, en els aparcaments privats situats als carrers Badajoz i Almogàvers, o en aquells nous que es puguin establir en les immediacions de l'edifici. 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 realitza el càlcul segons la ràtio del Decret 344/2006 d'estudis d'avaluació de la mobilitat generada i segons la modificació de les normes urbanístiques del Pla general metropolità. Aquesta reserva dona com a resultat una previsió de **20 places d'aparcament**. Degut a les característiques de l'edifici, no hi ha suficient espai per poder localitzar aquestes places d'aparcament, donant una alternativa similar a la dels vehicles privats. Es proposa reservar places d'aparcament segures per a bicicleta en els aparcaments privats propers a l'àmbit.

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@)	416	1.996,26	20 (20)	31	10
TOTAL	416	1.996,26	20 (20)	31	10

Des de l'equip redactor del present informe es considera vàlida la informació aportada.

Recomanació 3.

Es recomana que el promotor contribueixi a incrementar la dotació de punts de recàrrega per a vehicles elèctrics a les proximitats del PMU.

9. Distribució Urbana de Mercaderies

El Decret 344/2006, en l'article 6.3 incorpora que cal establir una reserva de places de càrrega i descàrrega a l'espai públic quan es donin les condicions següents:

- En els locals comercials: 1 plaça per cada 1.000 m² de superfície de venda o 1 plaça per cada 8 establiments (emprar el valor més restrictiu). Aquest requeriment pot ser efectiu o no en funció de les activitats que s'implantin al polígon industrial.
- En oficines: 1 plaça per cada 2.000 m² d'ús d'oficines.

En aquest sentit, donat que l'àmbit d'estudi és d'ús oficines, cal reservar 1 plaça per cada 2.000 m². Com que la implantació té una superfície inferior als 2.000 m², no és obligatori que hi hagi una reserva. Tot i així, l'estudi esmenta que actualment hi ha una zona reservada a aquesta operacions davant de l'edifici i que, amb les modificacions de la superilla, aquestes es mantindran.

Des de l'equip redactor del present informe es considera vàlida la informació aportada.

10. 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, més enllà de les previstes en l'àmbit de la Superilla del Poblenou.

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 Barcelona del 2006, on no es preveuen afectes negatius en la discriminació per gènere.

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 fa una estimació de la incidència de la mobilitat generada, tot i que és difícil, ja que al ser un centre de co-working la mobilitat pot variar molt, on es considera que les

emissions produïdes seran potencialment inferiors a l'establerta per la nova normativa de l'Ajuntament de Barcelona.

13. Finançament de les càrregues derivades de la mobilitat generada

El promotor del Pla de Millora Urbana, Inversiones Nummela Millenium SL, es farà càrrec dels costos de les implantacions de les mesures correctores.

14. 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, 128 – 130-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** amb recomanacions.

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, 9 de maig de 2019

Vistiplau

Xavier Sanyer Matías
Cap del Servei de Mobilitat

Lluís Alegre Valls
Director tècnic