

**Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada per la concreció de l'ús i ordenació de l'equipament situat al carrer de la Jota 72-74 i carrer Malgrat 64-66, de Barcelona**

**Municipi de Barcelona**  
**Comarca: Barcelonès**  
**Promotor: Ajuntament de Barcelona**  
**Redactor de l'EAMG: S3 Arquitectura**

---

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 *la concreció de l'ús i ordenació de l'equipament situat al carrer de la Jota 72-74 i carrer Malgrat 64-66, de Barcelona*.

## **1. Antecedents**

La totalitat de l'àmbit de planejament té definida la seva regulació urbanística al Pla General Metropolità. La totalitat del sòl de l'àmbit de planejament està qualificat d'equipament comunitari (clau 7a), sense concretar-ne l'ús específic.

Es tracta d'una parcel·la quasi rectangular que fa cantonada, on en l'actualitat existeix una edificació de tipus industrial/comercial, no destinada o usada com a equipament i que correspon a un planejament anterior. Està previst el seu enderroc.

## **2. Objecte**

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'Estudi d'avaluació de la mobilitat generada per la concreció de l'ús i ordenació de l'equipament situat al carrer de la Jota 72-74 i carrer Malgrat 64-66, de Barcelona, als continguts de la Llei de la mobilitat, i s'aplicaran com a criteris els establerts en el Decret 344/2006 de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada.

El desenvolupament d'aquest planejament suposarà un nou pol generador de mobilitat com a conseqüència de la implantació d'un equipament docent. En concret, segons el punt 6 de la memòria aportada, el programa funcional previst en l'àmbit serà el d'una *escola per ensenyament secundari obligatori (ESO), amb una línia*.

És important tenir en compte que el centre docent proposat ja existeix al barri des de fa molts anys, i que amb l'actuació es durà a terme el seu trasllat en tant que a dia d'avui aquest es troba instal·lat de manera provisional. No s'estableix doncs un nou ús al barri, sinó que aquest es reubica en el mateix entorn urbà.

La superfície total edificada del nou equipament escolar serà de 1.194,36 m<sup>2</sup>, que es distribuïran entre la superfície prevista sobre rasant (948,92 m<sup>2</sup>) i la superfície sota rasant (245,44 m<sup>2</sup>).

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

L'Estudi de mobilitat estima que el nou equipament educatiu generarà **508 desplaçaments en un dia tipus**, d'acord amb l'estimació d'una capacitat màxima del centre de 120 alumnes i 7 docents, i amb realització de 4 viatges al dia.

Donada la casuística concreta de l'equipament objecte de l'estudi i d'acord amb el seu avançat estat de concreció en termes de capacitat, des de la redacció del present Informe s'accepta aquesta estimació de la mobilitat generada, sense que sigui necessari l'aplicació de les ràtios que estableix el Decret 344/2006 en el seu Annex 1.

Usos	Àrea (m <sup>2</sup> )	Sostre edificable (m <sup>2</sup> )	Viatges generats (m <sup>2</sup> ) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
Equip. docents		1.194,36	239	508
<b>TOTAL</b>	-	1.194,36	239	508

No s'aporta cap proposta de repartiment modal, si bé des de l'Estudi s'assenyala que el centre anirà encaminat a les persones del sector o barri, que valoren el factor de proximitat de manera que el pare o mare pugui acompanyar al fill sense emprar transport públic o privat, sent fins i tot el propi alumne el que pugui anar a l'escola a peu sol des de la seva residència.

A nivell de distribució territorial dels desplaçaments, l'Estudi indica que aquests es produiran de manera radial en l'entorn immediat al nou equipament, sense que es pugui definir un origen concret.

### 4. Mobilitat en vehicle privat

L'Estudi indica que no està previst l'ús dels vehicles per part dels alumnes o pares i mares acompanyats, donat el curt trajecte de recorregut previst.

L'Estudi aporta un inventari fotogràfic de l'entorn immediat a la nova ubicació prevista, on es pot observar que predominen carrers de prioritat invertida, amb una secció de plataforma única.

L'Estudi també inclou un plànol amb l'amplada dels carrers, indicant també l'existència d'una zona 30 molt propera i situada a l'altra banda del Passeig Fabra i Puig.

### 5. Xarxa de transport públic

L'Estudi recull l'oferta disponible en l'entorn immediat (radi de 500m), si bé indica que les possibilitats d'utilització del transport públic serà mínima, donada la reduïda dimensió i poca incidència de l'equipament.

Pel que fa a la **xarxa d'autobús urbà** de connexió amb l'àmbit, existeixen a l'entorn immediat unes 30 parades. L'estudi recull l'itinerari de les línies 11, 26, 32, 36, 47, 50, 51, 96, 122, 132, H6 i V27.

No s'aporten dades referents a la caracterització d'aquests serveis (horaris, freqüències de pas, capacitat dels serveis, etc.).

Pel que fa a la **xarxa de metro** propera a l'àmbit, existeixen 3 parades situades a menys de 500 m: Fabra i Puig (L1), Virrei Amat (L5) i Maragall (L4, L5).

L'estudi aporta un plànol del conjunt de la xarxa de metro, detallant la localització del nou equipament educatiu.

