

Informe relatiu a l'Estudi d'avaluació de la mobilitat generada pel Pla Especial Integral i de Millora Urbana per a la rehabilitació i ampliació de l'edifici industrial "La Favorita" situat al carrer Roc Boronat 47-53 / carrer Llull 153. Districte de Sant Martí. Barcelona

Municipi de Barcelona

Comarca del Barcelonès

Promotor: Joan Ignasi Casanovas-
Permanyer

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 pel Pla Especial Integral i de Millora Urbana per a la rehabilitació i ampliació de l'edifici industrial "La Favorita" situat al carrer Roc Boronat 47-53 / carrer Llull 153. Districte de Sant Martí. Barcelona.*

1. Antecedents

L'àmbit d'estudi es desenvolupa sobre la nau de "La Favorita" ubicada al carrer Roc Boronat número 47-53 del barri del Poblenou de Barcelona (entre els carrers Pujades i Llull), inclòs dins l'àmbit de MPMG Poblenou 22@.



2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'Estudi d'avaluació de la mobilitat generada, 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.

El projecte objecte del present Pla Especial Integral i de Millora Urbana per a la rehabilitació i ampliació de l'edifici industrial "La Favorita" és establir la regulació urbanística de la rehabilitació i reforma interior, així com la transformació d'un edifici d'ús industrial cap a usos terciaris. En concret es preveu que es disposarà d'un edifici d'oficines en la modalitat de "co-working", amb una superfície de sostre de 2.816 m².

Es determina un aforament màxim de l'equipament de 463 persones al dia.

3. Estimació de la demanda de mobilitat generada

L'estudi calcula la nova demanda de mobilitat generada, però no aplica les ràtios del Decret 344/2006, donat que considera que serà superior. En aquest sentit, ha aplicat una ràtio de 35 viatges/100 m² de sostre en dia laborable i de 19 viatges/100 m² en dissabte, per tant, la mobilitat generada màxima serà de **986 desplaçaments**.

La taula següent mostra la mobilitat generada segons el Decret 344/2006 i segons les ràtios de l'EAMG:

Usos	Sostre edificable (m ²)	Viatges generats (m ²) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
Oficines	2.816	422	986
TOTAL	2.816	422	986

L'EAMG presenta una proposta de repartiment modal tenint el PMUS de la ciutat de Barcelona, el Pla Especial d'Infraestructures del Poblenou i també segons el perfil de les persones usuàries d'aquests espais: joves d'entre 25 i 35 anys, amb un menor ús del vehicle privat i un major ús de sistemes de mobilitat compartida.

Repartiment modal proposat	A PEU - BICICLETA	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT
% quota modal	33,8%	57,2%	8,3%
Viatges / dia de màxima demanda	333	564	82

Des de l'equip redactor s'accepta la proposta de mobilitat generada i repartiment modal previst.

4. Mobilitat en vehicle privat

L'estudi descriu la xarxa viària de l'entorn, indicant els sentits de circulació, el nombre de carrils i si es disposa de carril bus. Es mostra els recorreguts d'accés i de sortida de l'àmbit d'estudi (l'accés a l'aparcament intern és al carrer Roc Boronat) des de les

principals vies de comunicació (av. Diagonal, av. Meridiana, Gran Via de les Corts Catalanes i Ronda Litoral).

Es presenten les intensitats de trànsit dels principals carrers d'accés a l'àmbit d'estudi (Roc Boronat, Lull i Pujades) i es calcula el seu índex de saturació en hora punta, el qual en tots els casos se situa per sota del 50%.

L'estudi analitza l'oferta d'aparcament de l'entorn, format per zones verda i blava, i també reserves d'aparcament per a motocicletes. Durant el treball de camp s'ha observat vehicles estacionats en doble fila i motocicletes aparcades en vorera.

Des de l'equip redactor s'accepta la informació facilitada.

5. Xarxa de transport públic

Es fa una descripció de l'oferta de transport públic que dona cobertura al sector.

