

ÍNDEX D_2 NORMES REGULADORES

CAPÍTOL 1. DISPOSICIONS DE CARÀCTER GENERAL

Article 1. Àmbit

Article 2. Objecte

Article 3. Marc legal

Article 4. Contingut

Article 5. Interpretació i aplicació normativa

Article 6. Titularitat del sòl

Article 7. Qualificació del sòl

CAPÍTOL 2. REGULACIÓ DEL SISTEMA D'EQUIPAMENTS

Article 8. Titularitat de l'equipament

Article 9. Ús de l'equipament

Article 10. Tipus d'ordenació i paràmetres reguladors de l'edificació

CAPÍTOL 3. GESTIÓ I DESENVOLUPAMENT

Article 11. Sistema d'actuació

Article 12. Pla d'etapes

Article 13. Desenvolupament del pla en relació al projecte vinculant

Article 14. Desenvolupament en relació amb l'impacte de gènere

Article 15. Desenvolupament en relació amb la mobilitat

D_2 NORMES REGULADORES

CAPÍTOL 1. DISPOSICIONS DE CARÀCTER GENERAL

Art. 1 Àmbit

L'àmbit del present Pla Especial Integral se situa al barri Gòtic, al districte de Ciutat Vella. L'àmbit està ubicat a al carrer de La Rambla 2 de Barcelona. L'àmbit es situa en la cantonada sud-oest de l'illa delimitada pels carrers La Rambla, Plaça de la Pau i passatge de la Banca. L'àmbit coincideix amb l'edifici de l'Antiga Foneria de Canons i queda delimitat en el plànol d'informació i.08 Topogràfic.

Segons les bases cartogràfiques de l'Ajuntament de Barcelona l'àmbit té una superfície total de 702 m².

Art. 2 Objecte

El present Pla Especial Integral per a la regulació de l'equipament situat a La Rambla número 2, al districte de Ciutat Vella té per objecte regular l'ús d'equipament admès, la regulació volumètrica i incorporar el projecte vinculant, en tant que es tracta d'un edifici catalogat, amb l'objectiu de permetre el desenvolupament del projecte arquitectònic d'adequació i rehabilitació de l'immoble per tal d'implantar un nou Centre d'Art Digital de referència.

Art. 3 Marc legal

Aquest Pla s'ha redactat d'acord amb el que estableix l'ordenament urbanístic vigent, més específicament amb el Decret Legislatiu 1/2010, de 3 d'agost, pel qual s'aprova el Text refós de la Llei d'urbanisme (TRLU), les Normes Urbanístiques del Pla General Metropolità (NU) i les seves modificacions, així com el Reglament de la Llei d'Urbanisme, el Decret 305/2006, de 18 de juliol.

En matèria de protecció del patrimoni arquitectònic són d'aplicació les determinacions de la Llei 9/1993, de 30 de setembre, de Patrimoni cultural català; el «Pla Especial del Patrimoni arquitectònic, històric i artístic de la ciutat de Barcelona. Districte de les Ciutat Vella», aprovat definitivament pel Plenari del Consell municipal el 27 d'octubre de 2000 (BOPB 18/11/2000); la Modificació del Pla General Metropolità per la protecció del patrimoni arquitectònic històric-artístic de la ciutat de Barcelona, aprovat definitivament pel Plenari del Consell municipal del 28 de novembre de 2014, i la seva posterior modificació puntual, aprovada definitivament el 16 de maig de 2017. i la seva posterior modificació puntual aprovada definitivament en data 16 de maig de 2017 (veure apartat 7 memòria); la Modificació del Pla General Metropolità en relació amb la regulació dels sistemes d'equipaments, aprovat definitivament per la Subcomissió d'Urbanisme de Barcelona en data 21 de desembre de 2023 (DOGC 20.02.2024).

Art. 4 Contingut

Aquest planejament, en virtut d'allò establert pel Decret Legislatiu 1/2010 a l'article 69.1, pel que fa als Plans Especials Urbanístics, està integrat pels següents documents:

- 1.- Memòria
- 2.- Normes reguladores
- 3.- Documentació gràfica (d'informació i proposta)

4.- Estudi d'avaluació de la mobilitat generada

5.- Annexes

Annex 1. Informació patrimonial de la Generalitat de Catalunya

Annex 2. Fitxes del Catàleg del patrimoni arquitectònic

Annex 3. Estudi històric de l'edifici de l'Antiga Foneria de Canons

Annex 4. Projecte vinculant d'adequació i rehabilitació de l'immoble de l'Antiga Foneria de Canons ubicat al carrer la Rambla 2 de Barcelona

Tenen vinculació normativa les normes reguladores i els plànols de proposta:

- o.1 Planejament proposat: Qualificació del sòl
- o.2 / o.3 / o.4 Ordenació proposada: Perímetres reguladors
- o.5 / o.6 / o.7 Ordenació proposada: Perfils reguladors

Són vinculats els aspectes establerts a l'article 13 d'aquestes normes dels projectes arquitectònics annexats:

- Annex 4. Projecte vinculant d'adequació i rehabilitació de l'immoble de l'Antiga Foneria de Canons ubicat al carrer la Rambla 2 de Barcelona

Art. 5. Interpretació i aplicació normativa

Les normes d'aquest Pla Especial Integral s'han d'interpretar segons el seu contingut i d'acord amb l'objectiu i finalitat del present instrument de planejament derivat. Són d'aplicació els criteris establerts a l'article 10 (Regles d'interpretació del planejament urbanístic) del Text Refós de la Llei d'Urbanisme (TRLU) i a l'article 8 de les Normes Urbanístiques (NU) del Pla General Metropolità.

Per tot allò no especificat en aquest Pla, serà d'aplicació el que estableixin les vigents NU del Pla General Metropolità.

Art. 6 Titularitat del sòl

La titularitat del sòl és pública.

Art. 7 Qualificació del sòl

El present document de planejament manté la qualificació 7a(p).

La superfície total de sòls destinats al sistema d'equipaments comunitaris i dotacions, actuals i de nova creació d'àmbit local amb un nivell de protecció patrimonial, clau 7c(p), és de 702 m²s.

CAPÍTOL 2. REGULACIÓ DEL SISTEMA D'EQUIPAMENTS

Art. 8 Titularitat de l'equipament

La titularitat de l'equipament serà pública.

Art. 9 Ús de l'equipament

S'admeten com usos el sòcio-cultural, el docent i l'administratiu de conformitat amb l'article 212 de les NU del PGM i la seva definició en els epígrafs e; a; h, respectivament.

Es determina una activitat complementària, entesa com aquelles activitats directament vinculades amb la funció principal de l'equipament i necessàries per aportar diversitat funcional i millorar el servei als seus usuaris, corresponent a un petit comerç associat al museu, amb una superfície de 70 m².

En tot cas, l'activitat complementària ha de donar compliment al que estableix l'article 212.3 de la NU de la PGM.

Art. 10 Tipus d'ordenació i paràmetres reguladors de l'edificació

El tipus d'ordenació definit en aquest Pla és volumetria específica de configuració flexible.

Els seus paràmetres específics es defineixen gràficament en els plànols normatius o.2, o.3 i o.4 Ordenació proposada: Perímetres reguladors i o.5, o.6 i o.7 Ordenació proposada: Perfils reguladors. Aquests paràmetres reguladors es defineixen a continuació:

Sostre edificable

El present Pla fixa un sostre màxim de 3.311 m²st.

Cota de referència

El present Pla situa la cota de referència en la cantonada sud-oest de l'edifici en una alçada de +4,00 msnm. Aquesta cota de referència haurà de ser respectades, no obstant això, podrà augmentar-se o disminuir-se sense ultrapassar en ambdós casos els 0,60 metres quan l'execució del projecte exigeixi una adaptació o reajustament, dins d'aquests límits, per tal d'aconseguir una millor accessibilitat o resolució tècnica. La cota de referència de la planta baixa ve definida en els plànols o.2, o.3 i o.4 Ordenació proposada: Perímetres reguladors i o.5, o.6 i o.7 Ordenació proposada: Perfils reguladors.

Perímetre regulador

Es defineix el perímetre com la figura dins la qual s'ha d'inscriure la planta de l'edifici, en la delimitació els seus espais construïts, interiors i habitables. El Pla delimita el perímetre regulador segons el límit coincident amb la qualificació del sòl proposada que també ho és amb l'edificació existent en les seves plantes principals (de la planta baixa a la planta tercera). En el disseny i consolidació de la planta terrat i coberta, el pla s'ajusta a les volumetries establertes pel projecte vinculant que recupera el volum posterior al rellotge i l'antic badalot ubicat en la cantonada nord-est de l'edifici.

Adicionalment el Pla proposa un segon perímetre o gàlib màxim relatiu al tancament de l'atri i el seu lluernari i també a la delimitació dels espais per a la integració de les instal·lacions ubicats en la coberta. En aquest segon perfil, determina espais no habitables i que fonamentalment formen part de funcions necessàries per el confort climàtic del conjunt.

Aquest dos perímetres reguladors venen definits en els plànols o.2, o.3 i o.4 Ordenació proposada: Perímetres reguladors.

Perfil regulador

Es defineix com la figura dins la qual s'ha d'inscriure els alçats i seccions de l'edifici, en la delimitació els seus espais construïts, interiors i habitables.

Globalment, el perfil regulador coincideix amb els volums existents en les plantes principals.

Els ajustos de pendent necessaris a la cota de coberta per garantir l'accessibilitat universal a la terrassa s'hauran de resoldre, preferentment, amb elements afegits reversibles, garantint zones amb pendent reduït i/o un enretirament adequat respecte de les balustrades preexistents, amb justificació tècnica en fase de llicència.

Adicionalment el Pla proposa un segon perímetre o gàlib màxim relatiu al tancament de l'atri i el seu lluernari i també a la delimitació dels espais per a la integració de les instal·lacions ubicats en la coberta. En aquest segon perfil, determina espais no habitables i que fonamentalment formen part de funcions necessàries per el confort climàtic del conjunt.

Aquest dos perímetres reguladors venen definits en els plànols o.2, o.3 i o.4 Ordenació proposada: Perímetres reguladors.

Ocupació del subsòl

No s'admet l'ocupació en planta soterrani de la totalitat del perímetre regulador.

Regulació dels elements tècnics d'instal·lacions i plaques fotovoltaïques

S'admet la implantació d'elements tècnics d'instal·lacions sempre que aquests no pertorbin de manera negativa la percepció dels elements patrimonials existents, tals com les cornises, elements ornamentals o les façanes existents. S'integraran dins de la volumetria admesa relatiu al perímetre i perfil màxim de l'atri i les instal·lacions, grafiat en color vermell als plànols normatius (o.2 a o.7), situats en espais tècnics habilitats per a tal ús, ubicats en planta baixa o en entresolat destinat a instal·lacions.

CAPÍTOL 3. GESTIÓ I DESENVOLUPAMENT

Art. 11. Sistema d'actuació

La titularitat pública dels sòls d'equipament permet l'actuació directa a partir del moment de la publicació de l'aprovació definitiva.

Les obres d'intervenció per a la rehabilitació i posada en valor de l'edifici es realitzaran de manera prèvia o simultània a les obres necessàries per a la implantació dels usos previstos, quedant condicionada la primera ocupació de l'edifici a l'acreditació de la realització de les obres de rehabilitació esmentades.

Art. 12 Pla d'etapes

L'execució del projecte d'intervenció es preveu en una única fase i s'estima la seva realització en el període de dos anys a partir de l'executivitat del present pla.

Art. 13 Desenvolupament del pla en relació al projecte vinculant

El projecte annexat només seran vinculant en els següents aspectes i condicions:

- Composició volumètrica, composició de les façanes i elements interiors i exteriors d'interès patrimonial.
- No serà vinculant la posició de nous envans, distribucions interiors, comunicacions i il·luminació; en general tot allò que no sigui objecte de la fitxa del catàleg de patrimoni arquitectònic.
- Caldrà que quedin definits al projecte arquitectònic definitiu els nous elements constructius afegits i la relació que tindran en llenguatge, formalització, materialitat i disseny amb l'edifici original.

En tot cas, en el moment de la sol·licitud de la llicència es podran fer els ajustos necessaris essent requisit un informe favorable del Departament de Patrimoni Arquitectònic Històric i Artístic de l'Ajuntament de Barcelona.

Qualsevol intervenció en el recinte haurà de donar compliment a la Llei 9/93, de 30 de setembre, del Patrimoni Cultural català, i haurà de ser autoritzada per la Comissió Territorial del Patrimoni Cultural de la ciutat de Barcelona, d'acord amb el Decret 276/2005, de 27 de setembre, de les comissions territorials del patrimoni cultural.

Art.14 Desenvolupament en relació amb l'impacte de gènere

El projecte vinculant haurà de donar compliment als següents aspectes i condicions, definits en les conclusions de l'Avaluació d'impacte de gènere d'aquest pla:

- El projecte haurà d'afavorir una major percepció de seguretat per l'acompanyament i visualització entre l'espai intern i extern de l'edifici de l'Antiga Foneria de Canons, tot mantenint els elements de valor patrimonial.
- El projecte haurà de potenciar l'entrada de llum natural per al conjunt d'espais interiors que ho requereixin.

- El projecte haurà de reforçar la mixtura d'usos en els equipaments, així com la seva flexibilitat.
- El projecte haurà d'afavorir els recorreguts de vianants així com l'accessibilitat, l'autonomia i la sensació de seguretat.

Art. 15 Desenvolupament en relació amb la mobilitat

Per al desenvolupament del present Pla s'estableix que la redacció del corresponent projecte constructiu haurà d'incloure:

- La descripció de les condicions d'accessibilitat tant dins de l'àmbit com en els trajectes fins a les parades de transport públic.
- El finançament de les càrregues derivades de la mobilitat generada.
- Es preveu la reserva d'un espai dins l'edificació per emmagatzemar mínima de 25 places de bicicletes, d'acord a les determinacions establertes al decret 344/2006 de 19 de setembre, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada. Es podrà fer ús de consignes o guixetes d'una dimensió reduïda per guardar patinets o bicicletes plegables per als treballadors o alguns usuaris de l'equipament.

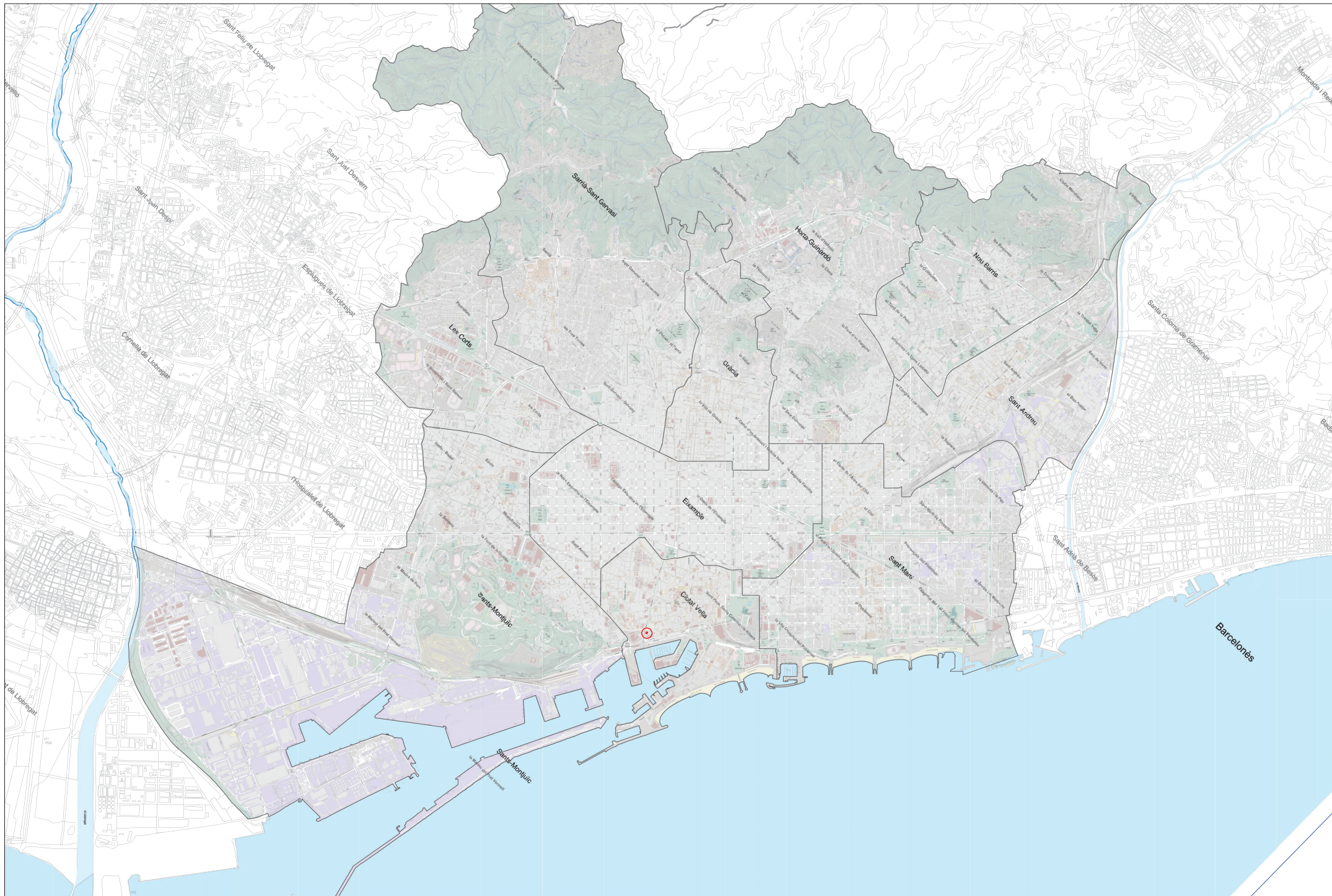
ÍNDEX D_3 DOCUMENTACIÓ GRÀFICA

Documentació informativa:

i.01 SITUACIÓ	e: 1/50.000
i.02 EMPLAÇAMENT. ÀMBIT DEL PLA	e: 1/5.000
i.03 CARTOGRAFIA HISTÒRICA (1920)	e: 1/5.000
i.04 CARTOGRAFIA HISTÒRICA (1945)	e: 1/5.000
i.05 TOPOGRÀFIC	e: 1/5.000
i.06 PARCEL·LARI	e: 1/5.000
i.07 ALÇADA DE L'EDIFICACIÓ	e: 1/5.000
i.08 TOPOGRÀFIC I ÀMBIT	e: 1/500
i.09 PARCEL·LARI	e: 1/500
i.10 PLANEJAMENT VIGENT. QUALIFICACIÓ	e: 1/500
i.11 PLANEJAMENT VIGENT. PATRIMONI	e: 1/500

Documentació proposta:

o.01 PLANEJAMENT PROPOSAT. QUALIFICACIÓ	e: 1/500
o.02 PROPOSTA ORDENACIÓ. PERÍMETRES REGULADORS	e: 1/500
o.03 PROPOSTA ORDENACIÓ. PERÍMETRES REGULADORS	e:1/500
o.04 PROPOSTA ORDENACIÓ. PERÍMETRES REGULADORS	e:1/500
o.05 PROPOSTA ORDENACIÓ. PERFILS REGULADORS	e:1/500
o.06 PROPOSTA ORDENACIÓ. PERFILS REGULADORS	e:1/500
o.07 PROPOSTA ORDENACIÓ. PERFILS REGULADORS	e:1/500



AUTOR DEL PLA

NOM DEL PLANOL

ESCALES

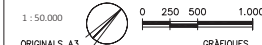
DATA:

PLANOL NÚM.



PLA ESPECIAL URBANÍSTIC INTEGRAL PER A LA REGULACIÓ DE L'EQUIPAMENT
SITUAT A LA RAMBLA NÚMERO 2, AL DISTRICTE DE CIUTAT VELLA

INFORMACIÓ
Situació



JULIOL 2025

i.01



AUTOR DEL PLA

NOM DEL PLANOL

ESCALES

DATA:

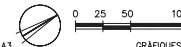
PLANOL NÚM.



