

**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 Sancho d'Àvila, 66-districte d'activitats 22@bcn, a Barcelona.**

**Municipi de Barcelona**  
**Comarca: Barcelonès**  
**Promotor: Actius Inmobiliaris Simon**  
**SAU**  
**Redactor de l'EAMG: Mcrit**

---

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 Sancho d'Àvila, 66- districte d'activitats 22 @bcn, a Barcelona.*

## **1. Antecedents**

El sector objecte de l'estudi comprèn la parcel·la situada al carrer Sancho d'Àvila, 66 de Barcelona, al districte del 22@bcn, ubicada entre els carrers Sancho d'Àvila i d'Àlaba.

El PMU 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 puguin incloure activitats 22@.



Cal destacar que en data a febrer de 2019, l'ATM va informar sobre aquest pla de millora urbana, en la qual es va emetre informe favorable amb condicions.

## 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 Sancho d'Àvila, 66-districte d'activitats 22@bcn*, als continguts de la llei de la mobilitat, aplicant com a criteris els establerts en el Decret 344/2006 de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada.

La finalitat d'aquest Pla de Millora Urbana és la de transformació de l'actual ús industrial a un edifici que s'admeti l'ús d'oficines i d'equipaments públics, seguint les directrius del Pla Especial d'Infraestructures del Poblenou.

La superfície de sòl, segons el cadastre, és de 2.006,53 m<sup>2</sup> i la superfície de sostre construït serà de 10.042,77 m<sup>2</sup>, dels quals 8.708,02 m<sup>2</sup> seran d'ús d'oficines i 1.334,75 m<sup>2</sup> per un espai polivalent (showroom).

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

Qualificació	Vigent	Proposat
Superfície parcel·la	2.006,53 m <sup>2</sup>	2.006,53 m <sup>2</sup>
Sostre edificable	9.702 m <sup>2</sup> /st	10.042,77m <sup>2</sup> /st

## 3. Estimació de la demanda de mobilitat generada

L'EAMG calcula la mobilitat generada seguint les ràtios del Decret 344/2006 d'Estudis d'Avaluació de la Mobilitat Generada, on per l'ús d'oficina s'aplica una ràtio de 15 viatges/100 m<sup>2</sup> de sostre i per l'ús d'equipaments (sala polivalent) 20 viatges/100 m<sup>2</sup> de sostre. L'estudi estima que el desenvolupament del PMU generarà un total de **1.906 desplaçaments/dia**.

A la taula següent es mostra la mobilitat generada en dia feiner segons les ràtios que indica el Decret i segons les de l'EAMG:

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@)	2.006,53	8.708,02	1.306	<b>1.306</b>
Altres Equipaments		1.334,75	267	<b>600</b>
<b>TOTAL</b>	2.006,53	10.042,77	1.573	<b>1.906</b>

La mobilitat generada de la sala polivalent (showroom) considerada com a altre equipament, és molt més elevada la de l'EAMG que la que fixa el Decret. En el càlcul de la ràtio de l'EAMG s'ha considerat una mobilitat de 2 viatges/persona i s'ha aplicat a la capacitat màxima de la sala (300 persones). L'equip de redacció del present informe s'accepta considerar aquesta ràtio de mobilitat.

L'EAMG realitza una proposta de distribució modal de la mobilitat agafant de referència el Pla de Mobilitat Urbana de Barcelona (PMU 2013-2018). L'EAMG considera que el 69% dels desplaçaments generats seran urbans i que el 32% seran de connexió.

Repartiment modal proposat	A PEU / BICI	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT	TOTAL
% quota modal viatges urbans	37,6%	41,4%	21,1%	100%
Total viatges generats/dia	<b>717</b>	<b>787</b>	<b>401</b>	<b>1.906</b>

Des de l'equip de redacció del present informe s'accepta la distribució modal prevista.

#### 4. Mobilitat en vehicle privat

Els eixos viaris principals d'accés a la ciutat de Barcelona són la B-23 i l'A2 per l'oest, la C-16 per la part central de la ciutat, la C-58 i la C-33 per l'est, la C-31 i la C-32 pel sud i la C-31 i la B-20 pel nord.

Pel que fa a la xarxa viària a l'àmbit d'estudi, l'accés principal s'efectua a través de la Gran Via de les Corts Catalanes. Des d'aquesta via, el recorregut més òptim és a través del carrer Lepant i del c/ Sancho d'Àvila. El recorregut de sortida de l'àmbit es realitza pel carrer Badajoz i Gran Via de les Corts Catalanes (en direcció Besòs), o pels carrers Àvila, Almogàvers, Marina i Avinguda Diagonal si és en direcció Llobregat.

L'EAMG inclou informació sobre l'aforament del trànsit en hores puntes i el grau de saturació dels eixos viaris d'accés a l'àmbit d'estudi. S'estima que la circulació dels dos vials d'accés a l'àmbit d'estudi (Sancho d'Àvila i Àlaba) és fluida. En el cas del carrer Sancho d'Àvila la circulació es troba entorn del 17,7% de la seva capacitat (considerant que un carril de l'exemple pot suportar 10.000 vehicles/carril) mentre que la del carrer Àlaba es troba entorn del 6,7%.

