

**Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada per la Modificació puntual del PGM i de les condicions del SS2 del PMU del sector de Perú Pere IV**

**Municipi de Barcelona**  
**Comarca del Barcelonès**  
Promotor: Ajuntament de Barcelona  
Redactor de l'EAMG: Cinesi

---

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 per la *Modificació puntual del PGM i de les condicions del SS2 del PMU del sector de Perú Pere IV*.

## **1. Antecedents**

La Modificació puntual del PGM té l'objectiu de transformar antics usos industrials en nous usos terciaris (oficines i altres activitats 22@), a més de mantenir el sostre destinat a habitatge existent i de fer la corresponent cessió d'equipaments i zones verdes.

L'àmbit del Pla ocupa una superfície de 5.472 m<sup>2</sup>, i queda delimitat pels carrers de Pere IV, Paraguai, Maresme i Puigcerdà, al barri de Provençals del Poblenou del districte de Sant Martí de Barcelona.

S'aporta un informe favorable 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 de la *Modificació puntual del PGM i de les condicions del SS2 del PMU del sector de Perú Pere IV* 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:

- Es preveuen nous usos terciaris d'oficines amb un sostre de 12.785 m<sup>2</sup>

- Es manté el sostre d'habitatge existent, de 275 m<sup>2</sup>
- La cessió de 85,2 m<sup>2</sup> de sòl per a un equipament
- Noves zones verdes que ocupen 1.987 m<sup>2</sup>
- Es destinen 736, m<sup>2</sup> a vialitat

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

L'estudi de mobilitat del planejament estima que el sector generarà un total de **2.000 desplaçaments/dia feiner, 1.000 per sentit**.

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

Usos	Àrea (m <sup>2</sup> )	Sostre edificable (m <sup>2</sup> )	Viatges generats (m <sup>2</sup> ) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
residencial		274,85	27	27
oficines		12.785,50	1.918	1.918
equipaments	85,20	85,20	17	17
zona verda	1.986,83		99	99
vialitat	736,80			
<b>TOTAL</b>	<b>5.472,00</b>	<b>13.145,55</b>	<b>2.062</b>	<b>2.062</b>

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 les que proposa el Decret per a tots els usos.

Les noves oficines poden generar uns 1.900 viatges/dia, les zones verdes uns 100, el nou equipament uns 20 viatges/dia i els usos residencials uns 30 viatges/dia.

L'estudi no fa una proposta de repartiment modal per a la nova mobilitat.

### 4. Mobilitat en vehicle privat

L'estudi descriu la xarxa viària que envolta el sector. Destaquen els carrers Gran Via, Rambla Prim i Pere IV com a eixos primaris, juntament amb el carrer Josep Pla.

S'exposa la raó històrica per la qual el carrer Maresme segons el PGM comptava amb una reserva viària superior a la que li correspon per la normal alineació del carrer (es

preveia que el carrer Pere IV quedés interromput a l'alçada del carrer Maresme per un bloc d'habitatges, i que la continuïtat viària es dugués a terme pel carrer Maresme).

En l'actualitat el Pla Especial d'Infraestructures del Poblenou proposa els carrers de Pere IV i Maresme com a carrers de la xarxa secundària. L'estudi conclou, doncs que no es justifica el sobreample viari del carrer Maresme previst pel PGM.

No s'aporten dades de demanda.

## **5. Xarxa de transport públic**

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

- Autobusos: 5 línies urbanes diürnes (26, 36, 42, 56 i 60), tres metropolitanes diürnes (B-21, B-23 i B-25) i dues metropolitanes nocturnes (N2 i N11). En total hi ha 8 parades a una distància inferior als 400 m del sector.
- Tramvia: la línia T5 té dues parades prop del sector, Besòs i Sant Martí de Provençals.
- Metro: les estacions més properes són les de Besòs (a menys de 500 m) i la de Besòs Mar (a uns 800 m)

S'aporten dades d'itineraris, però no es mostren els horaris ni les freqüències dels serveis de transport públic.

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

L'estudi indica que hi ha una manca de passos de vianants i guals adaptats a les voreres adjacents a l'illa d'actuació, així com que les amplades lliures de pas i l'estat del paviment no compleixen amb el Codi d'Accessibilitat.

Quant a la bicicleta, l'estudi concreta que els carrils bici més propers són el del lateral de la Gran Via, a la Rambla Prim i al carrer Josep Pla entre Pere IV i Paraguai. L'estudi exposa les actuacions previstes per l'Ajuntament de Barcelona, que contemplin un carril bici al llarg de tot Pere IV.

L'estudi mostra la localització de les estacions de bicings.

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

L'estudi no fa una proposta de repartiment modal de la nova mobilitat i, en conseqüència, tampoc justifica si les diferents xarxes existents i previstes podran absorbir la nova mobilitat. No obstant, un cop analitzat l'EAMG, des de la redacció del

present informe es pot concloure que l'oferta existent i projectada tindrà capacitat per absorbir la nova mobilitat generada.