PLA ESPECIAL URBANÍSTIC INTEGRAL PER A LA REGULACIÓ DE L'EQUIPAMENT SITUAT A LA RAMBLA NÚMERO 2, AL DISTRICTE DE CIUTAT VELLA

INFORMACIÓ
Emplaçament. Àmbit del pla

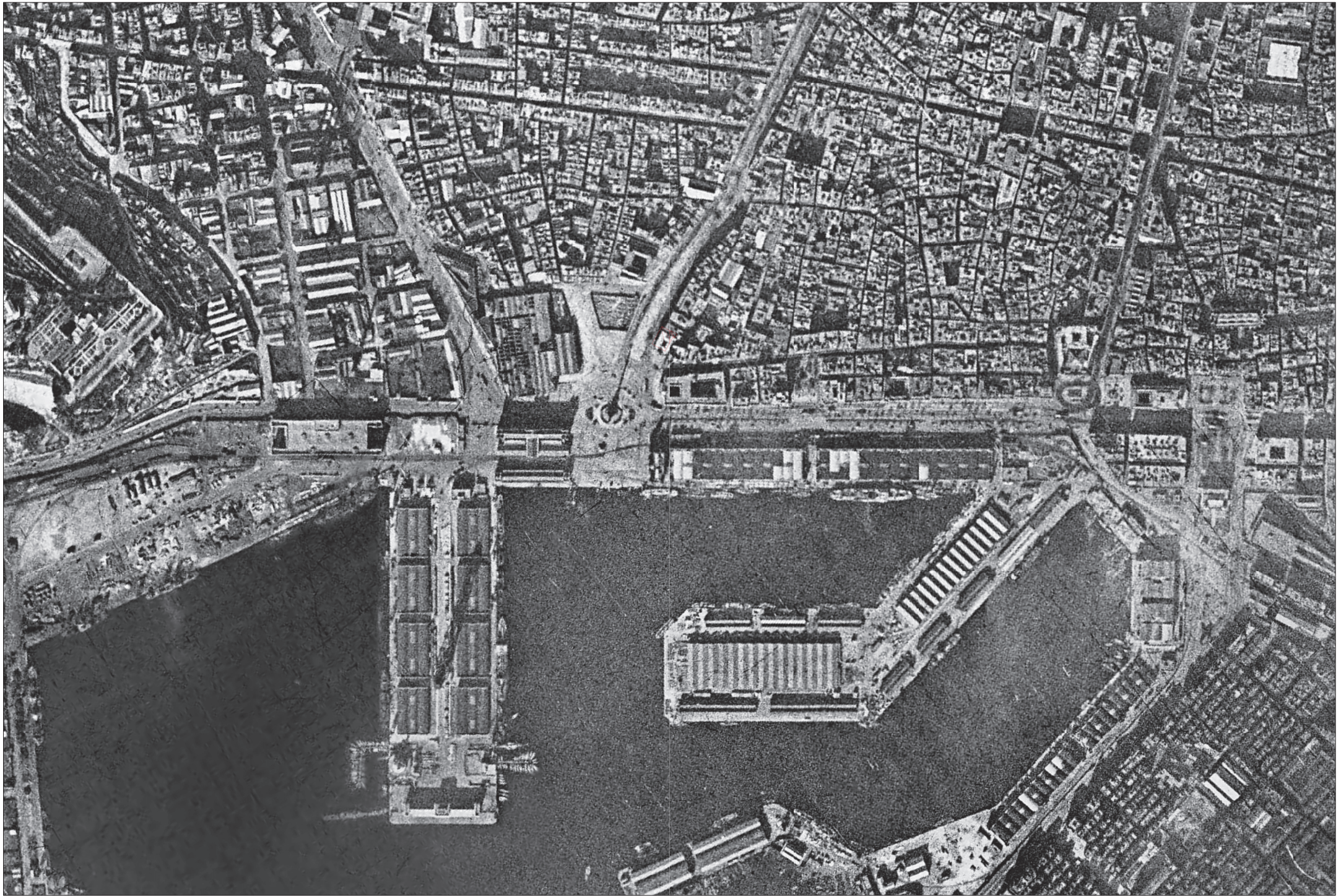
1 : 5.000
ORIGINALS A3



JULIOL 2025

i.02





AUTOR DEL PLA

NOM DEL PLANOL:

ESCALES

DATA:

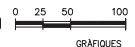
PLANOL NÚM.



PLA ESPECIAL URBANÍSTIC INTEGRAL PER A LA REGULACIÓ DE L'EQUIPAMENT
SITUAT A LA RAMBLA NÚMERO 2, AL DISTRICTE DE CIUTAT VELLA

INFORMACIÓ
Cartografia històrica. Ortofoto 1945

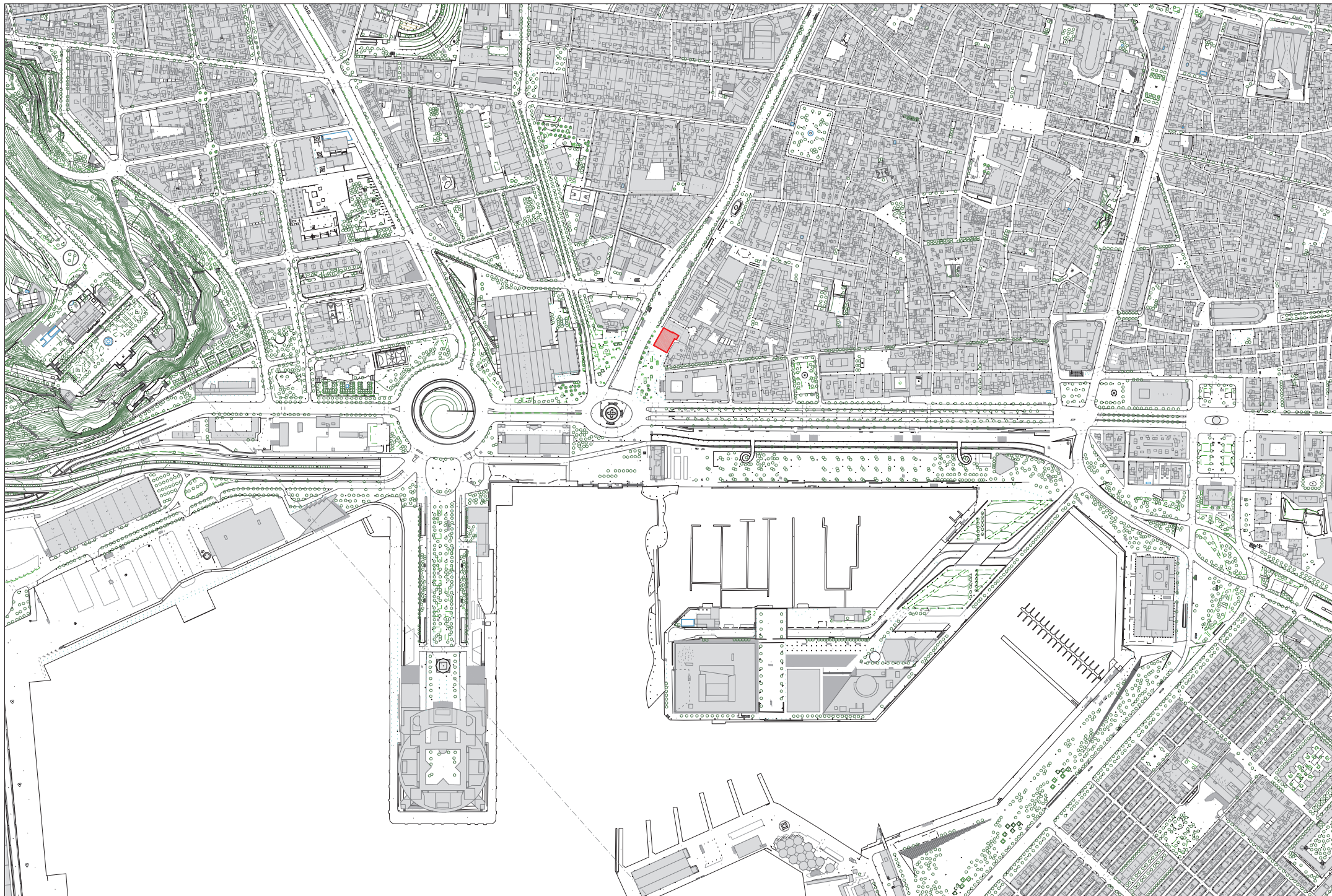
1 : 5.000
ORIGINALS A3



GRÀFIQUES

JULIOL 2025

i.04



AUTOR DEL PLA

NOM DEL PLANOL:

ESCALES

DATA:

PLANOL NOM.

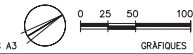


H AROUITECTES

PLA ESPECIAL URBANÍSTIC INTEGRAL PER A LA REGULACIÓ DE L'EQUIPAMENT SITUAT A LA RAMBLA NÚMERO 2, AL DISTRICTE DE CIUTAT VELLA

INFORMACIÓ Topogràfic

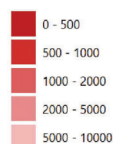
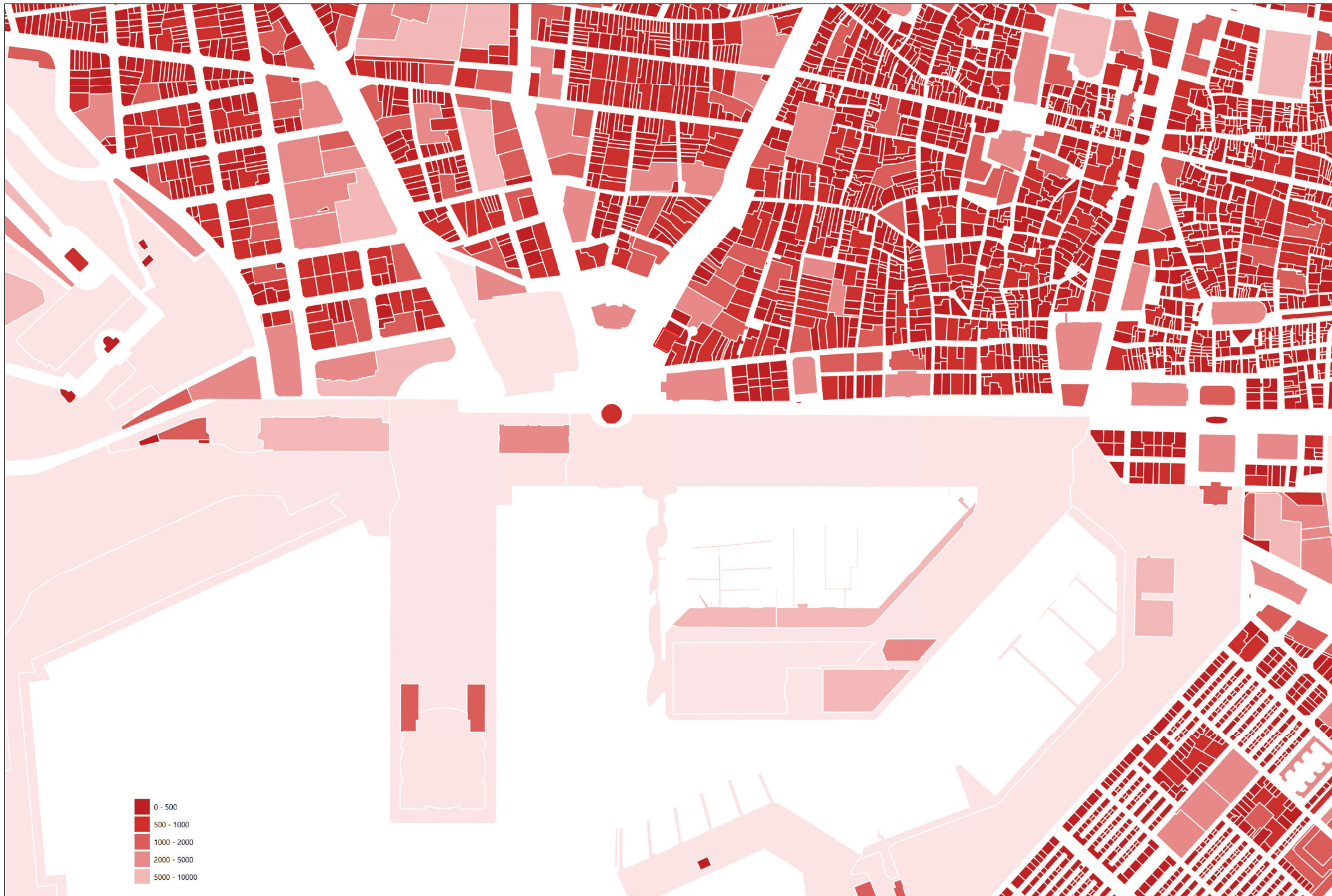
1:5.000 ORIGINALS A3



JULIOL 2025

GRÀFIQUES

i.05



AUTOR DEL PLA

NOM DEL PLANOL:

ESCALES

DATA:

PLANOL N.º



PLA ESPECIAL URBANÍSTIC INTEGRAL PER A LA REGULACIÓ DE L'EQUIPAMENT SITUAT A LA RAMBLA NÚMERO 2, AL DISTRICTE DE CIUTAT VELLA

INFORMACIÓ Parcel·lari



JULIOL 2025

i.06



AUTOR DEL PLA

NOM DEL PLANOL:

ESCALES

DATA:

PLANOL NÚM.



AUTOR DEL PLA

NOM DEL PLANOL:

ESCALES

DATA:

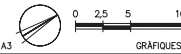
PLANOL NÚM.



PLA ESPECIAL URBANÍSTIC INTEGRAL PER A LA REGULACIÓ DE L'EQUIPAMENT
SITUAT A LA RAMBLA NÚMERO 2, AL DISTRICTE DE CIUTAT VELLA

INFORMACIÓ
Parcel·lari

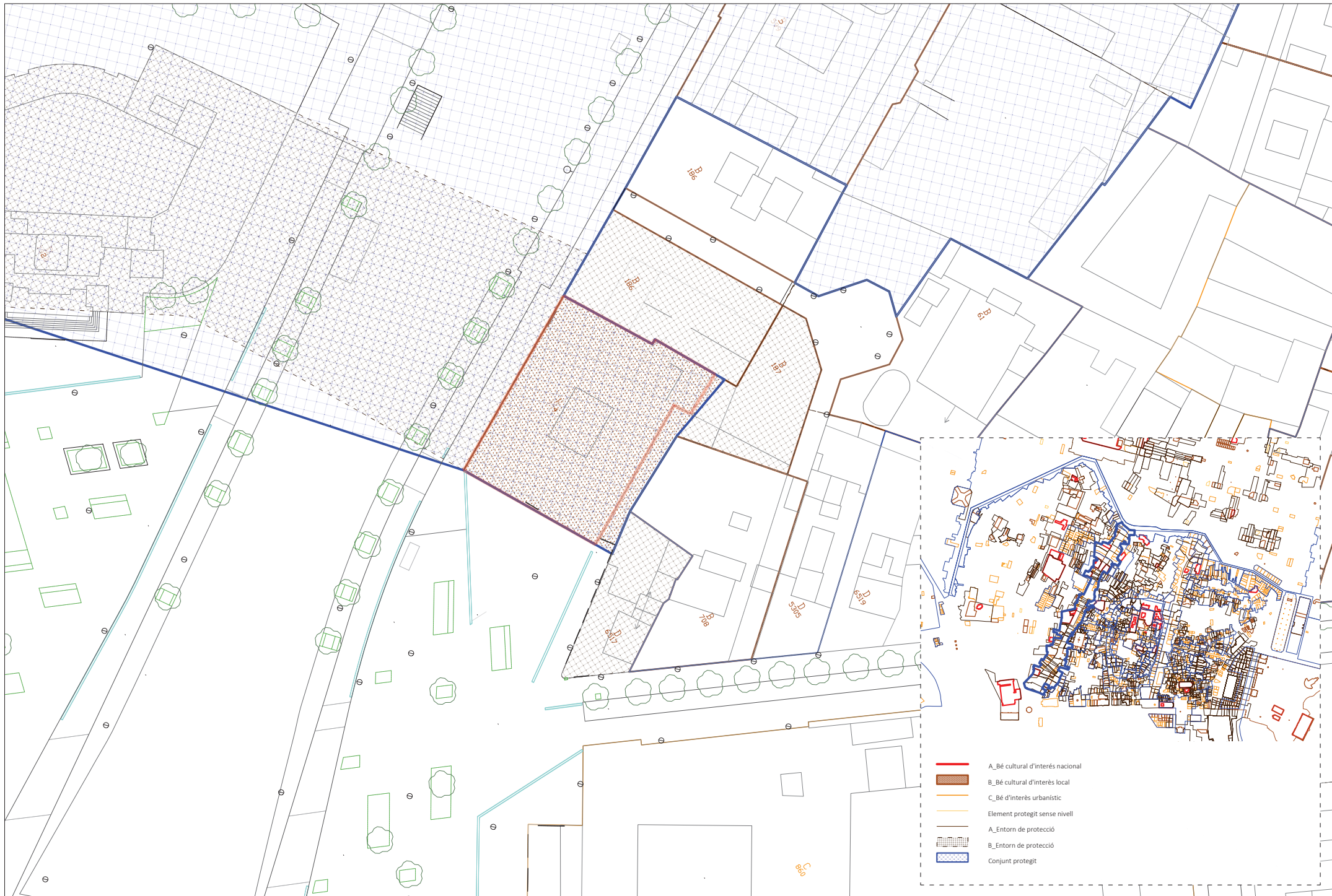
1:500
ORIGINALS A3



JULIOL 2025

i.09





- A_Bé cultural d'interès nacional
- B_Bé cultural d'interès local
- C_Bé d'interès urbanístic
- Element protegit sense nivell
- A_Entorn de protecció
- B_Entorn de protecció
- Conjunt protegit

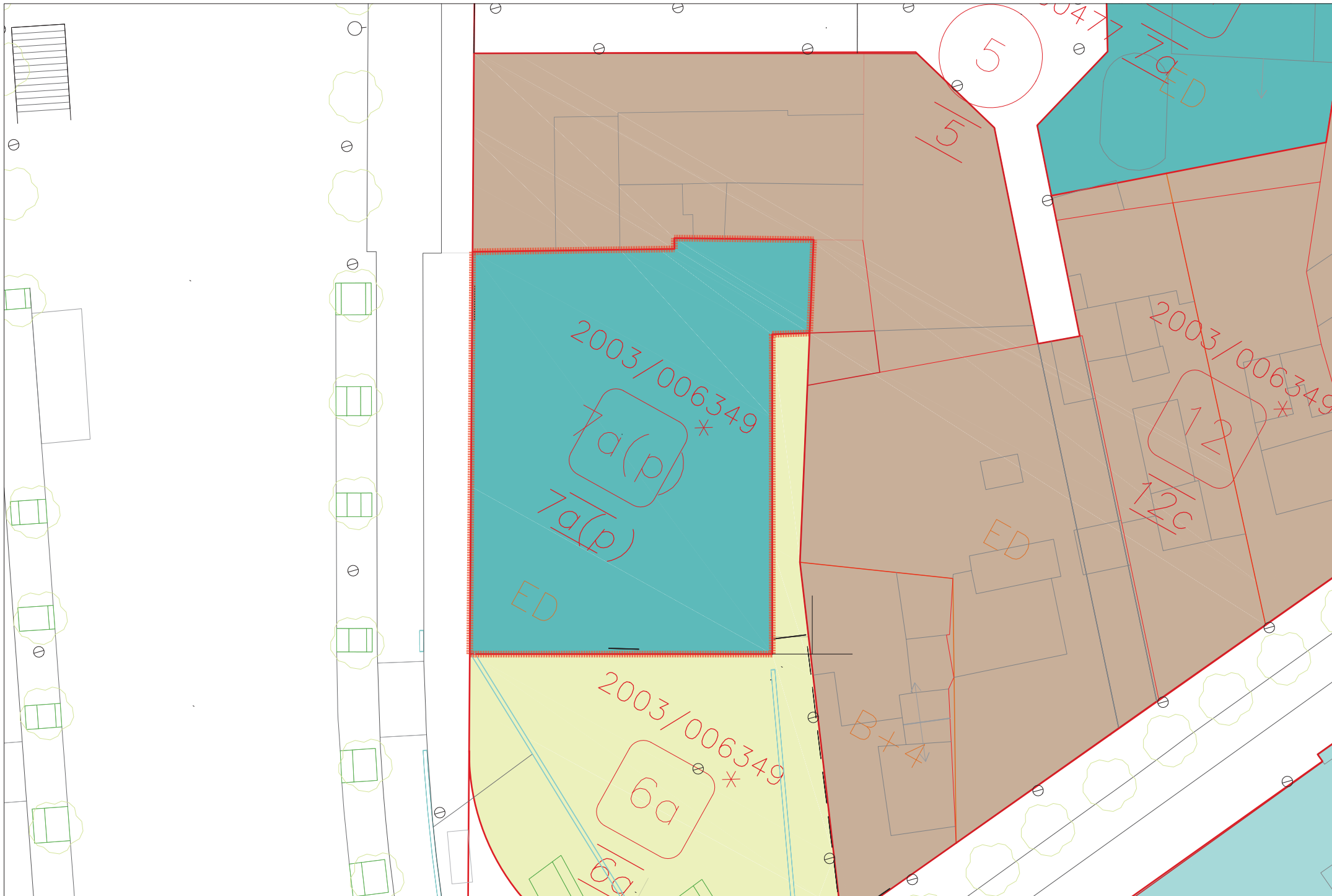
AUTOR DEL PLA

NOM DEL PLANOL:

ESCALES

DATA:

PLANOL NÚM.



