PLA ESPECIAL URBANÍSTIC PER A LA IMPLANTACIÓ D'INSTAL·LACIONS DE SUBMINISTRAMENT PER A VEHICLES A MOTOR A LA CIUTAT DE BARCELONA

Document d'aprovació definitiva per a les instal·lacions de subministrament elèctric per a vehicles (epígraf 12.20/3), que incorpora la refosa de la normativa corresponent a la totalitat del Pla

Juny 2021

Ajuntament de Barcelona

Ajuntament de Barcelona

DIRECCIÓ TÈCNICA I JURÍDICA

Gerència d'Ecologia Urbana i Mobilitat

Direcció de Serveis de Planejament

Direcció d'Actuació Urbanística

REDACCIÓ

Direcció de Serveis de Planejament

COL.LABORACIÓ

Barcelona Regional

INDEX

A. MEMÒRIA

1. INTRODUCCIÓ 3

2. OBJECTE DEL PLA 9

3. ÀMBIT I INICIATIVA 9

4. OBJECTIUS GENERALS DEL PLA 9

5. ANTECEDENTS DE PLANEJAMENT URBANÍSTIC 10

6. MARC LEGAL 13

7. ANÀLISI DE LES INSTAL·LACIONS DE SUBMINISTRAMENT A LA CIUTAT DE BARCELONA. TIPOLOGIES, OFERTA I EVOLUCIÓ 24

8. DIAGNOSI DE L'ACTIVITAT 32

9. LA MOBILITAT A LA CIUTAT DE BARCELONA 52

10.TENDÈNCIES DE MOBILITAT A LES GRANS CIUTAT. ALTRES CASOS DE REFERÈNCIA ... 82

11.CONCLUSIONS DE LA DIAGNOSI 86

12.DESCRIPCIÓ I JUSTIFICACIÓ DE LA PROPOSTA 87

13.AVALUACIÓ ECONÒMICA I INFORME DE SOSTENIBILITAT ECONÒMICA 111

14.DESENVOLUPAMENT, GESTIÓ I PLA D'ETAPES 113

15.INFORME DE MOBILITAT 113

16.INFORME DE SOSTENIBILITAT AMBIENTAL 114

17.INFORME DE PARTICIPACIÓ CIUTADANA 114

18.INFORME D'IMPACTE DE GÈNERE 115

B. NORMATIVA

NORMATIVA

ANNEX. LLISTAT D'ACTIVITATS

C. DOCUMENTACIÓ GRÀFICA

D. INFORME DE SOSTENIBILITAT AMBIENTAL

E. INFORME DE PARTICIPACIÓ CIUTADANA

F. ANNEX – FITXES D'ACTIVITATS

A. MEMÒRIA

1. INTRODUCCIÓ

1.1 MARC DE REFERÈNCIA PER L'INICI DELS TREBALLS

La Comissió d'Ecologia, Urbanisme i Mobilitat de data 14 de març de 2018 va adoptar l'acord de tramitar un nou pla urbanístic amb l'objecte d'introduir una regulació específica destinada a la implantació d'estacions de subministrament de carburants per a vehicles motoritzats, en totes les seves tipologies i d'aplicació a tot el territori municipal.

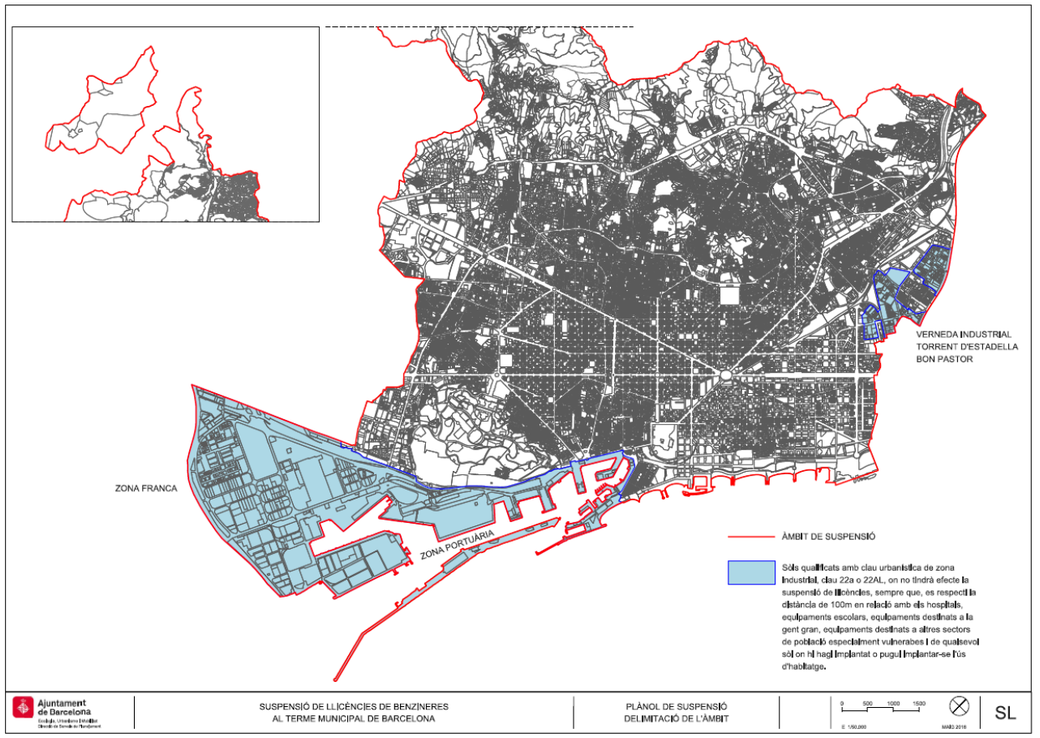
L'abril de 2018 la Quarta Tinenta d'Alcaldia va formular la proposta d'encàrrec en virtut de la qual s'acordà la redacció i impuls de la tramitació d'aquest Pla especial urbanístic per a la implantació de benzineres a la ciutat de Barcelona.

La suspensió de llicències. Una mesura preventiva per a l'estudi de la formulació del planejament urbanístic.

La Comissió de Govern, en sessió de data 3 de maig de 2018, va acordar l'establiment d'una suspensió potestativa prèvia de les llicències corresponents a l'activitat de benzineres, per evitar que durant el procés de formulació del planejament es produís un increment important de sol·licituds d'autoritzacions contràries als objectius que persegueix la nova regulació.

La suspensió s'acordà pel termini màxim d'un any, en l'àmbit de la ciutat de Barcelona, per l'atorgament de llicències per a la instal·lació o l'ampliació de les activitats regulades en els epígrafs 12.20 Gasolinera i 12.20/1 Subministrament de carburants per a vehicles propis, així com per l'atorgament de llicències d'obres i comunicacions prèvies vinculades a la instal·lació o ampliació d'aquestes activitats.

L'àmbit de suspensió de llicències abastà íntegrament la ciutat de Barcelona, amb consideracions especials pel que fa a sòls qualificats amb clau urbanística de zona industrial, clau 22a o 22AL, situats a la Zona Franca, Verneda Industrial i Torrent d'Estadella, i Bon Pastor, així com benzineres a ubicar en sòls portuaris, sempre que, en tots els supòsits anteriors, es respecti la distància de 100 metres en relació amb els hospitals, equipaments escolars, equipaments destinats a la gent gran, equipaments destinats a altres sectors de població especialment vulnerables i de qualsevol sòl on hi hagi implantat o pugui implantar-se l'ús d'habitatge. Així mateix, es va excloure de la suspensió les obres per a les quals se sol·licités llicència o es presentés comunicat respecte de les activitats excloses de la suspensió.



Plànol de suspensió de llicències, maig 2018. Ajuntament de Barcelona

1.2 CANVIS INTRODUITS A PARTIR DE L'APROVACIÓ INICIAL

A.- Aprovació definitiva parcial del document de pla especial.

El document aprovat inicialment establia una certa regulació sobre la implementació de punts de subministrament de recàrrega elèctrica ràpida/ultra ràpida com a activitat pròpia, sota el concepte d'electrolinera.

En data 11 de juny de 2020 la Direcció de Mobilitat ha emès informe amb relació a aquest pla especial. El subministrament elèctric per a vehicles és una font de subministrament emergent. Hores d'ara i d'acord amb l'estratègia municipal de mobilitat s'està impulsant la promoció del vehicle elèctric i la implementació de punts de recarrega per a vehicles elèctrics des de la iniciativa pública.

Tanmateix, la implementació de punts de recàrrega ràpida i/o ultra ràpida com a activitat pròpia, és a dir sota el concepte d'electrolinera , i des de la iniciativa privada és pràcticament inexistent.

Per altra banda, l'esmentat informe posa de manifest que el govern espanyol ja ha iniciat el tràmit a les Corts per l'aprovació de la Ley de Cambio Climático y Transición Energética (Consell de Ministres 19 de maig 2020), que amb tota seguretat regularà aquests supòsits.

L'esmentat informe conclou tot posant de manifest que davant la manca de experiències prèvies o de situacions de conflictes coneguts per incompatibilitat d'usos cal continuar treballant amb relació a aquestes activitats d'electrolinera i demana com a mesura de prudència regulatòria restar a la espera d'allò que la Llei de rang estatal o reglaments subsidiaris disposin abans de tancar cap regulació urbanística que reguli l'activitat d'electrolinera. En consonància també demana en aquesta mateixa línia treure del PEU tot allò previst i referit al Article 15. Sobre l'obligació d' instal·lació de punts de recàrrega elèctrica en les benzineres.

Així doncs, i a partir de les indicacions fetes per la Direcció de mobilitat, la planificació i regulació de les instal·lacions de subministrament elèctric (electrolineres) no s'eleva a aprovació definitiva i es preveu només una aprovació parcial del document on es detalla la regulació de les benzineres.

Per tal de poder continuar treballant amb la regulació d'aquestes activitats, es manté la suspensió per a l'atorgament de llicències per a la instal·lació o l'ampliació de les activitats regulades en els epígrafs següents:

- Epígraf 12.20/3 Instal·lacions de subministrament elèctric per a vehicles.

B.- Modificacions principals del document que s'eleva a aprovació definitiva

B.1- Actualització normativa

Mesures urgents per a l'emergència climàtica

El novembre de 2019, s'aprova el DECRET LLEI 16/2019, de mesures urgents per a l'emergència climàtica i l'impuls a les energies renovables. Amb aquest, el Govern va assumir, entre d'altres, els compromisos següents:

- Incrementar els incentius i prioritzar les polítiques i els recursos públics destinats a la transició necessària cap a un model energètic cent per cent renovable, desnuclearitzat i descarbonitzat, neutre en emissions de gasos amb efecte d'hivernacle, que redueixi la vulnerabilitat del sistema energètic català i garanteixi el dret a l'accés a l'energia com a bé comú, com fixa la Llei 16/2017, del canvi climàtic.
- Prioritzar, a les polítiques públiques, les opcions amb menor impacte climàtic i major contribució a l'adaptació a les condicions derivades del canvi climàtic.
- Assumir un model de mobilitat urbana basat, d'una banda, en el transport públic, en el vehicle compartit i en els modes de micromobilitat i, de l'altra, en vehicles d'emissió zero.
- Declarar instal·lacions d'interès territorial estratègic les instal·lacions fotovoltaiques que utilitzin sistemes de captació d'energia fotovoltaica avançats i eficients.

Es modifica de manera puntual la Llei 16/2017, de l'1 d'agost, del canvi climàtic, per tal d'adoptar mesures urgents per fer front a la situació d'emergència climàtica mitjançant una transició ecològica i energètica que permeti assolir en el termini més breu possible els objectius fixats. L'apartat 3 de l'article 24, passa a tenir la redacció següent:

- "3. El Govern ha d'establir els incentius i promoure els acords amb el sector de l'automoció que permetin assolir una transició cap a una mobilitat elèctrica de manera que l'any 2030 els nous turismes, vehicles comercials lleugers i motocicletes que es posin en circulació no utilitzin combustibles fòssils."
- "4. El Govern ha d'establir incentius i promoure acords amb el sector del transport rodat per assolir una reducció de la dependència dels combustibles fòssils l'any 2040 del 50% respecte de l'any 2005".

Declaració d'Emergència climàtica de Barcelona

El 15 de gener de 2020 la ciutat de Barcelona declara l'emergència climàtica i accelera un seguit de canvis que comprometen tots els agents de la ciutat. Les evidències científiques irrefutables i els efectes de la crisi climàtica global que ja estem patint ens porten a actuar de manera urgent i contundent.

La declaració apel·la a un canvi de model de mobilitat i infraestructures com a resultat d'un treball conjunt entre administracions, empreses i ciutadania.

La mobilitat és responsable d'un 40% de les emissions de gasos amb efecte d'hivernacle que s'imputen a la ciutat. L'actual model de mobilitat té encara una forta dependència dels combustibles fòssils, especialment relacionada amb l'ús del vehicle privat motoritzat, però també amb el transport marítim i aeri.

El model de mobilitat actual no només contribueix activament al canvi climàtic sinó que comporta una elevada emissió de contaminants a escala local que afecten la salut de la ciutadania (NOX i PM). És necessari un canvi radical del model de mobilitat a escala local i regional, i alhora un ús més racional de les grans infraestructures, com el port i l'aeroport.

Es vol una ciutat amb un model de mobilitat més sostenible i amb una petjada de carboni menor, i que aquest canvi comporti en paral·lel una transformació de l'espai públic on les persones siguin les protagonistes.

B.2 Precisió dels objectius

Es precisen els objectius del pla, per ajustar-los als objectius de les mesures urgents per a l'emergència climàtica i en el marc de la declaració feta per la ciutat de Barcelona, per aquells aspectes relacionats amb la mobilitat urbana on es vol prioritzar l'ús de vehicles d'emissió zero i fomentar per sobre d'altres tecnologies el vehicle elèctric.

B.3.- Principals aspectes normatius aclarits i/o precisats :

1) S'exclouen les referències en la memòria i en la normativa relatives a l'epígraf 12.20/1 Subministrament de carburants per a vehicles propis. Aquestes referencies no són necessàries donat que aquest pla no estableix cap regulació específica per aquest tipus de servei de subministrament, necessari i complementari per a determinades activitats .

2) S'elimina la obligatorietat d'instal·lació d'un punt de recàrrega elèctrica, en tant que encara esta en tramitació el marc regulador estatal: la Llei de Canvi Climàtic i transició energètica . Aquesta llei, que un cop aprovada exigirà a determinades benzineres la instal·lació de punts de recàrrega elèctrica està hores d'ara en l'estadi de projecte de llei. És per això, d'acord amb les indicacions fetes en l'informe de la Direcció de Mobilitat i a fi de no interferir en la regulació en tràmit, que s'ha eliminat aquesta obligació que preveia el pla aprovat especial inicialment.

3) S'aclareix que la Zona d'Activitats Logístiques (ZAL) de la Zona Franca queda regulada d'acord amb disposicions de l'àrea portuària i no industrial. En conseqüència se suprimeix la regulació de les condicions específiques d'implantació establertes a l'article 23 del PEU aprovat inicialment i es trasllada la regulació a una disposició addicional específica.

4) S'aclareixen les condicions general de regulació de l'edificació a l'Àrea industrial de la Zona Franca amb relació a la regulació establerta a l'aprovació inicial. Des d'aquesta perspectiva es precisa a la regulació normativa que en aquesta àrea es manté inalterada la regulació de l'edificació segons els paràmetres del planejament vigent sense limitacions aportades per aquest pla.

5) S'aclareix en al document alguns aspectes relacionats amb les activitats complementàries als àmbits industrials. Concretament, s'explicita a la normativa que en aquests àmbits els usos complementaris seran aquells regulats per al planejament vigent a cada sòl.

6) Es precisa i aclareix tot complementant la regulació de les disposicions transitòries del pla. Concretament, es precisa el règim aplicable a les instal·lacions de subministrament existents en general, i també aquell que serà d'aplicació a les instal·lacions de subministrament regulades segons el Pla Especial de Serveis tècnics dels Cinturons (1992) i en sòls qualificats d'equipament metropolita, clau 7c.

7) Es simplifica la regulació del pla en els aspectes relatius a les condicions d'integració paisatgística, tot suprimint aquells aspectes propis d'ordenança i que ja estan regulats per la vigent ordenança de paisatge urbà.

8) Per últim, es completa la regulació de les disposicions addicionals. Concretament, s'afegeix una disposició addicional segona per regular el règim aplicable a les instal·lacions de subministrament en les zones de transformació.

B.4 Altres aspectes precisats en el document

1) Es completa l'avaluació econòmica i informe de sostenibilitat econòmica

2) Es precisa que la Xarxa Viària de Circulació a la que es fa referència és la de l'Ordenança de circulació de vianants i vehicles de Barcelona.

1.3 CANVIS INTRODUITS A PARTIR DE L'APROVACIÓ DEFINITIVA PARCIAL EN LA REGULACIÓ DE LES INSTAL·LACIONS DE SUBMINISTRAMENT ELÈCTRIC PER A VEHICLES (epígraf 12.20/3)

A.- Aprovació definitiva del document de pla especial.

El document aprovat de manera definitiva parcial al juny del 2020, preveia que es continués treballant la regulació iniciada per les instal·lacions de subministrament elèctric per a vehicles, i d'acord amb l'informe emès l' 11 de juny de 2020 per la Direcció de Mobilitat de mobilitat, es revisessin certs aspectes de les definicions de les tipologies, condicions d'emplaçament i integració per a aquestes activitats:

- Epígraf 12.20/3 Instal·lacions de subministrament elèctric per a vehicles

De manera general, el pla regula les condicions d'implantació de les instal·lacions de subministrament elèctric d'accés públic. Aquestes instal·lacions permetran les recàrregues d'oportunitat i d'emergència per als vehicles elèctrics que no disposin d'aparcament, pels ciutadans que no disposen d'accés a la recàrrega lenta vinculada, així com altres professionals de la mobilitat.

La proposta definitiva prioritza que aquestes instal·lacions per a les recàrregues ràpides i semiràpides d'accés públic s'emplacin als aparcaments de rotació existents a la ciutat, tot permetent a l'usuari realitzar una parada de curta durada per a recarregar el vehicle. Actualment la ciutat disposa d'una gran dotació d'aparcaments de rotació ubicats de manera distribuïda a gran part de la ciutat. Aquests signifiquen un elevat potencial per poder donar cobertura a la necessitat prevista de recàrrega d'accés públic (d'oportunitat i d'emergència) a la major part de la ciutat.

Pel que fa les instal·lacions on l'activitat principal és el subministrament elèctric per a vehicles de venda al públic (electrolineres), podran implantar-se a l'entorn de les Rondes i vies d'accés al nus de la Trinitat, als àmbits industrials, així com puntualment a les àrees específiques on avui dia s'observa manca de potencial de cobertura d'aparcaments de rotació existents.

Es preveu, també, que una part de les benzineres existents a la zona central de la ciutat, sempre que compleixin determinats condicionants d'emplaçament, es puguin transformar totalment amb electrolineres. D'altra banda, part de les benzineres existents implementaran punts de recàrrega elèctrica segons se'ls hi exigeixi per llei, tal com s'estableix a la llei estatal 7/2021 de canvi climàtic i transició energètica.

Les determinacions establertes pel pla, donaran cobertura a les futures necessitats de recàrrega de vehicles elèctrics a la ciutat, tot perseguint els objectius generals següents:

- Garantir una cobertura adequada de punts de recàrrega ràpida per a vehicles distribuïda a la ciutat.
- Aprofitar els aparcament existents com a espais de recàrrega i optimitzar aquests espais actualment ja destinats al vehicle a motor tot complementant-ne l'activitat d'estacionament.
- Minimitzar l'impacte a l'espai públic, limitar la creació de nous accessos viaris exclusivament per a l'activitat de recàrrega elèctrica, i així interferir el mínim amb la mobilitat activa de vianants i bicicletes per tal d'afavorir la convivència a l'espai públic.
- Preservar i fomentar el teixit comercial local i els usos comercials a les plantes baixes de les zones de la ciutat més consolidada.

El document d'aprovació definitiva introdueix una sèrie de modificacions al document pel que fa la regulació d'aquestes activitats que es llisten tot seguit.

B.- Modificacions principals del document que s'eleva a aprovació definitiva

B.1 – Principals aspectes aclarits i/o modificats a la memòria

1) **Es completa l'apartat 6. Marc Legal.** S'afegeix la referència a la Normativa tècnica vigent per a les instal·lacions elèctriques, Reglament electrotècnic de baixa tensió (Reial Decret 842/2002, 2 d'agost de 2002), així com els requeriments de punts de recàrrega elèctrica exigits als aparcaments segons la normativa vigent.

   S'afegeix la referència a la Llei 7/2021, de 20 de maig, de canvi climàtic i transició energètica. La llei introdueix obligacions d'instal·lació d'infraestructures de recàrrega elèctrica a les estacions de servei les vendes anuals de gasolina i gasoil superin els 5 milions de litres, arribat al 10% de la xarxa. Aquesta infraestructura de recàrrega haurà de tenir una potència igual o superior a 150 kW o a 50 kW depenent del volum de vendes.

2) Es completa l'apartat 7.3 Oferta de punts de recàrrega de vehicle elèctric. S'afegeix informació sobre l'oferta actual de punts de recàrrega elèctrica a la ciutat.

3) Es completa el punt 12. Justificació i descripció de la proposta.

- **12.2 Descripció general de la proposta d'acord amb les modificacions adoptades.** Es modifica la part que fa referència a la descripció dels aspectes generals de la regulació de les instal·lacions de subministrament elèctric per a vehicles.
- **12.4 Criteris de regulació.**
  - En referència a les Instal·lacions de subministrament elèctric a vehicles, es precisen les tipologies d'activitats destinades al subministrament elèctric objecte de la regulació.

- Es justifiquen els diferents canvis aportats a la normativa en relació amb aquestes activitats.

B.2- Principals aspectes normatius aclarits i/o modificats.

1) S'aclareixen aspectes relacionats amb la seguretat i compatibilitat amb altres usos de les instal·lacions de subministrament elèctric.

- S'especifica que les determinacions urbanístiques sobre la implantació d'estacions de recàrrega i estacions o punts d'intercanvi de bateries resten condicionades a l'informe de la instal·lació en relació amb qüestions de seguretat i compatibilitat pel que fa d'altres usos que es puguin desenvolupar a l'immoble, en tant que no sigui establerta de manera general una classificació de categories de les activitats respecte dels esmentats usos.

- Es detalla la localització d'aquestes activitats en edificis segons els usos principals als quals es destinen i les diferents situacions en les que s'admeten.

- D'acord amb l'informe aportat per Seguretat i Prevenció Servei de Protecció Civil, Prevenció, Extinció d'Incendis i Salvament (10/5/2021), des del punt de vista del risc d'incendi, es demana definir l'aplicació del Pla Especial en les recàrregues d'accés públic a potència normal i alta.

2) Per a les electrolineres a la ciutat central i intrarondes, s'aclareixen i es modifiquen els aspectes següents de la regulació:

- S'elimina la regulació específica per a electrolineres establerta per entorn de les vies estructurants, eixos prinicipals (EP-2), vies que tenen una funcionalitat a dins de la ciutat de connexió entre els diferents districtes, no obstant, a la Gran Via, Aragó, la Meridiana i la Diagonal en els darrers anys s'han dut a terme actuacions i planificacions sobre el viari urbà a diferent escala. Per una banda, en molts dels carrers de la ciutat s'ha anat redistribuint l'espai de la calçada, disminuint la secció dedicada a la circulació i aparcament, incorporant el carril bus i el carril bici amb espai propi dins la calçada, o ampliant voreres pels vianants.

- Es prioritza la ubicació dels espais de recàrrega d'accés públic d'una manera més distribuïda allà on existeixin concentracions de vehicles estacionats per tal de no crear nous espais destinats al vehicle i nous accessos sobre voreres o en carrers a pacificar. En aquests àmbits es prioritza la implantació d' estacions de recàrrega o d'intercanvi de bateries de venda al públic als aparcaments d'accés públic de rotació existents com a activitat complementària a l'estacionament.

- S'introdueix la possibilitat d'implantació de noves electrolineres a les Àrees de Tractament Específic. Aquestes són dues àrees que es determinen en aquells àmbits de la ciutat intrarondes on es diagnostica una absència de cobertura d'aparcament de rotació existents.

3) Per a les noves electrolineres a l'entorn de les rondes i via d'accés al Nus de la Trinitat (EP-1), s'aclareixen i es modifiquen els aspectes següents de la regulació:

- S'elimina la condició d'emplaçament a vies amb amplada mínima de més de 20 metres i es permet la implantació d'electrolineres a totes les vies qualificades de xarxa bàsica de circulació, segons l'ordenança vigent. A diferència de les benzineres, cal tenir en compte que les electrolineres i estacions de recàrrega elèctrica no han de garantir l'accessibilitat de camions i vehicles grans per a la descàrrega de combustible.

4) Per a les noves electrolineres a les Àrees Específiques Industrials (AE-1), s'aclareixen i es modifiquen els aspectes següents de la regulació:

- De la mateixa manera que a l'àmbit de l'entorn de les rondes (eixos EP-1), s'elimina la condició d'emplaçament a vies amb una amplada mínima de més de 20 metres, i es permet a totes les vies de la xarxa bàsica.

- A l'àmbit de la Zona Franca, donada la seva naturalesa productiva i logística, s'amplia la possibilitat d' implantació d'electrolineres a totes les vies, amb independència de la seva qualificació establerta a la xarxa de circulació (bàsica i no bàsica).

5) S'elimina la condició d'emplaçament per a les electrolineres de respectar una distància mínima de 100 metres a equipaments protegits (centres docents, centres sanitaris-assistencials i allotjaments per a col·lectius vulnerables). Es justifica que l'electrolmobilitat és més sostenible i permetrà reduir la contaminació atmosfèrica (acústica i de l'aire).

6) S'aclareix que de manera general no s'admeten les electrolineres a la via pública, ni els punts de recàrrega lenta. D'altra banda, s'introdueix la disposició transitòria tercera, i amb l'objectiu de fomentar inicialment el desplegament de la infraestructura de recàrrega elèctrica pública es permet la implantació de punts de recàrrega a la via pública de manera transitòria, en sòls qualificats de vial (5). Es precisa que es permeten durant un període de màxim de 10 anys a partir de l'efectivitat d'aquest pla. No s'admetran, en els eixos verds de prioritat de vianants, ni en carrers de nuclis antics amb vocació veïnal i/o plataforma única. Tampoc en vies bàsiques que no disposin de cordó de serveis. A les Àrees de Tractament Específic (ATE) també es permetrà prolongar la durada de la instal·lació, sempre que es justifiqui el dèficit d'alternatives de recàrrega en aparcaments d'accés públic de rotació.

Per a les instal·lacions destinades a vehicles de transport públic i/o col·lectiu, taxis o flotes de serveis municipals es podrà prolongar la durada de la instal·lació sempre que sigui necessari per al manteniment del servei.

7) S'aclareixen les condicions general de regulació de l'edificació per a les electrolineres i pels espais de recàrrega ràpida complementaris als aparcaments de rotació. Es precisa a la regulació normativa que les electrolineres en edifici d'ús exclusiu amb configuració de marquesina oberta es regulen com les benzineres. S'aclareix, també, que les electrolineres es permeten en edificis d'ús exclusiu o amb compatibilitat amb altres usos i seran d'aplicació les condicions de regulació de l'edificació aplicables

segons les determinacions generals establertes per la legislació urbanística, així com en el Pla General Metropolità i altre planejament vigent.

També es precisa que les estacions de recàrrega en aparcaments d'accés públic s'ubicaran com a màxim en planta baixa i fins al primer soterrani.

8) S'aclareix la regulació de les activitat complementàries. Per a les electrolineres, les activitats complementàries es regulen de la mateixa manera que per les benzineres.

9) S'afegeix que s'admet la implantació de les instal·lacions per a l'aprofitament de l'energia solar mitjançant captadors solars tèrmics o panells fotovoltaics sobre la coberta de les edificacions i altres construccions auxiliars d'aquestes, incloses les marquesines de les electrolineres.

10) S'aclareix la disposició transitòria tercera, en relació amb la instal·lació de punts de recàrrega elèctrica a les benzineres. Es precisa que les instal·lacions de subministrament de carburants i combustibles hauran d' incorporar els punts de recàrrega elèctrica per a vehicles que s'exigeixi segons la legislació vigent. El marc regulador estatal corresponent a la Llei 7/2021 de Canvi Climàtic i transició energètica aprovada el 20 de maig de 2021 estableix el marc per a les exigències a les que se sotmeten les activitats existents.

11) Per últim, es completa la regulació de les disposicions addicionals. Concretament, s'afegeix una disposició addicional cinquena per regular el règim aplicable de transformació total de les instal·lacions de subministrament existents a electrolineres.

B.3 Altres aspectes precisats en el document

1) S'afegeixen els plànols d'ordenació o.06 ATE i 0.07 Proposta. En el primer es delimiten les Àrees de Tractament Específic i, en el segon, s'adjunta un plànol de caràcter indicatiu d'ordenació de la proposta de regulació d'electrolineres.

2) Es completa l'avaluació econòmica i informe de sostenibilitat econòmica en referència a les Instal·lacions de subministrament elèctric per a vehicles.

3) S'afegeix l'informe de gènere.

B.4 Refosa de les normes

Per tal d'aconseguir la necessària claredat normativa, atès que el 26 de juny de 2020 (BOP del 29 de juny) es va aprovar la part dedicada a Benzineres i ara es presenta la part dedicada a , es considera adient realitzar una refosa de les normes aplicables per poder tenir un text únic harmonitzat. Així, es presenta aquesta refosa en la que es respecta el contingut d'ambdues normatives si bé s'introdueixen els canvis lògics per evitar duplicitats i confusions. En aquest sentit, a la refosa es suprimeixen els articles 1 bis, 3bis, 4 bis, de la normativa dedicada les instal·lacions de subministrament elèctric per a vehicles i de punts de recàrrega elèctrica, per ser una reproducció dels articles 1, 3 i 4 de la normativa aprovada el 2020. A l'article 7 s'afegeix la referència necessària a l'article 5 bis.

En relació amb les disposicions transitòries, les DT Primera, Segona, Quarta i Cinquena de l'Aprovació Definitiva d'electrolineres s'eliminen per tal d'evitar aquesta duplicitat. Un cas especial és el de la DT Tercera de l'Aprovació Definitiva Parcial de benzineres, que quedaria sense contingut en aprovar-se la part dedicada les instal·lacions de subministrament elèctric per a vehicles i de punts de recàrrega elèctrica.

De la mateixa forma, les Disposicions Addicionals Primera, Segona, Tercera i Quarta de l'AD electrolineres s'eliminen per duplicitat.

Finalment s'introdueixen canvis en la intitulació d'alguns capítols i articles per tal d'evitar confusions en l'aplicació de la normativa relativa a combustibles fòssils i la relativa a electrolineres:

El Capítol III passa a intitular-se *Condicions generals d'emplaçament i regulació per a instal·lacions de subministrament de combustibles o mixtes de venda al públic per a vehicles (epígrafs 12.20, 12.20/2, 12.20/4).*

El Capítol IV portarà per títol *Determinació d'àmbits d'aplicació i eixos. altres paràmetres reguladors apicables a les instal·lacions de subministrament de combustibles i mixtes de venda al públic per a vehicles (epígrafs 12.20, 12.20/2, 12.20/4)*. De la mateixa forma, la Secció Segona portarà el títol C*ondicions de regulació establertes per eixos principals, les àrees específiques, i les àrees sensibles aplicables a les instal·lacions de subministrament de combustibles i mixtes de venda al públic per a vehicles (epígrafs 12.20, 12.20/2, 12.20/4)* i l'article 18 "*Condicions generals d'implantació per a les noves instal·lacions de subministrament de combustibles i mixtes de venda al públic per a vehicles establertes a l'àmbit d'aplicació del pla*".

El títol del Capitol V passa a ser *Condicions d'integració a l'entorn per a les instal·lacions de subministrament de combustibles o mixtes de venda al públic per a vehicles (epígrafs 12.20, 12.20/2, 12.20/4)*.

Igualment s'adapten els títols del Capítol VI -*Condicions generals de regulació de l'edificació aplicables a les instal·lacions de subministrament de combustibles o mixtes de venda al públic per a vehicles (epígrafs 12.20, 12.20/2, 12.20/4)*- i VII -*Condicions generals de regulació de l'edificació aplicables a les instal·lacions de subministrament de combustibles o mixtes de venda al públic per a vehicles (epígrafs 12.20, 12.20/2, 12.20/4)*-.

2. OBJECTE DEL PLA

El pla té per objecte introduir una regulació específica per a la implantació d'instal·lacions destinades al subministrament de combustibles i carburants, així com les instal·lacions mixtes, i les instal·lacions destinades al subministrament elèctric de venda al públic per a vehicles motoritzats. La finalitat del pla és definir les condicions d' implantació i integració urbana a fi i efecte de preservar i millorar la qualitat ambiental a la ciutat i reduir els impactes i molèsties que aquestes generen en determinats entorns.

L'activitat a regular correspon a la definida en els següents epígrafs:

a. Epígraf 12.20 Venda al detall de carburants per a motors de combustió interna.
b. Epígraf 12.20/2 Instal·lacions de subministrament de combustibles alternatius per a vehicles.
c. Epígraf 12.20/3 Instal·lacions de subministrament elèctric per a vehicles.
d. Epígraf 12.20/4 Instal·lacions mixtes de subministrament de combustibles i/o elèctric per a vehicles.

3. ÀMBIT I INICIATIVA

L'àmbit d'aplicació d'aquest pla és la totalitat del municipi de Barcelona. La iniciativa i promoció del present de pla és municipal.

4. OBJECTIUS GENERALS DEL PLA

En conseqüència, i d'acord amb l'anterior s'impulsa la redacció i tramitació d'aquest pla urbanístic per a la implantació d'instal·lacions de subministrament de combustible o fonts d'energia per a vehicles de motor a la ciutat de Barcelona, en el qual es doni resposta a l'objectiu de regular les condicions d'implantació necessàries per a garantir l'adequada integració de l'activitat a l'entorn.

Per a garantir l'adequada implantació i integració de l'activitat es defineixen els següents objectius estratègics:

- Planificar la implantació d'instal·lacions de subministrament a la ciutat d'acord amb els objectius i les estratègies de mobilitat establerts pel Pla de Mobilitat Urbana, en coherència amb les Zones de Baixes Emissions i les zones de trànsit pacificat, tot prioritzant la instal·lació de l'activitat d'acord a criteris de funcionalitat i jerarquia viària, i proximitat a les principals vies d'accés.
- Promoure el desenvolupament de la infraestructura necessària per a fomentar la transició energètica cap a una mobilitat urbana que prioritzi l'ús del vehicle d'emissió zero .
- Regular la implantació d'instal·lacions de subministrament tot atenent a la diversitat morfològica dels teixits urbans i dels elements del patrimoni objecte de protecció específica en el catàleg del patrimoni històric i arquitectònic de la ciutat, per tal de limitar els impactes negatius que aquestes generen en entorns altament consolidats.
- Regular la implantació d'instal·lacions de subministrament de combustibles en entorns d'equipaments escolars, sanitaris i aquells destinats a gent gran i altres col·lectius vulnerables per millorar i garantir la qualitat ambiental d'aquests entorns.
- Prohibir la implantació d'instal·lacions de subministrament de combustible a la via pública per tal de millorar la qualitat i la convivència d'usos de l'espai públic i afavorir una mobilitat segura.
- Regular la implantació de punts de recàrrega elèctrica a la via pública per tal de millorar la qualitat i la convivència d'usos de l'espai públic i afavorir una mobilitat segura i sostenible.
- Regular les condicions de l'edificació i les activitats complementàries permeses per aquestes activitats.
- Millorar la integració arquitectònica i paisatgística de la instal·lació en el seu entorn tot regulant els elements de publicitat, senyalització i tractament dels espais no edificats.

5. ANTECEDENTS DE PLANEJAMENT URBANÍSTIC

5.1 NORMES URBANÍSTIQUES DEL PLA GENERAL METROPOLITÀ, 1976

El planejament vigent és el Pla General Metropolità de Barcelona, aprovat definitivament en data 14 de juliol de 1976 i el posterior planejament que el modifica i/o el desenvolupa.

Actualment les NNUU del PGM són poc restrictives i permeten la implantació de benzineres pràcticament en qualsevol tipus de sòl. L'activitat està regulada com a estació de serveis i es considera un ús industrial de segona categoria i, per tant, compatible amb habitatge.

Article 287. Disposicions sobre l'ús industrial

2.2. Les activitats de segona categoria han de ser compatibles amb l'habitatge, i comprenen els tallers o petites indústries que per les seves característiques no molestin amb despreniment de gasos, pols, olors o produeixin sorolls i vibracions que puguin ser causa de molèsties per al veïnatge. S'inclouen les indústries o tallers amb menys de vuit llocs de treball i motors de potència inferior a 3 kW cadascun.

3.6 Les estacions de serveis en local exclusiu d'aquesta activitat o conjuntament amb garatge o aparcament públic, es consideraran de segona categoria.

Article 185. Usos industrials permissibles segons les zones

Els usos Industrials permissibles a les zones de sòl urbà que s'indiquen, previstes al Pla general metropolità, seran els determinats al quadre següent:

Zona	Designació		Categoria	Situacions
12	Nucli antic En edificis fora d'ordenació (art. 222 de les Normes)		1a.	Totes
			2a.	2 a, 2 b, 2 c i 4
			2a.	3
13	Densificació urbana intensiva i semiintensiva Ídem en polígons especialment delimitats		1a.	Totes
			2a.	2 a, 2 b, 2 c, 3, 4 b
			3a.	2 c, 3, 4 a i 4 b
14 a i b	Remodelació urbana		1a.	Totes
			2a.	Totes
			3a.	4 a i 4 b
15	Conservació de l'estructura urbana i edificatòria		1a.	1 a,1 b, 2 a, 2 b 2 c
			2a.	2 a, 2 b i 2 c
16	Renovació urbana	unifamiliar	1a.	Totes
		plurifamiliar	1a.	Totes
			2a.	2 a, 2 b i 2 c
18	Subjecta a anterior ordenació volumètrica específica D'acord amb l' art. 306 de les Normes urbanístiques del PGM		1a.	Totes
			2a.	2 a, 2 b, 2 c, 3, 4 b
			3a.	3, 4 a i 4 b (només en àrees industrials precisades en anterior planejament)
20	Ordenació en edificació aïllada /VI/VII/VIII/IX unifamiliar (1) /I/II/III/IV plurifamiliar /V, plurifamiliar		1a.	2 a, 2 b, 2 c
			1a.	2 a, 2 b, 2 c
			1a.	2 a, 2 b, 2 c
			2a.	2 a, 2 b, 2 c
22 a	Industrial		1a.	Totes
			2a.	Totes a partir 2 a
			3a.	Totes a partir 2 b
			4a.	Totes a partir 4 a
			5a.	Totes a partir 5 b

(1) S'admeten les estacions de servei i els tallers de reparació de vehicles, amb superfície coberta que no superi els 300 m^2.

Les NNUU actualment només imposen restriccions d'implantació de benzineres a la zona d'ordenació en edificació aïllada (20a), on permeten una edificació màxima de 300 m2 superfície de coberta. En subzones plurifamiliars I, II, III i IV d'ordenació en edificació aïllada s'exigeix com a mínim, 25 m. de separació de qualsevol habitatge o solar dedicat a edificació per a habitatge.

Article 307. Subzones unifamiliars VI, VII, VIII i IX d'ordenació en edificació aïllada.

9è. Industrial. Només s'admeten les indústries de categoria primera en situació 2-a, 2-b i 2-c. S'admeten les estacions de serveis i els tallers de reparació de vehicles, amb superfície que no superi els 300 m2.

Article 308. Subzones plurifamiliars I, II, III i IV d'ordenació en edificació aïllada.

9è. Industrial. S'admeten únicament les indústries de categoria primera, en situacions 2-a, 2-b i 2-c. S'admeten les estacions de servei i els tallers de reparació de vehicles, amb superfície que no superi els 300 m2 i separats, com a mínim, 25 m. de qualsevol habitatge o solar dedicat a edificació per a habitatge.

Amb relació als sistemes es permet la implantació d'estacions de servei al sistema portuari (com a activitat relacionada amb el port), aeroportuari (estacions de servei de carretera), a espais protecció de sistemes generals (vinculats al sistema viari), i al sistema d'equipaments tipus comunitaris.

Article 174. Espais de protecció de sistemes generals

2. Als espais de protecció vinculats al sistema viari es podran autoritzar gasolineres i estacions de servei mitjançant un Pla Especial.

Article 177. Sistema general portuari - Usos del port

Dins l'àrea portuària, o espai delimitat com a port, s'admeten els usos d'indústria i de magatzems, i els altres directament relacionats amb les funcions del port, pel que fa al transport, emmagatzematge i distribució.

Article 188. Sistema general aeroportuari- Condicions d'ús

2. A les edificacions d'aquesta zona s'admeten, a més dels usos permesos al sòl no urbanitzable:

b. Estacions de servei de carretera (subministrament de gasolina o altres subministraments relacionats amb els vehicles).

Article 212. Tipus d'equipaments comunitaris

1. Els sòls destinats a equipaments comunitaris amb les edificacions, instal·lacions i altres accessions o serveis sobre aquests sòls, es classifiquen en els tipus següents:

e. Equipaments de proveïment i subministraments. Escorxadors, mercats i altres centres de proveïment, sempre de titularitat pública, encara que de possible gestió privada, i àrees de servei.

Les estacions de subministrament de carburants i d'altres serveis a la xarxa viària són permesos en sòl no urbanitzable rústic protegit de valor agrícola.

Art. 160. Rústic protegit de valor agrícola (24). Usos permesos.

b. Estacions de servei de carretera (subministrament de gasolina i articles relacionats amb els vehicles) i tallers de reparació d'automòbils o embarcacions.

5.2 PLA ESPECIAL DE SERVEIS VINCULATS AL CINTURÓ DE BARCELONA (1992)

Aquest Pla Especial de serveis vinculats al sistema de cinturons de Barcelona té per objecte la definició de diverses tipologies de serveis que, mitjançant l'estudi en detall de la localització i especialització, garanteix el correcte dimensionament i delimita el sistema d'explotació que regirà cadascuna d'elles.

El pla s'emmarca en una nova situació coincident amb la liberalització del mercat i la progressiva desaparició del Monopoli de Petrolis i l'adaptació de la legislació que regula el sector al dret Comunitari Europeu, així com la modificació del règim de distàncies en la distribució geogràfica del subministrament, quedant segons el Reial Decret Llei 4/1988 a 250 metres en zones urbanes.

El pla especial classifica els punts de venda de carburants en Estacions de Subministrament (EESS) i Unitats de Subministrament (UUSS) i té com a objectius garantir la racional ubicació de les estacions de subministrament de carburant, utilitzar el sòl romanent que apareix com a motiu de la concreció en el territori de les infraestructures viàries dels cinturons, coordinar el Programa d'Actuacions del Pla Especial amb l'execució dels cinturons i homogeneïtzar el nivell de serveis i instal·lacions de venda de carburant dels cinturons.

Els criteris de selecció de les ubicacions de les estacions de servei obeeix a una anàlisi multicriteri en funció del volum de demanda dels usuaris (actual i futura), la relació de connectivitat i a la proximitat a les vies d'accés i reincorporació a les calçades centrals dels cinturons, la priorització de subministrament de carburant a les calçades de sortida de Barcelona i a la compatibilitat entre els usos i la qualificació del sòl i la tipologia d'activitats de l'entorn immediat.

La propietat del sòl és també un factor important, ja que es prioritza la titularitat municipal així com la qualificació urbanística compatible amb la instal·lació de punts de venda de carburants. Els terrenys destinats a serveis regulats per aquest pla originàriament de propietat privada van ser adquirits mitjançant expropiació. El pla també aborda la supressió de les tres estacions de servei existents directament afectades pel traçat del cinturó, les concessions de les quals es desplaçaren a altres punts de venda determinats pel Pla.

Els punts de venda de carburant són principalment ubicats en sòls qualificats de sistemes generals de protecció (9) vinculats al sistema viari, permès segons l'article 174.2 del PGM:

> *"Als espais de protecció vinculats al sistema viari podran autoritzar-se mitjançant la redacció d'un pla Especial, gasolineres i estacions de servei. El pla especial haurà de fixar les condicions que garanteixen la compatibilitat de les instal·lacions autoritzades amb les servituds i limitacions del sistema viari."*

Excepcionalment el punt de venda de carburants de la Vila Olímpica i de la Trinitat-Passeig de Santa Coloma es situen sobre terrenys qualificats d'equipaments i exerceixen funcions d'àrea de serveis.

La regulació de les tipologies dels serveis detalla les diferents definicions:

-**Estacions de Subministrament de Carburant (EESS**): instal·lacions de venda al públic de gasolina, gas-oil i lubricants amb un mínim de tres parells sortidors pel subministrament de cada carburant, màquines necessàries per al subministrament d'aigua i aire i un equip d'extinció d'incendis.

-**Unitats de Subministrament (UUSS):** espais destinats a la distribució de com a màxim dos tipus de combustibles.

El pla es basa en un model de planificació que preveu la implantació d'estacions de servei vinculades a les vies bàsiques de la ciutat, i un sistema d'unitats de subministrament complementari, d'abast més local per la resta de les vies urbanes.

La regulació detallada de les Estacions de Subministrament

A l'article 22, es regula **l'exclusivitat dels usos en relació als cinturons** i es prohibeix la instal·lació d'altres EESS que no estiguin previstes pel pla, que puguin ser accessibles directament des del tronc dels cinturons o des dels laterals immediats. S'estableix la prohibició d'instal·lació de EESS no contemplades pel pla que puguin ser accessibles directament des de les vies principals de penetració del cinturó, a menys de 500 metres de l'eix del tronc d'aquests.

Condicions d'emplaçament i edificació de les Estacions de Subministrament

-Superfície màxima = 3.000 m2

-Edificabilitat màxima= 0,20 m2 sostre/m2 de sòl

-En cap cas l'edificabilitat supera els 600 m2 de sostre a les estacions de servei que tinguin categoria d'Àrees de servei, ni els 300 m2 a la resta d'Estacions de servei.

-Altura màxima= 9m (dues plantes). Altura màxima de la marquesina respecte al paviment serà de 7 m.

-Ocupació màxima és de 20 %, excloent la marquesina.

6. MARC LEGAL

El present Pla Especial de caràcter urbanístic s'emmarca en un complex marc legal que acull des de la normativa comunitària de serveis fins a la normativa sectorial de la mateixa activitat a regular.

6.1 LA DIRECTIVA DE SERVEIS I EL PLANEJAMENT URBANÍSTIC

La Directiva de Serveis i la seva incidència sobre el planejament urbanístic

La Directiva 2006/123/CE del Parlament Europeu i del Consell, de 12 de desembre de 2006, relativa als serveis en el mercat interior, popularment coneguda com a Directiva de Serveis o Directiva Bolkestein, té com a finalitat essencial avançar cap a la consecució real i efectiva del mercat interior en el sector dels serveis eliminant els obstacles a la llibertat d'establiment i a la lliure circulació de serveis.

El considerant novè d'aquesta Directiva estableix que només s'aplica als requisits que afecten l'accés a una activitat o al seu exercici, excloent la seva aplicació a normes que no regulen específicament l'activitat del servei però que han d'ésser respectades pels prestadors en l'exercici de la seva activitat econòmica de la mateixa forma que els particulars en la seva activitat privada. Concretament, s'especifica que no s'aplica a requisits com ara les normes de trànsit rodat, les normes relatives a l'ordenació del territori, urbanisme o ordenació rural, les normes de la construcció ni a les sancions administratives imposades per no complir les esmentades normes.

Aquesta referència a l'exclusió de l'aplicació de la Directiva a les normes d'ordenació del territori i l'urbanisme resulta absolutament lògica si es té en compte que no es tracta de normes l'objectiu directe de les quals sigui regular les condicions o especificacions per exercir una determinada activitat. El planejament pot incidir sobre aquestes activitats per quan s'adreça a ordenar l'ocupació del sòl de conformitat amb els interessos generals i garantint, a través d'una utilització racional del territori i del medi ambient, un desenvolupament urbanístic sostenible. Els usos de sòl es delimiten conjuminant objectius múltiples, com la finalitat d'assolir el progrés econòmic, el desenvolupament sostenible i equilibrat del territori, el respecte al medi ambient -amb tots els vessants que presenta-, la superació dels desequilibris zonals, la necessitat d'assolir la cohesió social, etc.

Així, existeix, sens dubte, una distinció clarament rellevant entre la regulació d'una activitat en sentit estricte, des del vessant del seu funcionament, la seva autorització administrativa i els requisits específics per al seu exercici; i la seva regulació a través del planejament urbanístic, el qual l'aborda des de la perspectiva de l'anàlisi i regulació de l'ús concret del sòl per permetre o condicionar la seva implantació. És aquesta la funció que caracteritza la planificació del sòl, que assumeix com a principi rector l'assoliment d'un desenvolupament urbanístic sostenible. Aquesta distinció ha estat perfectament apreciada pel Tribunal Superior de Justícia de Catalunya en diferents sentències relatives a Plans especials d'usos, com ara les sentències de 19 de desembre de 2014, relativa al "Pla especial de regulació d'usos recreatius i de restauració en el barri de Gràcia de Sabadell" o les sentències de 16 de juliol de 2014 i 5 de novembre de 2014 referents al "Pla especial d'establiments de concurrència pública, hostaleria i d'altres serveis del districte de Ciutat Vella, de Barcelona".

Tanmateix, l'urbanisme està indubtablement present en la Directiva de Serveis, atès que la protecció del medi ambient i l'entorn urbà, inclosa la planificació urbana i rural, constitueixen raons imperioses d'interès general que tenen una doble missió: justificar, en el seu cas, l'establiment del règim excepcional d'exigència d'autorització prèvia a l'exercici de determinades activitats i legitimar l'excepció a la regla general del silenci positiu, establint un règim diferent que impedeixi en cas de falta de resolució l'obtenció de l'autorització per accedir a l'establiment d'una activitat de serveis.

Aquesta circumstància ha estat apreciada pel legislador català, en incorporar mitjançant la Llei 16/2015, de simplificació administrativa de l'Administració de la Generalitat i dels governs locals, un nou apartat a l'article 8 del Text Refós de la Llei d'urbanisme amb el següent contingut:

"El planejament urbanístic i les ordenances municipals sobre edificació i ús del sòl no poden establir limitacions a l'accés de l'activitat econòmica o a l'exercici de les activitats que vulnerin els principis i requisits establerts a la Directiva de serveis. Les raons imperioses d'interès general que permetin exceptuar-ne l'aplicació hauran de venir regulades per reglament i hauran d'ajustar-se als principis de necessitat, proporcionalitat i no discriminació, justificant-se pertinentment a la memòria del pla".

Òbviament, el fet que no s'hagi dictat cap norma reglamentària en desenvolupament d'aquesta nova disposició en res afecta l'aplicació, si s'escau, de les seves disposicions en compliment i de conformitat amb allò que disposen les normes comunitàries.

En l'àmbit urbanístic, és inqüestionable que el planejament i l'ordenació del sòl que constitueix el seu objecte han de respectar diferents principis fonamentals no només perquè ho imposa la legislació interna, sinó també el Dret comunitari. En aquest sentit, la protecció de l'entorn urbà, la cohesió social, l'efectivitat del dret a l'habitatge, la protecció del medi ambient, la conservació i posada en valor del patrimoni històric I artístic i, en definitiva, l'assoliment d'un desenvolupament urbanístic sostenible es configuren com principis rectors vinculants per al planificador.

Tots aquests objectius, inherents a la funció pública d'ordenació del sòl, incideixen i conformen la decisió del planificador sobre l'establiment dels diferents usos en un territori i, en fer-ho, necessàriament condicionen la implantació de les diferents activitats sobre el territori.

En aquest sentit, s'imposa recordar que des del Tractat d'Amsterdam la política de medi ambient cobra una importància encara més gran dins de les polítiques comunitàries, especialment en allò relatiu a la promoció del desenvolupament sostenible.

La recerca d'un equilibri entre el desenvolupament econòmic i el respecte al medi ambient s'ha incorporat al Dret intern de tots els Estats membres. El desenvolupament sostenible és el concepte nuclear del Dret ambiental del nostre temps, entès com el desenvolupament que satisfà les necessitats del present sense posar en perill la capacitat de les generacions futures per satisfer les seves pròpies necessitats. I aquest

concepte inclou no només un desenvolupament econòmic respectuós amb el medi ambient i que conservi per a les generacions futures els recursos actuals, sinó també un desenvolupament territorial equilibrat.

La normativa urbanística més recent, tant l'estatal (Reial Decret Legislatiu 7/2015, de 30 d'octubre, pel qual s'aprova el Text refós de la Llei del Sòl i Rehabilitació Urbana) com l'autonòmica (Decret legislatiu 1/2010, de 3 d'agost, pel qual s'aprova el Text refós de la Llei d'urbanisme), parteixen d'una nova perspectiva històrica, allunyada de la tradicional, que implica un punt de vista diferent de l'urbanisme fonamentat sobretot en el dret a un medi ambient adequat.

La legislació urbanística reitera en nombroses ocasions expressions que insisteixen en aquesta idea: ús racional dels recursos naturals; protecció del medi ambient; prevenció i reducció de la contaminació; domicili lliure de soroll i altres immissions contaminants.

Concretament, el Text refós de la Llei d'urbanisme determina com un dels principis generals de l'actuació urbanística el desenvolupament sostenible que defineix com "la utilització racional del territori i del medi ambient i comporta conjuminar les necessitats de creixement amb la preservació dels recursos naturals i dels valors paisatgístics, arqueològics, històrics i culturals, a fi de garantir la qualitat de vida de les generacions presents i futures" (article 3).

Així mateix, el Text Refós determina que "Les administracions amb competències en matèria urbanística han de vetllar perquè les determinacions i l'execució del planejament urbanístic permetin assolir, en benefici de la seguretat i el benestar de les persones, uns nivells adequats de qualitat de vida, de sostenibilitat ambiental i de preservació enfront dels riscs naturals i tecnològics" (article 9).

Per la seva banda, l'article 3 del Reglament de la Llei d'Urbanisme desenvolupa d'una forma prou significativa el concepte de desenvolupament urbanístic sostenible, el qual comporta el deure de l'administració de conjuminar finalitats diverses entre les quals es troba la consolidació d'un model territorial globalment eficient que permeti, entre altres objectius, atendre a les necessitats socials d'accés a l'habitatge, una oferta adequada d'equipaments amb relació als habitatges, el foment de la diversitat econòmica i de la capacitat per fer front als canvis socials i a les innovacions econòmiques; la cohesió social mitjançant la regulació de l'ús del sòl de forma que es fomenti la mescla equilibrada de grups socials, usos i activitats i es garanteixi els drets dels ciutadans i ciutadanes a gaudir d'un habitatge digne i adequat, la cohesió territorial, la protecció i gestió del medi ambient, i la protecció del patrimoni cultural, mitjançant la conservació, recuperació I millora dels immobles que l'integren, dels espais urbans rellevants, dels elements i tipologies arquitectòniques singulars, dels paisatges de valor cultural i històric i de les formes tradicionals d'ocupació humana del sòl.

En aquest context, les determinacions sobre implantació d'usos o activitats sobre el territori que puguin derivar de la planificació urbanística han de respondre a aquests objectius d'interès general i d'altres que fixa la normativa urbanística com d'obligat compliment en l'ordenació del sòl. De fet, la pròpia exigència de motivació del planejament porta implícita allò que des d'una vessant diferent exigeix el Dret comunitari: que l'ordenació del sòl, quan pot comportar una delimitació dels usos admissibles o una prevalença d'uns usos sobre d'altres, estigui justificada i sigui proporcionada en ordre a assolir els objectius d'interès públic a assolir.

Aquesta decisió pública és, d'altra banda, evolutiva en el temps atès que, precisament, correspon al planificador urbanístic, en exercici de la funció pública urbanística i del ius variandi, modular la implantació dels diferents usos per tal de corregir els desequilibris que s'hagin pogut presentar i donar resposta a les necessitats de cada moment. Aquest fet és encara més patent en els àmbits transformats que configuren el sòl urbà, en els quals l'ordenació de la intensitat dels usos de sòl ha d'atendre a la preservació dels valors abans esmentats.

El planejament urbanístic esdevé, per tant, un instrument idoni per regular l'ordenació dels usos, inclosos els comercials, els de pública concurrència, hoteleria i altres, sense que el reconeixement de la llibertat d'establiment suposi un obstacle a priori, si bé ha d'existir una proporcionalitat entre els objectius urbanístics en virtut dels quals s'adopta determinada previsió i la mesura adoptada per aconseguir la seva satisfacció.

Aquesta visió del planejament davant de la Directiva de Serveis, cal entendre que ha estat reforçada per la recent Sentència del Tribunal de Justícia de la Unió Europea de data 30 de gener de 2018, en els assumptes acumulats C-360 i C-31 / 16.

D'una banda, la sentència reconeix la possibilitat d'establir limitacions urbanístiques en la implantació d'activitats mitjançant el planejament urbanístic, sense que suposi incompliment de l'esmentada Directiva de Serveis.

D'altra banda, considera que la Directiva de Serveis és aplicable a la matèria d'ordenació urbanística en aquells supòsits en què es condicioni o limiti l'exercici d'una activitat de prestació de serveis. Per tant, en la mesura que el pla urbanístic determini una limitació o condicioni la lliure prestació de serveis, s'ha d'analitzar la seva adequació a la Directiva de Serveis des del punt de vista del compliment de les exigències de necessitat, proporcionalitat, no discriminació, i absència de raons econòmiques en la seva adopció.

Tot un seguit de sentències del Tribunal Superior de Justícia de Catalunya han avalat aquesta tesi en relació amb el Pla Especial Urbanístic d'Establiments d'Allotjament Turístics (PEUAT), per totes, val la cita de la STJ Sala del Contenciós-Administratiu, Secció Tercera, sentència número 769, de 29 de juliol de 2019, Ponent Ilm. Sr. Magistrat Manuel Táboas Bentanachs:

La conclusión que cabe alcanzar en el presente proceso y en el halo genérico que se ha indicado precedentemente es que, de un lado, nos hallamos fuera del ámbito de la Directiva 2006/123/CE habida cuenta que -aplicable a los casos de componente comunitario también a una situación en la que todos los elementos pertinentes se circunscriben al interior de un único Estado miembro-, negativamente, no nos hallamos ante los requisitos que afecten al acceso a una actividad de servicios o a su ejercicio, sino que, positivamente, nos hallamos ante requisitos tales como normas relativas a la ordenación del territorio o/y de urbanismo que no regulan específicamente o no afectan específicamente a la actividad del servicio pero que tienen que ser respetadas por los prestadores en el ejercicio de su actividad económica al igual que por los particulares en su capacidad privada.

La mateixa sentència del Tribunal Superior de Justícia de Catalunya indica que:

En definitiva, debe reconocerse que la Directiva 2006/123/CE no se opone a que el acceso a una actividad de servicios o su ejercicio se supedite al respeto de un límite territorial de esta índole, siempre que se cumplan las condiciones de no discriminación, necesidad y proporcionalidad enunciadas en su artículo 15, apartado 3.

Y, en esa tesitura, sin prueba alguna a propiciar por la parte actora y que no se ha producido, debe entenderse que la motivación y justificación empleada en el caso por el planificador municipal y autonómico es suficientemente explicativa y reveladora que nos hallamos ante una invocación de razones imperiosas de interés general en los términos de la Directiva 2006/123/CE, y que más allá de literalismos espúreos -criticando que no se han empleado esos términos concretos en la Memoria- , fluye con naturalidad de la misma que se están invocando precisamente razones urbanísticas confluyentes en la protección del entorno urbano a la luz de la planificación urbanística.

Dicho en otras palabras, nos hallamos, pues, en presencia de "razones imperiosas de interés general" tal como éstas han sido definidas por el Tribunal de Justicia de la Unión Europea, máxime si reparamos en que la motivación de la figura de planeamiento impugnada ofrece unos propósitos que persiguen configurar un determinado modelo de ciudad.

(...)

Asimismo, nada parece indicar y ninguna prueba consta que la figura de planeamiento impugnada no se ajuste a los criterios de no discriminación, necesidad, proporcionalidad, claridad, objetividad, publicidad, transparencia y accesibilidad contemplados en el artículo 15.3 de la Directiva 2006/123/CE y en el artículo 9.2 de la Ley 17/2009.

6.2 LLEI D'URBANISME

Decret Legislatiu 1/2010, del 3 d'agost, amb les modificacions introduïdes per la LLEI 3/2012, de 22 de febrer del text refós de la Llei d'urbanisme.

L'article 47 regula el *Règim d'ús del sòl no urbanitzable* i permet en aquests sòls l'activitat d'estacions de subministrament de carburants en les condicions següents:

6. En sòl no urbanitzable, ultra les actuacions d'interès públic a què es refereix l'apartat 4, només es poden admetre com a noves construccions, respectant sempre les incompatibilitats i les determinacions de la normativa urbanística i sectorial aplicable:

c) Les estacions de subministrament de carburants i de prestació d'altres serveis de la xarxa viària.

6.3 NORMATIVA AMBIENTAL DE LES ACTIVITATS

Llei 20/2009, del 4 de desembre, de prevenció i control ambiental de les activitats

Aquesta llei regula el procés de llicència ambiental i estableix el règim d'intervenció. Amb aquesta llei es superen les dificultats que es van presentar arran de la regulació de la Llei 3/1998, del 27 de febrer, i també s'incorporen altres requeriments derivats de modificacions recents de la legislació ambiental sectorial.

La intervenció administrativa per raó d'altres matèries, com ara la seguretat i la salut de les persones, es regeix per la legislació de règim local i per la normativa sectorial corresponent.

En l'Annex II, s'especifica la necessitat de sotmetre les activitats següents al règim de llicència ambiental amb els corresponents epígrafs:

12.20. Venda al detall de carburants per a motors de combustió interna.

Reial decret 455/2012, de 5 de març, pel qual s'estableixen les mesures destinades a reduir la quantitat de vapors de gasolina emesos a l'atmosfera durant el proveïment dels vehicles de motor a les estacions de servei.

D'aquesta normativa cal remarcar que en el cas d'estacions de servei existents situades sota habitatges o en zones de treball permanent el cabal efectiu per a la seva aplicació és de 100 m3/any.

Reial Decret 9/2005, de 14 de gener, pel qual s'estableix la relació d'activitats potencialment contaminants del sòl i els criteris i estàndards per la declaració de sòls contaminats.

Reial Decret 2102/1996, de 20 de setembre, sobre el control d'emissions de compostos orgànics volàtils (COV) resultants d'emmagatzematge i distribució de gasolina des de les terminals a les estacions de servei.

6.4 LEGISLACIÓ ESPECÍFICA DE L'ACTIVITAT

Ley 34/1998, de 7 de octubre, del sector de hidrocarburos.

La present Llei té per objecte renovar, integrar y homogeneïtzar la normativa legal vigent en materia d'hidrocarburs i té per objecte regular el règim jurídic de les activitats relatives als hidrocarburs líquids i gasosos.
Entre altres, es consideren incloses a l'àmbit d'aplicació de la present Llei les activitats destinades al subministrament d'hidrocarburs líquids i gasos. Aquestes s'exerciran sota els principis d'objectivitat, transparència i lliure competència.

Llei 11/2013, de 26 de juliol, de mesures de suport a l'emprenedor i d'estímul del creixement i de la creació d'ocupació.

Atès l'escenari de recessió econòmica i tenint en compte l'evolució de les cotitzacions dels productes petrolífers, es considerà justificat adoptar mesures directes d'impacte immediat sobre els preus dels carburants, que permetessin un funcionament més eficient d'aquest mercat. Amb aquest objectiu aquest reial decret llei modifica del RD 6/2000 de 23 de juny de mesures urgents d'intensificació de la competència en mercats de béns i serveis.
En aquest sentit, s'adopten una sèrie de mesures tant en el mercat majorista com en el detallista que han de permetre incrementar la competència efectiva en el sector, reduir les barreres d'entrada a nous entrants i repercutir positivament en el benestar dels ciutadans.
Aquestes mesures s'implementen a través de la modificació puntual de la Llei 34/1998, de 7 d'octubre, del sector d'hidrocarburs, que estableix el marc sectorial bàsic, en particular del subministrament d'hidrocarburs líquids, i del Reial decret llei 6/2000, de 23 de juny, de mesures urgents d'intensificació de la competència en mercats de béns i serveis.

Títol V- Mesures en l'àmbit del sector d'hidrocarburs

En l'àmbit detallista del sector, es proposen mesures per eliminar barreres administratives, simplificar tràmits a l'obertura de noves instal·lacions de subministrament detallista de carburants i mesures per fomentar l'entrada de nous operadors.

Es facilita l'obertura d'estacions de servei en centres comercials, parcs comercials, establiments d'inspecció tècnica de vehicles i zones o polígons industrials. Al Títol V, mesures en l'àmbit del sector d'hidrocarburs, modificació de la llei 34/1998 de 7 d'octubre, l'article 43.2 estableix que els instruments de planificació territorial o urbanística no poden regular aspectes tècnics de les instal·lacions o exigir una tecnologia concreta. També estableix que els usos del sòl per a activitats comercials individuals o agrupades, centres comercials, parcs comercials, establiments d'inspecció tècnica de vehicles i zones o polígons industrials han de ser compatibles amb l'activitat econòmica de les instal·lacions de subministrament de combustible al detall. Aquestes instal·lacions han de ser així mateix compatibles amb els usos que siguin aptes per a la instal·lació d'activitats amb nivells similars de perillositat, residus o impacte ambiental, sense precisar expressament la qualificació d'apte per a estació de servei.»

Normativa tècnica vigent per a les instal·lacions elèctriques i de recàrrega elèctrica per a vehicles.

La normativa de referència per a les instal·lacions de recàrrega elèctrica per a vehicles elèctrics:

- **REBT. Reglament electrotècnic de baixa tensió (Reial Decret 842/2002, 2 d'agost de 2002) i la Guia Tècnica d'aplicació.**

  El Reial Decret 842/2002 de 2 d'agost, aprova el Reglament electrotècnic per a baixa tensió, REBT, i les seves instruccions tècniques complementàries. Afecta a les instal·lacions de baixa tensió que distribueixin l'energia elèctrica, a les que generen electricitat per a consum propi i a les instal·lacions receptores. Els seus objectius són: preservar la seguretat de les persones i els bens, assegurar el normal funcionament i contribuir a la fiabilitat tècnica i a l'eficiència econòmica de les instal·lacions. Substitueix l'anterior REBT, aprovat per Decret 2413/1973, i representa un important canvi en l'activitat professional. A continuació es repassaran les principals modificacions de caire tècnic i de procediment que introdueix.

- **Reial decret 1053/2014, de 12 de desembre, pel qual s'aprova una nova Instrucció tècnica complementària (ITC) BT 52 «Instal·lacions amb fins especials. Infraestructura per a la recàrrega de vehicles elèctrics», del Reglament electrotècnic per a baixa tensió, aprovat per Reial decret 842/2002, de 2 d'agost, i se'n modifiquen altres instruccions tècniques complementàries.**

  El present decret aprova la Instrucció tècnica complementària (ITC) BT-52, «Instal·lacions amb fins especials. Infraestructura per a la recàrrega de vehicles elèctrics», del Reglament electrotècnic per a baixa aprovat pel Reial decret 842/2002, de 2 d'agost.

Reial decret 706/2017, de 7 de juliol, pel qual s'aprova la instrucció tècnica complementària MI-IP 04 «Instal·lacions per a subministrament a vehicles» i es regulen determinats aspectes de la reglamentació d'instal·lacions petrolíferes.

El novembre de 2017 entrà en vigor el Reial decret 706/2017, regulació tècnica relativa a les instal·lacions per a subministrament i emmagatzematge de productes petrolífers, carburants i combustibles líquids.

Aquesta instrucció tècnica té per objecte establir les prescripcions tècniques a les quals s'han d'ajustar les instal·lacions destinades al subministrament de combustibles i carburants, així com les instal·lacions mixtes amb altres formes d'energia tècnicament disponibles per al subministrament a vehicles, d'acord amb la definició que estableix aquesta instrucció.

Aquest decret aprova la instrucció tècnica complementaria ITC- MI-IP 04 «Instal·lacions per a subministrament a vehicles» i regula determinats aspectes de la reglamentació d'instal·lacions petrolíferes així com les condicions generals per la distribució al detall de carburants i combustibles a vehicles en instal·lacions de venda al públic.

En relació a la MI- IP 04, el nou Reial decret per una banda deroga el Rd 2201/1995 "Instal·lacions fixes per a distribució al detall de carburants i combustibles petrolífers en instal·lacions de venda al públic" i el Reial Decret 1905/1995 "Reglament per a la distribució al detall de carburants i combustibles petrolífers en instal·lacions de venda al públic".

La normalització en el sector ha avançat molt en els últims anys a nivell europeu. El nou reglament ha contribuït a potenciar i fomentar la seguretat de les instal·lacions petrolíferes i a reduir la contaminació del terreny per pèrdues accidentals de carburants. En línia amb la reglamentació europea, es considera que les prescripcions establertes per aquest reglament garanteixen els objectius mínims de seguretat exigibles.

A la disposició addicional tercera, es regulen les condicions generals per la distribució i venda al públic de carburants i combustibles :

Disposició addicional tercera. Condicions generals per a la distribució al detall de carburants i combustibles a vehicles en instal·lacions de venda al públic.

1. S'entén per venda al públic de carburants i combustibles en instal·lacions de subministrament a vehicles l'activitat consistent en el lliurament de carburants i combustibles petrolífers a granel, efectuada per preu a favor dels consumidors en la mateixa instal·lació.

2. En els terrenys sobre els quals estigui construïda una instal·lació de venda al públic hi pot haver altres edificis i instal·lacions destinats a altres activitats comercials. Aquestes edificacions i instal·lacions han de tenir els permisos i/o les autoritzacions necessàries.

3. Les instal·lacions destinades a la venda al públic de gasolines, gasoils i lubricants, que distribueixin tres o més productes diferents de gasolines i gasoils d'automoció, han de disposar dels aparells necessaris per al subministrament d'aigua i aire, ubicats dins del recinte de la instal·lació.

4. Es prohibeix l'emmagatzematge de gasolines i gasoils envasats en les instal·lacions de venda al públic.

5. Es permet el subministrament al detall de gasolina i gasoil a envasos o embalatges, sempre que es compleixin les condicions següents:

a) El subministrament ha de ser com a màxim de 60 litres per a gasolina i 240 litres per a gasoil complint les normes i recomanacions que recull l'Acord europeu relatiu al transport de mercaderies perilloses per carretera (ADR).

b) Que l'ompliment dels envasos o embalatges es faci exclusivament des de la pistola d'un aparell assortidor de la instal·lació.

6. En matèria de responsabilitats, infraccions i sancions relatives a la venda al públic de carburants i combustibles petrolífers, cal atenir-se al que disposa el títol VI de la Llei 34/1998, de 7 d'octubre, del sector d'hidrocarburs

Per altra banda, considerant que al llarg dels últims anys està augmentant el nombre d'estacions de servei que funcionen sense personal, de manera desatesa durant tot el dia o part de l'horari, aquest reglament estableix condicions específiques que han de complir aquestes instal·lacions.

Disposició transitòria cinquena. Instal·lacions en règim desatès.

Les instal·lacions existents, quan entri en vigor aquest Reial decret, que funcionin en algun moment en règim desatès s'han d'adaptar, si no satisfan alguna de les prescripcions que estableixen els capítols X i XIII de la ITC MI-IP 04 «Instal·lacions per al subministrament a vehicles» en un termini no superior a dotze mesos, comptats a partir de la data d'entrada en vigor.

El nou decret també regula la revisió i inspecció de les instal·lacions existents, així com les noves condicions de les instal·lacions enterrades amb tancs i canonades d'impulsió de doble paret.

També regula les distàncies entre les instal·lacions a les edificacions adjacents:

7.1.4 Distàncies a edificacions.

La situació respecte a fonamentacions d'edificis i suports s'ha de fer a criteri del tècnic autor del projecte de tal manera que les càrregues d'aquests no es transmetin al recipient.
La distància des de qualsevol part del tanc fins als límits de la propietat no ha de ser inferior a mig metre.
La distància mínima entre el límit de les zones classificades de superfície, que estableix el capítol IX d'aquesta ITC, i els límits de la propietat ha de ser de dos metres.

En cas que els aparells assortidors i les unitats de subministrament existents a la via pública siguin en terrenys d'una concessió administrativa i en aquesta es concedeixi l'ús de terrenys ocupats en superfície per edificació i el subsòl dels terrenys ocupats per les instal·lacions enterrades, la distància a les zones classificades s'ha de considerar respecte a terrenys aliens al domini públic.

El capítol XI regula les Instal·lacions mixtes amb GLP, GNC, GNL i subministrament elèctric a vehicles:

Les instal·lacions de servei mixtes d'hidrocarburs líquids i/o de GLP i/o GNC i/o GNL i/o subministrament elèctric a vehicles s'han de regir pel següent en cadascuna de les zones de la instal·lació:

a) Els hidrocarburs líquids han de complir el Reglament d'instal·lacions petrolíferes i en particular aquesta ITC MI-IP 04.

b) Els gasos liquats i/o comprimits han de complir el Reglament tècnic de distribució i utilització de combustibles gasosos, aprovat pel Reial decret 919/2006, de 28 de juliol.

c) Les instal·lacions per al subministrament d'energia elèctrica a vehicles elèctrics han de complir el Reglament electrotècnic per a baixa tensió.

Reial decret 639/2016, pel qual s'estableix un marc de mesures per a la implantació d'una infraestructura per als combustibles alternatius, aprovat el de 9 de desembre de 2016.

Amb aquest Reial decret s'estableix un marc de mesures per a la implantació d'una infraestructura per als combustibles alternatius i punts de recàrrega per vehicles elèctrics, a fi de minimitzar la dependència dels transports respecte del petroli i mitigar l'impacte mediambiental del transport. Aquest Reial decret estableix els requisits mínims per a la creació d'una infraestructura per als combustibles alternatius, incloent-hi punts de recàrrega per a vehicles elèctrics i punts de proveïment de gas natural i d'hidrogen.

La Directiva 2009/28/CE del Parlament Europeu i del Consell, de 23 d'abril de 2009, relativa al foment de l'ús d'energies procedents de fonts renovables, va fixar, per a l'any 2020, l'objectiu d'una quota de mercat del 10% per a les energies renovables en el transport.

6.5 DISPOSICIONS SOBRE TRANSICIÓ ENERGÈTICA I CANVI CLIMÀTIC

Llei 7/2021, de 20 de maig, de canvi climàtic i transició energètica

La llei estableix un marc per facilitar la transició cap a una economia descarbonitzada, oferint eines d'aprenentatge i transparència obligatòries que ajudin a detectar i avaluar riscos i oportunitats i millorar les decisions d'inversió.

Aquesta llei estableix un marc per assolir el compliment, per part d'Espanya, dels objectius de l'Acord de París, adoptat el 12 de desembre de 2015, facilitar la descarbonització de l'economia espanyola, la seva transició a un model circular, de manera que es garanteixi l'ús racional i solidari dels recursos; i promoure l'adaptació als impactes del canvi climàtic i la implantació d'un model de desenvolupament sostenible que generi ocupació decent i contribueixi a la reducció de les desigualtats.

L'Administració General de l'Estat, les comunitats autònomes i les entitats locals, en l'àmbit de les seves respectives competències, han de donar compliment a l'objecte d'aquesta llei, i cooperar i col·laborar per a la seva consecució.

El títol III aborda les mesures relacionades amb la transició energètica i els combustibles. S'introdueixen disposicions que fomenten els gasos renovables, incloent el biogàs, el biometà, l'hidrogen i altres combustibles alternatius.

El títol IV aborda les qüestions relatives a la mobilitat sense emissions i transport. A fi de garantir l'existència d'infraestructura de recàrrega elèctrica suficient, la llei introdueix obligacions d'instal·lació d'infraestructures de recàrrega elèctrica a les estacions de servei les vendes anuals de gasolina i gasoil superin els 5 milions de litres, arribat al 10% de la xarxa . Aquesta infraestructura de recàrrega haurà de tenir una potència igual o superior a 150 kW o a 50 kW depenent del volum de vendes.

DECRET LLEI 16/2019, de mesures urgents per a l'emergència climàtica i l'impuls a les energies renovables, de 26 de novembre.

Els instruments ordinaris que ofereix la legislació en matèria de medi ambient, energia, i també d'urbanisme, es mostren insuficients per resoldre la situació extrema a la qual s'ha arribat. Aquests instruments s'han de reforçar, redefinir o ampliar de manera urgent per tal d'encarar l'emergència climàtica amb diversos elements que permetin, en conjunt, incrementar de manera efectiva la producció d'energia mitjançant energies renovables i altres mesures que permetin reduir les emissions de gasos d'efecte hivernacle.

El Pacte Nacional per a la Transició Energètica (PNTE), aprovat per Acord del Govern el 31 de gener de 2017 presenta un nou escenari que va més enllà de l'objectiu de reduir el consum de combustibles fòssils i la contribució de l'energia nuclear, i planteja un nou escenari de tancament i abandonament d'aquestes fonts energètiques, recollint l'objectiu específic d'assolir un sistema energètic amb energies cent per cent renovables, fonamentalment de proximitat, desnuclearitzat i neutre en emissions de gasos amb efecte d'hivernacle en l'horitzó 2050, tal com fixen els articles 2 i 19 de l'esmentada Llei 16/2017, de l'1 d'agost, del canvi climàtic.

Amb aquesta finalitat, el Govern va assumir, entre d'altres, els compromisos següents:

- Incrementar els incentius i prioritzar les polítiques i els recursos públics destinats a la transició necessària cap a un model energètic cent per cent renovable, desnuclearitzat i descarbonitzat, neutre en emissions de gasos amb efecte d'hivernacle, que redueixi la vulnerabilitat del sistema energètic català i garanteixi el dret a l'accés a l'energia com a bé comú, com fixa la Llei 16/2017, del canvi climàtic.

- Prioritzar, a les polítiques públiques, les opcions amb menor impacte climàtic i major contribució a l'adaptació a les condicions derivades del canvi climàtic.

- Assumir un model de mobilitat urbana basat, d'una banda, en el transport públic, en el vehicle compartit i en els modes de micromobilitat i, de l'altra, en vehicles d'emissió zero.

- Declarar instal·lacions d'interès territorial estratègic les instal·lacions fotovoltaiques que utilitzin sistemes de captació d'energia fotovoltaica avançats i eficients.

S'afegeix un nou article, el 9 bis, al Text refós de la Llei d'urbanisme, amb el redactat següent:

"Article 9 bis. Normes d'aplicació directa sobre instal·lacions per a l'aprofitament de l'energia solar i la rehabilitació d'edificacions"

> *"1. S'admet la implantació de les instal·lacions per a l'aprofitament de l'energia solar mitjançant captadors solars tèrmics o panells fotovoltaics, sense necessitat de modificar el planejament urbanístic, en els casos següents:*
>
> *"a) Sobre la coberta de les edificacions i altres construccions auxiliars d'aquestes, incloses les pèrgoles dels aparcaments de vehicles, quan les instal·lacions no superin el metre d'alçada des de la coberta plana o, en cas de coberta inclinada, quan els captadors o els panells s'hi ubiquin adossats en paral·lel.*
>
> *"b) Als espais de les parcel·les en sòl urbà, no ocupats per les edificacions i altres construccions auxiliars d'aquestes, quan les instal·lacions es destinin a reduir la demanda energètica de l'edificació i no superin el metre d'alçada des de la rasant del sòl ni comportin una ocupació de la parcel·la superior al 25% de la seva superfície no edificable.*

Es modifica de manera puntual la Llei 16/2017, de l'1 d'agost, del canvi climàtic, per tal d'adoptar mesures urgents per fer front a la situació d'emergència climàtica mitjançant una transició ecològica i energètica que permeti assolir en el termini més breu possible els objectius fixats i on es posa de manifest la voluntat d'incentivar i promoure de manera prioritària la mobilitat elèctrica i la reducció de la mobilitat basada en els combustibles fòssils. L'apartat 3 de l'article 24, passa a tenir la redacció següent:

- "3. El Govern ha d'establir els incentius i promoure els acords amb el sector de l'automoció que permetin assolir una transició cap a una mobilitat elèctrica de manera que l'any 2030 els nous turismes, vehicles comercials lleugers i motocicletes que es posin en circulació no utilitzin combustibles fòssils."
- "4. El Govern ha d'establir incentius i promoure acords amb el sector del transport rodat per assolir una reducció de la dependència dels combustibles fòssils l'any 2040 del 50% respecte de l'any 2005".

Llei 16/2017 pel canvi climàtic, aprovada l'1 d'agost de 2017

L'objecte d'aquesta Llei és la regulació de les mesures encaminades a la mitigació i l'adaptació al canvi climàtic, la definició del model de governança de l'Administració pública amb relació al canvi climàtic i l'establiment d'impostos com a instrument per a actuar contra el canvi climàtic. Entre altres, la Llei té com a finalitats reduir les emissions de gasos amb efecte d'hivernacle i la vulnerabilitat als impactes del canvi climàtic, afavorir la transició cap a una economia neutra en emissions de gasos amb efecte d'hivernacle, competitiva, innovadora i eficient en l'ús de recursos.

Aquestes emissions corresponen de manera important, entre altres, al sector del transport del transport i la mobilitat. Per aquest motiu es preveuen una sèrie de mesures i objectius.

> *<u>Article 24. Transports i mobilitat</u>*
>
> *1. Les mesures que s'adoptin en matèria de transports i mobilitat han d'anar encaminades a reduir la vulnerabilitat i les emissions de gasos amb efecte d'hivernacle, per a avançar cap a un model de transport públic, col·lectiu i intermodal que no es basi en la tinença de vehicle privat i que fomenti l'ús generalitzat del transport públic i altres formes de transport sostenible sense emissions de gasos amb efecte d'hivernacle, i concretament han d'anar encaminades a:*
>
> *a) La racionalització de la demanda de mobilitat i transport privat tant de mercaderies com de persones per a optimar el conjunt de la xarxa d'infraestructures de transport públic mitjançant l'adopció d'instruments de gestió, informació i foment del transport públic.*
>
> *b) L'impuls del millorament en l'eficiència energètica del parc de vehicles i de la diversificació energètica mitjançant incentius econòmics i administratius tant als productors com als consumidors, evitant de transvasar les emissions cap a altres contaminants amb impactes locals.*
>
> *c) La creació de les condicions tècniques i de gestió que facilitin la integració i la intermodalitat dels diversos modes de transport, potenciant els modes amb una menor intensitat en l'ús de combustibles fòssils.*
>
> *d) El foment de la gratuïtat de les zones d'aparcament per als vehicles que utilitzen energies renovables fins que aquests no siguin el 80% del total del parc mòbil.*
>
> *2. S'ha de garantir que les infraestructures elèctriques tinguin suficient capacitat per a atendre la demanda addicional d'electricitat que comportarà la transició cap al vehicle elèctric i que s'adeqüin a la mobilitat elèctrica i a l'electrificació del transport. El departament competent en matèria d'energia ha d'incorporar com a objectius al pla de desplegament de la infraestructura de recàrrega del vehicle elèctric a Catalunya que el 100% de la flota pública de la Generalitat sigui elèctrica el 2030 i que* ***el 30% de renovació del parc de vehicles sigui elèctric el 2025.***

3. El Govern ha de promoure les mesures necessàries en el sector de l'automoció perquè els vehicles motoritzats nous no siguin de combustió interna fòssil a partir del 2030 i perquè el sector de l'automoció passi d'un model exclusiu de cavalls fiscals a un d'emissions contaminants.

4. S'ha de reduir en un 50% la dependència dels combustibles fòssils, especialment dels derivats del petroli en l'àmbit del transport rodat i dels ports de mercaderies i esportius en l'horitzó de l'any 2040.

El punt 3 i 4 de l'article 24 d'aquesta llei ha estat modificada pel DECRET LLEI 16/2019, de mesures urgents per a l'emergència climàtica i l'impuls a les energies renovables, de 26 de novembre de 2019.

La disposició quarta transitòria regula la sol·licitud de permís per a instal·lar punts de recàrrega per a vehicles elèctrics i accés públic a l'ús d'aquests punts.

Pla d'actuació per a la millora de la qualitat de l'aire a les zones de protecció atmosfèrica (PAMQA) aprovat per l'acord de Govern GOV/127/2014.

L'àmbit d'aplicació d'aquest Pla d'actuació està constituït pels municipis declarats zones de protecció especial de l'ambient atmosfèric pel Decret 226/2006, de 23 de maig, i per l'Acord GOV/82/2012, de 31 de juliol.

El Decret 226/2006, de 23 de maig, i l'Acord GOV/82/2012, de 31 de juliol, van declarar zones de protecció especial de l'ambient atmosfèric el territori de 40 municipis que presenten uns nivells de qualitat de l'aire de diòxid de nitrogen i partícules totals en suspensió d'un diàmetre inferior a 10 micres superiors als valors límit màxims admissibles que fixa la normativa vigent sobre protecció de l'ambient atmosfèric.

Aquest pla s'aprova amb l'objectiu de garantir el compliment de les directives europees de qualitat de l'aire. D'entre les mesures del Pla relacionades amb la mobilitat urbana destaquen la creació de l'etiqueta «vehicle eco» i la de les zones urbanes d'atmosfera protegida (ZUAP) en municipis de més de 100.000 habitants.

Les zones urbanes d'atmosfera protegida són àrees urbanes densament poblades, amb nivells de qualitat de l'aire crítics a causa essencialment de les emissions del trànsit. La delimitació d'aquestes zones ha de permetre l'aplicació d'actuacions i mesures destinades a millorar la qualitat de l'aire.

Es tracta d'una actuació obligatòria per als municipis de més de 100.000 habitants de la zona de protecció especial: Barcelona, l'Hospitalet de Llobregat, Badalona, Terrassa, Sabadell i Santa Coloma de Gramenet; i d'una figura opcional a la resta de municipis.

A aquests municipis, entre d'altres, cal implementar les actuacions següents:

1. La tarifació diferenciada de l'aparcament de rotació en funció del potencial contaminant dels vehicles.
2. La reducció de la contaminació en zones escolars per garantir la qualitat de l'aire i la salut dels infants .
    - Establiment de zones de trànsit baix en entorns escolars.
    - Establiment d'un programa de pacificació dels camins escolars.
3. Intensificació de les actuacions que s'han d'executar durant els episodis ambientals de contaminació.
4. Independentment d'aquestes actuacions, cada ajuntament pot implantar mesures locals i adaptades al seu municipi.

6.6 DISPOSICIONS SOBRE MOBILITAT

Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat.

En el preàmbul de la Llei es formulen els seus principis bàsics:

La recerca d'un model de desenvolupament sostenible que permeti als ciutadans un alt nivell de qualitat de vida sense comprometre els recursos de les generacions futures;

- la visió global de la mobilitat com un sistema que prioritza els sistemes de transport més sostenibles, com ara el transport públic o anar a peu o amb bicicleta, sense renunciar a la complementarietat del transport privat;
- la intermodalitat com a principi per a cercar la màxima eficiència en l'aprofitament dels recursos de transport;
- la seguretat integral de les persones;
- el respecte al medi i als seus valors;
- la minimització del consum de recursos energètics i de sòl;
- la incorporació de sistemes de transport intel·ligents, més eficients i segurs, o la voluntat d'aprofitar les oportunitats de generació d'activitat econòmica a tots els racons del país.

Per assolir-los, articula un sistema de planificació que engloba tots els mitjans de transport, públics i privats, el qual ha d'establir mecanismes que garanteixin una mobilitat ambientalment i econòmicament sostenible i ha d'oferir als ciutadans i a les empreses una qualitat de servei d'acord amb els estàndards del país.

Tot i que el conjunt de mesures busca interaccionar per a cercar una menor pressió del transport privat als nuclis urbans, podem esmentar els següents objectius en relació al present pla que figuren com a objectius a l'article 3 de la Llei:

a) Integrar les polítiques de desenvolupament urbà i econòmic i les polítiques de mobilitat de manera que es minimitzin els desplaçaments habituals i es garanteixi plenament l'accessibilitat als centres de treball, a les residències i als punts d'interès cultural, social, sanitari, formatiu o lúdic, amb el mínim impacte ambiental possible i de la manera més segura possible.

b) Adequar progressivament el sistema de càrregues i tarifes directes sobre la mobilitat a un esquema que integri les externalitats, que equipari transport públic i privat pel que fa als costos de producció i utilització dels sistemes, i que reguli l'accessibilitat ordenada al nucli urbà i al centre de les ciutats i dissuadeixi de fer un ús poc racional del vehicle privat, especialment a les localitats amb una població de dret superior a vint mil habitants.

c) Planificar la mobilitat prenent com a base la prioritat dels sistemes de transport públic i col·lectiu i altres sistemes de transport de baix impacte, com els desplaçaments a peu, amb bicicleta i amb altres mitjans que no consumeixin combustibles fòssils.

e) Promoure i protegir els mitjans de transport més ecològics, entre els quals els de tracció no mecànica, com anar a peu o amb bicicleta, d'una manera especial en el medi urbà, i desincentivar els mitjans de transport menys ecològics.

j) Disminuir la congestió de les zones urbanes per mitjà de mesures incentivadores i 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.

l) Disciplinar el trànsit i exigir el compliment de les normatives europea, estatal i catalana sobre prevenció de la contaminació atmosfèrica i acústica, especialment als municipis amb una població de dret superior a vint mil habitants.

m) Fomentar propostes i actuacions que contribueixin a la millora de la seguretat viària.

o) Analitzar les polítiques de planificació i implantació d'infraestructures i serveis de transport amb criteris de sostenibilitat i racionalitzar l'ús de l'espai viari, de manera que cada mitjà de desplaçament i cada sistema de transport disposin d'un àmbit adequat a llurs característiques i als principis d'aquesta Llei.

v) Promoure i incentivar l'ús de combustibles alternatius al petroli, especialment en el transport col·lectiu i en l'àmbit urbà.

DECRET 362/2006, de 3 d'octubre, pel qual s'aproven les Directrius Nacionals de Mobilitat (DNM). El Pla Director de Mobilitat de la Regió Metropolitana de Barcelona

Per tal de canviar el patró de mobilitat, la llei de mobilitat establia els principis i objectius generals i amb aquesta línia, les DNM constitueixen el marc orientador del seguit d'instruments de planificació previstos a la Llei de la 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 a la Llei.

Les directrius s'enuncien a l'article 4 del Decret 362/2006, en un nombre de 28. D'acord amb aquest decret, les DNM s'havien de revisar cada 6 anys com a mínim. El *Pla Director de Mobilitat de la Regió Metropolitana de Barcelona* les ha incorporat, i el *Pla de Mobilitat Urbana de Barcelona PMU 2013-2018* s'adapta als seus criteris.

El *Pla Director de Mobilitat de la Regió Metropolitana* de Barcelona proposa 9 eixos d'actuació:

1. Planificació coordinada de l'urbanisme i la mobilitat.
2. Una xarxa d'infraestructures de mobilitat segura i ben connectada.
3. Gestió de la mobilitat amb el transvasament modal com a prioritat.
4. Un transport ferroviari de més qualitat.
5. Transport públic de superfície accessible, eficaç i eficient.
6. Noves infraestructures en el marc d'un sistema logístic modern.
7. Un accés sostenible als centres generadors de mobilitat.
8. Eficiència energètica i ús de combustibles nets.
9. Coneixement i participació en l'àmbit de la mobilitat.

6.7 REQUERIMENTS DE PUNTS DE RECÀRREGA ALS APARCAMENTS SEGONS LA NORMATIVA VIGENT

La implantació del vehicle elèctric requereix la instal·lació de punts connectats a la xarxa elèctrica per a la recàrrega de les bateries. Cada vehicle elèctric requerirà almenys un punt de recàrrega exclusiu i vinculat, on es fan les recàrregues habituals del vehicle, en general en horari nocturn, quan el vehicle no està en ús. Aquests punts vinculats es complementen amb la infraestructura de recàrrega pública de suport als aparcaments públics, els centres comercials, etc., que aporten seguretat i contribueixen a estendre l'autonomia dels vehicle elèctric.

A partir de la publicació del RD 1053/2014 de 31 de desembre de 2014, pel qual s'aprova la Instrucción Técnica Complementaria (ITC) BT-52 del Reglamento electrotécnico para baja tensión (REBT), s'habiliten diferents possibilitats per a aquestes instal·lacions, d'obligat compliment a partir del juny de 2015.

A més a més, s'hauran de considerar unes infraestructures mínimes de recàrrega de vehicles elèctrics en edificis o estacionaments de nova construcció. En el cas d'edificis o estacionaments col·lectius de nova construcció són les següents:

- En edificis de règim de propietat horitzontal, s'haurà d'executar la conducció principal per zones comunitàries per tal de poder fer les derivacions individuals als punts de recàrrega a cada plaça d'estacionament, tot considerant una distància màxima de 20 m i que aquesta infraestructura comuna ha d'alimentar, almenys, el 15% de les places d'estacionament.

- Tot i que això és d'obligat compliment per a edificis de nova construcció, aquesta mesura és recomanable per a edificis existents on es vulgui desplegar la infraestructura de càrrega per a vehicles elèctrics.
- En estacionaments de flotes privades, cooperatives o d'empresa, o d'oficines, per a ús del personal o associats, o dipòsits municipals, és necessària una estació de recàrrega cada 40 places.
- En estacionaments públics permanents, segons les exigències de la (ITC) BT-52, també és necessària una estació de recàrrega cada 40 places. La MNU del PGM que regulen l'aparcament al terme municipal de Barcelona (2018), va més enllà d'aquesta exigència als aparcaments d'accés públics i aquests hauran de garantir una dotació mínima d' un punt de recàrrega normal per cada 10 places d'aparcament per a vehicles de 2 i 4 rodes.

MODIFICACIÓ DE LES NORMES URBANÍSTIQUES DEL PGM QUE REGULEN L'APARCAMENT AL TERME MUNICIPAL DE BARCELONA (2018)

El 18 de setembre de 2018 s'aprova definitivament la Modificació de les NNUU del PGM que regulen l'aparcament a la ciutat de Barcelona.

Sota l'objectiu general de contribuir a la millora mediambiental i avançar cap a una mobilitat més sostenible, l'Ajuntament de Barcelona, amb una política activa de desenvolupament d'habitatge social, es planteja com a primera mesura que la previsió de places d'aparcament en les promocions ¡ d'habitatge de protecció i dotacional s'ajusti a les necessitats reals de les pròpies promocions, inferiors en general a les reserves mínimes d'aparcament establertes per les NNUU. D'aquesta manera es vol fomentar, en primera instància i des de la iniciativa pública, d'altres formes alternatives de transport i l'ús del transport públic i també evitar la previsió en aquestes promocions d'un escreix de places obligatori per aplicació d'una normativa general sense distingir els tipus de promoció.

Pel què fa al foment de les noves tecnologies, en concret del vehicle elèctric es preveu la instal·lació per a places amb punts de recàrrega elèctrica.

Art. 300. Condicions dels aparcaments i supòsits especials.

> *14. Els estacionaments o aparcaments contemplats en aquesta norma hauran d'incloure la instal·lació elèctrica específica per a la recàrrega de vehicles elèctrics, executada d'acord amb el que estableix la normativa vigent (ITC BT-52), amb les següents dotacions mínimes:*
>
> *a) als estacionaments o aparcaments col·lectius, d'ús públic o privat, s'haurà d'executar una conducció principal (mitjançant tubs, canals, safates, etc.), de manera que es faciliti la realització de derivacions (de màxim 20 metres) fins a qualsevol de les seves places. Així mateix, es reservarà l'espai necessari per a la instal·lació de comptadors i proteccions de les instal·lacions de recàrrega per a vehicles elèctrics.*
>
> *b) als estacionaments o aparcaments d'ús públic (usos previstos al Art 298.2, epígrafs: B, C, C.1, D, E, F, G, H, I), s'hauran d'executar les instal·lacions necessàries per a un punt de recàrrega normal per cada 10 places d'aparcament per a vehicles de 2 i 4 rodes.*

Aquestes instal·lacions mínimes s'aplicaran al conjunt de l'estacionament o aparcament considerat, especialment en els casos d'ampliació de places per increment del volum edificat o per canvi d'ús de l'edificació o per substitució a espais contigus d'aparcament.

DISPOSICIÓ TRANSITÒRIA

En qualsevol cas, la superfície alliberada per la possible reducció del nombre de places obligatòries resultant de l'aplicació d'aquestes normes en aparcaments ja construïts, no pot ser destinada a incrementar la superfície dels altres usos admesos en planta soterrani ni activitats complementàries de les principals de l'immoble (tallers, comercials, trasters, serveis, magatzems, oficines...). Es podran destinar però, a l'emplaçament d'instal·lacions de serveis tècnics generals de l'edifici i a ampliar l'oferta per a d'altres mitjans de transport, com places de motocicletes, bicis o altres mesures en favor de la mobilitat sostenible, com poden ser places addicionals de recàrrega per a vehicles elèctrics.

6.8 JUSTIFICACIÓ DE LA FIGURA DE PLANEJAMENT

L'objecte i abast de les determinacions contingudes en la present proposta comporten la necessitat de tramitar el Pla especial urbanístic per a la implantació d'instal·lacions de subministrament per a vehicles de motor a la ciutat de Barcelona.

L'objecte d'aquest pla s'ajusta a les finalitats definides a l'art. 67 del Decret legislatiu 1/2010, de 3 d'agost, pel qual s'aprova el Text refós de la Llei d'urbanisme, segons la nova redacció que li dóna la Llei 3/2012, del 22 de febrer, i a les previsions de l'article 92 i 93.6 del Reglament de la Llei d'urbanisme. El Pla especial s'adequa, també, a les finalitats previstes a l'art. 67 de la Carta Municipal, aplicable en virtut de la Disposició Addicional Setzena del Decret Legislatiu 1/2010, de 3 d'agost, pel qual s'aprova el Text refós de la Llei d'urbanisme.

El Pla especial urbanístic conté les determinacions pròpies de la seva naturalesa i finalitat, degudament justificades i desenvolupades, d'acord amb el que preveu l'article 69.1 del Decret legislatiu 1/2010, de 3 d'agost, pel qual s'aprova el Text refós de la Llei d'urbanisme, en els següents documents: memòria, plànols, i normes.

Finalment, a un nivell global, cal indicar que aquest document ha estat redactat d'acord amb l'ordenament vigent a Catalunya en matèria urbanística, en concret el Decret legislatiu 1/2010, de 3 d'agost, pel qual s'aprova el Text refós de la Llei d'urbanisme, la Llei 3/2012, del 22 de febrer, de modificació del text refós de la Llei d'urbanisme, aprovat pel Decret legislatiu 1/2010, del 3 d'agost, i el Decret 305/2006, de 18 de juliol, pel qual s'aprova el Reglament de la Llei d'urbanisme.

Les referències a les Normes Urbanístiques (NU) del Pla General Metropolità ho són al PGM aprovat definitivament per acord de la Corporació Metropolitana de Barcelona adoptat en sessió de data 14 de juliol de 1976, amb les seves successives modificacions.

Les determinacions de la normativa urbanística del present document s'aplicaran en el seu àmbit de forma prevalent a qualsevol altra disposició municipal en relació amb les activitats aquí contemplades. Tanmateix, en tot allò no previst expressament per aquesta proposta seran d'aplicació les NU del PGM pel que fa a la regulació dels usos urbanístics per a les claus que se situen en l'àmbit.

En qualsevol cas, la redacció del pla especial ha tingut en compte les limitacions establertes en la Directiva europea sobre els serveis en el mercat interior (Directiva 2006/123/CE de 12 de desembre), la qual desplaça els criteris d'autorització de les activitats comercials de l'esfera econòmica a uns requisits que protegeixin objectius emmarcats en raons imperioses d'interès general, com la protecció del medi ambient i l'entorn urbà. Les restriccions a la llibertat d'establiment que incorpori el document de planejament hauran de ser proporcionades i no discriminatòries. Per tant, l'ordenació dels elements d'interès general en el context de la regulació plantejada en aquest document ha de ser coherent amb la fixada per aquesta normativa de referència.

7. ANÀLISI DE LES INSTAL·LACIONS DE SUBMINISTRAMENT A LA CIUTAT DE BARCELONA. TIPOLOGIES, OFERTA I EVOLUCIÓ

En aquest capítol es desenvolupa una anàlisi sobre quina és l'oferta actual de les instal·lacions destinades al subministrament de combustibles i carburants, així com les instal·lacions amb altres formes d'energia per al subministrament a vehicles motoritzats a la ciutat de Barcelona, tenint en compte la seva distribució territorial i identificant els patrons de localització per a cada tipologia.

Per l'anàlisi i diagnosi de la situació actual, s'han utilitzat dades existents en les bases de dades dels districtes, depurades i actualitzades mitjançant un treball de camp.

7.1 DEFINICIÓ DE TIPOLOGIES

Es distingeixen diferents tipologies en funció dels següents criteris:

1. Tipologies segons destinació del subministrament
2. Tipologies segons característiques de la instal·lació
3. Tipologies segons tipus de combustible

1. Tipologies segons destinació del subministrament

- **Instal·lacions destinades al subministrament per a la venda al públic**

Són instal·lacions de distribució al detall i venda al públic de carburants i combustibles a granel per a vehicles. S'entén com a venda al públic de carburants i combustibles, l'entrega de carburants i combustibles petrolífers a granel, efectuada per preu a favor dels consumidors a la pròpia instal·lació.

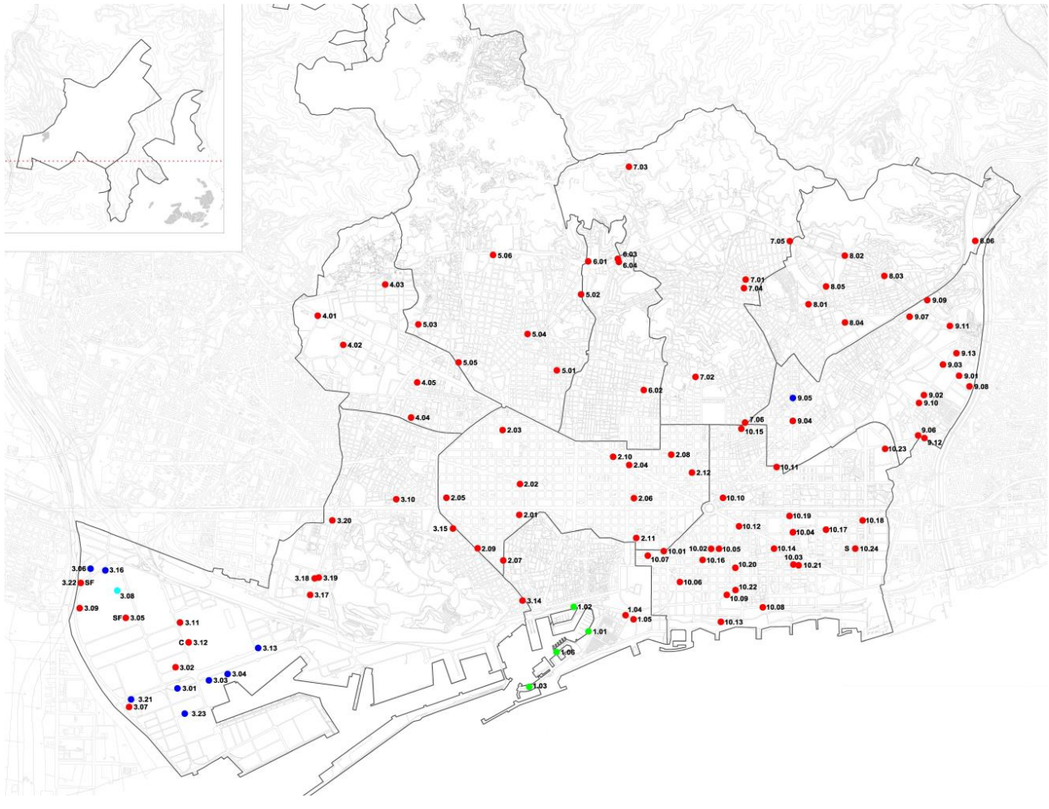
A efectes d'aquest pla també s'inclouen les instal·lacions amb distribució i venda d'electricitat i d'altres formes d'energia per a vehicles motoritzats.

Aquelles instal·lacions destinades a la venta al públic de gasolines, gasoils i lubricants, que distribueixin tres o més productes diferents de gasolines y gasoils d' automoció, hauran de disposar dels aparells necessaris pel subministrament d'aigua i aire, ubicats dins del recinte de la instal·lació.

- **Instal·lacions destinades al subministrament per a vehicles propis**

Aquelles instal·lacions destinades a la distribució de carburants i combustibles a granel per a vehicles, així com d'altres formes d'energia per a vehicles motoritzats, per a consum propi i exclusiu de l'activitat principal de la parcel·la.

Aquestes instal·lacions es relacionen sovint amb activitats portuàries o activitats relacionades amb el transport i/o activitats logístiques. Aquestes s'ubiquen principalment al Port, vinculades a activitats portuàries i a embarcacions, i al Polígon industrial de la Zona Franca (ATM, Mercabarna...)



Instal·lacions destinades al subministrament per a la venda al públic
Instal·lacions destinades al subministrament per a la venda al públic- accés restringit (Mercabarna)
Instal·lacions destinades al subministrament per a vehicles propis
Instal·lacions de subministrament a embarcacions

2. Tipologies segons característiques de la instal·lació

- **Unitat de subministrament (US):**

Les unitats de subministrament són aquelles instal·lacions destinades a la venda al públic de benzines, gasoils i lubricants que distribueixin menys de tres productes diferents de benzines i gasoils d'automoció.

A efectes d'aquest pla, també es consideren unitats de subministrament aquelles instal·lacions mixtes o exclusives que subministren menys de tres productes diferents de benzines i gasoils d'automoció, combustibles alternatius i/o energia elèctrica per a vehicles.

- **Estació de servei (ES):**

Es defineix l'estació de servei (ES) com tota aquella instal·lació on s'assorteix de gasolina els dipòsits dels vehicles de motor a partir de dipòsits fixos d'emmagatzematge.

Les estacions de servei són instal·lacions destinades a la venda al públic de benzines, gasoils i lubricants que distribueixin tres o més productes diferents de benzines i gasoils d'automoció i que han de disposar dels aparells necessaris per al subministrament d'aigua i aire, ubicats en el recinte de la instal·lació.

A efectes d'aquest pla, també es consideren estacions de servei aquelles instal·lacions mixtes, o exclusives que subministren tres o més productes diferents de benzines i gasoils d'automoció, combustibles alternatius i/o energia elèctrica per a vehicles.

- **Àrees de Servei:**

Activitat dissenyada expressament per albergar instal·lacions i serveis destinats a cobrir les necessitats de circulació, en zones adjacents a les carreteres. Poden incloure estacions de subministrament de carburants, hotels, restaurants, tallers de reparació i altres serveis anàlegs destinats a facilitar la seguretat i comoditat dels usuaris de la carretera (art. 56.1 del Reglament General de Carreteres aprovat pel Reial Decret 1812/1994).

3. Tipologies segons tipus de combustible i/o subministrament elèctric

- **Instal·lacions amb hidrocarburs líquids**

Són instal·lacions destinades al subministrament d'hidrocarburs líquids com a combustible per a vehicles motoritzats.

- **Instal·lacions amb combustibles alternatius**

Són instal·lacions de subministrament de combustibles alternatius aquelles que comprenen els combustibles o fonts d'energia que substitueixen, almenys en part, els combustibles fòssils clàssics com a font d'energia en el transport i que poden contribuir a la descarbonització d'aquests últims i a millorar el comportament mediambiental del sector del transport. Inclouen l'hidrogen, els biocarburants, els combustibles sintètics i parafinics, el gas natural, inclòs el biometà, en forma gasosa (gas natural comprimit (GNC)) i en forma liquada (gas natural liquat (GNL)), i el gas liquat del petroli (GLP).

- **Instal·lacions de subministrament mixtes**

Són les instal·lacions de subministrament que combinen més d'un tipus de combustible: hidrocarburs líquids i/o combustibles alternatius, i/o subministrament elèctric.

- **Instal·lacions de subministrament elèctric per a vehicles**

Són instal·lacions destinades al subministrament elèctric a vehicles motoritzats.

7.2 OFERTA ACTUAL D'INSTAL.LACIONS DE SUBMINISTRAMENT DE COMBUSTIBLES

Nombre total de llicències

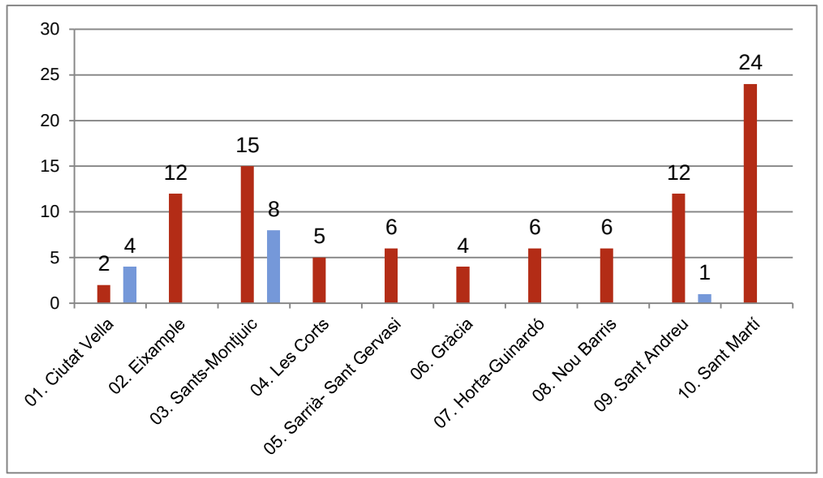
S'han identificat un total de 105 llicències d'instal·lacions de subministrament de carburant per a vehicles. Aquest total engloba les dues tipologies principals que trobem a la ciutat, aquelles activitats destinades a la venda al públic i aquelles destinades al subministrament de vehicles propis a una activitat i per a embarcacions.

D'aquestes 105 llicències, 92 són per a subministrament de carburants per a la venda al públic i 13 per a instal.lacions destinades al subministrament de carburants per a vehicles propis, de les quals, 4 són per a embarcacions ubicades al Port Vell.
A la Zona Franca es localitzen dues instal·lacions sense funcionament (3.05 i 3.22) . S'identifica una tercera llicència al districte de l'Eixample que ha cessat recentment la seva activitat al C/Provença, 309 (cantonada amb carrer Girona), (2.10). A Sant Martí trobem un solar amb una llicència encara no executada (10.24)
Per tant, hi ha un total de 88 llicències de benzineres de venda al públic en actiu.

Llicències - Tipologia segons destinació del subministrament					
	Instal·lacions destinades al subministrament per a la venda al públic		**Instal·lacions destinades al subministrament per a vehicles propis**		
	Accés públic	Accés restringit (Mercabarna)	Port - Embarcacions	Vinculades a activitats portuàries/Industrials/logístiques	Total
Activitat en actiu	**87**	**1**	**4**	**9**	101
Activitat sense funcionament	**2**				2
Activitat cessada	**1**				1
Llicència concedida-solar	**1**				1
	91	**1**	**4**	**9**	105
	92		**13**		
TOTAL	**105**				

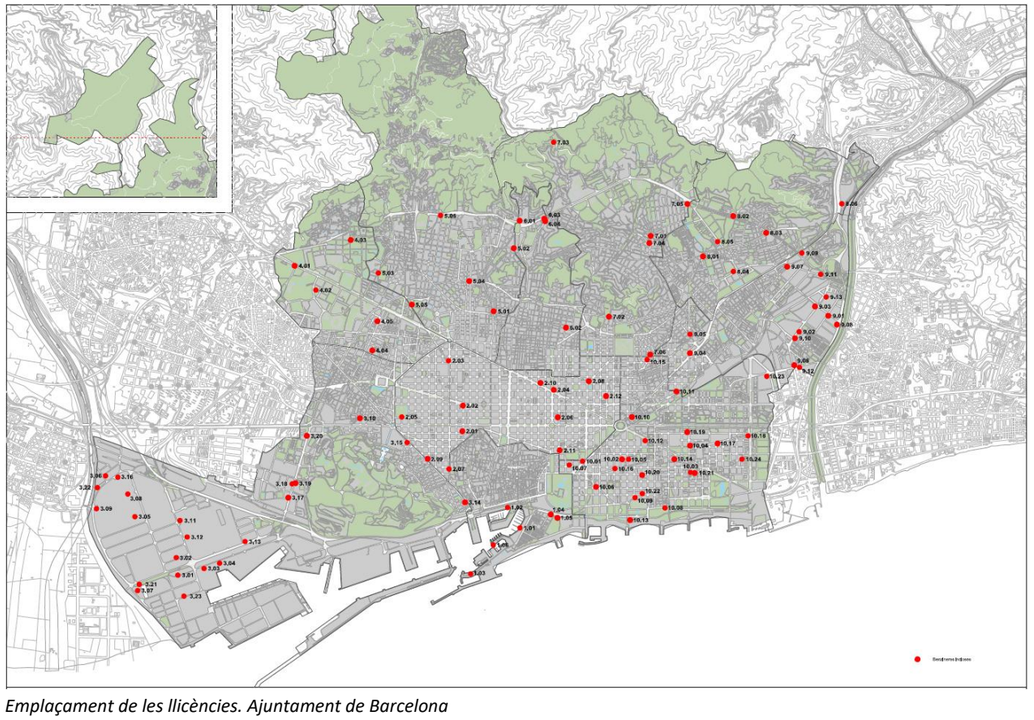
Distribució territorial

La distribució territorial no és homogènia i s'identifiquen zones amb major concentració. Al districte de Sant Martí és on trobem una major concentració de benzineres de venda al públic. Al districte de Sants-Montjuïc, en concret a la Zona Franca, també s'hi emplacen moltes activitats. D'aquestes, gran part són vinculades a activitats industrials, logístiques o portuàries.
De manera general moltes d'elles es concentren en sòls industrials i/o zones de transformació, de manera especialment rellevant a l'àmbit del 22@.

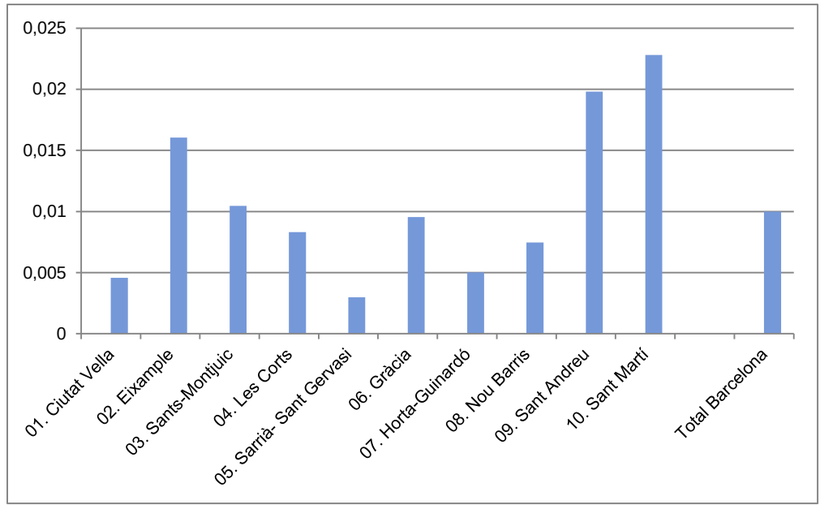


Unitats de benzineres per districte
Font: Ajuntament de Barcelona)

Instal·lacions destinades al subministrament de carburants per a la venda al públic
Instal·lacions destinades al subministrament de carburants per a vehicles propis

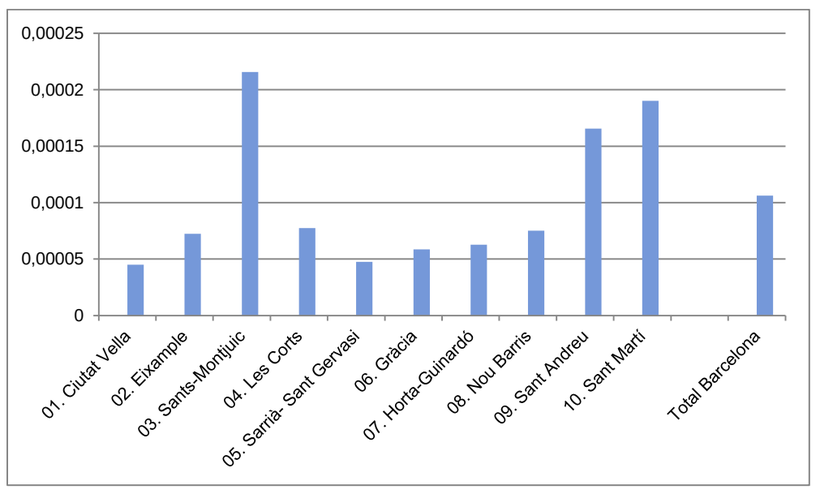


Emplaçament de les llicències. Ajuntament de Barcelona



Densitat d'unitats de benzineres segons superfície (benzineres /ha)
Font: Ajuntament de Barcelona)

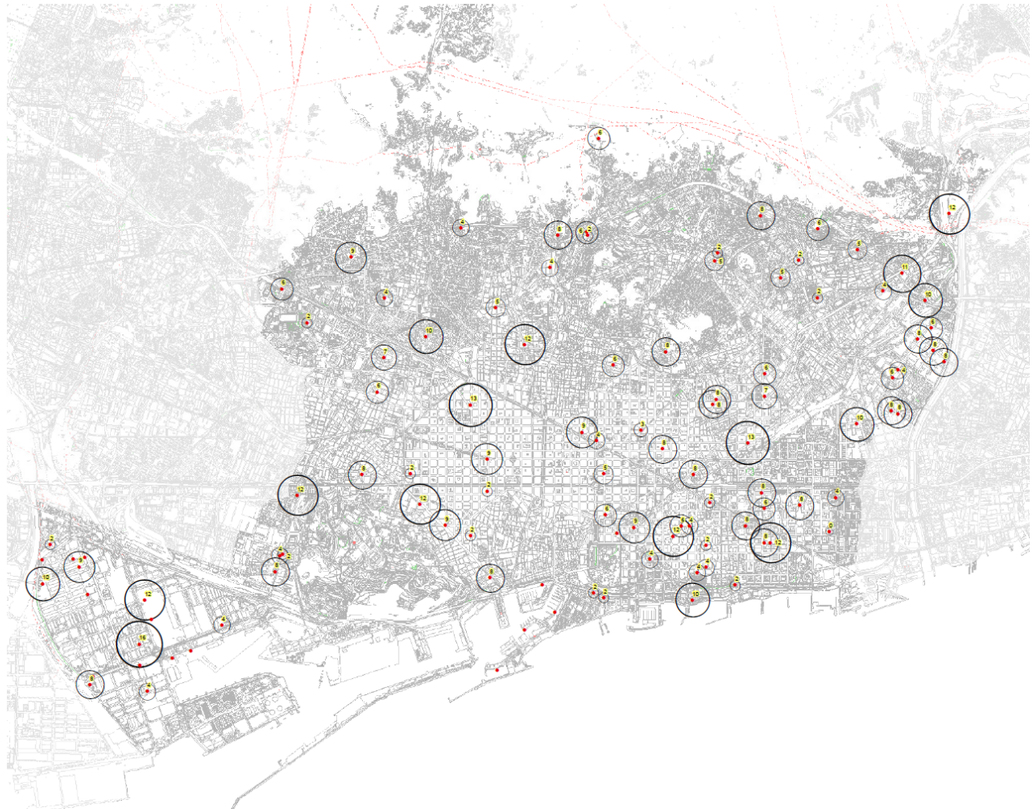
Als districtes de Ciutat Vella i Sarrià- Sant Gervasi l'índex de benzineres en relació amb el parc de vehicles és menor. Al districte de Sants- Montjuïc, Sant Martí i Sant Andreu aquest índex és major i superior a la mitja de la ciutat.



Índex d'unitats de benzineres segons nombre de vehicles (unitats de benzineres /unitats de vehicle)
Font: Ajuntament de Barcelona)

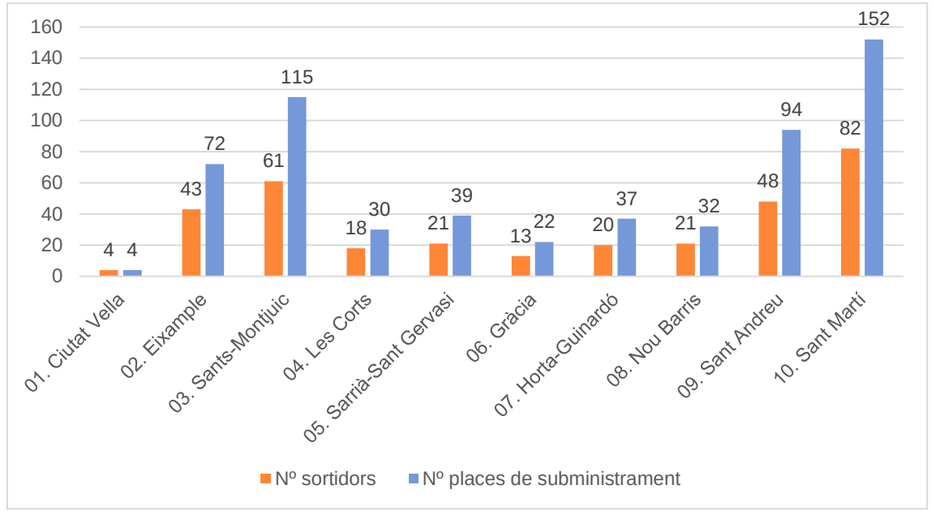
La capacitat del servei

Un dels altres elements per caracteritzar la capacitat del servei de les benzineres són els sortidors i les places de subministrament existents als establiments. Els sortidors són els aparells d'assortiment des d'on es subministren els diferents carburants per a la venda al públic. Les places de subministrament són els espais delimitats pels vehicles destinats al subministrament dels carburants.



Capacitat del servei segons nombre de sortidors
Font: Barcelona Regional

El total de les benzineres amb venda al públic a Barcelona tenen una oferta de 331 sortidors i 597 places de subministrament. La mitjana de sortidors i places de subministrament per benzinera és de 4 sortidors i 7 places de subministrament. Aquesta relació d'un sortidor per cada dues places de subministrament és recurrent en la majoria d'establiments.

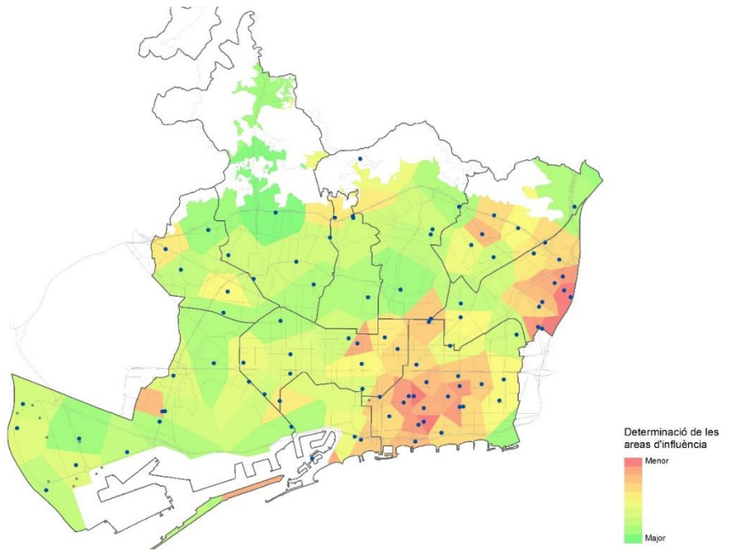


Font: elaboració pròpia

Els districtes de Sant Marí, Sants-Montjuïc i Sant Martí són els que tenen una major oferta de sortidors i places de subministrament. En canvi Ciutat Vella només concentra una oferta de 4 sortidors i 4 places de subministrament.

La cobertura de servei de benzineres

Es determina la cobertura de servei de les benzineres en funció de l'equidistància existent entre elles. Aquest exercici defineix un mapa d'àrees d'influència que permet identificar zones de major i menor densitat d'establiments i el seu grau de cobertura.
Les zones amb major cobertura segons aquest exercici es concentren als districtes de Sant Andreu i Sant Martí, concretament als àmbits del polígon industrial del Bon Pastor i entorns, i a l'àmbit del Poblenou 22@. També s'identifica una major cobertura al llarg de diversos trams de la ronda de dalt.

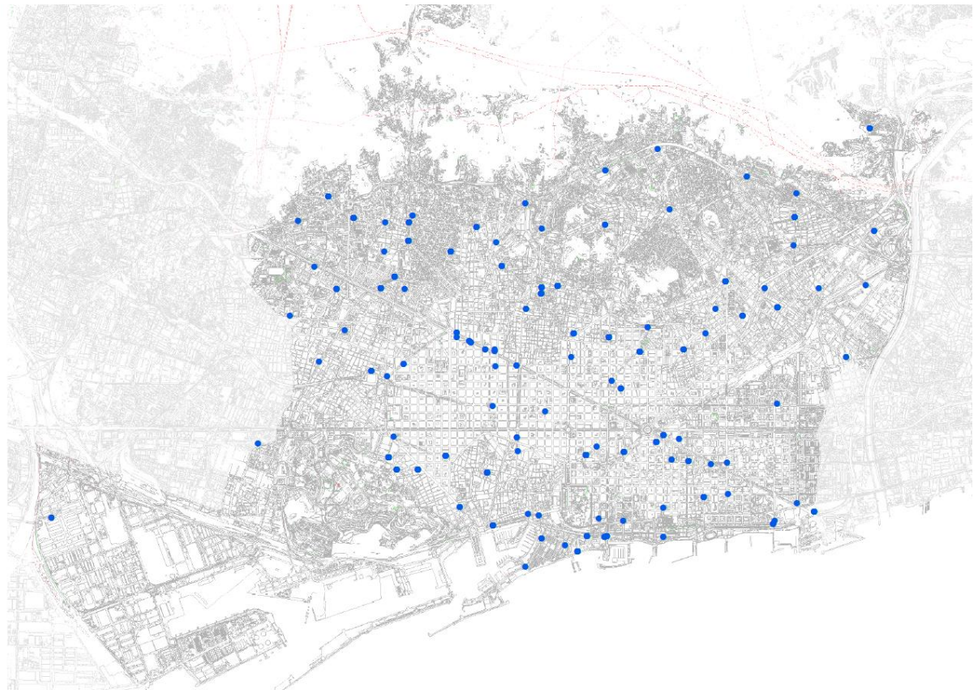


Nivell de cobertura de benzineres a Barcelona en funció de la seva àrea d'influència

Aquesta anàlisi també ha permès arribar a la conclusió que a la ciutat de Barcelona no cal desplaçar-se més d'un kilòmetre per poder accedir a una benzinera, el que suposa una oferta suficient pel que fa a la seva distribució territorial.

7.3 OFERTA ACTUAL DE PUNTS DE RECÀRREGA DE VEHICLE ELÈCTRIC

Actualment, a Barcelona existeixen 896 punts de recàrrega elèctrica repartits en 113 emplaçaments[1]. D'aquests punts de recàrrega el 80,6% s'ubiquen en aparcaments públics i la resta, un 19,6%, es localitzen en via pública.



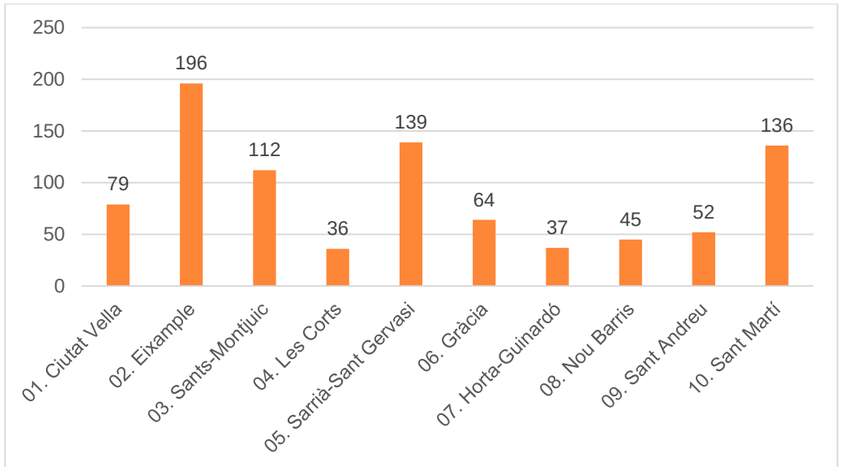
La gran majoria de punts de càrrega són o bé exclusius per motocicletes (460) o són estacions obertes a tot tipus de vehicles elèctrics (372). La resta són punts de recàrrega amb recàrrega semiràpida i ràpida (50) i exclusius per taxis (10) o vehicles destinats a la distribució urbana (4).

Segons tipus	Punts de recàrrega
Sense restricció	372
Càrrega semiràpida I ràpida (>11kw)	50
Exclusiu e-dum	4
Exclusiu e-taxi	10
Exclusiu moto	460
Total	**896**

[1] Les dades dels punts de recàrrega de vehicles elèctrics provenen de la base d'Opendata de l'Ajuntament de Barcelona. www.opendata-ajuntament.barcelona.cat (març 2019)

La distribució a la ciutat dels emplaçaments i els punts de recàrrega és força homogènia. L'Eixample, Sarrià-Sant Gervasi i Sant Martí són els tres districtes que concentren més punts de recàrrega, concentrant més de la meitat de l'oferta a la ciutat.

Districtes	Emplaçaments	Punts de recàrrega
01. Ciutat Vella	10	79
02. Eixample	20	196
03. Sants-Montjuïc	9	112
04. Les Corts	7	36
05. Sarrià-Sant Gervasi	16	139
06. Gràcia	8	64
07. Horta-Guinardó	7	37
08. Nou Barris	6	45
09. Sant Andreu	9	52
10. Sant Martí	21	136
Total	**113**	**896**



Punts de recàrrega de vehicle elèctric per districte
Font: Ajuntament de Barcelona

Els punts de recàrrega ràpida de la ciutat de Barcelona han subministrat un total de 206.440 kWh durant l'any 2016, és a dir, una distància recorreguda per vehicles elèctrics d'aproximadament 1 milió de kilòmetres, implicant importants estalvis d'emissions de CO2, NOx i PM10, un 31% més que l'any 2015. [2]

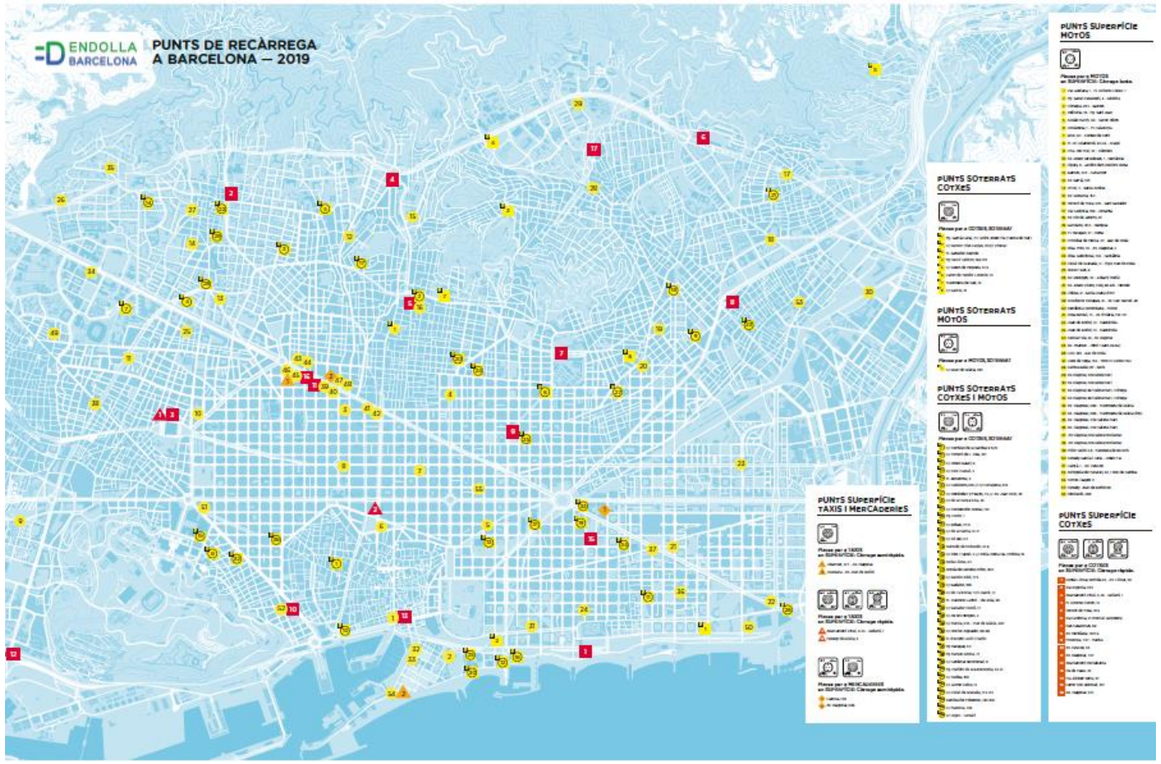
Font: L'Estratègia per la Mobilitat Elèctrica 2018-2024 a la ciutat de Barcelona

La ciutat de Barcelona fa evident el seu compromís en la lluita contra l'emergència climàtica impulsant i desenvolupant la xarxa municipal de punts de recàrrega per a vehicles elèctrics Endolla Barcelona. S'ha estat treballant en el desenvolupament de tota la infraestructura tecnològica de la xarxa, que ha de garantir informació en temps real i una millor disponibilitat del servei.

La xarxa Endolla Barcelona és la més gran de l'Estat i dona servei a tots els districtes de la ciutat i estan repartits entre la via pública i els aparcaments municipals.

Els punts situats al carrer permeten a l'usuari realitzar una parada curta per a recarregar el vehicle, mentre que els punts situats als aparcaments ofereixen la possibilitat de carregar completament el vehicle mentre s'està estacionat.

Els punts de la xarxa són de diferent tipus en funció de la potència de càrrega que l'equip pot subministrar als vehicles. La xarxa disposa de equips de càrrega ràpida a la via pública (AC/DC 50kW, amb connectors Mennekes, ChadeMo i CCS Combo2), que en 30 minuts permeten carregar fins a 120km d'autonomia addicional i equips de càrrega normal als aparcaments (AC 3,7-7,3kW, amb connectors Mennekes i Schuko) que carreguen uns 150-300km en 8 hores. D'aquests, n'hi ha 285 preparats específicament per a motocicletes (AC 3,7kW, amb connectors Schuko) que carreguen uns 100km en 2 hores.



7.4 L'EVOLUCIÓ DE LES LLICÈNCIES

En els últims 30 anys el sector de distribució i venda de combustibles ha sofert canvis importants en l'estructura comercial. Des del 1988, coincidint amb l'aprovació del *Reial Decret Llei 4/1988, de 24 de juny, pel qual es modifica el règim de distàncies mínimes entre estacions de servei*, s'inicia un procés de liberalització del mercat i una progressiva desaparició del Monopoli dels Petrolis per part de l'Estat.

Des d'aquest moment, les instal·lacions de subministrament de carburant han augmentat a tot el territori i de manera significant a la ciutat de Barcelona.

En la memòria del Pla Especial de serveis vinculats als cinturons de Barcelona, 1992, prèviament a la construcció de les Rondes i a la liberalització del mercat pel què fa l'activitat dels hidrocarburs, es comptabilitzen 286 unitats de subministrament de carburant a la província de Barcelona i 54 a tota la ciutat de Barcelona (dades de l'any 1988). Des d'aleshores el nombre de benzineres a la ciutat s'ha pràcticament duplicat.

Si comparem les xifres del 1988-1990 amb les més recents observem com el parc de vehicles en xifres totals ha augmentat sensiblement principalment a causa de la creixent matriculació de motos. Per altra banda el parc de turismes i l'índex de motorització ha reduït significativament.

	1988 *	1990*	2017**
PUNTS DE SUBMINISTRAMENT DE CARBURANTS A BARCELONA	54		101 (en actiu)
PARC DE VEHICLES A BARCELONA			
Parc de vehicles		936.688	962.111
Parc de turismes		701.617	587.000
Índex motorització (turismes/1000hab)		412	362

** segons memòria del Pla Especial de serveis vinculats als cinturons de Barcelona, 1992*

*** segons font: Ajuntament de Barcelona*

En els darrers anys s'ha produït un increment d' estacions de servei desateses. Les trobem sobretot a les zones industrials (Zona Franca i Sant Andreu).

8. DIAGNOSI DE L'ACTIVITAT

La diagnosi es realitza a diferents nivells :

1) Implantació i incidència de l'activitat segons característiques de la xarxa viària

3) Implantació i incidència de l'activitat a la via pública

2) Implantació de l'activitat segons característiques morfològiques dels teixits

5) Implantació de l'activitat en entorns d'equipaments protegits

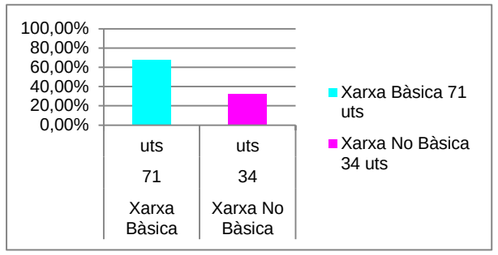
6) Anàlisi de les activitats complementàries

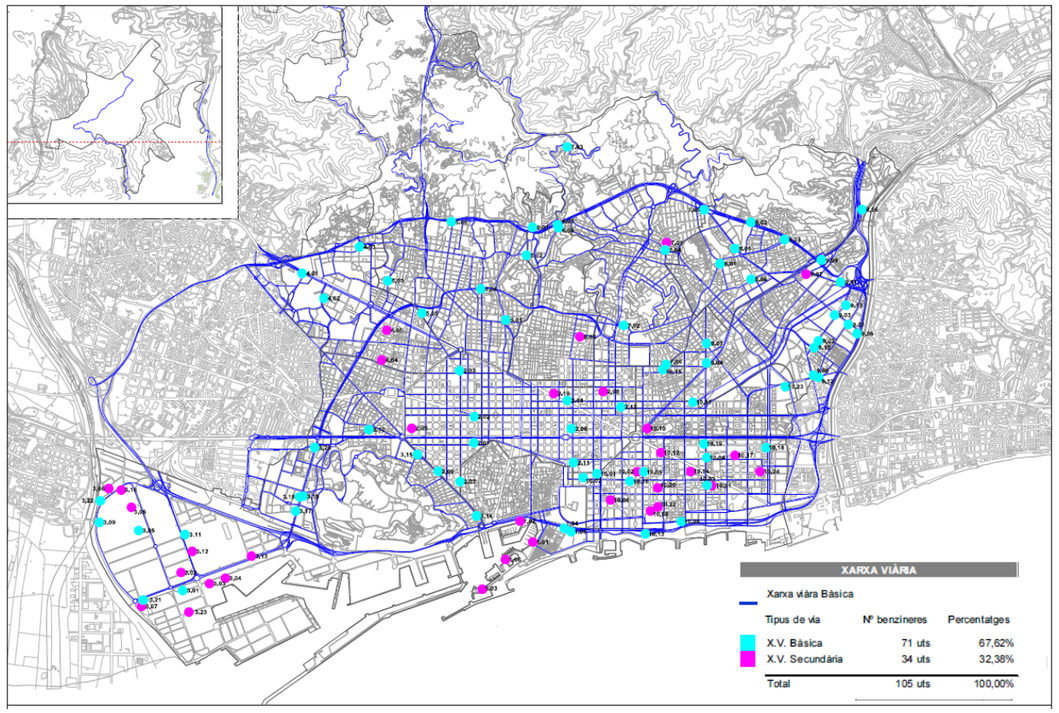
7) Anàlisi de les condicions d'edificació

8.1 IMPLANTACIÓ I INCIDÈNCIA DE L'ACTIVITAT EN RELACIÓ AMB LES CARACTERÍSTIQUES DE LA XARXA VIÀRIA

Emplaçament actual en relació amb la jerarquia i funcionalitat de la xarxa viària

El 68 % de les benzineres implantades actualment a la ciutat estan ubicades sobre la Xarxa Bàsica de Circulació i el 32% restant sobre la Xarxa- no Bàsica. La Xarxa Bàsica és la que funcionalment es considera capacitada per absorbir la majoria del trànsit.





Implantació segons tipus de xarxa viària

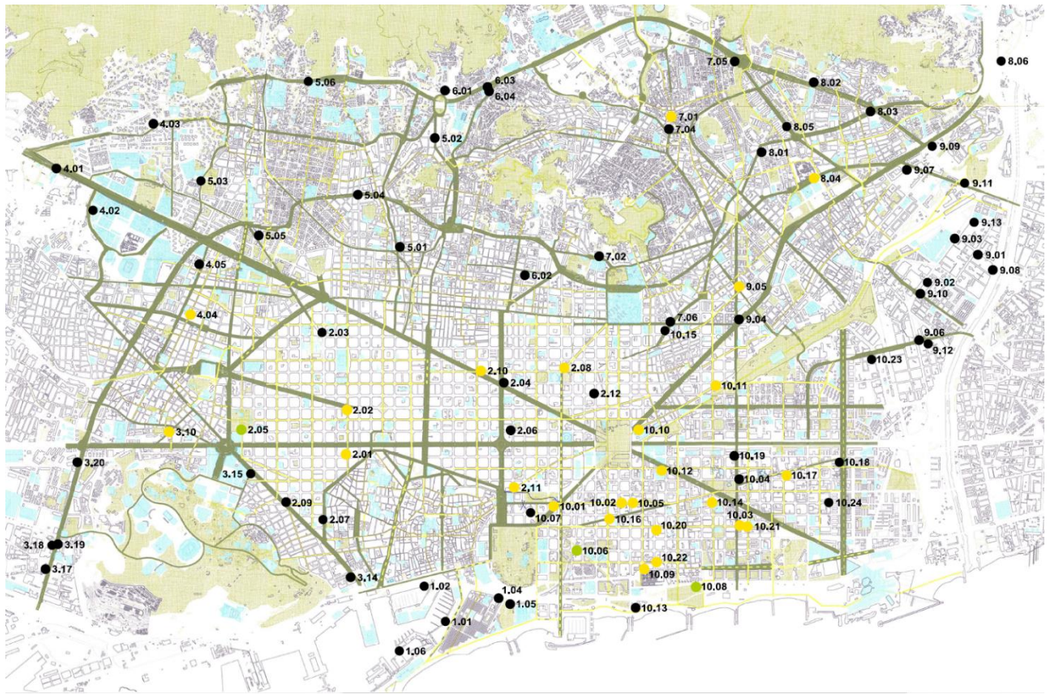
Cal precisar, però, que majoritàriament les benzineres s'ubiquen en xamfrà, condició que els permet una major visualització i una organització més eficient de les entrades i sortides de vehicles. Això significa que, tot i que la parcel.la on s'implanta l'activitat és accessible des d'una via bàsica, les sortides i/o entrades s'efectuen freqüentment des de vies de xarxa no-bàsica, amb els conseqüents impactes que això genera tot sovint sobre l'espai públic i la mobilitat de vianants en carrers de caràcter més veïnal.

Estació de serveis al C/Crauwinckel,, 1 (Sarrià) ubicada sobre Xarxa Bàsica

Estació de serveis al C/Roger de Flor, 58 (cantonada amb carrer de Ribes) ubicada sobre Xarxa Bàsica- No bàsica

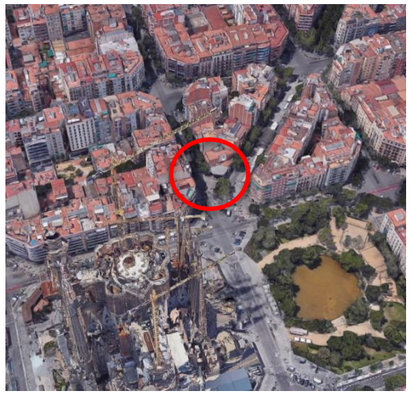
Emplaçament actual en relació amb la xarxa d'Eixos Cívics ciutat

Des de l'Ajuntament de Barcelona s'està treballant per definir una xarxa d'Eixos Cívics a escala de ciutat. Dintre d'aquests Eixos Cívics es diferencien aquells eixos previstos amb prioritat per vianants (a adequar mitjançant plataforma única o solucions similars) i aquells on el vianant no té prioritat i conviu amb altres modes de transport cadascun amb el seu espai segregat. Els primers corresponen principalment a aquelles vies de la xarxa no- bàsica que s'han identificat com a eixos estructurants de recorreguts de vianants. Molts d'ells són connectors dels equipaments públics i completen la xarxa existent d' espais verds de la ciutat.
Els segons corresponen a eixos cívics de major jerarquia urbana i per tant majoritàriament eixos corresponents a la xarxa bàsica.



Eixos Cívics ciutat. Ajuntament de Barcelona

En termes generals s'observa a Sant Martí, una gran interferència d'aquests eixos degut a la gran concentració de benzineres, moltes d'elles sobre l'Eix Cívic Pere IV o sobre altres carrers de la trama Cerdà que es pretenen pacificar.



Estació de servei a l'Avinguda Gaudí, 1

Estació de serveis al l'Avinguda Bogatell 108

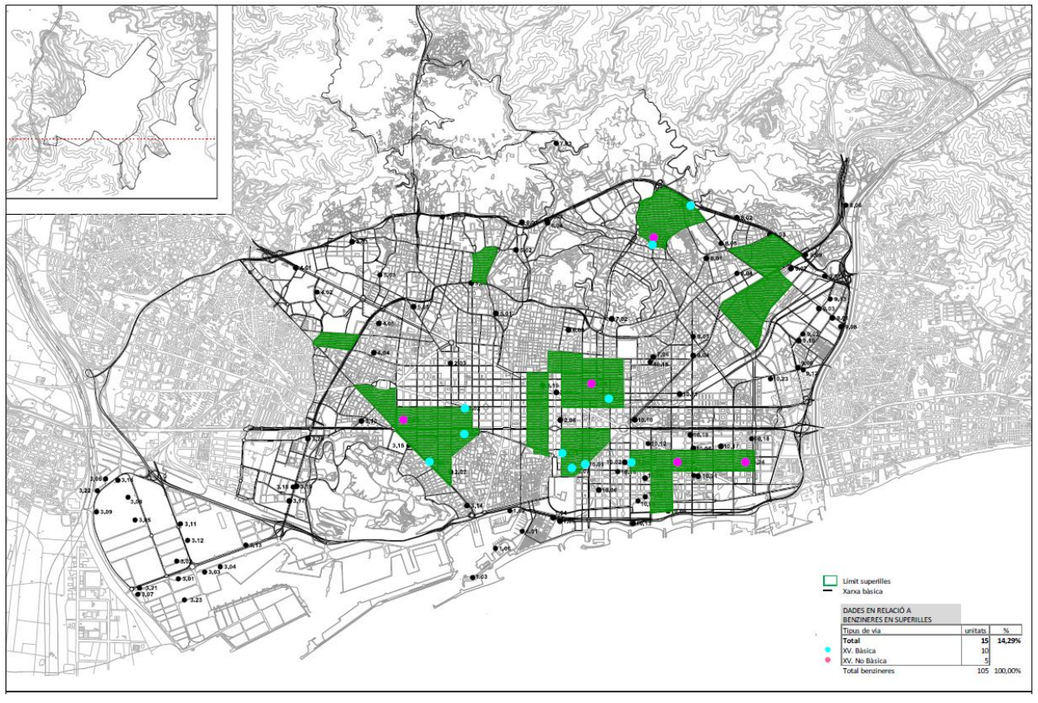
Estació de serveis al C/Pere IV, 79 (cantonada c/Àlaba)

Emplaçament actual en relació amb les Superilles realitzades i planificades

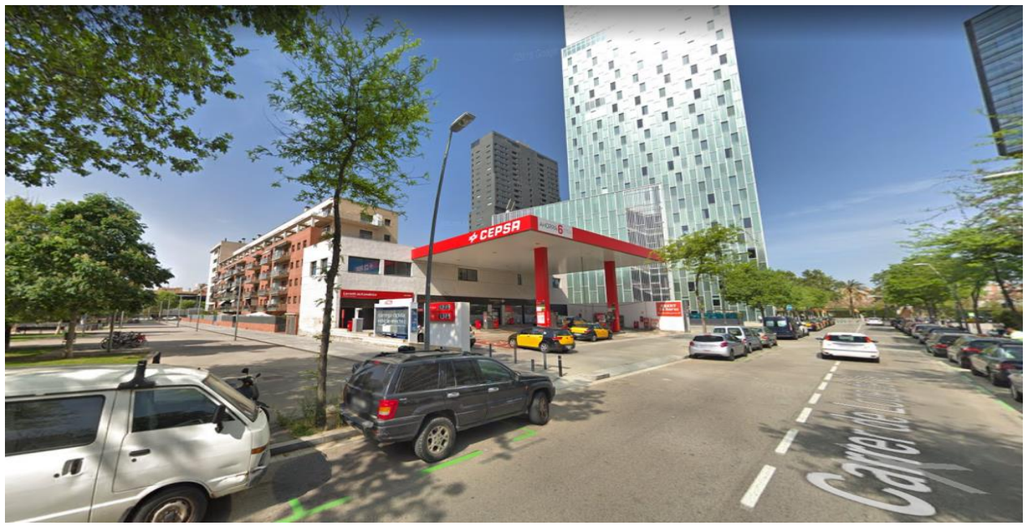
En relació amb els àmbits delimitats de les Superílles planificades dins del període 2017-2019 s'identifiquen 5 llicències vigents de benzineres existents que estan ubicades a l'interior i sobre xarxa no –bàsica.
Aquestes 5 llicències estan ubicades en carrers que estan destinats a ser pacificats i a tenir un caràcter més local i d'ús veïnal.
Cal mencionar la benzinera (2.10) que s'ubicava en xarxa no bàsica dins la superilla al C/Provença, 309 ha cessat recentment la seva activitat.

BENZINERES EN SUPERILLES	
Xarxa viària Bàsica	
Tipus de via	Nº benzineres en Superilla
X.V. Bàsica	10 uts
X.V. No Bàsica	5 uts
Total	15 uts

	Expedient de llicència	Adreça
02.05	00-2006-0044	C/ Diputació, 9
02.08	02-2003-0039	Av.Gaudí, 1
07.01	07-2010-0185	PL Eivissa, 12
10.14	10-1999-0465	C/Lope de Vega, 125
10.24	10-2015-0432	C/ Maresme, 81-85 (sense construir)



Implantació de benzineres en Superilles planificades/ realitzades



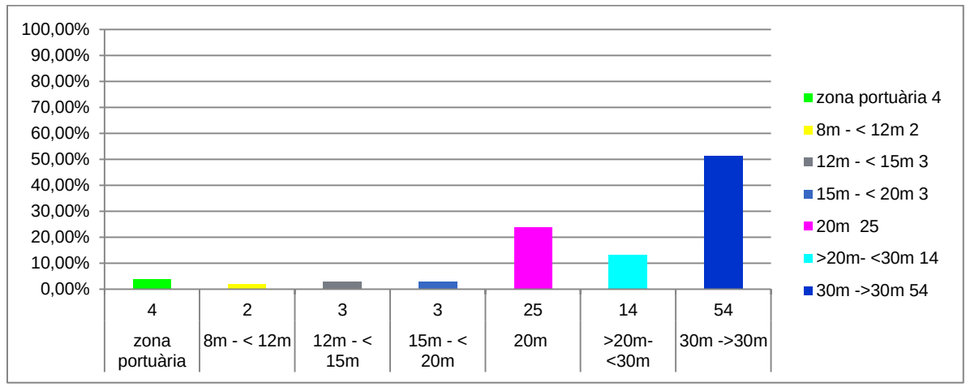
Estació de Servei en àmbit de previsió de Superilla - C/Lope de Vega, 125 (Poblenou)

Estació de Servei en àmbit de previsió de Superilla – Pl. Eivissa, 12 (Horta)

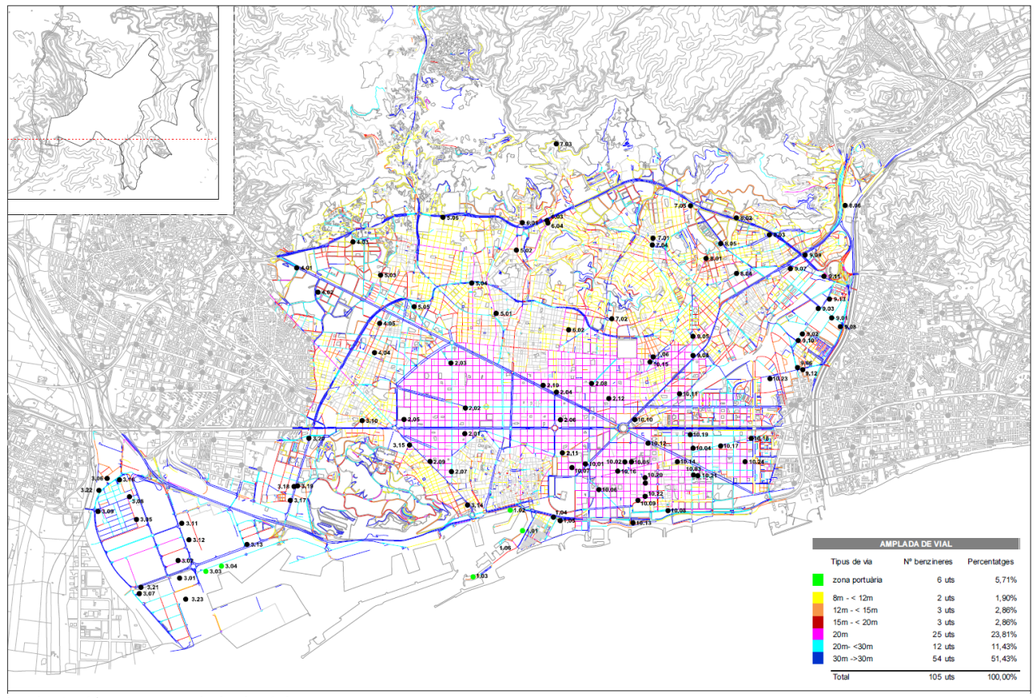
Emplaçament actual en relació amb la secció de la xarxa viària

Tal com s'ha comentat prèviament la major part de les benzineres implantades actualment a la ciutat estan ubicades sobre la Xarxa Bàsica de Circulació.
Del total de benzineres, aproximadament el 65% d'aquestes es troben en vials d'amplada superior als 20 metres. Moltes d'elles però es situen en parcel·les de dimensions reduïdes i en xamfrà, condició que els permet organitzar de manera més eficient les entrades i sortides i beneficiar-se d' una major visibilitat.

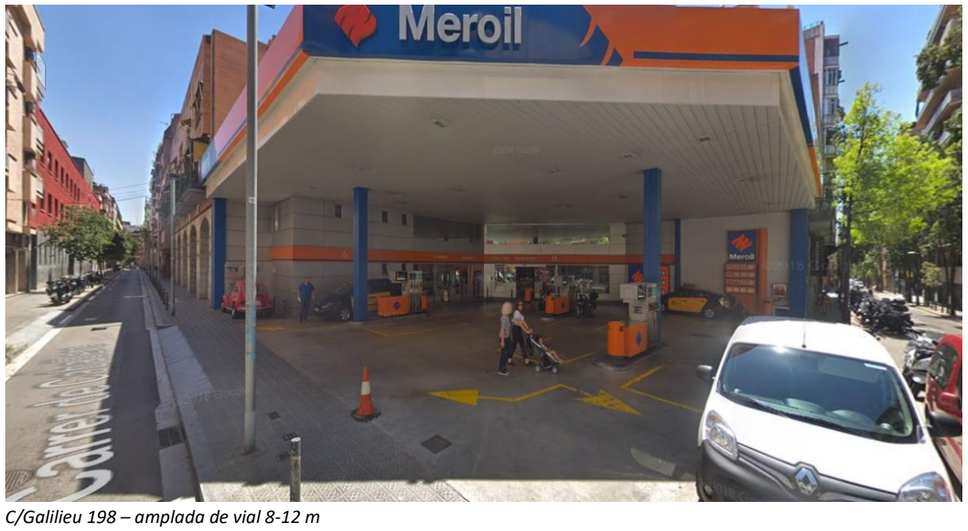
La localització en xamfrà és molt habitual però sovint s'impacta la xarxa – no bàsica o carrers pacificats o de caràcter més local. Actualment no existeix una regulació que limiti la implantació en funció de l'amplada i el tipus de secció del vial.



Implantació segons amplada de vial



Implantació segons amplada de vial



C/Galilieu 198 – amplada de vial 8-12 m

C/Bac de Roda, 134, C/Marroc i xamfrà amb Passatge Klein – amplada de vial principal superior a 20 metres - Passatge Klein

8.2 IMPLANTACIÓ I INCIDÈNCIA DE L'ACTIVITAT A LA VIA PÚBLICA

Instal·lacions implantades a la via pública

De les unitats que estan implantades a la via pública s'identifiquen diferents casuístiques;

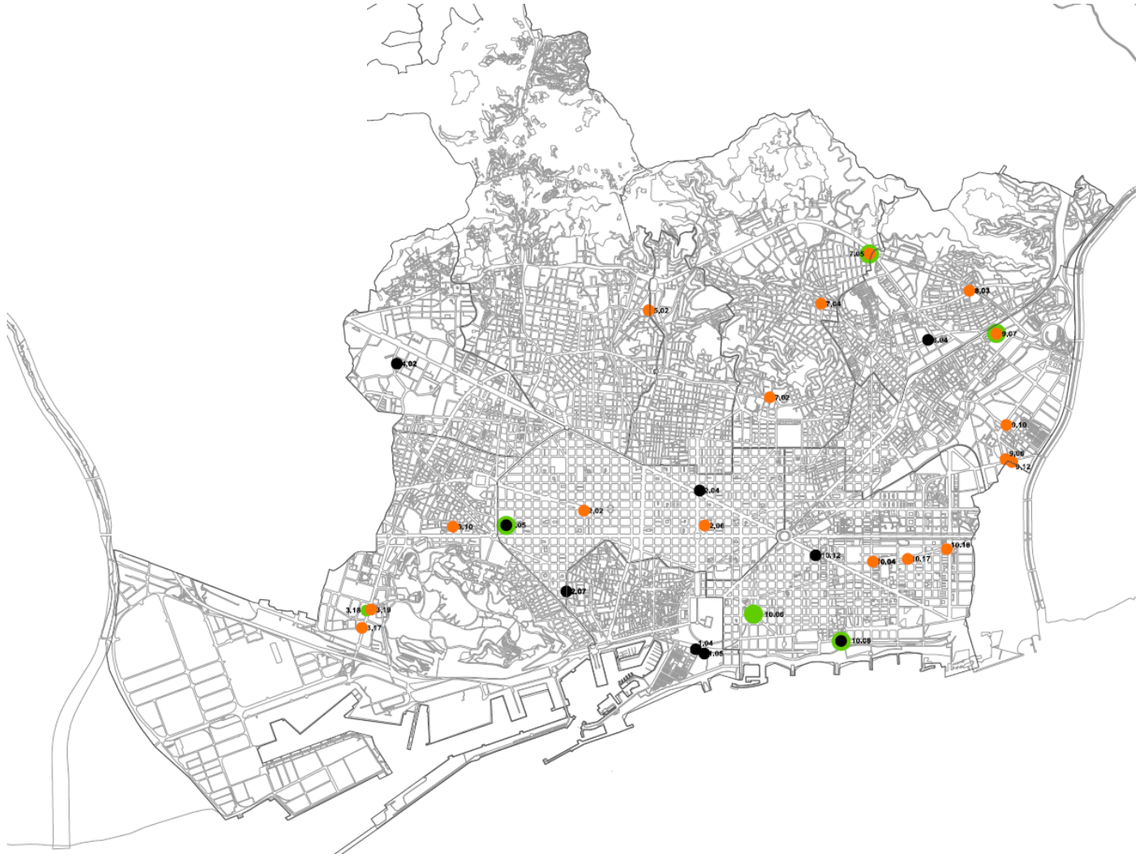
- Unitats implantades amb els sortidors directament a vial – 9 unitats
- Unitats implantades en sòls qualificats parcialment de vial- 16 unitats
- Unitats implantades en sòls qualificats de zona verda – 6 unitats

Les instal·lacions de subministrament poden presentar la tipologia d'unitats petites, amb sortidors directament implantats al vial. En aquest cas, es troben en condició de concessió administrativa. Les altres, moltes es troben en sòls amb doble qualificació i tenen part de la instal·lació en sòl qualificat de vial, ja sigui perquè existeixen d' abans del PGM del 1976 i van quedar afectades, o bé degut a canvis de planejament posteriors a la seva implantació.

Unitat de subministrament en via pública Avda. Rio de Janeiro, 59X

Unitat de subministrament en via pública c/ Diputacio,9

Unitat de subministrament en via pública Av. Doctor Marañón, 34



Unitats implantades a la via pública – vial i zona verda –

Unitats amb sortidors directament a vial	9	uts
Unitats parcialment a sòl qualificat de vial	16	uts
Unitats en zona verda	6	uts

Cal destacar que les unitats implantades directament a vial sovint ocupen espais de la via pública reduint l'espai destinat a vianants i interfereixen amb els itineraris de bicicletes.

Unitat de subministrament en via pública a l'Av. Diagonal,189

En molts casos els sortidors estan ubicats deixant una distància insuficient respecte de la vorera i això fa que molts cotxes durant les accions de subministrament ocupen part de la via pública.

Estació de servei – ocupació de la via pública - C/Pujades, 309

Instal·lacions implantades en zona verda

S'han localitzat sis unitats que estan ubicades en sòls amb afectació de *Zona verda* (6) i dues unitats amb qualificació *Zona de Renovació Urbana- transformació a Zona Verda (*17/6). De les sis unitats en zona verda, dues estan implantades totalment en zona verda, i les altres quatre només afecten sòls de zona verda de manera parcial.

Unitats implantades en zones verdes i de transformació

LLICÈNCIES A ZONA VERDA		
Llicències en zona verda (6)	6	uts
Llicències en Zona de Renovació Urbana transformació a Zona Verda (17/6).	2	uts
Total benzineres en Zona Verda	8	uts

	Expedient de llicència	Adreça	Qualificació del sòl
02.01	02-2010-0860	C/ Casanova, 23-29	17/6
02.03	02-2000-0504	C/Comte d'Urgell, 219-221	17/6
02.05	00-2006-0044	C/ Diputació, 9	6b-5
03.18	03-2005-0187	Pg. Zona Franca, 75-81	18mzf - 6b
07.05	07-93-0269	Pg. Valldaura, 106-112	6b-5
09.07	09-270.208	C/Gran de Sant Andreu, 513B	6b-5
10.06	10-2007-0277	Av. Bogatell, 49	6
10.08	10-2006-0104	Pg. Calvell, 39	6a

C/Gran de Sant Andreu, 513B - Unitat implantada en zona verda

Pg. Calvell, 39- Unitat implantada afectant zona verda

8.3 IMPLANTACIÓ DE L'ACTIVITAT SEGONS CARACTERÍSTIQUES MORFOLÒGIQUES DELS TEIXITS

Implantació segons qualificació urbanística del sòl

S'ha fet l'anàlisi de la implantació de les llicències de les activitats segons la qualificació urbanística del sòl. Aquesta informació ens permet establir conclusions sobre els tipus de sòl i teixits on s'implanten aquestes activitats, una informació a tenir en compte per a la regulació d'aquest Pla.

