

**Informe relatiu a l'Estudi d'avaluació de la mobilitat generada per al Pla Especial Urbanístic per a la concreció de la titularitat, tipus i ordenació de l'equipament situat al carrer del Segle XX, números 16-18, per a la nova ubicació de la Residència Baró, de Barcelona**

**Municipi de Barcelona**  
**Comarca: Barcelonès**  
**Promotor: Residències Geriàtriques**  
**segle XX, CB**  
**Redactor de l'EAMG: Imma de**  
**Josemaria**

---

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 concreció de la titularitat, tipus i ordenació de l'equipament situat al carrer del Segle XX, números 16-18, per a la nova ubicació de la Residència Baró, al municipi de Barcelona.*

## **1. Antecedents**

Actualment la Residència Baró s'ubica al barri del Guinardó (c. Varsòvia, 36). Aquesta residència compta amb 900 m<sup>2</sup> de sostre i 32 places. Per tal de propiciar la renovació i ampliació d'aquesta residència, es realitza el Pla Especial Urbanístic per a la concreció de la titularitat, tipus i ordenació de l'equipament situat al carrer del Segle XX, números 16-18, per a la nova ubicació de la Residència Baró, que possibilita la seva reubicació en un emplaçament ubicat a uns 200 metres de l'actual, i en permet un cert increment de les places disponibles.

## **2. Objecte**

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de *l'Estudi d'avaluació de la mobilitat generada per el Pla Especial Urbanístic per a la concreció de la titularitat, tipus i ordenació de l'equipament situat al carrer del Segle XX, números 16-18, per a la nova ubicació de la Residència Baró (T.M. Barcelona)* als continguts de la llei de la mobilitat, s'aplicaran com a criteris els establerts en el Decret de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada.

El desenvolupament d'aquest nou sector suposa un pol generador de mobilitat conseqüència de:

- La creació d'una residència geriàtrica, que s'ubicarà en una parcel·la del carrer del Segle XX, 16-18, que compta amb una superfície de sòl de 414,56 m<sup>2</sup>, i la superfície de sostre màxim sobre rasant serà de 1.330 m<sup>2</sup>. Comptarà amb 24 habitacions (21 dobles i 3 d'individuals) i un màxim de 45 llits. No obstant això, no es tracta d'un increment net de mobilitat, donat que la residència ja és existent al barri (a uns 200 m del futur emplaçament) i compta amb 32 llits, els quals es troben ocupats majoritàriament per veïns del barri.

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

L'Estudi de mobilitat del Pla Especial Urbanístic estima que el seu desenvolupament generarà un total de **266 desplaçaments en dia tipus**, si bé apunta que no serà nova mobilitat al barri, ja que la residència actual es troba a escassos metres i ja compta amb 32 places (la futura en preveu 45 places).

L'Estudi aplica les ràtios establertes en el Decret 344/2006 en l'Annex 2, referents a equipaments.

La taula següent mostra la mobilitat generada en dia tipus 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)
Equip. sanitaris	414,56	1.330,00	266	266
<b>TOTAL</b>	414,56	1.330,00	266	266

L'Estudi incideix en que la major part d'aquesta mobilitat ja és existent. Així mateix, cita que les persones usuàries de la residència generalment no es desplacen a fora del recinte, i que la única mobilitat diària és la dels treballadors (10 persones que pràcticament totes es desplacen en transport públic) i la de les visites (que generalment es fan a peu, ja que són veïns del barri). Tot i aquestes anotacions l'EAMG no explicita un repartiment modal de la mobilitat generada.

#### Recomanació 1.

Tot i que l'estudi fa una valoració qualitativa del repartiment modal de la mobilitat generada, es recorda la **necessitat d'incorporar el repartiment modal de la nova mobilitat generada**. No obstant això, tenint en compte la mobilitat generada pel Pla Especial i que actualment en bona mesura ja és existent es pot considerar aquest aspecte una recomanació més que una condició.

### 4. Mobilitat en vehicle privat

Pel que fa a la xarxa viària d'accés a l'àmbit, ja es troba urbanitzada i totalment consolidada. L'accés al sector s'efectua a partir del passeig Maragall i de la Ronda del Guinardó, i a partir d'aquests 2 vials s'accedeix a la xarxa viària principal de la ciutat i a les vies interurbanes. L'EAMG fa una descripció bàsica d'aquests vials (seccions) i indica l'aranya de trànsit actual en aquest àmbit (segons dades de l'Ajuntament de Barcelona).

