

**Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada pel Pla de Millora Urbana de l'illa delimitada pels carrers Pere IV, Selva de Mar, Marroc i Treball i de la parcel·la del carrer Marroc núm. 98-108**

**Municipi de Barcelona**

**Comarca del Barcelonès**

Promotor: Pere IV Promocions

Immobiliàries

Redactor de l'EAMG: David Carpi

---

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 de l'illa delimitada pels carrers Pere IV, Selva de Mar, Marroc i Treball i de la parcel·la del carrer Marroc núm. 98-108*, a Barcelona.

## **1. Antecedents**

El Pla de Millora Urbana té l'objectiu de crear nous usos residencials i terciaris en una antiga nau industrial propietat de Semillas Fitó, SAU, i reconvertir-la en un centre de treball que se centri en el camp de la investigació, el desenvolupament i la recerca en el camp agroalimentari.

Amb l'execució del pla es pretén alliberar zones verdes a l'interior de l'illa així com dotar l'àmbit d'un nou equipament.

El sector objecte d'estudi ocupa una superfície de 6.896 m<sup>2</sup>, i preveu un sostre construït de 14.422 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 de l'illa delimitada pels carrers Pere IV, Selva de Mar, Marroc i Treball i de la parcel·la del carrer Marroc núm. 98-108* 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 4.440 m<sup>2</sup> de sostre per a usos residencials (en part destinats a reallotjament)
- Es preveuen nous usos terciaris d'oficines amb un sostre de 8.540 m<sup>2</sup>

- Es creen nous espais lliures amb una superfície de 801 m<sup>2</sup>.
- Es destina 974 m<sup>2</sup> a vialitat.

### 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 **1.900 desplaçaments/dia feiner, 950 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 molt semblants:

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	695,99	4.440,00			444	445
oficines	2.842,21	8.540,00			1.281	1.281
equipaments	518,00	1.442,00			104	143
zona verda	800,54				40	43
Vialitat	2.039,40					
<b>TOTAL</b>	6.896,24	14.422,00			1.869	1.912

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.

Els habitatges poden generar uns 450 viatges/dia. Les noves oficines poden generar uns 1.300 viatges/dia, l'equipament uns 150 viatges/dia i les zones verdes uns 40 viatges/dia.

Pel que fa al repartiment modal, l'estudi aplica el repartiment modal que proposa el Pla de Mobilitat Urbana de Barcelona per a l'any 2018:

Repartiment modal proposat	A PEU / BICI	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT
% quota modal	35,1%	37,9%	26,9%
Viatges / dia feiner	672	725	515

L'estudi afina diferents repartiments modals per a treballadors i visitants.

### 4. Mobilitat en vehicle privat

L'estudi descriu la xarxa viària que envolta l'àmbit d'estudi. Es destaca els carrers Selva de Mar i Josep Pla com a connectors mar – muntanya i els carrers Marroc, Perú, Gran Via i Cristòbal de Moura com a connectors Besòs – Llobregat. La resta de vialitat són d'accessibilitat veïnal, catalogada com a xarxa secundària. La xarxa viària està

conformada per carrers d'un únic sentit. L'estudi mostra un plànol amb els sentits dels vials i els nombres de carrils.

S'aporten dades de demanda basats en aforaments manuals semestrals que efectua el departament de mobilitat del 22@Barcelona i en aforaments automàtics de l'Ajuntament de Barcelona. Els carrers de Selva de Mar (6.000 – 8.000 veh./dia) i de Pere IV (6.000 veh./dia) són els que presenten unes majors IMD. La resta de vials té IMD inferiors als 2.000 veh./dia.

## **5. Xarxa de transport públic**

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

- Autobusos: A menys de 250 m hi ha parada d'1 línia urbana diürna (26), dues metropolitanes diürnes (B-21 i B-25) i una altra metropolitana nocturna (N11). Amb una cobertura de 300 m hi ha parades d'altres 8 línies urbanes (7, 40, 42, 56, 60, 71, 36 i 141).
- Tramvia: a menys de 300 m hi ha la parada de Fluvià (T4) i les parades d'Espronceda i Sant Martí (T5).
- Metro: no hi ha cap estació a menys de 500 m. Les més properes són les de Selva de Mar (L4, 690 m) i la de Bac de Roda (L2, 680 m).
- Rodalies: el Clot – Aragó es troba a 1.000 m de l'àmbit i l'Arc de Triomf es troba a 2.900 m.