Es registren 105 llicències de les quals 38 estan en sòl qualificat de sistema i 67 en sòl qualificat de zona.

DADES EN RELACIÓ AMB LA QUALIFICACIÓ DEL SÒL

Districte	SISTEMES							ZONES								Totals districte
	1 - Port	4 - Sistemes de serveis tècnics	5- Viari	6- Parcs i jardins urbans	7- Equipaments	9- Protecció de sistemes generals	27- Parc Forestal	17/6 - Transformació a Zona Verda	17/7 - Transformació a Equipaments	ZSG1- Zona de serveis generals 1	13 - Zona de densificació urbana	18 - Zona de volumetria específica	20a - Zona d' Edificació aïllada	22- Zona industrial	22@ - Zona activitats @	
01. Ciutat Vella	4	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6
02. Eixample	0	0	2	1	0	0	0	2	0	0	7	0	0	0	0	12
03. Sants-Montjuic	3	1	0	0	4	2	0	0	1	1	1	2	0	8	0	23
04. Les Corts	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	1	1	0	1	0	5
05. Sarrià- Sant Gervasi	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	2	1	2	0	0	6
06. Gràcia	0	0	0	0	3	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4
07. Horta-Guinardó	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	3	1	0	0	0	6
08. Nou Barris	0	0	1	0	1	1	0	0	0	0	1	2	0	0	0	6
09. Sant Andreu	0	0	0	1	0	2	0	0	0	0	2		0	8	0	13
10. Sant Martí	0	0	1	2	2	0	0	0	1	0	3	3	0	1	11	24
TOTAL UNITATS	**7**	**1**	**7**	**5**	**11**	**6**	**1**	**2**	**3**	**1**	**20**	**10**	**2**	**18**	**11**	**105**
TOTAL PERCENTATGES	6,67%	0,95%	6,67%	4,76%	10,48%	5,71%	0,95%	1,90%	2,86%	0,95%	19,05%	9,52%	1,90%	17,14%	10,48%	
	38							67								

Implantació segons qualificació urbanística. Ajuntament de Barcelona

Pel què fa a les activitats ubicades en **sòl de sistema** cal destacar el següent:

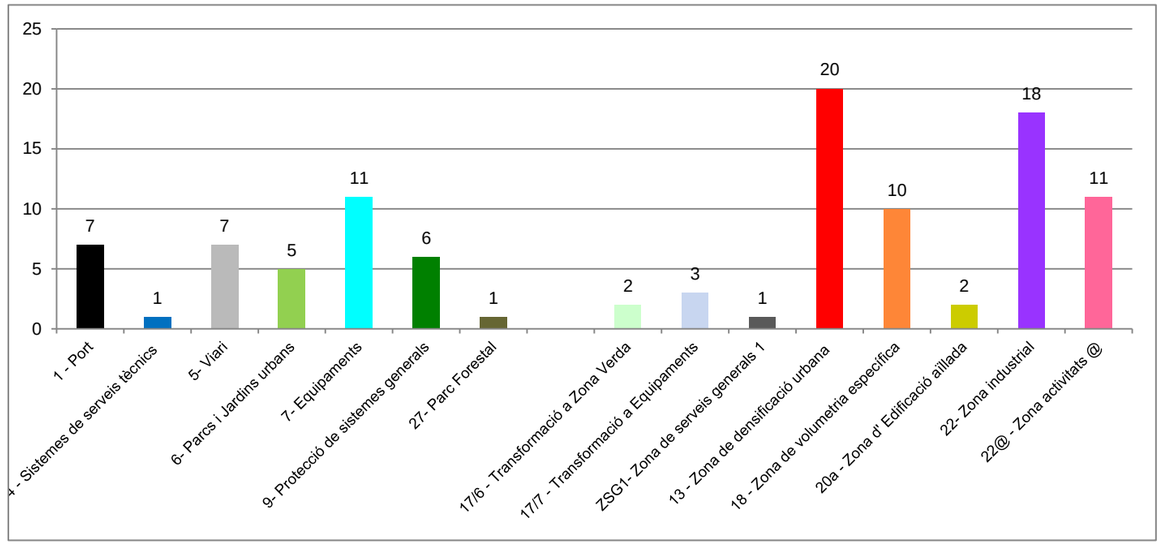
- 7 llicències estan en sistema portuari (clau 1)
- 1 llicència en sòl de sistemes de serveis tècnics (clau 4). Aquesta està a la Zona Franca i pertany a les instal·lacions de Transports Metropolitans de Barcelona, TMB.
- 7 llicències estan totalment en sòl qualificat de viari (clau 5)
- 5 llicències estan totalment en sòl de Parcs i Jardins urbans (clau 6)
- 6 llicències en protecció de sistemes generals (clau 9), principalment a l'entorn de les rondes a excepció d'una ubicada al C/Moianès, 34 (Districte de Sants-Montjuïc)
- 11 llicències en sòl d'Equipaments (clau 7).
    - 4 llicències estan en sòl d'equipament metropolità (7c) de les quals 3 estan ubicades principalment a la Zona Franca (Mercabarna) i una a la Ronda Litoral (àrea de servei, implantada mitjançant el Pla Especial de Serveis dels Cinturons 1992).
    - 3 llicències en sòl d'equipament actual es van implantar mitjançant el Pla Especial de Serveis dels Cinturons (1992):
        - Avinguda Diagonal, 687 (RACC)
        - Passeig Vall d'Hebron 72-74 (Ronda de Dalt)
        - Via Favència, 119-121 (Ronda de Dalt)
    - 4 llicències en sòl d'equipament actual

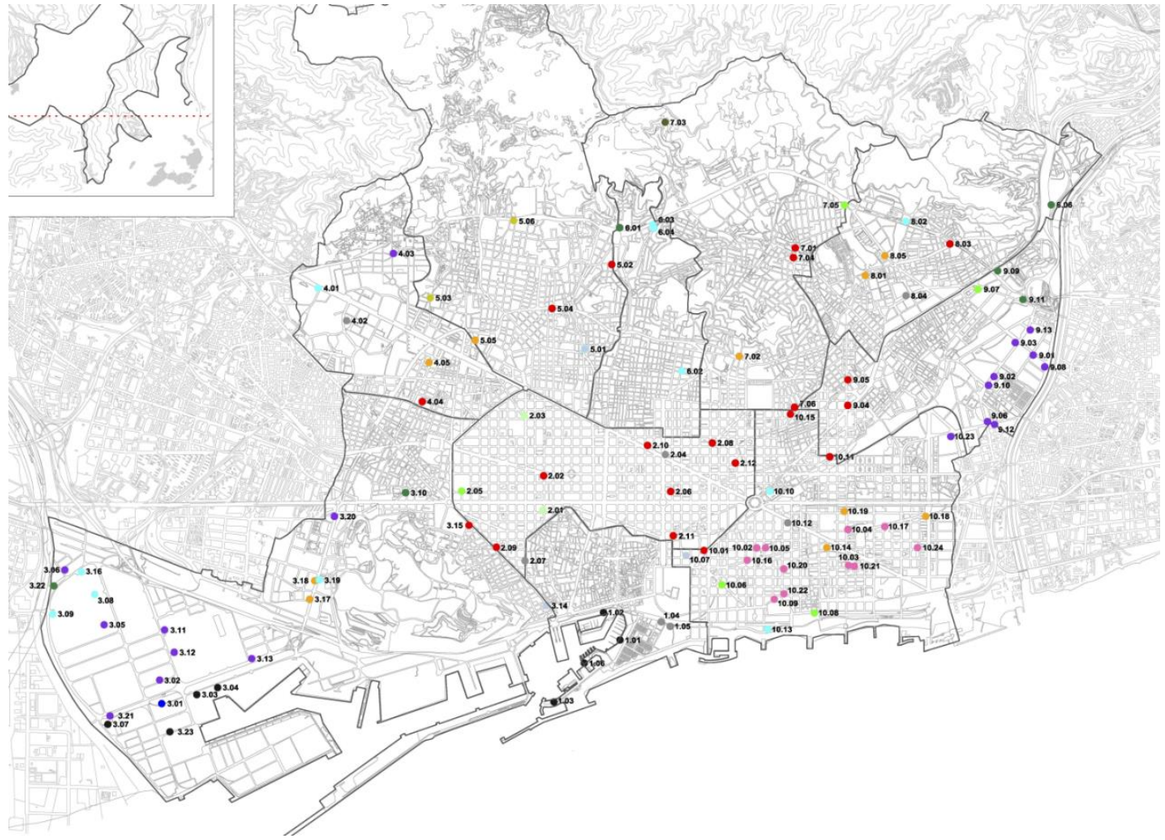
	Expedient de llicència	Adreça	Qualificació urbanística del sòl	Pla urbanístic
03.08	00-2003-0092	C/ Major de Mercabarna,26	7c	
03.09	00-92-0123-A	C/ Major de Mercabarna,125	7c	
03.16	00-2011-0065	C/ Transversal 4, 1	7c	
03.19	03-2008-0125	Pg. Zona Franca, 82-84	7a-5	
04.01	04-2006-0216	Av. Diagonal, 687	7/A5 Equipament esportiu-recreatiu RACC	PE de serveis vinculats als cinturons 1992
06.02	06-2010-0182	C/Legalitat, 57-59	7a	
06.03	06-2004-0008	Pg. Vall d'Hebrón, 72-74	7a	PE de serveis vinculats als cinturons 1992
06.04	06-2003-0321	Av. Vallcarca, 231	7a	
08.02	08-2005-0101	Via Favència, 121	7a-4 SISTEMA - Equipament d'abasteixements	PE de serveis vinculats als cinturons 1992
10.10	00-2004-0025	C/Clot, 2	7a	
10.13	00-2012-0018	Av. Litoral, 49	7c	PE de serveis vinculats als cinturons 1992

Llicències en sòl d'equipament (clau 7)

Pel que fa a les activitats ubicades en **sòl de zona** cal destacar el següent:

- 20 llicències estan en Zona de densificació urbana (clau 13). D'aquestes 9 estan en subzona Eixample (13E) de les quals la que estava ubicada al carrer Provença, 309 ha cessat recentment la seva activitat.
- 18 llicències estan en Zona Industrial. D'aquestes, 16 unitats estan en sòl 22a, 1 unitat en sòl 22g, i 1 unitat en sòl 22 – La Maquinista- al districte de Sant Andreu.
- 11 llicències en sòl de Zona d'activitats @ (clau 22@)
- 10 llicències en sòl de Zona de volumetria específica (clau 18)
- 2 llicències en sòl de Zona d'edificació aïllada (clau 20a)
- 2 llicències en Zona de transformació a Zona Verda (clau 17/6)
- 3 llicències en Zona de transformació a Equipament (clau 17/7)





Implantació segons qualificació urbanística. Ajuntament de Barcelona

Activitats en nuclis antics

La delimitació dels nuclis històrics, es correspon amb teixits de cascs antics que conformaven els antics municipis que es varen agregar a la ciutat a finals del segle XIX i principis del segle XX.

Concretament, la delimitació s'ha fet seguint els criteris següents: d'una banda, s'han incorporat tots els sòls actualment qualificats de zona de nucli antic, clau 12; i de l'altra, també s'han inclòs altres àrees que, en continuïtat amb els sòls anteriors, comparteixen característiques amb relació al teixit edificatori.

Aquestes zones, es caracteritzen de manera general per tenir una estructura parcel·lària de gra petit, una trama compacta on predomina el caràcter pacificat dels carrers.

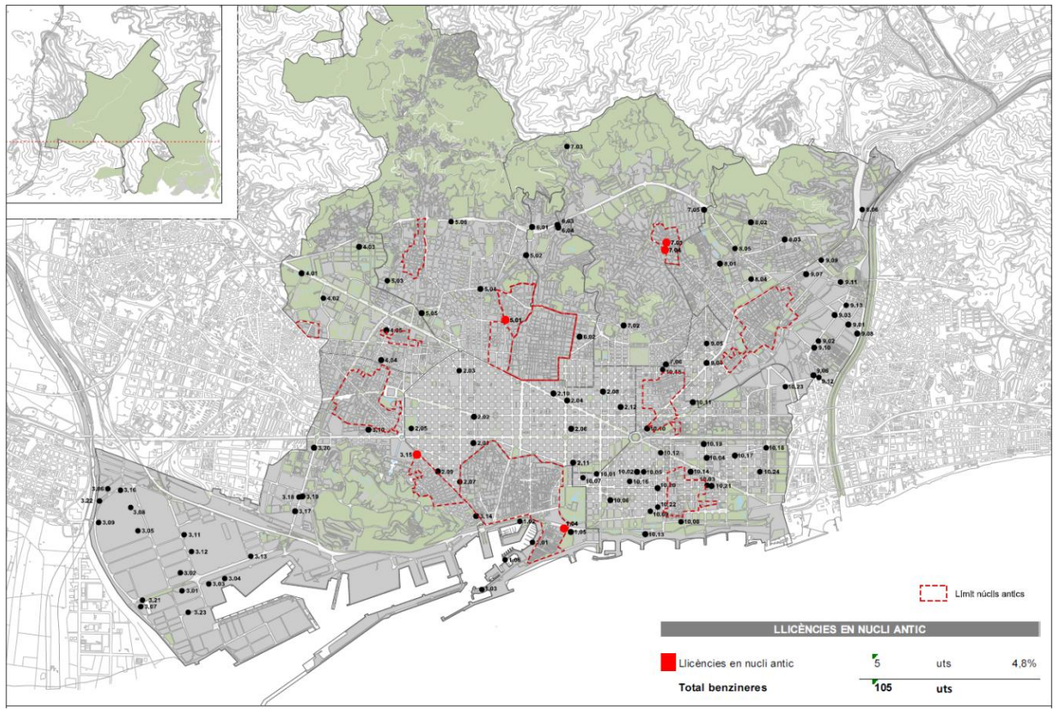
C/ Balmes, 286 - Implantació en el nucli antic d'El Farró- Sarrià Sant-Gervasi

C/ Tajo, 28-34- Implantació en el nucli antic d'Horta- Guinardó

S'identifiquen 5 unitats en nucli antic:

- Al nucli de Ciutat Vella al barri de la Barceloneta : 1 unitat (01.04)
- Al nucli antic de Poble Sec a l'Avinguda Paral·lel: 1 unitat (03.15)
- Al nucli antic d'El Farró al districte de Sarrià Sant-Gervasi: 1 unitat (05.01)
- Al nucli antic d'Horta: 2 unitats. A la Plaça Eivissa (7.01) i al C/Tajo (07.04)

	Expedient de llicència	Adreça	Qualificació urbanística del sòl
01.04	00-2012-0002	C/ Doctor Aiguader, 50	5
03.15	03-2014-0950	Av.Paral.lel, 181-183	13a
05.01	25646	C/ Balmes, 286	17/7
07.01	07-2010-0185	PL Eivissa, 12	13b
07.04	07-2014-0038	C/ Tajo, 28-34	13b-5



Activitats implantades en Nucli Antic

Activitats en zones portuàries

Dins l'àrea portuària, o espai delimitat com a port, el Pla General Metropolità admet els usos d'indústria i de magatzems, i els altres directament relacionats amb les funcions del port, pel que fa al transport, emmagatzematge i distribució.

L'Autoritat Portuària de Barcelona (APB) és l'organisme públic encarregat de la gestió del Port de Barcelona, port d'interès general integrat al sistema portuari de titularitat estatal (constituït per un total de 28 autoritats portuàries i l'organisme públic Ports de l'Estat, al que correspon la coordinació i el control d'eficiència del sistema portuari).

A l'àmbit portuari s'hi ubiquen les següents llicències d'activitats, totes elles de subministrament per a vehicles propis a activitats vinculades al port.

- 4 unitats per a embarcacions als molls del Port Vell.
- 3 unitats al Port de la Zona Franca vinculades a activitats del port.
- També s'identifica una activitat a la Zona d'Activitats Logístiques (ZAL)

Activitats en sòl portuari

Activitats en zones industrials

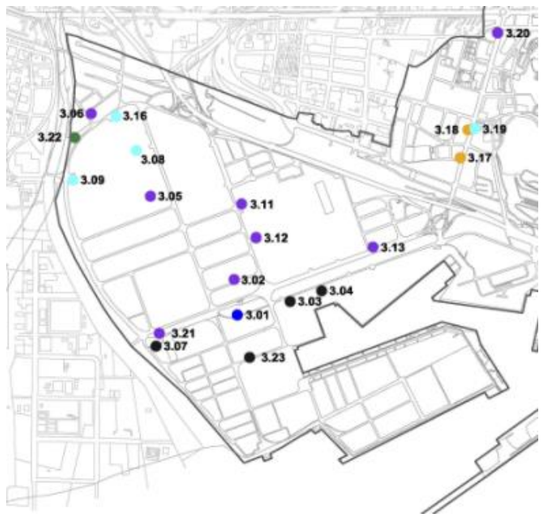
Les zones qualificades pel Pla General Metropolità de 22a o 22AL corresponen a sòls destinats principalment a la ubicació d'indústries i magatzems. Es distingeixen dues grans àrees a la ciutat de Barcelona, el Polígon de la Zona Franca i els Polígons Verneda Industrial i Torrent d'Estadella, i Bon Pastor.

La Zona Franca industrial

El Polígon Industrial de la Zona Franca —aproximadament 300 empreses instal·lades en 6 milions de m2 d'extensió— és una les majors i més actives àrees industrials d'Espanya, clau en el potencial econòmic de Barcelona, orientat al negoci internacional, amb sectors predominants com ara l'automoció, la química bàsica i la logística.

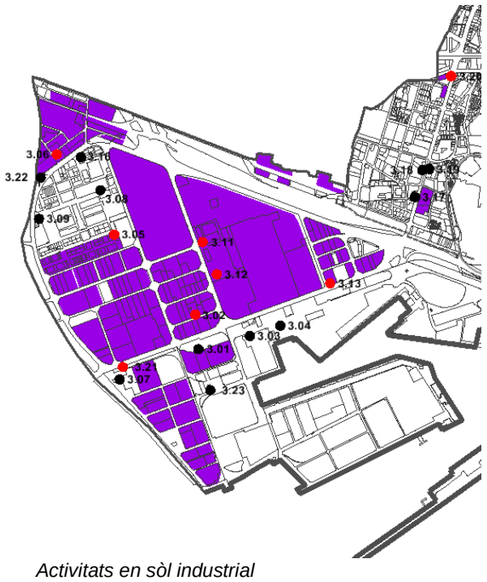
És una plataforma geoestratègica, amb una ubicació privilegiada, al costat d'infraestructures de transport i de comunicacions internacionals: l'aeroport, el port, diversos enllaços viaris i la gran estació ferroviària de mercaderies. És la porta d'entrada de la Unió Europea, un pont natural i cultural cap al nord d'Àfrica i Iberoamèrica.

En aquest àmbit s'hi ubiquen moltes instal·lacions de subministrament vinculades a les activitats de transport o logístiques.



Activitats i qualificació del sòl

- *Activitats en sòl industrial (22a)*
- *Activitats en sòl d'equipament (7)*
- *Activitats en sòl de serveis tècnics (4)*
- *Activitats en sòl de protecció de sistemes (9)*
- *Activitats en sòl portuari*



Activitats en sòl industrial

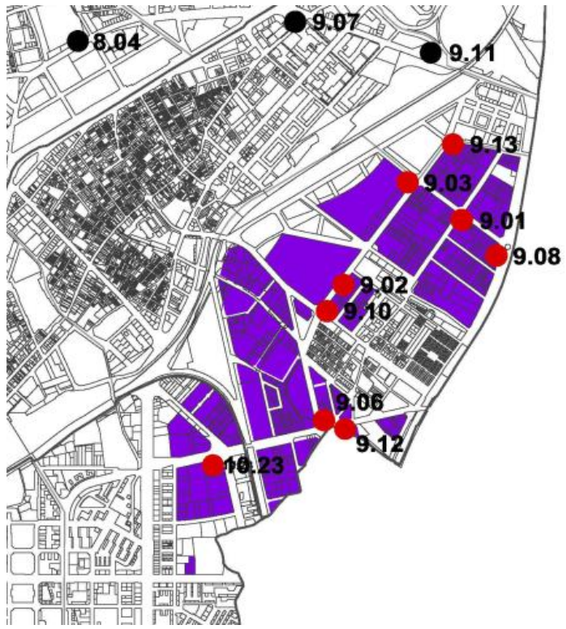
- *Activitats en sòl industrial (22a)*

Verneda Industrial, Torrent d'Estadella, i Bon Pastor.

A les zones qualificades pel Pla General Metropolità de 22a destinats principalment a indústries i magatzems dels polígons de la Verneda, Torrent d'Estadella i Bon Pastor s'hi ubiquen actualment:

- 8 llicències en sòl industrial qualificat de 22a
- 1 llicència en sòl qualificat de 22 (La Maquinista – centre comercial- unitat 9.03)

En aquesta zona cal destacar l'aparició en els últims anys d'algunes instal·lacions "low cost" que ofereixen el servei de manera desatesa o en règim d'autoservei.



Activitats en sòl industrial

Activitats en sòl industrial (22a)

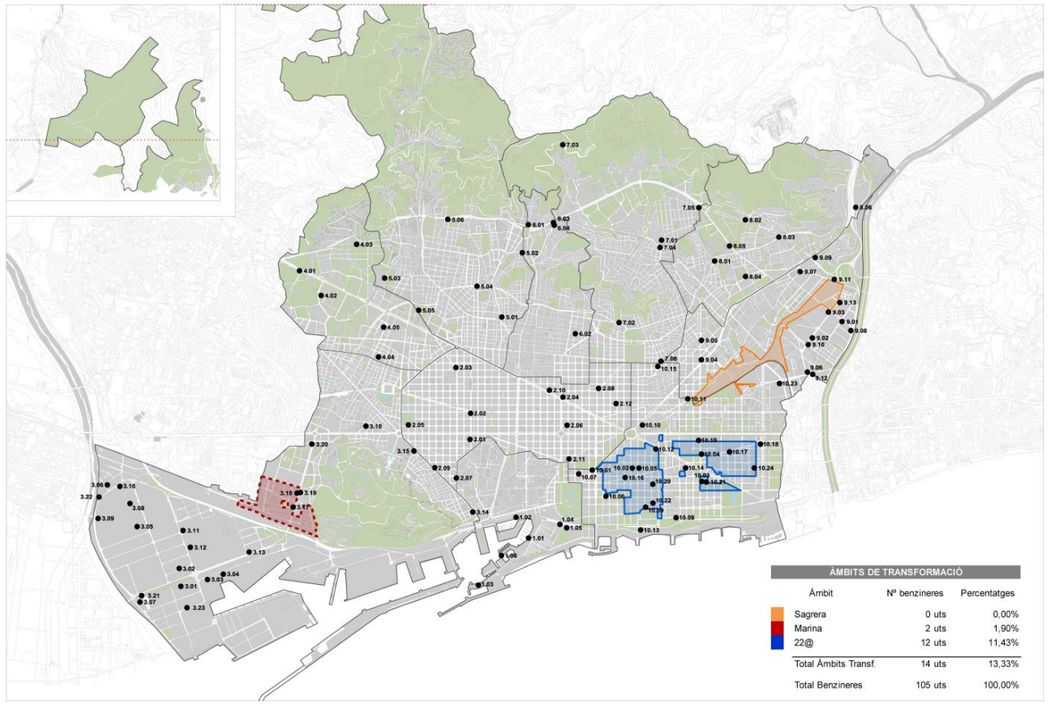
Activitats en àrees de transformació urbana

Hi ha tres àrees de la ciutat que s'analitzen de manera independent atès la seva situació específica de transformació urbana. Es tracta d'àrees no consolidades caracteritzades, bé per ser teixits recents d'origen recent industrial o bé per ser ocupats per grans infraestructures ferroviàries, i que actualment es troben en diferents fases de la seva transformació.

Són els casos de la Marina del Prat Vermell, la Sagrera i el 22@. La transformació urbana de cadascun d'ells respon a la previsió concretada en les corresponents modificacions de Pla General Metropolità.

En la totalitat de les tres àrees s'hi localitzen 14 unitats de benzineres en actiu. Cal destacar una gran concentració d'activitats a l'àrea industrial de transformació 22@ al districte de Sant Martí.

ÀREES DE TRANSFORMACIÓ			
Àrea	Nº benzineres		
Sagrera	0	uts	0,00%
Marina	2	uts	1,89%
22@	12	uts	11,32%
Total Àmbits Transf.	14	uts	13,21%
Total Benzineres	105	uts	100,00%



Activitats en àrees de transformació

La Sagrera

L'MPGM a l'Estació de la Sagrera i el seu entorn, aprovada definitivament el 19 de maig de 2004, delimita quatre sectors de planejament vinculats a la implantació de la futura estació de la Sagrera i el cobriment i la transformació del corredor ferroviari que configuren un àmbit imprescindible per aconseguir la integració de complex ferroviari a la ciutat.

Es tracta d'un bast àmbit de 98,6 ha amb una vocació majoritàriament terciària. Efectivament, l'àmbit té globalment un sostre potencial de 558.701 m2, del qual el 60% es destina a usos terciaris, que podrien indistintament acollir usos comercials, d'oficines i també un destí hoteler.

Dins de l'àmbit de transformació del pla no s'hi ubica cap activitat de benzinera.

La Marina del Prat Vermell

La Modificació Puntual del PGM per a l'ajust del Pla de la Marina del Prat Vermell, a la Zona Franca aprovada inicialment l'11 de juliol del 2018, modifica la MPGM per a la transformació urbanística de la Marina de la Zona Franca, aprovada definitivament l'1 de juny de 2006. Aquesta té per objecte la definició de les condicions urbanístiques necessàries per portar a terme la transformació de l'àrea industrial del barri de la Marina del Prat Vermell (de gairebé 42 hectàrees), per a la creació d'un nou barri d'usos mixts, concretament residencial amb activitat econòmica, integrat plenament a la ciutat.

La Marina del Prat Vermell és un nou barri residencial amb activitat econòmica amb un potencial previst de 10.865 habitatges i uns 24.700 futurs habitants. La MPGM destina el 73,37% del sostre a l'ús d'habitatge, per a la creació de 10.865 habitatges, i el 26,63% a activitats econòmiques.

Actualment dins de l'àmbit de la Marina del Prat Vermell s'hi localitzen dues benzineres, ambdues localitzades sobre l'eix del Passeig de la Zona Franca. N'hi ha una tercera a proximitat, també sobre el mateix Passeig però fora de l'àmbit.

	Expedient de llicència	Adreça	Qualificació urbanística	Observacions
03.18	03-2005-0187	Pg. Zona Franca, 75-81	18mzf - 6b	Afecta sòl qualificat de zona verda -6b
03.17	03-2018-0061	Pg. Zona Franca, 35	18mzf _5	Afecta sòl qualificat de vial - 5

El 22@

El pla del 22@ té com a objectiu la transformació d'un gran àmbit (de prop de 200 hectàrees) situada al llevant de la ciutat. Aquesta operació té com a principis bàsics el manteniment del caràcter productiu de l'àrea (reorientant-la des de la indústria extensiva cap a activitats intenses en coneixement i relacionades amb les noves tecnologies) i la mixtura d'usos, fent compatibles els usos terciaris amb els d'habitatge, residencial i de noves dotacions.

Per a dur a terme aquesta transformació, la Modificació del Pla General Metropolità per a la transformació de les àrees industrials del Poblenou (MPGM22@), aprovada l'any 2000, va establir un marc de drets (amb un augment de l'aprofitament, destinat a usos terciaris i residencials) i deures (amb cessions de sòl per a equipaments, zones verdes i habitatge protegit). Així mateix, l'MPGM no prefixava l'ordenació concreta de tots els sòls, sinó que va fixar uns paràmetres generals i un seguit de figures de planejament derivat de diferents escales (tant d'iniciativa pública com privada a desenvolupar de manera gradual en el temps), per tal de concretar l'ordenació dels sòls i l'aplicació d'aquests drets i deures.

A l'àmbit de transformació del 22@ hi ha actualment un total de 12 llicències d'activitat vigents. D'aquestes, 5 estan en sòl 22@ transformat, algunes d'elles pendents que un Pla de Millora desenvolupi el subsector a la qual pertanyen.

En aquest àmbit és on es localitza la concentració més gran de benzineres a Barcelona. Això es justifica per les seves característiques morfològiques, el seu caràcter industrial, i la disponibilitat de sòls encara per transformar. Durant la crisi econòmica i la baixada de l'activitat immobiliària, s'observa l'aparició de noves llicències localitzades en sòls 22@ pendents de transformació.

REF.	EXPEDIENT	UBICACIÓ	SITUACIÓ URBANÍSTICA DEL SÒL	
10.02	10-2006-0609	C/ Almogàvers, 159	22@	Sòl industrial 22@ no transformat
10.03	10-11197-0422	C/ Bac de Roda, 66	22@T- 7@	Dins d'un subsector delimitat (mateix àmbit que 10.24)
10.04	10-2006-0065	C/ Bac de Roda, 134	22@	Sòl industrial 22@ no transformat
10.05	10-2015-0453	C/ Badajoz, 108	22@T	Sòl 22@T transformat
10.09	10-2009-0558	C/ Ciutat de Granada, 2	22@	Sòl industrial 22@ no transformat
10.12	10-2006-0086	Av. Diagonal, 189	22@T- 5	Sòl transformat, amb planejament i reparcel·lació.
10.16	10-90-0096	C/ Pere IV, 79	22@	Sòl industrial 22@ sense transformar.
10.17	251784	C/ Pere IV, 448	22@ -5	Part en sòl de vial i part en sòl industrial 22@ no transformat
10.20	10-1998-0220	C/ Pujades, 154	22@	Sòl industrial 22@ no transformat
10.21	10-2003-0382	C/ Pujades, 309	22@T- 7@	Dins d'un subsector delimitat (mateix àmbit que 10.03)
10.22	10-95-0042	C/ Roc Boronat, 10	22@	Sòl industrial 22@ no transformat
10.24	10-2015-0432	C/ Maresme, 81-85	22@T	Sòl 22@ transformat.

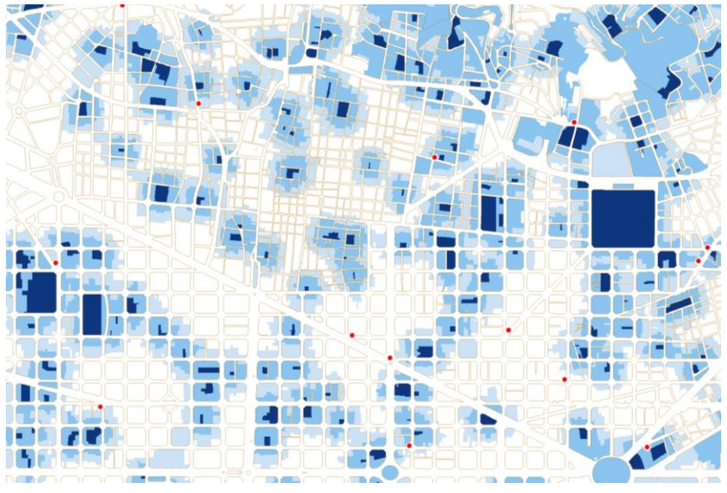
8.4 IMPLANTACIÓ DE L'ACTIVITAT EN RELACIÓ AMB ENTORNS D' USOS PROTEGITS: CENTRES ESCOLARS, CENTRES DE SALUT I ALLOTJAMENT PER A COL·LECTIUS VULNERABLES

El Pla d'actuació per a la millora de la qualitat de l'aire a les zones de protecció atmosfèrica (PAMQA) aprovat per l'acord de Govern GOV/127/2014 s'aprova amb l'objectiu de garantir el compliment de les directives europees de qualitat de l'aire. D'entre les mesures del Pla relacionades amb la mobilitat urbana destaquen la creació de l'etiqueta «vehicle eco» i la de les zones urbanes d'atmosfera protegida (ZUAP) en municipis de més de 100.000 habitants.

La delimitació d'aquestes zones ha de permetre l'aplicació d'actuacions i mesures destinades a millorar la qualitat de l'aire. El pla fa especial rellevància als entorns d'equipaments, i en especial, als escolars.

D'acord amb el pla, entorn d'aquests equipaments s'han d'establir zones de trànsit baix, així com implementar i millorar els camins escolars pacificats.

S'ha analitzat la ubicació de les benzineres existents en relació als equipaments escolars, centres de salut i hospitalaris, i habitatges dotacionals. Degut a la presència d'infants, gent gran o persones malaltes és important fomentar espais públics pacificats a l'entorn d'aquests equipaments restringint el trànsit privat i fomentant una mobilitat basada en modes actius.



Distància entre benzineres i equipaments escolars, centres de salut o hospitalaris, i d'habitatges dotacionals

Per tal d'analitzar quina és la situació actual entre les benzineres existents i aquests equipaments, s'ha portat a terme un estudi de proximitat a partir d'una distància de 100 metres d'aquest tipus d'equipaments. La situació actual ens demostra que dins a dia d'avui el 73% de les activitats existents es troben a una distància igual o inferior a 100 metres d'algun d'aquests equipaments.

8.5 ANÀLISI DE LES ACTIVITATS COMPLEMENTÀRIES

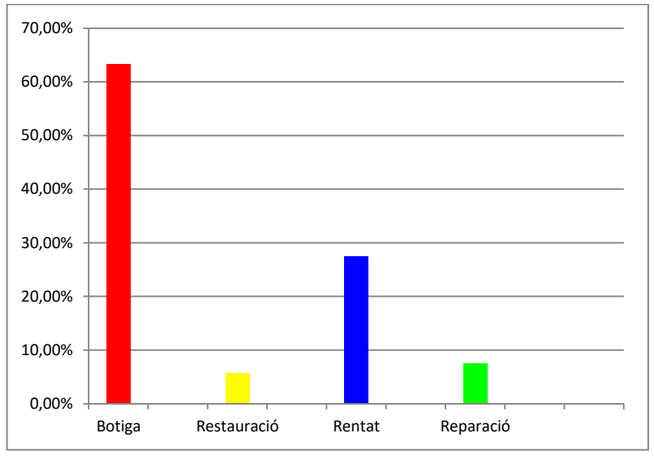
L'activitat pròpia d'una instal·lació de subministrament, a més a més dels espais destinats al subministrament (sortidors, places de subministrament, zones d'espera), inclou normalment un petit espai de magatzem propi i/o oficina utilitzat pel personal de l'activitat.

Com a altres activitats complementàries s'identifiquen els següents usos:

- Botigues de conveniència. Aquestes venen productes per a vehicles i altres productes varis (pa, begudes, aliments...)
- Serveis de restauració.
- Serveis de rentat. Aquests poden ser túnels de rentat o instal·lacions a l'aire lliure.
- Serveis de reparació.

Com a resultat de l'anàlisi cal destacar el següent:

- El 63% d'activitats tenen botiga annexa, tot i que moltes d'elles s'ubiquen en entorns consolidats.
- Aproximadament el 28% ofereixen serveis de rentat, majoritàriament en zones industrials o a l'àmbit del 22@.
- Un 7% ofereix serveis de reparació. La majoria es localitzen a la Zona Franca on les parcel·les són més grans.
- Un 5% presenten serveis de restauració. Aquestes s'ubiquen a les zones industrials on aquesta activitat és menys present en l'entorn.



Activitats complementàries vinculades a les estacions de servei (% de presència de l'activitat en relació al total d'unitats a la ciutat).

8.6 ANÀLISI DE LES CONDICIONS D'EDIFICACIÓ

Tipologia d'edificació

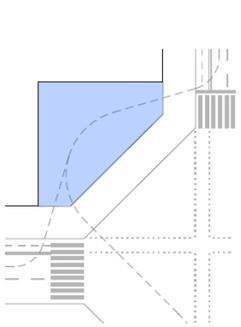
L'anàlisi identifica 4 tipologies principals d'edificació de les instal·lacions de subministrament existents. Aquestes són les següents:

- Tipologia d'edificació en xamfrà. Són aquelles instal·lacions que s'emplacen en parcel·les en situació de xamfrà. Aquesta ubicació permet organitzar els accessos en ambdós vials i optimitzar l'espai dedicat a la circulació de vehicles. Aproximadament el 50 % de les activitats presenten una ubicació en xamfrà i moltes d'elles estan en teixits residencials. La major part de les edificacions ocupen parcel·les d'entre 300-600m2 de superfície. Trobem parcel·les superiors a 1000m2 de superfície a les zones industrials.

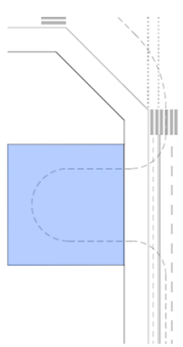
- Tipologia d'edificació lineal. Són aquelles instal·lacions que s'emplacen en parcel·les amb front d'un únic vial i que organitzen els accessos directament a aquest. Aquesta tipologia es localitza tant en teixits residencials com industrials. La major part de les edificacions pertanyen a parcel·les d'entre 300-500 m2 de superfície. També trobem parcel·les superiors a 1000m2 principalment en zones industrials.

- Tipologia d'edificació exempta. Són aquelles instal·lacions exemptes que s'emplacen entorn de vies principals de circulació (rondes i principals accessos) i que disposen de carrils d'accés propis i independents per no interferir sobre el trànsit. Aquesta tipologia s'implanta en parcel·les grans per poder organitzar els espais de circulació i de subministrament. Tots els casos identificats són parcel·les superiors a 1000m2.

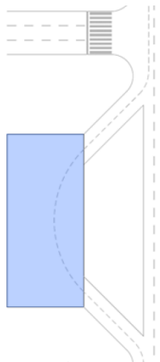
- Tipologia d'instal·lació a la via pública. Són aquelles instal·lacions que presenten els sortidors implantats directament a la via pública.



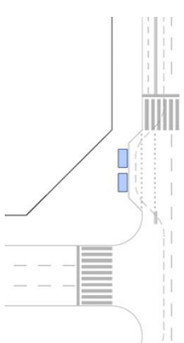
Tipologia en xamfrà



Tipologia lineal



Tipologia exempta



Tipologia a la via pública

Dimensions de les parcel·les

S'analitza la dimensió de les parcel·les que es troben ocupades per una benzinera. Per realitzar aquest exercici s'exclouen les 13 benzineres ubicades en zones industrials (clau Industrial 22a i 22AL) i en zones portuàries. De les 92 benzineres amb venda al públic restant, s'exclouen les que es troben en via pública i aquelles on en la mateixa parcel·la es desenvolupen altres usos. Finalment, el total de casos analitzats és de 64 parcel·les.

La grandària mitjana d'aquestes 64 parcel·les ocupades per una benzinera és de 815 m². La majoria de les parcel·les amb benzinera (el 63%) tenen una grandària d'entre 200 i 600 m². Tan sols 3 benzineres s'ubiquen en parcel·les amb una grandària inferior a 200 m².

Parcel·les segons dimensió	Activitats existents	%
< 200 m²	3	5%
200 - 400 m²	21	33%
400 - 600 m²	19	30%
600 - 1.000 m²	9	14%
1.000 - 1500 m²	1	2%
1.500 - 2.000 m²	4	6%
2.000 - 4.000 m²	6	9%
> 4.000 m²	1	2%

Per últim, cal destacar que aquelles benzineres que es troben en la clau urbanística 22@ s'ubiquen en parcel·les més petites que la resta de benzineres. En aquests casos, la superfície mitjana es redueix pràcticament a la meitat de la mitjana de Barcelona, situant-se als 470 m².

8.7 CONCLUSIONS DE LA SITUACIÓ ACTUAL DE L'ACTIVITAT

- **Distribució heterogènia de l'activitat a la ciutat.**

No existeix una distribució homogènia a la ciutat, sinó una concentració més gran en determinades zones i districtes. Cal destacar una gran concentració a Sant Martí (àmbit 22@), i a les zones industrials de la Zona Franca i Sant Andreu. La localització respon a criteris de mobilitat, visibilitat, disponibilitat de sòl i potencial de transformació urbanístic.

- **Regulació vigent molt laxa i permissiva amb independència de les característiques de l'entorn urbà on s'ubica l'activitat.**

L'activitat avui en dia es permet implantar en tot tipus de teixit i en entorns urbans altament consolidats. No hi ha pràcticament limitacions en relació amb el tipus de teixit o entorn urbà.

L'activitat és compatible amb l'ús residencial i es permet en entorns d'equipaments concorreguts.

- **En els últims 30 anys s'ha pràcticament duplicat el nombre de benzineres a la ciutat. El parc de turismes ha disminuït.**

Des dels anys 1990 observem com el parc de vehicles en xifres totals ha augmentat sensiblement principalment a causa de la creixent matriculació de motos. Per altra banda el parc de turismes i l'índex de motorització ha reduït significativament.

Des d'aleshores, coincidint amb la liberalització del mercat del sector dels hidrocarburs, el nombre de benzineres a la ciutat s'ha pràcticament duplicat. A dia d'avui la capacitat del servei a la ciutat es considera suficient.

- **Manca coherència entra la ubicació actual i futura de l'activitat i la planificació de la mobilitat.**

Es localitzen moltes unitats en vies de xarxa no bàsica i que per tant entren en conflicte amb la implementació de les Superilles, àmbits pacificats a proximitat d'equipaments escolars i sanitaris.

- **Incidència de l'activitat a la xarxa viària.**

La majoria de benzineres s'ubiquen en xarxa bàsica i aproximadament el 65 % d'aquestes es troben en vials d'amplada superior als 20 metres. Moltes d'elles però es situen en parcel·les de dimensions reduïdes i en xamfrà, condició que els permet organitzar de manera més eficient les entrades i sortides i beneficiar-se d' una major visibilitat.

La localització en xamfrà és molt habitual. Implica una optimització de la superfície de les parcel·les però sovint s'impacta la xarxa – no bàsica o carrers pacificats o de caràcter veïnal. Actualment, però, no existeix una regulació que limiti la implantació en funció de l'amplada i el tipus de secció del vial.

- **Incidència de l'activitat a la via pública i l'espai públic.**

La mobilitat que genera l'activitat, les entrades i sortides de vehicles, així com les cues d'espera que es poden ocasionar, impacten sovint sobre la via pública i en particular sobre l'espai dedicat als vianants i les bicicletes.

Els entorns de les benzineres són espais sovint percebuts com a espais en els quals el vehicle privat a motor té la prioritat i on l'usuari sovint es mostra poc respectuós amb la convivència amb el ciutadà –vianant o ciclista –. Sovint es veuen vehicles aparcats de manera temporal ocupant les voreres, i les entrades i sortides estan sovint poc senyalitzades generant certa confusió.

Les unitats de subministrament ubicades a la via pública redueixen l'espai de vianants, en algun cas fins al punt de no garantir-ne les distàncies mínimes d'accessibilitat.

La ubicació d'instal·lacions de subministrament a proximitat d'entorns escolars pot interferir en la mobilitat segura dels infants, creant conflictes amb la implementació dels camins escolars i la millora de la qualitat ambiental d'aquests entorns. Aquest col·lectiu requereix de criteris especials de protecció per afavorir una mobilitat segura.

- **Poca claredat en la senyalització dels accessos (entrades i sortides).**

La multiplicitat de guals en relació amb les activitats complementàries augmenta l'impacte a l'espai públic perquè multipliquen els espais d'entrada i sortida.

- **Multiplicitat d' activitats complementàries.**

La majoria de les activitats consten de botiga annexa. Sovint també de serveis de rentat i reparació. Algunes també tenen espai de restauració, sobretot en zones industrials (Zona Franca). No hi ha una regulació específica per les activitats complementàries més enllà de la pròpia per zona i qualificació del sòl.

- **Manca integració arquitectònica i paisatgística a l'entorn pel que fa els elements de publicitat, senyalització i espais no edificats de la parcel.la.**

Les instal·lacions de les benzineres tenen sovint un impacte visual pel que fa els elements que s'utilitzen per a publicitat i/o senyalització, especialment en entorns urbans on es fonamenta la preservació del patrimoni o certs aspectes de coherència paisatgística. No existeixen criteris estètics per aquesta activitat que garanteixin la seva integració a l'entorn.

- **Manca d'infraestructura de recàrrega elèctrica ràpida per cobrir les futures necessitats de transició cap a un model de mobilitat més sostenible.**

Per tal de fomentar la transició cap a una mobilitat més sostenible, cal fomentar un major desplegament a la ciutat d'infraestructura de recàrrega ràpida per a vehicles elèctrics.

9. LA MOBILITAT A LA CIUTAT DE BARCELONA

L'Ajuntament de Barcelona amb la col·laboració d'altres ajuntaments de l'àrea metropolitana, entitats locals i empreses, treballa per implementar un model de mobilitat que faciliti el transvasament modal cap als modes més sostenibles.

Amb l'objectiu de moderar el consum d'energia en el transport i reduir la seva contribució al canvi climàtic es treballa per fomentar l'augment de la proporció del consum d'energies renovables i "netes".

Avui dia, el transport i la mobilitat rodada suposen per a la ciutat el 30% de les emissions de gasos amb efecte d'hivernacle i és, per tant, un dels principals sectors on s'està actuant. Reduir el nombre de vehicles, i que els que circulin siguin més nets, i facilitar el transvasament cap als modes més eficients, amb el foment del transport públic i col·lectiu i els desplaçaments a peu i en bicicleta, són dues de les línies d'actuació primordials en les quals es vol continuar actuant per fer front al canvi climàtic i també per millorar la qualitat ambiental de la ciutat.

L'Estratègia per la mobilitat elèctrica es planteja de manera que sigui evolutiva i adaptable als canvis socials, econòmics i del mercat energètic.

Es treballa per un entorn urbà sostenible, amb serveis i equipaments de proximitat, que prioritzi el vianant i amb espais verds que contribueixin a una ciutat saludable. Les propostes de transformació urbana han de tenir el compromís de millora de la qualitat dels espais públics des de la perspectiva de la pacificació de l'entorn afavorint la convivència entre els diferents modes, així com una mobilitat segura.

El nou model afronta decisivament aquest repte ambiental, fonamentat amb una nova mobilitat urbana, una nova estructura de serveis urbans, i un creixement notori dels espais verds a la ciutat.

9.1 BARCELONA UN NOU MODEL DE MOBILITAT

Barcelona és la ciutat d'Europa amb més densitat de vehicles, és per aquest i d'altres motius que afecten directament la qualitat urbana i la vida dels seus ciutadans i ciutadanes, que des de l'Ajuntament és pren consciència del problema i s'activen línies d'actuació relacionades directament amb la reducció dels nivells de contaminació actuals i de consum energètic.

Són molts els processos, les mesures i els projectes en els quals, actualment, la ciutat de Barcelona es troba immersa per tal d'assolir un objectiu ben clar: anar fent realitat un model de ciutat molt més sostenible a través de les millores en els hàbits de mobilitat dels seus ciutadans.

El Pla de Mobilitat Urbana de Barcelona (PMU) és el principal referent en la planificació de la mobilitat per assolir un nou model més equitatiu, sostenible, segur i eficient a la ciutat de Barcelona. Actualment està vigent el PMU 2013-2018 i està en redacció el nou PMU 2019-2024.

9.1.1 EL PLA DE MOBILITAT URBANA DE BARCELONA (PMU 2013-2018)

El mes de març de 2015 el consell plenari de l'Ajuntament de Barcelona va aprovar el Pla de mobilitat urbana (PMU) 2013-2018, el document que estableix les prioritats en matèria de mobilitat a la capital catalana durant els anys vinents.

El PMU té com a objectiu **planificar la mobilitat de la ciutat considerant tots els modes de transport,** tant pel que fa al transport de **persones** com de **mercaderies**, incidint especialment al foment dels **desplaçaments en modes no motoritzats**, d'acord amb els principis i objectius dels articles 2 i 3 de la Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat.

El Pla identifica una sèrie de problemàtiques associades al model vigent de mobilitat, com la contaminació atmosfèrica i acústica relacionades amb el transport, la congestió circulatòria, l'efecte barrera de les infraestructures, l'accidentalitat o l'apropiació de l'espai públic per part dels modes motoritzats; a partir de les **problemàtiques detectades,** es marca **4 objectius estratègics:** una **mobilitat segura,** una **mobilitat sostenible,** una **mobilitat equitativa** i una **mobilitat eficient.**
En aquest sentit, i per tal d'assolir els objectius establerts, el Pla planteja necessari:

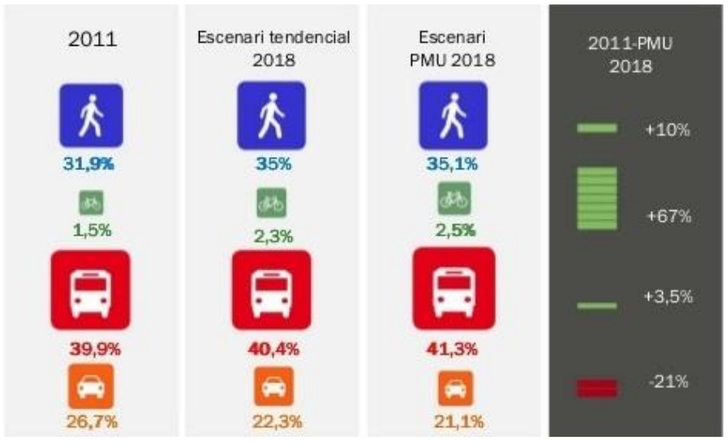
- **Reduir l'accidentalitat** associada a la mobilitat (fixa com a objectiu per al 2018 reduir el 30% de morts i el 20% de ferits greus respecte al 2012).
- **Facilitar el transvasament modal** cap a modes més sostenibles i eficients, **reduir la contaminació acústica i atmosfèrica**, així com **moderar el consum d'energia** en el transport tot augmentant la proporció del consum d'energies renovables (es marca el compliment amb els paràmetres de la UE). El pla es fixa com a objectiu que el 2018 Barcelona compleixi tots els paràmetres ambientals de la UE per NO2 i PM10.
- Fomentar **usos alternatius** de la via pública i **garantir l'accessibilitat** al sistema de mobilitat (fixa com a objectiu per al 2018 que el 99% de la població tingui una parada de bus a menys de 250 metres).
- **Incrementar l'eficiència dels sistemes de transport** i incorporar les **noves tecnologies** en la gestió de la mobilitat (establiment de microplataformes logístiques i millores tant a nivell ambiental com en l'espai públic).

En conseqüència, les seves **principals línies d'actuació** s'enfoquen cap a l'organització de la trama urbana de la ciutat en superilles i altres mesures de pacificació, cap a la implantació de la nova xarxa ortogonal de bus (NXB) i el desenvolupament total de la xarxa de carrils bici així com cap el compliment dels paràmetres normatius de qualitat ambiental marcats. També s'encaminen cap a la promoció i l'aplicació de mesures de discriminació positiva dels vehicles amb alta ocupació, cap a la revisió de la regulació de l'aparcament (tant

en calçada com fora d'ella), cap a la millora de l'eficiència de la càrrega i descàrrega i, per últim, cap al manteniment del nivell de trànsit.

En aquest darrer punt, cal destacar que **el repartiment modal marcat per a l'escenari PMU 2018** es fixava en valors molt elevats per als modes no motoritzats i el transport públic (gaire bé el 80% entre els tres modes), destinant un 35,1% a l'anar a peu, un 2,5% per a la bicicleta i un 41,3% al transport públic; mentre que per al transport privat, es donava una reducció considerable dels valors percentuals als quals estava sotmès anteriorment passant del 26,7% al 2011 fins al 21,1% marcat per al 2018.

Repartiments modal tendencial i objectiu per a Barcelona marcats al PMU 2013-2018.



Font: Pla de Mobilitat Urbana 2013-2018, Ajuntament de Barcelona.

El global de les línies d'actuació del Pla de Mobilitat Urbana actual de la ciutat de Barcelona, s'emmarca en 66 propostes concretes desglossades en els següents àmbits: 7 actuacions per a la mobilitat a peu, 13 per a la mobilitat en bicicleta, 19 per a la mobilitat en transport públic, 9 per a la distribució urbana de mercaderies i 18 propostes específiques per a la mobilitat en transport privat.

De totes elles, actualment ja se n'han dut a terme algunes com les relacionades amb la millora de la xarxa de vianants, l'augment de quilòmetres de carrils bici o la promoció de la bicicleta elèctrica, la implantació progressiva de la NXB i l'elaboració d'un pla de mobilitat turística, la promoció de la DUM amb mitjans de baix impacte o la revisió de les normes urbanístiques i l'adaptació de la ràtio d'estacionament d'edificis a la realitat del territori.

Segons informació de l'Ajuntament de Barcelona donada en el marc del Pacte per la Mobilitat el febrer de 2018, de les 66 actuacions previstes es trobaven al 53% d'execució total. Per blocs, les actuacions referents a la mobilitat a peu s'havien complert en un 68%, les referents a la mobilitat en bicicleta, en un 61%, les referents al transport públic en un 42%, les referents a la distribució urbana de mercaderies en un 70%, i finalment les referents a la mobilitat en transport privat, en un 46%.

"Omplim de vida el carrer, la implantació de les Superilles a Barcelona" (2016)

Una de les principals línies d'actuació del PMU és l'organització de la trama urbana de la ciutat en Superilles i altres mesures de pacificació amb l'objectiu final de millorar la qualitat de vida als barris, democratitzar l'ús de l'espai públic i promoure formes de moure's més sostenibles.
Es proposa com un nou model d'entendre l'espai públic i la mobilitat, basat en el concepte de Superilla, que serveix tant d'escenari final, com d'eina catalitzadora pel canvi.

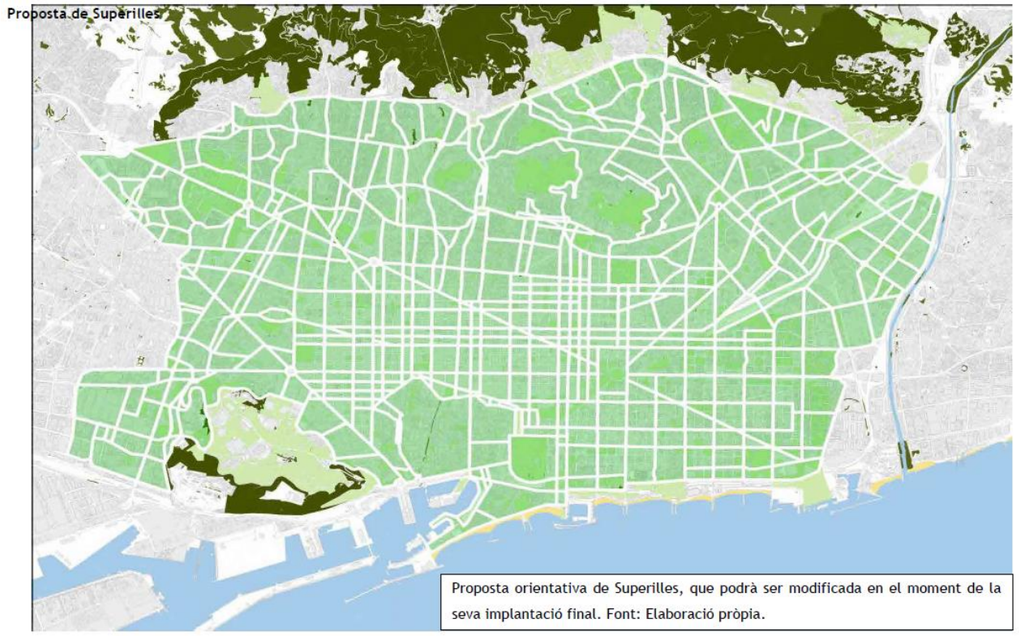
El Programa **"Omplim de vida el carrer, la implantació de les Superilles a Barcelona" (2016**) , neix de la necessitat d'afrontar el doble repte de millorar la qualitat de vida de les persones, fent que la ciutat sigui més habitable i més saludable, i alhora reduir l'impacte de l'activitat humana i garantir la integritat del medi ambient, a curt i llarg termini. Barcelona és una ciutat densa i compacta, amb tots els beneficis que això comporta pel que fa a la necessitat de desplaçament i a l'eficiència en l'ús dels recursos natural. Al mateix temps, cal estar atents a certs dèficits que cal corregir de manera urgent: els nivells de contaminació de l'aire, el soroll produït pel trànsit, l'accidentalitat viària, la manca de verd, la qualitat dels espais de relació, etc.

El model Superilles és una forma d'organitzar la ciutat que es basa en invertir la distribució de l'espai públic entre els vehicles i les persones, prioritzant el ciutadà, per tal de millorar les condicions ambientals i la qualitat de vida de les persones. El Model Superilles posa en valor la necessitat d'habitar l'espai públic, i planifica la ciutat sota aquesta mirada.

Per tal d'aconseguir aquests objectius es parteix d'una diversificació dels carrers quant a la seva habitabilitat, els seus usos i en relació a la seva capacitat connectora. Els espais verds, els punts tractors i equipaments, els eixos per a vianants, els carrers i les diferents xarxes de mobilitat, conformen sistemes que se superposen i entreteixeixen els districtes, barris o unitats veïnals. Cada sistema i xarxa té el seu valor propi, i beneficia en el seu radi d'influència a tots. La integració de tots els sistemes i xarxes, conforma un teixit urbà on la qualitat urbana s'estén i difon més o menys homogèniament.

Es tracta d'una diversificació dels carrers, que es basa en reconèixer i potenciar les característiques prèvies d'aquests i sumar-hi les diferents xarxes. Hi ha eixos importants per la seva continuïtat, per la seva funcionalitat, jerarquia espacial (secció), capacitat d'unir llocs o edificis, o per la seva pròpia història, que defineixen uns sistemes urbans que engloben i relacionen llocs i activitats. Alguns carrers tenen les funcions de canalitzar el trànsit de pas, altres esdevenen eixos cívics i verds que connecten espais verds, barris i punts d'interès, i altres queden alliberats per a altres funcions ciutadanes, lligades a l'habitar i a la vida de barri.

El model de les Superilles afronta decisivament aquest repte ambiental, fonamentat amb una nova mobilitat urbana, una nova estructura de serveis urbans, i un creixement notori dels espais verds a la ciutat. Tota aquesta estructura bàsica, ha d'anar acompanyada amb una planificació dels usos a la ciutat. Des d'aquesta perspectiva, és indispensable la coordinació d'aquest model i la planificació de la implantació de instal·lacions de subministrament per a vehicles a la ciutat.



Proposta de Superilles

Font: Pla de Mobilitat Urbana 2013-2018, Ajuntament de Barcelona.

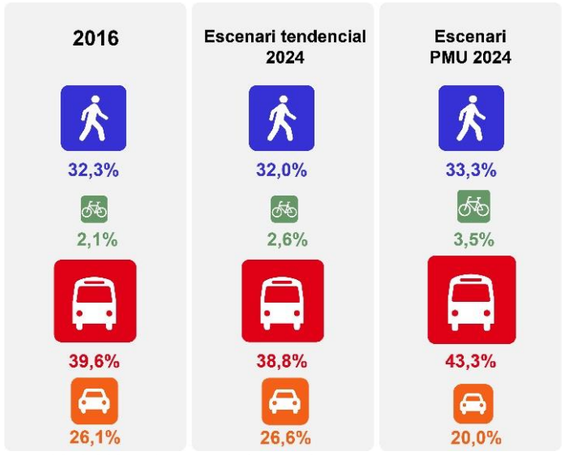
9.1.2 EL NOU PLA DE MOBILITAT URBANA DE BARCELONA (PMU 2019-2024) EN REDACCIÓ

L'Ajuntament de Barcelona està redactant el nou **Pla de Mobilitat Urbana 2019- 2024**. Seguint la línia de l'anterior, el nou pla se centrarà en potenciar els desplaçaments a peu, en transport públic i en bicicleta. Els principals eixos seran els següents:

- Mobilitat Segura: Reduir l'accidentalitat associada a la mobilitat.
- Mobilitat Saludable: Fomentar la mobilitat activa; reduir la contaminació atmosfèrica derivada del transport; reduir la contaminació acústica derivada del transport.
- Mobilitat Sostenible: Facilitar el transvasament modal cap als modes més sostenibles; moderar el consum d'energia en el transport i reduir la seva contribució al canvi climàtic; augmentar la proporció del consum d'energies renovables i "netes".
- Mobilitat Equitativa: Fomentar usos alternatius de la via pública; garantir l'accessibilitat al sistema de mobilitat; garantir una mobilitat equitativa per edat, condició física, gènere, renda econòmica i barri; millorar les condicions de la mobilitat laboral i de la vida quotidiana.
- Mobilitat intel·ligent: Incrementar l'eficiència dels sistemes de transport; incrementar l'ús dels vehicles d'ús compartit (Sharing); incorporar les noves tecnologies en la gestió de la mobilitat; millorar el servei de mobilitat introduint tecnologies mobility as a service.

L'objectiu del nou PMU 2029-2024 (en redacció) en relació a l'escenari futur és que cal reduir la demanda en mobilitat en vehicle privat en un 21% respecte la situació actual (2016), passant del 26,1 al 20,0%. En relació a la bicicleta vol dir incrementar en un 75% el nombre d'etapes en aquets mitjà de transport. El transport públic ha d'incrementar en un 12,6% la demanda i les etapes a peu en un 6%.

Repartiment modal PMU 2019-2024



Font: Pacte per la Mobilitat- PMU 2019-2024. Ajuntament de Barcelona

Per assolir aquest escenari el PMU 2019-2024 proposa 54 actuacions i subactucaions (en procés de validació) agrupades en 5 grans àmbits:

- MOBILITAT A PEU
- MOBILITAT EN BICICLETA I ALTRES GINYS
- MOBILITAT EN TRANSPORT PÚBLIC I COL·LECTIU
- DISTRIBUCIÓ URBANA DE MERCADERIES
- MOBILITAT EN TRANSPORT PRIVAT

Totes les mesures i actuacions (millores en el transport públic, millora en l'oferta per a bicicletes, millores per a la mobilitat dels vianants, restriccions circulació vehicle privat, etc.) participen en l'assoliment de l'escenari Objectiu PMU de reducció del 21% de la demanda del vehicle privat i transvasament d'aquests desplaçaments a modes més sostenibles.

Pròpiament en l'àmbit del transport privat (àmbit MOBILITAT EN TRANSPORT PRIVAT) unes de les mesures amb més impacte tenen a veure amb l'actuació "Gestionar el trànsit amb criteris ambientals" que inclou com a subactuacions la implementació de la Zona de Baixes Emissions (ZBE), la seva avaluació i propostes

de millora i l'estudi de la implantació d'altres mesures peatge urbà, tarifa de congestió, Zones Lliures d'emissions al voltant d'entorns escolars, centres d'atracció i Espais de Gran Afluència, etc.).

En l'àmbit de la MOBILITAT EN TRANSPORT PRIVAT també s'actua per assolir, entre d'altres, un canvi cap a la utilització de carburants nets i la reducció de l'ús d'energies procedents del petroli. Per exemple, hi ha tres actuacions (pendents de validació final) que van clarament en aquest sentit:

7. Promoure vehicles més eficients, més segurs i més nets
8. Promoure vehicles sostenibles dintre de l'àmbit municipal
9. Impulsar la implantació de punts de recàrrega per a vehicles elèctrics

Així mateix en l'àmbit de la MOBILITAT EN TRANSPORT PÚBLIC I COL·LECTIU també s'estableixen actuacions per promoure vehicles més eficients i més nets.

Moltes d'aquestes actuacions formen part de la Mesura de Govern de l'Ajuntament de Barcelona: Estratègia de MOBILITAT ELÈCTRICA, aprovada el març de 2018.

9.1.3 MESURA DE GOVERN DE L'AJUNTAMENT DE BARCELONA: ESTRATÈGIA DE MOBILITAT ELÈCTRICA

Aquesta estratègia, alineada amb els objectius del PMU, és el full de ruta que fixa les línies i els objectius estratègics clau per garantir la transició de Barcelona cap a una mobilitat sostenible i de zero emissions, basada en l'eficiència dels vehicles elèctrics.

En aquest sentit, i tal com es recull a l'Estratègia, encara que la priorització de l'actual Pla de Mobilitat Urbana 2013- 2018 és facilitar el transvasament modal cap als modes no motoritzats com la mobilitat a peu o amb bicicleta, és evident que els modes motoritzats continuaran essent necessaris per la mobilitat diària de la ciutadania. En aquests casos doncs, s'ha de procurar que siguin eficients, nets i sostenibles, com és el cas de la mobilitat elèctrica.

L'objectiu marc de l'Estratègia és que la **MOBILITAT ELÈCTRICA sigui el mode motoritzat preferent per acompanyar la transició cap a un model de mobilitat saludable i sostenible**.

Per aconseguir-ho considera un esquema de treball amb cinc àrees d'actuació: flota municipal, transport públic, taxi, distribució urbana de mercaderies i turismes i motocicletes, i cerca les línies d'acció en cada cas.

L'horitzó de treball de l'Estratègia de MOBILITAT ELÈCTRICA coincideixen amb el nou PMU 2019-2024 (en redacció) i té un full de ruta adaptable i revisable segons els canvis socials, econòmics i del mercat energètic i per això es planteja la seva revisió cada dos anys.

Horitzó de treball de l'Estratègia de MOBILITAT ELÈCTRICA

Font: Mesura de Govern de l'Ajuntament de Barcelona: Estratègia de MOBILITAT ELÈCTRICA

Es concreten aquests objectius:

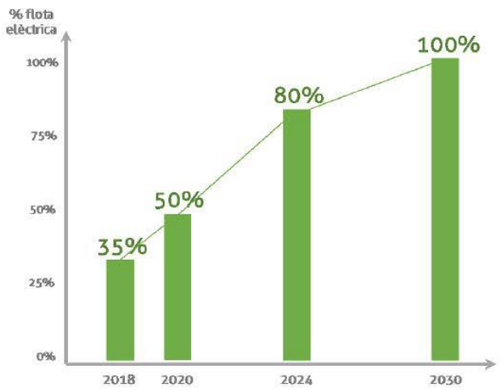
- Flota municipal: En el cas de la flota municipal, amb un 35% actual de flota elèctrica, suposa que en 10 anys tots els vehicles actuals hauran passat per un procés de renovació, que portarà al 100% de la flota elèctrica el 2030.

- Transport públic: Tot i la situació de partida actual, assumint el compromís de compra de vehicles només zero emissions a partir del 2025, i suposant un període de renovació de 15 anys, es consideren els objectius intermedis per l'horitzó 2020 del 2% i 2024 del 8%, i amb visió de disposar de tota la flota elèctrica a 2040.

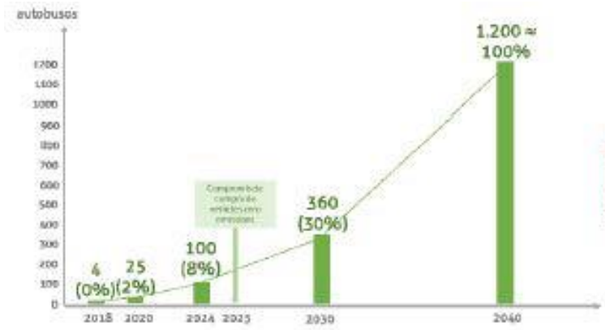
- Segons previsions de l'AMB, l'organisme deixarà d'homologar taxis dièsel a partir del 2019. En aquest context, l'estratègia afegeix i considera que a partir de 2024 només s'homologaran taxis elèctrics, suposant un període de renovació de 6-8 anys resultarà una flota elèctrica al 100% el 2040.

- En base a la situació de partida actual en relació al parc de turismes i motocicletes a la ciutat de Barcelona, i considerant un ritme de matriculacions el doble any rere any, es marquen els següents objectius del 4% el 2024 per als turismes i el 8% per a les motocicletes.

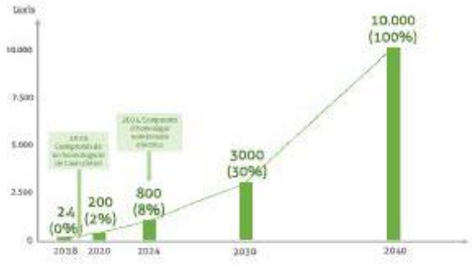
Objectius per a la flota municipal



Objectius pel transport públic

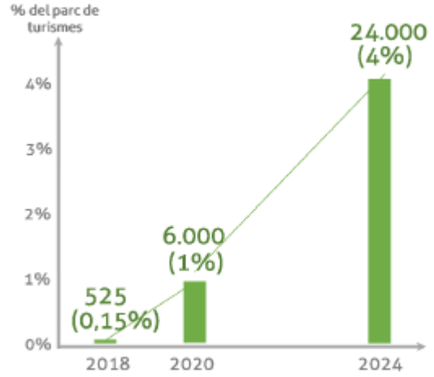


Objectius pel taxi

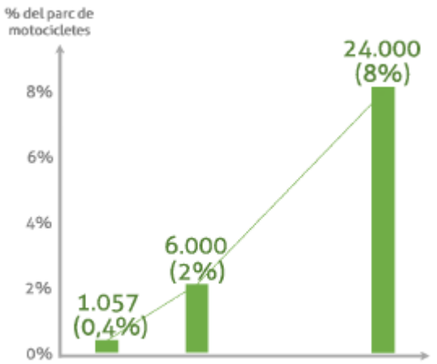


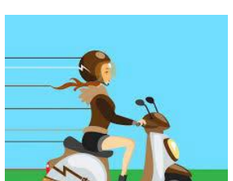
Font: PMU 2019-2024 – Procés participatiu i Estratègia de mobilitat elèctrica, Març 2018. Ajuntament de Barcelona

Objectius per al parc de turismes



Objectius per al parc de motocicletes





Font: PMU 2019-2024 – Procés participatiu i Estratègia de mobilitat elèctrica, Març 2018. Ajuntament de Barcelona

L'Estratègia de Mobilitat Elèctrica treballa en quatre línies d'acció.

- Marc regulatiu i polítiques públiques
- Flotes i transformació industrial
- Gestió de la infraestructura de recàrrega
- Comunicació i sensibilització

9.1.4 PLA DIRECTOR DE MOBILITAT DE LA REGIÓ METROPOLITANA DE BARCELONA 2013-2018 (PDM) (ACTUALMENT APROVAT INICIALMENT EL PLA DIRECTOR DE MOBILITAT 2020-2025)

El Pla Director de Mobilitat (pdM) de la Regió Metropolitana de Barcelona (RMB) té per objecte planificar la mobilitat de la regió tot tenint presents totes les modalitats de transport, tant de persones com de mercaderies, d'acord amb els principis i els objectius que emanen dels articles 2 i 3 de la Llei de la mobilitat.

El pdM desenvolupa al territori el que determinen les directrius nacionals de mobilitat (art. 7.1 de la Llei), en coherència amb les directrius del planejament territorial vigent a la Regió Metropolitana de Barcelona.

Actualment el pdM vigent és el pdM 2013-2018 (ampliat fins al 2020) però actualment està en redacció el pdM 2020-2025, del que s'ha elaborat i publicat una diagnosi preliminar. El pdM vigent marca 20 objectius:

- Afavorir el transvasament modal cap als modes més sostenibles
- Incrementar l'eficiència del sistema de transports
- Minimitzar la distància dels desplaçaments
- Reduir les externalitats del sistema de transports
- Moderar el consum i reduir la intensitat energètica del transport
- Reduir la contribució de la mobilitat al canvi climàtic
- Reduir l'impacte atmosfèric de la mobilitat
- Reduir l'accidentalitat
- Garantir l'accessibilitat del sistema de mobilitat
- Incorporar les noves tecnologies en la gestió de la mobilitat

Segons la diagnosi preliminar del nou pdM 2020-2025, hi ha hagut un augment important de la mobilitat, especialment de passatgers, que indiquen una evolució per sobre fins i tot de l'escenari tendencial del pdM 2013-2018 i que situen la mobilitat a valors similars als del 2010.

Entre els objectius ambientals del pdM 2013-2018 hi ha els de reduir el consum energètic i reduir el consum de derivats de petroli, objectius no assolits segons el Tercer informe de seguiment ambiental del pdM de Gener de 2018 degut en part a aquest augment de la mobilitat després de la crisi. En aquest informe es recull que a l'àmbit metropolità el consum energètic manté un comportament mantingut fins al 2015 mostrant un repunt el 2016. En relació a la benzina presenta una evolució a la baixa entre 2012 i 2016, tot i que el 2016 augmenta el consum, i respecte al dièsel el consum augmenta. Pel que fa als combustibles alternatius, hi ha un petit increment el 2016.

En aquest escenari de creixement, el nou pdM 2020-2025 posa èmfasi en els objectius ambientals:

- Intensificació del transvasament modal d'usuaris del vehicle privat cap al transport públic per les millores proposades en aquesta xarxa.
- Increment i consolidació de les tendències de creixement pel que fa a l'electrificació del parc de vehicles.

I proposa, a nivell general (el pdM 2020-2025 està en la fase de diagnosi), entre d'altres mesures, mesures orientades a la renovació del parc de vehicles:

- Mesures de gestió de la xarxa viària i regulació d'aparcament per afavorir aquests modes.
- Millores en les infraesetrucutres necessàries per la implantació d'aquests vehicles.
- Incentius fiscals i normatius per la renovació de parc per a particulars i flotes.

9.1.5 EL PLA METROPOLITÀ DE MOBILITAT URBANA 2019-2024 (PMMU) (APROVAT INICIALMENT)

El Pla de Metropolità de Mobilitat Urbana (PMMU) és el document bàsic per a configurar les estratègies de mobilitat sostenible de l'Àrea metropolitana de Barcelona pel que fa a mobilitat de persones i mercaderies, tal i com determina l'article 9 de la Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat.

Els objectius del PMMU es defineixen en línia amb el que marquen les polítiques ambientals per al transport i la planificació superior i inferior; el pdM de l'RMB i els PMU dels municipis que formen part de l'Àrea Metropolitana de Barcelona. Es prenen en consideració, de més a més, les tendències en disseny i planificació de ciutats sostenibles i saludables.

El PMMU té la premissa de ser un Pla realista i assumeix que el canvi en els hàbits de la mobilitat metropolitana no és immediat. En aquest sentit, els escenaris prospectius del PMMU consideren l'actual increment de la mobilitat degut al període de recuperació de la crisi econòmica soferta els darrers anys. Així doncs, tot i tenir la visió d'aconseguir els seus objectius al 100% (alguns d'ells establerts per l'any 2030), s'estableixen uns objectius concrets assequibles en el seu període de vigència (fins l'any 2024) entenent que aconseguir revertir la tendència actual en la mobilitat és el primer pas d'un llarg camí per arribar al model de mobilitat metropolità desitjat.

Els objectius socioambientals i estratègics del PMMU s'organitzen entorn de quatre objectius generals:

- OBJECTIU 1: Mobilitat saludable – Minimitzar els efectes del sistema metropolità de transport en la salut de la població.
- OBJECTIU 2: Mobilitat sostenible – Reduir els impactes ambientals, i en especial la contribució al canvi climàtic, del sistema metropolità de transport.
- OBJECTIU 3: Mobilitat eficient – Millorar l'eficiència del sistema metropolità de transport, tot garantint el progrés social i econòmic.
- OBJECTIU 4: Mobilitat equitativa – Promoure un sistema metropolità de transport just que particularment garanteixi l'accessibilitat al transport públic i fomenti la cohesió social.

Objectius socioambientals (generals i específics) del PMMU 2019-2024.

Font: IERMB

En relació al consum energètic i el traspàs a vehicles menys contaminants, es destaquen 3 objectius específics de l'Objectiu 2 Mobilitat sostenible:

- O2.1 Reduir el consum d'energia i les emissions de GEH del transport de passatgers i mercaderies: La reducció del consum d'energia i de les emissions de GEH del transport és un dels compromisos més ferms de la UE en matèria de medi ambient. L'actual PMMU es fixa com a objectius, d'una banda, reduir notablement el consum de combustibles fòssils al transport, tot fomentant la renovació del parc de vehicles i la introducció de combustibles alternatius. D'altra banda, quant a les emissions de GEH (CO_2) el valor objectiu es fixa d'acord amb les Decisions de repartiment de l'esforç 406/2009/CE i COM(2016) 482 final, i amb l'objectiu que estableix el Pla Clima i Energia de l'AMB: en 2030 reduir 900.000 tCO_2eq del transport i la mobilitat respecte de les emissions de l'any 2005, aproximadament un 30%.

- O2.2 Afavorir el traspàs modal cap a modes de transport sostenibles i democràtics: Una de les mesures més efectives per a aconseguir minimitzar els impactes ambientals de la mobilitat pel que fa a consum d'energies fòssils i les emissions de CO_2 i la qualitat de l'aire i el soroll ambiental és la reducció de l'ús del vehicle privat i de la distància mitjana dels desplaçaments en vehicle privat. Això es pot aconseguir mitjançant una forta incidència en el traspàs modal cap al transport públic col·lectiu i l'anar a peu i en bicicleta.

Es preveu que la distribució modal de l'àrea metropolitana de Barcelona, si no es realitza cap actuació, l'any 2024 comptarà amb un major pes del transport públic (+0,4 punts percentuals) i la bicicleta (+0,3 punts percentuals), però també augmentarà l'ús del vehicle privat (+0,3 punts percentuals). Els desplaçaments a peu, més relacionats amb la mobilitat per motius personals, es preveu que disminuiran -0,9 punts percentuals. Aquesta és una projecció que cal corregir i, és per això, que s'estableixen com a objectius que el 2024 la quota modal dels desplaçaments en vehicle privat en dia feiner es redueixi del 29,8% actual (2016) al 27% i que es redueixi la distància mitjana dels desplaçaments interurbans.

- O2.3 Fomentar el traspàs a vehicles de baixes emissions (VBE): Els vehicles de baixes emissions (VBE) són una alternativa per a aconseguir estabilitzar i reduir les emissions de CO_2 i de contaminants locals, i així poder complir amb els reptes de contribució al canvi climàtic i de qualitat de l'aire que es plantegen en l'àmbit metropolità. El PMMU fa una aposta en ferm per aconseguir una penetració dels VBE en l'horitzó del Pla amb el desplegament de la Zona de Baixes Emissions en l'Àmbit Rondes i amb les mesures complementàries d'ajuda a la compra de VBE. En aquest sentit, s'estableix la fita de fomentar la penetració dels VBE fins a un +5,0% el 2024.

9.1.6 EL PLA CLIMA I ENERGIA 2030 DE L'ÀREA METROPOLITANA DE BARCELONA

El ple del Consell Metropolità de l'Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB) del mes de setembre de 2018 va aprovar per unanimitat l'estratègia climàtica Pla Clima i Energia 2030 per lluitar contra el canvi climàtic i dur a terme la transició energètica cap a un model que abandoni els combustibles fòssils i aposti per l'estalvi i l'eficiència energètica.

L'objectiu del pla és provocar un canvi d'hàbits en la ciutadania del territori metropolità alineats amb les directrius que ha fixat la Unió Europea a tots els seus membres de cara al 2030, i que exigeixen un descens del 40% de les emissions de CO_2, un augment de l'ús d'energies renovables en un 30% i una millora de l'eficiència energètica en un 30%.

Els objectius finals d'aquest seguit de mesures són la lluita contra el canvi climàtic i l'assoliment d'una veritable transició energètica al territori metropolità. Aquests estan alineats amb les directrius que ha fixat la Unió Europea a tots els seus membres amb horitzó 2030, El Pla clima i energia 2030 preveu fins a 96 accions diferenciades, totes amb aplicació pràctica al territori i dividides en quatre grans capítols: Renaturalització, potenciació de la generació local d'energies renovables, sensibilització i coordinació entre l'AMB i els ajuntaments metropolitans.

Dins de les accions impulsades directament per l'AMB, un 24% de la reducció correspondrà a millores en les instal·lacions metropolitanes (renovació d'equips a les plantes de tractament de residus, depuradores, etc.); un 35% a millores en eficiència energètica (implantació de fonts d'energia sostenibles) i un 41% a canvis en la mobilitat (ús de vehicles elèctrics i baixos en emissions en el sistema de transport públic). En aquesta línia, cal treballar a l'hora de planificar les instal·lacions de subministrament a vehicles a la ciutat

de Barcelona i fomentar la infraestructura que permeti facilitar la transició cap a l'ús de vehicles menys contaminants a dins la ciutat.

Fotolineres metropolitanes

Una de les línies principals d'actuació de l'AMB en matèria d'energies renovables és la instal·lació de plaques fotovoltaiques a les cobertes de diferents edificis públics dels municipis metropolitans.

Una altra de les apostes de l'AMB és la xarxa de fotolineres laborals. L'electricitat que s'hi genera, també a partir de plaques solars, es destina a recarregar els vehicles elèctrics endollats i, quan aquests no la necessitin, es pot aprofitar per donar energia a la instal·lació pública que tenen al costat.

La majoria de les 9 noves fotolineres que s'instal·laran estaran ideades com a servei Park&Ride, dirigides a qualsevol ciutadà que vulgui deixar el seu vehicle elèctric carregant-se mentre accedeix a Barcelona en transport públic.

9.1.7 EL PLA CLIMA BARCELONA 2018-2030

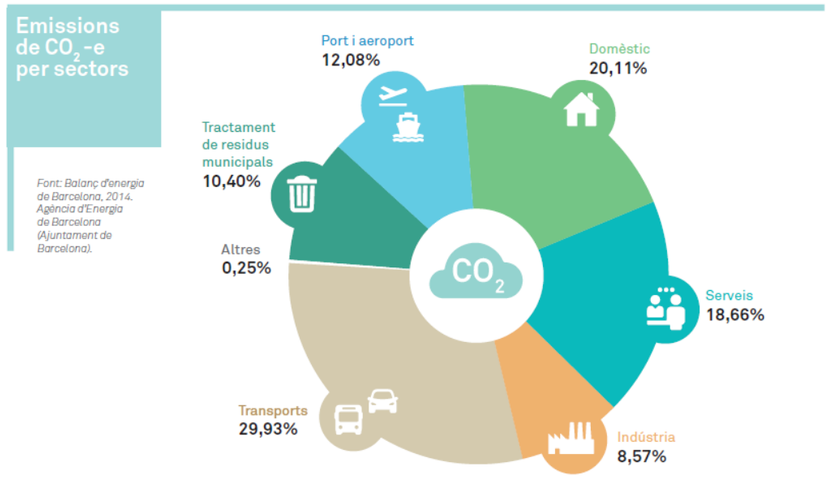
En el marc de la COP21 - París, Barcelona va presentar el Compromís de Barcelona pel Clima (CBC), promogut per més d'un miler d'empreses, entitats ciutadanes i escoles vinculades a la xarxa Barcelona + Sostenible, signants del Compromís Ciutadà per la Sostenibilitat 2012-2022 i el mateix Ajuntament de Barcelona. Aquesta declaració reafirma els compromisos municipals adquirits (Pacte d'alcaldes i alcaldesses per l'energia, Pacte d'alcaldes i alcaldesses per l'adaptació) i defineix el full de ruta 2015-2017 de Barcelona, on ciutadania i Ajuntament marquen prioritats i reptes a assolir amb la feina conjunta d'uns i altres.
El Pla Clima de Barcelona compila les estratègies i accions ja existents i en planifica de noves a fi d'aconseguir aquests objectius, alhora que dona resposta al compromís que la ciutat ha adquirit amb la signatura del Pacte d'alcaldes per l'energia i el clima (2017).

Els objectius del Compromís de Barcelona pel Clima per al 2030 són els següents:

• Pel que fa a la mitigació, reduir el 40% de les emissions de CO2 equivalent per càpita respecte als valors del 2005.
• Pel que fa a l'adaptació, incrementar el verd urbà en 1,6 km2.

Justificació I beneficis

La mobilitat constitueix un factor clau per al desenvolupament urbà. El dia a dia ciutadà no es pot entendre sense els milions de desplaçaments que es fan a peu, en bicicleta, en transport públic col·lectiu o en vehicle privat a motor, a més dels viatges dels vehicles comercials. Però, avui, el transport i la mobilitat rodada suposen per a la ciutat el 30% de les emissions de gasos amb efecte d'hivernacle. Per tant, és un dels principals sectors on és necessari actuar.



Reduir el nombre de vehicles, i que els que circulin siguin més nets, i facilitar el transvasament cap als modes més eficients, amb el foment del transport públic i col·lectiu i els desplaçaments a peu i en bicicleta, són dues de les línies d'actuació primordials en les quals es vol continuar actuant per fer front al canvi climàtic i també per millorar la qualitat ambiental de la ciutat.

Objectius del pla pel 2030

-Reduir en el 20% la mobilitat en vehicle privat a motor.

Pel que fa a la font d'energia utilitzada, s'estima una proporció menor de vehicles de gasoil respecte als de gasolina el 2030, amb un increment de la mobilitat elèctrica de fins al 15% del parc circulant com a màxim. La Llei catalana del canvi climàtic preveu que les matriculacions de vehicles elèctrics arribin al 30% l'any 2025.

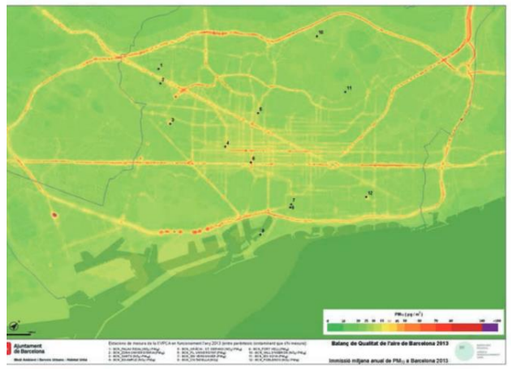
9.1.8 EL PLA DE MILLORA DE LA QUALITAT DE L'AIRE DE BARCELONA 2015-2018 (PMQAB 15-18)

L'any 2015 es va aprovar el Pla de Millora de la qualitat de l'aire de Barcelona 2015-2018 (PMQAB 15-18). El PMQAB és l'instrument, que recull els plans i projectes que s'executen o s'executaran pel mateix Ajuntament o altres institucions, i que tenen afectacions en la qualitat de l'aire de la ciutat. D'entre els plans que inclou, el més important és el Pla de Mobilitat Urbana (PMU) 2013-2018.

La contaminació atmosfèrica és un problema greu de salut a les ciutats europees. Segons l'Agència de Medi Ambient de la UE, és responsable de 300.000 morts prematures al territori europeu.

Es constata, per tant, que a dia d'avui, Barcelona, com altres ciutats europees (París, Londres, Berlín o Rotterdam), supera els límits de concentració en mitjana anual d'NO2 establerts per la UE per a la protecció de la salut (des de l'any 2010 els límits europeus de màxima concentració mitjana anual són 40 µg/m3 per els NO2 i les PM10) i les recomanacions de l'Organització Mundial de la Salut. Aquest fet exigeix que s'hagin d'adoptar estratègies d'actuació a tots nivells - locals, nacionals, estatals i/o europees - per millorar la qualitat de l'aire de les ciutats i les seves Àrees Metropolitanes.

Il·lustració 1. Immissió mitjana anual d'NO_2 de Barcelona al 2013. Font: PMQAB



lustració 2. Immissió mitjana anual de PM_{10} de Barcelona al 2013. Font: PMQAB

L'AMB impulsa una Zona de Baixes Emissions (ZBE) que integri el conjunt de l'AMB i una segona zona a l'interior de les Rondes. Ambdues són necessàries i responen a la diagnosi sobre les emissions de contaminants. L'Ajuntament de Barcelona impulsarà la creació d'aquestes ZBE metropolitanes treballant amb l'AMB i els municipis que la integren, especialment amb l'Hospitalet de Llobregat i Sant Adrià del Besòs en relació a la ZBE intra-Rondes.

Zona de Baixes Emissions de l'àmbit Rondes de Barcelona

L'objectiu és protegir les persones i el medi de l'aire contaminat procedent dels vehicles. Aquesta és una de les mesures per vetllar per la qualitat de l'aire que respirem i garantir el dret a la salut en una ciutat més saludable.
Les restriccions de circulació dins la Zona de baixes emissions de l'àmbit Rondes de Barcelona s'aplicaran a partir de l'1 de desembre de 2017 en dies d'episodi de contaminació per NO2, laborables de dilluns a divendres, de 7.00 a 20.00 hores. En anys posteriors les restriccions s'aniran ampliant progressivament fins a ser permanents a partir del 2020. La Zona de Baixes Emissions de Barcelona se centra al terme municipal de Barcelona excepte el barri de Vallvidrera, el Tibidabo i les Planes i la Zona Franca Industrial.
També engloba àmbits dels municipis circumdants de Sant Adrià del Besòs, L'Hospitalet de Llobregat, Esplugues de Llobregat i Cornellà de Llobregat.

Des de l'1 de desembre de 2017 la restricció afecta a turismes sense etiqueta DGT i furgonetes anteriors a Euro 1. Des de l'1 de desembre de 2018 la restricció afecta també a les motos, ciclomotors i quadricicles lleugers sense etiqueta DGT.
Queden exempts temporalment els camions, els autocars, els autobusos i les furgonetes Euro 1, Euro 2 i Euro3. Queden exempts de manera permanent els vehicles de persones amb mobilitat reduïda, els serveis d'emergències (policia, bombers, ambulàncies) i els serveis essencials (mèdic, funerari).

Aquestes restriccions que s'apliquen actualment només en cas d'episodi ambiental de contaminació esdevindran progressivament permanents a partir del 2020.

Així, es començarà pels turismes EURO 1 i les furgonetes pre EURO1 al gener de 2019 i es faran extensives a tots els vehicles sense etiqueta de la DGT el gener de 2020, on estaran desplegades totes les mesures d'impuls de transport públic, aparcament i altres mesures alternatives i compensatòries previstes.

9.1.9 PLA PER LA REDUCCIÓ DE LA CONTAMINACIÓ ACÚSTICA DE LA CIUTAT DE BARCELONA 2010-2020 D'ACORD AMB LA LLEI 37/2003 DEL SOROLL

Aquest pla defineix les actuacions a portar a terme per disminuir els nivells de soroll a les zones de superació prioritàries, i preservar les zones tranquil·les i sensibles de l'augment de la contaminació acústica:

• Donar prioritat a l'actuació en les zones de la ciutat on se supera el nivell de capacitat acústica assignada en funció de la seva classificació, i que han estat identificades amb el mapa de superació. En aquestes zones, cal analitzar els problemes específics que presenten per aplicar les mesures correctores més adients en cada cas i assolir els nivells acústics acceptables.

• Protegir, tal i com preveu la Llei 37/2003 del soroll, les zones tranquil·les i les zones sensibles (escoles, hospitals, etc.) contra l'augment de la contaminació acústica.

9.1.10 DECLARACIÓ D'EMERGÈNCIA CLIMÀTICA DE LA CIUTAT DE BARCELONA

El passat 15 de gener de 2020 la Ciutat de Barcelona va fer la Declaració d'emergència Climàtica amb la voluntat d'encapçalar aquesta oportunitat per accelerar canvis necessaris i transversals en la nostre manera de viure.

En aquesta declaració es plantegen 7 canvis de model entre les quals s'inclou el canvi de model en la mobilitat, responsable d'un 40% de les emissions de gasos amb efecte hivernacle.

La declaració aboga per un model de ciutat més sostenible i una petjada de carboni menor i que el canvi comporti una transformació de l'espai públic on les persones siguin les protagonistes.

D'entre els reptes més rellevants es planteja consolidar la infraestructura ciclista, impulsar les infraestructures de transport públic i reduir l'ús del vehicle privat motoritzat a la ciutat.

9.1.11 MODIFICACIÓ DE LES NORMES URBANÍSTIQUES DEL PGM QUE REGULEN L'APARCAMENT AL TERME MUNICIPAL DE BARCELONA

Sota l'objectiu general de contribuir a la millora mediambiental i avançar cap a una mobilitat més sostenible, l'Ajuntament de Barcelona, amb una política activa de desenvolupament d'habitatge social, es planteja com a primera mesura que la previsió de places d'aparcament en les promocions ¡ d'habitatge de protecció i dotacional s'ajusti a les necessitats reals de les pròpies promocions, inferiors en general a les reserves mínimes d'aparcament establertes per les NNUU. D'aquesta manera es vol fomentar, en primera instància i des de la iniciativa pública, d'altres formes alternatives de transport i l'ús del transport públic i també evitar la previsió en aquestes promocions d'un escreix de places obligatori per aplicació d'una normativa general sense distingir els tipus de promoció.

Pel què fa al foment de les noves tecnologies, en concret del vehicle elèctric es preveu la instal·lació per a places amb punts de recàrrega elèctrica.

9.2 LA MOBILITAT EN VEHICLE PRIVAT A BARCELONA

9.2.1 ELS PATRONS DE MOBILITAT A LA CIUTAT

En la mobilitat intermunicipal el vehicle privat té un pes molt rellevant. En termes absoluts, no es pot deixar de banda el pes que la ciutat de Barcelona exerceix dins l'àrea metropolitana i l'RMB. Encara que en termes relatius la quota modal del transport públic és més alta respecte d'altres tipus de connexions metropolitanes interurbanes, el volum de desplaçaments de connexió fa que en termes comparatius la mobilitat en cotxe de connexió amb Barcelona tingui un fort pes en la mobilitat privada. Dels 1,84 milions de desplaçaments diaris de connexió en dia feiner fets a Barcelona, 800.000 es fan en vehicle privat *(PMMU ,2016).*

La població metropolitana fa una mitjana de 3,21 desplaçaments diaris i, en total, en un dia feiner se'n fan 10,2 milions. Els residents a Barcelona són responsables del 52 % de la mobilitat, el 37 % correspon als desplaçaments dels residents a la resta de la primera corona metropolitana i l'11 % restant, als de la segona corona.

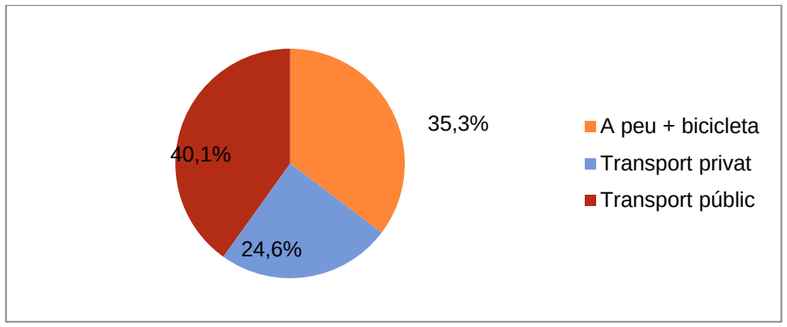
Els motius de desplaçament de la població són molt diversos, però anar a treballar (12,7 %), comprar (10,7 %) i acompanyar persones (8,2 %) són els tres motius més freqüents després de les tornades a casa (44,1 %). El fet que el percentatge de les tornades a casa no arribi al 50 % de la mobilitat s'explica per la triangularitat d'alguns desplaçaments: després de desplaçar-se, part de la població fa un o més trajectes per qualsevol altre motiu, abans de tornar a casa.

En conjunt, els desplaçaments per motiu personal-tornada i ocupacional-tornada, és a dir, on no hi ha triangulació, expliquen la mobilitat diària de gairebé el 45 % de la població que es mou.
En els fluxos interns, la mobilitat personal és majoritària; en canvi, en els fluxos de connexió, els desplaçaments per raons de treball i estudis (motius ocupacionals) són els principals.

El dinamisme econòmic també s'ha traduït en una major mobilitat en els últims anys. Els desplaçaments de l'any 2016 recuperen i superen els nivells de mobilitat de l'any 2007. La fluïdesa del trànsit ha baixat, fins al punt que les velocitats comercials a les rondes marquen el mínim històric de 48 km/h. Tot i que no passa el mateix, però, amb el trànsit als accessos de la ciutat.
Com a resultat darrerament han augmentat les Intensitats Mitjanes Diàries (IMD) tant als accessos de la ciutat com a les principals vies de la trama urbana i les rondes, però un moderat increment d'entre l'1,1% i l'1,8%. Al mateix temps les velocitats comercials a les rondes marquen el mínim històric (48 km/h) a diferència del que passa als accessos de la ciutat.

En aquest context, l'accidentalitat ha seguit augmentant des del mínim assolit l'any 2011. El 2017 creix un 1,9%, amb més sinistralitat a les rondes (11%) que a les vies urbanes (1%). Amb tot, el nombre de persones ferides es redueix un 8,5% i les 12 víctimes mortals constitueixen un mínim històric.

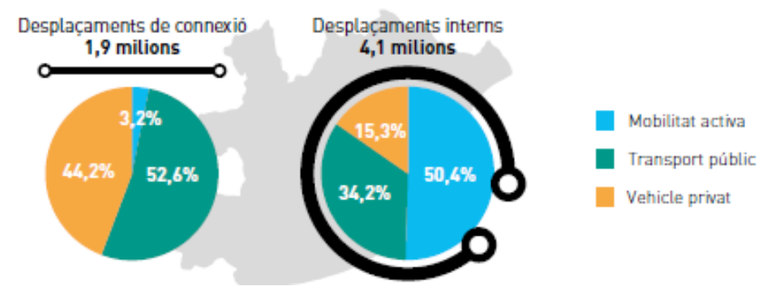
Si es tenen en compte els totals de viatges interns i de dins a fora de la ciutat aquest repartiment és una mica diferent, la mobilitat activa disminueix i el vehicle privat i el transport públic agafen més protagonisme. Del total de viatges els realitzats a peu i en bicicleta són entorn del 35,3% mentre que l'ús del transport públic se situa en el 40,%, i l' ús de transport privat al 24,6 %, segons dades d'ATM i l'Ajuntament de Barcelona.



Repartiment modal 2017
Font: ATM i Ajuntament de Barcelona

El nombre de desplaçaments diaris totals segons l'EMEF 2017 és de 6 milions, 4,1 milions corresponent als interns de Barcelona i els 1,9 milions restants de connexió.

Distribució modal a Barcelona 2017*

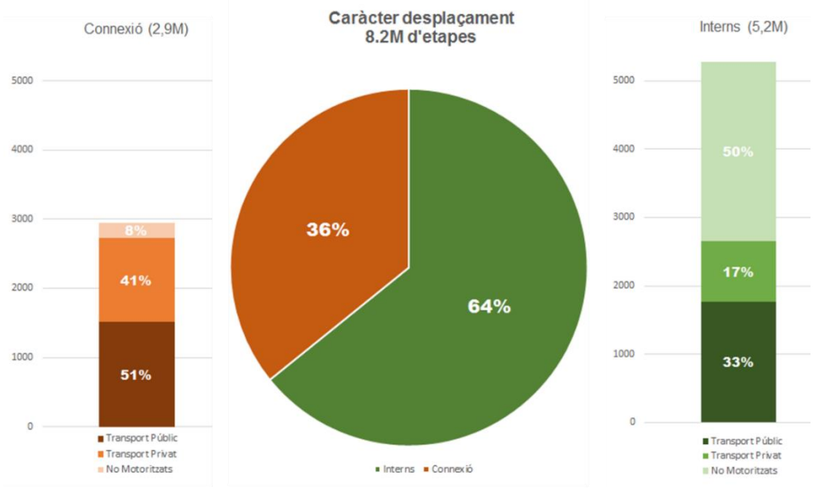


** Les dades són per la ciutat de Barcelona si bé és el límit administratiu de l'AMB*
Font: Enquesta de Mobilitat en Dia Feiner, 2017 (EMEF)

Un desplaçament es correspon a un únic motiu i pot estar format d'una o més etapes realitzades amb modes de transport diferents. Una etapa és cadascun dels trajectes, en un sol mode de transport, d'un desplaçament.

Actualment es realitzen 8,2 milions d'etapes de desplaçaments corresponents a la ciutat de Barcelona. Aquestes etapes es classifiquen en moviments interns, propis de la ciutat, i en moviments de connexió, relacions de la ciutat Comtal amb el seu voltant. El 64% representen el primer cas, 5,2 milions, i el 36% restant els de connexió, 2,9 milions.

Caràcter desplaçament i repartiment modal 2017 per etapes



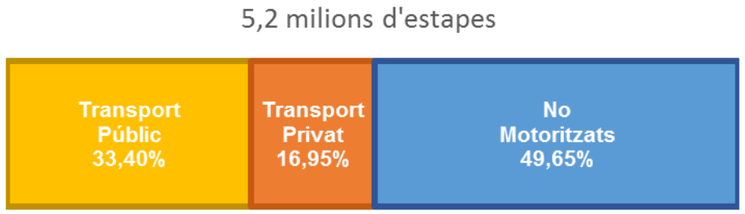
Font: Pacte per la Mobilitat- PMU 2019-2024. Ajuntament de Barcelona

Una de cada quatre etapes dels desplaçaments totals es realitza en transport privat, un total de 2,1 milions. Aquest fenomen té un caràcter molt diferenciat segons el tipus de relació, un percentatge més baix pels desplaçaments interns (17,6%) en comparació als de connexió (41%). Tot i aquest fenomen, i degut a al gran volum de desplaçaments interns, el nombre total d'etapes en aquest mode per cada tipus de desplaçament no és tan diferenciat. 0,9 milions pels interns i 1,2 milions pels de connexió.

9.2.2 POC PES DEL VEHICLE PRIVAT EN ELS DESPLAÇAMENTS INTERNS A LA CIUTAT

Durant el 2017 es van realitzar 895 milers d'etapes diàries en transport privat dels 5.279 milers totals corresponent al desplaçament de caràcter intern. Representa un percentatge del 17%, la meitat de les etapes en transport públic, un 33%.

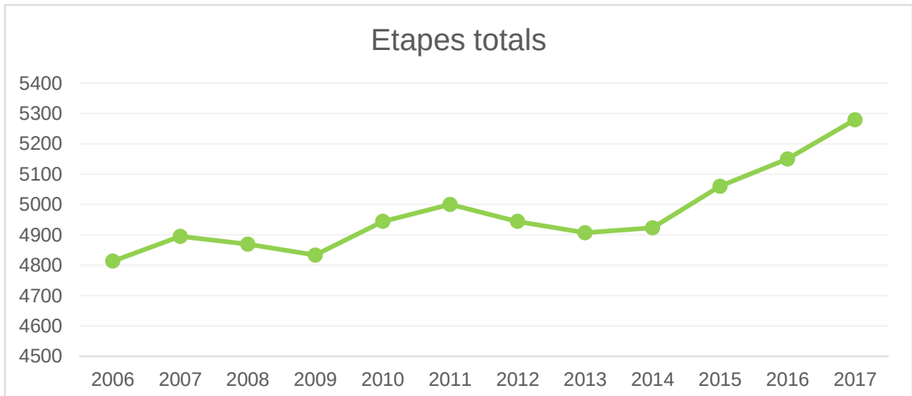
Repartiment modal etapes desplaçaments interns 2017

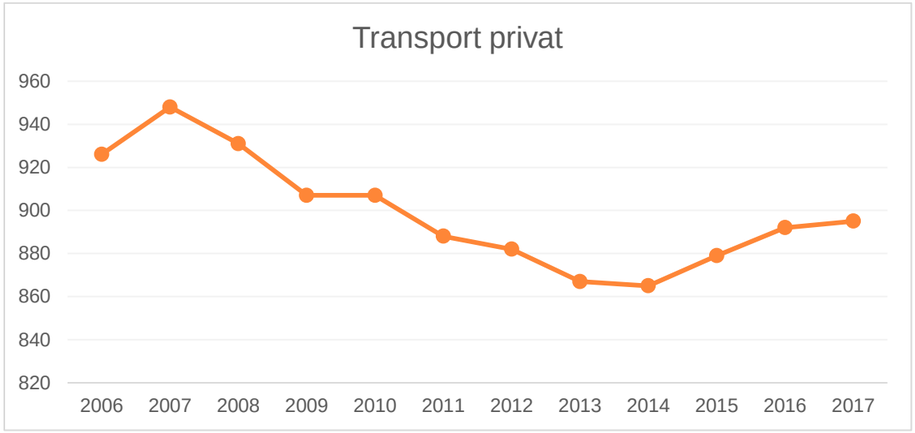


Font: Elaboració pròpia. Dades Ajuntament de Barcelona.

A l'inici de la crisi, als anys 2008 i 2009 es produeix un descens dels desplaçaments interns en la ciutat. El mode més perjudicat és el transport privat, aquest pateix un descens de l'1,79% i 2,59%, respectivament en aquest any. Aquest decreixement en el transport privat perdura fins al 2014, i inclús es produeix durant els anys 2010 i 2011, en els que en canvi hi ha un augment de la mobilitat interna a la ciutat. Amb el començament de la sortida de la crisi, l'any 2015 i posteriors, es produeix un augment significatiu de la mobilitat interna i, també de l'ús del transport privat. No obstant és el mode que menys creix i sembla que el 2017 s'estabilitza.

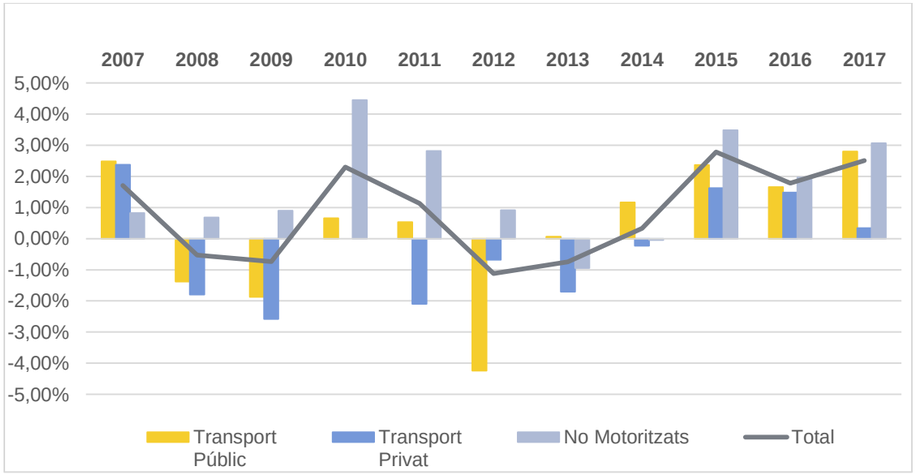
Evolució de les etapes totals i transport privat dels desplaçaments interns





Font: Elaboració pròpia. Dades Ajuntament de Barcelona.

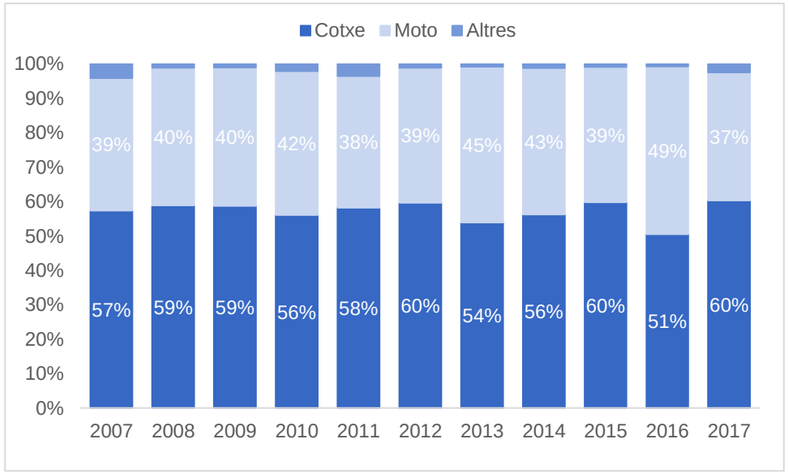
Variacions anuals de les etapes del desplaçament interns totals i per modes



Font: Elaboració pròpia. Dades Ajuntament de Barcelona.

Cal tenir en compte que Barcelona es caracteritza per una forta presència de la motocicleta, aproximadament 4 de cada 10 desplaçaments es realitza amb aquest vehicle i els 6 restants amb cotxe. La mitjana de penetració del cotxe en els últims 10 anys és del 57% dels desplaçaments en vehicle privat. Al 2015 es va produir un fort creixement del turisme i al 2016 de la motocicleta.

Repartiment transport privat dels desplaçaments interns.

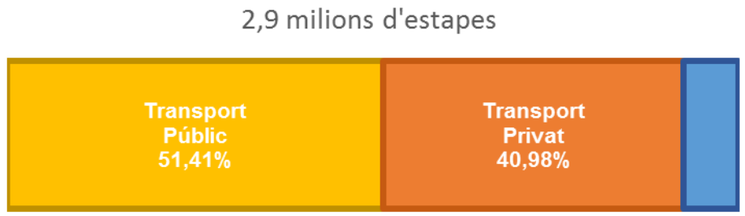


Font: Elaboració pròpia. Dades Ajuntament de Barcelona.

9.2.3 EL VEHICLE PRIVAT EN LA MOBILITAT DE CONNEXIÓ

El principal mode de transport en els desplaçaments de connexió és el transport públic, 1,5 milions d'etapes de 2,9 milions totals. El segon agent amb un pes rellevant és el vehicle privat amb 1,2 milions d'etapes. El pesos d'aquests modes són el 51% pel primer i el 41% pel segon.

Repartiment modal etapes desplaçaments de connexió 2017

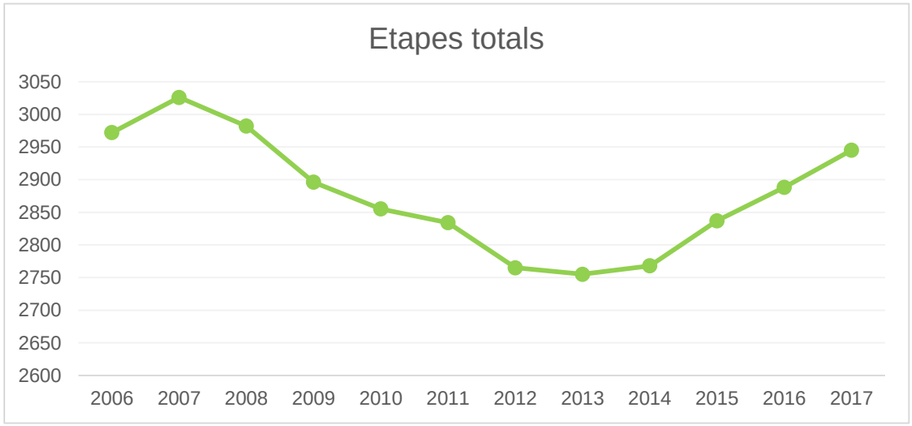


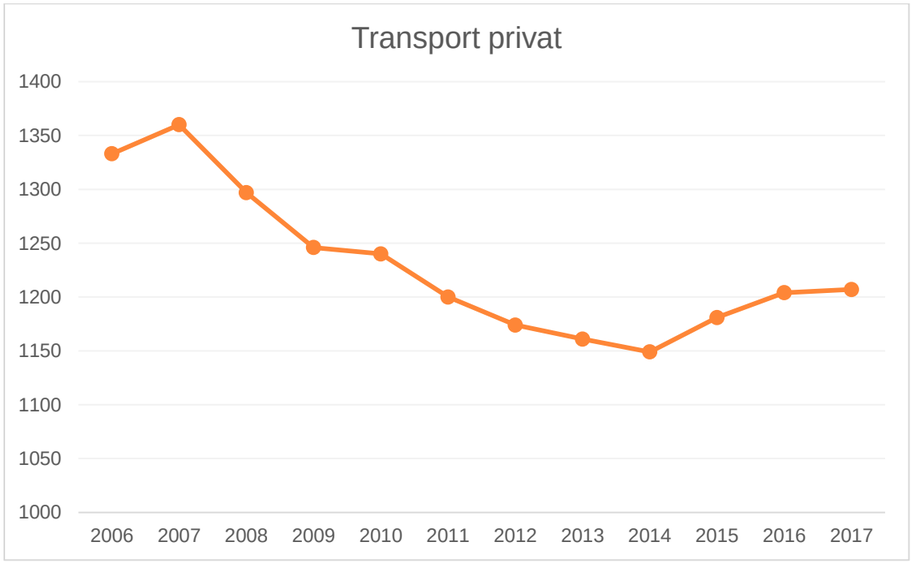
Font: Elaboració pròpia. Dades Ajuntament de Barcelona

Així com en el cas dels desplaçaments interns, a l'inici de la crisi es produeix un descens de la mobilitat de connexió. De la mateixa forma, el mode més perjudicat és el transport privat, que des del 2008 al 2014 entra en un període de recessió. La davallada més important succeeix en els dos primers anys, un -4,63% i -3,99% respectivament. En el 2015 i 2016, sortint de la crisi, es produeix un fort creixement del vehicle privat, 2,79% i 1,95% respectivament. El 2017 sembla que com succeeix amb els desplaçaments interns, pot

donar-se una estabilització. Tanmateix, el transport públic mostra un creixement major en aquest trienni i es remarca com el principal agent de la mobilitat de connexió.

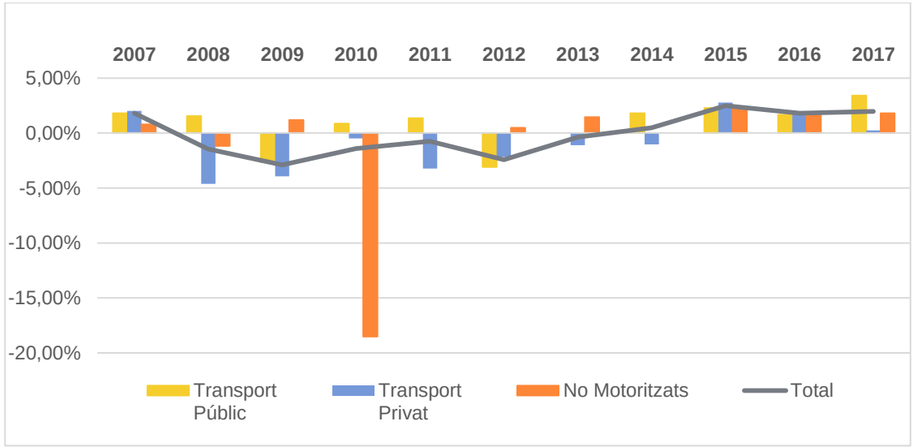
Evolució de les etapes totals i transport privat dels desplaçaments de connexió





Font: Elaboració pròpia. Dades Ajuntament de Barcelona.

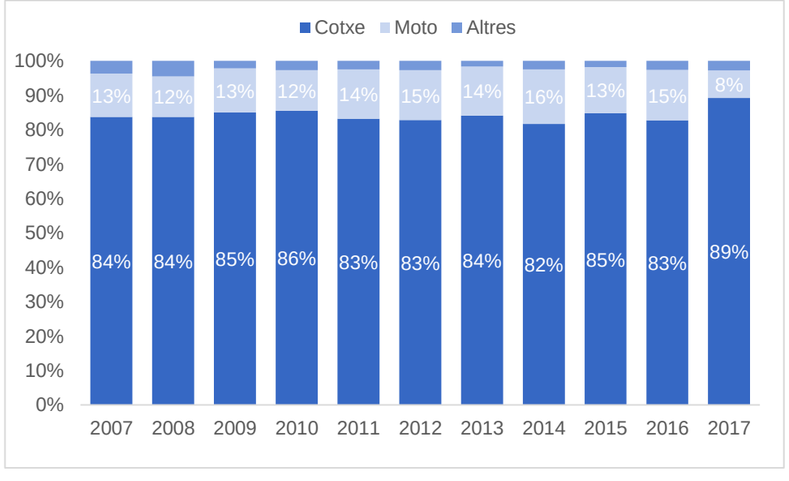
Variacions anuals de les etapes del desplaçament de connexió totals i per modes



Font: Elaboració pròpia. Dades Ajuntament de Barcelona.

El cotxe és el gran destacat en aquest grup, des del 2007 al 2016 aproximadament el 85% dels desplaçaments de connexió es realitzaven en cotxe. Al 2017 es produeix un augment del seu pes dins del transport privat fins, gairebé, al 90%. Al contrari que en els moviments interns, la moto no representa un volum tan gran.

Repartiment transport privat dels desplaçaments de connexió

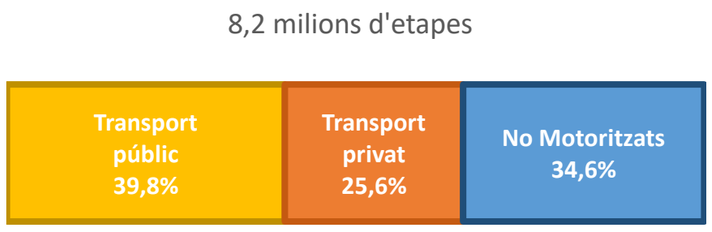


Font: Elaboració pròpia. Dades Ajuntament de Barcelona.

9.2.4 OBJECTIU A BARCELONA: REDUCCIÓ DEL PES DEL VEHICLE PRIVAT ENS ELS DESPLAÇAMENTS

En total, el repartiment modal de les etapes, sigui quin sigui el caràcter del desplaçament és que el 39,8% de totes les etapes es fan en transport públic, el 34,6% es fan en modes no motoritzats i el 25,6% es fan en vehicle privat.

Repartiment modal etapes desplaçaments totals 2017



Font: Elaboració pròpia. Dades Ajuntament de Barcelona

L'objectiu del nou **PMU 2029-2024** (en redacció) és que **cal reduir aquesta demanda de mobilitat en vehicle privat en un 21% respecte la situació actual** (base 2016), passant a que representi el 26,1% el 2016 (el 2017 és el 25,6%) al 20% el 2024.

9.3 LA XARXA VIÀRIA

9.3.1 FUNCIONALITAT I JERARQUIA VIÀRIA

Segons la diagnosi elaborada al Pla de Mobilitat Urbana (2015-2018), la ciutat de Barcelona disposa de 1.275 km de carrers amb una gran varietat de dissenys i funcions que requereixen atencions diferents pel que fa a la gestió del trànsit, i que podem agrupar en dues grans categories:

- **Xarxa Bàsica**. 351 km (27,5% del total de carrers). Absorbeix el 81% del trànsit de la ciutat (calculat com a veh. x km).

- **Xarxa No Bàsica** 924 km (72,5% del total de carrers). Absorbeix el 19% del trànsit de la ciutat.

La Xarxa Bàsica de Circulació de la ciutat de Barcelona és la que absorbeix la majoria del trànsit, en particular la pràctica totalitat dels desplaçaments interurbans i els urbans de més llarg recorregut en vehicle privat. Aquesta xarxa inclou les vies que permeten connectar:

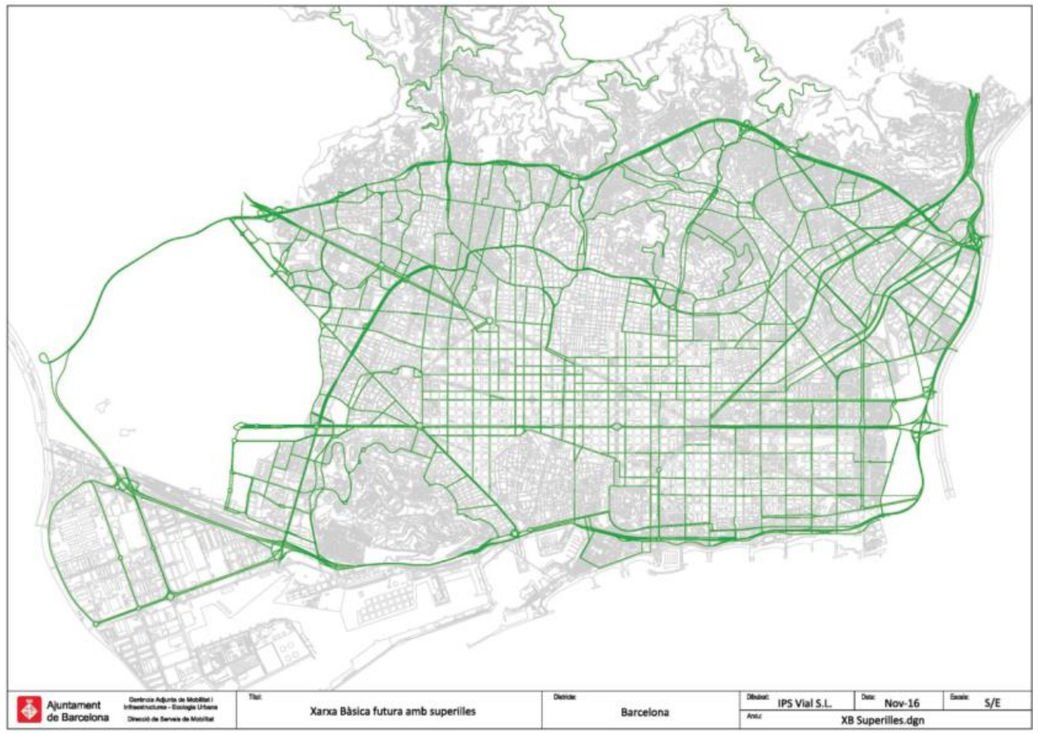
- L'entorn metropolità amb la ciutat de Barcelona.
- Les vies d'accés amb els punts principals d'atracció a la ciutat.
- Els principals punts d'atracció de la ciutat entre sí.

La definició del conjunt de vies de la Xarxa Bàsica ha estat definida per la Direcció de Serveis de Mobilitat de l'Ajuntament de Barcelona en el PMU en base a un estudi detallat de la demanda actual de trànsit de superfície i també de la capacitat viària. A més, s'ha tingut en compte el criteri d'homogeneïtat, per tal de garantir l'existència d'una via bàsica a 600 m de qualsevol punt de la ciutat. Les vies que formen la xarxa bàsica estan jerarquitzades segons la seva funcionalitat, connectivitat, i capacitat d'absorció de trànsit:

- Rondes. 24,1 km (1,89% del total del viari). Absorbeix el 20,73% del trànsit.
- Vies d'accés. 13 carrers. 43,4 km (3,4%). Absorbeix el 21,39% del trànsit.
- Vies de connectivitat de 1r nivell. 43 carrers. 86,7 km (6,8%). Absorbeix el 12,77% del trànsit.
- Vies de connectivitat de 2n nivell. 91 carrers. 109,4 km (8,58%). Absorbeix el 13,69% del trànsit.
- Vies de connectivitat de 3r nivell. 52 carrers. 87,7 km (6,88%). Absorbeix el 13,18% del trànsit.

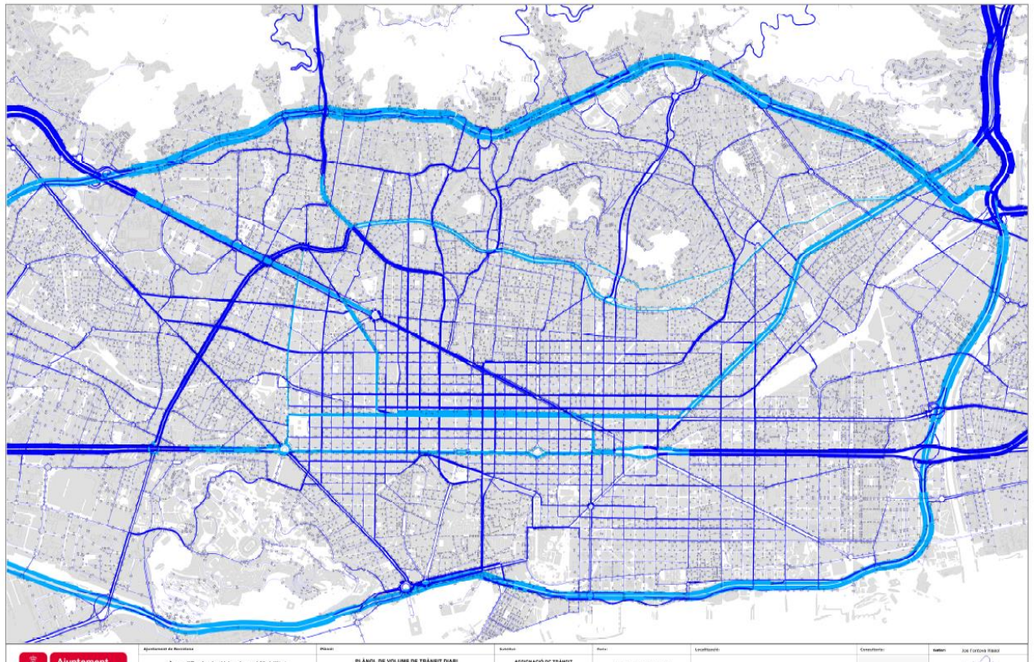
Rondes i vies d'accés tenen una funcionalitat metropolitana (connectar la ciutat amb els municipis de la AMB (Àrea Metropolitana de Barcelona), així com amb les principals autopistes, autovies i carreteres). Les vies de connectivitat de 1r nivell tenen la funció de connectar entre sí els 10 districtes de la ciutat. Les de 2n nivell permeten l'accés als punts d'atracció de cada districte així com la connexió d'aquests punts entre sí.
El conjunt de rondes, vies d'accés i de connectivitat de 1r i 2n nivell es considera fonamental per a la gestió del trànsit (20,6% de xarxa viària que suporta el 68,6% del trànsit). Les vies de connectivitat de 3r nivell tenen com la funció complir el criteri d'homogeneïtat.

La definició del catàleg de Xarxa Bàsica forma part del segon punt del Pacte per la Mobilitat, que preveu "*la confecció d'un catàleg de vies bàsiques definint la jerarquia funcional dels carrers, segons el nivell de servei, els usos dels diferents modes de mobilitat i la distribució de l'espai viari, en un marc de rendibilitat social*". Amb això es pretén aportar criteris objectius de gestió que ajudin a fer compatible la necessària fluïdesa del trànsit rodat, essencial per l'activitat socioeconòmica, amb els usos residencials i d'oci que té l'espai públic urbà.



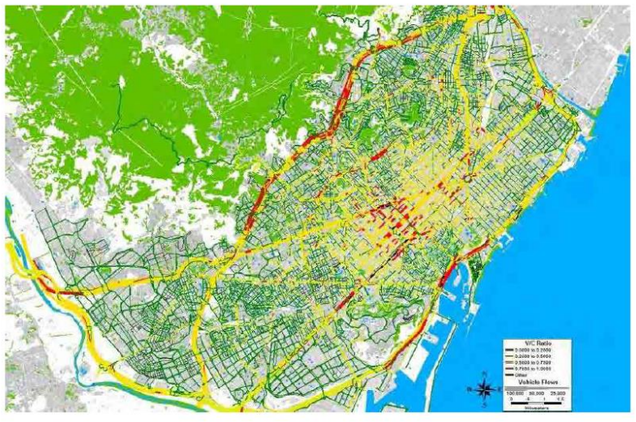
Xarxa viària bàsica i superilles segons l'Ordenança de circulació de vianants i vehicles de Barcelona (maig 2017)
Font: Ajuntament de Barcelona. Direcció de Serveis de Mobilitat.

VOLUM DE TRÀNSIT I SATURACIÓ



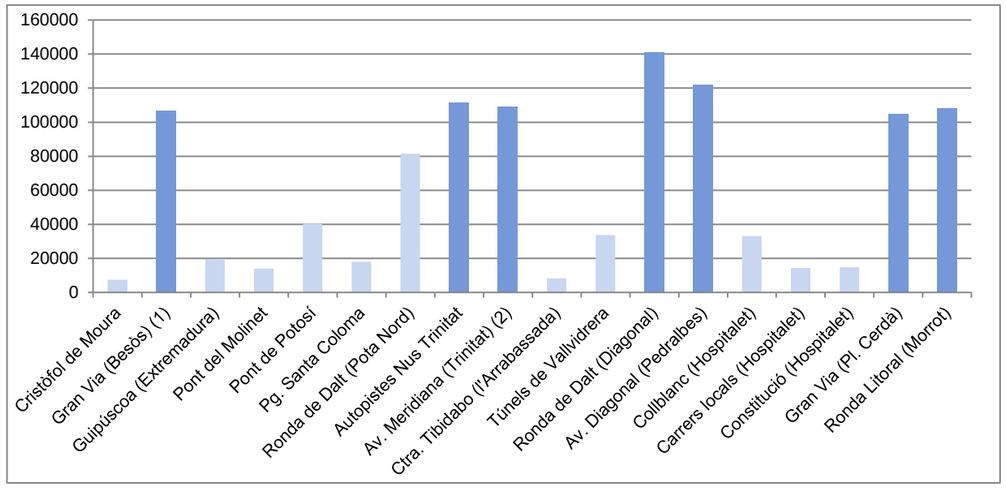
Volum de trànsit diari de dia feiner (2017)
Font: Ajuntament de Barcelona. Direcció de Serveis de Mobilitat.

Tal i com mostra el mapa de saturació (volum/capacitat viària), els trams més congestionats de la ciutat es troben principalment a les rondes, la Gran Via, la Ronda Guinardó – General Mitre i en alguns eixos de la part central de l'Eixample. Les vies que solen presentar major saturació solen ser les transversals; la circulació en direcció mar-muntanya sol ser més fluïda.



Mapa de saturació de la xarxa (2012)Font: Ajuntament de Barcelona. PMU 2015-2018

Volum de trànsit (mitjana diària de vehicles en dia feiner) als accessos a la ciutat. 2016

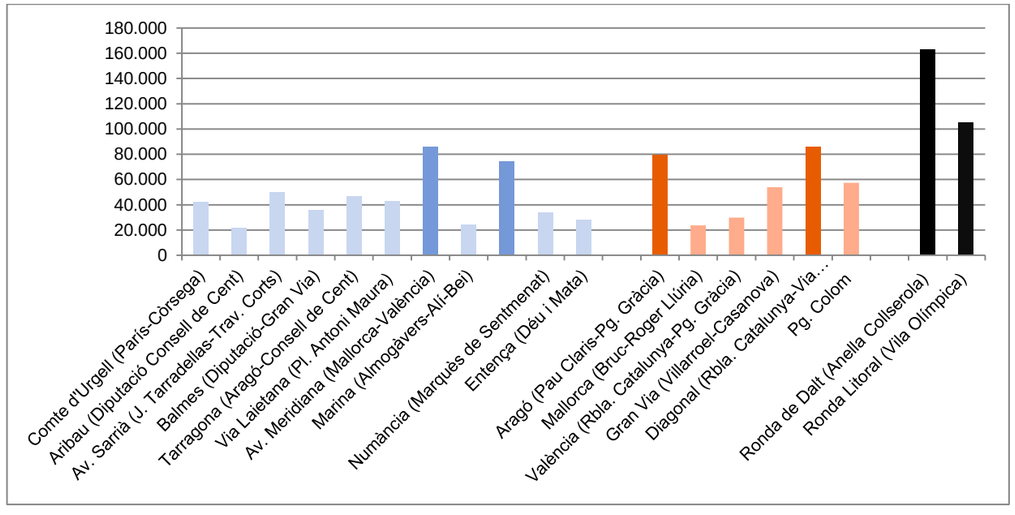


(1) Punt d'aforament abans de la Ronda Litoral.

(2) Punt d'aforament abans de Via Favència.

Departament d'Estadística i Difusió de Dades. Ajuntament de Barcelona.
Font: Ajuntament de Barcelona. Direcció de Serveis de Mobilitat.

Volum de trànsit (mitjana diària de vehicles en dia feiner) als carrers amb més intensitat circulatòria. 2016



Departament d'Estadística i Difusió de Dades. Ajuntament de Barcelona. 2016
Font: Ajuntament de Barcelona. Direcció de Serveis de Mobilitat.

UN MODEL VIARI EN TRANSFORMACIÓ: LA PACIFICACIÓ DE LA CIUTAT

En els darrers anys s'han dut a terme actuacions i planificacions sobre el viari urbà a diferent escala. Per una banda, en molts dels carrers de la ciutat s'ha anat redistribuint l'espai de la calçada, disminuint la secció dedicada a la circulació i aparcament, incorporant el carril bus i el carril bici amb espai propi dins la calçada, o ampliant voreres pels vianants.

Tot i la duresa ambiental que encara hi predominen en algunes de les grans arteries radials d'accés a la ciutat degut a l'elevada intensitat de trànsit, la seva qualitat i confort ha anat millorant en els darrers anys degut a la disminució de la capacitat viària i a la reducció de la seva IMD. En són exemples les actuacions fetes a la Travessera de Dalt i Ronda del Guinardó, a l'Av. Diagonal o a l'Av. Meridiana. En aquesta darrera s'està iniciant un nou període de transformacions que han de fer de l'Av. Meridiana una via més amable amb el seu entorn immediat.

Proposta de transformació de la Meridiana

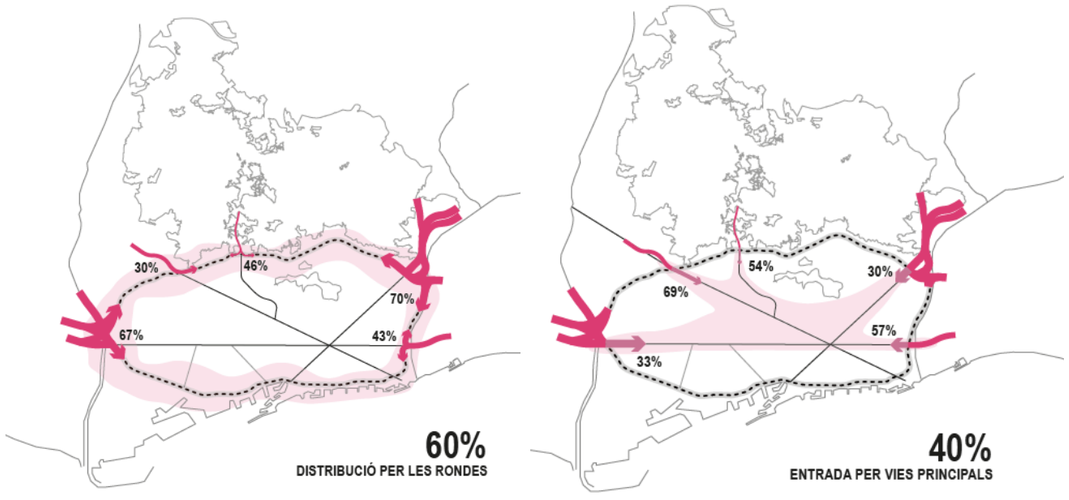
Font: Ajuntament de Barcelona.

9.3.2 LES RONDES DE BARCELONA

A dia d'avui, **les Rondes fan principalment una funció de distribució del trànsit de connexió**. Pel nombre de vehicles que hi passen, els principals punts d'accés a la ciutat són el nus de la Trinitat, al nord, i el de la Gran Via Sud. El primer enllaça la ciutat amb les principals vies d'entrada des del Vallès i el segon amb les provinents del Garraf, el Baix Llobregat i l'Aeroport. Entre els dos acullen el 70% del trànsit que arriba diàriament a Barcelona. En arribar a aquests punts, aproximadament dos terços dels vehicles es distribueixen per les Rondes. Les entrades per la Diagonal, la Gran Via nord i els túnels de Vallvidrera assumeixen un volum molt menor de vehicles i la distribució per les Rondes és més baixa.

Tenint en compte el trànsit de tots els accessos, es pot dir que el 60% dels vehicles que arriben a la ciutat es distribueixen per les Rondes mentre que l'altre 40% entren directament al centre per les vies principals.

Distribució del trànsit d'accés a la ciutat

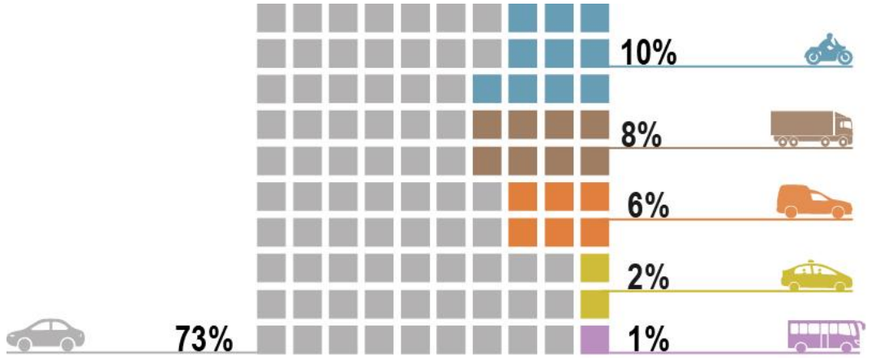


Font: Elaboració pròpia. Dades INMAB 2018.

Per les rondes de Barcelona circulen diàriament uns 760.000 vehicles, que equival aproximadament a un milió de persones diàries que utilitzen les rondes. La majoria són vehicles lleugers (697.000 VL, un 91%), però també hi ha una part important del trànsit que són vehicles pesants (65.500 VP, un 8.5% del total), tot i les limitacions legals existents per a la circulació de camions per les rondes.

El trànsit intern representa el 14% dels vehicles total que circulen per les Rondes i el de connexió el 73%. El 13% restant són vehicles de pas que utilitzen les Rondes.

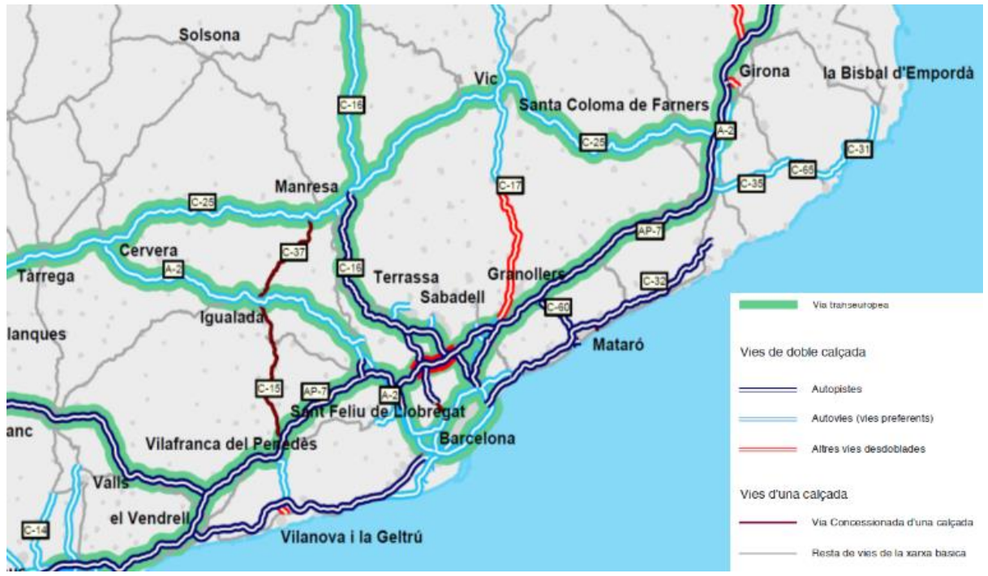
Composició mitjana del trànsit a les rondes



Font: Elaboració pròpia. Dades INMAB 2018.

Les rondes són un node important de la Xarxa Transeuropea de transport (TEN-T) d'acord amb el Reglament UE 1315/2013. Aquesta xarxa és un conjunt de xarxes de transport definit per les institucions europees amb l'acord dels Estats membres per facilitar la comunicació de persones i mercaderies al conjunt de la Unió.

Xarxa Transeuropea de Transport a Catalunya



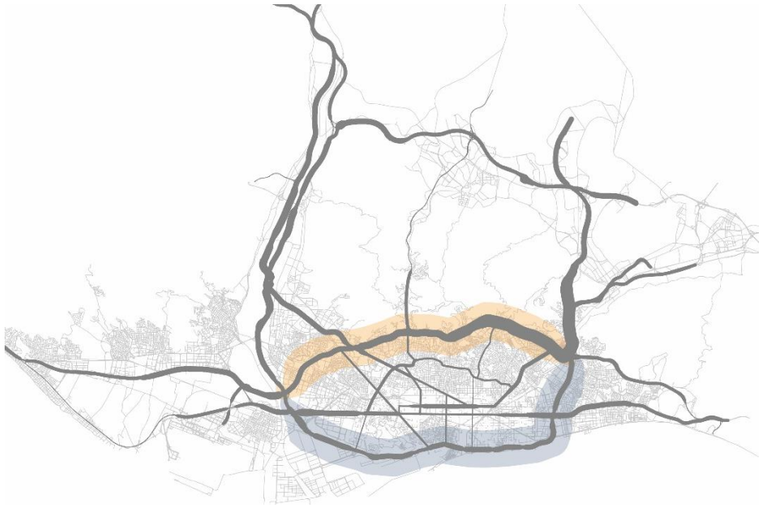
Font: Observatori viari de Catalunya, 2016. Generalitat de Catalunya

LES RONDES SÓN UNA VIA AMB UNA ALTA INTENSITAT DE TRÀNSIT

Les rondes es consideren una infraestructura amb una alta intensitat de trànsit. **La intensitat mitjana diària (IMD) de tots els trams de la Ronda de Dalt és de 146.000 veh/dia**, un 27% superior a la de la **Ronda Litoral, amb una intensitat mitjana de 106.000 veh/dia.**

L'elevada capacitat sumada a l'alta demanda de mobilitat converteixen la Ronda de Dalt en la infraestructura viària amb major IMD de tota l'Àrea Metropolitana de Barcelona, juntament amb el tram final de la C-58 a l'arribada a Barcelona. Aquesta elevada intensitat està per sobre d'altres vies de gran importància com l'A-2, la B-23, la C-33, la C-31 o la C-32.

Intensitat de trànsit en l'àmbit de l'AMB

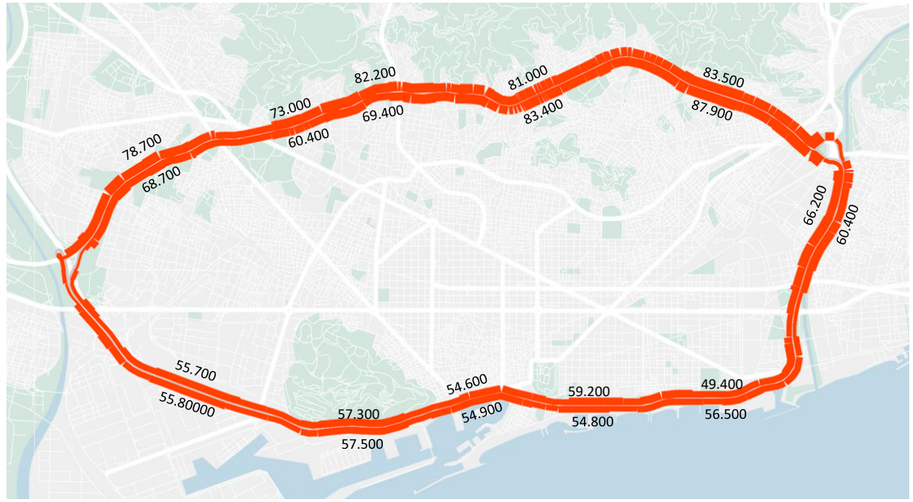


Font: Barcelona Regional a partir de modelització de trànsit INMAB.

Les rondes presenten intensitats variables en funció del tram. Les majors intensitats de circulació es produeixen a la Ronda de Dalt en les proximitats del Nus de la Trinitat, on es poden superar els 170.000 vehicles diaris, intensitat que va disminuint a mesura que penetra a la ciutat.

La Ronda Litoral per la seva banda, té una intensitat menor que la Ronda de Dalt degut a la seva menor capacitat. En l'àmbit del Besòs, la Ronda Litoral té una IMD de 126.000 vehicles. Els trams entre la Gran Via Sud i el Pg. de la Zona Franca i entre el nus de la Trinitat i la Gran Via Nord, són els que tenen més demanda. El tram central té una IMD lleugerament inferior, però la diferència entre els trams més carregats i els que menys és molt petita, si es té en compte la gran diferència de capacitat que existeix entre ells. En aquests punts, la infraestructura està funcionant per sota de la seva capacitat.

Intensitat mitjana total de vehicles en dia feiner

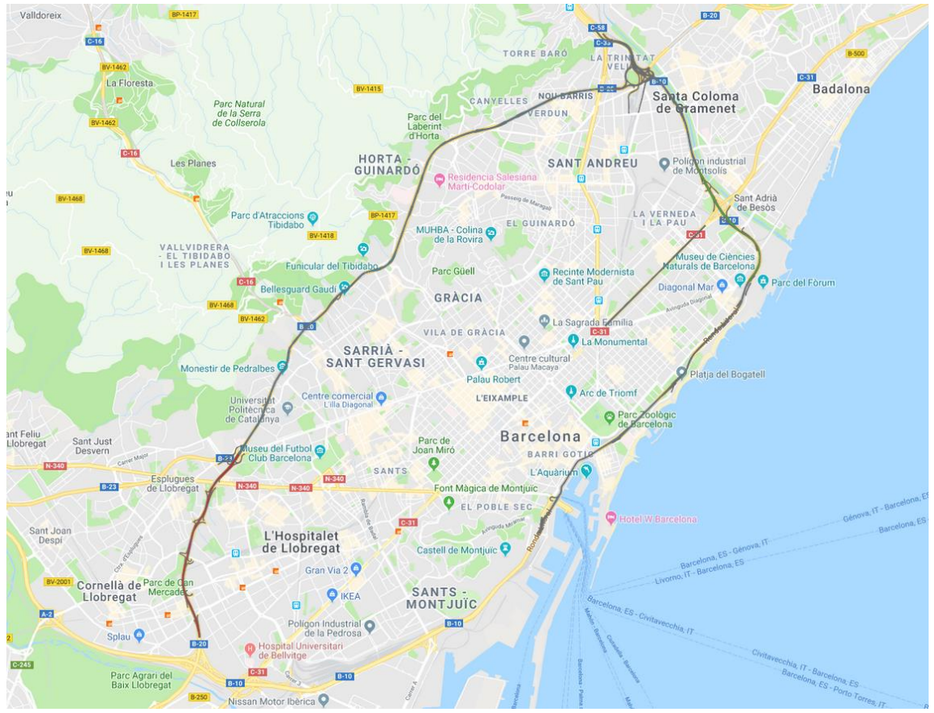


Font: Barcelona Regional a partir d'aforaments INMAB

LA GESTIÓ DE LES RONDES

Els trams de **gestió metropolitana** són els següents:

- la Ronda de Dalt (B-20),
- la Ronda litoral des del Morrot al Nus de la Trinitat (B-10),
- el nus de la Trinitat,
- el tram de Gran Via Nord,
- el pont de Can Peixauet
- 500 metres de l'autopista del Vallès (C-58).



Trams de les Rondes de gestió metropolitana
Font: AMB

Ronda Litoral (B-10). 12,1 km. Es tracta d'una via urbana que discorre pels municipis de Barcelona i Sant Adrià del Besòs. S'inicia al Nus de la Trinitat, on conflueix amb altres vies d'alta capacitat i segueix paral·lel

al riu Besòs fins a l'altura del Fòrum moment a partir del qual canvia de direcció i va paral·lela al mar Mediterrani. L'àmbit de gestió del Manteniment acaba al p.k. 12+110 (a l'altura del Morrot), malgrat que el traçat continua fins al nus del Llobregat, tram de titularitat del Ministeri de Foment.
La secció tipus consisteix en dues calçades separades per una mitjana. La secció transversal varia segons la zona i consta de dos o tres carrils d'amplada per sentit de circulació, amb vorals exteriors d'amplades variables.
La Ronda Litoral disposa de vuit túnels, del qual en destaca el de Vila Olímpica amb una longitud de 814 metres.

Ronda de dalt (B-20). 11,5 km. Es tracta d'una via urbana de circumval·lació a la ciutat de Barcelona que discorre paral·lela a la serra de Collserola. S'inicia al Nus de la Trinitat, al p.k. 16+000 i acaba al Nus de la Diagonal, al p.k. 4+800. L'ens titular és l'Ajuntament de Barcelona.
La Ronda de Dalt està formada per seccions molt variables en els diferents trams entre enllaços. La secció consisteix en calçades separades per una mitjana, la secció transversal fixa consta de tres carrils per sentit de circulació amb una vorera d'emergència d'amplada variable.
La Ronda de Dalt (B–20) travessa fins a 11 túnels al llarg del seu recorregut, del qual en destaca el túnel d'Oreneta amb una longitud de 786 metres.

Ronda de dalt (C-32). 4,3 km. La C–32 és una via de circumval·lació que uneix el Nus de la Diagonal i el Nus del Llobregat (del p.k. 59+028 fins al 63+338). Aquest tram es va incorporar a l'àmbit de gestió de manteniment l'any 2002, quan la Generalitat de Catalunya que n'és la titular en va cedir la gestió al Consell Comarcal del Barcelonès. Discorre per la comarca del Baix Llobregat i dóna accés als municipis d'Esplugues de Llobregat, l'Hospitalet de Llobregat i Cornellà de Llobregat.

Es configura amb tres carrils per a cada sentit de circulació excepte al Nus de la Diagonal on es redueix a dos carrils per sentit. La Ronda de Dalt (C-32) disposa de diferents trams pels quals discorren dos túnels.

Nus de la Trinitat. En aquesta infraestructura es concentren diverses vies d'alta capacitat que entren o surten de la ciutat de Barcelona. Canalitza i distribueix el trànsit de les autopistes que arriben del Nord (C–58 i C–33) i l'est (B–20) de la ciutat o de les vies de circumval·lació de la ciutat (Rondes). Aquesta connexió està constituïda per diversos ramals de circulació que transcorren a diferents altures i que se salven una a les altres mitjançant obres de fàbrica, com nombrosos viaductes i sota ponts. Per aquí també passa la línia ferroviària d'Alta Velocitat.

Les principals vies consten de dos carrils de 3,5 metres amb vorals d'1,5 metres. Els ramals només disposen d'un carril de 7 metres d'amplada (voral inclòs).

Gran Via Nord C-31. 2,5 km. Aquesta autopista s'encarrega de connectar el centre de Barcelona (la plaça de les Glòries i Gran Via de les Corts Catalanes) amb l'extrem Est de la ciutat i amb la comarca del Maresme. L'àmbit de gestió de Manteniment comença al darrer semàfor després de la plaça de les Glòries i arriba fins al terme municipal de Sant Adrià del Besòs, incloent-hi les barreres sono-reductores. Aquesta via està formada per dos calçades separades de secció constant al llarg de tot el recorregut. En sentit Besòs consta de 3 carrils mentre que en sentit Llobregat disposa de 4 carrils, un d'ells reservat per carril Bus.

Autopista del Vallès (C-58). 500 m. Aquest tram té el seu origen en el mateix Nus de la Trinitat (al p.k. 0+000) i acaba en la junta de dilatació sobre el pont que passa sobre l'autopista C-33 (al voltant del p.k 0+500).
La secció comença amb 4 carrils que es converteixen en 5 a l'altura del p.k. 0+200, en sentit Barcelona. En sentit Terrassa, la secció s'inicia amb 5 carrils que es redueixen a 4 al p.k. 0+200.

Pont de Can Peixauet. 138 m. El Pont de Can Peixauet, també conegut com a pont del Potosí, és un pont atirantat que salva el riu Besòs i enllaça Barcelona i Santa Coloma de Gramenet. La llum principal del pont és de 76 m i la secció de 36 m, que alhora es distribueix en 3 carrils de 3,5 m i 6 m de vorera per sentit de circulació.

Els trams de **gestió de la xarxa estatal de carreteres de l'Estat** són els següents:

Ronda litoral (B-10). 8,3 km. Des del p.k. 12+110 (a l'altura del Morrot) fins al Nus de la Diagonal on connecta amb l'A2 al p.k. 4+800.

9.4 LA TENDÈNCIA DEL PARC VEHICLES A BARCELONA

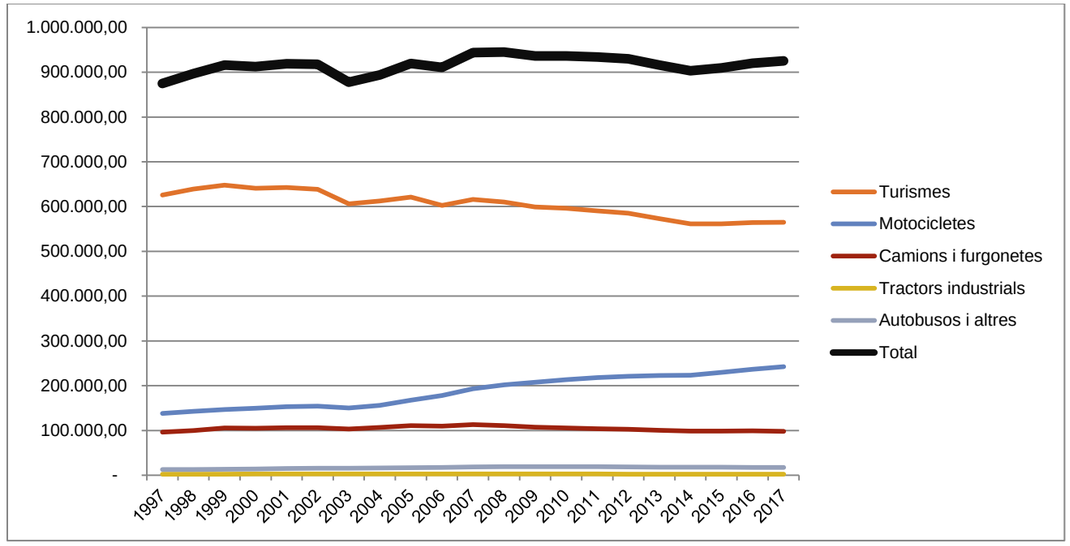
9.4.1 EVOLUCIÓ DEL PARC DE VEHICLES

El parc de vehicles de l'àrea metropolitana de Barcelona està conformat per un total de quasi 1,9 milions de vehicles, és a dir, el 37 % del total de Catalunya. Aquestes dades suposen un grau de motorització de 580 vehicles per cada mil habitants, inferior a la mitjana catalana. En termes generals, els municipis de la primera corona metropolitana tenen un grau de motorització menor que els de la segona, particularment aquells servits per la xarxa de metro.

La dimensió i les característiques del parc de vehicles tenen un efecte molt significatiu sobre l'eficiència energètica i els impactes ambientals del sistema de mobilitat. És la variable que més influència tindria en el consum d'energia i en les emissions de gasos amb efecte d'hivernacle i de gasos contaminants.

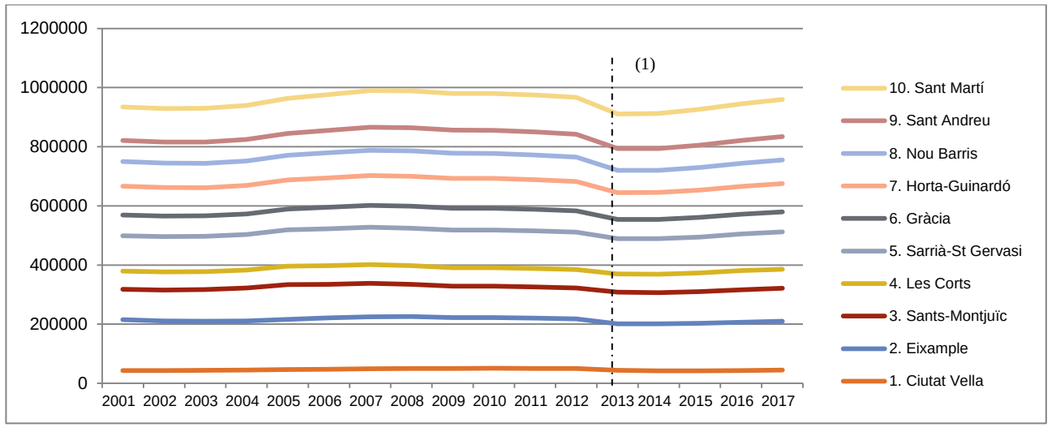
L'anàlisi de l'evolució del parc de vehicles a la ciutat de Barcelona mostra un lleuger augment des dels anys 1990 fins a dia d'avui. Però cal destacar durant aquests últims 30 anys la reducció del parc de turismes i l'augment de les motos.
En els darrers anys mostra una situació de decreixement progressiu des de l'any 2007 i un creixement a partir del 2013. Fet que ha accentuat la dieselització del parc. Cal destacar que el 51% dels vehicles té més de 10 anys.

L'evolució ha estat similar en els diferents districtes de la ciutat, amb l'excepció de Ciutat Vella on aquest creixement en els darrers anys s'ha estancat.



Evolució del parc de vehicles
Font: Idescat, a partir de les dades de la DGT.

De manera general cal destacar un decreixement progressiu en el parc de turismes en els darrers 20 anys. Contràriament, el parc de les motos ha augmentat de manera significativa.



Evolució del parc de vehicles 2001-2017 per districtes
(1) L'any 2013 s'ha depurat la base de dades i s'han exclòs unitats que estaven en situació obsoleta, iniciant-se sèrie nova.
Font: Ajuntament de Barcelona. Departament d'Estadística i Difusió de Dades. Cens de Vehicles

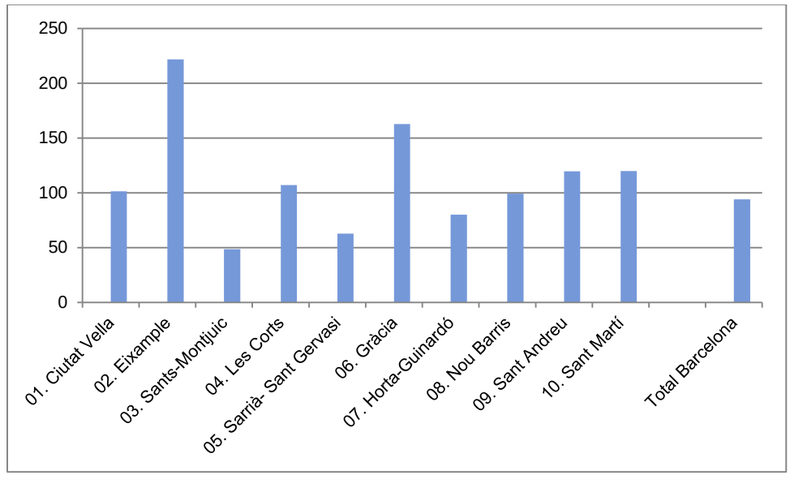
Parc de vehicles
Tipologia dels vehicles. 2013-2017

Tipologia	2013	%	2014	%	2015	%	2016	%	2017	%
TOTAL	**914.511**	**100,0**	**916.522**	**100,0**	**928.512**	**100,0**	**946.914**	**100,0**	**962.111**	**100,0**
Turismes	564.194	61,7	564.700	61,6	570.345	61,4	580.399	61,3	587.866	61,1
Motos	203.414	22,2	207.573	22,6	214.837	23,1	223.671	23,6	231.203	24,0
Ciclomotors	63.275	6,9	60.758	6,6	58.881	6,3	57.037	6,0	56.118	5,8
Furgonetes	41.875	4,6	42.869	4,7	43.948	4,7	45.390	4,8	46.250	4,8
Camions	22.044	2,4	21.171	2,3	20.763	2,2	20.522	2,2	20.366	2,1
Altres vehicles	18.920	2,1	19.419	2,1	19.738	2,1	19.895	2,1	20.308	2,1
No consta	789	0,1	32	0,0	32	0,0	0	0,0	0	0,0

Font: Ajuntament de Barcelona. Departament d'Estadística i Difusió de Dades. Cens de Vehicles.

Densitat de vehicles a la ciutat

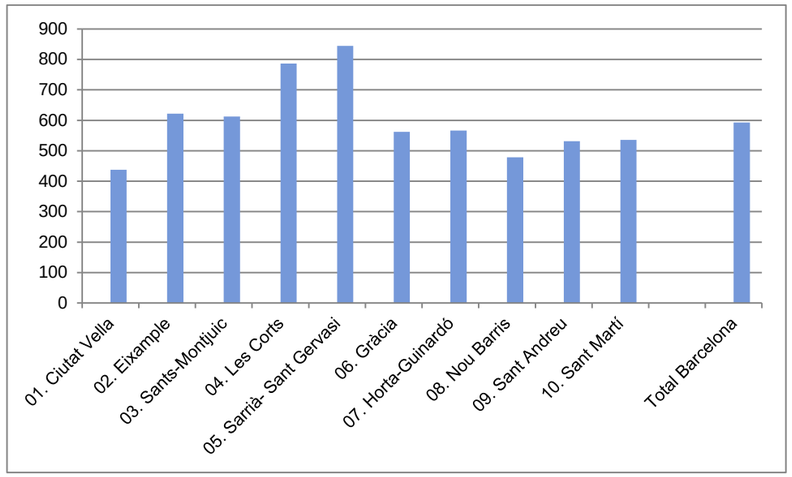
La ciutat de Barcelona és la ciutat europea amb més densitat de vehicles per superfície. Té gairebé sis mil cotxes per quilòmetre quadrat. Això significa el doble que Madrid ciutat i més del triple que Londres, per exemple.



Densitat de vehicles 2017 (vehicle/ha)
Font: Ajuntament de Barcelona. Departament d'Estadística i Difusió de Dades.

Pel què fa la distribució territorial segons districtes, s'observa una major densitat de vehicles als districtes de l'Eixample (222 vehicles/ha) i Gràcia (163 vehicles/ha). Al districte de Sants-Montjuïc és on aquesta densitat és menor (49 vehicles/ha) i per sota de la mitjana a la ciutat (94 vehicles/ha).

En relació amb l'índex de motorització s'observa un índex més elevat al districte de Sarrià-Sant Gervasi (844 vehicles/1000hab), seguit del districte de Les Corts (786 vehicles/1000hab), i l'Eixample (622 vehicles/1000hab). El districte de Ciutat Vella té l'índex menor (102 vehicles/1000hab), i per sota la mitjana de la ciutat (592 vehicles/1000hab).



Índex de motorització per districte 2017 (vehicle/1000hab)
Font: Ajuntament de Barcelona. Departament d'Estadística i Difusió de Dades.

Indicadors de densitats dels turismes.
2017

Districtes	Habitants	Turismes	Superfície (km²)	Habitants/ Turisme	Turismes/ km²	Turismes/ 1000 hab.	Turismes/ domicili
BARCELONA	**1.625.137**	**587.866**	**102,2**	**2,8**	**5.754,4**	**362**	**0,89**
1. Ciutat Vella	102.250	21.414	4,4	4,8	4.901,4	209	0,53
2. Eixample	267.184	98.078	7,5	2,7	13.118,3	367	0,87
3. Sants-Montjuïc	182.354	68.126	22,9	2,7	2.969,7	374	0,92
4. Les Corts	82.201	41.847	6,0	2,0	6.954,2	509	1,27
5. Sarrià-Sant Gervasi	149.734	74.508	20,1	2,0	3.708,2	498	1,32
6. Gràcia	121.566	38.980	4,2	3,1	9.313,1	321	0,74
7. Horta-Guinardó	169.187	58.109	11,9	2,9	4.863,9	343	0,84
8. Nou Barris	166.805	53.123	8,0	3,1	6.606,1	318	0,80
9. Sant Andreu	147.693	51.398	6,6	2,9	7.828,7	348	0,87
10. Sant Martí	236.163	81.323	10,5	2,9	7.727,6	344	0,86
No consta	0	960	-	-	-	-	-

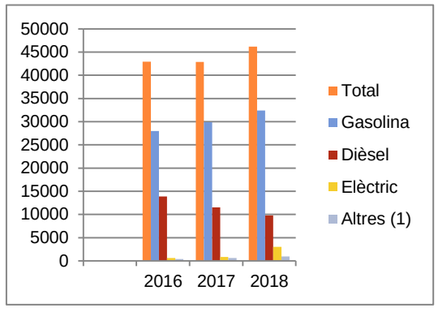
Font: Ajuntament de Barcelona. Departament d'Estadística i Difusió de Dades.

Parc de vehicles segons tipus de propulsió del motor

La implantació del vehicle elèctric presenta una evolució moderada però positiva en l'àmbit Municipal, bé la majoria d'aquests vehicles està dins el grup d'autobusos i altres vehicles. El cotxe elèctric (turismes) és encara poc present al parc de vehicles. La progressió en l'ús del vehicle elèctric és lenta però cal destacar l'important creixement durant l'any 2018.

No obstant això, el vehicle elèctric forma part de l'agenda municipal. En els darrers anys s'ha produït un fort impuls des de les administracions per introduir aquesta nova tecnologia i s'han establert incentius fiscals a diferents municipis metropolitans.