L'Estudi incorpora informació gràfica de la xarxa viària per accedir al sector i especifica que tota ella compleix amb els requeriments que estableix l'article 18 de Decret 344/2016.

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, la xarxa de metro i la xarxa de ferrocarrils, així com les seves interconnexions.

A 2 minuts a peu del futur equipament hi ha l'estació Maragall on hi paren les línies 4 i 5 del metro. Per altra banda, a 950 m hi ha l'estació de la Sagrera. En l'àmbit proper hi ha diverses parades que donen cobertura a moltes línies de TMB. Així a les parades 1345 i 1037 s'hi aturen 6 línies diürnes (19, 45, 47, 50, 51, 117) i 2 de nocturnes (N1 i N4), a la parada 2758 s'hi atura 1 línia diürna (117) i a la parada 820 s'hi aturen dues línies diürnes (32 i H6). Per a cadascuna d'aquestes línies s'adjunta el croquis del seu recorregut i els horaris de funcionament en dia feiner, dissabte i festiu.

L'EAMG incorpora tota la informació gràfica que estableix el Decret 344/2006.

Des de l'equip de redacció del present informe es considera vàlida la informació aportada.

### Recomanació 2.

Es recomana d'incorporar **informació referent tant a l'oferta de transport públic existent** (freqüències, capacitat, nivells d'ocupació...) com a **les característiques i nivell d'accessibilitat** de les parades que hi donen cobertura.

## 6. Mobilitat a peu i en bicicleta

L'àmbit de la futura residència geriàtrica resulta proper a diferents polaritats de mobilitat (nodes de transport públic, equipaments comunitaris, mercats i zones comercials, instal·lacions recreatives i esportives i espais lliures propers). D'aquest conjunt de polaritats en destaca la parada del metro Maragall (L4 / L5), el mercat del Guinardó i diversos equipaments molt propers (escola Nen Déu, Consultoris Mèdics Nen Déu, Institut Alzina, Escola Guinardó, CAP Guinardó...).

L'estudi indica que aquests recorreguts per a vianants de l'entorn del futur equipament es realitzen per carrers de la zona 30 del barri (tant el carrer del segle XX com els vials de l'entorn), i que les voreres del carrer del Segle XX tenen una amplada de 2,5 metres, si bé l'amplada lliure de pas és de 1,3 m (degut fonamentalment als escossells dels arbres).

L'Estudi aporta informació gràfica dels itineraris principals per a vianants si bé aquesta informació resulta molt millorable.

Quant a la mobilitat amb **bicicleta**, l'EAMG fa referència que a l'entorn de la futura residència, la major part de la xarxa ciclable correspon a vials de zona 30, complementada pel carril-bici bidireccional de la Ronda del Guinardó, el qual enllaça amb la xarxa ciclable de la ciutat. En relació a l'aparcament per a bicicletes s'indica l'existència d'una estació del Bicing molt propera (estació 242) i 4 més de força properes (estacions 241, 243, 244, 281), 8 punts amb aparcament per a bicicletes a la via pública molt propers (a menys de 5 minuts a peu) i reserva d'aparcament subterrani per a bicicletes a 3 aparcaments de BSM ubicats a menys de 900 metres del futur equipament.

L'Estudi aporta informació gràfica dels itineraris principals per a bicicletes i de la localització de les zones d'aparcament de bicicleta més properes.

Des de l'equip de redacció del present informe es considera vàlida la informació aportada.

## 7. Incidència de la mobilitat generada

L'estudi incorpora informació dels nivells de trànsit de la xarxa viària de l'entorn del futur equipament i es considera que la mobilitat en vehicle privat motoritzat serà mínima, i per tant també ho serà l'impacte d'aquest sobre la xarxa existent.

En relació al transport públic, l'estudi no aporta informació sobre els nivells d'ocupació actuals, però destaca la important oferta existent, i per tant aquesta podrà absorbir la nova demanda de mobilitat.

Des de l'equip de redacció del present informe es considera vàlid el raonament aportat.

### Recomanació 3.

Es recomana d'incorporar informació referent a la demanda actual de la xarxa de transport públic per tal de fer una **correcta valoració de la incidència de la mobilitat generada sobre les xarxes de transport actuals.**

## 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.

Pel que fa a la reserva de **places d'aparcament per a bicicletes**, l'EAMG indica que realitza una proposta en base a les ràtios que estableix el Decret 344/2006 per a l'ús d'equipaments.

