

**Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada pel Pla de Millora Urbana d'ordenació volumètrica de la finca situada als carrers Pujades 25-25b, Joan d'Àustria 71-85 i Pallars 78-82 de Barcelona**

**Municipi de Barcelona**  
**Comarca del Barcelonès**

Promotor: Proactiva BCN La Marina SA  
Redactor de l'EAMG: Intra

---

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 de Millora Urbana d'ordenació volumètrica de la finca situada als carrers Pujades 25-25b, Joan d'Àustria 71-85 i Pallars 78-82 de Barcelona*.

## **1. Antecedents**

El Pla de Millora Urbana té l'objectiu de crear nous usos residencials i terciaris en una antiga nau industrial ocupada per l'empresa Letona al barri del Poblenou de Barcelona, entre els carrers Pallars, Joan d'Àustria i Pujades.

El Pla preveu mantenir la façana actual de la nau industrial, recuperant el seu estat original. Es tracta d'un edifici inclòs en el Catàleg de la Modificació del Pla Especial de Protecció del Patrimoni Arquitectònic Historicoartístic de la Ciutat de Barcelona. Amb l'execució del pla es pretén alliberar zones verdes a l'interior de l'illa.

El sector objecte d'estudi ocupa una superfície de 6.575 m<sup>2</sup>, i compta amb un sostre construït de 29.234 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 d'ordenació volumètrica de la finca situada als carrers Pujades 25-25b, Joan d'Àustria 71-85 i Pallars 78-82 de Barcelona* 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 292 habitatges
- Es destina un sostre de 1.365 m<sup>2</sup> a usos comercials

- Es preveuen nous usos terciaris d'oficines amb un sostre de 736 m<sup>2</sup>
- Es creen nous espais lliures amb una superfície de 2.313 m<sup>2</sup>.

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

L'estudi de mobilitat del Pla de Millora Urbana estima que el sector generarà un total de **2.700 desplaçaments/dia feiner, 1.350 per sentit**.

La taula següent mostra la mobilitat generada segons les ràtios que indica el Decret i l'Estudi de mobilitat (darrera columna):

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		25.568,28	292	2.044	2.557	2.044
comercial		1.365,02			683	368
oficines		736,32			110	205
zona verda	2.313,07				116	58
<b>TOTAL</b>	6.575	27.669,62	292	2.044	3.465	2.675

L'estudi de mobilitat analitza quina és la mobilitat generada per cada un dels usos previstos al Pla.

Quant a les ràtios de mobilitat, l'estudi aplica, en principi, les que proposa el Decret per a tots els usos. No obstant, s'observa que les aplicacions finals de les ràtios són diferents per als usos comercials, d'oficines i de zona verda.

Els habitatges poden generar uns 2.000 viatges/dia, els comerços 370 segons l'estudi i 680 segons l'aplicació del Decret. Les noves oficines poden generar, segons l'estudi, uns 200 viatges/dia, i les zones verdes uns 60 viatges/dia.

Pel que fa al repartiment modal, l'estudi aporta dades de l'EMO 2001 i de l'EMQ 2006, i per a la nova mobilitat proposa el següent repartiment modal:

Repartiment modal proposat	A PEU / BICI	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT
% quota modal	36,5%	38,3%	25,2%
Viatges / dia feiner	977	1.025	673

### 4. Mobilitat en vehicle privat

L'estudi descriu la xarxa viària del sector: l'avinguda Meridiana i els carrers Marina, Pallars, Pujades i Joan d'Àustria. S'aporten dades de demanda (any 2008).

Es descriu la regulació de l'aparcament a l'àmbit d'estudi.

## **5. Xarxa de transport públic**

A les proximitats del sector (menys de 500 m) hi ha la següent oferta de transport públic:

- Autobusos: 6 línies urbanes diürnes (6, 10, 40, 41, 42 i 141), una metropolitana diürna (B-25) i dues metropolitananes nocturnes (N0 i N11)
- Tramvia: l'estació de Marina és la més propera, per on circula la línia T4
- Metro: les estacions més properes són les de Marina (L1) i Bogatell (L4)

S'aporten dades d'itineraris, horaris i freqüències dels serveis de transport públic.

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

L'estudi afirma que l'àmbit d'estudi disposa de bons itineraris per als vianants. Per a la bicicleta, el carril bici més proper se situa sobre el carrer Marina.

El carrer Pallars a l'alçada de l'illa objecte d'estudi es troba sobreelevat.

## **7. Incidència de la mobilitat generada**

L'estudi analitza la distribució horària de la nova mobilitat, per als usos previstos, i conclou que l'hora punta del matí tindrà lloc entre les 8 i les 9h i la de la tarda entre les 19 i les 20h.

Es justifica que l'oferta de transport públic disponible té prou capacitat per absorbir la nova demanda generada.

