

## **Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del Pla de Millora Urbana per a l'ordenació dels terrenys situats a la plaça d'Ernest LLuch núm. 5**

Municipi de Barcelona  
Sol·licitant: Ajuntament de Barcelona  
Promotor: Consorci zona franca Barcelona  
Redactor de l'estudi: Dr. Enginyer Industrial  
Juli Garcia Ramon

---

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 (PMU) per a l'ordenació dels terrenys situats a la plaça d'Ernest Lluch núm. 5

### **1.- Antecedents**

El consorci de la zona franca de Barcelona promou el Pla de Millora Urbana (PMU) per a l'ordenació dels terrenys situats a la plaça Ernest Lluch núm 5, dins el terme municipal de Barcelona per a construir un edifici d'oficines i un equipament públic. El PMU fou aprovat inicialment per la Regidora Ponent d'Urbanisme de l'Ajuntament de Barcelona en data 15 de febrer de 2007 contenint l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada objecte d'aquest informe.

El sòl afectat per aquesta Modificació està dins l'àrea principal del Fòrum limítrof amb l'avinguda Maristany. (actualment c/ Taulat) localitzat al terme municipal de Barcelona, i fregant el terme municipal de Sant Adrià de Besòs. La superfície total del sector és de 6.951 m<sup>2</sup>.

### **2.- Objecte**

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del Pla de Millora Urbana (PMU) per a l'ordenació dels terrenys situats a la plaça Ernest Lluch núm 5, dins el terme municipal de Barcelona per a construir un edifici d'oficines i un equipament públic 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'aquest sector suposa la creació d'un nou generador de mobilitat, conseqüència de:

- La construcció d'un edifici d'oficines de 24.190 m<sup>2</sup> de sostre.
- La construcció d'un equipament de 16,125 m<sup>2</sup> de sostre.

A l'entorn de l'àmbit hi ha les actuacions següents:

1. El recinte del Fòrum
2. El centre comercial Diagonal Mar
3. Diversos edificis residencials i d'equipaments de força alçada.

### 3.- Elements rellevants de la mobilitat actual

No existeixen punts amb congestió per trànsit privat i la xarxa de transport públic existent es força àmplia.

La zona té una accessibilitat privilegiada per a la circulació rodada.

Pel que fa a la xarxa de vianants actual és força nova i amb una capacitat sobrada per als fluxos actuals.

El mateix es diagnostica per a la xarxa de bicicletes, que té com eix de connexió amb la xarxa principal de bicicletes, l'avinguda Diagonal.

Pel que fa a la xarxa de transport públic presenta una gran oferta, tant ferroviària, L3, tramvia i una mica més lluny la línia L5, com amb autobús, doncs existeixen força línies urbanes i interurbanes.

En resum la xarxa de transport públic actual abasta:

- per a l'autobús d'àmbit urbà hi ha 5 línies que comuniquen amb diverses zones de la ciutat de Barcelona.
- La línia T-4 del tramvia circula per davant mateix del terreny objecte del Pla de Millora.
- per al Metro, actualment hi ha una parada molt properes de la línia 4.

Hi ha una parada de taxis molt propera a la localització del terreny.

### 4.- Estimació de la nova demanda de mobilitat generada al sector

D'acord amb els criteris d'avaluació de la mobilitat de la proposta de decret, l'informe de mobilitat del pla estima en **6.853 nous desplaçaments** que es generaran al sector, **3.426 per sentit**.

Segons el repartiment modal observat a la zona i segons les característiques dels edificis, es pot estimar el volum de viatges realitzats en cada mitja de transport.

Desplaçaments/dia sentit	Peu o bici 5 - 35 %	Transport Públic 40 - 40 %	Transport privat: Turisme 55 -25 %	Transport privat : Moto - %
<b>Oficines 3.628</b>	<b>181</b>	<b>1.451</b>	<b>1.995</b>	-
<b>Equipament 3225</b>	<b>1.129</b>	<b>1.290</b>	<b>806</b>	-

## 5.- Demanda de trànsit

La ràtio d'ocupació dels vehicles a utilitzar és:

- 1,2 persones / cotxe ús equipaments

El resultat d'aplicar aquests índexs, dona una afluència de 2.335 cotxes / dia i 206 cotxes en hora punta.

L'estudi incorpora les dades de trànsit del viari existent que permet avaluar l'impacte del nou sector sobre la xarxa que es pot considerar mínim.

