

**Informe relatiu a l'Estudi d'avaluació de la mobilitat generada per al Pla de Millora Urbana per a la transformació de l'edifici industrial consolidat situat al carrer Llull, 145 Bis -districte d'activitats 22@bcn, a Barcelona**

**Municipi de Barcelona**

**Comarca: Barcelonès**

**Promotor: MONBECA IMMO, SLU**

**Redactor de l'EAMG: Alotark Arquitectos & Consultores, SLP**

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 per a la transformació de l'edifici industrial consolidat situat al carrer Llull, 145, Bis - districte d'activitats 22@bcn, a Barcelona.*

## 1. Antecedents

El sector objecte d'estudi, comprèn la parcel·la situada al carrer Llull número 145 Bis de Barcelona, a l'illa formada pels carrers Llull, Roc Boronat, Ferrer i Vidal i Llacuna, al districte del 22@ de Barcelona.

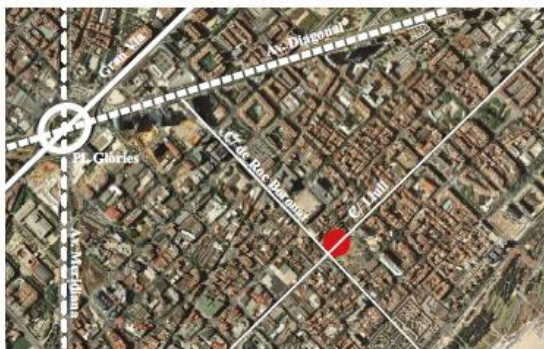
El Pla de Millora Urbana es desenvolupa per tal d'establir el marc urbanístic adequat per obtenir la transformació de l'actual ús industrial a un edifici que admeti l'ús industrial, l'ús d'oficines, i qualsevol dels altres usos que pugui incloure activitats 22@.



Districte: Sant Martí



Barrio: El Poblenou



● Àmbit de estudi. Parcel·la: Llull 145 bis

\* Fuente: Carto BCN (Ajuntament de Barcelona)

## 2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'Estudi d'Avaluació de la Mobilitat Generada del *Pla de Millora Urbana per a la transformació de l'edifici industrial consolidat situat al carrer Llull, 145 bis – districte d'activitats 22@bcn*, als continguts de la llei de la mobilitat, aplicant com a criteris els establerts en el Decret 344, de regulació dels Estudis d'Avaluació de la Mobilitat Generada.

La finalitat del Pla de Millora Urbana és la transformació de l'actual ús industrial a un edifici que admeti l'ús d'oficines, i qualsevol dels altres usos que puguin incloure activitats dels 22@.

L'àmbit del planejament se circumscriurà a la totalitat de la parcel·la que està situada al carrer Llull número 145 bis. La superfície del sòl és de 299,63 m<sup>2</sup> i la superfície de sostre construït és de 1.194,94 m<sup>2</sup>.

Les condicions d'edificació per l'àrea de qualificació urbanística 22@ proposada en aquest PMU són les següents:

Qualificació	Vigent	Proposat
Superfície parcel·la	299,63 m <sup>2</sup>	299,63 m <sup>2</sup>
Sostre edificable	1.194,94 m <sup>2</sup> /st	1.162,68 m <sup>2</sup> /st

## 3. Estimació de la demanda de mobilitat generada

L'estudi de mobilitat estima que el seu desenvolupament generarà un total de **116 desplaçaments diaris**.

La taula següent mostra la mobilitat generada en dia feiner 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> )	Viatges generats (m <sup>2</sup> ) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
Oficines (22@)	299,63	1.162,68	174	116
<b>TOTAL</b>	299,63	1.162,68	174	116

En l'EAMG s'ha tingut en compte la mobilitat d'ús d'oficines (174 viatges/dia), però se li ha restat la mobilitat potencial actual de l'ús industrial (58 viatges/dia), fent que el total de viatges dia sigui 116.

### Recomanació 1.

Si bé en condicions habituals aquesta hauria de ser una condició en lloc d'una recomanació, tenint en compte la poca mobilitat generada i el seu emplaçament es recomana considerar que la nova mobilitat serà de 174 viatges/dia (en lloc de 116), donat que actualment no es desenvolupa cap activitat a l'edifici actual.