Quant al vehicle privat, es preveuen unes ocupacions variables en funció del motiu del desplaçament, entre 1,3 i 1,2 persones/vehicle. Es conclou que el sector generarà diàriament 415 turismes i 96 motos. L'estudi estima la distribució territorial d'aquesta mobilitat i conclou que només variarà el nivell de servei del carrer Joan d'Àustria, passant d'A a B.

## **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 d'ús residencial i d'estacions de ferrocarril i d'autobusos interurbans.

Utilitzant els valors de l'annex 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		25.568,28	292	584	292	146
comercial		1.365,02		14		
oficines		736,32		7		
zona verda	2.313,07			23		
<b>TOTAL</b>	<b>6.575</b>	<b>27.669,62</b>	<b>292</b>	<b>628</b>	<b>292</b>	<b>146</b>

L'estudi de mobilitat utilitza les mateixes ràtios que el Decret 344/2006 quant a la reserva d'aparcament per als diferents usos. Per tant, en conjunt es preveu un total de 628 places per a bicicletes, de les quals 584 corresponen als 292 nous habitatges. L'estudi, a la proposta de finançament, té en compte la instal·lació de 133 barres 'U-invertida' (266 places totals). Es troba a faltar un bon nombre de places d'aparcament de bicicletes. Les places destinades als habitatges (2 per habitatge) s'hauran de situar dins dels edificis residencials, a llocs segurs però de fàcil accés des de la via pública.

Respecte de l'aparcament de turismes i motocicletes, l'estudi torna a aplicar les ràtios en relació al nombre d'habitatges, i conclou que caldrà fer una reserva per a 292 turismes i 146 motocicletes, fora de la via pública.

## 9. Distribució Urbana de Mercaderies

L'estudi indica que es farà una reserva per a magatzem d'un **10% de sostre** dels establiments comercials, segons requereix l'article 6 del Decret, per tal d'evitar operacions de càrrega i descàrrega.

Respecte de les places destinades a les operacions de càrrega i descàrrega, l'estudi afirma que es reservaran 2 places per a vehicles comercials de C/D, les que corresponen segons l'aplicació del Decret.

## 10. Mesures correctores

### Xarxa de transport públic i col·lectiu

L'estudi no proposa cap actuació sobre la xarxa de transport públic, donat que el servei existent es considera adequat i suficient.

### Xarxa bàsica per a vehicles

L'estudi proposa passar el carrer Joan d'Àustria de doble a un únic sentit (mar – muntanya), per tal de millorar la seguretat viària de vehicles motoritzats i bicicletes, i seguint l'ordenació viària de la resta de vialitat secundària de l'entorn.

### **Xarxa de vianants**

L'estudi proposa incrementar la il·luminació en el tram de túnel del carrer Joan d'Àustria, així com incorporar també en aquest tram millores en la pavimentació segregant més acuradament l'espai vianant – vehicles.

També es recomana la instal·lació de senyalització orientativa, de forma que s'indiquin els itineraris a peu fins a les parades de transport públic.

### **Xarxa ciclable**

L'estudi proposa que el promotor senyalitzi un carril bici al carrer Pujades, donant continuïtat als carrils bici de Meridiana, Marina i de Pujades entre aquests dos carrers. Des de la redacció del present informe es posa de manifest que aquesta actuació haurà de ser aprovada per Serveis de Mobilitat de l'Ajuntament de Barcelona, donat que existeix una planificació dels carrils bici de la ciutat.

## **11. Mobilitat i gènere**

Quant a indicadors de gènere, l'estudi aporta dades de l'EMQ 2006 sobre la mobilitat segons el gènere, i conclou que les dones es desplacen principalment a peu mentre els homes ho fan en vehicle privat.

## **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 aporta dades de consums i contaminants atmosfèrics previstos segons el nou trànsit generat. Des de la redacció del present informe es posa de manifest que les dades presentades a les taules del càlcul de contaminants no es corresponen amb les dades de mobilitat generada, per tant es conclou que el càlcul de contaminació atmosfèrica generada no és correcte i, per la qual cosa, seria convenient fer-ne la correcció.

## **13. Finançament de les càrregues derivades de la mobilitat generada**

L'estudi calcula el cost que representen les millores proposades per als vianants i les bicicletes (il·luminació, pavimentació, nou carril bici, places d'aparcament) i conclou que el promotor finançarà un total de 33.700 €

## 14. Conclusions

Es considera que l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del *Pla de Millora Urbana d'ordenació volumètrica de la finca situada als carrers Pujades 25-25b, Joan d'Àustria 71-85 i Pallars 78-82 de Barcelona*, conté 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**.

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, 10 de desembre de 2010

Vist-i-plau

Lluís Alegre i Valls  
Cap del Servei de Mobilitat

Marc A. García i López  
Director tècnic