AUTOR DEL PLA

NOM DEL PLANOL:

ESCALES

DATA:

PLANOL NÚM.

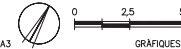


H AROQUITECTES

PLA ESPECIAL URBANÍSTIC INTEGRAL PER A LA REGULACIÓ DE L'EQUIPAMENT SITUAT A LA RAMBLA NÚMERO 2, AL DISTRICTE DE CIUTAT VELLA

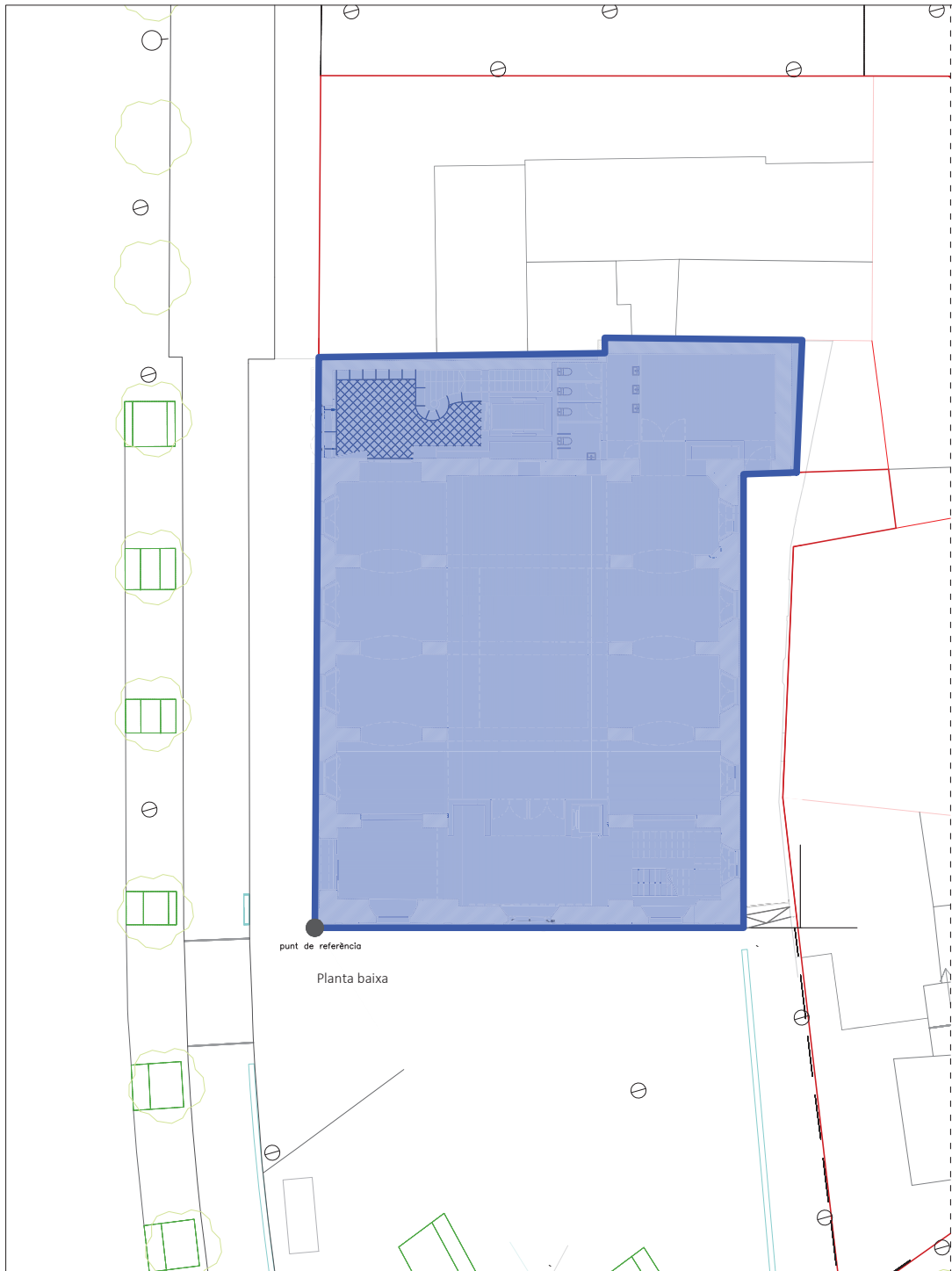
ORDENACIÓ Proposta ordenació del sòl.

1 : 250

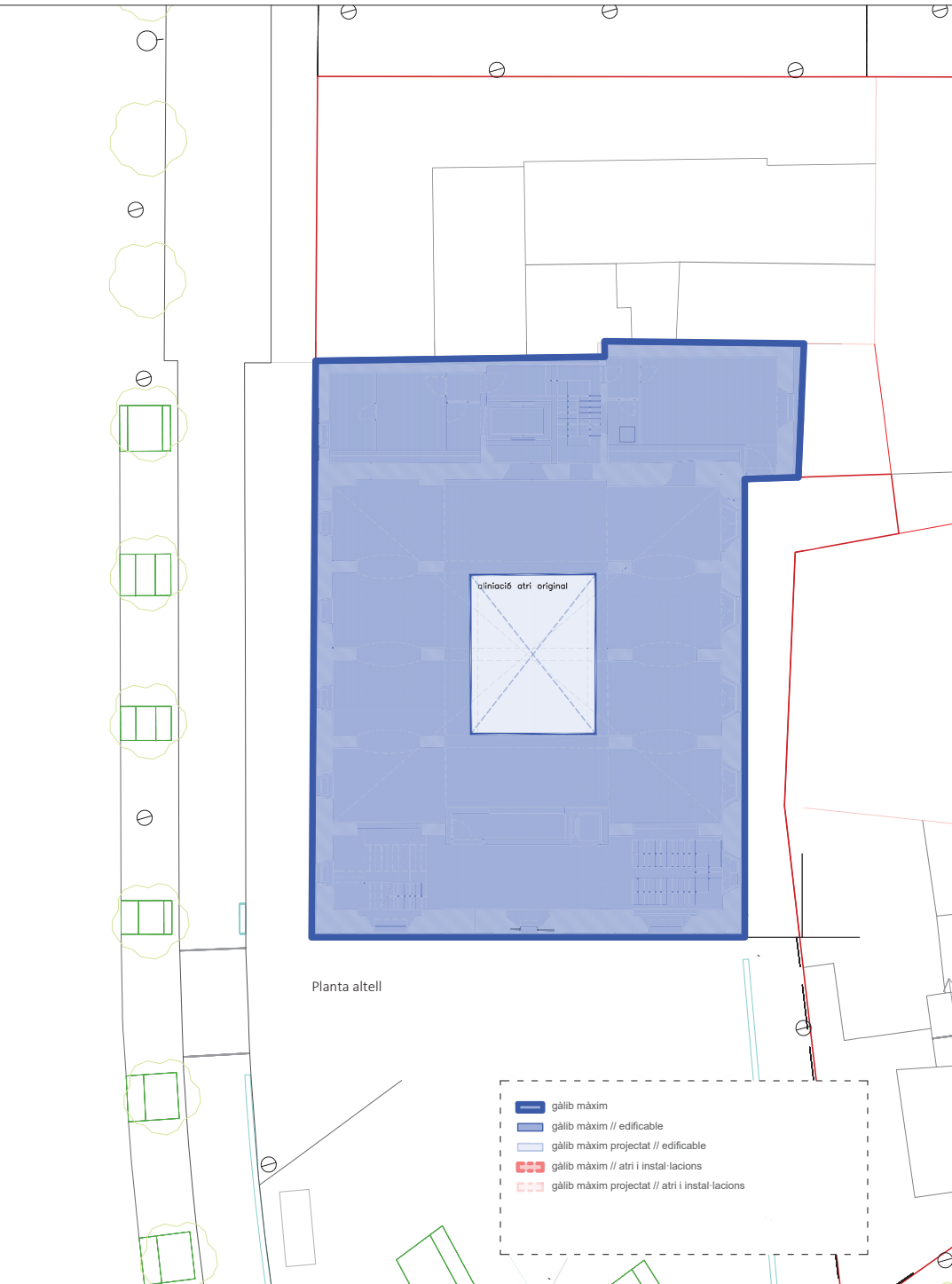


JULIOL 2025

o.01

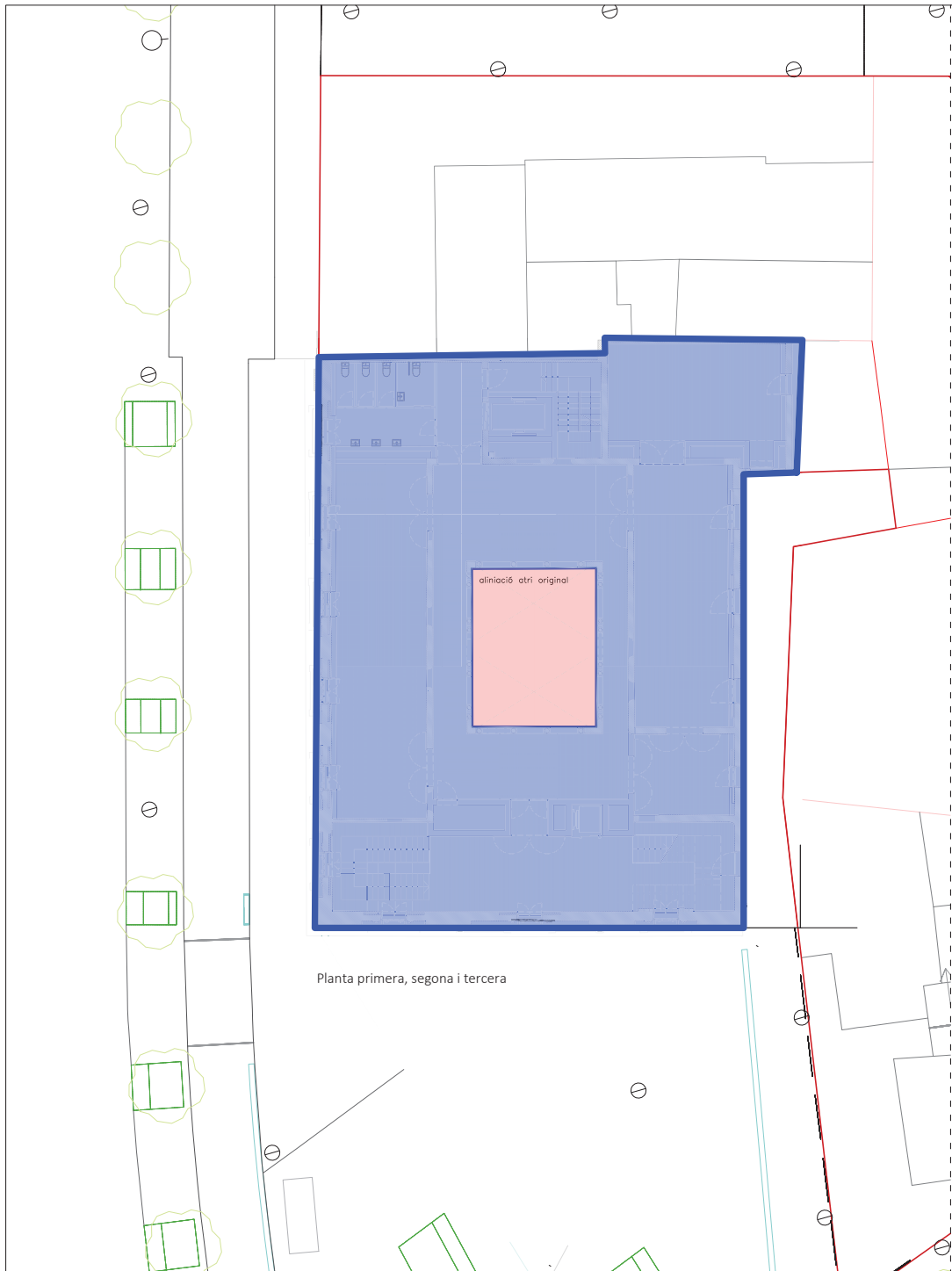


punt de referència
Planta baixa

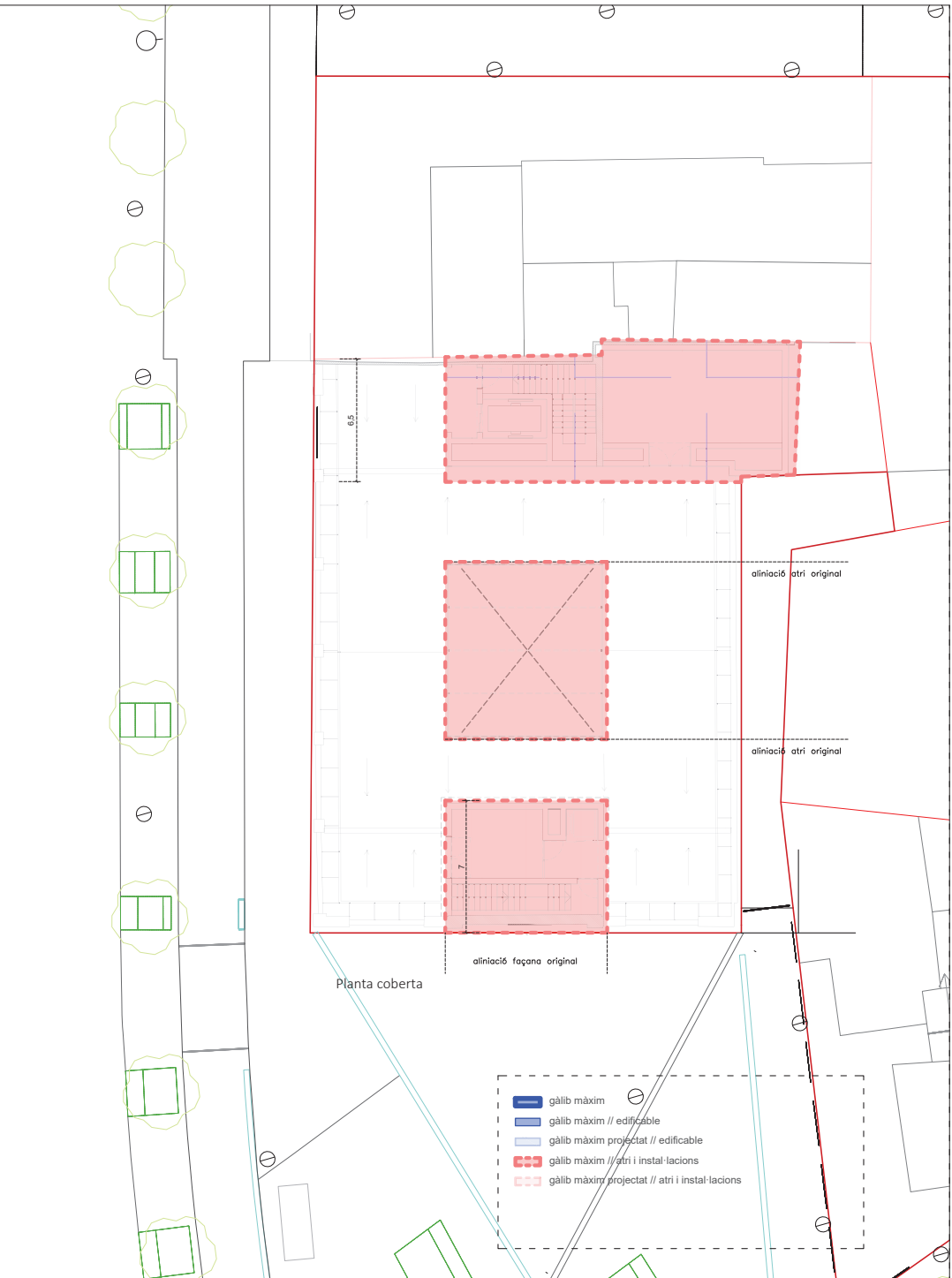


Planta altell

	gàlib màxim
	gàlib màxim // edificable
	gàlib màxim projectat // edificable
	gàlib màxim // atri i instal·lacions
	gàlib màxim projectat // atri i instal·lacions