L'EAMG realitza una proposta de distribució modal de la mobilitat, considerant que la major part dels desplaçaments es realitzaran en transport públic.

Repartiment modal proposat	A PEU / BICI	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT	TOTAL
% quota modal	16%	72%	12%	100%
Total viatges generats/dia	18	83	15	116

Des de l'equip de redacció del present informe s'accepta la distribució modal prevista, tot i que es recomana que es tinguin en compte els viatges totals de l'ús d'oficines.

#### 4. Mobilitat en vehicle privat

L'estudi explica, en relació a la xarxa viària de l'àmbit d'estudi, que està situat a menys de 500 metres del nus de les Glòries, punt central on enllacen tres de les avingudes d'accés més importants de la ciutat; l'avinguda Meridiana, l'avinguda Diagonal i la Gran Via de les Corts Catalanes.

La xarxa viària de proximitat de l'àmbit d'estudi està format pels carrers Llull, Pujades, Roc Borat i Llacuna. Aquests vials són d'un sol sentit amb dos carrils de circulació. En el cas del carrer Pujades també compta amb un carril bici bidireccional i el carrer Llull amb un carril bus/taxi. Aquests vials compten amb zones d'estacionament controlat.

En l'anàlisi de la intensitat de trànsit en hores puntes (08:00, 13:00 i 19:00), podem veure com els vials de l'àmbit d'estudi presenten trànsit ràpid a primera hora mentre que a la resta és trànsit lent. Pel que fa a la resta de vials, siguin els de primer ordre o de proximitat, presenten trànsit lent durant totes les hores.

En l'EAMG també es realitza una anàlisi detallada de l'aparcament pròxim a l'àmbit d'estudi on s'ha analitzat l'oferta de places d'aparcament de pupil·latge pròximes a l'àmbit, l'oferta d'estacionament en calçada a l'entorn, amb les àrees blaves i verdes, de l'àrea de distribució urbana de mercaderies (DUM) i de l'estacionament de motocicletes.

Des de l'equip de redacció del present informe s'accepta la informació aportada.

#### 5. Xarxa de transport públic

L'àmbit del present informe disposa d'una molt bona cobertura de transport públic, ja que a menys de 500 metres trobem oferta d'autobús, metro i tramvia i durant la major part del dia, hi ha una freqüència de pas inferior als 15 minuts.

A un radi inferior a 100 metres de l'àmbit d'estudi, hi ha 5 línies d'autobús (6, 26, 36, 192 i H14) i la línia de metro L4. Si ens allunyem fins als 200 metres, trobem 10 línies de bus (les anteriors més 40, 42, 92, B20, B25) i 1 de metro, i a 500 metres 14 línies de bus (les anteriors més 59, 99, H16 i V27) i 1 de metro.

A part d'aquesta oferta, també trobem la línia L1 de metro a la plaça de les Glòries (750 metres a peu), i les estacions de Tramvia del Besòs i Glòries, amb cobertura a la T4, T5 i T6 a 900 metres a peu de l'àmbit.

Aquesta oferta, sigui de forma més directa o amb algun transbordament, permet que es pugui accedir amb bus i/o metro a tots els barris de Barcelona.

L'estudi incorpora informació gràfica sobre les xarxes de transport públic.

Des de l'equip de redacció del present informe s'accepta la informació aportada.

## Recomanació 2.

Es recomana aportar informació sobre els recorreguts, horaris de funcionament, capacitat i nivells d'ocupació actuals de l'oferta de transport públic existent. Tenint en compte l'oferta existent i la demanda prevista, les mancances detectades en aquest apartat s'entenen com a una recomanació en lloc d'una condició.

## 6. Mobilitat a peu i en bicicleta

L'estudi descriu la xarxa per a vianants de l'entorn del sector i indica que disposa d'unes molt bones condicions pels desplaçaments, ja que hi ha un pendent inferior al 6%.

Les voreres tenen amplades superiors als 0,90 metres i en molts punts, superiors als 2,5 m. Els passos per a vianants estan adaptats amb guals i compten amb itineraris per a invidents.