En relació al metro, a 160 m de l'àmbit d'estudi hi ha la parada Llacuna de la L4. Es mostra el recorregut i cobertura i es fa una aproximació a la capacitat màxima i ocupació d'aquesta línia.

Pel que fa al tramvia, la parada més propera es troba a 840 m del sector (Ca l'Aranyó). Es mostra el recorregut, horaris i freqüència i es fa una aproximació a la capacitat màxima i ocupació d'aquesta oferta.

També es presenta una anàlisi similar en el cas del ferrocarril, si bé la parada més propera (Arc de Triomf) està a més de 2 km.

En relació a l'oferta de bus urbà el sector està cobert per les línies 6, 136, 192 i V25, per les línies nocturnes N6 i N8, i per la xarxa metropolitana B20 i B25. Es mostra el croquis del recorregut d'aquestes línies, el termòmetre de la línia V25 i la distància de les parades respecte al sector. També s'aporta una anàlisi de l'ocupació dels busos segons treball de camp realitzat en la franja de matí.

Recomanació 1.

Des de l'equip redactor del present informe es recomana descriure l'oferta de taxi propera i també una caracterització de les parades de transport públic més properes a l'àmbit.

6. Mobilitat a peu i en bicicleta

S'analitzen els itineraris a peu des dels principals punts d'accés al transport públic i punts generadors de mobilitat. S'indica que les voreres de l'entorn compten amb una amplada de 5 m i que totes les cruïlles compten amb passos per a vianants adaptats i es troben semaforitzades. En un entorn proper hi ha importants eixos per a vianants com el carrer Pere IV i la rambla del Poblenou.

S'adjunta informació gràfica d'aquesta xarxa i s'incorpora imatges fotogràfiques.

En relació a la bicicleta, es fa una descripció de la xarxa propera a l'àmbit d'estudi, format pels carrils bici bidireccionals als carrers Ciutat de Granada i Pujades, els quals garanteixen la connexió amb l'av. Meridiana. També es descriuen les parades del sistema de bicicleta pública (la més propera es troba a 190 m) i els aparcaments per a bicicletes a la via pública. Durant el treball de camp s'ha observat una quantitat molt

important de bicicletes estacionades a la via pública (algunes estacionades en l'arbrat viari o el mobiliari urbà).

Des de l'equip redactor s'accepta la informació facilitada.

7. Incidència de la mobilitat generada

Pel que fa a la incidència del **vehicle privat**, l'EAMG calcula el nombre de desplaçaments que es faran en cotxe, motocicleta i s'aplica un factor d'ocupació d'1,3 persones per vehicle. També fa una descripció de la configuració de la xarxa viària futura en aquest àmbit i considera que amb aquest increment previst no es preveuen problemes de capacitat viària i la circulació serà fluida (es mantenen índex de saturació per sota del 50%).

En relació al **transport públic**, es calcula la nova demanda total segons metro i bus, s'aporten dades pròpies d'ocupació d'aquests mitjans de transport.

Recomanació 2.

Des de l'equip redactor del present informe es recomana establir una assignació de demanda en hora punta i avaluar la incidència de la mobilitat generada en transport públic en aquest moment.

Des de l'equip redactor del present informe s'accepta la informació facilitada.

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 no es requereix la necessitat de reservar places d'aparcament per a turismes i motocicletes. Per altra l'EAMG calcula la dotació d'aparcament necessària segons el Pla Especial d'Infraestructura (35 places per a cotxes, 4 motos i 56 bicicletes), segons el PGM (28 places) i segons les necessitats d'aparcament d'acord amb les corbes de demanda (10 turismes, 7 motocicletes i 18 bicicletes).

Finalment, la dotació prevista segons el projecte és de 28 places per a turismes, 10 per a motocicletes, 28 per a bicicletes i un espai per estacionar entre 10 i 20 patinets.