Matriculacions mensuals de vehicles a Barcelona ciutat. Tipologia dels vehicles segons tipus de propulsió motor					
	Total	**Gasolina**	**Dièsel**	**Elèctric**	**Altres (1)**
2016	42.917	28.008	13.901	626	382
2017	42.867	29.889	11.519	849	610
2018	46.164	32.396	9.770	3.032	966



Matriculacions mensuals a Barcelona segons tipus de combustible/ energia . Font: Ajuntament de Barcelona. Departament d'Estadística i Difusió de Dades.

Pel què fa als autobusos del Transport Metropolità de Barcelona, compten amb una flota de 1.085 vehicles. El repartiment segons tipus de propulsió del motor és la següent:

Busos TMB						
	Total	**Gasoil**	**Gas Natural**	**Biodièsel**	**Elèctric**	**Híbrids**
2017	1.085	496	378	0	4	207

Font: Ajuntament de Barcelona. Departament d'Estadística i Difusió de Dades.

Dins del sector del taxis, actualment el 64% de la flota utilitzen gasoil, el 28,3% són híbrids i només 23 vehicles dels 10.523 vehicles funcionen amb energia elèctrica actualment.

9.4.2 ESTIMACIÓ DEL PARC CIRCULANT FUTUR DE BARCELONA PER ALS ANYS 2024 I 2030

Introducció

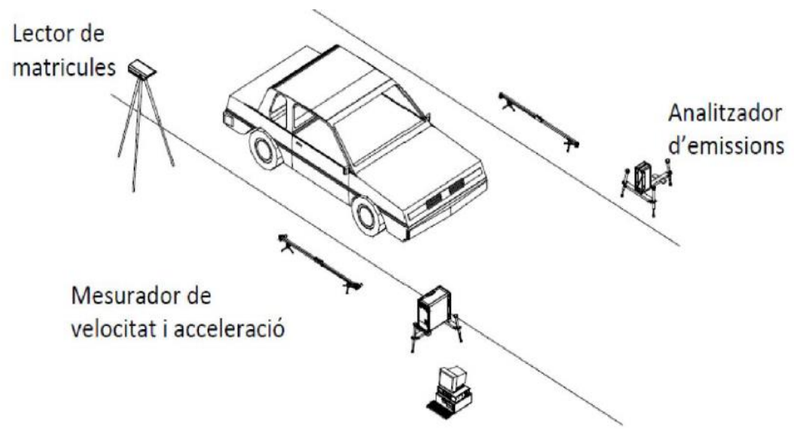
Conèixer la naturalesa dels vehicles que circulen per una ciutat és clau a l'hora de prendre decisions relatives a la mobilitat d'aquesta. Aquest estudi s'ha dut a terme per tal de predir un parc circulant del futur a Barcelona (concretament dels anys 2030 i 2040), així com observar l'evolució al llarg dels propers anys de les noves tecnologies de vehicles, que conviuen amb les tecnologies convencionals de combustió. A fi d'aquest objectiu, s'han utilitzat mesures reals dels vehicles que circulen per la ciutat de Barcelona. La projecció futura de la previsió del parc circulant del futur s'ha fet en base l'antiguitat real del parc circulant de vehicles de Barcelona i a la informació dels estudis: Integrated Fuels and Vehicles Roadmap to 2030 and Beyond (Roland Berger, 2016) i Europe's Clean Mobility Outlook: Scenarios for the EU light-duty vehicle fleet, associated energy needs and emissions, 2020-2050 (Ricardo Energy & Environment, 2018).

Metodologia

La caracterització del parc circulant de Barcelona de l'any 2017 prové d'un estudi realitzat aquell mateix any (AMB, Ajuntament de Barcelona, RACC i Barcelona Regional), utilitzant la tecnologia no intrusiva anomenada RSD (Remote Sensing Device). Aquests equips detecten, per una banda, la matrícula del vehicle que passa pel seu davant. La informació de la matrícula registrada és contrastada amb la base de dades de la DGT, que caracteritzarà les especificacions tècniques del vehicle: tipologia, tipus de combustible, antiguitat, cilindrada, potència, pes, entre altres variables d'interès. Situats en punts estratègics i representatius de la mobilitat de la ciutat, els aparells RSD capturen d'una forma molt precisa les propietats del parc circulant de Barcelona. Un dels avantatges que presenta aquesta tecnologia és que no interfereix en la circulació normal dels vehicles. A la vegada, els equips RSD quantifiquen les emissions reals dels contaminants que evacuen els vehicles pel tub d'escapament.

A continuació es mostra de forma gràfica com es van realitzar les mesures amb la tecnologia RSD.

Esquema dels aparells de l'RSD.



Font: AMB, Ajuntament de Barcelona, RACC i Barcelona Regional

Tipologia dels vehicles que circulen per Barcelona al 2017

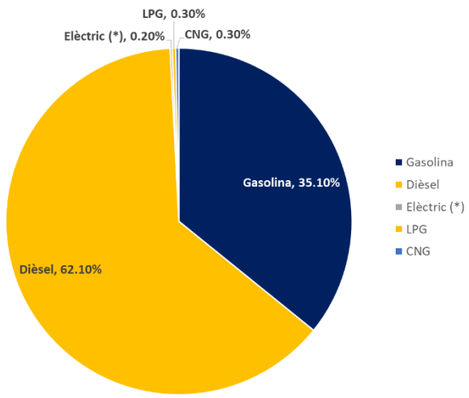
A la taula següent es pot observar la naturalesa dels vehicles que circulen per tots els àmbits de Barcelona.

Caracterització del parc circulant de Barcelona segons tipologia de vehicle (2017). Àmbit urbà i Rondes (% de veh·km/any totals).

Tipologia de vehicle	2017
Turismes	66,7%
Furgonetes	12,4%
Camions	4,2%
Autobusos i Autocars	1,4%
Motocicletes i ciclomotors	15,3%
TOTAL	*100%*

Font: Barcelona Regional amb dades de RSD (2017) i Ajuntament de Barcelona.

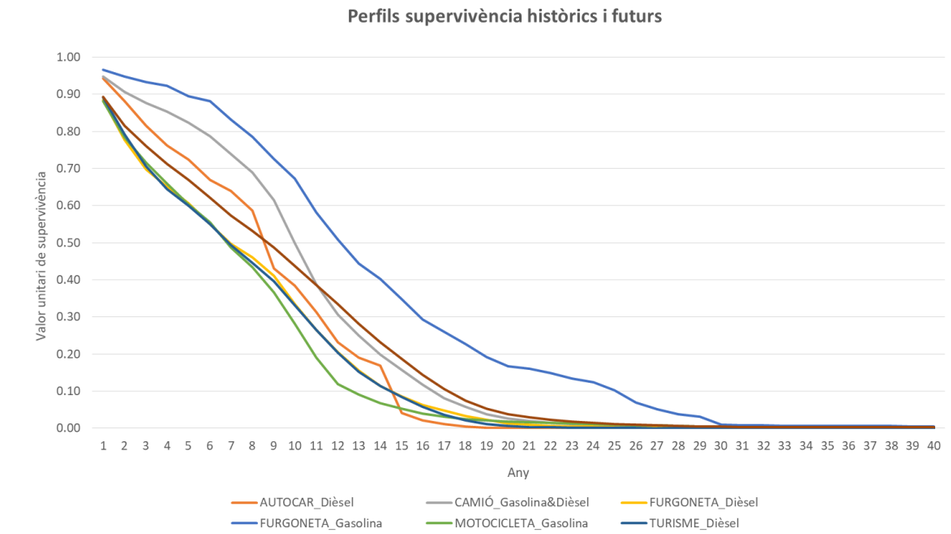
Caracterització del parc circulant de Barcelona segons energia de propulsió (2017). Àmbit urbà i Rondes (% de veh·km/any totals).



Font: Barcelona Regional amb dades del RSD (2017) i Ajuntament de Barcelona. (*) inclou PHEV (Plug-in hybrid electric vehicle). Categoria "Gasolina" i "Dièsel" inclou les seves variants híbrides.

La naturalesa del parc circulant del futur és una combinació de vehicles nouvinguts, vehicles seminous que encara circulen i vehicles que es donen de baixa. D'aquesta manera es pot observar l'efecte positiu que té renovar el parc actual per un altre de més avançat tecnològicament parlant. Cal tenir en compte que la baixa d'un vehicle de la circulació pot no ser causat només per raons tècniques. També pot ser substituït per raons econòmiques i/o socials. La combinació d'aquests tres factors, juntament amb les matriculacions futures, determinen la renovació i composició del parc circulant any a any. Aquests factors s'han contemplat implícitament en el que s'anomena perfils de supervivència o també conegudes com a "Survival Curves". Aquestes s'utilitzen en sistemes on els diferents agents que hi participen pateixen una degradació al llarg del temps (com pot ser un grup de bactèries, un col·lectiu de persones amb una determinada malaltia, etc...). Les corbes s'han aplicat a tots els vehicles, de manera que van es van donant de baixa poc a poc. Per un major realisme, cada tipus de vehicles té associat una corba de supervivència pròpia. Aquestes corbes s'han extret analitzant les dades del parc circulant de la mostra de l'estudi RSD. Es mostren en la imatge següent.

Corbes de supervivència per a cada tipus de vehicle



Font: Barcelona Regional

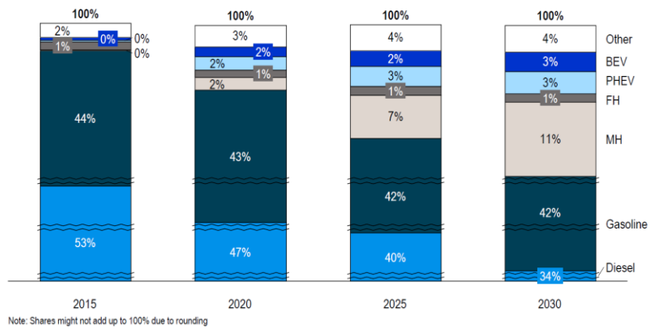
Així doncs, fent un balanç entre vehicles nous, seminous i donats de baixa, s'ha projectat el parc circulant de Barcelona del 2017 a anys futurs, posant especial atenció al dels anys 2030 i 2040.

La projecció s'ha fet tenint en compte un **escenari tendencial** del parc circulant, és a dir, una **renovació natural dels vehicles**. A més, per tal de comptar amb l'efecte que les noves tecnologies de propulsió seguirien tenint en el futur (híbrid, endollable, elèctric pur...), s'ha comptat amb els estudis *Integrated Fuels and Vehicles Roadmap to 2030 and Beyond (Roland Berger, 2016)* i *Europe's Clean Mobility Outlook: Scenarios for the EU light-duty vehicle fleet, associated energy needs and emissions, 2020-2050* (Ricardo Energy & Environment, 2018).

Aquests documents tenen en compte els objectius de la UE en matèria de reducció d'emissions per l'any 2030, amb el canvi en el parc circulant que això comporta. D'aquesta manera, s'ha extret informació dels estudis mencionats pel que fa a les matriculacions futures de nous vehicles i parc circulant futur.

Previsió de matriculacions de vehicles nous a la Unió Europea.

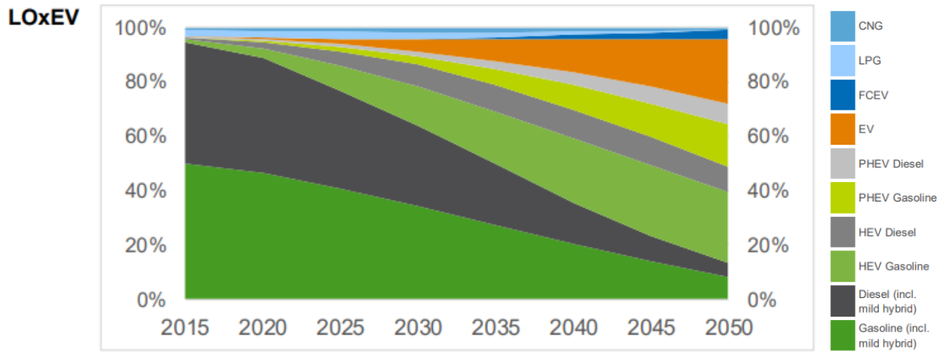
Figure 21: Powertrain shares in new vehicle sales scenario A, 2015-2030 [%]



Font: Roland Berger, 2016. MH i FH: vehicles híbrids. PHEV: Plug-in hybrid electric vehicle (endollable). BEV: vehicle elèctric de bateria.

Previsió del parc de turismes per combustible a la Unió Europea per al 2030.

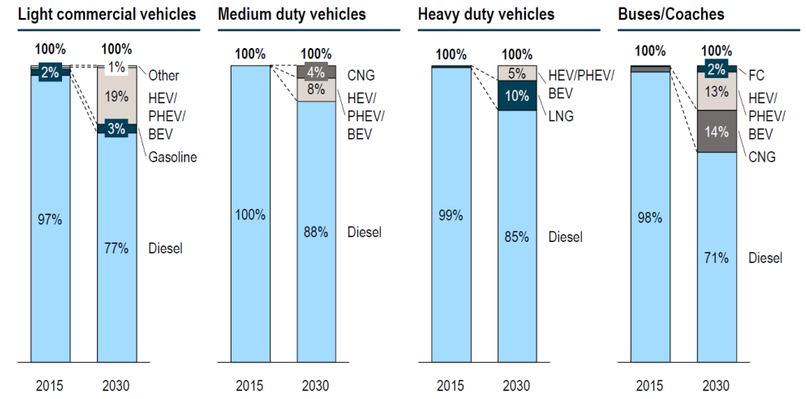
Figure 3.1: xEV powertrain scenarios – vehicle parc, passenger cars



Font: Europe's Clean Mobility Outlook: Scenarios for the EU light-duty vehicle fleet, associated energy needs and emissions, 2020-2050 (2018). CNG i LPG: vehicles propulsats amb gas. FCEV: vehicle de pila de combustible. EV: vehicle elèctric. HEV: vehicle híbrid. PHEV: PHEV: Plug-in hybrid electric vehicle (endollable).

Previsió del parc de furgonetes, camions, autocars i autobusos per combustibles a la Unió Europea per al 2030.

Figure 26: CV powertrain shares, 2015 vs. 2030 [%]

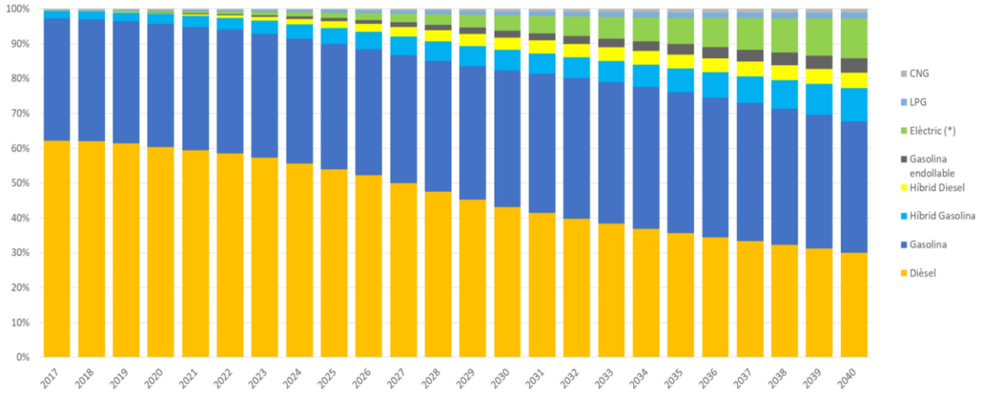


Font: Roland Berger, 2016. MH i FH: vehicles híbrids. PHEV: Plug-in hybrid electric vehicle (endollable). BEV: vehicle elèctric de bateria.

Parc circulant del futur a Barcelona segons l'energia de propulsió dels vehicles

La combinació dels vehicles nous (matriculacions), els ja existents i aquells que es donen de baixa conformen un parc circulant global, any a any. L'evolució d'aquest es mostra en la següent imatge.

Previsió de la distribució del parc circulant de vehicles a Barcelona segons energia de propulsió (% de veh·km/any totals).



Font: Barcelona Regional

Tal i com es pot observar a la imatge anterior, el parc circulant evolucionaria cap a tecnologies de propulsió alternatives a les convencionals. El sector que més creixement experimentaria és l'elèctric.
A la següent taula es mostra el parc circulant segons l'energia de propulsió utilitzada, concretament per als anys 2017, 2030 i 2040.

Distribució del parc circulant per energia de propulsió (% de veh·km/any totals).

Energia de propulsió	2017	2030	2040
Gasolina	35,1%	39,1%	37,6%
Dièsel	62,1%	43,1%	30,1%
Híbrid Gasolina	2,1%	5,9%	9,6%
Híbrid Dièsel	0,0%	3,6%	4,4%
Elèctric endollable	0,0%	1,9%	4,1%
Elèctric pur (bateria)	0,2%	4,3%	11,5%
LPG	0,3%	1,2%	1,6%
CNG	0,3%	0,7%	1,1%
TOTAL	**100%**	**100%**	**100%**

L'any 2030, el sector de combustió convencional (dièsel i gasolina) representaria un 82,24% del parc circulant i les opcions híbrides de combustió al voltant d'un 9,55%. Pel que fa al vehicle elèctric, aquest arribaria aproximadament 6,3% del parc circulant (elèctric de bateria i de combustió endollable). La resta provindria de vehicles que utilitzen el gas (sigui comprimit o liquat) com a combustible.

En relació al 2040, els vehicles de combustió convencional suposarien un 67,64% del parc circulant. La diferència respecte a l'any 2030 es deu principalment a la davallada del dièsel com a combustible i l'augment d'altres tecnologies energètiques a l'automoció. Els vehicles híbrids representarien un 14,01%, mentre que els vehicles elèctrics ja suposarien un 15,57% dels vehicles que circulen per Barcelona.

Un canvi que pot ser encara més profund

En aquestes previsions la projecció s'ha fet tenint en compte un **escenari tendencial** del parc circulant, és a dir, una **renovació natural dels vehicles.** Però cal tenir en compte que el marc normatiu i els instruments de planificació sectorial del transport i ambiental que estan vigents o s'estan elaborant a l'àmbit de Barcelona i a escales més grans, tenen com a un dels principals objectius la **reducció dels nivells de contaminació actuals i del consum energètic**.
Aquesta reducció es basa principalment en **transvasar desplaçaments que es fan en vehicle privat motoritzat a altres modes menys contaminants (o sigui, reducció dels desplaçaments en vehicle privat)**, i en que els desplaçaments que es fan en vehicles motoritzats es **facin en vehicles menys contaminants.**
Per tant, si a aquesta previsió tendencial en la qual ja disminueix el pes dels vehicles de combustió convencionals, se li afegeix que es reduirà el volum de desplaçaments en vehicle privat i que s'estan planificant tot de mesures i actuacions a l'àmbit local i metropolità d'impuls de vehicles nets, l'escenari futur de consum de combustibles dièsel i gasolina encara podrà suposar una major reducció.

9.5 ALTRES ASPECTES A CONSIDERAR DE LA MOBILITAT ELÈCTRICA

La mobilitat elèctrica aporta avantatges energètics, ambientals i econòmics:

- Avantatges en termes energètics:

  - És més eficient que el vehicle convencional
  - Afavoreix la reducció de la dependència energètica dels derivats del petroli
  - Permet la integració de les energies renovables a la mobilitat
  - Contribueix a la generació distribuïda i afavoreix l'autoconsum

- Avantatges en termes ambientals:

  - No genera emissions, ni partícules amb emissions locals: PM10, NOx, CO, CO2
  - Disminueix la contaminació acústica

- Avantatges en termes econòmics:

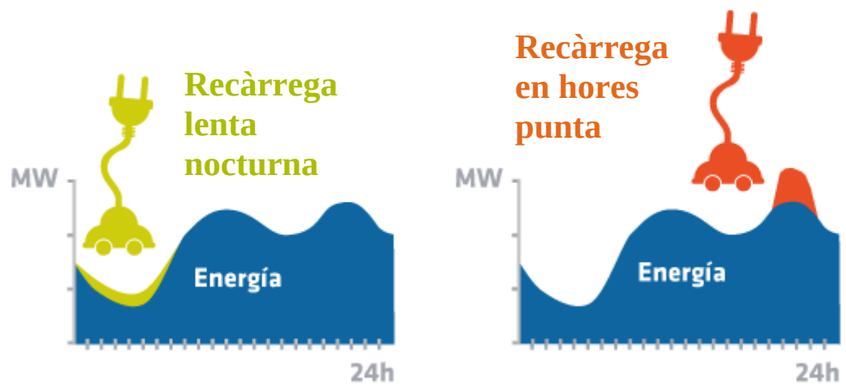
  - Accelera el desenvolupament de les xarxes intel·ligents d'energia (Smart grids)
  - Consolida un sector industrial innovador
  - Contribueix al reequilibri territorial
  - Permet la connectivitat i interacció amb les TIC

Un aspecte fonamental de cara a promoure el valor ambiental dels vehicles elèctrics és garantir que l'electricitat que aquests consumeixen sigui d'origen renovable. És evident que la mobilitat elèctrica no configura una solució sostenible si l'electricitat que es fa servir s'obté de centrals que cremen combustibles fòssils com ara el carbó, el petroli o el gas. Si per contra l'origen de l'electricitat és renovable (ja sigui solar, eòlica, hidràulica, bioenergia, etc.) llavors si es que es poden considerar vehicles realment ecològics.

Coneixent, a més, la dificultat que suposa gestionar la disponibilitat de les principals energies de fonts renovables, principalment l'eòlica i la solar, que el vehicle elèctric suposa una gran oportunitat per millorar l'equilibri i l'eficiència del nostre sistema elèctric. Una oportunitat ja que la recàrrega de les bateries d'aquests vehicles es pot realitzar en el moment en què els usuaris/sistema consideren més oportú, sempre disposant d'una certa flexibilitat per gestionar les hores necessàries per a aquesta, cosa que no passa amb la majoria dels consums elèctrics. Aquesta capacitat de gestionar la demanda presenta importants avantatges, ja que ofereix al sistema elèctric la possibilitat de millorar la seva eficiència global aplanant la corba de demanda i facilitant la integració de les energies de fonts renovables en el sistema.

En el cas d'Espanya, i segons Red Eléctrica de España, la recàrrega dels vehicles elèctrics s'hauria de produir durant les hores nocturnes, augmentant així la demanda en aquestes hores. Si pel contrari la recàrrega s'efectués durant els períodes punta del dia, la corba de demanda experimentaria una diferència encara més gran entre els períodes de major i menor consum elèctric, cosa que comportaria un sobredimensionament de les infraestructures de generació i transport, i incrementaria les emissions de CO2 de les hores punta conseqüència de necessitar una major aportació de les centrals més contaminants.

Per gestionar aquesta problemàtica apareix el Real Decreto 647/2011, que regula l'activitat del gestor de càrregues del sistema per a la realització de serveis de recàrrega energètica.



Impacte de la recàrrega del vehicle elèctric sobre la xarxa elèctrica. Font: Red Eléctrica Española

Aquest aspecte ha estat analitzat des d'una altra perspectiva a altres territoris arreu del món. L'any 2013, l'operador de xarxes californiana CAISO va publicar un informe sobre com el creixement de l'energia solar canviaria l'equilibri energètic estatal en els propers anys i com hauria de ser la integració i recàrrega del vehicle elèctric. En aquest cas, s'ha analitzat el problema a partir de la Corba de l'Ànec (coneguda com "Duck Curve") on es mostra com la sobregeneració d'energia solar, sobretot a les hores del migdia dels dies més assolellats, desplaça la generació tèrmica. També es valora la rampa necessària al final de la tarda per compensar la caiguda de la generació solar, seguida a continuació per un pic de demanda a les primeres hores de la nit, moment en què la gent torna a casa del treball i comença a utilitzar electricitat. Aquesta corba és molt popular a tot el món, i actualment ja hi ha formes similars a altres països com Austràlia, per exemple. En aquest context, els experts creuen que els vehicles elèctrics recarregats en el moment apropiat, és a dir, a les hores del migdia, així com la seva capacitat d'emmagatzematge podria solucionar el problema.

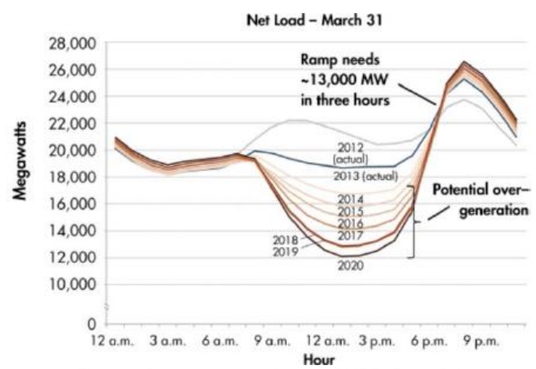


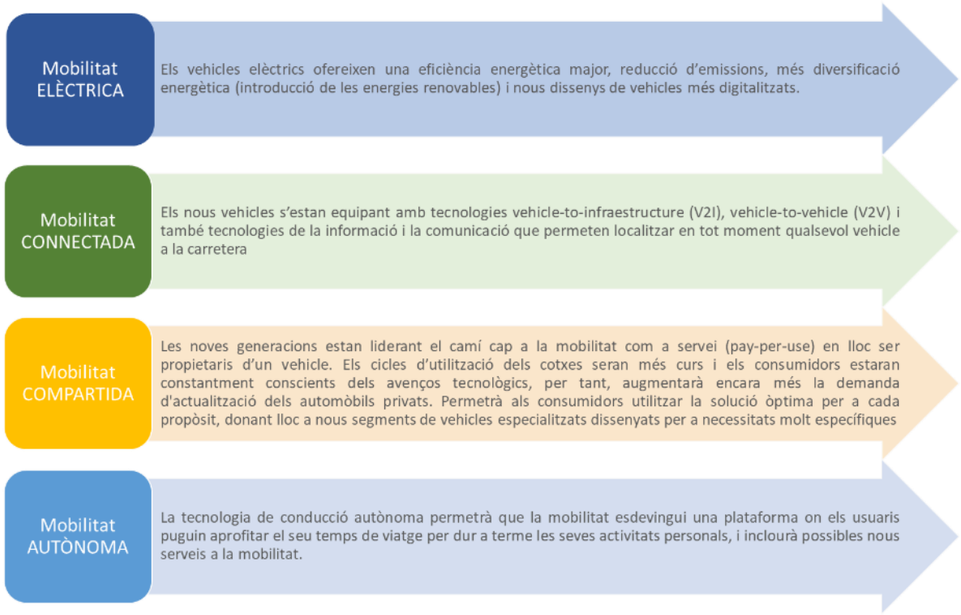
Figura 1 Càrrega neta al sistema CAISO. Font: Caiso

No obstant aquesta visió que el 100% dels vehicles elèctrics haurien de carregar de fonts renovables es contraposa amb el fet que la major part de la mobilitat és diürna i per tant, els vehicles en moviment no poden ser carregats en el moment de major producció de renovables. Addicionalment, si superposem la distribució de l'energia per mobilitat en les hores diürnes, poden arribar a un col·lapse de les xarxes de distribució.

Caldrà veure per tant com dissenyar la infraestructura i les polítiques de recàrrega, però en tot cas, la flexibilitat del vehicle elèctric per gestionar les hores òptimes de recàrrega permet adaptar-se a la situació que millor convingui. És evident que el desenvolupament de la mobilitat elèctrica anirà lligada al desenvolupament de les energies renovables i el seu potencial per produir electricitat en el lloc on es consumeix.

Ara bé, la mobilitat elèctrica només és una de les parts implicades en la transformació necessària cap a un model més sostenible de mobilitat, sobretot en el cas de la distribució urbana de mercaderies. Mentre que els vehicles elèctrics poden ajudar a tractar dos problemes importants com són les emissions i el soroll, aquests no tenen una implicació directa amb la reducció de la congestió, la gestió de l'aparcament o la seguretat.

Des d'una perspectiva més global, ens trobem en un moment en què els sistemes econòmics actuals estan canviant dramàticament, desencadenats pel desenvolupament dels mercats emergents, l'accelerat augment de les noves tecnologies, les polítiques de sostenibilitat i el canvi de preferència dels consumidors envers el sentit de propietat. La digitalització i nous models de negoci han revolucionat moltes indústries, i l'automoció i la mobilitat no n'és cap excepció. Pel que fa al sector de la mobilitat, aquestes forces donen lloc a quatre tendències tecnològiques disruptives: la mobilitat elèctrica, connectada, compartida i autònoma.



El futur de la mobilitat motoritzada. font: pròpia

En aquest sentit, cal afegir que la mobilitat elèctrica representa una de les tendències tecnològiques de la mobilitat del futur no només perquè ofereix avantatges en relació als problemes mediambientals, sinó perquè també ofereix una conducció agradable, tranquil·la, pacífica i silenciosa. Ara bé, aquesta conducció silenciosa s'ha vist qüestionada per l'augment del risc d'accidents, particularment en el cas de vianants amb discapacitat visual.

Per tal de reduir aquest risc, des de la Comissió Econòmica de les Nacions Unides (UNECE) s'ha promogut una nova llei que exigeix als vehicles híbrids i elèctrics portar aparells d'avís acústic. La nova llei per als vehicles silenciosos del transport per carretera (QRTV) imposa als vehicles a equipar-se amb un AVAS (acoustic vehicle alerting system) per crear un soroll artificial en el rang de velocitats de 0-20km/h. La llei, per altra banda, també vetlla perquè el so sigui prou alt per avisar els usuaris de la via sense deixar de representar vehicles silenciosos i creant la mínima contaminació acústica.

Una altra línia de resolució més tecnològica és la que configura el projecte europeu eVADER, que estudia solucions per advertir als vianants vulnerables dels vehicles silenciosos així com proporciona mitjans per augmentar la consciència dels conductors en situacions crítiques.

En tot cas, segons dades de 2014, el nombre d'accidents amb vianants ferits a Barcelona amb vehicles híbrids i elèctrics implicats va ser de 16, sobre un total de 10.000. El punt més destacable és que només en 2 casos, el vianant va reconèixer que anava distret i no havia sentit el cotxe. És a dir, aquesta problemàtica no arriba ni a l'1% sobre les actuals causes d'accidents.
Tanmateix, no hi ha suficients dades per afirmar que els vehicles elèctrics disminuiran el nombre d'accidents però s'intueix que l'impacte sobre la seguretat viària serà positiu.

Així doncs, per tal de fer front a les circumstàncies canviants actuals, l'Estratègia per la MOBILITAT ELÈCTRICA a la ciutat de Barcelona es planteja de manera que sigui evolutiva i adaptable als canvis socials, econòmics i del mercat energètic. És per això que és molt important reportar un bon seguiment d'aquesta, per tal de validar que els objectius marcats estiguin alineats amb la conjuntura global de cada moment.

9.6 CONCLUSIONS EN RELACIÓ AMB LA MOBILITAT A LA CIUTAT DE BARCELONA

OBJECTIUS GENERALS DE MOBILITAT

- Un dels objectius de la Unió Europea és la reducció d'emissions de contaminants a l'atmosfera de fonts específiques com és el transport i s'han establert unes normatives que limiten les emissions dels vehicles.
- L'estratègia climàtica ***Pla Clima i Energia 2030*** estableix el Compromís de Barcelona pel Clima amb els següents objectius pel 2030:
  - Lluitar contra el canvi climàtic i dur a terme la transició energètica cap a un model que abandoni els combustibles fòssils i aposti per l'estalvi i l'eficiència energètica.
  - Reduir en el 20% la mobilitat en vehicle privat a motor, que els que circulin siguin més nets, ¡ fomentar el transport públic i col·lectiu i els desplaçaments a peu i en bicicleta.
- La ciutat està impulsant la ***Zona de Baixes Emissions (ZBE)*** amb restriccions de circulació que integren el conjunt de l'AMB i una segona zona a l'interior de les Rondes. L'objectiu és protegir les persones i el medi de l'aire contaminat procedent dels vehicles i vetllar per la qualitat de l'aire a la ciutat. Aquestes restriccions seran permanents a partir del 2020.
- La ciutat treballa per implementar el ***model de Superilles*** com a forma d'organitzar la ciutat posant en valor la necessitat d'habitar l'espai públic, amb el compromís de millora de la qualitat dels espais públics des de la perspectiva de la pacificació de l'entorn afavorint la convivència entre els diferents modes.
- Promoció de la implementació de zones sensibles entorn d'equipaments escolars, hospitals i centres de gent gran per reduir la contaminació atmosfèrica (acústica i de l'aire).
- Promoció del vehicle elèctric i Impuls de la implantació de punts de recàrrega per a vehicles elèctrics.

LA MOBILITAT EN VEHICLE PRIVAT

- Poc pes del vehicle privat en els desplaçaments interns a la ciutat. Aquest representa només 16% dels desplaçaments.
- El vehicle privat en els desplaçaments de connexió representen un 41% del total. El transport públic el 51 %.
- El PMU té per objectiu la reducció del pes del vehicle privat en els desplaçaments i fomentar el transport públic i la mobilitat activa.

LA XARXA VIÀRIA

- **La Xarxa Bàsica** representa aproximadament el 27,5% del total de carrers i absorbeix el 81% del trànsit de la ciutat.
- **La Xarxa No Bàsica** representa el 72,5% del total de carrers i absorbeix el 19% del trànsit de la ciutat.
- Les Rondes són vies d'alta capacitat amb la IMD (Intensitat Mitjana Diària) més important de Catalunya. El trànsit intern representa el 14% dels vehicles total que circulen per les Rondes i el de connexió el 73%. El 13% restant són vehicles de pas que utilitzen les Rondes.
- També són vies d'alta intensitat de trànsit l'Avinguda Meridiana, la Ronda del Mig, el carrer Aragó, la Diagonal (Pedralbes) i la Gran Via.

LA TENDÈNCIA DEL PARC DE VEHICLES

- S'ha produït un decreixement progressiu de turismes els últims 30 anys i un augment de les motos.
- La implantació del vehicle elèctric presenta una evolució moderada però positiva en els últims anys. S'ha produït un impuls des de les administracions per introduir aquesta nova tecnologia.
- El parc circulant evolucionaria cap a tecnologies de propulsió alternatives a les convencionals. El sector que més creixement experimentaria és l'elèctric.
- La reducció del volum de desplaçaments en vehicle privat i el foment, mitjançant mesures i actuacions a l'àmbit local i metropolità d'impuls de vehicles nets, fan preveure un escenari de futur de reducció del consum de combustibles dièsel i gasolina.

El canvi de model de mobilitat previst, amb mesures de restricció del trànsit, la reducció del vehicle privat, les millores en el transport públic, l'augment de l'espai públic i la renovació del parc mòbil cap a tecnologies més eficients i respectuoses amb el medi ambient fa preveure un canvi en les necessitats d'instal·lacions de subministrament de combustibles fòssils.

La regulació d'aquest pla respondrà als objectius de mobilitat establerts i es tenen en compte, per tant, les previsions de decreixement del consum de combustibles d'origen fòssil.

10. TENDÈNCIES DE MOBILITAT A LES GRANS CIUTAT. ALTRES CASOS DE REFERÈNCIA

En la necessitat d'avançar cap a un model de mobilitat més sostenible, no només Barcelona està implantant mesures sinó que són moltes les ciutats arreu del món i especialment a Europa que ja n'han implementat o estan implementant mesures per rebaixar els nivells de contaminació de l'aire i la congestió de vehicles als centres urbans.

La Unió Europea el novembre del 2016 va ratificar l'Acord de Paris, que establia entre d'altres quatre objectius clau en matèria d'emissions de gasos contaminants i d'energia per al 2030:

- Almenys una reducció del 40% de les emissions de GEH respecte de 1990.
- Els sectors com el transport terrestre haurien assolit una reducció del 30% en relació amb els nivells de 2005.
- Una quota mínima del 27% d'energia procedent de fonts renovables.
- Una millora mínima del 27% en eficiència energètica.

Els transports són clarament el sector que genera més emissions i on existeixen més oportunitats per la reducció, essent els àmbits urbans un centre d'atenció primordial per aconseguir-ho. El "Llibre blanc del transport" de la UE estableix 3 objectius principals:

- Reduir a la meitat l'ús de cotxes "convencionals" al transport urbà el 2030
- Eliminar els cotxes a l'àmbit urbà l'any 2030
- Aconseguir una logística urbana lliure de CO_2 als principals centres urbans el 2030.

Així doncs, la transició cap a un model de mobilitat més sostenible es basa en dues potes principals: la reducció de l'entrada dels cotxes de combustió més contaminants als nuclis urbans i la progressiva substitució del parc de vehicles cap a vehicles més sostenibles amb distintiu d'emissions 0.
En aquest sentit per millorar la qualitat de l'aire i reduir la congestió els esforços de les ciutats es centren sobretot en la reducció del nombre de vehicles que entren o circulen pels nuclis urbans. Com a mesures per reduir el transit als centres de les ciutats s'apliquen tres tipus de regulacions:

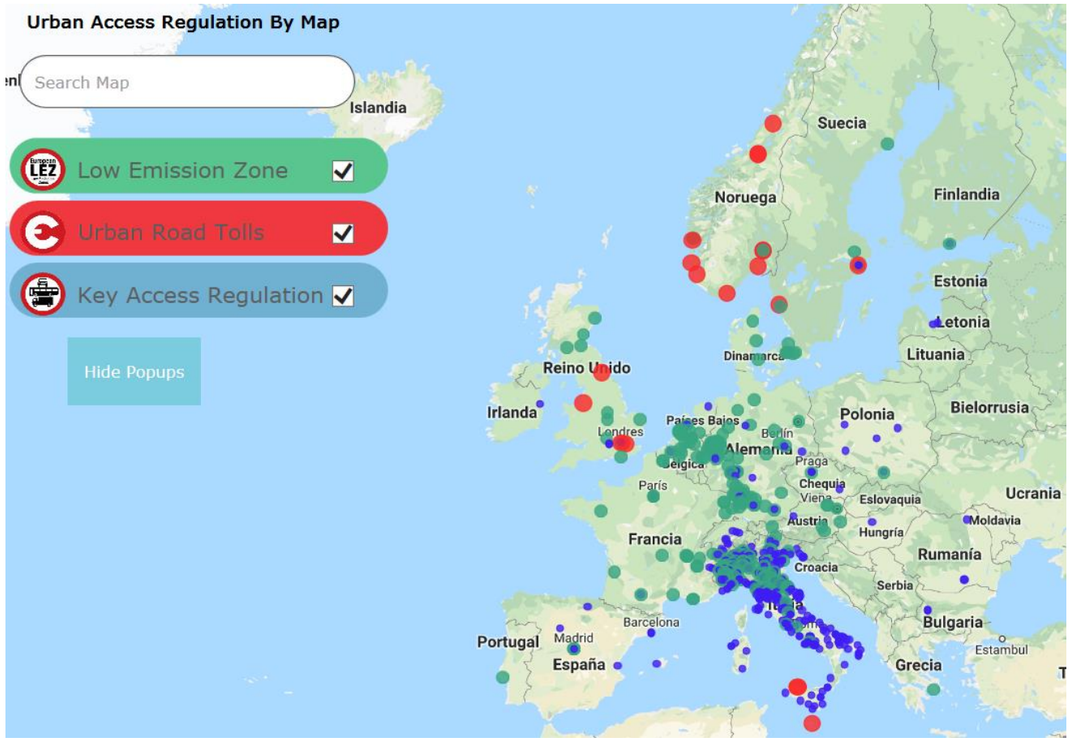
- Cordons de peatge als centres urbans (exemple: Londres o Estocolm): s'estableix una zona de la ciutat o tota la ciutat sencera on s'ha de pagar una taxa per entrar-hi amb determinats tipus de vehicles contaminants. Els vehicles de baixes emissions o emissions 0 solen poder entrar gratuïtament per tal d'incentivar-ne la compra.

- Zones de Baixes Emissions (ZBE). Es permet o no l'entrada del vehicle als centres urbans dependent de les seves emissions directes de contaminants. Actualment n'hi ha a més de 260 ciutats a Europa.

- Regulacions de vehicles pesants.

Mesures per reduir el trànsit[3]

A Europa actualment més de 260 ciutats tenen algun tipus de regulació:

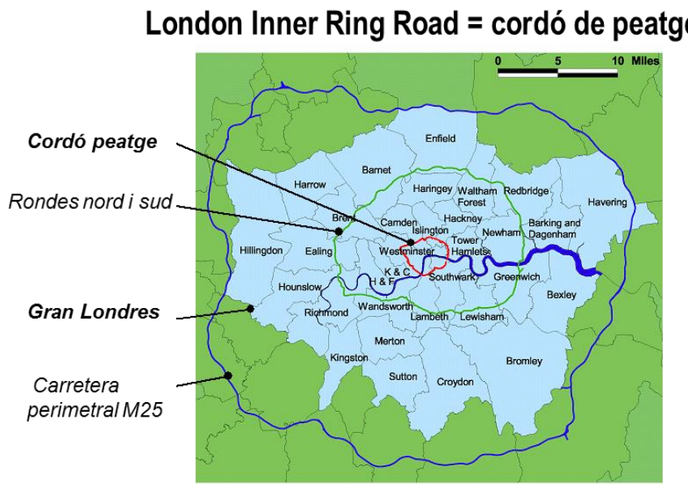


Des de fa dècades diferents ciutats han impulsat estratègies per a la regulació de vehicles com els cordons de peatges (implementada per primera vegada a Singapur l'any 1975) o la limitació de vehicles pesants i les zones de baixes emissions (la primera va ser Estocolm l'any 1996).

https://www.transportenvironment.org/news/more-cities-get-tough-diesel
https://qz.com/1341155/nine-countries-say-they-will-ban-internal-combustion-engines-none-have-a-law-to-do-so/amp/
https://cincodias.elpais.com/cincodias/2019/01/02/companias/1546426855_719980.html
http://www.lamoncloa.gob.es/consejodeministros/Paginas/enlaces/220219-proyecto.aspx
http://www.expansion.com/empresas/motor/2018/11/29/5bff11eee5fdeab0448b45c1.html
http://urbanaccessregulations.eu/

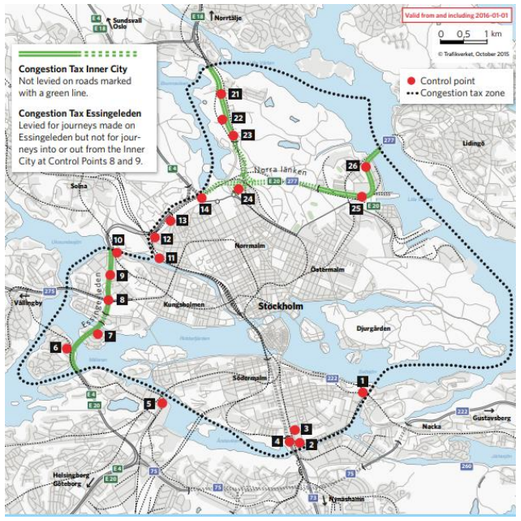
Cordó de peatge a Londres

El 2003 Londres va implementar un cordó de peatge a la zona de Londres Centre (Inner London) amb una població de 136.000 habitants, una superfície de 21 km^2 i la zona comercial més important de Londres. El 2008 es va implementar la Zona de Baixes Emissions a la zona del Gran Londres i el 8 d'abril de 2019 es va fer un pas més a la zona més cèntrica de la ciutat amb la Zona d'Ultra Baixes Emissions.



Cordó de peatge a la ciutat d'Estocolm

L'any 2006 Estocolm va implementar un pla per reduir el transit al centre de la ciutat mitjançant un cordó de peatge, en una àrea de 35 km^2 i una població de 330.000 habitants, el 37% de la població de la ciutat d'Estocolm. En un principi es va fer una prova pilot durant 7 mesos, i ja en aquest període es va reduir l'entrada de cotxes en un 20%. Posteriorment es va aprovar el pla en un referèndum als ciutadans d'Estocolm. La mesura va anar acompanyada des del primer dia d'un increment en les línies i en la freqüència del transport públic.



Mesures a la ciutat de Paris

Paris va implementar el 2017 una ZEB que prohibeix accedir al municipi de Paris als vehicles dièsel més contaminants ((vehicles Euro 2) i el 2019 ha ampliat la ZEB a l'anomenat "Gran Paris" (inclou 80 municipis del voltant de Paris). EL 2024 es preveu prohibir la circulació de tots els vehicles dièsel i el 2030 només es permetrà la circulació de vehicle amb 0 emissions.

Per ser coherent amb els objectius de mobilitat la ciutat ha decidit no renovar concessions administratives de les estacions de servei a dins d'aquestes zones. Pràcticament un terç de les estacions de servei a la zona d'intramurs són de titularitat municipal. A més a més a partir del 2020 s'implementa a la ciutat de Paris una regulació que obliga a unes distàncies mínimes de 13 m a immobles habitables, això fa pràcticament impossible la implantació de noves benzineres al centre. També es prohibeixen estacions de servei a sota d'immobles, en soterrani i en voreres a partir de 2020, i amb això, la hipòtesi pel 2020 és reduir les actuals 94 benzineres a 39.

Mesures a la ciutat de Madrid

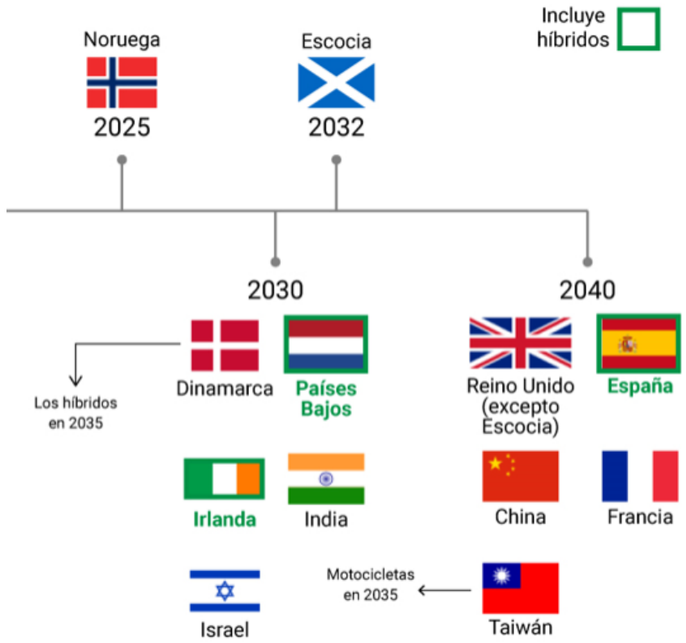
Una de les últimes ciutats que s'ha sumat a la regulació de la circulació de vehicles contaminants és Madrid (amb el projecte "Madrid Central" que va implementar al final del 2018 la Zona de Baixes Emissions al centre de la ciutat (al voltant de 5 km2).

Mesures a altres ciutats

La ciutat de Milà preveu la prohibició d'entrar vehicles dièsel al centre de la ciutat l'any 2025. Altres ciutats com Atenes, i Ciutat de Mèxic preveuen també la prohibició de l'entrada de vehicles dièsel de cara al 2025 i incentivar els vehicles elèctrics, d'hidrogen i híbrids.

Cronologia dels anys anunciats de prohibició de venda de vehicles dièsel o gasolina a cada país

Per altra banda, i en paral·lel a la prohibició de l'entrada de cotxes als centres urbans, s'està començant a implementar la renovació del parc mòbil cap a tecnologies més eficients i respectuoses amb el medi ambient. La UE preveu l'horitzó 2040 com l'any de prohibició de venda dels vehicles dièsels però alguns països més ambiciosos han anunciat aquesta prohibició en anys anterior.



A **Noruega** l'objectiu és que no es puguin vendre vehicles de gasolina o dièsel el 2025 i ja el 2017 les vendes de vehicles elèctrics van representar el 52% de tots els cotxes nous venuts.
La ciutat d'**Oslo**, mitjançant l'estratègia (Climate and Energy Strategy for Oslo) té per objecte eliminar gradualment els vehicles basats en combustibles fòssils el 2030 i substituir-los per vehicles amb emissions zero. L'objectiu de reduir les emissions contaminants dels cotxes, vehicles de càrrega lleugers, vehicles pesants i taxis requereix el desenvolupament d'infraestructures per a combustibles renovables i sense emissió. Inclou hidrogen, electricitat i biogàs a través d'"estacions energètiques". Un altre objectiu relacionat amb el trànsit de vehicles consisteix en la reducció de la circulació e vehicles a la ciutat el 20 % el 2020 i el 33 % el 2030 en comparació amb els nivells de 2015.

Dinamarca i **Holanda** són altres països pioners en l'impuls de mesures per complir amb els objectius imposats per la normativa comunitària. El 2030 tenen previst prohibir la venda de cotxes de gasolina i dièsel, i Dinamarca compta que el mateix any hi hagi un milió de vehicles elèctrics o híbrids.

França igual que Espanya, prohibirà per a l'any 2040 la venda de vehicles dièsel i gasolina. D'aquesta manera, el govern francès pretén impulsar la mobilitat elèctrica i establir les bases d'un full de ruta que pretén reduir les emissions contaminants. Cal recordar, que París és una de les ciutats europees que més episodis de contaminació pateix en l'actualitat, tenint actius diferents plans per limitar l'alta concentració de contaminació a la ciutat com és la discriminació de vehicles per matrícula parell o imparell.

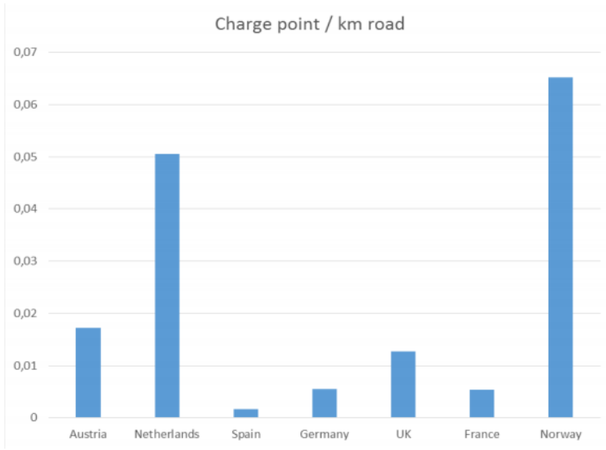
Infraestructura de recàrrega elèctrica a cada país

Un factor important és el desenvolupament de les infraestructures de càrrega ràpida pública i els incentius associats per a la instal·lació de punts de recàrrega (PR) i la facilitat en l'operativitat dels mateixos. En aquest cas, Barcelona és una de les ciutats més competitives en quan a ajudes tant en el sector públic com privat per a la instal·lació d'aquests punts.

Descripció	Oslo (Noruega)	Amsterdam (Holanda)	Londres (R.Unit)	Paris (França)	Stuttgart (Alemanya)	Viena (Àustria)	Barcelona (Espanya)
Subsidi per instal·lació de PR	Fins al 60%	Fins a 1.000€ en PR semipúblics	40M€ de pressupost per PR durant 2015-2020	40M€ de pressupost per PR	-	Sí	Entre el 70%-85%
Ajuts a la instal·lació PR en llars	Fins al 60%	Fins a 500€	75% del cost o 868€ del cost total	Facilitat de préstecs	-	-	Fins a 1.000€
Origen de l'energia elèctrica renovable	Energia hidro-elèctrica	Energia eòlica	-	-	Sí	-	-
Acord amb el sector privat per instal·lar PR	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí
Apps per gestionar els PR	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí

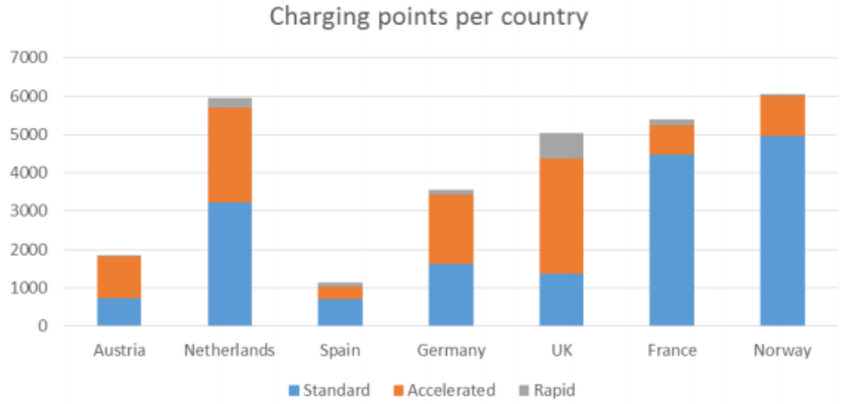
lincentius associats a la infraestructura de recàrrega. font: i-cvue

Als països més avançats d'Europa els punts de recàrrega es troben a distàncies no superiors als 40-50 km l'un de l'altre, són complementaris entre sí, estan connectats i són interoperables. L'extensió i accés a una infraestructura de recàrrega de qualitat, i que evolucioni amb l'agilitat necessària, esdevé el principal repte per assolir el ple desenvolupament de la mobilitat elèctrica. El següent gràfic representa la densitat de punts de recàrrega per km de via. Noruega i els Països Baixos són els dos països amb major implantació de punts de recàrrega en el seu territori. Espanya destaca per tenir un baix índex de punts de recàrrega en el seu territori.



Densitat de punts de recàrrega per km de via. Font: I-CVUE

En termes absoluts, Noruega i els Països Baixos també són els capdavanters amb més de 6.000 punts de recàrrega a tot el seu territori, entre els quals es distingeixen els punts de recàrrega estàndard, accelerada i ràpida. Per altra banda, Espanya es troba entre els 1.000 punts de recàrrega (amb un territori 1,5 vegades més gran que el de Noruega), per sota de la mitjana dels països europeus.



Punts de càrrega per país. Font I-CVUE

11. CONCLUSIONS DE LA DIAGNOSI

L'actual marc legal i normatiu permet la implantació d'instal·lacions de subministrament de carburants i combustible, conegudes com a benzineres, pràcticament a qualsevol sòl de la ciutat sense tenir en consideració l'entorn urbà on s'ubiquen. Aquest tipus d'activitat causa sovint molèsties ambientals (olors, percepció d'inseguretat, moviments de vehicles a l'entorn) i, com a conseqüència, cert rebuig social, tenint en consideració que normalment s'ubiquen a la ciutat en entorns altament consolidats o amb alta densitat de població.

Fins a dia d'avui els mecanismes d'ordenació urbanístics vigents han permès condicions semblants d'implantació en zones urbanes morfològicament molt diverses. S'han permès tractaments similars tant a les zones industrials, com a les zones residencials, o a proximitat d'equipaments.

En una ciutat de teixits urbans compactes com és Barcelona, la concentració d'activitats en determinades zones afecta directament la qualitat de l'espai públic i la convivència dels ciutadans en aquest.

En el cas de les benzineres les operacions d'entrada i sortida de vehicles al servei dels clients o la realització de les operacions de càrrega i descàrrega produeixen sovint alteracions del trànsit sobre l'entorn urbà immediat. Freqüentment interfereixen amb els vianants i amb la mobilitat activa. En moltes ocasions el pas natural per la vorera s'entorpeix mentre es fan aquestes operacions o es produeix l'espera de clients o usuaris.

L'impacte que sovint les instal·lacions de subministrament per a vehicles significa sobre la mobilitat i la qualitat ambiental en els diferents entorns urbans, motiva la necessitat de contemplar des de l'ordenació del sòl les determinacions necessàries que, en el marc de l'economia de lliure mercat i establiment, permetin equilibrar els efectes de la seva implantació.

La relació entre la implantació de les benzineres, la planificació de la mobilitat a la ciutat, la preservació de la qualitat de l'espai públic i de la morfologia dels teixits són elements fonamentals per tal d'establir una proposta que, des de la planificació del sòl, restauri el desequilibri que pot provocar la intensitat de determinats usos i que afecten valors que ha de garantir l'ordenació urbanística.

Actualment la ciutat està afrontant canvis estructurals profunds en temes de mobilitat: compromisos internacionals de reducció d'emissions, progressives restriccions de circulació als vehicles més contaminants, l'emergència del vehicle elèctric, l'augment de distribució de mercaderies urbanes, l'increment de l'ús de la bicicleta i altres vehicles de mobilitat personal, etc.

Avui dia, el transport i la mobilitat rodada suposen per a la ciutat el 30% de les emissions de gasos amb efecte d'hivernacle. Reduir el nombre de vehicles, i que els que circulin siguin més nets, i facilitar el transvasament cap als modes més eficients, amb el foment del transport públic i col·lectiu i els desplaçaments a peu i en bicicleta, són línies d'actuació primordials en les quals es vol continuar actuant per fer front al canvi climàtic i també per millorar la qualitat ambiental de la ciutat.

Aquests canvis requereixen transformacions sobre el disseny de la ciutat i les seves infraestructures, així com una major coherència i coordinació, a curt i llarg termini, de les estratègies de mobilitat i l'ordenació urbanística de la ciutat.

L'establiment de Zones de Baixes Emissions, així com el model de mobilitat proposat per les Superilles, es fonamenten en una nova mobilitat urbana acompanyada d'una nova estructura de serveis urbans, i un creixement notori dels espais verds i pacificats a la ciutat. Tota aquesta estructura bàsica s'ha coordinar amb la planificació dels usos a la ciutat.

A tal efecte el Pla ha d'establir les condicions urbanístiques a què, d'ara en endavant, hauran de respondre la implantació de les activitats que són objecte d'aquesta regulació.

La regulació del Pla ha d'establir els criteris de regulació que garanteixen la protecció adequada dels interessos públics, tot preservant els mandats de llibertat d'establiment, així com la conveniència amb relació als interessos públics i privats.

12.DESCRIPCIÓ I JUSTIFICACIÓ DE LA PROPOSTA

12.1 JUSTIFICACIÓ DE LA PROPOSTA

Canvis en el parc mòbil circulant

Europa és eminentment urbana, la majoria de la població viu en ciutats. El repte de les ciutats és esdevenir indrets amb una major qualitat ambiental, la salut és sens dubte un dels pilars d'aquesta Europa de ciutats. De fet moltes ciutats europees estan treballant per lluitar contra la contaminació atmosfèrica, qualitat de l'aire i el soroll, i també en recuperar espai per als ciutadans en detriment dels vehicles privats. Això comporta canvis en el model de ciutat i en la distribució de l'espai públic, menys espais pel vehicle privat. S'han de produir canvis en la mobilitat i en el seu repartiment modal, propiciant un augment dels modes actius i del transport públic col·lectiu, també es produiran canvis tecnològics i canvis en els models de tinença i en modes de transport personal que ja estem veient el dia d'avui. La irrupció de totes aquestes transformacions i d'altres fan preveure una davallada per la distribució de combustibles fòssils destinats a la mobilitat amb vehicles privats, òbviament és un canvi que requereix temps i no és immediat, no succeirà d'avui per demà, però sí que s'albira una reducció en les necessitats de combustibles fòssils destinats a la mobilitat quotidiana en vehicle privat.

Barcelona i el seu repartiment modal

El Pla de Mobilitat Urbana de Barcelona 2013 - 2018 (PMU), aprovat el 27 de març de 2015, es fixa com a estratègia introduir un canvi molt ambiciós en les pautes de mobilitat de la ciutat, amb l'objectiu de reduir de manera significativa la utilització del vehicle privat en els desplaçaments (-21%) i situar la contaminació atmosfèrica per sota dels límits que marca la UE. Tot i això, no s'està assolint els objectius marcats.

A nivell de ciutat, el repartiment modal varia molt en funció del tipus de desplaçament. En els desplaçaments interns predomina amb una quota del 50,4% la mobilitat a peu i en bicicleta, seguits del transport públic amb un 34,2% i del vehicle privat amb un 15,3%. En canvi en els desplaçaments de connexió predomina la mobilitat en transport públic amb un 52,6%, el transport privat representa un 44,2%, i la mobilitat no motoritzada és residual amb un 3,2%.

Si bé la tendència tant en els viatges interns com els de connexió ha estat de reducció del pes del transport privat i d'augment el del transport públic, cada dia es fan 1,5 milions de desplaçaments en vehicle privat a Barcelona. L'impacte de la crisi i la desocupació sembla haver tingut un impacte molt considerable sobre el repartiment modal de la mobilitat ja que després d'un descens de l'ús del vehicle privat en els darrers anys ha tornat a augmentar.

En aquest context, cal destacar el Pla de Millora de la Qualitat de l'Aire de Barcelona 2015-2018 (PMQAB), que agrupa totes les accions, plans i mesures que està previst executar i que poden tenir una repercussió directa o indirecta en la qualitat de l'aire de Barcelona (NO_2 i PM_{10}); i sobretot el Programa de mesures contra la contaminació atmosfèrica, aprovat el 25 de novembre de 2016, que incorpora mesures estructurals i extraordinàries per afrontar episodis de contaminació.

Aquestes mesures s'han acabat concretant en la Zona de Baixes Emissions (ZBE), on l'Ajuntament de Barcelona i l'Àrea Metropolitana de Barcelona des de l'1 de desembre de 2017, i quan la Generalitat de Catalunya declari episodi de contaminació, s'establiran restriccions entre les 7 i les 20 hores dels dies laborables per als vehicles que no disposin d'etiqueta ambiental de la DGT anteriors a Euro 1. A partir l'1 de gener de 2020 es restringirà la circulació de manera permanent en els dies laborables a tots aquells vehicles més contaminants, i sens dubte, aquesta mesura influenciarà en les previsions futures del parc de vehicles.

La solució als problemes de mobilitat urbana no vindrà només de la promoció i millora dels altres modes, sinó que cal aplicar més mesures de contenció i restricció en l'ús del vehicle privat. Així, l'Ajuntament de Barcelona ha iniciat els treballs per elaborar un nou Pla de Mobilitat Urbana (PMU) 2019-2024 que doni continuïtat a l'actual i consolidi els objectius previstos. El nou pla seguirà contemplant el model Superilles i tenint com a objectius transversals la mobilitat segura, sostenible, equitativa i eficient. El nou document incorporarà els temes de contaminació i els temes tarifaris com a elements centrals.

A partir d'aquests objectius el pla especial ha d'establir les condicions d'emplaçament de les noves instal·lacions de subministrament, a partir de la consideració de l'àrea urbana de Barcelona com a Zona de Baixes Emissions, d'acord amb les mesures de contenció i restricció en l'ús del vehicle privat i amb consonància amb el model de superilles impulsat per l'Ajuntament de Barcelona.

La infraestructura de recàrrega elèctrica

A nivell estatal, la llei 7/2021 de Canvi Climàtic i transició energètica aprovada el maig del 2021, té l'objectiu d'avançar cap a sistemes de mobilitat més eficients, segurs i respectuosos amb la salut i el medi ambient. Així mateix, el projecte de llei estableix que es treballi per aconseguir un parc de turismes i vehicles comercials lleugers sense emissions directes de CO_2 el 2050. Per desenvolupar el camí cap a la descarbonització el 2050, el 2040 els turismes i vehicles comercials lleugers nous, de conformitat amb la normativa comunitària, hauran de ser vehicles amb emissions de 0g CO_2 / km.

A més a més, aquesta llei, per facilitar el desplegament de vehicles elèctrics i més sostenibles, fomenta el desplegament de la infraestructura de recàrrega elèctrica i exigeix a determinades instal·lacions la instal·lació de punts de recàrrega.

Canvis en les necessitats d'instal·lacions de subministrament

Sota aquest escenari de gradual desaparició dels vehicles dièsel i gasolina, i de regulació de l'entrada de vehicles als centres urbans, la necessitat de benzineres serà cada cop menor. A més a més el model de mobilitat comportarà l'increment dels vehicles elèctrics de tal manera que això també influenciarà en el model de benzineres o d'estacions de recàrrega. Un cotxe elèctric necessita almenys 20 minuts de recàrrega mentre que actualment els cotxes amb combustibles fòssils poden omplir en dipòsit en pocs minuts. Les benzineres doncs hauran d'adaptar-se i fer modificacions per tal de reorientar el seu negoci
El món de la mobilitat està canviant des de moltes perspectives socials com el "milenials don't drive". Una part dels joves no aspiren a tenir un vehicle en propietat, l'utilitzen a mesura que el poden necessitar, els vehicles tecnològicament estan canviant i la mobilitat tendirà a electrificar-se.

En resum, el canvi de model de mobilitat previst, amb la reducció del vehicle privat i les millores en el transport públic, l'augment de l'espai públic i la reducció de l'espai pels cotxes, i la renovació del parc mòbil cap a tecnologies més eficients i respectuoses amb el medi ambient provocarà també un canvi en les necessitats d'instal·lacions de subministrament de combustibles fòssils, que han de quedar regulades en aquest nou pla.

12.2 DESCRIPCIÓ GENERAL DE LA PROPOSTA

Actualment s'ha posat en marxa la Zona de Baixes Emissions de l'àmbit Rondes de Barcelona. De la mateixa manera que en la majoria de les metròpolis europees, es tracta d'una actuació orientada a reduir l'ús de vehicles privats més contaminants. A l'horitzó 2020, es preveu que la Zona de Baixes Emissions de l'àmbit de les Rondes de Barcelona sigui permanent.

El 15 de gener de 2020 la ciutat de Barcelona declara l'emergència climàtica i accelera un seguit de canvis que comprometen tots els agents de la ciutat. La declaració apel·la a un canvi de model de mobilitat i infraestructures com a resultat d'un treball conjunt entre administracions, empreses i ciutadania per tal de que reduir les emissions i la dependència dels combustibles fòssils. Es vol una ciutat amb un model de mobilitat més sostenible i amb una petjada de carboni menor, i que aquest canvi comporti en paral·lel una transformació de l'espai públic on les persones siguin les protagonistes.

En coherència amb aquests objectius i les restriccions del trànsit a dins la ciutat, la implantació de noves instal·lacions de subministrament de carburants i combustibles a la ciutat es veu limitada a àrees específiques: les àrees industrials i a proximitat de les vies d'accés entorn de les Rondes.

A la resta de la ciutat la cobertura actual de servei d'instal·lacions de subministrament de carburants i combustibles es considera suficient, actualment no cal desplaçar-se més d'un kilòmetre per poder accedir a una benzinera. La seva distribució territorial dóna actualment una bona cobertura, que en un horitzó de futur amb la disminució progressiva dels vehicles que utilitzen combustibles fòssils es considera més que suficient. A aquests efectes, el pla no permet en aquest entorn la implantació de noves instal·lacions de subministrament de carburants i combustibles.

Les noves condicions establertes d'acord amb l'interès general i als objectius del model de mobilitat a la ciutat, s'hauran de respectar pels operadors existents, de la mateixa forma que aquelles instal·lacions que no les compleixin hauran de restar en situacions de disconformitat.

La regulació de les instal·lacions de subministrament elèctric continua sent un objectiu municipal. Cal planificar el desenvolupament de la infraestructura necessària per a fomentar aquesta transició energètica cap a una mobilitat urbana que prioritzi el vehicle elèctric.

Hores d'ara i d'acord amb l'estratègia municipal de mobilitat s'està impulsant la promoció del vehicle elèctric i la implementació de punts de recarrega per a vehicles elèctrics des de la iniciativa publica.

Tanmateix, la implementació de punts de recàrrega ràpida i/o ultra ràpida com a activitat pròpia, és a dir sota el concepte d'electrolinera , i des de la iniciativa privada és pràcticament inexistent.

En el marc de l'aprovació definitiva d'aquest pla, s'ha aprovat la llei estatal 7/2021 de canvi climàtic i transició energètica que regula les exigències d'instal·lació de punts de recàrrega per a les benzineres existents, i es considera pertinent derivar aquest aspecte a la legislació estatal vigent.

D'acord amb l'estratègia municipal de mobilitat, cal planificar el desenvolupament de la infraestructura necessària per a fomentar aquesta transició energètica cap a una mobilitat urbana que prioritzi el vehicle elèctric. Es tracta d'una font de subministrament per a vehicles emergent, on hores d'ara la implementació d'infraestructura de recàrrega ràpida des de la iniciativa privada és molt escassa, però la demanda i la necessitat a mitjà i llarg termini podria ser cada vegada més elevada.

Segons les estimacions més optimistes, i més favorables per al medi ambient (Transport&Environment, 2019), es considera que un 80% d'aquesta energia es recarregarà en instal·lacions privades vinculades al l'aparcament residencial fora de la via pública o als aparcaments associats als llocs de treball mitjançant punts de recàrrega lenta. Disposar d'un vehicle elèctric haurà d'anar associat, cada cop més, a la possibilitat de disposar d'un punt de recàrrega vinculat, sigui al domicili dels residents o en el lloc de treball.

D'altra banda, per tots aquells residents que no disposen d'aparcament, així com pels professionals de la mobilitat i pels ciutadans que no disposen d'accés a la recàrrega lenta vinculada, caldrà suposar com a mínim un 20% de les recàrregues mitjançant infraestructura de subministrament de venda al públic d'energia elèctrica per a vehicles (recàrregues d'oportunitat o d'emergència).

Aquest pla regula les condicions d'emplaçament de les estacions de recàrrega ràpides i semiràpides (recàrregues d'oportunitat i emergència), però no altera les condicions normatives vigents pel que fa la implantació de punts de recàrrega lenta (majoritàriament vinculades) als aparcaments independentment de la planta en que estiguin ubicats i de la tipologia de l'aparcament, i ja siguin privats o públics.

De manera general, la proposta preveu que les recàrregues ràpides i semiràpides, mitjançant endolls o intercanviadors de bateries, s'emplacin als aparcaments d'accés públics de rotació existents a la ciutat, tot permetent a l'usuari realitzar una parada de curta durada per a recarregar el vehicle. Actualment la ciutat disposa d'una gran dotació d'aparcaments de rotació ubicats de manera distribuïda a gran part de la ciutat. Dotar als aparcaments existents de la possibilitat de complementar l'activitat d'estacionament amb la de recàrrega elèctrica ràpida per a vehicles permetrà que s' optimitzin uns espais, públics o privats, que ja estaven dedicats al vehicle privat. Amb aquesta proposta de priorització d'emplaçar les recàrregues elèctriques en els aparcaments de rotació es garanteix una cobertura adequada d'espais de recàrrega ràpida per a vehicles distribuïda a la ciutat, i més concretament a l'àmbit intrarondes i a les zones centrals de la ciutat. Al mateix temps, es minimitza l'impacte a l'espai públic ja que s'evita la creació de nous accessos viaris exclusivament per a l'activitat de recàrrega elèctrica, i no s'entra en competència amb el teixit comercial local i els usos comercials a les plantes baixes de les zones de la ciutat més consolidada.

Pel que fa les instal·lacions on l'activitat principal és el subministrament elèctric per a vehicles de venda al públic (electrolineres), podran implantar-se a l'entorn de les Rondes i vies d'accés al nus de la Trinitat, i als

àmbits industrials, així com puntualment a les Àrees de Tractament Específic, àrees on avui dia s'observa manca de potencial de cobertura d'aparcaments de rotació existents, com a espais amb possibilitat d'incorporar aquestes estacions de recàrrega.

Amb l'objectiu de fomentar inicialment el desplegament de la infraestructura de recàrrega elèctrica d'accés públic per a vehicles, els punts de recàrrega a la via pública s'admetran sempre que no hi hagi una previsió de pacificació del trànsit de vehicles i sempre que es garanteixi la correcta integració en els projectes d'urbanització de l'entorn on s'ubiquen, sense perjudicar el trànsit de vianants i altres modes de mobilitat i durant un termini establert de 10 anys.

El pla també preveu que una part de les benzineres existents a la zona central de la ciutat es puguin transformar totalment amb electrolineres. Això serà possible sempre i quan l'emplaçament d'aquestes es produeixi en sòls amb una qualificació que ho permeti, tingui front a vials de xarxa bàsica de circulació i es garanteixi la correcte integració en l'entorn. S'espera que aquesta mesura permeti incentivar, d'una banda, la transformació de benzineres cap a noves activitats de subministrament elèctric com a foment d'una mobilitat més sostenible, i d'una altra banda, que aquesta nova activitat s'integri millor en el seu entorn proper i es redueixin els impactes generats pel que fa la contaminació acústica i de la qualitat de l'aire.

El pla reugla, també, les instal·lacions de subministrament mixtes a l'entorn de les Rondes i als àmbits industrials, i es pot pensar, per tant, que algunes d'aquestes instal·lacions de subministrament de combustibles existents incorporaran punts de recàrrega elèctrica o d'intercanvi de bateries funcionant com a estacions de subministrament mixtes. A la resta de la ciutat, les benzineres existents hauran d'implementar punts de recàrrega elèctrica segons se'ls hi exigeixi per llei, tal com s'estableix a la llei estatal 7/2021 de canvi climàtic i transició energètica.

12.3 OBJECTIUS

Objectius estratègics

El pla defineix els criteris d'implantació d'instal·lacions de subministrament a la ciutat de Barcelona per a garantir l'adequada integració de l'activitat en l'entorn per l'assoliment dels següents objectius estratègics:

- Planificar la implantació d'instal·lacions de subministrament a la ciutat d'acord amb els objectius i les estratègies de mobilitat establerts pel Pla de Mobilitat Urbana, en coherència amb les Zones de Baixes Emissions i les zones de trànsit pacificat, tot prioritzant la instal·lació de l'activitat d'acord a criteris de funcionalitat i jerarquia viària, i proximitat a les principals vies d'accés.
- Promoure el desenvolupament de la infraestructura necessària per a fomentar la transició energètica cap a una mobilitat urbana que prioritzi l'ús del vehicle d'emissió zero.
- Regular la implantació d'instal·lacions de subministrament tot atenent a la diversitat morfològica dels teixits urbans i dels elements del patrimoni objecte de protecció específica en el catàleg del patrimoni històric i arquitectònic de la ciutat, per tal de limitar els impactes negatius que aquestes generen en entorns altament consolidats.
- Regular la implantació d'instal·lacions de subministrament de combustibles en entorns d'equipaments escolars, sanitaris i aquells destinats a gent gran i altres col·lectius vulnerables per millorar i garantir la qualitat ambiental d'aquests entorns.
- Prohibir la implantació d'instal·lacions de subministrament a la via pública per tal de millorar la qualitat i la convivència d'usos de l'espai públic i afavorir una mobilitat segura.
- Regular la implantació de punts de recàrrega elèctrica a la via pública per tal de millorar la qualitat i la convivència d'usos de l'espai públic i afavorir una mobilitat segura i sostenible.
- Regular les condicions de l'edificació i les activitats complementàries permeses per aquesta activitat.
- Millorar la integració arquitectònica i paisatgística de la instal·lació en el seu entorn tot regulant els elements de publicitat, senyalització i tractament dels espais no edificats.

Objectius específics

El Pla especial urbanístic regula de forma específica les condicions urbanístiques d'emplaçament dels establiments destinats a les activitats anteriorment esmentades d'acord amb els paràmetres següents:

a. La tipologia de les activitats objecte de la regulació del Pla especial.

b. La definició de les condicions d'emplaçament i concretament dels àmbits que susceptibles d'acollir aquestes instal·lacions en funció dels objectius de mobilitat a la ciutat, les característiques urbanes, les característiques de la xarxa viària i de l'espai públic on es situen les parcel·les en les quals s'ubica l'activitat.

c. La determinació de les condicions generals aplicables a les activitats subjectes de regulació, així com de les condicions específiques aplicables en funció als àmbits de tractament específic delimitats pel Pla.

d. La determinació de les condicions edificatòries i d'integració arquitectònica i paisatgística.

e. La definició de distàncies a recintes locals i/o edificis destinats a usos protegits de cert tipus d'equipaments.

f. La definició de les condicions de transitorietat de les benzineres existents que queden en situació de disconformitat.

Aquests objectius garanteixen la protecció adequada dels interessos públics, així com la conveniència amb relació als interessos públics i privats. Les noves condicions establertes d'acord amb l'interès general i als objectius del model de mobilitat a la ciutat, s' hauran de respectar pels operadors existents, de la mateixa forma que aquells establiments que no les compleixin hauran de restar en situacions de disconformitat. Igualment, en les zones on s'identifica la possibilitat de creixement per a determinades activitats s'estableix una ordenació que permet l'entrada de nous operadors.

12.4 CRITERIS DE REGULACIÓ

12.4.1 TIPOLOGIES SEGONS TIPUS DE COMBUSTIBLES O ENERGIA DE SUBMINISTRAMENT

Totes les tipologies d'instal·lacions de subministrament definides en aquest pla han de complir les exigències establertes al Reial decret 706/2017, de 7 de juliol, pel qual s'aprova la instrucció tècnica complementària MI-IP 04 «Instal·lacions per a subministrament a vehicles». o aquelles vigents en cada moment.

1.- Instal·lacions destinades al subministrament de d'hidrocarburs líquids.

Són instal·lacions de subministrament d'hidrocarburs líquids per a motors de combustió interna.

2.Instal·lacions de subministrament amb combustibles alternatius

Són instal·lacions de subministrament de combustibles alternatius aquelles que comprenen els combustibles o fonts d'energia que substitueixen, almenys en part, els combustibles fòssils clàssics com a font d'energia en el transport i que poden contribuir a la descarbonització d'aquests últims i a millorar el comportament mediambiental del sector del transport. Inclouen l'hidrogen, els biocarburants, els combustibles sintètics i parafínics, el gas natural, inclòs el biometà, en forma gasosa (gas natural comprimit (GNC)) i en forma liquada (gas natural liquat (GNL)), i el gas liquat del petroli (GLP).

3.- Instal·lacions de subministrament mixtes.

Són les instal·lacions de subministrament que combinen més d'un tipus de combustible: hidrocarburs líquids i/o combustibles alternatius, i/o subministrament elèctric.

4.- Instal·lacions de subministrament elèctric per a vehicles

Són instal·lacions destinades al subministrament elèctric a vehicles motoritzats.

12.4.2 CONDICIONS GENERALS D'EMPLAÇAMENT I REGULACIÓ APLICABLES A LES INSTAL.LACIONS DE SUBMINISTRAMENT DE COMBUSTIBLES I MIXTES, DE VENDA AL PÚBLIC PER A VEHICLES

En el marc d'un model de ciutat pacificat, que camina cap a una mobilitat sostenible amb supremacia del transport públic, s'imposa atendre de forma meticulosa als aspectes relatius a l'emplaçament de les instal·lacions de subministrament, tenint en compte tant l'estructura morfològica de la ciutat altament consolidada, com la jerarquització i consideració de les vies urbanes en l'actual Pla de Mobilitat urbana.

També cal atendre a la protecció per temes de convivència a l'espai públic i a la preservació de la qualitat atmosfèrica en general i més atentament amb relació a determinats usos més sensibles i/o vulnerables.

Des d'aquesta perspectiva, es proposen diferents condicions d'emplaçament general en relació amb l'accessibilitat i les característiques de la xarxa viària, la funcionalitat de l'espai públic, les característiques morfològiques de les zones residencials i la proximitat a determinats usos d' equipaments protegits.

Condicions d'emplaçament segons característiques de la xarxa viària

Aquests primers criteris es basen en el reconeixement de la diversitat funcional existent i potencial dels carrers que formen la xarxa viària de la ciutat. La nova ordenació reconeix la jerarquia funcional de la xarxa viària i les diferents naturaleses de recorreguts que s'hi desenvolupen.

Hi ha eixos importants per la seva continuïtat, per la seva funcionalitat, jerarquia espacial (secció), capacitat d'unir llocs o edificis, d'altres defineixen uns sistemes urbans que engloben i relacionen llocs i activitats. Alguns carrers tenen les funcions de canalitzar el trànsit de pas, altres esdevenen eixos cívics i verds que connecten espais verds, barris i punts d'interès, i altres queden alliberats per a altres funcions ciutadanes, lligades a l'habitar i a la vida de barri.

El model de les Superilles afronta decisivament aquest repte ambiental, fonamentat amb una nova mobilitat urbana que determina les necessitats dels carrers existents i la seva funció futura. Aquest nou model ha d'anar acompanyat amb una planificació dels usos a la ciutat.

Amb l'objectiu d'ordenar la futura implantació de les instal·lacions de subministrament per a vehicles en coherència amb la planificació urbana de la mobilitat, tenint en compte aquesta diversitat funcional de la xarxa viària, es requerirà el compliment de forma conjunta de les condicions d'implantació següents:

1) Categoria i funcionalitat de la xarxa viària. Xarxa bàsica de circulació

La Xarxa Bàsica de circulació de la ciutat de Barcelona és la que absorbeix la majoria del trànsit, en particular la pràctica totalitat dels desplaçaments interurbans i els urbans de més llarg recorregut en vehicle privat.
De manera general s'estableix la condició que les noves instal·lacions hauran d'implantar-se a sobre la xarxa viària categoritzada de *Xarxa Bàsica de circulació* establerta en cada moment segons l'Ordenança de circulació de vianants i vehicles de Barcelona. Les entrades i sortides de vehicles només podran realitzar-se per aquestes vies.

2) Amplada mínima de vial

L'àmbit urbà és on es concreta la xarxa de carrers i la seva regulació i distribució de secció entre calçades, aparcament i espai per vianants; en definitiva, la forma i característiques de l'espai públic destinat als fluxos de transport.

Les operacions d'entrada i sortida de vehicles als serveis dels usuaris o la realització de les operacions de càrrega i descàrrega produeixen una alteració del trànsit al voltant de la instal·lació i poden impactar en l'accessibilitat al carrer. Freqüentment s'afecten els vianants ja que s'entorpeix el pas natural per la vorera mentre es fan aquestes operacions o es produeix l'espera d' usuaris.

La congestió és un fenomen productor d'externalitats. En allargar-se la permanència de vehicles als carrers i funcionar en un règim de motor de marxes curtes, la contaminació i el soroll augmenten reduint la qualitat ambiental dels carrers.

La constatació d'aquesta problemàtica comporta que el Pla estableixi les determinacions necessàries següents:

- El tram del carrer que dóna front a la façana on s'ubiquen els accessos de les instal·lacions (entrades i sortides de vehicles), per tal d'afavorir la mobilitat i preservar la fluïdesa del trànsit, es fixa que haurà de tenir una amplada superior a 20 metres. Per aquelles instal·lacions que organitzin les entrades i sortides de vehicles en diferents vials, aquesta condició s'haurà de complir per a tots els vials.

  S'ha establert una amplària superior a 20 metres com a amplada mínima funcional a partir de la qual les instal·lacions de subministrament es podrien implantar amb garantia per a la mobilitat dels vianants, la seguretat i sense que les necessitats de càrrega, descarrega i entrades i sortides interfereixin en la circulació quotidiana del trànsit rodat i de vianants del carrer.

3) Ordenació de l 'accessibilitat i la mobilitat a l'entorn

En la implantació dels usos que regula aquest pla especial és indispensable que els aspectes relatius a l'accessibilitat i mobilitat quedin resolts, tot això a fi d'evitar distorsions en la xarxa viària i en la mobilitat de l'entorn.

El pla planteja que en el moment de demanar la llicència el projecte tècnic justifiqui l'adequada resolució de les diferents problemàtiques d'accessibilitat i mobilitat.

Efectivament, s'estableix l'obligació d'aportar en la documentació de la llicència un estudi complert de mobilitat que inclogui un Estudi d'Avaluació de la Mobilitat Generada. L'avaluació de la mobilitat generada inclourà una avaluació dels possibles impactes sobre la congestió viària de la via on s'implanta. Mitjançant un anàlisi amb el mètode de la Teoria de Cues es determinaran les condicions actuals d'intensitat de la via on s'ubiquen els accessos i les sortides de la mateixa, de manera que s'evitin els accessos directes des dels carrers amb alts nivells de tràfic o velocitat on es considerin necessaris carrils d'acceleració d'entrada i sortida o senyalització específica adequada. També es determina que aquest estudi de mobilitat haurà d'estar informat favorablement per part dels òrgans competents en matèria de mobilitat amb caràcter previ a l' obtenció de la corresponent llicència.

En tots els casos, caldrà reservar dins de la pròpia parcel·la l'espai necessari per a la zona d'espera, parada i estacionament de vehicles i la realització de les operacions de càrrega i descàrrega sense ocupar la via pública.

Les entrades i sortides de vehicles a les instal·lacions es dissenyaran d'acord amb les característiques del viari de la zona, de manera que el seu impacte sobre el tràfic i l'espai públic sigui el menor possible. L'accés d'entrada es dimensionarà de manera que es garanteixi que els vehicles que utilitzen la instal·lació no ocuparan la via pública.

Condicions d'emplaçament en situació de proximitat a usos protegits

D'acord amb les indicacions del pla d'actuació per a la millora de la qualitat de l'aire a les zones de protecció atmosfèrica, el pla defineix uns usos protegits, que serien aquells usos que demanen una especial protecció ambiental, requereixen d' uns entorns de trànsit pacificat, especialment en relació amb la contaminació acústica i de l'aire.

A efectes d'aquest pla s'han definit com a usos protegits els següents:

a. Els centres docents en què s'imparteixin ensenyaments del règim general del sistema educatiu a nivell d'educació infantil, primària i secundària. També s'inclouen les escoles bressols municipals i privades.

b. Els centres sanitaris- assistencials, incloent els hospitals, centres de salut, clíniques amb internament i residències assistides.

c. Els allotjaments per a col·lectius vulnerables destinat a infants, adolescents i gent gran.

Es consideren també com a ús protegit el sòl que estigui qualificat d'equipament (clau 7) pel Pla General Metropolità, o bé adquireixi aquesta qualificació per la seva modificació puntual o per l'aprovació d'altres instruments de planejament derivat, quan l'ús previst sigui algun dels que s'enumeren en els punts anteriors.

Distància mínima entre els usos protegits i les instal·lacions de subministrament

El pla estableix una distància mínima a aquests usos protegits. Aquesta és la distància a un recinte amb un ús protegit que delimita un perímetre que condiciona que qualsevol nova activitat se situï al seu exterior. L'àmbit de sòl de la parcel.la, amb qualificació urbanística que permet la nova activitat regulada en aquest pla, ha d'estar situat en la seva totalitat a l'exterior d'aquest perímetre.

Amb l'objectiu de fomentar els entorns pacificats, la convivència en l'espai públic i preservar la qualitat de l'aire entorn d'aquests usos de gran vulnerabilitat per presència d'infants, gent gran o persones malaltes, es fomenta la reducció del trànsit i, per tant, no s'admet la implantació d'instal·lacions de subministrament en aquests entorns.

Les instal·lacions de subministrament hauran de garantir una distància mínima respecte dels usos col·lectius protegits de 100 metres. Les distàncies mínimes per a la implantació de les instal·lacions de subministrament, es calcularan des de qualsevol punt exterior del recinte on se situï un ús protegit, a partir d'una línia paral·lela. L'àmbit de sòl de la parcel.la, amb qualificació urbanística que permet la nova activitat regulada en aquest pla, haurà de situar-se fora d'aquest perímetre.

Condicions d'emplaçament amb relació a edificis inclosos en el catàleg de protecció de patrimoni arquitectònic amb els graus A i B de protecció i els conjunts catalogats

Amb l'objectiu de preservar els valors ambientals i patrimonials d'aquests entorns, el pla no admet la implantació d'instal·lacions de subministrament en les parcel·les contigües i amb front al mateix carrer que els edificis catalogats amb els graus de protecció A i B i en les parcel·les amb front directe als edificis de nivell A o B, en carrers amb amplada igual o inferior a 20 metres.

En el cas de conjunts catalogats caldrà justificar la integració d'aquestes instal·lacions en l'entorn i el manteniment del caràcter patrimonial de la zona. Amb aquesta finalitat caldrà aportar en el tràmit de la llicència una memòria justificativa que contingui les mesures relatives a les condicions estètiques i d'integració paisatgística que minimitzin el seu impacte visual.

Condicions d'emplaçament a la via pública

L'espai públic a la ciutat es troba sotmès a una gran pressió d'ús. La demanda d'espai per part de l'automòbil ha generat l'ocupació de l'espai públic per part de la circulació i en detriment d'altres usos i funcions urbanes. Els entorns de les instal·lacions de subministrament són freqüentment percebuts com a espais on el vehicle privat sovint es mostra poc respectuós i domina l'espai sobre altres usuaris. La pertorbació de la via pública i l'espai públic es deriva en una pèrdua d'oportunitats de socialització i espai per a mobilitat activa. L'ocupació de la via pública redueix sovint l'espai dels vianants, a vegades fins al punt de no garantir-ne l'accessibilitat. L'objectiu de la proposta és garantir l'espai als carrers per vianants i ciclistes per moure's en condicions òptimes, així com a espai de gaudi i relació per tal de millorar la qualitat de vida de les nostres ciutats.

D'acord amb els criteris de funcionalitat i de convivència d'usos a l'espai públic el pla proposa que no s'admeti la implantació de noves d'instal·lacions en sòls qualificats de sistema viari (clau 5).

Condicions d'emplaçament en sòl d'equipament

Les NNUU del Pla General Metropolità de 1976 permeten la implantació d'equipaments de proveïment i subministrament en sòl qualificat d'equipament sempre que compleixin la funció d'àrees de servei. Aquesta tipologia d'equipament estava pensada en el seu dia exclusivament per a usos dotacionals públics. La ciutat de Barcelona és una ciutat consolidada i densa on els sòls d'equipaments són limitats i la necessitat d'aquests usos és creixent.

Dins d'un context de liberalització del mercat i amb la desaparició del Monopoli dels Petrolis per part de l'Estat, ha perdut sentit l'ocupació de sòls d'equipaments per instal·lacions de subministrament a vehicles. Per aquests motius, la regulació d'aquest pla no admet la implantació d'instal·lacions de subministrament en sòls qualificats de sistema d'equipament (clau 7), exceptuant les situacions següents ;

a. Per aquella instal·lació existent implantada en sòl qualificat d'equipament metropolità (7c) a la Ronda Litoral i que exerceix una funció d'àrea de servei segons la regulació establerta pel Pla Especial de Serveis vinculats al cinturó de Barcelona (1992).

b. Per aquelles instal·lacions que s'implantin en sòls qualificats d'equipaments (7c) dins de l'àmbit específic Industrial de la Zona Franca (AE-2a). Aquesta excepció fa referència als sòls ocupats per Mercabarna, recinte que concentra més de 700 empreses especialitzades en la distribució, elaboració, importació i exportació de productes alimentaris. Per la seva naturalesa logística i de distribució requereix d'instal·lacions de subministrament destinat a vehicles propis de l'activitat.

DETERMINACIÓ D'ÀMBITS D'APLICACIÓ I EIXOS. ALTRES PARÀMETRES REGULADORS

Delimitació i condicions pels Eixos Principals (EP)

El Pla defineix uns Eixos Principals, que són aquells vials coincidents amb aquelles vies estructurants de la ciutat a nivell de mobilitat, que atesa la seva millor accessibilitat tenen major capacitat per compatibilitzar els usos específics de l'activitat i la tipologia d'activitats de l'entorn immediat, motiu pel qual s'hi defineixen uns paràmetres reguladors específics.

Condicions d'implantació a les Vies principals (EP-1): Les Rondes i la via d' accés Nus de la Trinitat

Aquestes vies són les que fan principalment una funció de distribució del trànsit de connexió. Pel nombre de vehicles que hi passen, els principals punts d'accés a la ciutat són el nus de la Trinitat, al nord, i el de la Gran Via Sud. El primer enllaça la ciutat amb les principals vies d'entrada des del Vallès. Entre els dos acullen el 70% del trànsit que arriba diàriament a Barcelona. En arribar a aquests punts, aproximadament dos terços dels vehicles es distribueixen per les Rondes. Tenint en compte el trànsit de tots els accessos, es pot dir que el 60% dels vehicles que arriben a la ciutat es distribueixen per les Rondes mentre que l'altre 40% entren directament al centre per les vies principals.

En coherència amb les Zones de Baixes Emissions, s'admet la implantació de noves instal·lacions de subministrament en totes les seves tipologies entorn d'aquests eixos complint les condicions següents:

a. Les noves instal·lacions en aquest àmbit s'emplaçaran a una distància màxima de 250 m de l'eix de la via. Aquesta distància es justifica en relació a la trama urbana de l'entorn on abunden les parcel·les i les illes de grans dimensions. La distància des de l'eix central permet la implantació de noves instal·lacions en un tram de carrer i respon a aquestes característiques morfològiques.

b. Les entrades i sortides de vehicles es dissenyaran de manera que l' impacte sobre el trànsit, així com sobre els espais d'ús per vianants i bicicletes, sigui el menor possible. Entorn de les Rondes, l'accés es produirà a través d'una via que compleixi les condicions de xarxa bàsica de circulació i d'amplada superior a 20 m. Els accessos no donaran de manera directa als laterals principals ni al tronc de les rondes per evitar interferir sobre el trànsit.

Distància en relació amb un Eix Principal (EP)

És aquella que a partir d'una línia paral·lela situada a ambdues bandes de l'eix de la via delimita un perímetre que condiciona que qualsevol nova activitat se situï al seu interior. L'àmbit de sòl de la parcel.la, amb qualificació urbanística que permet la nova activitat regulada en aquest pla, ha d'estar situat en la seva totalitat a l'interior d'aquest perímetre.

Determinació i condicions per les Àrees Específiques (AE)

Per a l'aplicació detallada de les determinacions del Pla especial urbanístic, s'estableixen diverses àrees que es delimiten en funció de la seva sensibilitat per poder acollir noves implantacions de l'activitat en atenció a la morfologia urbana o l'especialització urbanística preferent de l'àmbit.

Aquestes Àrees Específiques (AE) engloben principalment els sòls industrials.

Condicions d'implantació a les Àrees Específiques Industrials (AE-1)

La ciutat de Barcelona disposa de dos grans pols industrials que són els que concentren la major part de les activitats productives i logístiques de la ciutat: el Polígon de la Zona Franca i les zones industrials de llevant, als districtes de Sant Andreu i Sant Martí, que comprenen els polígons de la Verneda, Bon Pastor i Torrent d'Estadella.

Aquestes Àrees Específiques Industrials que concentren l'activitat industrial i logística de la ciutat i on es concentren gran part de les activitats destinades al transport s'identifiquen en aquest pla com les següents:

- L'Àrea industrial de la Zona Franca (AE-1a) . Aquest àmbit compren tots els sòls dins de l'àmbit delimitat, majoritàriament qualificats de zona industrial i logística 22a, 22AL i equipament metropolità 7c (Mercabarna).

- L'Àrea industrial -Verneda Industrial i Torrent d'Estadella, i Bon Pastor(AE-1b). S'inclouen els sòls dins de l'àmbit delimitat, qualificats de zona industrial (clau 22a).

En aquestes àrees industrials s'admet la implantació d' instal·lacions de subministrament a vehicles en totes les tipologies objecte de regulació d'aquest pla.

Les instal·lacions de subministrament admeses en els àmbits industrials, a més de les condicions específiques, també hauran de complir les condicions d'emplaçament general i les condicions d'integració definides pel pla.

El **polígon de la Zona Franca** s'identifica per la seva excentricitat respecte els teixits residencials i els nuclis urbans de Barcelona, l'Hospitalet de Llobregat i el Prat de Llobregat. Al mateix temps, gaudeix d'una centralitat única fruit de la proximitat al port, a l'aeroport i a les principals connexions viàries internacionals, que permet donar resposta a una demanda creixent d'espais logístics i que posa de manifest el caràcter estratègic d'aquesta peça en l'entorn metropolità.

Constituït als anys 50, amb una superfície de més de 600 ha és una de les àrees productives més grans de Catalunya. Des de la localització de la SEAT S.A., fins als nostres dies, el Polígon de la Zona Franca en el

terme municipal de Barcelona ha acollit indústries, magatzems i serveis duaners. El Polígon és propietat del Consorci de la Zona Franca que el gestiona en règim de lloguer de llarga durada per part de les empreses instal·lades. L'expansió del Port de Barcelona i les Zones d'activitats logístiques (ZAL) ha facilitat la implantació d'operadors del món de la logística i distribució relacionats amb el seu desenvolupament, que necessiten grans superfícies de sòl, empreses, que generen també molts llocs de treball directes i indirectes.

Dins el polígon industrial, el teixit urbà es caracteritza per grans parcel·les privades de naus i activitat industrial organitzades a través d'uns pocs eixos viaris d'accés públic. No obstant, durant els darrers anys el polígon està experimentant un important procés de transformació, substituint activitats industrials madures per altres més innovadores del sector logístic, terciari i de serveis, capaces d'aprofitar els avantatges de la situació i bona accessibilitat de la zona.

Des de la seva construcció, la Zona Franca ha anat creixent fins arribar a les 250 empreses actuals. La gran majoria d'aquestes empreses són grans indústries productives (sector automobilístic, sector químic, etc.) però també d'altres tipus d'empreses, com el principal centre de subministrament agroalimentari de l'àrea metropolitana de Barcelona (Mercabarna), o grans equipaments metropolitans (com l'Ecoparc) o de subministraments de recursos (com l'empresa Central d'Ecoenergies). Aquest àmbit industrial ocupa l'àrea triangular compresa entre el terme municipal de l'Hospitalet, el del Prat de Llobregat i el Port de Barcelona. La seva connexió amb les principals vies de comunicació i transport és molt bona, a 7 km del centre urbà de Barcelona i de l'Aeroport, a 500 m del Port, a 200 m de Can Tunis (la principals estació ferroviària de mercaderies de Catalunya); i amb connexió directa amb les rondes de circumval·lació metropolitana que enllacen amb la xarxa d'autopistes; la zona Franca disposa d'unes condicions d'accessibilitat i capacitat de transport molt potents. En aquest polígon industrial s'hi concentren uns 76.600 llocs de treball directe, el 2,3% de la població activa de Catalunya i 260.000 llocs de treball indirectes.

El polígon de la Zona Franca, pel seu caràcter eminentment industrial i logístic, dóna preferència al trànsit rodat, amb l'objectiu de minimitzar distàncies i temps de recorregut. A més a més de la presència preponderant de cotxes i vehicles comercials, presenta un elevat número de circulacions de vehicles pesants. La xarxa viària del polígon de la Zona Franca també és utilitzada per gran nombre de vehicles pesants que empren la xarxa viària del polígon per accedir, aquests entren i surten del Port i de les Zones d'activitats logístiques (ZAL 1 i ZAL 2), així com del Polígon Industrial Pratenc. Per altra banda, tot i tractar-se d'un polígon relativament proper a àrees residencials, la presència en els seus límits del Port, la Ronda Litoral, la platja de vies de Can Tunis i el riu Llobregat, fan que el nombre d'accessos sigui limitat i amb unes característiques viàries que dificulta l'accés a peu o en bicicleta.

El PGM del 1976, va qualifica el sòl d'industrial amb clau 22a. En el cas de la Zona Franca, existia el "Pla Parcial d'Ordenació del Polígon Industrial del Consorci de la Zona Franca de Barcelona", aprovat definitivament el 16 de febrer de 1968. Aquest resta vigent i és, per tant, una figura urbanística d'aplicació a l'àmbit. Pels sòls qualificats de zona industrial, són d'aplicació les disposicions del "Pla Parcial d'ordenació del polígon industrial del Consorci de la Zona Franca de Barcelona", aprovat el 16 de febrer de 1968, i les especificacions per a la zona 22a i 22AL de les Normes Urbanístiques del PGM, així com els plans derivats posteriors que han precisat paràmetres urbanístics segons els usos i les necessitats de les activitats industrials i logístiques dels diferents sectors. Entre aquests cal destacar la Modificació del Pla de Millora Urbana del Sector BZ i estructuració de la xarxa viària interior de l'illa de l'emplaçament, al polígon de la Zona Franca (2019) i el Pla Especial de la façana de la Ronda Litoral del Parc Logístic de la Zona Franca (2001).

En el polígon industrial, el teixit urbà es caracteritza per grans parcel·les i les ordenances del pla parcial estableixen una parcel·lació mínima 2.500 m2 als Sectors A, B i E i de 10.000 m² a la resta de sectors del polígon.

Els polígons de la Verneda, Bon Pastor i Torrent d'Estadella s'emplacen molt pròxims a zones residencials dins del districte de Sant Andreu i Sant Martí. Aquests estan integrats a la trama urbana del seu entorn i tenen millors connexions amb els teixits residencials dels barris adjacents. Entre aquestes destaquen les transformacions a l'àmbit de la Sagrera, la cobertura de les vies ferroviàries i la transformació en parc lineal, així com la millora de l'espai públic dels carrers que connecten amb els barris de l'entorn, com és el cas del carrer Caracas convertit en un eix cívic que enllaça els barris del Bon Pastor i Baró de Viver a través del polígon. A diferència d'altres polígons, els del Besós tenen una gran afluència de treballadors que viuen en els barris propers i que hi accedeixen a peu, bicicleta o transport públic.

L'ambició municipal per aquests àmbit és consolidar les activitats industrials mediambientalment compatibles amb la proximitat als nuclis urbans i enfortir aquesta proximitat millorant-ne l'espai públic, així com els eixos cívics per fomentar l'accessibilitat amb mobilitat activa. Aquests polígons, a diferència dels de la Zona Franca, es troben dins de la zona establerta com a Zona de Baixes Emissions i, per tant, gaudeixen d'una circulació restringida dels vehicles més contaminants.

Pel que fa la morfologia del teixit cal destacar l'heterogeneïtat de les parcel·les. Tot i que de manera general el teixit predomina la mitjana indústria, coexisteixen en els diferents polígons parcel·les de dimensions molt variades.

Pel que fa al tipus d'indústria predomina la indústria manufacturera (metal·lúrgica, gràfica, plàstics, química...), el comerç a l'engròs (vehicles, alimentació, maquinària industrial, ferreteria...). Amb menys presència, també hi ha activitats relacionades amb la construcció, el transport i l'emmagatzematge. Darrerament també estan apareixen noves activitats que promouen l'economia circular (reciclatge, reparació i gestió de residus). Pel que fa als sòls industrials aquest àmbit es posiciona com a zona que busca potenciar cada vegada més les indústries netes, de tecnologia avançada.

Els polígons de la Zona Franca i els polígons de llevant tenen, comparativament, insercions molt diferents a dins la ciutat, es relacionen de manera diferent amb els teixits urbans propers i les seves característiques morfològiques responen a funcionalitats i ambicions industrials específiques. Els teixits industrials dels dos àmbits responen a aquestes diferents exigències condicions, i és per això que aquest pla regula l'activitat de subministrament per a vehicles de manera diferent en ambdós àmbits en funció d'aquestes especificitats.

Determinació i condicions d'Àrees Sensibles (AS)

Es proposen unes àrees que per la seva naturalesa requereixen especial protecció. En aquestes àrees es no s'admet la implantació d'instal·lacions de subministrament de vehicles amb l'objectiu de preservar els valors ambientals, patrimonials i morfològics d'aquests àmbits. Aquestes àrees sensibles són les següents:

El Parc Natural de Collserola (AS-1)

La Serra de Collserola és una unitat territorial, ecològica i paisatgística singular a l'Àrea Metropolitana de Barcelona. Situada entre el Pla de Barcelona i la Plana del Vallès i emmarcada dins la Serralada Litoral entre dos límits geogràfics molt definits, el Llobregat i el Besòs, que agrupen a part de fluxos hidrològics, fluxos de mobilitat, d'energia, de materials i d'informació; Collserola esdevé un gran espai eminentment forestal envoltat d'espais urbans i grans infraestructures.

El seu relleu, de major pendent respecte dels espais més planers que l'envolten, l'ha preservat del creixement urbà indiferenciat i avui, al mig d'una àrea densament poblada i congestionada hi trobem un territori biodivers, agrícola i forestal, ben conservat, que pot ser un factor crucial en l'equilibri ambiental i ecosistèmic menys antropitzat de les ciutats que l'envolten.

Aquesta zona inclou els terrenys declarats com a Parc Natural de la Serra de Collserola d'acord amb la delimitació definitiva de l'espai d'interès natural de la Serra de Collserola. Inclou també els sòls no urbanitzables i de sistemes situats a l'entorn del mateix que, per les seves característiques o per la seva funcionalitat, són necessaris per a garantir el compliment dels objectius de protecció i millora de la biodiversitat del Parc Natural.

Per tal de preservar els valors ambientals i ecològics d'aquest entorn el pla no admet la implantació d'instal·lacions de subministrament a vehicles en aquestes àrees.

El Parc Equipat de Montjuïc (AS-2).

La muntanya de Montjuïc es caracteritza per l'abundància de zones verdes i equipaments esportius i culturals que estan en bona part catalogats com a patrimoni històric artístic de la ciutat.

Els objectius establerts per aquesta zona en relació a la mobilitat són els de fomentar l'accessibilitat a la muntanya mitjançant sistemes de mobilitat sostenible i preferentment no contaminants i millorar la mobilitat activa.

Per tal de preservar els valors ambientals i d'acord amb els objectius descrits de mobilitat no s'admet la implantació d'instal·lacions de subministraments a vehicles.

Els Nuclis antics (AS-3).

La delimitació dels nuclis històrics, es correspon amb teixits de cascs antics que conformaven els antics municipis que es varen agregar a la ciutat a finals del segle XIX i principis del segle XX.

Concretament, la delimitació s'ha fet seguint els següents criteris: d'una banda, s'han incorporat tots els sòls actualment qualificats de zona de nucli antic, clau 12; i de l'altra, també s'han inclòs altres àrees que, en continuïtat amb els sòls anteriors, comparteixen característiques amb relació al teixit edificatori.

El resultat són un seguit d'àmbits de mides i característiques molt diverses, que comprenen tant els nuclis històrics de gran mida com altres nuclis tradicionals d'extensió reduïda. Aquestes zones, es caracteritzen de manera general per tenir una estructura parcel·lària de gra petit, una trama compacta on predomina el caràcter pacificat dels carrers.

En aquestes zones no es permet la implantació d'instal·lacions de subministrament de vehicles amb l'objectiu de preservar-ne els valors morfològics, històrics, culturals i patrimonials.

Amb l'objectiu de preservar les seves característiques morfològiques, també tenen consideració d'àrees sensibles, als efectes de la regulació d'aquest pla els sòls qualificats pel planejament com a:

- Totes les subzones compreses en les zones d'ordenació en edificació aïllada plurifamiliar i unifamiliar, clau 20a.
- La zona de conservació de l'estructura urbana i edificatòria clau 15.

12.4.3 TIPOLOGIES D'ACTIVITATS DESTINADES AL SUBMINISTRAMENT ELÈCTRIC DE VENDA AL PÚBLIC PER A VEHICLES OBJECTE DE LA REGULACIÓ DEL PLA

El Pla especial urbanístic té per objecte la determinació de les condicions urbanístiques d'emplaçament i implantació de les instal·lacions de subministrament elèctric per a vehicles (epígraf 12.20/3). De manera general, es regula la implantació de recàrregues d'accés públic per a vehicles en les tipologies següents:

a. Electrolinera: Són instal·lacions de subministrament dedicades a la recàrrega elèctrica de venda al públic per a vehicles elèctrics. El subministrament elèctric per a les recàrregues d'accés públic de vehicles n'és l'activitat principal.

   El subministrament es produeix de manera directa al vehicle mitjançant estacions de recàrrega o estacions d'intercanvi de bateria.

b. Estació de recàrrega o d'intercanvi de bateries com a activitat complementària en aparcaments d'accés públic. En aquest cas l'activitat de subministrament per a la recàrrega elèctrica de venda al públic es considera una activitat complementària a l´ús d'aparcament d'accés públic.

   El subministrament es produeix de manera directa al vehicle mitjançant estacions de recàrrega o estacions d'intercanvi de bateria.

c. Punt d'intercanvi de bateries. Són llocs destinats a l'intercanvi de bateries extraïbles per a vehicles elèctrics. Poden disposar d'un espai complementari per efectuar la recàrrega de les bateries una vegada descarregades del vehicle.

A efectes d'aquest pla, no s'alteren les condicions d'implantació de punts de recàrrega lenta a baixa potència als aparcaments, independentment de la planta en que estiguin ubicats i de la tipologia de l'aparcament. Tampoc s'alteren les condicions d'implantació en aparcaments per a les estacions de recàrrega a potència normal i alta que no siguin d'accés públic. Aquestes hauran de complir les condicions establertes segons les normatives vigents de seguretat i prevenció d'incendis.

Els tallers i concessionaris d'automòbils o dipòsits municipals de vehicles elèctrics i similars, podran instal·lar aquelles instal·lacions de subministrament elèctric que es justifiquin per al propi ús de l'activitat.

Els elements tècnics destinats a la recàrrega de vehicles elèctrics que formen part de les instal·lacions contemplades a l' epígraf 12.20/3, són els següents:

a. Punt de recàrrega: Als efectes del Reial decret 639/2016, es defineix el punt de recàrrega com una interfície per a la recàrrega d'un sol vehicle a la vegada o per a l'intercanvi d'una bateria d'un sol vehicle elèctric a la vegada.

b. Estació de recàrrega: Conjunt d' elements tècnics necessaris per efectuar la connexió del vehicle elèctric, o d'una bateria, a la instal·lació elèctrica fixa destinada a la recàrrega.

   A efectes d'aquesta pla, es defineix estació de recàrrega com un conjunt d'elements necessaris per efectuar la connexió del vehicle elèctric, o d'una bateria, amb una càrrega a alta potència o potència normal.

   Les estacions de recàrrega ràpida permeten recarregar a alta potència, a més de 22kW.

   Les estacions de recàrrega semiràpida permeten recarregar a potència normal, a més de 3,7 kW i fins a 22kW.

   Les instal·lacions que es regulen en aquest pla disposaran preferentment d'estacions de recàrrega ràpida o semiràpida en modes de recàrrega 3 o 4, definits segons la (ITC) BT 52) o aquella regulació que la substitueixi, tot i que també podran equipar-se amb estacions de recàrrega en mode 1 o 2, quan estigui previst recarregar vehicles elèctrics de baixa potència, tals com bicicletes, motos, quadricicles o similars.

c. Estació d'intercanvi de bateries: Conjunt d' elements tècnics necessaris destinats a efectuar l'intercanvi de bateries per a un vehicle elèctric.

   Conjunt d' elements tècnics necessaris destinats a efectuar l'intercanvi de bateries per a un vehicle elèctric.

   Aquestes estacions poden disposar d'un espai complementari per efectuar la recàrrega de les bateries una vegada descarregades del vehicle. S'estableixen dos tipus d'estacions d'intercanvi de bateries:

   - Tipus 1: Estació d'intercanvi de bateries extraïbles per a motos, cotxes, quadricicles i similars.

   - Tipus 2: Estació d'intercanvi de bateries extraïbles per a vehicles de mobilitat personal (bicicletes, cicles de més de dues rodes, patinets o similars).

Les determinacions urbanístiques d'aquest pla sobre la implantació d'estacions de recàrrega i estacions o espais d'intercanvi de bateries resten condicionades a l'informe específic de la instal·lació en relació amb qüestions de seguretat i compatibilitat pel què fa d'altres usos que es puguin desenvolupar a l'immoble, en tant que no sigui establerta de manera general una classificació de categories d'ambdues activitats respecte dels esmentats usos. En aquest cas, serà la pròpia classificació de l'activitat la que determinarà les localitzacions en relació amb d'altres usos, sempre que es compleixin les altres condicions de normes d'aquest pla.

Tipus d'infraestructura de recàrrega elèctrica per a vehicles segons la potència subministrada

Un vehicle elèctric funciona amb un motor elèctric alimentat per una bateria elèctrica, que es carrega des d'una xarxa elèctrica domèstica o bé des d'una estació de recàrrega pública o privada.

La principal diferència entre els vehicles de combustió interna i els vehicles elèctrics és la tecnologia i la font d'energia que utilitzen. Els primers funcionen amb motors de combustió i la font d'energia és el gasoil o la gasolina, mentre que els vehicles elèctrics funcionen amb un motor alimentat per electricitat.

Segons el tipus de potència requerida per a la recàrrega elèctrica es poden diferenciar els diferents tipus següents:

- **Punt de recàrrega lenta:** es tracta de la recàrrega més lenta a baixa potència i consisteix en un endoll de 220V amb un corrent d'entre 10A-16A, amb una configuració recollida a la normativa bàsica. Per a recarregar de forma completa la bateria d'un vehicle que acostuma a ser d'uns 20kWh de capacitat, cal que el vehicle estigui endollat entre 6-9h.

- **Estació de recàrrega semiràpida:** permet recarregar el vehicle en 3 hores de forma completa i usen una potència de corrent d'entre 11KW, fins als 22kW. S'associa sobretot per a donar cobertura a les estacions de recàrrega als aparcaments d'accés públic i al sector terciari (centres comercials...).

- **Estació de recàrrega ràpida:** Ofereix la recàrrega en corrent continu a partir de 50kW, i en alterna a partir de 43kW. Permet recarregar el 80% de la bateria en uns 20 minuts. El temps que un vehicle hi estarà estacionat com a màxim es correspon a una parada de descans, al voltant dels 25 minuts. Dins de les recàrregues ràpides distingim la ultraràpida que permet la recàrrega a una potencia de 150 kW, proporcionant una autonomia del voltant de 200 km en aproximadament 15 minuts. Aquesta última es preveu principalment a les vies ràpides i carreteres.

Dins de les recàrregues ràpides, també identifiquem **l'estació d' intercanvi de bateries** per a vehicles elèctrics. Això es presenta com la forma més ràpida de recàrrega d'un vehicle i suposa en pocs minuts el canvi d'una bateria buida per una completament recarregada.

	Durada aproximada	Potència requerida	Mode de càrrega	Caraacterístiques
Càrrega a baixa potència < 3,7 kW **Lenta L**	9 hores 5,5 hores	2,3 kW (10 A-230 V) 3,7 kW (16 A-230 V)	1, 2, 3	Es preveu que sigui la recàrrega vinculada als pàrquings provats d'habitatges unifamiliars i d'edificis, i que es realitzin en hores nocturnes.
Càrrega a potència normal > 3,7 kW <22 kW **Semi-ràpida (SR)**	2 hores 1 hora	11 kW (10 A-400 V) 22 kW (32 A-400 V)	3	És la més indicada per a recàrrega de suport o grupal. Se'n preveu la ubicació en llocs d'accés públic com pàrquings municipals, centres comercials, cinemes, hotels, etc.
Càrrega a alta potència > 22 kW **Ràpida R**	25 minuts	43,6 kW (63 A-400 V)	3, 4	Pensada com a complement en cas d'emergència per a obtenir una recàrrega ultraràpida, adient per a vies ràpides.

Font: Guia pràctica adreçada als professionals interessats a instal·lar una infraestructura de recàrrega vinculada per a un vehicle elèctric en un aparcament, tant a la superfície com al subsòl, Institut Català d'Energia, 2019

En funció de la velocitat de recàrrega, de la vinculació amb l'usuari i de la ubicació d'aquestes, distingim diferents tipus de recàrrega. Són les següents:

- **Recàrrega vinculada**- És la recàrrega efectuada a un punt de recàrrega associat de forma exclusiva a un vehicle elèctric. Normalment disposa d'una potència de recàrrega convencional (230 V i 16 A) ja que el vehicle elèctric estarà aparcat en aquest lloc. La recàrrega lenta sol tenir una durada d'entre 6 i 9 hores aproximadament. A les hores de no utilització, habitualment a la nit, es pot accedir a les tarifes reduïdes per poder recarregar el cotxe de la forma més eficient i econòmica. Els punts de recàrrega vinculada normalment els trobem vinculats als següents aparcaments:

  a) Punts de recàrrega en garatges particulars o comunitaris (places de propietat o llogades).
  b) Punts de recàrrega en places pròpies assignades al lloc de treball en aparcaments d'empreses.
  c) Punts de recàrrega en places reservades/exclusives (hotels durant estades, clubs, restaurants), etc.

  Per a un usuari que disposi d'un punt de recàrrega vinculat al seu vehicle, el procés de recàrrega nocturna és el més adequat, tenint en compte que la majoria de vehicles pernocten una mitjana de 10 hores.

- **Recàrrega d'oportunitat.** Correspon normalment a una recàrrega semiràpida permetent un temps de recàrrega d'entre 1,5-3 hores. Aquest tipus de recàrrega està principalment enfocat per aparcaments d'accés públics i als espais, públics o privats, com aparcaments de flotes, aparcaments de rotació, centres comercials, etc.

  En el cas de ciutats com Barcelona, actualment ja es disposa de punts de recàrrega d'oportunitat als aparcaments públics, i a la via pública gestionats per l'ajuntament. Altres operadors privats com són els aparcaments de rotació o centres comercials ofereixen el servei de recàrrega amb tarifes integrades (recàrrega i estacionament).

- **Recàrrega d'emergència.** Són les recàrregues ràpides a vehicles en espais d'accés públics. Aquestes recàrregues suposen un complement a la recàrrega vinculada per a necessitats puntuals i són concebudes com a recàrregues d'emergència destinades a aquells usuaris que no disposin d'aparcament, pels professionals de la mobilitat i per a qualsevol altre usuari que no disposi d'accés a la recàrrega vinculada.

12.4.4 REGULACIÓ PER A INSTAL.LACIONS DE SUBMINISTRAMENT ELÈCTRIC DE VENDA AL PÚBLIC PER A VEHICLES (Epígraf 12.20/3)

La recàrrega d'un vehicle elèctric es pot fer a casa, als llocs de treball, als aparcaments públics, als centres comercials, a la via pública o bé en llocs específics, com ara a les estacions de servei mixtes que subministren combustibles i energia elèctrica, o bé en aquelles instal·lacions exclusivament de subministrament elèctric (electrolineres) .

Els vehicles que funcionen amb combustibles tradicionals s'omplen d'energia a les benzineres que es troben distribuïdes pel territori, és a dir, quan hi ha la necessitat es va a buscar el punt de càrrega, ara bé, la introducció del vehicle elèctric introdueix una nova sistemàtica de recàrrega d'energia. Aquesta, de manera general, s'ha de realitzar durant la nit al domicili o als punts de recàrrega de la feina. La recàrrega dels vehicles elèctrics no és tant per necessitat, i la infraestructura de recàrrega ràpida d'accés públic haurà de donar solució únicament a situacions esporàdiques d'urgència. Qualsevol usuari de vehicle elèctric hauria de disposar d'un punt de recàrrega vinculat al lloc on estaciona el vehicle de forma habitual, ja sigui al domicili de residència o en el lloc de treball.

Tot i així, per tots aquells residents que no disposen d'aparcament, pels professionals de la mobilitat i per qualsevol altre usuari sense accés a la recàrrega lenta vinculada, caldrà oferir alternatives de recàrrega d'oportunitat i d'emergència a les diferents zones de la ciutat.

Per aquest motiu el pla estableix que les recàrregues d'accés públic es podran ubicar en electrolineres, establiments amb ús específic d'instal·lació de subministrament elèctric i intercanvi de bateries, o com a activitat complementària als aparcaments de rotació.
Aquestes instal·lacions permetran donar servei a les recàrregues d'oportunitat i d'emergència ja sigui mitjançant estacions de recàrrega o intercanvi de bateries.

A- CONDICIONS GENERALS D'EMPLAÇAMENT APLICABLES A LES ESTACIONS DE RECÀRREGA O D'INTERCANVI DE BATERIES COM A ACTIVITAT COMPLEMENTÀRIA EN APARCAMENTS DE ROTACIÓ D'ACCÉS PÚBLIC

Les recàrregues semiràpides d'oportunitat es preveu que s'efectuïn principalment en espais d'aparcament públics i aparcaments de rotació del sector terciari (centres d'oci, centres comercials...). Els temps de recàrrega són aproximadament d'entre 1 i 3 hores. Aquests intervals de recàrrega permeten que funcioni com un servei integrat a l'ús d'aparcament d'accés públic (rotació, de centres comercials, etc.). Aquesta recàrrega es produeix durant l'estacionament, alhora que el seu usuari efectua activitats comercials o utilitza altres serveis.

La tecnologia de recàrrega està evolucionant molt ràpidament i cada vegada s'escurça més el temps de recàrrega. Les recàrregues ràpides a dins la ciutat permeten donar servei en cas d'emergència i aquestes es preveu que situïn principalment als espais d'aparcament d'accés públics existents.

Les estacions recàrrega ràpida es podran ubicar als aparcaments d'accés públics de rotació a la ciutat de manera que permetran a l'usuari realitzar una parada curta per a recarregar el vehicle o intercanviar la bateria per una altra de recarregada.

La proporció d'estacions de recàrrega d'accés públic en relació amb els vehicles elèctrics que circulen a la ciutat és més gran que el de benzineres pel què fa als vehicles de combustió interna. La major freqüència amb què els vehicles elèctrics necessiten recarregar requereix d'una xarxa més distribuïda. A diferència de les benzineres, que s'ubiquen en funció del trànsit, les estacions de recàrrega d'accés públic solen situar-se on hi ha una major concentració de vehicles estacionats.

El pla estableix el major potencial d'emplaçament de recàrregues elèctriques en els aparcaments de rotació i es persegueixen els objectius principals següents:

- Garantir una cobertura adequada de punts de recàrrega ràpida d'emergència per a vehicles distribuïda a la ciutat, i més concretament a l'àmbit intrarondes i a les zones centrals de la ciutat.

- Aprofitar els aparcament existents com a espais de recàrrega i optimitzar aquests espais actualment ja destinats al vehicle a motor tot complementant-ne l'activitat d'estacionament.

- Minimitzar l'impacte a l'espai públic, evitar crear nous accessos viaris exclusivament per a l'activitat de recàrrega elèctrica, i així interferir el mínim amb la mobilitat activa de vianants i bicicletes per tal d'afavorir la convivència a l'espai públic.

- Preservar i fomentar el teixit comercial local i els usos comercials a les plantes baixes de les zones de la ciutat més consolidada.

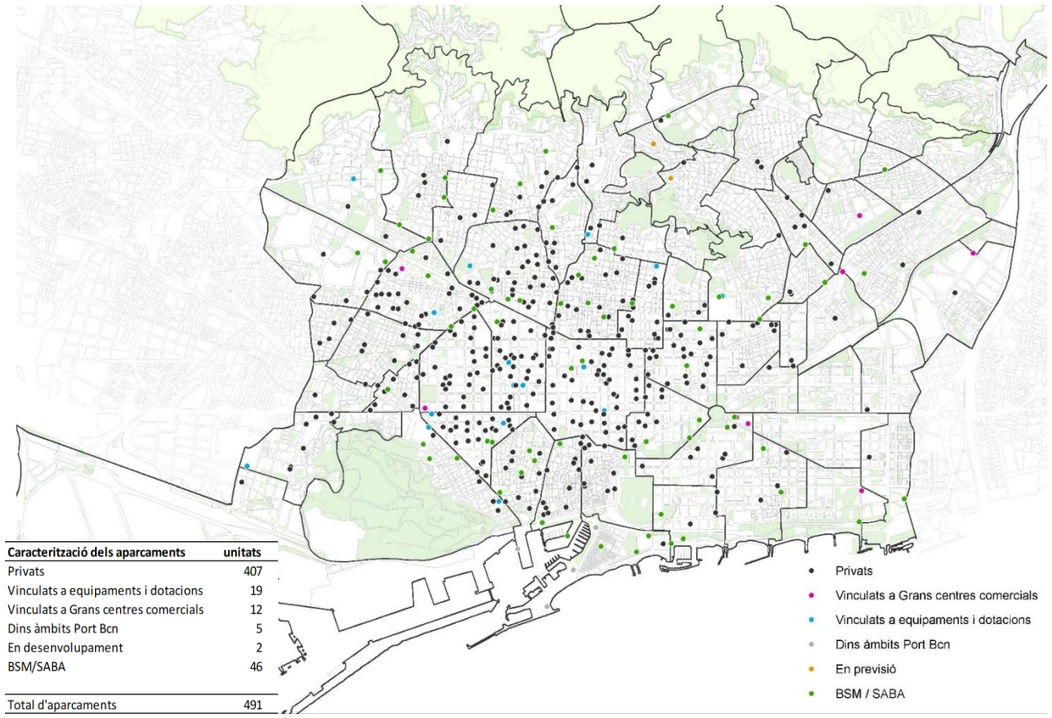
És important mencionar també l'aparició durant els últims anys de sistemes de transport alternatius, coneguts com sistemes de mobilitat compartida, que ofereixen l'oportunitat de reduir els impactes que té el model vigent de mobilitat. S'espera que l'augment d'aquests sistemes de transport compartits

permetran reduir i renovar el parc actual de vehicles per d'altres més eficients i menys contaminants. Prioritzar els vehicles elèctrics en aquests nous serveis compartits permetrà gestionar de manera més òptima l'aparcament en superfície i soterrani, i recuperar l'espai públic de la ciutat per a altres modes més sostenibles.

Cobertura actual d'aparcaments de rotació a la ciutat

Actualment la ciutat disposa d'una gran dotació d'aparcaments de rotació ubicats de manera distribuïda a gran part de la ciutat. Es tracta en moltes ocasions d'immobles d'oficines o residencials en llocs on és difícil trobar places d'aparcament en superfície i, més enllà dels requeriment normatius en funció dels respectius usos, es crea una oferta addicional per a rotació o fins i tot es destina la totalitat de les places disponibles, llevat d'una reserva d'ús propi.

De manera general, segons s'explica a la memòria de la *Modificació de les Normes Urbanístiques del PGM que regulen l'aparcament al terme municipal de Barcelona (2018),* es pot afirmar que globalment a Barcelona no hi ha dèficit de places d'aparcament, sinó excedent global. L'escreix més important s'ha creat normalment en zones centrals i de gran activitat, on la demanda de places de rotació fins ara ha estat alta i aquesta no està coberta per l'oferta de places en aparcament públic.

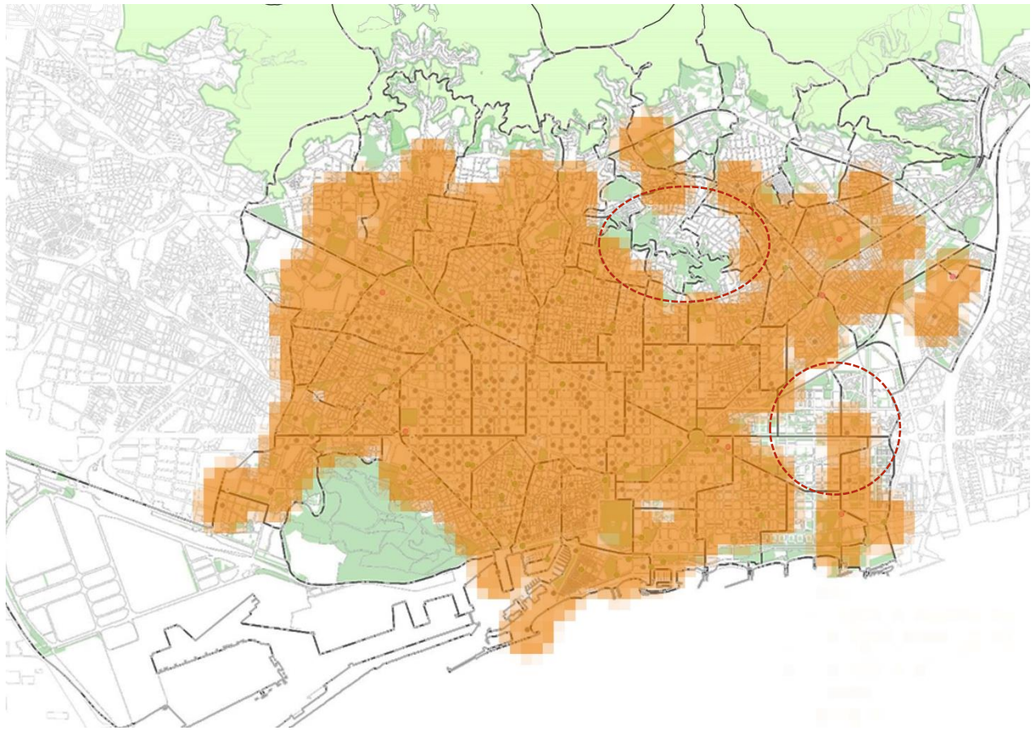


Caracterització dels aparcaments	unitats
Privats	407
Vinculats a equipaments i dotacions	19
Vinculats a Grans centres comercials	12
Dins àmbits Port Bcn	5
En desenvolupament	2
BSM/SABA	46
Total d'aparcaments	491

Aparcaments de rotació a la ciutat Font: Barcelona Regional (elaboració pròpia i opendata 2020)

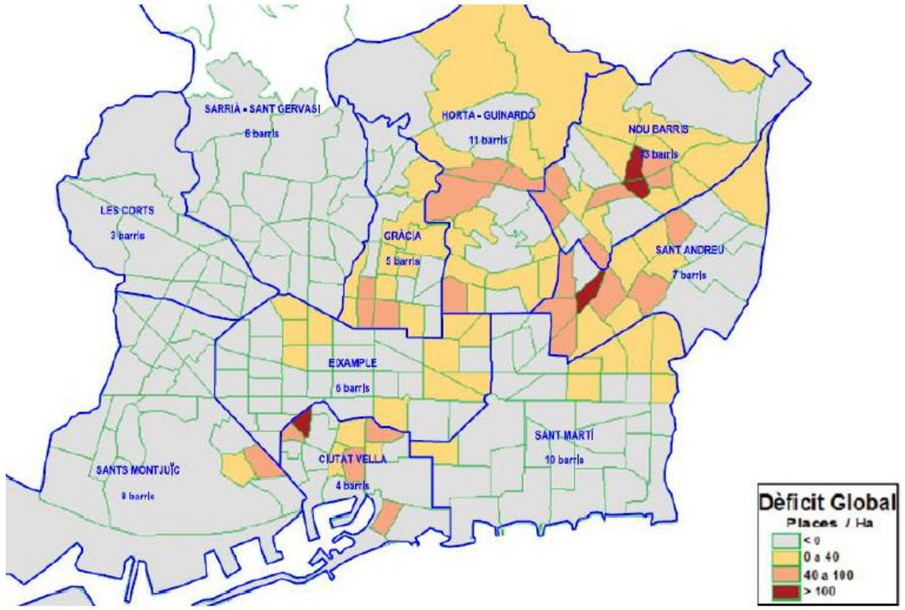
Pel que fa als centres comercials no podem obviar la pauta habitual per a l'emplaçament d'aquests centres, generadors d'atracció amb una oferta molt important d'aparcament, tot ell de rotació i, en ocasions, sense cost per a l'usuari, però amortitzat precisament en el seu efecte de captació de visitants compradors. Cap de les localitzacions d'aquests centres es justifica en la disponibilitat de transport públic col·lectiu d'alta eficiència, com podria ser el metro que en algun dels casos si que existeix, sinó en la capacitat d'acollir el major nombre possible de turismes privats i una funcionalitat eficient de tots els seus accessos rodats. Aquests centres han aparegut tots en el darrer quart de segle en relació amb la bona accessibilitat que oferia la nova xarxa viària. Dins de Barcelona, es van situar a l'entrada de ponent de la Diagonal (l'Illa), a l'extrem mar de la mateixa avinguda i enllaç amb el Cinturó Litoral (Diagonal Mar), a Glòries en l'encreuament de Gra Via, Diagonal i Meridiana (C.C. Glòries), a la Meridiana (Renfe Meridiana) i a prop del Nus de la Trinitat, a sobre de l'enllaç principal –pendent d'execució- amb l'estació de La Sagrera i al costat de la Ronda Litoral (La Maquinista), per esmentar els principals.

El context de la ciutat de Barcelona és d'un escreix important de places d'aparcament de rotació tot i que, és cert, que s'identifiquen alguns àmbits amb menys cobertura. Per il·lustrar aquesta cobertura dels aparcaments de rotació existents, potencials d'acollir aquests serveis de recàrrega ràpida per a vehicles, s'ha suposat una cobertura territorial de radia de 400m (corresponent a la dimensió d'una superilla o tres illes de l'eixample).



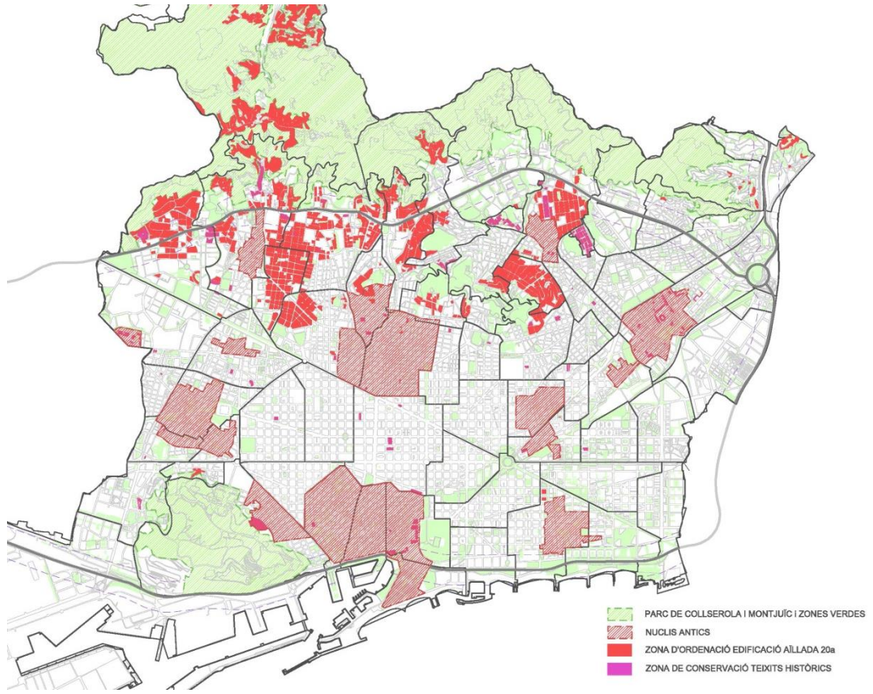
Cobertura teòrica dels aparcaments de rotació existents (r=400 m), i àrees d'absència de cobertura. Elaboració pròpia Ajuntament de Barcelona. Font: Barcelona Regional (opendata 2020)

Entre els àmbits residencials on identifiquem a dia d'avui una absència d'aparcaments de rotació, i que corresponen amb bosses de dèficit global de places per a residents, identifiquem els teixits a proximitat dels Tres Turons, principalment al barri del Carmel, Can Baró, i una part de Font d'en Fargues i Guinardó, un segon àmbit a la part nord del districte de Sant Martí als barris de la Verneda i la Pau, Sant Martí de Provençals, Provençals del Poblenou i el Besós i el Maresme. En aquests àmbits es tractaran a la regulació com a Àrees de Tractament Específic on, per suplir l'absència d'aparcaments de rotació que puguin acollir el servei de recàrrega, es permetrà la implantació d'electrolineres com a activitat principal. Per a la identificació d'aquestes àrees s'han exclòs aquells àmbits de la ciutat amb sòls destinats a grans zones verdes, els àmbits destinats principalment a equipaments, les àrees sensibles (nuclis antics i de teixits aïllats), així com aquells àmbits adjacents a l'entorn de les rondes on ja es preveu que es puguin emplaçar noves electrolineres.

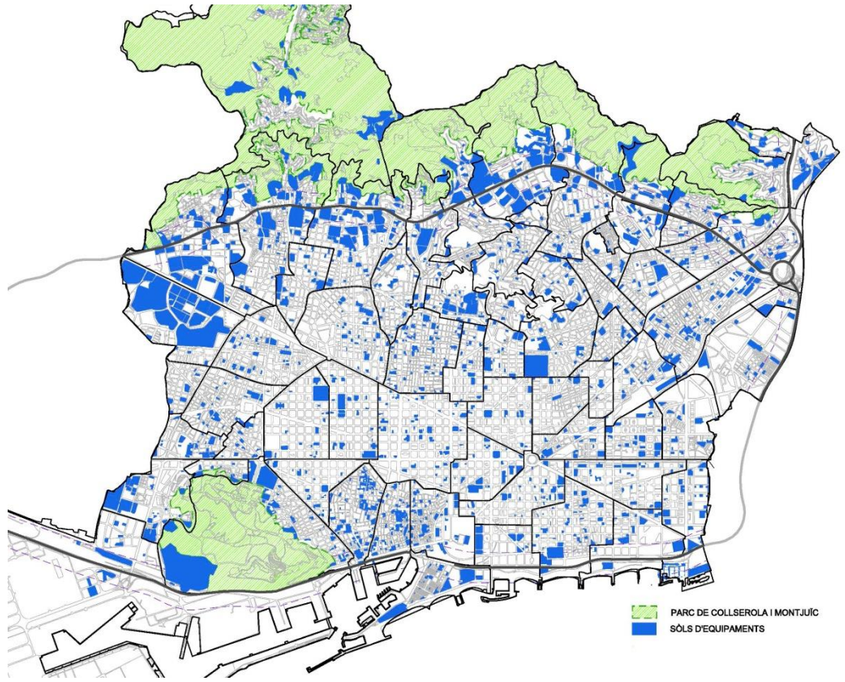


Dèficit global d'aparcament residencial. Font: BSM, PMU 2013-2018

Pel que fa a la futura creació d'aparcaments de rotació, cal tenir en compte que les NNUU del PGM en l'article 299.10 preveu que una possible oferta d'aparcament de rotació es canalitzi a traves de planejament derivat, de manera que permeti incorporar els estudis pertinents que ho justifiquin en el context de cada emplaçament, en l'interès públic de la iniciativa que es considera excepcional i en la garantia de la mobilitat més sostenible. Les places per a residents s'hauran de garantir, encara que una part de la promoció es destinés a rotació.



Àrees sensibles- Nuclis antics, zones d'ordenació aïllada i de conservació de teixits històrics. Elaboració pròpia Ajuntament de Barcelona.



Sòls d'equipaments. Elaboració pròpia Ajuntament de Barcelona.

Condicions d'accessibilitat i mobilitat per a les estacions de recàrrega de venda al públic o d'intercanvi de bateries en aparcaments d'accés públic

Quan l'acumulació en qualsevol implantació de diferents instal·lacions d'estació de recàrrega ràpida o semiràpida o estació d'intercanvi de bateries, que suposi la desaparició de 20 o més places d'aparcament, s'exigirà un estudi de mobilitat, d'acord amb el contingut de l'Annex 2. CONTINGUT ORIENTATIU PER A L'ELABORACIÓ DELS ESTUDIS DE MOBILITAT SOBRE NECESSITATS D'APARCAMENT, als quals es refereix l'article 300.10 de la Modificació les NNUU del PGM que regulen l'aparcament al terme municipal de Barcelona. En aquest estudi s'haurà de verificar que les places d'aparcament de rotació que siguin destinades a aquestes activitats no afectaran a la dotació necessària per a la transformació dels espais de superfície a usos en favor de mobilitat sostenible a peu o vehicles no motoritzats ni podran substituir les destinades a aparcament de veïns.

En qualsevol cas, no es podran afectar les places vinculades a les resultants de les reserves necessàries per aplicació de la Modificació de les NNUU del PGM que regulen l'aparcament al terme municipal de Barcelona, incloses les places que per aplicació de l'article 299.15 s'hagin destinat a d'altres sistemes de mobilitat sostenible.

B- CONDICIONS GENERALS D'EMPLAÇAMENT APLICABLES A LES ELECTROLINERES

A més de les recàrregues als aparcaments de rotació, el pla preveu que es puguin implantar electrolineres, és a dir, instal·lacions de subministrament dedicades a la recàrrega elèctrica de venda al públic per a vehicles elèctrics. El subministrament elèctric per a les recàrregues d'accés públic de vehicles n'és l'activitat principal.
Com ja s'ha explicat anteriorment, el subministrament es produeix de manera directa al vehicle mitjançant estacions de recàrrega o estacions d'intercanvi de bateria.

Les electrolineres hauran de complir les condicions d'emplaçament següents:

Condicions d'emplaçament segons característiques de la xarxa viària

1)Categoria i funcionalitat de la xarxa viària. Xarxa bàsica de circulació

De la mateixa manera que per les benzineres, s'estableix la condició de que les electrolineres hauran d'implantar-se a sobre la xarxa viària categoritzada de *Xarxa Bàsica de circulació* establerta en cada moment segons l'Ordenança de circulació de vianants i vehicles de Barcelona. Les entrades i sortides de vehicles només podran realitzar-se per aquestes vies a tot l'àmbit del pla, a excepció dins l'àmbit de l'Àrea industrial de la Zona Franca (AE-1a). En aquest àmbit, per la seva ubicació i naturalesa industrial i logística, es permetrà la implantació d'electrolineres a totes les vies independentment de la seva categoria.

Les electrolineres, a diferència de les benzineres que subministren carburants i combustibles, no requereixen d' operacions d'entrada i sortida de camions per a les operacions de càrrega i descàrrega de subministrament, i per tant no s'estableix una amplada mínima de vial. Tanmateix, en la major dels casos, la condició de xarxa bàsica ja garanteix una secció mínima entorn dels 20 metres que es considera suficient.

2) Ordenació de l 'accessibilitat i la mobilitat a l'entorn

És indispensable que els aspectes relatius a l'accessibilitat i mobilitat quedin resolts, tot això a fi d'evitar distorsions en la xarxa viària i en la mobilitat de l'entorn. El pla planteja que en el moment de demanar la llicència el projecte tècnic justifiqui l'adequada resolució de les diferents problemàtiques d'accessibilitat i mobilitat. S'exigirà per a qualsevol implantació un estudi complert de mobilitat que inclogui un Estudi d'Avaluació de la Mobilitat Generada. Aquest estudi de mobilitat haurà d'estar informat favorablement per part dels òrgans competents en matèria de mobilitat amb caràcter previ a l' obtenció de la corresponent llicència.

Condicions d'emplaçament amb relació a edificis inclosos en el catàleg de protecció de patrimoni arquitectònic amb els graus A i B de protecció i els conjunts catalogats

No s'admet la implantació d' electrolineres en edificis catalogats amb el grau de protecció A i B, així com en les parcel·les contigües i amb front al mateix carrer que els edificis catalogats amb els graus de protecció A i B, en carrers amb amplada igual o inferior a 20 metres. En edificis nivell C, la implantació d'una electrolinera no pot justificar l'alteració dels elements que siguin objecte de protecció.
En el cas de conjunts catalogats caldrà justificar la integració d'aquestes instal·lacions en l'entorn i el manteniment del caràcter patrimonial de la zona. Amb aquesta finalitat caldrà aportar en el tràmit de la llicència una memòria justificativa que contingui les mesures relatives a les condicions estètiques i d'integració paisatgística que minimitzin el seu impacte visual.

Condicions d'emplaçament a la via pública

De la mateixa manera que amb la resta de tipologies d'instal·lacions de subministrament, i d'acord amb els criteris de funcionalitat i de convivència d'usos a l'espai públic, el pla proposa que no s'admeti la implantació d'electrolineres ni punts de recàrrega lenta a la via pública.

No obstant, de manera transitòria, amb l'objectiu de fomentar el desplegament de la infraestructura de recàrrega elèctrica pública per a vehicles, s'admetrà la implantació de punts de recàrrega elèctrica en sòls qualificats de sistema viari (clau 5) durant un període de màxim de 10 anys a partir de l'efectivitat d'aquest pla, i disposaran d'un termini màxim de 10 anys per a la seva supressió des de la llicència d'implantació. Per a les instal·lacions destinades a vehicles de transport públic i/o col·lectiu, taxis o flotes de serveis municipals es podrà prolongar la durada de la instal·lació sempre que sigui necessari per al manteniment del servei.
S'admetran sempre que es garanteixi la correcta integració en els projectes d'urbanització de l'entorn on s'ubiquen, sense perjudicar el trànsit de vianants i altres modes de mobilitat. No s'admetran, en els eixos verds de prioritat de vianants ni en carrers de casc antic amb vocació veïnal i/o plataforma única. Tampoc en vies bàsiques que no disposin de cordó de serveis.

Condicions d'emplaçament en sòl d'equipament

De la mateixa manera que amb la resta de tipologies d'instal·lacions de subministrament, el pla no admet la implantació d'electrolineres en sòls qualificats de sistema d'equipament (clau 7), exceptuant aquelles instal·lacions que s'implantin en sòls qualificats d'equipaments (7c) quan puguin tenir consideració d'Àrea de servei per estar vinculades al tronc central de les artèries viàries principals del PGM, i en sòls qualificats d'equipaments (7c) dins del conjunt de Mercabarna a l'àmbit Industrial de la Zona Franca.

S'admeten les instal·lacions per a ús propi de l'equipament quan estigui destinat al transport públic o col·lectiu o siguin per a flotes de serveis municipals, mercats municipals, dipòsits municipals de vehicles o similars.

Condicions de seguretat i prevenció d'incendis per electrolineres

Per tal de garantir les mesures tècniques i de seguretat que cobreixin els riscos d'incendi, explosió i altres, així comi el desallotjament amb seguretat de les persones, s'exigirà que disposi d'un informe favorable del projecte tècnic de l'activitat per part dels òrgans competents en matèria de seguretat i prevenció d'incendis amb caràcter previ a l' obtenció de la corresponent llicència, amb l'adopció d'aquelles mesures correctores que resultin d'aquest informe.

DETERMINACIÓ D'ÀMBITS D'APLICACIÓ I EIXOS. ALTRES PARÀMETRES REGULADORS PER A L'EMPLAÇAMENT D'ELECTROLINERES

Determinació i condicions pels Eixos Principals (EP)

Igual que per les instal·lacions de subministrament de combustibles i mixtes, s'estableixen els mateixos Eixos Principals (EP-1).

Condicions d'implantació a les Vies principals (EP-1): Les Rondes i la via d' accés Nus de la Trinitat

Les electrolineres podran emplaçar-se entorn d'aquests eixos complint les condicions següents:

a. Les noves instal·lacions en aquest àmbit s'emplaçaran a una distància màxima de 250 m de l'eix de la via. Aquesta distància es justifica en relació a la trama urbana de l'entorn on abunden les parcel·les i les illes de grans dimensions. La distància des de l'eix central permet la implantació de noves instal·lacions en un tram de carrer i respon a aquestes característiques morfològiques.

b. Les entrades i sortides de vehicles es dissenyaran de manera que l' impacte sobre el trànsit, així com sobre els espais d'ús per vianants i bicicletes, sigui el menor possible. Entorn de les Rondes, l'accés es produirà a través d'una via que compleixi les condicions de xarxa bàsica de circulació, que en aquest cas, no s'estableix cap amplada mínima. Els accessos no donaran de manera directa als laterals principals ni al tronc de les rondes per evitar interferir sobre el trànsit.

Determinació i condicions per les Àrees Específiques (AE)

Igual que per les instal·lacions de subministrament de combustibles i mixtes, s'estableixen les mateixes Àrees Específiques Industrials (AE-1) on es permet també l'emplaçament d'electrolineres.

Condicions d'implantació a les Àrees Específiques Industrials (AE-1)

Aquestes Àrees Específiques Industrials que concentren l'activitat industrial i logística de la ciutat i on es concentren gran part de les activitats destinades al transport s'identifiquen en aquest pla com les següents:

- L'Àrea industrial de la Zona Franca (AE-1a) . Aquest àmbit compren tots els sòls dins de l'àmbit delimitat, majoritàriament qualificats de zona industrial i logística 22a, 22AL i equipament metropolità 7c (Mercabarna).

- L'Àrea industrial -Verneda Industrial i Torrent d'Estadella, i Bon Pastor(AE-1b). S'inclouen els sòls dins de l'àmbit delimitat, qualificats de zona industrial (clau 22a).

En aquestes àrees industrials s'admet la implantació d'electrolineres, En els àmbits industrials, a més de les condicions específiques, també hauran de complir les condicions d'emplaçament general i les condicions d'integració definides pel pla.

Determinació i condicions d'Àrees Sensibles (AS)

De la mateixa manera que per les instal·lacions de subministrament de combustibles i mixtes, es proposen unes àrees que per la seva naturalesa requereixen especial protecció. En aquestes àrees no s'admet la implantació d'instal·lacions de subministrament de vehicles amb l'objectiu de preservar els valors ambientals, patrimonials i morfològics d'aquests àmbits. Aquestes àrees sensibles igualment les següents:

- El Parc Natural de Collserola (AS-1)
- El Parc Equipat de Montjuïc (AS-2).
- Els Nuclis antics (AS-3).

Amb l'objectiu de preservar les seves característiques morfològiques, també tenen consideració d'àrees sensibles, als efectes de la regulació d'aquest pla els sòls qualificats pel planejament com a:

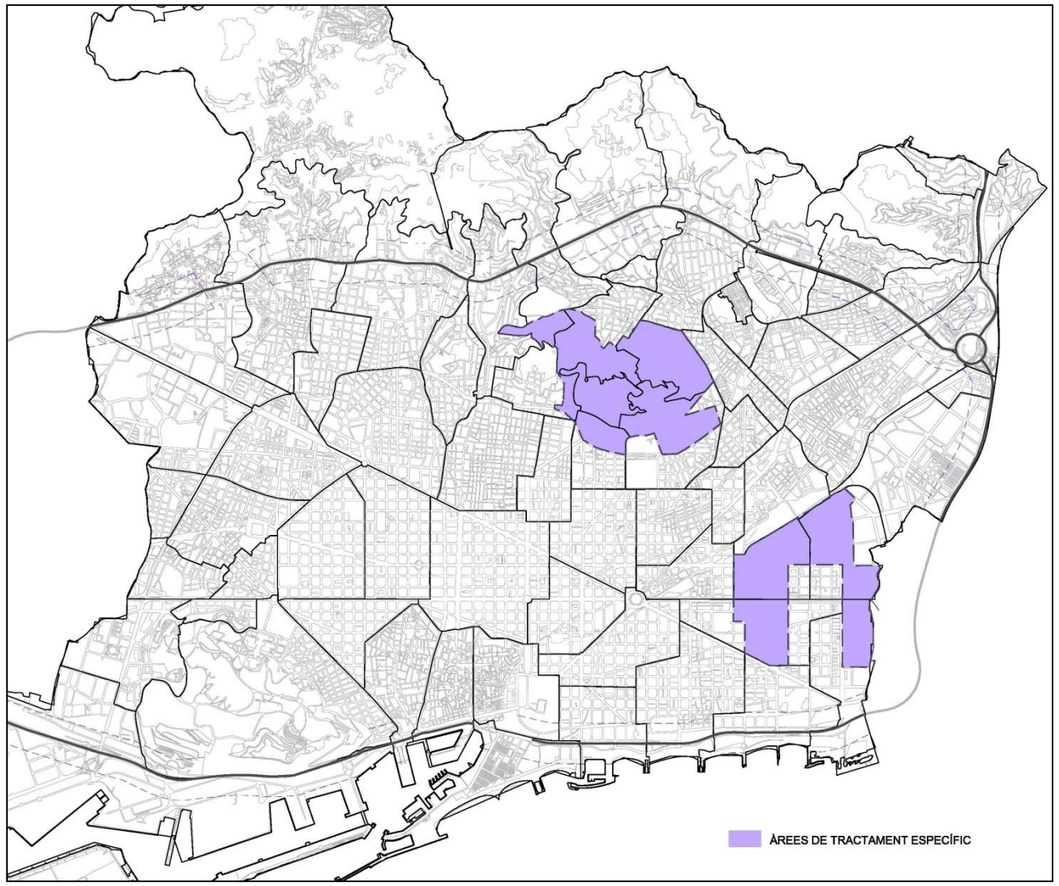
- Totes les subzones compreses en les zones d'ordenació en edificació aïllada plurifamiliar i unifamiliar, clau 20a.
- La zona de conservació de l'estructura urbana i edificatòria clau 15.

Determinació i condicions per les Àrees de Tractament Específic (ATE)

Es proposen unes àrees que tot i ser àmbits de teixits consolidats, s'observa que, a dia d'avui, hi ha absència d' aparcaments de rotació potencials d'acollir espais per a recàrregues d'accés públic i donar cobertura a aquest servei a l'entorn.
Aquests àmbits es tractaran a la regulació com a Àrees de Tractament Específic on, per suplir la no existència d'aparcaments de rotació que puguin acollir el servei de recàrrega, es permetrà la implantació d'electrolineres en situació de planta baixa o primer soterrani vinculat.

S'identifiquen dues àrees que són les següents:

- ATE-1: Al districte de Gràcia i Horta- Guinardó, principalment al barri del Carmel, Can Baró, Font d'en Fargues i Guinardó.
- ATE 2: A la part nord del districte de Sant Martí als barris de la Verneda i la Pau, Sant Martí de Provençals, Provençals del Poblenou i el Besós i el Maresme.



Àrees de tractament específic . Elaboració pròpia Ajuntament de Barcelona

Condicions d'implantació d'electrolineres a les Àrees de Tractament Específic (ATE)

En aquestes Àrees de Tractament Específic,la implantació d'electrolineres, a més de les condicions específiques, també hauran de complir les condicions d'emplaçament general i les condicions d'integració definides pel pla.

A més a més, per evitar concentracions d'activitats que puguin alterar la mobilitat i la convivència en l'espai públic en un entorn específic, s'haurà de garantir la distància relativa entre electrolineres de 800 metres. Les distàncies mínimes relatives entre activitats es calcularan de manera lineal d'accés principal a accés principal d'ambdues activitats. Aquesta distància permet que qualsevol persona des de qualsevol punt pugui arribar a disposar com a mínim d' un punt de recàrrega ràpid o semiràpid, a una distància inferior de 400 m, corresponent a la dimensió d'una superilla teòrica o tres illes de l'eixample.

En aquestes àrees (ATE), a més a més de les condicions específiques, les activitats també hauran de complir les condicions d'emplaçament general i les condicions d'integració.

C- CONDICIONS GENERALS APLICABLES ALS PUNTS D'INTERCANVI DE BATERIES D'ACCÉS PÚBLIC

Els punts d'intercanvi amb estacions d'intercanvi de bateries del tipus 1, destinats a cotxes, quadricicles i motos, només podran emplaçar-se com activitat complementària en aparcaments d'accés públic de rotació, electrolineres, tallers mecànics i concessionaris d'automòbils, sempre que aquests dos últims no tinguin els seus accessos a través de vies pacificades com són els eixos verds de prioritat de vianants i els carrers de nuclis antics amb vocació veïnal i/o plataforma única. De manera general, es permetrà l'accés dels vehicles per tal que l'intercanvi de bateries s'efectuï dins de l'establiment. A més, s'haurà de donar compliment als requeriments de seguretat i prevenció d'incendis i qüestions de compatibilitat en relació amb altres usos que es puguin desenvolupar a l'immoble.

Els punts d'intercanvi amb estacions d'intercanvi del tipus 2, destinats a vehicles de mobilitat personal (bicicletes, cicles de més de dues rodes, patinets), es podran ubicar en qualsevol situació sempre que es compleixin els requeriments de seguretat i prevenció d'incendis i qüestions de compatibilitat en relació amb altres usos que es puguin desenvolupar a l'immoble.

12.4.5 CONDICIONS D'INTEGRACIÓ ARQUITECTÒNICA A L'ENTORN PER A TOT TIPUS D'INSTAL·LACIÓ DE SUBMINISTRAMENT DE VENDA AL PÚBLIC PER A VEHICLES

Aquests criteris són d'aplicació per a totes les tipologies objectes de la regulació del pla, ja siguin instal·lacions de subministrament de combustibles, mixtes o de subministrament elèctric.

Criteris d' integració arquitectònica i paisatgística

L'impacte visual que sovint produeixen les instal·lacions de subministrament per a vehicles fan necessari regular determinats aspectes de l'edificació per tal de millora la seva integració en l'entorn i reduir l'impacte visual que puguin tenir, especialment en entorns urbans on es fonamenta la preservació del patrimoni o certs aspectes de coherència paisatgística.

S'exigirà justificar els següents aspectes:

- La distribució interna de les instal·lacions i la relació amb l'entorn i les parcel·les confrontants mitjançant anàlisi de l'entorn immediat de la instal·lació, indicant les seves característiques i el seu interès ambiental, paisatgístic i patrimonial.
- Aspectes relatius al cromatisme i tractament de mitgeres i tanques.
- Aspectes en relació amb la publicitat i la senyalització per evitar que aquests elements no impactin amb l'entorn.
- En tot cas serà d'aplicació l'Ordenança dels Usos del Paisatge Urbà de la ciutat de Barcelona, de 26 de març de 1999.

D'altra banda, el programa del Camí Escolar i Protegim les escoles també promou la mobilitat segura i la convivència en els entorns escolars amb l'objectiu d' incrementar la percepció positiva de la seguretat dels infants a l'espai públic d'aquests entorns. Tenint en compte aquests objectius es respectaran els principals itineraris d'accés als centres escolars i s'implementaran aquelles mesures necessàries per a millorar la integració de les instal·lacions existents en aquests entorns.

12.4.6 CONDICIONS GENERALS DE REGULACIÓ DE L'EDIFICACIÓ APLICABLES SEGONS TIPUS D'INSTAL.LACIÓ DE SUBMINISTRAMENT DE VENDA AL PÚBLIC PER A VEHICLES

A l'Àrea Específica Industrial de la Zona Franca (AE-1a) pel que fa als paràmetres de regulació de l'edificació relatius a la superfície màxima de sòl, edificabilitat, sostre, altura i ocupació, seran d'aplicació les determinacions generals establertes per la legislació urbanística, així com en el Pla General Metropolità i altre planejament vigent.

D'acord amb l'ambició i les necessitats expressades a l'àmbit de la Zona Franca industrial i la demanda d'instal·lacions destinades al subministrament de vehicles pesats de gran tonatge, es considera oportú no limitar els paràmetres urbanístics de regulació de l' edificació en aquest pla especial i mantenir el paràmetres del planejament vigent.

A la resta d'àmbits (EP-1 i AE-1b), a més de les determinacions generals establertes en la legislació urbanística i en el Pla General Metropolità, la implantació d' instal·lacions de subministrament s'ajustarà a las següents determinacions:

a. La superfície màxima de sòl destinat a la seva implantació en cap cas superarà els 3.000 m2.
b. L'edificabilitat màxima serà de 0,20 m2st/ m2 de sòl.
c. El sostre màxim és de 300 m2st
d. Altura màxima. Les construccions disposaran de màxim dues plantes, amb una altura màxima de 9 metres. L'altura lliure de la marquesina respecte del paviment serà mínim de 7 metres.
e. L'ocupació màxima incloent totes les instal·lacions serà del 20 %.
f. La marquesina no computa a efectes d'ocupació. Per a la resta de construccions auxiliars, caldrà atenir-se a la regulació establerta a les NNUU del PGM.

Només s'admet la implantació d' instal·lacions de subministrament de venda de carburants i combustibles en edificis d´ús exclusiu per aquesta activitat i les seves activitats complementàries. Aquesta limitació no regirà a les Àrees Específiques Industrials (AE-1) que s'ajustaran a la regulació establerta a les NNUU del PGM i s'hauran de complir les normatives sectorials que regulen de manera específica les exigències tècniques i de seguretat de les instal·lacions.

Les distàncies dels dipòsits de combustible a qualsevol edificació de l'entorn, així com la disposició dels sortidors i altres requeriments tècnics, compliran les exigències de la normativa específica per a les instal·lacions objecte de regulació d'aquest pla.

Les electrolineres que s'implantin en un edifici d'ús exclusiu, amb configuració d'espais de recàrrega sota marquesina oberta com es produeix actualment a les benzineres, es regularan amb les mateixes condicions d'edificació que les altres instal·lacions de subministrament.

Per a les electrolineres que se situïn en planta baixa o primer soterrani de manera vinculada, seran d'aplicació les condicions de regulació de l'edificació aplicables segons les determinacions generals establertes per la legislació urbanística, així com en el planejament vigent.

Els locals destinats a electrolineres hauran de complir les mesures tècniques i de seguretat que cobreixin els riscos d'incendi, explosió i altres i el desallotjament, amb seguretat, de les persones en aquests casos. A més, els soterranis hauran de complir les condicions establertes per l'article 226 del PGM.

Pel que fa els espais de recàrrega complementaris als aparcaments de rotació, aquests s'hauran d'ubicar en els aparcaments ocupant com a màxim fins el primer soterrani .

S'admet la implantació de les instal·lacions per a l'aprofitament de l'energia solar mitjançant captadors solars tèrmics o panells fotovoltaics sobre la coberta de les edificacions i altres construccions auxiliars d'aquestes, incloses les marquesines.

12.4.7 REGULACIÓ DE LES ACTIVITATS COMPLEMENTÀRIES

Als efectes d'aquest pla s'entenen com a activitats complementàries aquelles estrictament vinculades a l'activitat principal de subministrament per a vehicles, que comprenen els usos comercials, i el servei de rentat de vehicles.

Pel que fa a la regulació dels usos i activitats complementàries cal atenir-se a la regulació establerta pel PGM d'acord amb la zona on s'ubiqui la instal·lació i, en el seu cas, a les condicions establertes en els plans d'usos de pública concurrència i pel planejament derivat vigent.

En qualsevol cas, només s'admeten usos comercials amb un format inferior a 100m2 de superfície de venda.

L'ús de restauració s'admet als sòls industrials (22a) on serà d'aplicació l'article 311 de les normes urbanístiques del PGM.

Les activitats complementàries per a les electrolineres són les mateixes que per a les altres tipologies d'instal·lacions de subministrament de combustibles.

Pels espais de recàrrega complementaris en aparcaments d'accés públics de rotació, no són d'aplicació, ni en planta baixa ni en soterrani, les disposicions sobre activitats recollides per electrolineres sota el concepte de complementàries, llevat de les que de manera específica puguin ser admeses en altres regulacions per a l'ús del subsòl.

12.4.8 DISPOSICIONS ADDICIONALS

Regulació específica a l'àmbit portuari

Aquest àmbit inclou tots els sòls qualificats de sistema general portuari, destinats a activitats portuàries, així com la Zona d'Activitats Logístiques Z.A.L. Dins de l'àrea portuària o espai delimitat com a port són d'aplicació les NNUU del PGM, així com qualsevol altre planejament derivat d'aplicació. S'admeten les instal·lacions destinades al subministrament sempre que aquestes estiguin destinades a vehicles vinculats a les activitats del port.

Instal·lacions de subministraments en àmbits de transformació

Amb aquesta disposició, es permet que el planejament derivat estableixi les condicions per a l'efectiva transformació de les instal·lacions de subministrament de qualsevol tipus situades en àmbits de transformació.

Transformació d'instal·lacions de subministrament de combustibles o mixtes existents

Es podran transformar totalment a electrolineres aquelles instal·lacions existents de subministrament de carburants i combustibles, o mixtes, sempre que l'emplaçament compleixi les condicions generals, les aplicables a les àrees sensibles, els condicionants de mobilitat i altres establertes per a les electrolineres.

12.4.9 DISPOSICIONS TRANSITÒRIES

Les disposicions transitòries detallen el règim aplicable a les instal·lacions de subministrament autoritzades amb anterioritat a l'entrada en vigor d'aquest pla que queden en situació de disconformitat amb l'aprovació d'aquest.

Implantació de punts de recàrrega elèctrica

A nivell estatal, el projecte de llei de Canvi Climàtic i transició energètica publicada el maig del 2020, té l'objectiu d'avançar cap a sistemes de mobilitat més eficients, segurs i respectuosos amb la salut i el medi ambient. A més a més, per facilitar el desplegament de vehicles elèctrics i més sostenibles, es pretén fomentar el desplegament de la infraestructura de recàrrega elèctrica i, un cop aprovat, s'exigirà a determinades benzineres la instal·lació de punts de recàrrega.

Amb l'aprovació d'aquesta llei 7/2021 el maig del 2021 es concreten les exigències i l'obligatorietat d'instal·lar punts de recàrrega ràpida o ultraràpida per a determinades benzineres existents en funció del seu volum de venda. Per tant, aquestes instal·lacions de subministrament de carburants i combustibles existents hauran d'incorporar els punts de recàrrega elèctrica per a vehicles exigits per la llei.

Aquelles instal·lacions de subministrament de carburants i combustibles que compleixin les condicions establertes per esdevenir instal·lacions mixtes, podran incorporar punts i estacions de recàrrega, així com espais destinats a l'intercanvi de bateries sempre i quan es compleixin els requeriments tècnics i de seguretat exigits per les normatives vigents.

