

**Informe relatiu a l'Estudi d'avaluació de la mobilitat generada pel Pla Especial Urbanístic de concreció del tipus i ordenació de l'equipament del passeig Maragall 295 de Barcelona**

**Municipi de Barcelona**  
**Comarca: Barcelonès**  
**Promotor: Ajuntament de Barcelona**  
**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 pel *Pla Especial Urbanístic de concreció del tipus i ordenació de l'equipament del passeig Maragall 295 de Barcelona*.

### **1. Antecedents**

La redacció del present Pla Especial Urbanístic respon a la voluntat d'edificar una residència per a la gent gran de titularitat privada a la parcel·la situada al Passeig Maragall 295-297 de Barcelona.

L'àmbit de planejament del Pla Especial Urbanístic comprèn únicament la parcel·la 18 de l'illa delimitada pel Passeig Maragall i els carrers de Vicente López, Dalmau de Creixell i d'Amílcar, al districte d'Horta Guinardó. Segons el PGM la seva qualificació urbanística és 7a i el PEU defineix la nova implantació com a equipament sanitari-assistencial.

Es tracta d'un solar que està sense edificar. A la part superior, allà on el pendent és més pronunciat, trobem una zona densament arbrada.

### **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 del tipus i ordenació de l'equipament del passeig Maragall 295 de Barcelona*, als continguts de la llei de la mobilitat, aplicant com a criteris els establerts en el Decret de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada.

El desenvolupament d'aquesta nova edificació suposa un pol generador de mobilitat conseqüència del desenvolupament d'un equipament sanitari-assistencial amb una superfície de sostre màxima sobre rasant de 2.513,40 m<sup>2</sup>.

### **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 **160 desplaçaments en dia tipus**, en base a la previsió de la mobilitat tant de treballadors com dels visitants.

L'Estudi disposa d'informació molt precisa respecte a la mobilitat que generarà la residència de gent gran, aquesta informació ha estat proporcionada per part de la propietat. És per aquest motiu que l'EAMG no 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), que ha adoptant valors inferiors atenent a la informació de mobilitat proporcionada pel promotor:

Usos	Àrea (m <sup>2</sup> )	Sostre edificable (m <sup>2</sup> )	Viatges generats (m <sup>2</sup> ) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
Equipament sanitari-assistencial	3.846	2.513	503	160
<b>TOTAL</b>	3.846	2.513	503	160

Mitjançant l'estudi dels horaris de funcionament de centres de característiques similars, i atenent als desplaçaments diferenciats dels treballadors i dels visitants, s'estima la distribució horària d'entrades i sortides, establint-se un període punta de matí (7.00 a 9.00) i una hora punta de tarda (entorn a les 18.00) i al migdia es donarà període mig de desplaçament de treballadors, principalment de 14.00 a 15.00 hores.

A partir del treball de camp fet de la mobilitat actual de la zona, i considerant les dades de l'Enquesta de Mobilitat Quotidiana 2006, es fa una proposta de distribució modal amb el repartiment que es presenta a continuació:

Repartiment modal proposat	A PEU / BICI	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT	TOTAL
% quota modal	20,9%	33,8%	45,3%	100%
Total viatges generats en un dia per tot l'àmbit	34	54	73	160

Des de l'equip de redacció del present informe es vol fer notar que:

- L'estudi realitza una distribució dels desplaçaments equitativa al llarg dels dies de la setmana. Generalment, en un equipament d'aquestes característiques, el repartiment diari de les visites varia segons sigui dia feiner o cap de setmana. Acollint generalment el cap de setmana, la major part de les visites.
- La ciutat de Barcelona disposa d'informació de repartiment modal molt més actualitzades en relació a l'Enquesta de Mobilitat Quotidiana de 2006, com per exemple les enquestes de mobilitat en dia feiner (EMEF).

No obstant això, i donat el baix nombre de desplaçaments que generarà l'equipament, des de l'equip redactor del present informe s'accepta el repartiment modal proposat.

#### **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, descrivint els principals recorreguts d'accés i sortida al sector.

S'indica que l'àmbit d'estudi està ubicat en una zona de bona connexió tant amb la xarxa bàsica de connexió externa B-20, passeig Maragall, passeig Fabra i Puig i ronda del Guinardó, com amb la xarxa viària de proximitat, al trobar-se en un entorn urbà completament consolidat.

L'estudi aporta dades de trànsit del passeig Maragall de l'any 2015, del propi Ajuntament de Barcelona, i dades dels comptatges manuals de vehicles al mateix Passeig Maragall, a l'alçada del futur equipament, obtingudes del treball de camp realitzat entre les 17.00 i les 18.00 hores d'un dia feiner.