En la següent taula hi ha el dimensionament de l'aparcament segons les ràtios previstes pel Decret 344/2006 i entre parèntesis s'indica la dotació prevista en l'EAMG.

Usos	Sostre edificable (m ²)	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turisme	Total aparcaments motocicleta
oficines	2.816,00	28 (28)	0 (28)	0 (10)
TOTAL	2.816,00	28 (28)	0 (28)	0 (10)

En relació a les places PMR, tenint en compte la dotació prevista, no li resultaria d'aplicació cap reserva, si bé l'EAMG proposa que n'hi hagi una a dins l'aparcament propi.

De forma anàloga no li resulta d'aplicació preveure cap reserva de punts de recàrrega per a vehicles elèctrics segons el Real Decret 1053/2014, si bé en preveu la reserva d'una plaça.

Des de l'equip redactor del present informe accepta la dotació d'aparcament previst.

Recomanació 3.

Es recomana no preveure una dotació d'aparcament per a turismes i motocicletes per damunt de la demanda màxima prevista.

9. Distribució Urbana de Mercaderies

El Decret 344/2006 assenyala la necessitat de disposar d'una reserva de places de càrrega i descàrrega per a l'ús comercial i d'oficines.

Tenint en compte que es preveu l'ús d'oficines, l'EAMG estableix una reserva d'1 plaça de càrrega i descàrrega dins de l'edifici.

Recomanació 4

Tenint en compte la superfície de sostre (2.816 m²) es recomana disposar de dues places de càrrega i descàrrega.

10. Mesures correctores

L'EAMG preveu mesures correctores relacionades amb les diferents xarxes de mobilitat:

Vianant:

- Senyalitzar l'edifici des dels principals itineraris per a vianants
- Millorar la il·luminació de l'edifici
- Bancs en els itineraris a peu

Bicicleta:

- En el projecte es preveuran dutxes i taquilles per a les persones usuàries de mobilitat activa.

Transport públic:

- Campanya informativa per a les persones treballadores.
- Millorar la informació a les parades de bus properes

Des de l'equip redactor del present informe s'accepta les mesures correctores previstes.

11. Mobilitat i gènere

L'estudi incorpora dades de gènere en el vector de la mobilitat, a partir de les dades de l'enquesta de mobilitat en dia feiner de l'any 2017 i l'enquesta de mobilitat quotidiana de

2006. En concret inclou desplaçaments per gènere per motiu de desplaçament, mode de transport i franja d'edat.

Així mateix, s'indica que el promotor instal·larà il·luminació més potent als punts d'accés a l'edifici, i bans cada 100 metres en els itineraris per a vianants.

Recomanació 5.

Es recomana que en el projecte constructiu es tingui en compte aquells aspectes relacionats amb la seguretat i inclusivitat, que es recullen en el Manual d'urbanisme de la vida quotidiana: urbanisme amb perspectiva de gènere publicat per l'Ajuntament de Barcelona.

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

L'EAMG en fa el càlcul segons una estimació de la distància dels desplaçaments interns i externs i els factors d'emissió segons metodologia CORINAIR.

13. Finançament de les càrregues derivades de la mobilitat generada

L'estudi menciona diferents actuacions relacionades amb la millora de la mobilitat, però no quantifica econòmicament aquestes propostes.

Des de l'ATM **es considera necessari la quantificació de les càrregues derivades de la mobilitat generada de les propostes de mobilitat.**

14. Conclusions

Es considera que l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada *pel Pla Especial Integral i de Millora Urbana per a la rehabilitació i ampliació de l'edifici industrial "La Favorita" situat al carrer Roc Boronat 47-53 / carrer Llull 153. Districte de Sant Martí. 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 **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 quantificar econòmicament les càrregues derivades de la mobilitat generada de les propostes.

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.

Vistiplau

Xavier Sanyer Matías
Cap del Servei de Mobilitat

Lluís Alegre Valls
Director de l'Àrea de
Mobilitat