L'Estudi preveu un total de **14 noves places d'aparcaments per a bicicleta a dins de l'edifici**. En aquest sentit, l'EAMG destaca que el projecte contempla un espai de pati de 56 m<sup>2</sup> que podrà albergar aquesta dotació. No obstant això, tenint en compte el nombre de treballadors previstos (12), l'estudi proposa reservar inicialment una dotació per 4 bicicletes.

Des de l'equip de redacció del present Informe, es considera vàlida aquesta dotació inicial de places d'aparcament per a bicicletes, **si bé si es recorda que si és necessari qualsevol increment d'aquesta dotació fins a les ràtios que preveu el Decret 344, aquest haurà d'anar a càrrec del promotor.**

Quant a la reserva **d'aparcaments per a vehicles motoritzats l'EAMG**, indica que el Decret 344/2006 no recull cap previsió pel que fa a l'ús d'equipaments i per tant no en preveu. En aquest sentit no li resultarà d'aplicació la normativa referent a la previsió de nous punts de recàrrega per a vehicles elèctrics que estableix el RD1053/2014.

Des de l'equip de redacció del present Informe, es consideren vàlides les propostes realitzades.

La taula següent mostra les reserves d'aparcament mínimes segons les ràtios que indica el Decret, i les que reserva l'Estudi de mobilitat (darreres columnes):

Usos	Àrea (m <sup>2</sup> )	Sostre edificable (m <sup>2</sup> )	Total aparcaments bicicleta EAMG	Total aparcaments bicicleta D344
Equip. sanitaris	498,00	1.330,00	14	14
<b>TOTAL</b>	414,56	1.330,00	<b>14</b>	<b>14</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'Estudi no proposa cap tipus d'actuació sobre aquestes xarxes.

### **Recomanació 4.**

Tenint en compte l'amplada lliure de pas del carrer del Segle XX, en el tram on s'ubicarà la futura residència, es recomana de **l'aplicació de reixes sobre dels escossells de l'arbrat viari** (o algun altre sistema equivalent) per tal que la vorera que limita amb l'equipament compti amb una amplada lliure de pas que compleixi amb la normativa vigent d'accessibilitat.

## 9. Distribució urbana de mercaderies

L'Estudi analitza les necessitats de càrrega i descàrrega de mercaderies i especifica que per al seu funcionament només necessita d'un càtering de menjar (3 cops per setmana). Tenint en compte els usos i superfícies de l'equipament, no li resulta d'aplicació el Decret 344/2016 en relació a la distribució urbana de mercaderies i resulta suficient les places destinades a C/D existents a la cruïlla del mateix carrer amb la rambla de Muntanya.

Per contra, en relació al transport sanitari, si que resulta necessari disposar de la reserva d'una plaça d'aparcament per a les persones amb la mobilitat reduïda o ambulàncies, just davant de la futura residència. Per aquest motiu es sol·licita a l'Ajuntament de Barcelona l'adopció d'aquesta dotació.

## 10. Mobilitat i gènere

L'Estudi **no incorpora dades de mobilitat per gènere.**

## 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 per el nou sector, tindrà una baixa incidència sobre la mobilitat i que majoritàriament serà no motoritzada i en transport públic (i per tant amb poc impacte negatiu sobre la contaminació atmosfèrica).

Es recorda la **necessitat d'incorporar l'avaluació de la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica** (dades referents a les emissions de NO<sub>x</sub>, PM<sub>10</sub> i CO<sub>2</sub>).

## **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. En canvi si que especifica que la despesa de la nova plaça d'aparcament per a PMR proposada, anirà a càrrec del promotor.

## **13. Conclusions**

L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del *Pla Especial Urbanístic per a la concreció de la titularitat, tipus i ordenació de l'equipament situat al carrer del Segle XX, números 16-18, per a la nova ubicació de la Residència Baró, al municipi 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 al llarg de l'informe s'han establert un seguit de **recomanacions** que s'hauran de tenir en compte en la redacció dels corresponents projectes constructius o en les mesures de gestió que correspongui.

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, 26 de gener de 2017

Vist-i-plau

Xavier Sanyer Matías  
Cap del Servei de Mobilitat

Lluís Alegre Valls  
Director tècnic