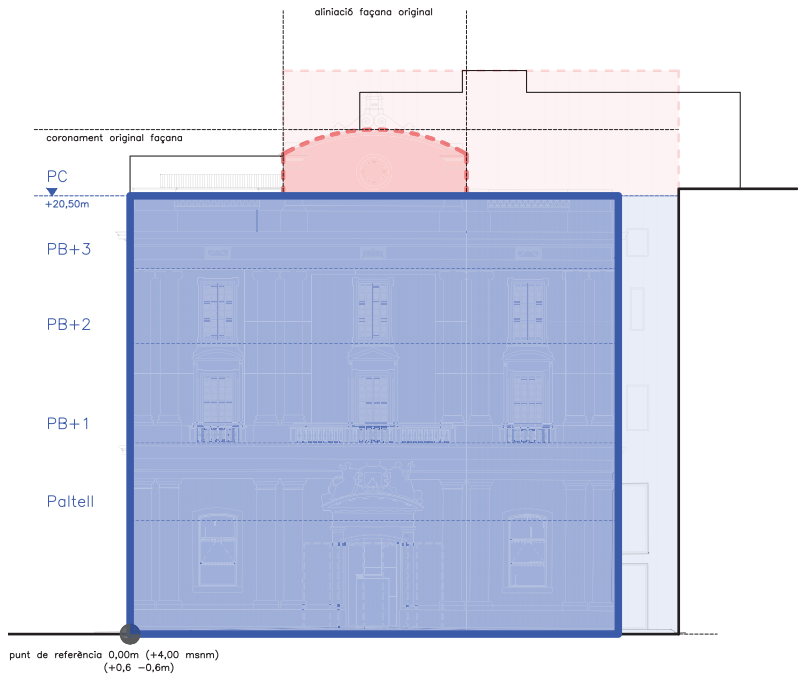


Planta primera, segona i tercera

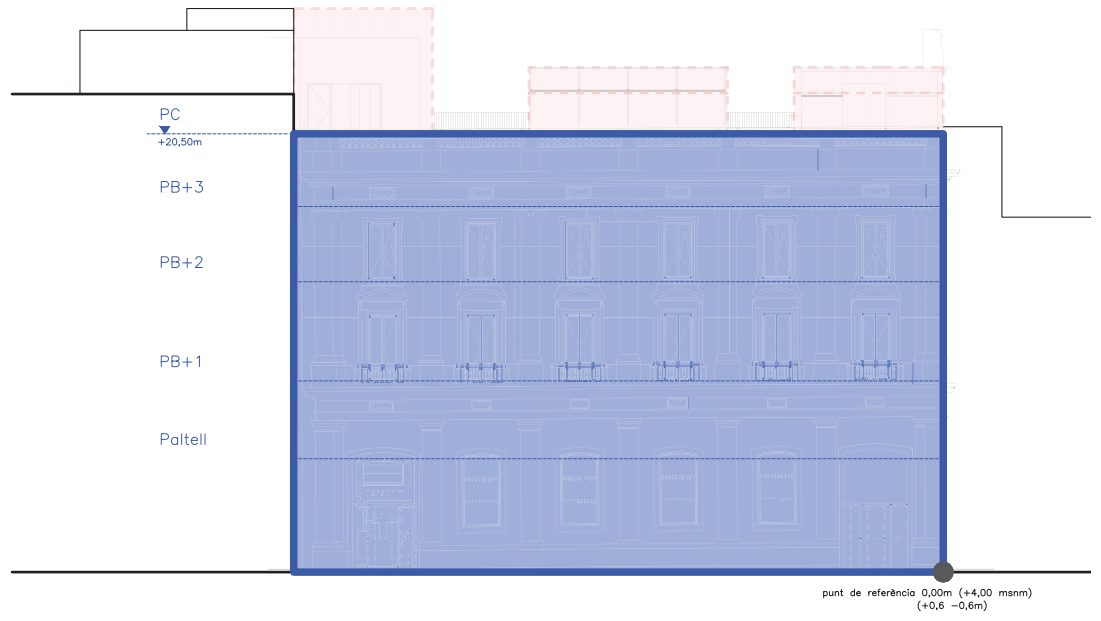


Planta coberta

	gàlib màxim
	gàlib màxim // edificable
	gàlib màxim projectat // edificable
	gàlib màxim // atri i instal·lacions
	gàlib màxim projectat // atri i instal·lacions



Alçat transversal



Alçat longitudinal



	gàlib màxim
	gàlib màxim // edificable
	gàlib màxim projectat // edificable
	gàlib màxim // atri i instal·lacions
	gàlib màxim projectat // atri i instal·lacions

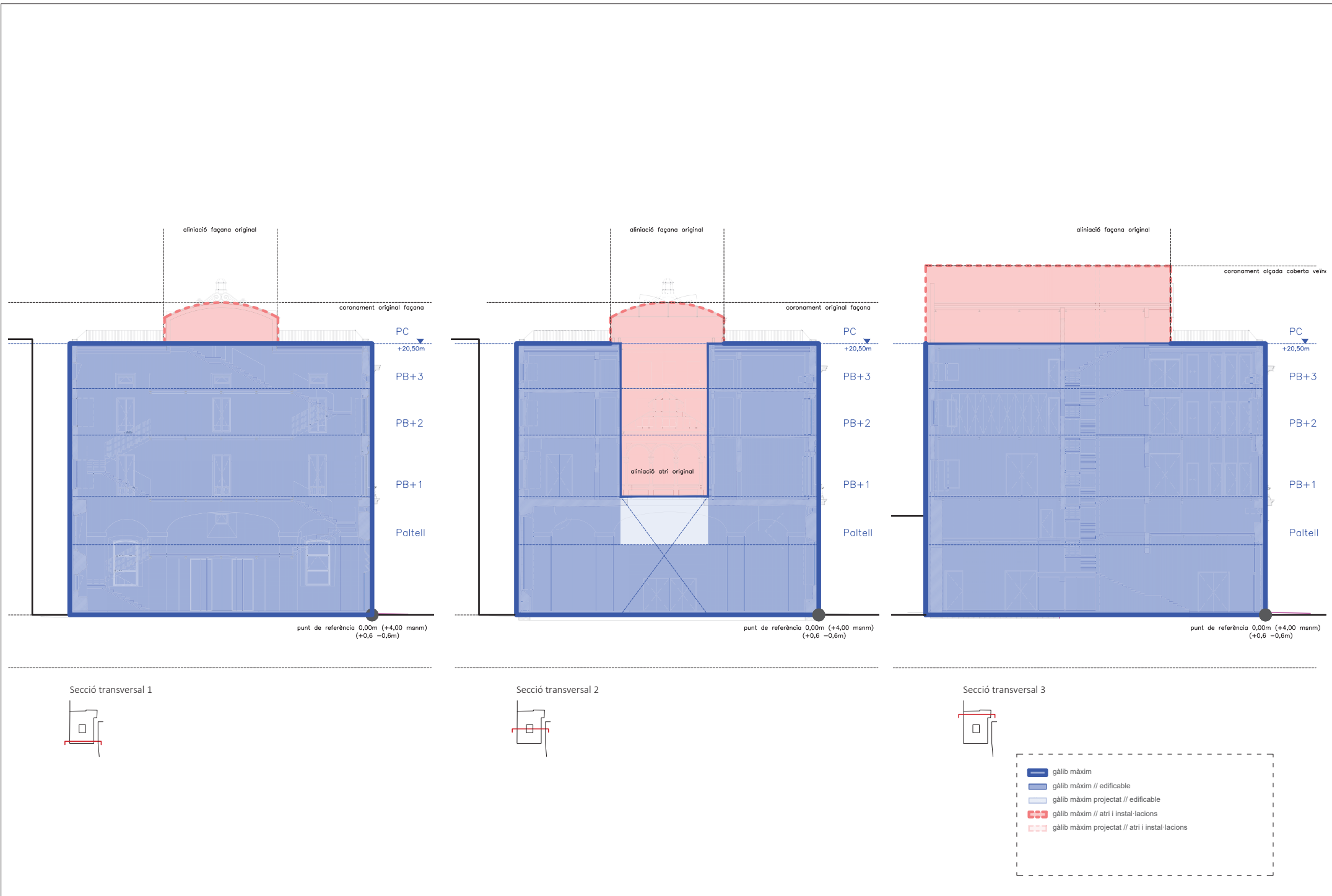
AUTOR DEL PLA

NOM DEL PLANOL:

ESCALES

DATA:

PLANOL NÚM.



Secció transversal 1



Secció transversal 2



Secció transversal 3



- gàlib màxim
- gàlib màxim // edificable
- gàlib màxim projectat // edificable
- gàlib màxim // atri i instal·lacions
- gàlib màxim projectat // atri i instal·lacions

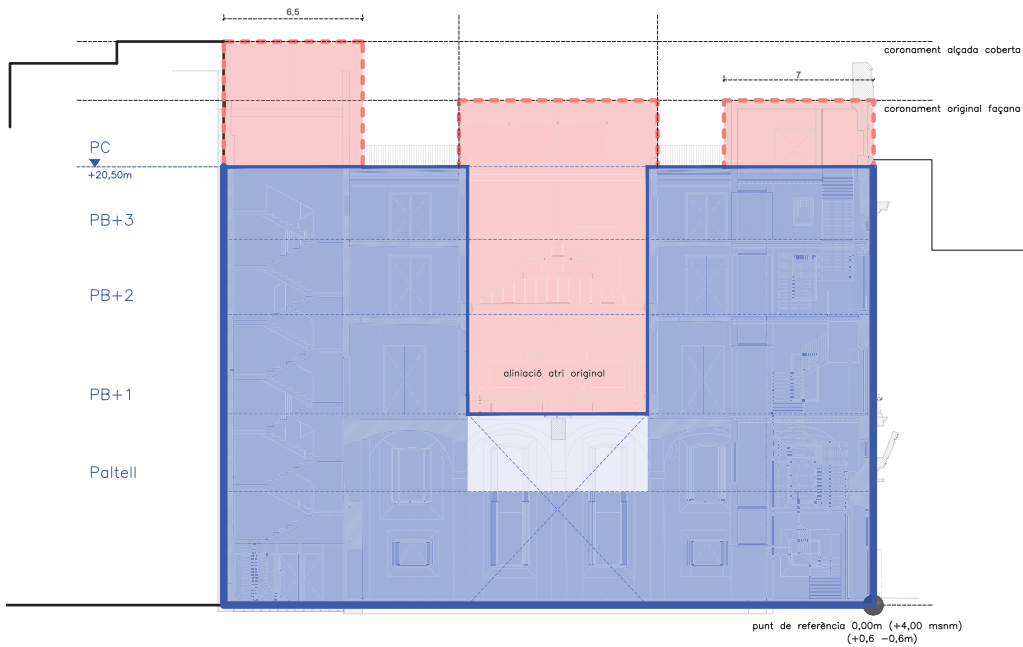
AUTOR DEL PLA

NOM DEL PLANOL:

ESCALES

DATA:

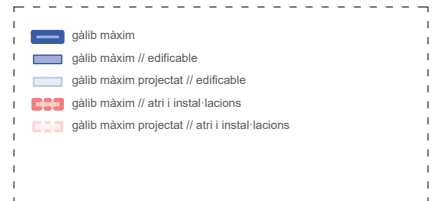
PLANOL NÚM.



Secció longitudinal 1



Secció longitudinal 2



ÍNDEX D_4 ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA

1. INTRODUCCIÓ I PRESENTACIÓ DE L'ESTUDI

- 1.1 Objectiu i àmbit de referència
- 1.2 Marc legal
- 1.3 Justificació i contingut de l'estudi

2. DESCRIPCIÓ DE LES XARXES D'ITINERARIS

- 2.1 Xarxa d'itineraris principals per a vianants
- 2.2 Xarxa d'itineraris per a bicicletes
- 2.3 Xarxa d'itineraris per a transport públic i col·lectiu
- 2.4 Xarxa bàsica per a vehicles

3. AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA

- 3.1 Estimació del nombre de desplaçaments
- 3.2 Repartiment modal
- 3.3 Indicadors de gènere

4. PROPOSTA DE LES XARXES D'ITINERARIS

- 4.1 Xarxa d'itineraris principals per a vianants
- 4.2 Xarxa d'itineraris per a bicicletes
- 4.3 Xarxa d'itineraris per a transport públic i col·lectiu
- 4.4 Xarxa bàsica per a vehicles
- 4.5 Distribució urbana de mercaderies

5. INCIDÈNCIA DE LA MOBILITAT SOBRE LA CONTAMINACIÓ ATMOSFÈRICA

6. PROPOSTES DE FINANÇAMENT

7. CONCLUSIONS

8. DOCUMENTACIÓ GRÀFICA

- m.1 Proposta de xarxa d'itineraris per a vianants
- m.2 Proposta de xarxa d'itineraris per a bicicletes
- m.3 Proposta de xarxa d'itineraris per a transport públic: Autobús
- m.4 Proposta de xarxa d'itineraris per a transport públic: Metro
- m.5 Proposta de xarxa bàsica per a vehicles

1. INTRODUCCIÓ I PRESENTACIÓ DE L'ESTUDI NTRODUCCIÓ

1.1 Objectiu i àmbit de referència

L'objecte del Pla Especial Integral per a la regulació de l'equipament situat a La Rambla número 2, al districte de Ciutat Vella és regular l'ús d'equipament admès, la regulació volumètrica i incorporar el projecte vinculant, en tant que es tracta d'un edifici catalogat, amb l'objectiu de permetre el desenvolupament del projecte arquitectònic d'adequació i rehabilitació de l'immoble per tal d'implantar un nou Centre d'Art Digital de referència. L'espai combinarà zones expositives, àrees de creació i espais de trobada, amb l'objectiu de promoure la innovació, la cultura i a interacció entre art i tecnologia. Un nou espai integrat a la ciutat en una localització emblemàtica i obert a la ciutadania.

El Departament de Cultura de la Generalitat ha apostat perquè l'edifici de La Foneria esdevingui el Centre de Cultura Digital de Catalunya. Serà l'espai de referència nacional dedicat a la creació, exposició i difusió d'obres artístiques que utilitzen la tecnologia en els seus processos creatius i, per tant, un espai dedicat a l'art i a la creativitat digital, la transformació de les diferents disciplines culturals mitjançant la tecnologia i els videojocs. Amb visió de futur, el centre es concep com una infraestructura flexible i capaç d'adaptar-se a les necessitats canviants del sector cultural (i especialment el digital). Per això, s'han integrat estratègies de disseny que permeten una evolució funcional de l'edifici: circulacions adaptables, espais servidors a totes les plantes, reforç estructural generalitzat per permetre l'ús públic a tot l'edifici, i la creació de franges tècniques (verticals) preparades per allotjar sistemes d'instal·lacions versàtils i actualitzables al llarg del temps.

El Centre disposarà de diferents espais vinculats a exposicions, espais de tallers professionals i espais de servei. Esporàdicament pot haver-hi actes o espectacles d'una afluència important. El sostre màxim proposat és l'equivalent al sostre existent de 3.311 m²st.

- Accessos i circulacions: L'edifici compta amb dos accessos. L'accés principal a la zona expositiva, se situarà a la Plaça del Portal de la Pau. L'accés existent per la Rambla es reservarà per a ús intern, destinat als espais de treball, oficines i creació, zones auxiliars situats a les plantes entremig.
- Zona expositiva: La zona expositiva es situarà principalment a la planta baixa, al primer pis i també, en un altre format, a la planta terrat de l'edifici, que funcionarà també com un espai de trobada i descans per als visitants.
- Espais de treball: Les zones de treball es distribuïran entre la segona i la tercera planta, i estaran constituïdes per una seqüència de sales al voltant del pati central preexistent

L'àmbit està ubicat a l'illa delimitada pels carrers La Rambla, Plaça de la Pau i passatge de la Banca. La forma de la finca és aproximadament rectangular d'uns 23 metres en el front cap a la Plaça de la Pau i uns 30 metres en el front cap a La Rambla. A la cantonada nord-est, la figura s'amplia amb un eixamplament de 2,80 en el front llarg posterior i de 0,80 en el front curt superior.

A nivell de mobilitat, la Rambla està condicionada d'una banda a les modificacions previstes al Pla de Mobilitat de Ciutat Vella 2021-2024 i d'altra banda a la reforma de les Rambles, aprovada pel ple de l'Ajuntament de Barcelona l'any 2016 i projectada l'any 2018. La reforma de la Rambla ja té el projecte aprovat però a dia d'avui encara no

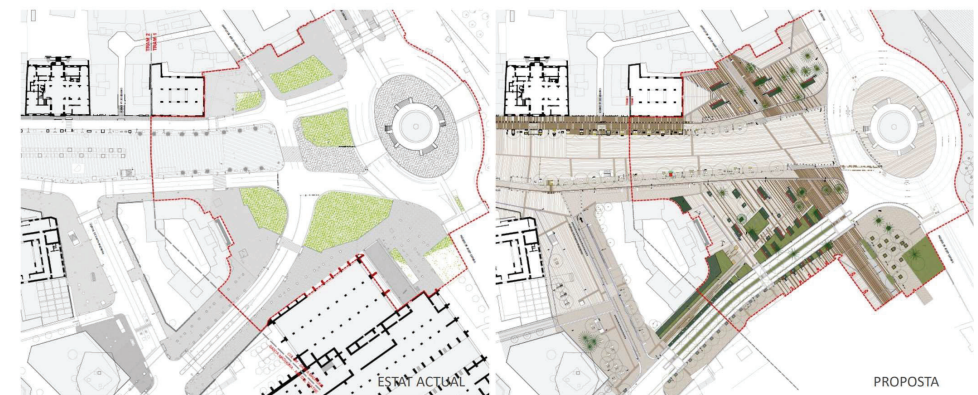
està fixada la data d'inici de les obres. En tot cas, aquesta transformació ja ha començat precisament amb el tram que abasta l'entorn de l'Antiga Foneria de Canons. Per la resta de la via, la transformació serà lenta, ja que el projecte s'executarà per trams durant un termini previst de 5 anys.

La nova reforma contempla un únic carril de circulació per sentit, destinat només al transport públic, serveis i veïns. S'ampliaran les voreres i el passeig central, es retiraran les antigues ocelleres reconvertides fa anys en botigues de records i gelats, i es renovarà tot el paviment, malmès en diversos punts.

Precisament a l'entorn de l'àmbit del present Pla, el projecte crea una gran plaça oberta que amplia l'abast de la Plaça del Portal de la Pau tot modificant el traçat de l'av. de les Drassanes i reurbanitzant el carrer Portal Santa Madrona. Aquesta actuació ha permès genera una continuïtat sense interrupcions del passeig central fins a Colom i la configuració d'importants espais públics veïnals davant del Centre d'Art de Santa Mònica, de la Comandància Naval i el propi edifici de l'Antiga Foneria de Canons.

Respecte a les maniobres de C/D de mercaderies:

- La distribució de mercaderies s'haurà d'adaptar a l'horari establert a Ciutat Vella segons normativa (9-12h.).
- En les activitats del dia a dia, lligades per exemple a la restauració, s'utilitzaran els espais de C/D habilitats a les Rambles. La reforma de les Rambles no preveu espai de cordó de serveis en l'espai de l'Antiga Foneria de Canons però sí en les proximitats.



Comparativa entre l'estat anterior del primer tram del projecte de renovació de la Rambla i la proposta ja executada. Font: Ajuntament de Barcelona

1.2. Marc legal

A Catalunya, el referent normatiu en matèria de mobilitat és la Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat. Aquesta té per objecte establir els principis i els objectius als quals ha de respondre una gestió de la mobilitat de les persones i del transport de les mercaderies dirigida a la sostenibilitat i la seguretat, i determinar els instruments necessaris perquè la societat catalana assoleixi els esmentats objectius i per garantir a tota la ciutadania una accessibilitat amb mitjans sostenibles.

Estableix com a objectius bàsics: integrar les polítiques de desenvolupament urbà i econòmic amb les de mobilitat minimitzant els desplaçaments habituals tot garantint plenament l'accessibilitat, amb el mínim impacte ambiental i de la manera més segura possible; planificar la mobilitat prioritzant els sistemes de transport públic i col·lectiu i els de transport de baix impacte (a peu, bicicleta); i disminuir la congestió de les zones urbanes per mitjà de mesures de foment de l'ús del transport públic i per mitjà d'actuacions dissuasives de la utilització del vehicle privat als centres de les ciutats.

La llei concreta diversos instruments de planificació, de programació, i d'avaluació i seguiment. Com a instruments de planificació determina que els plans de mobilitat urbana (PMU) són el document bàsic per a configurar les estratègies de mobilitat sostenible dels municipis de Catalunya, el contingut dels quals s'ha d'adequar als criteris i les orientacions establerts pels plans directores de mobilitat (PDM) de llur àmbit territorial.

En relació als instruments d'avaluació i seguiment, com a mecanismes per a l'avaluació prèvia i control dels efectes que poden provocar l'aplicació dels instruments de planificació, l'article 18 de la llei preveu la figura de l'Estudi d'avaluació de la mobilitat generada (EAMG). Aquests tenen l'objectiu d'avaluar l'increment potencial de desplaçaments provocat per una nova planificació o una nova implantació d'activitats; la capacitat d'absorció dels serveis viaris i dels sistemes de transport, incloent-hi els sistemes de transport de baix o nul impacte, com els desplaçaments en bicicleta o a peu; i valorar la viabilitat de les mesures proposades per gestionar de manera sostenible la nova mobilitat i, especialment, les fórmules de participació dels promotors per tal de col·laborar en la solució dels problemes derivats d'aquesta nova mobilitat.

El Decret 344/2006, de 19 de setembre, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada, determina els instruments i projectes que han d'incorporar aquests estudis, estableix les directrius per a la seva elaboració, el seu contingut i el procediment per a la seva tramitació. També concreta les obligacions del finançament de les persones promotores de les actuacions generadores de la mobilitat.