13. AVALUACIÓ ECONÒMICA I INFORME DE SOSTENIBILITAT ECONÒMICA

A L'article 69.1 de la TRLLU Determinacions i documentació dels plans especials urbanístics s'especifica que:

1. Els plans especials urbanístics contenen les determinacions que exigeixen el planejament territorial o urbanístic corresponent o, a manca d'aquest, les pròpies de llur naturalesa i llur finalitat, degudament justificades i desenvolupades en els estudis, els plànols, les normes i els catàlegs que escaiguin.

A l'article 92.2 del decret 305/2006, de 18 de juliol, pel qual s'aprova el Reglament de la llei d'urbanisme es determina que els plans especials urbanístics no previstos pel pla d'ordenació urbanística municipal han de justificar la necessitat de llur formulació i llur compatibilitat amb el planejament urbanístic general. A aquests efectes, es consideren compatibles amb el planejament urbanístic general, i no requereixen la seva modificació prèvia:

a) Els plans especials urbanístics que estableixin determinacions de protecció del patrimoni cultural, del paisatge i dels valors ambientals concurrents, o que estableixin les limitacions d'usos necessàries per ordenar la incidència i els efectes urbanístics, ambientals i sobre el patrimoni urbà que les activitats produeixen sobre el territori, sempre que no alterin els usos principals establerts pel planejament general.

La llei d'urbanisme determina que els instruments que han de contemplar un estudi econòmic són: els plans d'ordenació urbanística municipal que han considerar únicament un informe de sostenibilitat econòmica (art. 59.3,d)), no així els programes d'actuació urbanística municipal (art. 61.1,d)) o els plans parcials urbanístics (art. 66.1,d)) on es considera necessari realitzar una avaluació econòmica justificant la seva viabilitat i un informe de sostenibilitat econòmica que ponderi l'impacte de les actuacions previstes en les finances públiques de les administracions responsables de la implantació i el manteniment de les infraestructures i de la implantació i prestació dels serveis necessaris.

Als plans de millora urbana se'ls apliquen les mateixes prescripcions que als plans parcials exceptuant en el que respecta a les cessions de sistemes.

Per als plans especials no s'especifica que hagin d'incorporar una avaluació econòmica o un informe de sostenibilitat econòmica i s'entén per tant que dependent el tipus de pla tindria sentit o no realitzar-lo.

En aquest pla especial no hi ha afectacions derivades del contingut que incorporin una obligació o càrregues econòmiques respecte a les benzineres en funcionament i per tant que s'hagin de tenir en compte i valorar. Les benzineres actuals podran continuar funcionant encara que en alguns casos passin estar en disconformitat.
La modificació tampoc afecta al valor dels terrenys on actualment hi ha benzineres que passaran a estar en disconformitat ja que podran continuar funcionant amb normalitat.

Pel que fa a les limitacions a les activitats complementàries tampoc afectarà les activitats en funcionament i només tindrà afectacions en potencials activitats que no es podran incorporar. Per tant no hi ha una afectació directa en les benzineres que fins a dia d'avui han pogut incorporar les activitats complementàries segons la legislació vigent i si no ho han fet ha estat perquè no ho han considerat oportú. A més a més de les noves especificacions resultants d'aquest pla actualment hi ha diferents limitacions a la normativa de ciutat, com per exemple els diferents plans d'usos existents, que ja afecten les possibilitat d'incorporar activitats complementàries.

El pla no exclou la incorporació de noves benzineres a la ciutat i només n'ordena la seva implantació. Això pot voler dir que tant poden créixer com disminuir en un futur el nombre de benzineres implantades.

Pel que fa al mercat dels combustibles per als consumidors a dia d'avui hi ha suficient oferta al llarg del territori de la ciutat i la modificació no afectarà a curt termini a una disminució ni augment important del nombre d'unitats de benzineres. En un futur proper es preveu una disminució de la demanda de combustibles fòssils degut a la disminució del parc mòbil, la substitució de vehicles de combustió per elèctrics i híbrids, i també per les limitacions a l'ús del vehicle privat a la ciutat com la recent creació de la Zona de Baixes Emissions.

El preu final del producte ofert oscil·la força en el temps i no és degut al major o menor nombre de gasolineres en funcionament sinó bàsicament a l'oscil·lació de preus de la matèria primera (fuel) en els mercats internacionals. També hi té una important afectació els impostos (que suposen una part important del preu final que paga el consumidor).

Pel que fa a les electrolineres o estacions de recàrrega/ d'intercanvi de bateries en aparcaments de rotació no hi ha afectacions derivades del contingut que incorporin una obligació o càrregues econòmiques respecte a les benzineres en funcionament i per tant que s'hagin de tenir en compte i valorar. Les estacions de recàrrega actuals podran continuar funcionant, sempre que compleixin els requeriments tècnics i de seguretat establerts segons les normatives vigents.

Sostenibilitat econòmica

Pel que fa a l'afectació a les arques municipals de la modificació el fet que les benzineres continuïn funcionant no afectarà a curt termini als ingressos generats per aquestes (IBI, concessions en cas que paguin algun tipus de cànon, IAE en cas que l'hagin de pagar).

A mitjà termini, a mesura que es vagin extingint algunes de les concessions per finalització del període de concessió i les seves pròrrogues corresponents, hi haurà una disminució dels ingressos per cànon associats a aquestes així com d'impostos com l'IBI o l'IAE (en cas que s'hagi de pagar). Aquesta disminució producte de l'extinció de les concessions no és només atribuïble al canvi de les condicions d'implantació d'aquest pla sinó que en qualsevol cas, un cop acabats els anys de concessió, el propietari, en aquest cas l'Ajuntament, té el dret de prendre qualsevol decisió sobre el bé concessionat. Aquesta decisió igualment podia ser l'extinció o no renovació dels contractes de concessions. El període de finalització de les concessions actuals va des de l'any 2020 al 2051 i per tant la situació és molt variable.

Actualment hi ha un total de 14 activitats en concessió administrativa, 2 altres activitats en solars municipals i 1 solar municipal sense activitat. D'aquestes concessions 9 finalitzen en els propers 5 anys i 5 concessions finalitzen més enllà dels 5 anys.

Del total de les 14 concessions vigents 3 quedarien conformes al pla i podrien renovar la concessió. El 21 % de les activitats en concessió quedarien conformes i la resta disconformes ja que es troben majoritàriament emplaçades en sòl de sistema viari, equipament o zona verda.
En cas de finalització de les concessions no renovables, en funció de la qualificació del sòl se li podrà donar un ús o un altre per part de l'Ajuntament, amb les implicacions d'activitats i possibles ingressos/despeses que pot produir-se en cada cas i que ara mateix és impossible de preveure .

14. DESENVOLUPAMENT, GESTIÓ I PLA D'ETAPES

14.1 DESENVOLUPAMENT I GESTIÓ

El desenvolupament de la proposta, atesa la naturalesa reguladora general de tot el terme municipal de Barcelona, no té previst un mecanisme específic ni una gestió posterior per a la seva implantació.

14.2 PLA D'ETAPES

El pla no determina cap agenda per al desplegament posterior, sinó que s'aplica automàticament des de la seva vigència al municipi de Barcelona.

En qualsevol cas, la pròpia naturalesa de les normes, en relació amb un aspecte de la funcionalitat urbana que evoluciona tant ràpidament, ha d'estar oberta a futurs ajustos que es puguin formular per a la millora de la mobilitat sostenible.

15. INFORME DE MOBILITAT

La regulació de la mobilitat a Catalunya emana de La Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat, que té com a objectius bàsics integrar les polítiques de desenvolupament urbà i econòmic amb les de mobilitat per a aprofitar al màxim els transports col·lectius, prioritzar el transport públic i la mobilitat sostenible, fomentar la intermodalitat, ajustar els sistemes de transport a la demanda en zones de baixa densitat de població, disminuir la congestió de les zones urbanes, augmentar la seguretat viària, reduir la congestió i la contaminació i afavorir els sistemes de transport a la demanda dels polígons industrials.

A escala de ciutat, i per assolir els objectius que marca la Llei de Mobilitat, l'Ajuntament de Barcelona disposa del Pla de Mobilitat Urbana, document que estableix les prioritats en matèria de mobilitat a la capital catalana durant els propers anys. El pla elaborat per l'Ajuntament de Barcelona pretén potenciar els desplaçaments a peu, en bicicleta i en transport públic i situar la contaminació atmosfèrica per sota dels límits que marca la UE.

El Pla de Mobilitat Urbana de Barcelona 2013-2018 (PMU), pla vigent actualment, i el nou Pla de Mobilitat Urbana de Barcelona 2019-2024, actualment en fase avançada de redacció, tenen com a objectiu reduir en un 21% la demanda de vehicle privat a la ciutat així com la transició cap a vehicles més eficients que permetin la reducció del consum d'energia i dels impactes negatius relacionats amb la motorització (emissions de contaminats i de gasos d'efecte hivernacle, soroll).

Per assolir aquests objectius el Pla de Mobilitat Urbana presenta tot un seguit de mesures i actuacions que ha d'implementar la ciutat, algunes ja executades i en funcionament, i que s'integren i complementen amb altres mesures d'escala supramunicipal plantejades en altres plans sectorials i territorials. Per exemple, el Pla Director de Mobilitat de la regió metropolitana de Barcelona 2012-2018 (pdM), actualment en redacció el Pla Director de Mobilitat 2020-2025, o el Pla Metropolità de Mobilitat Urbana 2019-2024 (PMMU) també tenen com a objectiu, entre d'altres, disminuir el pes dels desplaçaments en vehicle privat tot fomentant el traspàs a vehicles menys contaminants i l' ús del cotxe compartit.

El present *PEU per a la implantació d'instal·lacions de subministrament per a vehicles a motor a la ciutat de Barcelona* regula la implantació de noves instal·lacions acotant-la a un àmbit delimitat a l'entorn de les Rondes, al sòl d'ús industrial i entorn de vies estructurants. Aquesta regulació va en consonància amb les polítiques ambientals europees, estatals i locals de planificació de la mobilitat, en les que un dels principals objectius és la reducció de consum d'energies fòssils.

D'altra banda, la Llei determina un conjunt d'instruments de planificació de la mobilitat aplicables a altres escales geogràfiques. Tal i com determina l'article 18 de la llei, per tal d'aprovar els plans territorials d'equipaments o serveis, els plans directors, els plans d'ordenació municipal i els projectes de noves instal·lacions que es determinin per reglament, hauran d'incloure un estudi d'avaluació de la mobilitat generada.

Segons estableix de forma més concreta el Decret 344/2006, de 19 de setembre de 2006, per a l'elaboració dels estudis d'avaluació de mobilitat generada, l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada és un instrument d'avaluació i seguiment de la mobilitat per calcular l'increment potencial de desplaçaments

derivats d'una nova planificació, analitzar el seu impacte en les xarxes de transport i valorar les mesures proposades per a gestionar de manera sostenible la nova mobilitat (art. 2 Decret 344/2006).

Aquest decret pretén donar resposta a una realitat canviant en la gestió de la mobilitat, en la qual les xarxes per a vianants, bicicletes i transport col·lectiu incrementen el seu protagonisme en la satisfacció de les necessitats de mobilitat dels ciutadans, i en la que també els valors de qualitat de vida, seguretat en els desplaçaments i sostenibilitat han d'estar cada dia més presents en el disseny i la gestió de la xarxa viària.

En el cas del planejament urbanístic derivat i llurs modificacions, el Decret 344/2006 especifica en l'article 3 que caldrà incloure un estudi d'avaluació de la mobilitat generada en el cas que tinguin per objectiu la implantació de nous usos o activitats:

> *"c) Planejament urbanístic derivat i llurs modificacions, que tinguin per objectiu la implantació de nous usos o activitats."*

Per tant, i d'acord amb la legislació de la mobilitat, el *PEU per a la implantació d'instal·lacions de subministrament per a vehicles a motor a la ciutat de Barcelona* **en tractar-se d'un planejament derivat de caràcter sectorial i que no té per objectiu la implantació de nous usos o activitats, no ha d'incloure un estudi d'avaluació de la mobilitat generada.**

De fet, i en primer lloc, el *PEU* el que proposa és precisament la regulació dels establiments per evitar el seu creixement en un escenari de reducció de consum de combustibles fòssils i per tant, la seva aplicació no suposa la implantació de noves activitats ni nous usos, sinó que en limita el seu creixement i el redueix a àmbits específics.

I en segon lloc, en el cas de noves instal·lacions de subministrament i per tal de que no suposin un impacte negatiu en la mobilitat a nivell local (ocupació carrils de circulació per part dels cotxes en espera, inseguretat per al vianant, etc.), el *PEU* obliga a que per a la seva implantació sigui necessària l'elaboració d'un Estudi d'avaluació de la mobilitat generada que haurà d'estar informat favorablement pels serveis de Mobilitat de l'Ajuntament de Barcelona i l'Autoritat de Transport Metropolità (ATM). Les activitats d'electrolineres també ho hauran de complir.

En relació amb les noves estacions de recàrrega elèctrica d'accés públic o d'intercanvi de bateries complementaris en aparcaments de rotació, quan l'acumulació en qualsevol implantació de diferents instal·lacions d'estació de recàrrega ràpida o semiràpida i estació d'intercanvi de bateries, que suposi la desaparició de 20 o més places d'aparcament, s'exigirà un estudi de mobilitat, d'acord amb el contingut de l'Annex 2. CONTINGUT ORIENTATIU PER A L'ELABORACIÓ DELS ESTUDIS DE MOBILITAT SOBRE NECESSITATS D'APARCAMENT, als quals es refereix l'article 300.10 de la Modificació les NNUU del PGM que regulen l'aparcament al terme municipal de Barcelona. En aquest estudi s'haurà de verificar que les places d'aparcament de rotació que siguin destinades a aquestes activitats no afectaran a la dotació necessària per a la transformació dels espais de superfície a usos en favor de mobilitat sostenible a peu o vehicles no motoritzats ni podran substituir les destinades a aparcament de veïns.

Aquest estudi de mobilitat haurà de estar informat favorablement per part dels òrgans competents en matèria de mobilitat amb caràcter previ a l' obtenció de les corresponents llicències. Tant l'estudi, com el corresponent informe favorable hauran d'acompanyar als altres documents tècnics exigits a la sol·licitud de les llicències .

En qualsevol cas, no es podran afectar les places vinculades a les resultants de les reserves necessàries per aplicació de la Modificació de les NNUU del PGM que regulen l'aparcament al terme municipal de Barcelona, incloses les places que per aplicació de l'article 299.15 s'hagin destinat a d'altres sistemes de mobilitat sostenible.

16. INFORME DE SOSTENIBILITAT AMBIENTAL

L'informe de Sostenibilitat Ambiental s'adjunta a l'apartat *D. Informe de Sostenibilitat Ambiental* d'aquest document.

17.INFORME DE PARTICIPACIÓ CIUTADANA

L'informe de participació ciutadana s'adjunta a l'apartat *E. Informe de participació ciutadana* d'aquest document.

18. INFORME D'IMPACTE DE GÈNERE

18.1 INTRODUCCIÓ GENERAL

El present informe d'impacte de gènere analitza les necessitats pràctiques de les persones contemplant la desigualtat de gènere, les obligacions relacionades amb la vida quotidiana, les diferents situacions de partida i els potencials efectes diferencials que es poden derivar de l'aplicació de les propostes polítiques. Així, és un document que acompanya els projectes normatius i de polítiques públiques, i en el qual es fa una avaluació prospectiva (és a dir, prèvia i estimada) del seu impacte en funció del gènere, amb objecte d'identificar i prevenir la producció, manteniment o increment de les desigualtats de gènere, tot realitzant propostes de modificació del projecte.

En l'àmbit català, la Llei 17 /2015 d'igualtat efectiva de dones i homes, estableix que la transversalitat de la perspectiva de gènere ha de ser un dels principis de funcionament dels poders públics: "els poders públics han d'aplicar la perspectiva de gènere i la perspectiva de les dones en les actuacions, a tots els nivells i a totes les etapes" (Article 3).

El seguiment d'aquest mandat queda recollit en l'àmbit local per mitjà de les Directrius per a l'elaboració de les normes municipals adoptades per acord de Comissió de Govern de l' Ajuntament de Barcelona el 15 d'abril de 2014. En concret l'Article 140 estableix que, tot projecte normatiu s'ha d'acompanyar amb una memòria d'avaluació de l'impacte normatiu, o d'antecedents. Aquest impacte ha d'entregar una anàlisi d'impacte de gènere, en la qual s'avaluen e/s resultats que es puguin derivar de l'aprovació del projecte des de la perspectiva de l'eliminació de desigualtats i de la seva contribució a la consecució dels objectius d'igualtat d'oportunitats i de tracte entre dones i homes (d).

Més específicament, el **Reglament per a l'Equitat de Gènere** a l'Ajuntament de Barcelona estableix el caràcter obligatori dels Informes d'impacte de gènere de les propostes normatives (Article 9).
El departament de Transversalitat de Gènere de l'Ajuntament de Barcelona ha elaborat una metodologia pròpia que permet realitzar una anàlisi sistemàtica de la normativa municipal des del punt de vista de l'impacte de gènere. Aquesta metodologia segueix les directrius d'organismes internacionals (Comissió Europea) i es basa en l'anàlisi de:

- El resultat o efecte que té la normativa sobre dones i homes
- Les possibilitats que la normativa ofereix com a eina per a acabar amb les desigualtats de gènere, o bé el risc que contribueixi a perpetuar-les i/o a aprofundir-les.

Les categories que s'han establert a la metodologia són les següents: Normes reproductores o transformadores de desigualtats de gènere. En aquest sentit, en el primer àmbit l'impacte de gènere pot ser Lleugerament negatiu o Molt negatiu; i en el segon cas molt positiu o lleugerament positiu.
L'òrgan responsable de l'aplicació de la transversalitat de gènere a l'Ajuntament de Barcelona ha d'encarregar-se de l'elaboració dels informes d'impacte de gènere, a excepció dels informes d'impacte de gènere sobre planejament urbanístic, que seran elaborats per l'òrgan municipal competent en matèria d'urbanisme, amb la supervisió i suport de l'òrgan responsable de l'aplicació de la transversalitat de gènere.

18.2 ASPECTES PROGRAMATICS I DISPOSCIONS NORMATIVES EN MATÈRIA D'IGUALTAT DE GÈNERE.

Vinculació amb objectius del Pla per la Justícia de gènere 2016-2020 i les polítiques de l'Ajuntament de Barcelona

El planejament objecte d'aquest informe està vinculada a l'eix D, "Barris habitables i inclusius" del Pla per la Justícia de gènere (2016-2020). En concret, el Pla s'orienta a revertir les desigualtats de gènere en els espais públics de Barcelona, per una banda, a través de l'Ecologia i l'espai urbà (àmbit estratègic D1 del Pla), en què es busca adequar els elements de l'entorn urbà als usos i les necessitats quotidianes de les persones, garantir-ne un ús no discriminatori i treballar per una ciutat sostenible orientada a possibilitar que la vida continuï en una relació harmònica entre humanitat i naturalesa.
Una altra normativa de l'Ajuntament de Barcelona relacionada amb l'urbanisme des de la perspectiva de gènere:

- Mesura de Govern per una democratització de la cura (2017)
- Mesura de Govern Urbanisme amb perspectiva de gènere (2017)
- Mesura de Govern BCN dona molt de joc (2018)
- Mesura de Govern Declaració d'emergència climàtica (2020)
- Mesura de Govern Una nova mobilitat sostenible en un nou espai públic (2020)

Disposicions normatives en matèria d'igualtat de gènere i medi ambient, mobilitat i urbanisme

L'Article 69 del DECRET 305/2006, de 18 de juliol, pel qual s'aprova el Reglament de la Llei d'urbanisme estableix que en el contingut de la memòria social del pla d'ordenació urbanística municipal també ha de formar part una avaluació de l'impacte de l'ordenació urbanística proposada en funció del gènere, així com respecte als col·lectius socials que requereixen atenció específica, tals com els immigrants i la gent gran. L'objectiu és que les decisions del planejament, a partir de la informació sobre la realitat social, contribueixin al desenvolupament de la igualtat d'oportunitats entre dones i homes, així com afavorir als altres col·lectius mereixedors de protecció. La memòria social, també diu el decret, haurà de tenir en compte particularment les necessitats de les persones que realitzen les tasques de cura i gestió domèstica, així com les que reben aquesta atenció.

La Llei 17 /2015, del 21 de juliol, d'igualtat efectiva de dones i homes, a la seva secció cinquena recull les mesures específiques en matèria de medi ambient i mobilitat, i estableix a l'Article 53 que la planificació d'aquest tipus de polítiques ha de:

a) Incorporar la perspectiva de gènere en totes les fases del disseny, la planificació, l'execució i l'avaluació urbanístics, per a posar en igualtat de condicions, en el disseny i en la configuració dels espais urbans, les necessitats i les prioritats derivades del treball de mercat i del domèstic i de cura de persones, i també per a col·laborar a eliminar les desigualtats existents.

b) Promoure la participació ciutadana de les dones i de les associacions de defensa dels drets de les dones en els processos de disseny urbanístic, i fer-ne el corresponent retorn.

2 . Les administracions públiques de Catalunya, per a complir les mesures que fa referència l'apartat 1, han de garantir:
[...]
b) La planificació en els àmbits de medi ambient, urbanisme, habitatge i mobilitat basada en estudis amb estadístiques segregades per sexe, que permetin de detectar les desigualtats mesurables.
c) Els estudis d'impacte de gènere i les mesures correctores pertinents per a minimitzar els impactes diferencials en tant actuació urbanística, d'habitatge, de mobilitat o de medi ambient.
De l'aplicació d'una política urbanística que tendeixi a crear ciutats compactes, mixtes i pròximes, que mantinguin la relació amb la natura, on es redueixi la presència i la prioritat del vehicle privat i s'introdueixin mesures per a millorar i densificar les àrees monofuncionals residencials .[...]"

18.3 ANÀLISI D'IMPACTE DE GÈNERE

La perspectiva de gènere proposa un disseny i una gestió dels espais per a totes les persones; crea espais que fomentin els drets bàsics d'una ciutat diversa on ha de quedar garantida la no-discriminació per motius de gènere, edat, cultura, opció sexual, capacitat funcional, classe social, etc.

Mobilitat quotidiana sostenible

Portar a terme la cadena de tasques quotidianes significa enllaçar activitats i espais durant tota la nostra jornada diària. Les distàncies entre aquests espais són variables i per tant, les formes de desplaçament també. Caminar o fer servir sistemes de transport individual o col·lectiu, són modes de desplaçament que es combinen en diferents moments del dia.

Tal com es descriu a la *Mesura de govern Urbanisme amb perspectiva de gènere, L'urbanisme de la vida quotidiana, Àrea d'Ecologia, Urbanisme i Mobilitat (2017)*, l'anàlisi des d'una perspectiva de gènere permet veure les diferències d'hàbits i necessitats entre els homes i les dones. Tal com va mostrar l'anàlisi des de la perspectiva de gènere de l'Enquesta de mobilitat en dia feiner (EMEF) (2013), hi ha algunes diferències destacables entre els barcelonins i les barcelonines a l'hora de moure's per la ciutat.

En primer lloc, les dones es desplacen majoritàriament per motius familiars i en segon terme per motius ocupacionals (15,1 %), mentre que els homes es mouen sobretot per motius ocupacionals (19,5 %). Una altra pauta diferencial de mobilitat és que les dones fan més desplaçaments interns, és a dir, dins de la ciutat de Barcelona. En canvi, en fan menys d'externs (fora de la ciutat) que els homes. Concretament, més de la meitat de barcelonines (51,8 %) fan majoritàriament els seus desplaçaments en el districte. A continuació, trobem les dones que fan connexions entre districtes (39,9 %) mentre que només una minoria de dones fa connexió amb les corones (7,9 %). I és pràcticament inexistent el nombre de dones que fa connexions externes (0,4 %). Per contra, els homes dediquen més temps a una mobilitat de llarga durada, més llunyana, més fixa i més pautada. En definitiva, les dones fan més trajectes, amb més freqüència i de més proximitat.

En segon lloc, tal com assenyala l'EMEF, les dones són més usuàries dels **serveis de transport públic** i, per tant, són més dependents de les prestacions de la xarxa de transports públics. Així, des de la perspectiva de gènere, és molt important incorporar la proximitat en els serveis públics de transport. Per contra, hi ha una diferència molt significativa entre homes i dones en l'ús dels **transports privats**, ja que els homes en són els usuaris principals. Mentre que l'ús del "cotxe com a conductor" és del 13,3 % entre els homes, en el cas de les dones només és del 5,3 %. Així mateix, la població masculina dobla la femenina en l'ús de la moto: el percentatge és del 9,6 % i el 4,8 %, respectivament. Les dades també mostren que hi ha un percentatge més elevat d'homes que de dones amb carnet de conduir (el 60 % d'homes enfront del 40 % de dones) i que les dones tenen menys accés al vehicle privat que els homes.

En tercer lloc, si s'analitza la **distribució horària dels desplaçaments**, segons l'EMEF 2013 podem observar que en dia feiner a Barcelona hi ha un volum superior de desplaçaments per part de la població femenina al llarg de tot el dia, especialment destacable entre les 11 h i les 14 h, i entre les 16 h i les 20 h. Els homes concentren els seus desplaçaments de 17 h a 20 h. Aquesta informació, de nou, pot estar lligada als usos del temps d'homes i dones. Els homes destinen la major part del seu temps al treball remunerat i això es tradueix en el fet que els pics horaris dels seus desplaçaments concorden amb els d'entrada i sortida de la feina. Les dones, en canvi, combinen les responsabilitats del mercat laboral amb les tasques de cura i reproducció i això fa que durant tot el dia presentin un volum superior de desplaçaments al dels homes.
També es detecta un problema d'**accessibilitat** en clau de gènere i és que la majoria de dones van carregades amb molt de pes (amb carros de la compra, cotxets, bosses, etc.) o bé hi ha un gran nombre de dones amb diversitat funcional afectades per discapacitats de tipus motriu (el 40 %). També hem de tenir en compte que segons el Departament de Benestar i Família de la Generalitat de Catalunya, en una distribució equivalent entre homes i dones, els grups d'edat avançada són els que comprenen més dones amb discapacitats de tipus físic.

Seguretat vial i confort

Pel que fa la seguretat i el confort, en la mobilitat a peu, que és la més freqüent a la vida quotidiana, els encreuaments dels vials constitueixen un dels espais més insegurs per als vianants. L'escassetat de passos de vianants, l'estrès provocat pel temps insuficient per creuar (en el cas dels semàfors), la manca d'un espai segur i lliure d'obstacles al voltant de l'encreuament, o trams amb pendents pronunciades, condicionen els itineraris de la xarxa de la vida quotidiana, i particularment per als col·lectius amb mobilitats més lentes o reduïdes (gent gran, infants, cadira de rodes,...). També cal posar especial atenció als accessos rodats d'entrada i sortida a establiments i aparcaments per sobre la vorera que poden obstaculitzar els desplaçaments dels vianants i bicicletes.

Seguretat i claredat espacial

La percepció de seguretat i de claredat dels espais urbans per on ens movem són factors que influeixen molt directament en l'ús dels espais urbans. Quan un determinat carrer o espai ens resulta insegur perquè

hi ha racons foscos o amagats, o quan un espai ens genera sensació de desorientació perquè no hi ha continuïtat en les façanes que el delimiten, ja sigui perquè no llegim bé per on segueixen els carrers, o senzillament perquè ens resulta immens o sobredimensionat, evitem passar-hi o estar-hi gaire temps i, en conseqüència, esdevenen espais de rebuig per al desenvolupament de la vida quotidiana. És important, per tant, incloure mesures en els plans i projectes que evitin aquestes percepcions i ajudin a crear ambients agradables i confortables.

Comerç quotidià

El comerç quotidià és aquell que cobreixen les necessitats pròpies del sosteniment de la vida. Al mateix que els equipaments quotidians, els comerços quotidians són espais de trobada que enforteixen la cohesió social del territori. Però, a diferència d'ells, la seva localització i permanència en el temps és sensible als fluxos de les persones en l'espai públic. Un territori amb una gran diversitat d'usos i d'activitats, principalment en planta baixa, genera fluxos que per una banda, atrauen nous comerços, i per una altra, sostenen els existents. En contraposició, un territori amb poca diversitat d'activitats genera espais "morts", és a dir, ambients amb escassa vitalitat que normalment són poc segurs.

Anàlisi de la incorporació de la perspectiva de gènere en el projecte

Amb l'objectiu d'incorporar la perspectiva de gènere en la redacció del present pla i garantir una vida quotidiana òptima i sense discriminacions, cal tenir present les diferències de gènere en la manera com utilitzem els diferents modes de desplaçaments urbans i la seguretat, i percepció d'aquesta, en l'ús dels diferents espais urbans. A continuació es fa una anàlisi de la incorporació de la perspectiva de gènere en la normativa, i dels principals aspectes de rellevància.

- **Limitació de la implantació d'instal·lacions de subministrament a la via pública**. La demanda d'espai per part de l'automòbil ha generat l'ocupació de l'espai públic per part de la circulació i en detriment d'altres usos i funcions urbanes. Els entorns de les instal·lacions de subministrament són freqüentment percebuts com a espais on el vehicle privat sovint es mostra poc respectuós i domina l'espai sobre altres usuaris. La pertorbació de la via pública i l'espai públic es deriva en una pèrdua d'oportunitats de socialització i espai per a mobilitat activa. L'ocupació de la via pública redueix sovint l'espai dels vianants, a vegades fins al punt de no garantir-ne l'accessibilitat. L'objectiu de la proposta és garantir l'espai als carrers per vianants i ciclistes per moure's en condicions òptimes, així com a espai de gaudi i relació per tal de millorar la qualitat de vida de les nostres ciutats. D'acord amb els criteris de funcionalitat i de convivència d'usos a l'espai públic el pla proposa que no s'admeti la implantació de noves d'instal·lacions de subministrament de carburants ni electrolineres a la via pública.
  Sempre que es garanteixi la correcta integració en els projectes d'urbanització de l'entorn on s'ubiquen, sense perjudicar el trànsit de vianants i altres modes de mobilitat, s'admetrà la implantació de punts de recàrrega elèctrica en sòls de viari durant un període de màxim de 10 anys vehicles.

- **Emplaçament d'instal·lacions de subministrament segons criteris de la xarxa viària.** Aquests criteris es basen en el reconeixement de la diversitat funcional existent i potencial dels carrers que formen la xarxa viària de la ciutat amb l'objectiu d'ordenar la futura implantació de les instal·lacions de subministrament per a vehicles en coherència amb la planificació urbana de la mobilitat. Tenint en compte aquesta diversitat funcional de la xarxa viària, s'estableix com a condició que s'hauran d'implantar en vies de la xarxa bàsica de circulació. Les entrades i sortides de vehicles a les instal·lacions es dissenyaran d'acord amb les característiques del viari de la zona, de manera que el seu impacte sobre el tràfic i l'espai públic sigui el menor possible.

- **Condicions d'emplaçament en situació de proximitat a usos protegits.** No es permet la implantació d'instal·lacions de subministrament de combustibles en entorns (menys de 100 m) d'equipaments escolars, sanitaris i aquells destinats a gent gran i altres col·lectius vulnerables per millorar i garantir la qualitat ambiental d'aquests entorns. Amb l'objectiu d'afavorir la convivència en l'espai públic i preservar la qualitat de l'aire i reduir la contaminació acústica entorn d'aquests usos de gran vulnerabilitat per presència d'infants, gent gran o persones malaltes no s'admet la implantació d'instal·lacions de subministrament en aquests entorns.

- **Establiment d'àrees sensibles on no es permet la implantació d'instal·lacions de subministrament.** S'estableixen unes àrees que per la seva naturalesa requereixen especial protecció. En aquestes àrees es no s'admet la implantació d'instal·lacions de subministrament de vehicles amb l'objectiu de preservar els valors ambientals, patrimonials i morfològics d'aquests àmbits. Aquestes àrees sensibles són els nuclis antics, els grans parcs de la ciutat (Collserola i Montjuïc), les zones de conservació de l'estructura urbana i edificatòria (clau 15) i les subzones compreses en les zones d'ordenació en edificació aïllada plurifamiliar i unifamiliar, clau 20a.

- **Prioritització a la part intrarondes de la ciutat d'emplaçar les recàrregues elèctriques en els aparcaments de rotació existents.** A diferència de les benzineres, que s'ubiquen en funció del trànsit, les estacions de recàrrega pública solen situar-se on hi ha una major concentració de vehicles estacionats. Amb aquesta proposta de prioritització d'emplaçar les recàrregues elèctriques en els aparcaments de rotació es persegueixen els objectius principals següents:

  - Garantir una cobertura adequada d'estacions de recàrrega ràpida d'emergència per a vehicles distribuïda a la ciutat.

  - Aprofitar els aparcament existents com a espais de recàrrega i optimitzar aquests espais actualment ja destinats al vehicle a motor tot complementant-ne l'activitat d'estacionament.

  - Minimitzar l'impacte a l'espai públic, evitar crear nous accessos viaris exclusivament per a l'activitat de recàrrega elèctrica, i així interferir el mínim amb la mobilitat activa de vianants i bicicletes per tal d'afavorir la convivència a l'espai públic. D'aquesta manera s' evita

també multiplicar i no acumular grans trams amb façanes cegues o persianes tancades, com poden ser accessos a pàrquing, tallers o espais de recàrrega en planta baixa.

- Preservar i fomentar el teixit comercial local i els usos comercials a les plantes baixes de les zones de la ciutat més consolidada. Les activitats que es produeixen en les plantes baixes, condicionen la percepció dels espais i, per tant, l'ús més quotidià de l'entorn urbà. Unes plantes baixes amb comerç o activitats comunitàries, que tenen interacció amb l'exterior i que es relacionen amb la vida quotidiana, generen en canvi dinàmiques positives dels espais i sensació de confort i acompanyament. etc.

18.4 VALORACIÓ GLOBAL DE L'IMPACTE DE GÈNERE

A partir de l'anàlisi de la incidència de la norma en el desenvolupament de la igualtat de gènere en el seu àmbit d'aplicació, així com de la seva contribució als objectius de les polítiques d'igualtat, es determina que l'aplicació del *"Pla Especial Urbanístic d'implantació d'instal·lacions de subministrament a vehicles de motor a la ciutat de Barcelona"* és transformador de desigualtats de gènere i és potencialment una normativa que s'apropa a l'urbanisme de la vida quotidiana i caldrà seguir treballant en aquesta línia en el seu desenvolupament posterior.

- Prioritza la mobilitat sostenible cap a una mobilitat urbana que prioritzi l'ús del vehicle d'emissió zero.
- És atén a la diversitat funcional dels carrers i posa en valor els recorreguts a peu i en bicicleta presents per dur a terme les tasques quotidianes, laborables i reproductives (recorreguts complexos i diversos).
- És atén a la diversitat morfològica dels teixits urbans.
- Proposa un disseny i una gestió dels espais per a totes les persones que fomentin els drets bàsics d'una ciutat diversa.

18.5 PROPOSTES I RECOMANACIONS

Tant en la normativa objecte d'aquest informe com en el seu desenvolupament i implementació es recomana seguir els següents criteris per tal d'assegurar la perspectiva de gènere al planejament.
Els aparcaments són uns espais que es troben majoritàriament soterrats i on cal, per tant, garantir la seguretat al seu interior i en els accessos. Pel què fa al disseny dels aparcaments de rotació d'accés públic on s'implantin estacions de recàrrega ràpida es proposen les següents recomanacions:

- Aquests seran de dimensions controlables o bé amb subdivisions. Si són molt grans es prioritzarà una configuració molt clara, per una fàcil lectura i sense obstacles, amb una bona il·luminació.
- Els accessos des del carrer es senyalitzaran clarament de manera que puguin ser fàcilment identificables per a vianants i per a vehicles.
- S'evitarà formar racons foscos a les zones d'accés des de l'espai públic. L'accés des de l'espai públic estarà sempre ben il·luminat.
- Per tal de garantir la seguretat poden disposar de càmeres de seguretat i punts de trucada d'emergència.
- Disposaran de punts de llum sobre les places i en els camins de comunicació amb l'exterior, a més dels necessaris sobre les vies de circulació.
- Seran el més alegres possible. Es pintaran les parets amb colors per incrementar la percepció de seguretat i d'espai agradable.

B. NORMATIVA

NORMATIVA
INSTAL·LACIONS DE SUBMINISTRAMENT ELÈCTRIC PER A VEHICLES (EPÍGRAF 12.20/3)

CAPÍTOL I. DISPOSICIONS GENERALS

Article 1 bis. Àmbit d'aplicació del pla

L'àmbit del Pla abasta tot el municipi de Barcelona. La delimitació d'aquest àmbit està definida gràficament al plànol "o.01. Àmbit del pla".

Article 2 bis. Determinacions del Pla especial urbanístic.

El Pla especial urbanístic té per objecte la determinació de les condicions urbanístiques d'emplaçament i implantació de les instal·lacions de subministrament elèctric per a vehicles (epígraf 12.20/3), en relació amb el següent:

a. La tipologia de les activitats objecte de la regulació del Pla especial.
b. La definició de les condicions d'emplaçament i concretament els àmbits, susceptibles d'acollir aquests establiments.

Article 3 bis. Documents que integren el Pla especial urbanístic

1. El Pla especial urbanístic integra els documents següents:

   A. Memòria
   B. Normativa
   C. Documentació gràfica: Plànols d'informació i d'ordenació
   D. Informe de Sostenibilitat Ambiental
   E. Informe de participació ciutadana
   F. Annex- Fitxes d'activititats

2. Són normatius els documents següents:

   B. Normativa
   C. Documentació gràfica: Plànols d'ordenació

Article 4 bis. Marc legal

1. El present Pla especial urbanístic es formula de conformitat amb allò que disposa l'article 67 del Text refós de la Llei d'Urbanisme, aprovat pel Decret Legislatiu 1/2010, de 3 d'agost; l'article 93.6 del Decret 305/2006, pel qual s'aprova el Reglament de la Llei d'Urbanisme, i l'article 67 de la Carta Municipal de Barcelona.

   La regulació del Pla especial urbanístic respecta les previsions de la Directiva 2006/123/CE, de 12 de desembre, sobre els serveis en el mercat interior.

2. La definició i les referències del Pla a les disposicions reguladores de les diferents activitats, la incidència urbanística de les quals és objecte del Pla, s'han d'interpretar i entendre referides a la normativa sectorial, estatal i autonòmica reguladora en cada moment de l'activitat concreta que constitueix el seu objecte.

3. Les condicions establertes en aquesta normativa són d'aplicació sens perjudici dels requisits que siguin exigibles de conformitat amb la normativa sectorial aplicable, de les ordenances municipals i de la resta de normativa reguladora de les activitats de pública concurrència o de qualsevol altra que resulti d'aplicació.

4. En matèria d'interpretació, seran d'aplicació els articles 10 del TRLUC i 8 de les Normes Urbanístiques del PGM.

CAPITOL II. TIPOLOGIES DE L'ACTIVITAT OBJECTE DEL PLA ESPECIAL URBANÍSTIC

Article 5bis. Tipologies d'instal·lacions de subministrament elèctric de venda al públic per a vehicles.

1. Els elements tècnics destinats a la recàrrega de vehicles elèctrics que formen part de les instal·lacions contemplades a l' epígraf 12.20/3, són els següents:

   a. Punt de recàrrega: Als efectes del Reial decret 639/2016, es defineix el punt de recàrrega com una interfície per a la recàrrega d'un sol vehicle a la vegada o per a l'intercanvi d'una bateria d'un sol vehicle elèctric a la vegada.

   b. Estació de recàrrega: Conjunt d'elements tècnics necessaris per efectuar la connexió del vehicle elèctric, o d'una bateria, a la instal·lació elèctrica fixa destinada a la recàrrega.

      A efectes d'aquesta pla, es defineix estació de recàrrega com un conjunt d'elements necessaris per efectuar la connexió del vehicle elèctric, o d'una bateria, amb una càrrega a alta potència o potència normal.

      Les estacions de recàrrega ràpida permeten recarregar a alta potència, a més de 22 kW.

      Les estacions de recàrrega semiràpida permeten recarregar a potència normal, a més de 3,7 kW i fins a 22kW.

      Les instal·lacions que es regulen en aquest pla disposaran preferentment d'estacions de recàrrega ràpida o semiràpida en modes de recàrrega 3 o 4, definits segons la (ITC) BT 52) o aquella regulació que la substitueixi, tot i que també podran equipar-se amb estacions de recàrrega en mode 1 o 2, quan estigui previst recarregar vehicles elèctrics de baixa potència, tals com bicicletes, motos, quadricicles o similars.

   c. Estació d'intercanvi de bateries: Conjunt d' elements tècnics necessaris destinats a efectuar l'intercanvi de bateries per a un vehicle elèctric.

      Aquestes estacions poden disposar d'un espai complementari per efectuar la recàrrega de les bateries una vegada descarregades del vehicle. S'estableixen dos tipus d'estacions d'intercanvi de bateries:

      - Tipus 1: Estació d'intercanvi de bateries extraïbles per a motos, cotxes, quadricicles i similars.

      - Tipus 2: Estació d'intercanvi de bateries extraïbles per a vehicles de mobilitat personal (bicicletes, cicles de més de dues rodes, patinets o similars).

2. El pla regula les condicions per a la implantació de les instal·lacions de subministrament elèctric de venda al públic, que formen part de les instal·lacions contemplades a l' epígraf 12.20/3, en les tipologies següents:

   a. Electrolinera: Són instal·lacions de subministrament dedicades a la recàrrega elèctrica de venda al públic per a vehicles elèctrics. El subministrament elèctric per a les recàrregues d'accés públic de vehicles n'és l'activitat principal.

      El subministrament es produeix de manera directa al vehicle mitjançant estacions de recàrrega o estacions d'intercanvi de bateria.

   b. Estació de recàrrega o d'intercanvi de bateries com a activitat complementària en aparcaments d'accés públic. En aquest cas l'activitat de subministrament per a la recàrrega elèctrica de venda al públic es considera una activitat complementària a l´ús d'aparcament d'accés públic.

      El subministrament es produeix de manera directa al vehicle mitjançant estacions de recàrrega o estacions d'intercanvi de bateria.

   c. Punt d'intercanvi de bateries. Són llocs destinats a l'intercanvi de bateries extraïbles per a vehicles elèctrics. Poden disposar d'un espai complementari per efectuar la recàrrega de les bateries una vegada descarregades del vehicle.

3. No s'alteren les condicions d'implantació de punts de recàrrega lenta a baixa potència als aparcaments, independentment de la planta en què estiguin ubicats i de la tipologia de l'aparcament. Tampoc s'alteren les condicions d'implantació en aparcaments per a les estacions de recàrrega a potència normal i alta que no siguin d'accés públic. Aquestes hauran de complir les condicions establertes segons les normatives vigents de seguretat i prevenció d'incendis.

4. Els tallers i concessionaris d'automòbils o dipòsits municipals de vehicles elèctrics i similars, podran instal·lar aquelles instal·lacions de subministrament elèctric que es justifiquin per al propi ús de l'activitat.

5. Les instal·lacions de subministrament elèctric han de complir les exigències establertes a la Instrucció tècnica complementària (ITC) BT 52 «Instal·lacions amb fins especials. Infraestructura per a la recàrrega de vehicles elèctrics», del Reglament electrotècnic per a baixa tensió, o aquelles vigents en cada moment.

6. A més de les disposicions previstes en aquest capítol, a les instal·lacions de subministrament elèctric de venda al públic per a vehicles els hi serà d'aplicació les normes previstes al Capítol I (disposicions generals) i la seva normativa específica dels articles 25 i següents, a més de les disposicions transitòries i addicionals.

7. Les determinacions urbanístiques d'aquest pla sobre la implantació d'estacions de recàrrega i estacions o punts d'intercanvi de bateries resten condicionades a l'informe específic sobre cada emplaçament de la instal·lació en relació amb qüestions de seguretat i compatibilitat pel que fa d'altres usos que es puguin desenvolupar a l'immoble, en tant que no sigui establerta de manera general una classificació de categories d'aquestes activitats respecte dels esmentats usos. En aquest cas, serà la pròpia classificació de l'activitat la que determinarà les localitzacions en relació amb d'altres usos, sempre que es compleixin les altres condicions de les presents normes.

8. En tots els casos en què es produeixi l'emmagatzematge i acumulació de bateries, caldrà realitzar un estudi exhaustiu de l'adequació estructural de l'edifici a les noves sol·licituds de sobrecàrregues, especialment quan s'instal·lin en edificis preexistents.

9. En la localització d'aquestes activitats en edificis segons els usos principals als quals es destinen, d'acord amb la qualificació urbanística vigent, es poden donar les situacions següents:

Tipus d'ACTIVITAT de subministrament elèctric en electrolineres, en aparcaments de rotació, en espais d'intercanvi de bateries o a la via pública.	Punts en Espais oberts públics diferents de zona verda 6 o 17/6	Espais oberts privats de centres comercials o no edificats d'altes usos	Edifici o establiment amb ús específic d'instal·lació de subministrament	1er soterrani d'aparcament sota espai públic o vial	Sòls d'equipament, qualificat com a 7 o 17/7 o existent (amb excepció del que preveu l'article. 29)	En 1r soterrani d'edifici en sòl qualificat de zona diferent de la industrial o que no siguin centres comercials exclusius	En planta baixa d'edificis en sòl qualificat de zona diferent de la industrial o que no siguin centres comercials exclusius	En sòl amb qualificació industrial	1er soterrani en Centre Comercial exclusiu	En planta baixa d'edificis de Centre Comercial exclusiu
Activitat d'estacions de recàrrega elèctrica	SI	SI	SI	SI	NO	CP	CP	CP	CP	CP
Activitat d'intercanvi de bateries	NO	SI	SI	SI	NO	CP	CP	CP	CP	CP

A aquests efectes, i independentment dels informes i condicions de seguretat que siguin requerits en cada emplaçament, en les situacions que s'assenyalen amb Condicionant Previ (CP), les activitats regulades no es podran localitzar mentre no es disposi de la corresponent classificació de l'epígraf d'activitat que sigui compatible amb la resta dels usos que es desenvolupin en els edificis, o disposin d'un informe dels serveis responsables en matèria de seguretat.
Una vegada s'estableixi normativament la corresponent classificació de l'epígraf d'activitat i la seva compatibilitat amb la resta dels usos, només es requerirà un informe preceptiu dels serveis responsables en matèria de seguretat per aquells casos que ho exigeixi l'Ordenança sobre condicions de protecció contra incendis (ORCPI-08) o qualsevol altra normativa que la substitueixi.

10. De manera general, quan estan destinades al subministrament d'accés públic, no s'admeten aquestes instal·lacions per sobre de la planta baixa.

CAPÍTOL VIII . REGULACIÓ PER A INSTAL.LACIONS DE SUBMINISTRAMENT ELÈCTRIC DE VENDA AL PÚBLIC PER A VEHICLES (Epígraf 12.20/3)

SECCIÓ 1a. CONDICIONS GENERALS D'EMPLAÇAMENT APLICABLES A LES ELECTROLINERES

Article 25. Condicions d'emplaçament per electrolineres segons característiques de la xarxa viària.

Seguint criteris de jerarquia i funcionalitat de la xarxa viària, les electrolineres s'implantaran segons la caracterització de la xarxa viària i requerirà el compliment de forma conjunta dels requisits següents:

a. **Categoria i funcionalitat de la xarxa. Xarxa bàsica de circulació.** Tot el tram del carrer que dona front a la façana on s'ubiquen els accessos a la instal·lació (entrades i sortides de vehicles) haurà de tenir la condició de xarxa bàsica de circulació establerta en cada moment, a efectes d'aquest pla, segons l'Ordenança de circulació de vianants i vehicles de Barcelona, i tal com s'indica al plànol de caràcter indicatiu "o.02a. Xarxa viària Bàsica de Circulació". Les entrades i sortides de vehicles només podran realitzar-se per vies de la xarxa bàsica de circulació i per aquelles instal·lacions que organitzin les entrades i sortides de vehicles en diferents vials, aquesta condició s'haurà de complir per a tots els vials.

b. No són d'aplicació les condicions del punt anterior 25.a per a les electrolineres que s'implantin dins de l'àmbit de l'Àrea industrial de la Zona Franca (AE-1a). Aquestes es podran localitzar en qualsevol tipus de via.

Article 26. Condicions d'accessibilitat i mobilitat per electrolineres

1. Per a l'obtenció de les corresponents llicències, s'haurà de justificar l'adequada resolució de les diferents problemàtiques d'accessibilitat i mobilitat.
2. S'exigirà per a qualsevol implantació un estudi complert de mobilitat que inclogui un Estudi d'Avaluació de la Mobilitat Generada. L'avaluació de la mobilitat generada inclourà una avaluació dels possibles impactes sobre la congestió viària de la via on s'implanta. Mitjançant un anàlisis amb el mètode de la Teoria de Cues a partir de les condicions existents en el moment de la implantació d'intensitat de la via, es determinaran on s'ubiquen els accessos i les sortides de manera que s'evitin de forma directa des dels carrers amb alts nivells de tràfic o velocitat.
3. Aquest estudi de mobilitat haurà d'estar informat favorablement per part dels òrgans competents en matèria de mobilitat amb caràcter previ a l' obtenció de la corresponent llicència. Tant l'estudi, com el corresponent informe favorable hauran d'acompanyar els altres documents tècnics exigits a la sol·licitud de les llicències.
4. Caldrà reservar dins de la pròpia parcel·la l'espai necessari per a la zona d'espera, parada de vehicles i la realització de les operacions de reposició al servei de l'activitat sense ocupar la via pública.
    a. **Accessos.** Les entrades i sortides de vehicles a les instal·lacions es dissenyaran d'acord amb les característiques del viari de la zona, de manera que el seu impacte sobre el trànsit i l'espai públic sigui el menor possible. Es minimitzarà el nombre de guals estrictament als necessaris per al funcionament de la instal·lació. L'accés d'entrada es dimensionarà de manera que es garanteixi que els vehicles que utilitzen la instal·lació no ocuparan la via pública. Aquesta obra de la instal·lació inclourà la urbanització completa dels accessos.
    b. **Places d'espera**. Les activitats disposaran a l'interior de la parcel·la de les places d'espera que garanteixin el correcte funcionament de l'activitat. En les instal·lacions de subministrament on existeixin activitats complementàries, es reservaran places per a cada ús segons la normativa urbanística corresponent.

Article 27 . Condicions d'emplaçament d'electrolineres amb relació a edificis inclosos en el catàleg de protecció de patrimoni arquitectònic amb els graus A i B de protecció i els conjunts catalogats.

1. No s'admet la implantació d' electrolineres en edificis catalogats amb el grau de protecció A i B, així com en les parcel·les contigües i amb front al mateix carrer que els edificis catalogats amb els graus de protecció A i B, en carrers amb amplada igual o inferior a 20 metres. En edificis nivell C, la implantació d'una electrolinera no pot justificar l'alteració dels elements que siguin objecte de protecció.
2. En el cas de conjunts catalogats caldrà justificar la integració d'aquestes instal·lacions en l'entorn i el manteniment del caràcter patrimonial de la zona. Amb aquesta finalitat caldrà aportar en el tràmit de la llicència una memòria justificativa que contingui les mesures relatives a les condicions estètiques i d'integració paisatgística que minimitzin el seu impacte visual.

Article 28. Condicions d'emplaçament d'electrolineres a la via pública o espais públics.

No s'admetrà la implantació d'electrolineres a la via pública, en sòls qualificats de sistema viari (clau 5) o zona verda (clau 6).

En aquests sòls, tampoc s'admetrà la implantació de punts de recàrrega lenta a baixa potència.

Article 29. Condicions d'emplaçament d'electrolineres en sòl d'equipament

No s'admet la implantació d'electrolineres en sòls qualificats de sistema d'equipament (clau 7), exceptuant aquelles instal·lacions que s'implantin en sòls qualificats d'equipaments (7c) quan puguin tenir consideració d'Àrea de servei per estar vinculades al tronc central de les artèries viàries principals del PGM, i en sòls qualificats d'equipaments (7c) dins del conjunt de Mercabarna a l'àmbit Industrial de la Zona Franca.

S'admeten les instal·lacions per a ús propi de l'equipament quan estigui destinat al transport públic o col·lectiu o siguin per a flotes de serveis municipals, mercats municipals, dipòsits municipals de vehicles o similars.

Article 30. Condicions de seguretat i prevenció d'incendis per electrolineres

1. Per tal de garantir les mesures tècniques i de seguretat que cobreixin els riscos d'incendi, explosió i altres, així com el desallotjament amb seguretat de les persones, s'exigirà que disposi d'un informe favorable del projecte tècnic de l'activitat per part dels òrgans competents en matèria de seguretat i prevenció d'incendis amb caràcter previ a l' obtenció de la corresponent llicència, amb l'adopció d'aquelles mesures correctores que resultin d'aquest informe.

2. En tot cas, es tindrà en consideració el que s'estableix a l'article 5bis.7, 5bis.8 i 5bis.9 d'aquestes normes.

SECCIÓ 2a. CONDICIONS GENERALS D'EMPLAÇAMENT APLICABLES A LES ESTACIONS DE RECÀRREGA O D'INTERCANVI DE BATERIES COM A ACTIVITAT COMPLEMENTÀRIA EN APARCAMENTS DE ROTACIÓ D'ACCÉS PÚBLIC

Article 31. Condicions generals de les estacions de recàrrega de venda al públic o d'intercanvi de bateries en aparcaments d'accés públic

1. De manera general, els aparcaments d'accés públic que podran incorporar estacions de recàrrega de venda al públic o d'intercanvi de bateries són els següents:

    a. Aparcaments en règim d'explotació horària o rotació en els quals l'aparcament és l'activitat principal o en els vinculats a centres comercials.

    b. No s'admeten en aparcaments vinculats a altres activitats comercials, terciàries o residencials que no siguin de rotació, sense perjudici de la implantació de punts de recàrrega lenta vinculats.

    c. Seran d'aplicació els condicionants de localització per a les activitats que contenen aquestes normes en relació amb les situacions de compatibilitat amb altres usos establertes a l' article 5bis.9.

2. Els espais de recàrrega de venda al públic en aparcaments d'accés públic s'ubicaran com a màxim en planta baixa i primer soterrani.

3. Els espais d'aparcament que es destinin a la recàrrega elèctrica de venda al públic no podran dificultar el funcionament de l'aparcament ni reduir la dotació mínima de places d'aparcament per als usos vinculats establerta segons les determinacions mínimes previstes expressament com a obligatòries en el planejament per a usos zonals o equipaments. La creació de places per a la recàrrega no podrà justificar ni motivar en cap cas l'aparició d'una planta addicional d'aparcament.

Article 32. Condicions d'accessibilitat i mobilitat per a les estacions de recàrrega de venda al públic o d'intercanvi de bateries en aparcaments d'accés públic

Sempre que la recàrrega, mitjançant les estacions de recàrrega o d'intercanvi de bateries, es produeixi de manera directa al vehicle i requereixi l'entrada del vehicle a l'aparcament, hauran de complir-se les condicions següents:

1. Per a l'obtenció de les corresponents llicències s'haurà de justificar l'adequada resolució de les diferents problemàtiques d'accessibilitat i mobilitat.

2. Quan l'acumulació en qualsevol implantació de diferents instal·lacions d'estació de recàrrega ràpida o semiràpida o estació d'intercanvi de bateries, que suposi la desaparició de 20 o més places d'aparcament, s'exigirà un estudi de mobilitat, d'acord amb el contingut de l'Annex 2. CONTINGUT ORIENTATIU PER A L'ELABORACIÓ DELS ESTUDIS DE MOBILITAT SOBRE NECESSITATS D'APARCAMENT, als quals es refereix l'article 300.10 de la Modificació les NNUU del PGM que regulen l'aparcament al terme municipal de Barcelona. En aquest estudi s'haurà de verificar que les places d'aparcament de rotació que siguin destinades a aquestes activitats no afectaran a la dotació necessària per a la transformació dels espais de superfície a usos en favor de mobilitat sostenible a peu o vehicles no motoritzats ni podran substituir les destinades a aparcament de veïns.
   En qualsevol cas, no es podran afectar les places vinculades a les resultants de les reserves necessàries per aplicació de la Modificació de les NNUU del PGM que regulen l'aparcament al terme municipal de Barcelona, incloses les places que per aplicació de l'article 299.15 s'hagin destinat a d'altres sistemes de mobilitat sostenible.

3. Aquest estudi de mobilitat haurà de estar informat favorablement per part dels òrgans competents en matèria de mobilitat amb caràcter previ a l' obtenció de les corresponents llicències. Tant l'estudi, com el corresponent informe favorable hauran d'acompanyar als altres documents tècnics exigits a la sol·licitud de les llicències.

4. Caldrà reservar dins de l'aparcament l'espai necessari per a la parada i la zona d'espera sense ocupar la via pública.

   i. **Accessos**. Les entrades i sortides de vehicles a les instal·lacions es dissenyaran d'acord amb les característiques del viari de la zona, de manera que el seu impacte sobre el trànsit i l'espai públic sigui el menor possible.

      Es minimitzarà el nombre de guals estrictament als necessaris per al funcionament de l'aparcament.

   ii. **Trànsit interior.** La instal·lació dels espais destinats a la recàrrega de venda al públic en aparcaments de rotació hauran de garantir el correcte funcionament de l'activitat principal d'aparcament sense que representi una reducció de la fluides i seguretat del trànsit interior.

Article 33. Condicions de seguretat i prevenció d'incendis per a les recàrregues de venda al públic en aparcaments d'accés públic

És d'aplicació el que es determina de manera general a l'article 30 d'aquestes normes.

SECCIÓ 3a. CONDICIONS ESPECÍFIQUES DE REGULACIÓ ESTABLERTES PER A EIXOS PRINCIPALS, ÀREES ESPECÍFIQUES, ÀREES SENSIBLES I ÀREES DE TRACTAMENT ESPECIFIC PER A LES ELECTROLINERES

Article 34. Condicions generals d'implantació per a les electrolineres establertes a l'àmbit d'aplicació del pla.

1. S'admet la implantació d'electrolineres de venda al públic per a vehicles només en els àmbits següents.:
   a. Aquells sòls a l'entorn dels Eixos Principals (EP-1) i que compleixin les condicions establertes a l'article 35.
   b. Aquells sòls inclosos dins de les Àrees Específiques Industrials (AE-1) i que compleixin les condicions establertes a l'article 37.
   c. Aquells sòls inclosos dins de les Àrees de tractament específic (ATE), definides a l'article 38.
2. No s'admet la implantació d'electrolineres de venda al públic per a vehicles en aquells sòls que no compleixin alguna de les condicions descrites al punt anterior.
3. A les àrees sensibles corresponents al Parc Natural de Collserola (AS-1), Parc Equipat de Montjuïc (AS-2) i als Nuclis antics (AS-3) delimitats en el plànol "o.04. Àrees de Regulació" no s'admet la implantació d'electrolineres.
4. A totes les subzones compreses en les zones d'ordenació en edificació aïllada plurifamiliar i unifamiliar, clau 20a, i en la zona de conservació de l'estructura urbana i edificatòria, clau 15, així qualificades pel planejament urbanístic tampoc s'admet la implantació d'electrolineres.

Article 35. Condicions de regulació amb relació als Eixos Principals (EP).

1. La implantació d'electrolineres al tipus de vies (EP-1), definides a l'article 36, està condicionada al compliment del paràmetre de distància que es defineix en el punt següent.
2. La Distància en relació amb un Eix principal és aquella que a partir d'una línia paral·lela situada a ambdues bandes de l'eix de la via delimita un perímetre que condiciona que qualsevol nova activitat se situï al seu interior. L'àmbit de sòl de la parcel.la, amb qualificació urbanística que permet la nova activitat regulada en aquest pla, ha d'estar situat en la seva totalitat a l'interior d'aquest perímetre.
3. Les parcel·les de les noves instal·lacions han de tenir front i ubicar els accessos a un vial que compleixi la condició de *xarxa bàsica de circulació* establerta en cada moment segons

l'Ordenança de circulació de vianants i vehicles de Barcelona, tal com s'estableix a l'article 25.a.

4. No s'admet l'accés directe des dels Eixos Principals a les electrolineres. Només s'admeten quan puguin tenir condició d'àrea de servei per disposar d'accés directe des del tronc segregat de les rondes.

Article 36. Condicions específiques d'implantació d'electrolineres establertes per als Eixos Principals. Vies principals (EP -1): Les Rondes i la via d'accés Nus de la Trinitat

1. Les vies principals (EP -1): Les Rondes i la via d'accés Nus de la Trinitat són les grafiades en el plànol "o.03. Eixos de regulació".
2. S'admet la implantació d'electrolineres sempre i quan les noves instal·lacions de subministrament s'emplacin a una distància màxima de 250 metres de l'eix de la via, mesurada d'acord amb el paràmetre de distància que es defineix en l'article 35.
3. Les electrolineres admeses en aquest àmbit, a més de les condicions específiques, també hauran de donar compliment a les condicions generals d'emplaçament i regulació definides al en el capítol VIII, secció 1a d'aquestes normes.

Article 37. Condicions específiques d'implantació d'electrolineres establertes per a les Àrees Específiques Industrials (AE-1)

1. Aquests àmbits es delimiten en el plànol "o.04. Àrees de Regulació" i són els següents:
    a. Àrea industrial de la Zona Franca (AE-1a).
    b. Àrea industrial -Verneda Industrial i Torrent d'Estadella, i Bon Pastor (AE-1b).
2. S'admet, d'acord amb la regulació dels usos establerta a les NNUU del PGM per als sòls industrials, la implantació d'electrolineres.
3. Les electrolineres destinades a la venda al públic, d'acord amb la definició a l'article 5.bis, admeses en aquest àmbit, a més de les condicions específiques, també hauran de donar compliment a les condicions generals d'emplaçament i regulació definides al capítol VIII d'aquestes normes.

Article 38. Determinació de les Àrees de Tractament Específic (ATE) i condicions específiques d'implantació d'electrolineres establertes per a aquestes àrees.

1. El pla defineix unes Àrees de Tractament Específic (ATE). Aquestes àrees s'estableixen allà on no existeix cobertura teòrica d' aparcaments d'accés públic amb potencial d'acollir espais de recàrrega.
2. Les Àrees de Tractament Específic (ATE) són les següents i estan delimitades gràficament en el plànol "o.6. Àrees de tractament específic".
3. En aquestes àrees s'admet la implantació d'electrolineres sempre i quan es doni compliment a la condició següent:

    -Distància relativa entre electrolineres. Les electrolineres hauran de garantir una distància mínima relativa amb una altra activitat d'electrolinera de 800 metres. Les distàncies mínimes relatives entre activitats es calcularan de manera lineal d'accés principal a accés principal d'ambdues activitats.

4. Les electrolineres admeses en aquest àmbit, a més de les condicions específiques, també hauran de donar compliment a les condicions generals d'emplaçament i de regulació definides en el capítol VIII, secció 1a d'aquestes normes.

SECCIÓ 4a CONDICIONS D'INTEGRACIÓ A L'ENTORN D'ELECTROLINERES

Article 39. Condicions específiques d'integració arquitectònica i paisatgística

1. **Integració arquitectònica i paisatgística.** El projecte tècnic de la llicència haurà de justificar la integració de la instal·lació en el seu entorn i la minimització del seu impacte visual i paisatgístic. En aquest sentit, a la documentació presentada al tràmit de la llicències caldrà incloure un apartat sobre condicions estètiques i d'integració paisatgística, que contingui com a mínim la documentació següent:

    a. **Distribució interna de les instal·lacions i relació amb l'entorn i les parcel·les contigües i confrontants**. Un anàlisi de l'entorn immediat de la instal·lació, que indiqui les seves característiques i el seu interès ambiental, paisatgístic i patrimonial, a partir del qual en el projecte s'establiran les mesures a adoptar amb relació a:

        i. La distribució de les instal·lacions i els espais lliures dins de la parcel.la de manera amb l'objecte que es produeixi el menor impacte sobre les parcel·les contigües i confrontants, i sempre que sigui possible, es procurarà l'enjardinament de la parcel·la en aquelles parts que confronti amb mitgeres veïnes.

        ii. En parcel·les grans, s'exigirà l'enjardinament del espais que no siguin estricament dedicats a la circulació de vehicles.

        iii. En qualsevol cas i a l'entorn de conjunts catalogats caldrà donar compliment a les determinacions establertes a l'article 27.

        iv. D'acord amb els objectius del programa municipal "Protegim les Escoles" de millora de la mobilitat segura i sostenible en els entorns escolars, es respectaran els principals itineraris d'accés als centres escolars i s'implementaran aquelles mesures necessàries per tal de millorar la integració de les noves instal·lacions, així com de les que ja estiguin implantades en aquests entorns.

    b. **Cromatisme, tractament de mitgeres i tanques**

    Les edificacions hauran de presentar un color neutre i uniforme. En el cas que l'activitat estigui situada en espais confrontants o delimitats amb parets mitgeres, aquestes superfícies s'adequaran amb un acabat propi de façana (article 67 OUPU).

    Els tancaments de la parcel.la s'hauran d'integrar a les característiques de les finques i zones contigües.

    c. **Publicitat –Senyalització**. El projecte definirà amb claredat i precisió la identificació de l'activitat, la dels serveis associats o complementaris, i les respectives ubicacions i dimensions d'acord amb l'Ordenança dels Usos del Paisatge Urbà.

    d. En tot cas serà d'aplicació l'Ordenança dels Usos del Paisatge Urbà de la ciutat de Barcelona, de 26 de març de 1999.

SECCIÓ 5a CONDICIONS GENERALS DE REGULACIÓ DE L'EDIFICACIÓ D'ELECTROLINERES

Article 40. Condicions generals de regulació de l'edificació per a electrolineres.

1. Pel que fa als paràmetres de regulació de l'edificació relatius a la superfície màxima de sòl, edificabilitat, sostre, altura i ocupació, seran d'aplicació les determinacions generals establertes per la legislació urbanística, així com en el planejament vigent.

2. A més de les determinacions generals establertes en la legislació urbanística i en el Pla General Metropolità, la implantació d' electrolineres en edifici d'ús exclusiu amb configuració d'espais de recàrrega sota marquesina oberta, s'ajustarà a las determinacions següents, amb excepció de l'Àrea Específica Industrial de la Zona Franca (AE-1a) on aquestes limitacions no són d'aplicació i preval el planejament vigent:

    a. La superfície màxima de sòl destinat a la seva implantació en cap cas superarà els 3.000 m2.

    b. L'edificabilitat màxima serà de 0,20 m2st/ m2 de sòl.

    c. El sostre màxim és de 300 m2st, encara que l'aplicació de l'apartat anterior doni una superfície de sostre superior.

    d. Altura màxima. Les construccions disposaran de màxim dues plantes, amb una altura màxima de 9 metres. L'altura lliure de la marquesina respecte del paviment serà mínim de 7 metres.

    e. L'ocupació màxima incloent totes les instal·lacions serà del 20 %.

    f. La marquesina no computa a efectes d'ocupació. Per a la resta de construccions auxiliars, caldrà atenir-se a la regulació establerta a les NNUU del PGM.

3. S'admet la implantació d'electrolineres en edifici d'ús exclusiu, així com localitzades en un edifici amb compatibilitat amb altres usos d'acord amb allò establert a l'article 5bis.9 d'aquesta normativa, i sempre que es compleixin les normatives sectorials que regulen de manera específica les exigències tècniques, de seguretat i de prevenció d'incendis de les instal·lacions.

4. Les electrolineres també es podran situar en plantes baixes d'edificis o en el primer soterrani, sempre que aquest estigui vinculat per l'ús a la planta baixa i es compleixin les situacions de l'article 5bis.9 i les condicions de regulació de l'edficació aplicables segons les determinacions generals establertes per les NNUU del PGM i la resta del planejament vigent.

5. Els locals destinats a electrolineres hauran de complir les mesures tècniques i de seguretat que cobreixin els riscos d'incendi, explosió i altres i el desallotjament, amb seguretat, de les persones en aquests casos. A més, els soterranis hauran de complir les condicions establertes per l'article 226 de les NNUU del PGM.

6. S'admet la implantació de les instal·lacions per a l'aprofitament de l'energia solar mitjançant captadors solars tèrmics o panells fotovoltaics sobre la coberta de les edificacions i altres construccions auxiliars d'aquestes, incloses les marquesines, o pèrgoles d'aparcaments quan les instal·lacions no superin el metre d'alçada des de la coberta plana o marquesina, o en cas de coberta inclinada, quan els captadors o els panells s'hi ubiquin adossats en paral·lel.

SECCIÓ 6a REGULACIÓ DE LES ACTIVITATS COMPLEMENTÀRIES

Article 41. Activitats complementàries per electrolineres

Per a les activitats d'electrolineres, són d'aplicació les disposicions següents:

a. Als efectes d'aquest pla s'entenen com a activitats complementàries aquelles estrictament vinculades a l'activitat principal de subministrament per a vehicles, que comprenen els usos comercials, i el servei de rentat de vehicles .

b. Pel que fa a la regulació des usos i activitats complementàries cal atenir-se a la regulació establerta pel PGM d'acord amb la zona on s'ubiqui la instal·lació i, en el seu cas, a les condicions establertes en els plans d'usos de pública concurrència vigents a l'àmbit.

c. En qualsevol cas, només s'admeten usos comercials amb un format inferior a 100m2 de de superfície de venda.

d. Als sòls industrials (22a) serà d'aplicació l'article 311 de les normes urbanístiques del PGM en relació amb les activitats complementàries.

e. Les llicències de les activitats complementàries es regularan amb els mateix règim aplicable a les instal·lacions de subministrament de carburants.

f. L'accés del públic a l'activitat complementària no es pot realitzar directament des de la via pública.

g. L'activitat complementària haurà de respectar simultàniament el règim horari sectorial propi de l'activitat i el de la seva activitat principal.

Article 42. Activitats complementàries de les estacions de recàrrega de venda al públic o d'intercanvi de bateries en aparcaments d'accés públic

No són d'aplicació, ni en planta baixa ni en soterrani, les disposicions sobre activitats recollides a l'article anterior sota el concepte de complementàries, llevat de les que de manera específica puguin ser admeses en altres regulacions per a l'ús del subsòl.

SECCIÓ 7a. CONDICIONS GENERALS APLICABLES ALS PUNTS D'INTERCANVI DE BATERIES

Article 43. Condicions generals d'implantació per als punts d'intercanvi de bateries d'accés públic

1. Els punts d'intercanvi amb estacions d'intercanvi de bateries del tipus 1, destinats a cotxes, quadricicles i motos, només podran emplaçar-se com activitat complementària en aparcaments d'accés públic de rotació, electrolineres, tallers mecànics i concessionaris d'automòbils, sempre que aquests dos últims no tinguin els seus accessos a través de vies pacificades com són els eixos verds de prioritat de vianants i els carrers de nuclis antics amb vocació veïnal i/o plataforma única. De manera general, es permetrà l'accés dels vehicles per tal que l'intercanvi de bateries s'efectuï dins de l'establiment. A més, s'haurà de donar compliment al punt 3 d'aquest article.

2. Els punts d'intercanvi amb estacions d'intercanvi del tipus 2, destinats a vehicles de mobilitat personal (bicicletes, cicles de més de dues rodes, patinets), es podran ubicar en qualsevol situació sempre que es compleixi el punt 3 d'aquest article.

3. La implantació d'aquestes activitats d'intercanvi de bateries queda condicionada per qüestions de seguretat i compatibilitat en relació amb altres usos que es puguin desenvolupar a l'immoble, i serà d'aplicació allò que es determina de manera general a l'article 5b.bis d'aquestes normes, i especialment als punts 5bis.7, 5bis.8, 5bis.9 i 5bis.10.

DISPOSICIONS TRANSITÒRIES

Primera. Règim aplicable a les instal·lacions de subministrament existents

1. Activitats disconformes.

   a. Es consideren activitats disconformes les activitats autoritzades amb anterioritat a l'entrada en vigor d'aquest pla que en virtut de les noves determinacions urbanístiques no acompleixin les condicions d'emplaçament i paràmetres reguladors establerts al present Pla.

   b. Les activitats que queden en situació d'activitats disconformes a l'aplicació d'aquesta normativa poden continuar la seva activitat i els hi serà d'aplicació allò que disposa l'article 108 del Decret legislatiu 1/2010, de 3 d'agost, pel qual s'aprova el Text refós de la Llei d'urbanisme, i l'article 119 del Decret 305/2006, de 18 de juliol, i en particular:

   - S'admetran les obres de consolidació, conservació, reparació i modernització de les condicions higièniques i ambientals, i les que tendeixin a suprimir o reduir els efectes molestos, nocius, insalubres o perillosos, de les instal·lacions.
   - No s'autoritzen les noves construccions ni les ampliacions de les edificacions existents.
   - No s'admeten en cap cas les activitats que puguin ocasionar impacte ambiental no admissible per als habitatges, d'acord amb la regulació que sigui vigent, perquè puguin tenir caràcter insalubre, nociu, perillós i altres consideracions de qualitat ambiental.

2. Instal·lacions amb llicència d'us provisional

   De conformitat amb l'article 53 TRLUC, els usos provisionals autoritzats han de cessar quan ho acordi l'administració actuant, o quan hagi transcorregut el termini de vigència establert en l'acord d'autorització, sense que en cap cas els afectats tinguin dret a percebre indemnització.

   Aquestes instal·lacions queden sotmeses al règim previst a l'apartat 1.b.

3. Les instal·lacions de subministrament conformes amb les determinacions del present pla poden continuar la seva activitat.

Primera bis. Règim aplicable als punts de recàrrega a la via pública

Les durades de les instal·lacions de subministrament elèctric ja existents en via pública, que també quedaran sotmeses al règim temporal que es regula en la disposició transitòria sisena, comptabilitzaran el termini que s'estableix de manera general a partir de l'aprovació d'aquest pla.

Segona. Règim aplicable a les instal·lacions de subministrament regulades segons el Pla Especial de Serveis tècnics dels Cinturons (1992) i en sòls qualificats de 7.

1. Les instal·lacions de subministrament en totes les seves tipologies implantades i en funcionament de conformitat amb el Pla Especial de Serveis tècnics dels Cinturons de 1992 es regeixen per les regles següents:

   a. Les que siguin conformes amb les determinacions del present pla poden continuar la seva activitat.

   b. Les instal·lacions de subministrament en totes les seves tipologies previstes en el Pla Especial de Serveis tècnics dels Cinturons de 1992 que no s'haguessin implantat ni es trobin en funcionament, s'hauran d'ajustar a totes les previsions del nou pla.

   c. Les instal·lacions de subministrament en totes les seves tipologies implantades i en funcionament de conformitat amb el Pla Especial de Serveis tècnics dels Cinturons de 1992 i que no compleixin amb les previsions del present pla queden en situació de disconformitat. Aquestes instal·lacions es regiran pel previst als articles 108 del Decret legislatiu 1/2010, de 3 d'agost, pel qual s'aprova el Text refós de la Llei d'urbanisme, i l'article 119 del Decret 305/2006, de 18 de juliol, pel qual s'aprova el Reglament de la Llei d'Urbanisme, i en particular:

   - S'admetran les obres de consolidació, conservació, reparació i modernització de les condicions higièniques i ambientals, i les que tendeixin a suprimir o reduir els efectes molestos, nocius, insalubres o perillosos, de les instal·lacions.
   - S'autoritzen les noves construccions i les ampliacions de les edificacions existents, dintre de les condicions del nou pla –excepte les condicions d'emplaçament-quan la seva finalitat sigui augmentar les condicions de seguretat de la instal·lació. En tot cas, no s'autoritzen les noves construccions ni les ampliacions de les edificacions existents.
   - No s'admeten en cap cas les activitats que puguin ocasionar impacte ambiental no admissible per als habitatges, d'acord amb la regulació que sigui vigent, perquè puguin tenir caràcter insalubre, nociu, perillós i altres consideracions de qualitat ambiental.

2. Les instal·lacions de subministrament en totes les seves tipologies implantades i en funcionament de conformitat amb el Pla Especial de Serveis tècnics dels Cinturons de 1992 en sòl d'equipament metropolità (7c) no queden en situació de disconformitat i poden continuar l'activitat.

3. Les instal·lacions implantades en sòls qualificats d'equipaments (7c) dins de l'àmbit específic Industrial de la Zona Franca (AE-1a) delimitat en el plànol "o.04. Àrees de regulació" no queden en situació de disconformitat i poden continuar l'activitat.

4. Les instal·lacions de subministrament en totes les seves tipologies implantades i en funcionament en sòl d'equipament (7), es regulen pel que disposa la DT 1a.

Tercera bis. Implantació de punts de recàrrega elèctrica en les instal·lacions de subministrament de combustibles existents

Les instal·lacions de subministrament de carburants i combustibles podran incorporar els punts de recàrrega elèctrica per a vehicles que s'exigeixi segons la legislació vigent en cada moment.

Aquelles instal·lacions de subministrament de carburants i combustibles que compleixin les condicions establertes per esdevenir instal·lacions mixtes, podran incorporar punts i estacions de recàrrega, així com espais destinats a l'intercanvi de bateries sempre i quan es compleixin els requeriments tècnics i de seguretat exigits per les normatives vigents.

Quarta. Règim aplicable a les sol·licituds de llicència en tràmit

1. Les determinacions establertes en aquest Pla especial urbanístic no seran d'aplicació per resoldre les sol·licituds de llicències per a l'obertura, instal·lació o ampliació d'activitats o usos concrets o la tramitació de comunicats previs a l'inici de l'activitat quan es trobin en alguna de les següents situacions:
   a. Que tingui llicència d'obres concedida o comunicat d'obres vinculat a l'activitat admès amb anterioritat al 5 de maig de 2018.
   b. Que es trobi en tràmit la sol·licitud de llicència d'obres en virtut d'un certificat d'aprofitament urbanístic anterior al 5 de maig de 2018 o bé perquè en aquella data s'hagués exhaurit el termini màxim de tramitació per a la resolució de la llicència, per causes imputables a l'administració.
   c. Que s'hagi tramitat un assabentat d'obres vinculat a l'activitat i es trobes a data 5 de maig de 2018 exclusivament pendent de control inicial.

Cinquena. Instal·lacions de subministrament en règim de concessió.

Les actuals instal·lacions en règim de concessió es regeixen quant a la seva durada per les disposicions dels corresponent decrets de concessió, quedant extingides les concessions en acabar el període corresponent amb les seves pròrrogues, tenint en compte que:

   a. No es podrà atorgar pròrroga de duració si no està expressament prevista a la concessió.
   b. La possible extinció anticipada es regirà per l'expressament previst a la concessió, i si res es va preveure per la normativa general de patrimoni de la Llei 33/2003 de 3 de novembre, de Patrimoni de les Administracions Públiques i pel Real Decret 1372/1986 de 13 de juny (Reglamento de bienes de las entidades locales).

Les instal·lacions en règim de concessió que es trobin en situació de disconformitat a que es refereix el número 1 d'aquesta DT queden sotmeses al règim previst a l'apartat 1.b de la DT Primera.

Sisena. Condicions d'emplaçament de punts de recàrrega a la via pública

1. Independentment del que s'estableix a l'article 28, amb l'objectiu de fomentar inicialment el desplegament de la infraestructura de recàrrega elèctrica pública per a vehicles, s'admetrà la implantació de punts de recàrrega elèctrica en sòls qualificats de sistema viari (clau 5) durant un període de màxim de 10 anys a partir de l'efectivitat d'aquest pla i disposaran d'un termini màxim de 10 anys per a la seva supressió des de la llicència d'implantació. La iniciativa d'aquestes implantacions serà sempre pública. A les Àrees de Tractament Específic (ATE) es permetrà prolongar la durada de la instal·lació, sempre que es justifiqui el dèficit d'alternatives de recàrrega en aparcaments d'accés públic de rotació.
2. Per a les instal·lacions destinades a vehicles de transport públic i/o col·lectiu, taxis o flotes de serveis municipals es podrà prolongar la durada de la instal·lació sempre que sigui necessari per al manteniment del servei.
3. D'acord amb criteris de funcionalitat i de millora de la convivència d'usos a l'espai públic, els punts de recàrrega elèctrica s'admetran a qualsevol àmbit de la ciutat, tant en vies bàsiques o no bàsiques, sempre que es garanteixi la correcta integració en els projectes d'urbanització de l'entorn on s'ubiquen, sense perjudicar el trànsit de vianants i altres modes de mobilitat i no hi hagi una previsió de pacificació del trànsit de vehicles en aquestes vies. No s'admetran, en els eixos verds de prioritat de vianants, ni en carrers de nuclis antics amb vocació veïnal i/o plataforma única. Tampoc en vies bàsiques que no disposin de cordó de serveis.
4. Per tal de garantir l'amortització de la infraestructura existent en cas de pacificació o aprovació de nous projectes d'urbanització de carrers que puguin requerir la seva supressió, es permetrà l'amortització del temps restant, establert segons el punt 1 d'aquesta disposició, que podrà ser afegit al temps restant d'un altre en un emplaçament proper que no estigui afectat.
5. Prèviament a l'execució del projecte, caldrà disposar d'un informe favorable específic dels serveis municipals responsables en matèria de mobilitat, així com dels serveis municipals responsables de planificació de l'espai públic per tal d'informar sobre la idoneïtat de l'emplaçament.

DISPOSICIONS ADDICIONALS

Primera. Regulació específica a l'àmbit portuari

Aquest àmbit inclou tots els sòls regulats segons el sistema general portuari, destinats a activitats portuàries, així com la Zona d'Activitats Logístiques Z.A.L, en què seran d'aplicació les NNUU del PGM, així com qualsevol altre planejament derivat d'aplicació.

Segona. Instal·lacions de subministraments en àmbits de transformació.

El planejament derivat establirà les condicions per a l'efectiva transformació de les instal·lacions de subministrament de qualsevol tipus situades en àmbits de transformació.

Tercera. Ordenança municipal d'Usos del Paisatge Urbà de Barcelona

Serà d'aplicació a les instal·lacions regulades per aquest pla especial, amb independència de la seva localització, allò que es disposa en l'Ordenança Municipal d'Usos del Paisatge Urbà de Barcelona, de 26 de març del 1999 (BOP 146 de 19 de juny de 1999) en relació amb la disposició dels rètols, exposició de productes en façana, exposició de productes fora dels tancaments dels establiments, etc.

Quarta. Revisió del pla

De manera periòdica, i com a màxim cada quatre anys, caldrà procedir a la revisió d'aquest pla especial, valorant els seus efectes durant aquest període i introduint, en funció d'això, les modificacions que siguin pertinents. Especialment caldrà revisar els criteris establerts com a condicions d'emplaçament i integració de noves instal·lacions i, en el seu cas, modificar les seves determinacions.

Cinquena. Transformació d'instal·lacions de subministrament de combustibles o mixtes existents en electrolineres

Es podran transformar totalment a electrolineres aquelles instal·lacions existents de subministrament de carburants i combustibles, o mixtes, sempre que la parcel·la on estiguin emplaçades compleixi les condicions generals d'emplaçament establertes al capítol VIII, secció 1a, d'aquestes normes.

En relació amb els condicionant establerts a la secció 3a del capítol VIII *"Condicions específiques de regulació establertes per a eixos principals, les àrees específiques, les àrees sensibles i àrees de tractament específic per a les electrolineres"*, només seran d'aplicació els articles 34.3 i 34.4.

A més, les noves activitats d'electrolineres hauran de complir les altres condicions establertes per aquestes normes.

Sisena. Ordenança sobre condicions de protecció contra incendis (RCPI-08)

Serà d'aplicació a les instal·lacions regulades per aquest pla especial allò que es disposa en l'Ordenança sobre condicions de protecció contra incendis, de 29 de febrer de 2008, en relació amb les condicions que han de complir els edificis i les instal·lacions, així com els projectes d'urbanització. Per als aparcaments i les activitats que exerceixin la seva activitat a l'empara d'una llicència anterior a l'aprovació d'aquest pla, seran d'aplicació les disposicions transitòries d'aquesta ordenança i, en cas necessari, seran d'aplicació les mesures correctores exigides.

REFOSA DE LA NORMATIVA

PLA ESPECIAL URBANÍSTIC PER A LA IMPLANTACIÓ D'INSTAL·LACIONS DE SUBMINISTRAMENT PER A VEHICLES A MOTOR A LA CIUTAT DE BARCELONA

REFOSA DE LA NORMATIVA

CAPÍTOL I. DISPOSICIONS GENERALS

Article 1. Àmbit d'aplicació del pla

L'àmbit del Pla abasta tot el municipi de Barcelona. La delimitació detallada d'aquest àmbit està definida gràficament al plànol "o.01. Àmbit del pla".

Article 2. Determinacions del Pla especial urbanístic.

1. El pla té per objecte d'introduir una regulació específica per a la implantació d'instal·lacions destinades al subministrament de combustibles i carburants, així com les instal·lacions mixtes amb altres formes d'energia tècnicament disponibles per al subministrament a vehicles motoritzats en totes les seves tipologies:

    a. Epígraf 12.20 Venda al detall de carburants per a motors de combustió interna (gasolinera).
    b. Epígraf 12.20/2 Instal·lacions de subministrament de combustibles alternatius per a vehicles
    c. Epígraf 12.20/4 Instal·lacions mixtes de subministrament de combustibles i/o elèctric per a vehicles

2. El Pla especial urbanístic regula de forma específica les condicions urbanístiques d'emplaçament i implantació dels establiments destinats a les activitats anteriorment esmentades d'acord amb els paràmetres següents:

    a. La tipologia de les activitats objecte de la regulació del Pla especial.
    b. La definició de les condicions d'emplaçament i concretament els àmbits, susceptibles d'acollir aquests establiments :
        i. En funció de les característiques urbanes i les característiques de la xarxa viària i de l'espai públic on es situen les parcel·les en les quals s'ubica l'activitat.
        ii. Amb relació a determinants usos protegits que es defineixen al l'article 10.
        iii. Amb relació a determinades edificacions d'interès que es defineixen a l'article 12
        iv. La determinació de les condicions específiques aplicables en funció de les Àrees de tractament específic delimitades pel Pla.

Article 2 bis. Determinacions del Pla especial urbanístic.

El Pla especial urbanístic té per objecte la determinació de les condicions urbanístiques d'emplaçament i implantació de les instal·lacions de subministrament elèctric per a vehicles (epígraf 12.20/3), en relació amb el següent:

a. La tipologia de les activitats objecte de la regulació del Pla especial.

La definició de les condicions d'emplaçament i concretament els àmbits, susceptibles d'acollir aquests establiments.

Article 3. Documents que integren el Pla especial urbanístic

1. El Pla especial urbanístic s'integra pels documents següents:
    A. Memòria
    B. Normativa (Annex. Llistat d'activitats)
    C. Documentació gràfica: Plànols d'informació i d'ordenació
    D. Informe de Sostenibilitat Ambiental
    E. Annex. Fitxes d'activitats

2. Són normatius els documents següents:

    B. Normativa (Annex. Llistat d'activitats)
    C. Documentació gràfica: Plànols d'ordenació

Article 4. Marc legal

1. El present Pla especial urbanístic es formula de conformitat amb allò que disposa l'article 67 del Text refós de la Llei d'Urbanisme, aprovat pel Decret Legislatiu 1/2010, de 3 d'agost; l'article 93.6 del Decret 305/2006, pel qual s'aprova el Reglament de la Llei d'Urbanisme, i l'article 67 de la Carta Municipal de Barcelona.

    La regulació del Pla especial urbanístic respecta les previsions de la Directiva 2006/123/CE, de 12 de desembre, sobre els serveis en el mercat interior.

2. La definició i les referències del Pla a les disposicions reguladores de les diferents activitats, la incidència urbanística de les quals és objecte del Pla, s'han d'interpretar i entendre referides a la normativa sectorial, estatal i autonòmica reguladora en cada moment de l'activitat concreta que constitueix el seu objecte.

3. Les condicions establertes en aquesta normativa són d'aplicació sens perjudici dels requisits que siguin exigibles de conformitat amb la normativa sectorial aplicable, de les ordenances municipals i de la resta de normativa reguladora de les activitats de pública concurrència o de qualsevol altra que resulti d'aplicació.

4. En matèria d'interpretació, seran d'aplicació els articles 10 TRLUC i 8 de les Normes Urbanístiques del PGM.

CAPITOL II. TIPOLOGIES DE COMBUSTIBLES I DE L'ACTIVITAT OBJECTE DEL PLA ESPECIAL URBANÍSTIC

Article 5. Tipologies segons tipus de combustible

Totes les tipologies d'instal·lacions de subministrament definides en aquest pla han de complir les exigències establertes al Reial decret 706/2017, de 7 de juliol, pel qual s'aprova la instrucció tècnica complementària MI-IP 04 «Instal·lacions per a subministrament a vehicles» o aquelles vigents en cada moment.

1.- Instal·lacions destinades al subministrament de d'hidrocarburs líquids

Són instal·lacions de subministrament d'hidrocarburs líquids per a motors de combustió interna (gasolinera), que d'acord amb la Directiva 94/63/CE, de 20 de desembre de 1994 comprenen tot producte derivat del petroli, amb o sense additius, amb una pressió de vapor (mètode Reid) igual o superior a 27,6 quilopascals, destinada a alimentar vehicles de motor, amb excepció del gas liquat de petroli (GLP).

2.-Instal·lacions de subministrament amb combustibles alternatius

Són instal·lacions de subministrament de combustibles alternatius aquelles que comprenen els combustibles que substitueixen, almenys en part, els combustibles fòssils clàssics com a font d'energia en el transport i que poden contribuir a la descarbonització d'aquests. Inclouen l'hidrogen, els biocarburants, els combustibles sintètics i parafínics, el gas natural, inclòs el biometà, en forma gasosa (gas natural comprimit (GNC)) i en forma liquada (gas natural liquat (GNL)), i el gas liquat del petroli (GLP).

3.- Instal·lacions de subministrament mixtes

Són les instal·lacions de subministrament que combinen més d'un tipus de combustible: hidrocarburs líquids i/o combustibles alternatius, i/o subministrament elèctric.

Article 5bis. Tipologies d'instal·lacions de subministrament elèctric de venda al públic per a vehicles.

1. Els elements tècnics destinats a la recàrrega de vehicles elèctrics que formen part de les instal·lacions contemplades a l' epígraf 12.20/3, són els següents:

   a. Punt de recàrrega: Als efectes del Reial decret 639/2016, es defineix el punt de recàrrega com una interfície per a la recàrrega d'un sol vehicle a la vegada o per a l'intercanvi d'una bateria d'un sol vehicle elèctric a la vegada.

   b. Estació de recàrrega: Conjunt d' elements tècnics necessaris per efectuar la connexió del vehicle elèctric, o d'una bateria, a la instal·lació elèctrica fixa destinada a la recàrrega.

      A efectes d'aquesta pla, es defineix estació de recàrrega com un conjunt d'elements necessaris per efectuar la connexió del vehicle elèctric, o d'una bateria, amb una càrrega a alta potència o potència normal.

      Les estacions de recàrrega ràpida permeten recarregar a alta potència, a més de 22 kW.

      Les estacions de recàrrega semiràpida permeten recarregar a potència normal, a més de 3,7 kW i fins a 22kW.

      Les instal·lacions que es regulen en aquest pla disposaran preferentment d'estacions de recàrrega ràpida o semiràpida en modes de recàrrega 3 o 4, definits segons la (ITC) BT 52) o aquella regulació que la substitueixi, tot i que també podran equipar-se amb estacions de recàrrega en mode 1 o 2, quan estigui previst recarregar vehicles elèctrics de baixa potència, tals com bicicletes, motos, quadricicles o similars.

   c. Estació d'intercanvi de bateries: Conjunt d' elements tècnics necessaris destinats a efectuar l'intercanvi de bateries per a un vehicle elèctric.

      Aquestes estacions poden disposar d'un espai complementari per efectuar la recàrrega de les bateries una vegada descarregades del vehicle. S'estableixen dos tipus d'estacions d'intercanvi de bateries:

      - Tipus 1: Estació d'intercanvi de bateries extraïbles per a motos, cotxes, quadricicles i similars.

      - Tipus 2: Estació d'intercanvi de bateries extraïbles per a vehicles de mobilitat personal (bicicletes, cicles de més de dues rodes, patinets o similars).

2. El pla regula les condicions per a la implantació de les instal·lacions de subministrament elèctric de venda al públic, que formen part de les instal·lacions contemplades a l' epígraf 12.20/3, en les tipologies següents:

   a. Electrolinera: Són instal·lacions de subministrament dedicades a la recàrrega elèctrica de venda al públic per a vehicles elèctrics. El subministrament elèctric per a les recàrregues d'accés públic de vehicles n'és l'activitat principal.

      El subministrament es produeix de manera directa al vehicle mitjançant estacions de recàrrega o estacions d'intercanvi de bateria.

   b. Estació de recàrrega o d'intercanvi de bateries com a activitat complementària en aparcaments d'accés públic. En aquest cas l'activitat de subministrament per a la recàrrega elèctrica de venda al públic es considera una activitat complementària a l´ús d'aparcament d'accés públic.

      El subministrament es produeix de manera directa al vehicle mitjançant estacions de recàrrega o estacions d'intercanvi de bateria.

   c. Punt d'intercanvi de bateries. Són llocs destinats a l'intercanvi de bateries extraïbles per a vehicles elèctrics. Poden disposar d'un espai complementari per efectuar la recàrrega de les bateries una vegada descarregades del vehicle.

3. No s'alteren les condicions d'implantació de punts de recàrrega lenta a baixa potència als aparcaments, independentment de la planta en que estiguin ubicats i de la tipologia de l'aparcament. Tampoc s'alteren les condicions d'implantació en aparcaments per a les estacions de recàrrega a potència normal i alta que no siguin d'accés públic. Aquestes hauran de complir les condicions establertes segons les normatives vigents de seguretat i prevenció d'incendis.

4. Els tallers i concessionaris d'automòbils o dipòsits municipals de vehicles elèctrics i similars, podran instal·lar aquelles instal·lacions de subministrament elèctric que es justifiquin per al propi ús de l'activitat.

5. Les instal·lacions de subministrament elèctric han de complir les exigències establertes a la Instrucció tècnica complementària (ITC) BT 52 «Instal·lacions amb fins especials. Infraestructura per a la recàrrega de vehicles elèctrics», del Reglament electrotècnic per a baixa tensió, o aquelles vigents en cada moment.

6. A més de les disposicions previstes en aquest capítol, a les instal·lacions de subministrament elèctric de venda al públic per a vehicles els hi serà d'aplicació les normes previstes al Capítol I (disposicions generals) i la seva normativa específica dels articles 25 i següents, a més de les disposicions transitòries i addicionals.

7. Les determinacions urbanístiques d'aquest pla sobre la implantació d'estacions de recàrrega i estacions o punts d'intercanvi de bateries resten condicionades a l'informe específic sobre cada emplaçament de la instal·lació en relació amb qüestions de seguretat i compatibilitat pel que fa d'altres usos que es puguin desenvolupar a l'immoble, en tant que no sigui establerta de manera general una classificació de categories d'aquestes activitats respecte dels esmentats usos. En aquest cas, serà la pròpia classificació de l'activitat la que determinarà les localitzacions en relació amb d'altres usos, sempre que es compleixin les altres condicions de les presents normes.

8. En tots els casos en què es produeixi l'emmagatzematge i acumulació de bateries, caldrà realitzar un estudi exhaustiu de l'adequació estructural de l'edifici a les noves sol·licituds de sobrecàrregues, especialment quan s'instal·lin en edificis preexistents.

9. En la localització d'aquestes activitats en edificis segons els usos principals als quals es destinen, d'acord amb la qualificació urbanística vigent, es poden donar les situacions següents:

Tipus d'ACTIVITAT de subministrament elèctric en electrolineres, en aparcaments de rotació, en espais d'intercanvi de bateries o a la via pública.	Punts en Espais oberts públics diferents de zona verda 6 o 17/6	Espais oberts privats de centres comercials o no edificats d'altes usos	Edifici o establiment amb ús específic d'instal·lació de subministrament	1er soterrani d'aparcament sota espai públic o vial	Sòls d'equipament, qualificat com a 7 o 17/7 o existent (amb excepció del que preveu l'article. 29)	En 1r soterrani d'edifici en sòl qualificat de zona diferent de la industrial o que no siguin centres comercials exclusius	En planta baixa d'edificis en sòl qualificat de zona diferent de la industrial o que no siguin centres comercials exclusius	En sòl amb qualificació industrial	1er soterrani en Centre Comercial exclusiu	En planta baixa d'edificis de Centre Comercial exclusiu
Activitat d'estacions de recàrrega elèctrica	SI	SI	SI	SI	NO	CP	CP	CP	CP	CP
Activitat d'intercanvi de bateries	NO	SI	SI	SI	NO	CP	CP	CP	CP	CP

A aquests efectes, i independentment dels informes i condicions de seguretat que siguin requerits en cada emplaçament, en les situacions que s'assenyalen amb Condicionant Previ (CP), les activitats regulades no es podran localitzar mentre no es disposi de la corresponent classificació de l'epígraf d'activitat que sigui compatible amb la resta dels usos que es desenvolupin en els edificis, o disposin d'un informe dels serveis responsables en matèria de seguretat.
Una vegada s'estableixi normativament la corresponent classificació de l'epígraf d'activitat i la seva compatibilitat amb la resta dels usos, només es requerirà un informe preceptiu dels serveis responsables en matèria de seguretat per aquells casos que ho exigeixi l'Ordenança sobre condicions de protecció contra incendis (ORCPI-08) o qualsevol altra normativa que la substitueixi.

10. De manera general, quan estan destinades al subministrament d'accés públic, no s'admeten aquestes instal·lacions per sobre de la planta baixa.

Article 6. Tipologies segons les característiques de la instal·lació

1. <u>Unitat de subministrament (US)</u>

   a. D'acord amb el Real Decreto 1905/1995 i la resolució TES/347/2014, les unitats de subministrament són aquelles instal·lacions destinades a la venta al públic de benzines, gasoils i lubricants que distribueixin menys de tres productes diferents de benzines i gasoils d'automoció.

   b. A efectes d'aquest pla, també es consideren unitats de subministrament aquelles instal·lacions mixtes o exclusives que subministren menys de tres productes diferents de benzines i gasoils d'automoció, combustibles alternatius i/o energia elèctrica per a vehicles.

2. <u>Estació de servei (ES)</u>

   a. D'acord amb Directiva 94/63/CE, de 20 de desembre de 1994, defineix l'estació de servei (ES) com tota aquella instal·lació on s'assorteix de gasolina els dipòsits dels vehicles de motor a partir de dipòsits fixos d'emmagatzematge.

   b. D'acord amb el Reial Decret 1905/1995 i la resolució TES/347/2014, les estacions de servei són instal·lacions destinades a la venta al públic de benzines, gasoils i lubricants que distribueixin tres o més productes diferents de benzines i gasoils d'automoció i que han de disposar dels aparells necessaris per al subministrament d'aigua i aire, ubicats en el recinte de la instal·lació.

   c. A efectes d'aquest pla, també es consideren estacions de servei aquelles instal·lacions mixtes, o exclusives que subministren tres o més productes diferents de benzines i gasoils d'automoció, combustibles alternatius i/o energia elèctrica per a vehicles.

3. <u>Àrea de servei (AS)</u>

   a. D'acord amb la l'Ordre Circular 320/94 C. Y E. sobre àrees de servei dictat per la Direcció General de Carreteres del Ministeri d'Obres Públiques, Transports i Medi Ambient es defineix àrea de serveis com:

- Les zones adjacents a les carreteres, dissenyades expressament per albergar instal·lacions i serveis destinats a cobrir les necessitats de circulació, podent incloure estacions de subministrament de carburants, hotels, restaurants, tallers de reparació i altres serveis anàlegs destinats a facilitar la seguretat i comoditat dels usuaris de la carretera (art. 56.1 del Reglament General de Carreteres aprovat pel Reial Decret 1812/1994).

b. No s'admet la implantació de noves àrees de servei en tot l'àmbit del Pla.

Article 7. Instal·lacions destinades al subministrament per a la venda al públic

a. Són instal·lacions de distribució al detall i venda al públic de carburants i combustibles a granel per a vehicles.

b. També són objecte d'aquesta definició aquelles instal·lacions de subministrament mixtes o amb distribució i venda d' altres formes d'energia per a vehicles motoritzats definides a l'article 5 i 5bis.

CAPÍTOL III. CONDICIONS GENERALS D'EMPLAÇAMENT I REGULACIÓ PER A INSTAL·LACIONS DE SUBMINISTRAMENT DE COMBUSTIBLES O MIXTES DE VENDA AL PÚBLIC PER A VEHICLES (EPÍGRAFS 12.20, 12.20/2, 12.20/4)

Article 8 . Condicions d'emplaçament segons característiques de la xarxa viària

1. Seguint criteris de jerarquia i funcionalitat de la xarxa viària, les instal·lacions de subministrament de venda al públic per a vehicles s'implantaran segons la caracterització de la xarxa viària i requerirà el compliment de forma conjunta dels requisits següents:

    a. **Categoria i funcionalitat de la xarxa. Xarxa bàsica de circulació.** Tot el tram del carrer que dóna front a la façana on s'ubiquen els accessos a la instal·lació (entrades i sortides de vehicles) haurà de tenir la condició de *xarxa bàsica de circulació* establerta en cada moment segons l'Ordenança de circulació de vianants i vehicles de Barcelona, i tal com s'indica al plànol de caràcter indicatiu "o.02a. Xarxa viària Bàsica de Circulació". Les entrades i sortides de vehicles només podran realitzar-se per vies de la xarxa bàsica de circulació.

    b. **Amplada mínima de vial.** Tot el tram del carrer que dóna front a la façana on s'ubiquen els accessos a la instal·lació (entrades i sortides de vehicles) haurà de tenir una amplada urbanística superior a 20 metres, segons la caracterització establerta a títol indicatiu al plànol "o.02b. Xarxa viària Bàsica de Circulació amb carrers > 20m".

    c. Per aquelles instal·lacions que organitzin les entrades i sortides de vehicles en diferents vials, aquesta condició s'haurà de complir per a tots els vials.

        i. Tram del carrer**.** Es considera aquell tram comprès entre dos vials físics transversals que delimiten una illa. No tenen en cap cas la condició de vial els passos d'emergència o de serveis, les androne i similars.

Article 9. Condicions d'accessibilitat i mobilitat

1. El projecte tècnic de la llicència haurà de justificar l'adequada resolució de les diferents problemàtiques d'accessibilitat i mobilitat.

2. S'exigirà per qualsevol implantació un estudi complert de mobilitat que inclogui un Estudi d'Avaluació de la Mobilitat Generada. L'avaluació de la mobilitat generada inclourà una avaluació dels possibles impactes sobre la congestió viària de la via on s'implanta. Mitjançant un anàlisis amb el mètode de la Teoria de Cues es determinaran les condicions actuals d'intensitat de la via on s'ubiquen els accessos i les sortides de la mateixa, de manera que s'evitin els accessos directes des dels carrers amb alts nivells de tràfic o velocitat on es considerin necessaris carrils d'acceleració d'entrada i sortida o senyalització específica adequada.

3. Aquest estudi de mobilitat haurà de estar informat favorablement per part dels òrgans competents en matèria de mobilitat amb caràcter previ a l' obtenció de la corresponent llicència. Tant l'estudi, com el corresponent informe favorable hauran d'acompanyar als altres documents tècnics exigits a la sol·licitud de llicència d'obres.

4. En tots els casos, caldrà reservar dins de la pròpia parcel·la l'espai necessari per a la zona d'espera, parada i estacionament de vehicles i la realització de les operacions de càrrega i descàrrega sense ocupar la via pública.

    a. **Accessos.** Les entrades i sortides de vehicles a les instal·lacions es dissenyaran d'acord amb les característiques del viari de la zona, de manera que el seu impacte sobre el tràfic i l'espai públic sigui el menor possible. Es minimitzarà el nombre de guals estrictament als necessaris per al funcionament de la instal·lació. L'accés d'entrada es dimensionarà de manera que es garanteixi que els vehicles que utilitzen la instal·lació no ocuparan la via pública. El projecte de la instal·lació inclourà la urbanització completa dels accessos.

b. **Estacionament**. Les activitats objecte del present pla disposaran a l' interior de la parcel·la amb les places d'estacionament que garanteixin el correcte funcionament de l'activitat. En les instal·lacions de subministrament on existeixin activitats complementàries, es reservaran places per a cada ús segons la normativa urbanística corresponent.

Article 10. Definició dels usos protegits i condicions d'emplaçament en situació de proximitat a aquests usos.

1. Els usos protegits a efectes d'aquest pla són els següents, estiguin o no situats en sòls qualificats d'equipaments :

   a. Els centres docents en què s'imparteixin ensenyaments del règim general del sistema educatiu a nivell d'educació infantil, primària i secundària. També s'inclouen les escoles bressols municipals i les privades.

   b. Els centres sanitaris- assistencials, incloent els hospitals, centres de salut, clíniques amb internament i residències assistides.

   c. Allotjaments per a col·lectius vulnerables destinat a infants, adolescents i gent gran.

   d. Es consideren també com a ús protegit el sòl que estigui qualificat d'equipament (clau 7) pel Pla General Metropolità, o bé adquireixi aquesta qualificació per la seva modificació puntual o per l'aprovació d'altres instruments de planejament derivat, quan l'ús previst sigui algun dels que s'enumeren en els punts anteriors.

2. Distància als usos protegits

   a. Les instal·lacions de subministrament hauran de garantir una distància mínima respecte dels usos protegits de 100 metres. Les distàncies mínimes per a la implantació de les instal·lacions de subministrament es calcularan des del perímetre del recinte on se situï l'ús protegit.

   b. És la distància calculada des de qualsevol punt exterior del recinte on se situï un ús protegit que delimita un perímetre que condiciona que qualsevol nova instal·lació de subministrament se situï al seu exterior. L'àmbit de sòl de la parcel.la, amb qualificació urbanística que permet la nova activitat regulada en aquest pla, ha d'estar situat en la seva totalitat a l'exterior d'aquest perímetre.

Article 11. Condicions d'emplaçament d'acord amb el Reial decret 706/2017

Les edificacions i tancs de les instal·lacions de subministrament hauran de garantir les distàncies de seguretat mínimes d'acord amb el Reial decret 706/2017, de 7 de juliol, pel qual s'aprova la instrucció tècnica complementària MI-IP 04 «Instal·lacions per a subministrament a vehicles» i es regulen determinats aspectes de la reglamentació d'instal·lacions petrolíferes.

Article 12 . Condicions d'emplaçament amb relació a edificis inclosos en el catàleg de protecció de patrimoni arquitectònic amb els graus A i B de protecció i els conjunts catalogats.

1. No s'admet la implantació d' instal·lacions de subministrament en les parcel·les contigües i amb front al mateix carrer que els edificis catalogats amb els graus de protecció A i B i en les parcel·les amb front directe als edificis de nivell A o B, en carrers amb amplada igual o inferior a 20 metres.

2. En el cas de conjunts catalogats caldrà justificar la integració d'aquestes instal·lacions en l'entorn i el manteniment del caràcter patrimonial de la zona. Amb aquesta finalitat caldrà aportar en el tràmit de la llicència una memòria justificativa que contingui les mesures relatives a les condicions estètiques i d'integració paisatgística que minimitzin el seu impacte visual.

Article 13. Condicions d'emplaçament a la via pública.

D'acord amb els criteris de funcionalitat i de convivència d'usos a l'espai públic no s'admetrà la implantació d'instal·lacions en sòls qualificats de sistema viari (clau 5).

Article 14. Condicions d'emplaçament en sòl d'equipament

No s'admet la implantació d'instal·lacions de subministrament en sòls qualificats de sistema d'equipament (clau 7), exceptuant per aquelles instal·lacions que s'implantin en sòls qualificats d'equipaments (7c) dins de l'àmbit específic Industrial de la Zona Franca (AE-1a) delimitat en el plànol "o.04. Àrees de regulació".

CAPÍTOL IV. DETERMINACIÓ D'ÀMBITS D'APLICACIÓ I EIXOS. ALTRES PARÀMETRES REGULADORS APLICABLES A LES INSTAL·LACIONS DE SUBMINISTRAMENT DE COMBUSTIBLES I MIXTES DE VENDA AL PÚBLIC PER A VEHICLES (EPÍGRAFS 12.20, 12.20/2, 12.20/4)

SECCIÓ 1a. DELIMITACIÓ D' EIXOS PRINCIPALS, ÀREES ESPECÍFIQUES I ÀREES SENSIBLES

Article 15. Eixos Principals (EP)

1. El Pla defineix uns Eixos Principals, que són aquells vials coincidents amb aquelles vies estructurants de la ciutat a nivell de mobilitat, que atesa la seva millor accessibilitat tenen major capacitat per compatibilitzar els usos específics de l'activitat i la tipologia d'activitats de l'entorn immediat, motiu pel qual s'hi defineixen uns paràmetres reguladors específics.

   Aquestes Eixos principals són els següents:

   - Vies principals (EP-1): Les Rondes i la via d'accés Nus de la Trinitat

2. Els Eixos Principals estan grafiats en el plànol "o.03. Eixos de regulació".

3. No té la condició d'eix principal, a efectes de l'aplicació d'aquest pla, el tram de la Ronda comprès entre les Avdes Pearson i Foix, que passa soterrat, així com qualsevol altre tram cobert o soterrat de les vies principals.

Article 16. Determinació d' Àrees Específiques (AE)

1. Per a l'aplicació detallada de les determinacions del Pla especial urbanístic, s'estableixen diverses àrees que es delimiten en funció de la seva sensibilitat per poder acollir noves implantacions de l'activitat en atenció a l'especialització urbanística preferent de l'àmbit.

   Aquestes Àrees Específiques (AE) són les següents:

   - Àrees Específiques Industrials (AE-1)

2. Aquests àmbits estan delimitats gràficament en el plànol "o.04. Àrees de regulació".

Article 17. Determinació d' Àrees Sensibles (AS)

1. El Pla defineix unes Àrees Sensibles. Es tracta d'àmbits amb uns valors ambientals i patrimonials rellevants. Aquestes àrees són les següents:

   a. Parc Natural de la Serra de Collserola (AS-1)
   b. Parc Equipat de Montjuïc (AS-2)
   c. Nuclis Antics (AS-3)

2. Aquests àmbits estan delimitats gràficament en el plànol "o.04. Àrees de Regulació".

També tenen consideració d'àrees sensibles, als efectes de la regulació d'aquest pla els sòls qualificats pel planejament com a:

   a. Totes les subzones compreses en les zones d'ordenació en edificació aïllada plurifamiliar i unifamiliar, clau 20a.
   b. La zona de conservació de l'estructura urbana i edificatòria clau 15.

SECCIÓ 2a. CONDICIONS DE REGULACIÓ ESTABLERTES PER EIXOS PRINCIPALS, LES ÀREES ESPECÍFIQUES, I LES ÀREES SENSIBLES APLICABLES A LES INSTAL·LACIONS DE SUBMINISTRAMENT DE COMBUSTIBLES I MIXTES DE VENDA AL PÚBLIC PER A VEHICLES (EPÍGRAFS 12.20, 12.20/2, 12.20/4)

Article 18. Condicions generals d'implantació per a les noves instal·lacions de subministrament de combustibles i mixtes de venda al públic per a vehicles establertes a l'àmbit d'aplicació del pla.

1. S'admet la implantació de noves instal·lacions de subministrament de venda al públic per a vehicles només en els àmbits següents.:

   a. Aquells sòls a l'entorn dels Eixos Principals (EP-1) i que compleixin les condicions establertes a l'article 20.

   b. Aquells sòls inclosos dins de les Àrees Específiques Industrials (AE-1) i que compleixin les condicions establertes a l'article 21.

2. No s'admet la implantació de noves instal·lacions de subministrament de venda al públic per a vehicles en totes aquelles tipologies objecte d'aquesta regulació en aquells sòls que no compleixin alguna de les condicions descrites al punt anterior.

3. A les àrees sensibles corresponents al Parc Natural de Collserola (AS-1), Parc Equipat de Montjuïc (AS-2)i als Nuclis antics (AS-3) delimitats en el plànol "o.04. Àrees de Regulació" no s'admet la implantació noves instal·lacions de subministrament de combustibles de vehicles, o mixtes.
4. A totes les subzones compreses en les zones d'ordenació en edificació aïllada plurifamiliar i unifamiliar, clau 20a, i en la zona de conservació de l'estructura urbana i edificatòria, clau 15, així qualificades pel planejament urbanístic tampoc s'admet la implantació noves instal·lacions de subministrament de combustibles de vehicles, o mixtes.

Article 19. Condicions comunes de regulació amb relació als Eixos Principals (EP).

1. La implantació d'instal·lacions de subministrament per a vehicles en les tipologies definides específicament per al tipus de vies (EP-1) a l'article 15 està condicionada al compliment del paràmetre de distància que es defineix en el punt següent.
2. La Distància en relació amb un Eix principal és aquella que a partir d'una línia paral·lela situada a ambdues bandes de l'eix de la via delimita un perímetre que condiciona que qualsevol nova activitat se situï al seu interior. L'àmbit de sòl de la parcel.la, amb qualificació urbanística que permet la nova activitat regulada en aquest pla, ha d'estar situat en la seva totalitat a l'interior d'aquest perímetre.
3. Les parcel·les de les noves instal·lacions de subministrament han de tenir front a carrers d'amplada mínima de vial superior a 20m segons l'article 8.1.b. Els accessos a les instal·lacions de subministrament es produiran sempre per aquests carrers d'amplada mínima de vial superior a 20m.
4. No s'admet l'accés directe des del Eixos Principals a les instal·lacions de subministrament. Els accessos no s'admeten de manera directa des dels laterals principals ni des del tronc de les rondes.

Article 20. Condicions específiques d'implantació establertes per als Eixos Principals. Vies principals (EP -1): Les Rondes i la via d'accés Nus de la Trinitat

1. Les vies principals (EP -1): Les Rondes i la via d'accés Nus de la Trinitat són les grafiades en el plànol "o.03. Eixos de regulació".
2. S'admet la implantació d' instal·lacions de subministrament per a vehicles en totes les tipologies objecte de regulació d'aquest pla sempre i quan es doni compliment a la condició següent:
    a. Les noves instal·lacions de subministrament s'emplaçaran a una distància màxima de 250 m. de l'eix de la via, mesurada d'acord amb el paràmetre de distància que es defineix en l'article 19.2.
3. Les instal·lacions de subministrament admeses en aquest àmbit, a més de les condicions específiques, també hauran de donar compliment a les condicions generals d'emplaçament i regulació definides al capítol III.
4. Les instal·lacions de subministrament admeses en aquest àmbit, hauran de complir les condicions d'integració arquitectònica i paisatgística definides al capítol V.

Article 21. Condicions específiques d'implantació establertes per a les Àrees Específiques Industrials (AE-1)

1. Aquests àmbits es delimiten en el plànol "o.04. Àrees de Regulació" i són els següents:
    a. Àrea industrial de la Zona Franca (AE-1a).
    b. Àrea industrial -Verneda Industrial i Torrent d'Estadella, i Bon Pastor (AE-1b).
2. S'admet, d'acord amb la regulació dels usos establerta a les NNUU del PGM per als sòls industrials, la implantació d'instal·lacions de subministrament de combustibles a vehicles o mixtes.
3. Les instal·lacions de subministrament destinades a la venda al públic, d'acord amb la definició a l'article 7, admeses en aquest àmbit, a més de les condicions específiques, també hauran de donar compliment a les condicions generals d'emplaçament i regulació definides al capítol III.
4. Les instal·lacions de subministrament admeses en aquest àmbit, hauran de complir les condicions d'integració arquitectònica i paisatgística definides al capítol V.

CAPÍTOL V. CONDICIONS D'INTEGRACIÓ A L'ENTORN PER A LES INSTAL·LACIONS DE SUBMINISTRAMENT DE COMBUSTIBLES O MIXTES DE VENDA AL PÚBLIC PER A VEHICLES (EPÍGRAFS 12.20, 12.20/2, 12.20/4)

Article 22. Condicions específiques d'integració arquitectònica i paisatgística

1. **Integració arquitectònica i paisatgística.** El projecte tècnic de la llicència haurà de justificar la integració de la instal·lació en el seu entorn i la minimització del seu impacte visual i paisatgístic. En aquest sentit, a la documentació presentada al tràmit de la llicències caldrà incloure un apartat sobre condicions estètiques i d'integració paisatgística, que contingui com a mínim la documentació següent:

    a. **Distribució interna de les instal·lacions i relació amb l'entorn i les parcel·les contigües i confrontants**. Un anàlisi de l'entorn immediat de la instal·lació, que indiqui les seves característiques i el seu interès ambiental, paisatgístic i patrimonial, a partir del qual en el projecte s'estabiliran les mesures a adoptar amb relació a:

        i. La distribució de les instal·lacions i els espais lliures dins de la parcel.la de manera amb l'objecte que es produeixi el menor impacte sobre les parcel·les contigües i confrontants, i sempre que sigui possible, es procurarà l'enjardinament de la parcel·la en aquelles parts que confronti amb mitgeres veïnes.

        ii. En parcel·les grans, s'exigirà l'enjardinament del espais que no siguin estricament dedicats a la circulació de vehicles.

        iii. En qualsevol cas i a l'entorn de conjunts catalogats caldrà donar compliment a les determinacions establertes a l'article 12.

        iv. D'acord amb els objectius del programa municipal "Camí Escolar" de millora de la mobilitat segura i sostenible en els entorns escolars, es respectaran els principals itineraris d'accés als centres escolars i s'implementaran aquelles mesures necessàries per tal de millorar la integració de les noves instal·lacions, així com de les que ja estiguin implantades en aquests entorns.

    b. **Cromatisme, tractament de mitgeres i tanques**

    Les edificacions hauran de presentar un color neutre i uniforme. En el cas que l'activitat estigui situada en espais confrontants o delimitats amb parets mitgeres, aquestes superfícies s'adequaran amb un acabat propi de façana (article 67 OUPU). Els tancaments de la parcel.la s'hauran d'integrar a les característiques de les finques i zones contigües.

    c. **Publicitat –Senyalització**. El projecte definirà amb claredat i precisió la identificació de l'activitat, la dels serveis associats o complementaris, i les respectives ubicacions i dimensions d'acord amb l'Ordenança dels Usos del Paisatge Urbà.

    d. En tot cas serà d'aplicació l'Ordenança dels Usos del Paisatge Urbà de la ciutat de Barcelona, de 26 de març de 1999.

CAPÍTOL VI. CONDICIONS GENERALS DE REGULACIÓ DE L'EDIFICACIÓ APLICABLES A LES INSTAL·LACIONS DE SUBMINISTRAMENT DE COMBUSTIBLES O MIXTES DE VENDA AL PÚBLIC PER A VEHICLES (EPÍGRAFS 12.20, 12.20/2, 12.20/4)

Article 23. Condicions generals de regulació de l'edificació

1. A l'Àrea Específica Industrial de la Zona Franca (AE-1a) pel que fa als paràmetres de regulació de l'edificació relatius a la superfície màxima de sòl, edificabilitat, sostre, altura i ocupació, seran d'aplicació les determinacions generals establertes per la legislació urbanística, així com en el Pla General Metropolità i altre planejament vigent.
2. A la resta d'àmbits (EP-1 i AE-1b), a més de les determinacions generals establertes en la legislació urbanística i en el Pla General Metropolità, la implantació d' instal·lacions de subministrament s'ajustarà a las següents determinacions:
    a. La superfície màxima de sòl destinat a la seva implantació en cap cas superarà els 3.000 m2.
    b. L'edificabilitat màxima serà de 0,20 m2st/ m2 de sòl.
    c. El sostre màxim és de 300 m2st
    d. Altura màxima. Les construccions disposaran de màxim dues plantes, amb una altura màxima de 9 metres. L'altura lliure de la marquesina respecte del paviment serà mínim de 7 metres.
    e. L'ocupació màxima incloent totes les instal·lacions serà del 20 %.
    f. La marquesina no computa a efectes d'ocupació. Per a la resta de construccions auxiliars, caldrà atenir-se a la regulació establerta a les NNUU del PGM.

3. Només s'admet la implantació d' instal·lacions de subministrament de venda de carburants i combustibles en edificis d´ús exclusiu per aquesta activitat i les seves activitats complementàries. Aquesta limitació no regirà a les Àrees Específiques Industrials (AE-1) que s'ajustaran a la regulació establerta a les NNUU del PGM i s'hauran de complir les normatives sectorials que regulen de manera específica les exigències tècniques i de seguretat de les instal·lacions.

4. Les distàncies dels dipòsits de combustible a qualsevol edificació de l'entorn, així com la disposició dels sortidors i altres requeriments tècnics, compliran les exigències de la normativa específica per a les instal·lacions objecte de regulació d'aquest pla.

CAPÍTOL VII. REGULACIÓ DE LES ACTIVITATS COMPLEMENTÀRIES PER A INSTAL·LACIONS DE SUBMINISTRAMENT DE COMBUSTIBLES O MIXTES DE VENDA AL PÚBLIC PER A VEHICLES (EPÍGRAFS 12.20, 12.20/2, 12.20/4)

Article 24. Activitats complementàries

1. Als efectes d'aquest pla s'entenen com a activitats complementàries aquelles estrictament vinculades a l'activitat principal de subministrament per a vehicles, que comprenen els usos comercials, i el servei de rentat de vehicles .
2. Pel que fa a la regulació des usos i activitats complementàries cal atenir-se a la regulació establerta pel PGM d'acord amb la zona on s'ubiqui la instal·lació i, en el seu cas, a les condicions establertes en els plans d'usos de pública concurrència vigents a l'àmbit.
3. En qualsevol cas, només s'admeten usos comercials amb un format inferior a 100m2 de de superfície de venda.
4. Als sòls industrials (22a) serà d'aplicació l'article 311 de les normes urbanístiques del PGM en relació amb les activitats complementàries.
5. Les llicències de les activitats complementàries estaran expedides a nom del titular de l'activitat principal i no podran ser transferides amb independència del canvi de titular de l'activitat que complementen.
6. L'accés del públic a l'activitat complementària no es pot realitzar directament des de la via pública.
7. L'activitat complementària haurà de respectar simultàniament el règim horari sectorial propi de l'activitat i el de la seva activitat principal.

CAPÍTOL VIII . REGULACIÓ PER A INSTAL.LACIONS DE SUBMINISTRAMENT ELÈCTRIC DE VENDA AL PÚBLIC PER A VEHICLES (EPÍGRAF 12.20/3)

SECCIÓ 1a. CONDICIONS GENERALS D'EMPLAÇAMENT APLICABLES A LES ELECTROLINERES

Article 25. Condicions d'emplaçament per electrolineres segons característiques de la xarxa viària.

Seguint criteris de jerarquia i funcionalitat de la xarxa viària, les electrolineres s'implantaran segons la caracterització de la xarxa viària i requerirà el compliment de forma conjunta dels requisits següents:

a. **Categoria i funcionalitat de la xarxa. Xarxa bàsica de circulació.** Tot el tram del carrer que dóna front a la façana on s'ubiquen els accessos a la instal·lació (entrades i sortides de vehicles) haurà de tenir la condició de xarxa bàsica de circulació establerta en cada moment, a efectes d'aquest pla, segons l'Ordenança de circulació de vianants i vehicles de Barcelona, i tal com s'indica al plànol de caràcter indicatiu "o.02a. Xarxa viària Bàsica de Circulació". Les entrades i sortides de vehicles només podran realitzar-se per vies de la xarxa bàsica de circulació i per aquelles instal·lacions que organitzin les entrades i sortides de vehicles en diferents vials, aquesta condició s'haurà de complir per a tots els vials.

b. No són d'aplicació les condicions del punt anterior 25.a per a les electrolineres que s'implantin dins de l'àmbit de l'Àrea industrial de la Zona Franca (AE-1a). Aquestes es podran localitzar en qualsevol tipus de via.

Article 26. Condicions d'accessibilitat i mobilitat per electrolineres

1. Per a l'obtenció de les corresponents llicències, s'haurà de justificar l'adequada resolució de les diferents problemàtiques d'accessibilitat i mobilitat.
2. S'exigirà per a qualsevol implantació un estudi complert de mobilitat que inclogui un Estudi d'Avaluació de la Mobilitat Generada. L'avaluació de la mobilitat generada inclourà una avaluació dels possibles impactes sobre la congestió viària de la via on s'implanta. Mitjançant un anàlisis amb el mètode de la Teoria de Cues a partir de les condicions existents en el moment de la implantació d'intensitat de la via, es determinaran on s'ubiquen els accessos i les sortides de manera que s'evitin de forma directa des dels carrers amb alts nivells de tràfic o velocitat.

3. Aquest estudi de mobilitat haurà d'estar informat favorablement per part dels òrgans competents en matèria de mobilitat amb caràcter previ a l' obtenció de la corresponent llicència. Tant l'estudi, com el corresponent informe favorable hauran d'acompanyar els altres documents tècnics exigits a la sol·licitud de les llicències.

4. Caldrà reservar dins de la pròpia parcel·la l'espai necessari per a la zona d'espera, parada de vehicles i la realització de les operacions de reposició al servei de l'activitat sense ocupar la via pública.

    a. **Accessos.** Les entrades i sortides de vehicles a les instal·lacions es dissenyaran d'acord amb les característiques del viari de la zona, de manera que el seu impacte sobre el trànsit i l'espai públic sigui el menor possible. Es minimitzarà el nombre de guals estrictament als necessaris per al funcionament de la instal·lació. L'accés d'entrada es dimensionarà de manera que es garanteixi que els vehicles que utilitzen la instal·lació no ocuparan la via pública. Aquesta obra de la instal·lació inclourà la urbanització completa dels accessos.

    b. **Places d'espera**. Les activitats disposaran a l'interior de la parcel·la de les places d'espera que garanteixin el correcte funcionament de l'activitat. En les instal·lacions de subministrament on existeixin activitats complementàries, es reservaran places per a cada ús segons la normativa urbanística corresponent.

Article 27 . Condicions d'emplaçament d'electrolineres amb relació a edificis inclosos en el catàleg de protecció de patrimoni arquitectònic amb els graus A i B de protecció i els conjunts catalogats.

3. No s'admet la implantació d' electrolineres en edificis catalogats amb el grau de protecció A i B, així com en les parcel·les contigües i amb front al mateix carrer que els edificis catalogats amb els graus de protecció A i B, en carrers amb amplada igual o inferior a 20 metres. En edificis nivell C, la implantació d'una electrolinera no pot justificar l'alteració dels elements que siguin objecte de protecció.

4. En el cas de conjunts catalogats caldrà justificar la integració d'aquestes instal·lacions en l'entorn i el manteniment del caràcter patrimonial de la zona. Amb aquesta finalitat caldrà aportar en el tràmit de la llicència una memòria justificativa que contingui les mesures relatives a les condicions estètiques i d'integració paisatgística que minimitzin el seu impacte visual.

Article 28. Condicions d'emplaçament d'electrolineres a la via pública o espais públics.

No s'admetrà la implantació d'electrolineres a la via pública, en sòls qualificats de sistema viari (clau 5) o zona verda (clau 6).

En aquests sòls, tampoc s'admetrà la implantació de punts de recàrrega lenta a baixa potència.

Article 29. Condicions d'emplaçament d'electrolineres en sòl d'equipament

No s'admet la implantació d'electrolineres en sòls qualificats de sistema d'equipament (clau 7), exceptuant aquelles instal·lacions que s'implantin en sòls qualificats d'equipaments (7c) quan puguin tenir consideració d'Àrea de servei per estar vinculades al tronc central de les artèries viàries principals del PGM, i en sòls qualificats d'equipaments (7c) dins del conjunt de Mercabarna a l'àmbit Industrial de la Zona Franca.

S'admeten les instal·lacions per a ús propi de l'equipament quan estigui destinat al transport públic o col·lectiu o siguin per a flotes de serveis municipals, mercats municipals, dipòsits municipals de vehicles o similars.

Article 30. Condicions de seguretat i prevenció d'incendis per electrolineres

1. Per tal de garantir les mesures tècniques i de seguretat que cobreixin els riscos d'incendi, explosió i altres, així com el desallotjament amb seguretat de les persones, s'exigirà que disposi d'un informe favorable del projecte tècnic de l'activitat per part dels òrgans competents en matèria de seguretat i prevenció d'incendis amb caràcter previ a l' obtenció de la corresponent llicència, amb l'adopció d'aquelles mesures correctores que resultin d'aquest informe.

2. En tot cas, es tindrà en consideració el que s'estableix a l'article 5bis.7, 5bis.8 i 5bis.9 d'aquestes normes.

SECCIÓ 2a. CONDICIONS GENERALS D'EMPLAÇAMENT APLICABLES A LES ESTACIONS DE RECÀRREGA O D'INTERCANVI DE BATERIES COM A ACTIVITAT COMPLEMENTÀRIA EN APARCAMENTS DE ROTACIÓ D'ACCÉS PÚBLIC

Article 31. Condicions generals de les estacions de recàrrega de venda al públic o d'intercanvi de bateries en aparcaments d'accés públic

1. De manera general, els aparcaments d'accés públic que podran incorporar estacions de recàrrega de venda al públic o d'intercanvi de bateries són els següents:

    a. Aparcaments en règim d'explotació horària o rotació en els quals l'aparcament és l'activitat principal o en els vinculats a centres comercials.

    b. No s'admeten en aparcaments vinculats a altres activitats comercials, terciàries o residencials que no siguin de rotació, sense perjudici de la implantació de punts de recàrrega lenta vinculats.

    c. Seran d'aplicació els condicionants de localització per a les activitats que contenen aquestes normes en relació amb les situacions de compatibilitat amb altres usos establertes a l' article 5bis.9.

2. Els espais de recàrrega de venda al públic en aparcaments d'accés públic s'ubicaran com a màxim en planta baixa i primer soterrani.

3. Els espais d'aparcament que es destinin a la recàrrega elèctrica de venda al públic no podran dificultar el funcionament de l'aparcament ni reduir la dotació mínima de places d'aparcament per als usos vinculats establerta segons les determinacions mínimes previstes expressament com a obligatòries en el planejament per a usos zonals o equipaments. La creació de places per a la recàrrega no podrà justificar ni motivar en cap cas l'aparició d'una planta addicional d'aparcament.

Article 32. Condicions d'accessibilitat i mobilitat per a les estacions de recàrrega de venda al públic o d'intercanvi de bateries en aparcaments d'accés públic

Sempre que la recàrrega, mitjançant les estacions de recàrrega o d'intercanvi de bateries, es produeixi de manera directa al vehicle i requereixi l'entrada del vehicle a l'aparcament, hauran de complir-se les condicions següents:

1. Per a l'obtenció de les corresponents llicències s'haurà de justificar l'adequada resolució de les diferents problemàtiques d'accessibilitat i mobilitat.

2. Quan l'acumulació en qualsevol implantació de diferents instal·lacions d'estació de recàrrega ràpida o semiràpida o estació d'intercanvi de bateries, que suposi la desaparició de 20 o més places d'aparcament, s'exigirà un estudi de mobilitat, d'acord amb el contingut de l'Annex 2. CONTINGUT ORIENTATIU PER A L'ELABORACIÓ DELS ESTUDIS DE MOBILITAT SOBRE NECESSITATS D'APARCAMENT, als quals es refereix l'article 300.10 de la Modificació les NNUU del PGM que regulen l'aparcament al terme municipal de Barcelona. En aquest estudi s'haurà de verificar que les places d'aparcament de rotació que siguin destinades a aquestes activitats no afectaran a la dotació necessària per a la transformació dels espais de superfície a usos en favor de mobilitat sostenible a peu o vehicles no motoritzats ni podran substituir les destinades a aparcament de veïns.
   En qualsevol cas, no es podran afectar les places vinculades a les resultants de les reserves necessàries per aplicació de la Modificació de les NNUU del PGM que regulen l'aparcament al terme municipal de Barcelona, incloses les places que per aplicació de l'article 299.15 s'hagin destinat a d'altres sistemes de mobilitat sostenible.

3. Aquest estudi de mobilitat haurà de estar informat favorablement per part dels òrgans competents en matèria de mobilitat amb caràcter previ a l' obtenció de les corresponents llicències. Tant l'estudi, com el corresponent informe favorable hauran d'acompanyar als altres documents tècnics exigits a la sol·licitud de les llicències .

4. Caldrà reservar dins de l'aparcament l'espai necessari per a la parada i la zona d'espera sense ocupar la via pública.

    i. **Accessos**. Les entrades i sortides de vehicles a les instal·lacions es dissenyaran d'acord amb les característiques del viari de la zona, de manera que el seu impacte sobre el trànsit i l'espai públic sigui el menor possible.

    Es minimitzarà el nombre de guals estrictament als necessaris per al funcionament de l'aparcament.

    ii. **Trànsit interior.** La instal·lació dels espais destinats a la recàrrega de venda al públic en aparcaments de rotació hauran de garantir el correcte funcionament de l'activitat principal d'aparcament sense que representi una reducció de la fluides i seguretat del trànsit interior.

Article 33. Condicions de seguretat i prevenció d'incendis per a les recàrregues de venda al públic en aparcaments d'accés públic

És d'aplicació el que es determina de manera general a l'article 30 d'aquestes normes.

SECCIÓ 3a. CONDICIONS ESPECÍFIQUES DE REGULACIÓ ESTABLERTES PER A EIXOS PRINCIPALS, ÀREES ESPECÍFIQUES, ÀREES SENSIBLES I ÀREES DE TRACTAMENT ESPECIFIC PER A LES ELECTROLINERES

Article 34. Condicions generals d'implantació per a les electrolineres establertes a l'àmbit d'aplicació del pla.

1. S'admet la implantació d'electrolineres de venda al públic per a vehicles només en els àmbits següents.:
   a. Aquells sòls a l'entorn dels Eixos Principals (EP-1) i que compleixin les condicions establertes a l'article 35.
   b. Aquells sòls inclosos dins de les Àrees Específiques Industrials (AE-1) i que compleixin les condicions establertes a l'article 37.
   c. Aquells sòls inclosos dins de les Àrees de tractament específic (ATE), definides a l'article 38.
2. No s'admet la implantació d'electrolineres de venda al públic per a vehicles en aquells sòls que no compleixin alguna de les condicions descrites al punt anterior.
3. A les àrees sensibles corresponents al Parc Natural de Collserola (AS-1), Parc Equipat de Montjuïc (AS-2) i als Nuclis antics (AS-3) delimitats en el plànol "o.04. Àrees de Regulació" no s'admet la implantació d'electrolineres.
4. A totes les subzones compreses en les zones d'ordenació en edificació aïllada plurifamiliar i unifamiliar, clau 20a, i en la zona de conservació de l'estructura urbana i edificatòria, clau 15, així qualificades pel planejament urbanístic tampoc s'admet la implantació d'electrolineres.

Article 35. Condicions de regulació amb relació als Eixos Principals (EP).

1. La implantació d'electrolineres al tipus de vies (EP-1), definides a l'article 36, està condicionada al compliment del paràmetre de distància que es defineix en el punt següent.
2. La Distància en relació amb un Eix principal és aquella que a partir d'una línia paral·lela situada a ambdues bandes de l'eix de la via delimita un perímetre que condiciona que qualsevol nova activitat se situï al seu interior. L'àmbit de sòl de la parcel.la, amb qualificació urbanística que permet la nova activitat regulada en aquest pla, ha d'estar situat en la seva totalitat a l'interior d'aquest perímetre.
3. Les parcel·les de les noves instal·lacions han de tenir front i ubicar els accessos a un vial que compleixi la condició de *xarxa bàsica de circulació* establerta en cada moment segons l'Ordenança de circulació de vianants i vehicles de Barcelona, tal com s'estableix a l'article 25.a.
4. No s'admet l'accés directe des dels Eixos Principals a les electrolineres. Només s'admeten quan puguin tenir condició d'àrea de servei per disposar d'accés directe des del tronc segregat de les rondes.

Article 36. Condicions específiques d'implantació d'electrolineres establertes per als Eixos Principals. Vies principals (EP -1): Les Rondes i la via d'accés Nus de la Trinitat

1. Les vies principals (EP -1): Les Rondes i la via d'accés Nus de la Trinitat són les grafiades en el plànol "o.03. Eixos de regulació".
2. S'admet la implantació d'electrolineres sempre i quan les noves instal·lacions de subministrament s'emplacin a una distància màxima de 250 metres de l'eix de la via, mesurada d'acord amb el paràmetre de distància que es defineix en l'article 35.
3. Les electrolineres admeses en aquest àmbit, a més de les condicions específiques, també hauran de donar compliment a les condicions generals d'emplaçament i regulació definides al en el capítol VIII, secció 1a d'aquestes normes.

Article 37. Condicions específiques d'implantació d'electrolineres establertes per a les Àrees Específiques Industrials (AE-1)

1. Aquests àmbits es delimiten en el plànol "o.04. Àrees de Regulació" i són els següents:
   a. Àrea industrial de la Zona Franca (AE-1a).
   b. Àrea industrial -Verneda Industrial i Torrent d'Estadella, i Bon Pastor (AE-1b).
2. S'admet, d'acord amb la regulació dels usos establerta a les NNUU del PGM per als sòls industrials, la implantació d'electrolineres.
3. Les electrolineres destinades a la venda al públic, d'acord amb la definició a l'article 5.bis, admeses en aquest àmbit, a més de les condicions específiques, també hauran de donar compliment a les condicions generals d'emplaçament i regulació definides al capítol VIII d'aquestes normes.

Article 38. Determinació de les Àrees de Tractament Específic (ATE) i condicions específiques d'implantació d'electrolineres establertes per a aquestes àrees.

1. El pla defineix unes Àrees de Tractament Específic (ATE). Aquestes àrees s'estableixen allà on no existeix cobertura teòrica d' aparcaments d'accés públic amb potencial d'acollir espais de recàrrega.

2. Les Àrees de Tractament Específic (ATE) són les següents i estan delimitades gràficament en el plànol "o.6. Àrees de tractament específic".

3. En aquestes àrees s'admet la implantació d'electrolineres sempre i quan es doni compliment a la condició següent:

   -Distància relativa entre electrolineres. Les electrolineres hauran de garantir una distància mínima relativa amb una altra activitat d'electrolinera de 800 metres. Les distàncies mínimes relatives entre activitats es calcularan de manera lineal d'accés principal a accés principal d'ambdues activitats.

4. Les electrolineres admeses en aquest àmbit, a més de les condicions específiques, també hauran de donar compliment a les condicions generals d'emplaçament i de regulació definides en el capítol VIII, secció 1a d'aquestes normes.

SECCIÓ 4a CONDICIONS D'INTEGRACIÓ A L'ENTORN D'ELECTROLINERES

Article 39. Condicions específiques d'integració arquitectònica i paisatgística

1. **Integració arquitectònica i paisatgística.** El projecte tècnic de la llicència haurà de justificar la integració de la instal·lació en el seu entorn i la minimització del seu impacte visual i paisatgístic. En aquest sentit, a la documentació presentada al tràmit de la llicències caldrà incloure un apartat sobre condicions estètiques i d'integració paisatgística, que contingui com a mínim la documentació següent:

   a. **Distribució interna de les instal·lacions i relació amb l'entorn i les parcel·les contigües i confrontants**. Un anàlisi de l'entorn immediat de la instal·lació, que indiqui les seves característiques i el seu interès ambiental, paisatgístic i patrimonial, a partir del qual en el projecte s'establiran les mesures a adoptar amb relació a:

      i. La distribució de les instal·lacions i els espais lliures dins de la parcel.la de manera amb l'objecte que es produeixi el menor impacte sobre les parcel·les contigües i confrontants, i sempre que sigui possible, es procurarà l'enjardinament de la parcel·la en aquelles parts que confronti amb mitgeres veïnes.

      ii. En parcel·les grans, s'exigirà l'enjardinament del espais que no siguin estricament dedicats a la circulació de vehicles.

      iii. En qualsevol cas i a l'entorn de conjunts catalogats caldrà donar compliment a les determinacions establertes a l'article 27.

      iv. D'acord amb els objectius del programa municipal "Protegim les Escoles" de millora de la mobilitat segura i sostenible en els entorns escolars, es respectaran els principals itineraris d'accés als centres escolars i s'implementaran aquelles mesures necessàries per tal de millorar la integració de les noves instal·lacions, així com de les que ja estiguin implantades en aquests entorns.

   b. **Cromatisme, tractament de mitgeres i tanques**

      Les edificacions hauran de presentar un color neutre i uniforme. En el cas que l'activitat estigui situada en espais confrontants o delimitats amb parets mitgeres, aquestes superfícies s'adequaran amb un acabat propi de façana (article 67 OUPU). Els tancaments de la parcel.la s'hauran d'integrar a les característiques de les finques i zones contigües.

   c. **Publicitat –Senyalització**. El projecte definirà amb claredat i precisió la identificació de l'activitat, la dels serveis associats o complementaris, i les respectives ubicacions i dimensions d'acord amb l'Ordenança dels Usos del Paisatge Urbà.

   d. En tot cas serà d'aplicació l'Ordenança dels Usos del Paisatge Urbà de la ciutat de Barcelona, de 26 de març de 1999.

SECCIÓ 5a CONDICIONS GENERALS DE REGULACIÓ DE L'EDIFICACIÓ D'ELECTROLINERES

Article 40. Condicions generals de regulació de l'edificació per a electrolineres.

1. Pel que fa als paràmetres de regulació de l'edificació relatius a la superfície màxima de sòl, edificabilitat, sostre, altura i ocupació, seran d'aplicació les determinacions generals establertes per la legislació urbanística, així com en el planejament vigent.
2. A més de les determinacions generals establertes en la legislació urbanística i en el Pla General Metropolità, la implantació d' electrolineres en edifici d'ús exclusiu amb configuració d'espais de recàrrega sota marquesina oberta, s'ajustarà a las determinacions següents, amb excepció de l'Àrea Específica Industrial de la Zona Franca (AE-1a) on aquestes limitacions no són d'aplicació i preval el planejament vigent:
    a. La superfície màxima de sòl destinat a la seva implantació en cap cas superarà els 3.000 m2.
    b. L'edificabilitat màxima serà de 0,20 m2st/ m2 de sòl.
    c. El sostre màxim és de 300 m2st, encara que l'aplicació de l'apartat anterior doni una superfície de sostre superior.
    d. Altura màxima. Les construccions disposaran de màxim dues plantes, amb una altura màxima de 9 metres. L'altura lliure de la marquesina respecte del paviment serà mínim de 7 metres.
    e. L'ocupació màxima incloent totes les instal·lacions serà del 20 %.
    f. La marquesina no computa a efectes d'ocupació. Per a la resta de construccions auxiliars, caldrà atenir-se a la regulació establerta a les NNUU del PGM.
3. S'admet la implantació d'electrolineres en edifici d'ús exclusiu, així com localitzades en un edifici amb compatibilitat amb altres usos d'acord amb allò establert a l'article 5bis.9 d'aquesta normativa, i sempre que es compleixin les normatives sectorials que regulen de manera específica les exigències tècniques, de seguretat i de prevenció d'incendis de les instal·lacions.
4. Les electrolineres també es podran situar en plantes baixes d'edificis o en el primer soterrani, sempre que aquest estigui vinculat per l'ús a la planta baixa i es compleixin les situacions de l'article 5bis.9 i les condicions de regulació de l'edficació aplicables segons les determinacions generals establertes per les NNUU del PGM i la resta del planejament vigent.
5. Els locals destinats a electrolineres hauran de complir les mesures tècniques i de seguretat que cobreixin els riscos d'incendi, explosió i altres i el desallotjament, amb seguretat, de les persones en aquests casos. A més, els soterranis hauran de complir les condicions establertes per l'article 226 de les NNUU del PGM.
6. S'admet la implantació de les instal·lacions per a l'aprofitament de l'energia solar mitjançant captadors solars tèrmics o panells fotovoltaics sobre la coberta de les edificacions i altres construccions auxiliars d'aquestes, incloses les marquesines, o pèrgoles d'aparcaments quan les instal·lacions no superin el metre d'alçada des de la coberta plana o marquesina, o en cas de coberta inclinada, quan els captadors o els panells s'hi ubiquin adossats en paral·lel.

SECCIÓ 6a REGULACIÓ DE LES ACTIVITATS COMPLEMENTÀRIES

Article 41. Activitats complementàries per electrolineres

Per a les activitats d'electrolineres, són d'aplicació les disposicions següents:

a. Als efectes d'aquest pla s'entenen com a activitats complementàries aquelles estrictament vinculades a l'activitat principal de subministrament per a vehicles, que comprenen els usos comercials, i el servei de rentat de vehicles .
b. Pel que fa a la regulació des usos i activitats complementàries cal atenir-se a la regulació establerta pel PGM d'acord amb la zona on s'ubiqui la instal·lació i, en el seu cas, a les condicions establertes en els plans d'usos de pública concurrència vigents a l'àmbit.
c. En qualsevol cas, només s'admeten usos comercials amb un format inferior a 100m2 de de superfície de venda.
d. Als sòls industrials (22a) serà d'aplicació l'article 311 de les normes urbanístiques del PGM en relació amb les activitats complementàries.
e. Les llicències de les activitats complementàries es regularan amb els mateix règim aplicable a les instal·lacions de subministrament de carburants.
f. L'accés del públic a l'activitat complementària no es pot realitzar directament des de la via pública.
g. L'activitat complementària haurà de respectar simultàniament el règim horari sectorial propi de l'activitat i el de la seva activitat principal.

Article 42. Activitats complementàries de les estacions de recàrrega de venda al públic o d'intercanvi de bateries en aparcaments d'accés públic

No són d'aplicació, ni en planta baixa ni en soterrani, les disposicions sobre activitats recollides a l'article anterior sota el concepte de complementàries, llevat de les que de manera específica puguin ser admeses en altres regulacions per a l'ús del subsòl.

SECCIÓ 7a. CONDICIONS GENERALS APLICABLES ALS PUNTS D'INTERCANVI DE BATERIES

Article 43. Condicions generals d'implantació per als punts d'intercanvi de bateries d'accés públic

1. Els punts d'intercanvi amb estacions d'intercanvi de bateries del tipus 1, destinats a cotxes, quadricicles i motos, només podran emplaçar-se com activitat complementària en aparcaments d'accés públic de rotació, eletrolineres, tallers mecànics i concessionaris d'automòbils, sempre que aquests dos últims no tinguin els seus accessos a través de vies pacificades com són els eixos verds de prioritat de vianants i els carrers de nuclis antics amb vocació veïnal i/o plataforma única. De manera general, es permetrà l'accés dels vehicles per tal que l'intercanvi de bateries s'efectuï dins de l'establiment. A més, s'haurà de donar compliment al punt 3 d'aquest article.

2. Els punts d'intercanvi amb estacions d'intercanvi del tipus 2, destinats a vehicles de mobilitat personal (bicicletes, cicles de més de dues rodes, patinets), es podran ubicar en qualsevol situació sempre que es compleixi el punt 3 d'aquest article.

3. La implantació d'aquestes activitats d'intercanvi de bateries queda condicionada per qüestions de seguretat i compatibilitat en relació amb altres usos que es puguin desenvolupar a l'immoble, i serà d'aplicació allò que es determina de manera general a l'article 5b.bis d'aquestes normes, i especialment als punts 5bis.7, 5bis.8, 5bis.9 i 5bis.10.

DISPOSICIONS TRANSITÒRIES

Primera. Règim aplicable a les instal·lacions de subministrament existents

1. Activitats disconformes.

   a. Es consideren activitats disconformes les activitats autoritzades amb anterioritat a l'entrada en vigor d'aquest pla que en virtut de les noves determinacions urbanístiques no acompleixin les condicions d'emplaçament i paràmetres reguladors establerts al present Pla.

   b. Les activitats que queden en situació d'activitats disconformes a l'aplicació d'aquesta normativa poden continuar la seva activitat i els hi serà d'aplicació allò que disposa l'article 108 del Decret legislatiu 1/2010, de 3 d'agost, pel qual s'aprova el Text refós de la Llei d'urbanisme, i l'article 119 del Decret 305/2006, de 18 de juliol, i en particular:

   - S'admetran les obres de consolidació, conservació, reparació i modernització de les condicions higièniques i ambientals, i les que tendeixin a suprimir o reduir els efectes molestos, nocius, insalubres o perillosos, de les instal·lacions.
   - No s'autoritzen les noves construccions ni les ampliacions de les edificacions existents.
   - No s'admeten en cap cas les activitats que puguin ocasionar impacte ambiental no admissible per als habitatges, d'acord amb la regulació que sigui vigent, perquè puguin tenir caràcter insalubre, nociu, perillós i altres consideracions de qualitat ambiental.

2. Instal·lacions amb llicència d'us provisional

   De conformitat amb l'article 53 TRLUC, els usos provisionals autoritzats han de cessar quan ho acordi l'administració actuant, o quan hagi transcorregut el termini de vigència establert en l'acord d'autorització, sense que en cap cas els afectats tinguin dret a percebre indemnització.

   Aquestes instal·lacions queden sotmeses al règim previst a l'apartat 1.b.

3. Les instal·lacions de subministrament conformes amb les determinacions del present pla poden continuar la seva activitat.

Primera bis. Règim aplicable als punts de recàrrega a la via pública

Les durades de les instal·lacions de subministrament elèctric ja existents en via pública, que també quedaran sotmeses al règim temporal que es regula en la disposició transitòria sisena, comptabilitzaran el termini que s'estableix de manera general a partir de l'aprovació d'aquest pla.

Segona. Règim aplicable a les instal·lacions de subministrament regulades segons el Pla Especial de Serveis tècnics dels Cinturons (1992) i en sòls qualificats de 7.

1. Les instal·lacions de subministrament en totes les seves tipologies implantades i en funcionament de conformitat amb el Pla Especial de Serveis tècnics dels Cinturons de 1992 es regeixen per les regles següents:

   a. Les que siguin conformes amb les determinacions del present pla poden continuar la seva activitat.

   b. Les instal·lacions de subministrament en totes les seves tipologies previstes en el Pla Especial de Serveis tècnics dels Cinturons de 1992 que no s'haguessin implantat ni es trobin en funcionament, s'hauran d'ajustar a totes les previsions del nou pla.

   c. Les instal·lacions de subministrament en totes les seves tipologies implantades i en funcionament de conformitat amb el Pla Especial de Serveis tècnics dels Cinturons de 1992 i que no compleixin amb les previsions del present pla queden en situació de disconformitat. Aquestes instal·lacions es regiran pel previst als articles 108 del Decret legislatiu 1/2010, de 3 d'agost, pel qual s'aprova el Text refós de la Llei d'urbanisme, i l'article 119 del Decret 305/2006, de 18 de juliol, pel qual s'aprova el Reglament de la Llei d'Urbanisme, i en particular:

   - S'admetran les obres de consolidació, conservació, reparació i modernització de les condicions higièniques i ambientals, i les que tendeixin a suprimir o reduir els efectes molestos, nocius, insalubres o perillosos, de les instal·lacions.
   - S'autoritzen les noves construccions i les ampliacions de les edificacions existents, dintre de les condicions del nou pla –excepte les condicions d'emplaçament-quan la seva finalitat sigui augmentar les condicions de seguretat de la instal·lació. En tot cas, no s'autoritzen les noves construccions ni les ampliacions de les edificacions existents.
   - No s'admeten en cap cas les activitats que puguin ocasionar impacte ambiental no admissible per als habitatges, d'acord amb la regulació que sigui vigent, perquè puguin tenir caràcter insalubre, nociu, perillós i altres consideracions de qualitat ambiental.

2. Les instal·lacions de subministrament en totes les seves tipologies implantades i en funcionament de conformitat amb el Pla Especial de Serveis tècnics dels Cinturons de 1992 en sòl d'equipament metropolità (7c) no queden en situació de disconformitat i poden continuar l'activitat.

3. Per aquelles instal·lacions implantades en sòls qualificats d'equipaments (7c) dins de l'àmbit específic Industrial de la Zona Franca (AE-1a) delimitat en el plànol "o.04. Àrees de regulació" no queden en situació de disconformitat i poden continuar l'activitat.

4. Les instal·lacions de subministrament en totes les seves tipologies implantades i en funcionament en sòl d'equipament (7), es regulen pel que disposa la DT 1a.

Tercera. Instal·lació de punts de recàrrega elèctrica

Sense contingut

Tercera bis. Implantació de punts de recàrrega elèctrica en les instal·lacions de subministrament de combustibles existents

Les instal·lacions de subministrament de carburants i combustibles podran incorporar els punts de recàrrega elèctrica per a vehicles que s'exigeixi segons la legislació vigent en cada moment.

Aquelles instal·lacions de subministrament de carburants i combustibles que compleixin les condicions establertes per esdevenir instal·lacions mixtes, podran incorporar punts i estacions de recàrrega, així com espais destinats a l'intercanvi de bateries sempre i quan es compleixin els requeriments tècnics i de seguretat exigits per les normatives vigents.

Quarta. Règim aplicable a les sol·licituds de llicència en tràmit

1. Les determinacions establertes en aquest Pla especial urbanístic no seran d'aplicació per resoldre les sol·licituds de llicències per a l'obertura, instal·lació o ampliació d'activitats o usos concrets o la tramitació de comunicats previs a l'inici de l'activitat quan es trobin en alguna de les següents situacions:

   a. Que tingui llicència d'obres concedida o comunicat d'obres vinculat a l'activitat admès amb anterioritat al 5 de maig de 2018.

   b. Que es trobi en tràmit la sol·licitud de llicència d'obres en virtut d'un certificat d'aprofitament urbanístic anterior al 5 de maig de 2018 o bé perquè en aquella data s'hagués exhaurit el termini màxim de tramitació per a la resolució de la llicència, per causes imputables a l'administració.

c. Que s'hagi tramitat un assabentat d'obres vinculat a l'activitat i es trobes a data 5 de maig de 2018 exclusivament pendent de control inicial.

Cinquena. Instal·lacions de subministrament en règim de concessió.

Les actuals instal·lacions en règim de concessió es regeixen quant a la seva durada per les disposicions dels corresponent decrets de concessió, quedant extingides les concessions en acabar el període corresponent amb les seves pròrrogues, tenint en compte que:

a. No es podrà atorgar pròrroga de duració si no està expressament prevista a la concessió.

b. La possible extinció anticipada es regirà per l'expressament previst a la concessió, i si res es va preveure per la normativa general de patrimoni de la Llei 33/2003 de 3 de novembre, de Patrimoni de les Administracions Públiques i pel Real Decret 1372/1986 de 13 de juny (Reglamento de bienes de las entidades locales).

Les instal·lacions en règim de concessió que es trobin en situació de disconformitat a que es refereix el número 1 d'aquesta DT queden sotmeses al règim previst a l'apartat 1.b de la DT Primera.

Sisena. Condicions d'emplaçament de punts de recàrrega a la via pública

1. Independentment del que s'estableix a l'article 28, amb l'objectiu de fomentar inicialment el desplegament de la infraestructura de recàrrega elèctrica pública per a vehicles, s'admetrà la implantació de punts de recàrrega elèctrica en sòls qualificats de sistema viari (clau 5) durant un període de màxim de 10 anys a partir de l'efectivitat d'aquest pla i disposaran d'un termini màxim de 10 anys per a la seva supressió des de la llicència d'implantació. La iniciativa d'aquestes implantacions serà sempre pública. A les Àrees de Tractament Específic (ATE) es permetrà prolongar la durada de la instal·lació, sempre que es justifiqui el dèficit d'alternatives de recàrrega en aparcaments d'accés públic de rotació.
2. Per a les instal·lacions destinades a vehicles de transport públic i/o col·lectiu, taxis o flotes de serveis municipals es podrà prolongar la durada de la instal·lació sempre que sigui necessari per al manteniment del servei.
3. D'acord amb criteris de funcionalitat i de millora de la convivència d'usos a l'espai públic, els punts de recàrrega elèctrica s'admetran a qualsevol àmbit de la ciutat, tant en vies bàsiques o no bàsiques, sempre que es garanteixi la correcta integració en els projectes d'urbanització de l'entorn on s'ubiquen, sense perjudicar el trànsit de vianants i altres modes de mobilitat i no hi hagi una previsió de pacificació del trànsit de vehicles en aquestes vies. No s'admetran, en els eixos verds de prioritat de vianants, ni en carrers de nuclis antics amb vocació veïnal i/o plataforma única. Tampoc en vies bàsiques que no disposin de cordó de serveis.
4. Per tal de garantir l'amortització de la infraestructura existent en cas de pacificació o aprovació de nous projectes d'urbanització de carrers que puguin requerir la seva supressió, es permetrà l'amortització del temps restant, establert segons el punt 1 d'aquesta disposició, que podrà ser afegit al temps restant d'un altre en un emplaçament proper que no estigui afectat.
5. Prèviament a l'execució del projecte, caldrà disposar d'un informe favorable específic dels serveis municipals responsables en matèria de mobilitat, així com dels serveis municipals responsables de planificació de l'espai públic per tal d'informar sobre la idoneïtat de l'emplaçament.

DISPOSICIONS ADDICIONALS

Primera. Regulació específica a l'àmbit portuari

Aquest àmbit inclou tots els sòls regulats segons el sistema general portuari, destinats a activitats portuàries, així com la Zona d'Activitats Logístiques Z.A.L, en que seran d'aplicació les NNUU del PGM, així com qualsevol altre planejament derivat d'aplicació.

Segona. Instal·lacions de subministraments en àmbits de transformació.

El planejament derivat establirà les condicions per a l'efectiva transformació de les instal·lacions de subministrament de qualsevol tipus situades en àmbits de transformació.

Tercera. Ordenança municipal d'Usos del Paisatge Urbà de Barcelona

En tot cas serà d'aplicació a les instal·lacions regulades per aquest pla especial, amb independència de la seva localització, allò que es disposa en l'Ordenança Municipal d'Usos del Paisatge Urbà de Barcelona, de 26 de març del 1999 (BOP 146 de 19 de juny de 1999) en relació amb la disposició dels rètols, exposició de productes en façana, exposició de productes fora dels tancaments dels establiments, etc.

Quarta. Revisió del pla

De manera periòdica, i com a màxim cada quatre anys, caldrà procedir a la revisió d'aquest pla especial, valorant els seus efectes durant aquest període i introduint, en funció d'això, les modificacions que siguin pertinents. Especialment caldrà revisar els criteris establerts com a condicions d'emplaçament i integració de noves instal·lacions i, en el seu cas, modificar les seves determinacions.

Cinquena. Transformació d'instal·lacions de subministrament de combustibles o mixtes existents en electrolineres

Es podran transformar totalment a electrolineres aquelles instal·lacions existents de subministrament de carburants i combustibles, o mixtes, sempre que la parcel·la on estiguin emplaçades compleixi les condicions generals d'emplaçament establertes al capítol VIII, secció 1a, d'aquestes normes.

En relació amb els condicionant establerts a la secció 3a del capítol VIII *"Condicions específiques de regulació establertes per a eixos principals, les àrees específiques, les àrees sensibles i àrees de tractament específic per a les electrolineres"*, només seran d'aplicació els articles 34.3 i 34.4.

A més, les noves activitats d'electrolineres hauran de complir les altres condicions establertes per aquestes normes.

Sisena. Ordenança sobre condicions de protecció contra incendis (RCPI-08)

Serà d'aplicació a les instal·lacions regulades per aquest pla especial allò que es disposa en l'Ordenança sobre condicions de protecció contra incendis, de 29 de febrer de 2008, en relació amb les condicions que han de complir els edificis i les instal·lacions, així com els projectes d'urbanització. Per als aparcaments i les activitats que exerceixin la seva activitat a l'empara d'una llicència anterior a l'aprovació d'aquest pla, seran d'aplicació les disposicions transitòries d'aquesta ordenança i, en cas necessari, seran d'aplicació les mesures correctores exigides.

