

**Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada per la redacció Pla Especial Urbanístic per a la regulació dels usos a la finca núm. 7 del carrer de l'Harmonia**

**Municipi de Barcelona**  
**Comarca: Barcelonès**  
**Promotor: LUSBAN, SL**  
**Redactor de l'EAMG: Intra, SL**

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 per el Pla Especial Urbanístic per a la regulació dels usos a la finca núm. 7 del carrer de l'Harmonia Barcelona.

## 1. Antecedents

El Pla General Metropolità de Barcelona va qualificar el sòl inclòs en el present àmbit objecte d'estudi com a zona subjecta a ordenació volumètrica específica (clau 18).

En l'actualitat (2014), el promotor presenta el "Pla de millora urbana al carrer de l'Harmonia" per a la definició de la parcel·la situada al núm. 7 del carrer de l'Harmonia.

Aquest Pla de millora urbana no modifica les qualificacions del sòl fixades pel planejament, ni tampoc modifica els paràmetres d'ordenació de l'edificació, i únicament té com a objecte la definició dels usos de la zona de volumetria específica (clau 18).

Usos admesos	Planejament vigent (m <sup>2</sup> sostre edificable)	Planejament proposat (m <sup>2</sup> sostre edificable)	Diferència (m <sup>2</sup> )
equipaments	1.700 m <sup>2</sup>	1.700 m <sup>2</sup>	0
Sostre màxim edificable:	1.700 m <sup>2</sup>	1.700 m <sup>2</sup>	0

## 2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'Estudi d'avaluació de la mobilitat generada del Pla Especial Urbanístic per a la regulació dels usos a la finca núm.7 del carrer de l'Harmonia, 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 Pla, defineix l'ús de la parcel·la situada al núm. 7 del carrer de l'Harmonia, i suposa un pol generador de mobilitat a conseqüència de la definició de **1.700 m<sup>2</sup> vinculats** a l'ús d'equipament sanitari.

En aquest nou sector, s'implantarà un centre sanitari amb una capacitat total diària de 90 pacients i amb un total de 20 treballadors. El nou centre estarà totalment vinculat a l'ús de pacients d'hemodiàlisi.

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

Pel que fa a la nova mobilitat generada de l'ús definit, l'Estudi dimensiona els desplaçaments prenent com a hipòtesis que la nova mobilitat vindrà directament lligada a la capacitat màxima definida per la nova clínica (90 places de capacitat/dia), i pel seu nombre de treballadors (20 treballadors/dia).

En aquest sentit l'Estudi utilitza una ràtio d'1 desplaçament per sentit per cada plaça de capacitat del centre i per cada treballador.

Cal tenir present que l'avaluació de la mobilitat generada es fa tant pel que fa els desplaçaments d'anada com en els de tornada.

Prenent com a referència aquestes ràtios, l'EAMG estima que la implantació dels nous usos generarà un total **220 desplaçaments**.

Usos	Àrea (m²)	Sostre edificable (m²)	Viatges generats (m²) (Decret)	Total viatges generats (EAMG) pacients	Total viatges generats (EAMG) treballadors	Total viatges generats (EAMG)
equipaments	1.700	1.700	340	180	40	220
<b>TOTAL</b>	1.700	1.700	340	180	40	220

Si bé de l'aplicació de les ràtios que estableix el Decret 344/2006 se'n derivaria una mobilitat generada superior, s'accepta el supòsit establert tenint en compte que es subjecta a partir de les característiques específiques que tindrà el nou centre, tot i que es troba a faltar la mobilitat que esdevingui per visites o activitats econòmiques al centre.

L'Estudi realitza una proposta de repartiment modal, diferenciant entre pacients i treballadors:

Repartiment modal proposat	A Peu / Bici	Transport Públic	Vehicle Privat	Ambulància	Total
% quota modal <b>treballadors</b>	10%	40%	50%	0 %	100%
Viatges generats en un dia tipus per <b>treballadors</b>	4	16	20	0	40
% quota modal <b>pacients</b>	0%	0%	0%	100 %	100%
Viatges generats en un dia tipus per <b>pacients</b>	0	0	0	180	180
<b>Total viatges generats</b>	<b>4</b>	<b>16</b>	<b>20</b>	<b>180</b>	<b>220</b>

#### 4. Mobilitat en vehicle privat

Pel que fa a la xarxa viària d'accés a l'àmbit de estudi, l'Estudi fa referència tant a les infraestructures viàries interurbanes d'accés a la ciutat, com a les principals vies urbanes d'accés a l'àmbit d'estudi.