A més a més, completen el marc normatiu català, el Decret 466/2004, de 28 de desembre, relatiu a determinats instruments de planificació de la mobilitat i al Consell de la Mobilitat, que estableix els procediments per a l'elaboració de tots els instruments de planificació de la mobilitat contemplats a la llei; el Decret 362/2006, de 3 d'octubre, pel qual s'aproven les Directrius Nacionals de Mobilitat, constituint el marc orientador del seguit d'instruments de planificació previstos a la Llei de mobilitat, mitjançant l'establiment d'orientacions, criteris, objectius temporals, propostes operatives i indicadors de control que cal aplicar en l'elaboració dels diferents plans previstos per la llei; així com els següents instruments de planificació de la mobilitat: el Pla d'Infraestructures de transport de Catalunya 2006-2026, el Pla de transports de viatgers de Catalunya 2008-2012, el Pla estratègic de la bicicleta a Catalunya 2008-2012, i el Pla de Seguretat Viària 2011-2013.

A l'àmbit metropolità de Barcelona, el Pla director de mobilitat de la Regió Metropolitana de Barcelona 2020-2025 (PDM de la RMB), és l'instrument de planificació de la mobilitat de la regió, i considera tots els modes de transport, tant de les persones com de les mercaderies. Té com a objectius bàsics millorar la qualitat de vida, garantir l'accessibilitat de la ciutadania i aconseguir una mobilitat sostenible i segura que promogui la millora de la competitivitat del teixit econòmic de la RMB i de Catalunya per extensió.

D'acord amb la seva diagnosi i l'evolució previsible en l'horitzó de l'any 2020-2025, el PDM traça una estratègia en 9 eixos d'actuació, que es tradueix en 85 mesures concretes, a fi d'assolir els següents reptes: frenar la dispersió territorial i augmentar la proximitat entre els usos; garantir l'accessibilitat a tots els ciutadans; millorar l'eficiència del sistema logístic i de distribució de mercaderies; aconseguir una xarxa viària més segura; afavorir els modes no motoritzats; millorar la qualitat ambiental de l'RMG i contribuir a la preservació del clima; i millorar la gestió del transport.

El Pla Director d'Infraestructures del transport públic col·lectiu de la Regió Metropolitana de Barcelona 2020-2025, aprovat el 23 de desembre de 2022, recull totes les actuacions en infraestructura de transport públic per aquest decenni a l'àmbit de la RMB, amb independència del seu operador, com ara l'ampliació de la xarxa de transport públic, un programa d'intercanviadors modals, un programa d'actualització i millora de les infraestructures i serveis, així com actuacions a la xarxa ferroviària estatal.

A Barcelona, actualment, l'instrument essencial de planificació de la mobilitat de la ciutat és el Pla de Mobilitat Urbana de Barcelona 2024 (PMU), aprovat definitivament pel Consell Plenari de l'Ajuntament de Barcelona, el 23 de desembre de 2022. El PMU aposta per un model de mobilitat més sostenible, com a resposta als impactes socials, econòmics i ambientals derivats de l'ús intensiu dels vehicles a motor, a fi de millorar la qualitat de vida dels barris, democratitzar l'ús de l'espai públic i promoure formes de desplaçament més sostenibles.

Parteix de quatre objectius estratègics: mobilitat segura, sostenible, equitativa i eficient. D'aquests se'n deriven els següents objectius específics del PMU: reduir l'accidentalitat associada a la mobilitat; facilitar el transvasament modal cap als modes més sostenibles; reduir la contaminació atmosfèrica i acústica derivada del transport; moderar el consum d'energia en el transport i reduir la seva contribució al canvi climàtic; augmentar la proporció del consum d'energies renovables; fomentar usos alternatius de la via pública; garantir l'accessibilitat; incrementar l'eficiència del sistema de transport; i incorporar les noves tecnologies en la gestió de la mobilitat.

Per tal d'assolir aquests objectius a la ciutat de Barcelona, el PMU planteja: organitzar la trama urbana de la ciutat en «superilles»; implantar la nova xarxa ortogonal d'autobús; desenvolupar totalment la xarxa de carrils bici; mantenir el nivell de servei de trànsit actual; acomplir els paràmetres normatius de llindars de qualitat ambiental europeus per NOx i PM10, i per a gasos d'efecte hivernacle, d'acord amb Kyoto-PAES; promocionar i establir mesures de discriminació positiva dels vehicles amb alta ocupació; revisar la regulació de l'aparcament en calçada i fora de calçada; i quant a la distribució urbana de mercaderies, millorar l'eficiència i disminuir la fricció de la càrrega i descàrrega amb els fluxos motoritzats.

1.3 Justificació i contingut de l'estudi

El present EAMG del pla de millora urbana per a la regulació de la parcel·la situada al carrer Àvila 149-155 al districte de Sant Martí de Barcelona per ubicar-hi un espai cultural i centre de formació de dansa, es redacta d'acord amb el Decret 305/2006, de 18 de juliol, pel qual s'aprova el Reglament de la Llei d'urbanisme, concretament, amb els articles 85 en referència a l'article 91 pel que fa als plans de millora urbana, i a l'article 94 pel que fa als plans especials urbanístics, on s'estableix que la documentació dels plans han d'incloure un estudi d'avaluació de la mobilitat generada en els casos en què ho exigeixi incloure la legislació sobre mobilitat amb el contingut que determini aquesta legislació.

En aquest sentit, es dona compliment a l'article 3 del Decret 344/2006, de 19 de setembre, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada, on es determina que el planejament urbanístic derivat que tingui per objectiu la implantació de nous usos o activitats haurà d'incloure el corresponent estudi de mobilitat generada. Concretament, l'estudi avalua la mobilitat generada de la implantació del nou ús equipamental docent i cultural prevista que té per objectiu possibilitar-hi la ubicació d'un nou espai cultural i escola de Dansa de l'empresa privada FOCUS. No es considera una implantació singular, en referència a allò determinat a l'apartat 4.e) de l'article 3 del Decret 344/2006. Quant al contingut del present estudi, s'inclou la documentació establerta, a l'article 13 del Decret 344/2006, que han de contenir els estudis d'avaluació de la mobilitat generada referents a les figures de planejament urbanístic derivat. També es dona compliment, a la Disposició addicional quarta del propi decret, on es determina que els EAMG de planejament urbanístic o d'implantacions singulars de municipis declarats com a «Zona de Protecció Especial de l'ambient atmosfèric», han d'incorporar les dades necessàries per avaluar la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica. El Decret 226/2006, de 23 de maig, pel qual es declaren zones de protecció especial de l'ambient atmosfèric diversos municipis de les comarques del Barcelonès, el Vallès Oriental, el Vallès Occidental i el Baix Llobregat per al contaminant diòxid de nitrogen i per a les partícules, és qui declara el municipi de Barcelona com a «Zona de Protecció Especial de l'ambient atmosfèric».

L'objectiu dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada és definir les mesures i actuacions necessàries per tal d'assegurar un canvi en la mobilitat generada en l'àmbit d'estudi, de manera que es produeixi un descens de l'ús del vehicle privat a favor del transport públic i mitjans no motoritzats, tal i com estableix la Llei 9/2003 de la Mobilitat. Seguint aquesta línia de treball el principal objectiu de l'estudi és:

Definir aquelles propostes infraestructurals i de serveis que puguin ajudar a prendre decisions per millorar l'accessibilitat i la mobilitat a l'equipament, garantint una mobilitat ambientalment i econòmicament sostenible, per tal d'oferir als ciutadans una qualitat de servei d'acord amb uns estàndards adequats.

Els objectius més específics del present estudi són:

- Conèixer les característiques de mobilitat de l'àrea d'influència de l'edifici de l'Antiga Foneria de Canons.
- Analitzar la mobilitat que generarà les noves activitats culturals.
- Identificar els recorreguts d'accés i de sortida a l'àrea que permetin optimitzar la capacitat de la xarxa viària.
- valorar la distribució modal dels viatges de les persones que es desplacin al sector de cara a una possible implicació de transport públic.

- Identificar els punts crítics del sistema de mobilitat del sector i proposar les mesures necessàries per millorar-ne les condicions d'accessibilitat.
- Estimar el finançament necessari en el cas de que s'apliquin millores i/o modificacions en la xarxa de transport públic, tal i com indica l'Annex II del Decret 344/2006.
- Per assolir les fites enunciades s'han considerat les dades a disposició i s'ha dut a terme un estudi de les condicions actuals de la mobilitat: desplaçaments, repartiment modal, oferta de transport públic, etc.

En el marc d'aquest Pla Espacial Integral, l'equipament està sotmès a complir amb les determinacions del que determina el Decret 344/2006, de 19 de setembre, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada, que avalua la direcció general competent en matèria de mobilitat. L'article 3 del Decret 344/2006, de 19 de setembre, de Regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada, considera que els planejaments urbanístics que tinguin per objectiu la implantació d'un nou ús o activitat han d'incloure un Estudi d'Avaluació de la Mobilitat Generada.

Aquesta nova figura de planejament derivat implica diverses novetats de vital transcendència per a la mobilitat futura. El futur equipament generarà una sèrie de desplaçaments i una potencial demanda de serveis de transport a les quals cal donar resposta. El desenvolupament del sector i el seu encaix en el teixit existent ha de ser estudiat per tal d'avaluar tant els efectes que puguin derivar-se d'aquesta implantació com les necessitats que cal atendre per aconseguir un creixement urbà el més equilibrat i sostenible possible.

2. DESCRIPCIÓ DE LES XARXES D'ITINERARIS

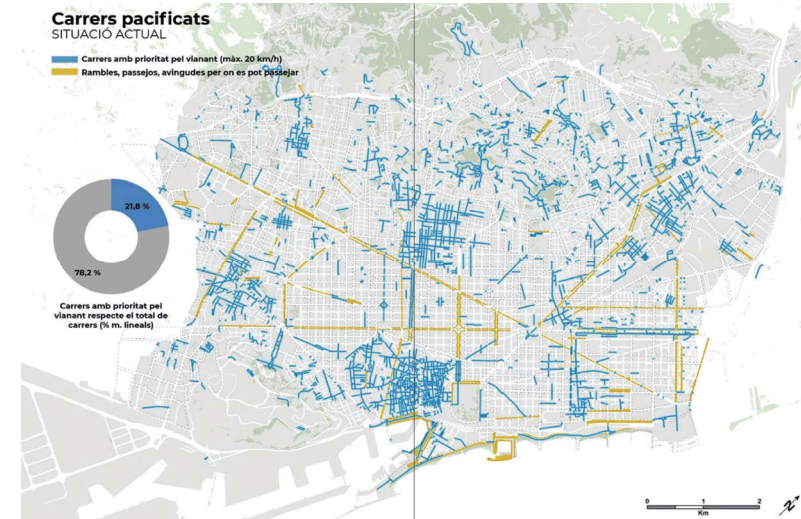
2.1 Xarxa d'itineraris principals per a vianants

L'orografia de la ciutat de Barcelona combina zones pràcticament planes, sense desnivells accentuats i accessibles per a desplaçar-se a peu, amb d'altres on els pendents, superiors al 8%, en disminueixen la seva accessibilitat, com són les vores de Collserola, de Montjuïc, i dels turons de la Rovira i el Carmel. La superfície d'espai públic destinada al vianant és d'uns 14,8 km², equivalent al 15% de la superfície total de la ciutat. Tot i que en el còmput global de l'espai públic el percentatge d'ús dels vianants és superior al de l'ús dels cotxes, la proporció queda invertida si ens centrem només en els carrers. En concret, a l'espai viari, la superfície destinada al vianant (voreres) és del 43,5%, en front al 56,5% de la superfície (calçada) per a la circulació dels vehicles. Cal destacar, però, que la ciutat està treballant en la pacificació d'aquesta xarxa viària, en benefici per al vianant, amb la introducció de zones amb carrers de vianants, zones de convivència o de prioritat invertida o d'accés mitjançant pilones, i les zones 30.

La zona d'accés a l'àmbit d'estudi disposa d'unes condicions molt propícies per als desplaçaments a peu considerant el reduït pendent del Raval i del Gòtic i la proximitat de la parada de metro de Drassanes i de les parades de bus situades a una distància inferior a 500 metres. Pel que fa al pendent, el Decret 344/2006 estableix en relació a la planificació, que "el pendent màxim dels itineraris per a bicicletes no pot superar, amb caràcter general, el 5%. Només en supòsits excepcionals, degudament justificats, aquest pendent pot arribar al 8%."

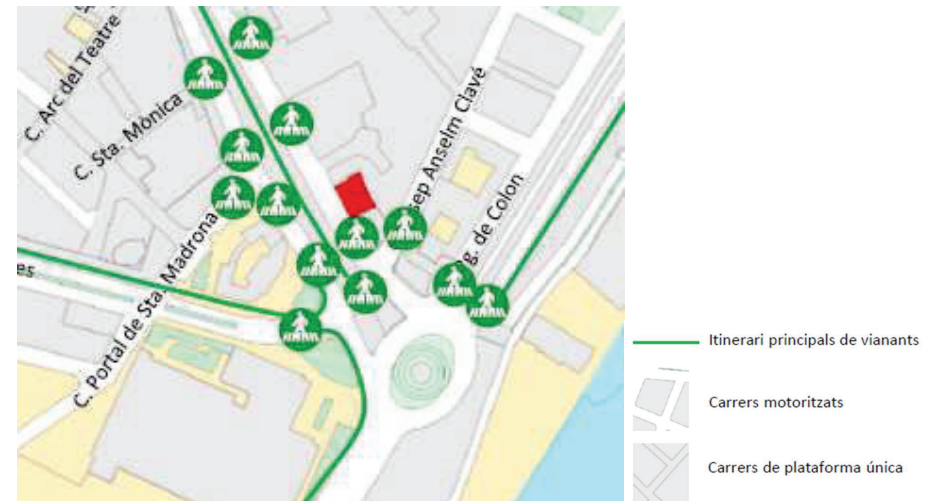
Pel que fa a l'accessibilitat de les voreres i dels passos de vianants, cal dir que tots els carrers que encerclen l'equipament disposen de plataforma única o bé de passos de vianants ben adaptats a PMR, com seria el cas de les Rambles. En el cas de la Rambla, el projecte de reforma previst, ha creat una gran plataforma única que fa més amena la mobilitat transversal a peu entre els barris del Gòtic i del Raval, en aquest tram.

D'altra banda, és destacable la bona il·luminació dels carrers que donen accés a l'edifici de l'Antiga Foneria de Canons.



Zones per vianants de Barcelona, 2022.

Font: PMU 2024, Ajuntament de Barcelona.2.2 Xarxa d'itineraris per a bicicletes



Xarxa principal de vianants de l'entorn proper de l'àmbit del Pla

2.2 Xarxa d'itineraris per a bicicletes

La ciutat de Barcelona disposa d'una xarxa de carrils bici de 157 km (comptabilitzats en un sol sentit), segons les Dades bàsiques de Mobilitat 2017 publicades per la Direcció de Serveis de Mobilitat de l'Ajuntament de Barcelona, fet que suposa, aproximadament, el 11,5% de la longitud total de la xarxa de carrers.

Aquesta xarxa s'ha estès principalment per aquelles zones que mostren unes condicions més favorables des del punt de vista dels pendents, com són l'Eixample, Ciutat Vella o Sant Martí. La major part dels carrils bici es troben en zones de pendents suaus, aptes per aquest mode de transport: el 75% de la seva longitud transcorre per trams amb menys del 2% de pendent, i el 90% per sota del 4% de pendent.

A més, la xarxa principal formada pels carrils bici, es troba complementada pels 355 km de carrers de zona 30 i les vies pacificades, on els itineraris de les bicicletes cohabiten amb la resta de vehicles.

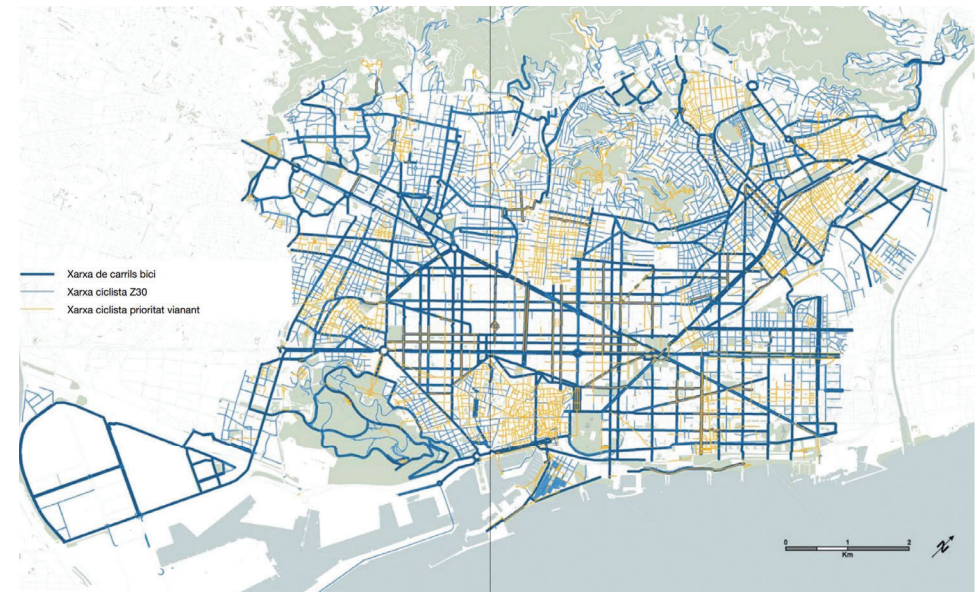
Cal destacar, també, la implementació del sistema de préstec de bicicletes Bicing, que des de l'any 2007 fomenta l'ús d'aquest mitjà de transport a la ciutat, per cobrir la necessitat de trajectes curts del dia a dia. Actualment, consta de 6.000 bicicletes i de 519 estacions. Aquest servei es va ampliar amb la posada en funcionament del Bicing elèctric. Cal destacar l'increment de l'ús del Bicing elèctric el 2019 respecte al 2018, que va ser d'un 1.937%, degut a l'ampliació de la flota de bicis elèctriques que es van incorporar al servei. Quant al Bicing mecànic, la tendència general ha estat el decreixement en l'ús, només hi va haver un increment positiu l'any 2016 respecte a l'any anterior.

Pel que fa a la localització del nou ús d'equipament proposat, objecte del present EAMG, se situa en contacte amb el front marítim, que és una dels principals artèries que integren la xarxa de bicicletes de la ciutat. La zona d'accés a l'àmbit d'estudi disposa d'unes condicions propícies per als desplaçaments en bicicleta / VMP, considerant el reduït pendent dels carrers d'accés, la connectivitat amb la xarxa de carrils bici de la ciutat i la presència d'estacions del servei col·lectiu de Bicing situades a una distància inferior a 500 metres.

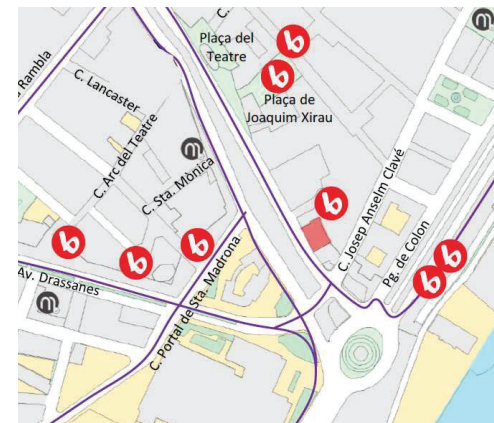
Atenent al Pla de Mobilitat de Ciutat Vella 2021-2024, les Rambles, el carrer Ferran, el carrer de la Unió, el carrer Nou de la Rambla, el carrer Portal de Sta. Madrona, l'Av. Paral·lel o el Passeig de Colom es mantindran com a eixos ciclables en els propers anys. Algunes d'aquestes vies disposen de carril bici exclusiu: l'Av. Drassanes, el Pg. de Colom, el pg. del Moll de la Fusta o l'Av. Paral·lel. Respecte a les estacions bicing de bicicletes col·lectives n'hi ha 6 ubicades a menys de 500 metres de l'edifici de l'Antiga Foneria de Canons:

- Estació bicing 56. Portal de Santa Madrona, 2-4.
- Estació bicing 425. Carrer de Cervelló, 5.
- Estació bicing 378. Pl. Joaquim Xirau i Palau, 1.
- Estació bicing 57. Rambla, 2.
- Estació bicing 114. Jean Genet, 1.
- Estació bicing 187. Carrer de St. Pau, 89-97.
- Estació bicing 361. Pg. de Colom.