ANNEX. LLISTAT D'ACTIVITATS

Codi	Adreça	Descripció de l'activitat
1-CIUTAT VELLA		
01.01	Moll de la Barceloneta, 1X	Unitat de subministrament de carburants per embarcacions
01.02	Moll Bosch i Alsina, 1	Unitat de subministrament de carburant per embarcacions
01.03	Moll de Llevant, 1	Unitat de subministrament de carburants per embarcacions
01.04	C/ Doctor Aiguader, 50	Estació de serveis de Gas Natural Vehicular
01.05	C/ Doctor Aiguader, 74	Unitat de subministrament
01.06	C/ Escar, 26	Unitat de subministrament de carburants per embarcacions
2- EIXAMPLE		
02.01	C/ Casanova, 23-29	Garatge-aparcament de vehicles amb subministrament de carburants
02.02	C/ Casanova, 89	Estació de serveis
02.03	C/Comte d'Urgell, 219-221	Estació de serveis
02.04	Av.Diagonal, 372	Unitat de Subministrament
02.05	C/ Diputació, 9	Unitat de Subministrament
02.06	C/ Diputació, 371	Estació de serveis
02.07	C/ Marquès de Campo Sagrado, 35	Unitat de Subministrament
02.08	Av.Gaudí, 1	Estació de serveis
02.09	Av. Paral.lel, 134B	Estació de serveis
02.10	C/Provença, 309	Estació de serveis (activitat cessada)
02.11	C/Roger de Flor, 58	Estació de serveis
02.12	C/ València, 503	Estació de serveis
3- SANTS-MONTJUÏC		
03.01	c/ A Zona Franca, 38	Estacionament, manteniment, reparació, rentat de vehicles propis amb subministrament de carburant per a vehicles propis, Transports de Barcelona, S.A.
03.02	c/ B Zona Franca, 13	Estació de serveis amb subministrament de GNL i GNC
03.03	Ctra/Circumval.lació Nord Tram 6, 10	Magatzem, oficines, taller de reparació de camions de flota i subministrament gas-oil per a vehicles propis. Autoritat Portuària de Barcelona.
03.04	Ctra/Circumval.lació Nord Tram 6, 11	Edifici ASTA I Instal·lacions. Instal·lació de subministrament de carburants per a vehicles propis.
03.05	c/ F Zona Franca, 35	Estació de serveis
03.06	c/ L Zona Franca, 2	Magatzem logístic, oficines privades i sortidor de gas-oil per a vehicles propis.
03.07	Ptge. Moçambic,2	Estació de serveis
03.08	C/ Major de Mercabarna,26	Estació de serveis
03.09	C/ Major de Mercabarna,125	Estació de serveis
03.10	C/Moianès, 34	Estació de serveis
03.11	C/ Número 3 Zona Franca, 50-84	Estació de serveis
03.12	C/ Número 29 del BZ 50-62	Estació de serveis
03.13	C/ Número 60 Zona Franca,2	Unitat de subministrament per a vehicles propis.
03.14	Av.Paral.lel, 25	Estació de serveis
03.15	Av.Paral.lel, 181-183	Estació de serveis
03.16	C/ Transversal 4, 1	Instal·lació de subministrament de carburant per a vehicles propis.
03.17	Pg. Zona Franca, 35	Estació de serveis
03.18	Pg. Zona Franca, 75-81	Estació de serveis
03.19	Pg. Zona Franca, 82-84	Estació de serveis
03.20	Pg. Zona Franca, 221	Estació de serveis amb subministrament de GLP.
03.21	C/ A Zona Franca, 3	Instal·lació de subministrament de carburant per a vehicles propis.
03.22	C/ K Zona Franca	Estació de serveis amb subministrament de GLP.
03.23	C/ Z Zona Franca, 23-27	Aparcament de vehicles pesants amb subministrament de carburants per vehicles propis.
4- LES CORTS		
04.01	Av. Diagonal, 687	Estació de serveis
04.02	Av. Doctor Marañon, 34	Unitat de subministrament
04.03	Av. Esplugues, 103B	Estació de serveis
04.04	C/ Galileu, 198	Estació de serveis
04.05	C/ Joan Güell, 203-207	Estació de serveis
5-SARRIÀ SANT GERVASI		
05.01	C/ Balmes, 286	Estació de serveis
05.02	C/ Craywinckel, 1	Estació de serveis
05.03	C/ Eduardo Conde, 11	Unitat de subministrament
05.04	Rda. General Mitre, 128B	Estació de serveis
05.05	Av. Sarrià, 126	Estació de serveis
05.06	C/ Terré, 22X	Estació de serveis
6-GRÀCIA		
06.01	C/Collserola, 2	Estació de serveis amb subministrament de GLP
06.02	C/Legalitat, 57-59	Estació de serveis
06.03	Pg. Vall d'Hebrón, 72-74	Estació de serveis
06.04	Av. Vallcarca, 231	Unitat de subministrament
7-HORTA-GUINARDÓ		
07.01	PL Eivissa, 12	Garatge en planta baixa d'edifici amb subministrament de carburants
07.02	Av. Mare de Déu de Montserrat, 87B	Estació de serveis
07.03	Ctra. Sant Cugat, 190	Estació de serveis
07.04	C/ Tajo, 28-34	Estació de serveis
07.05	Pg. Valldaura, 106-112	Estació de serveis
07.06	Rbla. Volart, 2	Estació de serveis
8- NOU BARRIS		
08.01	c/ Doctor Pi i Molist, 110	Estació de serveis
08.02	Via Favència, 121	Estació de serveis
08.03	Via Júlia, 207-209	Estació de serveis
08.04	Avda. Rio de Janeiro, 49	Unitat de subministrament
08.05	Pg. Valldaura, 210	Estació de serveis
08.06	Ctra. de Ribes, 134-138	Estació de serveis

9-SANT ANDREU

09.01	C/ Caracas, 24	Estació de serveis
09.02	C/ Ciutat d'Asunción, 12B	Estació de serveis
09.03	C/ Ciutat d'Asunción, 69	Estació de serveis
09.04	C/Felip II, 92-94	Estació de serveis
09.05	C/Felip II, 138-142	Garatge amb subministrament de carburants.
09.06	C/Fra Juniper Serra, 44	Estació de serveis
09.07	C/Gran de Sant Andreu, 513B	Estació de serveis
09.08	Pg. Guayaquil, 25-27	Estació de serveis
09.09	Av. Meridiana, 666	Estació de serveis
09.10	C/ Sant Adrià, 81	Estació de serveis
09.11	Pg. Santa Coloma, 73	Estació de serveis
09.12	C/ Santander, 102	Estació de serveis
09.13	C/Tucuman, 2	Estació de serveis

10-SANT MARTÍ

10.01	C/Almogàvers,66	Estació de serveis
10.02	C/Almogàvers,159	Estació de serveis
10.03	C/Bac de Roda, 66	Estació de serveis
10.04	C/Bac de Roda, 134	Unitat de subministrament
10.05	C/Badajoz, 108	Unitat de subministrament
10.06	Av. Bogatell, 49	Estació de serveis
10.07	C/Buenaventura Muñoz, 25	Taller de manteniment, reparació i rentat i subministrament de carburant per vehicles propis.
10.08	Pg. Calvell, 39	Unitat de subministrament
10.09	C/ Ciutat de Granada, 2	Unitat de subministrament
10.10	C/Clot, 2	Estació de serveis
10.11	C/Clot, 181	Estació de serveis
10.12	Av. Diagonal,189	Unitat de subministrament
10.13	Av. Litoral, 49	Estació de serveis
10.14	C/Lope de Vega, 125	Estació de serveis
10.15	Pg. Maragall, 33-35	Aparcament públic amb subministrament de carburants
10.16	C/Pere IV, 79	Estació de serveis
10.17	C/Pere IV, 448	Estació de serveis
10.18	C/Pere IV, 548	Unitat de subministrament
10.19	C/Perú, 163	Estació de serveis
10.20	C/Pujades, 154	Estació de serveis
10.21	C/Pujades, 309	Estació de serveis
10.22	C/Roc Boronat, 10	Unitat de subministrament
10.23	C/Santander, 50	Unitat de subministrament
10.24	C/ Maresme, 81-85	Estació de serveis

C. DOCUMENTACIÓ GRÀFICA

LLISTAT DE PLÀNOLS

Plànols d'Informació

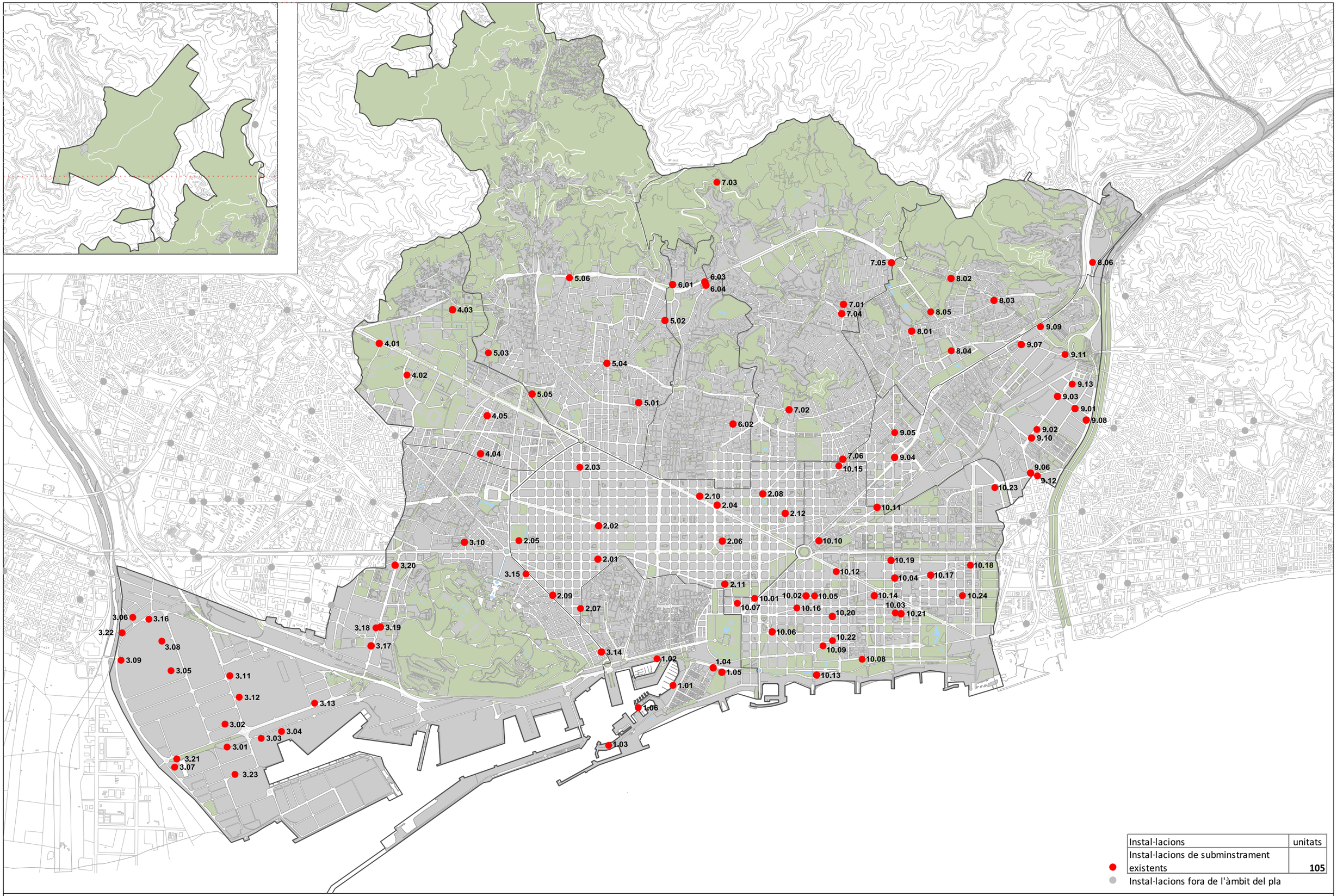
ESTAT ACTUAL

i.01 Activitats existents
i.02 Tipologia segons la destinació del subministrament
i.03 Activitats en nuclis antics
i.04 Activitats en àmbits de transformació
i.05 Activitats en Superilles
i.06 Situació en relació amb la xarxa viària bàsica de circulació
i.07 Situació en relació amb les amplades de vial
i.08 Activitats complementàries
i.09 Activitats relacionades al Pla Especial de serveis Vinculats als cinturons (1992)

Plànols d'Ordenació

PROPOSTA

o.01 Àmbit del pla
o.02a Xarxa viària bàsica de circulació
o.02b Xarxa viària bàsica amb carrers > 20 m
o.03 Eixos de regulació
o.04 Àrees de regulació
o.05 Imatge de la proposta (plànol de caràcter indicatiu)
o.06 Àrees de Tractament Específic
o.07 Imatge de la proposta: regulació electrolineres (plànol de caràcter indicatiu)



Instal·lacions	unitats
Instal·lacions de subministrament existents	105
Instal·lacions fora de l'àmbit del pla	

Ajuntament de Barcelona
Ecologia, Urbanisme i Mobilitat
Direcció de Serveis de Planejament

PLA ESPECIAL URBANÍSTIC PER A LA IMPLANTACIÓ D'INSTAL·LACIONS DE SUBMINISTRAMENT PER A VEHICLES A MOTOR A LA CIUTAT DE BARCELONA

ESTAT ACTUAL

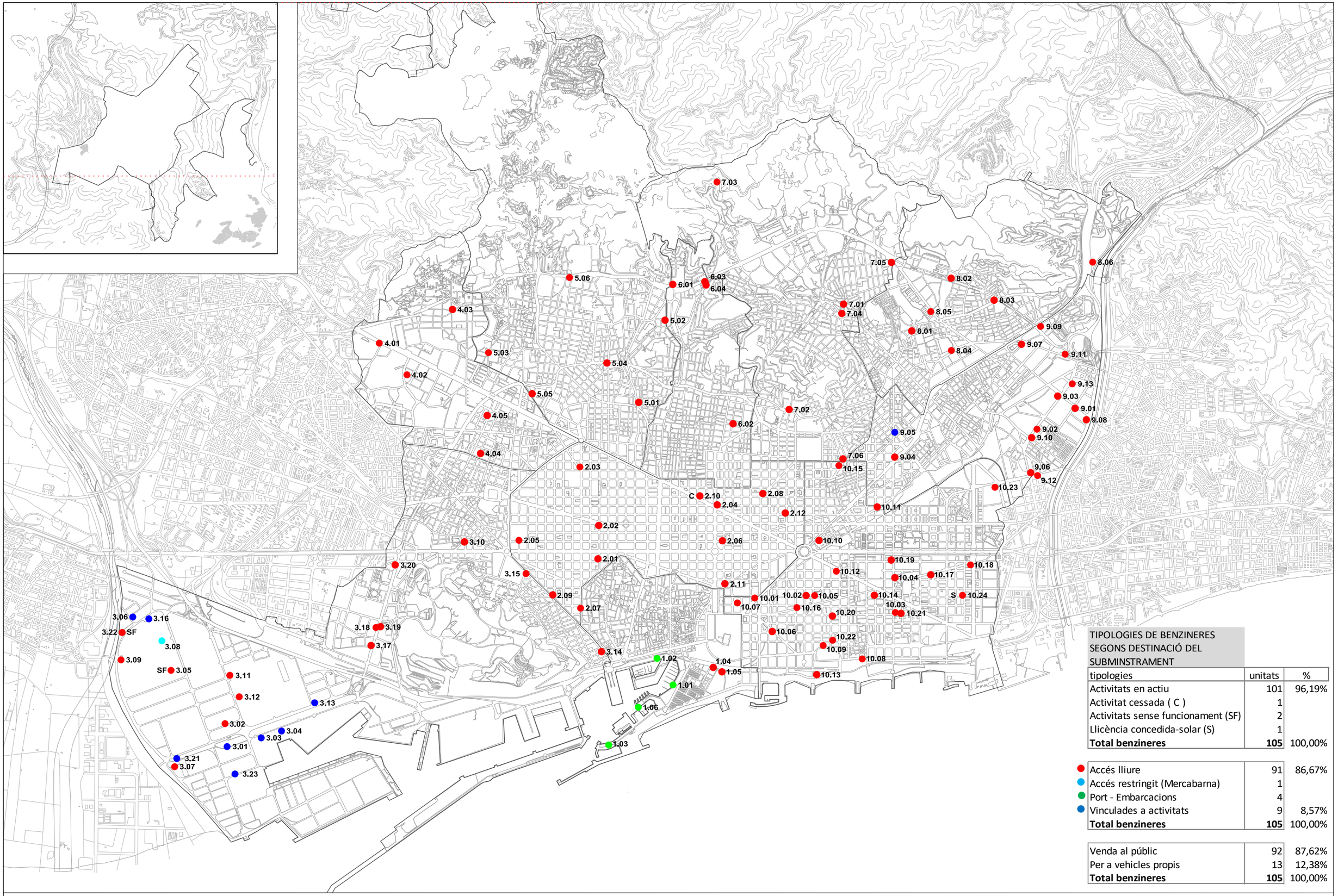
ACTIVITATS EXISTENTS

0 500 1000 1500

E 1/50.000

ABRIL 2019

i.01



TIPOLOGIES DE BENZINERES SEGONS DESTINACIÓ DEL SUBMINSTRAMENT		
tipologies	unitats	%
Activitats en actiu	101	96,19%
Activitat cessada (C)	1	
Activitats sense funcionament (SF)	2	
Llicència concedida-solar (S)	1	
Total benzineres	**105**	100,00%

Accés lliure	91	86,67%
Accés restringit (Mercabarna)	1	
Port - Embarcacions	4	
Vinculades a activitats	9	8,57%
Total benzineres	**105**	100,00%

Venda al públic	92	87,62%
Per a vehicles propis	13	12,38%
Total benzineres	**105**	100,00%

Ajuntament de Barcelona
Ecologia, Urbanisme i Mobilitat
Direcció de Serveis de Planejament

PLA ESPECIAL URBANÍSTIC PER A LA IMPLANTACIÓ D'INSTAL·LACIONS DE SUBMINISTRAMENT PER A VEHICLES A MOTOR A LA CIUTAT DE BARCELONA

ESTAT ACTUAL

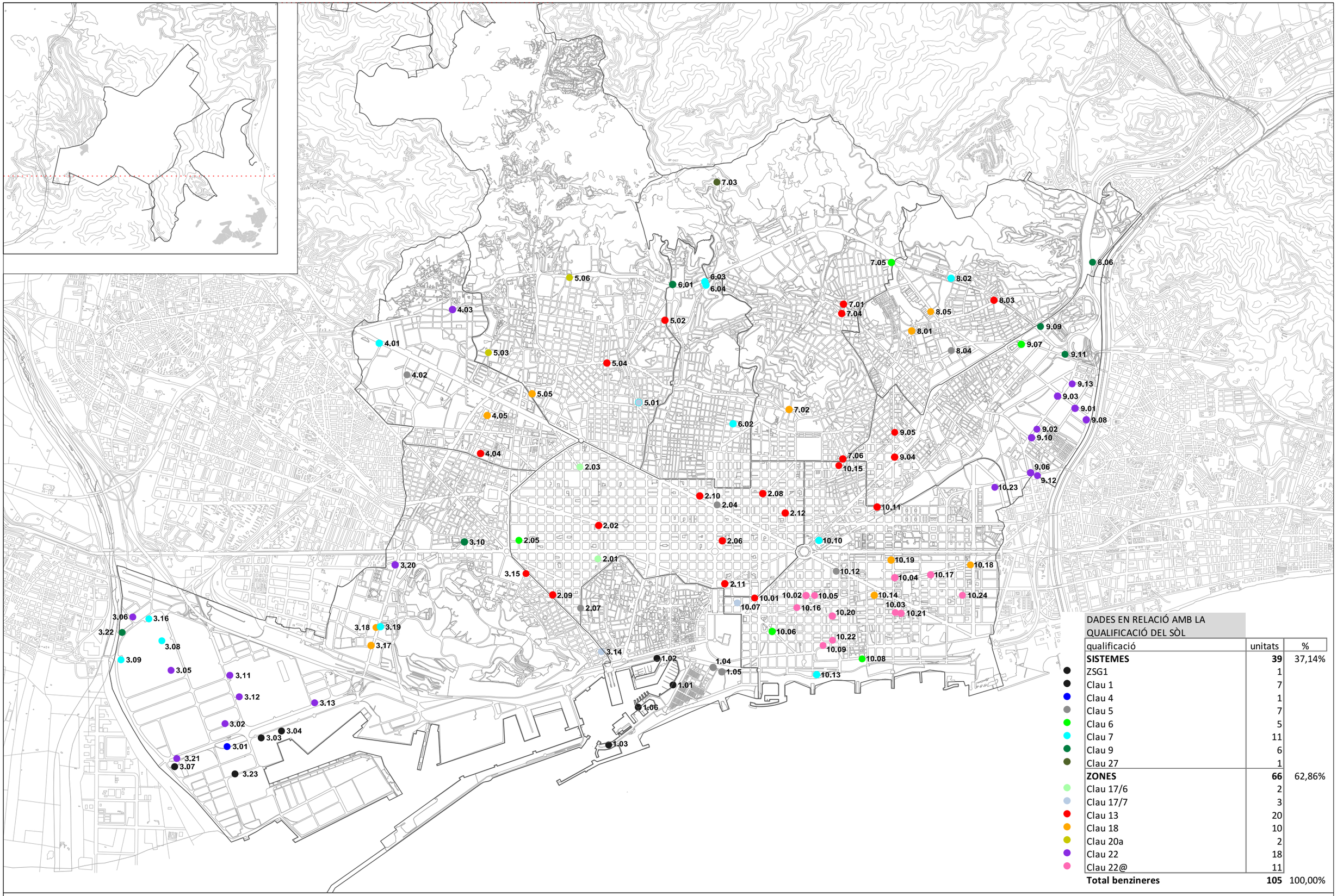
TIPOLOGIA SEGONS LA DESTINACIÓ DEL SUBMINISTRAMENT

0 500 1000 1500

E 1/50.000

ABRIL 2019

i.02



DADES EN RELACIÓ AMB LA QUALIFICACIÓ DEL SÒL		
qualificació	unitats	%
SISTEMES	**39**	37,14%
ZSG1	1	
Clau 1	7	
Clau 4	1	
Clau 5	7	
Clau 6	5	
Clau 7	11	
Clau 9	6	
Clau 27	1	
ZONES	**66**	62,86%
Clau 17/6	2	
Clau 17/7	3	
Clau 13	20	
Clau 18	10	
Clau 20a	2	
Clau 22	18	
Clau 22@	11	
Total benzineres	**105**	100,00%

Ajuntament de Barcelona
Ecologia, Urbanisme i Mobilitat
Direcció de Serveis de Planejament

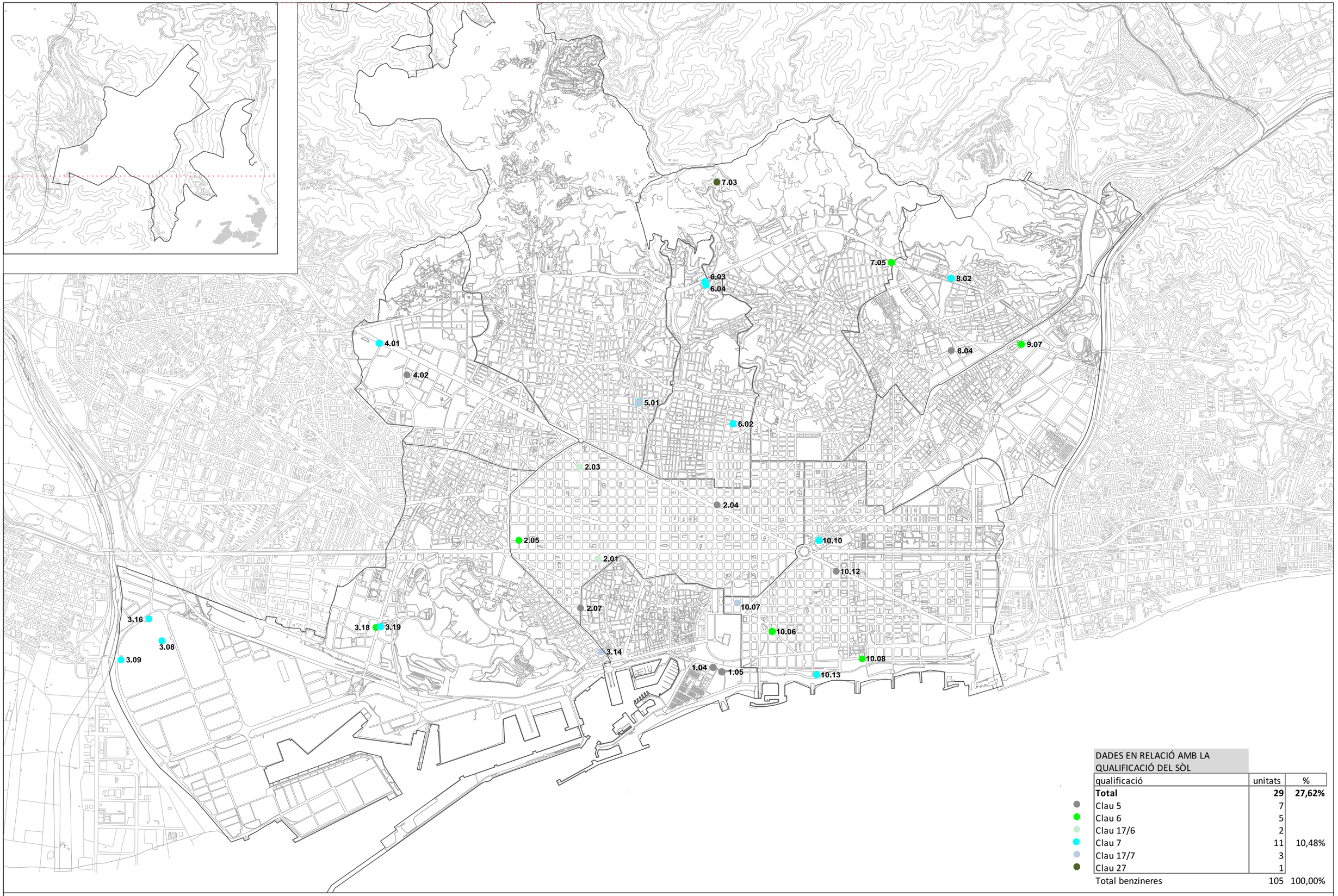
PLA ESPECIAL URBANÍSTIC PER A LA IMPLANTACIÓ D'INSTAL·LACIONS DE SUBMINISTRAMENT PER A VEHICLES A MOTOR A LA CIUTAT DE BARCELONA

ESTAT ACTUAL
QUALIFICACIÓ DEL SÒL

0 500 1000 1500
E 1/50.000

ABRIL 2019

i.03a



DADES EN RELACIÓ AMB LA QUALIFICACIÓ DEL SÒL		
qualificació	unitats	%
Total	**29**	**27,62%**
Clau 5	7	
Clau 6	5	
Clau 17/6	2	
Clau 7	11	10,48%
Clau 17/7	3	
Clau 27	1	
Total benzineres	105	100,00%

Ajuntament de Barcelona
Ecologia, Urbanisme i Mobilitat
Direcció de Serveis de Planejament

PLA ESPECIAL URBANÍSTIC PER A LA IMPLANTACIÓ D'INSTAL·LACIONS DE SUBMINISTRAMENT PER A VEHICLES A MOTOR A LA CIUTAT DE BARCELONA

ESTAT ACTUAL

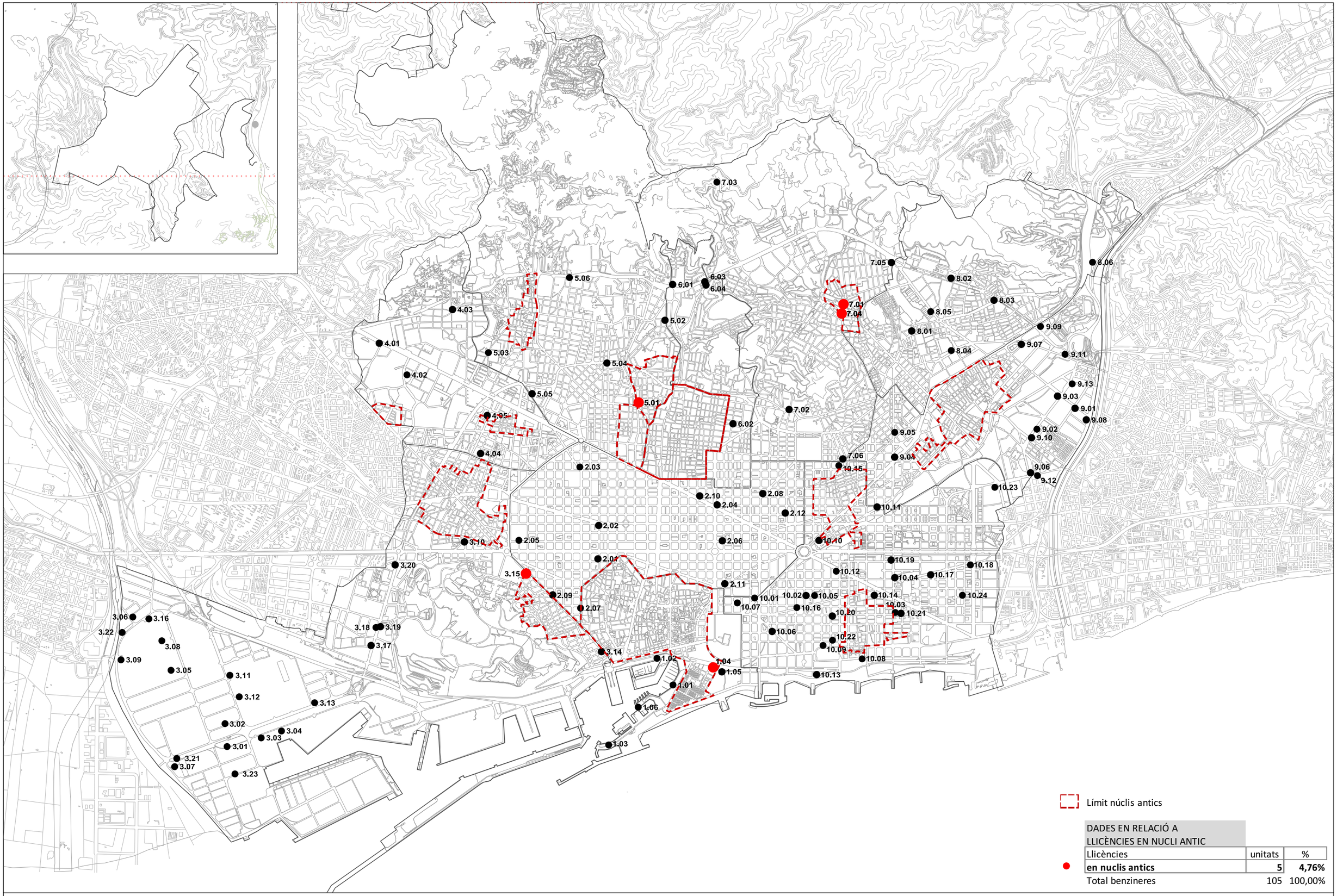
ACTIVITATS EN SÒLS QUALIFICATS DE ZONA VERDA, EQUIPAMENTS O VIAL

0 500 1000 1500

E 1/50.000

ABRIL 2019

i.03b



DADES EN RELACIÓ A LLICÈNCIES EN NUCLI ANTIC		
Llicències	unitats	%
en nuclis antics	**5**	**4,76%**
Total benzineres	105	100,00%

Ajuntament de Barcelona
Ecologia, Urbanisme i Mobilitat
Direcció de Serveis de Planejament

PLA ESPECIAL URBANÍSTIC PER A LA IMPLANTACIÓ D'INSTAL·LACIONS DE SUBMINISTRAMENT PER A VEHICLES A MOTOR A LA CIUTAT DE BARCELONA

ESTAT ACTUAL

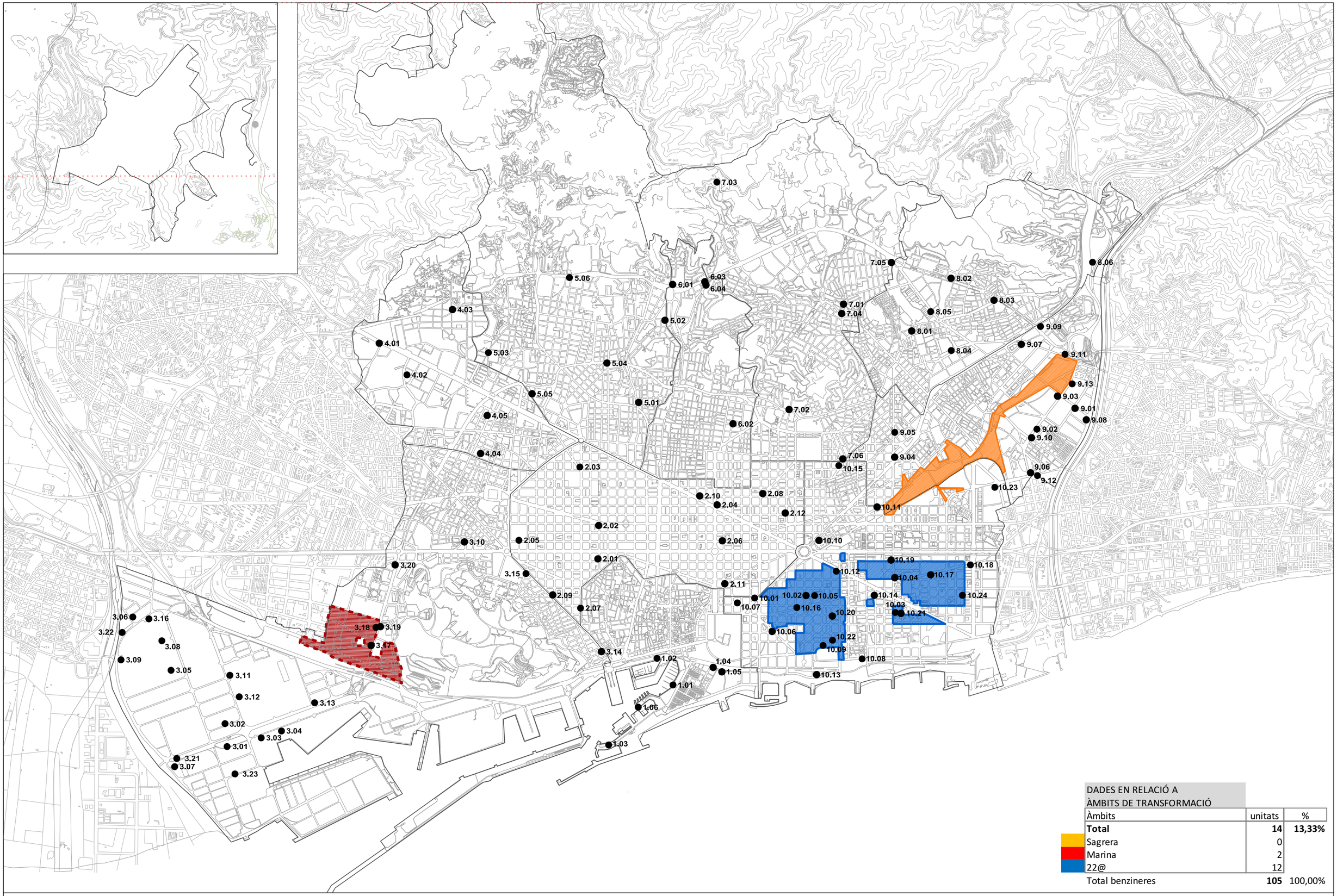
ACTIVITATS EN NUCLIS ANTICS

0 500 1000 1500

E 1/50.000

ABRIL 2019

i.04



DADES EN RELACIÓ A ÀMBITS DE TRANSFORMACIÓ		
Àmbits	unitats	%
Total	**14**	**13,33%**
Sagrera	0	
Marina	2	
22@	12	
Total benzineres	**105**	100,00%

Ajuntament de Barcelona
Ecologia, Urbanisme i Mobilitat
Direcció de Serveis de Planejament

PLA ESPECIAL URBANÍSTIC PER A LA IMPLANTACIÓ D'INSTAL·LACIONS DE SUBMINISTRAMENT PER A VEHICLES A MOTOR A LA CIUTAT DE BARCELONA

ESTAT ACTUAL

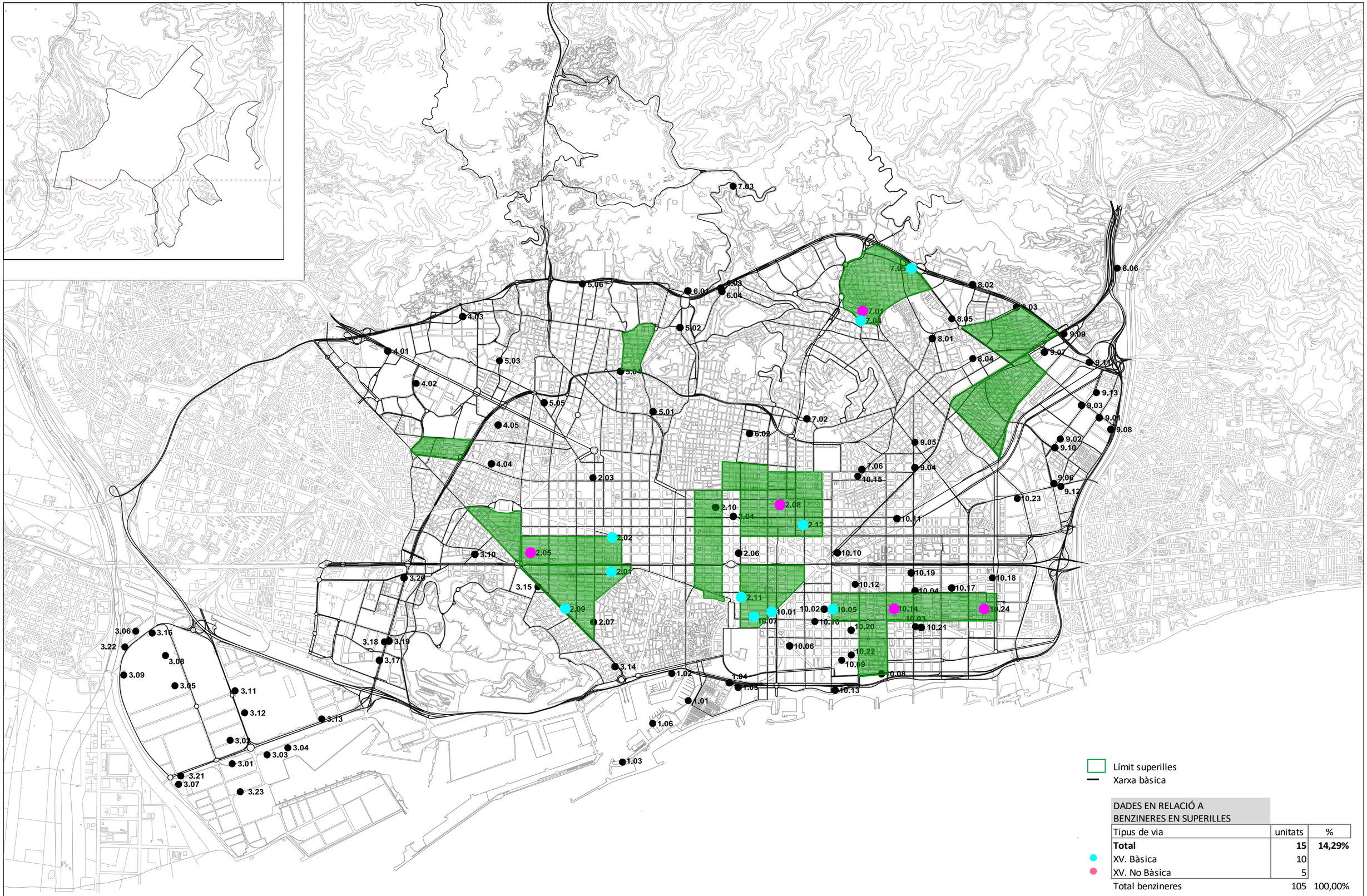
ACTIVITATS EN ÀMBITS DE TRANSFORMACIÓ

0 500 1000 1500

E 1/50.000

ABRIL 2019

i.05



DADES EN RELACIÓ A BENZINERES EN SUPERILLES

Tipus de via	unitats	%
Total	**15**	**14,29%**
XV. Bàsica	10	
XV. No Bàsica	5	
Total benzineres	105	100,00%

Ajuntament de Barcelona
Ecologia, Urbanisme i Mobilitat
Direcció de Serveis de Planejament

PLA ESPECIAL URBANÍSTIC PER A LA IMPLANTACIÓ D'INSTAL·LACIONS DE SUBMINISTRAMENT PER A VEHICLES A MOTOR A LA CIUTAT DE BARCELONA

ESTAT ACTUAL

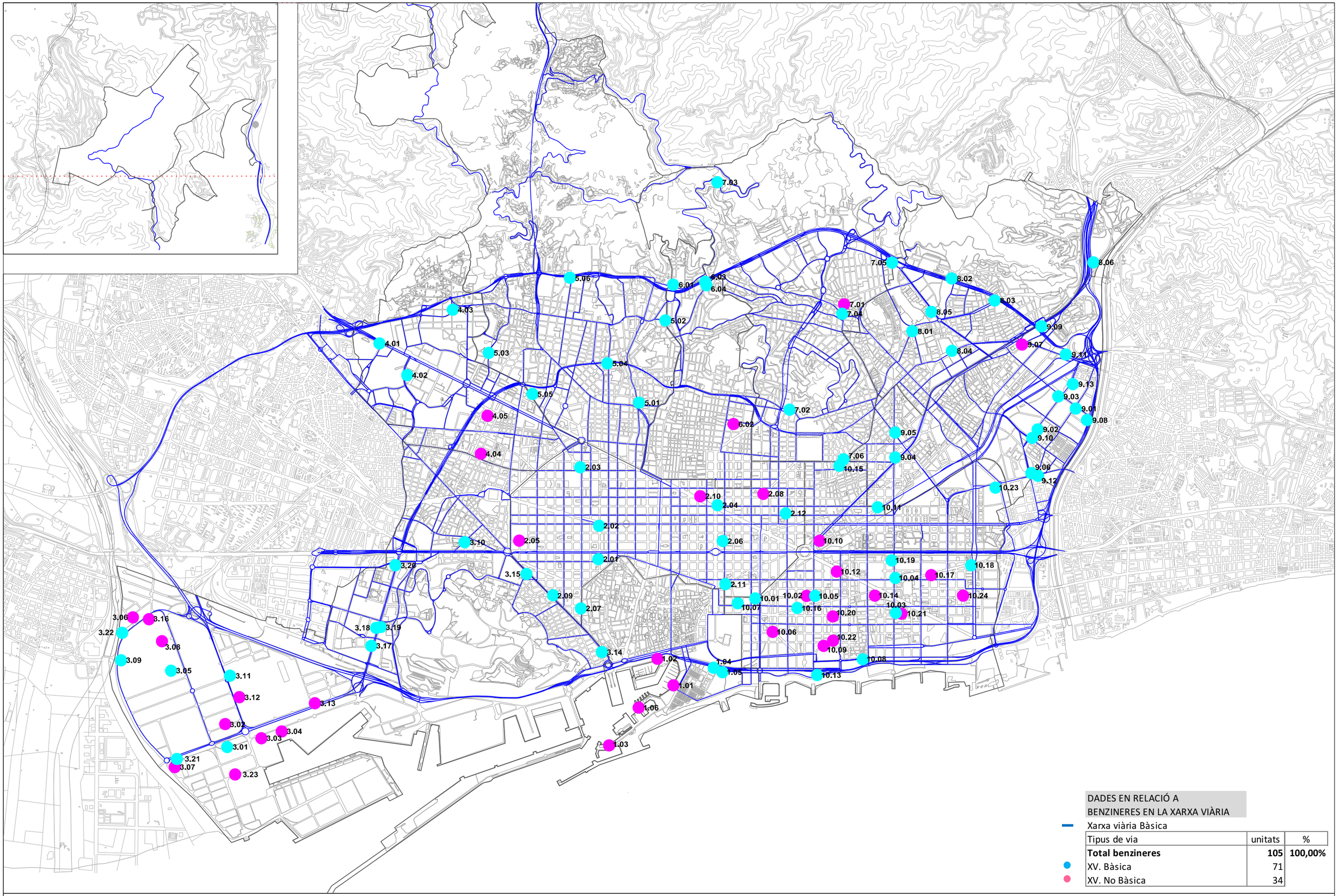
ACTIVITATS I SUPERILLES

0 500 1000 1500

E 1/50.000

ABRIL 2019

i.06



DADES EN RELACIÓ A
BENZINERES EN LA XARXA VIÀRIA

Xarxa viària Bàsica

Tipus de via	unitats	%
Total benzineres	**105**	**100,00%**
XV. Bàsica	71	
XV. No Bàsica	34	

Ajuntament de Barcelona
Ecologia, Urbanisme i Mobilitat
Direcció de Serveis de Planejament

PLA ESPECIAL URBANÍSTIC PER A LA IMPLANTACIÓ D'INSTAL·LACIONS
DE SUBMINISTRAMENT PER A VEHICLES A MOTOR A LA CIUTAT DE BARCELONA

ESTAT ACTUAL

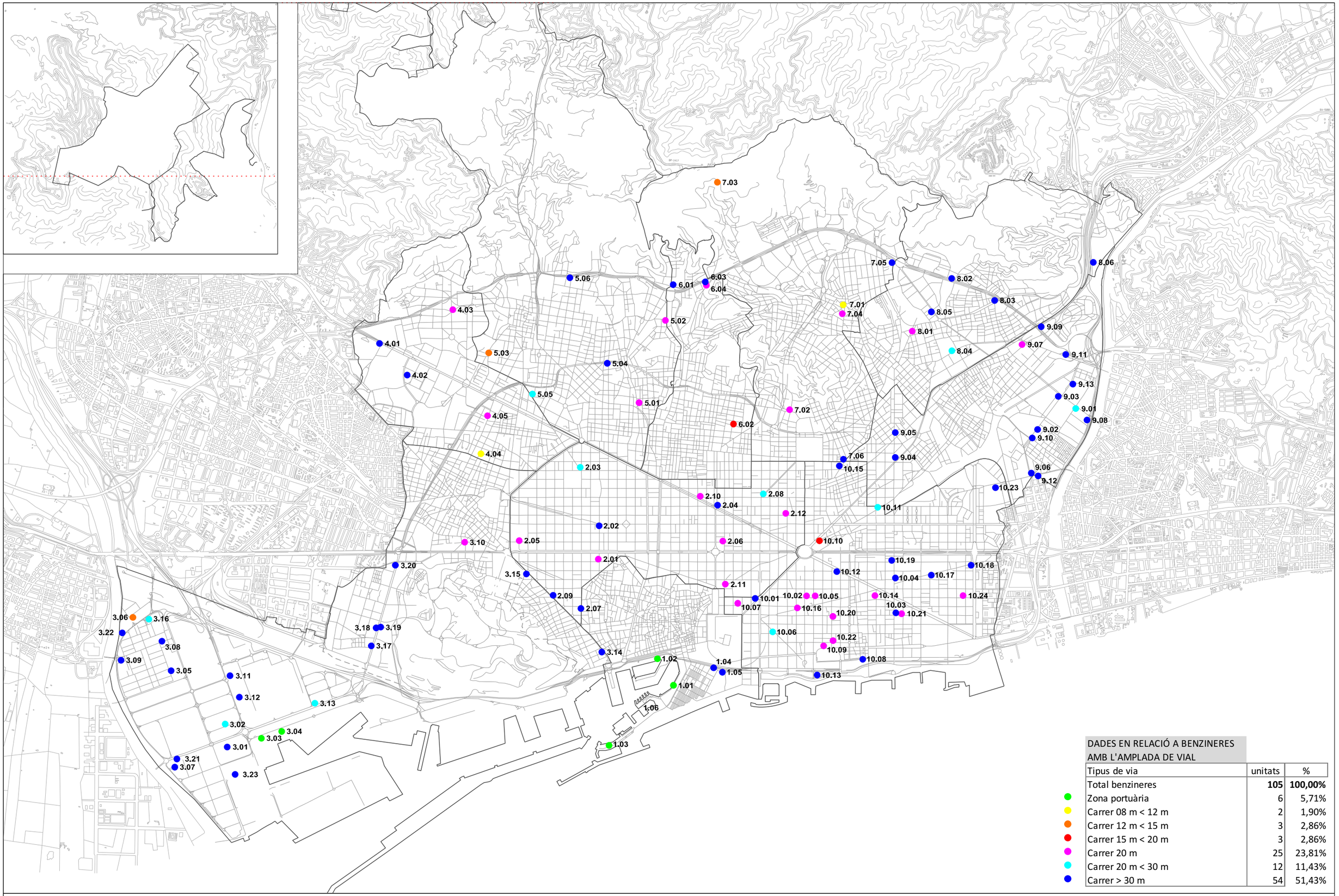
SITUACIÓ EN RELACIÓ AMB LA
XARXA VIÀRIA

0 500 1000 1500

E 1/50.000

ABRIL 2019

i.07



DADES EN RELACIÓ A BENZINERES AMB L'AMPLADA DE VIAL		
Tipus de via	unitats	%
Total benzineres	**105**	**100,00%**
Zona portuària	6	5,71%
Carrer 08 m < 12 m	2	1,90%
Carrer 12 m < 15 m	3	2,86%
Carrer 15 m < 20 m	3	2,86%
Carrer 20 m	25	23,81%
Carrer 20 m < 30 m	12	11,43%
Carrer > 30 m	54	51,43%

Ajuntament de Barcelona
Ecologia, Urbanisme i Mobilitat
Direcció de Serveis de Planejament

PLA ESPECIAL URBANÍSTIC PER A LA IMPLANTACIÓ D'INSTAL·LACIONS DE SUBMINISTRAMENT PER A VEHICLES A MOTOR A LA CIUTAT DE BARCELONA

ESTAT ACTUAL

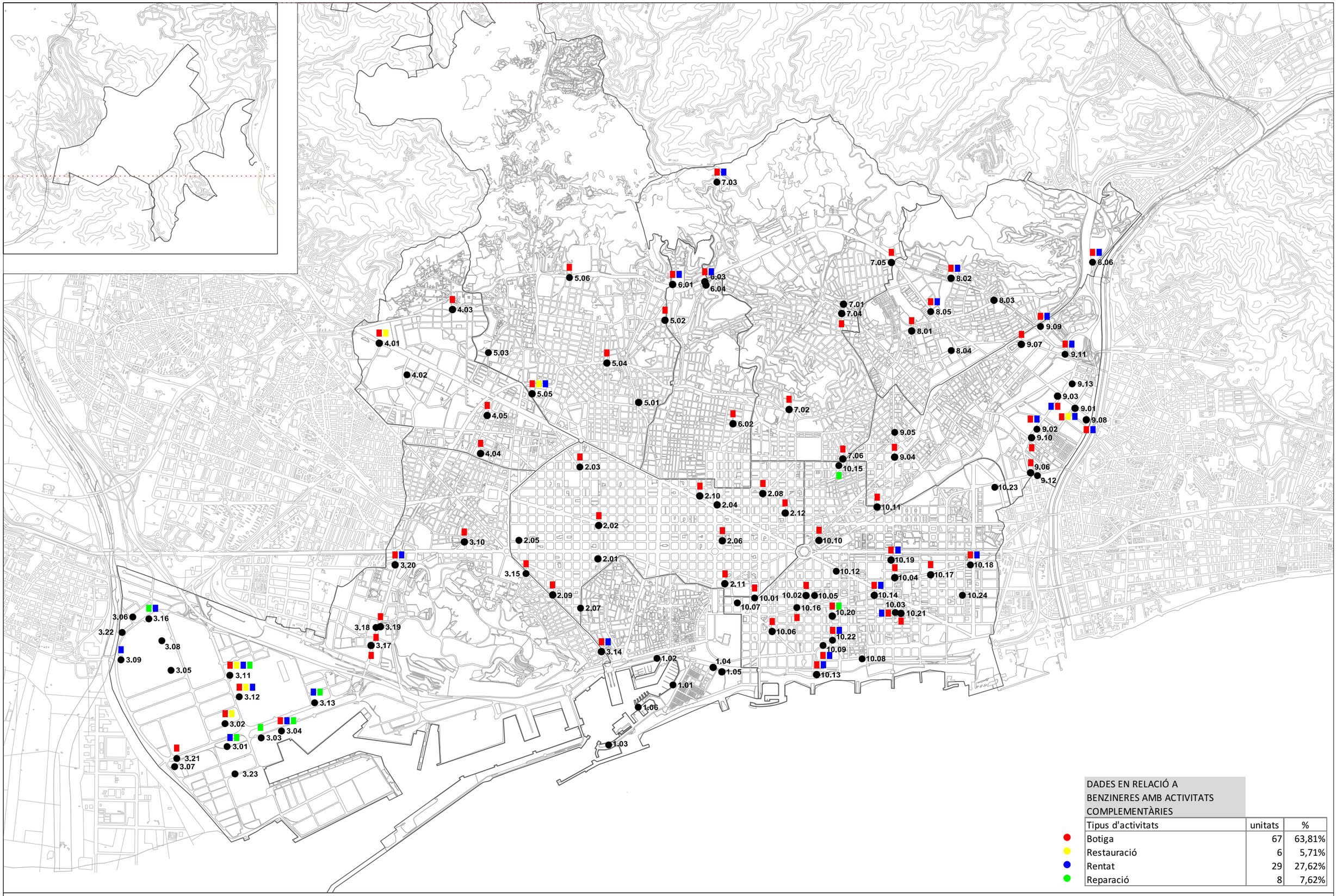
SITUACIÓ EN RELACIÓ AMB LES AMPLADES DE VIAL

0 500 1000 1500

E 1/50.000

ABRIL 2019

i.08



DADES EN RELACIÓ A BENZINERES AMB ACTIVITATS COMPLEMENTÀRIES		
Tipus d'activitats	unitats	%
Botiga	67	63,81%
Restauració	6	5,71%
Rentat	29	27,62%
Reparació	8	7,62%

Ajuntament de Barcelona
Ecologia, Urbanisme i Mobilitat
Direcció de Serveis de Planejament

PLA ESPECIAL URBANÍSTIC PER A LA IMPLANTACIÓ D'INSTAL·LACIONS DE SUBMINISTRAMENT PER A VEHICLES A MOTOR A LA CIUTAT DE BARCELONA

ESTAT ACTUAL

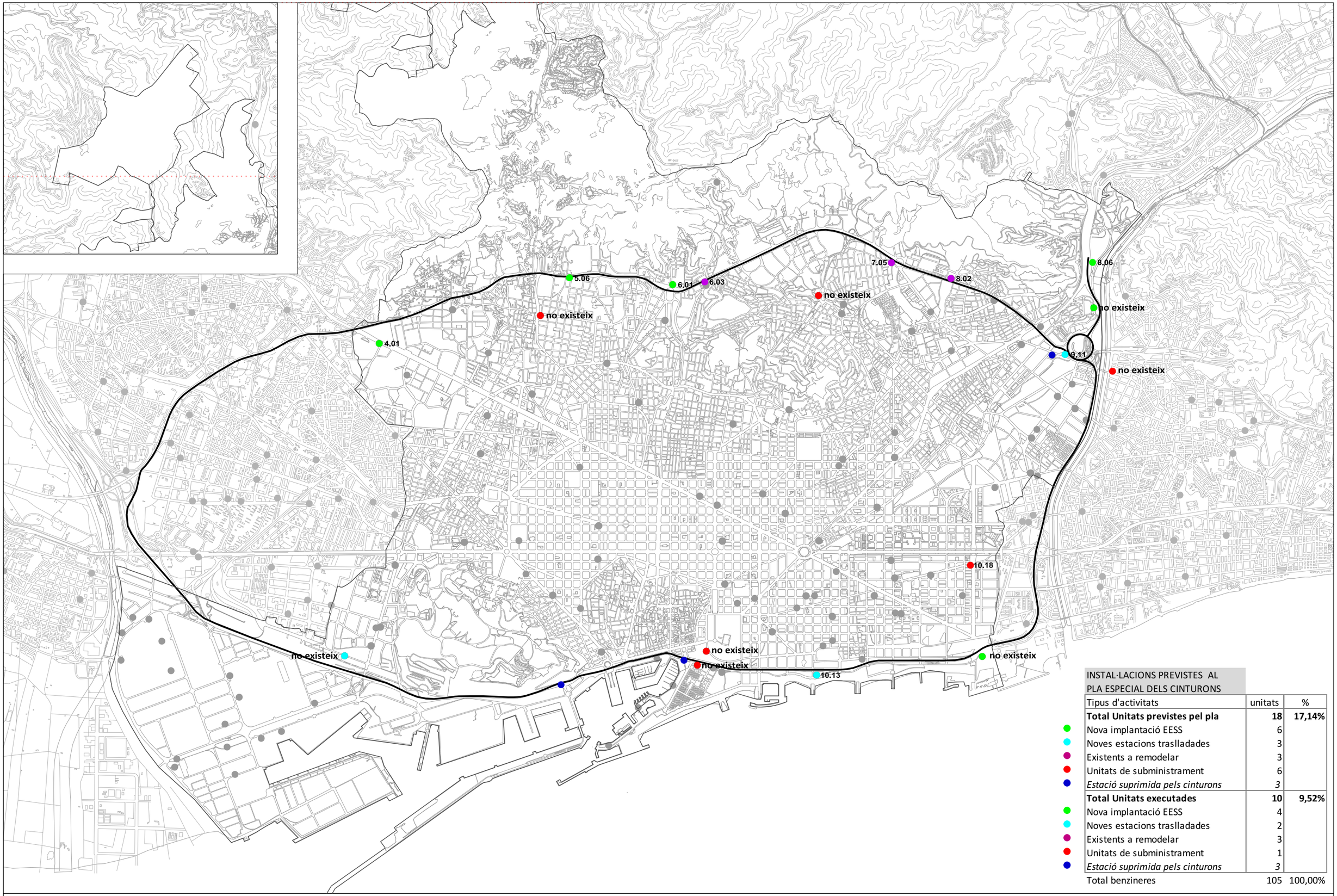
ACTIVITATS COMPLEMENTÀRIES

0 500 1000 1500

E 1/50.000

ABRIL 2019

i.09



INSTAL·LACIONS PREVISTES AL PLA ESPECIAL DELS CINTURONS

Tipus d'activitats	unitats	%
Total Unitats previstes pel pla	**18**	**17,14%**
Nova implantació EESS	6	
Noves estacions traslladades	3	
Existents a remodelar	3	
Unitats de subministrament	6	
Estació suprimida pels cinturons	*3*	
Total Unitats executades	**10**	**9,52%**
Nova implantació EESS	4	
Noves estacions traslladades	2	
Existents a remodelar	3	
Unitats de subministrament	1	
Estació suprimida pels cinturons	*3*	
Total benzineres	105	100,00%

Ajuntament de Barcelona
Ecologia, Urbanisme i Mobilitat
Direcció de Serveis de Planejament

PLA ESPECIAL URBANÍSTIC PER A LA IMPLANTACIÓ D'INSTAL·LACIONS DE SUBMINISTRAMENT PER A VEHICLES A MOTOR A LA CIUTAT DE BARCELONA

ESTAT ACTUAL

ACTIVITATS RELACIONADES AL PLA ESPECIAL DE SERVEIS VINCULATS ALS CINTURONS (1992)

0 500 1000 1500

E 1/50.000

ABRIL 2019

i.10

Àmbit del pla

Ajuntament de Barcelona
Ecologia, Urbanisme i Mobilitat
Direcció de Serveis de Planejament

PLA ESPECIAL URBANÍSTIC PER A LA IMPLANTACIÓ D'INSTAL·LACIONS DE SUBMINISTRAMENT PER A VEHICLES A MOTOR A LA CIUTAT DE BARCELONA

PROPOSTA

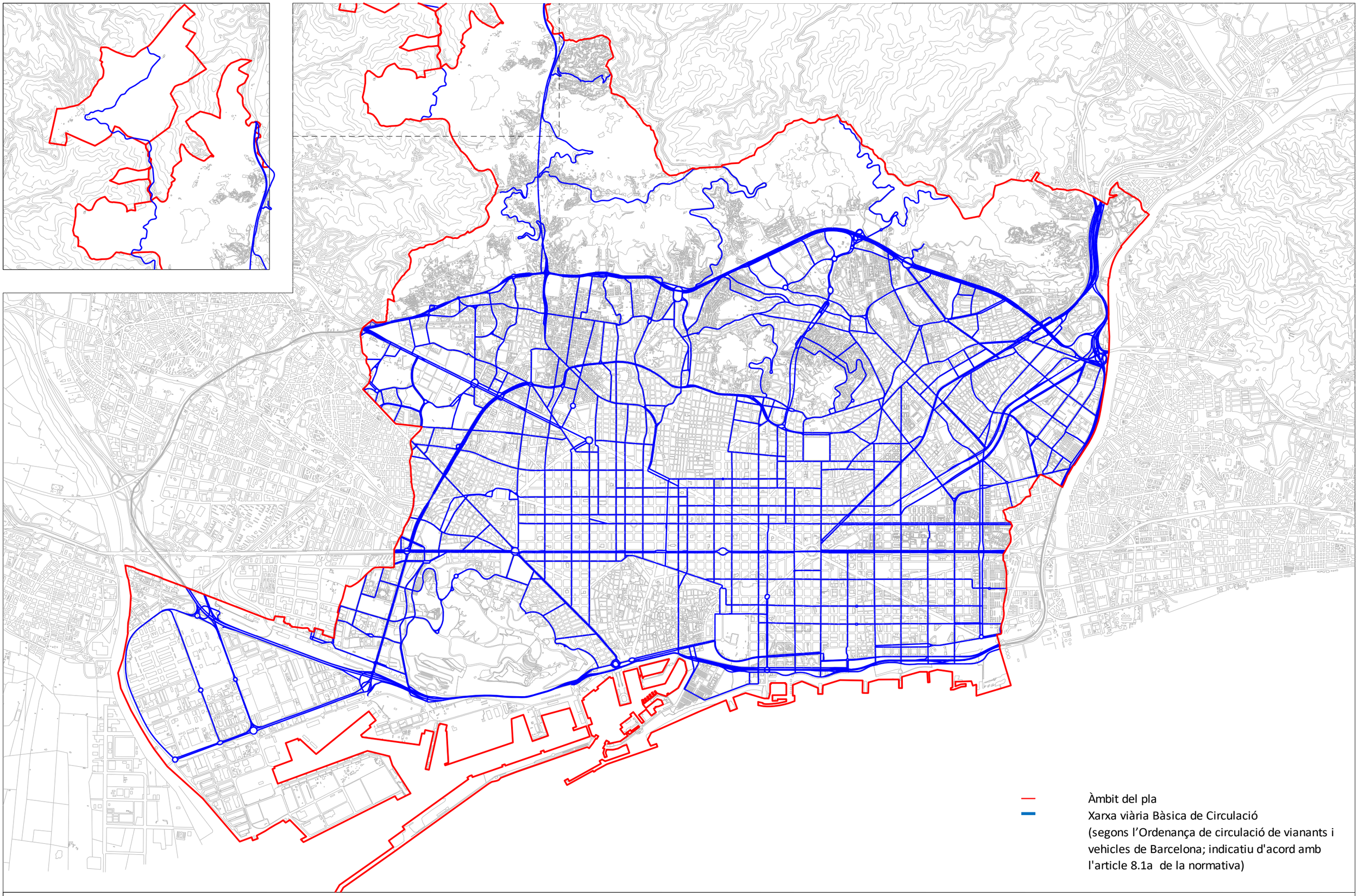
ÀMBIT DEL PLA

0 500 1000 1500

E 1/50.000

ABRIL 2019

o.01



Ajuntament de Barcelona
Ecologia, Urbanisme i Mobilitat
Direcció de Serveis de Planejament

PLA ESPECIAL URBANÍSTIC PER A LA IMPLANTACIÓ D'INSTAL·LACIONS DE SUBMINISTRAMENT PER A VEHICLES A MOTOR A LA CIUTAT DE BARCELONA

XARXA VIÀRIA BÀSICA DE CIRCULACIÓ.
(Segons l'Ordenança de circulació de vianants i vehicles de Barcelona)

0 500 1000 1500

E 1/50.000

JUNY 2020

o.02a

Àmbit del pla

Xarxa viària Bàsica de Circulació amb carrers > 20 m,
segons l'article 8.1b de la normativa (amb caràcter indicatiu)

Ajuntament de Barcelona
Ecologia, Urbanisme i Mobilitat
Direcció de Serveis de Planejament

PLA ESPECIAL URBANÍSTIC PER A LA IMPLANTACIÓ D'INSTAL·LACIONS
DE SUBMINISTRAMENT PER A VEHICLES A MOTOR A LA CIUTAT DE BARCELONA

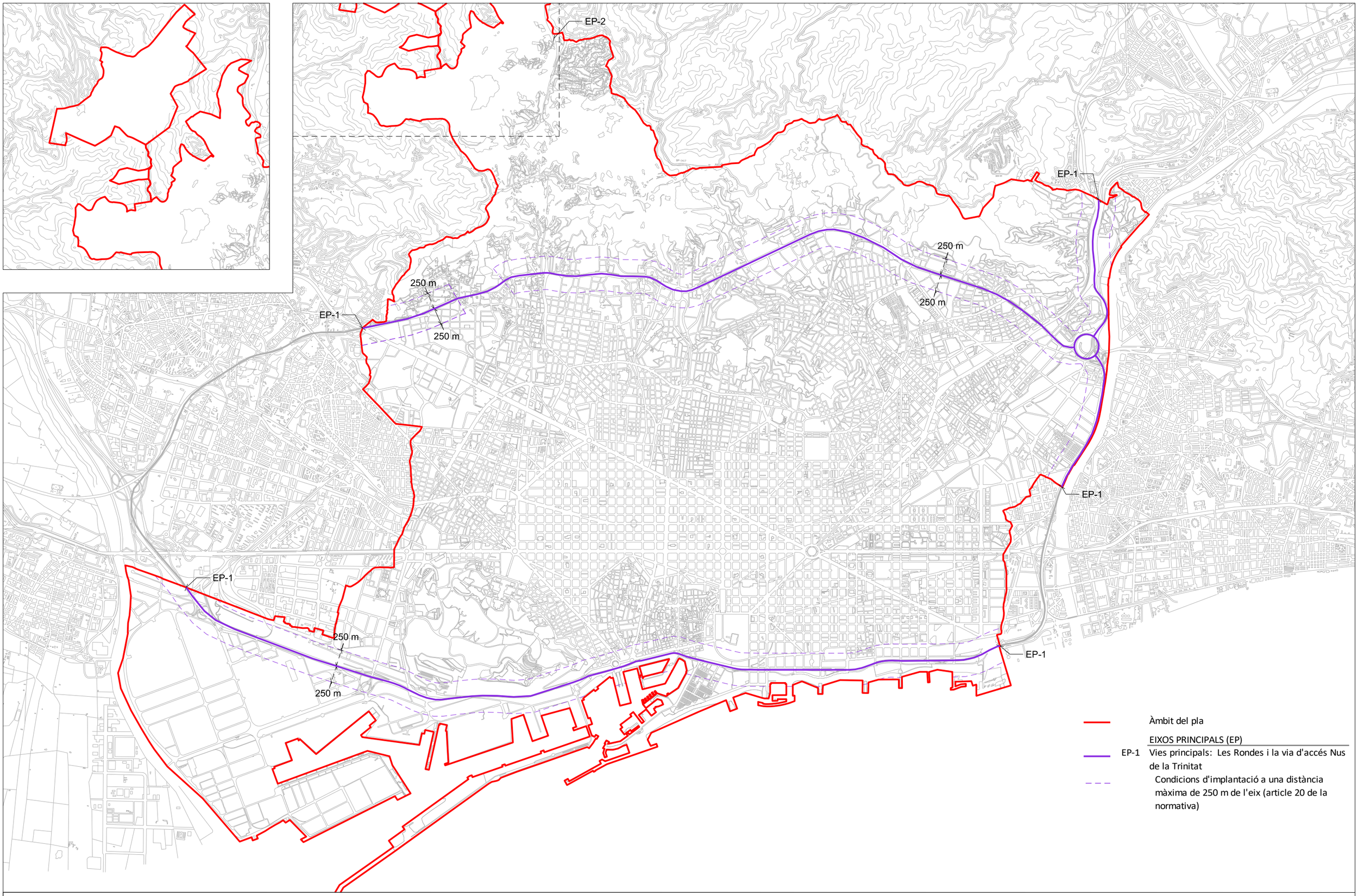
XARXA VIÀRIA BÀSICA DE CIRCULACIÓ
AMB CARRERS > 20 m
(plànol amb caràcter indicatiu)

0 500 1000 1500

E 1/50.000

JUNY 2020

o.02b



Ajuntament de Barcelona
Ecologia, Urbanisme i Mobilitat
Direcció de Serveis de Planejament

PLA ESPECIAL URBANÍSTIC PER A LA IMPLANTACIÓ D'INSTAL·LACIONS DE SUBMINISTRAMENT PER A VEHICLES A MOTOR A LA CIUTAT DE BARCELONA

PROPOSTA

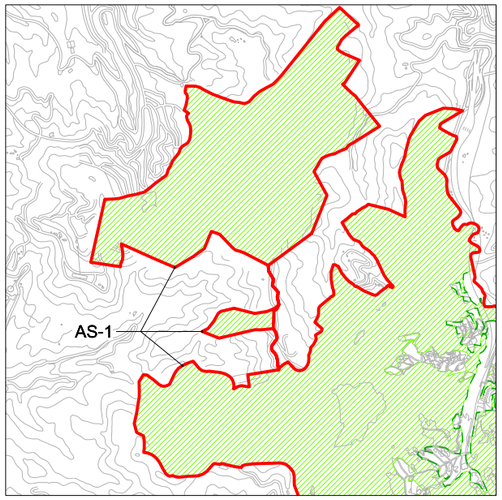
EIXOS DE REGULACIÓ

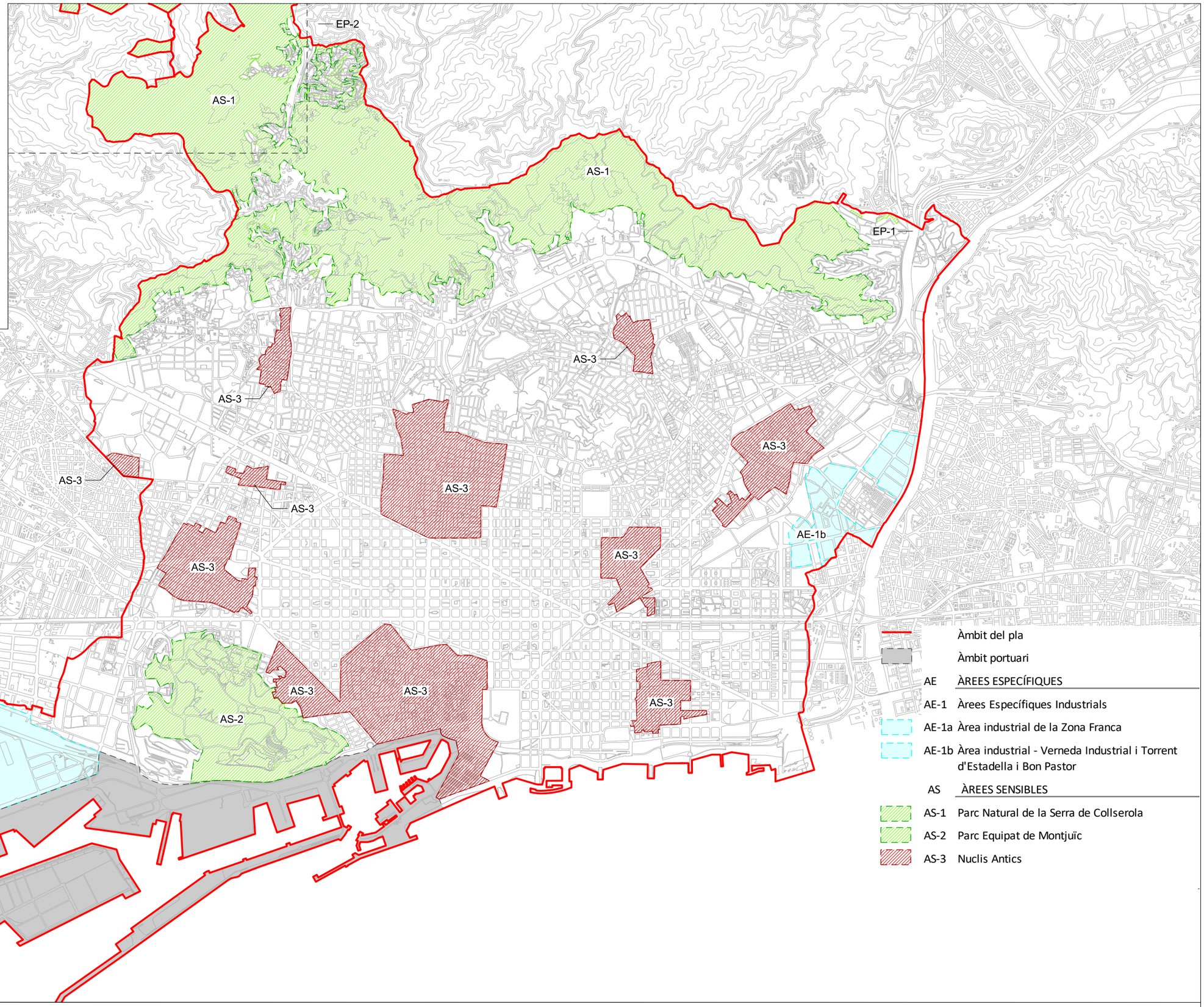
0 500 1000 1500

E 1/50.000

JUNY 2020

o.03





Ajuntament de Barcelona
Ecologia, Urbanisme i Mobilitat
Direcció de Serveis de Planejament

PLA ESPECIAL URBANÍSTIC PER A LA IMPLANTACIÓ D'INSTAL·LACIONS DE SUBMINISTRAMENT PER A VEHICLES A MOTOR A LA CIUTAT DE BARCELONA

PROPOSTA

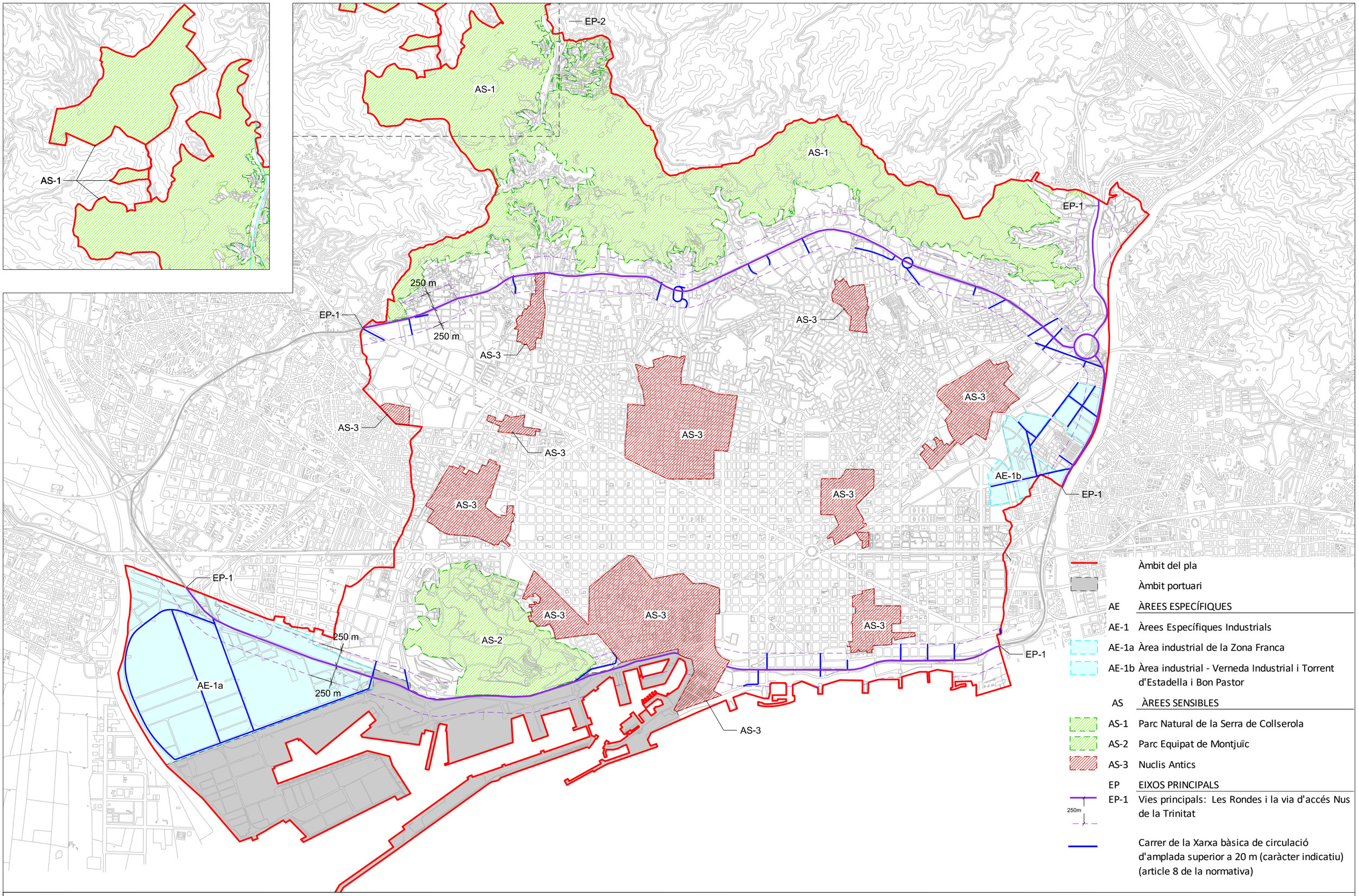
ÀREES DE REGULACIÓ

0 500 1000 1500

E 1/50.000

JUNY 2020

o.04



Ajuntament de Barcelona
Ecologia, Urbanisme i Mobilitat
Direcció de Servels de Planejament

PLA ESPECIAL URBANÍSTIC PER A LA IMPLANTACIÓ D'INSTAL·LACIONS DE SUBMINISTRAMENT PER A VEHICLES A MOTOR A LA CIUTAT DE BARCELONA

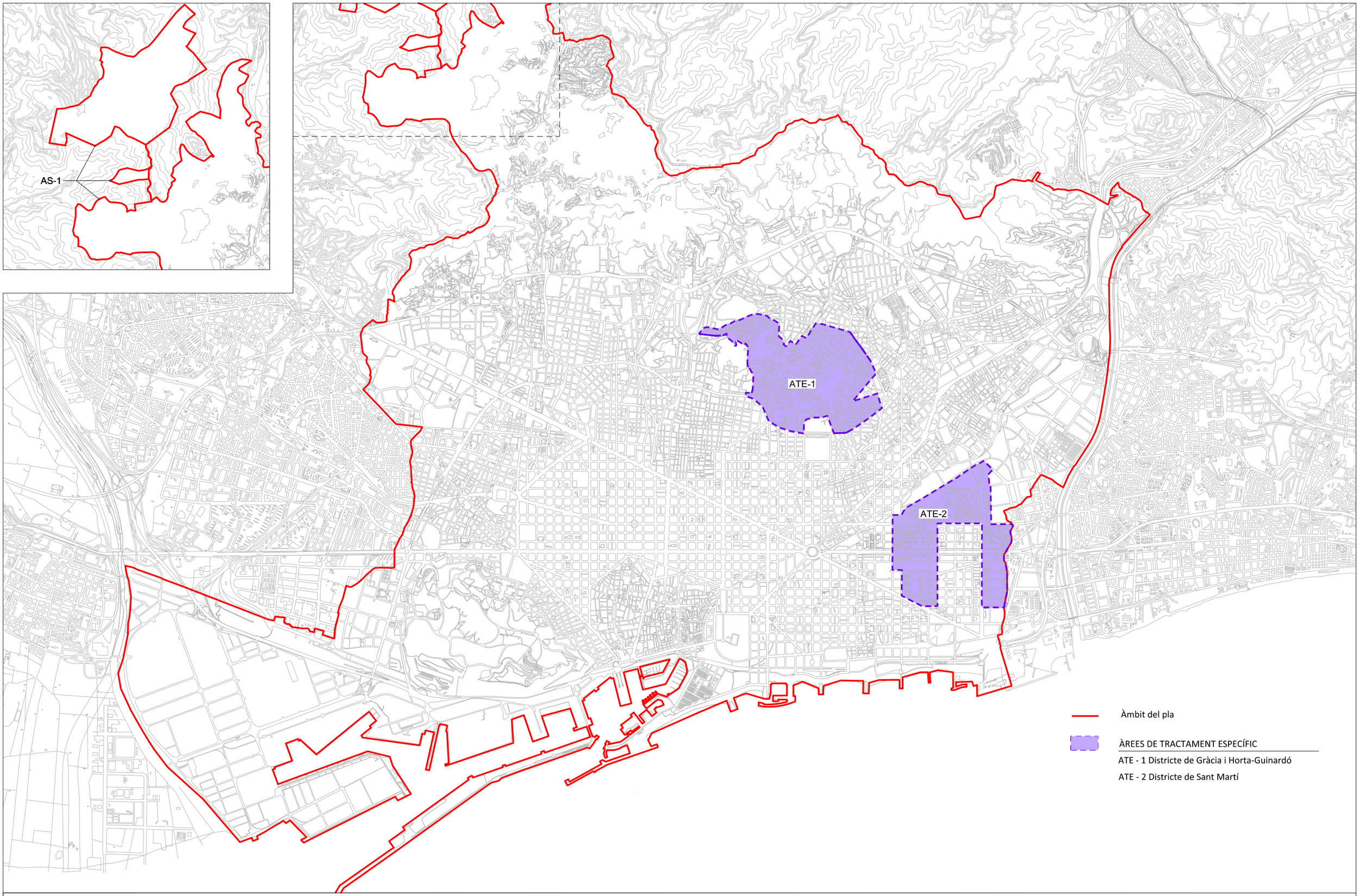
PROPOSTA

IMATGE DE LA PROPOSTA
(Plànol de caràcter indicatiu)

0 500 1000 1500
E 1/50.000

JUNY 2020

o.05



Àmbit del pla

ÀREES DE TRACTAMENT ESPECÍFIC

ATE - 1 Districte de Gràcia i Horta-Guinardó

ATE - 2 Districte de Sant Martí

Ajuntament de Barcelona

Ecologia, Urbanisme i Mobilitat

Direcció de Serveis de Planejament

PLA ESPECIAL URBANÍSTIC PER A LA IMPLANTACIÓ D'INSTAL·LACIONS DE SUBMINISTRAMENT PER A VEHICLES A MOTOR A LA CIUTAT DE BARCELONA

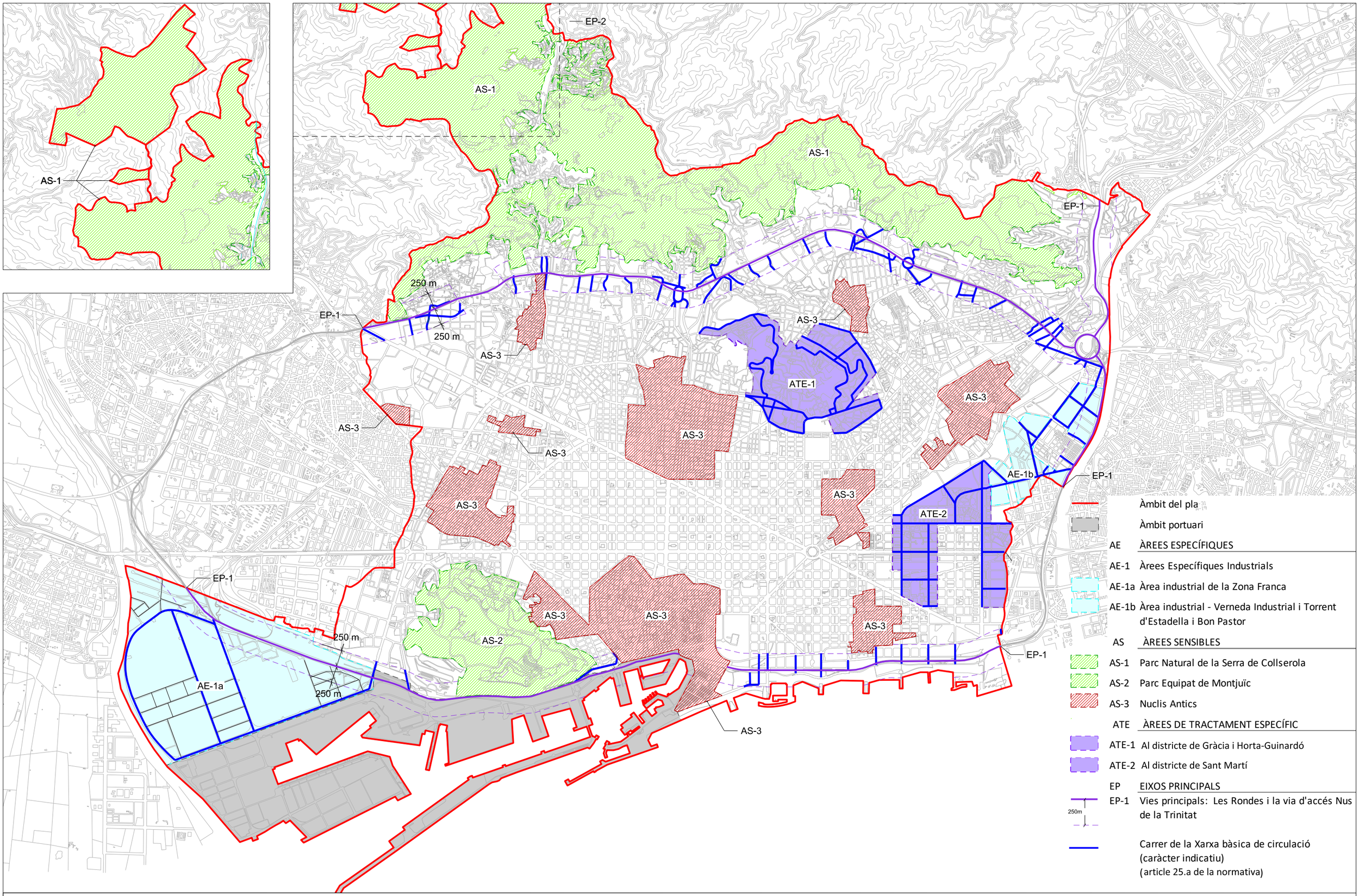
ÀREES DE TRACTAMENT ESPECÍFIC (ELECTROLINERES)

0 500 1000 1500

E 1/50.000

JUNY 2021

o.06



Àmbit del pla

Àmbit portuari

AE ÀREES ESPECÍFIQUES

AE-1 Àrees Específiques Industrials

AE-1a Àrea industrial de la Zona Franca

AE-1b Àrea industrial - Verneda Industrial i Torrent d'Estadella i Bon Pastor

AS ÀREES SENSIBLES

AS-1 Parc Natural de la Serra de Collserola

AS-2 Parc Equipat de Montjuïc

AS-3 Nuclis Antics

ATE ÀREES DE TRACTAMENT ESPECÍFIC

ATE-1 Al districte de Gràcia i Horta-Guinardó

ATE-2 Al districte de Sant Martí

EP EIXOS PRINCIPALS

EP-1 Vies principals: Les Rondes i la via d'accés Nus de la Trinitat

250m

Carrer de la Xarxa bàsica de circulació (caràcter indicatiu) (article 25.a de la normativa)

Ajuntament de Barcelona
Ecologia, Urbanisme i Mobilitat
Direcció de Serveis de Planejament

PLA ESPECIAL URBANÍSTIC PER A LA IMPLANTACIÓ D'INSTAL·LACIONS DE SUBMINISTRAMENT PER A VEHICLES A MOTOR A LA CIUTAT DE BARCELONA

IMATGE DE LA PROPOSTA D'ORDENACIÓ (ELECTROLINERES) (Plànol de caràcter indicatiu)

0 500 1000 1500

E 1/50.000

JUNY 2021

o.07

D. INFORME DE SOSTENIBILITAT AMBIENTAL

BR

BARCELONA
REGIONAL

AGÈNCIA
DESENVOLUPAMENT
URBÀ

INFORME AMBIENTAL DEL PLA ESPECIAL URBANÍSTIC PER A LA IMPLANTACIÓ D'INSTAL·LACIONS DE SUBMINISTRAMENT PER A VEHICLES A MOTOR A LA CIUTAT DE BARCELONA

ABRIL 2019

Ajuntament
de Barcelona

CLIENT

Ajuntament de Barcelona

REDACCIÓ

BR BARCELONA REGIONAL AGÈNCIA DESENVOLUPAMENT URBÀ

CARRER 60, 25-27.
EDIFICI Z, PLANTA 2
SECTOR A, ZONA FRANCA
08040 BARCELONA
T 932 237 400
F 932 237 414

www.bcnregional.com
br@bcnregional.com

COORDINACIÓ

Marc Montlleó, *Director de Medi Ambient i Eficiència Energètica*

COL·LABORACIÓ

Pablo Hernández, *Humanista*
Gemma Conde, *Ambientòloga*
Silvia Martin, *Ambientòloga*

i l'equip tècnic i administratiu de Barcelona Regional

© 2019, BARCELONA REGIONAL

BARCELONA +SOSTENIBLE 100% FSC

ÍNDEX

1. INTRODUCCIÓ 5
1.1. Antecedents 5
1.2. Àmbit d'estudi 5
1.3. Objectius del Pla 5

2. DIAGNOSI DE LA SITUACIÓ ACTUAL 6
2.1. Mobilitat 6
2.2. Qualitat acústica 7
2.3. Qualitat atmosfèrica 8
2.4. Energia i infraestructures 10
2.5. Riscos 11
2.5.1. RISC QUÍMIC EN EL TRANSPORT DE MERCADERIES PERILLOSES 11
2.5.2. RISC QUÍMIC EN ESTABLIMENTS INDUSTRIALS 12
2.5.3. RISC CONTAMINACIÓ 13

3. AVALUACIÓ I CRITERIS AMBIENTALS 14
3.1. Mobilitat 14
3.2. Qualitat acústica 15
3.3. Qualitat atmosfèrica 15
3.4. Energia i infraestructures 16
3.5. Riscos 16

1. INTRODUCCIÓ

Barcelona aposta per un model de ciutat mixta, eficient i compacta, que millori la qualitat de vida dels ciutadans i, per tant, basada en trobar solucions sostenibles als aspectes urbanístics, socioeconòmics i ambientals. Per aconseguir-ho, s'ha anat avançant amb diverses línies d'actuació emmarcades en diferents plans, programes i mesures, ja sigui per disminuir la mobilitat obligada dels ciutadans i potenciar el transport públic vers el privat, la millora de la qualitat atmosfèrica i del soroll, la racionalització del cicle de l'aigua, l'eficiència energètica o la generació d'espai públic de qualitat.

La ciutat també ha donat resposta als problemes de contaminació amb la Zona de Baixes Emissions (ZBE) i a l'assoliment dels objectius marcats pel Compromís de Barcelona pel Clima per 2030, quantificats en un increment del verd urbà en 1,6 km^2, és a dir 1 m^2 per cada habitant, i la reducció d'un 40% les emissions de CO_2 per càpita respecte als valors del 2005. Aquests esforços s'han materialitzat en el Pla Clima, que pretén ser una visió integradora de les mesures per fer front al canvi climàtic i inclou objectius i mesures estratègiques a mitjà i llarg termini.

Avançar cap a la sostenibilitat exigeix canviar formes de pensar, d'actuar, de produir i de consumir. Això significa incorporar els aspectes ambientals al costat d'altres criteris urbanístics, en els documents de planejament. Aquests criteris de sostenibilitat i medi ambient són els que ja es desenvolupen en el disseny de la ciutat i que serveix de marc a aquesta ambientalització del planejament urbanístic.

El present informe té per objecte fer una anàlisi de tots aquells aspectes ambientals que incideixen en el Pla especial urbanístic per a la implantació d'instal·lacions de subministrament de combustibles o fonts d'energia per a vehicles a motor a la ciutat de Barcelona per així avaluar els possibles canvis que comportarà.

1.1. Antecedents

El 14 de març de 2018, la Comissió d'Ecologia, Urbanisme i Mobilitat va adoptar l'acord de tramitar un nou pla urbanístic amb l'objecte d'introduir una regulació específica destinada a la implantació d'estacions de subministrament de carburants per a vehicles motoritzats, en totes les seves tipologies i d'aplicació a tot el territori municipal.

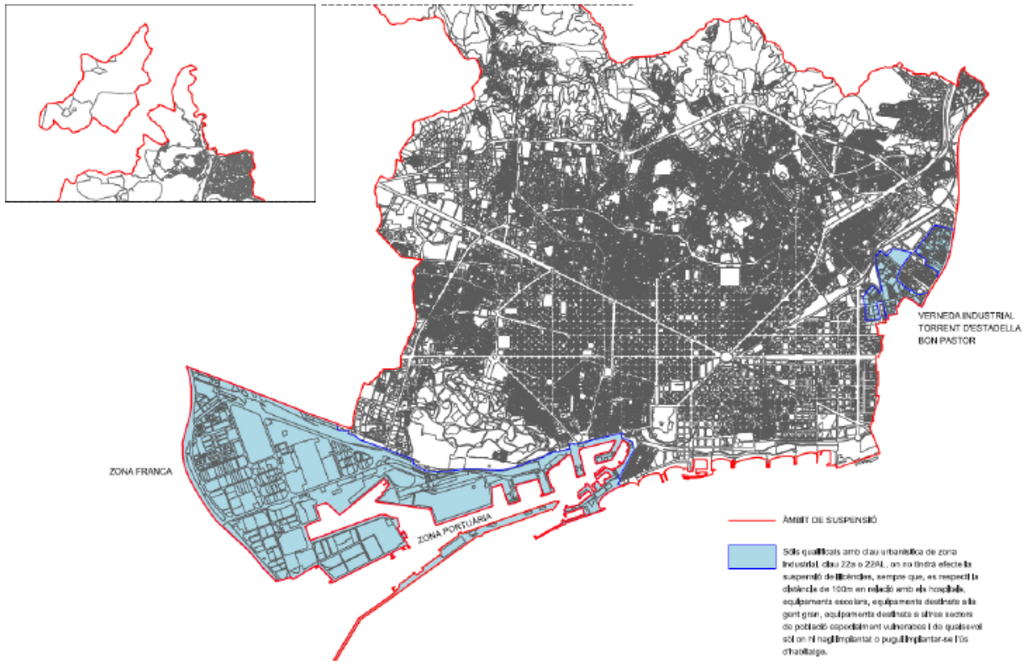
Més endavant, el 3 de maig de 2018, la Comissió de Govern va acordar l'establiment d'una suspensió potestativa prèvia de les llicències corresponents a l'activitat de benzineres, per evitar que durant el procés de formulació del planejament es produís un increment important de sol·licituds d'autoritzacions contràries als objectius que persegueix la nova regulació.

La suspensió s'acordà pel termini màxim d'un any, en l'àmbit de la ciutat de Barcelona, per l'atorgament de llicències per a la instal·lació o l'ampliació de les activitats regulades en els epígrafs 12.20 Gasolinera i 12.20/1 Subministrament de carburants per a vehicles propis, així com per l'atorgament de llicències d'obres i comunicacions prèvies vinculades a la instal·lació o ampliació d'aquestes activitats.

1.2. Àmbit d'estudi

L'àmbit de suspensió de llicències abasta íntegrament la ciutat de Barcelona, amb consideracions especials pel que fa en sòls qualificats amb clau urbanística de zona industrial, clau 22a o 22AL, situats a la Zona Franca, Verneda Industrial i Torrent d'Estadella, i Bon Pastor, així com benzineres a ubicar en sòls portuaris, sempre que, en tots els supòsits anteriors, es respecti la distància de 100 metres en relació amb els hospitals, equipaments escolars, equipaments destinats a la gent gran, equipaments destinats a altres sectors de població especialment vulnerables i de qualsevol sòl on hi hagi implantat o pugui implantar-se l'ús d'habitatge. Així mateix, es va excloure de la suspensió les obres per a les quals es sol·licités llicència o es presentés comunicat respecte de les activitats excloses de la suspensió.

Imatge 1. Àmbit del Pla especial urbanístic



Font: Ajuntament de Barcelona

1.3. Objectius del Pla

El pla especial urbanístic per a la implantació d'instal·lacions de subministrament de combustible o fonts d'energia per a vehicles de motor a la ciutat de Barcelona té com a objectiu general definir les condicions d'implantació i millorar la integració urbana a fi i efecte de preservar i millorar la qualitat ambiental a la ciutat i reduir els impactes i molèsties que aquestes generen en determinats entorns. En conseqüència, s'estableixen els següents objectius estratègics:

- Planificar la implantació d'instal·lacions de subministrament a la ciutat d'acord amb els objectius i les estratègies de mobilitat establerts pel Pla de Mobilitat Urbana, en coherència amb les Zones

de Baixes Emissions i les zones de trànsit pacificat, prioritzant la instal·lació de l'activitat d'acord a criteris de funcionalitat i jerarquia viària, i proximitat a les principals vies d'accés.

- Regular la implantació d'instal·lacions de subministrament atenent a la diversitat morfològica dels teixits urbans, per tal de limitar els impactes negatius que aquestes generen en entorns altament consolidats.

- Regular la implantació d'instal·lacions de subministrament en entorns d'equipaments escolars, sanitaris i aquells destinats a gent gran i altres col·lectius vulnerables per millorar i garantir la qualitat ambiental d'aquests entorns.

- Prohibir la implantació d'instal·lacions de subministrament a la via pública i a l'espai públic per tal de millorar la qualitat i la convivència d'usos de l'espai públic i afavorir una mobilitat segura.

- Regular les condicions de l'edificació i les activitats complementàries permeses per aquesta activitat.

- Millorar la integració arquitectònica i paisatgística de la instal·lació en el seu entorn regulant els elements de publicitat, senyalització i tractament dels espais no edificats.

- Promoure el desenvolupament de la infraestructura necessària per a fomentar la transició energètica cap a la utilització de tecnologies de baixa emissió de carboni prioritzant l'ús del vehicle elèctric i de combustibles alternatius.

2. DIAGNOSI DE LA SITUACIÓ ACTUAL

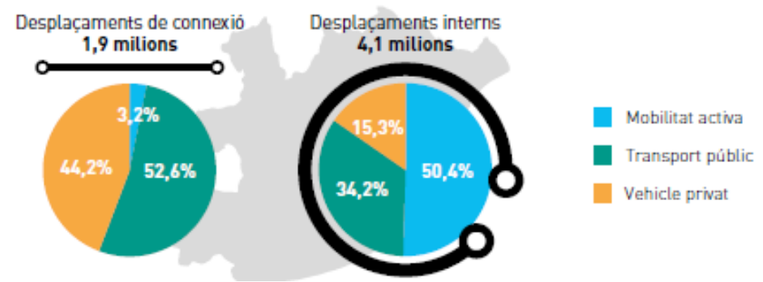
2.1. Mobilitat

El Pla de Mobilitat Urbana de Barcelona 2013 - 2018 (PMU), aprovat el 27 de març de 2015, es fixa com a estratègia introduir un canvi molt ambiciós en les pautes de mobilitat de la ciutat, amb l'objectiu de reduir de manera significativa la utilització del vehicle privat en els desplaçaments (-21%) i situar la contaminació atmosfèrica per sota dels límits que marca la UE. Tot i això, no s'està assolint els objectius marcats.

A nivell de ciutat, el repartiment modal varia molt en funció del tipus de desplaçament. En els desplaçaments interns predomina amb una quota del 50,4% la mobilitat a peu i en bicicleta, seguits del transport públic amb un 34,2% i del vehicle privat amb un 15,3%. En canvi en els desplaçaments de connexió predomina la mobilitat en transport públic amb un 52,6%, el transport privat representa un 44,2%, i la mobilitat no motoritzada és residual amb un 3,2%.

Si bé la tendència tant en els viatges interns com els de connexió ha estat de reducció del pes del transport privat i d'augment el del transport públic, cada dia es fan 1,5 milions de desplaçaments en vehicle privat a Barcelona. L'impacte de la crisi i la desocupació sembla haver tingut un impacte molt considerable sobre el repartiment modal de la mobilitat ja que després d'un descens de l'ús del vehicle privat en els darrers anys ha tornat a augmentar.

Imatge 2. Distribució modal a Barcelona (2017)*

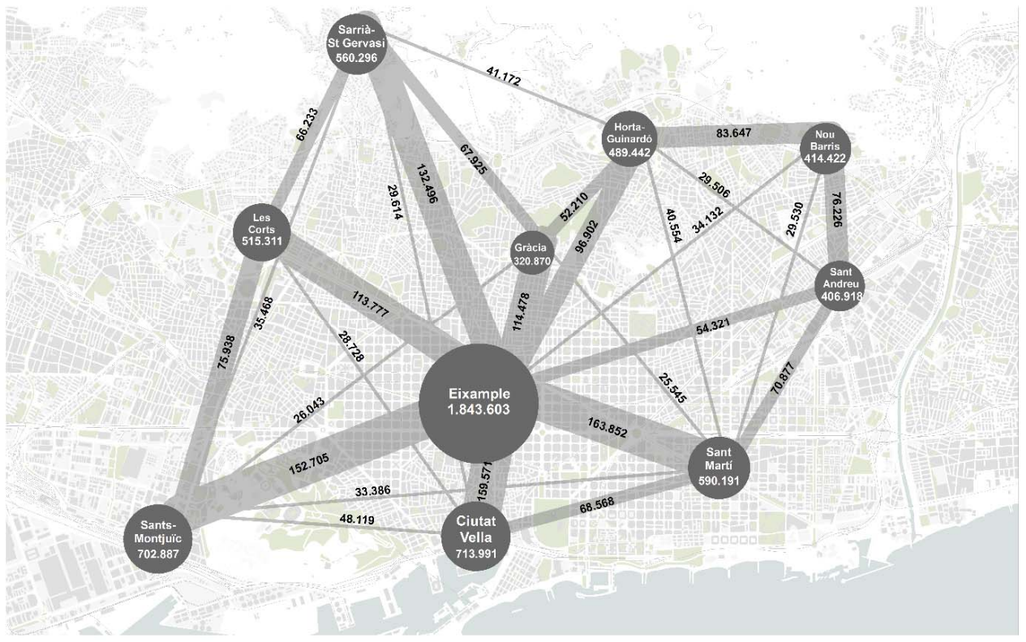


* Les dades són per la ciutat de Barcelona si bé és el límit administratiu de l'AMB

Font: Enquesta de Mobilitat en Dia Feiner 2017

Tot i això, la concentració i la integració de les diferents xarxes ferroviàries i de bus configuren un territori amb uns indicadors d'accessibilitat en transport públic força competents. L'Eixample és amb diferència el districte que més viatges genera i atrau amb uns 1.850.000 desplaçaments, més del doble de viatges que Ciutat Vella i Sants-Montjuïc amb uns 700.000 cadascun. També és el districte que genera més desplaçaments cap a la primera corona metropolitana, uns 230.000 al dia.

Imatge 3. Desplaçaments de Barcelona per districtes (2014)



Font: Barcelona Regional a partir de l'Enquesta de Mobilitat en Dia Feiner 2014

A més, en els darrers anys s'han dut a terme actuacions i planificacions sobre el viari urbà a diferent escala. Per una banda, en molts dels carrers de la ciutat s'ha anat redistribuint l'espai de la calçada, disminuint la secció dedicada a la circulació i aparcament, incorporant el carril bus i el carril bici amb espai propi dins la calçada, o ampliant voreres pels vianants.

Tot i les externalitats ambientals que encara predominen en algunes de les grans arteries radials d'accés a la ciutat a causa de l'elevada intensitat de trànsit, la qualitat i confort a la ciutat ha anat millorant en els darrers anys per la disminució de la capacitat viària i la reducció de la seva IMD. En són exemples les actuacions fetes a la Travessera de Dalt i Ronda del Guinardó, a l'Av. Diagonal o a l'Av. Meridiana. En aquesta darrera s'està iniciant un nou període de transformacions que han de fer de l'Av. Meridiana una via més amable amb el seu entorn immediat.

L'altra gran proposta en els darrers anys ha estat la progressiva implantació de Superilles a la ciutat, proposta ja recollida al PMU 2013-2018 i que tindrà continuïtat en el següent PMU 2019-2024. La implantació s'està duent a terme a diferents velocitats, segons la fase i la complexitat de cada territori.

2.2. Qualitat acústica

Les característiques de Barcelona com a ciutat compacta fan que en un mateix espai hi convisquin diferents usos i activitats que generen sons i sorolls de diversa índole. Quan el soroll esdevé una molèstia per a un conjunt important de la població es parla de contaminació acústica, per posar de manifest els perjudicis que causa sobre el medi urbà i el benestar de les persones.

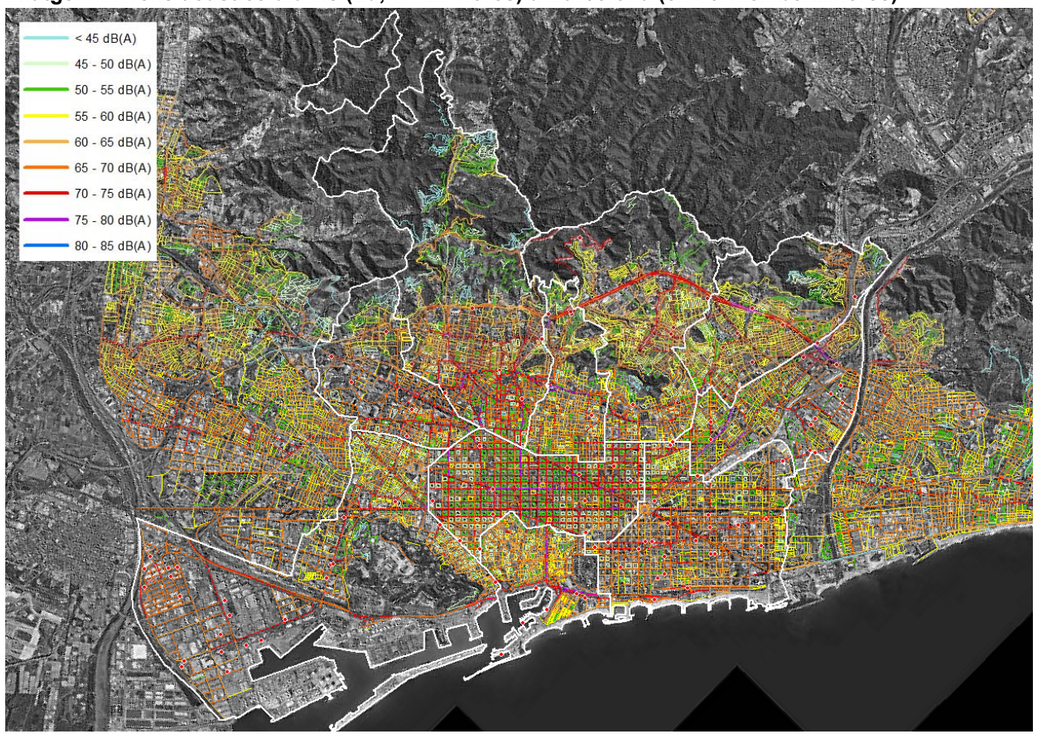
El soroll és un vector ambiental que ha anat adquirint rellevància a mesura que les ciutats han anat creixent, al fet que ha augmentat la consciència ciutadana respecte a aquest tipus de contaminació i a l'estreta relació que hi ha entre qualitat acústica, qualitat de l'espai públic i qualitat de vida dels ciutadans. L'estudi i control del soroll té l'objectiu final de garantir uns nivells acústics adequats en funció de l'ús del territori, i sobretot intentar que no sobrepassin certs nivells admissibles sobre la població. Aquests nivells admissibles varien segons la font de soroll, la naturalesa del receptor i l'activitat que aquest desenvolupa, i del temps d'exposició al soroll.

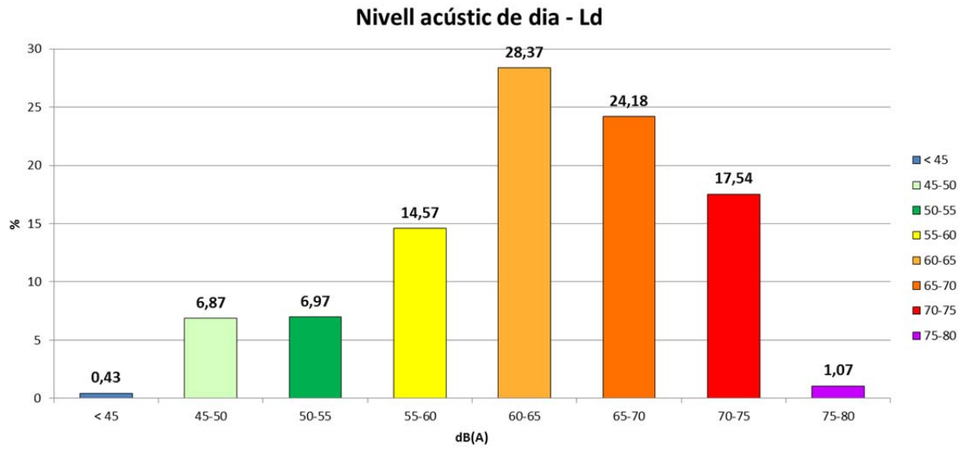
La ciutat de Barcelona té un gran ventall de situacions acústiques, que van des de zones amb una gran qualitat acústica, fins a zones amb problemes de contaminació de soroll degut a la presència d'un teixit urbà dens, que acull a molta població i nombroses activitats, amb un gran nombre de desplaçaments diaris interns i la presència de grans vies de comunicació amb un volum de trànsit elevat.

Barcelona disposa del Mapa Estratègic de Soroll per saber els nivells de soroll diürns, vespertins i nocturns de la ciutat i les seves principals fonts (trànsit, oci, industrial, grans infraestructures, ferroviari, etc.). A grans trets, la ciutat de Barcelona té un gran ventall de situacions acústiques, però hi ha un predomini de nivells acústics elevats; especialment a les zones amb presència de grans infraestructures, i al districte de l'Eixample, on la seva trama urbana és fonamental en la mobilitat actual de la ciutat.

En el període de dia, el nivell més predominant és de 60-65 dB(A), que caracteritza el 28,37% dels trams de carrer de la ciutat. En el 42,79% dels trams de carrer de Barcelona, el nivell de soroll està per sobre els 65 dB(A), que és el límit diürn establert per a les zones amb un ús majoritari de residencial.

Imatge 4. Nivells acústics diürns (Ld, 7 – 21 hores) a Barcelona (en vermell benzineres)



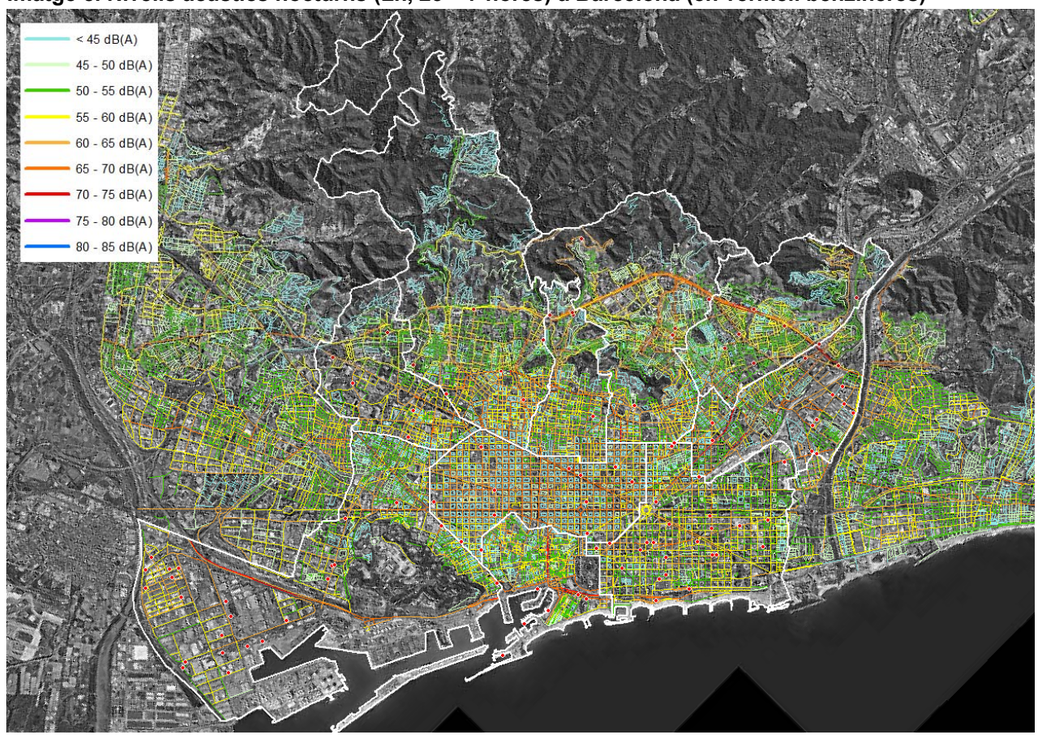


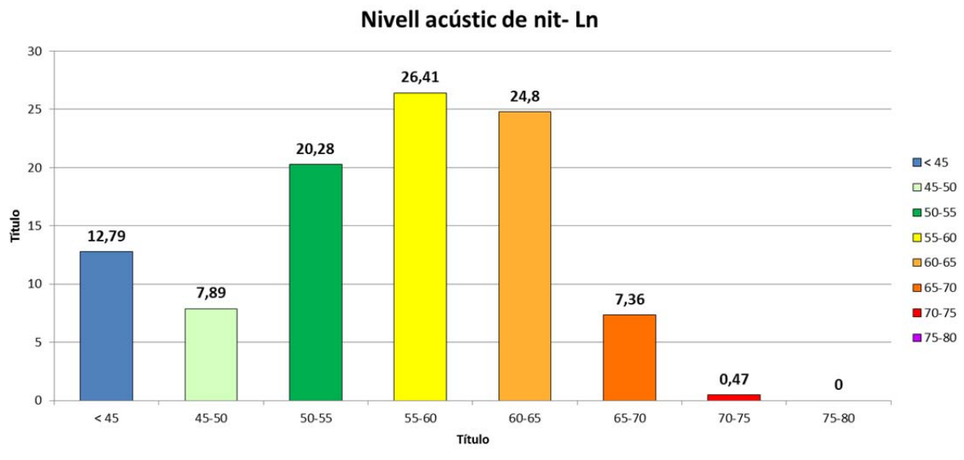
Font: Barcelona Regional a partir del Mapa Estratègic de Soroll de Barcelona

En el període de nit, els nivells baixen lleugerament. El nivell més predominant és de 55-60 dB(A), que caracteritza el 26,41% dels trams de carrer de la ciutat. En el 59,04 % dels trams de

carrer de Barcelona, el nivell de soroll està per sobre els 55 dB(A), que és el límit nocturn establert per a les zones amb un ús majoritari de residencial

Imatge 5. Nivells acústics nocturns (Ln, 23 – 7 hores) a Barcelona (en vermell benzineres)





Font: Barcelona Regional a partir de les dades del Mapa Estratègic de Soroll de Barcelona

En aquest context, la ciutat de Barcelona va aprovar el Pla per a la Reducció de la Contaminació Acústica de Barcelona 2010-2020 per millorar la qualitat acústica de la ciutat impulsant i liderant programes i actuacions prioritàries, que permetin minorar la contaminació acústica, sobretot en aquelles zones que actualment superen els valors límit, i protegir les zones tranquil·les contra l'augment del soroll. La primera línia estratègica del Pla és millorar la qualitat acústica de l'espai urbà mitjançant el canvi en el model de mobilitat de la ciutat, fomentar l'ús del transport públic, així com la implementació de mesures infraestructurals i d'ordenació de la circulació per a la reducció del soroll.

2.3. Qualitat atmosfèrica

Barcelona, i una part de l'entorn metropolità, està declarada com a Zona de Protecció Especial de l'ambient atmosfèric (ZPE), tant per al contaminant diòxid de nitrogen com per les partícules en suspensió de diàmetre inferior a 10 micres. Això significa que aquests paràmetres presenten nivells superiors als admissibles per la legislació vigent, amb el conseqüent risc d'afectació a la salut humana i el medi ambient.

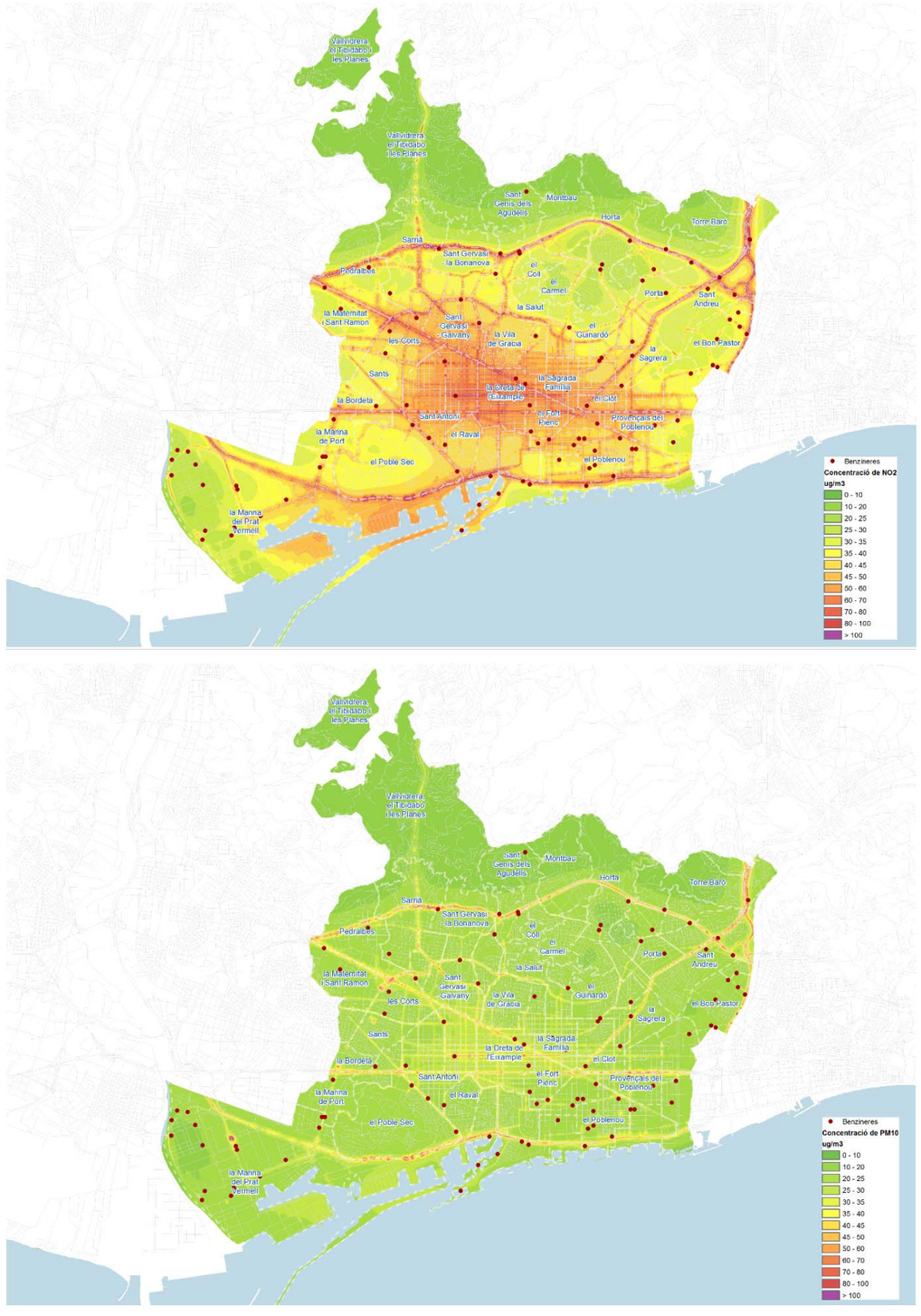
El diòxid de nitrogen en condicions ambientals, es comporta com un gas i reacciona en l'atmosfera per acció de la llum solar incrementant la proporció de NO present, partícules en suspensió i afavorint l'aparició d'ozó com a contaminant secundari. És així un agent important en la formació de la boira fotoquímica o "smog", molt freqüent en zones urbanes. Les seves principals fonts emissores antropogèniques són el transport, les centrals tèrmiques i la combustió de carburants (ja sigui gasolina, gasoil, gasos liquats del petroli i gas natural), plantes de valorització, cimenteres, fàbriques de vidre o refineries.

La contaminació per partícules, especialment de les partícules fines, pot provocar greus problemes al sistema respiratori, com són la mort prematura en persones amb malalties del pulmó o del cor, ritme cardíac irregular, agreujament de l'asma o dificultats per respirar. A nivell ambiental, les partícules serveixen com a catalitzadors per a la formació de l'ozó o de la pluja àcida, a més de reduir la visibilitat. Les PM no només provenen de l'activitat humana, sinó que també ho fan de fonts naturals. El trànsit, fonts estacionaries de combustió (calefacció domèstica, indústria, incineració de residus industrials i urbans i centrals tèrmiques de combustibles fòssils), construcció, pedreres i mineria, cimenteres, industria ceràmica, foneries i focs forestals o agrícoles són les principals fonts antropogèniques.

Així, en els darrers anys s'ha experimentat una disminució generalitzada dels valors de NO_2 i de PM_{10}, encara que no cal oblidar l'impacte de la crisi, en el sentit de reduir el pes absolut i relatiu dels desplaçaments per modes motoritzats, especialment els que s'efectuen per mitjans privats. Ara bé, per l'impacte que té sobre la salut humana cal seguir reduint la contaminació atmosfèrica. De la mateixa manera que ocorre amb el soroll, els carrers amb transit viari molt intens, sobretot la Ronda de Dalt, però també carrer del Tajo, són els que presenten uns valors d'immissió més elevats.

Una de les eines per a l'avaluació de la qualitat de l'aire és la informació proporcionada pels punts de mesurament que conformen la XVPCA (Xarxa de Vigilància i Previsió de la Contaminació Atmosfèrica) de la Generalitat de Catalunya i concretament per la ciutat de Barcelona les estacions de l'Agència de Salut Pública que també estan incloses en la XVPCA. Per tant, l'avaluació de la qualitat de l'aire es realitza comparant els nivells d'immissió mesurats al territori amb els objectius de qualitat de l'aire establerts per la UE.

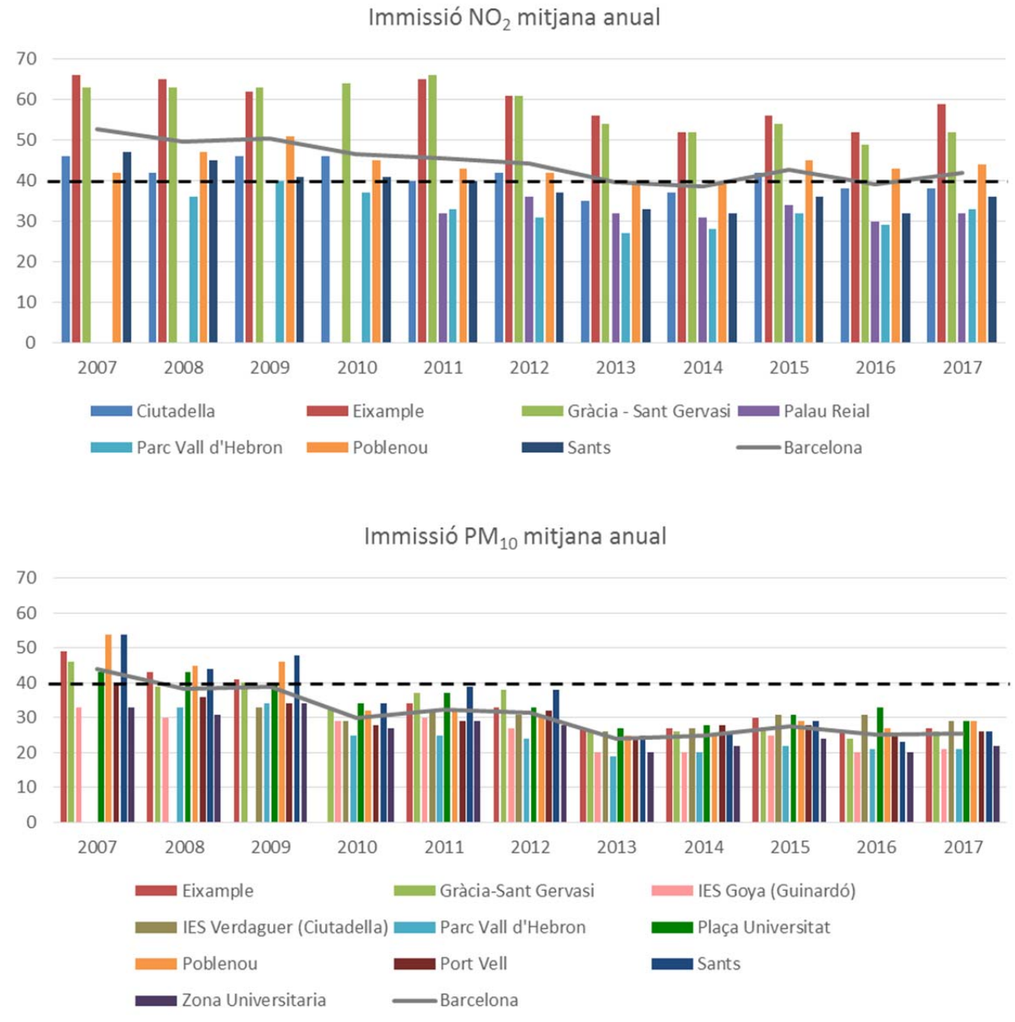
Imatge 6. Immissió mitjana anual NO_2 i PM_{10} 2013 (en vermell benzineres)



Font: Barcelona Regional a partir del Pla de Millora de la Qualitat de l'Aire de l'Ajuntament de Barcelona

Els llindars marcats per la UE estableixen que no s'han de superar els 40 µg/m^3 en mitjana anual de NO_2 (i del nivell de referència de l'OMS) i tampoc s'han de superar 18 vegades a l'any la mitjana horària de 200 µg/m^3 de NO_2. En el cas de les PM_{10} els límits estableixen que no s'ha de superar els 40 µg/m^3 en mitjana anual i tampoc es pot superar 35 vegades l'any la mitjana diària de 50 µg/m^3. En el cas de $PM_{2,5}$ els límits estableixen que no s'han de superar els 25 µg/m^3 en mitjana anual. Els nivells de referència de l'OMS són per PM_{10} de 20 µg/m^3 en mitjana anual i per $PM_{2,5}$ de 10 µg/m^3 en mitjana anual.

Imatge 7. Dades d'immissió de NO_2 i PM_{10} a les estacions de la XVPCA a Barcelona



Font: Barcelona Regional a partir de dades de la XVPCA

En el cas dels valors d'immissió de NO_2, a l'actualitat la mitjana anual de la ciutat de Barcelona es troba per sobre del límit i no compleix els nivells establerts, i el 2017 hi ha tres estacions de mesura (Eixample, Gràcia – Sant Gervasi i Poblenou) que presenten valors per sobre del límit de 40 µg/m^3 establerts tant per la UE com per l'OMS. A més, l'estació de Gràcia – Sant Gervasi és l'única que va superar 4 vegades el valor límit horari. Cal dir però que els valors són inferiors als presentats en els darrers anys deu anys, per tant, la qualitat de l'aire ha millorat.

En canvi els valors d'immissió de PM_{10} són més favorables i en els darrers deu anys s'ha aconseguit reduir els nivells de partícules, de manera que actualment no hi ha superacions per aquest contaminant en cap de les estacions de mesura de Barcelona. Si es considera els valors de l'OMS, només complirien dues estacions (IES Goya i Zona Universitària). Pel que fa al valor límit diari, gairebé totes elles, menys IES Goya i Parc Vall d'Hebron, van tenir superacions però cap en més de 35 ocasions. Pel que fa a $PM_{2,5}$ tampoc hi ha superacions en cap de les estacions de mesura de Barcelona segons els nivells establerts per la UE però sí en totes elles amb els valors de referència de l'OMS.

En aquest context, cal destacar el Pla de Millora de la Qualitat de l'Aire de Barcelona 2015-2018 (PMQAB), que agrupa totes les accions, plans i mesures que està previst executar i que poden tenir una repercussió directa o indirecta en la qualitat de l'aire de Barcelona (NO_2 i PM_{10}); i sobretot el Programa de mesures contra la contaminació atmosfèrica, aprovat el 25 de novembre de 2016, que incorpora mesures estructurals i extraordinàries per afrontar episodis de contaminació.

Imatge 8. Zona de baixes emissions

Font: Ajuntament de Barcelona

Aquestes mesures s'han acabat concretant en la Zona de Baixes Emissions (ZBE), on l'Ajuntament de Barcelona i l'Àrea Metropolitana de Barcelona des de l'1 de desembre de 2017, i quan la Generalitat de Catalunya declari episodi de contaminació, s'establiran restriccions entre les 7 i les 20 hores dels dies laborables per als vehicles que no disposin d'etiqueta ambiental de la DGT anteriors a Euro 1. A partir l'1 de gener de 2020 es restringirà la circulació de manera permanent en els dies laborables a tots aquells vehicles més contaminants, i sens dubte, aquesta mesura influenciarà en les previsions futures del parc de vehicles.

2.4. Energia i infraestructures

Actualment el vehicle elèctric es postula com una opció real dins el sector de l'automoció ja que totes les polítiques europees, estatals, comunitàries i locals van encaminades a que els vehicles de combustió desapareixen. Els sectors econòmics implicats i els poders públics estan apostant fort per transformar en els propers anys la tecnologia de la mobilitat. Els avantatges de la mobilitat elèctrica enfront el motor de combustió són diversos, els vehicles elèctrics no emeten contaminants en els nuclis urbans (NO_X, PM_{10}, etc.), generen menys emissions de CO_2 per km recorregut i provoquen menys soroll, a banda de consumir menys energia i per tant menys recursos fòssils.

El consum d'un vehicle elèctric està comprès entre els 15 kWh/100 km d'un utilitari i els 30 o 40 kWh/100 km d'un microbús i de 3 a 5 kWh/100 km per les motos tipus scooter. La autonomia varia en funció del consum, de la capacitat de les bateries i de l'estil de conducció, però actualment els turismes elèctrics purs acostumen a tenir una autonomia de 160 km a 200 km (hi ha excepcions amb major autonomia però són vehicles amb un alt sobrecost). Per altre banda les motos estan sortint al mercat amb autonomies de 60 a 100 km. El temps de càrrega d'un turisme elèctric pur, utilitzant un endoll domèstic (monofàsica a 230 V fins a 3,7 kW de potència) pot estar entre les 6 i 8 hores per una càrrega completa. Tot i que en càrregues trifàsiques es pot reduir a 2h. Tots dos casos considerant càrrega lenta domèstica fins a 16A.

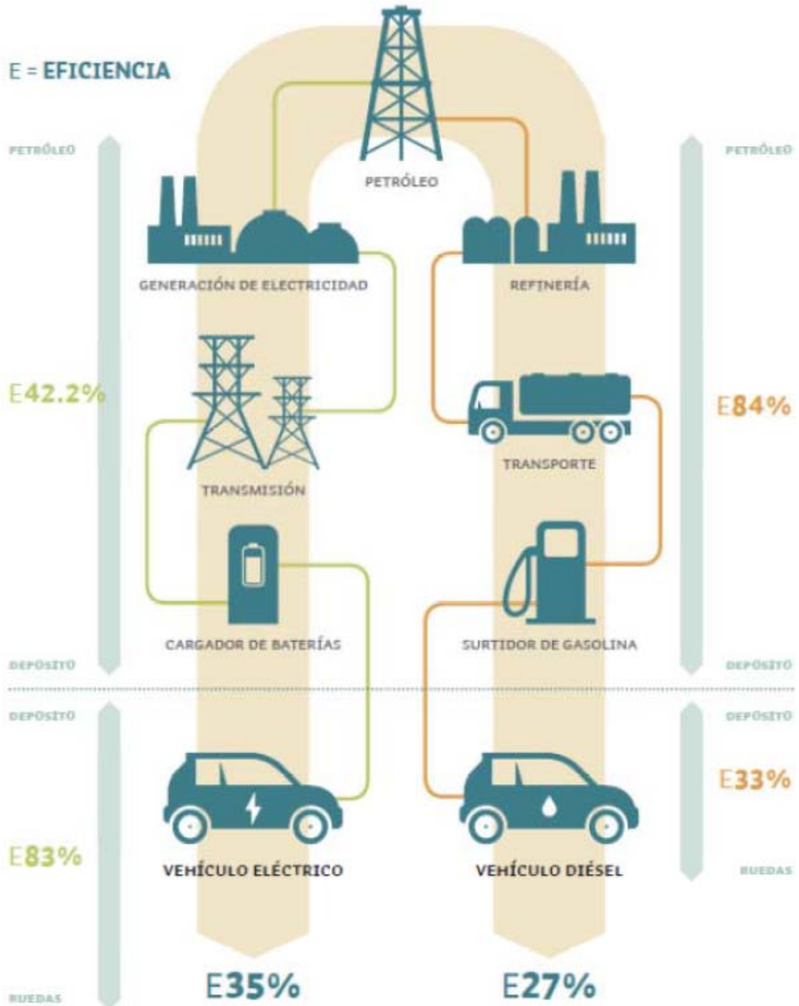
Per aquestes raons, un aspecte important és garantir la infraestructura de recàrrega necessària al lloc de residència però la tipologia d'habitatges a l'entorn metropolità podria dificultar l'impuls de la mobilitat elèctrica. A diferència dels entorns residencials amb cases aïllades o adossades amb aparcament, en els edificis plurifamiliars de propietat horitzontal la instal·lació del punt de recàrrega resulta més complex, especialment a aquells que per la seva antiguitat encara disposen dels comptadors elèctrics dins dels habitatges.

Respecte al benefici energètic, el vehicle elèctric també és beneficiós ja que energèticament parlant són més eficients. Si es compara el consum d'energia final necessari per moure un vehicle elèctric i un vehicle de combustió (el que es diu: del dipòsit a la roda), el vehicle elèctric, segons l'IDAE, té una eficiència aproximadament del 83%, mentre que l'eficiència d'un vehicle de combustió dièsel modern (EURO V, amb stop-start, frenada regenerativa i altres millores d'eficiència) és del 33%. Fet que implica que el vehicle elèctric és aproximadament 2,5 vegades més eficient que els seus equivalents convencionals.

Tot i això, la comparativa més justa, és aquella que compara l'energia primària utilitzada en moure el vehicle (el que es diu: del pou a la roda). En el cas del vehicle elèctric l'energia primària seria l'energia necessària per produir l'electricitat amb que és mou el vehicle més les pèrdues del transport. Així s'ha de tenir en compte quanta energia seria necessari d'introduir als cicles combinats, les nuclears, les centrals de carbó, la hidràulica, eòlica, etc., per moure un vehicle.

Considerant aquesta anàlisi, i segons IDAE, el vehicle elèctric té una eficiència del pou a la roda del 35%, mentre que un dièsel de nova tecnologia només arriba al 27%.

Imatge 9. Comparativa d'eficiències del dipòsit a la roda i del pou a la roda entre el vehicle elèctric i un de gasoil

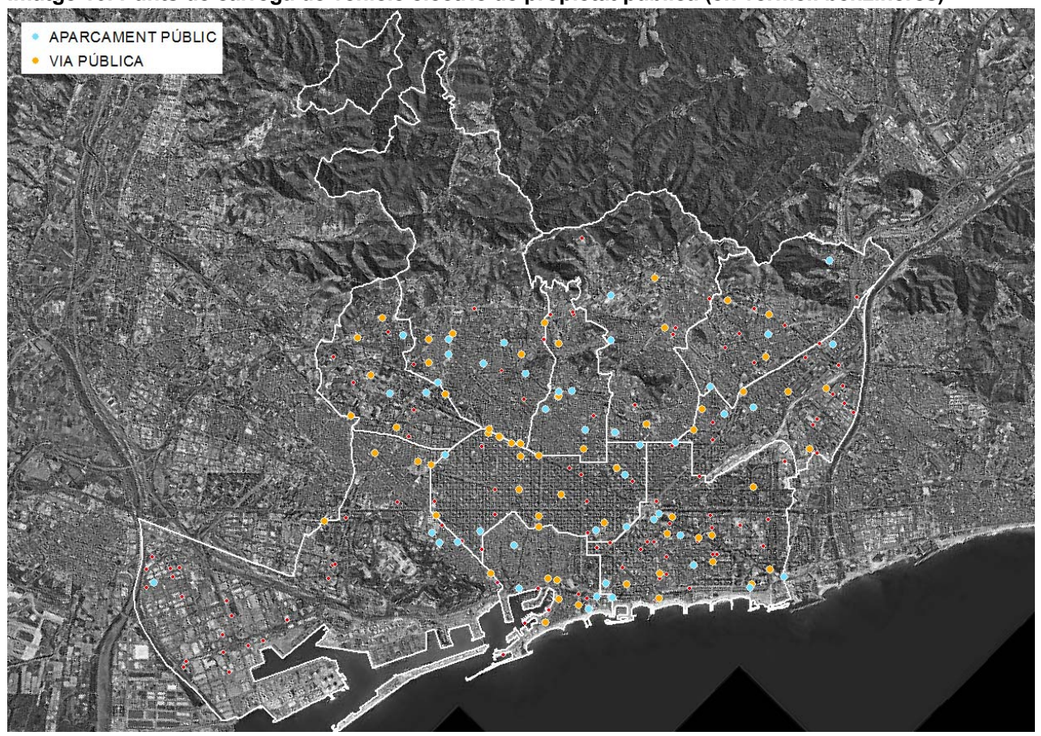


Font: Guia 003: el vehículo eléctrico para flotes. IDAE.

A banda d'això, hi ha un alt interès en fer que el vehicle elèctric es carregui majoritàriament de nit entre les 23h fins les 7h del matí, això comporta diversos beneficis. Per una banda evita haver de incrementar la potència instal·lada ja sigui localment o regionalment, fet que evita haver de fer grans inversions en xarxa elèctrica i centres de transformació pel fet de consumir en hores on el consum és menor. Així, i en termes generals i en el curt termini, incentivant la càrrega nocturna s'aprofitarà els excedents de potència nocturna instal·lada en els centres de transformació actuals. En el mig i llarg termini, a mida que el vehicle elèctric es vagi implementant, segurament serà necessari analitzar l'estat de la xarxa elèctrica actual en determinades zones d'alta concentració de vehicles i previsiblement caldrà realitzar ampliacions de potències instal·lades a edificis i als seus centres de transformació associats.

En aquest sentit, actualment només hi ha 173 punt de càrrega en la via pública i 723 en aparcaments públics, força repartits per la ciutat encara que cal destacar que a l'Eixample no n'hi ha gairebé en aparcaments públics tot i que sigui el districte que més viatges genera i atrau a la ciutat. A més, el 51,3% dels punts de càrrega són exclusius per motos i només el 5,6% són de càrrega ràpida.

Imatge 10. Punts de càrrega de vehicle elèctric de propietat pública (en vermell benzineres)



Font: Barcelona Regional a partir de l'Ajuntament de Barcelona

2.5. Riscos

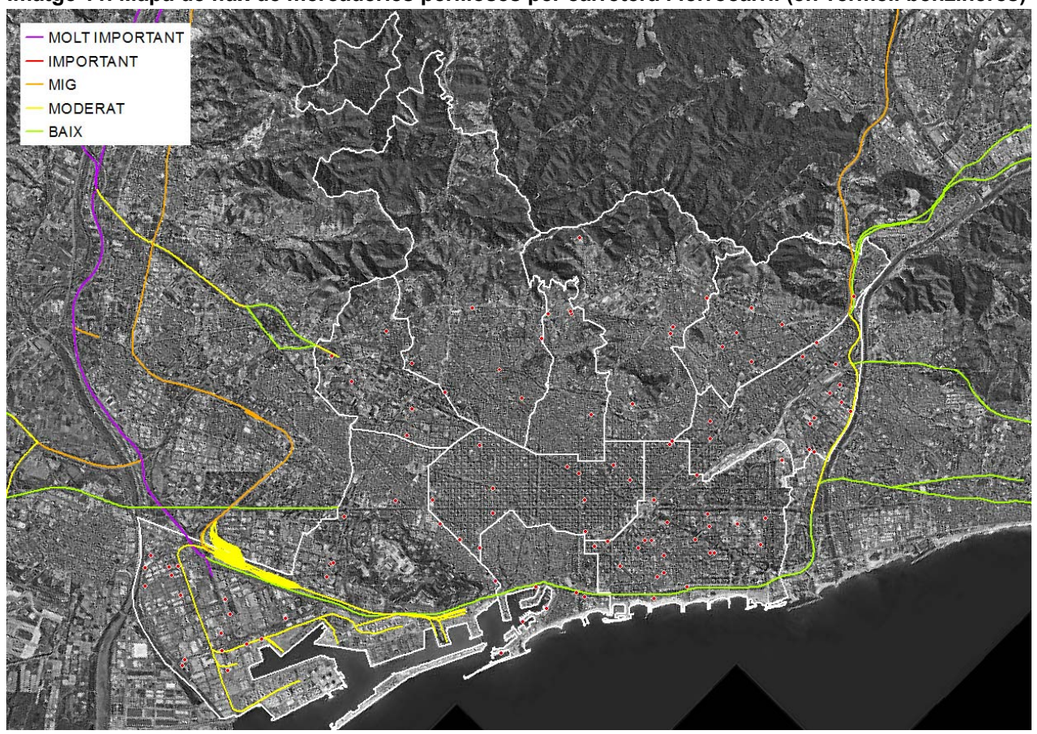
2.5.1. Risc químic en el transport de mercaderies perilloses

El risc químic en el transport de mercaderies perilloses per carretera o ferrocarril es defineix com el risc que genera l'activitat de desplaçar substàncies perilloses (en el mode viari o ferroviari) entre àmbits territorials concrets, especialment entre establiments o instal·lacions industrials. El risc és conseqüència de la perillositat intrínseca d'aquestes substàncies que es pot caracteritzar a través de paràmetres fisicoquímics i està modulat en el seu valor final per les condicions de

seguretat en que es realitza el transport i l'exposició d'elements vulnerables al perill químic d'aquestes substàncies en cas d'emergència. Això fa que les quantitats de substàncies perilloses que es consideren representatives del risc químic en el transport de mercaderies perilloses siguin significativament molt superiors al cas del risc químic en instal·lacions industrials que manipulen substàncies perilloses.

Tanmateix, cal tenir en compte el factor de territorialitat i deslocalització de l'activitat, de forma que malgrat l'exposició a les substàncies perilloses és temporalment baixa, el territori exposat és molt gran ja que l'activitat de transport consumeix intrínsecament molt territori i es deslocalitza al llarg d'extenses infraestructures (trams viaris i ferroviàries). Alhora les possibles emergències tenen una afectació territorial potencialment molt elevada, que contraresta el factor de temporalitat i incrementen el factor territorial d'exposició.

Imatge 11. Mapa de flux de mercaderies perilloses per carretera i ferrocarril (en vermell benzineres)



Font: Barcelona Regional a partir del Mapa de Protecció Civil de Catalunya

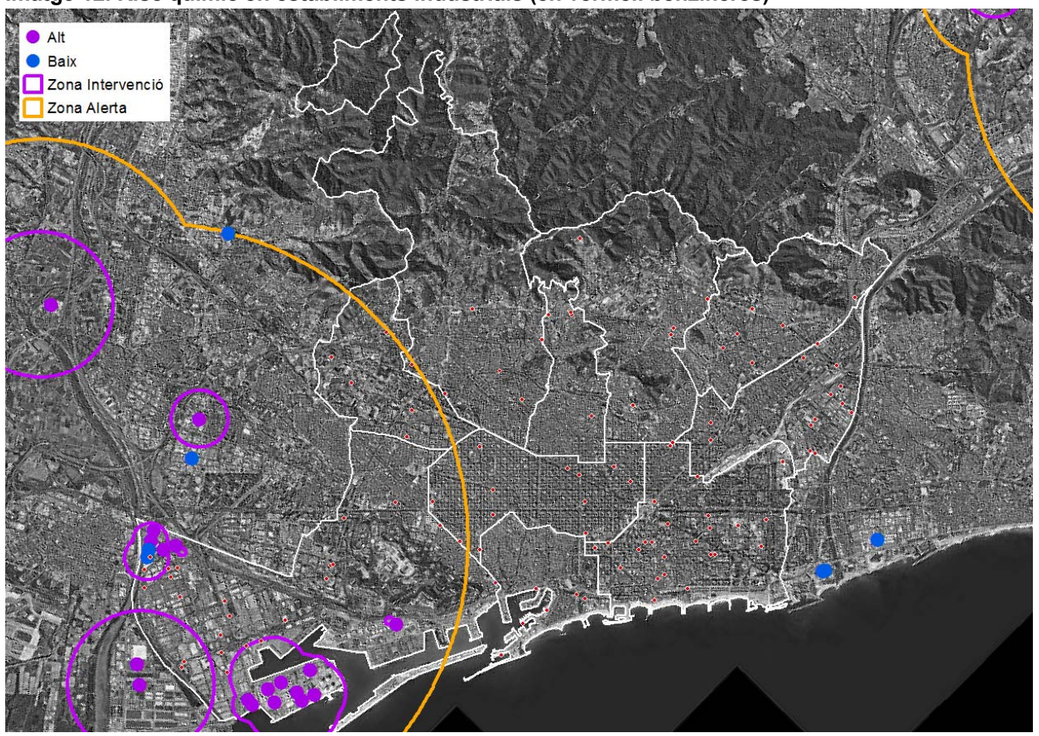
Les societats actuals requereixen d'un nombre important de béns i serveis per al desenvolupament de les seves activitats habituals: industrial, oci i servei, ús i consum personal. Una gran part d'aquests béns i serveis es perceben com a irrenunciables per a una societat en desenvolupament constant i amb uns nivells de qualitat de vida, econòmics i de confort sempre en augment. Gran part d'aquests béns i serveis es troben molt allunyats en el moment de la seva producció o de la seva disponibilitat respecte l'usuari final o intermedis i, per tant, necessiten d'un transport entre el seu origen o disponibilitat i els àmbits propers als usuaris. I cal assumir les possibles conseqüències contaminació, soroll, trànsit i el risc d'accident associat.

2.5.2. Risc químic en establiments industrials

Les zones d'un marcat caràcter industrial solen portar associades la problemàtica del risc químic, que pot tenir repercussions sobre la població propera i el medi ambient. Així, la paradoxa de la necessitat d'un teixit industrial que nodreixi les demandes dels diferents béns i serveis es tradueix en friccions o rebuig de les àrees especialitzades d'activitat industrial.

La majoria de productes requereix de la manipulació industrial de substàncies químiques perilloses per a la seva obtenció com per exemple plàstics i els polímers. Fins i tot senzillament l'emmagatzematge de matèries primeres o de combustibles d'origen fòssil comporta riscos associats a la perillositat intrínseca de la substància i a les qualitats fisicoquímiques de la mateixa. Les substàncies químiques perilloses no s'han d'entendre com a substàncies emprades exclusivament a la indústria química ja que també en trobem exemples en altres tipologies industrials (clor a les potabilitzadores, centres logístics d'emmagatzematge i distribució de combustibles líquids, etc.) i en àmbits no industrials com és el cas del consum particular sigui residencial (gas natural, gasoil de calefacció, etc.) o no (gasolines i gasoils).

Imatge 12. Risc químic en establiments industrials (en vermell benzineres)



Font: Barcelona Regional a partir del Mapa de Protecció Civil

A Catalunya, l'índex de risc emprat en el Mapa de Protecció Civil pel que fa a substàncies perilloses presents en instal·lacions industrials, és la definició de zones d'afectació concretes que estan recollides al Pla d'Emergència Exterior del Sector Químic de Catalunya (PLASEQCAT).

Les zones d'afectació i els paràmetres a emprar estan definits pel Reial Decret 1196/2003, de 19 de setembre, pel que s'aprova la Directriu bàsica de protecció civil per al control i planificació enfront el risc d'accidents greus en els que intervinguin substàncies perilloses. Aquestes zones són les següents:

- Zona d'intervenció: és la zona en la qual les conseqüències dels accidents produeixen un nivell de danys que justifica l'aplicació immediata de mesures de protecció. Per tant, és la zona on qualsevol persona situada a l'exterior (no protegits pel confinament, que és la mesura d'autoprotecció general) podria patir danys.

- Zona d'alerta: és la zona en la qual les conseqüències dels accidents provoquen efectes que, encara que perceptibles per la població, no justifiquen la intervenció, excepte per als grups de població crítics. Per tant, és la zona on només les persones que formin part d'un grup crític (nens petits, gent gran i/o malalts) podrien patir danys si estan situats a l'exterior (no protegits pel confinament, que és la mesura d'autoprotecció general).

El Mapa de Protecció Civil associat al risc d'accidents de la indústria química s'han d'entendre com la translació cartogràfica d'una probabilitat d'accident i d'afectació, i va estretament vinculada a les substàncies i als territoris afectats. El risc és canviant ja que les activitats industrials es modifiquen, canvien de substàncies o modifiquen processos, però a la vegada el territori també es transforma. De fet establir zones és en si mateix una mesura preventiva i ens pot ser de molta utilitat alhora de generar modificacions ja sigui en el territori (planejament, infraestructures) o en les activitats industrials. Per tant el risc és un element a considerar quan es treballa amb planejament urbanístic en zones properes a indústries com seria aquest cas.

2.5.3. Risc contaminació

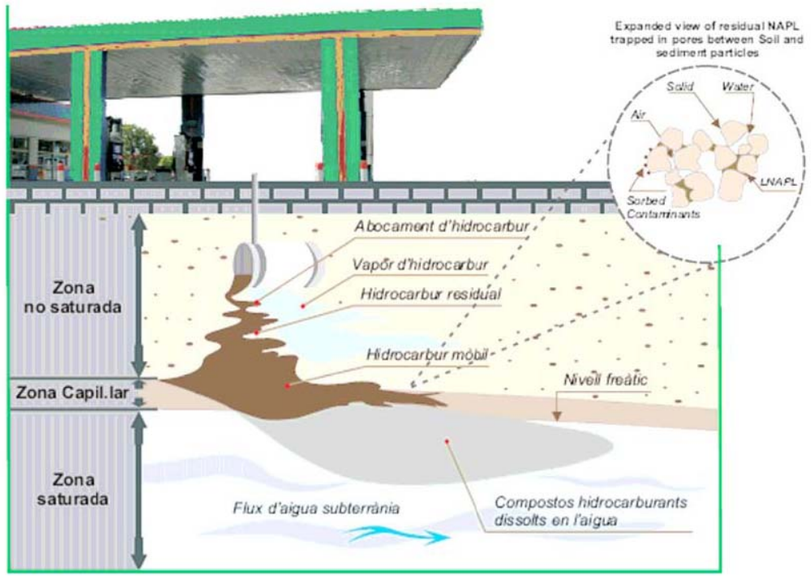
El sòl és la fina capa superior de l'escorça terrestre que ha anat conformant-se lentament a través d'un acció combinada de processos geològics, climatològics i biològics. El sòl és un recurs no renovable a curt i mitjà termini, i que a més a més és un sistema en equilibri dinàmic d'elevada vulnerabilitat, susceptible d'alterar-se i de perdre el seu equilibri natural.

El desenvolupament industrial, el creixement demogràfic, la urbanització, i sovint la falta de conscienciació ambiental davant de l'abocament de productes químics al medi, han conduït cap a un augment notable de casos de contaminació des del segle passat fins als temps actuals. Més recentment, el desenvolupament normatiu i l'aparició de principis de conservació i responsabilitat ambiental estan contribuint a detectar i actuar sobre aquesta contaminació.

Les principals causes de generació d'un sòl contaminat és la mala gestió de residus (abocaments incontrolats, acumulacions incorrectes, abandonament d'indústries, etc.) males pràctiques en instal·lacions industrials (fuites en conduccions i tancs, emmagatzematge incorrecte de productes i matèries primeres, etc.) o accidents (en el transport, emmagatzematge o en la manipulació de productes químics).

Els sòls contaminats poden tenir efectes molt diversos, des del risc per a la salut humana fins a pèrdues de recursos i les conseqüents pèrdues econòmiques. Cal tenir en compte que els efectes més greus causats per un sòl contaminat són en general a llarg termini, romanen al terreny i fins i tot poden augmentar si no es prenen les mesures adequades. Molts cops les conseqüències no són identificades immediatament, sinó que els perills potencials poden tardar dècades a manifestar-se, i quan es detecten els seus efectes, les pèrdues originades poden elevades.

Imatge 13. Model conceptual d'un episodi de contaminació per hidrocarbur



Font: Agència Catalana de l'Aigua

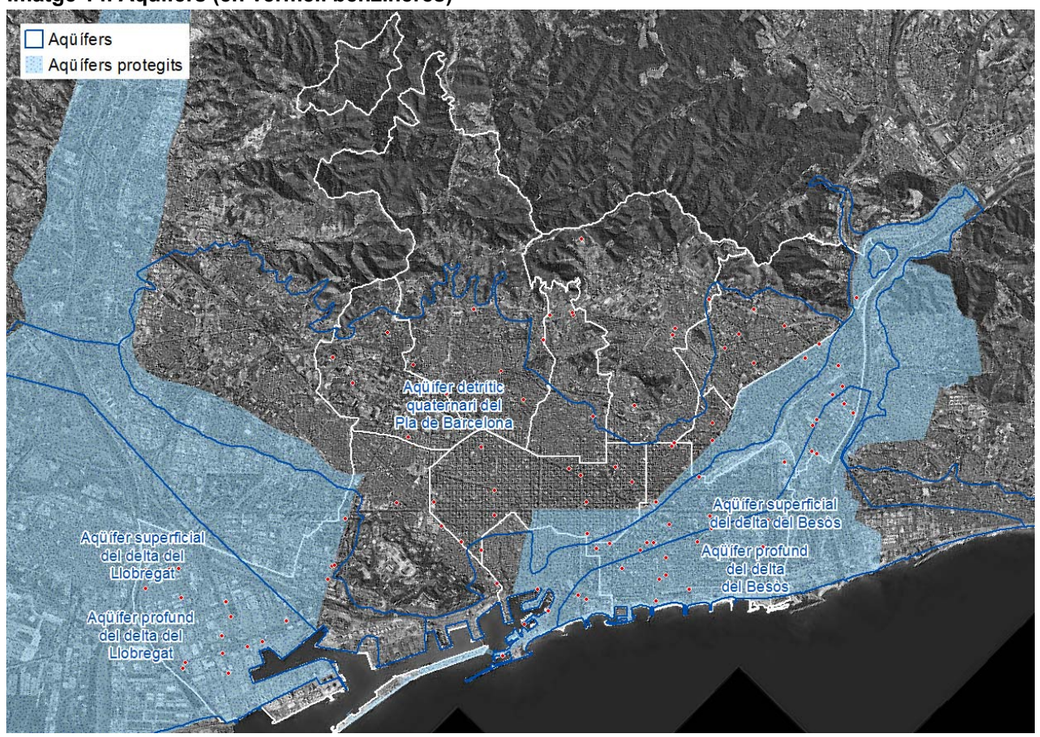
El sòl no és un sistema aïllat, sinó que té una intervenció directa amb altres compartiments ambientals: aigües superficials, aigües subterrànies i atmosfera. Per això és necessari analitzar no només els efectes d'una possible contaminació a la fracció del sòl, sinó també veure quines incidència pot tenir sobre la resta de vectors.

Bona part de Barcelona al estar sobre la plana deltaica del Llobregat i la del Besòs, els materials existents al subsòl són quaternaris i estan constituïts bàsicament per dipòsits detrítics deltaics. El nivell freàtic és molt somer i la litologia existent a la zona (graves i sorres de matriu llim-sorrenca) fan que ambdós aqüífers superficials siguin vulnerables a la contaminació.

A més, aquests aqüífers estan protegits pel Decret 328/1988, d'11 d'octubre, pel qual s'estableixen normes de protecció i addicionals en matèria de procediment en relació amb diversos aqüífers de Catalunya. Cal destacar que l'aqüífer del Delta del Llobregat és estratègic per al subministrament d'aigua a l'àrea metropolitana de Barcelona ja que complementa l'abastament d'aigua potable que es realitza principalment amb les aigües superficials del riu Llobregat i Ter.

L'aqüífer superficial, amb un nivell freàtic molt elevat, té algunes zones amb nivells de contaminació destacats causa de les activitats industrials i agrícoles que històricament hi ha hagut a la zona. L'aqüífer profund té una bona capacitat d'emmagatzematge i té una millor qualitat d'aigua que la de l'aqüífer superficial però actualment algunes zones tenen uns nivells de salinització elevats, especialment a la zona propera al port.

Imatge 14. Aqüífers (en vermell benzineres)



Font: Barcelona Regional a partir de l'ACA

3. AVALUACIÓ I CRITERIS AMBIENTALS

3.1. Mobilitat

La solució als problemes de mobilitat urbana no vindrà només de la promoció i millora dels altres modes, sinó que cal aplicar més mesures de contenció i restricció en l'ús del vehicle privat. Així, l'Ajuntament de Barcelona ha iniciat els treballs per elaborar un nou Pla de Mobilitat Urbana (PMU) 2019-2024 que doni continuïtat a l'actual i consolidi els objectius previstos. El nou pla seguirà contemplant el model Superilles i tenint com a objectius transversals la mobilitat segura, sostenible, equitativa i eficient. A més, incorporarà els temes de contaminació i els temes tarifaris com a elements centrals. Els principals eixos seran els següents:

• Mobilitat Segura: Reduir l'accidentalitat associada a la mobilitat.

• Mobilitat Saludable: Fomentar la mobilitat activa; reduir la contaminació atmosfèrica derivada del transport; reduir la contaminació acústica derivada del transport.

• Mobilitat Sostenible: Facilitar el transvasament modal cap als modes més sostenibles; moderar el consum d'energia en el transport i reduir la seva contribució al canvi climàtic; augmentar la proporció del consum d'energies renovables i "netes".

• Mobilitat Equitativa: Fomentar usos alternatius de la via pública; garantir l'accessibilitat al sistema de mobilitat; garantir una mobilitat equitativa per edat, condició física, gènere, renda econòmica i barri; millorar les condicions de la mobilitat laboral i de la vida quotidiana.

• Mobilitat intel·ligent: Incrementar l'eficiència dels sistemes de transport; incrementar l'ús dels vehicles d'ús compartit (*sharing*); incorporar les noves tecnologies en la gestió de la mobilitat; millorar el servei de mobilitat introduint tecnologies *mobility as a service*.

D'altra banda, els objectius socioambientals del Pla Metropolità de Mobilitat Urbana (PMMU) es defineixen en línia amb el que marquen les polítiques ambientals per al transport i la planificació superior i inferior; el pdM de l'RMB i els PMU dels municipis que fan part de l'Àrea Metropolitana de Barcelona. Es prenen en consideració, de més a més, les tendències en disseny i planificació de ciutats sostenibles i saludables.

Aquests objectius s'organitzen entorn de quatre objectius generals que reflecteixen la visió integradora de l'actual PMMU:

• Objectiu 1: Mobilitat saludable – Minimitzar els efectes del sistema metropolità de transport en la salut de la població.

• Objectiu 2: Mobilitat sostenible – Reduir els impactes ambientals, i en especial la contribució al canvi climàtic, del sistema metropolità de transport.

• Objectiu 3: Mobilitat eficient – Millorar l'eficiència del sistema metropolità de transport, tot garantint el progrés social i econòmic.

• Objectiu 4: Mobilitat equitativa – Promoure un sistema metropolità de transport just que particularment garanteixi l'accessibilitat al transport públic i fomenti la cohesió social.

Així doncs, el present Pla especial urbanístic per a la implantació d'instal·lacions de subministrament de combustibles o fonts d'energia per a vehicles a motor a la ciutat de Barcelona va en consonància amb les polítiques ambientals europees, estatals i locals de planificació de la mobilitat, en les que un dels principals objectius és la reducció de consum d'energies fòssils.

3.2. Qualitat acústica

La qualitat acústica de Barcelona, conjuntament amb la qualitat atmosfèrica, són probablement els dos problemes ambientals principals de la ciutat de Barcelona (i de moltes altres ciutats europees). Aquestes dues problemàtiques tenen una incidència sobre la salut dels ciutadans i sobre la seva qualitat de vida molt rellevant. I les dues problemàtiques deriven en gran part del model de mobilitat actual, on la presència del cotxe privat hi té molt de pes.

Per a poder millorar la qualitat acústica, és necessari incentivar el transport públic, fer actuacions per pacificar l'espai viari de la ciutat i conscienciar a la població en la implantació un model de mobilitat més sostenible. Un altre factor que juga a favor cap aquest canvi de mobilitat, és el canvi tecnològic que esdevindrà en un futur proper, on la implantació del vehicle elèctric o altres modes de transport elèctric poden tenir un pes rellevant.

En aquest context, des del punt de vista acústic potenciar la implantació d'instal·lacions de combustible o fonts d'energia per a vehicles a motor a Barcelona, suposa potenciar un model de mobilitat on es prioritza l'ús del vehicle privat, el qual té un incidència directa amb la qualitat acústica de la ciutat. A més que va una mica en contra del canvi tecnològic que es preveu que es produeixi, on els modes de transport elèctric o en bicicleta tinguin molt més pes (i que tenen una incidència acústica molt menor).

Segons dades de l'Agència Europea de Medi Ambient, entre el 70-80% del soroll a les ciutats europees, prové del trànsit de motor de combustió. Per tant, actuar sobre l'actual model de mobilitat és el que realment pot millorar la qualitat acústica de la ciutat.

Així doncs, des del punt de vista de qualitat acústica, el Pla especial per a la implantació d'instal·lacions de subministrament de combustible o fonts d'energia per a vehicles a motor a Barcelona té un incidència ambiental severa.

3.3. Qualitat atmosfèrica

El trànsit viari és el principal sector que afecta la qualitat de l'aire de la ciutat, i aquesta pateix superacions per determinats contaminants atmosfèrics, concretament per NO_2 en diverses estacions de control de la XVPCA. En el cas de les PM_{10}, els valors s'han anat reduint i en els darrers anys no hi ha superacions respecte els límits que estableix la legislació europea. Per aquesta raó, des de la ciutat s'està treballant en mesures pertinents per millorar la qualitat de l'aire.

El Pla de Millora de la Qualitat de l'Aire de Barcelona 2015-2018, estima que si s'apliquen totes les mesures que conté, es puguin reduir les emissions un 11% de NOx i un 14% de PM_{10} respecte a l'any 2013. Dins del Pla s'han tingut en compte tots aquells plans i previsions actuals i de futur que afecten a la qualitat de Barcelona, tan si són mesures liderades per l'Ajuntament de Barcelona, com plans d'altres Administracions o entitats però que tenen repercussió en la contaminació atmosfèrica de Barcelona. L'estratègia més efectiva per millorar la qualitat de l'aire consisteix en actuar sobre el trànsit rodat ja que és responsable del 60% del NO_2 el i el 20% de PM_{10} de l'impacte sobre els nivells d'immissió a la ciutat de Barcelona.

La proposta parteix de l'objectiu de definir les condicions d'instal·lacions de combustible o fonts d'energia per a vehicles a motor a Barcelona i millorar la integració urbana per tal de preservar i millorar la qualitat ambiental a la ciutat i reduir els impactes i molèsties que aquestes generen en determinats entorns. A partir d'aquí:

• Prioritza la instal·lació de l'activitat d'acord a criteris de funcionalitat i jerarquia viària, i proximitat a les principals vies d'accés, en coherència amb les Zones de Baixes Emissions i les zones de trànsit pacificat i d'acord amb el Pla de Mobilitat Urbana.

• Regula la implantació d'instal·lacions de subministrament en entorns d'equipaments escolars, sanitaris i aquells destinats a gent gran i altres col·lectius vulnerables per millorar i garantir la qualitat ambiental d'aquests entorns.

• I promou el desenvolupament de la infraestructura necessària per a fomentar la transició energètica cap a la utilització de tecnologies de baixa emissió de carboni prioritzant l'ús del vehicle elèctric i de combustibles alternatius.

Aquestes tres mesures van en la línia:

• D'afavorir l'eficiència urbana, ja que les instal·lacions se situen on realment són més necessàries i on són menys molestes.

• D'aconseguir menors emissions relacionades amb els combustibles fòssils a causa del trànsit de vehicles, que són les que causen més problemes en l'entorn urbà de Barcelona.

Així doncs, es considera que el Pla especial urbanístic un impacte positiu i amb el canvi de model de mobilitat previst, amb la reducció de vehicles privats i les millores en el transport públic, l'augment de l'espai públic i la reducció de l'espai pels cotxes, i la renovació del parc mòbil cap a tecnologies més eficients i respectuoses amb el medi ambient afavorirà la qualitat de l'aire de la ciutat de Barcelona.

En aquest sentit, com l'energia elèctrica també és causant d'emissió de gasos d'efecte hivernacle en el lloc de generació, l'impacte positiu serà més gran com més s'aconsegueixi un canvi de model en la mobilitat, i no només es promogui el vehicle elèctric en comptes del de benzina, sinó que hi hagi realment un menor ús del vehicle privat i un menor consum energètic en general.

3.4. Energia i infraestructures

Barcelona ha d'estar preparada pels canvis en la mobilitat elèctrica i preveure quines repercussions pot generar a les ciutats, tant des d'un punt de vista d'infraestructures necessàries, com en l'aspecte ambiental, energètic, social (formació i informació a ciutadans, empreses i administradors de finques) o d'aspectes legals.

Les ciutats són les àrees on el vehicle elèctric suposa un major benefici, especialment aquelles aglomeracions urbanes amb gran quantitat de trànsit que provoca alts nivells de contaminació local (òxids de nitrogen, partícules, SOx, hidrocarburs no metàl·lics, etc.) i alts nivells de soroll generada per la circulació de vehicles.

El fet es que el vehicle elèctric no genera contaminació local en les àrees on circula (tot i que si que emet contaminació en les àrees on s'ha generat l'electricitat si es que aquesta no s'ha generat amb tecnologia verda). Per altre banda el motor del vehicle elèctric tampoc genera contaminació sonora a nivell local, tot i que el rodament del pneumàtic si que genera el soroll de rodament. En qualsevol cas, el vehicle elèctric és capaç de proporcionar una mobilitat a les ciutats d'una manera energètica i ambientalment més eficient i neta que amb els motors de combustió.

En aquest sentit, algunes mesures generals d'actuació són:

- Establir plans d'actuació amb l'objectiu de reduir el dèficit d'aparcaments per el VE en les zones detectades, i que permetin efectuar actuacions efectives quan la demanda del VE comenci a accelerar-se o el sobrecost del mateix comenci a no ser una barrera. Per exemple: Noves àrees d'aparcament cobert per turismes i motos i/o aprofitament de locals no utilitzats en baixos d'edificis per aparcament de motos elèctriques.

- Preparar els aparcaments públics de propietat pública per la futura demanda de vehicles elèctrics, especialment en el cas de places de pupil·latge i en aquelles zones de major potencial previst

- Consensuar, conjuntament amb altres administracions locals i supramunicipals, documents d'informació i formació a administradors de finques, sobre la normativa i opcions tècniques i administratives dels punts de recàrrega en edificis plurifamiliars, especialment a les zones detectades amb major creixement.