## 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 (m <sup>2</sup> )	Sostre edificable (m <sup>2</sup> )	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turismes	Total aparcaments motocicleta
residencial		274,85	5	3	1
oficines		12.785,50	128	200	
equipaments	85,20	85,20	4		
zona verda	1.986,83		20		
vialitat	736,80				
<b>TOTAL</b>	<b>5.472,00</b>	<b>13.145,55</b>	<b>157</b>	<b>203</b>	<b>1</b>

L'estudi de mobilitat utilitza les mateixes ràtios que el Decret 344/2006 quant a la reserva d'aparcament per als diferents usos, a excepció de la reserva de bicicletes per als usos d'habitatge (l'estudi de mobilitat pren una ràtio inferior). Per als habitatges cal prendre la ràtio que proposa el Decret, a no ser que es justifiqui el contrari.

Per tant, en conjunt cal preveure un total de 157 places per a bicicletes, de les quals 128 corresponen a les noves oficines, 20 a la zona verda, 5 als habitatges i 4 a l'equipament.

Respecte de l'aparcament de turismes i motocicletes, l'estudi aplica les ràtios del Decret i del PEI. El PEI estableix una dotació d'aparcament de 200 places d'aparcament per illa sencera. D'aquestes 200 places 160 es corresponen a la reserva per a les oficines).

Quant a l'aparcament de motocicletes, l'estudi només aplica la reserva del Decret. Des de la redacció del present informe es posa de manifest que el PEI també dimensiona l'aparcament necessari per a motocicletes (que es correspon amb un 10% del que es destina a turismes). D'altra banda, l'informe de la Direcció de Serveis de Mobilitat de l'Ajuntament de Barcelona també apunta que cal augmentar la reserva de places per a motocicletes. Així, l'espai destinat a aparcament de turismes haurà de disposar d'un nombre determinat d'aparcament per a motocicletes, de forma que es pugui cobrir la demanda de les noves oficines. D'altra banda, si a la via pública es preveu senyalitzar aparcament, també caldrà dotar la calçada d'una reserva de places per a motocicletes, per evitar en tot cas que aquestes aparquen sobre les voreres.

L'estudi apunta que se senyalitzaran dues places reservades per a PMR. Des de la redacció del present informe es posa de manifest que la reserva de places per a PMR s'haurà d'ajustar a les necessitats de cada moment.

## **9. Distribució Urbana de Mercaderies**

Respecte de les places destinades a les operacions de càrrega i descàrrega, segons el que disposa l'article 6è del Decret per als usos d'oficines, caldria fer una reserva de 6 places de 3 m x 8 m per a vehicles comercials de C/D. L'estudi de mobilitat no concreta aquesta reserva necessària de places, tot i que sí que s'esmenta la ràtio referent a usos comercials.

## **10. Mesures correctores**

### **Xarxa de transport públic i col·lectiu**

L'estudi no proposa cap actuació sobre la xarxa de transport públic. Es concreten les actuacions que preveu el PDI per al Poblenou i l'Ajuntament de Barcelona quant a la xarxa ortogonal d'autobusos RetBus.

### **Xarxa bàsica per a vehicles**

L'estudi no fa cap proposta sobre la xarxa viària immediata als àmbits d'estudi.

### **Xarxa de vianants**

L'estudi exposa que el desenvolupament del sector comportarà la reurbanització de les voreres adjacents, i així es podrà donar compliment al Codi d'Accessibilitat, quant a les amplades lliures de pas i l'estat del paviment.

A banda, l'estudi proposa senyalitzar passos de vianants als carrers Pere IV i Paraguai a la intersecció amb el carrer Puigcerdà, que s'ha d'urbanitzar de nou.

### **Xarxa ciclable**

L'estudi mostra la xarxa ciclable futura prevista per l'Ajuntament, amb el traçat del carril bici sobre la banda mar del carrer Pere IV. No es fa cap proposta concreta a l'àmbit d'estudi.

## **11. Mobilitat i gènere**

L'estudi no aporta indicadors de gènere.

## 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 no aporta dades que permetin valorar aquesta incidència.

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

L'estudi exposa que el desenvolupament del sector inclourà la urbanització de les voreres en mal estat i la senyalització dels passos de vianants.

## 14. Conclusions

Es considera que l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada de la *Modificació puntual del PGM i de les condicions del SS2 del PMU del sector de Perú Pere IV*, a Barcelona, conté bona part dels elements necessaris per 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 a l'aprovació de l'instrument de planejament que es tramita. No obstant això, s'estableixen unes **condicions** relatives al seu desenvolupament, que s'hauran de tenir en compte en la redacció dels corresponents instruments de planejament derivat, en els projectes constructius o en les mesures de gestió que correspongui:

- Fóra bo que s'aportés una proposta de repartiment modal per a la nova mobilitat, que permeti valorar les afectacions d'aquesta sobre les diferents xarxes existents i previstes.
- Caldrà fer les reserves corresponents d'aparcament per a bicicletes en el cas dels habitatges, d'aparcament de motocicletes tant fora de la via pública com en calçada, i de reserva de places per a les operacions de càrrega i descàrrega vinculades a les noves oficines.
- Es troba a faltar indicadors de gènere
- No s'aporten dades que permetin valorar la incidència de la nova mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica.

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.

Se sol·licita a l'Ajuntament de Barcelona que una vegada compti amb la informació relativa a les modificacions que es proposen en aquest apartat de conclusions envii una còpia a l'Autoritat del transport Metropolità.

Barcelona, 14 de gener de 2011

Vist-i-plau

Lluís Alegre i Valls  
Cap del Servei de Mobilitat

Marc A. García i López  
Director tècnic