

**Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del Pla de Millora Urbana pel subsector 9 del PMU per a la reforma interior del sector Llull – Pujades Ponent del 22@**

**Municipi de Barcelona**

Sol·licitant: 22@ Barcelona

Promotor: Província Tarraconense  
de la Compañía de Jesús

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 Pla de Millora Urbana pel subsector 9 del PMU per a la reforma interior del sector Llull – Pujades Ponent del 22@, a Barcelona.

## **1. Antecedents**

El PMU per a la reforma interior del sector Llull – Pujades Ponent del 22@, es formula per tal de establir l'ordenació detallada de l'àmbit d'actuació.

L'àmbit de l'actuació ocupa l'equivalent a una illa de l'Eixample, una superfície total de 2.091,20 m<sup>2</sup>. El sector format per tres parcel·les limita amb els carrers Pallars, Pujades, Ciutat de Granada i Badajoz.

S'adjunta un informe favorable de l'estudi de mobilitat per part de la Direcció de Serveis de Mobilitat de l'Ajuntament de Barcelona.

## **2. Objecte**

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada Pla de Millora Urbana per a la reforma interior del sector Llull – Pujades Ponent del 22@ 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 àmbit suposa la creació d'un nou generador de mobilitat, conseqüència de:

- La creació de 5.646,24 m<sup>2</sup> de sostre destinat a usos terciaris (oficines),
- Una superfície de 776,2 m<sup>2</sup> destinada a equipaments,
- Uns espais lliures públics de 537,9 m<sup>2</sup>

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

D'acord amb els criteris d'avaluació de la mobilitat del Decret, però diferenciant entre dies feiners i dissabtes i treballadors i visitants, l'estudi de mobilitat estima un total de **1.142 desplaçaments/dia** en dia feiner i **182** els dissabtes.

La taula següent mostra la mobilitat generada segons els ratis que indica el Decret i l'Estudi de mobilitat, amb un resultat una mica superior per part de l'estudi de mobilitat (per a dies feiners).

| Usos               | Àrea (m <sup>2</sup> ) | Sostre edificable (m <sup>2</sup> ) | Viatges generats (m <sup>2</sup> ) (Decret) | Total viatges generats (EAMG) |
|--------------------|------------------------|-------------------------------------|---|-------------------------------|
| oficines           |                        | 5.646,20                            | 847   | 960                           |
| altres equipaments | 776,20                 | 776,20                              | 155   | 155                           |
| zona verda         | 537,90                 |                                     | 27  | 27                            |
| <b>TOTAL</b>       |                        | 6.422,40                            | 1.029                                       | <b>1.142</b>                  |

El volum estimat de viatges que poden generar les oficines és de prop de 847 viatges per part dels treballadors i treballadores. L'estudi estima que a més es generaran unes 113 visites/dia feiner. Així, en total, l'estudi conclou que es generaran uns **960 viatges/dia** en dies feiners, i cap en dissabte.

El volum estimat de viatges que poden generar els espais lliures, aplicant el rati de 5 viatges per cada 100 m<sup>2</sup> de sòl, és d'uns 27 viatges/dia.

El volum estimat de viatges que pot generar l'**equipament** és d'uns **150 viatges/dia**, igual en dia feiner que en dissabte.

L'estudi considera que la distribució modal actual de Barcelona es manté al nou sector quant a la mobilitat dels treballadors i treballadores de les noves oficines i de l'equipament així com dels futurs residents, diferenciant entre feiners i dissabtes. La taula següent mostra la proposta de l'estudi:

| Repartiment modal proposat | A PEU - BICICLETA | TRANSPORT PÚBLIC | VEHICLE PRIVAT |
|----------------------------|-------------------|------------------|----------------|
| % quota modal              | 40,9%             | 31,8%            | 27,3%          |
| Viatges / dia feiner       | 467               | 363              | 312            |

Des de la redacció del present informe s'ha constatat que les dades resultants de l'EMEF (Enquesta de Mobilitat en Dia Feiner) 2007 indiquen un repartiment modal intern a Barcelona de 17,3% en vehicle privat, 32,5% en transport públic i 50,2% en modes no motoritzats.

