

**Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada pel Pla Especial Urbanístic de concreció d'usos i d'ordenació volumètrica de l'illa delimitada per l'avinguda d'Esplugues i els carrers Cavallers, González Tablas i Carreras de Barcelona**

**Municipi de Barcelona**

**Comarca del Barcelonès**

Promotor: Fundació Nazareth

Redactor de l'EAMG: Ignasi Millet – Mireia

Marés, arquitectes

---

En compliment de l'article 18.3 de la llei de la mobilitat i del Decret 344/2006 de regulació dels estudis de la mobilitat generada s'emet el següent informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada pel *Pla Especial Urbanístic de concreció d'usos i d'ordenació volumètrica de l'illa delimitada per l'avinguda d'Esplugues i els carrers Cavallers, González Tablas i Carreras de Barcelona*.

## **1. Antecedents**

El Pla Especial Urbanístic té l'objectiu de crear nous usos residencials i de serveis dins del recinte de la Fundació Nazareth, a l'illa delimitada per l'avinguda d'Esplugues i els carrers Cavallers, González Tablas i Carreras, al districte de Les Corts de Barcelona

Les edificacions de la Fundació Nazareth contenen en l'actualitat un Centre Residencial d'Acció Educativa (CRAE) per acollir 30 nenes i adolescents de 0 a 18 anys. També s'amplia l'acollida a antigues internes que han sobrepassat els 18 anys.

El Pla preveu donar utilitat a diferents edificis del complex, per tal de crear un CRAE masculí, una escola bressol i nous serveis sanitari – assistencials amb equipaments de rehabilitació i un centre de dia. El cadastre qualifica erròniament l'illa d'ús religiós, ja que antigament el recinte havia estat gestionat per diferents ordres religioses.

El sector ocupa una superfície de 11.139 m<sup>2</sup>.

## **2. Objecte**

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del *Pla Especial Urbanístic de concreció d'usos i d'ordenació volumètrica de l'illa delimitada per l'avinguda d'Esplugues i els carrers Cavallers, González Tablas i Carreras de Barcelona* als continguts de la llei de la mobilitat, i s'aplicaran com a criteris els establerts en el decret de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada.

El desenvolupament d'aquest sector suposa la creació d'un nou generador de mobilitat, conseqüència de:

- La creació d'un equipament sanitari-assistencial per a persones dependents, amb 13.200 m<sup>2</sup> de sostre (150 llits i 30 places per al centre de dia).
- L'ampliació del Centre Residencial d'Acció Educativa, que ocuparà 4.140 m<sup>2</sup> de sostre (passant de 40 a 75 llits)
- La creació d'un nou edifici per al Centre Residencial d'Acció Educativa, amb 3.500 m<sup>2</sup> de sostre, per separar els infants i els adolescents (54 llits)
- La creació d'una nova escola bressol, amb 1.450 m<sup>2</sup> de sostre (80 places)
- Altres construccions auxiliars al servei dels edificis principals (oficines), amb 133 m<sup>2</sup> de sostre

### 3. Estimació de la demanda de mobilitat generada pel sector

L'estudi de mobilitat del Pla Especial Urbanístic estima que el sector generarà un total de **2.400 desplaçaments/dia feiner, 1.200 per sentit**.

La taula següent mostra la mobilitat generada segons les ràtios que indica el Decret i l'Estudi de mobilitat (darrera columna):

Usos	Àrea (m <sup>2</sup> )	Sostre edificable (m <sup>2</sup> )	Viatges generats (m <sup>2</sup> ) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
residencial		7.640,00	764	<b>760</b>
oficines		133,00	20	<b>20</b>
equip. sanitaris		13.200,00	2.640	<b>1.320</b>
equip. docents		1.450,00	290	<b>290</b>
<b>TOTAL</b>	11.139	22.423,00	3.714	<b>2.390</b>

L'estudi de mobilitat analitza quina és la mobilitat generada per cada un dels usos previstos al Pla.

Quant a les ràtios de mobilitat, l'estudi aplica les que proposa el Decret per a tots els usos, a excepció del nou centre sanitari – assistencial, per al qual proposa, per la tipologia d'ús final (principalment centre de dia), equiparar la mobilitat generada a la dels usos residencials.