## 6.- Incidència de la mobilitat generada

L'estudi destaca que existeixen dos factors favorables pel que fa a la mobilitat generada:

- el fet que hi ha una forta implantació del transport públic existent.
- La nova ordenació no aporta una mobilitat generada significativa per a l'oferta actual d'infraestructures de mobilitat.

Pel que fa al transport públic de superfície, l'estudi no analitza si pogués afectar a la capacitat d'algunes de les línies existents.

Pel que fa als desplaçaments a peu, l'estudi determina que és suficient.

Respecte als desplaçaments en bicicleta l'estudi diu que connecta bé amb els carrils bicicleta existents i proposa la instal·lació de 40 places d'aparcament en front dels nous edificis, però no proposa els aparcaments necessaris fora de la via pública.

L'estudi no incorpora l'anàlisi de les zones de càrrega i descàrrega necessàries.

## 8.- Estimació de les reserves d'aparcaments de bicicletes

Seguint l'aplicació del Decret la reserva d'aparcaments per a bicicletes resulta:

- Edifici d'oficines de 24.190 m<sup>2</sup> de sostre.

- Equipament de 16,125 m<sup>2</sup> de sostre.
- Aparcaments per a bicicletes a raó de màxim d'1 plaça per 100 m<sup>2</sup> de sostre o fracció, **242 unitats a l'edifici d'oficines i 161 a l'edifici d'equipaments**

Cal que el projecte constructiu indiqui els emplaçaments i ajusti la quantitat en funció dels usuaris de cada edifici, doncs d'acord amb el repartiment modal estudiat es podria reduir el nombre d'aparcaments de l'edifici d'oficines i caldria augmentar els de l'equipament.

### **9.- 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 han d'incorporar les dades necessàries per avaluar la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica.

L'estudi presentat no incorpora el balanç ambiental de la mobilitat que resulta de la nova ordenació. Tot i això, no es preveu que sigui significatiu, no obstant cal que el promotor de l'edifici faciliti al màxim la mobilitat en els modes no motoritzats i el transport públic.

### **10.- Mesures correctores**

#### **Xarxa Transport públic**

L'estudi indica que la xarxa actual de servei d'autobús és suficient per a servir la demanda que genera el sector.

Seria convenient analitzar la capacitat de les línies d'autobús i comprovar que en hora punta ofereixen una oferta suficient.

Es recomana que a l'hora de redactar els projectes constructius es garanteixin uns recorreguts segurs i confortables per als vianants fins a les parades de transport públic, tenint present els direccionaments per a invidents i els factors de seguretat com enllumenat i visibilitat de l'espai a la nit.

#### **Xarxa bàsica per a vehicles**

L'estudi considera que la xarxa bàsica viària té capacitat per a absorbir la demanda que genera el sector.

Pel que fa a les motos l'estudi no les anomena. Cal que es prevegi estacionament per a motos a la calçada i es prohibeixi en la vorera.

### **Xarxa de vianants**

Es recomana que s'analitzi bé tot l'espai proper per a garantir al màxim l'accessibilitat per a tothom i que no hi hagi barreres arquitectòniques.

### **Xarxa de carrils bicicleta**

Cal incorporar els aparcaments per a bicicletes fora de la via pública que determina el decret.

Pel que fa als de la via pública cal:

- la senyalització dels aparcaments de bicicleta sigui clara i evident.

### **Finançament**

El Pla de Millora no genera noves despeses per transport públic. Cal tenir present les que generin l'estudi de mobilitat i aquest informe.

## **12.- Conclusions**

Es considera que l'informe de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del Pla de Millora Urbana (PMU) per a l'ordenació dels terrenys situats a la plaça Ernest Lluch núm 5, dins el terme municipal de Barcelona, conté una anàlisi acurada de la mobilitat generada i conclou que aquesta és poc significativa, pel que s'emet informe favorable

Cal que en la redacció dels projectes constructius es tinguin presents les recomanacions d'aquest informe, així com les de l'estudi de mobilitat, especialment pel que fa als aparcament de bicicletes i de motos. 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.

Es recomana també que es trameti una còpia de l'estudi de mobilitat generada a l'EMT.

Barcelona, 23 de març 2007

Lluís Alegre i Valls  
Cap del Servei de Mobilitat

Marc Garcia i López  
Director tècnic