Tot i que es considera que la proposta de repartiment modal hauria de tenir un component menys motoritzat, considerant que la majoria dels treballadors/es, visitants i residents realitzarien desplaçaments interns (amb origen i destinació a la mateixa ciutat), on el transport públic, el vianant i la bicicleta han de prendre més protagonisme encara durant els propers anys, el repartiment modal s'ajusta a les previsions del sector 22@.

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

L'estudi descriu l'estructura de la xarxa viària propera al sector i la del sector. La xarxa viària es conforma principalment de vies de sentit únic, seguint la tipologia de l'Eixample.

L'estudi mostra la demanda a partir d'aforaments manuals de 22@ i d'automàtics de l'Ajuntament de Barcelona. Es detallen les IMD i els nivells de servei. Es conclou que les IMD són força baixes.

També s'explica la configuració de la xarxa viària futura.

#### **5. Xarxa de transport públic**

L'estudi concreta la xarxa de transport públic existent a l'àmbit d'estudi:

- Hi ha la parada del metro de Ilacuna (L4) a tocar del sector.
- L'estació de rodalies de RENFE més propera és la del Clot, a 1,4 km del sector, i seguidament la d'Arc de Triomf a 1,5 km
- Hi ha 8 línies de bus urbà de TMB que circulen a prop de l'àmbit d'estudi (6, 40, 42, 71, 92A, 92B, 141 i 192) Es mostren els itineraris de les línies.
- Hi ha 3 línies de servei urbà nocturn (N6, N8 i N11). Es mostren els itineraris i horaris
- Trambesòs: la línia (T4) dóna servei a l'àmbit d'estudi. De tota manera a l'EAMG no es nomena aquest servei.

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

L'estudi esmenta l'amplada general de les voreres de l'entorn, seguint la malla Cerdà (5m d'amplada).

També es concreten els principals eixos per a vianants (Av. Diagonal, Av. Meridiana, Rambla del Poblenou, etc) i els espais verds que connecten.

Quant a la bicicleta es mostren les propostes del Pla Especial d'Infraestructures del Poblenou, que preveu una xarxa de carrils bici al Poblenou. Es mostren els punts *Bicing* de l'àmbit d'estudi, així com el més proper, al carrer Pujades.

## 7. Incidència de la mobilitat generada

Quant a la incidència d'aquesta nova mobilitat sobre la xarxa viària, l'estudi mostra la distribució de la mobilitat en hora punta i conclou que entre 17 i 18 hores es generaran 56 viatges en vehicle privat valor que no suposarà cap problema per als nivells de trànsit actuals..

## 8. Estimació de la demanda d'aparcament

Pel que fa a les places d'aparcament a reservar fora calçada, el Decret obliga a reservar places fora de la via pública destinades a aparcament de bicicletes per a tots els usos, i per a turismes i motocicletes en cas dels usos residencials

Utilitzant els valors de l'annex III del Decret d'estudis d'avaluació de la mobilitat generada resulta, com a mínim, 71 places de bicicleta.

Quant a aparcaments de turismes per a usos d'oficines, l'estudi analitza la distribució horària de la mobilitat. Es conclou que es necessiten **71 places per a turisme i 27 per a motocicletes**. El Pla Especial d'Infraestructures (PEI) del Poblenou indica que cal 2 places per a bicicletes per cada 80m<sup>2</sup> de sostre d'oficina, 1 plaça per a turismes per cada 80m<sup>2</sup> i un 10% de la superfície que es destina a cotxe per a la motocicleta.

Per a la bicicleta proposen 154 **places**. En resum, l'estudi proposa, seguint les indicacions del PEI pràcticament doblar l'oferta de places per a bicicletes que exigeix el Decret.