En relació amb l'aparcament, hi ha una important oferta d'aparcament en superfície entorn de l'àmbit d'estudi (300 metres de distància) on hi ha unes 387 places lliures per a turismes i 406 per a motocicletes. A part, hi ha l'oferta d'aparcament pública fora de la calçada, on a menys de 300 metres de l'àmbit d'estudi trobem més de 550 places distribuïdes en 4 aparcaments.

L'estudi inclou informació gràfica de la xarxa viària d'accés al sector i de la ubicació dels aparcaments.

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

#### 5. Xarxa de transport públic

L'Estudi analitza la xarxa de transport públic propera a l'àmbit d'estudi. L'àmbit disposa d'una bona cobertura d'autobús amb nombroses línies urbanes a menys de 500 metres de l'àmbit (6, 7, 92, 136, 192, H12, H14) i entre 500 i 750 metres (62, H16 i V21). A més a més, a una distància inferior a 500 metres, hi ha la parada de metro Glòries i Bogatell que donen accés a les línies L1 i L4 i la parada de tramvia Glòries que dona accés a les línies T4, T5 i T6. A menys de 300 metres de l'àmbit també trobem 3 parades de taxi amb un total de 10 aparcaments.

L'estudi incorpora informació gràfica sobre les xarxes de transport públic properes a l'àmbit, la freqüència de pas de les diferents línies, els horaris en dies feiners, dissabtes i festius i la demanda anual de les diferents línies (viatges/any).

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

## 6. Mobilitat a peu i en bicicleta

L'estudi identifica els tres itineraris principals d'accés a peu a l'àmbit d'estudi: Glòries (oferta de diferents línies de bus, metro i tramvia), Marina (oferta de metro i tramvia) i Bogatell (oferta de metro més propera a l'àmbit) i en descriu les seves característiques. També destaca que a 300 metres es troba la Superilla del Poblenou.

Tots els itineraris compten amb voreres amb unes bones condicions d'amplada i tots els passos per a vianants, que n'hi ha a cada intersecció, són accessibles.

En relació amb la xarxa per a bicicletes, els dos carrers d'accés a l'àmbit (Sancho d'Àvila i Àlaba) presenten carril bici bidireccional segregat en calçada. Aquests carrils permeten la connexió directa amb l'av. Meridiana, la rambla del Poblenou, l'av. Diagonal a través del c/ Ciutat de Granada i el c/Pujades. A més a més, proper a l'àmbit hi ha les vies ciclables, principalment carrers de prioritat invertida amb velocitat limitada a 10 km/h, que conformen la superilla del Poblenou.

Pel que fa als punts d'ancoratge de bicicletes, trobem diversos punts a menys de 50 metres i entorn de l'illa amb capacitat per a 44 bicicletes.

Adicionalment, a 40 metres de l'àmbit d'estudi es localitza l'estació de Bicing del carrer Sancho d'Àvila, 49.

L'estudi incorpora informació gràfica sobre els itineraris d'accés a peu, la xarxa ciclable propera a l'àmbit, els punts d'ancoratge i les estacions de Bicing de l'entorn. També incorpora fotografies de l'estat de les voreres i els passos per a vianants.

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 vehicle privat es realitzaran 401 desplaçaments, 280 en cotxe, 104 en motocicleta i 17 en altres vehicles privats. Tenint en compte l'ocupació del **vehicle privat** hi haurà **354 vehicles/dia** i **787 viatges/dia en transport públic**.

En relació a la **xarxa de vehicle privat**, l'EAMG indica que el nombre de viatges previstos en la nova mobilitat, tenint en compte el nivell d'ocupació dels vehicles, l'hora punta, l'afluència actual i la capacitat de les vies, no suposarà cap problema de capacitat viària. L'actual dotació d'**aparcament** per a vehicles privats en superfície i a la via pública és suficient.

Pel que fa a la **xarxa de transport públic**, l'estudi fa un repartiment estimat de viatges/dia i viatges/hora punta per cada línia segons les dades de la demanda actual de les línies. Així doncs, tenint en compte l'oferta actual diària i la capacitat dels autobusos, s'estima que la nova demanda generada per l'àmbit d'estudi podrà ser perfectament absorbida per l'actual xarxa de transport públic.

En relació a la **xarxa per a vianants i bicicletes**, l'estudi no valora la incidència de la nova mobilitat generada, tot i que es preveu que l'actual sigui suficient.

En relació a la dotació d'**aparcament** per a vehicles privats en superfície i a la via pública, l'oferta actual és suficient.

Des de l'equip redactor del present informe s'accepta la valoració adoptada.

### Recomanació 1.

Es recomana calcular la incidència de la mobilitat generada en relació als modes no motoritzats (a peu i bicicleta).