A les proximitats també hi ha ancoratges per estacionar la bicicleta situats principalment en vorera, tant a la Rambla com a l'Av. Drassanes.



Xarxa total de bicicletes escenari 2024: xarxa de carrils bici i xarxa ciclista (Z30 més carrers de prioritat vianants). Font: BCNecologia



Xarxa ciclista de l'entorn proper de l'àmbit del Pla

2.3 Xarxa d'itineraris per a transport públic i col·lectiu

Per a l'estudi dels aspectes de cobertura de transport públic el Decret 344/2006 determina que en caràcter general la distància mínima a les infraestructures fixes de transport col·lectiu no ha de sobrepassar els 500 metres (distància mesurada sobre la xarxa viària), mentre que en el cas de la xarxa d'itineraris per a transport públic i col·lectiu, determina que les parades de les línies s'han de situar de manera coordinada amb els itineraris de vianants i ciclistes, de manera que la distància màxima d'accés mesurada sobre la xarxa de vianants sigui inferior a 750 metres, llevat d'aquells supòsits en que es justifiqui que no és possible.

L'edifici de l'Antiga Foneria de Canons disposa d'una àmplia cobertura de transport públic. Disposa d'una estació de metro situada a menys de 500 metres, així com 5 línies diürnes i 3 nocturnes de la xarxa de bus, que efectuen parada dins del mateix radi de cobertura.

El fet de que l'emplaçament es trobi molt ben comunicat amb transport públic, amb intervals de pas la major part del dia de menys de 15 minuts, suposa un excel·lent punt de partida i indica el fort potencial d'atracció en transport públic que tindrà l'àmbit en estudi.

Oferta de transport públic en l'àmbit d'estudi a > 500 m:

- 1 estació de metro (L3)
- 3 línies de la xarxa de bus ortogonal (V13, D20 i H14).
- 1 línia de bus urbà (59).
- 1 línia de bus de barri (120).
- 3 línies d'autobusos nocturns (N0, N6 i N9).

METRO:

La xarxa actual de metro de Barcelona consta de 8 línies (L1, L2, L3, L4 L5, L9, L10, L11) que donen cobertura a set municipis més (Badalona, Santa Coloma de Gramenet, Sant Adrià de Besòs, Montcada i Reixac, L'Hospitalet, Cornellà i Esplugues).

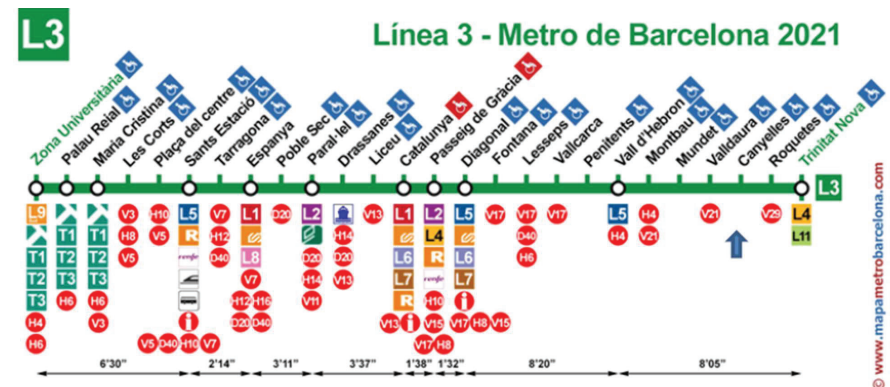
L'estació de Drassanes (L3) se situa a menys de 200 metres del l'edifici objecte del Pla especial integral. Disposa d'accessos des de la mateixa Rambla dels Caputxins i des del carrer del Portal de Santa Madrona. L'estació disposa d'ascensor i és accessible a PMR.

Les línies del metro tenen un interval de pas en hora punta de 3 minuts, amb els següents horaris de pas:

- Feiners (de dilluns a dijous) i festius: de 5:00 a 24:00 h.
- Divendres i vigílies de festius: de 5:00 a 2:00 h.
- Dissabtes i vigílies de l'1 de gener, 24 de juny, 15 d'agost i 24 de setembre: obertura a les 5:00 h i servei continu tota la nit.
- Diumenges: servei continu fins a les 24:00 h.



Esquema de les línies de metro i tramvia. Font: Transports Metropolitans de Barcelona (TMB), 2024



Esquema de parades i enllaços de la línia L3

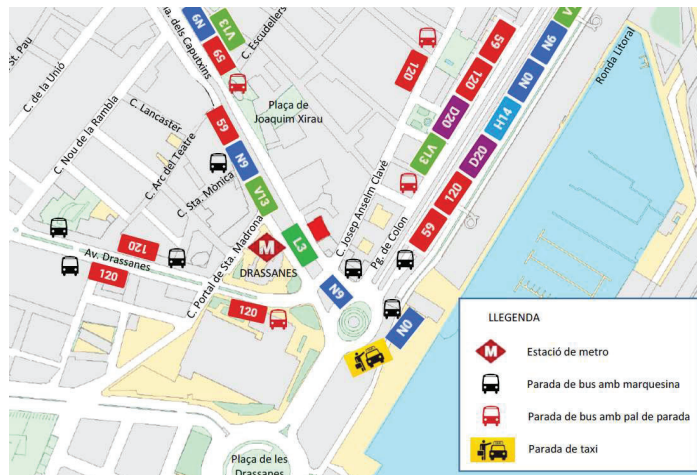
AUTOBÚS:

Actualment, la xarxa d'autobusos es troba s'ha reestructurat, amb la implantació de la xarxa ortogonal, que té per objectiu la millora i optimització dels recorreguts de la xarxa. La nova xarxa consisteix en un conjunt de 28 línies, de les quals 17 són verticals, de mar a muntanya, 8 són horitzontals, de Llobregat a Besòs, i 3 són de disposició radial i travessen les anteriors en diagonal. La implantació s'està realitzant de manera progressiva i ja es disposa de 13 línies en funcionament. A més, complementen la xarxa d'autobusos, les línies interurbanes gestionades per l'Àrea Metropolitana de Barcelona, que connecten Barcelona amb la resta de municipis metropolitans, i les línies de NitBus.

A les 10 parades de bus que donen cobertura a l'àmbit en estudi, situades a menys de 500 metres s'hi aturen:

- 3 línies de la xarxa de bus ortogonal (V13, D20 i H14).
- 1 línia de bus urbà (59).
- 1 línia de bus de barri (120).
- 3 línies d'autobusos nocturns (N0, N6 i N9).

La freqüència mitjana de pas de les línies de la nova xarxa ortogonal en dies feiners és de vuit minuts. Per a la resta de línies és inferior als 20 minuts. En dissabtes la freqüència de pas s'incrementa a 20 minuts en dissabtes i de 30 minuts en diumenges i festius.



Oferta de transport públic a l'entorn de l'àmbit d'estudi

PARADES TAXI:

La flota de taxis que operen a Barcelona està gestionada per l'Institut Metropolità del Taxi (IMET), un organisme autònom que depèn de l'Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB).

Segons les dades de l'Àrea Metropolitana de Barcelona, la ubicació del present PMU gaudeix d'una generosa oferta de parades de taxi. Principalment, se n'ubiquen quatre en un radi màxim de cinc minuts a peu: les parades 8 (Pl. Portal de la Pau, s/n), 83 (Pl. Duc de Medinaceli, 5), 3 (Rbla. La Rambla, 27) i la 15 (Av. Drassanes, 27).

Volum de trànsit de les artèries principals:

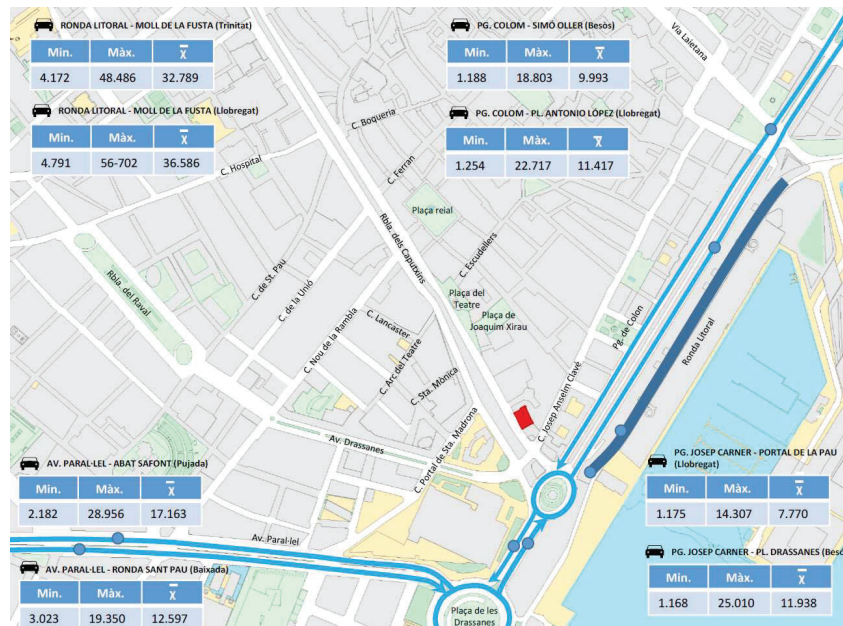
Es disposa de dades de trànsit de 2025 del punts d'aforament municipals situats a l'entorn de l'àmbit d'estudi. A la Ronda Litoral, a l'Av. Paral·lel, al pg. Colom i al Pg. Josep Carner. Com és sabut, aquest any el trànsit s'ha vist alterat per la pandèmia ocasionada per la Covid-19 i les diverses mesures de restricció de la mobilitat imposades, motiu pel qual els valors mínims són molt reduïts en totes les vies.

IMD RONDA LITORAL sentit Besòs 2024 47.057 vehicles/dia

IMD RONDA LITORAL sentit Llobregat 38.306 vehicles/dia

Segons Open Data BCN Novembre 2025

Relació de trams de la via pública de la ciutat de Barcelona el tram 292 que equival al Passeig Colom des de la Plaça Antonio López fins el portal de la Pau / surt trànsit fluid però no el nombre de vehicles



Intensitats de trànsit diàries (2020). Font: Ajuntament de Barcelona

Aparcament de vehicles:

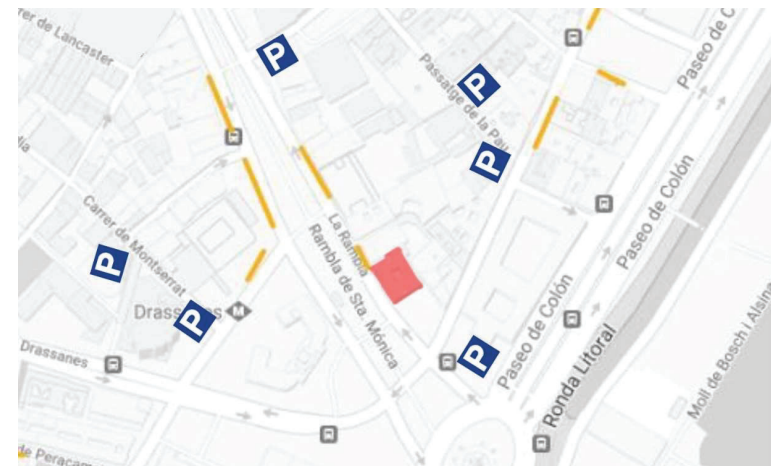
En referència als aparcaments de vehicles, la ciutat de Barcelona ha experimentat una gran transformació recentment. Trobem dos tipus d'aparcaments: els situats en superfície a la via pública, que poden ser regulats o lliures, i les reserves d'aparcament fora de la calçada, bé sigui en aparcaments municipals o en pàrquings privats,

d'ús públic, de veïns o reservats. La gran transformació, però, és fruit de dues grans intervencions: l'execució de successius programes d'aparcaments municipals i la implantació de l'Àrea Verda.

L'Àrea Verda, implantada des de 2005, és un sistema d'ordenació integral de l'estacionament a la calçada, que regula tant les places verdes, com la zona blava, les places de càrrega i descàrrega, les places de motos i altres reserves especials. Té per objectiu millorar la fluïdes del trànsit, reduir les emissions de fums i sorolls, i aconseguir una millor ordenació de l'espai públic. En superfície a la via pública, la major part dels carrers de l'entorn pròxim al nou equipament contenen places d'aparcament Verdes.

Tot i que l'entorn no disposa de cap aparcament municipal fora de calçada, cal considerar l'existència de 3 aparcaments privats pròxims a l'emplaçament. En l'entorn l'edifici de l'Antiga Foneria de Canons, l'oferta de places d'aparcament de turismes es distribueix en els diversos aparcaments soterrats existents. A destacar:

- Moll de la Fusta-Port Barcelona-Colom -B:SM- (Passeig de Colom, 1)
- Garatge Atarazanas (carrer del Portal de Santa Madrona, 10).
- Pàrquing Drassanes (carrer del Portal de Santa Madrona, 12).
- Interparking Las Ramblas (La Rambla, 20).
- Parking Agusman.S.A. (carrer de Josep Anselm Clavé, 15).
- Pàrquing BCN (Passatge de la Pau, 14).



Oferta d'aparcament en calçada i aparcaments soterrats (àrea verda i DUM)

3. AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA

3.1 Estimació del nombre de desplaçaments

D'acord amb el Decret, i atenent als 3.311 m² de sostre de l'equipament cultural es podrien estimar 662 desplaçaments/dia, la meitat dels quals tenen com a origen l'àmbit d'estudi i l'altra meitat com a destinació. Es fa el supòsit de que la plantilla constarà d'unes 10 persones.

També és rellevant tenir en compte el possible aforament estimat. Aquest es calcula en 497 persones, a raó d'una ocupació màxima de 1 persona per cada 5 m²st dels espais expositius (relatius al 50% del sostre) i de una persona per cada 10 m²st d'espais de treball i circulació (relatius a l'altre 50% restant). En la mesura del possible, i de cara a la plantilla de persones que hi treballaran, a la planta baixa de l'edifici es preveu disposar de consignes per guardar-hi bicicletes plegables i patinets, en un espai reduït. Atenent aquest aforament s'estimen 993 desplaçaments/dia, la meitat dels quals tenen com a origen l'àmbit d'estudi i l'altra meitat com a destinació. Es treballa amb aquesta hipòtesi que és una mica més conservadora que l'aplicació dels 20 desplaçaments per cada 100 m²st que estableix el Decret per regla general pels equipaments.

3.2 Repartiment modal

Per tal de determinar el repartiment modal de la mobilitat generada s'ha pres com a referència les determinacions del Pla de Mobilitat Urbana 2022 de la ciutat de Barcelona.

En aquest document s'avalua i es determina un nou escenari consensuat per a l'any 2024, basat en un model d'implantació de superilles, on s'amplia i es millora l'espai dedicat a vianants, dotat d'una nova xarxa ortogonal d'autobús i on el nivell de servei del trànsit existent no s'empitjora. A més, se li exigeix el compliment de la normativa europea en matèria de qualitat d'aire, sota el supòsit de canvi tecnològic del parc de vehicles per a l'esmentat any.

Prenent com a referència les Dades bàsiques de Mobilitat 2018 podem fer una doble estimació del repartiment modal dels viatges, d'una banda d'acord amb la distribució modal actual i d'altra banda segons l'escenari objectiu fixat pel Pla de Mobilitat Urbana 2020-2025:

Mode de transport	Distribució modal (dades 2018)	Viatges generats (dades 2018)	Distribució modal (objectiu 2024)	Viatges generats (escenari 2024)
A peu	34,4%	341	35,3%	350
Bicicleta	2,3%	23	3,9%	39
Metro	23,5%	233	25,7%	256
Autobus	11,9%	118	13,0%	130
Taxi	1,9%	18	2%	20

Vehicle privat	26,0%	259	19,9%	198
Total	100%	993	100%	993

Els viatges generats s'han calculat proporcionalment a partir de la distribució modal original, ajustant el total a 993 viatges. Per tal de poder estimar si la xarxa de transport públic existent és suficient per absorbir el volum de desplaçaments generats per la nova implantació, es fa necessari analitzar la seva capacitat operativa durant els períodes de màxima demanda. A continuació, es presenten informació sobre les capacitats màximes en hora punta dels diferents modes de transport públic que donen servei a l'àmbit, com ara metro, autobusos i taxis. Aquesta informació permetrà avaluar l'adequació del sistema de transport.

Distribució horària

Un cop es determina el volum global de desplaçaments generats per la zona en estudi cal observar quin és el repartiment horari d'aquesta demanda. L'establiment de la distribució horària dels viatges generats és necessària per preveure puntes de demanda tant de serveis de transport públic com d'infraestructura viària (capacitat de les vies i possibles problemes de saturació). La varietat d'activitats culturals previstes (centre d'art digital, espai d'exposicions, espai musical per a concerts i espai per a usos culturals i recreatius), comportarà una diversitat d'horaris molt variada al llarg dels dies de la setmana, tant pel que fa a la plantilla de treballadors com als usuaris de les diferents instal·lacions.

En relació amb el servei d'autobús, l'àmbit d'estudi disposa de fins a 10 parades situades a menys de 500 metres, corresponents a les línies V13, D20, H14, 59, 120, N0, N6 i N9, fet que garanteix una elevada accessibilitat en transport públic de superfície.

Capacitat operativa aproximada de les línies d'autobús (dades OMC, novembre 2024 i TMB)

Línia	Demanda diària (viatges/dia)	Serveis diaris (2 sentits)	Capacitat estimada per vehicle	Ocupació mitjana	Tipologia
H14	5.048	216	110	23	Articulat
V13	11.732	216	80	54	Estàndard
D20	17.970	174	110	103	Articulat
59	6.181	102	80	60	Estàndard
120	337	21	80	16	Estàndard

El nombre de serveis diaris s'ha estimat a partir de les freqüències mitjanes de pas publicades per TMB, considerant un horari de funcionament estàndard del servei. Alhora cal destacar que la demanda generada es distribueix al llarg de diverses línies i franges horàries, reduint encara més l'impacte puntual sobre qualsevol servei concret.

D'acord amb les dades disponibles de Barcelona Regional i TMB, les línies que donen servei a l'àmbit presenten, en general, nivells d'ocupació mitjans clarament inferiors a la seva capacitat operativa, especialment en comparació amb altres corredors de la xarxa amb demandes més elevades, (excepte el D20 un línia que té una alta activitat turística).

En aquest context, la demanda addicional estimada de 130 viatges diaris en autobús associats a la nova implantació representa un increment molt moderat en relació amb la capacitat existent. Aquest volum pot ser absorbit de manera folgada pel conjunt de línies presents a l'entorn, sense que es prevegin afectacions significatives en el nivell de servei ni en les condicions d'exploació.

Per tant, es considera que la xarxa d'autobusos existent disposa de capacitat suficient per assumir els desplaçaments generats pel desenvolupament previst.

Pel que fa el metro de Barcelona, la parada de metro més propera és la de Drassanes de la línia 3. Una parada d'alta recurrència turística amb una mitjana de 13.350 validacions diàries segons TMB. Tot i així si la comparem amb altres estacions centrals (L3 Catalunya 30.018 validacions), la línia de metro encara disposa de capacitat suficient per assumir els 256 viatges generats.