## 9. Distribució Urbana de Mercaderies

L'estudi no esmenta la necessitat, seguint els requeriments de l'article 6 del Decret, de realitzar una reserva d'una plaça de 3 x 8m a la xarxa viària per a efectuar les operacions de C/D, per cada 2.000 m<sup>2</sup> de sostre destinat a oficines. Així, manca la proposta de localització de 3 places destinades a C/D.

## 10. Avaluació de la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica

L'estudi de mobilitat aporta dades sobre els nivells de soroll previstos als diferents vials segons si pertanyen a la xarxa viària primària o secundària, així com sobre contaminació atmosfèrica, emprant els factors d'emissió CORINAIR 1990. Es mostren els resultats per mode de transport, quant a monòxid de carboni, òxids de nitrogen, partícules en suspensió i metà

S'apunten propostes generals per tal d'assolir un balanç ambiental més equilibrat.

## **11. Mesures correctores**

### **Xarxa Transport públic**

L'estudi explica els criteris que es volen aplicar al conjunt del Poblenou (semaforització que permeti velocitats comercials de 18 km/h, distància de 440 entre parades, localització de parades després dels passos de vianants per raons de seguretat viària).

L'estudi conclou que la xarxa de bus prevista al PEI del Poblenou garanteix la connectivitat de l'àmbit amb l'entorn i la resta de la ciutat.

Es mostra sobre plànol l'itinerari de les línies de bus.

Quant a metro i tramvia, l'estudi aporta informació del PDI 2001 – 2010, sobre els projectes de modernització dels accessos a les estacions de metro de la L4 (Bogatell, Llacuna, Poblenou i Selva de Mar), que inclouen incorporar una nova sortida i permetre l'accés còmode a un PMR. En aquest estudi la sortida més propera és la de Llacuna.

L'estudi proposa senyalitzar les estacions per tal que siguin localitzables des de qualsevol punt del barri.

Quant a FGC, l'estudi proposa que la línia planificada entre plaça Espanya, Gràcia o Provença i Glòries es perllongui fins al Besòs.

### **Xarxa bàsica per a vehicles**

No es fa cap proposta específica per a la xarxa viària de vehicles, ja que l'oferta actual i el nou disseny viari planificat pel PEI del Poblenou té capacitat per absorbir sense problemes la demanda generada pel sector.

### **Xarxa de vianants i bicicleta**

El PEI del Poblenou preveu que tots els carrers de la xarxa secundària disposin de carril bicicleta unidireccional, com el trànsit motoritzat, per simplificar la semaforització de les cruïlles. Als eixos principals es preveu carril bici bidireccional (Diagonal, Front Litoral, Gran Via, Pere IV, etc). Es mostra el plànol de la situació futura.

Quant als vianants, l'estudi mostra els eixos principals i conclou que la malla Cerdà donarà un bon servei als vianants. El PEI del Poblenou proposa facilitar la circulació dels vianants arrodonint els xamfrans d'algunes cruïlles de la xarxa secundària.

## 12. Indicadors de Gènere

L'estudi esmenta que el PEI del Poblenou comportarà i provocarà una millora de les condicions de desplaçament quant a visibilitat, il·luminació i seguretat, de forma que s'han d'afavorir els desplaçaments dels col·lectius més 'fràgils' (gent gran, nens i dones).

## 13. Proposta de finançament

L'estudi de mobilitat determina que *no és necessari incloure una proposta de finançament perquè l'oferta de mobilitat prevista al sector garanteix la demanda generada per cada un dels modes de transport.*

Des de la redacció del present informe es considera adequat aquest plantejament, especialment si es té en compte que el PEI del Poblenou contempla importants actuacions quant a la millora de la mobilitat i la seguretat viària.

## 14. Conclusions

Es considera que l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada **pel subsector 9 del PMU per a la reforma interior del sector Llull – Pujades Ponent del 22@, a Barcelona**, a 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** pel que fa al seu contingut i propostes.

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.

Barcelona, 19 de gener de 2009

Vist-i-plau

Lluís Alegre i Valls  
Cap del Servei de Mobilitat

Marc García i López  
Director tècnic