- Informar i assessorar tècnica i legalment, sobre la instal·lació i gestió de punts de recàrrega, als propietaris d'aparcaments públics de propietat privada, ja siguin de pupil·latge com de rotació

- Promoure punts de recàrrega públics per la recàrrega de VE, especialment per motos, ja que es preveu siguin aquestes les que tinguin inicialment una major demanda.

En aquest context és on encaixa l'Estratègia per la mobilitat elèctrica de la ciutat de Barcelona (març 2018), que està alineada amb els objectius estratègics del PMU en relació amb la mobilitat segura, sostenible, equitativa i eficient.

3.5. Riscos

El perill químic d'explosió en el transport de mercaderies en general és baix però hi ha grans infraestructures que tenen un nivell mig com les de l'eix Llobregat (A-2, B-23 i ferrocarril Can Tunis – Martorell). Per això, és important considerar tots aquests aspectes mencionats amb la gestió del risc ja sigui produït pel transport de mercaderies perilloses o per les activitats properes que les utilitzen o emmagatzemen, com els dipòsits d'hidrocarburs o les pròpies benzineres. Cal destacar l'àmbit de la Zona Franca ja és una zona de pas per moltes mercaderies perilloses que van al port i al moll d'inflamables.

Per aquest motiu podem dir que el polígon també està sotmès al risc químic produït pel transport de mercaderies perilloses. El perill químic per explosió es pot considerar mig i té una afectació en el territori baixa ja que es concentra sobretot en les indústries petroquímiques del Moll de l'Energia del Port de Barcelona (Enagas, Meroil, Terminales Portuarias, etc.). També té certa incidència els tancs de magatzematge de CLH de la Terminal de Contenidors però que pot afectar de manera important la Ronda Litoral, com ja va passar el 2008 per una fuga de dimetilamina.

Pel que fa al risc de contaminació, és probable que hi hagi sòls contaminats i que en algunes instal·lacions estigui afectant als aqüífers ja que un 58,5% es troben sobre els aqüífers protegits de la Vall Baixa i Delta del Llobregat i del Delta del Besòs i un 34% es troben sobre altres aqüífers. Però per acabar de determinar si existeix alguna afecció al sòl seria necessari un estudi previ de la qualitat del sòl, i en cas que es requereixi, que s'apliquin les mesures correctores necessàries per a poder fer compatibles els emplaçaments d'instal·lacions de subministrament de combustibles amb els usos previstos.

E. INFORME DE PARTICIPACIÓ CIUTADANA

Ajuntament de Barcelona

PLA ESPECIAL URBANÍSTIC PER A LA IMPLANTACIÓ D'INSTAL·LACIONS DE SUBMINISTRAMENT PER A VEHICLES A MOTOR A LA CIUTAT DE BARCELONA

INFORME DE PARTICIPACIÓ CIUTADANA

Direcció de Comunicació i Participació de la Gerència d'Ecologia Urbana
Juny 2021

Ajuntament de Barcelona

Contingut

1.Introducció 3
2.Objecte del procés 4
3.Necessitats i antecedents 5
4.Metodologia 6
5.Resum de les actes 9

Ajuntament de Barcelona

1. Introducció

La Comissió de Govern va aprovar inicialment, en data 25 d'abril de 2019, el **Pla Especial Urbanístic per a la implantació d'instal·lacions de subministrament per a vehicles de motor a la ciutat de Barcelona** (a partir d'ara **benzineres**). L'objectiu del Pla es millorar la seva implantació, de manera que s'evitin els impactes i les molèsties que generen a l'entorn, es vetlli per la qualitat ambiental i i es fomenti la transició energètica.

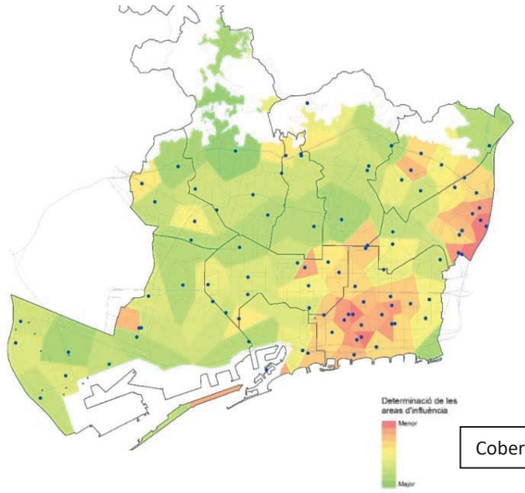
El Pla limita la instal·lació de nous subministraments a tres àrees concretes: al voltant de les vies d'accés a les rondes, a les àrees portuàries i a les àrees industrials de la Zona Franca, de la Verneda industrial, del Torrent d'Estadella i Bon Pastor. El Pla preveu que en aquestes àrees i a l'entorn de les vies estructurants (Gran Via, Aragó, Meridiana, Diagonal, ..) es puguin instal·lar punts de subministrament elèctric d'energia renovable (electrolineres). Així mateix, s'exigirà que les instal·lacions actuals tinguin, com a mínim, un punt de recàrrega ràpida elèctrica provinent d'energies renovables.

En consideració al Reglament de Participació Ciutadana, aprovat en Consell Municipal el 6 d'octubre de 2017, l'elaboració d'un pla d'usos d'àmbit de ciutat requereix un procés participatiu reglat.

La voluntat d'aquest informe és exposar el context, la metodologia i resultats del procés participatiu. Un procés que ha procurat generar espais tant per al col·lectiu d'entitats, professionals, empreses i administracions vinculades amb la mobilitat, com al veïnat en general, garantint així la pluralitat, la diversitat i la representativitat.

2. Objecte del procés

L'objecte del procés és promoure el debat ciutadà en relació amb la implantació d'instal·lacions de subministrament per a vehicles de motor a la ciutat de Barcelona.



Cobertura de servei de benzineres

Els temes tractats al procés han estat:

- Revisar el detall de la proposta del Pla especial urbanístic per a la implantació d'instal·lacions de subministrament per a vehicles de motor a la ciutat de Barcelona.
- Recollir les propostes i consideracions del conjunt d'agents implicats.

Ajuntament de Barcelona

3. Necessitats i antecedents del procés

Fins ara, el marc legal (Normes Urbanístiques del Pla General Metropolità del 1976) ha estat poc restrictiu i ha permès la instal·lació de benzineres sense excessives dificultats i sense tenir en compte l'àmbit on s'ubiquen. Normalment se situen en entorns amb alta densitat de població, tot i les externalitats negatives que generen. Per tant, les benzineres, fins el moment present, es podien situar en zones industrials, residencials, i també en emplaçaments propers a equipaments sensibles (com escoles, hospitals i centres de salut).

La voluntat d'ordenar aquesta activitat també respon als canvis estructurals profunds que viu Barcelona pel que fa a mobilitat: compromisos internacionals de reducció d'emissions, progressives restriccions de circulació al vehicles més contaminants (ZBE), increment en l'ús del vehicle elèctric, l'augment de distribució de mercaderies urbanes, foment de l'ús de la bicicleta i dels vehicles de mobilitat personal.

Per tot això, al maig de 2018 l'Ajuntament de Barcelona va decretar una suspensió per un any en l'atorgament de llicències de noves benzineres o ampliació de les existents per poder iniciar la redacció de la regulació.

4. Metodologia

El procés participatiu es planteja, tal i com defineix l'article 19 del Reglament de Participació Ciutadana, com *"una seqüència d'actes, delimitats en el temps, dirigits a promoure el debat i el contrast d'arguments entre la ciutadania o entre aquesta i els responsables municipals, a fi de recollir les seves opinions i propostes respecte d'una determinada actuació municipal"*.

El procés s'ha definit amb els següents objectius:

- **Informar i difondre** sobre el Pla especial urbanístic per a la implantació d'instal·lacions de subministrament per a vehicles de motos a la ciutat de Barcelona.
- **Recollir** les propostes i consideracions del conjunt d'agents implicats sobre el Pla, per concretar els detalls de l'aplicació de la mesura de limitar les condicions d'emplaçament (xarxa viària, usos protegits i elements patrimonials).
- **Obrir** el procés de participació per incorporar noves veus que donin pluralitat i diversitat al debat.

Àmbit territorial i perfil de les persones convocades al debat

L'àmbit territorial d'aquest debat inclou tota la ciutat de Barcelona.

El procés de participació s'ha articulat primordialment en el marc del Pacte per la Mobilitat, que és l'òrgan de màxima representació dels diferents sectors implicats en l'àmbit de la mobilitat (entitats, empreses, col·legis professionals, administració) amb les diferents visions dels col·lectius (sovint amb interessos confrontats). S'ha tingut especial interès a comptar amb la participació veïnal dels barris a través de FAVB. Així mateix, el procés incorpora la representació dels col·lectius de subministradors privats de carburants.

S'ha realitzat una primera sessió el dia 26 de setembre de 2019, durant el període d'exposició pública del Pla.

Posteriorment, s'ha fet una segona sessió participativa el dia 15 de juny de 2020, aquesta vegada online, amb motiu de les limitacions generades pel confinament de la Covid19. Participen en aquesta reunió membres del Pacte per la Mobilitat així com les persones que han presentat al·legacions al Pla.

Òrgan administratiu responsable

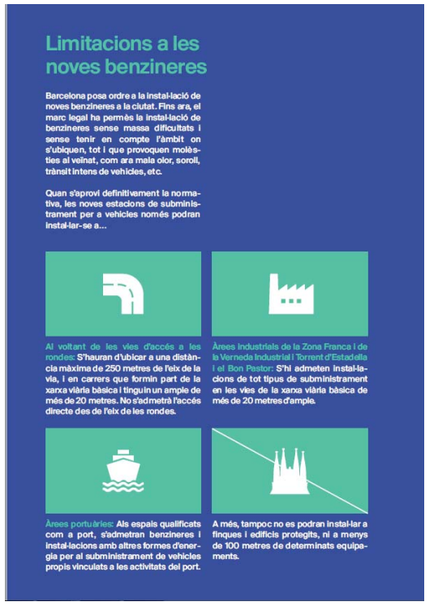
L'òrgan administratiu responsable del procés participatiu és la Direcció de Comunicació i Participació de la Gerència d'Ecologia Urbana de l'Ajuntament de Barcelona.

Comunicació

Per facilitar el seguiment del procés i la seva traçabilitat s'ha habilitat un espai específic al portal d'Ecologia, Urbanisme i Mobilitat de la web de l'Ajuntament de Barcelona (https://ajuntament.barcelona.cat/ecologiaurbana/ca/amb-qui-ho-fem/participacio-ciutadana/pla-benzineres)

El web permet fer el seguiment del procés i accedir a la documentació generada.

Per informar la ciutadania i afavorir la participació s'edita un fullet que sintetiza el contingut del Pla. Es distribueix a diferents equipaments de tota la ciutat.



5. Resum de les actes

Acta de la sessió del 26 de setembre

La sessió es realitza el 26 de setembre amb l'assistència de 26 persones participants. S'explica que la xarxa bàsica representa el 27,5% del total de carrers i absorbeix el 81% del trànsit de la ciutat. Hi ha poc pes del vehicle privat en els desplaçaments interns a la ciutat (16%), i en canvi, en els desplaçaments de connexió el percentatge és d'un 41% sobre el total. El transport públic representa el 51% dels desplaçaments de la ciutat. S'explica l'estratègia de la mobilitat elèctrica a la ciutat i el paper de les benzineres per promoure aquesta mobilitat sostenible, que serà clau en l'evolució del vehicle privat.

El marc legal actual permet la implantació de benzineres pràcticament a qualsevol tipus de sòl i entorn. L'activitat sovint causa molèsties ambientals que afecten la qualitat de l'espai públic i la convivència dels ciutadans. La ciutat afronta canvis estructurals profunds en temes de mobilitat i cal ordenar l'activitat d'acord amb aquests canvis. Al maig de 2018 es va fer una suspensió de llicències com una mesura preventiva per poder fer l'estudi de la formulació del planejament urbanístic. La cobertura actual de benzineres és suficient (92 en total). El 71% està en xarxa bàsica, el 87% estan en carrers de més de 20m. Només hi ha 4 benzineres obertes a tota la ciutadania que subministren energia elèctrica.

S'expliquen els objectius del Pla que són: regular la implantació de benzineres, fomentar la transició energètica i l'ús del vehicle elèctric, regular la ubicació de les instal·lacions tenint en compte els elements del patrimoni històric i la proximitat als equipaments escolars o sanitaris i, finalment, prohibir l'activitat a l'espai públic per afavorir la convivència d'usos. El Pla regula la instal·lació de noves benzineres i les limita a tres àrees concretes: al voltant de

les vies d'accés a les rondes, a les àrees portuàries i les àrees industrials de la Zona Franca, de la Verneda industrial, del Torrent d'Estadella i Bon Pastor.

No es podran instal·lar a finques i edificis protegits, ni a menys de 100 metres de determinats equipaments.

S'informa també que les estacions de subministrament elèctric (electrolineres) es podran implantar en tots els àmbits on s'admeten les de carburants i en les mateixes condicions. A més, també seran permeses a l'entorn de les vies principals de la ciutat, com la Gran Via i certs trams d'Aragó, Meridiana i Diagonal, entre altres. Les futures electrolineres s'hauran d'ubicar a una distància màxima de 150 metres de l'eix d'aquestes vies, però no a la mateixa via. La nova normativa preveu que aquestes instal·lacions s'integrin en l'entorn proper, a fi de minimitzar l'impacte visual. Per això hauran de tenir un disseny, uns colors i un estil de senyalització i publicitat coherent amb els edificis del voltant. Les condicions urbanístiques previstes són que podran tenir, com a màxim, 3.000 m2 de superfície. L'edificació màxima serà de 2 plantes i 9 metres d'alçària. L'espai de venta es limita a 100 m2 amb productes vinculats a l'activitat principal i no s'hi admetrà la restauració.

Quan al calendari, la suspensió de llicències perdura fins al 4 de maig del 2020. En el termini de 2 anys les actuals benzineres hauran de tenir, com a mínim, un punt de recàrrega d'energia elèctrica ràpida amb energia neta.

La proposta està aprovada provisionalment i, per tant, els assistents, a més de fer suggeriments poden fer al·legacions durant el període d'exposició pública que acaba el 14 d'octubre.

Els assistents fan les següents aportacions:

- Estan previstos punts de recàrrega elèctrica per als taxis, camions i bus?
- Com es treballen les altres energies: hidrogen, gas..
- Es qüestiona el sentit que té el punt de recàrrega d'energia elèctrica ràpida amb energia neta en les benzineres.
- Reflexió sobre el temps de la recàrrega elèctrica que és deu vegades superior al de la càrrega amb benzina. Dubte sobre si aquests punts elèctric s'utilitzaran o no. La tendència és anar cap a punts elèctrics en els centres comercials.
- Les benzineres són adjudicacions públiques.
- Exposició de les molèsties que genera la benzinera del carrer Prim-Pere IV. Queixes sobre el deficient manteniment, la seva proximitat a una escola bressol, el risc d'accidents de vianants.
- Punt de recàrrega elèctrica pels taxis, camions i bus
- Altres energies: hidrogen, gas
- Qüestionament sobre el punt de recàrrega d'energia elèctrica ràpida amb energia neta en les benzineres. Quin sentit té?
- Són adjudicacions públiques?

Es respon que s'ha començat a treballar sobre els punts de recàrrega elèctrica per als taxis a les parades i s'emplaça a estudiar el tema en pròximes reunions quan es tracti la mobilitat en la ciutat i la transició energètica. El mateix en el cas dels camions. En el cas del bus els punts de recàrrega ha d'estar en les cotxeres o terminals de línia.

Es comenta que l'hidrogen és una energia encara a desenvolupar perquè sigui competitiva en els vehicles. El gas queda més pròxim però també està en estudi. La moratòria de llicències no permet fer modificacions en les benzineres actuals per instal·lar gas o hidrogen. Només es poden fer obres de consolidació o adaptació i instal·lar un punt de recàrrega elèctrica d'energia renovable.

Sobre el temps que tarden el vehicles a fer la recàrrega elèctrica es comenta que aquesta tema s'ha d'estudiar de nou i es valorarà en pròximes reunions amb els responsables de Mobilitat.

S'aclareix que aquesta normativa regula les instal·lacions de subministrament (benzineres) privades, és a dir que no estan sotmeses a adjudicació pública.

Finalment es comenta que la benzinera que hi ha al carrer Prim- Pere IV està afectada per canvis urbanístics. No obstant això, es suggereix que els afectats presentin la queixa via al·legació.

En el procés de formulació i tramitació del present Pla Especial Urbanístic per a la implantació d'instal·lacions de subministrament per a vehicles a motor a la ciutat de Barcelona s'han aplicat els mecanismes d'iniciativa, informació i participació ciutadana, d'acord amb allò que disposa l'article 8 del Decret Legislatiu 1/2010, de 3 d'agost, pel qual s'aprova el Text refós de la Llei d'urbanisme, i el Títol IV de la Llei 22/1998, de 30 de desembre, de la Carta municipal de Barcelona. A aquests mateixos efectes cal assenyalar, que el Plenari del Consell Municipal de l'Excm. Ajuntament de Barcelona, en sessió de data 6 d'octubre de 2017, va aprovar definitivament el Reglament de Participació Ciutadana de l'Excm. Ajuntament de Barcelona (publicat al Butlletí Oficial de la Província de Barcelona de data 30/10/2017), vigent quan es va iniciar aquest pla.

Es van realitzar sessions tant per la part dedicada a benzineres i altres combustibles fòssils i alternatius (26 de setembre de 2019, 15 de juny de 2020), com específicament per la part dedicada a les electrolineres (9 de juny de 2021).

Participació
Comunicació i Participació – Gerència d'Ecologia Urbana

Av Diagonal 240 planta 4a
08018 - Barcelona
www.bcn.cat

ACTA SESSIÓ PER A LA IMPLANTACIÓ D'INSTAL.LACIONS DE SUBMINISTRAMENT PER A VEHICLES A MOTOR

Dia: 15 de juny de 2020
Hora: 16 h
Lloc: sessió online (meet.jit.si/AjBCN_sessiobenzineres)

Assistents:

Aguilera	Jordi	Representant Benzineres
Argelich	Juan Luis	Doymo
Carulla	Eva	Representant Benzineres
Guerrero	Juan	UGT Catalunya
López del Campo	José Manuel	Associació de Veïns del Maresme / FAVB
Ribera	Carles	CEDAC
Sánchez	Fernando	STAC
Sedó	Salvador	Foment de Treball
Tomàs Batlle	Antoni	Mobilitat sostenible - AMB

Representants de l'Ajuntament:

- Amèlia Mateos, directora de Planejament d'Ecologia Urbana
- Sònia Cobos, de la Direcció de Planejament
- Anna Sans, de la Direcció de Planejament
- Josep Alió, de la Direcció de Planejament
- Adrià Gomila, director de Mobilitat d'Ecologia Urbana
- Ángel López, director d'Estratègies de Mobilitat
- Carme Ruiz, tècnica del Departament de Participació que actua com a secretària

ORDRE DEL DIA:

1. **Pla especial urbanístic per a la implantació d'instal·lacions de subministrament (benzineres) per a vehicles a motor**

Adrià Gomila obre la sessió explicant que la nova regulació de benzineres es correspon amb el Pla de Mobilitat Urbana que promou la mobilitat segura, saludable, sostenible, equitativa i intel·ligent. En aquest sentit la prioritat de mobilitat a la ciutat rau en els desplaçaments a peu,

A continuació Amèlia Mateos explica que l'objecte del Pla és regular la implantació d'instal·lacions destinades al subministrament de combustibles i carburant, i les instal·lacions mixtes en totes les seves tipologies (motors de combustió interna i combustibles alternatius). Informa que a la ciutat hi ha 105 benzineres, 92 de les quals són instal·lacions per a venda a

Participació
Comunicació i Participació – Gerència d'Ecologia Urbana

Av Diagonal 240 planta 4a
08018 - Barcelona
www.bcn.cat

públic i la resta (13) ho són per a vehicles propis vinculats a activitats o embarcacions. De nombre total de benzineres, 71 estan en carrers de la xarxa bàsica de trànsit de la ciutat.

Explica les condicions d'emplaçament de les noves instal·lacions (bàsicament es permetran a entorn de les Rondes i Nus de la Trinitat, a les àrees industrials de Bon Pastor, Verneda i Torrent d'Estadella i a l'àrea portuària) i també els àmbits d'aplicació i regulació de l'edificació. Comenta el règim transitori de les instal·lacions existents, segons el qual queden en situació d'ús disconforme les que no compleixen les condicions del pla. Les que estiguin en règim de concessió es poden mantenir fins a l'extinció de la concessió.

A continuació comenta el contingut i la resposta de les al·legacions que han arribat durant el període d'exposició pública, entre les quals destaquen: l'oposició a l'obligació del punt de recàrrega elèctrica, que finalment s'ha tret del Pla; la disconformitat amb la distància als usos protegits, que es manté; la millora de la integració paisatgística, de la qual s'ha suprimit la regulació específica i es remet a l'ordenança general de paisatge urbà; la limitació en l'oferta de benzineres, regulació que persisteix en el sentit que les existents es podran mantenir fins que acabi la concessió.

Finalment explica el calendari d'actuació dut a terme, que va determinar la suspensió de llicències al maig del 2018, l'aprovació inicial del Pla a l'abril del 2019, i el final de la informació pública a l'octubre del 2019. Informa que s'eleva a aprovació definitiva la regulació de benzineres, altres combustibles i instal·lacions mixtes. La regulació de les electrolineres s'ajorna.

Torn obert de paraules

Els participants plantegen les següents qüestions:

- Termini per rebre les respostes a les al·legacions
- Perjudici que causarà la finalització de les concessions actuals (5 abans d'acabar l'any).
- Opinió que la pròpia oferta i demanda farà que desapareguin moltes benzineres.
- Comentari sobre la dificultat que hi haurà per obrir noves benzineres per la manca de sòl a la ciutat.
- Disconformitat amb la prohibició d'instal·lar o mantenir benzineres als laterals de les rondes.
- Disconformitat amb la concentració de contaminació al barri del Maresme i la manca d'estacionament en zona verda.
- Comentari sobre el poc pes que tindrà la càrrega elèctrica a les benzineres, si finalment s'imposa.

Ajuntament de Barcelona

Participació
Comunicació i Participació – Gerència d'Ecologia Urbana

Av Diagonal 240 planta 4a
08018 - Barcelona
www.bcn.cat

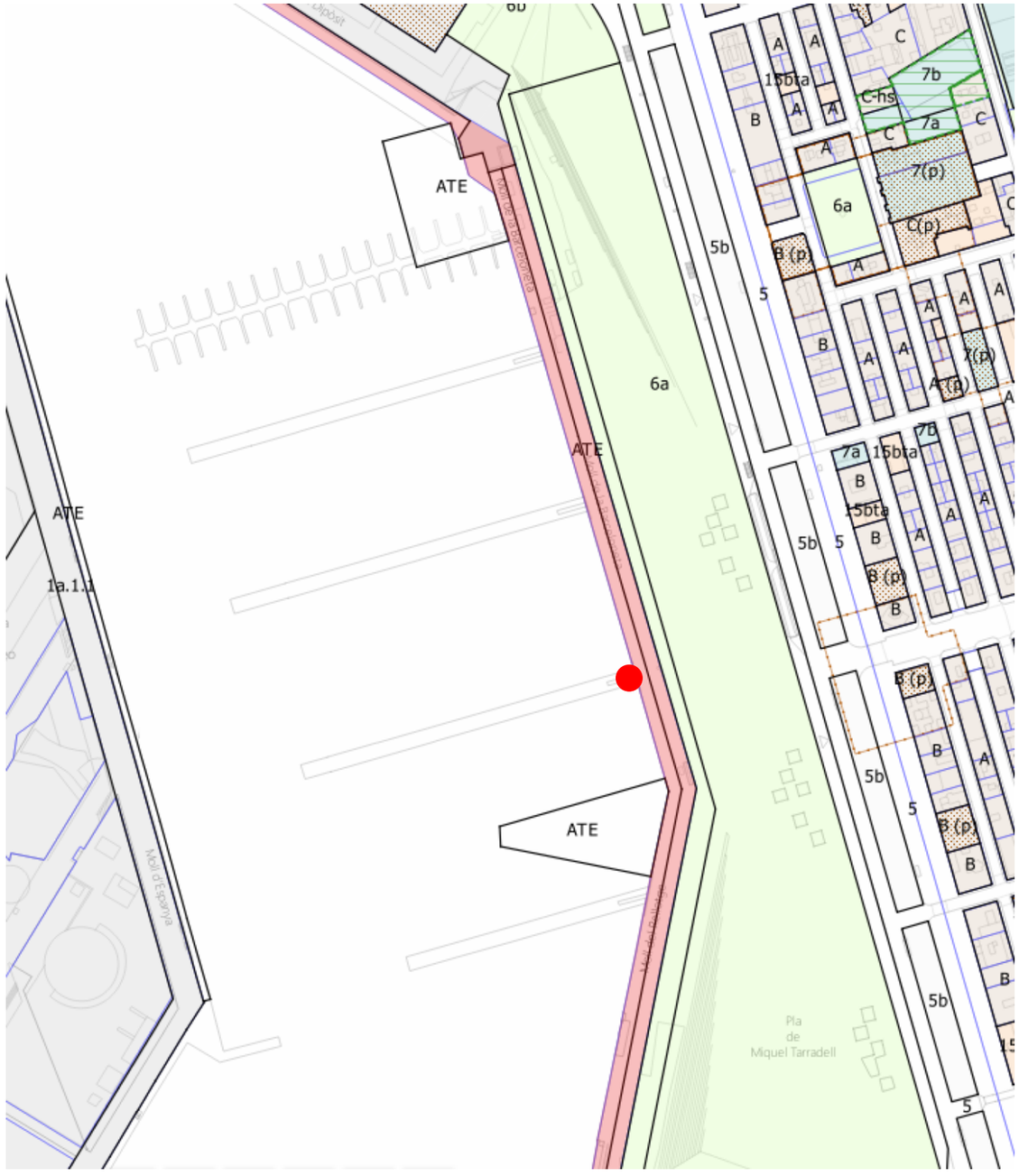
- Consulta sobre el calendari d'aplicació previst.

Amèlia Mateos explica que, un cop aprovat el Pla al plenari municipal es tramitarà formalment la resposta a les al·legacions. Pel que fa a les concessions comenta que les benzineres que estiguin en situació de disconformitat es poden mantenir i modernitzar però en les que estan fora d'ordenació només s'hi poden fer les obres i actuacions mínimes d'higiene.

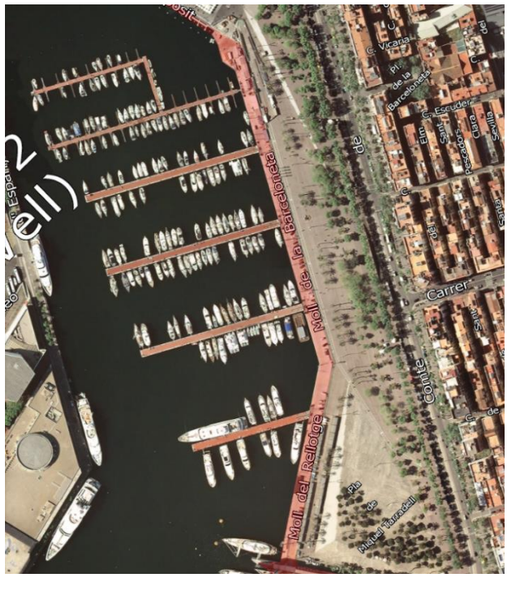
Es tanca la sessió a les 17.30 h

F. ANNEX - FITXES D'ACTIVITATS

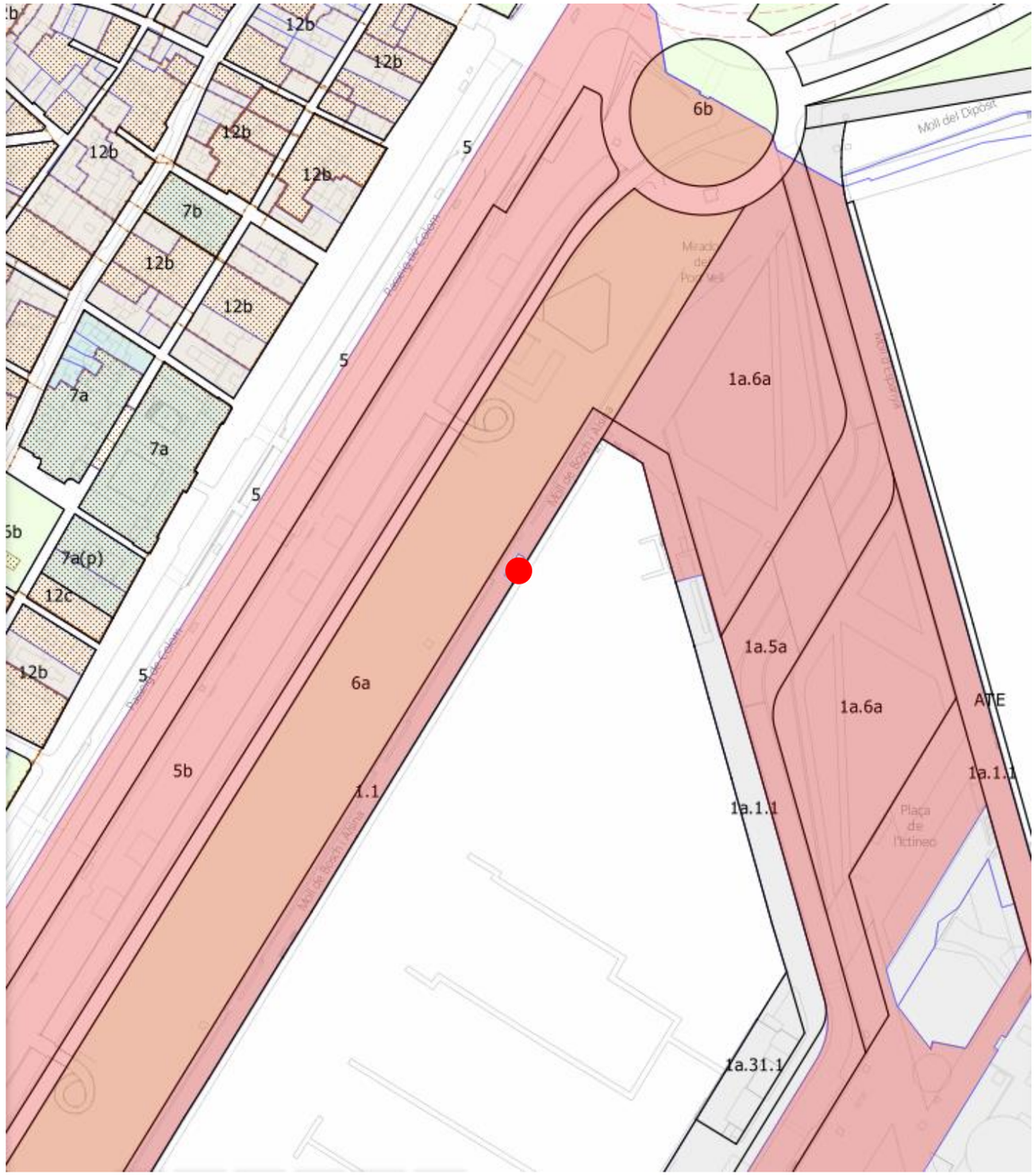
01.01 CIUTAT VELLA– Moll de la Barceloneta 1X



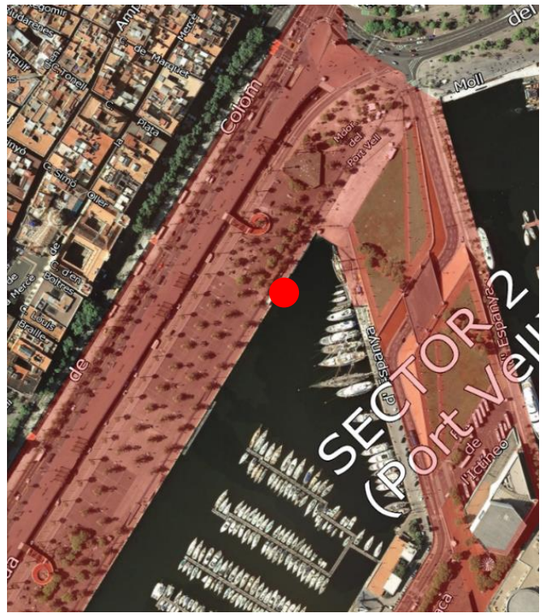
Expedient Llicència	00-2017-0004
Adreça	Moll de la Barceloneta, 1X
Tipologia d'activitat	Unitat de subministrament de carburants per embarcacions
Qualificació del sòl	1.1 Moll- Zona portuària
Superfície de la parcel.la	-
Tipus de llicència	
Data de resolució de llicència	27/11/2017
Característiques de la xarxa viària	Moll
Amplada de vial	
Activitats annexes	
Observacions	Ubicació aproximada



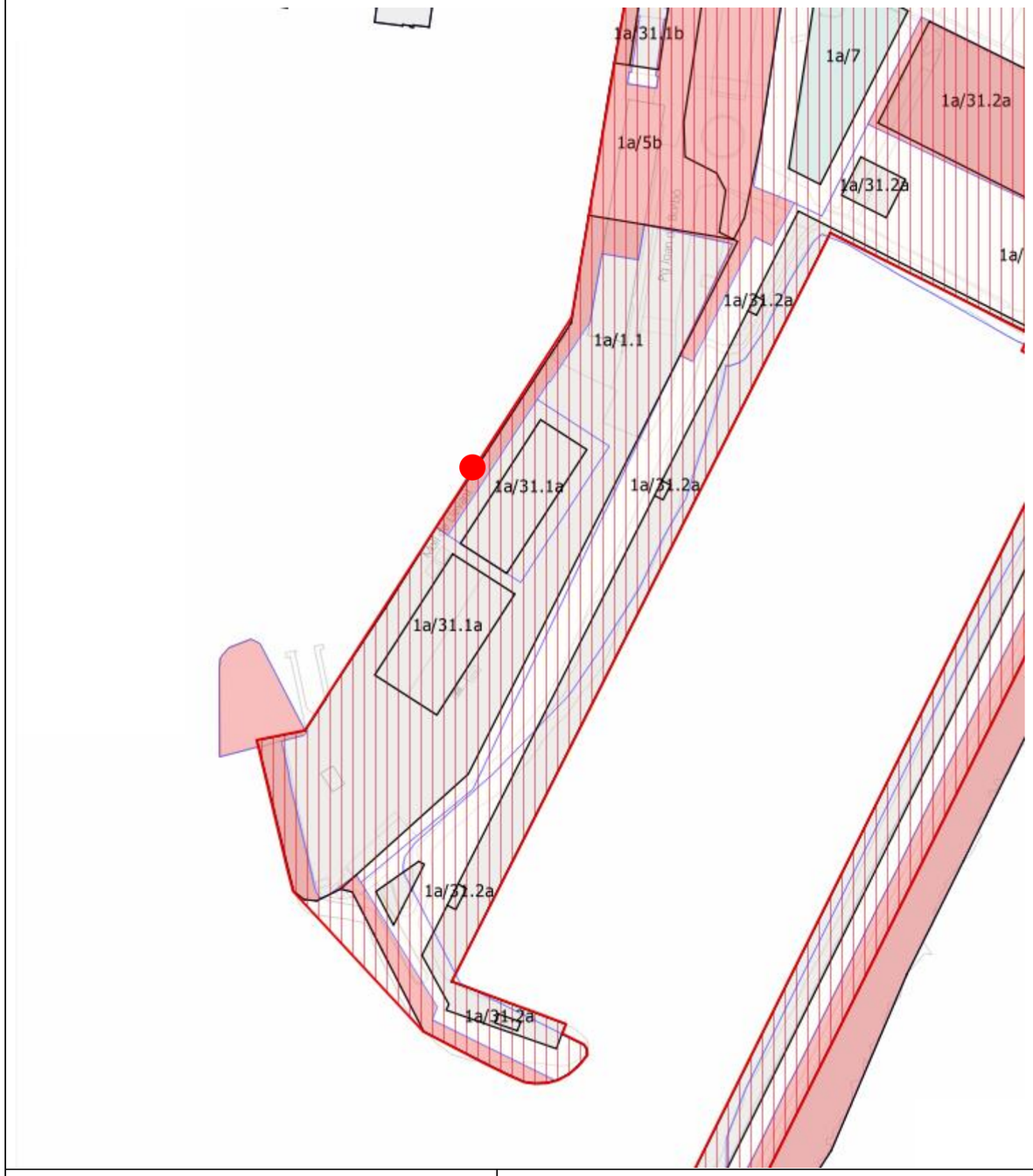
01.02 CIUTAT VELLA– Moll de Bosch i Alsina 1



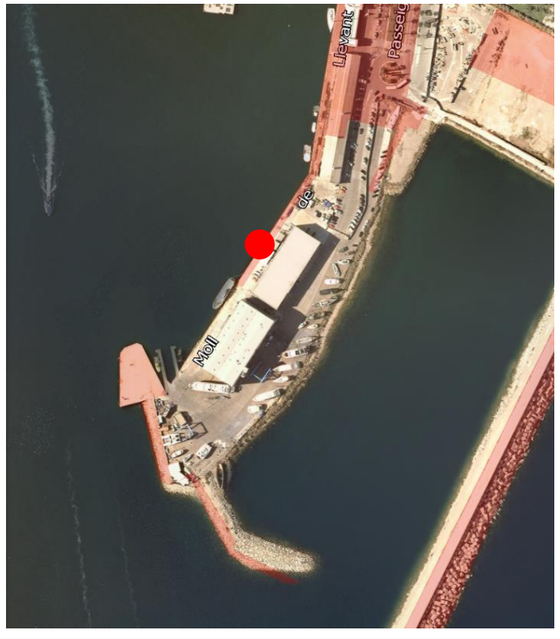
Expedient Llicència	00-2004-0117
Adreça	Moll Bosch i Alsina 1
Tipologia d'activitat	Unitat de subministrament de carburants per embarcacions
Qualificació del sòl	1.1 Moll-Zona portuària
Superfície de la parcel.la	_
Tipus de llicència	
Data de resolució de llicència	19/7/2007
Caracterísitiques de la xarxa viària	Moll
Amplada de vial	_
Activitats annexes	
Observacions	Ubicació aproximada



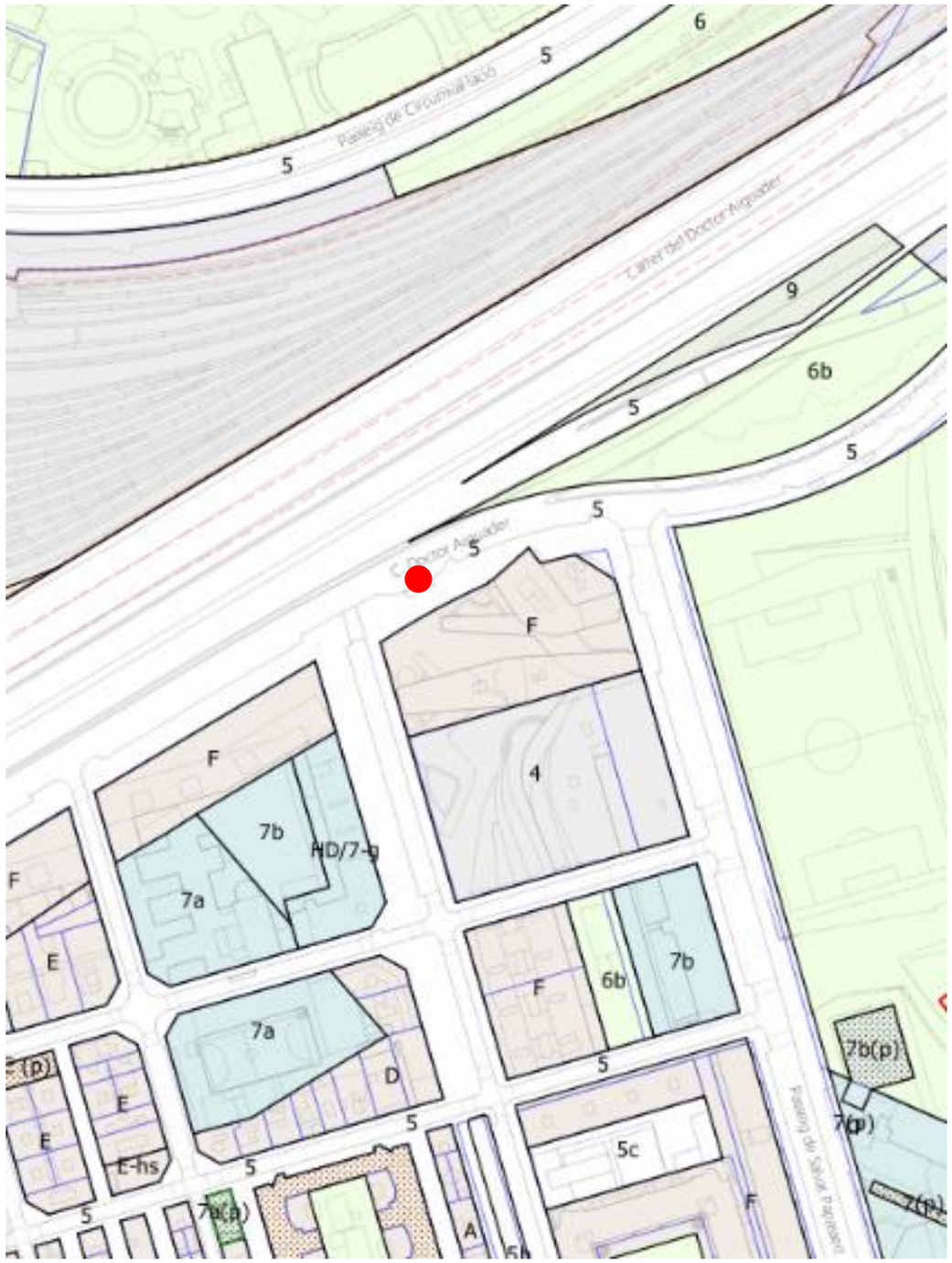
01.03 CIUTAT VELLA– Moll de Llevant 1



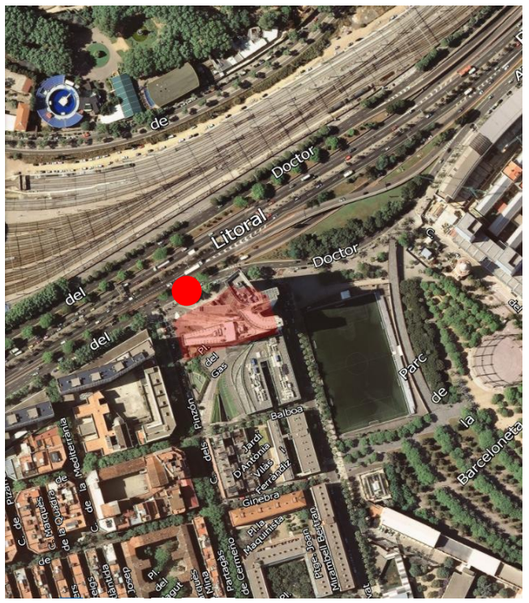
Expedient Llicència	00-2018-0011
Adreça	Moll de Llevant 1
Tipologia d'activitat	Unitat de subministrament de carburants per embarcacions
Qualificació del sòl	1.1 Moll-Zona portuària
Superfície de la parcel.la	_
Tipus de llicència	
Data de resolució de llicència	2018
Caracterísitiques de la xarxa viària	Moll
Amplada de vial	
Activitats annexes	
Observacions	Ubicació aproximada



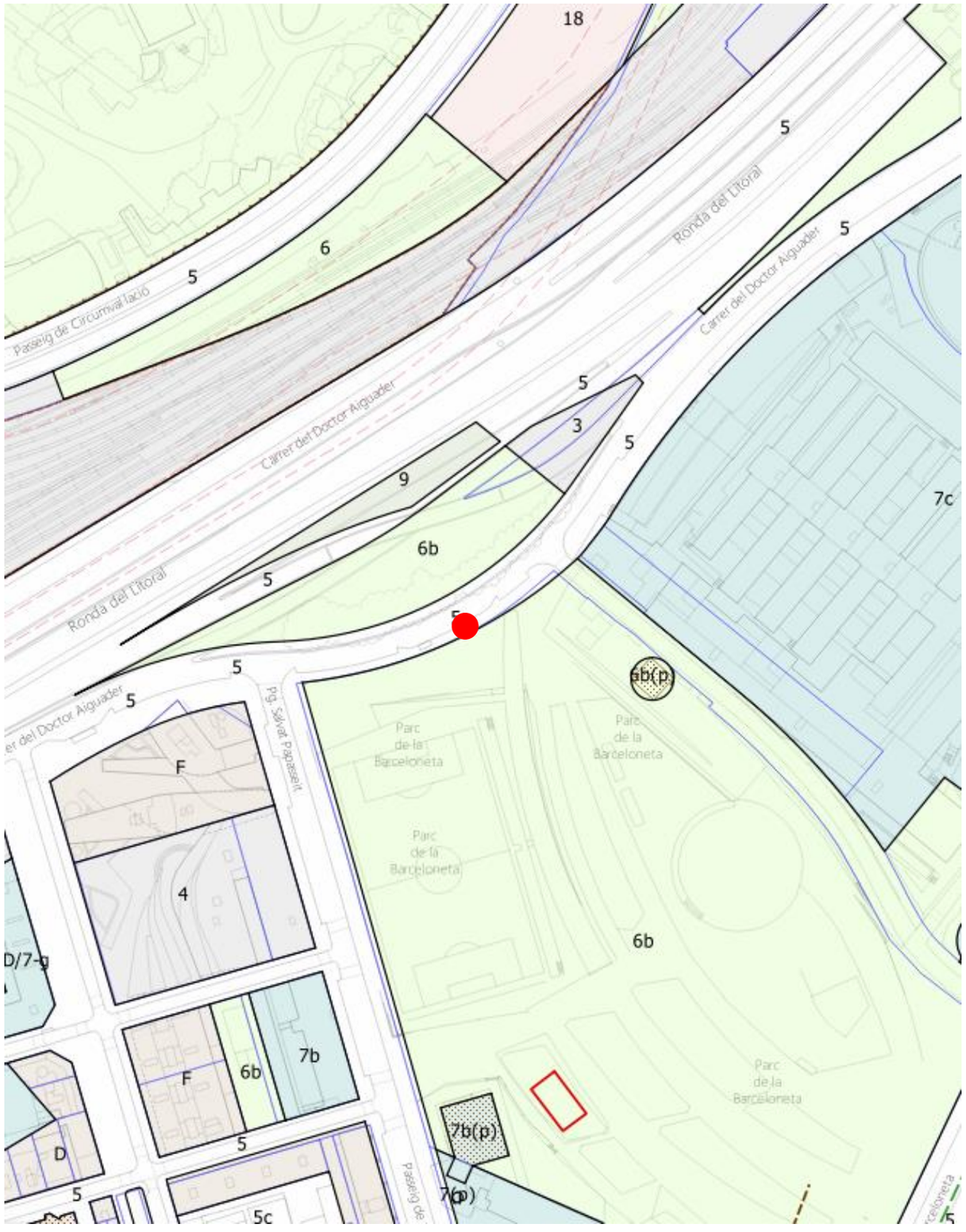
01.04 CIUTAT VELLA– Carrer del Doctor Aiguader, 50



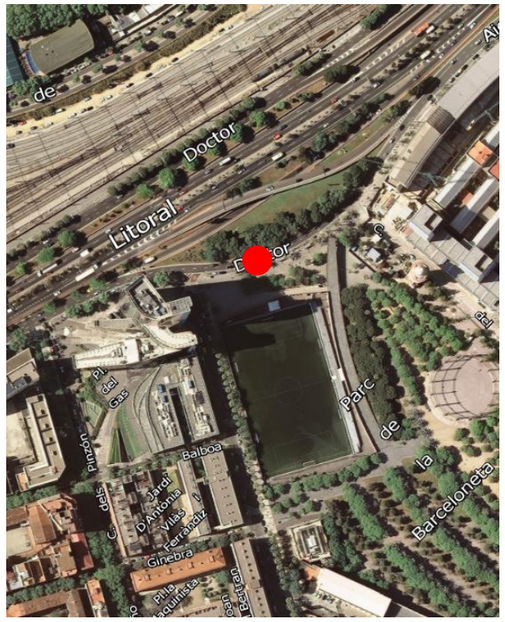
Expedient Llicència	00-2012-0002
Adreça	Carrer de Doctor Aiguader, 50
Tipologia d'activitat	Estació de serveis de Gas Natural Vehicular
Capacitat de servei	Places subministrament simultani: 2 Nº sortidors: 2 Nº productes: 1
Qualificació del sòl	5 - Sistema viari
Superfície de la parcel.la	-
Tipus de llicència	Via pública
Data de resolució de llicència	30/5/2012
Caracterísitiques de la xarxa viària	Bàsica
Amplada de vial	+ 70 m (aprox)
Activitats annexes	
Observacions	Ronda litoral, implantada a la via pública



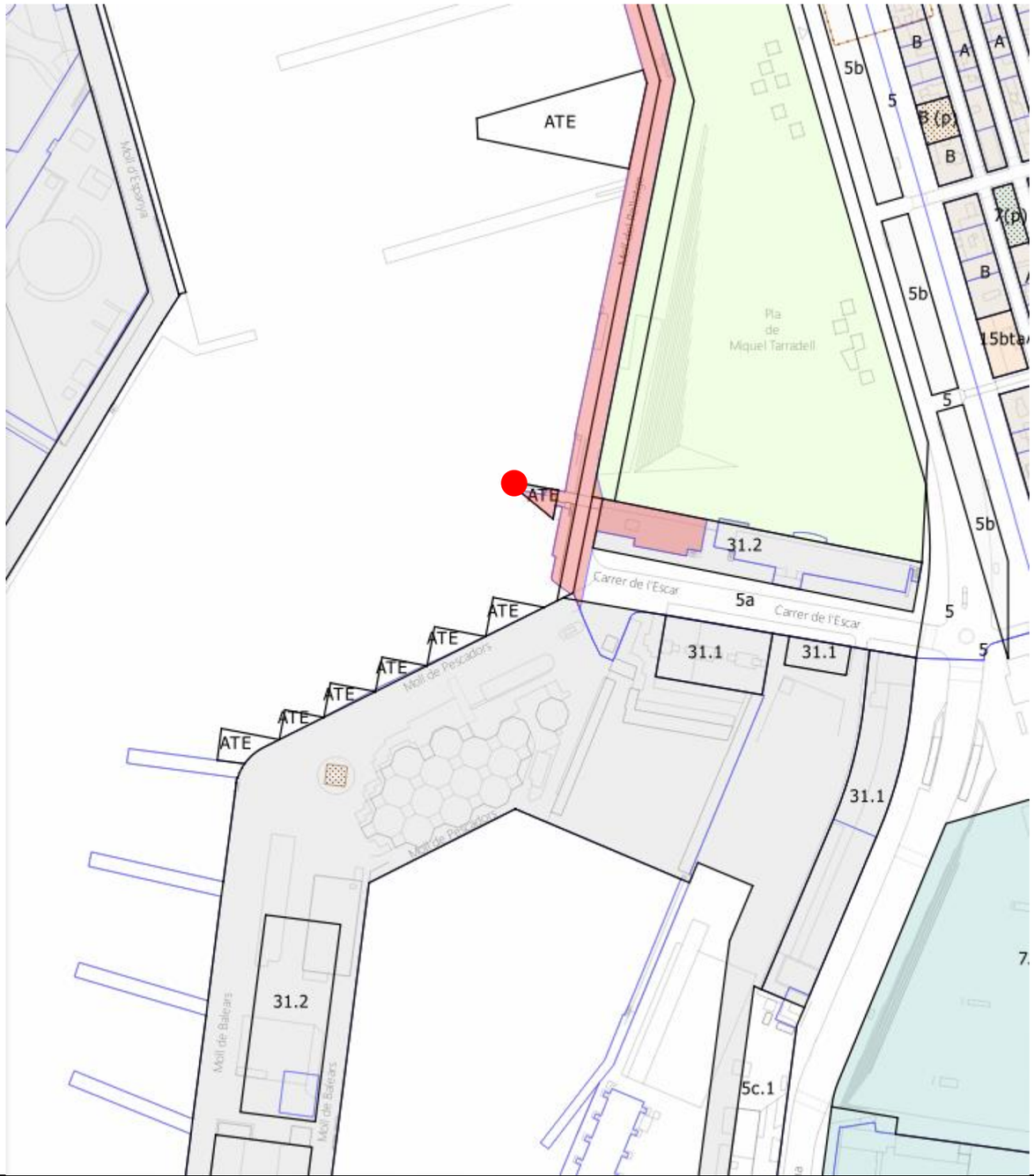
01.05 CIUTAT VELLA– C/ Doctor Aiguader, 74



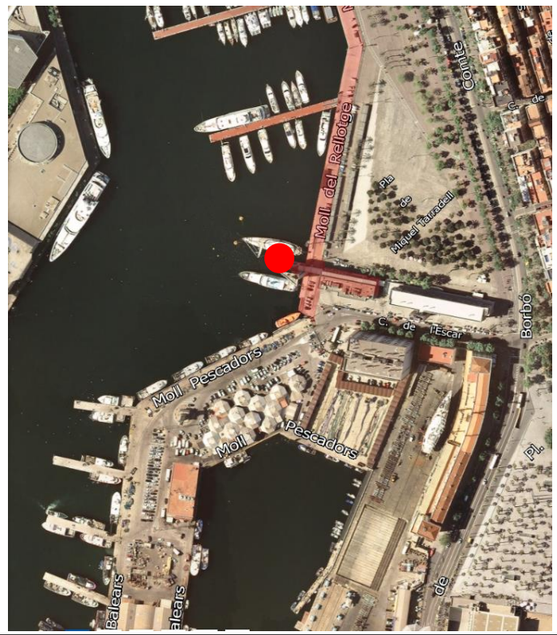
Expedient Llicència	00-2007-0188
Adreça	Carrer de Doctor Aiguader, 74
Tipologia d'activitat	Unitat de subministrament
Capacitat de servei	Places subministrament simultani: 2 Nº surtidors 2 Nº productes: 4
Qualificació del sòl	5- Sistema viari
Superfície de la parcel.la	-
Tipus de llicència	Via pública
Data de resolució de llicència	
Característiques de la xarxa viària	Xarxa bàsica de circulació - rondes
Amplada de vial	
Activitats annexes	
Observacions	Implantada al lateral de la ronda litoral, implantada a la via pública



01.06 CIUTAT VELLA– C/ de l'Escar, 26

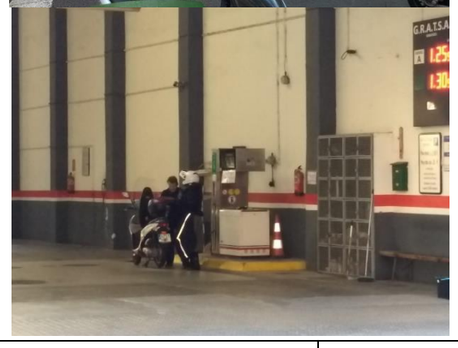


Expedient Llicència	00-2008-0109
Adreça	Carrer de l'Escar, 26
Tipologia d'activitat	Unitat de subministrament de carburant embarcacions
Qualificació del sòl	1.1 Moll-Zona portuària
Superfície de la parcel.la	-
Tipus de llicència	
Data de resolució de llicència	12/2/2009
Caracterísitiques de la xarxa viària	Moll
Amplada de vial	
Activitats annexes	
Observacions	Ubicació aproximada



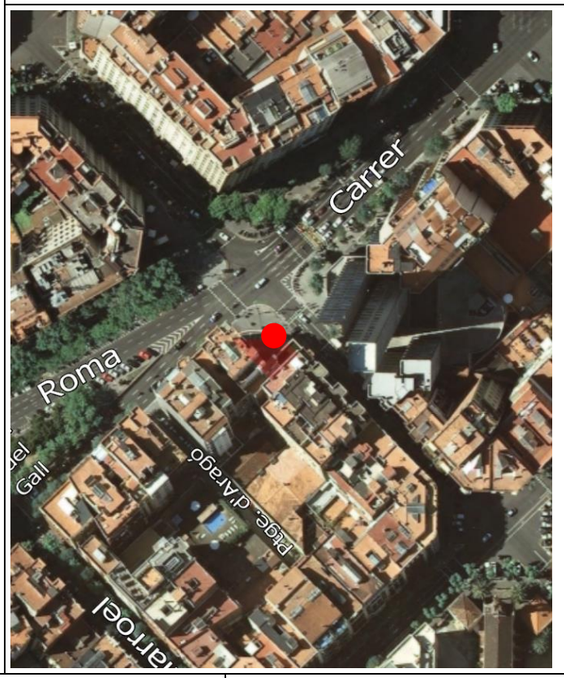
02.01 Eixample – C/ Casanova, 23-29

Expedient Llicència	02-2010-0860
Adreça	Casanova 23-29
Tipologia d'activitat	Garatge-aparcament de vehicles amb subministrament de carburants
Capacitat del servei	Places subministrament simultani: 2 Nº sortidors 2 Nº productes 2
Qualificació del sòl	17/6 – Renovació urbana. Transformació a zona verda.
Superfície de la parcel.la	2059 m2
Longitud de la façana a vial	11,95 m
Tipus de llicència	
Data de resolució de llicència	26/11/2010
Característiques de la xarxa viària	Xarxa bàsica de circulació
Amplada de vial	20 m
Activitats annexes	És un edifici de garatge en PB amb venda de carburant.
Observacions	

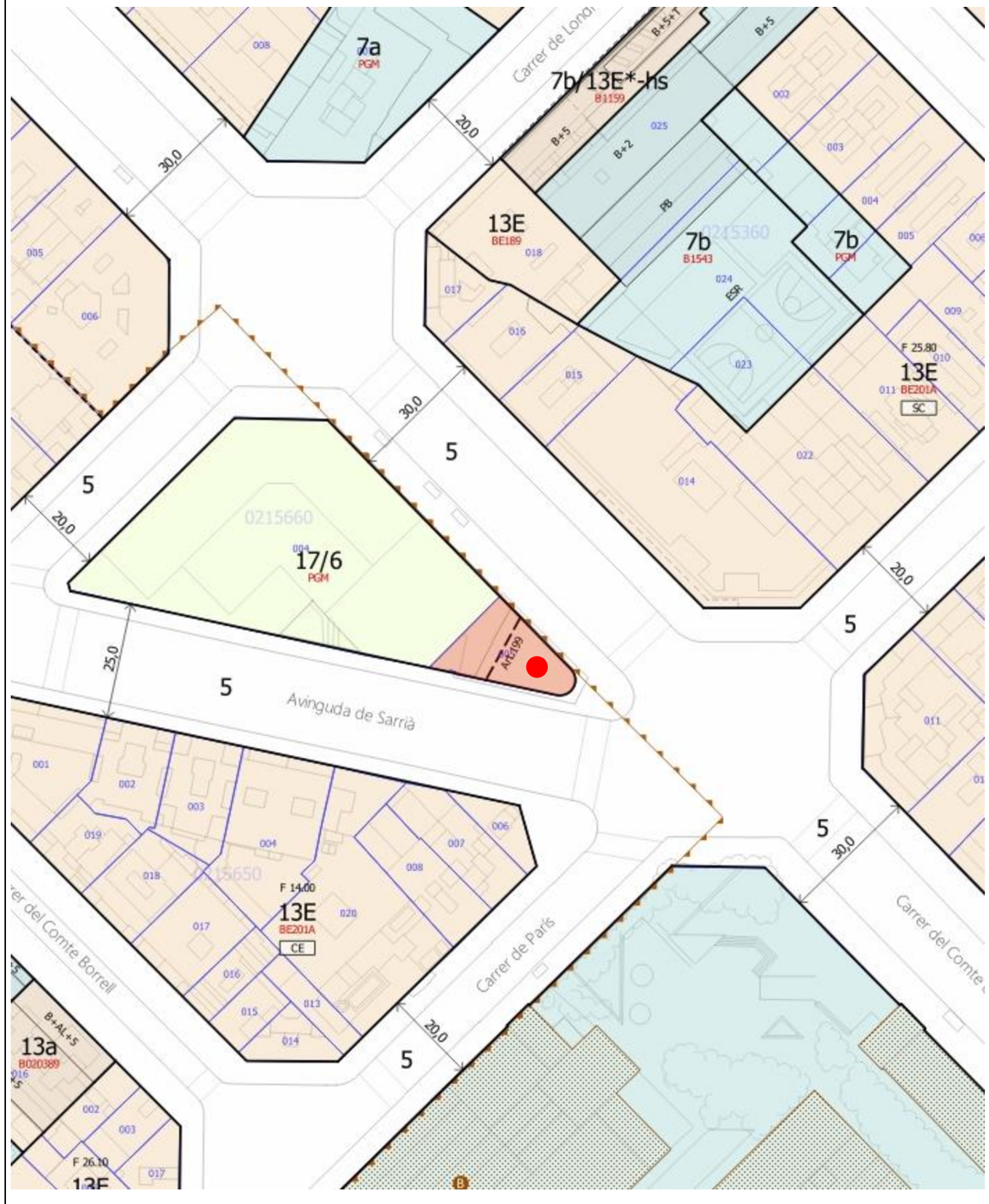


02.02 Eixample – C/ Casanova, 89

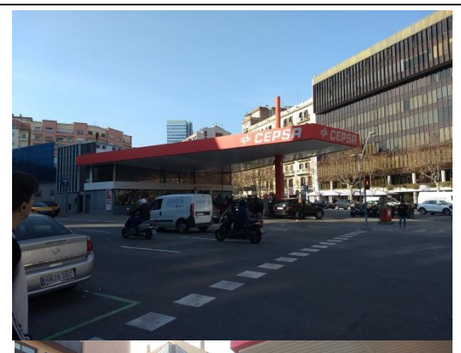
Expedient Llicència	02-2004-0083
Adreça	C/ Casanova, 89
Tipologia d'activitat	Estació de serveis
Capacitat del servei	Places subministrament simultani: 9 Nº sortidors: 5 Nº productes: 4
Qualificació del sòl	13E - Zona de densificació urbana Eixample
Superfície de la parcel.la	217 m2
Longitud de la façana a vial	28,08 m
Tipus de llicència	
Data de resolució de llicència	2/7/2007
Característiques de la xarxa viària	Xarxa viaria bàsica de circulació
Amplada de vial	Xamfrà: 20 i 50 m
Activitats annexes	Botiga, butà, aire i aigua.
Observacions	Confusions d'accés ja que no es pot accedir pel C/ Casanova.



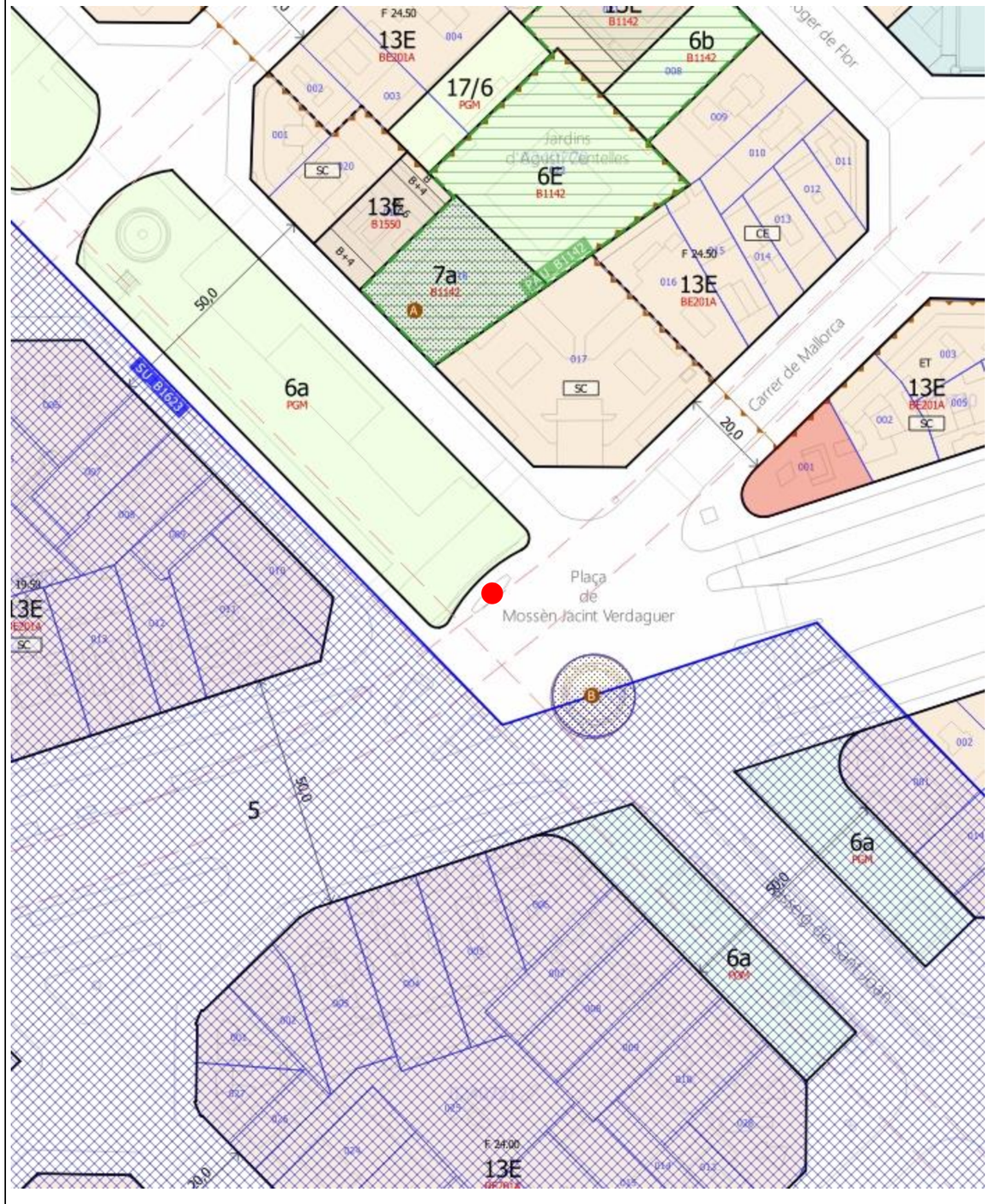
02.03 Eixample – C/ Compte d'Urgell, 219-221



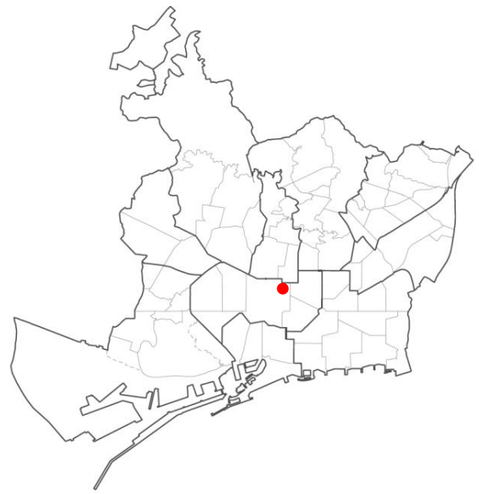
Expedient Llicència	02-2000-0504
Adreça	C/ Comte d'Urgell, 219-221
Tipologia d'activitat	Estació de serveis
Capacitat del servei	Places subministrament simultani: 13 Nº sortidors: 7 Nº productes: 4
Qualificació del sòl	17/6 – Renovació urbana. Transformació a zona verda.
Superfície de la parcel.la	342 m2
Longitud de la façana a vial	60,36 m
Tipus de llicència	Precari
Data de resolució de llicència	22/10/2000
Característiques de la xarxa viària	Xarxa viaria bàsica
Amplada de vial	Xamfrà, 30 i 25 m
Activitats annexes	Botiga, butà, aire i aigua
Observacions	



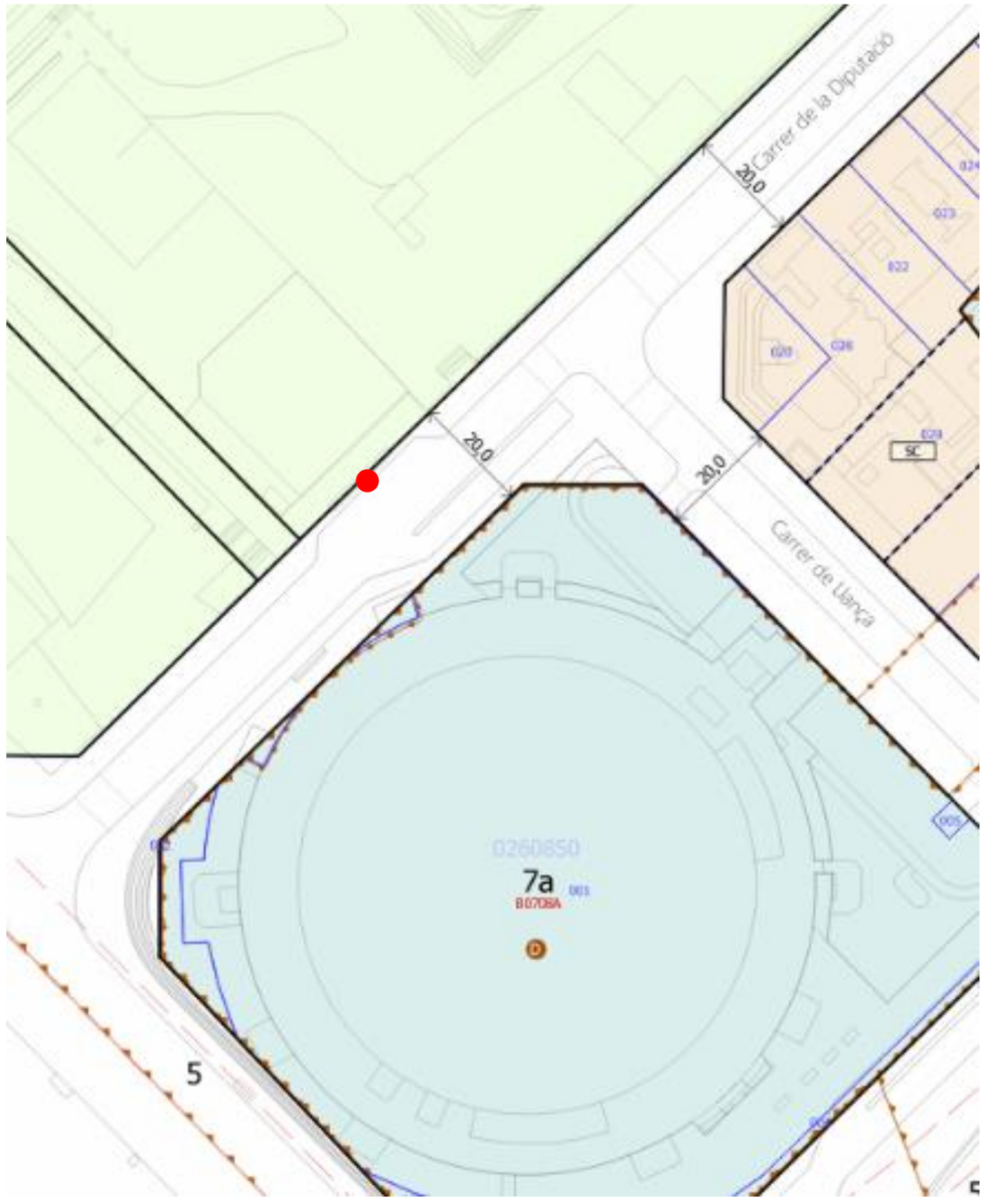
02.04 Eixample – Av. Diagonal 372



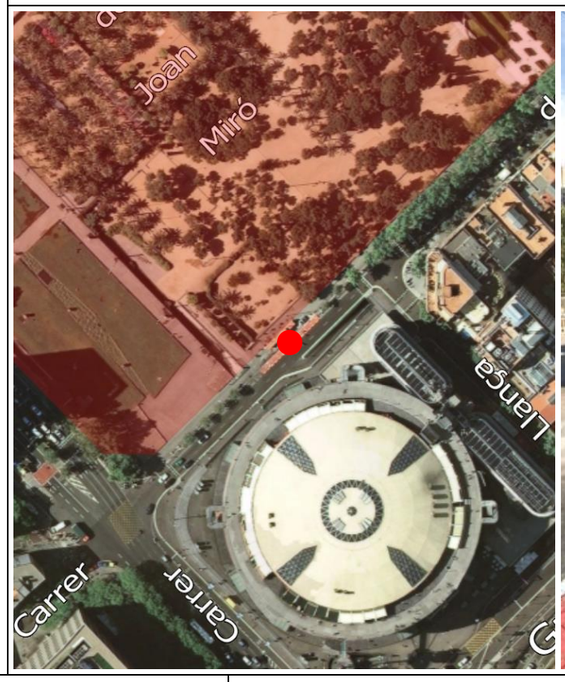
Expedient Llicència	00-2007-0090
Adreça	Av.Diagonal, 372
Tipologia d'activitat	Unitat de Subministrament
Capacitat del servei	Places subministrament simultani 4 Nº sortidors 2 Nº productes 4
Qualificació del sòl	5 – Sistema viari
Superfície de la parcel.la	-
Longitud de façana a vial	-
Tipus de llicència	Via pública
Data de resolució de llicència	4/10/2007
Característiques de la xarxa viària	Xarxa bàsica de circulació
Amplada de vial	50 m
Activitats annexes	
Observacions	Implantada a la via pública

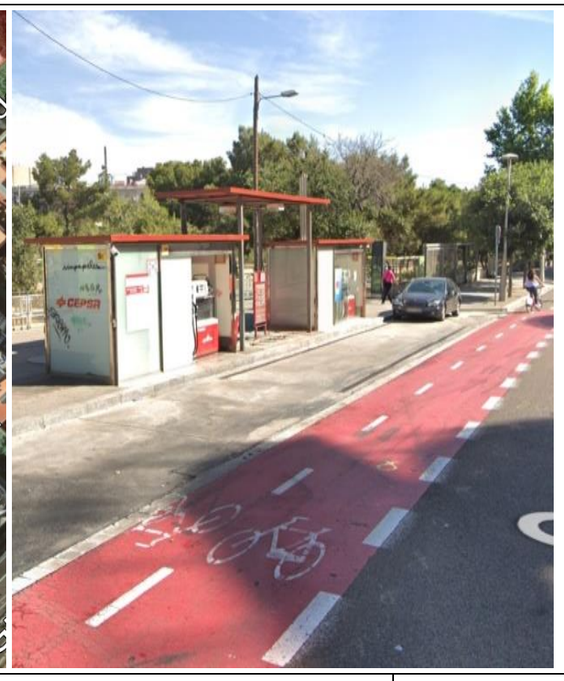


02.05 Eixample – C/ Diputació, 9

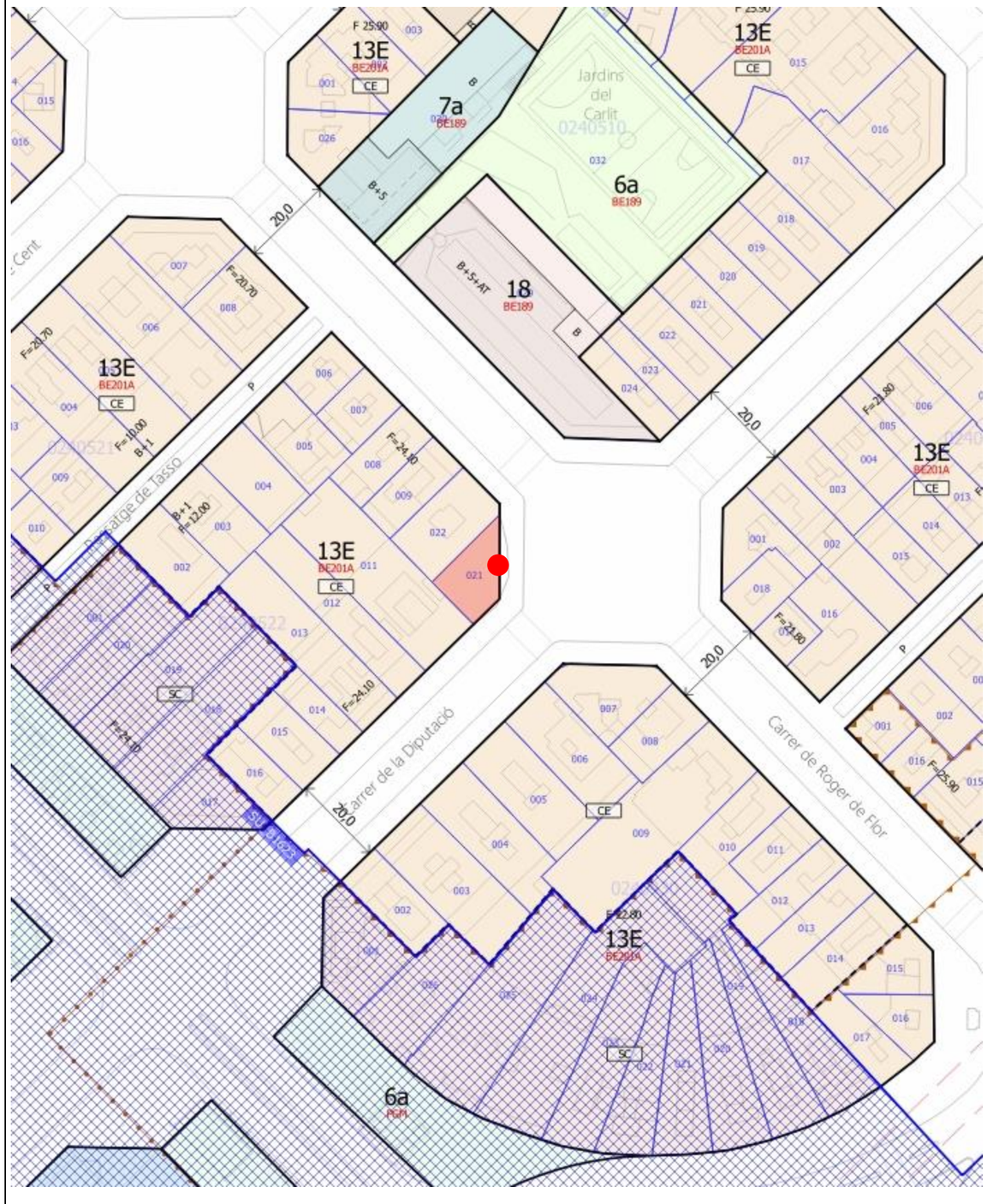


Expedient Llicència	00-2006-0044
Adreça	C/Diputació, 9
Tipologia d'activitat	Unitat de subministrament
Capacitat del servei	Places subministrament simultani 2 Nº sortidors 2 Nº productes 4
Qualificació del sòl	6b-5 – Parc urbà de nova creació de caràcter local i sistema viari
Superfície de la parcel.la	-
Longitud de la façana a vial	-
Tipus de llicència	Via pública
Data de resolució de llicència	18/1/2007
Característiques de la xarxa viària	Xarxa no bàsica de circulació, en superilla
Amplada de vial	20 m
Activitats annexes	-
Observacions	Els sortidors es troben en sòls qualificats de zona verda(6) i sistema viari (5).



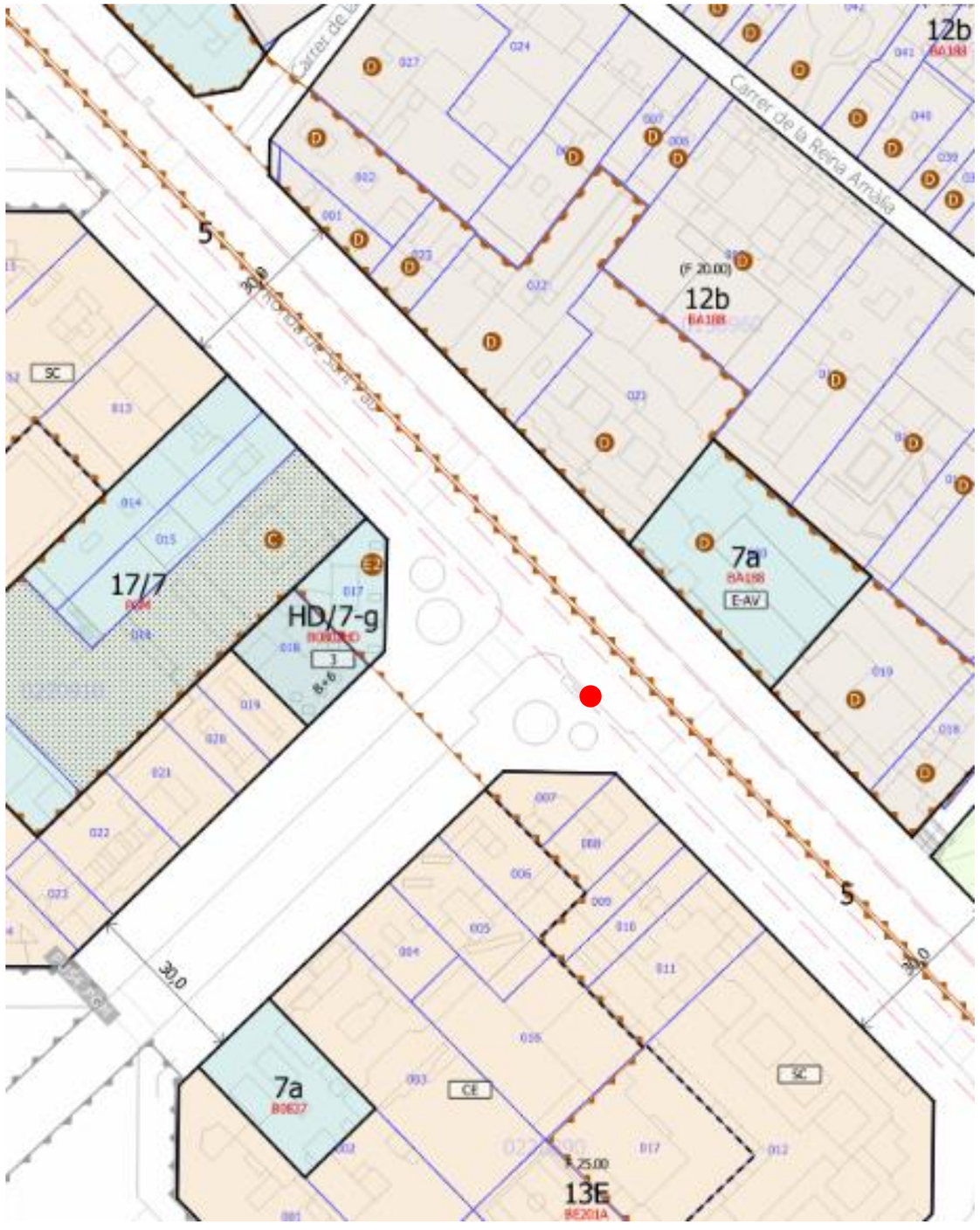


02.06 Eixample – C/ Diputació 371

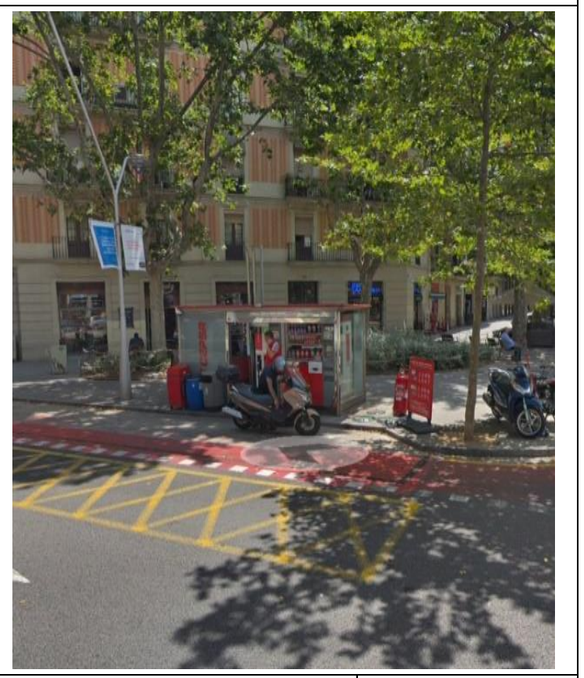


Expedient Llicència	02-2011-1272
Adreça	C/ Diputació, 371
Tipologia d'activitat	Estació de serveis
Capacitat del servei	Places subministrament simultani: 5 Nº sortidors: 3 Nº productes: 4
Qualificació del sòl	13E – Zona de densificació urbana Eixample
Superfície de la parcel.la	179 m2
Longitud de la façana a vial	25,7 m
Tipus de llicència	
Data de resolució de llicència	21/2/2012
Característiques de la xarxa viària	Xarxa bàsica de circulació
Amplada de vial	Xamfrà, 20 i 20 m
Activitats annexes	Botiga i oficina. Venda d'accessoris d'automoció i alimentació
Observacions	

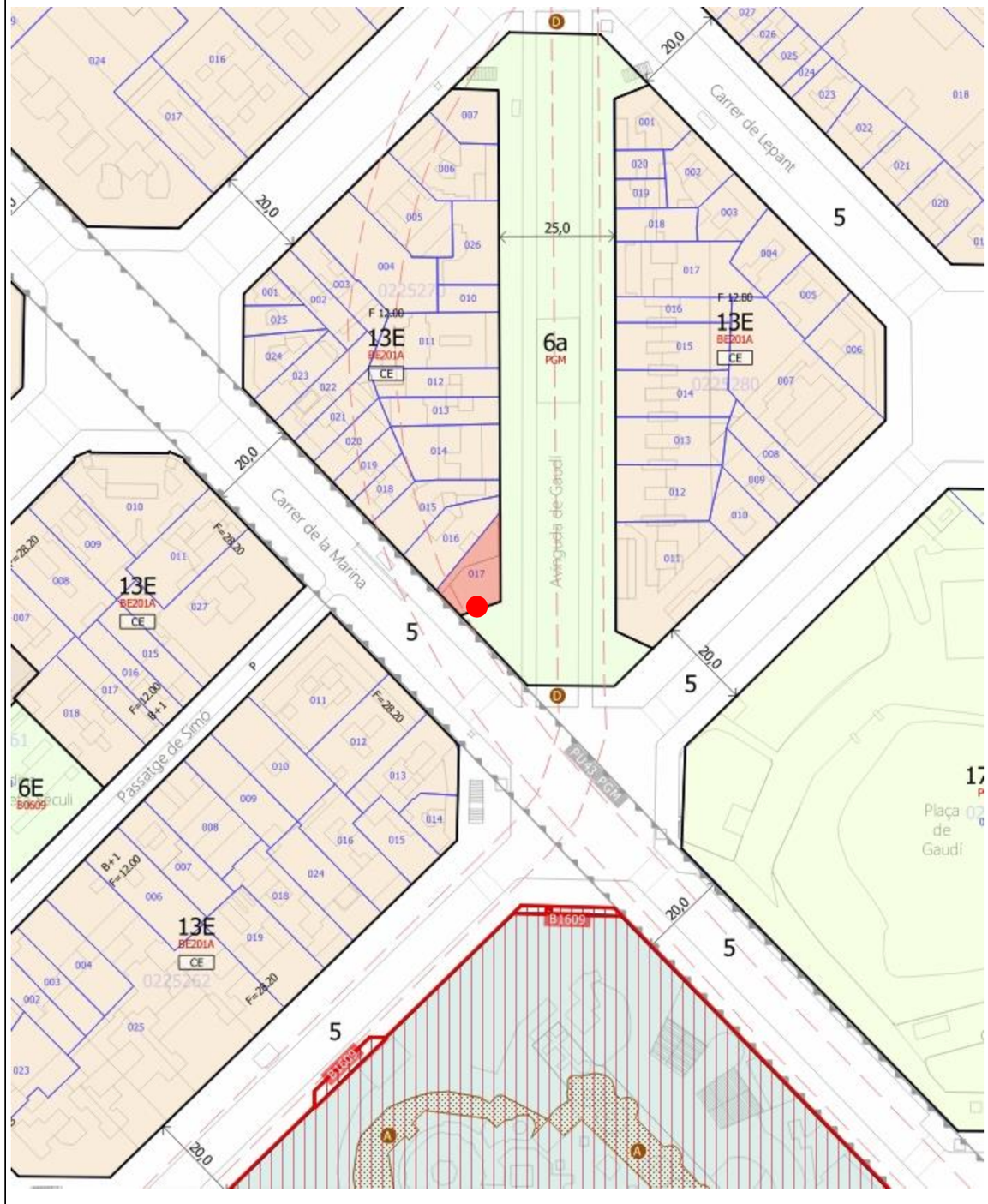
02.07 Eixample – C/ Marquès de Campo Sagrado, 35



Expedient Llicència	00-95-0117-A
Adreça	C/ Marquès de Campo Sagrado, 35
Tipologia d'activitat	Unitat de subministrament
Capacitat del servei	Places subministrament simultani: 2 Nº sortidors: 2 Nº productes: 4
Qualificació del sòl	5 – Sistema viari
Superfície de la parcel.la	_
Longitud de la façana a vial	_
Tipus de llicència	Via pública
Data de resolució de llicència	30/10/1995
Característiques de la xarxa viària	Xarxa bàsica de circulació
Amplada de vial	30 m
Activitats annexes	_
Observacions	No s'accedeix per Campo Sagrado. S'accedeix per Ronda de Sant Pau. El repostatge envaeix parcialment el carril bici.



02.08 Eixample – Av. Gaudí, 1

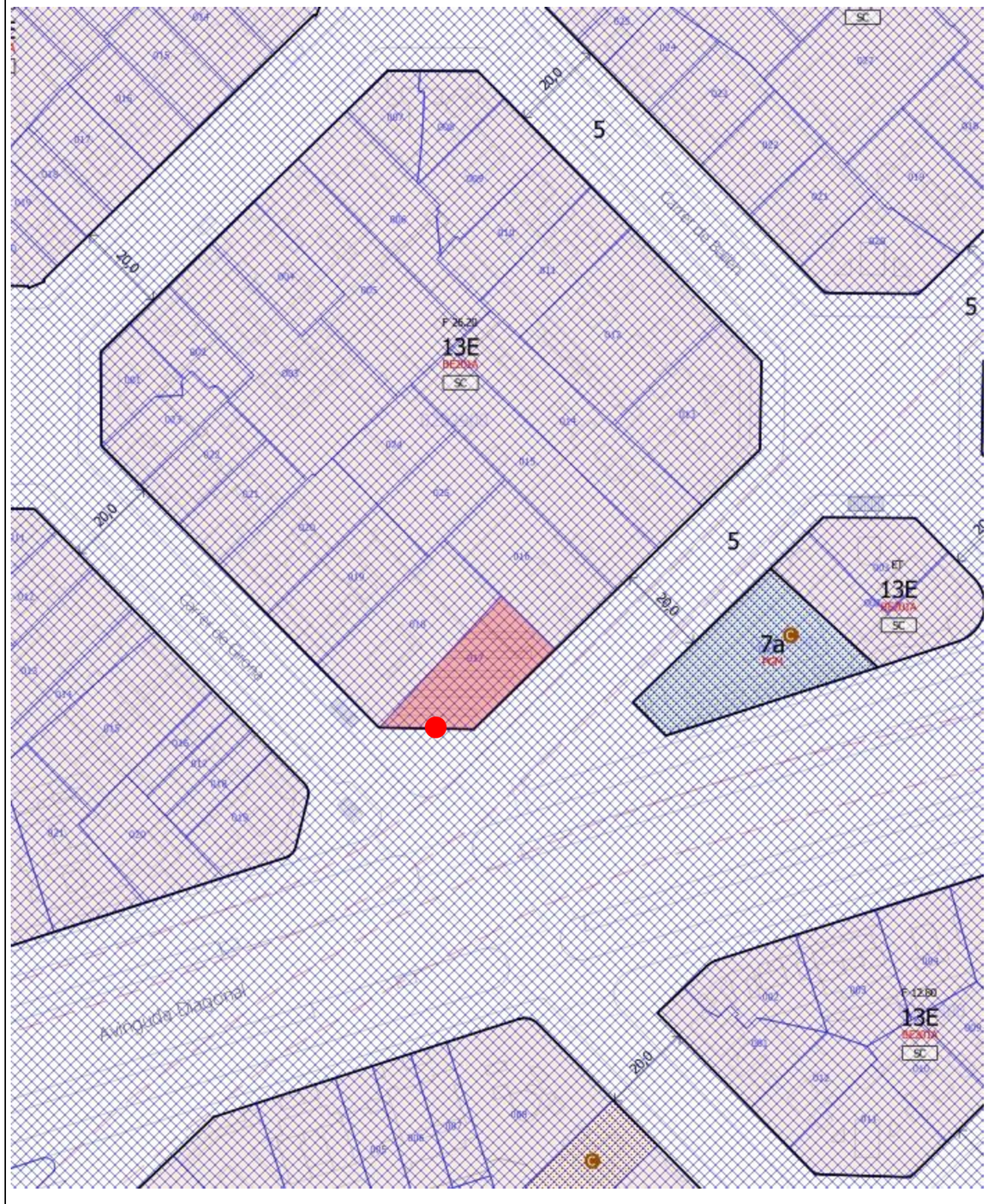


Expedient Llicència	02-2003-0039
Adreça	Av.Gaudí, 1
Tipologia d'activitat	Estació de serveis
Capacitat del servei	Places subministrament simultani: 3 Nº sortidors: 2 Nº productes: 4
Qualificació del sòl	13E – Zona de densificació urbana Eixample
Superfície de la parcel.la	155 m2
Longitud de la façana a vial	34,92 m
Tipus de llicència	
Data de resolució de llicència	26/7/2004
Característiques de la xarxa viària	Xarxa no bàsica de circulació- en superilla
Amplada de vial	Xamfrà, 20 i 25 m
Activitats annexes	Botiga, lavabo i aire
Observacions	Accés per Marina i Av Gaudí (Zona verda)

02.09 Eixample – Av. Paral·lel, 134B

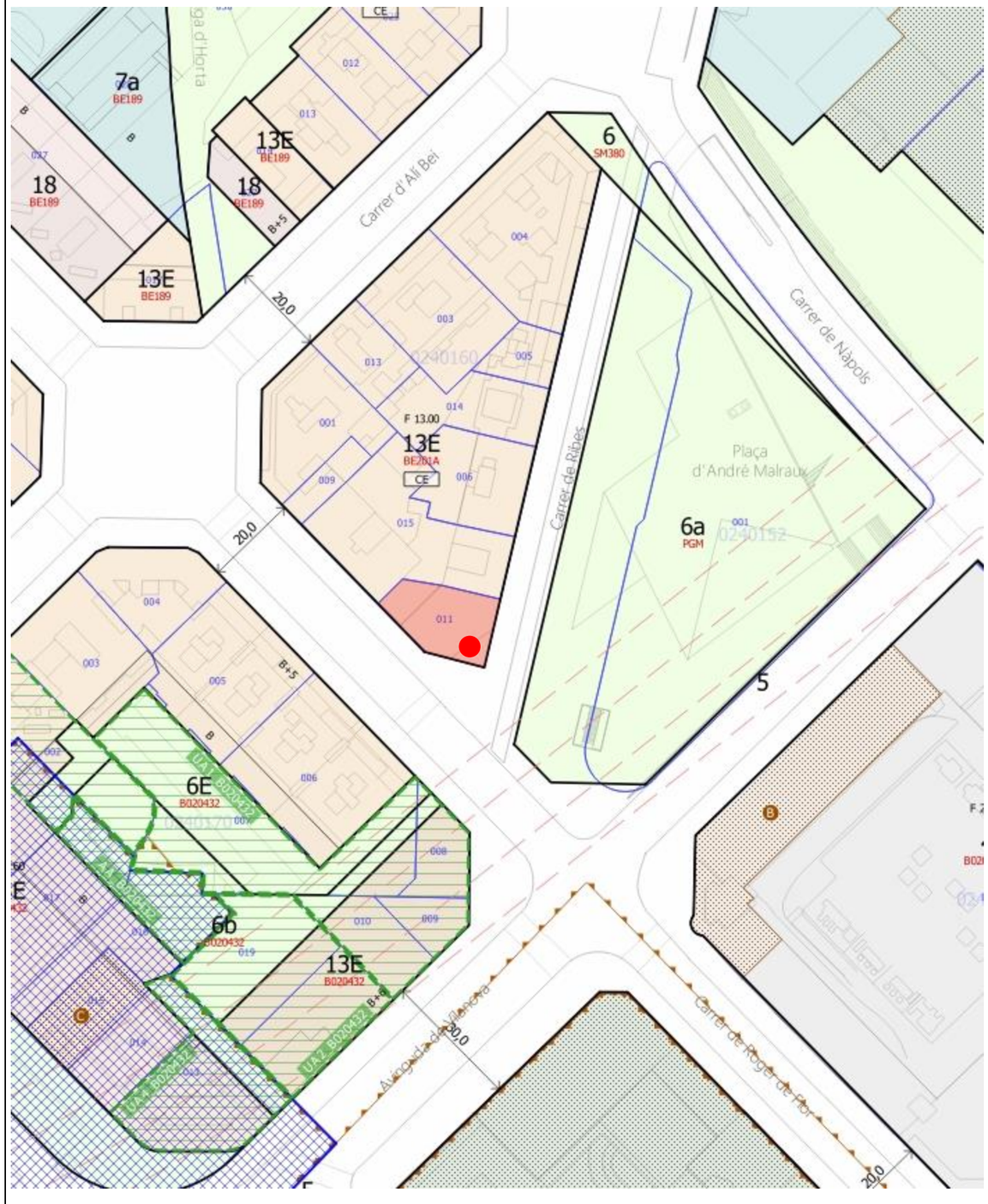
Expedient Llicència	02-2003-0570
Adreça	Av. Paral.lel, 134B
Tipologia d'activitat	Estació de serveis
Capacitat del servei	Places subministrament simultani: 9 Nº sortidors: 5 Nº productes: 3
Qualificació del sòl	13E – Zona de densificació urbana Eixample
Superfície de la parcel.la	589 m2
Longitud de la façana a vial	59,46 m
Tipus de llicència	
Data de resolució de llicència	1/8/2005
Característiques de la xarxa viària	Xarxa bàsica de circulació
Amplada de vial	Xamfrà: 40 i 20 m
Activitats annexes	Botiga
Observacions	Dins de l'àmbit del Pla Especial urbanístic d'establiments de concurrència pública i altres activitats de l'Avinguda del Paral·lel.

02.10 Eixample – C/ Provença, 309

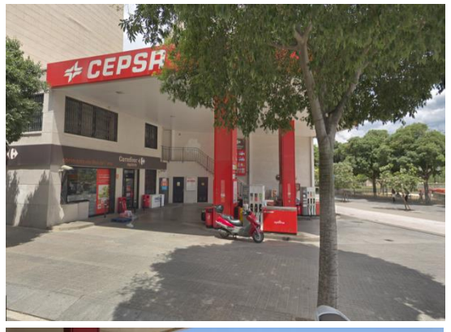


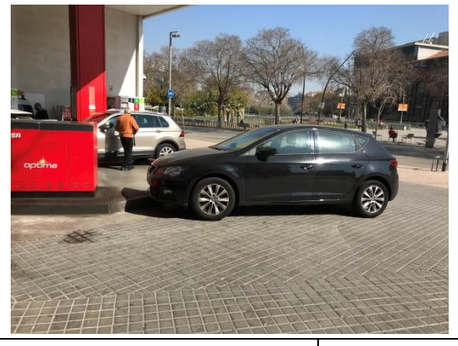
Expedient Llicència	02-2004-0090
Adreça	C/Provença, 309
Tipologia d'activitat	Estació de serveis
Capacitat del servei	Places subministrament simultani 9 Nº sortidors 5 Nº productes 4
Qualificació del sòl	13E – Zona de densificació urbana Eixample
Superfície de la parcel.la	494.11 m2
Longitud de façana a vial	44.67 m
Tipus de llicència	
Data de resolució de llicència	2/2/2006
Característiques de la xarxa viària	Xarxa no bàsica de circulació, en àmbit de Superilla
Amplada de vial	20 m
Activitats annexes	Botiga
Observacions	Sense activitat (tancada). Dins de l'àmbit de Pla Especial Urbanístic d'ordenació de les activitats de pública concurrència, comerços alimentaris i altres activitats als entorns del carrer Girona.

02.11 Eixample – C/ Roger de Flor, 58

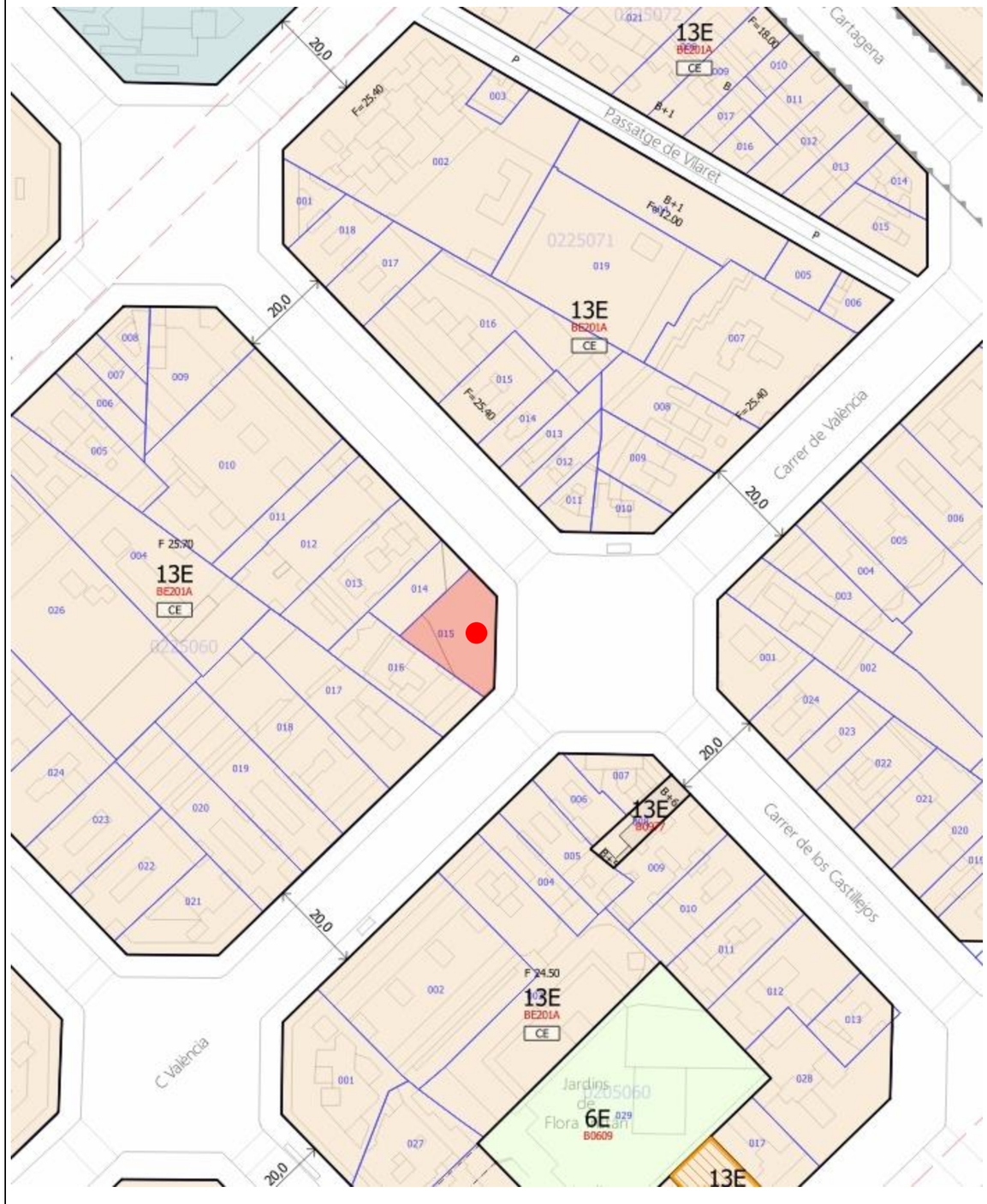


Expedient Llicència	02-2009-0128
Adreça	C/Roger de Flor, 58
Tipologia d'activitat	Estació de serveis
Capacitat del servei	Places subministrament simultani 6 Nº sortidors 3 Nº productes 4
Qualificació del sòl	13E – Zona de densificació urbana Eixample
Superfície de la parcel.la	306.36 m^2
Longitud de la façana a vial	42.05 m
Tipus de llicència	
Data de resolució de llicència	11/2/2010
Característiques de la xarxa viària	Xarxa bàsica de circulació
Amplada de vial	Xamfrà: 20 m i 10 m
Activitats annexes	Botiga i oficina
Observacions	Accessos per Roger de Flor i carrer de Ribes (xarxa no bàsica de circulació pacificada)

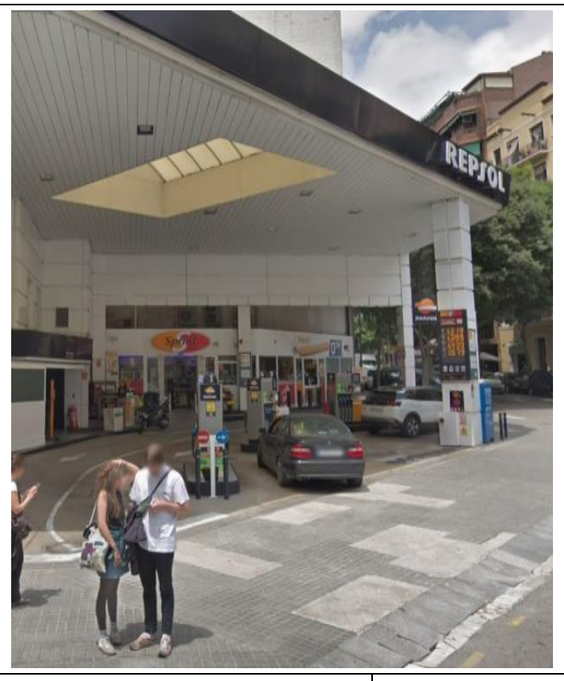




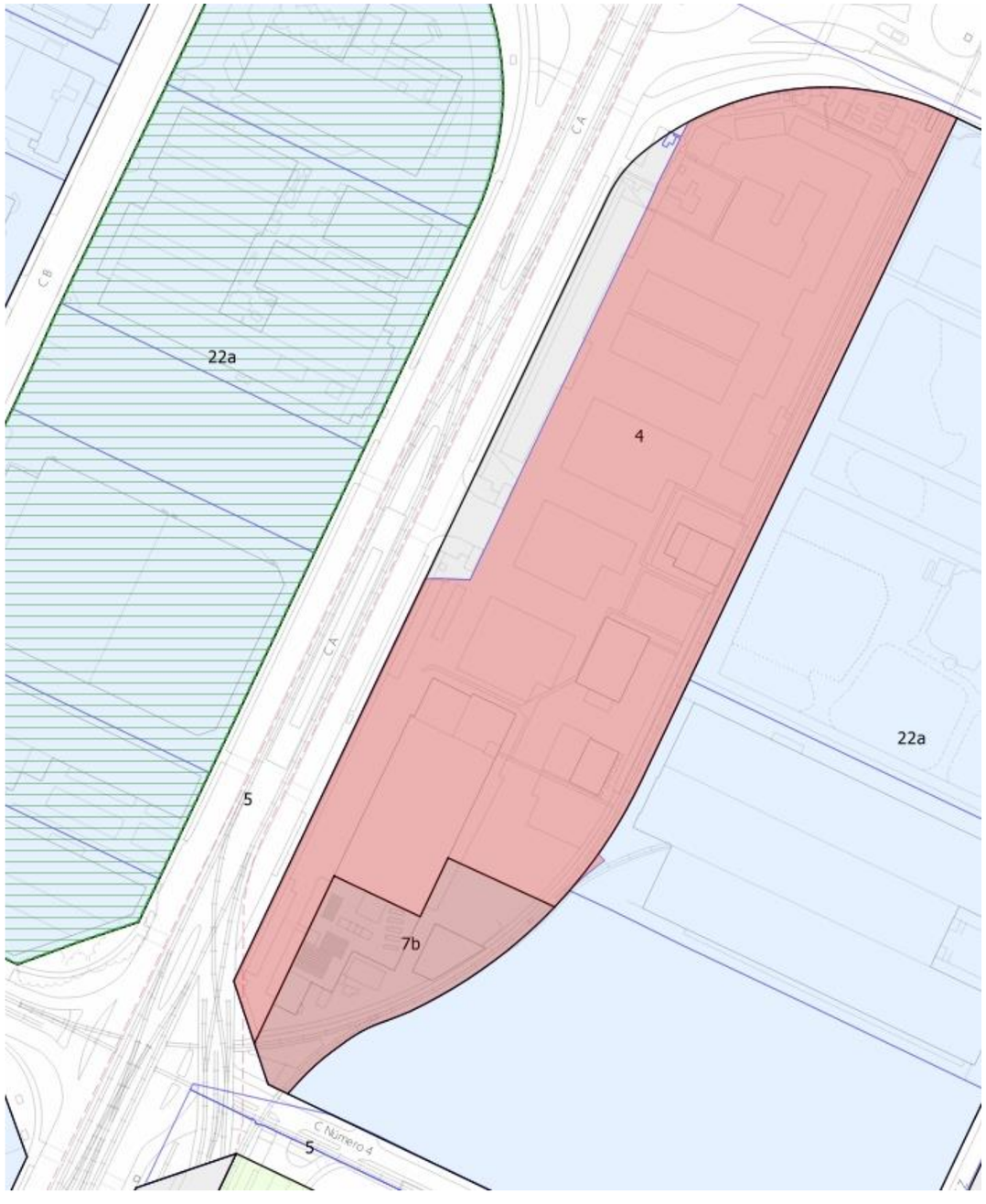
02.12 Eixample – C/ València 503



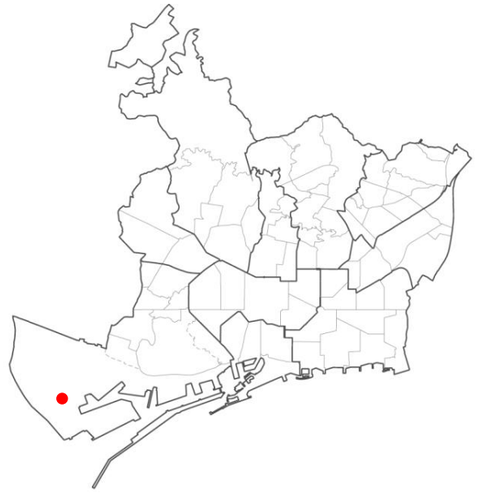
Expedient Llicència	02-2004-0867
Adreça	C/ València,503
Tipologia d'activitat	Estació de servei
Capacitat del servei	Places subministrament simultani 8 Nº sortidors 5 Nº productes 4
Qualificació del sòl	13E – Zona de densificació urbana Eixample
Superfície de la parcel.la	319 m2
Longitud de la façana a vial	31,01 m
Tipus de llicència	
Data de resolució de llicència	23/5/2007
Característiques de la xarxa viària	Xarxa bàsica
Amplada de vial	Xamfrà. 20 i 20 m
Activitats annexes	Botiga
Observacions	-

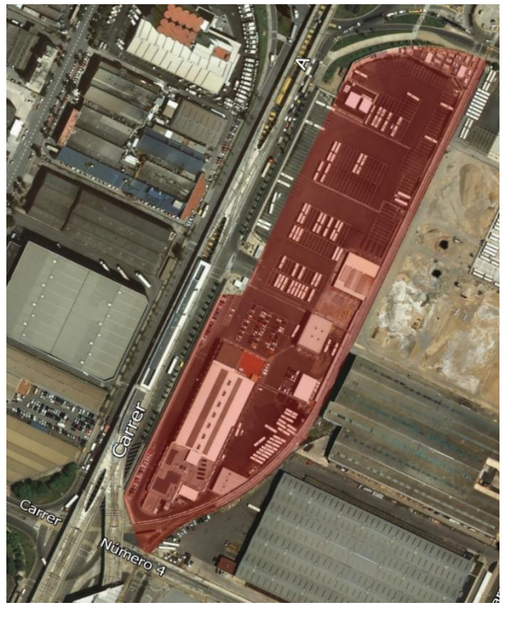


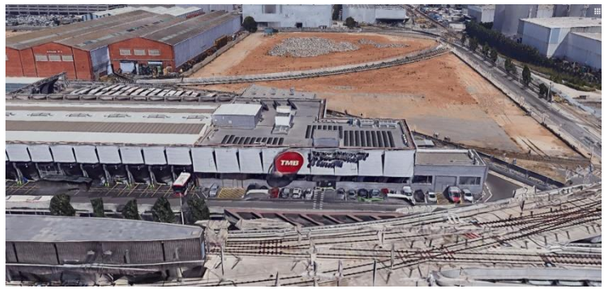
03.01 SANTS-MONTJUÏC – C/ A de la Zona Franca, 38



Expedient Llicència	00-2003-0032
Adreça	C/ A de la Zona Franca, 38
Tipologia d'activitat	Estacionament, manteniment, reparació, rentat de vehicles propis amb subministrament de carburant per a vehicles propis, Transports de Barcelona, S.A.
Capacitat del servei	
Qualificació del sòl	4 - sistema de serveis tècnics
Superfície de la parcel.la	47.470 m2
Tipus de llicència	-
Data de resolució de llicència	19/5/2003
Característiques de la xarxa viària	Xarxa bàsica de circulació
Amplada de vial	+30 m
Activitats annexes	
Observacions	Cotxeres de TMB

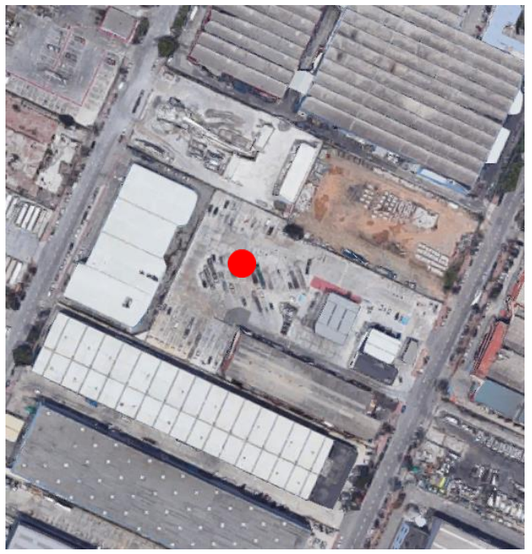




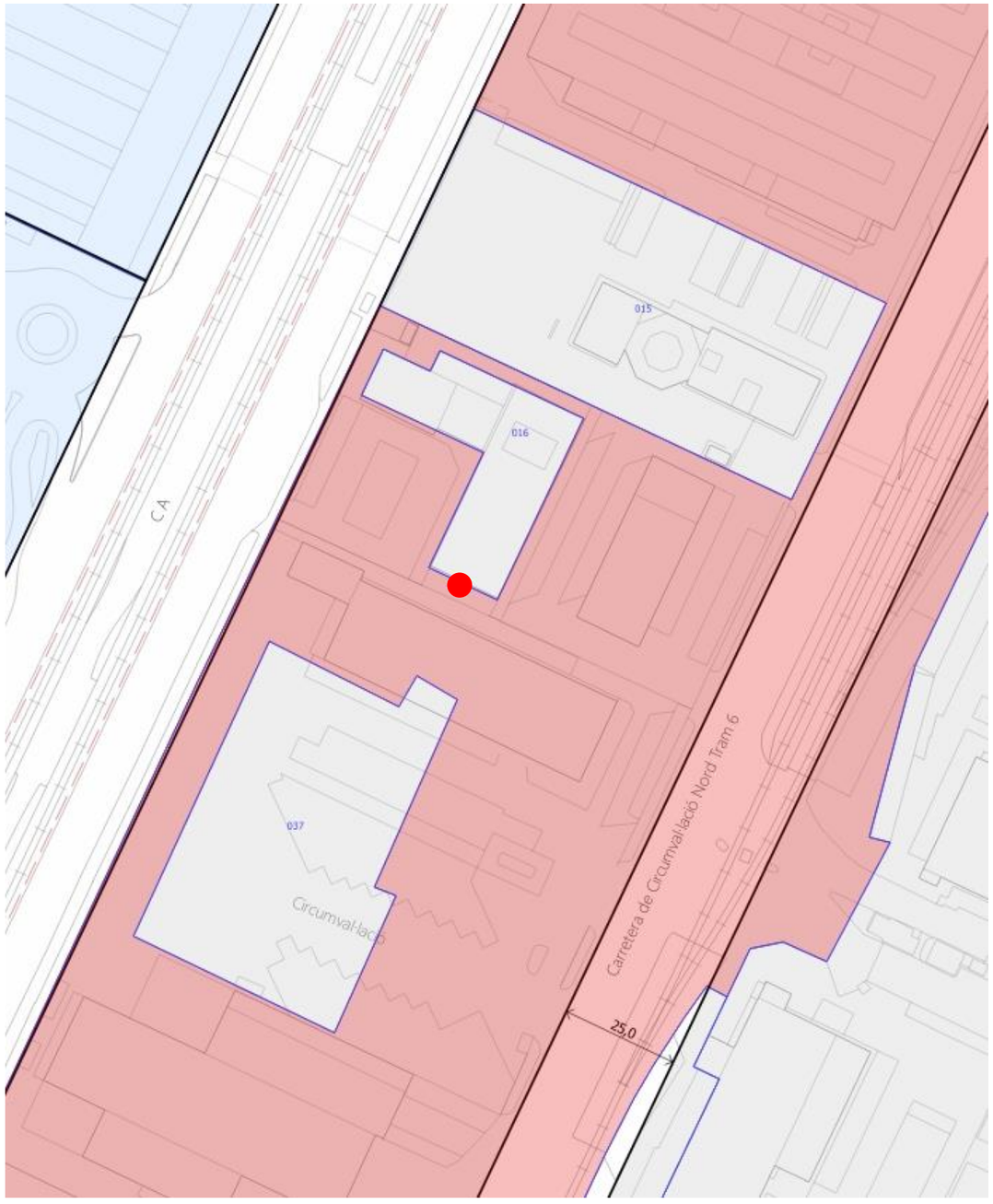


03.02 SANTS-MONTJUÏC – C/ B de la Zona Franca, 13

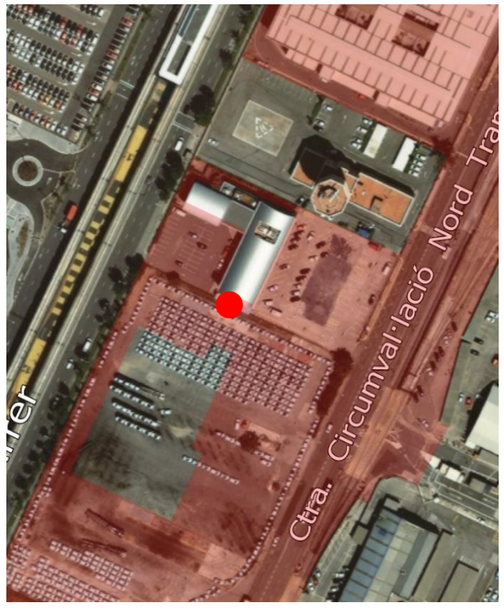
Expedient Llicència	03-2017-0072
Adreça	C/ B de la Zona Franca, 13
Tipologia d'activitat	Estació de serveis amb subministrament de GNL i GNC
Capacitat del servei	Places subministrament simultani: 16 Nº sortidors: 8 Nº productes: 6
Qualificació del sòl	22a
Superfície de la parcel.la	10.465 m2
Tipus de llicència	-
Data de resolució de llicència	17/5/2018
Característiques de la xarxa viària	Xarxa no bàsica de circulació
Amplada de vial	21 m
Activitats annexes	Botiga annexa, bar-restaurant amb cuina i aparcaments per a vehicles lleugers i pesats.
Observacions	



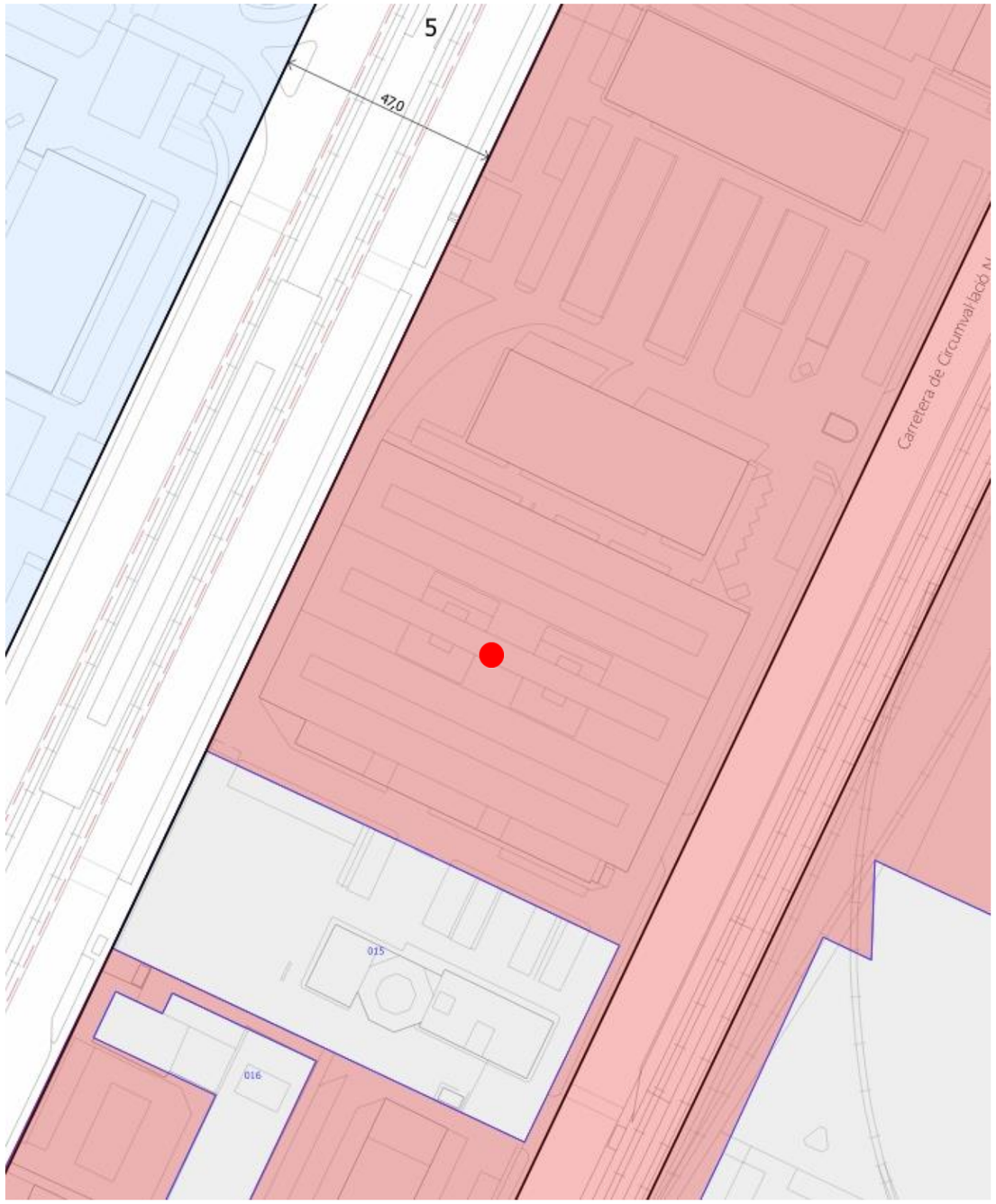
03.03 SANTS-MONTJUÏC – Ctra/ Circumval·lació Nord Tram 6, 10



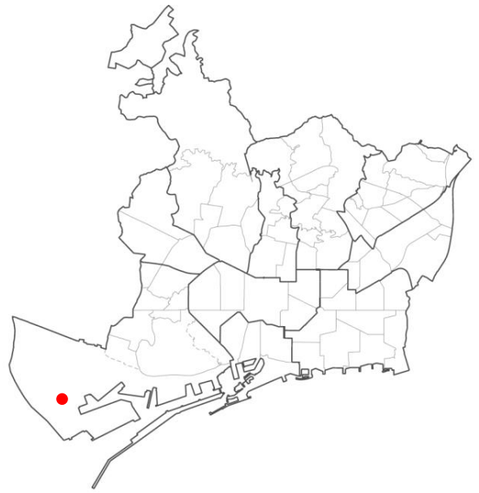
Expedient Llicència	00-2010-0115
Adreça	Crta/ Circumval·lació Nord Tram 6, 10
Tipologia d'activitat	Magatzem, oficines, taller de reparació de camions de flota i subministrament gas-oil per a vehicles propis. Autoritat Portuària de Barcelona.
Capacitat del servei	_
Qualificació del sòl	1a - sistema portuari
Superfície de la parcel.la	
Tipus de llicència	-
Data de resolució de llicència	2010
Característiques de la xarxa viària	Xarxa no bàsica de circulació
Amplada de vial	+ de 20 metres
Activitats annexes	
Observacions	Accés restringit – Àmbit Port

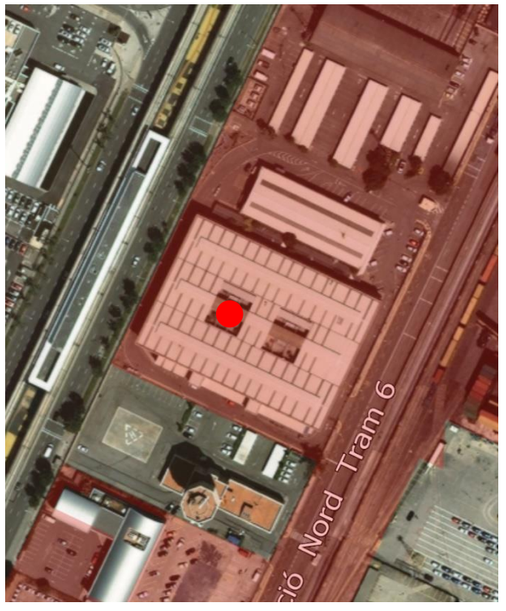


03.04 SANTS-MONTJUÏC – Ctra/ Circumval·lació Nord Tram 6, 11

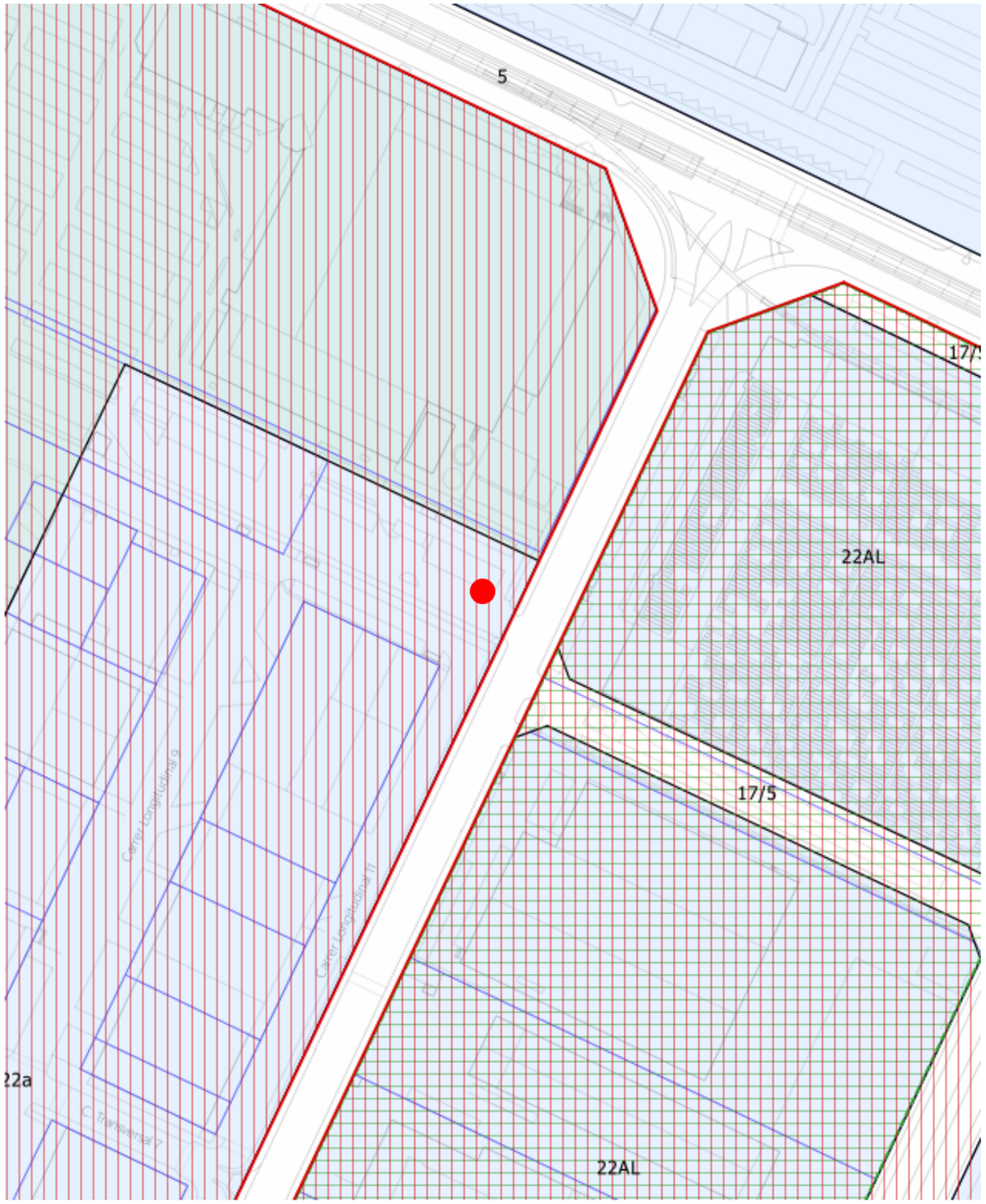


Expedient Llicència	00-2018-0006
Adreça	Crta/ Circumval·lació Nord Tram 6, 11
Tipologia d'activitat	Edifici ASTA I Instal·lacions. Instal·lació de subministrament de carburants per a vehicles propis. Edifici d'Oficines, despatxos o serveis d'ús administratiu.
Capacitat del servei	–
Qualificació del sòl	1a - sistema portuari
Superfície de la parcel.la	
Tipus de llicència	-
Data de resolució de llicència	14/2/2012
Característiques de la xarxa viària	Xarxa no bàsica de circulació
Amplada de vial	+ 20 metres
Activitats annexes	Instal·lacions i activitats de neteja de vehicles, emmagatzematge de productes perillosos , Tallers de reparació mecànica, Revelat automàtic o manual de fotografia, aparcament privat o públic de vehicles lleugers i pesats, Tallers de reparació o manteniment d'objectes o articles diversos
Observacions	Accés restringit – Àmbit Port

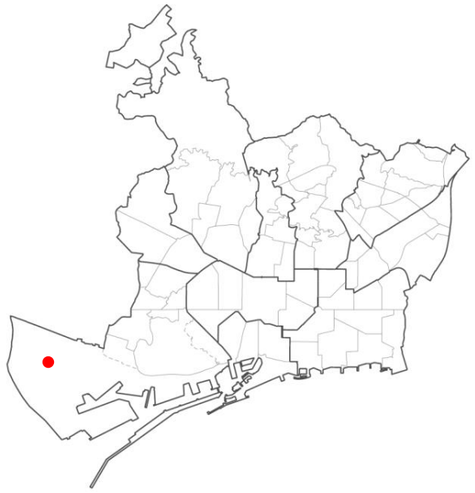


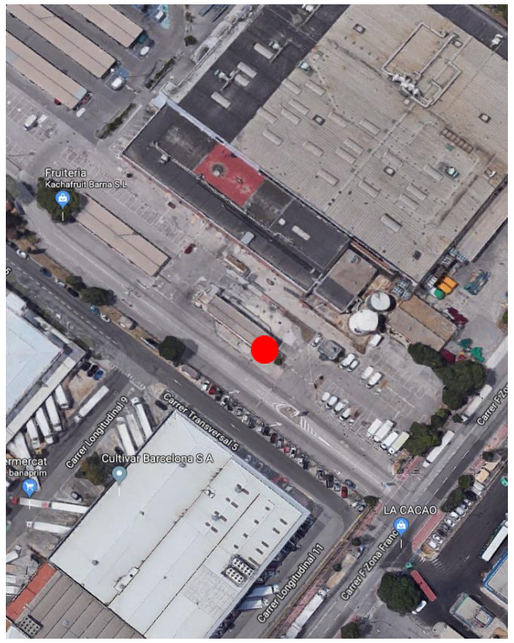


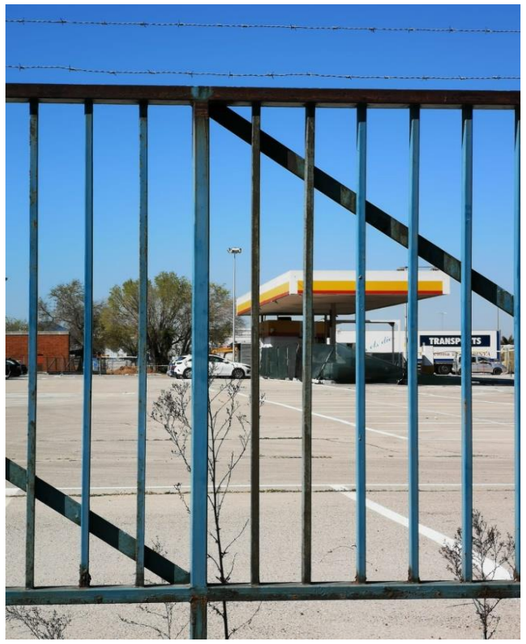
03.05 SANTS-MONTJUÏC – C/ F de la Zona Franca, 35



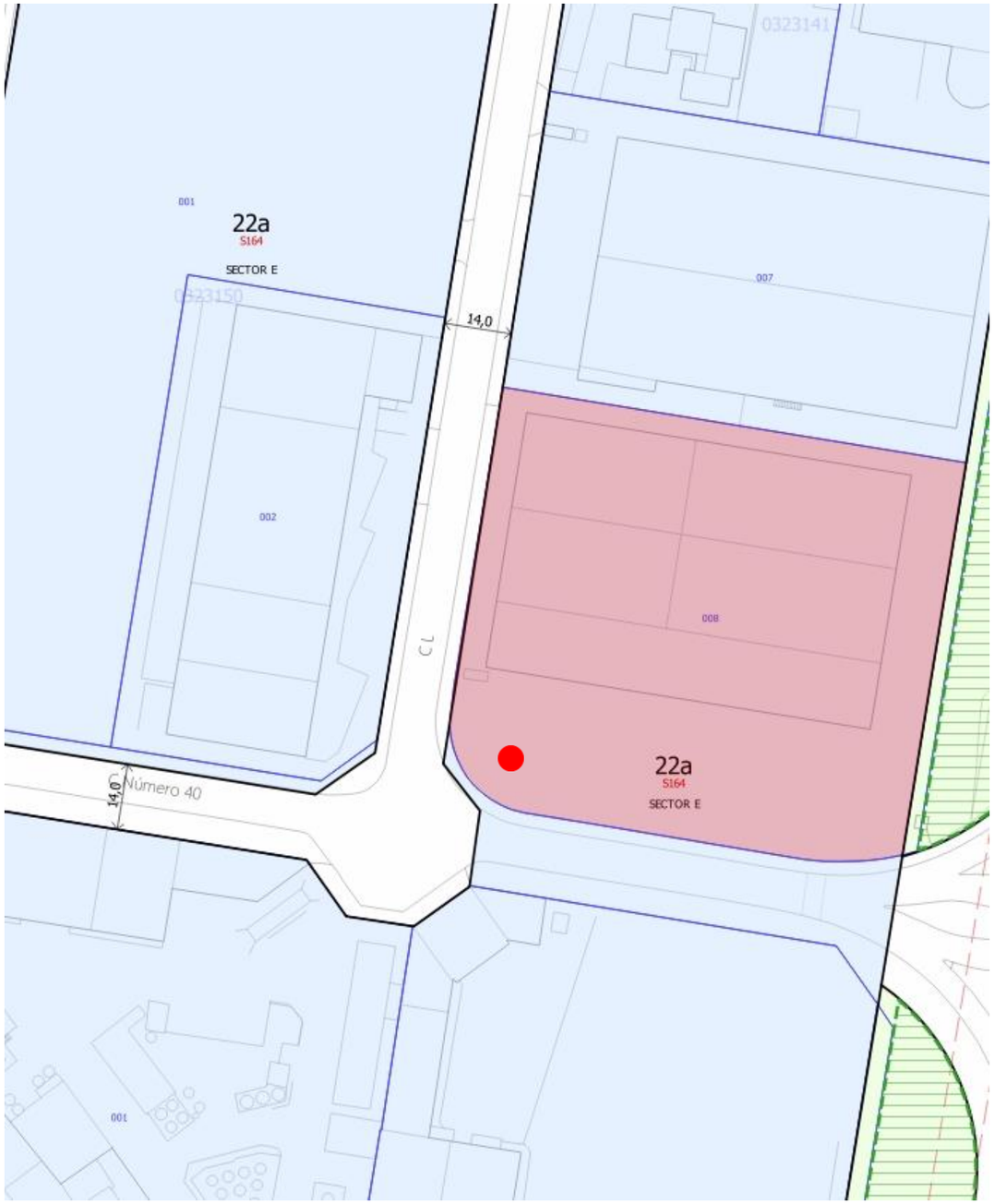
Expedient Llicència	00-93-0045-A
Adreça	C/ F de la Zona Franca, 35
Tipologia d'activitat	Estació de serveis
Capacitat del servei	
Qualificació del sòl	22a-Zona industrial
Superfície de la parcel.la	
Tipus de llicència	-
Data de resolució de llicència	12/5/2000
Característiques de la xarxa viària	Xarxa bàsica de circulació
Amplada de vial	20 m
Activitats annexes	
Observacions	Abandonada/tancada



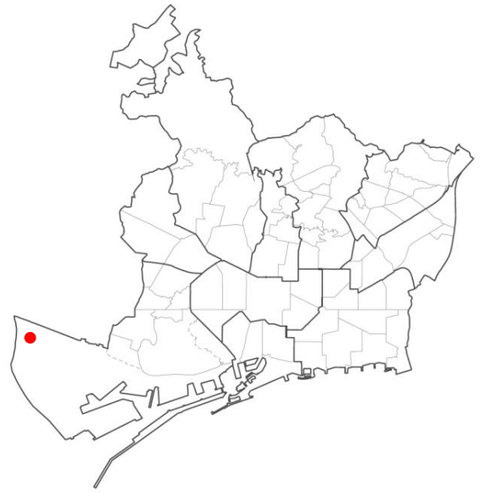


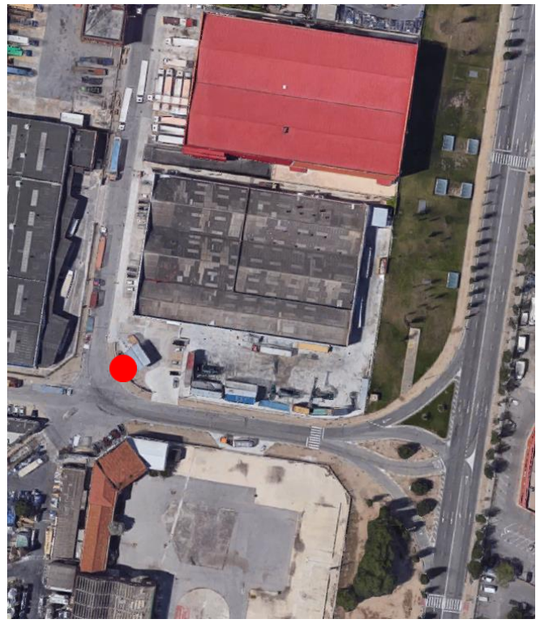


03.06 SANTS-MONTJUÏC – C/ L de la Zona Franca, 2



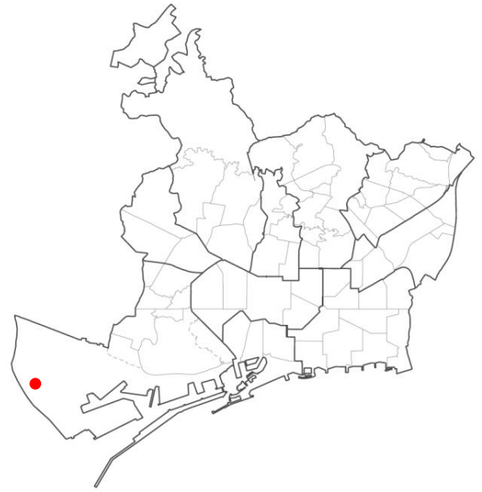
Expedient Llicència	03-2014-0663
Adreça	C/ L de la Zona Franca, 2
Tipologia d'activitat	Magatzem logístic, oficines privades i sortidor de gas-oil per a vehicles propis.
Capacitat del servei	Places subministrament simultani: 2 Nº sortidors: 1 Nº productes: 2
Qualificació del sòl	22a- Zona industrial
Superfície de la parcel.la	8.725 m2
Tipus de llicència	-
Data de resolució de llicència	16/3/2016
Característiques de la xarxa viària	Xarxa no bàsica de circulació
Amplada de vial	14 m
Activitats annexes	
Observacions	

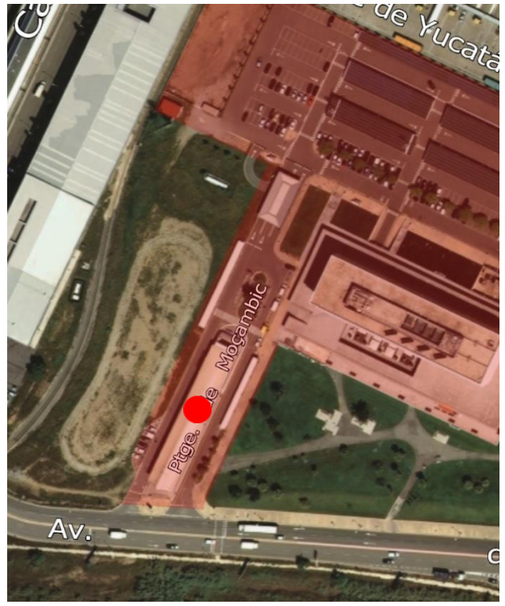




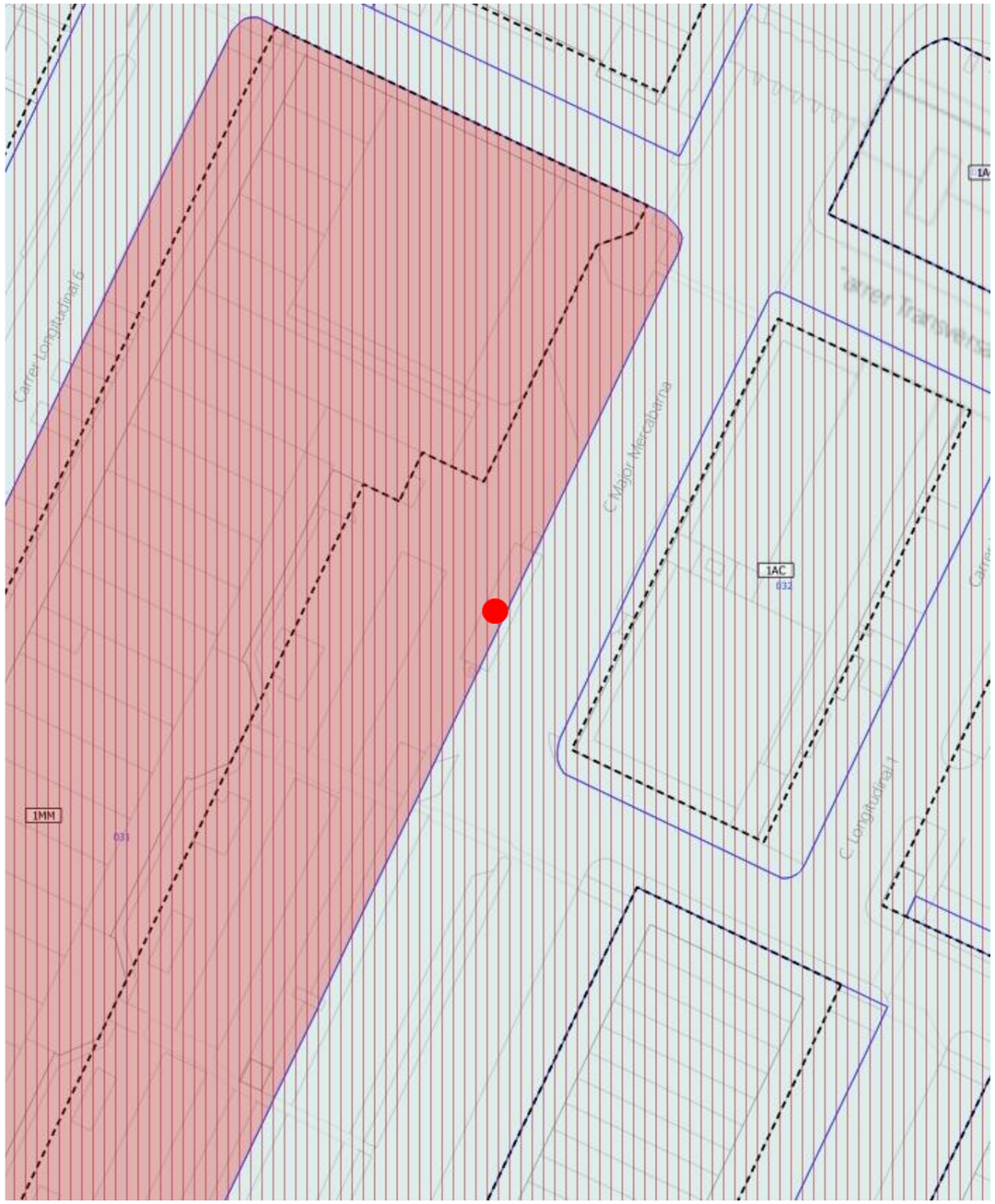
03.07 SANTS-MONTJUÏC – Passatge de Moçambic, 2

Expedient Llicència	00-2009-0096
Adreça	Ptge. Moçambic, 2
Tipologia d'activitat	Estació de serveis
Capacitat del servei	Places subministrament simultani: 8 Nº sortidors: 4 Nº productes: 3
Qualificació del sòl	ZSG1 - Zona de Serveis Generals 1
Superfície de la parcel.la	28.300 m2
Tipus de llicència	-
Data de resolució de llicència	19/4/2010
Característiques de la xarxa viària	Xarxa no bàsica de circulació
Amplada de vial	+ 30 m
Activitats annexes	Botiga
Observacions	Dins de l'àmbit del MPE d'ampliació del Port de Barcelona (Zona d'Activitats Logístiques-ZAL) a la Zona de serveis Generals 1 (ZSG1)

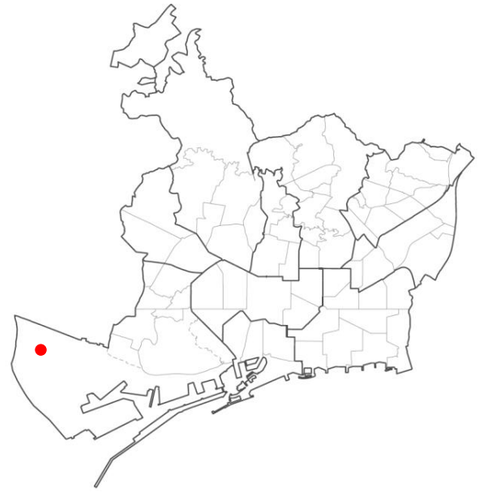


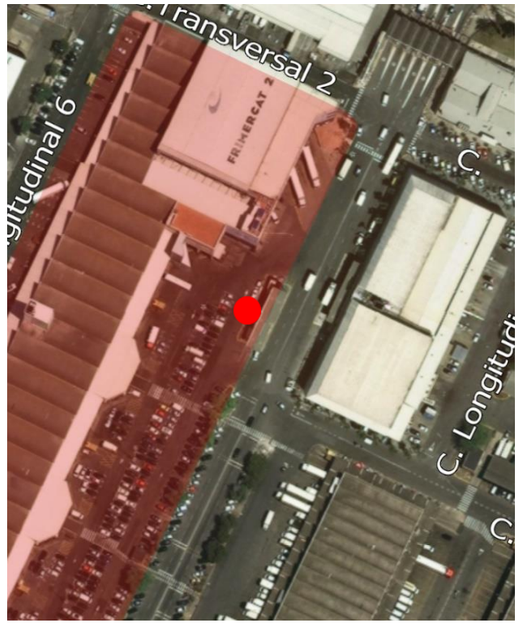


03.08 SANTS-MONTJUÏC – C/ Major de Mercabarna, 26

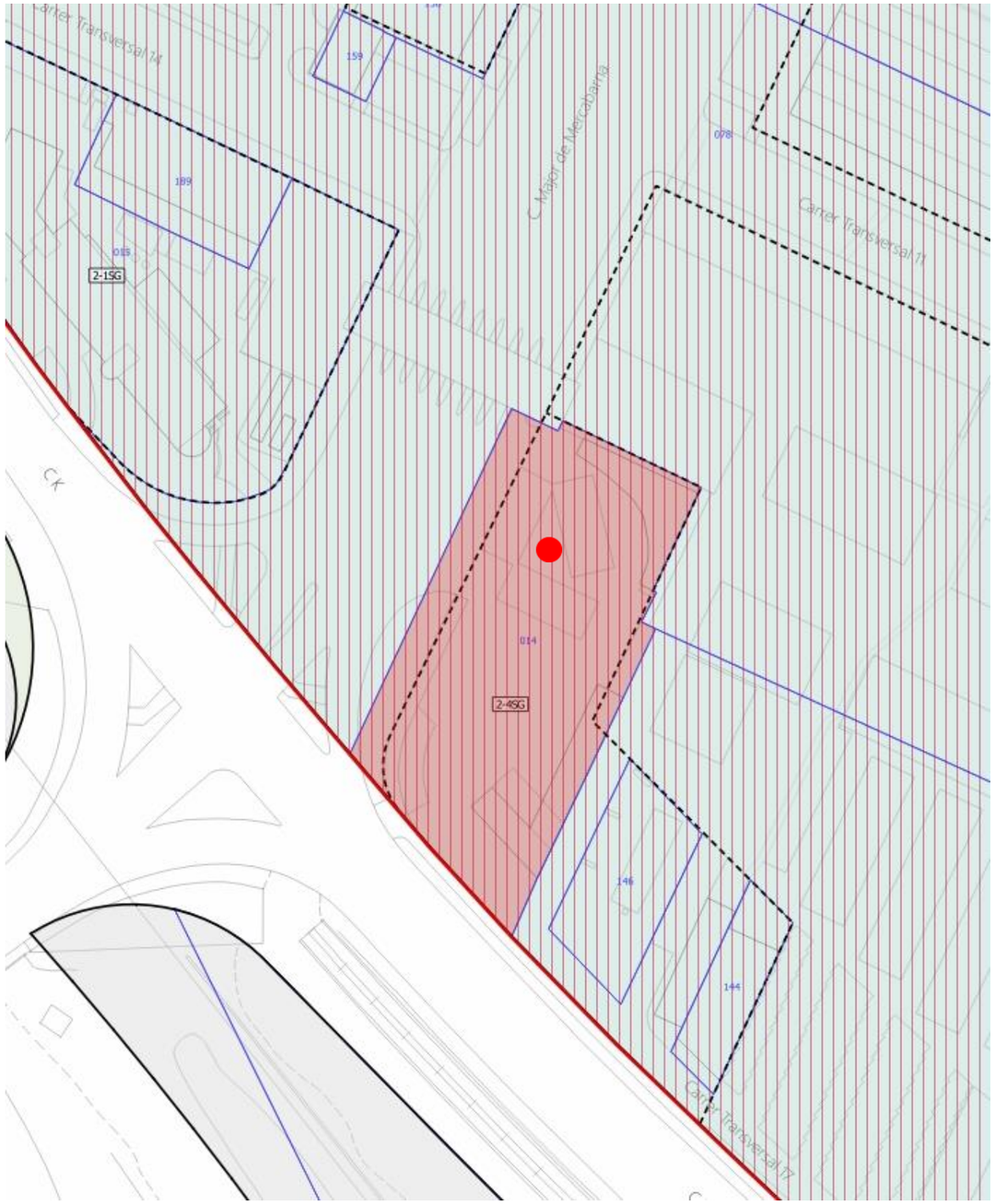


Expedient Llicència	00-2003-0092
Adreça	C/ Major de Mercabarna, 26
Tipologia d'activitat	Estació de serveis
Capacitat del servei	Places subministrament simultani: 9 Nº sortidors: 6 Nº productes: 4
Qualificació del sòl	7c - Equipaments actuals i de nova creació a nivell metropolità
Superfície de la parcel.la	
Tipus de llicència	-
Data de resolució de llicència	7/10/2003
Característiques de la xarxa viària	Xarxa no bàsica de circulació
Amplada de vial	+ 30m
Activitats annexes	
Observacions	Ubicada a l'espai destinat a viari. De venda al públic però amb accés restringit a Mercabarna.

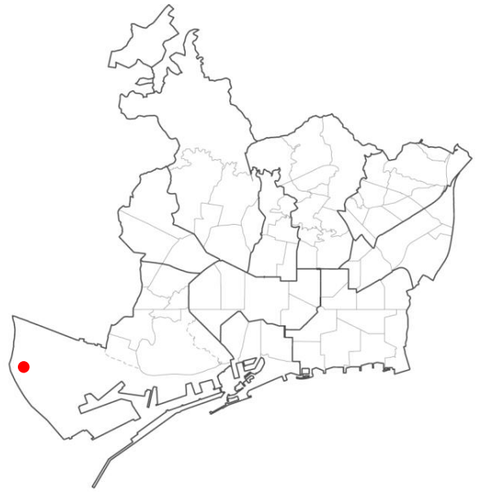


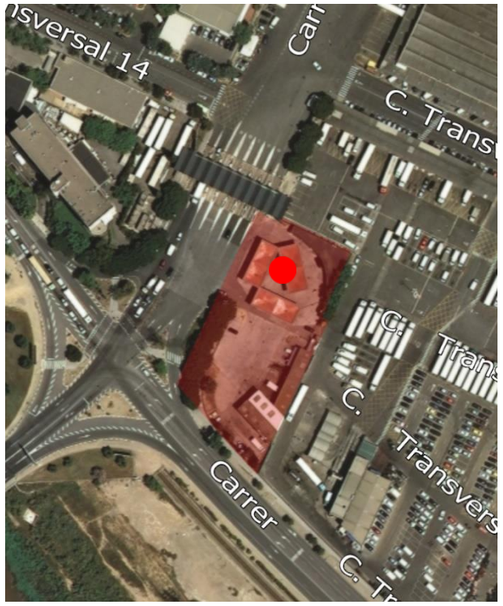


03.09 SANTS-MONTJUÏC – C/ Major de Mercabarna, 125

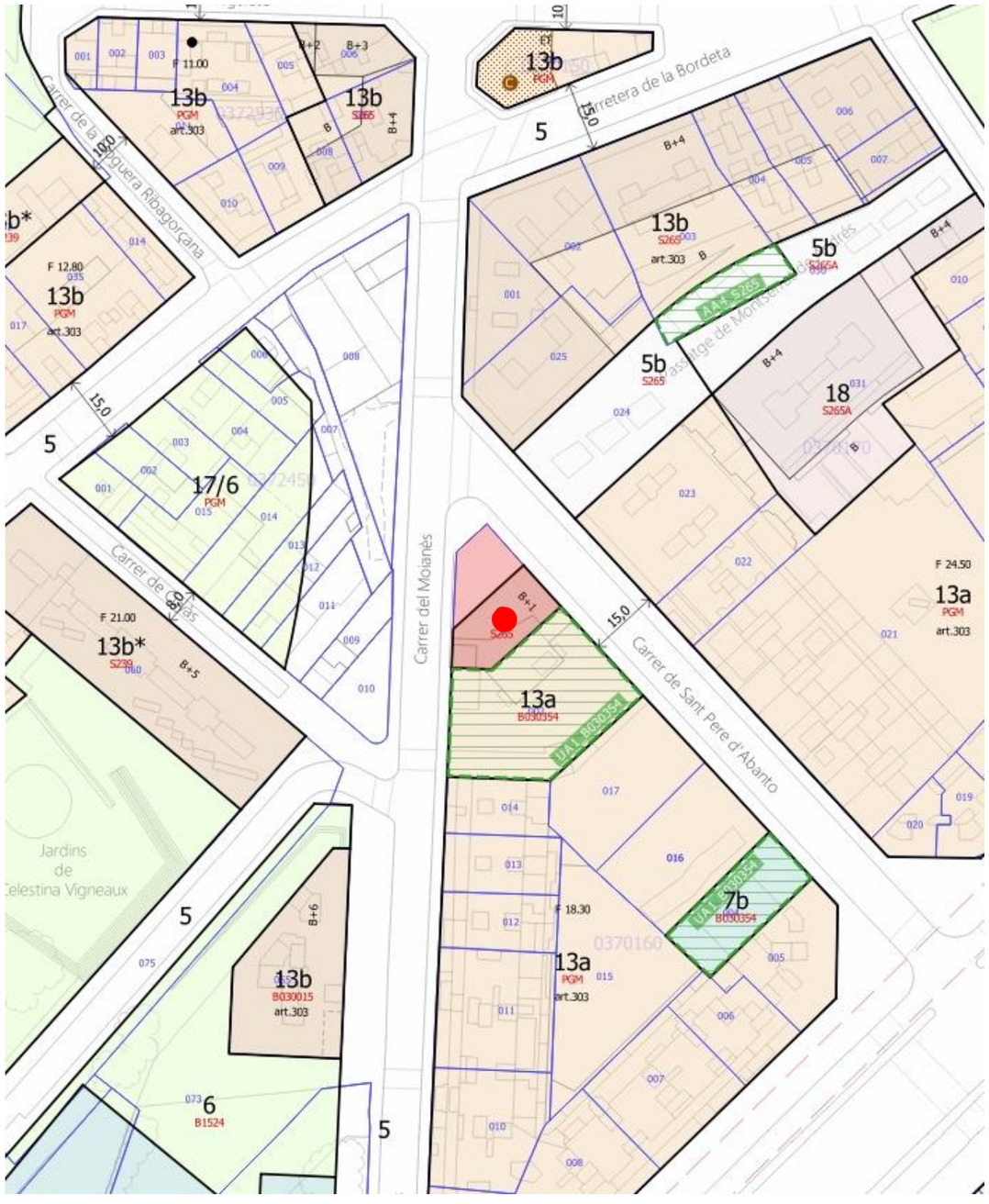


Expedient Llicència	00-92-0123-A
Adreça	C/ Major de Mercabarna, 125
Tipologia d'activitat	Estació de serveis
Capacitat del servei	Places subministrament simultani: 10 Nº sortidors: 5 Nº productes: 6
Qualificació del sòl	7c- Equipaments actuals i de nova creació a nivell metropolità
Superfície de la parcel.la	4.200m2
Tipus de llicència	-
Data de resolució de llicència	3/12/2012
Característiques de la xarxa viària	Xarxa bàsica de cirulació
Amplada de vial	+30 m
Activitats annexes	Servei de rentat
Observacions	

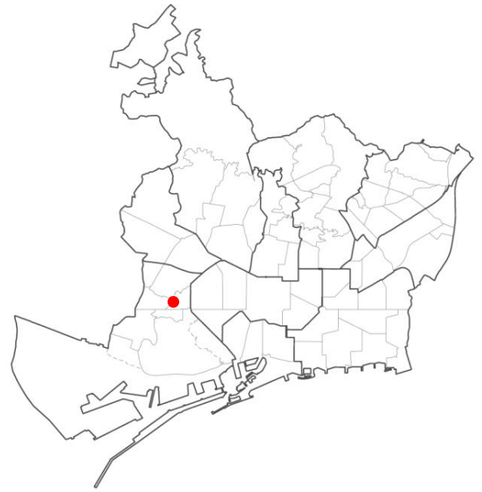




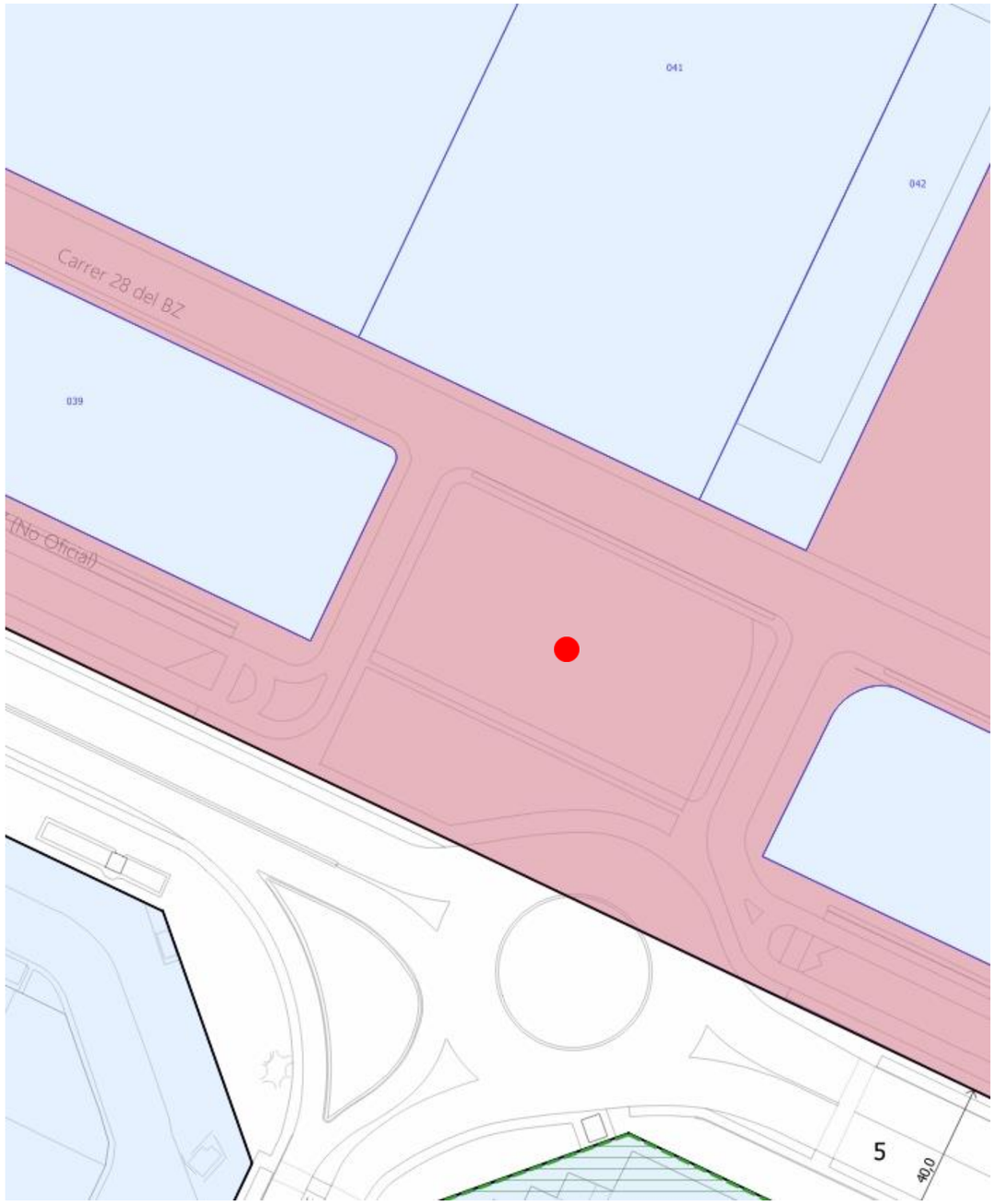
03.10 SANTS-MONTJUÏC – C/ Moianès, 34



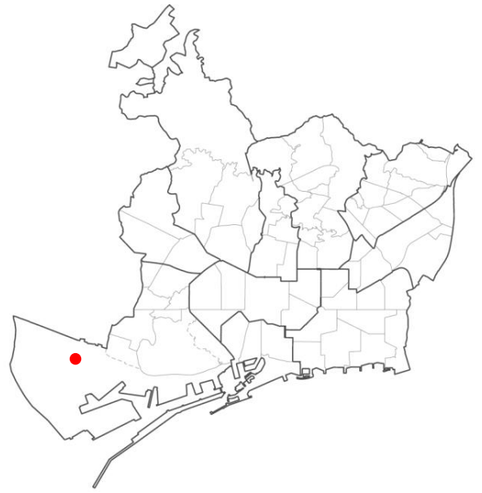
Expedient Llicència	03-2010-0306
Adreça	C/ Moianès, 34
Tipologia d'activitat	Estació de serveis
Capacitat del servei	Places subministrament simultani: 8 Nº sortidors: 4 Nº productes: 4
Qualificació del sòl	9-5 – Protecció de sistemes generals, parcialment en vial.
Superfície de la parcel.la	439 m2
Tipus de llicència	
Data de resolució de llicència	4/5/2012
Característiques de la xarxa viària	Xarxa bàsica de circulació
Amplada de vial	Xamfrà: més de 30 i 15 m
Activitats annexes	Taller, botiga, rentat, venda de butà
Observacions	Accessos per Moianès i Sant Pere d'Abanto. Afectació de vial.