Els CRAE poden generar conjuntament uns 800 viatges/dia, l'escola bressol uns 300 viatges/dia, les oficines uns 20 viatges/dia, i el nou ús sanitari - assistencial segons l'estudi 1.320 viatges/dia i 2.640 segons l'aplicació estricta del Decret.

Es contempla la creació de 150 llits per a l'equipament sanitari assistencial i 30 places per al centre de dia. El CRAE disposarà de 139 llits i l'escola bressol de 80 places. En l'actualitat només el CRAE compta amb llits, amb un total de 40.

Des de la redacció del present informe es considera que l'ordre de magnitud de la mobilitat generada calculada per l'estudi és correcte.

Pel que fa al repartiment modal, l'estudi no aporta dades de la mobilitat actual ni fa una proposta per a la nova mobilitat. En aquest sentit **es recomana als redactors del Pla especial que en facin una estimació** que els ajudarà a fer una dotació més precisa de les places d'aparcament i permetrà conèixer amb major exactitud quin és el comportament de la mobilitat per a l'equipament i fer propostes de millora dins de les seves polítiques de mobilitat.

#### **4. Mobilitat en vehicle privat**

L'estudi destaca que l'àmbit d'estudi no disposa de xarxa viària pública, tot i que es disposa d'una molt bona connectivitat amb la resta del municipi, i amb els municipis veïns mitjançant les Rondes i altres vies d'alta capacitat.

Es concreta que la problemàtica que destaca a l'entorn del sector és l'accés en l'hora punta, donat que hi ha un nombre considerable de centres educatius propers que provoquen una alta demanda de transport públic i privat en l'hora punta.

L'Administració té planificat facilitar l'accés i estacionament dels vehicles de transport escolar a l'Av. d'Esplugues, amb la creació d'una plataforma d'estacionament a la vorera de la banda muntanya, a més de la reforma i ampliació de la rotonda de la cruïlla amb el carrer Gran Capità. Es tracta d'una actuació global per millorar la gestió a l'entorn immediat del sector.

#### **5. Xarxa de transport públic**

A les proximitats del sector hi ha la següent oferta de transport públic:

- Autobusos: 8 línies urbanes diürnes (22, 54, 60, 63, 68, 75, 78, 113), dues metropolitanes (JM i EP1) i una metropolitana nocturna (N12)
- Tramvia: a l'avinguda Diagonal hi circulen les línies T1, T2 i T3. L'estació més propera es troba a uns 500 m.
- Metro: l'estació més propera és la de Zona Universitària (L3), a 500 m del sector.

L'estudi aporta les propostes del PDI 2009 – 2018 quant a nova xarxa de metro i FGC planificada: la línia 9 tindrà una estació a les immediacions del veí Campus Nord de la UPC, i la línia 6 d'FGC tindrà una estació a l'avinguda d'Esplugues amb Gran Capità (tocant el sector objecte d'estudi).

S'aporten dades gràfiques de la localització de les parades dels serveis de transport públic.

## 6. Mobilitat a peu i en bicicleta

L'estudi concreta les dimensions de les voreres dels vials que envolten el sector: les amplades mínimes són de 3 m.

No hi ha carrils bici segregats a les immediacions, ni estacions de Bicing (l'estació més propera és la de Cavallers/Miret i Sans).

## 7. Incidència de la mobilitat generada

L'estudi afirma que la mobilitat generada pels nous equipaments proposats pel Pla Especial no agreujarà la problemàtica del transport privat (i l'afectació que aquest genera sobre el transport col·lectiu), donat que les franges horàries dels nous equipaments es repartiran al llarg del dia amb horaris flexibles, i per tant no coincidirán amb les hores punta dels equipaments educatius de l'entorn (8-9h i 16:30-17:30h).

D'altra banda, cada ús de l'illa comptarà amb el seu accés propi (gràficament es comptabilitzen fins a 8 accessos) i una oferta d'aparcament interior suficient per atendre les necessitats de cada àmbit.

Com a conclusió, l'estudi afirma que els serveis existents i projectats poden assumir els 2.400 viatges/dia.

