



**Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del Pla de Millora Urbana Subsector 5 del PMU per a la reforma interior del sector de Llull – Pujades – Ponent**

**Municipi de Barcelona**

Sol·licitant: Ajuntament de Barcelona

Promotors: Poblenu Development sl

Redactors de l'EAMG: Mias arquitectes sl

---

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 Subsector 5 del PMU per a la reforma interior del sector de Llull – Pujades – Ponent.

## **1. Antecedents**

El Pla de Millora Urbana Subsector 5 del PMU per a la reforma interior del sector de Llull – Pujades – Ponent, es formula per iniciativa privada (Poblenu Development sl) per tal de transformar usos industrials existents (22a) en nous usos terciaris i habitatge social.

L'àmbit de l'actuació se situa a la trama urbana del barri de Poblenu, ocupa mitja illa delimitada pels carrers Pamplona, Pujades, Llull i passatge de la Vinyassa. L'actuació ocupa una superfície total de 5.521,44 m<sup>2</sup>, on actualment s'hi allotgen un conjunt de naus industrials.

El document de Pla de Millora Urbana va ser aprovat inicialment per Decret del Primer Tinent d'Alcalde el 24 de gener de 2008 i exposat al públic durant el termini preceptiu al BOP fins al 14 d'abril de 2008.

## **2. Objecte**

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del Pla de Millora Urbana Subsector 5 del PMU per a la reforma interior del sector de Llull – Pujades – Ponent 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 creació de 14.908 m<sup>2</sup> de sostre destinat a usos terciaris (uns 75 locals mitjans)
- Un sostre total de 7.301 m<sup>2</sup> destinats a habitatge de titularitat municipal (81 habitatges)

### 3. Estimació de la demanda de mobilitat generada al nou sector

D'acord amb els criteris d'avaluació de la mobilitat del Decret, l'estudi de mobilitat del PMU estima un total de **2.800 desplaçaments/dia, 1.400 per sentit**, considerant els futurs desenvolupaments residencials i terciaris.

La taula següent mostra la mobilitat generada segons els ratis que indica el Decret i l'Estudi de mobilitat, que són coincidents:

Usos	Àrea (m <sup>2</sup> )	Sostre edificable (m <sup>2</sup> )	Nre. Habitatges	Viatges generats habitatge	Viatges generats (m <sup>2</sup> ) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
residencial		7.300,82	81	567	730	567
oficines		14.907,89			2.236	2.236
<b>TOTAL</b>	5.521,44	22.208,71	81	567	2.966	2.803

El volum estimat de viatges que poden generar els nous habitatges és d'uns **570 viatges/dia**.

Les activitats terciàries poden generar uns **2.200 viatges/dia**.

L'estudi no caracteritza la mobilitat actual del Poblenou o del Barcelona, però esmenta que la nova mobilitat es repartirà en un **40% en vehicle privat, en un 40% en transport públic i en un 20% a peu i en bicicleta**. Aquest repartiment modal es considera massa mecanitzat per a una actuació dins d'un teixit urbà, a una ciutat on els desplaçaments no motoritzats assoleixen una tercera part del total, i en un barri redissenyat per tal d'apropar les activitats terciàries als habitatges, impulsant així els desplaçaments a peu i en bicicleta.

Des de la redacció del present informe es coneix el **repartiment modal** a la ciutat de Barcelona l'any 2006 (segons l'Enquesta de Mobilitat de l'Ajuntament de Barcelona): **33% vehicle privat, 36% transport públic i 31% a peu o en bicicleta**, que sembla que sigui el més raonable que es tracti d'assolir.

### 4. Mobilitat en vehicle privat

L'estudi no descriu la xarxa viària de l'entorn de l'actuació però sí mostra sobre plànol la xarxa viària actual (informació del Pla Especial d'Infraestructures al Poblenou, PEI).



## 5. Xarxa de transport públic

L'estudi esmenta l'existència d'una línia d'autobús, la 71 i d'una estació de metro (Bogatell, L4); els dos serveis a una illa de distància. No es concreta les característiques de l'oferta existent, ni es comenta l'existència d'altres línies d'autobús properes ni d'altra oferta ferroviària disponible en un entorn proper, com el tramvia i l'estació de tren a Arc de Triomf.

## 6. Mobilitat a peu

No es descriu l'estat actual de la mobilitat a peu.

## 7. Mobilitat en bicicleta

No es descriu l'estat actual de la mobilitat en bicicleta, encara que es mostra sobre plànol del PEI la xarxa actual per a bicicletes.

## 8. Incidència de la mobilitat generada

L'estudi no analitza com incideix la nova mobilitat generada sobre les xarxes de transport existents i proposades. De tota manera, el volum de desplaçaments generat no hauria de crear problemes a la xarxa existent.

## 9. Estimació de la demanda d'aparcament

Utilitzant els valors dels annexos II i III del Decret d'estudis d'avaluació de la mobilitat generada resulta com a mínim,

Usos	Àrea (m²)	Sostre edificable (m²)	Nre. Habitatges	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turisme	Total aparcaments motocicleta
residencial		7.300,82	81	162	81	41
oficines		14.907,89		149		
<b>TOTAL</b>	5.521,44	22.208,71	81	<b>311</b>	<b>81</b>	<b>41</b>

Respecte les places fora de la via pública destinades a **aparcament de turismes** el Decret proposa fer una reserva de **81 places, una per a cada habitatge**.