A més a més, hi ha les previsions que els espais pacificats vagin en augment i millorin, per tant, les condicions de mobilitat i d'accessibilitat dels vianants.

Quant a la mobilitat en bicicleta, l'àmbit és del tot accessible en aquest mode de transport, ja que no supera el 8% del pendent, i es troba ben connectat a la xarxa de carrils bici de Barcelona. També s'indica la proximitat del sector al servei de Bicing (estació a menys de 50 metres) i de diversos punts d'estacionament per a bicicletes.

L'estudi incorpora informació gràfica sobre la xarxa de carril bici de l'entorn.

Des de l'equip de redacció del present informe es considera vàlida la informació aportada.

## 7. Incidència de la mobilitat generada

L'estudi calcula el nombre de desplaçaments generats per cada mode de transport. L'EAMG indica que en transport públic hi haurà 83 desplaçaments, 18 desplaçaments es realitzaran a peu o en bicicleta i 15 en vehicle privat.

A més de l'estimació realitzada segons el Decret 344/2006, l'EAMG realitza una distribució horària d'aquesta mobilitat, on es preveuen les hores de màxima afluència entre les 07:00 i les 09:00, entre les 13:00 i les 15:00 i entre les 17:00 i 20:00 hores.

Considerant la trama viària actual (tant rodada com de vianants) com l'oferta de transport públic, les xarxes actuals són capaces d'absorbir la mobilitat generada per aquest Pla de Millora Urbana.

En relació a la **xarxa de transport públic**, l'Estudi indica que el nombre de nous desplaçaments generats (83), dividits en anada i tornada i distribuïts en dues franges horàries (corresponents a entrades i sortides de la feina), a l'estar situats en un àmbit amb molta oferta i varietat de serveis, especialment en hores puntes, és perfectament absorbible per l'oferta actual sense provocar saturació d'usuaris.

Pel que fa a la **xarxa per a vianants i de bicicletes**, l'Estudi indica que el baix nombre de desplaçaments a peu generats (18 desplaçaments) disposaran d'una xarxa adequada, atès que es troben en bon estat de manteniment i condicions, i aquestes no es veuran afectades per la nova mobilitat.

L'EAMG indica que el nombre de viatges previstos és tan reduït (15 desplaçaments) que, des del punt de vista del trànsit, que no es considera que pugui suposar cap afectació sobre l'**oferta viària existent** a l'entorn en estudi.

L'equip redactor del present informe s'accepta la valoració adoptada, donada la baixa generació de desplaçaments del planejament.

## 8. Estimació de la demanda d'aparcament

Pel que fa a les places d'aparcament a reservar fora de calçada, el Decret 344/2006, estableix l'obligació de reservar places fora de la via pública destinades a aparcament per a bicicletes en tots els usos, i per a turismes i motocicletes en cas d'ús residencial, d'estacions de ferrocarril i d'autobusos interurbans.

El sector no ha de preveure, segons el Decret 344/2006, reserves d'**aparcaments per a vehicles motoritzats** al no proposar usos residencials ni estacions de ferrocarril ni d'autobusos interurbans.

D'acord amb les normes urbanístiques del Pla General Metropolità i la Modificació de les normes urbanístiques de la MPMG per a la renovació de les àrees industrials del Poblenou – Districte d'activitat 22@ bcn, el Pla de Millora Urbana ha de determinar el nombre de places d'aparcament necessàries a l'interior de l'àmbit. A causa de les característiques de l'edifici, no és possible realitzar aparcament a l'interior i per tant, es determina que es realitzarà una prospecció entorn de la ubicació de l'edifici per conèixer l'oferta de les places d'aparcament de rotació i pupil·latge existents, comprovant la disponibilitat de places d'aparcament, on el promotor es compromet a garantir la disponibilitat, en un radi màxim de 300 metres.

D'altra banda, l'estudi no fa referència a la incorporació de places reservades per a persones amb mobilitat reduïda ni a puntes de recàrrega per a vehicles elèctrics. Tenint en compte que l'edifici no preveu aparcament propi es considera que no li resulta d'aplicació aquells aspectes vinculats a la dotació d'aparcament propi (places per a PMR, punts de recàrrega per a vehicles elèctrics...).