La línia L3 del metro de Barcelona té una mitjana d'uns 240.000 viatgers al dia, segons dades anuals; i la seva capacitat teòrica màxima diària arriba als uns 400.000 passatgers si tots els trens circulen plens amb la freqüència actual.

A partir d'aquestes dues dades es dedueix que l'increment de 386 nous desplaçaments no suposarà un impacte rellevant sobre la capacitat actual del sistema de transport durant l'hora punta.

Complementàriament, l'anàlisi de les parades de taxi confirma que l'entorn disposa de diverses parades, fet que reforça la capacitat de resposta del sistema viari davant l'augment de demanda.

Per tots aquests motius, i tenint en compte l'extensa xarxa de serveis de mobilitat disponibles, es considera que els desplaçaments generats seran assumits pels diferents modes de transport, amb un impacte baix sobre la mobilitat global de l'àmbit.

Finalment, tenint en compte els desplaçaments generats que es realitzaran en vehicle privat, s'ha pres com a referència el projecte d'urbanització de la rambla. El tram on s'ubica l'àmbit del Pla especial, presenta un comportament viari amb absència de sobresaturació degut aquesta nova transformació.

Atesa l'extensa i diversa xarxa de serveis de mobilitat existent, es considera que els desplaçaments generats seran absorbits pels diferents modes de transport disponibles, amb un impacte baix sobre la mobilitat de l'àmbit, tot garantint una accessibilitat eficient i sostenible per als futurs usuaris.

3.3 Indicadors de gènere

El present document d'avaluació de la mobilitat generada incorpora indicadors quantitius i qualitius de gènere per tal de permetre l'estudi de la mobilitat diferenciada entre homes i dones, amb les seves particularitats, d'acord amb el que estableix l'article 10 del Decret 344/2006.

Amb aquest objectiu, es pren com a font de referència les dades per a la ciutat de Barcelona de la darrera Enquesta de Mobilitat Quotidiana (EMQ) de 2006, per a la concreció de la mobilitat diferenciada per gènere que es donaria per a l'estimació de viatges generats.

De l'anàlisi de les dades proporcionades per l'enquesta, classifiquem els desplaçaments generats estimats en funció del gènere, del dia en què es produeixen i del mode de transport utilitzat. Es sintetitzen, tot seguit, els valors més rellevants:

	Desplaçaments en dia feiner	Percentatge en dia feiner	Desplaçaments en dissabte o festius	Percentatge en dissabte o festius	
Home	3,36	50,68%	2,55	53,01%	
Dona	3,27	49,32%	2,26	46,99%	
Dia feiner	Modes no motoritzats		Transport públic		Transport privat
Home	42,9%	216	26,2%	132	30,8%
Dona	51,6%	253	34,3%	168	69
Dissabte o festiu					
Home	47,3%	249	16,8%	88	35,9%
Dona	49,8%	232	21,2%	99	29,0%

De les dades anteriors es dedueix que els homes generen més desplaçaments diaris que les dones, tant en dies feiners com en dissabtes i festius, alhora que utilitzen en major proporció que les dones el transport privat. En canvi, les dones fan un major ús del transport públic, respecte dels homes.

Tot i aquest escenari actual, de la comparació amb enquestes de mobilitat anteriors, es pot deduir una tendència cap a l'equiparació entre gèneres, a nivell de mobilitat. És per aquest motiu, que les propostes de millora de les xarxes d'itineraris dels diferents modes de transport han de garantir una accessibilitat i seguretat universal, per a qualsevol edat, gènere, capacitat física o mental i estatus social, a fi d'assolir un ús equitatiu de la ciutat.

4. PROPOSTA DE LES XARXES D'ITINERARIS

4.1 Xarxa d'itineraris principals per a vianants

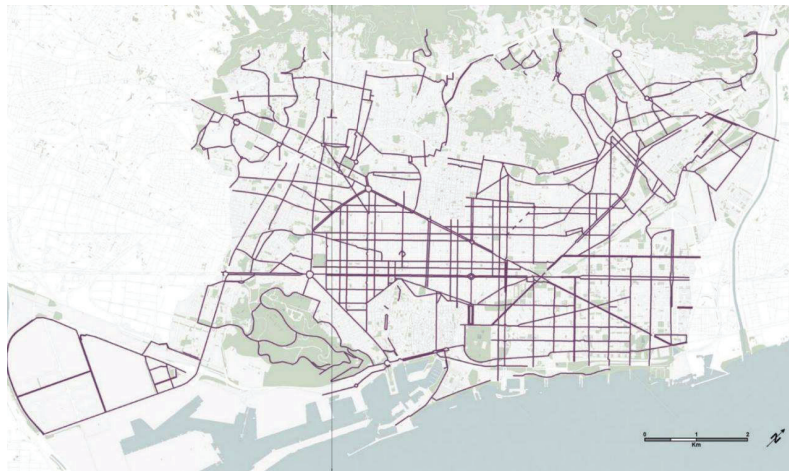
D'acord amb l'article 15 de Decret 344/2006, de 19 de setembre, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada, la xarxa existent i prevista d'itineraris principals per a vianants del PMU 2022 a l'entorn de la

localització del nou equipament situat al Parc del Palau de Pedralbes, assegura la connectivitat amb els indrets on es generen un nombre important de desplaçaments, com són: els nodes de transport col·lectiu, els equipaments comunitaris (sanitaris, educatius, culturals i administratius), els mercats i zones comercials, les instal·lacions recreatives i esportives, els espais lliures amb una forta freqüentació, les àrees d'activitat laboral.

A més, la xarxa existent, actualment, garanteix criteris que tenen per objectiu evitar els accidents de trànsit, com són els recorreguts de l'entorn de Parc del Palau de Pedralbes que es realitzen en carrers pacificats de zona 30. Els itineraris principals existents i previstos són continus i formen una xarxa de manera complementària a la resta de voreres, donant una total accessibilitat a peu a l'entorn del recinte de Parc del Palau de Pedralbes. Destacar que els itineraris principals per a vianants existents ja estan coordinats amb els itineraris de transport públic i col·lectiu coincideixen amb aquests.

4.2 Xarxa d'itineraris per a bicicletes

La xarxa existent d'itineraris per a bicicletes i proposada, pel PMU2022, a l'entorn del nou equipament docent ubicat en el Parc del Palau de Pedralbes, respon als criteris i requisits establerts a l'article 17 del Decret 344/2006. De la mateixa manera que la xarxa principal d'itineraris per a vianants, la de bicicletes garanteix la connectivitat amb els indrets on es generen un nombre important de desplaçaments, és continua i es troba connectada a la resta de la xarxa de la ciutat amb els municipis de l'entorn. A més, actualment, ja es troba complementada per carrers de l'entorn pacificats i que formen part de la zona 30 del barri, on la bicicleta cohabita amb la resta de modes de transport.



Proposta de xarxa global de bicicletes 2024. Font: Pla de Mobilitat Urbana 2022

4.3 Xarxa d'itineraris per a transport públic i col·lectiu

La xarxa existent d'itineraris per a transport públic i col·lectiu i proposada pel PMU2022, a l'entorn del Parc del Palau de Pedralbes on es proposa ubicar el nou equipament, respon amb els criteris i requisits que s'estableixen en l'article 16 del Decret 344/2006. Tal com es produeix en les xarxes principals d'itineraris per a vianants i per a

bicicletes, la xarxa d'itineraris per a transport públic garanteix la connectivitat amb els indrets on es generen un nombre important de desplaçaments, i es troba connectada a la resta de la xarxa de la ciutat i dels municipis veïns.

A més, les parades de les línies de la xarxa de transport públic i col·lectiu, es troben situades coordinadament amb els itineraris per a vianants i per a bicicletes i localitzen a una distància màxima d'accés, mesurada sobre la xarxa de vianants, inferior a 750 metres, en compliment amb l'apartat 4 del mateix article 16 del decret. L'espai destinat a les parades està configurat de manera que es respecta l'espai destinat als itineraris per a vianants i per a bicicletes, tot garantint la seguretat d'ambdós modes de transport.

Tanmateix, l'increment de desplaçaments amb transport públic que s'estima que produirà la proposta és completament assumible per la capacitat de les xarxes actuals de transport públic, i no requereix de cap actuació específica, en aquest sentit.

4.4 Xarxa bàsica per a vehicles

La xarxa existent d'itineraris per a vehicles respon als criteris i requisits definits a l'article 18 del Decret 344/2006, de 19 de setembre, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada. De la mateixa manera que la resta de xarxes principals corresponents a els altres modes de desplaçament detallats en els apartats anteriors, la xarxa d'itineraris per a vehicles garanteix la connectivitat amb els indrets on es generen un nombre important de desplaçaments, és continua i assegura la continuïtat dels itineraris amb la dels municipis veïns. L'increment de desplaçaments amb vehicles estimat que produirà la proposta també és completament assumible per la capacitat de les xarxes actuals per a vehicles, tot i que el volum de trànsit que circula per l'avinguda Diagonal en dia feiner, cal recordar, que és molt elevat.

A més, i en compliment de l'actuació 5.3.1 del mateix PMU, el present document proposa promoure l'ús de vehicles més eficients i sostenibles. És per aquest motiu, que es recomana analitzar la viabilitat de situar en el carrer de John Maynard Keynes punts de recàrrega per a vehicles elèctrics, i així propiciar la renovació tecnològica del parc automobilístic que contribuiria a l'escenari objectiu per al 2024.

Pel que fa a la reserva de places d'aparcament per a vehicles dins els edificis, el planejament ha de donar compliment a l'article 298 de les Normes Urbanístiques del Pla General Metropolità en quant a la reserva mínima de places, així com al Decret 344/2006 on s'estableixen uns valors màxims de places en funció de l'ús.

Per a l'ús d'equipament, el citat decret no preveu cap reserva de places d'aparcament de vehicles (turismes i motocicletes) fora de la via pública. Així mateix, el programa funcional de l'equipament docent, no es tracta de cap dels supòsits previstos a l'apartat 2 de l'article 298 de les Normes Urbanístiques del PGM, que requereixen la reserva de places d'aparcament de vehicles en l'edifici.

4.5 Distribució urbana de mercaderies

D'acord amb l'article 6 del Decret 344/2006, els estudis d'avaluació de la mobilitat generada han de tenir en compte, d'una banda, a fi de reduir el nombre d'operacions de càrrega i descàrrega, el destí de mínim un 10% del sostre dels locals comercials per a magatzem; i d'altra banda, per aconseguir una distribució àgil i ordenada de les mercaderies a l'interior dels nuclis urbans, la reserva de places a la xarxa viària per a càrrega i descàrrega de mercaderies per a usos comercial i d'oficines.

El present EAMG no preveu específicament les anteriors reserves per a càrrega i descàrrega atès que la proposta de planejament no incorpora usos comercials ni d'oficines.

5. CONTRIBUTIÓ AL FINANÇAMENT

D'acord amb l'article 19 del Decret 344/2006, els estudis d'avaluació de la mobilitat generada han d'incorporar una proposta de finançament dels diferents costos generats per l'increment de mobilitat degut a la nova actuació i establir les obligacions de les persones propietàries en els termes fixats per la legislació urbanística.

Atès el fet que la proposta del planejament no suposa un increment de la mobilitat generada, tal com s'exposa a l'apartat 3. Avaluació de la mobilitat generada, i que les xarxes d'itineraris existents garanteixen la mobilitat derivada de l'equipament docent previst, el present estudi no incorpora cap previsió de contribució al finançament

6. INCIDÈNCIA DE LA MOBILITAT SOBRE LA CONTAMINACIÓ ATMOSFÈRICA

El Decret 226/2006, de 23 de maig, pel qual es declaren zones de protecció especial de l'ambient atmosfèric diversos municipis de les comarques del Barcelonès, el Vallès Oriental, el Vallès Occidental i el Baix Llobregat per al contaminant diòxid de nitrogen i per a les partícules, estableix que la ciutat de Barcelona és una «Zona de protecció especial de l'ambient atmosfèric» en relació als esmentats contaminants.

Els estudis d'avaluació de la mobilitat generada de planejament urbanístic de municipis declarats com a Zona de protecció especial de l'ambient atmosfèric, han d'incorporar les dades necessàries per avaluar la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica, d'acord amb la Disposició addicional Quarta del Decret 344/2006.

Per analitzar la incidència de les emissions del sector del transport s'han considerat els factors d'emissió segons la metodologia publicada per la Agència Europea de Medi Ambient (EEA) al document: EMEP/EEA air pollutant emission inventory guidebook 2013. Com a fonts d'informació s'han utilitzat tan les Dades bàsiques de Mobilitat 2013 i 2014 de l'Ajuntament de Barcelona, com la Guia de càlcul d'emissions de contaminants a l'atmosfera 2013, del Departament de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat de Catalunya.

Considerant la distribució modal analitzada en l'apartat 3.2 Repartiment modal del present document, s'estima que la proposta genera: 436 viatges/dia en transport públic, 198 viatges/dia en vehicle privat i els restants a peu o en bicicleta. Una aproximació al repartiment en els diferents modes de transport, basat en les dades de mobilitat de 2024, és:

Modes de transport	Estimació viatges generats per la proposta	Tipus de vehicle	Dades 2024	Desplaçaments
Transport públic	436 viatges/dia	Metro/tren/tram	63%	256 viatges/dia
		Autobús	32%	130 viatges/dia
		Taxi	5%	20 viatges/dia
Vehicle privat	198 viatges/dia	Turismes	55%	109 viatges/dia
		Motos	22%	43 viatges/dia

	Furgonetes/camions	23%	46 viatges/dia
Total			604 viatges/dia

S'exclouen del càlcul de les emissions de gasos i partícules a l'atmosfera els produïts pels desplaçaments en metro, ferrocarrils i similars, al no considerar-se d'incidència directa, ja que les seves emissions depenen fonamentalment de la procedència de l'energia elèctrica utilitzada, allà on aquesta energia és produïda. A partir d'aquí, coneixent l'índex d'ocupació de cada vehicle, podem estimar el nombre de vehicles/dia:

Tipus de vehicle	Desplaçaments	Índex d'ocupació	Vehicles/dia
Autobús	130	35,66 persones/veh	3,65
Taxi	20	1,70 persones/veh	11,7
Turismes	109	1,28 persones/veh	85
Motos	43	1 persones/veh	43,56
Furgonetes/camions	45	1,35 persones/veh	33,73

Els factors d'emissió (en g/km) de monòxid de carboni (CO), d'òxids de nitrogen (NOx), de partícules en suspensió (PM10) i de metà (CH4) en funció del tipus de vehicle són les següents:

Tipus de vehicle	CO (g/KM)	NOx (g/Km)	PM10 (g/Km)	CH4 (g/Km)
Autobús	2,4732	9,0075	0,3079	0,1079
Taxi	3,4391	0,8287	0,0397	0,2120
Turismes	3,4391	0,8287	0,0397	0,2120
Motos	8,8927	0,2287	0,0538	0,2156
Furgonetes/camions	2,2994	2,3353	0,1235	0,1855

Segons dades estadístiques s'estima que la distància mitjana d'un desplaçament en dia laborable a la ciutat de Barcelona és de 8 km, el que ens permet avaluar quina és la incidència de la mobilitat generada sobre la contaminació atmosfèrica.

Tipus de vehicle	CO (g)	NOx (g)	PM10 (g)	CH4 (g)
Autobús	72	262	9	3
Taxi	322	78	4	20
Turismes	2334	563	27	144
Motos	3097	80	18	75
Furgonetes/camions	806	630	33	50

L'estudi analitza la incidència de la nova mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica. Així i tot, ho fa considerant una mobilitat generada total de 604 desplaçaments diaris.

Alhora, atès l'increment de mobilitat associada a l'equipament i a l'augment de les emissions de contaminants locals associats a la nova mobilitat, cal tenir en compte l'Article 11 (2c) del Decret 132/2024, pel qual s'aprova el Pla de qualitat de l'aire, horitzó 2027, i donar-hi compliment.

Aquests valors es reduiran a mesura que s'assoleixi l'escenari objectiu de 2024, propiciat, en bona mesura, per la progressiva renovació tecnològica del parc automobilístic.

7. CONCLUSIONS

A mode de conclusió, es considera que la mobilitat generada per la proposta del PEI no altera l'actual mobilitat, atès que no suposa un increment substancial del nombre de desplaçaments respecte de les previsions del planejament vigent en l'entorn de la plaça del Portal de la Pau i d'aquest tram de la Rambla.

Així, la mobilitat sostenible generada queda garantida per les actuals xarxes de vianants, bicicletes, transport públic i transport privat, d'acord amb la distribució modal i les propostes d'actuació que es proposen en Pla de Mobilitat Urbana de Barcelona 2013-2018 i que el present document pren en consideració per recomanar certes millores en les xarxes.

Les mesures que proposa aquest estudi, fomentant l'ús de modes actius i sostenibles són:

- Determinar una reducció en la creació de places d'aparcament de bicicletes convencionals, establert pel Decret 344/2006, de 19 de setembre, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada, en tant que la superfície requerida per encabir aquests requeriments que arribarien fins a les 25 places de bicicletes estàndards, a raó de 5 places per cada 100 persones d'aforament previstes. Es podrà fer ús de consignes o guixetes d'una dimensió reduïda per guardar patinets o bicicletes plegables per als treballadors o alguns usuaris de l'equipament. L'estimació econòmica de cada consigna és d'uns 500 euros, pel que l'aplicació d'aquesta mesura tindrà un cost aproximat de 5.000 euros.