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

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

#### **5. Xarxa de transport públic**

L'Estudi descriu la xarxa de transport que dona cobertura a l'àmbit en un radi de 500 metres: 7 línies de bus (19, 32, 39, 45, 117, 122 i N4) i de la xarxa de metro a menys de 750 metres: línies L4 i L5 de metro (Maragall, Virrei Amat i Vilapicina).

Per cada una de les xarxes es descriuen els horaris de servei i la freqüència de pas, així com l'ocupació mitjana de les línies del bus.

Es descriuen els itineraris més accessibles des de les parades de transport públic fins a l'àmbit. També es fa esment a aquells itineraris que com a conseqüència del fort pendent no són accessibles per a PMR, com per exemple els itineraris cap a les parades de bus situades per sobre del Passeig Maragall (barri Font d'en Fargues).

L'EAMG incorpora imatges de la ubicació de les parades.

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

#### **Recomanació 1.**

Tenint en compte les característiques de l'equipament es recomana analitzar les parades de taxi properes, així com la possibilitat d'acotjar/desencotjar en una ubicació molt propera a l'accés de l'equipament.

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

L'Estudi assenyala que l'amplada de les voreres i els passos de vianants dels itineraris del Passeig Maragall estan en bones condicions, i diferencia l'accessibilitat a peu i en bicicleta segons ens trobem per sobre o per sota del passeig Maragall.

Es detalla que, el barri de la Font d'en Fargues té una orografia complexa i una mobilitat difícil, degut al fort pendent, sobretot als carrers que pugen cap al parc del Guinardó. En canvi, als barris de Vilapicina i La Torre Llobeta, els carrers mantenen amplades i desnivells accessibles fins a connectar amb el passeig de Fabra i Puig.

L'estudi indica que diferents vials del sector reben tractament de zona 30, tractament que facilita els desplaçaments a peu i la cohabitació dels desplaçaments entre vehicles motoritzats i bicicletes a la calçada.

L'estudi aporta fotografies de diferents carrers propers al sector.

En quant a la mobilitat en bicicleta, l'estudi indica que a l'àmbit d'estudi no està connectat amb la xarxa de Bicing de la ciutat ja que l'estació del servei de bicicletes públiques més propera es troba a més de 400 metres de l'equipament. S'esmenta també que l'accessibilitat en bicicleta al sector no és còmode, degut als forts pendents.

No hi ha carrils bici propers al sector, però part de la xarxa de carrers tractada com a zona 30, facilita aquests tipus de desplaçament.

Existeixen 2 punts d'estacionament de bicicletes al passeig Maragall.

L'estudi indica que l'Ajuntament de Barcelona preveu la construcció de nous carrils bici a la ciutat, entre les actuacions previstes, cal destacar el nou carril bici que circularà per la Ronda del Guinardó i l'Avinguda de Borbó, comunicant amb la parada de metro de Maragall. Així mateix des de l'equip redactor del present informe es constata que l'Ajuntament de Barcelona està estudiant la implantació d'un carril bici al propi passeig Maragall.

S'aporta imatge amb la representació gràfica de les vies ciclables del sector i fotografies dels punts d'estacionament de bicicletes i dels carrers de cohabitació.

A l'apartat de mobilitat generada també s'adjunta imatge amb els itineraris de vianants, vehicles i les principals parades de transport públic ubicant el sector i indicant el repartiment modal proposat.

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

## **7. Incidència de la mobilitat generada**

L'estudi indica que el nombre de desplaçaments generats pel futur equipament en vehicle privat motoritzat és baix, en cap franja horària es preveu que arribin més de sis turismes, ni mes d'una motocicleta al sector. Tot i així, la incidència de la mobilitat s'avalua considerant el 100% dels viatges generats per la nova qualificació d'equipament.

L'estudi indica que segons el repartiment modal i l'ocupació de turismes i motocicletes, el nombre de vehicles serà de 40 turismes/dia i 12 motocicletes/dia, el que significa un total de 6 turismes i 1 motocicletes en hora punta (de 15.00 a 16.00), que es repartiran de força similar entre entrades i sortides.

L'Estudi indica que aquest volum de **trànsit generat** podrà ser perfectament assimilat per la xarxa viària actual, tenint en compte les dades d'IMD caracteritzades a la descripció de la xarxa de vehicle motoritzat.

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

Pel que fa a la **xarxa per a vianants i ciclistes**, l'Estudi indica que es generaran 34 desplaçaments a peu i bicicleta, i que la xarxa és adequada, atès al fet que compleix amb les característiques de connectivitat i accessibilitat amb les parades de transport públic, també es fa esment a que certs itineraris per damunt del passeig Maragall, amb pendents notables, no són accessibles per a persones amb cadires de rodes o per a la mobilitat en bicicleta.