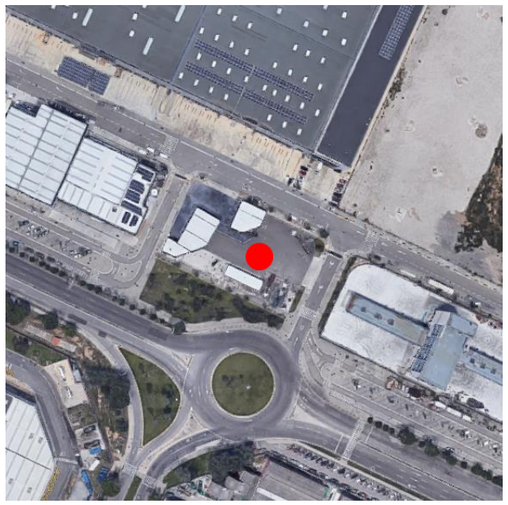


03.11 SANTS-MONTJUÏC – C/ Número 3 de la Zona Franca, 50-84

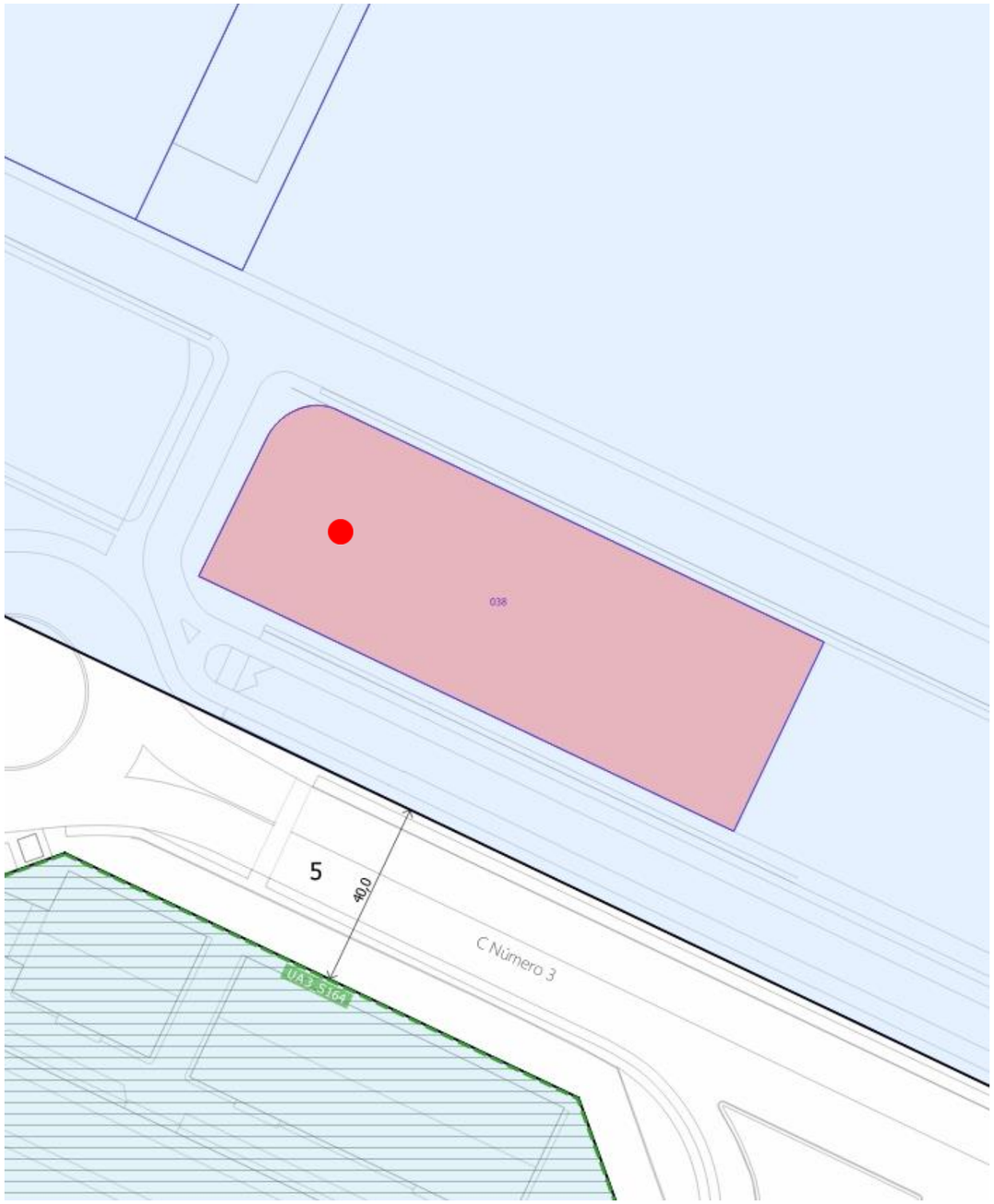


Expedient Llicència	03-2017-0226
Adreça	C/ Número 3 de la Zona Franca, 50-84 (carrer 3 50-84, cantonada Av 5 del BZ cant carrer 28 del BZ i cant Av 4 del BZ)
Tipologia d'activitat	Estació de serveis
Capacitat del servei	Places subministrament simultani: 12 Nº sortidors: 6 Nº productes: 5
Qualificació del sòl	22a – Zona Industrial
Superfície de la parcel.la	
Tipus de llicència	-
Data de resolució de llicència	22/8/2017
Característiques de la xarxa viària	Xarxa no bàsica de circulació
Amplada de vial	40 m
Activitats annexes	Botiga annexa, restaurant i zona de rentat de vehicles. Taller mecànic (sense instal·lacions de pintura) amb zona de rentat i aparcament exterior privat.
Observacions	Ubicada en el sector BZ de la Zona Franca

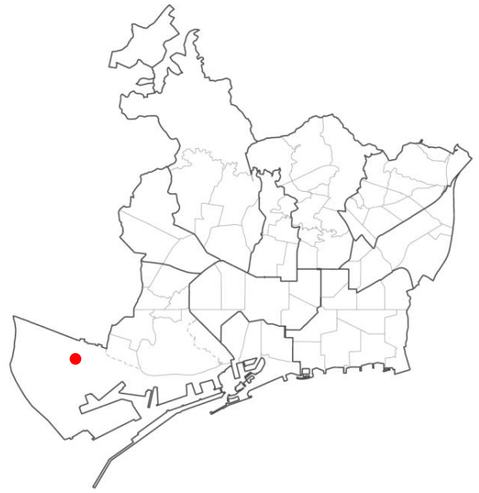


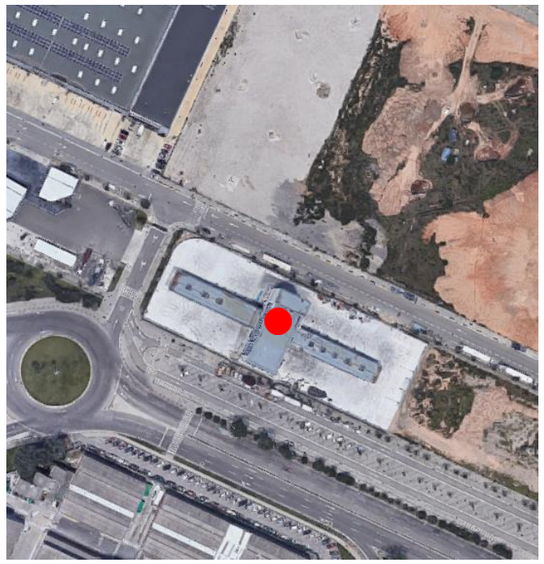


03.12 SANTS-MONTJUÏC – C/ Número 29 del BZ, 50-62

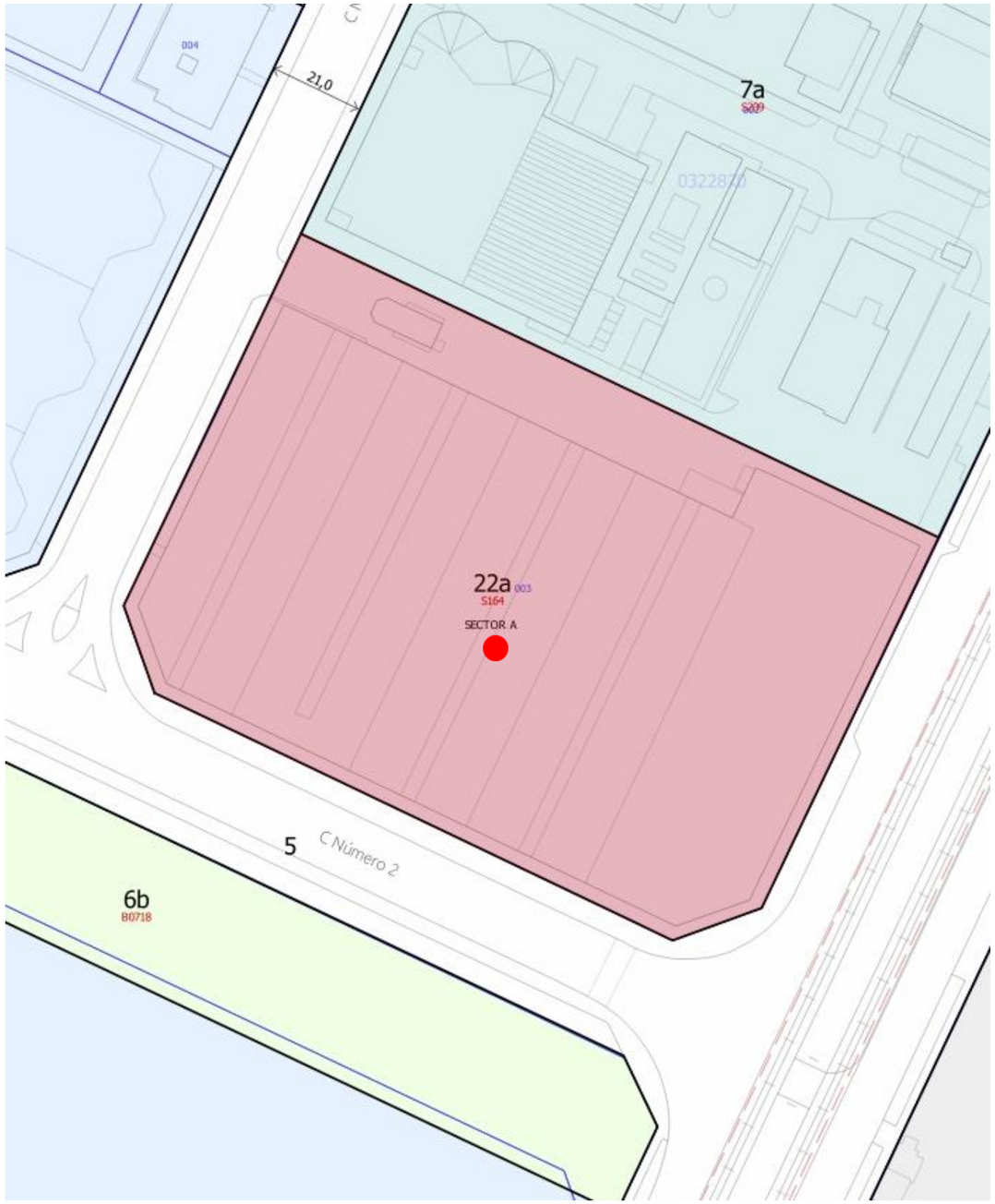


Expedient Llicència	03-2017-0150
Adreça	C/ Número 29 del BZ, 50-62
Tipologia d'activitat	Estació de serveis
Capacitat del servei	
Qualificació del sòl	22a- Zona industrial
Superfície de la parcel.la	5.552 m2
Tipus de llicència	-
Data de resolució de llicència	2017
Característiques de la xarxa viària	Xarxa no bàsica de circulació
Amplada de vial	40 m
Activitats annexes	
Observacions	

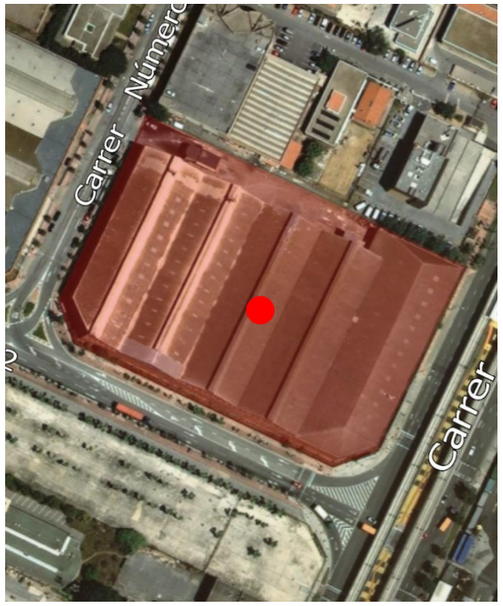




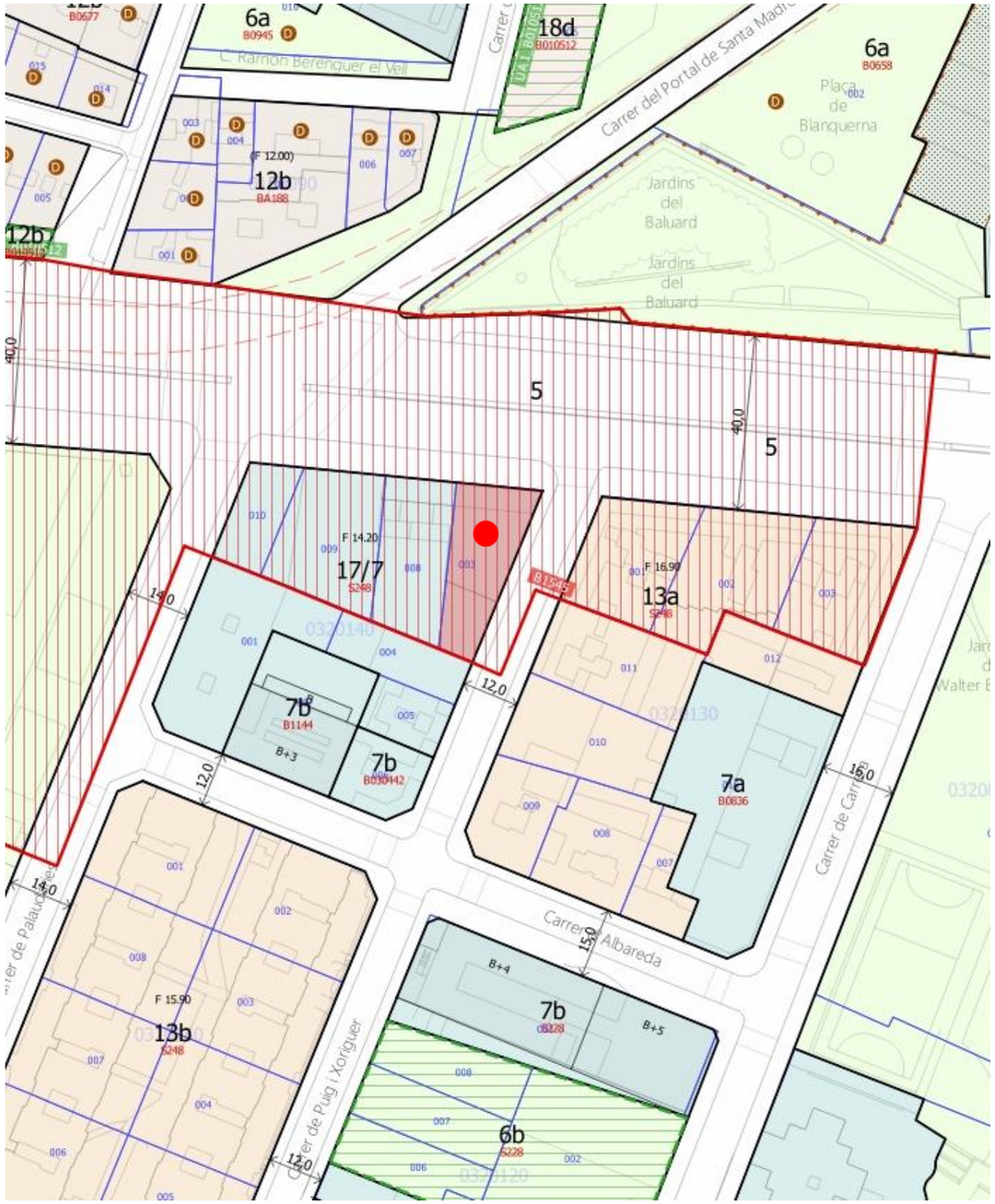
03.13 SANTS-MONTJUÏC – C/ Número 60 de la Zona Franca, 2



Expedient Llicència	03-2017-0226
Adreça	C/ Número 3 de la Zona Franca, 50-84 (carrer 3 50-84, cantonada Av 5 del BZ cant carrer 28 del BZ i cant Av 4 del BZ)
Tipologia d'activitat	Unitat de subministrament per a vehicles propis.
Capacitat del servei	Places subministrament simultani: 4 Nº sortidors: 2 Nº productes: 2
Qualificació del sòl	22a – Zona Industrial
Superfície de la parcel.la	
Tipus de llicència	-
Data de resolució de llicència	22/8/2017
Característiques de la xarxa viària	Xarxa no bàsica de circulació
Amplada de vial	40 m
Activitats annexes	
Observacions	Subministrament per a consum propi – Empresa TCC

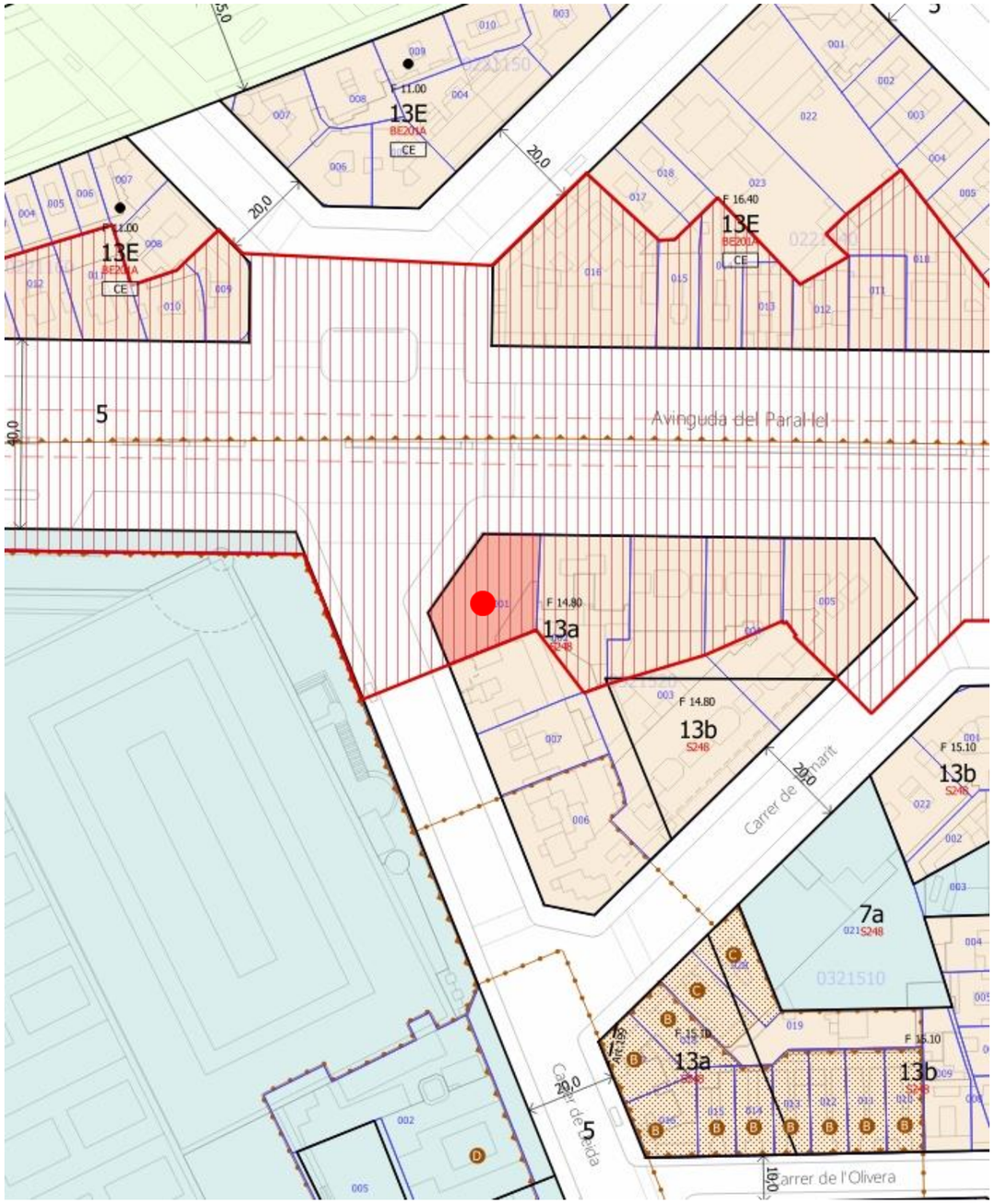


03.14 SANTS-MONTJUÏC – Avinguda del Paral·lel, 25

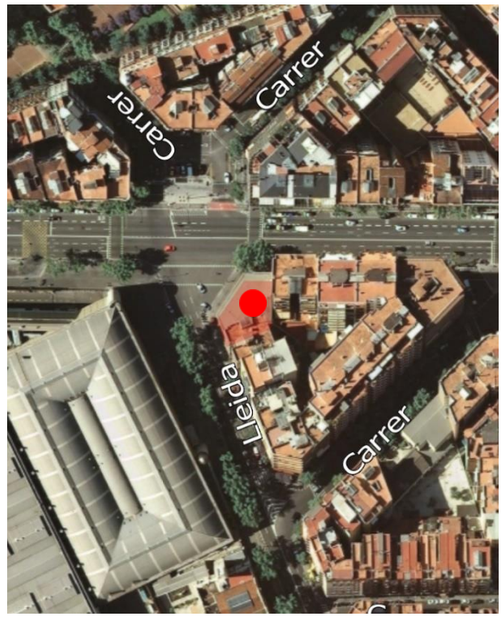


Expedient Llicència	03-2003-0233
Adreça	Avinguda del Paral·lel, 25
Tipologia d'activitat	Estació de serveis
Capacitat del servei	Places subministrament simultani: 8 Nº sortidors: 5 Nº productes: 4
Qualificació del sòl	17/7 – Renovació urbana, transformació de l'ús existent a equipaments comunitaris i dotacions
Superfície de la parcel.la	472 m2
Longitud façana	65,54 m
Tipus de llicència	-
Data de resolució de llicència	21/6/2006
Característiques de la xarxa viària	Xarxa bàsica de circulació
Amplada de vial	Xamfrà. 30 i 12 m
Activitats annexes	Botiga, Oficina, Restauració, Servei de rentat, Taller de reparació, Magatzem, Estacionament
Observacions	Accessos per Paral·lel i Puig i Xoriguer (zona 30) Pla Especial urbanístic d'establiments de concurrència pública i altres activitats de l'Avinguda del Paral·lel.

03.15 SANTS-MONTJUÏC – Avinguda del Paral·lel, 181-183

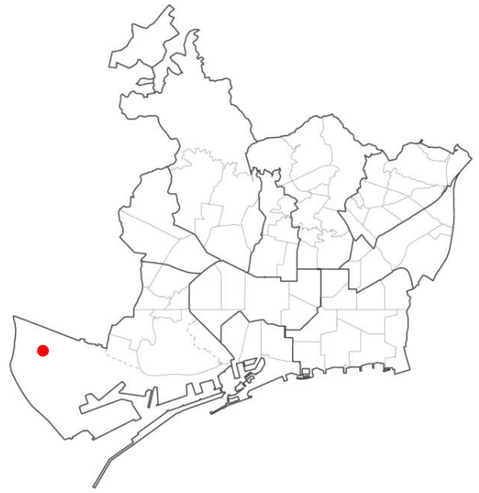


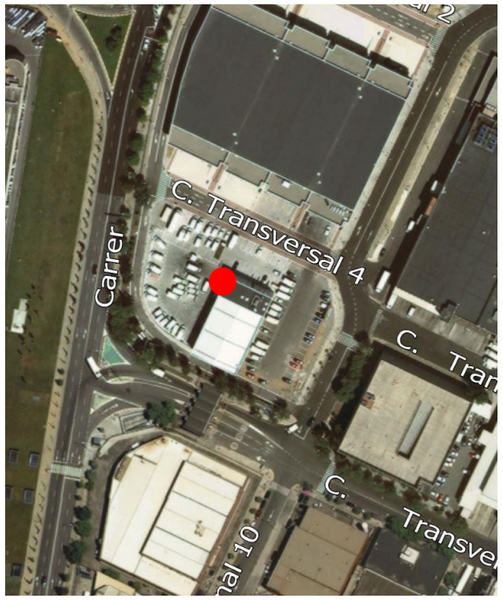
Expedient Llicència	03-2014-0950
Adreça	Avinguda del Paral·lel, 181-183
Tipologia d'activitat	Estació de serveis
Capacitat del servei	Places subministrament simultani: 12 Nº sortidors: 6 Nº productes: 4
Qualificació del sòl	13a – Zona de densificació urbana intensiva
Superfície de la parcel.la	452 m2
Longitud façana	44,24 m
Tipus de llicència	-
Data de resolució de llicència	17/9/2015
Característiques de la xarxa viària	Xarxa bàsica de circulació
Amplada de vial	Xamfrà. 40 i 20 m
Activitats annexes	Botiga, oficina, venda de butà
Observacions	Nucli antic, entrada per Paral·lel i Lleida. Pla Especial urbanístic d'establiments de concurrència pública i altres activitats de l'Avinguda del Paral·lel.



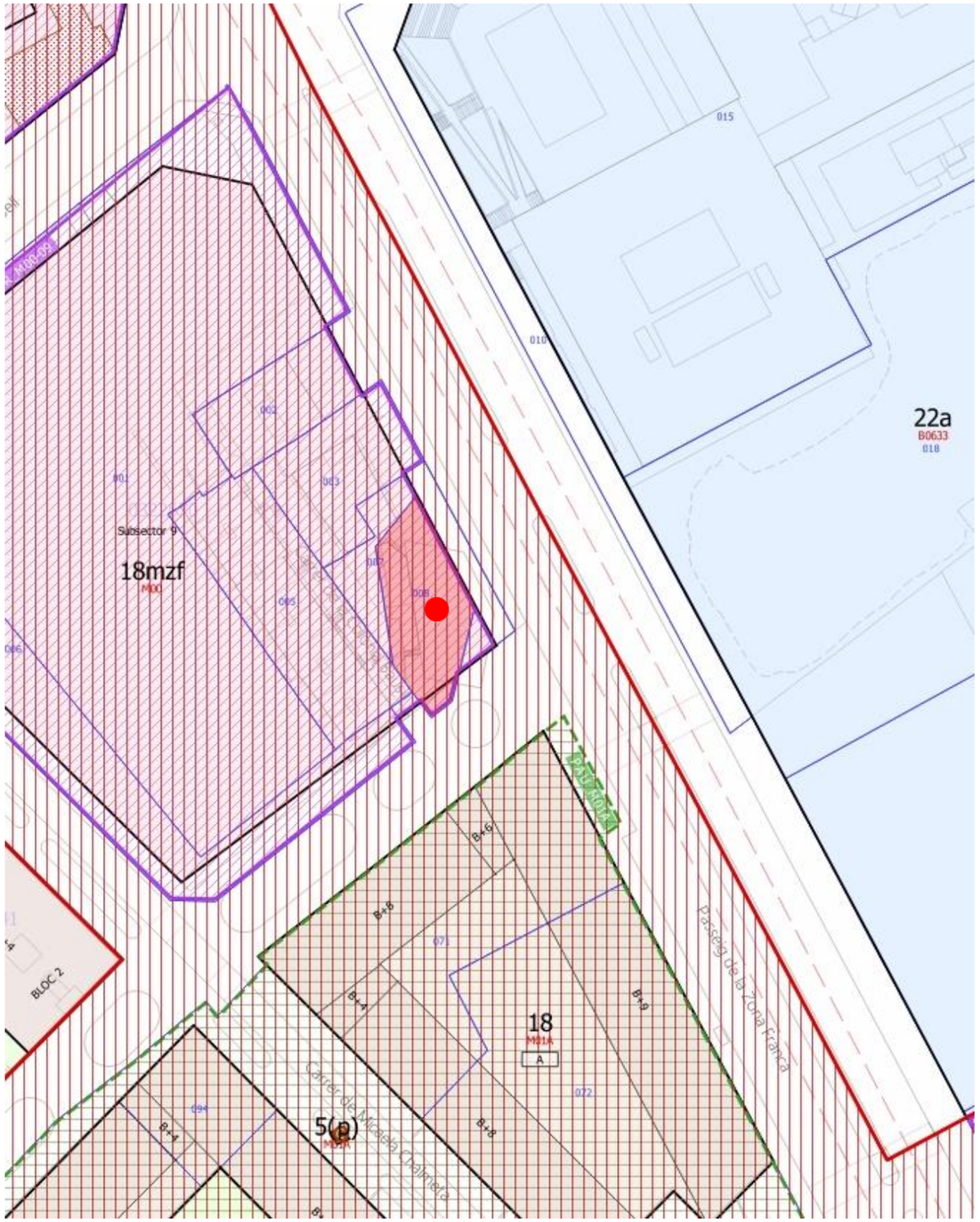
03.16 SANTS-MONTJUÏC – C/ Transversal 4, 1

Expedient Llicència	00-2011-0065
Adreça	C/ Transversal 4, 1
Tipologia d'activitat	Instal·lació de subministrament de carburant per a vehicles propis. Taller de manteniment i reparació de vehicles sense instal·lació de pintura, instal·lació de neteja, aparcament.
Capacitat del servei	
Qualificació del sòl	7c- Equipaments actuals i de nova creació a nivell metropolità
Superfície de la parcel.la	2966 m2
Tipus de llicència	-
Data de resolució de llicència	16/5/2012
Característiques de la xarxa viària	Xarxa bàsica de circulació
Amplada de vial	+20m
Activitats annexes	
Observacions	Vinculada a l'empresa Petit Forestier (lloguer de vehicles)

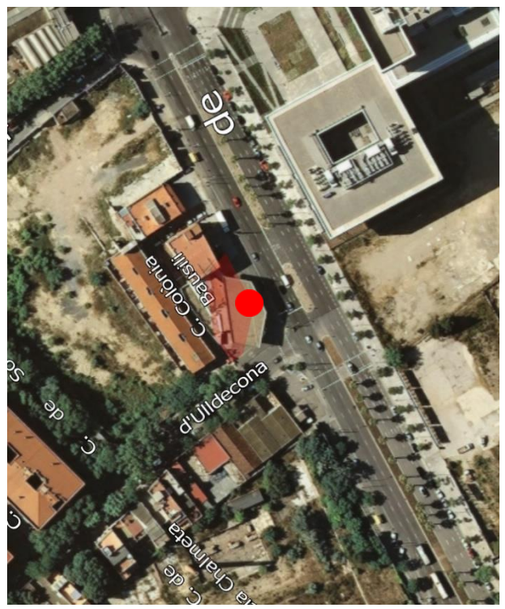




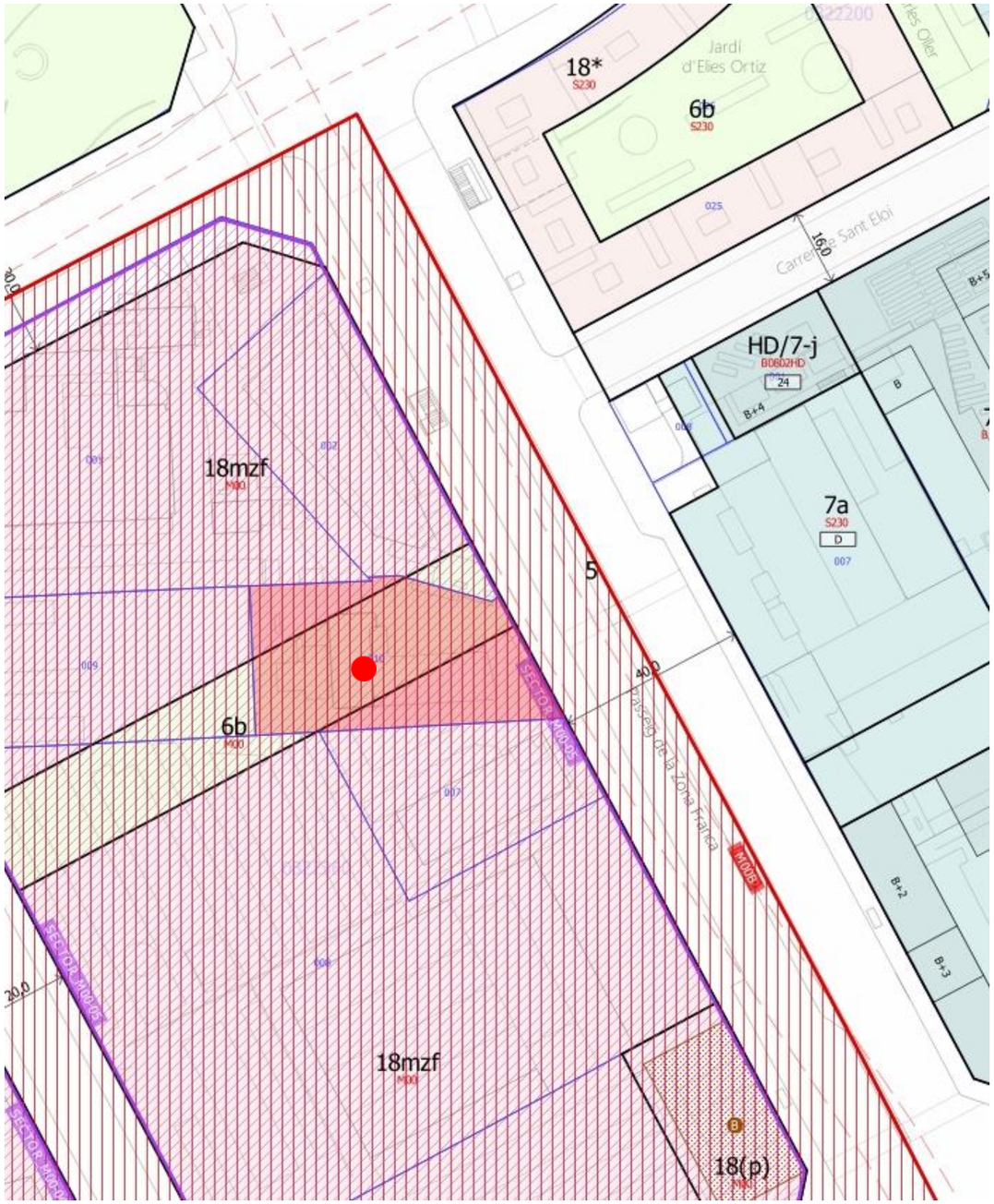
03.17 SANTS-MONTJUÏC – Passeig de la Zona Franca, 35



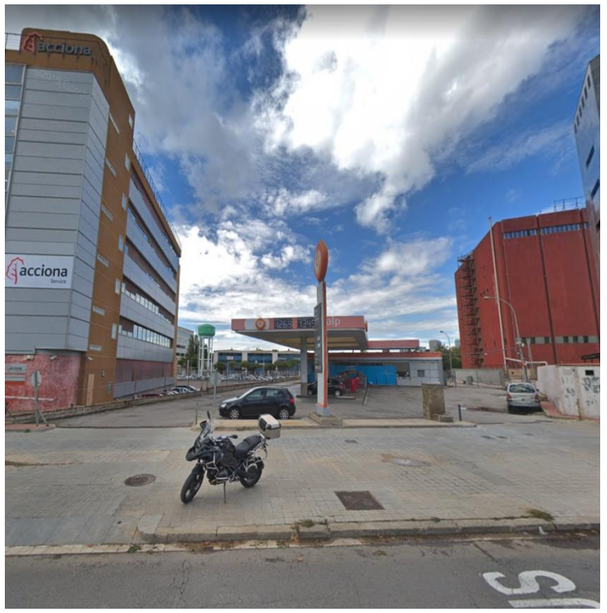
Expedient Llicència	03-2018-0061
Adreça	Passeig de la Zona Franca, 35
Tipologia d'activitat	Estació de serveis
Capacitat del servei	Places subministrament simultani 8 Nº sortidors 4 Nº productes 4
Qualificació del sòl	18mzf-5 Zona de transformació per a la ordenació volumètrica específica (Marina de la Zona Franca)
Superfície de la parcel.la	581 m2
Longitud façana	Aprox. 50 m
Tipus de llicència	Via pública
Data de resolució de llicència	16/5/2018
Característiques de la xarxa viària	Xarxa bàsica de circulació
Amplada de vial	Xamfrà: 40m -20 m
Activitats annexes	Botiga, oficina i pàrquing
Observacions	Dins de l'àmbit de transformació de la Marina. MPGM per a la transformació urbanística de la Marina de la Zona Franca. Afectació de vial.



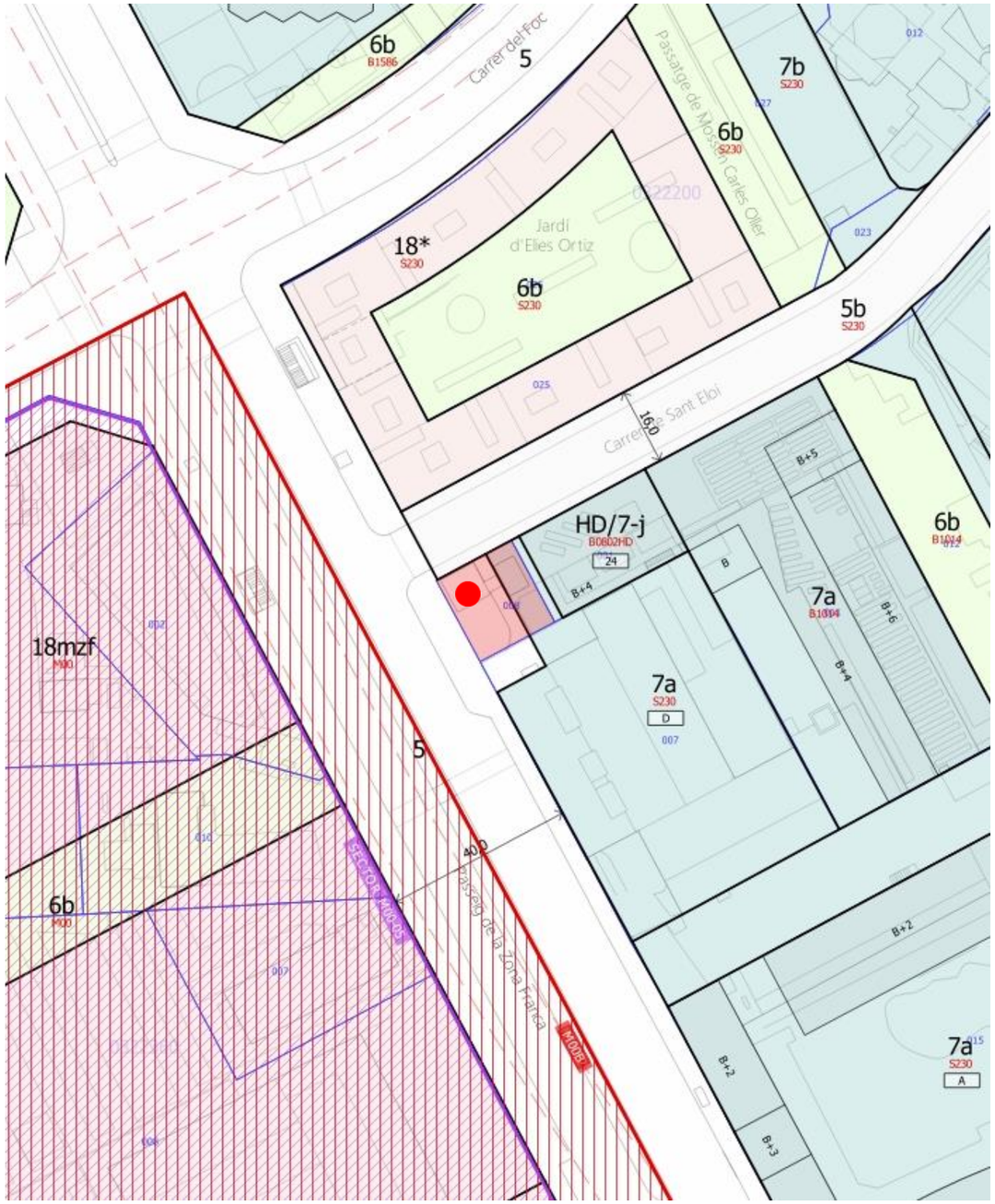
03.18 SANTS-MONTJUÏC – Passeig de la Zona Franca, 75-81



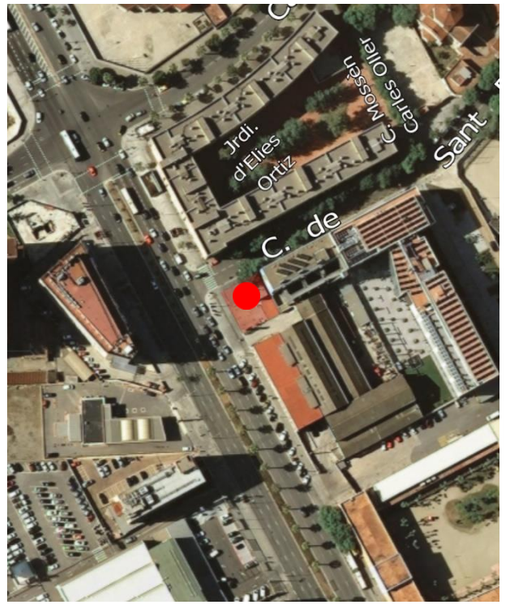
Expedient Llicència	03-2005-0187
Adreça	Passeig de la Zona Franca, 75-81
Tipologia d'activitat	Estació de serveis
Capacitat del servei	Places subministrament simultani: 4 Nº sortidors: 2 Nº productes: 2
Qualificació del sòl	18mzf-6b Zona de transformació per a la ordenació volumètrica específica (Marina de la Zona Franca)- Zona verda
Superfície de la parcel.la	2362 m2
Longitud façana	Aprox. 30 m
Tipus de llicència	-
Data de resolució de llicència	14/5/2015
Característiques de la xarxa viària	Xarxa bàsica de circulació
Amplada de vial	40 m
Activitats annexes	Botiga i servei de rentat
Observacions	Dins de l'àmbit de transformació de la Marina. MPGM per a la transformació urbanística de la Marina de la Zona Franca. Afectació de zona verda



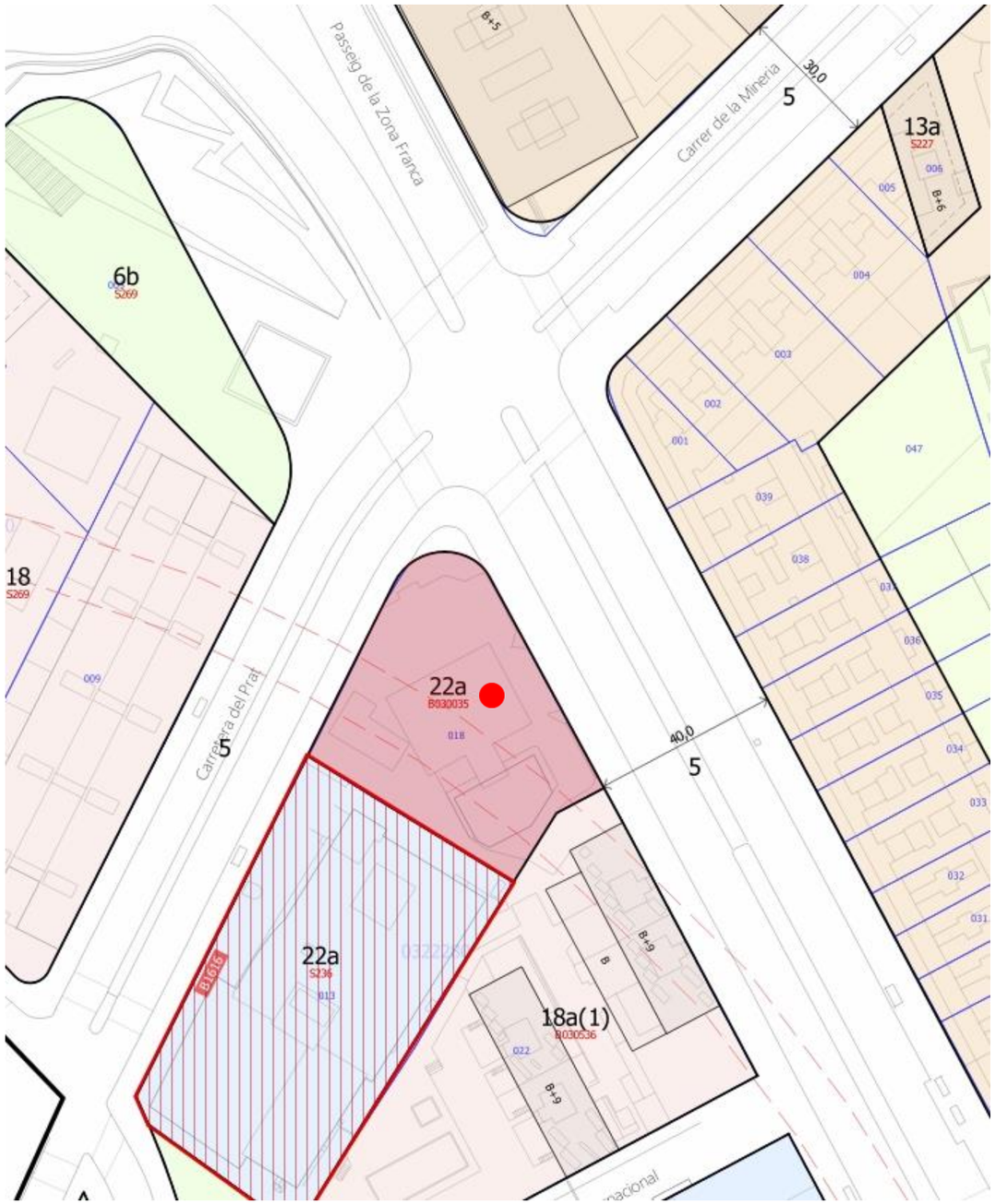
03.19 SANTS-MONTJUÏC – Passeig de la Zona Franca 82-84



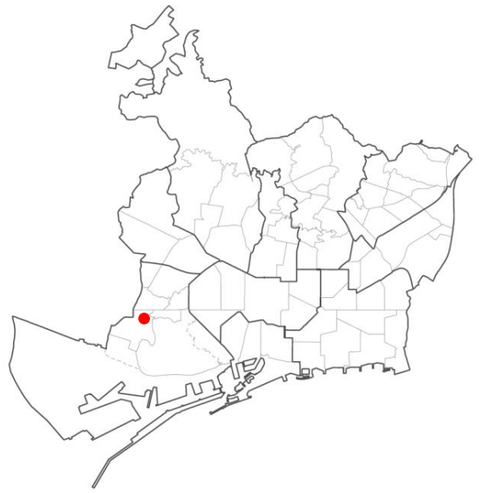
Expedient Llicència	03-2008-0125
Adreça	Passeig de la Zona Franca, 82-84
Tipologia d'activitat	Estació de serveis
Capacitat del servei	Places subministrament simultani: 2 Nº sortidors: 1 Nº productes: 3
Qualificació del sòl	5-7a – Vial - Equipament
Superfície de la parcel.la	349 m2
Longitud façana	20 m
Tipus de llicència	
Data de resolució de llicència	23/4/2009
Característiques de la xarxa viària	Xarxa bàsica de circulació
Amplada de vial	Xamfrà. 40 i 16 m.
Activitats annexes	Botiga
Observacions	Afectació de vial. Adjacent a habitatge dotacional

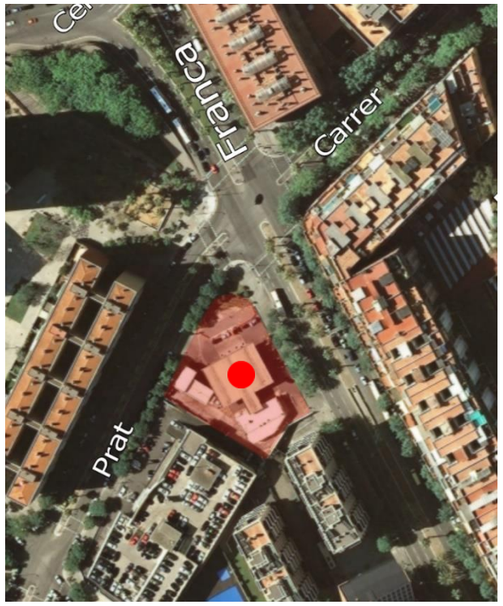


03.20 SANTS-MONTJUÏC – Passeig de la Zona Franca, 221

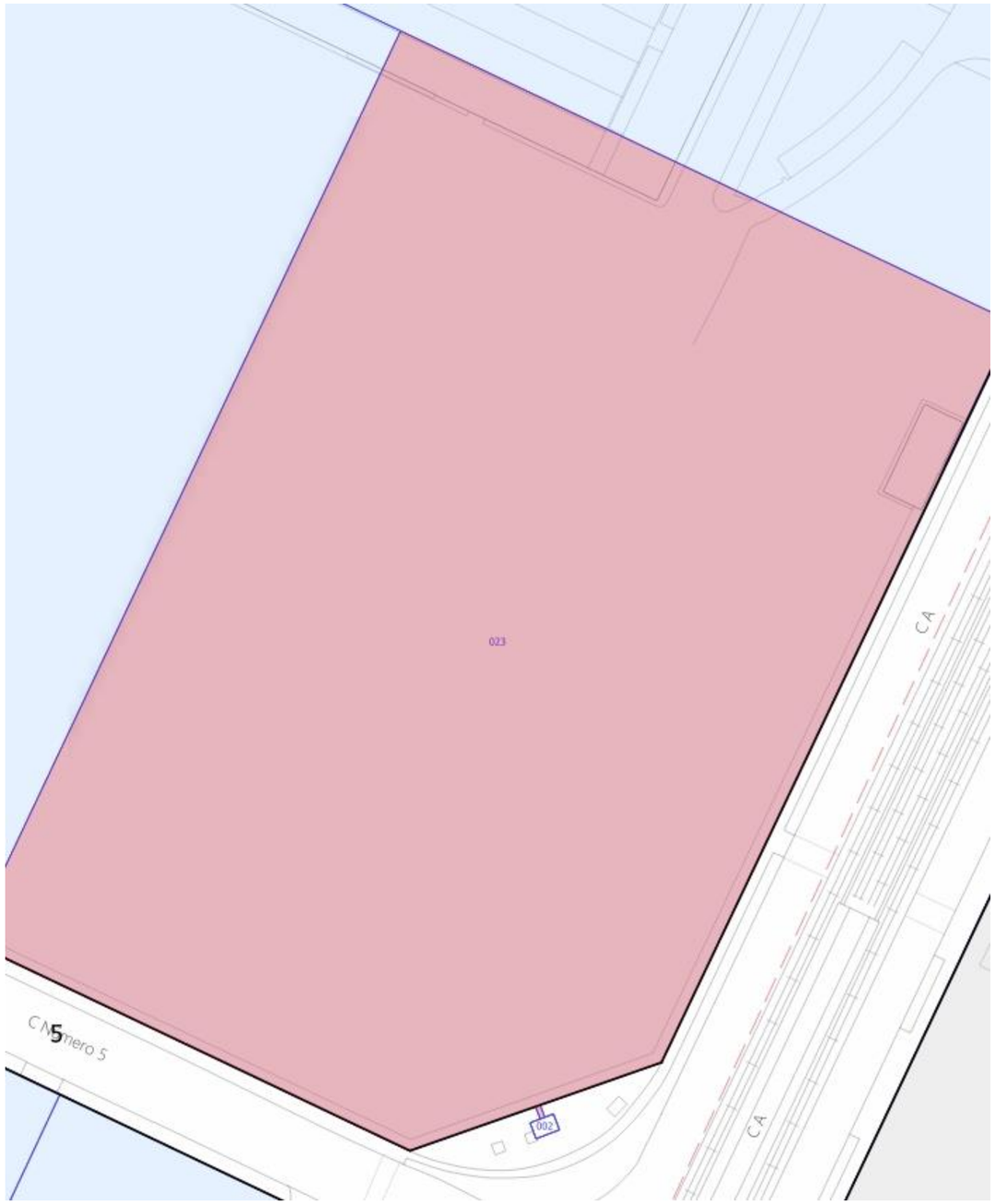


Expedient Llicència	03-2016-0352
Adreça	Passeig de la Zona Franca, 221
Tipologia d'activitat	Estació de serveis amb subministrament de GLP.
Capacitat del servei	Places subministrament simultani: 12 Nº sortidors: 6 Nº productes: 4
Qualificació del sòl	22a – Zona industrial
Superfície de la parcel.la	2647 m2
Longitud façana	-
Tipus de llicència	-
Data de resolució de llicència	11/5/2017
Característiques de la xarxa viària	Xarxa bàsica de circulació
Amplada de vial	Xamfrà. 40 i 28 m
Activitats annexes	Botiga, venda de pa i degustació, pont i boxes de rentat de cotxes, bugaderia
Observacions	Entrades i sortides a Ctra del Prat i Passeig de la Zona Franca

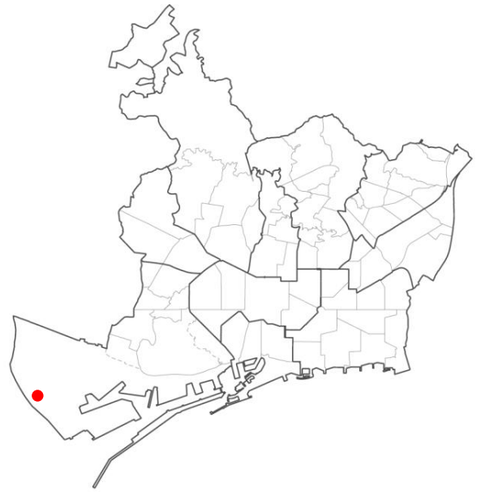




03.21 SANTS-MONTJUÏC – C/ A de la Zona Franca 3

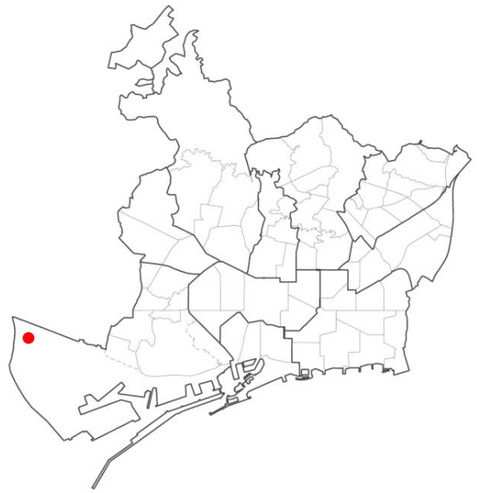


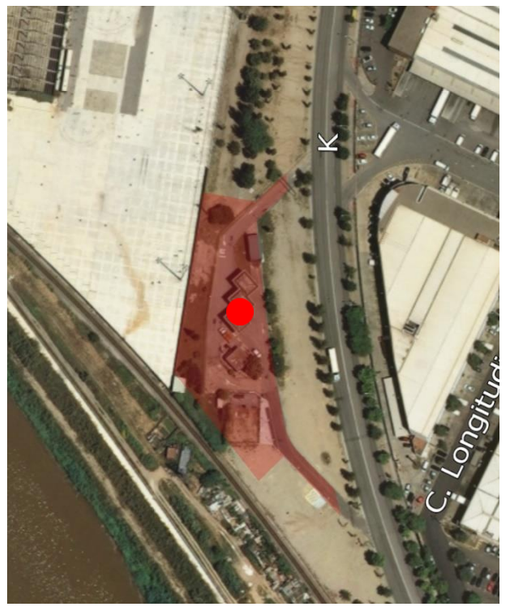
Expedient Llicència	03-2017-0372
Adreça	C/ A de la Zona Franca, 3
Tipologia d'activitat	Instal·lació de subministrament de carburant per a vehicles propis.
Capacitat del servei	Places subministrament simultani: 6 Nº sortidors: 3 Nº productes: 1 (només elèctric)
Qualificació del sòl	22a – Zona industrial
Superfície de la parcel.la	
Tipus de llicència	-
Data de resolució de llicència	26/4/2018
Característiques de la xarxa viària	Xarxa bàsica de circulació
Amplada de vial	30 o més de 30
Activitats annexes	
Observacions	Ubicació aproximada, correspon a la ubicació del MACRO, que té 6 places de recàrrega elèctrica



03.22 SANTS-MONTJUÏC – C/ K de la Zona Franca, 9U

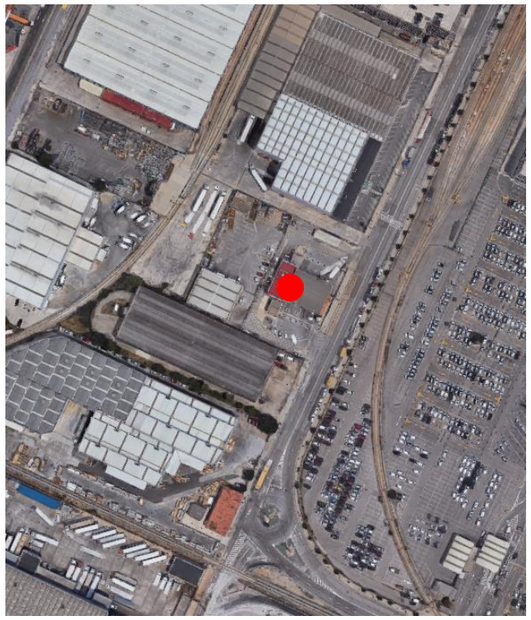
Expedient Llicència	00-87-0001-A
Adreça	C/ K de la Zona Franca, 9U
Tipologia d'activitat	Estació de serveis amb subministrament de GLP.
Capacitat del servei	
Qualificació del sòl	9- Protecció de sistemes generals
Superfície de la parcel.la	3.940 m2
Tipus de llicència	-
Data de resolució de llicència	29/9/1987
Característiques de la xarxa viària	Xarxa bàsica - no bàsica de circulació
Amplada de vial	+ de 30 m
Activitats annexes	
Observacions	Tancada, sense funcionament Es va aprovar un PEU i de Millora Urbana per a la regulació d'una Estació de Serveis (03/03/2014)

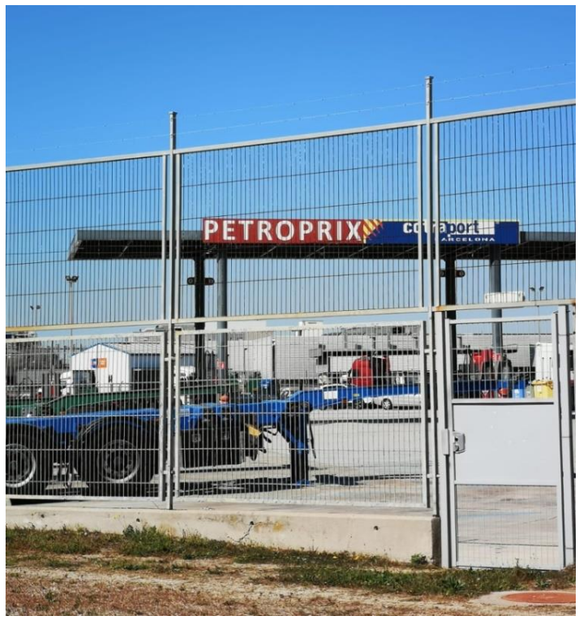




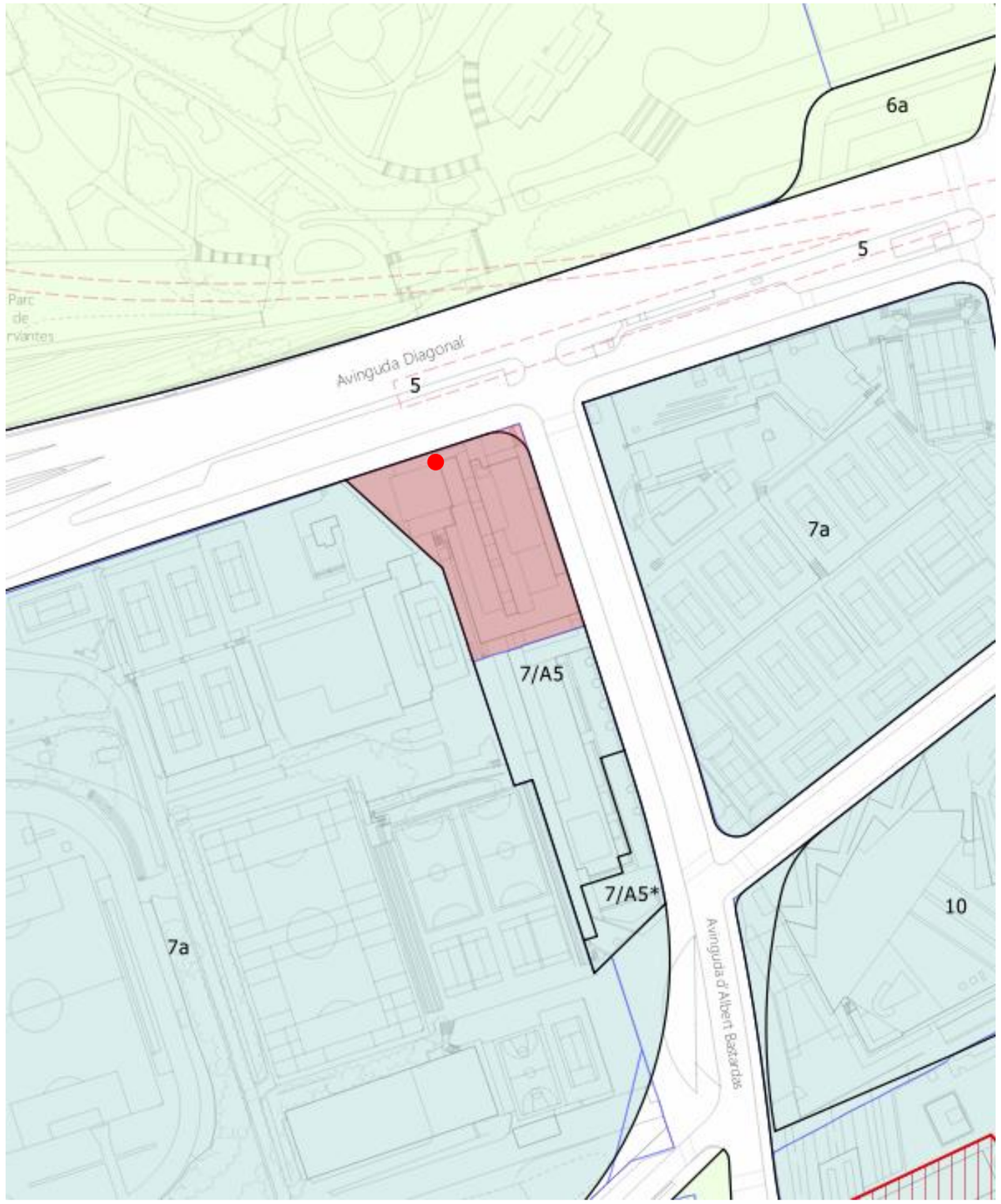
03.23 SANTS-MONTJUÏC – C/ Z de la Zona Franca 23-27

Expedient Llicència	03-2014-0230
Adreça	C/ Z de la Zona Franca 23-27
Tipologia d'activitat	Aparcament de vehicles pesants amb subministrament de carburants per vehicles propis.
Capacitat del servei	Places subministrament simultani: 4 Nº sortidors: 2 Nº productes: 2
Qualificació del sòl	1 – Sistema portuari
Superfície de la parcel.la	
Tipus de llicència	-
Data de resolució de llicència	3/12/2015
Característiques de la xarxa viària	Xarxa no bàsica de circulació
Amplada de vial	+ 30 m
Activitats annexes	
Observacions	

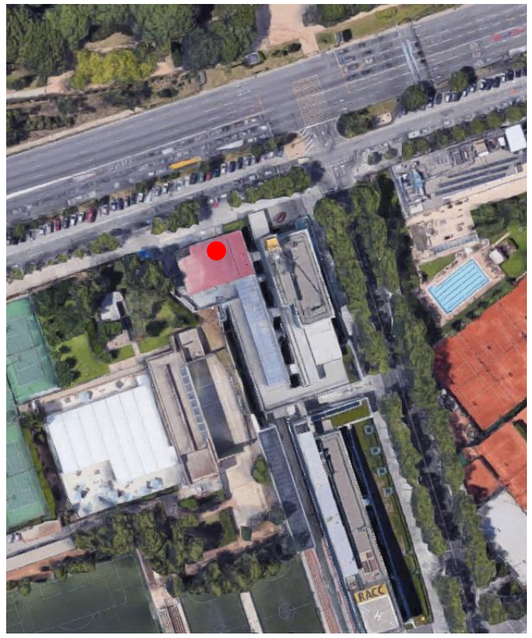




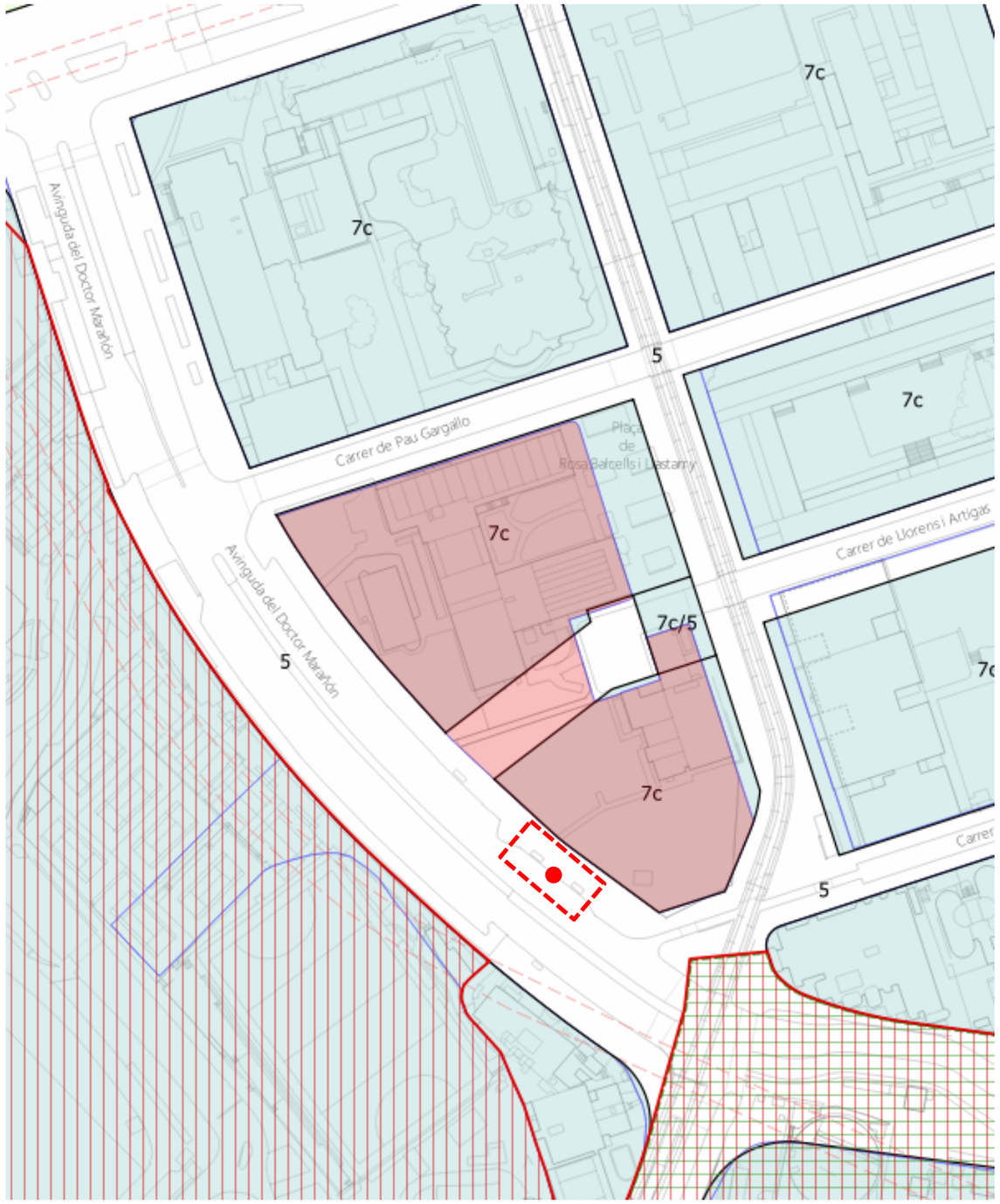
04.01 LES CORTS– Av. Diagonal 687



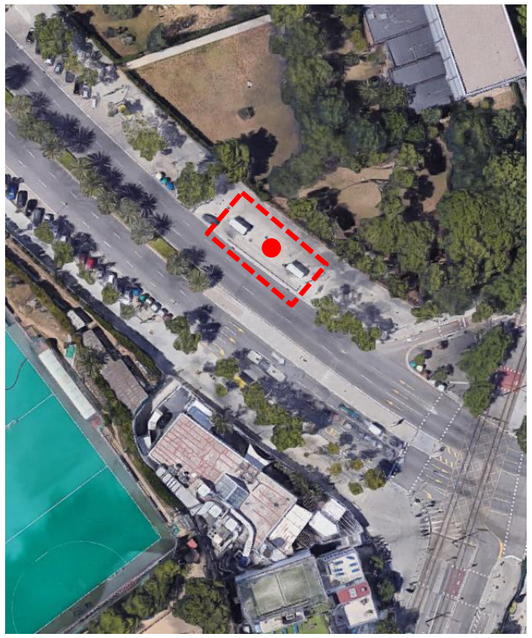
Expedient Llicència	04-2006-0216
Adreça	Av. Diagonal, 687
Tipologia d'activitat	Estació de serveis
Capacitat del servei	Places subministrament simultani: 6 Nº sortidors: 3 Nº productes: 4
Qualificació del sòl	7/A5 Equipament esportiu-recreatiu RACC
Superfície de la parcel.la	3.746 m²
Longitud de façana a vial	146,50 m
Tipus de llicència	-
Data de resolució de llicència	14/07/2008
Característiques de la xarxa viària	Xarxa bàsica de circulació
Amplada de vial	50m
Activitats annexes	Botiga, Servei de rentat
Observacions	PE de serveis vinculats als cinturons 1992 i desenvolupada pel PE de l'edifici del Reial Automòbil Club de Catalunya, situat a l'Avinguda Diagonal (RACC), AD 20/01/1995. L'estació de servei només ocupa parcialment la parcel·la (Front aproximat 27m, amb entrada i sortida des d'Av. Diagonal).



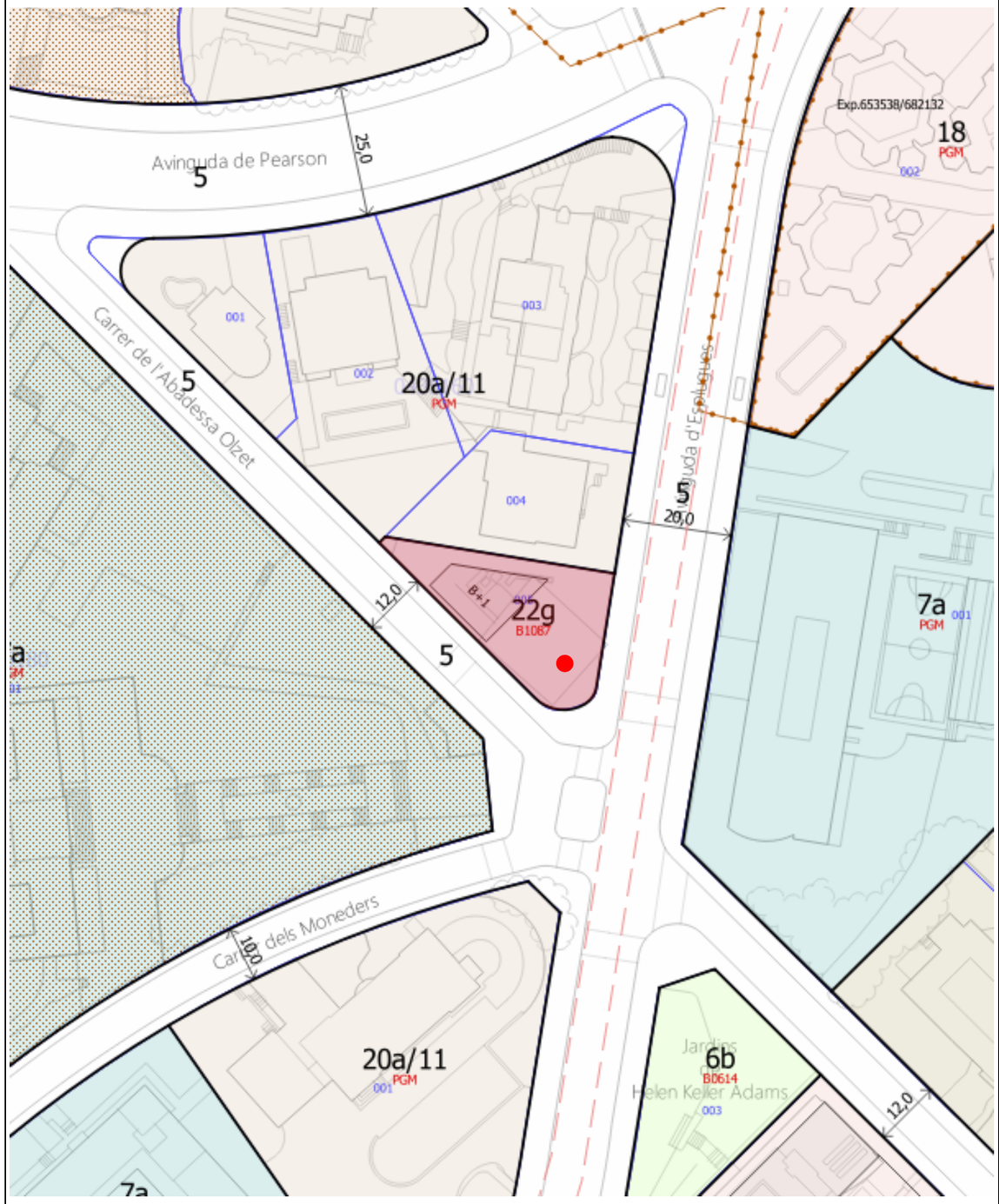
04.02 LES CORTS– Av. Doctor Marañón, 34



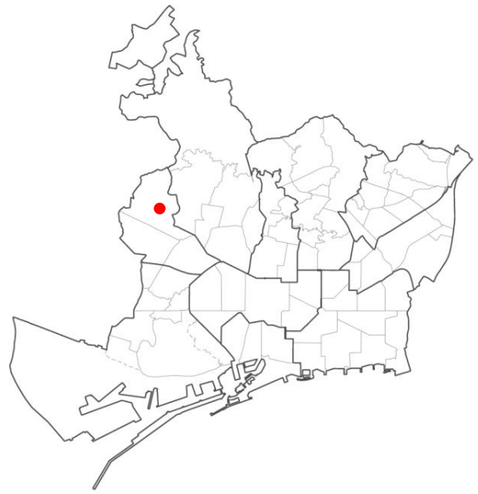
Expedient Llicència	04-2004-0028
Adreça	Av. Doctor Marañón, 34
Tipologia d'activitat	Unitat de subministrament
Capacitat del servei	Places subministrament simultani: 2 Nº sortidors: 2 Nº productes: 2
Qualificació del sòl	5 - Vial
Superfície de la parcel.la	-
Longitud de façana a vial	-
Tipus de llicència	via pública
Data de resolució de llicència	26/02/2008
Característiques de la xarxa viària	Xarxa bàsica de circulació
Amplada de vial	50m
Activitats annexes	-
Observacions	

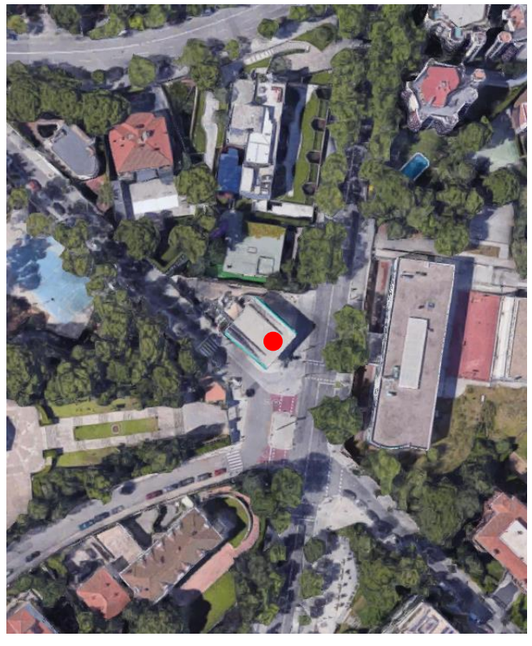


04.03 LES CORTS- Av. Esplugues, 103B



Expedient Llicència	04-2000-0342
Adreça	Av. Esplugues, 103B
Tipologia d'activitat	Estació de serveis
Capacitat del servei	Places subministrament simultani: 9 Nº sortidors: 5 Nº productes: 4
Qualificació del sòl	22g -Benzinera i usos associats
Superfície de la parcel.la	683m²
Longitud de façana a vial	72,18 m
Tipus de llicència	-
Data de resolució de llicència	29/01/2004
Característiques de la xarxa viària	Xarxa bàsica de circulació
Amplada de vial	Xamfrà: 12m - 20m
Activitats annexes	Botiga
Observacions	Llicència inicialment concedida a Precari per afectació de vial, però la zonificació va ser modificada per l'MPGM de les qualificacions urbanístiques, de la regulació d'usos i l'ordenació volumètrica de la parcel.la situada a l'avinguda d'Esplugues 103b, AD 22/07/2009



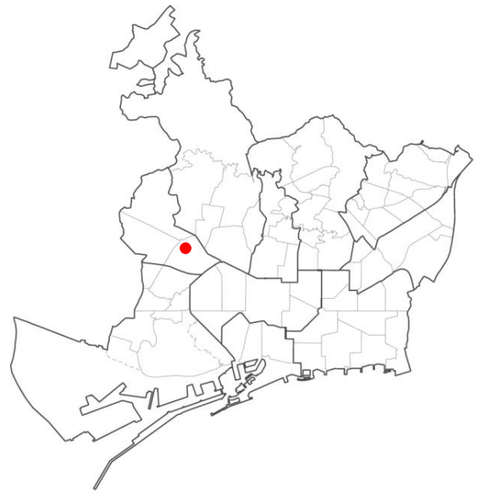


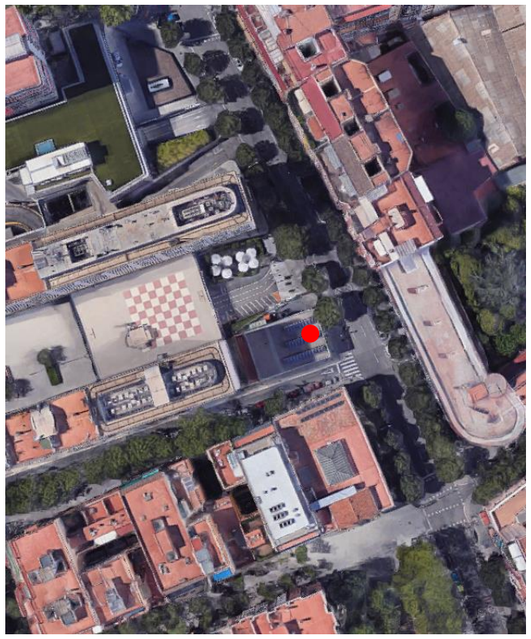
04.04 LES CORTS- C/Galileu, 198

Expedient Llicència	04-1999-0321
Adreça	C/ Galileu, 198
Tipologia d'activitat	Estació de Serveis
Capacitat del servei	Places subministrament simultani: 6 Nº sortidors: 3 Nº productes: 4
Qualificació del sòl	13a – Zona de densificació urbana intensiva
Superfície de la parcel.la	593m²
Longitud de façana a vial	46,59 m
Tipus de llicència	-
Data de resolució de llicència	16/01/2001
Característiques de la xarxa viària	Xarxa no bàsica de circulació
Amplada de vial	Xamfrà: 8,4m- 10m
Activitats annexes	Botiga, Oficina
Observacions	

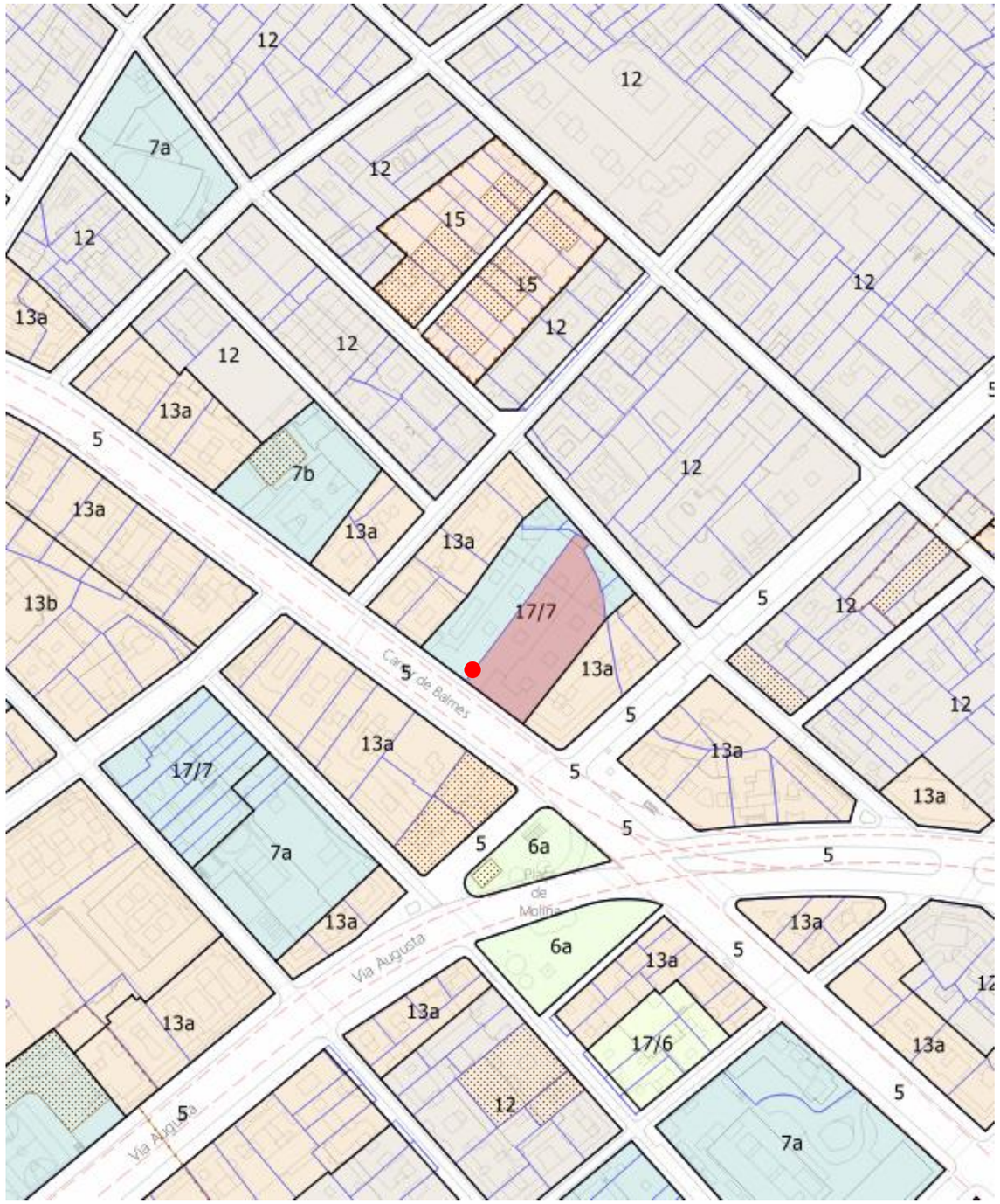
04.05 LES CORTS- C/Joan Güell, 203-207

Expedient Llicència	04-2005-0068
Adreça	C/ Joan Güell, 203-207
Tipologia d'activitat	Estació de serveis
Capacitat del servei	Places subministrament simultani: 7 Nº sortidors: 5 Nº productes: 4
Qualificació del sòl	18 – Ordenació volumètrica específica
Superfície de la parcel.la	3.287m²
Longitud de façana a vial	122,84 m
Tipus de llicència	-
Data de resolució de llicència	05/11/2009
Característiques de la xarxa viària	Xarxa no bàsica de circulació
Amplada de vial	Xamfrà: 8m - 20m
Activitats annexes	Botiga
Observacions	"Proyecto de estudio de detalle del solar con frente a las calles Joan Guell núm. 201-209, Joaquin Molins núm. 1-5 y Les Corts núm. 74-92 en el término municipal de Barcelona" AD 16/07/1986. La benzinera només ocupa parcialment la parcel·la (Front aproximat 43,50 m, xamfrà entre els carrers Joan Güell i Joaquim Molins)





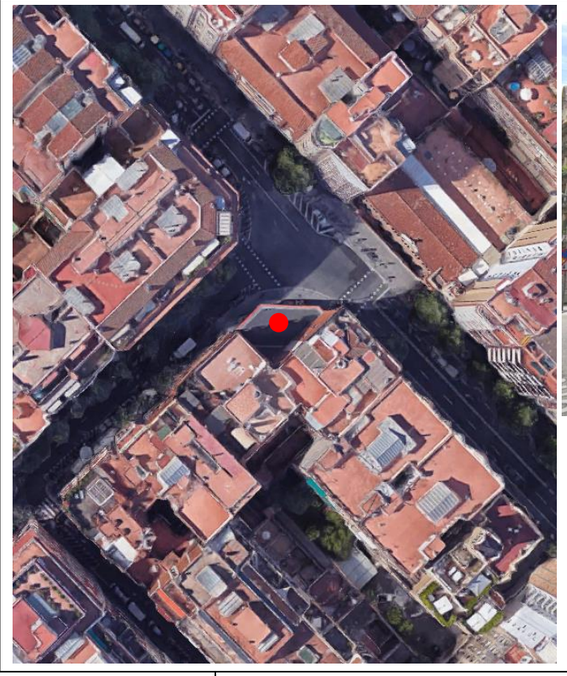
05.01 SARRIÀ – SANT GERVASI– C/ Balmes, 286



Expedient Llicència	25646
Adreça	C/ Balmes, 286
Tipologia d'activitat	Estació de serveis
Capacitat del servei	Places subministrament simultani: 12 Nº sortidors: 6 Nº productes: 4
Qualificació del sòl	17/7 – Transformació de l'ús existent a equipament
Superfície de la parcel.la	2.721 m²
Longitud de façana a vial	46,76 m
Tipus de llicència	no consta
Data de resolució de llicència	17/12/1986
Característiques de la xarxa viària	Xarxa bàsica de circulació
Amplada de vial	20m
Activitats annexes	Estacionament
Observacions	L'estació de servei ocupa dues parcel·les, C/Balmes núm. 286-288 i C/Balmes núm. 290-290B

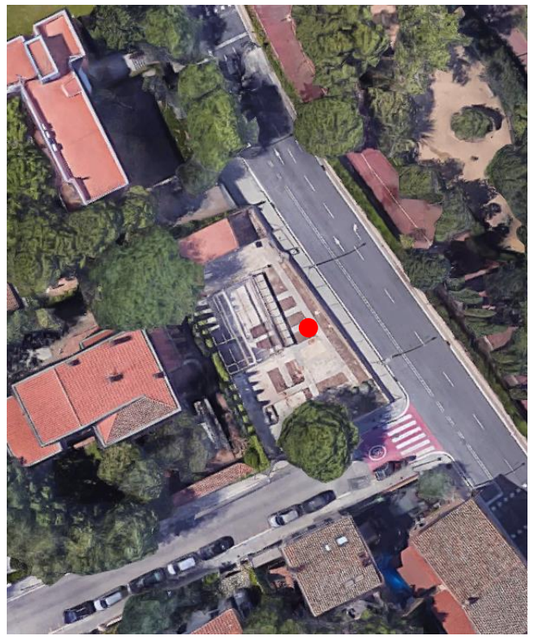
05.02 SARRIÀ – SANT GERVASI– C/ Craywinckel, 1

Expedient Llicència	05-2007-0218
Adreça	C/ Craywinckel, 1
Tipologia d'activitat	Estació de serveis
Capacitat del servei	Places subministrament simultani: 4 Nº sortidors: 2 Nº productes: 4
Qualificació del sòl	13a – Zona de densificació urbana intensiva
Superfície de la parcel.la	148 m²
Longitud de façana a vial	23,35 m
Tipus de llicència	Precari
Data de resolució de llicència	11/03/2009
Característiques de la xarxa viària	Xarxa bàsica de circulació
Amplada de vial	Xamfrà: 15m - 20m
Activitats annexes	Botiga, Oficina
Observacions	



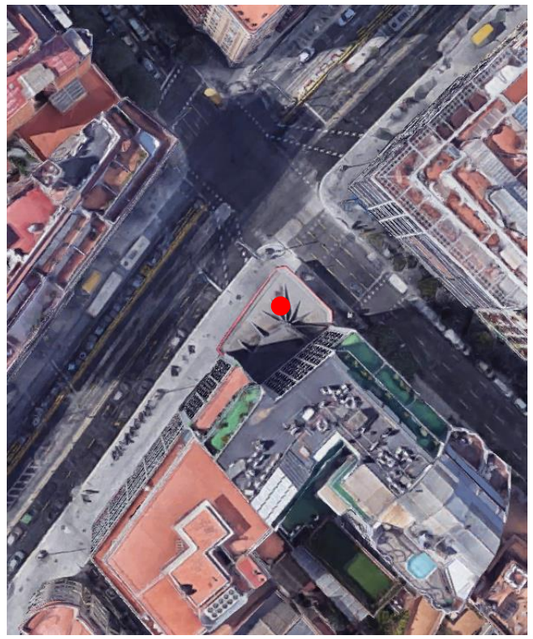
05.03 SARRIÀ – SANT GERVASI– C/ Eduardo Conde, 11

Expedient Llicència	05-2015-0120
Adreça	C/ Eduardo Conde, 11
Tipologia d'activitat	Unitat de subministrament
Capacitat del servei	Places subministrament simultani: 4 Nº sortidors: 2 Nº productes: 2
Qualificació del sòl	20a/11 – Zona d'edificació aïllada unifamiliar, subzona VIII
Superfície de la parcel.la	428m²
Longitud de façana a vial	49,69 m
Tipus de llicència	-
Data de resolució de llicència	26/07/2016
Característiques de la xarxa viària	Xarxa bàsica de circulació
Amplada de vial	Xamfrà: 10m - 19,50m
Activitats annexes	-
Observacions	A proximitat de l'àmbit protegit per patrimoni arquitectònic - Claudi Güell, dels Jardins de la Vil.la Amèlia



05.04 SARRIÀ – SANT GERVASI– Ronda General Mitre, 128B

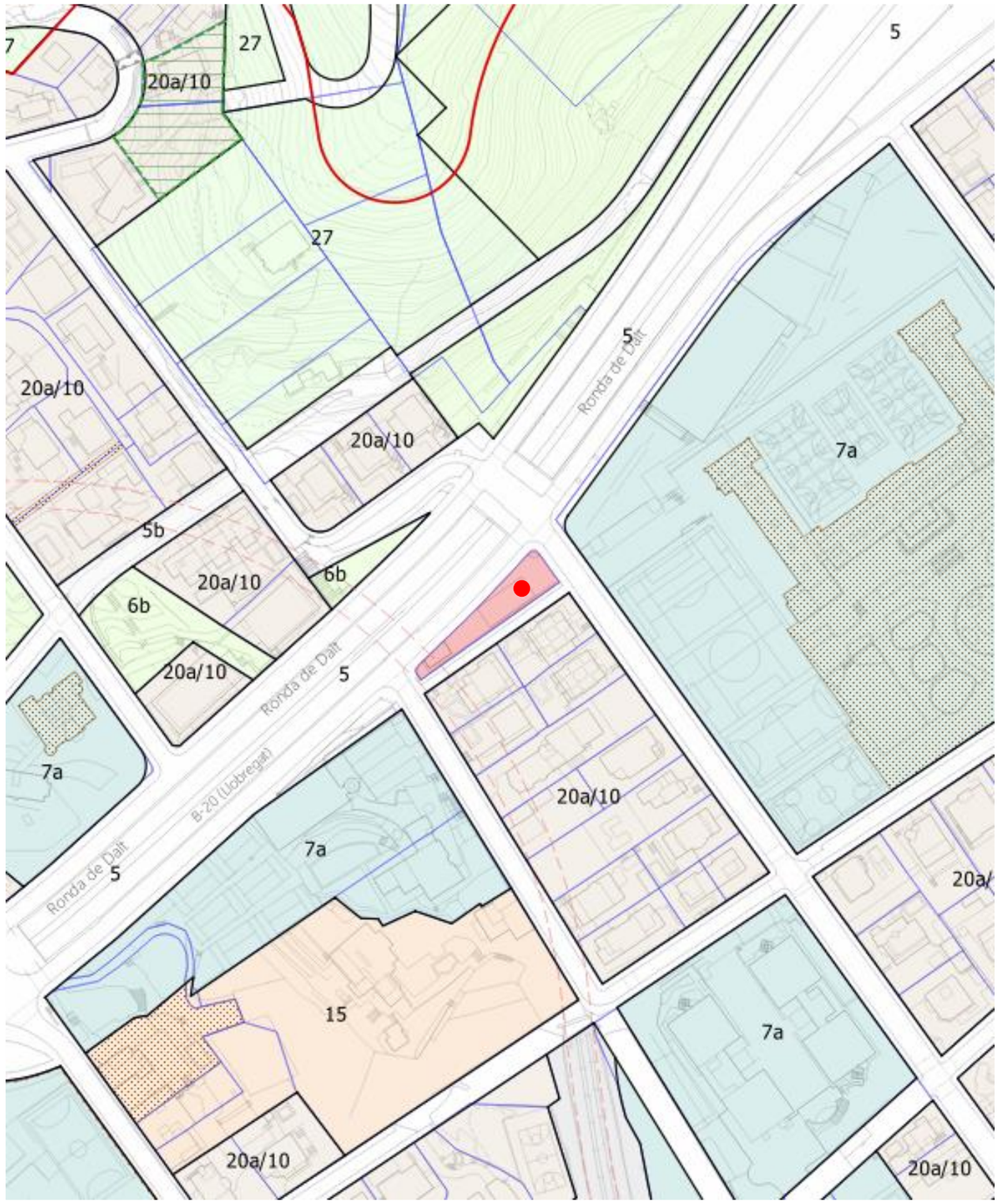
Expedient Llicència	05-2005-0043
Adreça	Rda. General Mitre, 128B
Tipologia d'activitat	Estació de Serveis
Capacitat del servei	Places subministrament simultani: 5 Nº sortidors: 3 Nº productes: 4
Qualificació del sòl	13a – Zona de densificació urbana intensiva
Superfície de la parcel.la	167m²
Longitud de façana a vial	28,93 m
Tipus de llicència	-
Data de resolució de llicència	28/01/2008
Característiques de la xarxa viària	Xarxa bàsica de circulació
Amplada de vial	Xamfrà: 20m - 30m
Activitats annexes	Botiga
Observacions	Parcel·la amb afectació de vial



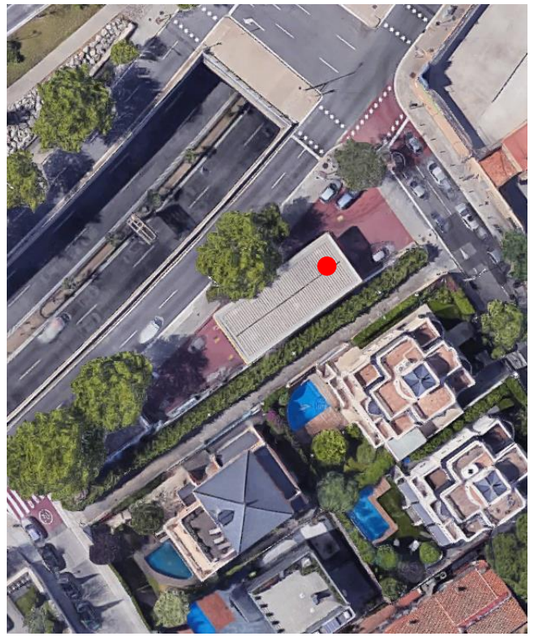
05.05 SARRIÀ – SANT GERVASI– Av. Sarrià, 126

Expedient Llicència	05-2014-0067
Adreça	Av. Sarrià, 126
Tipologia d'activitat	Estació de Serveis
Capacitat del servei	Places subministrament simultani: 10 Nº sortidors: 6 Nº productes: 5
Qualificació del sòl	18 – Volumetria específica
Superfície de la parcel.la	921m²
Longitud de façana a vial	81,03 m
Tipus de llicència	-
Data de resolució de llicència	20/05/2014
Característiques de la xarxa viària	Xarxa bàsica de circulació
Amplada de vial	Xamfrà: 12m - 25m
Activitats annexes	Botiga, restauració, Servei de Rentat
Observacions	Edificació catalogada amb nivell C, realitzada per l'arquitecte Francesc Mitjans. Les intervencions han de mantenir la volumetria actual, els arcs, la llosa i els tornapuntes. Si es volgués compartimentar l'interior, es farà de forma que els tancaments no arribin al sostre deixant un espai diàfan.

05.06 SARRIÀ – SANT GERVASI– C/ Terré, 22X

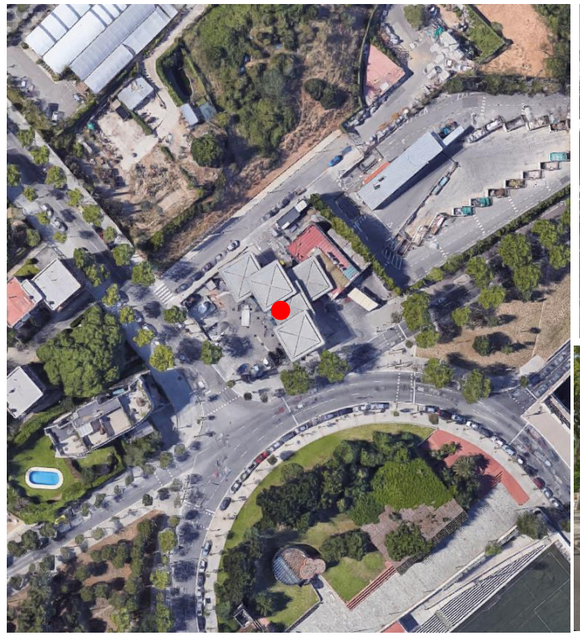


Expedient Llicència	05-2006-0032
Adreça	C/ Terré, 22X
Tipologia d'activitat	Estació de Serveis
Capacitat del servei	Places subministrament simultani: 4 Nº sortidors: 2 Nº productes: 4
Qualificació del sòl	20a/10 – Zona d'edificació aïllada unifamiliar, subzona VII
Superfície de la parcel.la	554m²
Longitud de façana a vial	142,28 m
Tipus de llicència	-
Data de resolució de llicència	09/12/2009
Característiques de la xarxa viària	Xarxa bàsica de circulació
Amplada de vial	Xamfrà: 12m - Ronda de Dalt (+30m)
Activitats annexes	Botiga
Observacions	Inclosa al PE de serveis vinculats als cinturons 1992 i posteriorment desenvolupat per l'Estudi de detall per a l'ordenació de l'emplaçament de l'estació de subministrament Iradier - Terré, AD 23/12/1994

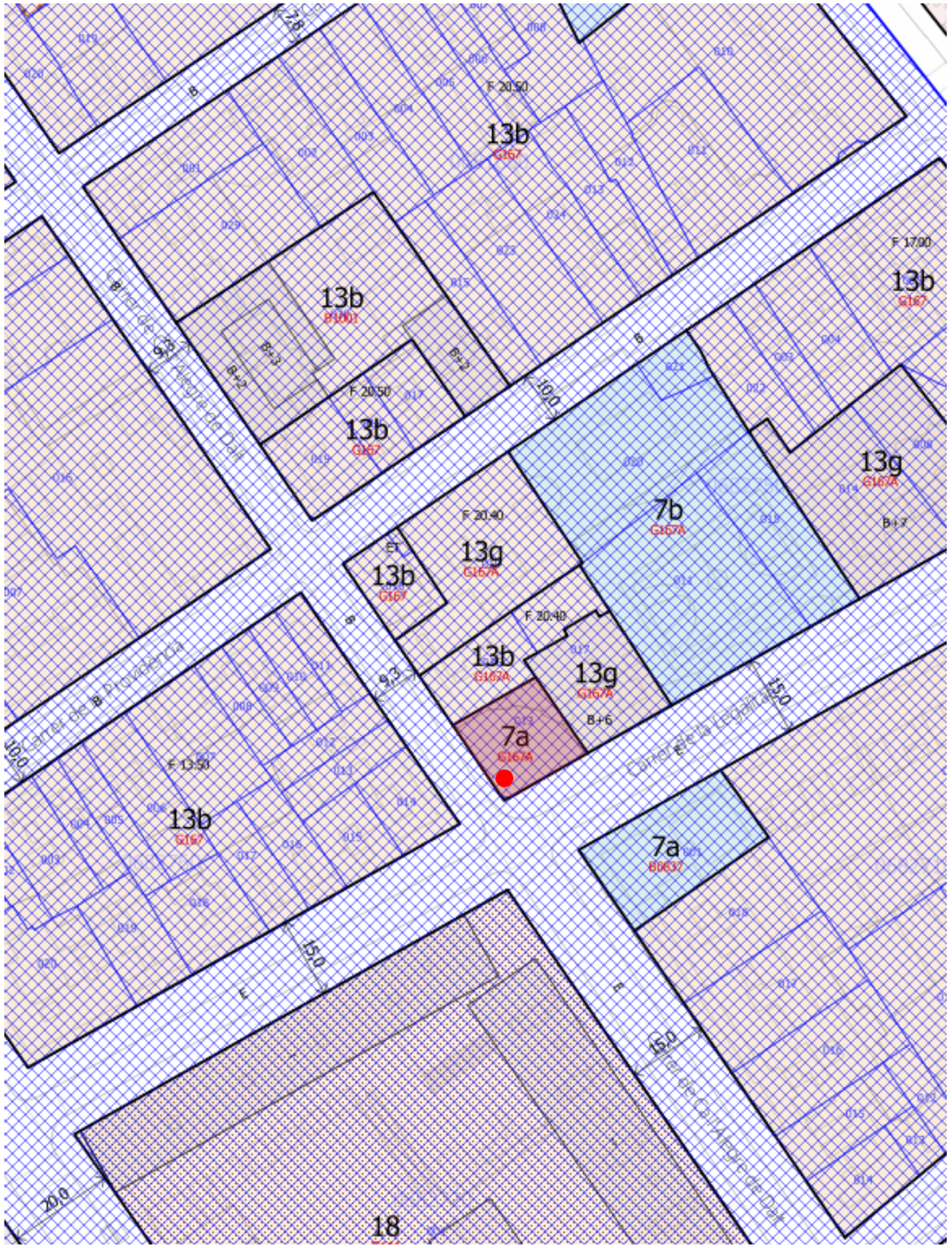


06.01 GRÀCIA– C/ Collserola, 2

Expedient Llicència	00-2012-0031
Adreça	C/Collserola, 2
Tipologia d'activitat	Estació de serveis amb subministrament de GLP
Capacitat del servei	Places subministrament simultani:8 Nº sortidors: 4 (dobles) Nº productes: 4
Qualificació del sòl	9- Protecció de sistemes generals
Superfície de la parcel.la	3.406 m²
Longitud de façana a vial	61 m
Tipus de llicència	-
Data de resolució de llicència	12/11/2012
Característiques de la xarxa viària	Xarxa bàsica de circulació
Amplada de vial	Xamfrà: 20 m - Passeig de la Vall d'Hebrón Ronda de dalt (+30 m)
Activitats annexes	Botiga i túnel de rentat
Observacions	El tipus d'ordenació de l'entorn és edificació aïllada. Pla Especial de serveis vinculats als cinturons (1992), Estudi de Detall per a l'emplaçament d'una benzinera al nus de Collserola (10/02/1994)

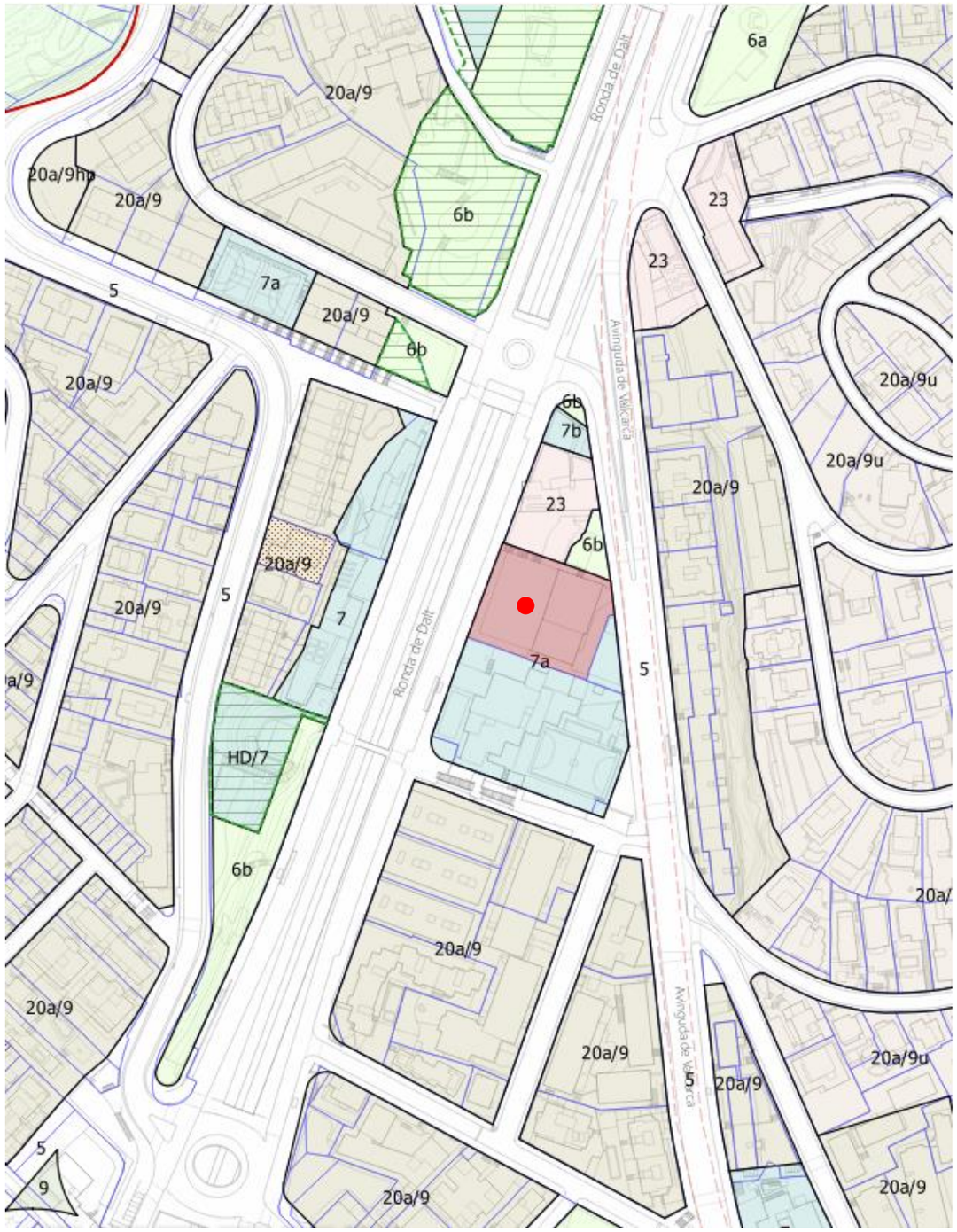


06.02 GRÀCIA– C/ Legalitat, 57-59

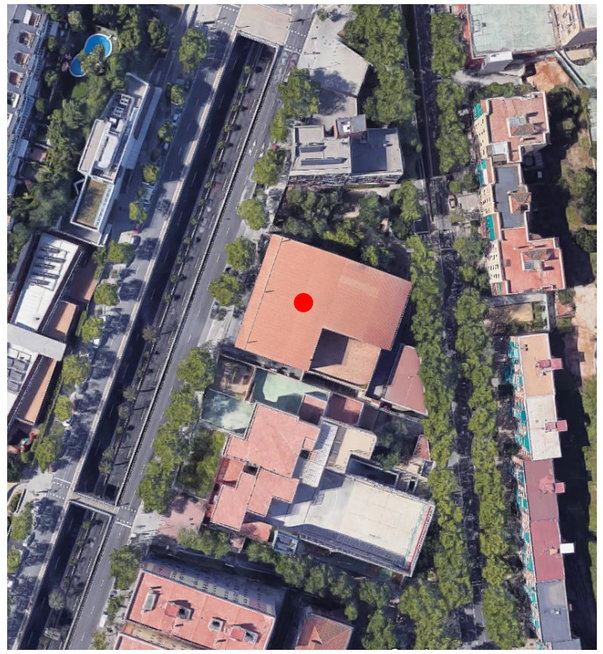


Expedient Llicència	06-2010-0182
Adreça	C/Legalitat, 57-59
Tipologia d'activitat	Estació de Serveis
Capacitat del servei	Places subministrament simultani: 6 Nº sortidors: 4 Nº productes: 4
Qualificació del sòl	7a - Equipaments actuals
Superfície de la parcel.la	301 m2
Longitud de façana a vial	34,51 m
Tipus de llicència	
Data de resolució de llicència	13/10/2010
Característiques de la xarxa viària	Xarxa no bàsica de circulació
Amplada de vial	Xamfrà: 15 m - 9,3m
Activitats annexes	Botiga i oficina
Observacions	El tipus d'ordenació de l'entorn és de zona en densificació urbana semiintensiva. PERI del sector delimitat pels carrers Providència, Secretari Coloma, Legalitat i Alegre de Dalt (PERI A del Pla Especial de Millora, Protecció i Reforma Interior de la Vila de Gracia)

06.03 GRÀCIA– Passeig Vall d'Hebron 72-74

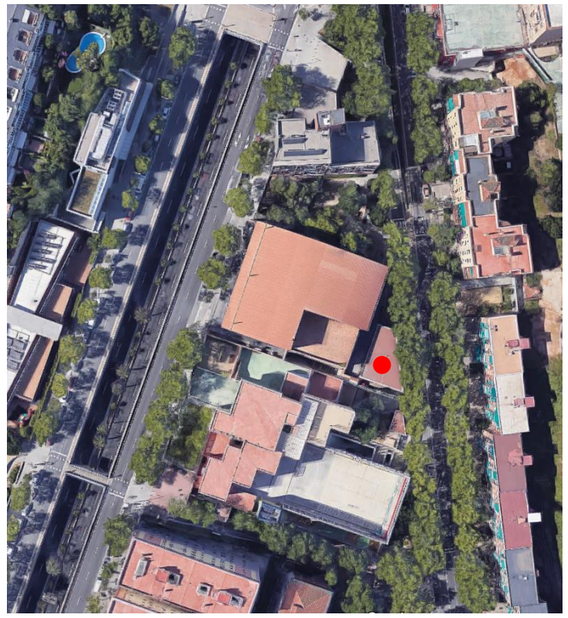


Expedient Llicència	06-2004-0008
Adreça	Pg. Vall d'Hebrón, 72-74
Tipologia d'activitat	Estació de Serveis
Capacitat del servei	Places subministrament simultani: 6 Nº sortidors: 3 Nº productes: 4
Qualificació del sòl	7a - Equipaments actuals
Superfície de la parcel.la	2.042 m2
Longitud de façana a vial	40,5 m
Tipus de llicència	-
Data de resolució de llicència	8/2/2005
Característiques de la xarxa viària	Xarxa no bàsica de circulació
Amplada de vial	Ronda de dalt (+30 m) - 20 m
Activitats annexes	Botiga, oficina i servei de rentat
Observacions	El tipus d'ordenació de l'entorn és edificació aïllada. Es troba adjacent a l' Escola primària Josep Maria de Sagarra i el Parc de Vallcarca. El Pla Especial de serveis vinculats als cinturons (1992) la contempla com a estació de servei existent a remodelar. PEU per a la concreció de l'ús de l'equipament situat al passeig de la Vall d'Hebron, núms. 72-74 i de l'Avinguda de Vallcarca, núms. 235-237 (25/07/2008)



06.04 GRÀCIA– Avinguda Vallcarca, 231

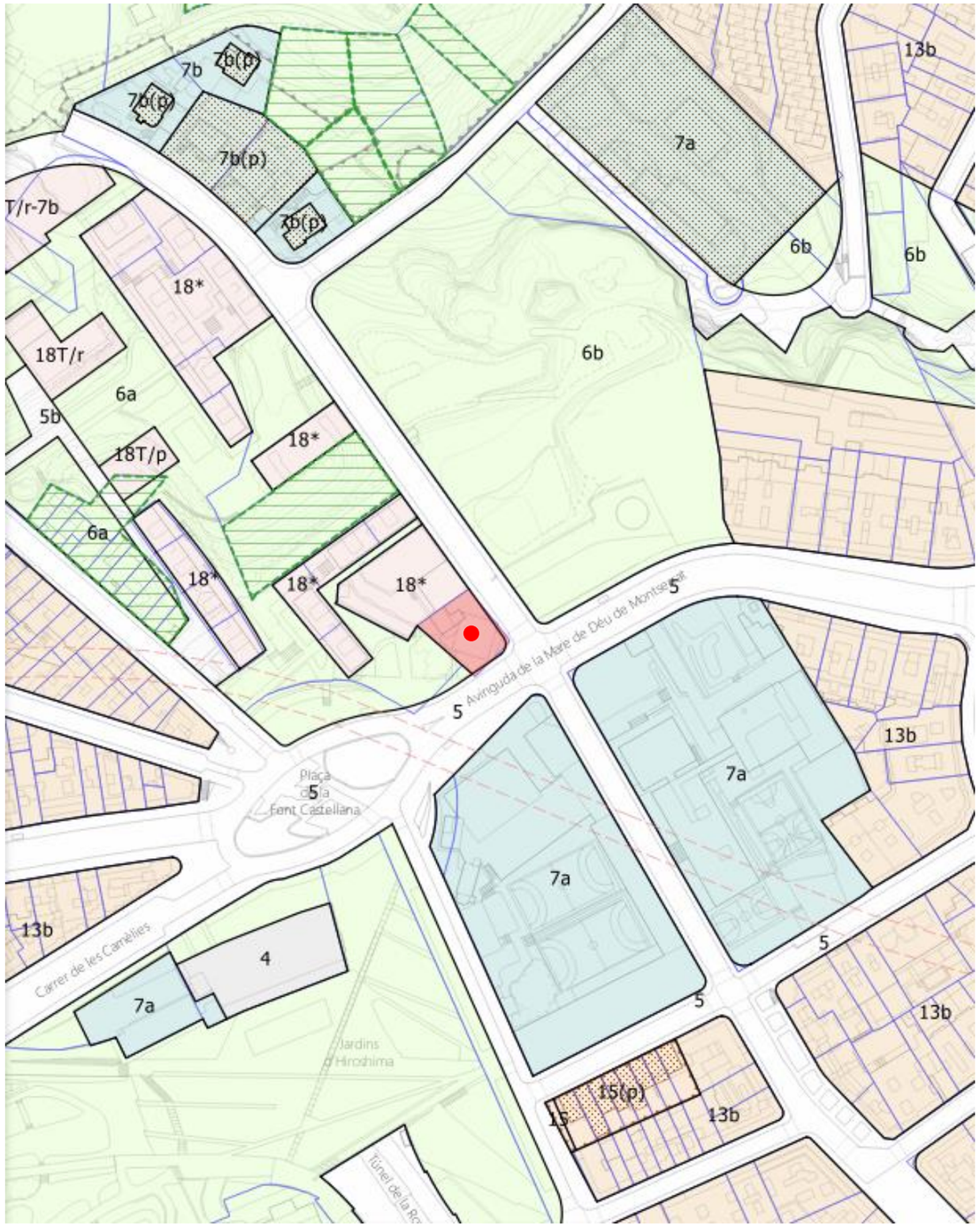
Expedient Llicència	06-2003-0321
Adreça	Av. Vallcarca, 231
Tipologia d'activitat	Unitat de subministrament
Capacitat del servei	Places subministrament simultani: 2 Nº sortidors: 2 Nº productes: 2
Qualificació del sòl	7a - Equipaments actuals
Superfície de la parcel.la	201 m2
Longitud de façana a vial	31 m
Tipus de llicència	
Data de resolució de llicència	13/1/2005
Característiques de la xarxa viària	Xarxa bàsica de circulació
Amplada de vial	20 m
Activitats annexes	_
Observacions	El tipus d'ordenació de l'entorn és edificació aïllada. Ubicada al costat adjacent a l'Escola primària Josep Maria de Sagarra i el Parc de Vallcarca. Accés compartit amb DirVallcarca. PEU per a la concreció de l'ús de l'equipament situat al passeig de la Vall d'Hebron, núms. 72-74 i de l'Avinguda de Vallcarca, núms. 235-237 (25/07/2008)



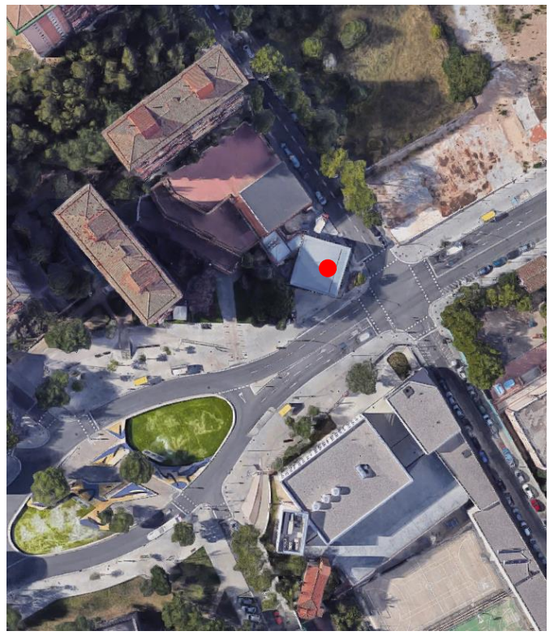
07.01 HORTA - GUINARDÓ– Plaça Eivissa, 12

Expedient Llicència	07-2010-0185
Adreça	PL Eivissa, 12
Tipologia d'activitat	Garatge en planta baixa d'edifici amb subministrament de carburants
Capacitat del servei	Places subministrament simultani:2 Nº sortidors:2 Nº productes:2
Qualificació del sòl	13b - Zona en densificació urbana semiintensiva
Superfície de la parcel.la	subparcel.la 108 m2 (total 451 m2)
Longitud de façana a vial	6 m
Tipus de llicència	-
Data de resolució de llicència	12/1/2011
Característiques de la xarxa viària	Xarxa no bàsica de circulació, dins de superilla planificada a Horta. Accés per la plaça
Amplada de vial	Plaça (aprox 12 m)
Activitats annexes	Garatge
Observacions	Ubicada dins del nucli antic d'Horta. PE de protecció i millora dels conjunts urbans de les places d'Eivissa, Santes Creus i carrer d'Horta. 23/01/1991

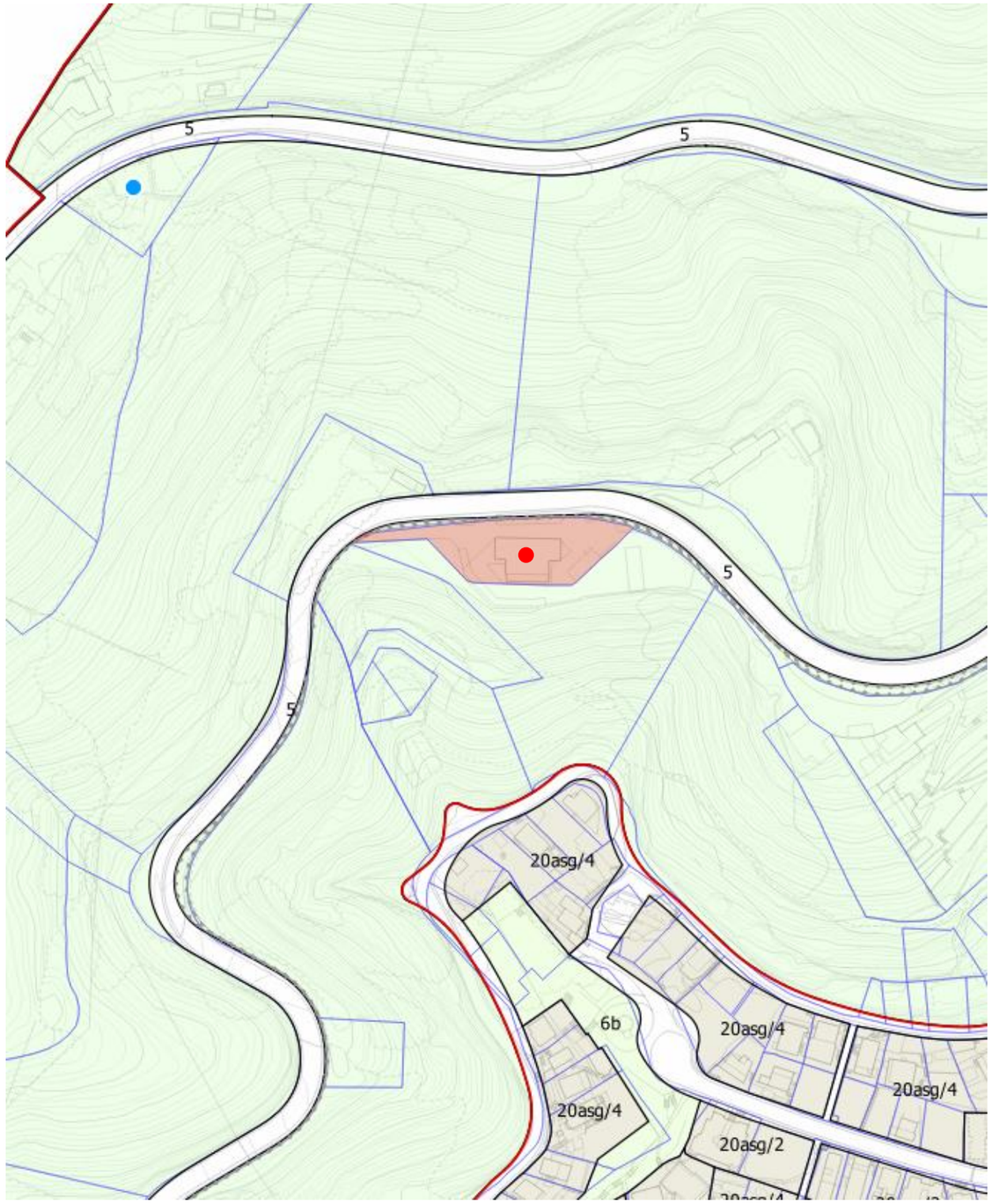
07.02 HORTA - GUINARDÓ–Avinguda Mare de Déu de Montserrat, 87B



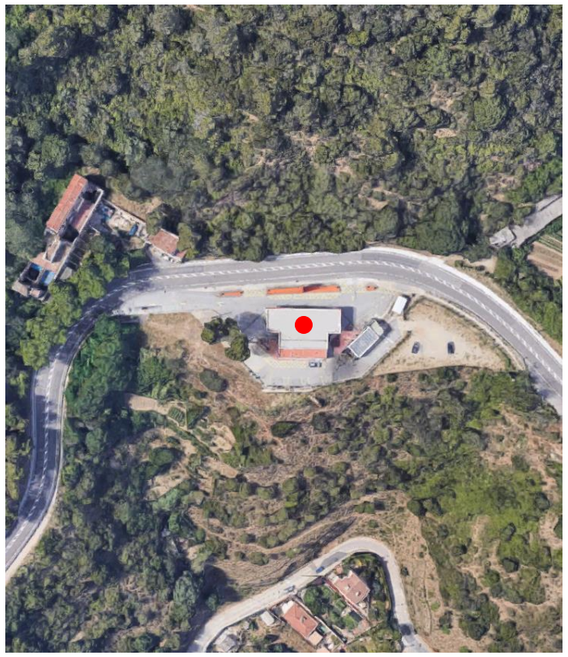
Expedient Llicència	07-2006-0009
Adreça	Av. Mare de Déu de Montserrat, 87B
Tipologia d'activitat	Estació de Serveis
Capacitat del servei	Places subministrament simultani: 8 Nº sortidors: 4 Nº productes:4
Qualificació del sòl	18 - Zona subjecta a ordenació volumètrica
Superfície de la parcel.la	544 m2
Longitud de façana a vial	40 m (aprox)
Tipus de llicència	A precari
Data de resolució de llicència	15/11/2010
Característiques de la xarxa viària	Xarxa bàsica de circulació
Amplada de vial	Xamfrà: 20 m - 13,80 m
Activitats annexes	Botiga
Observacions	Afectació de vial. MPGM en l'àmbit dels Tres Turons (Àmbit Tres Turons) 15/11/2010



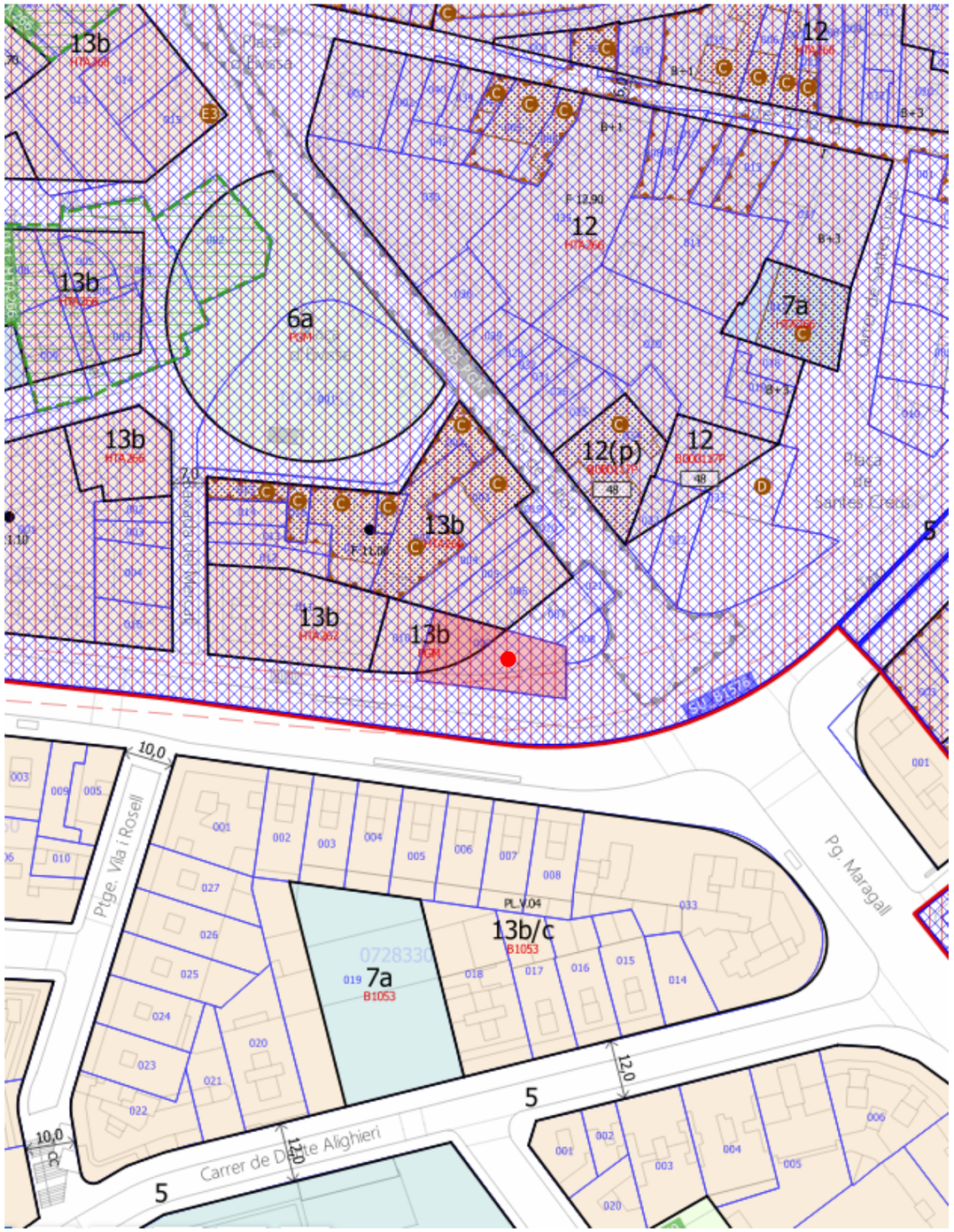
07.03 HORTA - GUINARDÓ– Carretera de Sant Cugat, 190



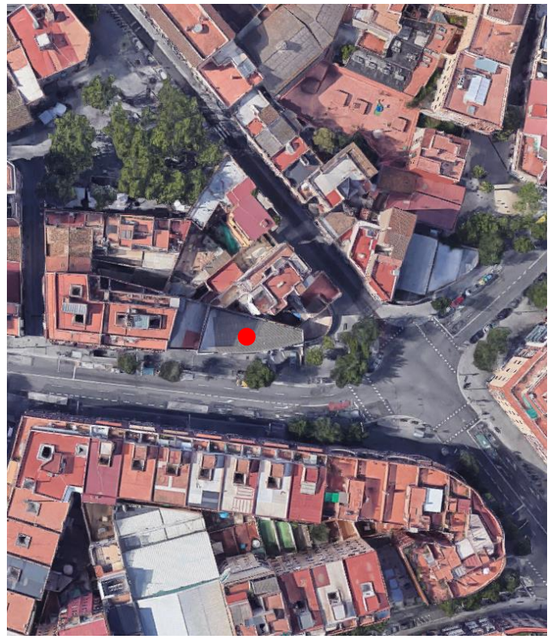
Expedient Llicència	07-92-0287
Adreça	Ctra. Sant Cugat, 190
Tipologia d'activitat	Estació de Serveis
Capacitat del servei	Places subministrament simultani: 6 Nº sortidors:3 Nº productes:4
Qualificació del sòl	27- Parcs forestal de conservació
Superfície de la parcel.la	1565 m2
Longitud de façana a vial	115 m
Tipus de llicència	Via pública
Data de resolució de llicència	30/10/2008
Característiques de la xarxa viària	Xarxa bàsica de circulació
Amplada de vial	10 m
Activitats annexes	Botiga i servei de rentat
Observacions	Dins de l'àmbit protegit de Collserola



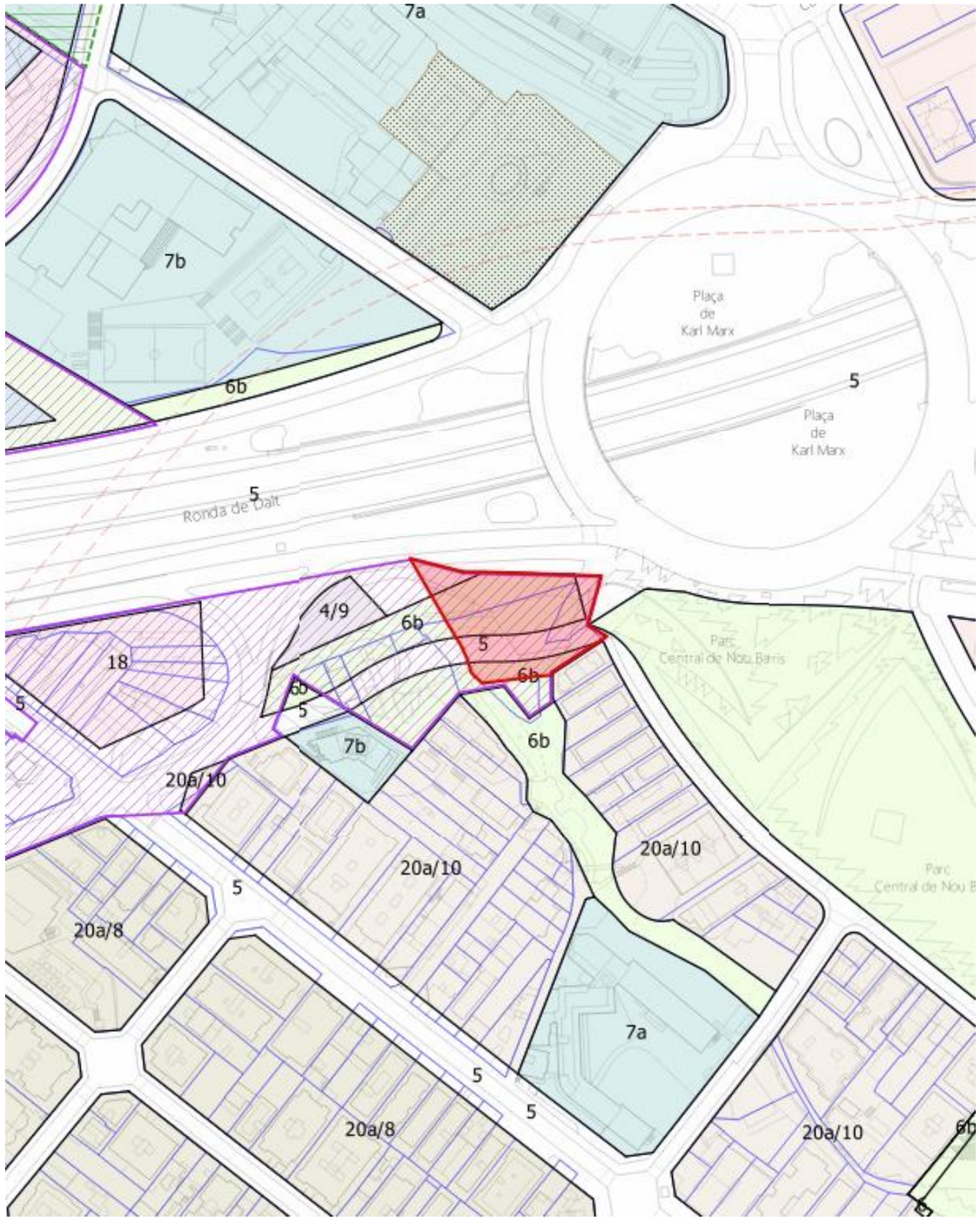
07.04 HORTA - GUINARDÓ– C/ Tajo, 28-34



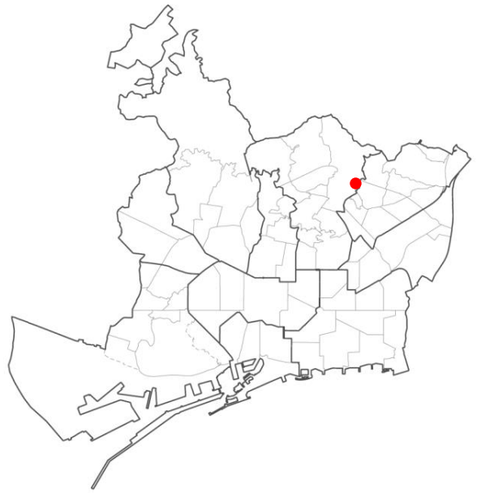
Expedient Llicència	07-2014-0038
Adreça	C/ Tajo, 28-34
Tipologia d'activitat	Estació de Serveis
Capacitat del servei	Places subministrament simultani:5 Nº sortidors: 3 (2 dobles/ 1 individual) Nº productes:4
Qualificació del sòl	13b - Zona en densificació urbana semiintensiva
Superfície de la parcel.la	331 m2
Longitud de façana a vial	30,71 m
Tipus de llicència	Via pública
Data de resolució de llicència	5/5/2014
Característiques de la xarxa viària	Xarxa bàsica de circulació
Amplada de vial	21 m (aprox)
Activitats annexes	Botiga i oficina
Observacions	Dins del nucli antic d'Horta. Afectació de vial a gran part de la parcel.la.

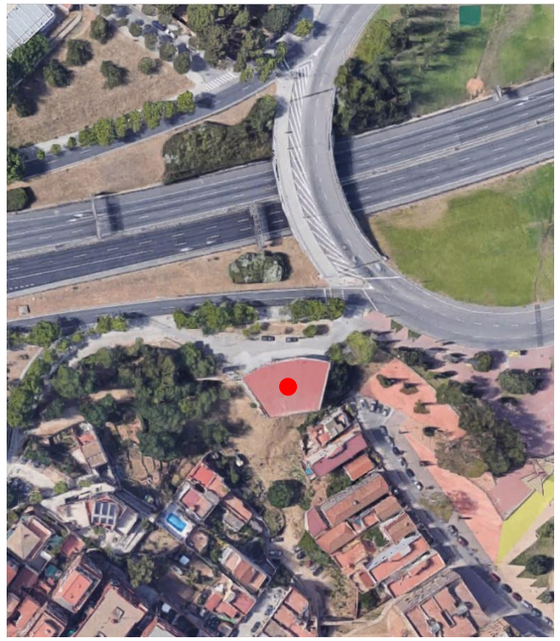


07.05 HORTA - GUINARDÓ–Passeig. Valldaura, 106-112

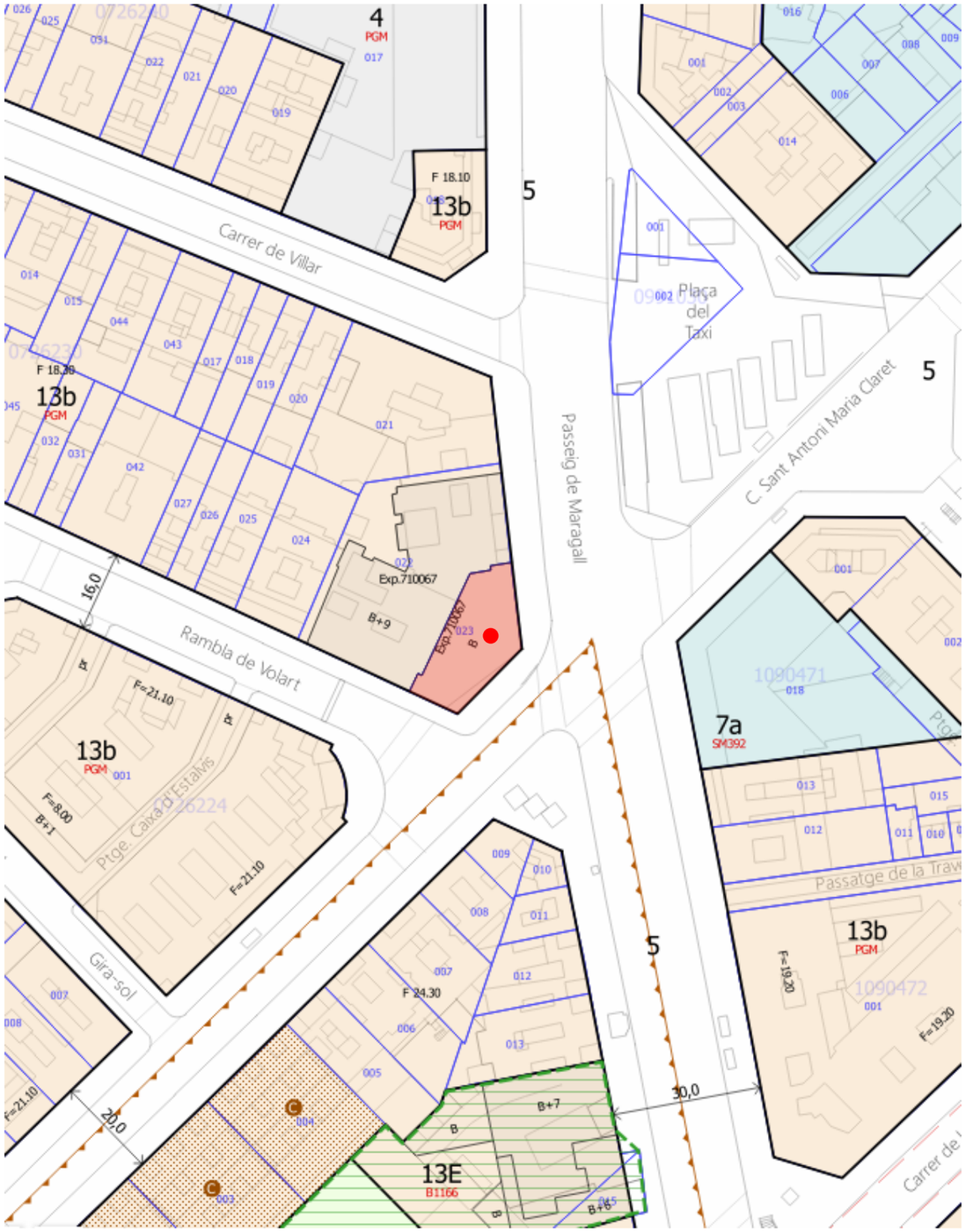


Expedient Llicència	07-93-0269
Adreça	Pg. Valldaura, 106-112
Tipologia d'activitat	Estació de Serveis
Capacitat del servei	Places subministrament simultani: 8 Nº sortidors: 4 Nº productes:4
Qualificació del sòl	6b Parcs i jardins de nova creació de caràcter local- 5 Vial
Superfície de la parcel.la	1333 m2 (aprox)
Longitud de façana a vial	aprox 50 m
Tipus de llicència	Via pública
Data de resolució de llicència	9/12/2003
Característiques de la xarxa viària	Xarxa bàsica de circulació
Amplada de vial	Ronda de dalt + 30 m
Activitats annexes	Botiga
Observacions	Afectació de vial i zona verda. MPGM de la Vall d'Hebron i entorn immediat de la vessant de Collserola- Sector pendent de planejament (03/03/2005). El Pla Especial de serveis vinculats als cinturons (1992), la contempla com a estació de servei existent a remodelar



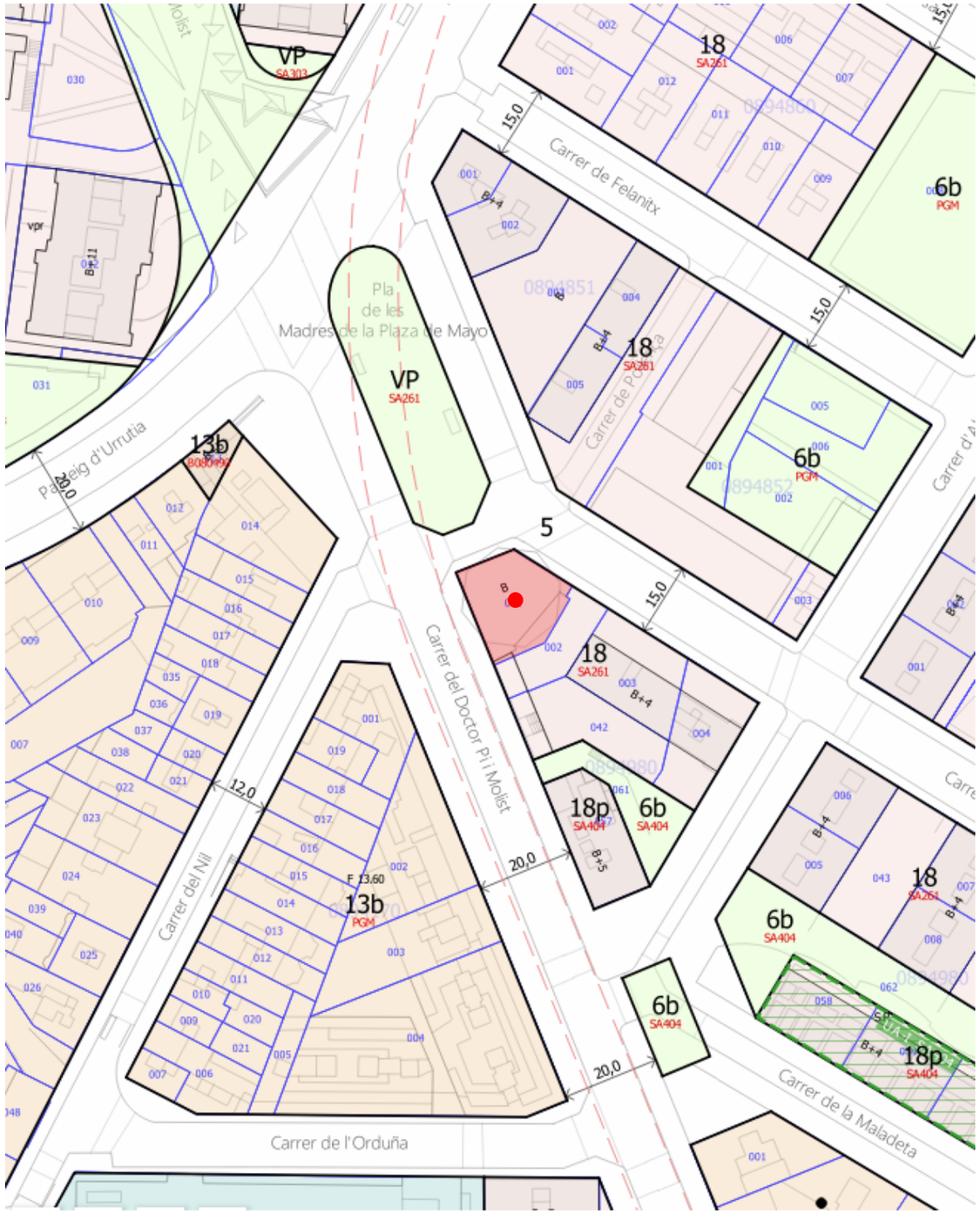


07.06 HORTA - GUINARDÓ– Rambla Volart, 2

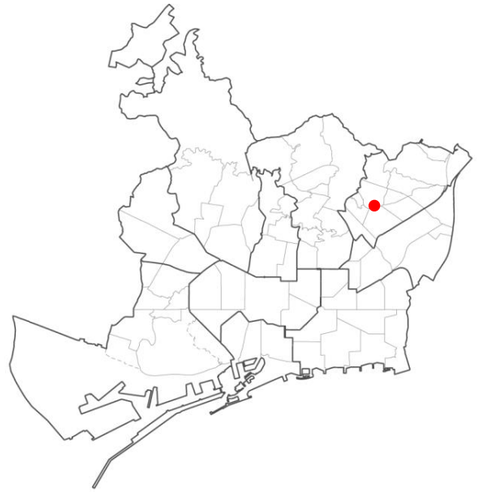


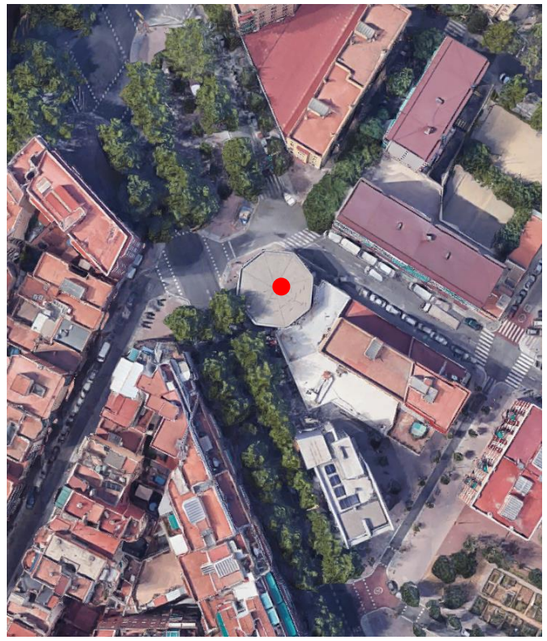
Expedient Llicència	07-2005-0309
Adreça	Rbla. Volart, 2
Tipologia d'activitat	Estació de serveis
Capacitat del servei	Places subministrament simultani: 8 Nº sortidors: 4 Nº productes:4
Qualificació del sòl	13b - Zona en densificació urbana semiintensiva
Superfície de la parcel.la	389m
Longitud de façana a vial	45,73 m
Tipus de llicència	-
Data de resolució de llicència	30/10/2008
Característiques de la xarxa viària	Xarxa bàsica de circulació
Amplada de vial	Xamfrà: 16m, 20m, 30m.
Activitats annexes	Botiga
Observacions	

08.01 NOU BARRIS– C/ Doctor Pi i Molist, 110-112

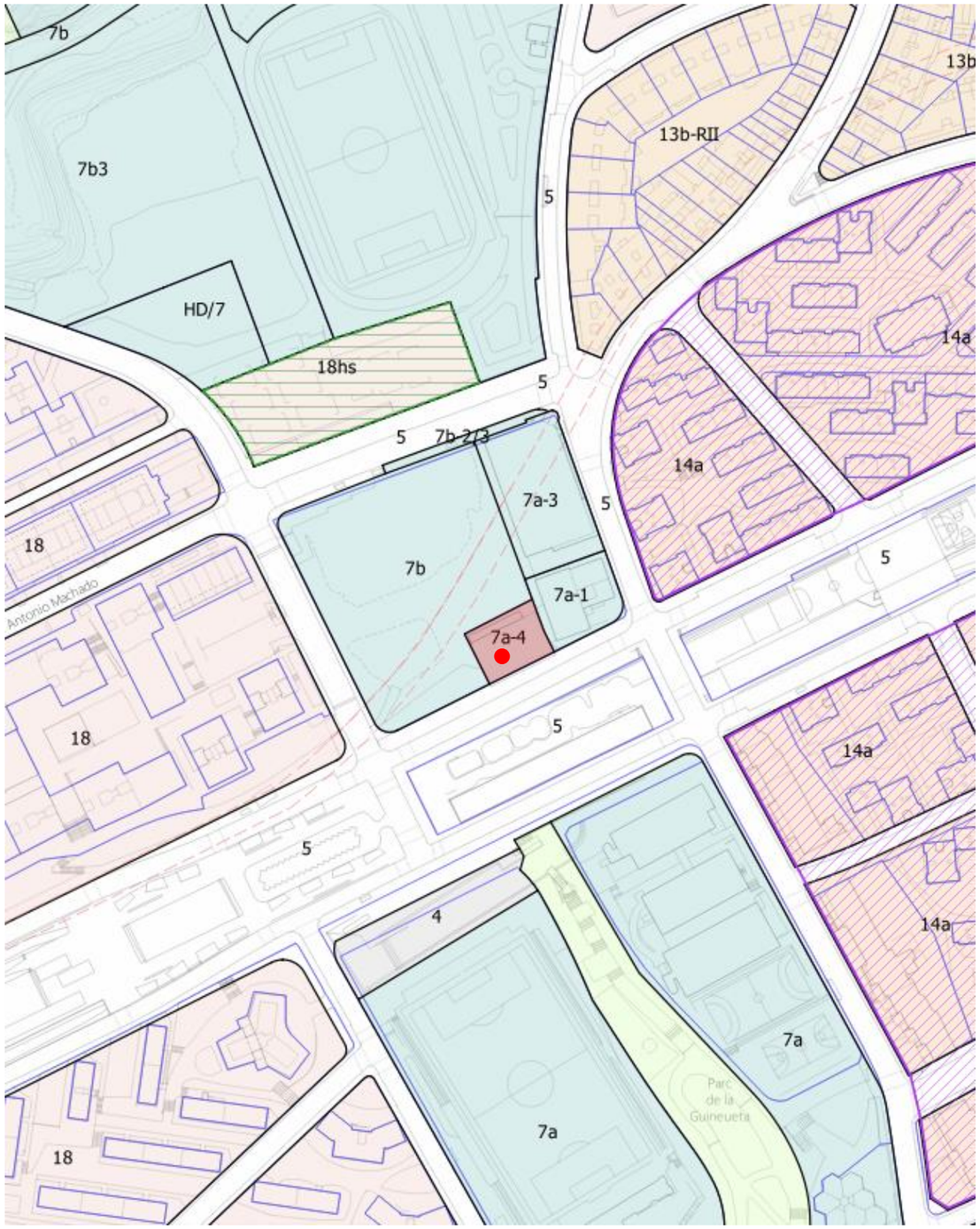


Expedient Llicència	08-1999-0247
Adreça	c/ Doctor Pi i Molist, 110-112
Tipologia d'activitat	Estació de serveis
Capacitat del servei	Places subministrament simultani: 5 Nº sortidors: 3 (2 dobles / 1 individual) Nº productes: 4
Qualificació del sòl	18 - Zona d'ordenació en volumetria específica
Superfície de la parcel.la	334 m2
Longitud de façana a vial	47,4 m
Tipus de llicència	-
Data de resolució de llicència	21/7/1999
Característiques de la xarxa viària	Xarxa bàsica de circulació
Amplada de vial	Xamfrà: 20 m - 15 m
Activitats annexes	Botiga i oficina
Observacions	PP de ordenación de la barriada de Porta 06/05/1966

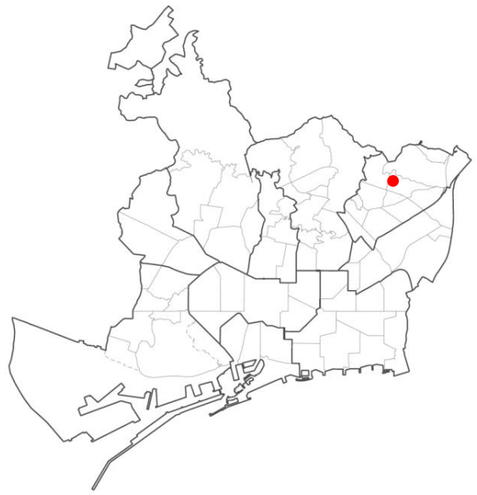




08.02 NOU BARRIS- Via Favència, 119-121

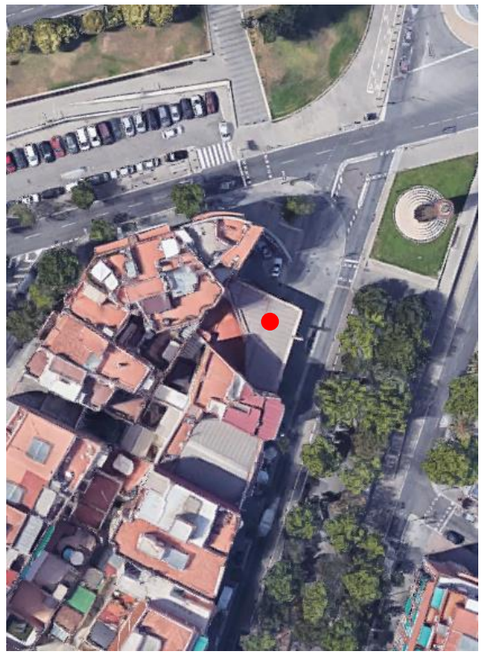


Expedient Llicència	08-2005-0101
Adreça	Via Favència, 119-121
Tipologia d'activitat	Estació de serveis
Capacitat del servei	Places subministrament simultani: 6 Nº sortidors: 4 (2 dobles/ 2 individuals) Nº productes: 4
Qualificació del sòl	7a- Equipament d'abasteixements
Superfície de la parcel.la	658 m2
Longitud de façana a vial	28,97 m
Tipus de llicència	-
Data de resolució de llicència	21/7/2014
Característiques de la xarxa viària	Xarxa bàsica de circulació - Ronda de dalt
Amplada de vial	59 m
Activitats annexes	Botiga i servei de rentat
Observacions	El Pla Especial de serveis vinculats als cinturons (1992), la contempla com a estació de servei existent a remodelar. L'equipament queda recollit com a benzinera al BE184, aprovat definitivament el 3 /04/1993 i al PERI i Millora dels accessos del barri de Roquetes 23/06/2006. A proximitat de l'Skatepark Favència /Escola TEB. Els accessos interfereixen la continuïtat de les voreres.



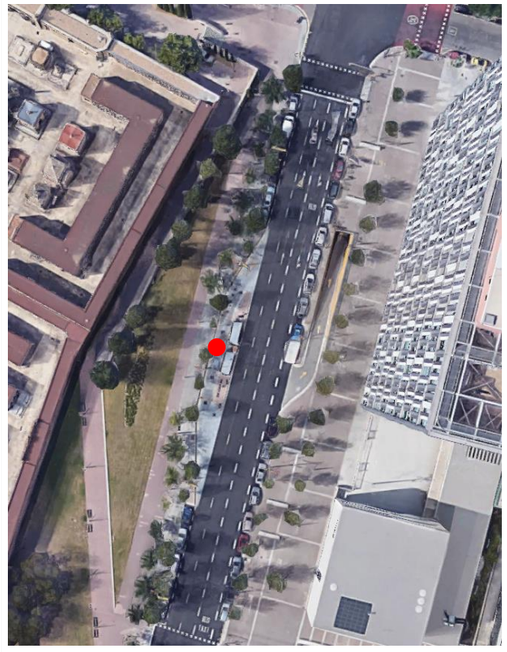
08.03 NOU BARRIS- Via Júlia, 207-209

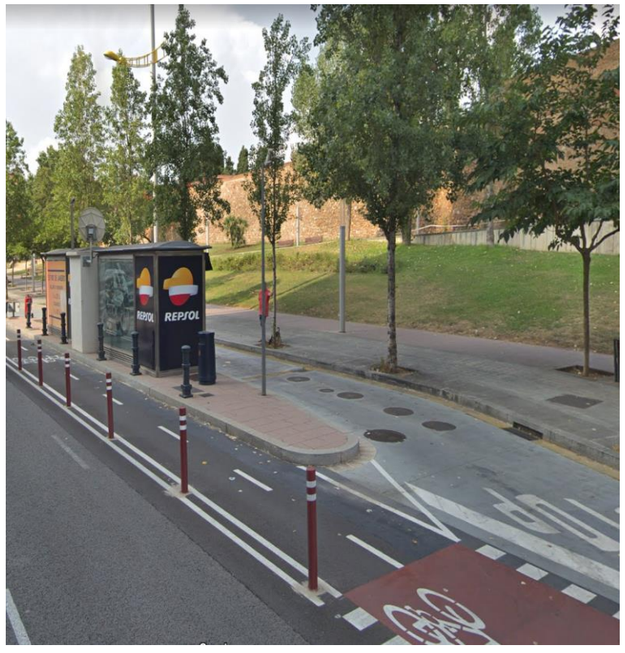
Expedient Llicència	08-2005-0104
Adreça	Via Júlia, 207-209
Tipologia d'activitat	Estació de serveis
Capacitat del servei	Places subministrament simultani: 5 Nº sortidors: 4 (1 doble/ 3 individuals) Nº productes: 3
Qualificació del sòl	13b - Zona en densificació urbana semiintensiva
Superfície de la parcel.la	315 m2
Longitud de façana a vial	35,36 m
Tipus de llicència	
Data de resolució de llicència	29/1/2008
Característiques de la xarxa viària	Xarxa bàsica de circulació. Entrada per Via Júlia i sortida per Via Favència
Amplada de vial	Xamfrà: 40 m - Ronda de Dalt
Activitats annexes	Botiga i servei de rentat
Observacions	Els accessos interfereixen la continuïtat de les voreres.