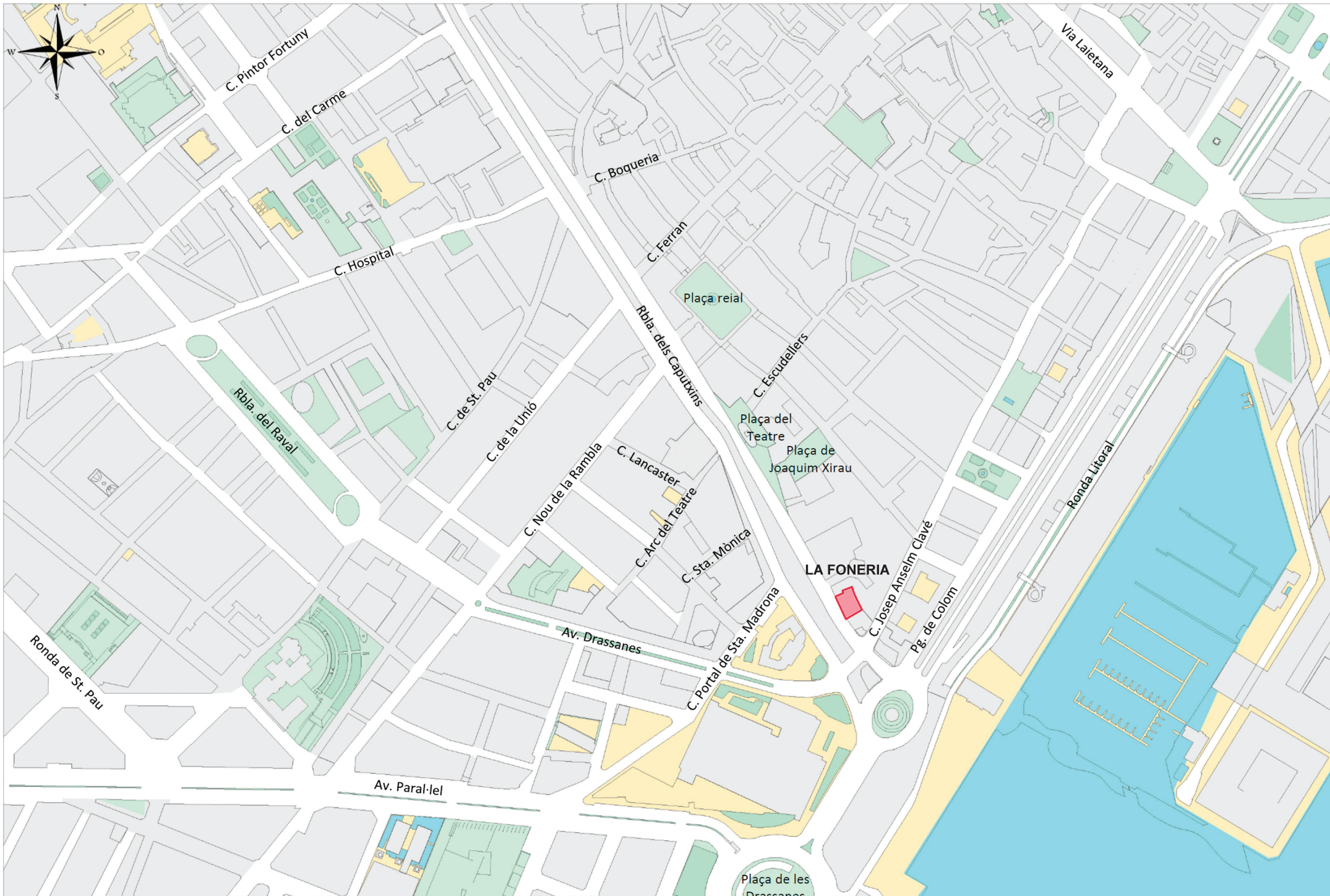
Exemple de consignes per a bicis plegables i patinets ubicades a la Universitat de Barcelona (Edifici de Sants)

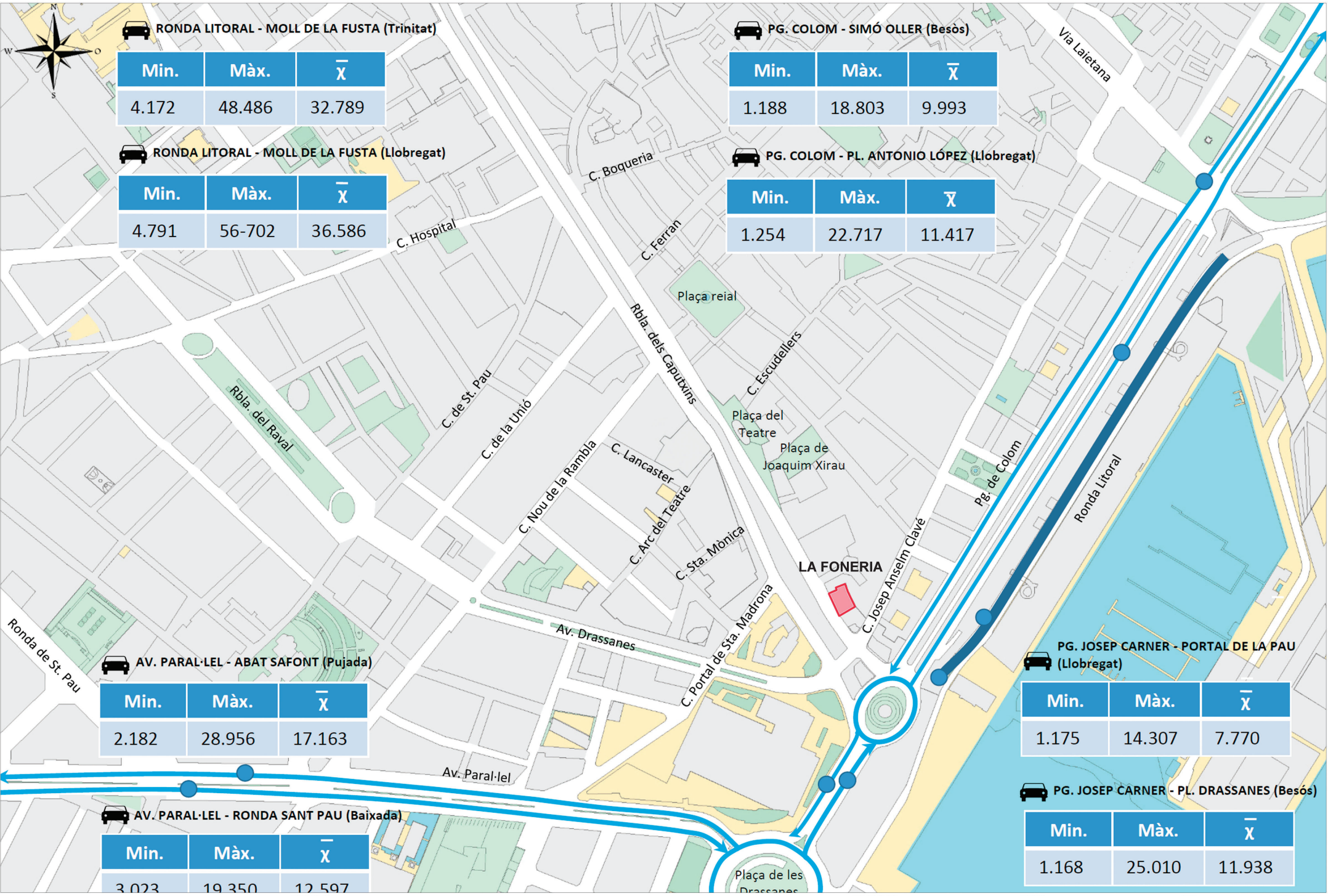
- Complementàriament, i dins del conjunt d'actuacions associades a la implantació del nou equipament, es considera estratègic incloure una campanya informativa orientada a promoure la mobilitat activa i sostenible. Aquesta iniciativa té com a objectiu fomentar l'ús de la bicicleta i altres modes de transport no contaminants o el transport públic com alternativa, contribuint així a reduir les emissions, el soroll i el consum energètic associat a la mobilitat motoritzada. Alhora, es vol incidir en aspectes com la salut pública, l'equitat en l'accés al territori i la cohesió social.: campanyes informatives entre usuaris i treballadors de les comunicacions que ofereixen els diferents serveis de transport públic. El cost estimat de la campanya —que contempla accions de comunicació com cartelleria, publicacions digitals, un punt informatiu i l'edició d'un díptic divulgatiu— és de 3.000 €.

Estimació econòmica de les mesures a implementar: 8.000 euros

A més, cal tenir en compte que en la redacció dels corresponents projectes constructius o en les mesures de gestió que correspongui, s'hauran de tenir en compte els següents condicionants.

- Condicionant 1: caldrà fer una descripció de les condicions d'accessibilitat tant dins de l'àmbit com en els trajectes fins a les parades de transport públic.
- Condicionant 2: Caldrà indicar quin serà el finançament de les càrregues derivades de la mobilitat generada.
- Condicionant 3: Caldrà garantir una reserves d'espai d'emmagatzematge fora de la via pública que garanteixi 25 places de bicicletes. Es podrà fer ús de consignes o guixetes d'una dimensió reduïda per guardar patinets o bicicletes plegables per als treballadors o alguns usuaris de l'equipament.





🚗 RONDA LITORAL - MOLL DE LA FUSTA (Trinitat)

Min.	Màx.	\bar{x}
4.172	48.486	32.789

🚗 RONDA LITORAL - MOLL DE LA FUSTA (Llobregat)

Min.	Màx.	\bar{x}
4.791	56-702	36.586

🚗 PG. COLOM - SIMÓ OLLER (Besòs)

Min.	Màx.	\bar{x}
1.188	18.803	9.993

🚗 PG. COLOM - PL. ANTONIO LÓPEZ (Llobregat)

Min.	Màx.	\bar{x}
1.254	22.717	11.417

🚗 AV. PARAL·LEL - ABAT SAFONT (Pujada)

Min.	Màx.	\bar{x}
2.182	28.956	17.163

🚗 AV. PARAL·LEL - RONDA SANT PAU (Baixada)

Min.	Màx.	\bar{x}
3.023	19.350	12.597

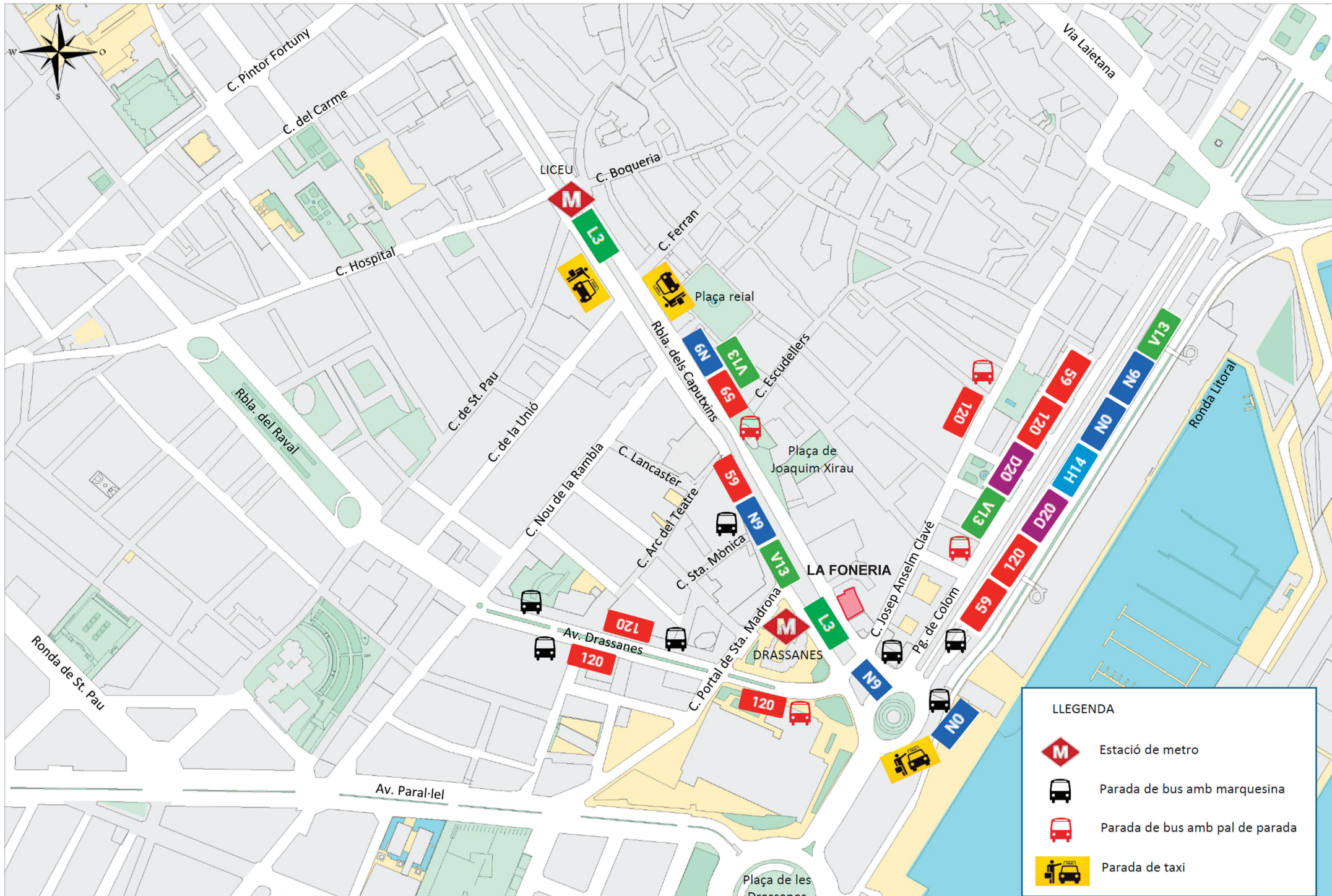
🚗 PG. JOSEP CARNER - PORTAL DE LA PAU (Llobregat)

Min.	Màx.	\bar{x}
1.175	14.307	7.770





🚗 PG. JOSEP CARNER - PL. DRASSANES (Besòs)

Min.	Màx.	\bar{x}
1.168	25.010	11.938

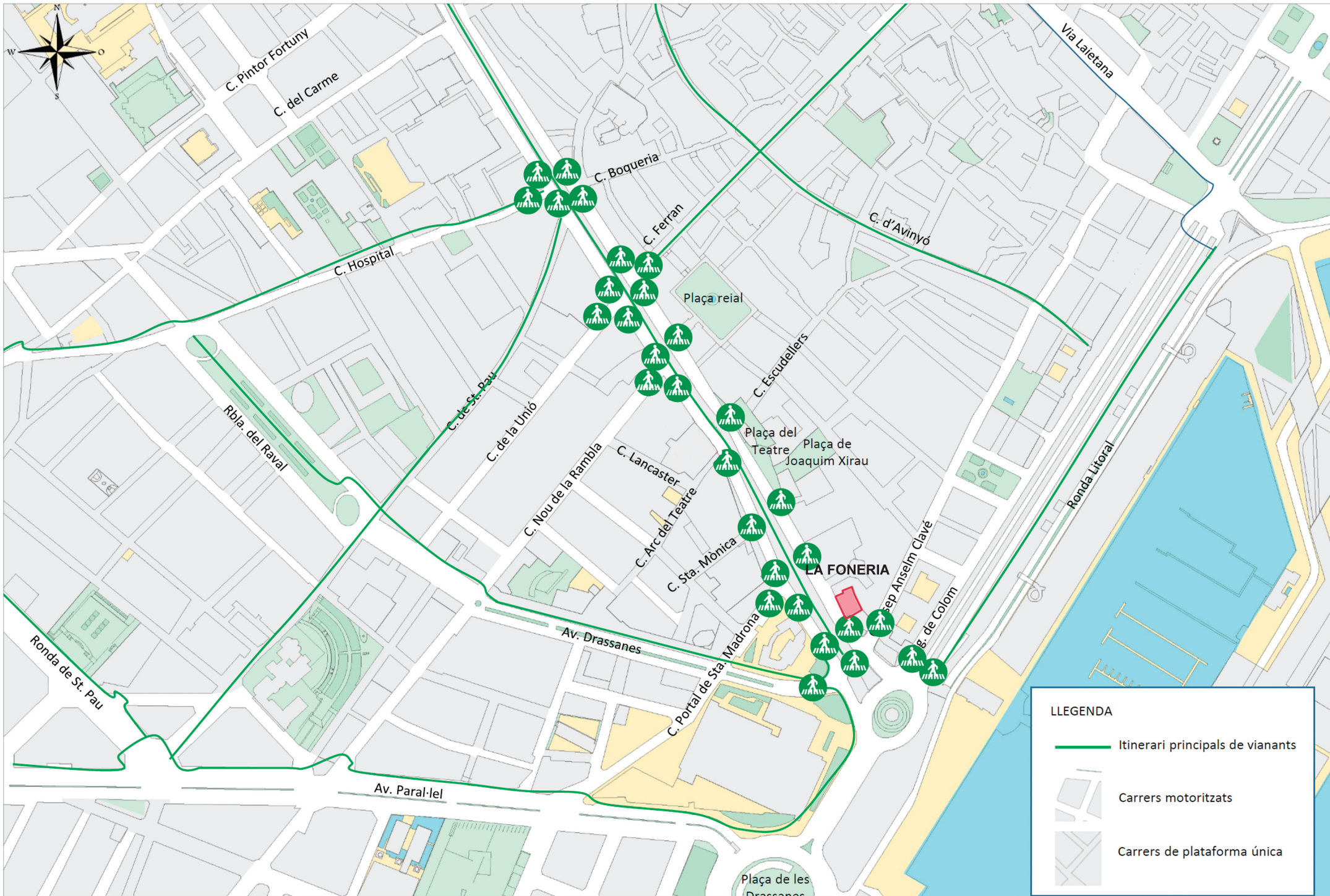







LLEGENDA

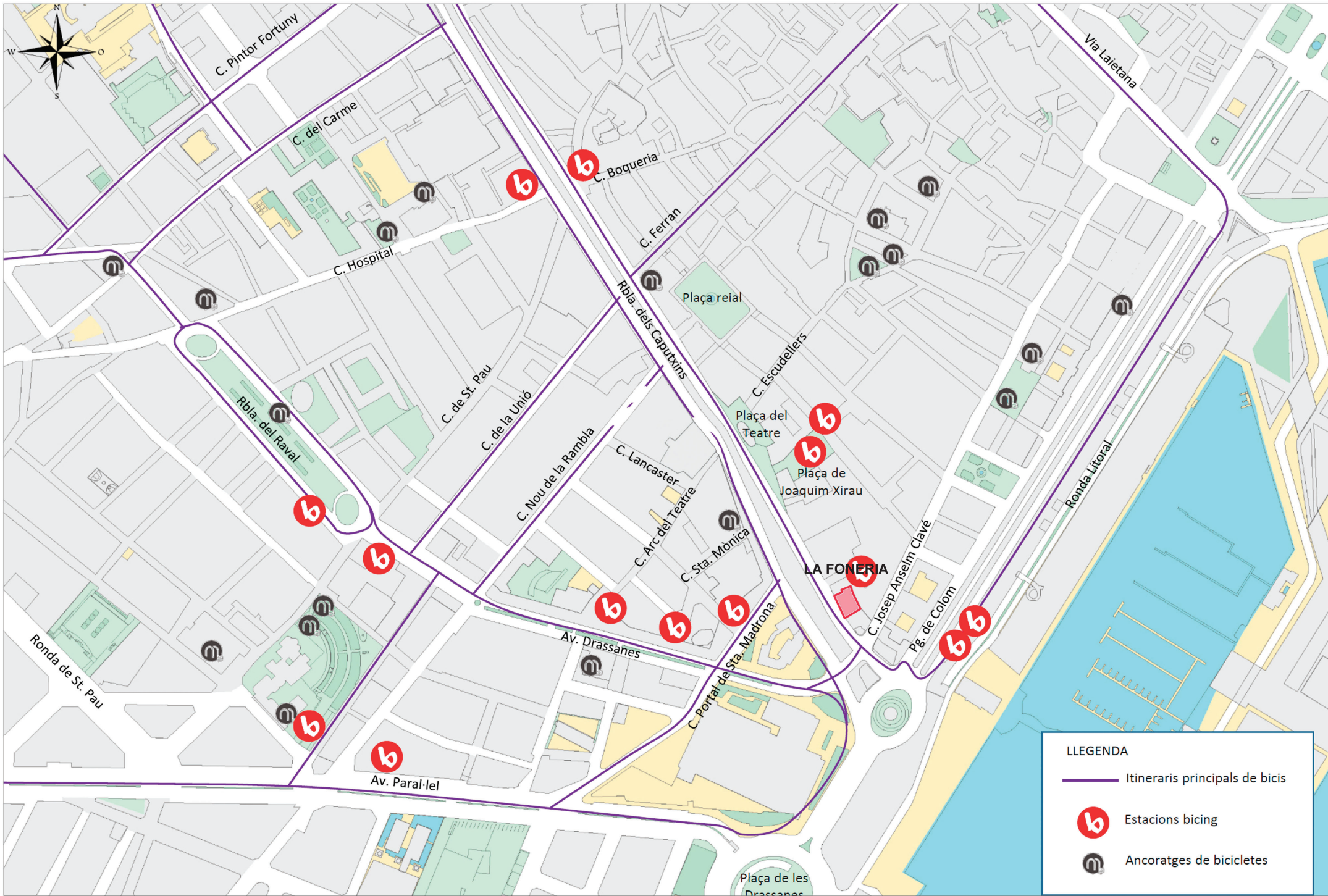
-  Estació de metro
-  Parada de bus amb marquesina
-  Parada de bus amb pal de parada
-  Parada de taxi

AUTOR DEL PLA: URBANISME H ARQUITECTES NOM DEL PLANOL: ESTUDI D'AVUALLUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA Xarxa de transport públic actual ESCALES: 1:4.000 ORIGINALS A3 DATA: JULIOL 2025 PLANOL NOM: m.04






LLEGGENDA

-  Itinerari principals de vianants
-  Carrers motoritzats
-  Carrers de plataforma única



LLEGGENDA

-  Itineraris principals de bicis
-  Estacions bicig
-  Ancoratges de bicicletes