En relació a la **xarxa de transport públic**, l'Estudi indica que hi haurà 21 desplaçaments en bus i 34 en metro i que l'oferta actual propera a l'àmbit satisfarà amb escreix la demanda generada pel nou equipament. Durant el treball de camp es van observar ocupacions de bus mitjanes.

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

## **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.

El sector no ha de preveure reserves d'**aparcaments per a vehicles motoritzats**, al no proposar usos residencials ni estacions de ferrocarril ni d'autobusos interurbans.

Tanmateix, i per donar compliment a les Normes Urbanístiques del Pla General Metropolità, l'equipament incorporarà un aparcament sota rasant amb 11 places per a turismes, de les quals 1 estarà reservada a PMR, i 1 altra serà per a vehicles elèctrics. A més, l'aparcament disposarà de 3 places per a l'estacionament de motocicletes, a més a més de 8 places per a l'aparcament de bicicletes. Finalment, hi haurà 2 places, destinades a la càrrega i descàrrega de mercaderies.

L'EAMG fa una caracterització de les zones d'estacionament properes indicant que el sector disposa d'una oferta d'aparcament lliure i de pagament (zona blava i zona verda). L'oferta es basa en places regulades i no regulades en calçada per a turismes, motocicletes i per activitats de càrrega i descàrrega. L'estudi no detalla si existeixen places de PMR properes al futur equipament.

També indica que, la demanada d'aparcament en calçada és elevada i que, als indrets on l'aparcament no està regulat la rotació de vehicles és més reduïda.

S'adjunten fotografies de l'aparcament i diverses imatges amb la ubicació de les diverses tipologies d'aparcaments i serveis relacionats amb aquest.

Pel que fa a la reserva de **places d'aparcament per a bicicletes**, l'EAMG indica que per atendre el que estableix el Decret 344/2006 sobre les reserves mínimes d'aparcament de bicicletes, caldria dotar l'equipament amb una reserva de 25 places d'aparcament per a bicicletes.

L'informe destaca que l'activitat en estudi no es correspon a cap dels equipaments detallats al Decret i que la incidència dels desplaçaments en bicicleta al sector és baixa, degut a les característiques de l'activitat i a l'orografia del relleu.

El document considera que, és per aquest motiu, que les 8 places de bicicleta donaran resposta a la demanda d'estacionament de treballadors i visitants de la residència de gent gran. I que, en el cas de que la demanda superés les previsions, la propietat ampliaria la reserva de places fora de la via pública.

La taula següent mostra les reserves d'aparcament mínimes segons les ràtios que indica l'estudi de mobilitat generada i la previsió del PEU.

Usos	Sostre edificable (m <sup>2</sup> )	Aparcaments bicicleta D344/2006	Aparcaments bicicleta EAMG	Aparcaments turismes EAMG	Aparcaments motocicleta EAMG
Equipaments	2.513	25	8	11	3
<b>TOTAL</b>	2.513	<b>25</b>	<b>8</b>	<b>11</b>	<b>3</b>

## Recomanació 2.

A banda de preveure l'ampliació de la reserva de places d'aparcament per a bicicleta fora de la via pública en funció de la demanda, es recomana d'instal·lar un punt d'ancoratge per a bicicletes a la vorera d'accés a l'equipament.

## 9. Mesures correctores

L'estudi indica que les xarxes de mobilitat estan degudament adaptades per absorbir la nova mobilitat.

### 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 incorpora cap tipus d'actuació sobre la xarxa de vianants i bicicletes.

## 10. Mobilitat i gènere

L'Estudi incorpora dades de caracterització de la mobilitat per gènere, i indica que no es preveuen diferències de mobilitat en l'equipament proposat entre homes i dones.

## 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 incorpora el càlcul de les emissions atmosfèriques derivades de l'equipament, estimant-se un consum de 5 tones equivalents de petroli/any corresponent a 12 tones de gasos d'efecte hivernacle.

El càlcul es realitza considerant només els desplaçaments d'entrada o sortida de l'àmbit.

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

L'Estudi no incorpora un apartat de finançament de les càrregues derivades de la mobilitat generada ja que es preveu que les xarxes de mobilitat existent puguin absorbir la nova mobilitat generada sense necessitat de fer-hi cap millora o modificació.

## 13. Conclusions

L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del *Pla Especial Urbanístic i de Millora de concreció del tipus i ordenació de l'equipament del passeig Maragall 295 de Barcelona* compta amb els elements necessaris per 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**.

Així mateix, les diferents **recomanacions** que se citen en aquest informe, 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, 31 d'agost de 2017

Vist-i-plau

Xavier Sanyer Matías  
Cap del Servei de Mobilitat

Lluís Alegre Valls  
Director tècnic