L'estudi aporta dades d'intensitats de circulació de les vies de l'entorn de l'àmbit, les quals reflecteix en una aranya de trànsit.

En aquesta línia, l'EAMG analitza el carrer de l'Harmonia, via principal d'accés al nou centre, a través de la realització d'un pla d'aforaments a les seves interseccions.

L'Estudi incorpora informació gràfica de la xarxa viària i dels principals itineraris per accedir al sector.

Des de l'equip de redacció del present informe, es considera vàlida aquesta informació.

#### 5. Xarxa de transport públic

L'Estudi analitza la xarxa de autobús urbà i la xarxa de metro, així com les seves interconnexions.

Pel que fa a la **xarxa d'autobús urbà** de connexió amb l'àmbit, es pot accedir a través de 8 línies regulars diürnes i una nocturna, les quals permeten arribar de manera directa o bé mitjançant un sol intercanvi a qualsevol punt de la ciutat.

Així, a l'entorn immediat del sector hi ha 13 parades disponibles en un radi de 500 metres. L'estudi aporta informació gràfica de la situació d'aquestes.

Pel que fa a la **xarxa de metro** propera a l'àmbit, l'Estudi fa referència a la línia L3 (Zona Universitària – Trinitat Nova), a la línia L4 (La Pau-Trinitat Nova), i a la línia L5 (Cornella Centre – Vall d'Hebron ), i assenjala la proximitat de les seves parades amb l'àmbit.

Aquestes línies garanteixen la intermodalitat ja que permeten connectar amb les línies de rodalies de Catalunya i amb la resta de línies de metro.

Així, a l'entorn immediat del sector hi ha 2 parades disponibles en un radi de 500 metres. L'estudi aporta informació gràfica de la situació d'aquestes.

L'Estudi detalla el recorregut de totes les línies i la seva relació de parades, i adjunta també horaris i freqüències de pas.

L'EAMG incorpora tota la informació gràfica que estableix el Decret.

#### 6. Mobilitat a peu i en bicicleta

L'Estudi assenjala que les condicions d'accessibilitat **a peu** són molt bones. En aquest sentit, l'Estudi inclou una anàlisi de detall de les condicions d'accessibilitat de tots els carrers situats en l'entorn de l'àmbit d'estudi.

L'Estudi aporta informació gràfica dels itineraris principals per a vianants així com de la seva connexió amb els diferents modes de transport públic.

Quant a la mobilitat amb **bicicleta**, l'EAMG fa referència a la xarxa actual d'itineraris a l'àrea d'influència de l'àmbit, i assenjala que es tracta d'una xarxa continua formada per carrils bicis i per vies ciclables.

Tanmateix, indica que a causa de la irregularitat del relleu on s'ubica el nou desenvolupament, els desplaçaments amb bicicleta no seran massa còmodes.

L'Estudi aporta informació gràfica dels itineraris principals per a bicicletes així com de la seva connexió amb els diferents modes de transport públic.

L'Estudi també aporta informació gràfica de la localització de les zones d'aparcament.

## 7. Incidència de la mobilitat generada

Pel que fa a la incidència de la mobilitat generada sobre les xarxes, l'Estudi analitza els desplaçaments generats per cada mode, així com la seva distribució temporal i les hores puntes.

En aquest sentit, l'Estudi garanteix que la mobilitat generada pel nou sector, serà absorbida sense cap problema.

## 8. Estimació de la demanda d'aparcament

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

Pel que fa a la reserva de **places d'aparcament per a bicicletes**, l'EAMG indica que el nou centre és d'àmbit sanitari i per tant no cal cap reserva de places per a bicicletes. A més a més, fa referència a què per les característiques pròpies de l'activitat, no s'ha previst que el centre de diàlisi generi cap desplaçament en bicicleta.