## 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.

Segons el Decret 344/2006, el sector no ha de preveure reserves d'**aparcaments per a vehicles motoritzats**, ja que no proposa usos residencials ni estacions de ferrocarril ni d'autobusos interurbans, però segons el Pla Especial d'Infraestructures del Poblenou i les Normes Urbanístiques de la MPGM, s'ha de fer una reserva d'1 plaça/80 m<sup>2</sup>/s per a turismes i el 10% de les places de turismes per a motocicletes. Així doncs, el sector necessita, com a mínim, **126 places per a turismes i 13 places per a motocicletes**.

L'estudi exposa que l'edifici no permet la reserva de places d'aparcament per a vehicles, ja que no disposa d'espai suficient. Com a alternativa, es proposa reservar places d'aparcament per a turismes i motocicletes en els aparcaments privats situats a un radi màxim de 300 metres. D'altra banda, no fa referència a la incorporació de places reservades per persones amb mobilitat reduïda ni a punts 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**, l'EAMG realitza el càlcul segons la ràtio del Decret 344/2006 d'estudis d'avaluació de la mobilitat generada, on dona com a resultat una previsió de **100 places d'aparcament**.

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 Decret i EAMG	Total aparcaments turisme EAMG	Total aparcaments motos EAMG
Oficines (22@)	2.006,53	8.708,02	87 (87)	109	11
Altres Equipaments		1.334,75	13 (13)	17	2
<b>TOTAL</b>	2.006,53	10.042,77	100 (100)	126	13

Des de l'equip redactor del present informe s'accepta la previsió d'aparcament.

### Recomanació 2.

Es recomana que el promotor contribueixi a incrementar la dotació de punts de recàrrega per a vehicles elèctrics a les proximitats del PMU.

## 9. Distribució Urbana de Mercaderies

El Decret 344/2006, en l'article 6.3 incorpora que cal establir una reserva de places de càrrega i descàrrega a l'espai públic quan es donin les condicions següents:

- En els locals comercials: 1 plaça per cada 1.000 m<sup>2</sup> de superfície de venda o 1 plaça per cada 8 establiments (emprar el valor més restrictiu). Aquest requeriment pot ser efectiu o no en funció de les activitats que s'implantin al polígon industrial.
- En oficines: 1 plaça per cada 2.000 m<sup>2</sup> d'ús d'oficines.

En aquest sentit, donat que l'àmbit d'estudi és d'ús oficines, cal reservar 1 plaça per cada 2.000 m<sup>2</sup>. Així doncs, es preveu una reserva de **5 places d'aparcament**.

Així mateix, seguint els requeriments de l'article 6 del Decret, caldrà destinar una reserva del 10% del sostre dels establiments comercials destinat a magatzem per tal d'evitar operacions de càrrega i descàrrega a la via pública. En aquest cas, malgrat que no hi ha usos comercials, si que es preveu una activitat de showroom en l'espai polivalent. Per això, caldrà assegurar que totes les activitats de càrrega i descàrrega sorgides del showroom es realitzen a l'interior de l'edifici.

## 10. Mesures correctores

L'estudi indica que les xarxes de mobilitat estan degudament adaptades per absorbir la nova mobilitat i no preveu mesures correctores tot i que es duen a terme algunes recomanacions.

### Xarxa de transport públic:

L'estudi no contempla cap actuació de millora ni d'ampliació de les xarxes de transport públic existents. Es recomana, però, que a la web de l'empresa es disposi d'informació sobre l'accessibilitat en transport públic (línies, ubicació de les parades) amb especial atenció en els esdeveniments esporàdics que es duguin a terme a l'espai polivalent.

### Xarxa bàsica per a vehicles

L'estudi no incorpora cap actuació sobre la xarxa per al vehicle privat, tot i que es recomana que les empreses que s'instal·lin a l'àmbit promoguin l'accés dels seus treballadors/es i visitants en modes sostenibles a partir de la difusió de l'oferta actual propera.

### Xarxa de vianants i bicicletes

L'estudi no incorpora cap actuació sobre la xarxa de vianants i bicicletes, ja que l'accessibilitat està garantida.

## 11. Mobilitat i gènere

L'Estudi incorpora dades de caracterització de la mobilitat per gènere a partir de l'EMEF 2017 de la ciutat de Barcelona, on s'observa com les dones tenen una mobilitat major amb modes no motoritzats i transport públic, mentre que els homes utilitzen més els modes no motoritzats i vehicle privat.

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

La quarta disposició addicional 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 fa una estimació de la incidència de la mobilitat generada amb vehicles km/any on es preveuen uns nivells de contaminació:

- Consum: 35,84 tn combustible/any
- CO<sub>2</sub>: 107,51 tn CO<sub>2</sub>/any
- NOx: 241,09 kg NOx/any
- PM: 25,83 kg PM/any

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

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

L'estudi no descriu les càrregues derivades de la mobilitat generada. Només comenta que la reserva de la disponibilitat de places d'aparcament en un radi màxim de 300 metres no té incidència sobre la proposta de finançament de les càrregues derivades de la mobilitat.

## 14. 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 Sancho d'Àvila, 66-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, 7 de març de 2019

Vistiplau

Xavier Sanyer Matías  
Cap del Servei de Mobilitat

Lluís Alegre Valls  
Director tècnic