L'estudi destaca que es tracta de la zona del Poblenou amb una menor cobertura de transport públic. 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, doncs es tracta de voreres de 5 m d'amplada a tots els carrers de trama eixample i voreres encara més amples a carrers com la Rambla del Poblenou, la Diagonal, la Gran Via o el carrer Guipúscoa.

Per a la bicicleta, l'estudi concreta les propostes del Pla Especial d'Infraestructures del Poblenou, mitjançant les l' àmbit queda connectats amb la resta de la xarxa de carrils bici de la ciutat. En l'actualitat, els carrils bici més propers previstos a l'àmbit són als carrers Selva de Mar i Pere IV. El primer es preveu per la vorera i amb dos sentits de circulació, i el segon es disposa per calçada, segregada dels carrils de circulació mitjançant peces separadores.

L'estudi mostra la localització de les estacions de bicings; la més propera es troba a Pere IV amb el carrer Treball.

## 7. Incidència de la mobilitat generada

Quant al vehicle privat, l'estudi estima que el sector generarà 174 motocicletes i 341 turismes (considerant una ocupació variable de 1,40 a 1,60 persones per vehicle, segons l'ús i el perfil d'usuari –client/visita o treballador/resident).

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 9 i les 10h, amb la generació de 31 vehicles nous sobre la xarxa viària. L'hora punta de la tarda, entre les 18 i les 19h, concentrarà un total de 33 vehicles de sortida de l'àmbit.

L'estudi afirma que la nova activitat farà augmentar la intensitat de vehicles respecte de la situació actual però que no suposarà un problema des del punt de vista de la congestió.

No es concreta l'impacte que tindrà la nova mobilitat en transport públic en relació a les xarxes existents.

## 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	695,99	4.440,00	89	44	22
oficines	2.842,21	8.540,00	85		
equipaments	518,00	1.442,00	14		
zona verda	800,54		8		
Vialitat	2.039,40				
<b>TOTAL</b>	<b>6.896,24</b>	<b>14.422,00</b>	<b>197</b>	<b>44</b>	<b>22</b>

L'estudi de mobilitat aplica la normativa urbanística en matèria d'aparcaments per a la ciutat de Barcelona, conclou que la reserva de turismes haurà de ser de 147 places (40 per als habitatges), i altres 24 places de motocicletes (20 d'elles vinculades als nous habitatges).

Per a l'establiment de la reserva d'aparcament per a bicicletes, l'estudi aplica els requeriments del Pla Especial d'Infraestructures del Poblenou, més ambiciós que el Decret 344/2006. El PEI determina que els usos residencials han de tenir una reserva d'aparcament de 3 bicicletes per habitatge (120 places), i altres 85 places per als usos terciaris. No obstant això, l'estudi determina que la demanda prevista no justifica les 205 places resultants, i proposa reservar unes 60 places, instal·lant 4 mòduls de 10 places cadascun a l'interior de l'illa i destinant els trasters dels habitatges també a aparcament de bicicletes.

Des de la redacció del present informe es fa observar que els habitatges hauran de comptar amb la reserva que estableix el Decret 344/2006 quant a l'aparcament de bicicletes, això és 2 places d'aparcament per habitatge o 2 places per cada 100 m<sup>2</sup> de sostre. La resta de l'oferta podrà ser inferior sempre i quan el promotor es comprometi a augmentar l'oferta si la demanda ho justifica.

Així, l'oferta d'aparcament que es proposa preveure finalment és:

Usos	Àrea (m <sup>2</sup> )	Sostre edificable (m <sup>2</sup> )	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turismes	Total aparcaments motocicleta
residencial	695,99	4.440,00	89	40	20
oficines	2.842,21	8.540,00	30	107	
equipaments	518,00	1.442,00	10	24	
zona verda	800,54		0		
Vialitat	2.039,40				
<b>TOTAL</b>	<b>6.896,24</b>	<b>14.422,00</b>	<b>129</b>	<b>171</b>	<b>20</b>

Per tant, en conjunt caldrà preveure un nombre inicial de 129 places per a bicicletes, de les quals 30 corresponen a les noves oficines, 10 a l'equipament i les altres 89 als habitatges.