L'estudi també aporta la relació de parades de **taxi** disponibles en l'entorn immediat (un total de 5 parades).

## 6. Mobilitat a peu i en bicicleta

L'Estudi assenyalava que les condicions d'accessibilitat a **peu** són bones. L'estudi caracteritza els carrers circumdants, assenyalant que tenen una amplada de 10 m. i unes voreres amb una amplada total mitja de 3 m. També s'indica l'existència de carrers propers amb secció de plataforma única i el trànsit pacificat.

L'Estudi aporta informació gràfica dels carrers de l'entorn, diferenciant segons tinguin la vorera segregada o es tracti de plataformes úniques, i concretant la seva amplada total i l'amplada de les voreres.

Quant a la mobilitat amb **bicicleta**, l'Estudi aporta documentació gràfica on representa els itineraris pedalables més propers i les parades de Bicing situades a menys de 500 m (un total de 7 parades).

Quant als itineraris pedalables, destaca el dels carrers Ramon Albó – Arnau d'Oms, molt proper a la nova localització del centre educatiu.

## 7. Incidència de la mobilitat generada

L'estudi no aporta cap apartat relacionat amb la incidència de la mobilitat generada, assenyalant que el nou equipament educatiu tindrà una mobilitat reduïda i molt vinculada als desplaçaments a peu.

## 8. Estimació de la demanda d'aparcament

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

En aquest sentit, al tractar-se d'un equipament docent, no existeix l'obligatorietat de crear noves reserves d'estacionament per a turismes i motocicletes. En aquest sentit tampoc li resulta d'aplicació la dotació de punts de recàrrega elèctrica per a vehicles que estableix el Reial Decret 1053/2014.

Pel que fa a la reserva de **places d'aparcament per a bicicletes**, l'estudi no inclou cap dimensionament si bé indica que "les places de bicicleta s'ubicaran, en cas que fos necessari, a l'interior del centre docent."

Des de l'equip de redacció del present informe, **es considera necessari que des del primer moment de funcionament del nou equipament docent, existeixi habilitada una reserva d'estacionaments per a bicicleta, que se situarà a l'interior de l'edifici**

i que es dimensionarà d'acord amb el que estableix l'aplicació del Decret 344/2006 (60 places).

Usos	Àrea (m <sup>2</sup> )	Sostre edificable (m <sup>2</sup> )	Viatges generats (m <sup>2</sup> ) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)	Total aparcaments bicicleta
Equip. docents		1.194,36	239	508	60
<b>TOTAL</b>	-	1.194,36	239	<b>508</b>	<b>60</b>

## 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

L'EAMG no incorpora cap tipus d'actuació sobre la xarxa de vianants i bicicletes.

## 10. Mobilitat i gènere

L'Estudi **no incorpora indicadors de gènere quantitatius i qualitatius**, que permetin estudiar la mobilitat de les dones (article 10 del Decret 344/2006).

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

L'Estudi assenyala que, al no produir-se cap dèficit d'explotació ni increment del transport públic de superfície, modificació o increment de les línies existents de transport, així com de les infraestructures de connexió amb les principals xarxes de vianants, bicicletes i de circulació per als vehicles no resulta necessari preveure cap finançament fora del necessari per a l'execució de l'equipament.

## 12. 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.

Tenint en compte l'Acord de Govern GOV/82/2012, de 31 de juliol, pel qual es declaren com a zona de protecció especial de l'ambient atmosfèric, pel contaminant diòxid de nitrogen, diversos municipis de les comarques del Barcelonès, Baix Llobregat, del Vallès

Occidental i del Vallès Oriental, l'EAMG per a la implantació del nou equipament, inicialment caldria avaluar la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica.

L'EAMG no inclou cap apartat destinat a avaluar la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica. Tanmateix, donada la casuística especial de l'objecte de planejament, associat al trasllat d'un equipament educatiu ja existent, i on la previsió és la de que pràcticament la totalitat dels desplaçaments que es generin seran de proximitat i es produiran preferentment a peu, des de la redacció del present Informe es considera que no és necessari incorporar aquest apartat en l'estudi. En aquest sentit, donat que s'accepta el supòsit de que pràcticament no es produiran desplaçaments amb modes motoritzats i que es tracta d'un centre educatiu ja en funcionament (a pocs metres del nou emplaçament), la incidència sobre la contaminació atmosfèrica serà nul·la.

### 13. Conclusions

L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada per *la concreció de l'ús i ordenació de l'equipament situat al carrer de la Jota 72-7 i carrer Malgrat 64-66, 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**. No obstant això, s'estableixen unes **condicions** relatives al seu desenvolupament, que s'hauran de tenir en compte en la redacció dels corresponents projectes constructius o en les mesures de gestió que correspongui:

- Es considera imprescindible que des del primer moment de funcionament del nou equipament docent, existeixi habilitada una reserva d'estacionaments per a bicicleta, que se situarà a l'interior de l'edifici i que es dimensionarà d'acord amb el que estableix l'aplicació del Decret 344/2006 (60 places).
- Cal que l'Estudi incorpori indicadors de gènere quantitatius i qualitius, que permetin estudiar la mobilitat de les dones (article 10 del Decret 344/2006).

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

Barcelona, 28 de novembre de 2016

Lluís Alegre i Valls  
Director tècnic