L'estudi de mobilitat proposa disposar de **278 places d'aparcament per a turismes**, més del triple del què proposa el Decret. Des de la redacció del present informe s'assumeix que de les 278 prop de 200 estaran destinades als usos terciaris. L'estudi



de mobilitat esmenta que l'oferta terciària podrà ocupar uns 300 treballadors, per tant per molt que es destinin 50 places a aparcament de visitants, encara hi haurà una oferta de places suficient per a cobrir el 50% dels treballadors i treballadores dels usos terciaris, facilitant d'alguna manera el seu desplaçament en vehicle privat.

L'estudi no fa referència a les necessitats d'aparcament per a motocicletes.

En relació als **aparcaments per a motocicletes**, el Decret proposa que la reserva fora de la via pública sigui de 41 places per als usos residencials. Respecte dels aparcaments de motocicletes a la via pública, cal assegurar que se senyalitzen sobre calçada, per evitar l'aparcament de motocicletes sobre vorera.

Cal reservar, també, espai per a **aparcament de bicicletes** fora de la via pública per a usos residencials. En concret, cal reservar en total **311 places per a bicicletes** (2 places d'aparcament per a cada un dels 81 habitatges més les 150 corresponents als usos terciaris). L'estudi de mobilitat assumeix els mateixos valors, tot i que conclou que se'n necessiten en total 270, a canvi d'una reserva de places d'aparcament per a turismes.

El present informe recomana destinar per a aparcament de bicicletes uns espais als baixos dels edificis o bé als aparcaments subterranis, d'accés còmode i directe, tant per als usos residencials com per als terciaris.

## 10. Distribució Urbana de Mercaderies

L'estudi no esmenta la necessitat, seguint els requeriments de l'article 6 del Decret, de realitzar una **reserva d'un 10% del sostre** dels establiments comercials destinat a magatzem, per tal d'evitar operacions de càrrega i descàrrega.

Tampoc es té en consideració la reserva d'una plaça de 3 x 8m a la xarxa viària per a efectuar les operacions de C/D, per cada 8 establiments o per cada 1.000 m<sup>2</sup> de sostre destinat a comerç o 2.000 destinat a oficines (el sector objecte d'estudi compta amb 14.900 m<sup>2</sup> de sostre destinat a activitats terciàries).

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

L'estudi de mobilitat aporta un annex amb aquesta informació. Les emissions de gasos contaminants a l'atmosfera s'estimen en 77,13 kg/dia, i el consum de combustible de 646 l/dia. Si es modifica el comportament modal estimat inicialment aquests valors podrien disminuir sensiblement.



## 12. Mesures correctores

### Xarxa Transport públic

L'estudi no planteja cap actuació, encara que mostra un plànol del PEI on s'indiquen les futures actuacions en matèria d'infraestructures de transport públic.

### Xarxa bàsica per a vehicles

No es planteja cap actuació sobre la xarxa viària, però en un plànol es mostra la informació del PEI quant a proposta de xarxa viària. S'aprecia que al voltant de l'àmbit hi ha dues vies primàries i dues secundàries. Es mostren les seccions tipus que proposa el PEI per a aquesta tipologia de viari, on a la via primària es reserva un carril bus i segons l'amplada de secció un carril bici. L'estudi no especifica quin serà la secció dels viaris del sector.

### Xarxa de vianants

L'estudi no concreta cap actuació per a millorar la mobilitat de vianants però es mostra sobre plànol la localització dels principals eixos per a vianants al Poblenou, segons el PEI.

### Xarxa de carrils bicicleta

L'estudi de mobilitat no concreta cap actuació respecte de la bicicleta. Sí que es mostra sobre plànol la proposta del PEI quant a xarxa per a bicicletes. S'aprecia que un dels vials que envolten el sector disposarà d'un carril bici de doble sentit.

## 13. Proposta de finançament

L'estudi no aporta cap actuació específica, i per tant no hi ha cap proposta de finançament.

## 14. Conclusions

Es considera que l'informe de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del *Pla de Millora Urbana Subsector 5 del PMU per a la reforma interior del sector de Llull – Pujades – Ponent*, dins el terme municipal de Barcelona, conté una bona part dels elements necessaris per a aconseguir una mobilitat sostenible, d'acord amb els principis de la Llei de la Mobilitat, per la qual cosa s'emet **informe favorable condicionat** pel que fa al seu contingut i propostes.

Per tal que l'informe sigui favorable sense reserves, cal incorporar o modificar a l'estudi:



- Promoure una mobilitat més sostenible, que ha de veure's reflectida en potenciar un repartiment modal més favorable al transport públic, la bicicleta i l'anar a peu i en la reserva de places d'aparcament per a bicicletes i turismes, donat que cal potenciar els desplaçaments a peu i en bicicleta en detriment dels desplaçaments motoritzats,
- Concretar una reserva de places d'aparcament fora de la via pública per a motocicletes
- Una definició més concreta de l'estat actual de la mobilitat a l'àmbit i de la situació futura, amb una justificació de la incidència de la mobilitat generada i amb una concreció més clara de les propostes del PEI al voltant de l'àmbit d'estudi (per exemple, quines són les seccions del viari concretament per al voltant del sector? Quines línies d'autobús es preveu que circulin pels carrils bus dels vials que envolten el sector?), atès que amb la documentació aportada no queden ben reflectits aquests aspectes.
- Realitzar el càlcul de les places d'aparcament necessàries per a les operacions de càrrega i descàrrega i fer una proposta de localització d'aquestes.

Es recomana que en la redacció dels projectes constructius es tinguin presents les recomanacions d'aquest informe, així com les de l'estudi de mobilitat. 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.

En qualsevol cas, s'enviarà una còpia del document definitiu a l'Autoritat del Transport Metropolità.

Barcelona, 15 de juliol de 2008

Vist-i-plau

Lluís Alegre i Valls  
Cap del Servei de Mobilitat

Marc Garcia i López  
Director Tècnic