Pel que fa a la reserva de **places d'aparcament per a bicicletes**, tal com diu les ràtios del Decret 344/2006 d'EAMG, les reserves d'aparcament per a l'àmbit han de ser de **12 places**. La taula següent mostra les reserves d'aparcament mínimes segons les ràtios del Decret 344 i, entre parèntesis, s'indica les que es presenten a l'estudi de mobilitat generada.

Usos	Àrea (m <sup>2</sup> )	Sostre edificable (m <sup>2</sup> )	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turisme	Total aparcaments motos
Oficines (22@)	299,63	1.162,68	12 (12)	0 (0)	0 (0)
<b>TOTAL</b>	299,63	1.162,68	12 (12)	0 (0)	0 (0)

En relació amb les places d'aparcament per a la realització de maniobres de càrrega i descàrrega, segons el Decret 344/2006 d'Estudis d'Avaluació de la Mobilitat Generada, l'ús d'oficines ha de comptar amb 1 plaça/2.000 m<sup>2</sup> de sostre. En el cas de l'àmbit del present estudi, no és necessari destinar un espai per a l'acció de càrrega i descàrrega. Tot i això, l'estudi realitzarà una prospecció entorn de l'edifici per conèixer l'oferta de places de càrrega/descàrrega existent en un radi inferior a 25 metres, segons el qual es disposa de 3 places.

Des de l'equip redactor del present informe, s'accepta la informació aportada.



## **9. Mesures correctores**

L'estudi indica que les xarxes de mobilitat estan degudament adaptades per absorbir la nova mobilitat i no preveu mesures correctores en l'àmbit del vehicle privat, el transport públic i la xarxa de vianants. Així doncs, només es duran a terme mesures relacionades amb la bicicleta.

### **Xarxa de transport públic**

L'estudi no contempla cap actuació de millora ni d'ampliació de les xarxes de transport públic existents.

### **Xarxa bàsica per a vehicles**

L'estudi no incorpora cap actuació sobre la xarxa per al vehicle privat.

### **Xarxa de vianants i bicicletes**

L'estudi no incorpora cap actuació sobre la xarxa de vianants. En relació amb la xarxa de bicicletes, l'estudi considera necessari introduir mesures per potenciar l'oferta associada a la bicicleta a través d'establir aparcaments per a bicicletes dins de l'edifici. Aquest aparcament estarà situat a la planta baixa de l'edifici i comptarà, inicialment, amb un total de 12 places.

## **10. Mobilitat i gènere**

L'Estudi incorpora dades de caracterització de la mobilitat per gènere, segons els resultats de l'enquesta de mobilitat quotidiana de 2006, i suggereix aplicar mesures que facilitin l'ús del transport públic.

## **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.

S'estima que les emissions de la mobilitat generada per aquest pla de millora urbana serà de:

- 14,94 kg de CO<sub>2</sub>
- 0,79 kg de NO<sub>x</sub>
- 0 kg de PST
- 0,07 kg de CH<sub>4</sub>

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

L'estudi no contempla cap actuació envers la xarxa de transport públic, vehicle privat ni bicicleta existent. En relació a la xarxa de vianants, es proposa instal·lar dispositius sonors en els semàfors per invidents accionats mitjançant comandaments a distància

en l'encreuament del carrer Roc de Boronat amb el carrer Llull. Aquesta acció té un cost aproximat de **cinc mil euros (5.000€)**.

### **13. Conclusions**

L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del *Pla de Millora Urbana per a la transformació de l'edifici industrial consolidat situat al carrer Llull, 145 bis-districte d'activitats 22@bcn, a Barcelona*, compta amb els elements necessaris per aconseguir una mobilitat sostenible, d'acord amb els principis de la Llei de la Mobilitat 9/2003 i del propi Decret 344/2006, per la qual cosa s'emet informe **favorable**.

Així mateix, les diferents **recomanacions** que se citen en aquest informe, s'hauran de tenir en compte en la redacció dels corresponents projectes constructius o en les mesures de gestió que correspongui.

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, 22 de febrer de 2019

Vistiplau

Xavier Sanyer Matías  
Cap del Servei de Mobilitat

Lluís Alegre Valls  
Director tècnic