En el cas de l'equipament caldrà preveure inicialment un mínim de 10 places tot i que, en funció de l'ús final de l'equipament, potser serà necessari augmentar la dotació. Per al cas de les oficines, des de la redacció del present informe es demana iniciar l'oferta amb un mínim de 30 places, i prendre el compromís d'augmentar el nombre de places en cas que la demanda ho requereixi. L'entorn planer del Poblenou i les noves xarxes de carrils bici en construcció condueixen a pensar que el mode bicicleta serà creixent a la zona.

Respecte de l'aparcament de turismes i motocicletes, l'estudi conclou que la demanda d'estacionament màxima requerirà unes 90 places d'aparcament per a turismes de forma simultània, per tant l'oferta resultant de l'aplicació del PEI resulta més que suficient. Les 24 places de turisme vinculades a equipaments i zona verda aniran a càrrec de l'Ajuntament, segons indica l'estudi.

Quant a les motocicletes, l'estudi afirma que les 20 places se situaran en calçada, tot i que les vinculades als habitatges s'hauran de situar dins dels aparcaments reservats.

## **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 4 places de 3 m x 8 m per a vehicles comercials de C/D. L'estudi de mobilitat no esmenta aquesta reserva necessària de places.

## **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 per a la xarxa ortogonal d'autobusos.

### **Xarxa bàsica per a vehicles**

L'estudi descriu la xarxa viària futura del Poblenou, una vegada estiguin tots els plans urbanístics desenvolupats. L'estudi no fa cap proposta sobre la xarxa viària immediata a l'àmbit d'estudi.

### **Xarxa de vianants**

L'estudi exposa que la xarxa viària primària disposarà de voreres de 4,6 m d'amplada (i calçades de 10,8 m, 3 carrils de circulació de 2,6 m i un carril bus de 3 m), mentre la resta de xarxa viària tindrà voreres de 5 m (10 m de calçada, distribuïda en 2 carrils de circulació, un cordó d'aparcament i un carril bici unidireccional).

No es fa cap proposta concreta per als àmbits d'estudi.

### **Xarxa ciclable**

L'estudi mostra la xarxa ciclable futura prevista pel PEI, però no fa cap proposta concreta als àmbits d'estudi.

## **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 en modes no motoritzats i en transport públic mentre els homes ho fan en vehicle privat.

L'estudi fa propostes en relació al reforç de la il·luminació dels itineraris de vianants i a les parades de transport públic, així com a la instal·lació de grups de bancs orientats a la gent gran i a les dones embarassades.

## 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, aplicant els factors d'emissió del Corinair 1990, i conclou que, en l'escenari desitjable, el desenvolupament de la planificació comportarà un consum diari de combustible de 348 litres, per recórrer 2.400 km. Les emissions diàries de monòxid de carboni seran de 28,1 kg, les d'òxids de nitrogen de 3,8 kg, les de partícules en suspensió de 0,18 kg i les de metà de 0,13 kg. Les emissions de contaminants només fan referència als turismes, caldria incloure també les motocicletes i el transport públic.

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

L'estudi no fa cap proposta de finançament.

## 14. Conclusions

Es considera que l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del *Pla de Millora Urbana de l'illa delimitada pels carrers Pere IV, Selva de Mar, Marroc i Treball i de la parcel·la del carrer Marroc núm. 98-108*, 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:

- Cada habitatge haurà de disposar d'una reserva mínima de 2 places d'aparcament per a bicicleta es recomana que l'oferta d'aparcament prevista per a bicicletes per a la resta d'usos sigui com un mínim de 10 places per al nou equipament i 30 per a les noves oficines,
- Caldrà que el desenvolupament de les oficines tingui en compte les necessitats per a la càrrega i descàrrega de material (4 places segons l'aplicació del Decret).

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, 18 de gener de 2012

Vist-i-plau

Lluís Alegre i Valls  
Cap del Servei de Mobilitat

Marc A. García i López  
Director tècnic