Tanmateix, d'acord amb el que s'estableix a l'annex 2 del Decret 344/2006, cal fer servir com a ràtio de referència per al dimensionament de l'aparcament per a bicicletes, una plaça per cada 100 m<sup>2</sup> de sostre (altres equipaments públics).

En aquest sentit, si bé l'Estudi indica que no es preveuen desplaçaments dels usuaris del centre amb bicicleta, si que es possible que alguns treballadors facin ús d'aquest mode per accedir-hi.

De l'aplicació del Decret se'n deriva la necessitat d'implantar **17 places d'aparcament per a bicicleta** que hauran de situar-se a l'interior de la parcel·la.

Usos	Àrea (m <sup>2</sup> )	Sostre edificable (m <sup>2</sup> )	Total aparcaments bicicleta
Equipament	1.700	1.700	17

Tot i això, atenent al repartiment modal proposat, **cal reserva un mínim de 4 places d'aparcament per a bicicletes a l'interior del recinte.**

Quant a la reserva **d'aparcaments per a vehicles motoritzats**, l'EAMG no inclou cap proposta, en tant que el Decret no estableix la necessitat de dimensionar places d'aparcament per a vehicles motoritzats associades a l'ús previst.

Tot i així, l'EAMG fa referència a la disponibilitat d'aparcament situat a l'entorn de l'àmbit immediat, tot assenyalant que sota la clínica prevista també hi ha un aparcament de caràcter privat, i que els treballadors que utilitzin el vehicle privat podrien tenir-hi accés mitjançant el lloguer d'una plaça.

L'EAMG preveu reservar un espai per a l'aturada d'ambulàncies, a la plaça actualment ocupada per places d'àrea verda. En aquest sentit, assenyala, que el mitjà principal d'arribada al centre d'hemodiàlisi serà el transport sanitari (ambulància).

## **9. Mesures correctores**

### **Xarxa de transport públic**

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

### **Xarxa bàsica per a vehicles**

L'EAMG no incorpora cap tipus d'actuació sobre la xarxa viària.

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

Quant a la xarxa de vianants i de bicicletes, l'Estudi no proposa cap tipus d'actuació sobre aquestes xarxes, en tant que les xarxes ja estan totalment consolidades.

## **10. Mobilitat i gènere**

L'Estudi incorpora dades de mobilitat per gènere en base a l'enquesta de mobilitat en dia feiner dels residents a la Regió Metropolitana de Barcelona (EMEF 2012).

## **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'EAMG afirma que la mobilitat generada pel nou sector, tindrà una baixa incidència sobre la contaminació atmosfèrica. L'Estudi justifica aquesta afirmació aportant dades de previsió de l'augment de vehicles contaminants, a causa de l'augment de desplaçaments en transport públic, en vehicle privat, i en ambulàncies generats pel nou desenvolupament urbanístic.

L'EAMG també aporta les dades de previsió de les emissions contaminants corresponents a la mobilitat generada pel Pla Especial:

- 0,27 t/any de PM<sub>10</sub>
- 0,09 t/any NOX

Des de l'equip de redacció del present informe, es considera vàlida aquesta previsió.

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

L'Estudi no contempla cap actuació envers la xarxa de transport públic existent, per tant no se'n deriva cap proposta de finançament.

## 13. Conclusions

L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del Pla Especial Urbanístic per a la regulació dels usos a la finca núm.7 del carrer de l'Harmonia, de Barcelona compta amb els elements necessaris per a aconseguir una mobilitat sostenible, d'acord amb els principis de la Llei de la Mobilitat 9/2003 i del propi Decret 344/2006, per la qual cosa s'emet **informe favorable** pel que fa a l'aprovació de l'instrument de planejament que es tramita.

Tanmateix s'estableix la prescripció de fer una **reserva d'un mínim de 4 places** d'aparcament per a bicicletes a l'interior del recinte.

Barcelona, 15 de gener de 2015

Lluís Alegre i Valls  
Director tècnic