## 8. Estimació de la demanda d'aparcament

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

Utilitzant els valors de l'annex II i III del Decret d'estudis d'avaluació de la mobilitat generada resulta, com a mínim,

Usos	Àrea (m²)	Sostre edificable (m²)	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turisme	Total aparcaments motocicleta
residencial		7.640,00	153		
oficines		133,00	1		
equip. sanitaris		13.200,00	132		
equip. docents		1.450,00	73		
<b>TOTAL</b>	11.139	22.423,00	<b>359</b>		

L'estudi de mobilitat afirma que cada equipament comptarà amb un nombre suficient de places d'aparcament per a bicicleta dins del seu àmbit, *resultat de l'aplicació de les normes més restrictives de les que li siguin d'aplicació.*

Amb l'aplicació de les ràtios que proposa el Decret 344/2006 quant a la reserva d'aparcament per als diferents usos, caldria fer una reserva global de 359 places d'aparcament per a bicicletes.

**Les places s'hauran de situar en llocs segurs però de fàcil accés**, de forma que la localització de l'aparcament no desincentivi l'ús de la bicicleta.

Respecte de l'aparcament de turismes i motocicletes, l'estudi afirma que cada equipament garantirà l'oferta necessària fora de la via pública (i en aparcament soterrat), tot i que no en concreta el dimensionament. Tractant-se de la tipologia d'equipament assistencial i sanitari **es recomana que es prenguin mesures per a evitar que les motos aparquin en vorera**, habilitant els espais suficients en calçada o en el propi recinte.

## 9. Mesures correctores

### Xarxa de transport públic i col·lectiu

L'estudi no proposa cap actuació sobre la xarxa de transport públic, donat que el servei existent i planificat es considera suficient.

### Xarxa bàsica per a vehicles

L'estudi no proposa cap actuació sobre la xarxa de trànsit privat motoritzat.

### Xarxa de vianants

L'estudi no proposa cap actuació sobre la xarxa de vianants.

Des de la redacció del present informe es posa de manifest **la necessitat de garantir que els itineraris per a vianants dins del recinte disposen de les condicions adequades quant a seguretat viària i accessibilitat.**

### Xarxa ciclable

L'estudi no proposa cap actuació sobre la xarxa de bicicletes.

Des de la redacció del present informe es posa de manifest **la necessitat de garantir que els itineraris per a bicicletes dins del recinte disposen de les condicions adequades quant a seguretat viària i accessibilitat.**

## 10. Mobilitat i gènere

Quant a indicadors de gènere, l'estudi aporta dades de mobilitat intramunicipal i intermunicipal en funció del gènere, i considera que la mobilitat entre dones i homes és igualitària.

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

La disposició addicional quarta del Decret estableix que els estudis d'avaluació de la mobilitat generada de planejament urbanístic o d'implantacions singulars declarats pel govern com a zona de Protecció especial de l'ambient atmosfèric (com el cas de Barcelona) han d'incorporar les dades necessàries per avaluar la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica.

L'estudi no aporta aquestes dades, de manera que **es recomana als redactors del EAMG que en facin el càlcul** de cara a poder fer propostes de millora de les emissions que s'originen per la mobilitat generada per els nous equipaments.

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

L'estudi no preveu fórmules de finançament, tot i que afirma que cada equipament haurà d'incloure en els costos d'execució la construcció de les places per a vehicles necessàries, així com les connexions viàries amb els carrers perimetrals.

## 13. Conclusions

Es considera que l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del *Pla Especial Urbanístic de concreció d'usos i d'ordenació volumètrica de l'illa delimitada per l'avinguda d'Esplugues i els carrers Cavallers, González Tablas i Carreras de Barcelona*, conté bona part dels elements necessaris per a aconseguir una mobilitat sostenible, d'acord amb els principis de la Llei de la Mobilitat, per la qual cosa s'emet **informe favorable**.

D'acord amb el que prescriu l'article 18.4 de la Llei, si els projectes no segueixen les determinacions de l'estudi, ho han de justificar.

Des de l'ATM es fan alguns suggeriments a l'EAMG que es destaquen en negre que se sol·licita al promotor del Pla Especial els tingui en consideració.

Barcelona, 16 de novembre de 2011

Vist-i-plau

Lluís Alegre i Valls  
Cap del Servei de Mobilitat

Marc A. García i López  
Director tècnic