08.04 NOU BARRIS- Avinguda Rio de Janeiro, 59X

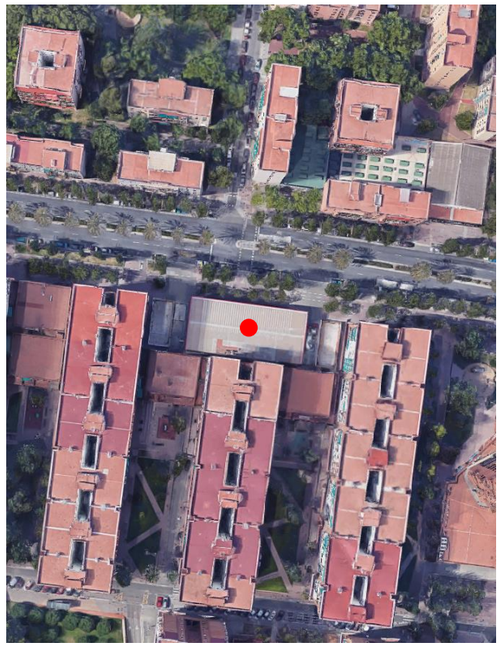
Expedient Llicència	00-2004-0109
Adreça	Avda. Rio de Janeiro, 49
Tipologia d'activitat	Unitat de subministrament
Capacitat del servei	Places subministrament simultani: 2 Nº sortidors: 2 Nº productes: 4
Qualificació del sòl	5- Vial
Superfície de la parcel.la	
Longitud de façana a vial	-
Tipus de llicència	Via pública
Data de resolució de llicència	8/2/2005
Característiques de la xarxa viària	Xarxa bàsica de circulació
Amplada de vial	28 m
Activitats annexes	-
Observacions	A proximitat del Cementiri de Sant Andreu, Universitat UNED



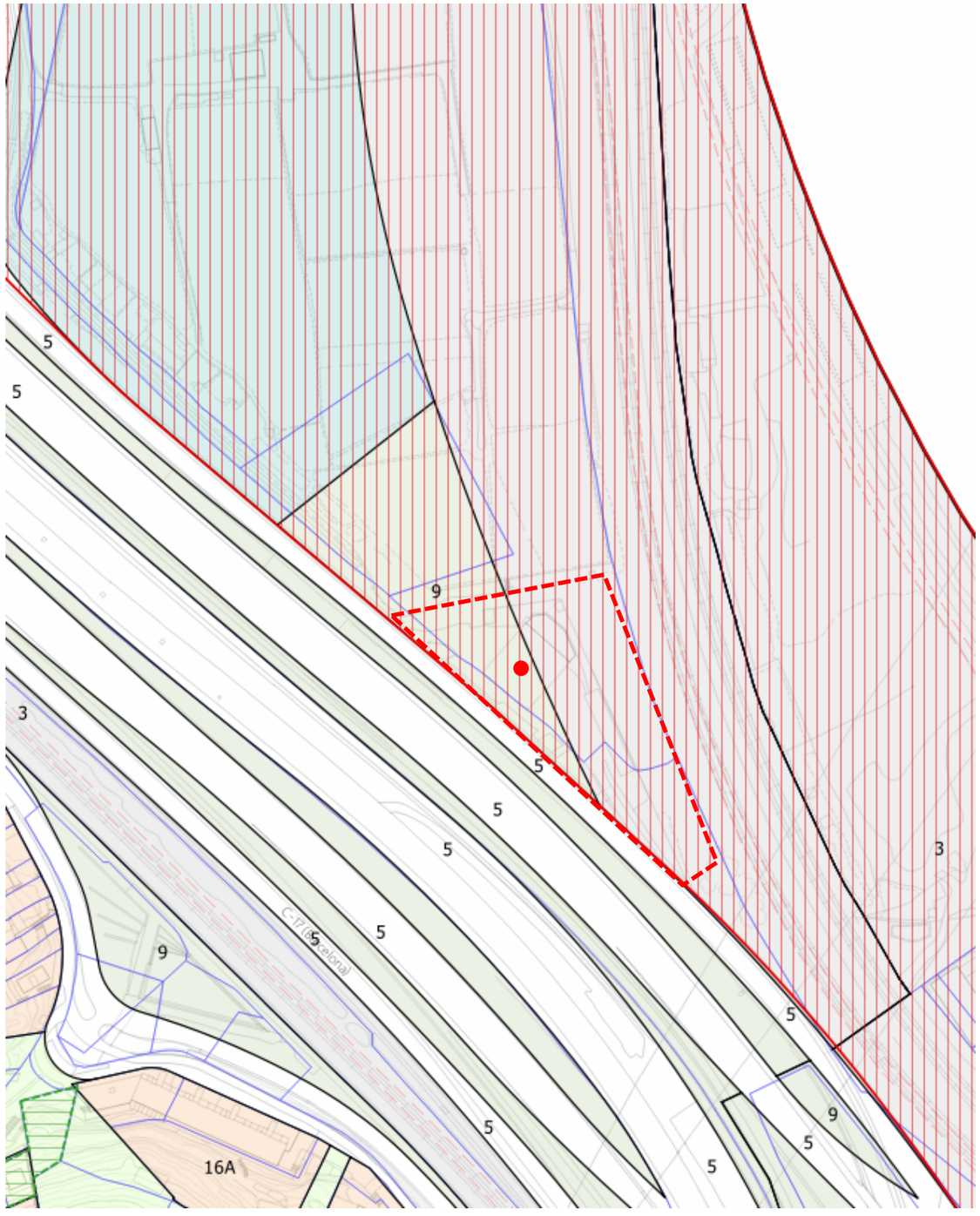


08.05 NOU BARRIS- Passeig Valldaura, 210-212

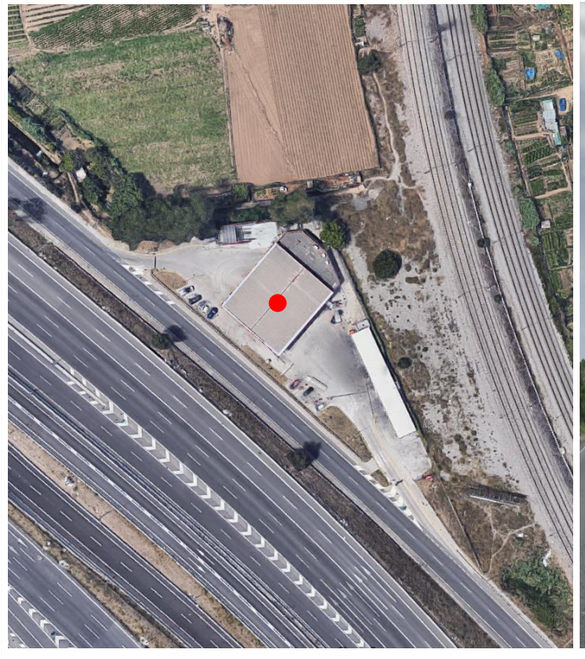
Expedient Llicència	08-2004-0234
Adreça	Pg. Valldaura, 210-212
Tipologia d'activitat	Estació de serveis
Capacitat del servei	Places subministrament simultani: 2 Nº sortidors: 2 Nº productes: 4
Qualificació del sòl	18 - Zona d'ordenació volumètrica específica
Superfície de la parcel.la	886 m2
Longitud de façana a vial	55,31 m
Tipus de llicència	-
Data de resolució de llicència	15/2/2006
Característiques de la xarxa viària	Xarxa bàsica de circulació
Amplada de vial	40 m
Activitats annexes	Botiga, venda de butà i servei de rentat
Observacions	Adjacent a un centre de salut (CAP) i a una escola bressol. El centre de salut té un accés directament des de la benzinera. Modificación del Plan Parcial 'Casa Enseña' 2a. fase, por desplazamiento de la ordenación volumétrica (Casa Ensenya) 07/12/1971



08.06 NOU BARRIS – Carretera de Ribes, 134-138 (140)

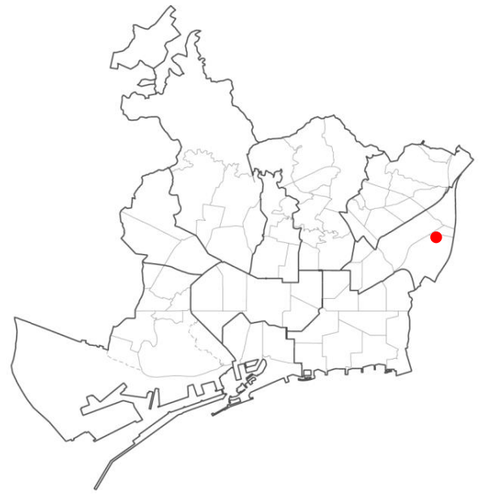


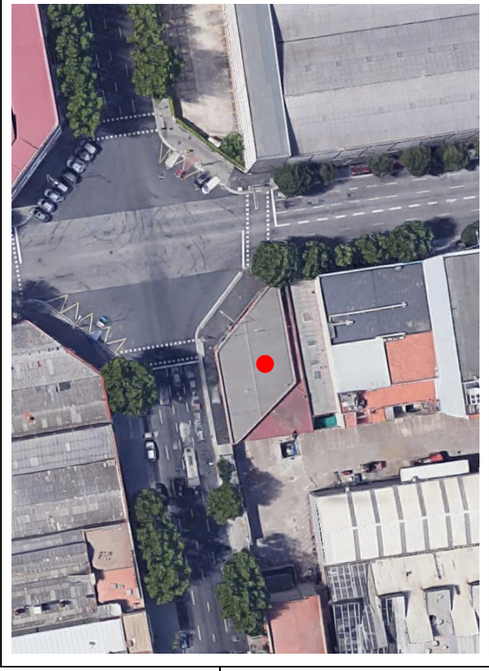
Expedient Llicència	00-2010-0031
Adreça	Ctra. de Ribes, 134-138 (140)
Tipologia d'activitat	Estació de serveis
Capacitat del servei	Places subministrament simultani: 12 Nº sortidors: 6 Nº productes: 5
Qualificació del sòl	9 Protecció de sistemes generals - Sistema ferroviari 3
Superfície de la parcel.la	4000 m2 (aprox)
Longitud de façana a vial	100 m (aprox)
Tipus de llicència	
Data de resolució de llicència	4/3/2010
Característiques de la xarxa viària	Xarxa bàsica de circulació- C-17 (carretera autonòmica)
Amplada de vial	+ 50 m
Activitats annexes	Botiga i servei de rentat
Observacions	El Pla Especial de serveis vinculats als cinturons (1992) i posterior estudi de detall, la contempla com a nova implantació d'estació de servei. Dins de l'àmbit del Pla Director Urbanístic de delimitació i ordenació de l'Àrea Residencial Estratègica del Barcelonès (ARE Vallbona) a l'àmbit de Barcelona aprovat provisionalment el 04/02/2011

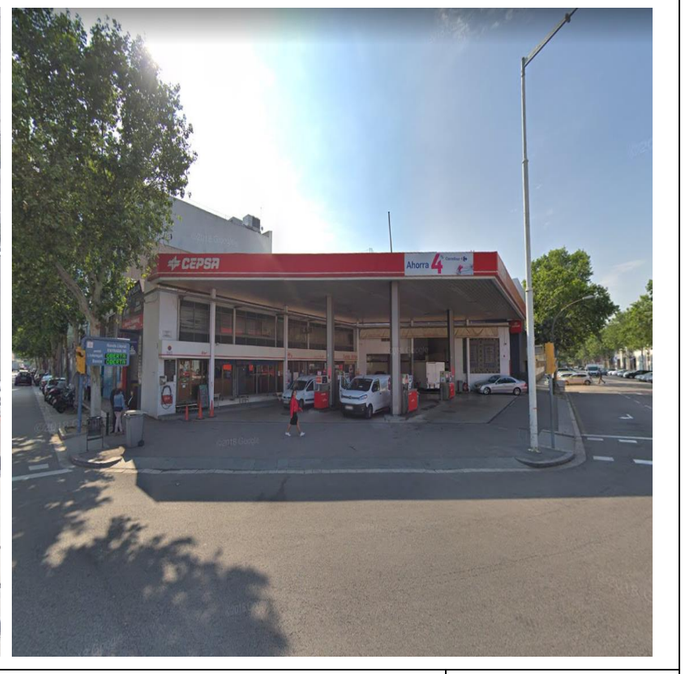


09.01 SANT ANDREU– C/ Caracas, 24

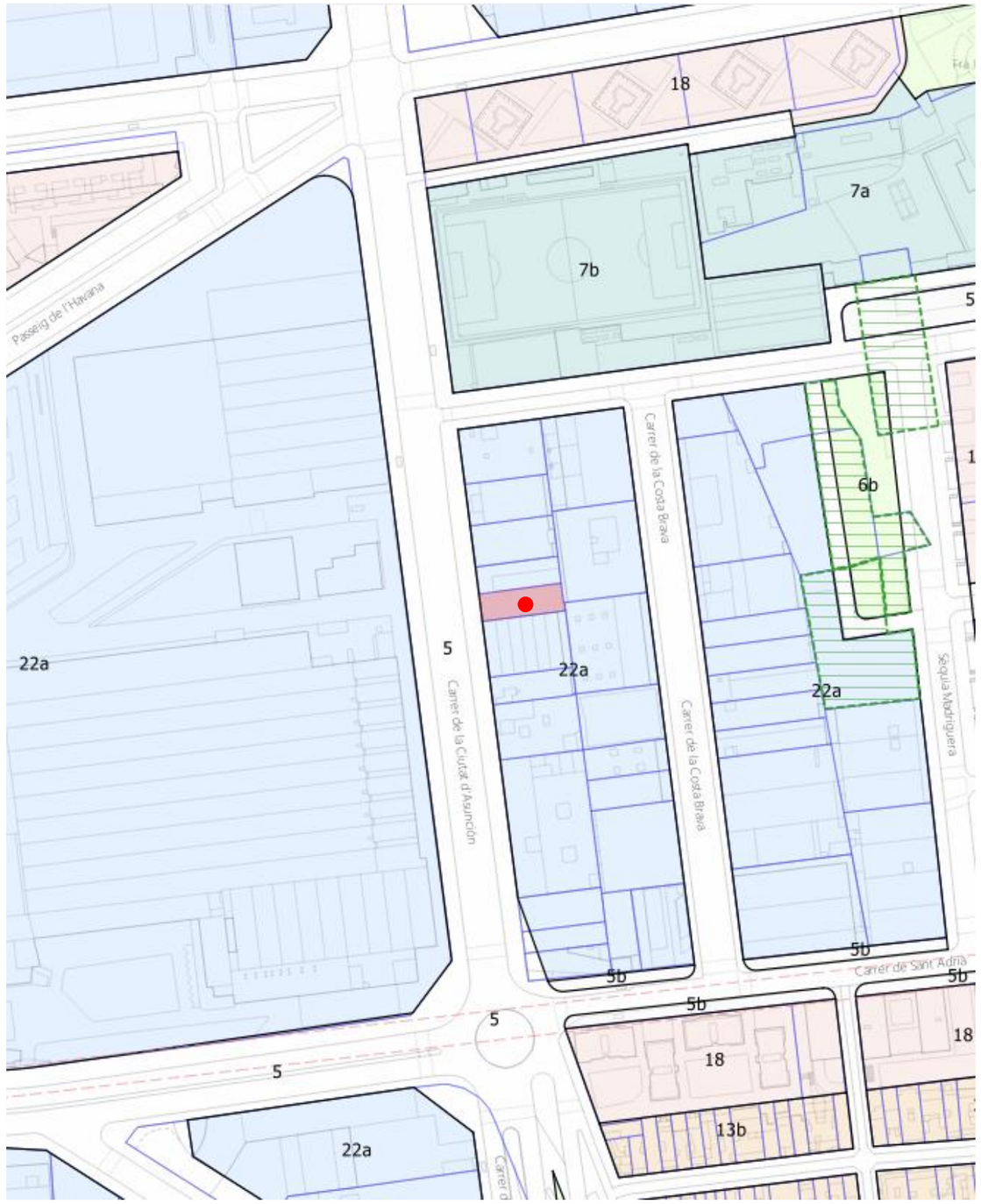
Expedient Llicència	09-88-0510-A
Adreça	C/ Caracas, 24
Tipologia d'activitat	Estació de serveis
Capacitat del servei	Places subministrament simultani: 8 Nº sortidors: 4 Nº productes: 5
Qualificació del sòl	22a- Zona Industrial
Superfície de la parcel.la	480 m2
Longitud de façana a vial	42,13 m
Tipus de llicència	
Data de resolució de llicència	11/1/1990
Característiques de la xarxa viària	Xarxa bàsica de circulació
Amplada de vial	Xamfrà: 25m -25 m
Activitats annexes	Botiga, oficina, restauració, servei de rentat
Observacions	



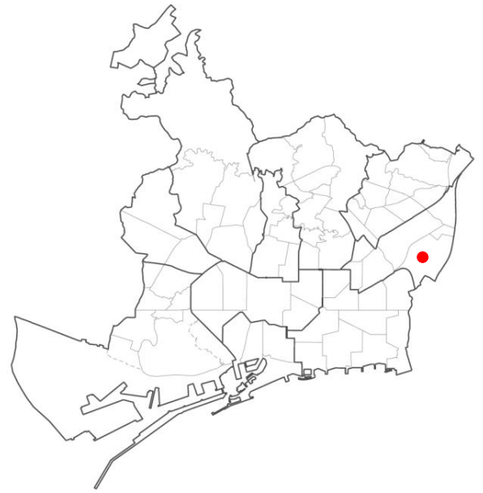


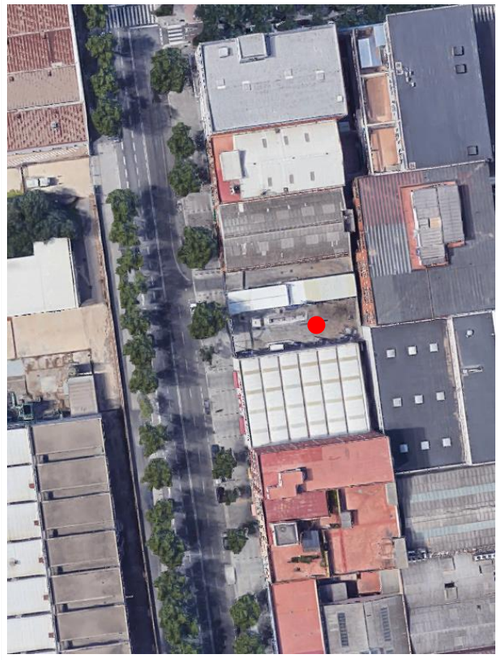


09.02 SANT ANDREU– C/ Ciutat d'Asunción, 12B

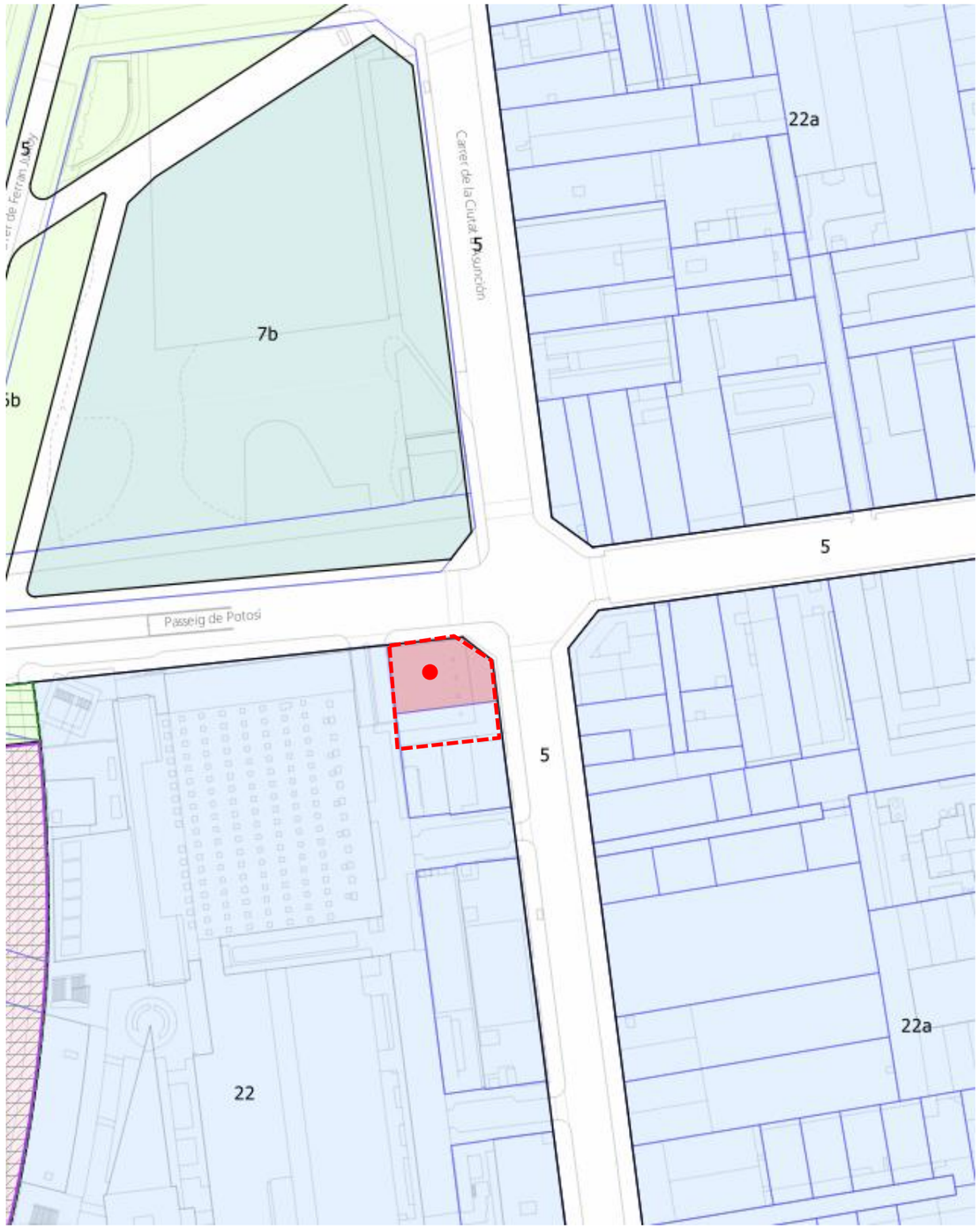


Expedient Llicència	09-2015-0279
Adreça	C/ Ciutat d'Asunción, 12B
Tipologia d'activitat	Estació de serveis en règim d'autoservei
Capacitat del servei	Places subministrament simultani: 4 Nº sortidors: 2 Nº productes: 2
Qualificació del sòl	22a- Zona Industrial
Superfície de la parcel.la	387 m2
Longitud de façana a vial	11,31 m
Tipus de llicència	_
Data de resolució de llicència	8/9/2016
Característiques de la xarxa viària	Xarxa bàsica de circulació
Amplada de vial	30 m
Activitats annexes	Botiga, servei de rentat
Observacions	

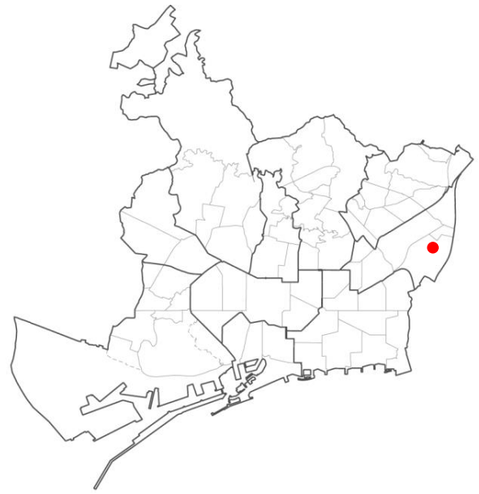


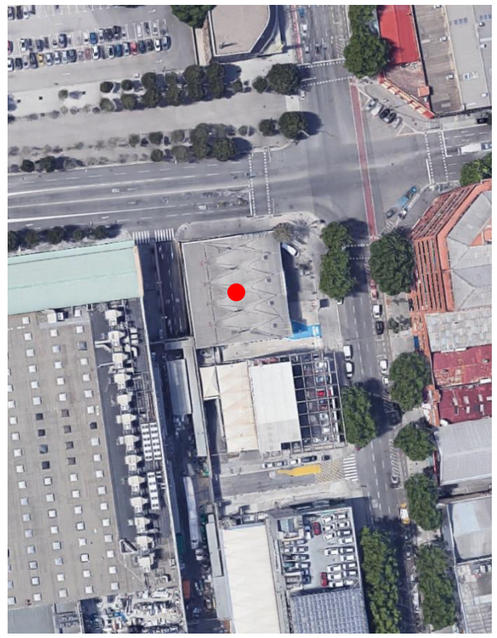


09.03 SANT ANDREU– C/ Ciutat d'Asunción, 69

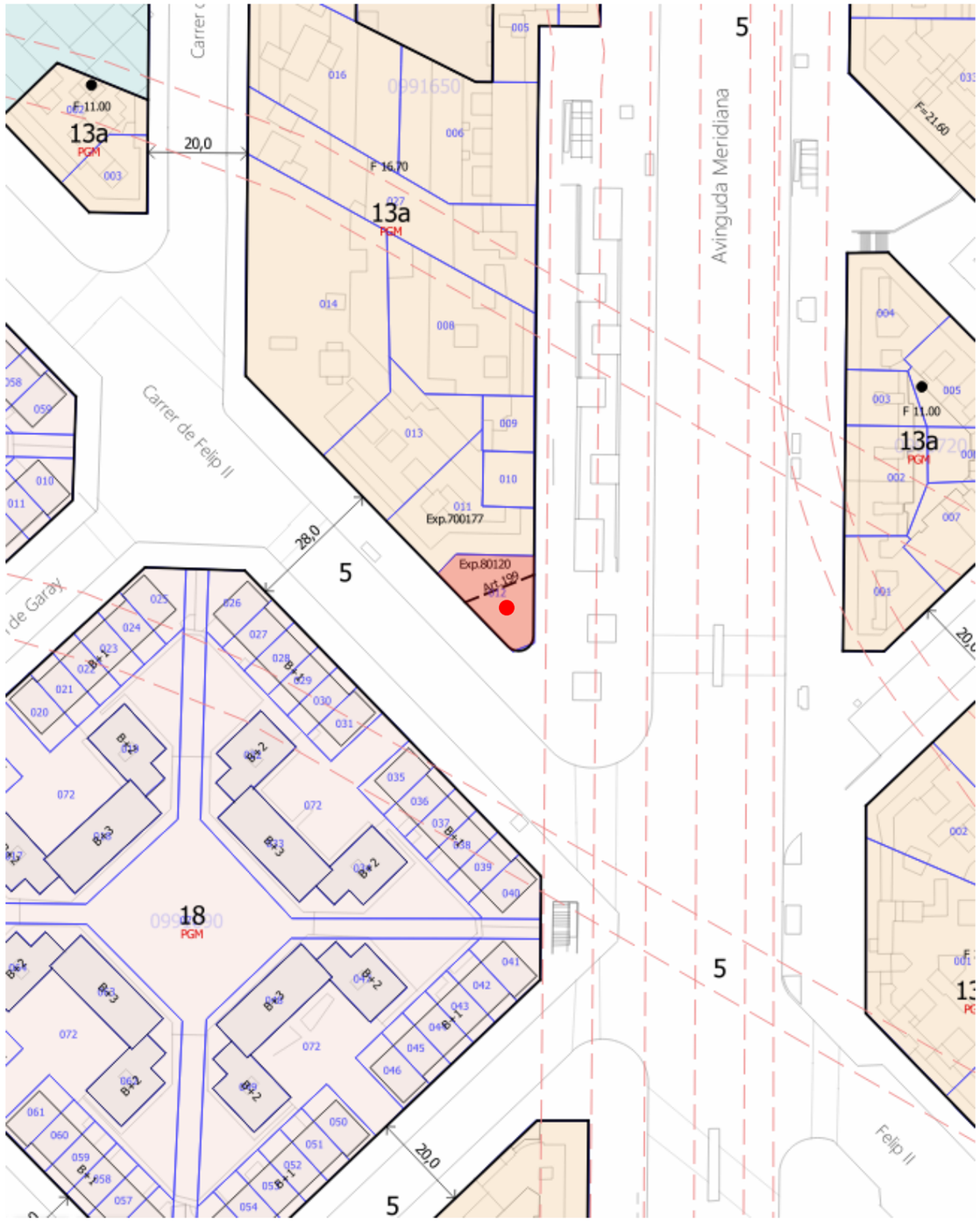


Expedient Llicència	09-2001-0189
Adreça	C/ Ciutat d'Asunción, 69
Tipologia d'activitat	Estació de serveis. Estació parcialment d'autoservei
Capacitat del servei	Places subministrament simultani: 8 Nº sortidors: 4 Nº productes: 4
Qualificació del sòl	22- Zona industrial- La Maquinista
Superfície de la parcel.la	1608 m2 - ocupa part de la parcel.la adjacent
Longitud de façana a vial	61,30 m
Tipus de llicència	_
Data de resolució de llicència	28/2/2003
Característiques de la xarxa viària	Xarxa bàsica de circulació
Amplada de vial	Xamfrà: 30 m-25 m
Activitats annexes	Botiga, servei de rentat
Observacions	Dins de la Modificació de l'Estudi de Detall de la zona 22 del sector IV 'La Maquinista' de la MPGM de Sant Andreu - Sagrera (27/04/2001)

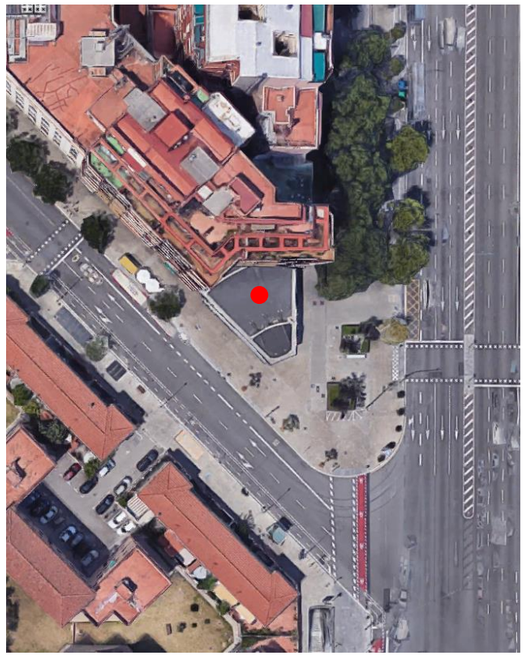




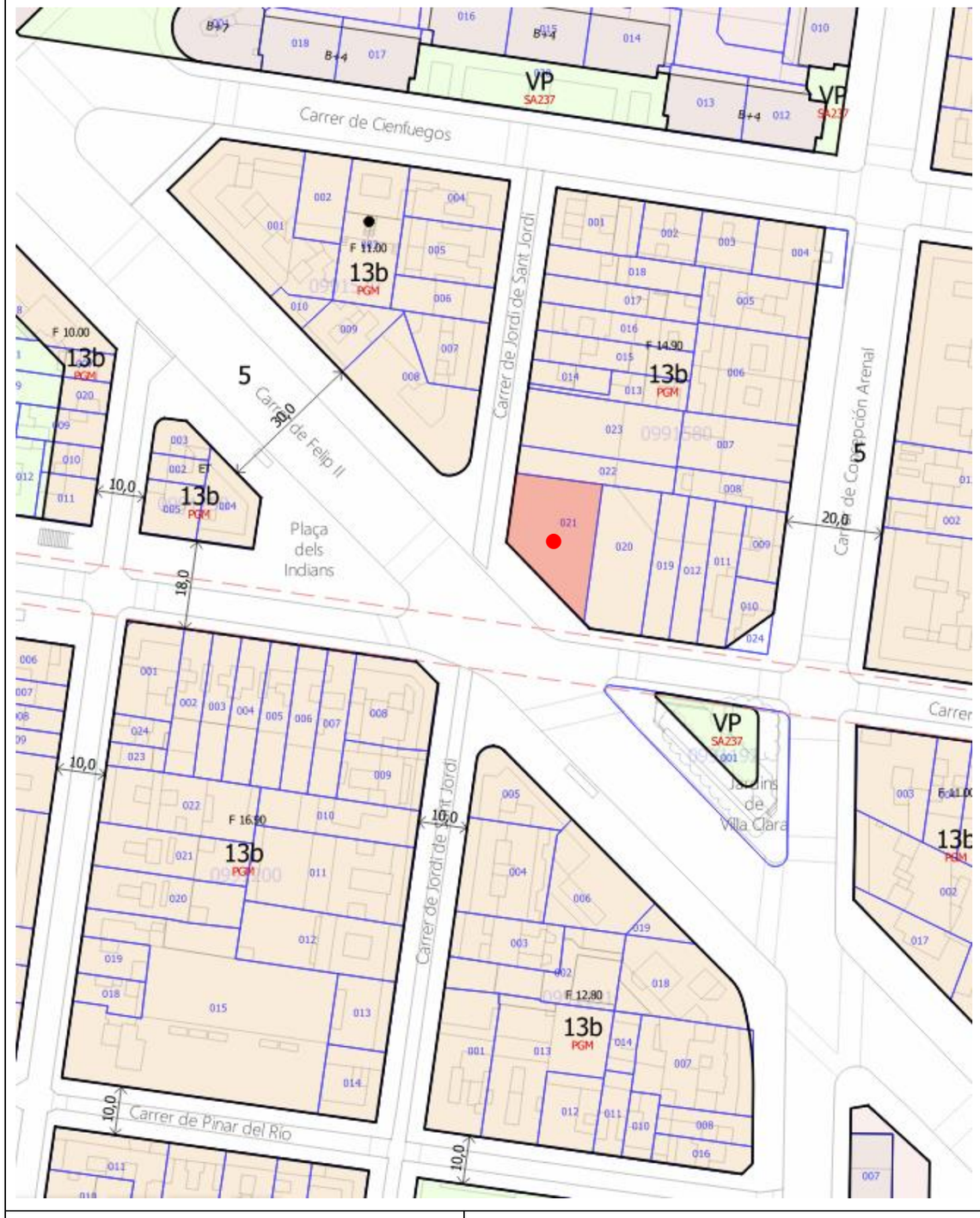
09.04 SANT ANDREU– C/ Felip II, 92-94



Expedient Llicència	09-2006-0392
Adreça	C/Felip II, 92-94
Tipologia d'activitat	Estació de Serveis
Capacitat del servei	Places subministrament simultani: 7 Nº sortidors: 4 Nº productes: 4
Qualificació del sòl	13a- Zona en densificació urbana intensiva
Superfície de la parcel.la	269 m2
Longitud de façana a vial	45,45 m
Tipus de llicència	_
Data de resolució de llicència	14/3/2007
Característiques de la xarxa viària	Xarxa bàsica de circulació
Amplada de vial	Xamfrà : 28 m - 60 m (aprox)
Activitats annexes	Botiga, servei de rentat
Observacions	



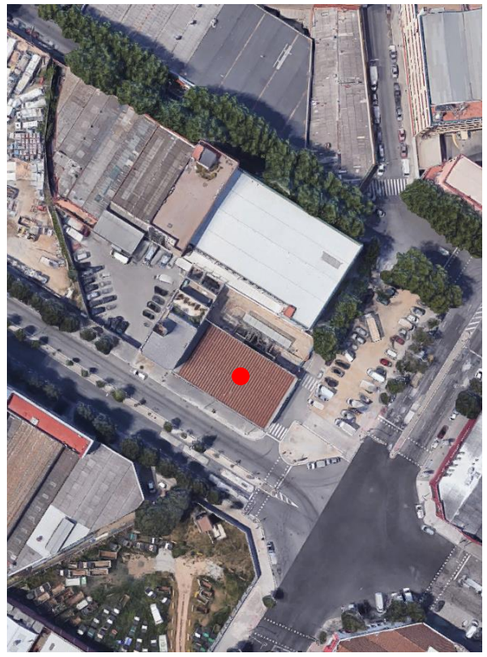
09.05 SANT ANDREU– C/ Felip II, 138



Expedient Llicència	(no consta expedient de llicència com a gasolinera)
Adreça	C/Felip II, 138-142
Tipologia d'activitat	Garatge amb subministrament de carburants. En planta baixa d'un edifici.
Capacitat del servei	Places subministrament simultani: x Nº sortidors: x Nº productes :x
Qualificació del sòl	13b - Zona en densificació urbana semiintensiva
Superfície de la parcel.la	384 m2
Longitud de façana a vial	37,27 m
Tipus de llicència	
Data de resolució de llicència	
Característiques de la xarxa viària	Xarxa bàsica de circulació
Amplada de vial	Xamfrà: 30 m - 9,50 m (aprox)
Activitats annexes	_
Observacions	

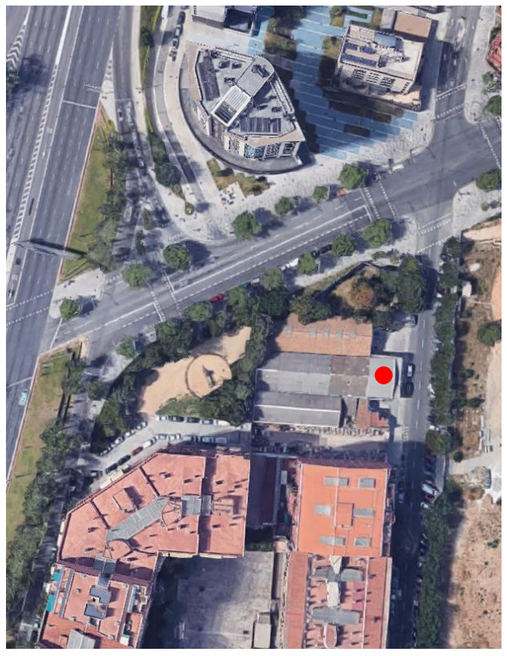
09.06 SANT ANDREU– C/ Fra Juniper Serra, 44

Expedient Llicència	09-284.528
Adreça	C/Fra Juniper Serra, 44
Tipologia d'activitat	Estació de Serveis
Capacitat del servei	Places subministrament simultani: 8 Nº sortidors: 4 Nº productes: 4
Qualificació del sòl	22a- Zona Industrial
Superfície de la parcel.la	645 m2
Longitud de façana a vial	53,09 m
Tipus de llicència	_
Data de resolució de llicència	15/10/1976
Característiques de la xarxa viària	Xarxa bàsica de circulació
Amplada de vial	Xamfrà: 30 m - més de 30 m
Activitats annexes	Botiga
Observacions	L'activitat ocupa sòl qualificat de vial i també s'utilitza la via pública de l'entorn per estacionament i senyalització.



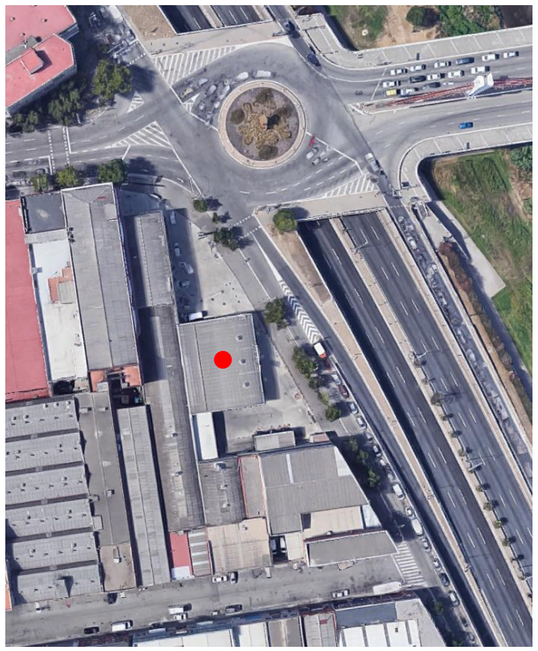
09.07 SANT ANDREU– C/Gran de Sant Andreu, 513B

Expedient Llicència	09-270.208
Adreça	C/Gran de Sant Andreu, 513B
Tipologia d'activitat	Estació de Serveis
Capacitat del servei	Places subministrament simultani: 4 Nº sortidors: 2 Nº productes: 4
Qualificació del sòl	6b- Parcs i jardins de nova creació de caràcter local, 5- Vial
Superfície de la parcel.la	476 m2
Longitud de façana a vial	30,89 m
Tipus de llicència	_
Data de resolució de llicència	7/1/1974
Característiques de la xarxa viària	Xarxa no bàsica de circulació
Amplada de vial	20 m
Activitats annexes	Botiga
Observacions	Afectació de zona verda i de vial pel PGM.



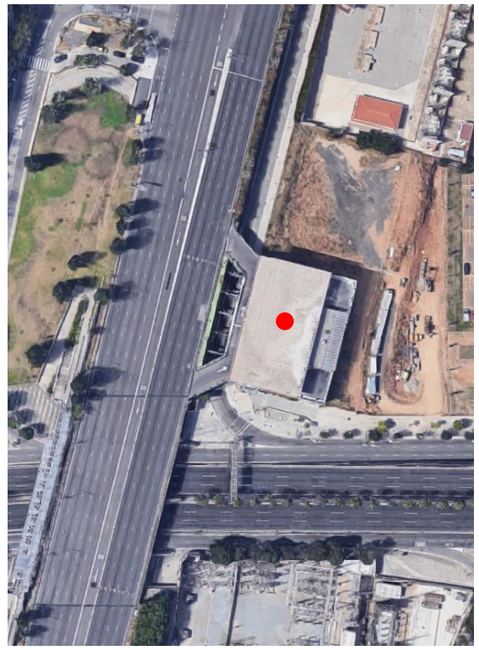
09.08 SANT ANDREU– Passeig Guayaquil 25-27

Expedient Llicència	09-2002-0243
Adreça	Pg. Guayaquil, 25-27
Tipologia d'activitat	Estació de serveis
Capacitat del servei	Places subministrament simultani: 8 Nº sortidors: 4 Nº productes: 5
Qualificació del sòl	22a- Zona Industrial
Superfície de la parcel.la	1909 m2
Longitud de façana a vial	90,38 m
Tipus de llicència	_
Data de resolució de llicència	8/4/2003
Característiques de la xarxa viària	Xarxa bàsica de circulació- Lateral Ronda Litoral
Amplada de vial	Ronda Litoral - més de 30 m (58 aprox)
Activitats annexes	Botiga i servei de rentat
Observacions	

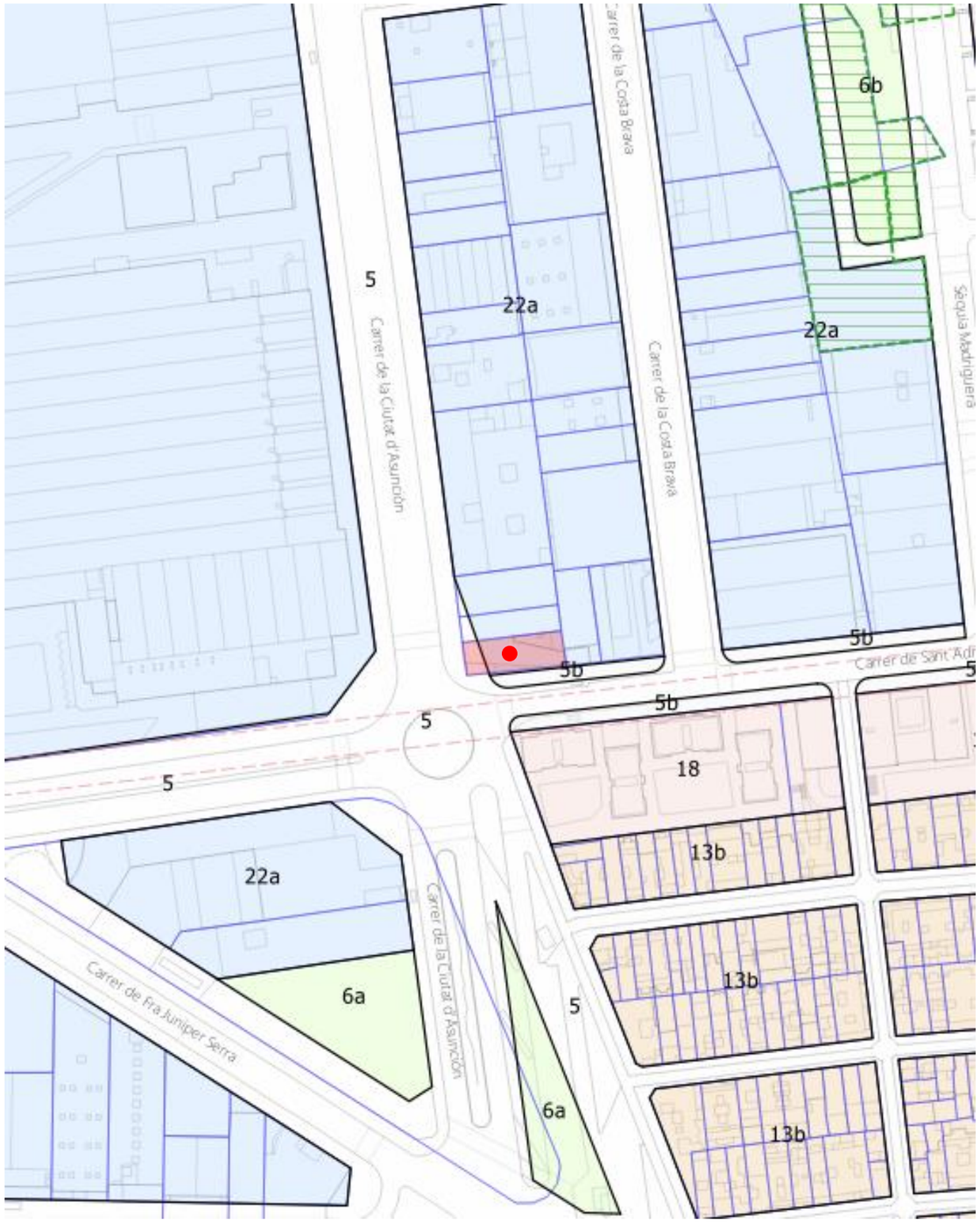


09.09 SANT ANDREU– Avinguda Meridiana, 666

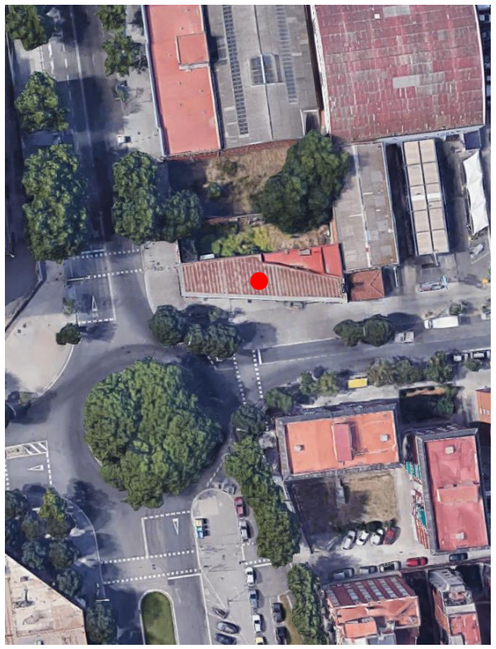
Expedient Llicència	00-2010-0137
Adreça	Av. Meridiana, 666
Tipologia d'activitat	Estació de serveis
Capacitat del servei	Places subministrament simultani: 11 Nº sortidors: 6 Nº productes: 5
Qualificació del sòl	9/4 Protecció de sistemes/Serveis tècnics
Superfície de la parcel.la	2050 m2
Longitud de façana a vial	150 m (aprox)
Tipus de llicència	_
Data de resolució de llicència	30/10/2009
Característiques de la xarxa viària	Xarxa bàsica de circulació- L'accés es produeix únicament des de l'Avinguda Meridiana i no des de la Ronda
Amplada de vial	48 m (aprox)
Activitats annexes	Botiga i servei de rentat
Observacions	UA de PMU Porta de la Trinitat per ubicar una nova benzinera i ITV (30/10/2009).

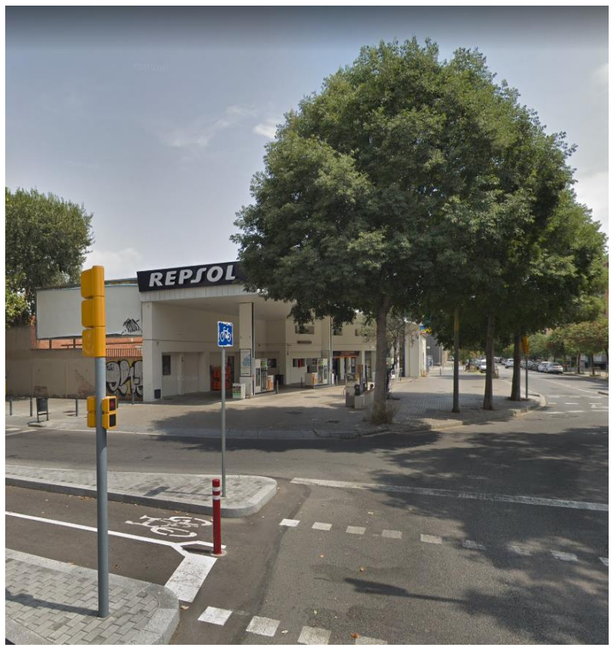


09.10 SANT ANDREU– C/ Sant Adrià, 81

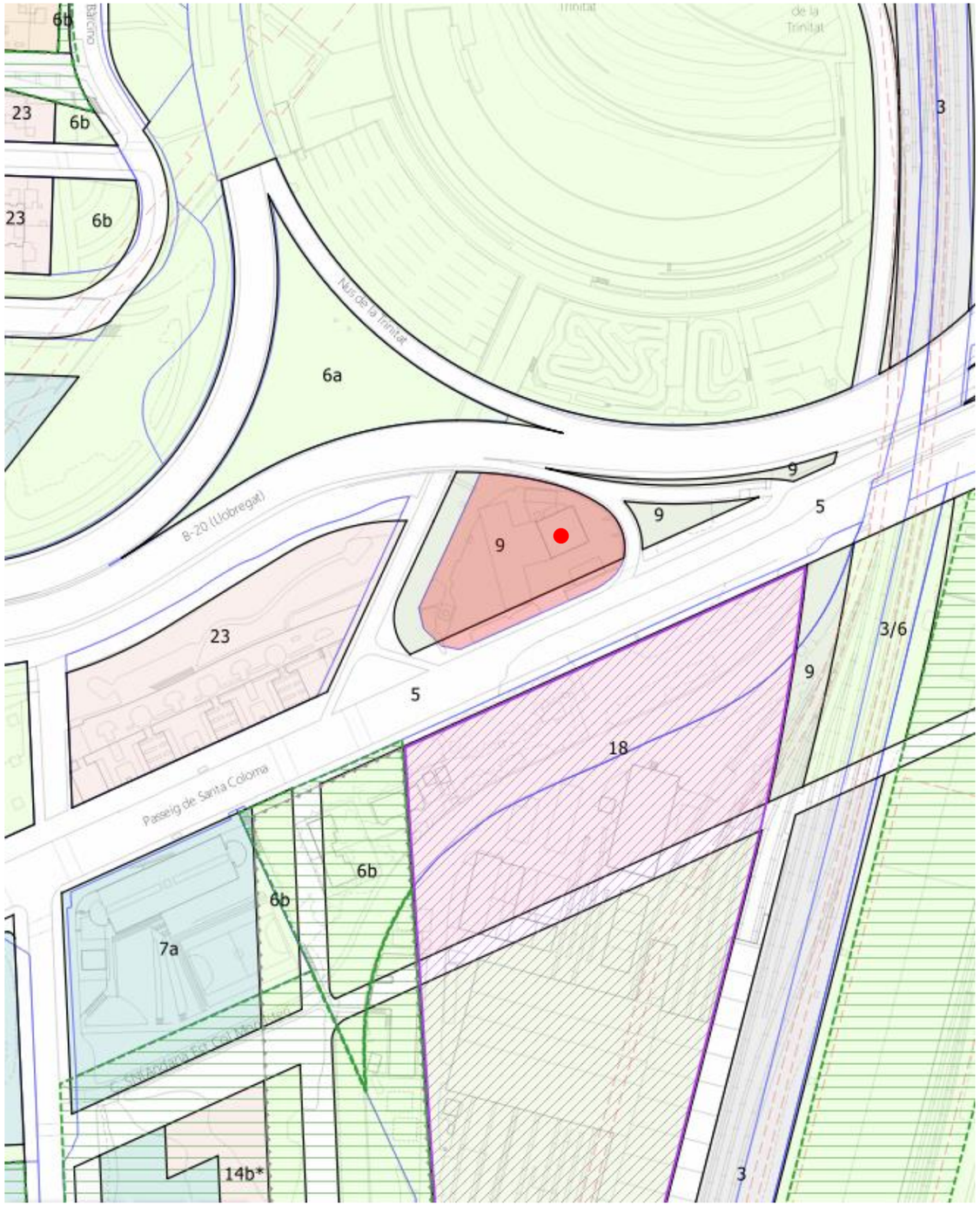


Expedient Llicència	(no consta expedient de llicència com a benzinera)
Adreça	C/ Sant Adrià, 81
Tipologia d'activitat	Estació de serveis
Capacitat del servei	Places subministrament simultani: 6 Nº sortidors: 3 Nº productes: 4
Qualificació del sòl	22a- Zona Industrial
Superfície de la parcel.la	392 m2
Longitud de façana a vial	45,47 m
Tipus de llicència	_
Data de resolució de llicència	
Característiques de la xarxa viària	Xarxa bàsica de circulació
Amplada de vial	
Activitats annexes	Botiga
Observacions	Afectació de vial pel PGM

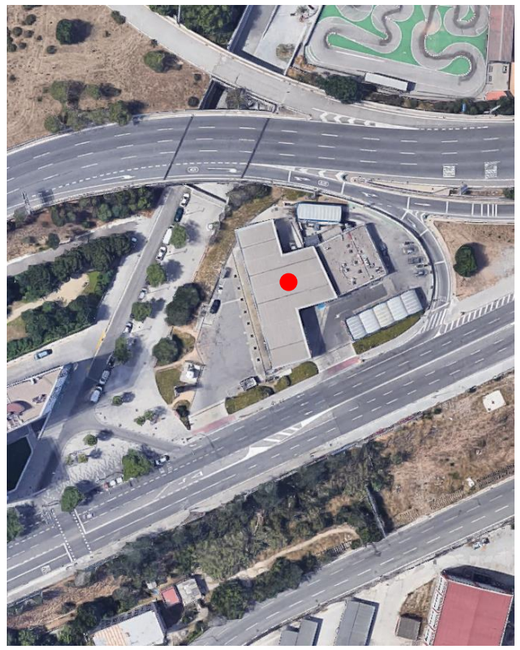




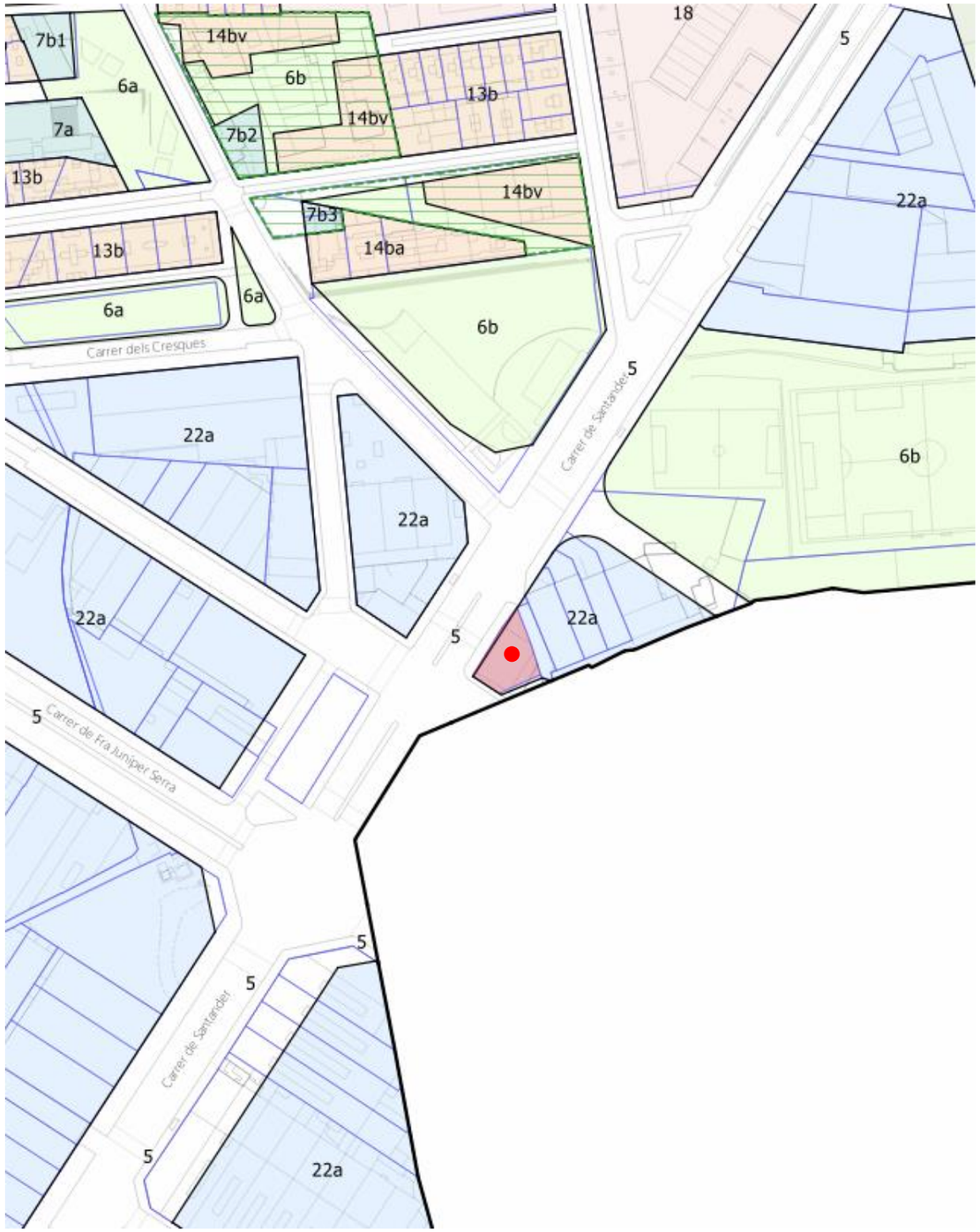
09.11 SANT ANDREU– Passeig Santa Coloma, 73



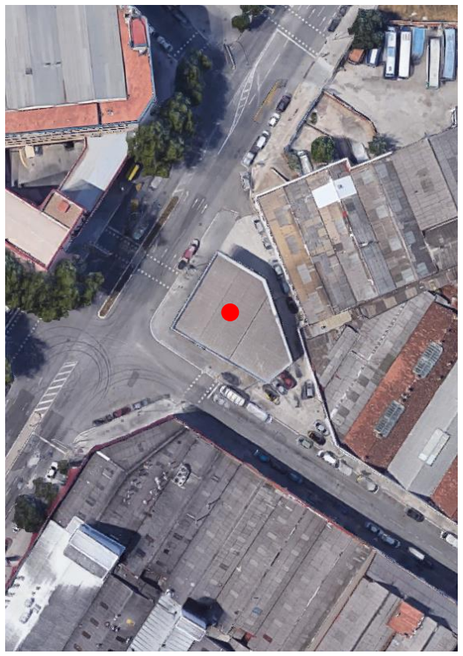
Expedient Llicència	00-2010-0025
Adreça	Pg. Santa Coloma, 73
Tipologia d'activitat	Estació de Serveis
Capacitat del servei	Places subministrament simultani: 10 Nº sortidors: 5 Nº productes: 6
Qualificació del sòl	9- Protecció de sistemes
Superfície de la parcel.la	3774 m2
Longitud de façana a vial	239,25 m
Tipus de llicència	_
Data de resolució de llicència	5/11/2010
Característiques de la xarxa viària	Xarxa bàsica de circulació. L'accés es produeix únicament pel Passeig Santa Coloma.
Amplada de vial	32 m (aprox)
Activitats annexes	Botiga i servei de rentat
Observacions	Pla Especial de serveis vinculats als cinturons 1992



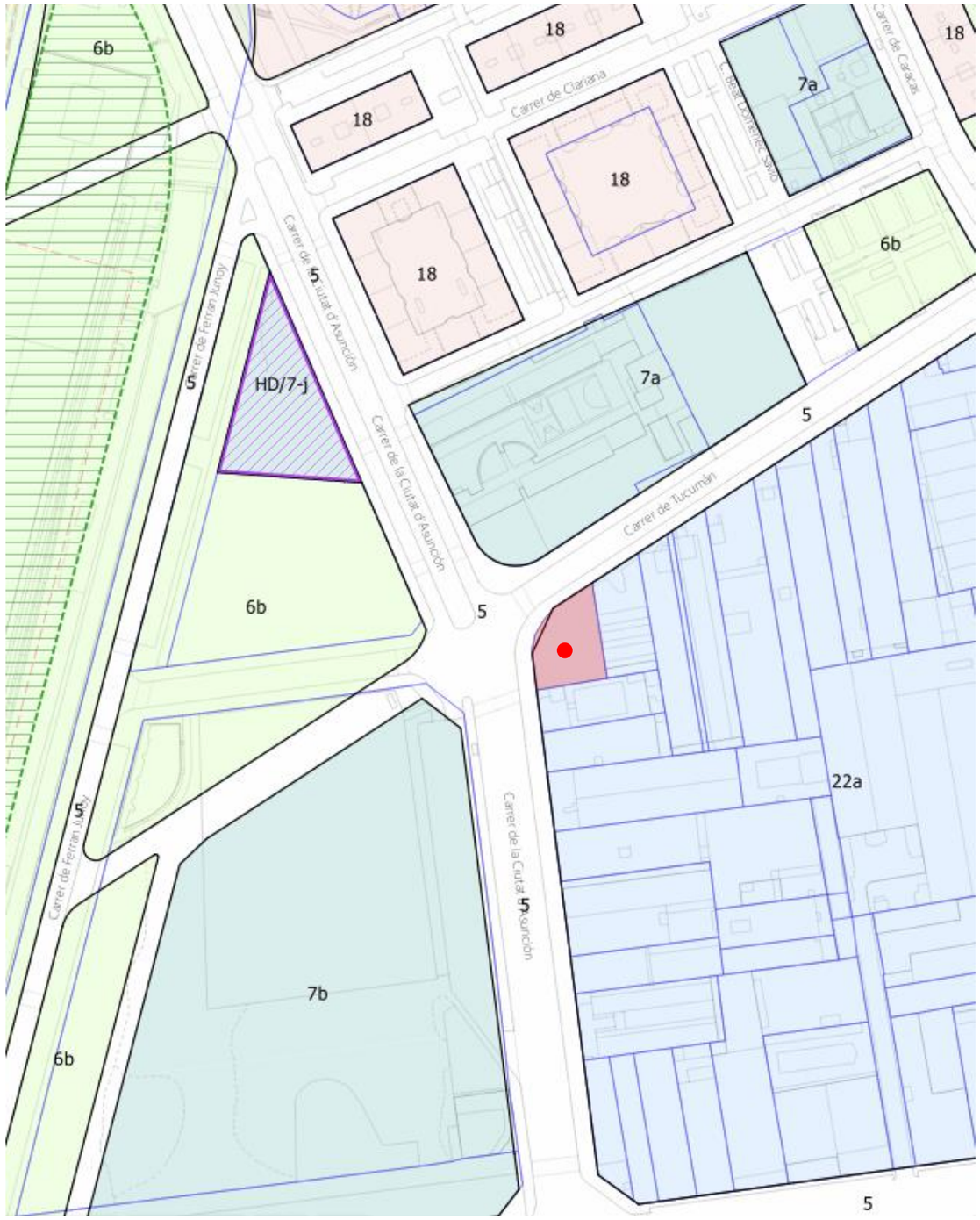
09.12 SANT ANDREU– C/ Santander, 102



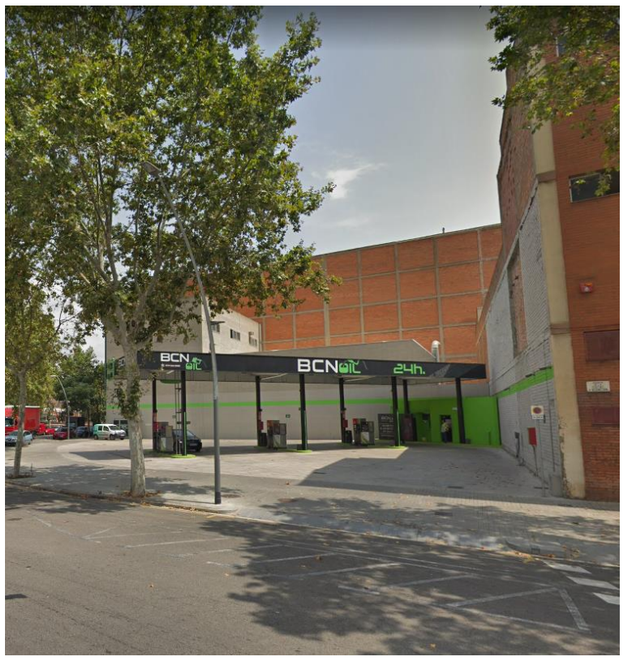
Expedient Llicència	09-92-0303-A
Adreça	C/ Santander, 102
Tipologia d'activitat	Estació de Serveis
Capacitat del servei	Places subministrament simultani: 8 Nº sortidors: 4 Nº productes: 5
Qualificació del sòl	22a- Zona Industrial _
Superfície de la parcel.la	435 m2
Longitud de façana a vial	58,59 m
Tipus de llicència	
Data de resolució de llicència	24/3/1993
Característiques de la xarxa viària	Xarxa bàsica de circulació
Amplada de vial	Xamfrà: 30 m -
Activitats annexes	Botiga i servei de rentat
Observacions	Afectació a la via pública



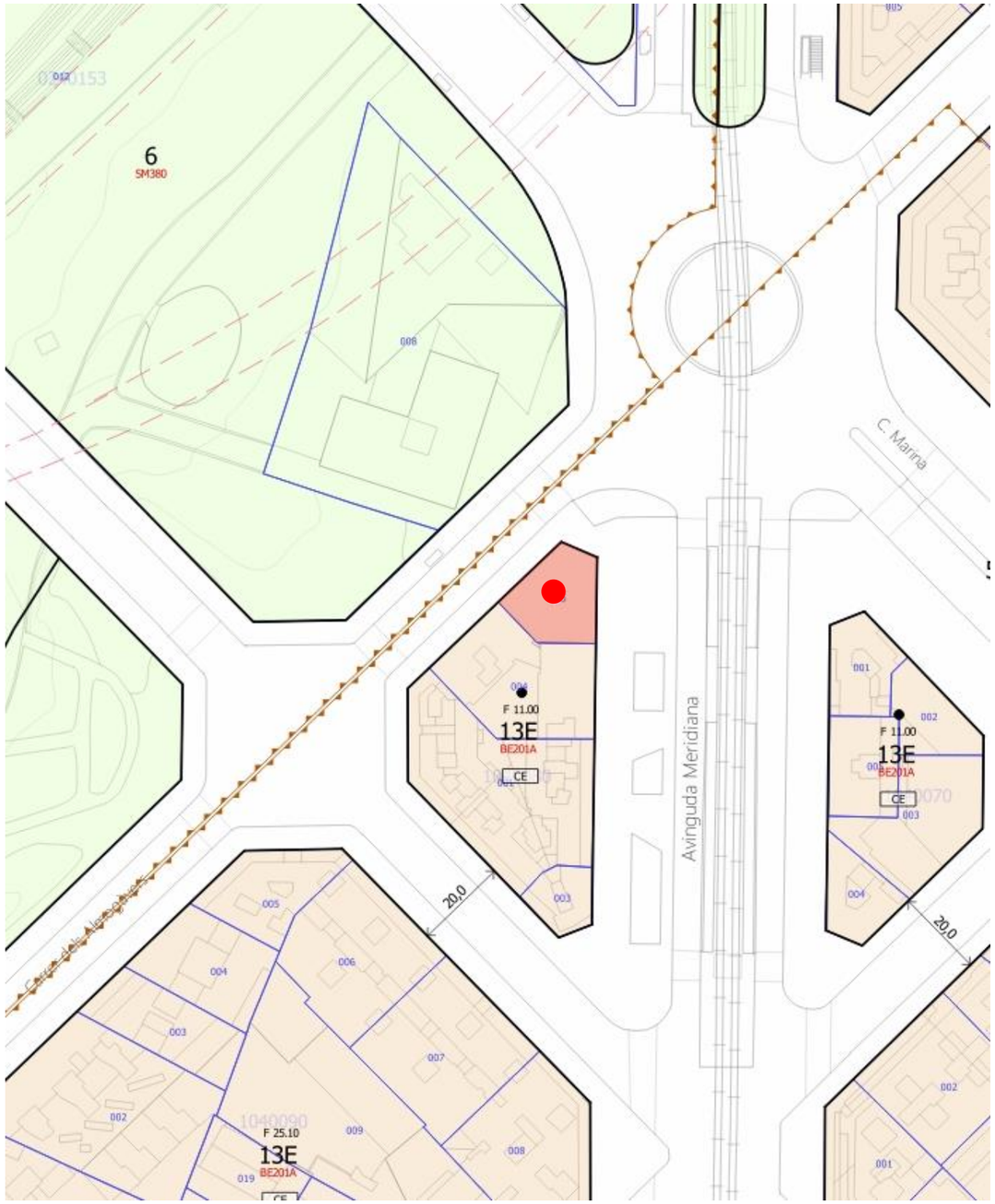
09.13 SANT ANDREU– C/ Tucumán, 2



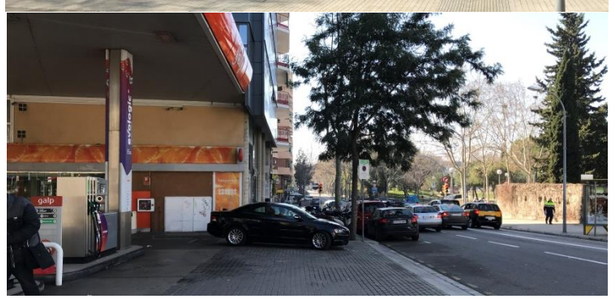
Expedient Llicència	09-2013-0239
Adreça	C/Tucuman, 2
Tipologia d'activitat	Estació de Serveis en règim d'autoservei (desatesa)
Capacitat del servei	Places subministrament simultani: 6 Nº sortidors: 3 Nº productes: 2
Qualificació del sòl	22a- Zona Industrial
Superfície de la parcel.la	829 m2
Longitud de façana a vial	53,69 m
Tipus de llicència	_
Data de resolució de llicència	31/3/2014
Característiques de la xarxa viària	Xarxa bàsica de circulació
Amplada de vial	Xamfrà: 32 m - 20 m
Activitats annexes	_
Observacions	



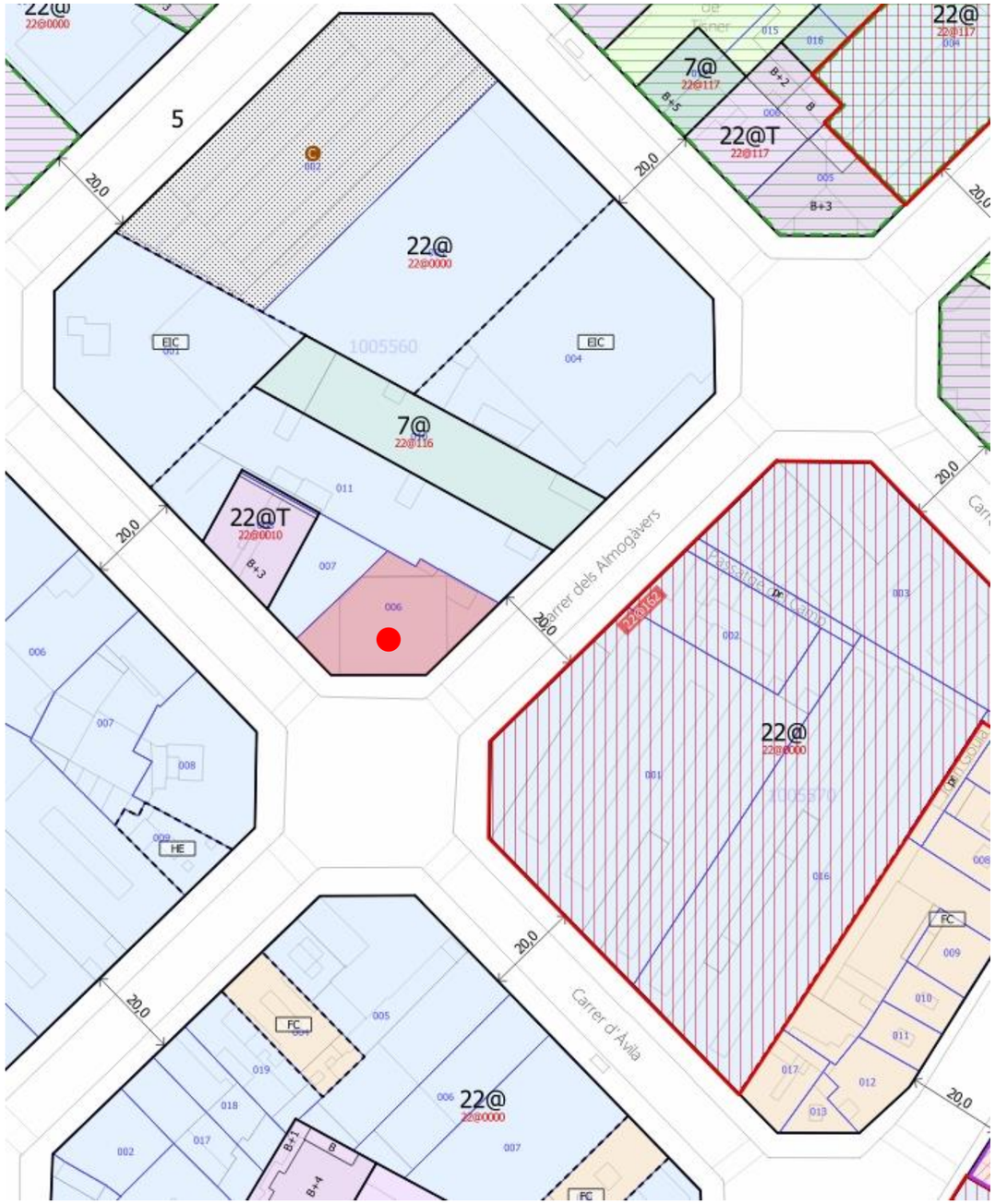
10.01 SANT MARTÍ – C/ Almogàvers, 66



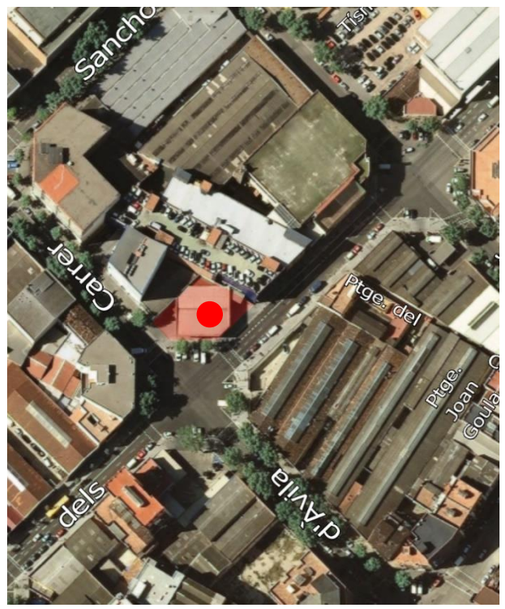
Expedient Llicència	10-2203-0412
Adreça	Carrer d'Almogàvers, 66
Tipologia d'activitat	Estació de serveis
Capacitat del servei	Places subministrament simultani: 9 Nº sortidors: 5 Nº productes: 4
Qualificació del sòl	13E – Zona de densificació urbana Eixample
Superfície de la parcel.la	311 m2
Longitud façana	45,3 m
Tipus de llicència	
Data de resolució de llicència	23/3/2016
Característiques de la xarxa viària	Xarxa bàsica de circulació
Amplada de vial	Xamfrà: 20 i aprox. 50 m
Activitats annexes	Botiga i oficina
Observacions	



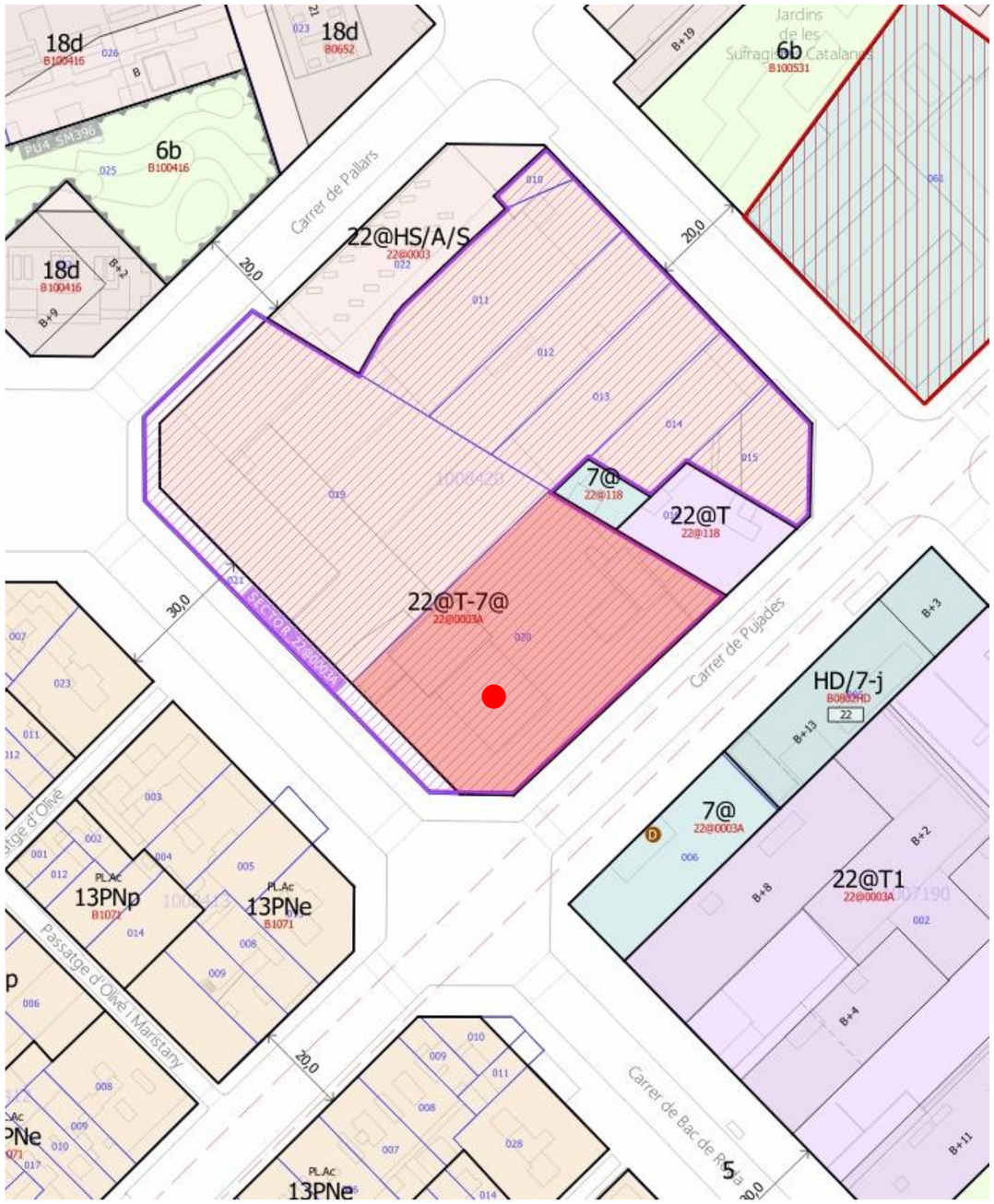
10.02 SANT MARTÍ – C/ Almogàvers, 159



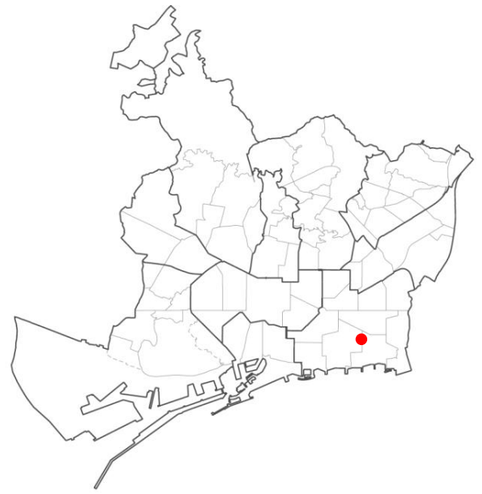
Expedient Llicència	10-2006-0609
Adreça	Carrer d'Almogàvers, 159
Tipologia d'activitat	Estació de serveis
Capacitat del servei	Places subministrament simultani: 6 Nº sortidors: 3 Nº productes: 4
Qualificació del sòl	22@ - Zona d'activitats @
Superfície de la parcel.la	704 m2
Longitud façana	53,64 m
Tipus de llicència	-
Data de resolució de llicència	21/1/2008
Característiques de la xarxa viària	Xarxa no bàsica de circulació
Amplada de vial	Xamfrà: 20 i 20 m
Activitats annexes	Botiga i oficines
Observacions	Sòl industrial 22@ no transformat

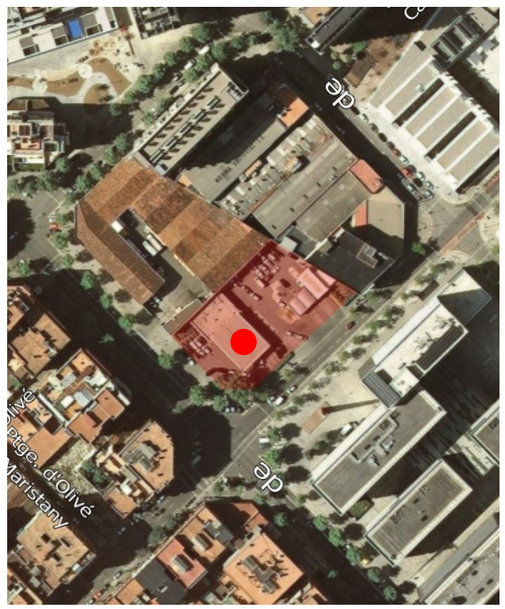


10.03 SANT MARTÍ – C/ Bac de Roda, 66



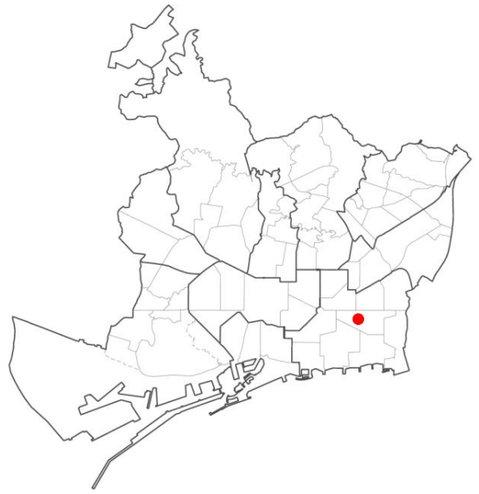
Expedient Llicència	10-1997-0422
Adreça	Carrer de Bac de Roda, 66
Tipologia d'activitat	Estació de serveis
Capacitat del servei	Places subministrament simultani: 8 Nº sortidors: 4 Nº productes: 4
Qualificació del sòl	22@T-7@ - Zona d'activitats @
Superfície de la parcel.la	5334 m2
Longitud façana	73,18 m
Tipus de llicència	-
Data de resolució de llicència	23/3/2016
Característiques de la xarxa viària	Xarxa bàsica de circulació
Amplada de vial	Xamfrà: 30 - 20 m
Activitats annexes	Rentat i estacionament
Observacions	MPGM 22@ Dins d'un subsector delimitat. Pendent del PMU que el desenvolupi . A proximitat de centre escolar (Escola Fluvià)

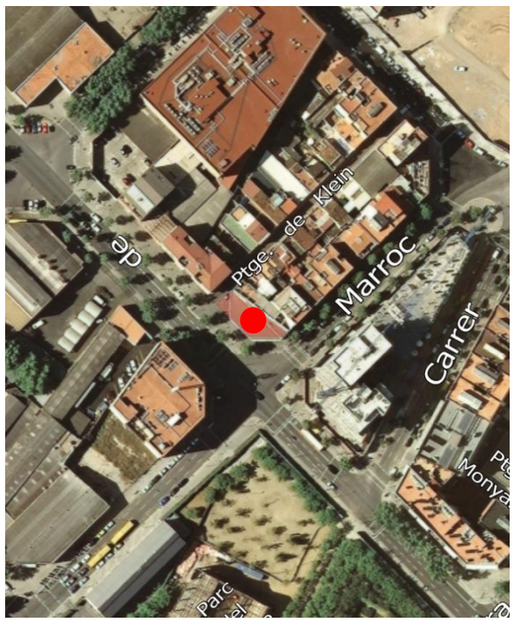




10.04 SANT MARTÍ – C/ Bac de Roda, 134

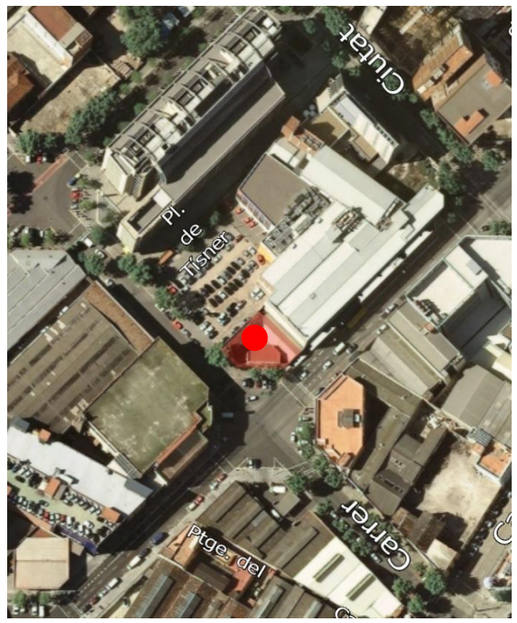
Expedient Llicència	10-2006-0065
Adreça	Carrer de Bac de Roda, 134
Tipologia d'activitat	Unitat de subministrament
Capacitat del servei	Places subministrament simultani: 6 Nº sortidors: 4 Nº productes: 2
Qualificació del sòl	22@ - Zona d'activitats @
Superfície de la parcel.la	260 m2
Longitud façana	Aprox. 43 m
Tipus de llicència	
Data de resolució de llicència	21/4/2010
Característiques de la xarxa viària	Xarxa bàsica de circulació
Amplada de vial	En doble xamfrà: 20, 30 i aprox. 5,5 m
Activitats annexes	Botiga i oficina
Observacions	Sòl industrial 22@ no transformat. Els accessos es produeixen també pel passatge Klein, carrer pacificat.



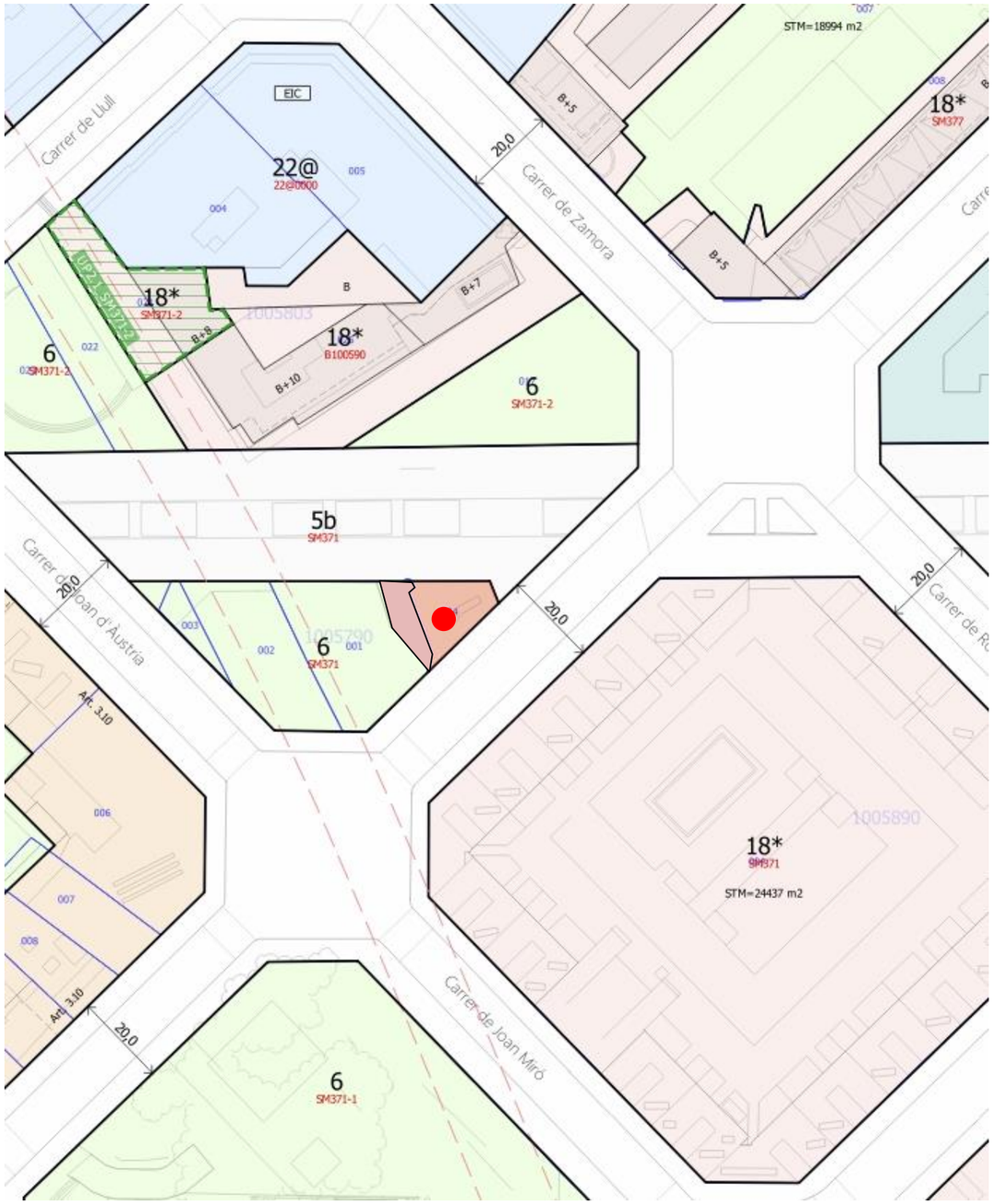


10.05 SANT MARTÍ – C/ Badajoz, 108

Expedient Llicència	10-2015-0453
Adreça	Carrer de Badajoz, 108
Tipologia d'activitat	Unitat de subministrament desatesa
Capacitat del servei	Places subministrament simultani: 4 Nº sortidors: 2 Nº productes: 2
Qualificació del sòl	22@T - Zona d'activitats @
Superfície de la parcel.la	471 m2
Longitud façana	39,54 m
Tipus de llicència	-
Data de resolució de llicència	28/6/2016
Característiques de la xarxa viària	Xarxa bàsica de circulació (Límit de Superilla)
Amplada de vial	Xamfrà: 20 i 20 m
Activitats annexes	
Observacions	Benzinera low cost. MPGM 22@ Dins d'un àmbit transformat. Té PMU d'illa i reparcel·lació. La parcel·la resultant coincideix amb la benzinera.

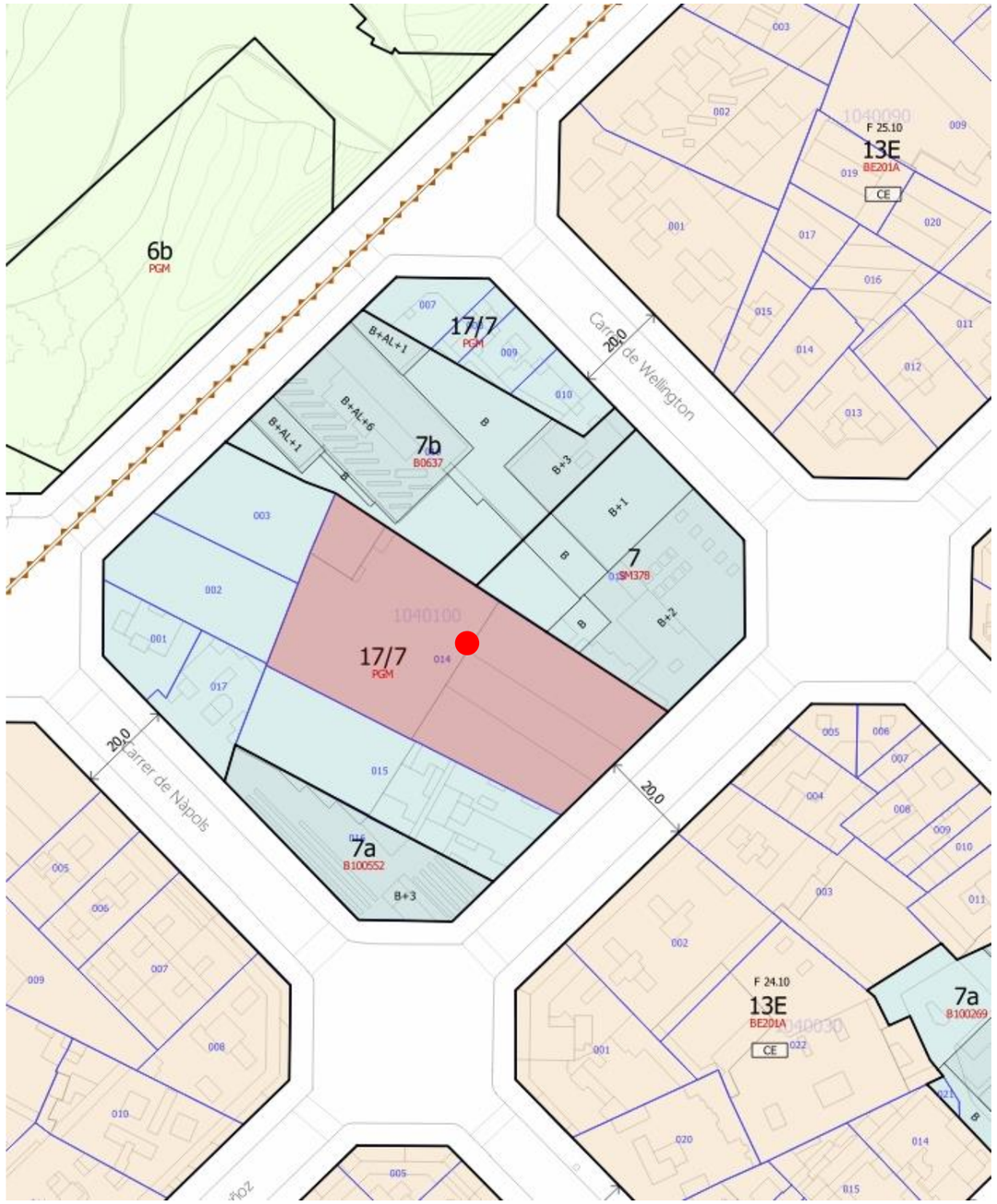


10.06 SANT MARTÍ – Avinguda del Bogatell, 49



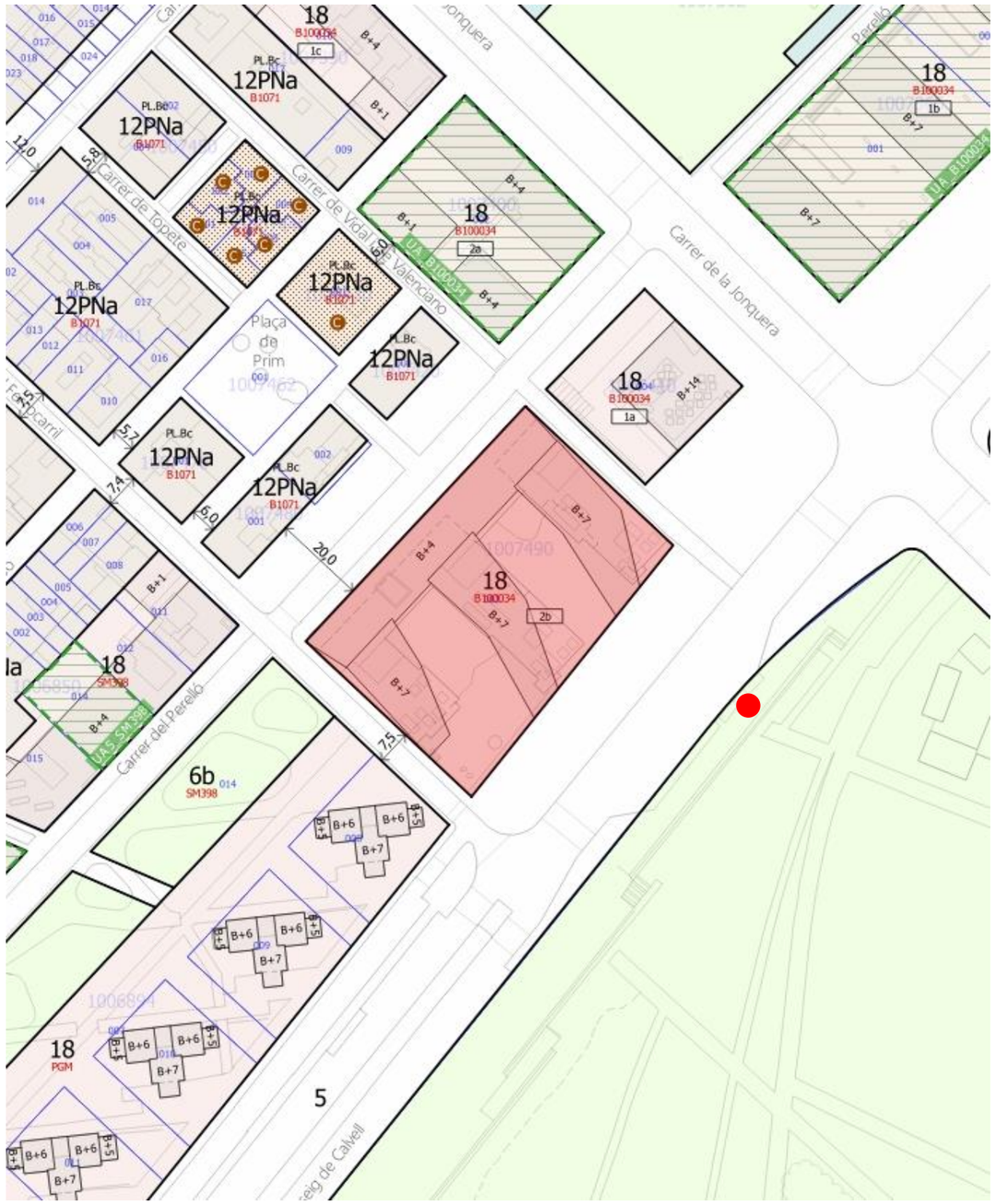
Expedient Llicència	10-2007-0277
Adreça	Avinguda del Bogatell, 49
Tipologia d'activitat	Estació de serveis
Capacitat del servei	Places subministrament simultani: 4 Nº sortidors: 2 Nº productes: 4
Qualificació del sòl	6 – Zona verda
Superfície de la parcel.la	200 m2
Longitud façana	42,77 m
Tipus de llicència	Via pública
Data de resolució de llicència	12/2/2010
Característiques de la xarxa viària	Xarxa no bàsica de circulació
Amplada de vial	20 m
Activitats annexes	
Observacions	Entrada i sortida per Carrer de Ramon Turró. A proximitat de centre escolar. Implantada en zona verda.

10.07 SANT MARTÍ – C/ Buenaventura Muñoz, 25



Expedient Llicència	10-2008-0004
Adreça	Carrer de Buenaventura Muñoz, 25
Tipologia d'activitat	Taller de manteniment, reparació i rentat i subministrament de carburant per vehicles propis.
Capacitat del servei	-
Qualificació del sòl	17/7 – Transformació de l'ús existent a equipament
Superfície de la parcel.la	2682 m2
Longitud façana	32,06 m
Tipus de llicència	-
Data de resolució de llicència	2/4/2008
Característiques de la xarxa viària	Xarxa bàsica de circulació
Amplada de vial	20 m
Activitats annexes	
Observacions	Eixample- Zona de renovació urbana en transformació de l'ús a sistema d'equipaments comunitaris

10.08 SANT MARTÍ – Passeig de Calvell, 39

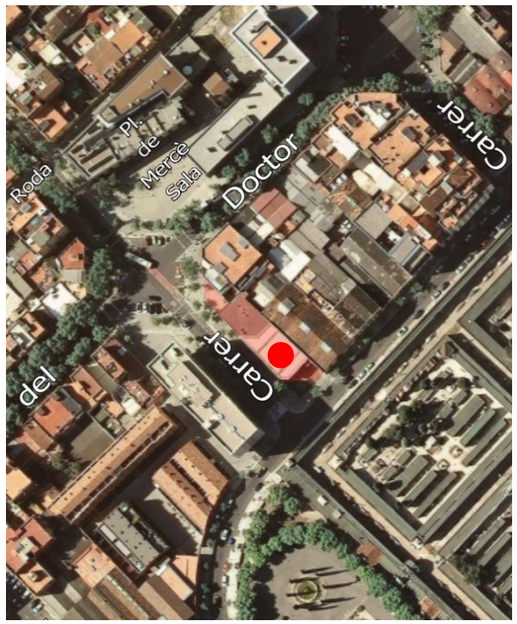


Expedient Llicència	10-2006-0104
Adreça	Passeig de Calvell, 39
Tipologia d'activitat	Unitat de subministrament
Capacitat del servei	Places subministrament simultani: 2 Nº sortidors: 2 Nº productes: 4
Qualificació del sòl	6a-5 – Zona verda - Vial
Superfície de la parcel.la	-
Tipus de llicència	Via pública.
Data de resolució de llicència	24/4/2009
Característiques de la xarxa viària	Xarxa bàsica de circulació
Amplada de vial	30 m
Activitats annexes	
Observacions	

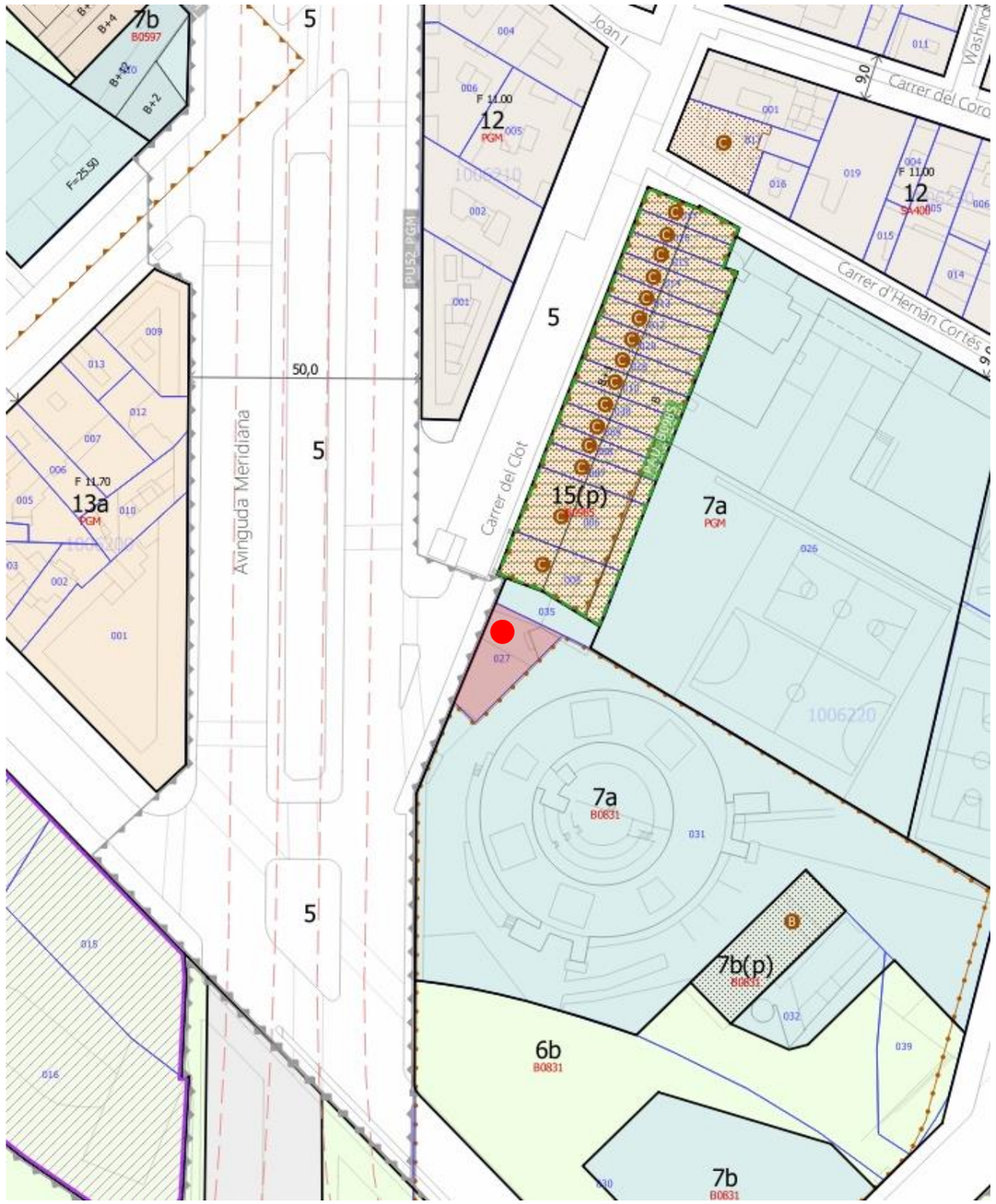
Ajuntament de Barcelona	PLA ESPECIAL URBANÍSTIC PER A LA IMPLANTACIÓ D'INSTAL·LACIONS DE SUBMINISTRAMENT PER A VEHICLES A MOTOR A LA CIUTAT DE BARCELONA	FITXA D'ACTIVITAT EXISTENT	**D 10.08**

10.09 SANT MARTÍ – C/ Ciutat de Granada, 2

Expedient Llicència	10-2009-0558
Adreça	Carrer de la Ciutat de Granada, 2
Tipologia d'activitat	Unitat de subministrament
Capacitat del servei	Places subministrament simultani: 4 Nº sortidors: 2 Nº productes: 3
Qualificació del sòl	22@ - Zona d'activitats @
Superfície de la parcel.la	691 m2
	73,89 m
Tipus de llicència	-
Data de resolució de llicència	14/4/2010
Característiques de la xarxa viària	Xarxa no bàsica de circulació
Amplada de vial	Xamfrà: 20 i 15 m
Activitats annexes	Botiga, oficina i rentat de vehicles
Observacions	Sòl industrial 22@ no transformat



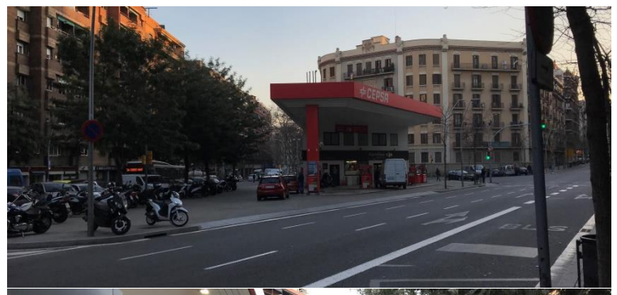
10.10 SANT MARTÍ – C/ Clot, 2

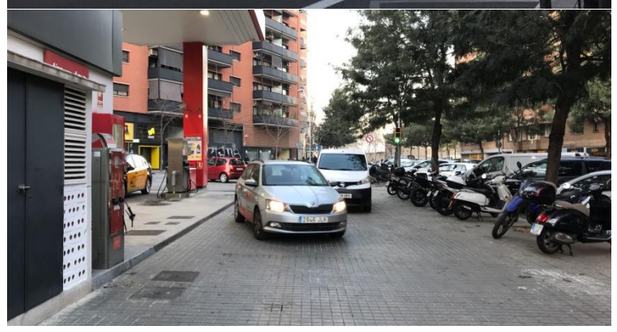


Expedient Llicència	00-2004-0025
Adreça	Carrer del Clot, 2
Tipologia d'activitat	Estació de serveis
Capacitat del servei	Places subministrament simultani: 8 Nº sortidors: 4 Nº productes: 4
Qualificació del sòl	7a – Equipament actual
Superfície de la parcel.la	274 m2
Longitud façana	22,79 m
Tipus de llicència	-
Data de resolució de llicència	23/6/2004
Característiques de la xarxa viària	Xarxa no bàsica de circulació
Amplada de vial	15 o menys de 20
Activitats annexes	Botiga, oficina
Observacions	Adjacent a centre escolar i Les cases del Clot catalogades segons patrimoni arquitectònic

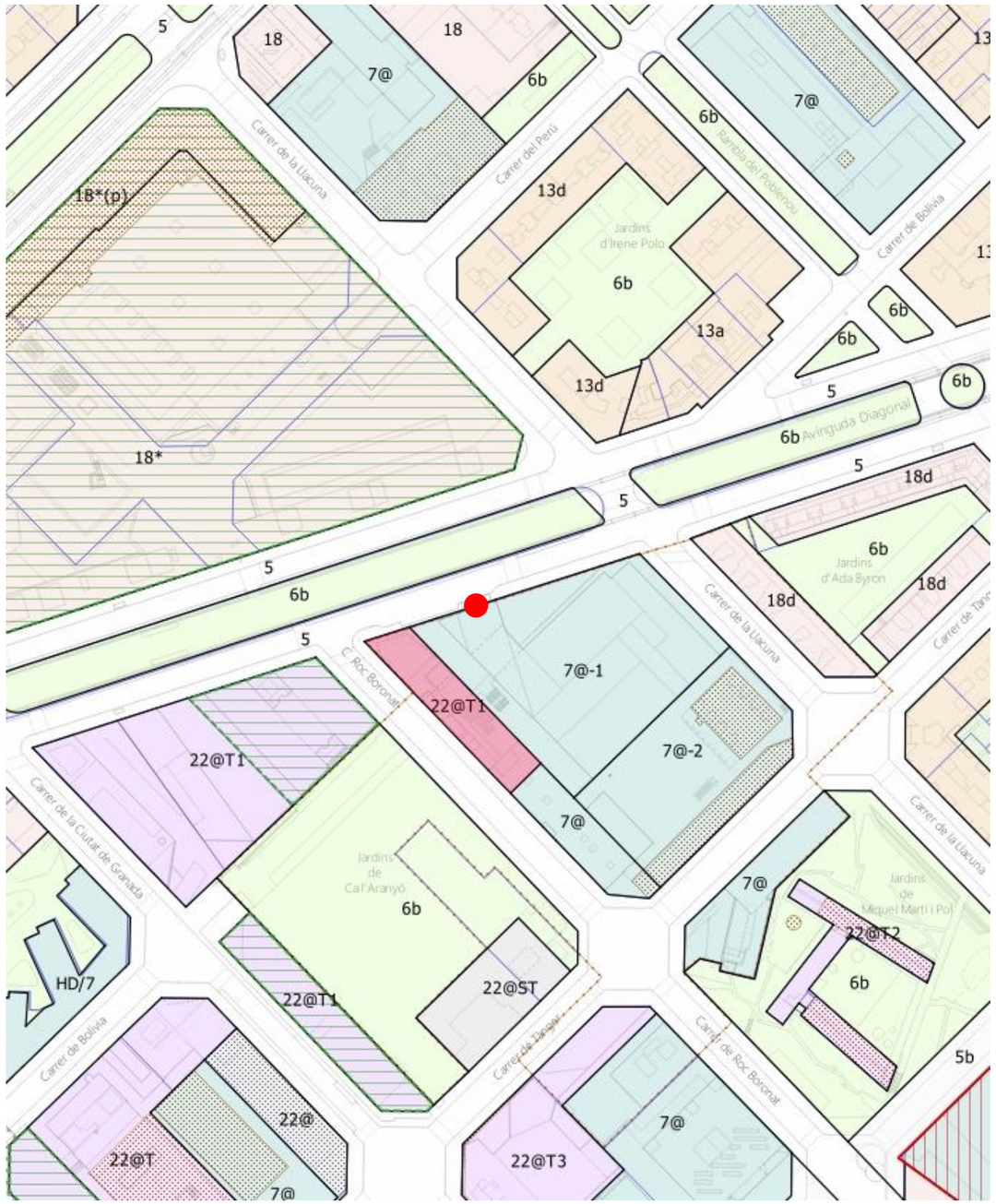
10.11 SANT MARTÍ – C/ Clot, 181

Expedient Llicència	10-2014-1015
Adreça	Carrer del Clot, 181
Tipologia d'activitat	Estació de serveis
Capacitat del servei	Places subministrament simultani: 13 Nº sortidors: 7 Nº productes: 4
Qualificació del sòl	13a – Zona de densificació urbana intensiva
Superfície de la parcel.la	367 m2
Longitud façana	84,27 m
Tipus de llicència	-
Data de resolució de llicència	18/11/2015
Característiques de la xarxa viària	Xarxa bàsica de circulació.
Amplada de vial	Xamfrà a tres: 20, 20, 24 m
Activitats annexes	Botiga annexa amb obrador i elements de cocció per l'elaboració de productes de l'especialitat pa i pastisseria. Oficina
Observacions	

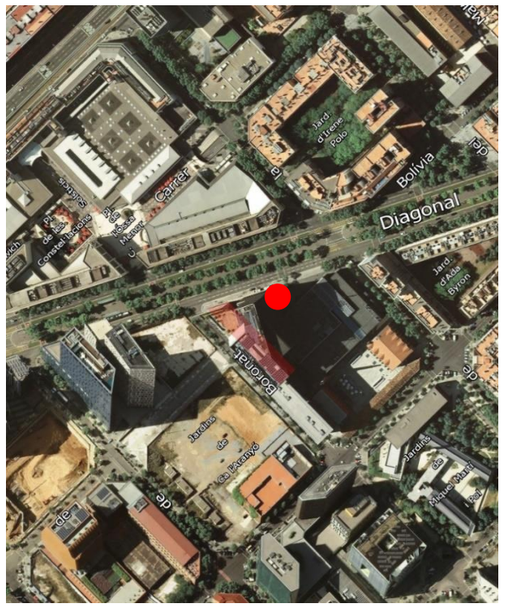


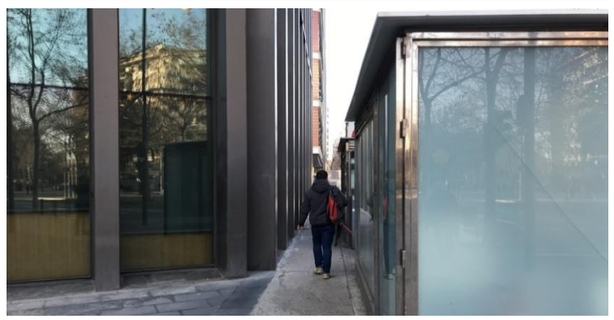


10.12 SANT MARTÍ – Avinguda Diagonal, 189

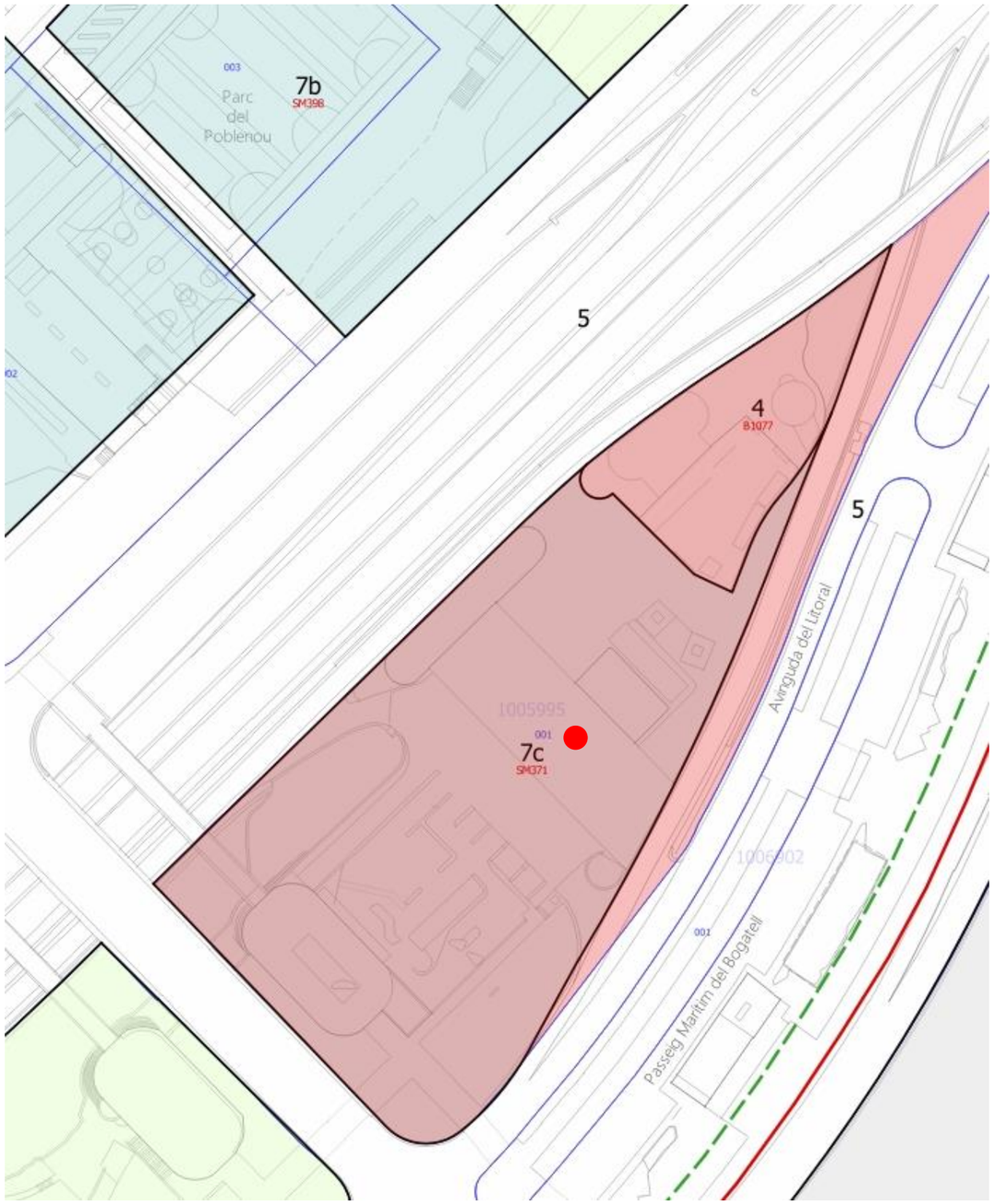


Expedient Llicència	10-2006-0086
Adreça	Avinguda Diagonal, 189
Tipologia d'activitat	Unitat de subministrament
Capacitat del servei	Places subministrament simultani: 2 Nº sortidors: 2 Nº productes: 4
Qualificació del sòl	5 – Sistema viari
Superfície de la parcel.la	N/A
Tipus de llicència	Via pública
Data de resolució de llicència	24/4/2009
Característiques de la xarxa viària	Xarxa no bàsica de circulació
Amplada de vial	50 m
Activitats annexes	
Observacions	Sòl transformat.

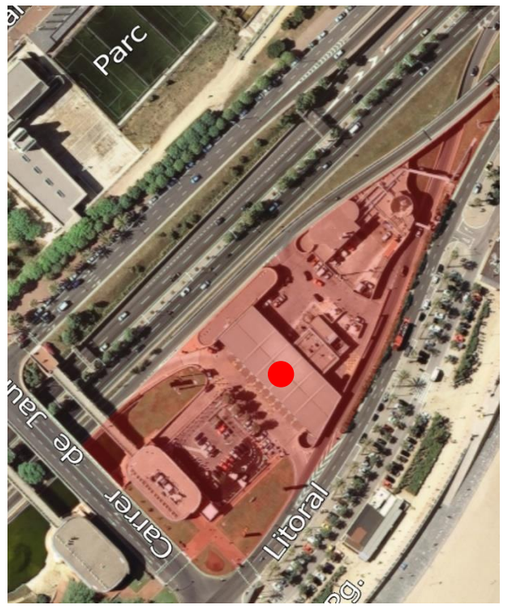




10.13 SANT MARTÍ – Avinguda del Litoral, 49

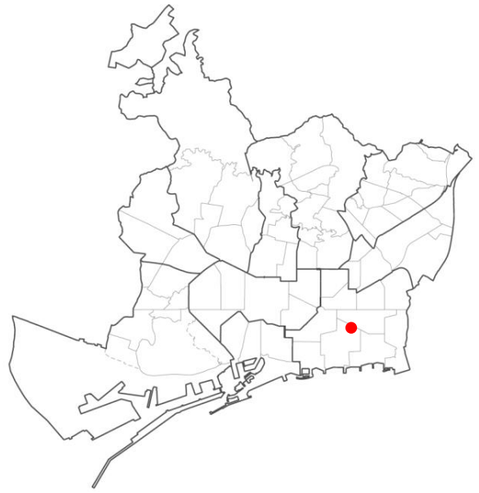


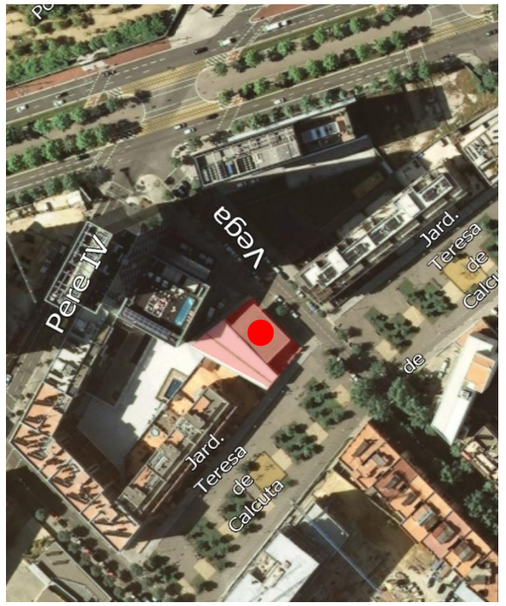
Expedient Llicència	00-2012-0018
Adreça	Avinguda del Litoral, 49
Tipologia d'activitat	Estació de serveis
Capacitat del servei	Places subministrament simultani: 10 Nº sortidors: 5 Nº productes: 6
Qualificació del sòl	7c – Equipament actual d'àmbit metropolità
Superfície de la parcel.la	10644 m2
Longitud façana	654,49 m
Tipus de llicència	-
Data de resolució de llicència	12/11/2012
Característiques de la xarxa viària	Xarxa bàsica de circulació. Ronda Litoral
Amplada de vial	30 o més de 30
Activitats annexes	Instal·lació per a rentat de vehicles
Observacions	PE de serveis vinculats als cinturons 1992. Recàrrega elèctrica. La benzinera només ocupa parcialment la parcel·la.

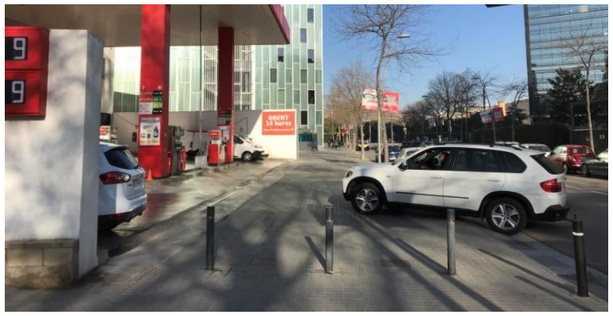


10.14 SANT MARTÍ – C/ López de Vega, 125

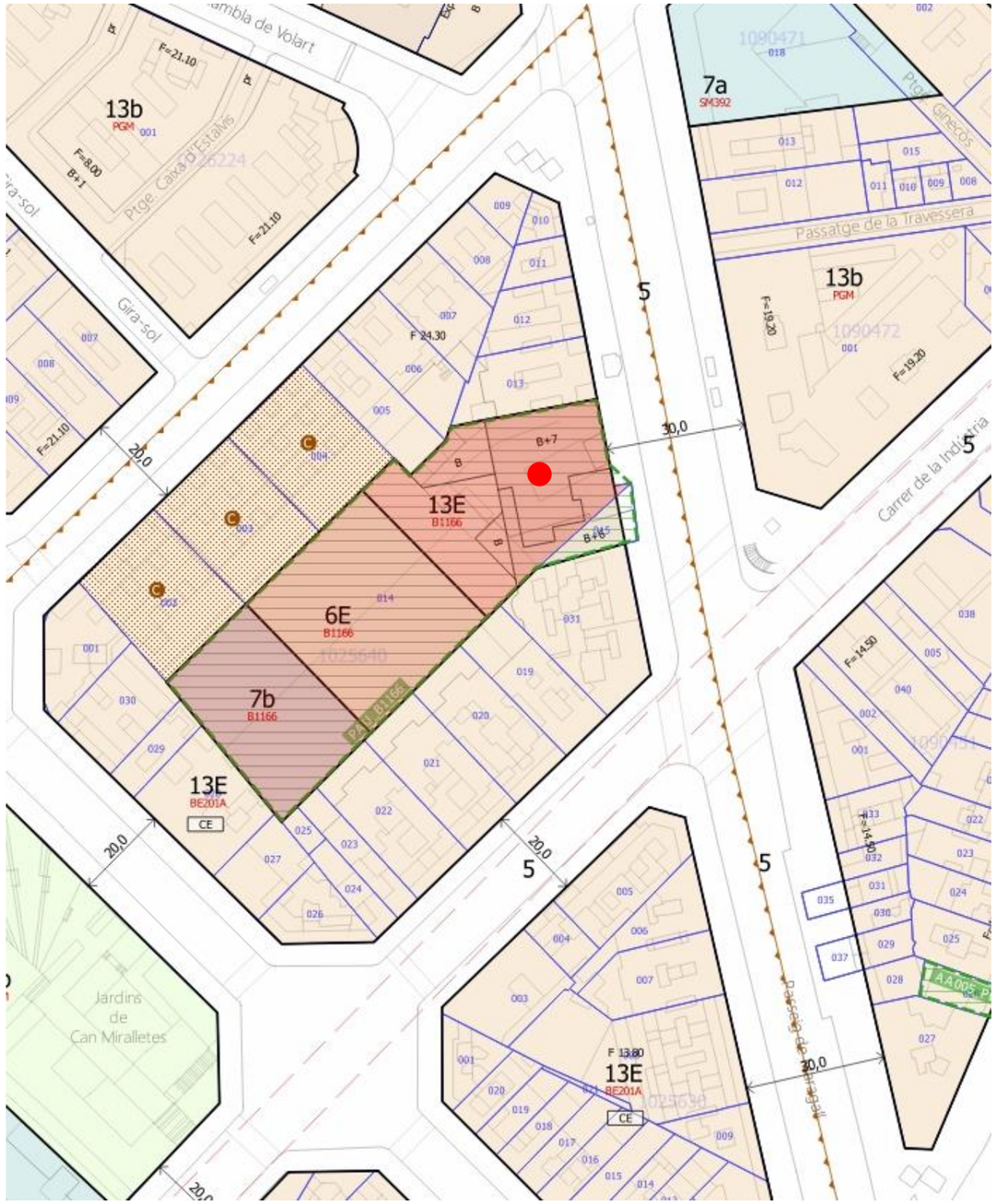
Expedient Llicència	10-1999-0465
Adreça	Carrer de López de Vega, 125
Tipologia d'activitat	Estació de serveis
Capacitat del servei	Places subministrament simultani: 8 Nº sortidors: 4 Nº productes: 4
Qualificació del sòl	18d – Volumetria específica
Superfície de la parcel.la	913 m2
Longitud façana	Aprox. 30 m
Tipus de llicència	-
Data de resolució de llicència	30/7/2001
Característiques de la xarxa viària	Xarxa no bàsica de circulació, en superilla
Amplada de vial	20 m
Activitats annexes	Rentat, botiga i oficines
Observacions	Disposa d'un punt de recàrrega elèctrica. Adjacent a zona verda amb jocs infantils.



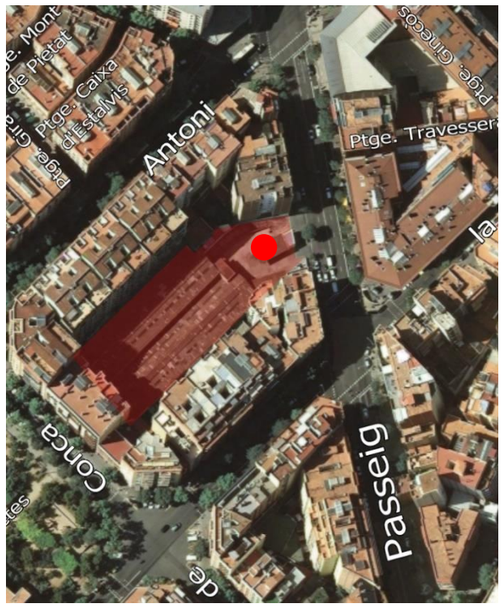


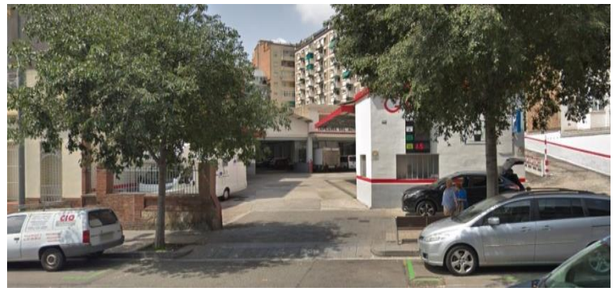


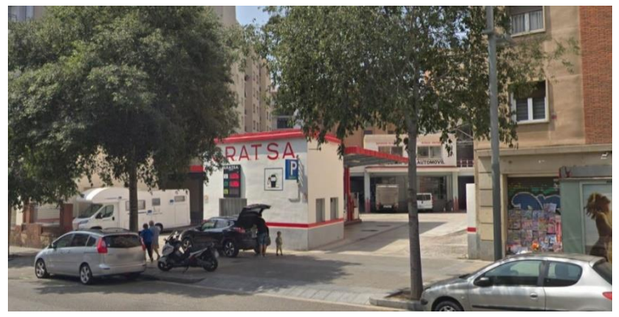
10.15 SANT MARTÍ – Passeig de Maragall, 33-35



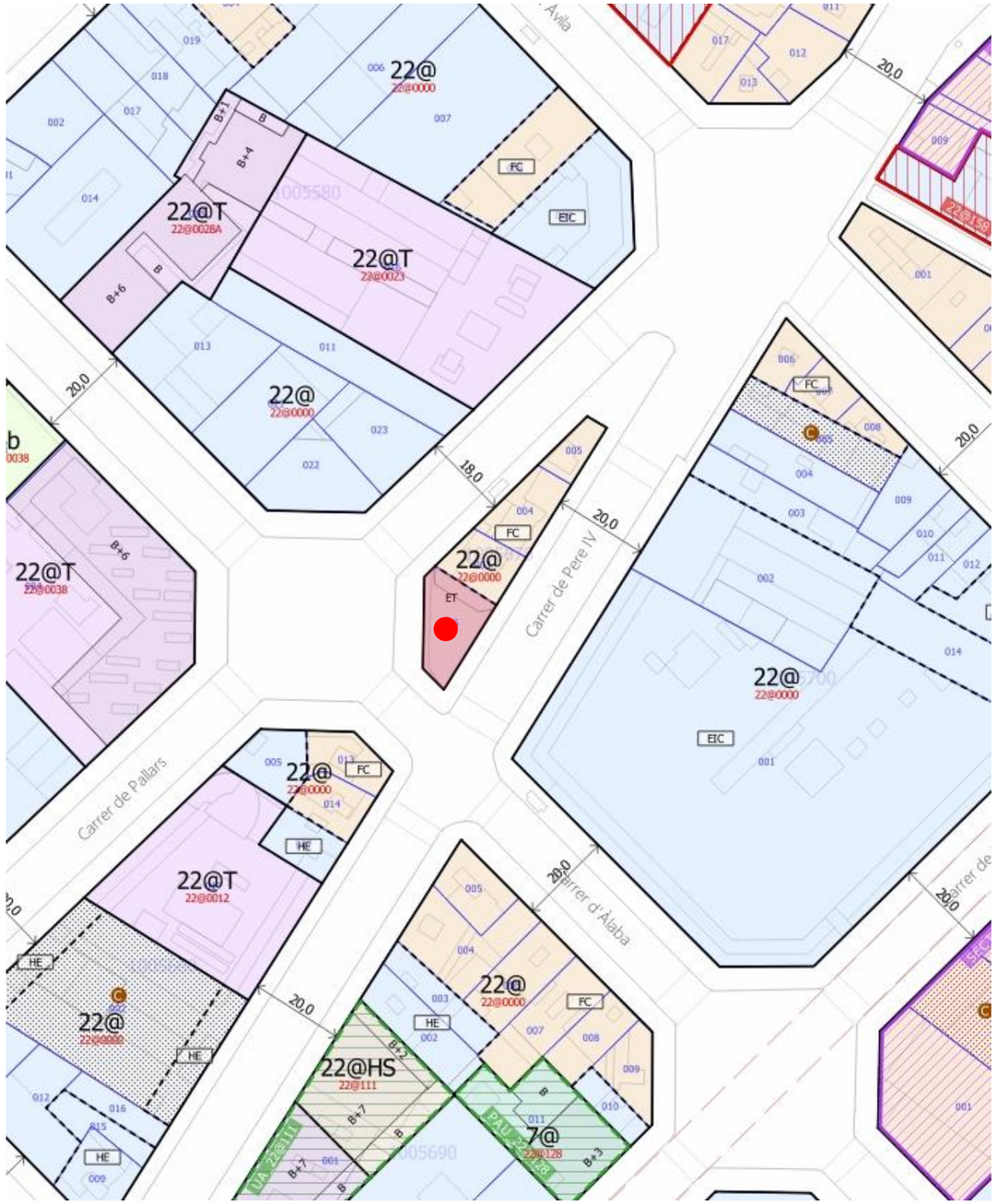
Expedient Llicència	10-2010-0383
Adreça	Passeig de Maragall, 33-35
Tipologia d'activitat	Aparcament públic amb subministrament de carburants i taller de tapisseria.
Capacitat del servei	Places subministrament simultani: 8 Nº sortidors: 5 Nº productes: 4
Qualificació del sòl	13E – Zona de densificació urbana Eixample
Superfície de la parcel.la	3644 m2
Longitud façana	18,86 m
Tipus de llicència	-
Data de resolució de llicència	10/1/2011
Característiques de la xarxa viària	Xarxa bàsica de circulació
Amplada de vial	30 m
Activitats annexes	
Observacions	PAU de PMU de l'edificació situada al passeig de Maragall, núms. 29-35 i l'interior d'illa delimitada pels carrers de Sant Antoni Maria Claret, de la Indústria i de Conca





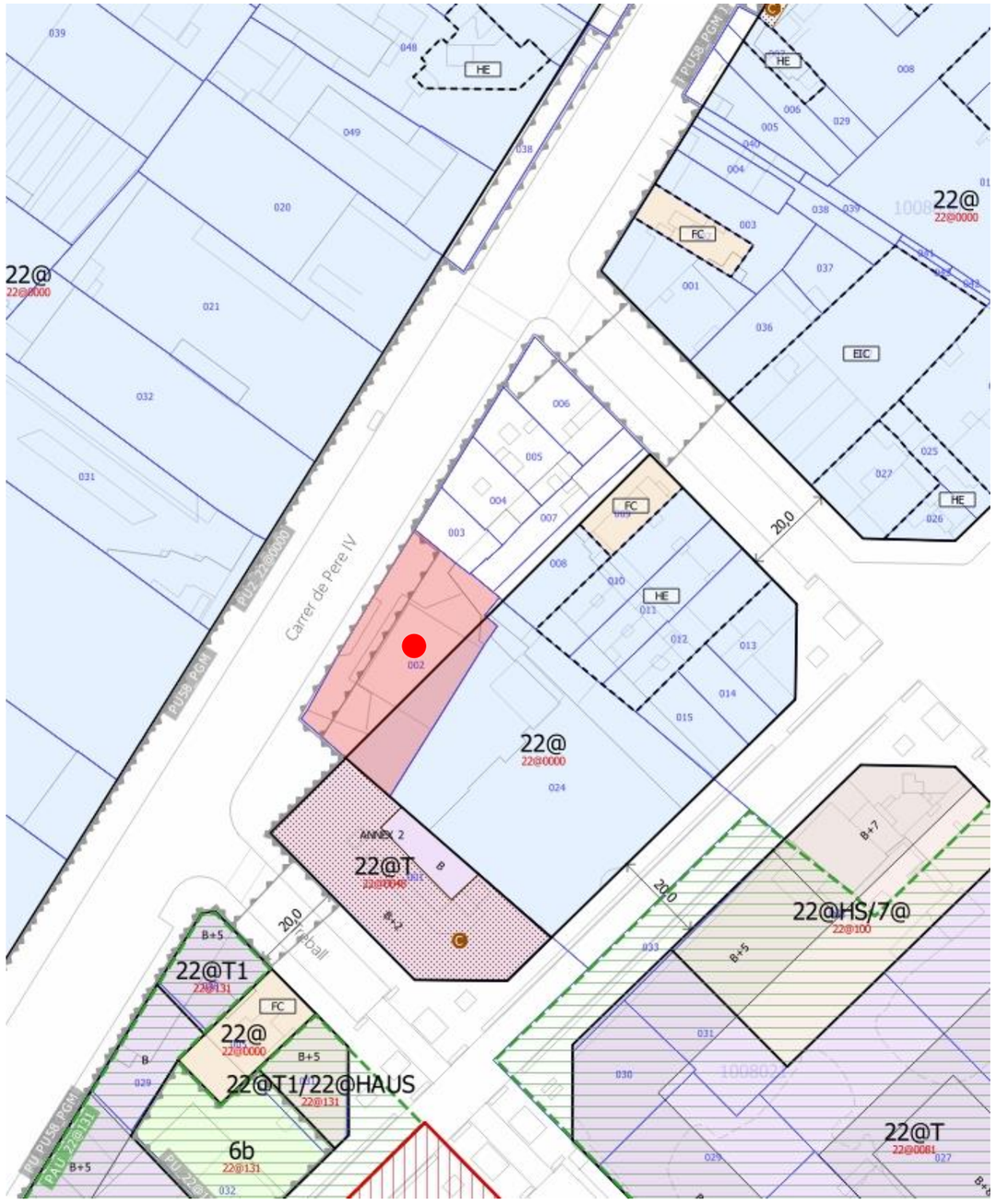


10.16 SANT MARTÍ – C/ Pere IV, 79

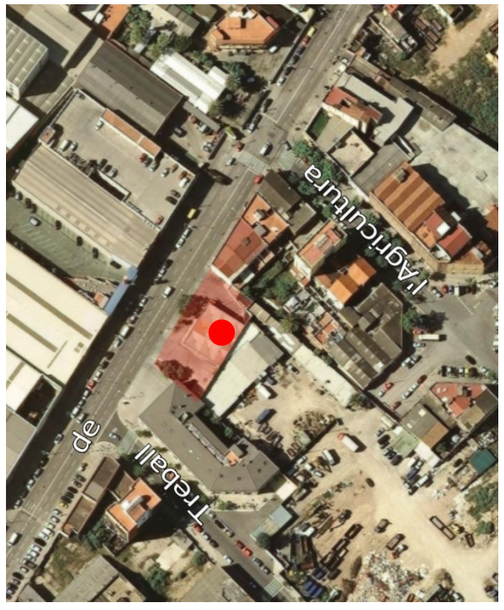


Expedient Llicència	10-90-0096
Adreça	Carrer de Pere IV, 79
Tipologia d'activitat	Estació de serveis
Capacitat del servei	Places subministrament simultani: 12 Nº sortidors: 6 Nº productes: 4
Qualificació del sòl	22@ - Zona d'activitats @
Superfície de la parcel.la	240 m2
Longitud façana	50,08 m
Tipus de llicència	-
Data de resolució de llicència	15/3/2006
Característiques de la xarxa viària	Xarxa bàsica i no bàsica de circulació (xamfrà a tres)
Amplada de vial	Xamfrà a tres: 20, 20 i 18 m
Activitats annexes	Botiga, oficina, venda de butà
Observacions	Sòl 22@ sense transformar. És l'única parcel·la de l'illa susceptible de transformació.

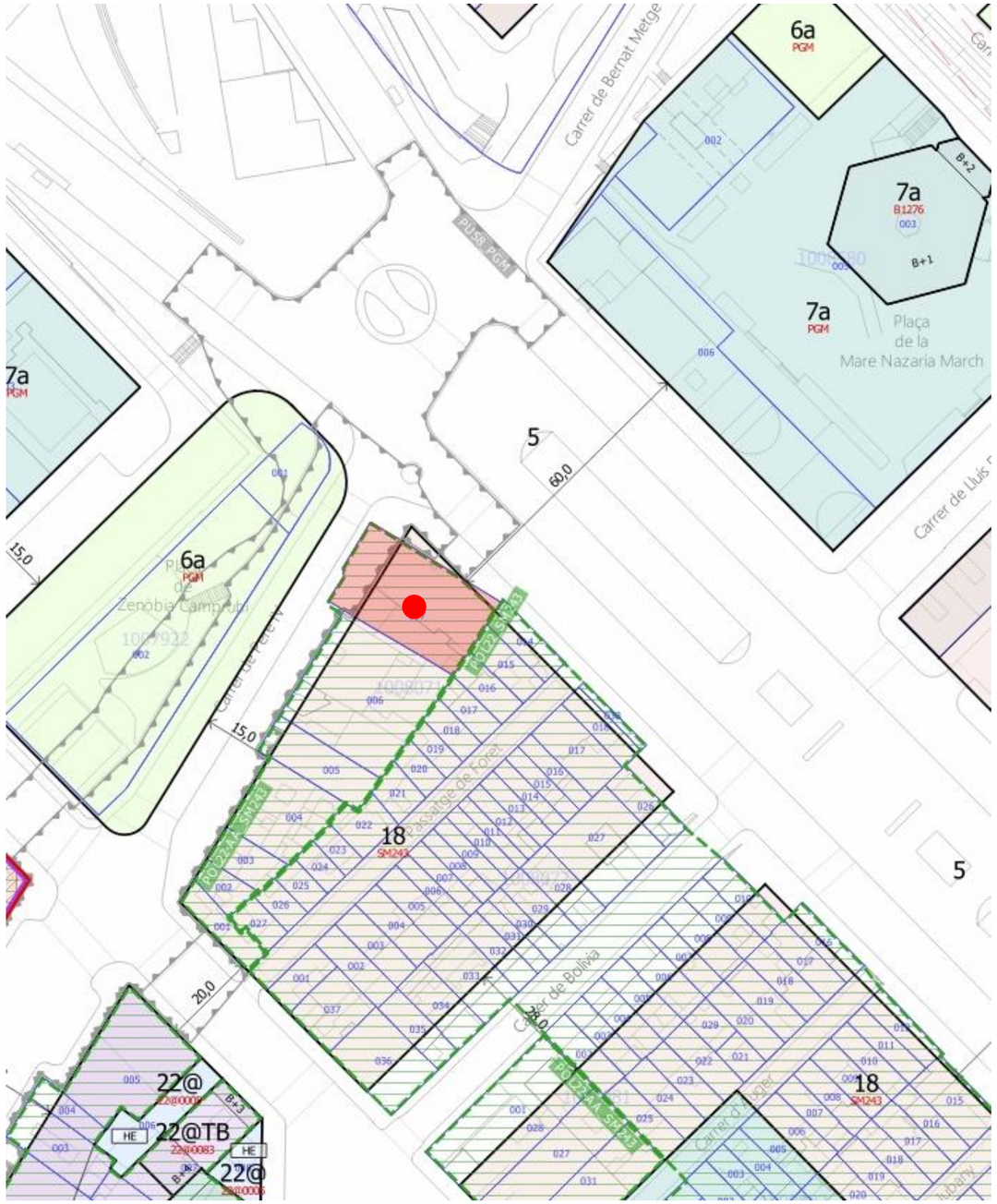
10.17 SANT MARTÍ – C/ Pere IV, 448



Expedient Llicència	251784
Adreça	Carrer de Pere IV, 448
Tipologia d'activitat	Estació de serveis
Capacitat del servei	Places subministrament simultani: 8 Nº sortidors: 4 Nº productes: 4
Qualificació del sòl	22@-5 - Zona d'activitats @ - Vial
Superfície de la parcel.la	1183 m2
Longitud façana	60,35 m
Tipus de llicència	
Data de resolució de llicència	31/1/1973
Característiques de la xarxa viària	Xarxa no bàsica de circulació
Amplada de vial	Aprox. 25 m
Activitats annexes	Botiga i oficina
Observacions	Part en sòl de vial i part en sòl industrial 22@ no transformat. Parcialment en vial.



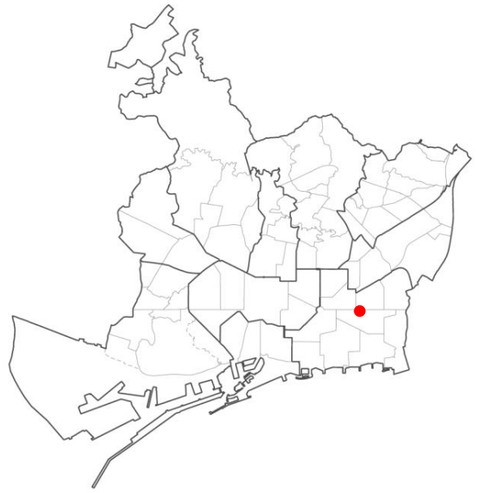
10.18 SANT MARTÍ – C/ Pere IV, 548

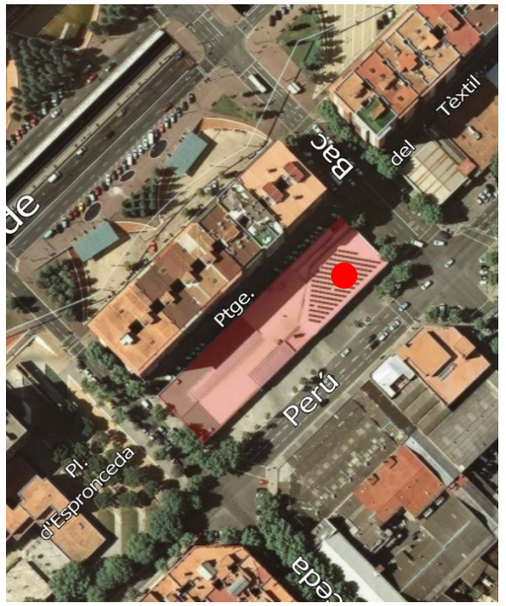


Expedient Llicència	10-2015-0113
Adreça	Carrer de Pere IV, 548
Tipologia d'activitat	Unitat de subministrament
Capacitat del servei	Places subministrament simultani: 4 Nº sortidors: 2 Nº productes: 2
Qualificació del sòl	18 – Volumetria específica
Superfície de la parcel.la	598 m2
Longitud façana	56,34 m
Tipus de llicència	Precari
Data de resolució de llicència	23/11/2015
Característiques de la xarxa viària	Xarxa bàsica de circulació
Amplada de vial	Xamfrà: 60 i 15 m
Activitats annexes	Instal·lacions i activitats per a la neteja de vehicles
Observacions	POL22-AA de PP de ordenación de la zona de Levante (sector Sur)

10.19 SANT MARTÍ – C/ Perú, 163

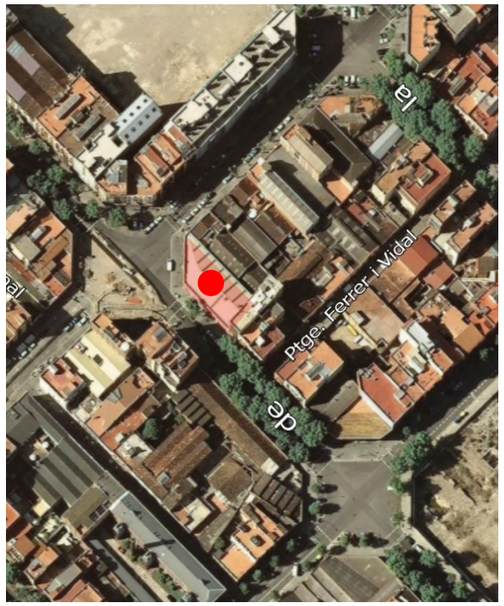
Expedient Llicència	10-2006-0008
Adreça	Carrer del Perú, 163
Tipologia d'activitat	Estació de serveis
Capacitat del servei	Places subministrament simultani: 8 Nº sortidors: 4 Nº productes: 4
Qualificació del sòl	18 – Volumetria específica
Superfície de la parcel.la	3079 m2
Longitud façana	Aprox. 125 m
Tipus de llicència	-
Data de resolució de llicència	29/2/2008
Característiques de la xarxa viària	Xarxa bàsica de circulació
Amplada de vial	Xamfrà: 30 i 30 m
Activitats annexes	Botiga, servei de rentat.
Observacions	La benzinera ocupa parcialment la parcel·la.



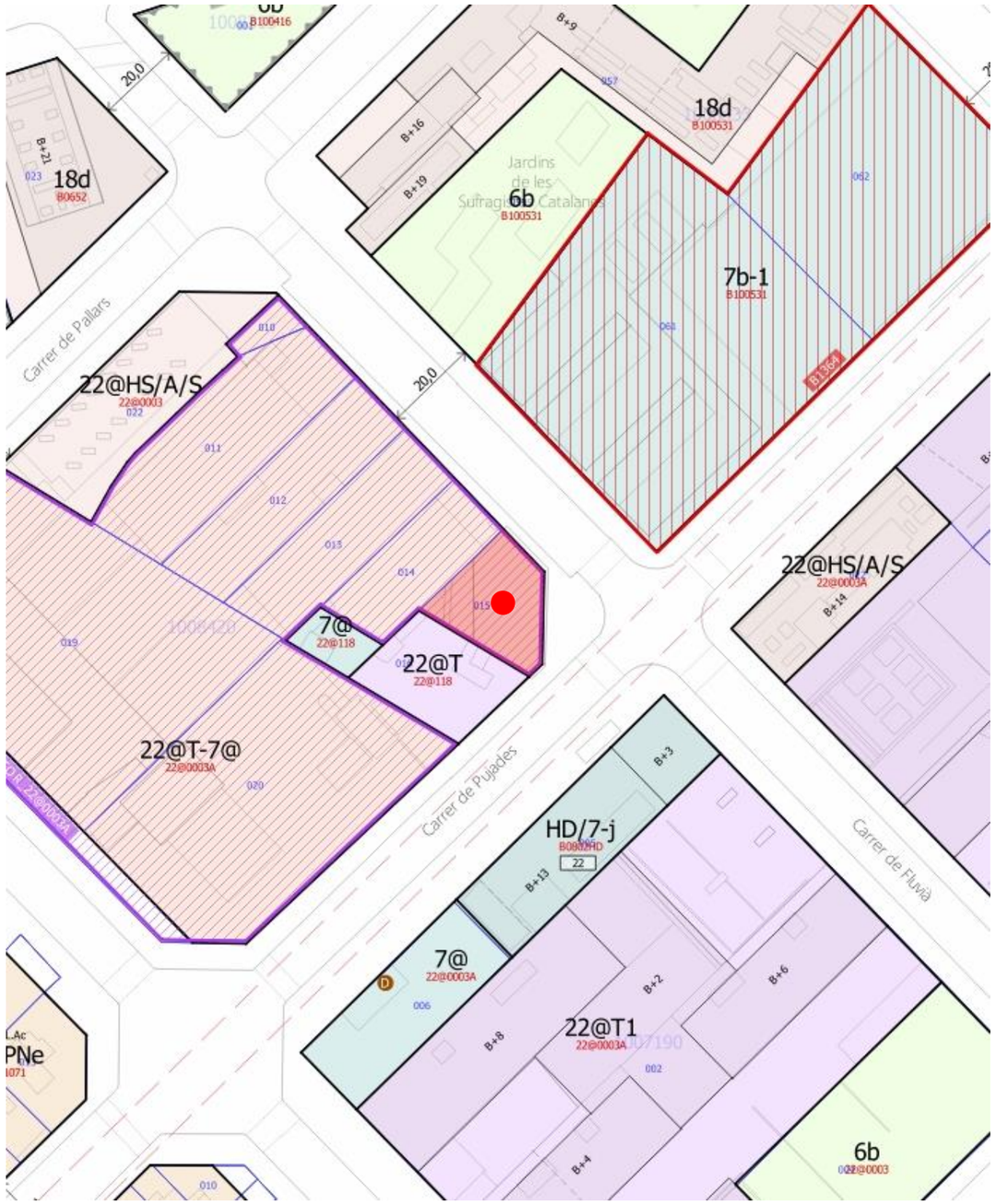


10.20 SANT MARTÍ – C/ Pujades, 154

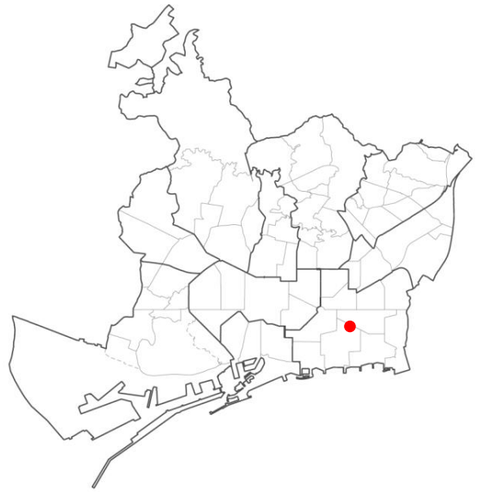
Expedient Llicència	10-1998-0220
Adreça	Carrer de Pujades, 154
Tipologia d'activitat	Estació de serveis
Capacitat del servei	Places subministrament simultani: ? Nº sortidors: ? Nº productes: 4
Qualificació del sòl	22@ - Zona d'activitats @
Superfície de la parcel.la	583 m2
Longitud façana	49,39 m
Tipus de llicència	-
Data de resolució de llicència	7/1/1999
Característiques de la xarxa viària	Xarxa no bàsica de circulació
Amplada de vial	En xamfrà: 20 i 20
Activitats annexes	Botiga, reparació de vehicles, pintura i pneumàtics
Observacions	Sòl 22@ sense transformar. Illa de difícil transformació

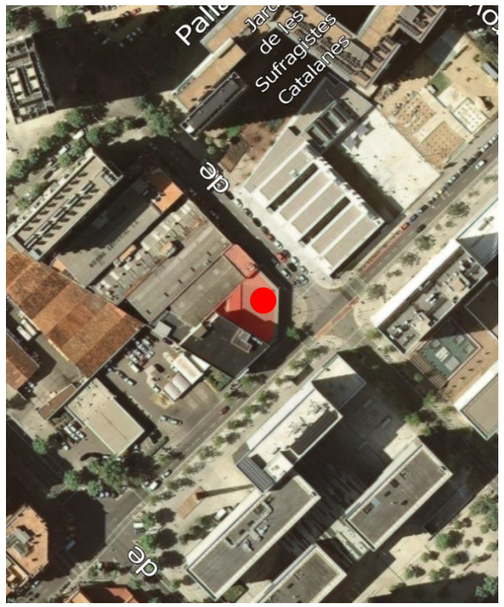


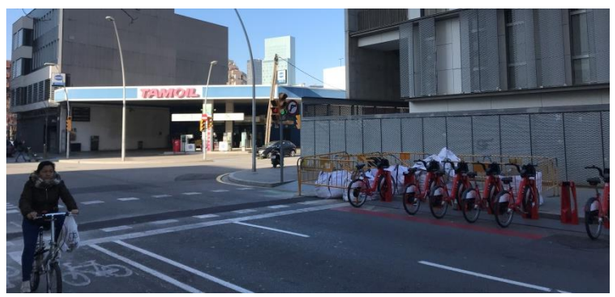
10.21 SANT MARTÍ – C/ Pujades, 309



Expedient Llicència	10-2003-0382
Adreça	Carrer de Pujades, 309
Tipologia d'activitat	Estació de serveis
Capacitat del servei	Places subministrament simultani: 12 Nº sortidors: 6 Nº productes: 4
Qualificació del sòl	22@T-7@ - Zona d'activitats @
Superfície de la parcel.la	470 m2
Longitud façana	36, 15 m
Tipus de llicència	-
Data de resolució de llicència	10/5/2004
Característiques de la xarxa viària	Xarxa bàsica de circulació
Amplada de vial	Xamfrà: 20 i 20 m
Activitats annexes	Botiga, oficina
Observacions	Dins d'un subsector. Pendent del PMU que el desenvolupi (actualment en estudi, d'iniciativa privada)

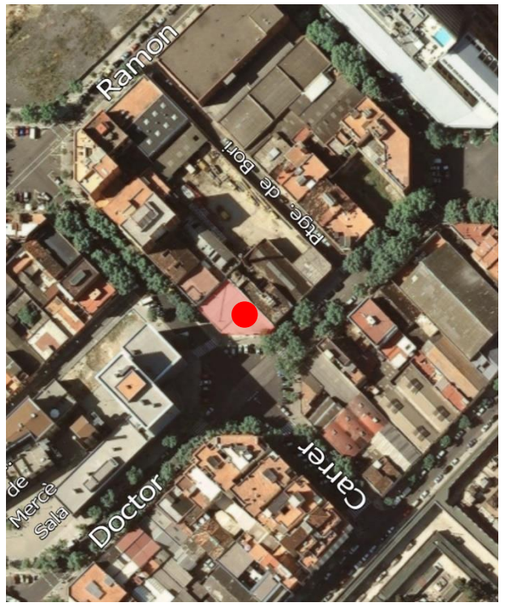




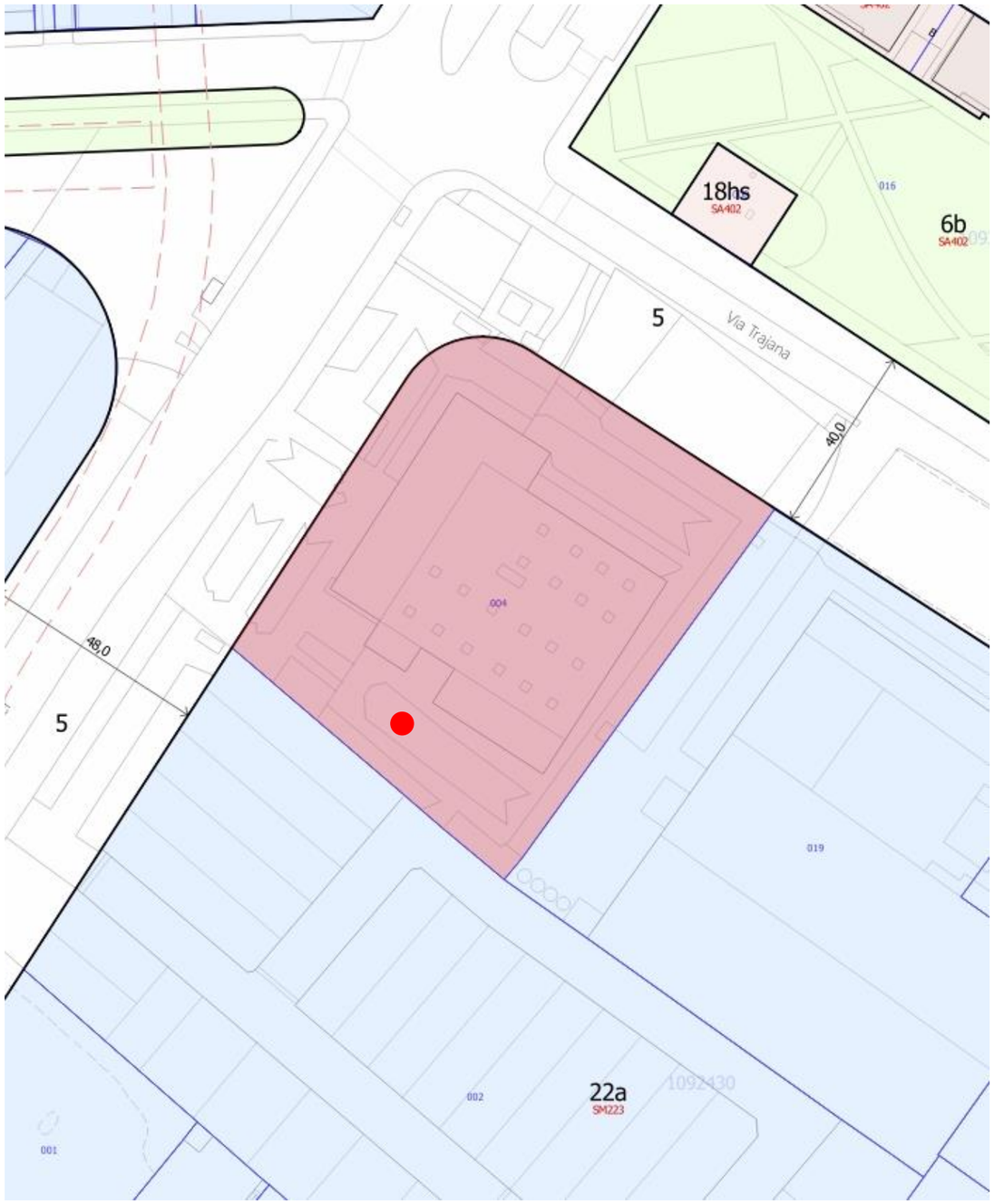


10.22 SANT MARTÍ – C/ Roc Boronat, 10

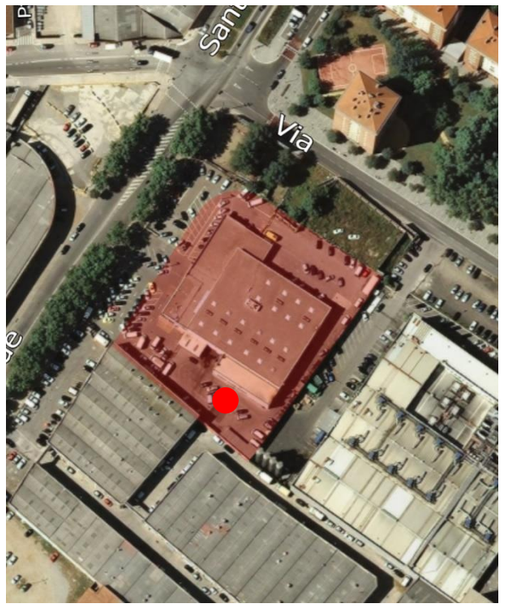
Expedient Llicència	10-95-0042
Adreça	Carrer de Roc Boronat, 10
Tipologia d'activitat	Unitat de subministrament
Capacitat del servei	Places subministrament simultani: 4 Nº sortidors: 2 Nº productes: 2
Qualificació del sòl	22@ - Zona d'activitats @
Superfície de la parcel.la	409 m2
Longitud façana	38,42 m
Tipus de llicència	-
Data de resolució de llicència	28/4/2014
Característiques de la xarxa viària	Xarxa no bàsica de circulació
Amplada de vial	Xamfrà: 20 i 20 m
Activitats annexes	Tren de rentat
Observacions	Dins del Sector de l'Eix llacuna, va ser exclosa de les unitats d'actuació.

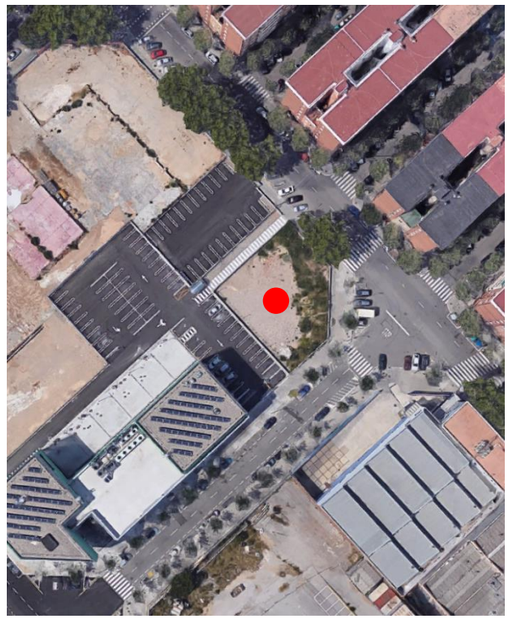


10.23 SANT MARTÍ – C/ Santander, 50



Expedient Llicència	10-2014-0753
Adreça	Carrer de Santander, 50
Tipologia d'activitat	Unitat de subministrament
Capacitat del servei	Places subministrament simultani: 10 Nº sortidors: 5 Nº productes: 2
Qualificació del sòl	22a – Zona industrial
Superfície de la parcel.la	7003 m2
Longitud façana	157,48 m
Tipus de llicència	-
Data de resolució de llicència	3/12/2014
Característiques de la xarxa viària	Xarxa bàsica de circulació
Amplada de vial	48 m
Activitats annexes	
Observacions	Ocupa només part de la parcel·la, adjacent a empresa de suport assistencial de transport sanitari



10.24 SANT MARTÍ – C/ Maresme, 81-85

Expedient Llicència	10-2015-0432
Adreça	Carrer del Maresme, 81-85
Tipologia d'activitat	Estació de serveis
Capacitat del servei	-
Qualificació del sòl	22@T - Zona d'activitats @
Superfície de la parcel.la	767 m2
Longitud façana	52 m aprox.
Tipus de llicència	-
Data de resolució de llicència	26/10/2016
Característiques de la xarxa viària	Xarxa no bàsica de circulació, en superilla
Amplada de vial	Xamfrà: 20 i 20 m
Activitats annexes	Botiga annexa
Observacions	És un solar. Dins d'una illa que ja té planejament i reparcel·lació aprovada. Sense construir