

**Informe relatiu a l'Estudi d'avaluació de la mobilitat generada per la Modificació del Pla General Metropolità per a la incorporació al sistema d'habitatges dotacionals dels sòls situats als emplaçaments carrer Ciutat 3, Via Laietana 8-10, Gran Via de les Corts Catalanes 724-726 i carrer Nàpols 132-134, avinguda Paral·lel 100 I 102B, carrer Sant Isidre 1-5, carrer Alzina 6-8, avinguda Santuari Sant Josep de la Muntanya 31-35 i passeig Vall d'Hebron 138-160**

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

---

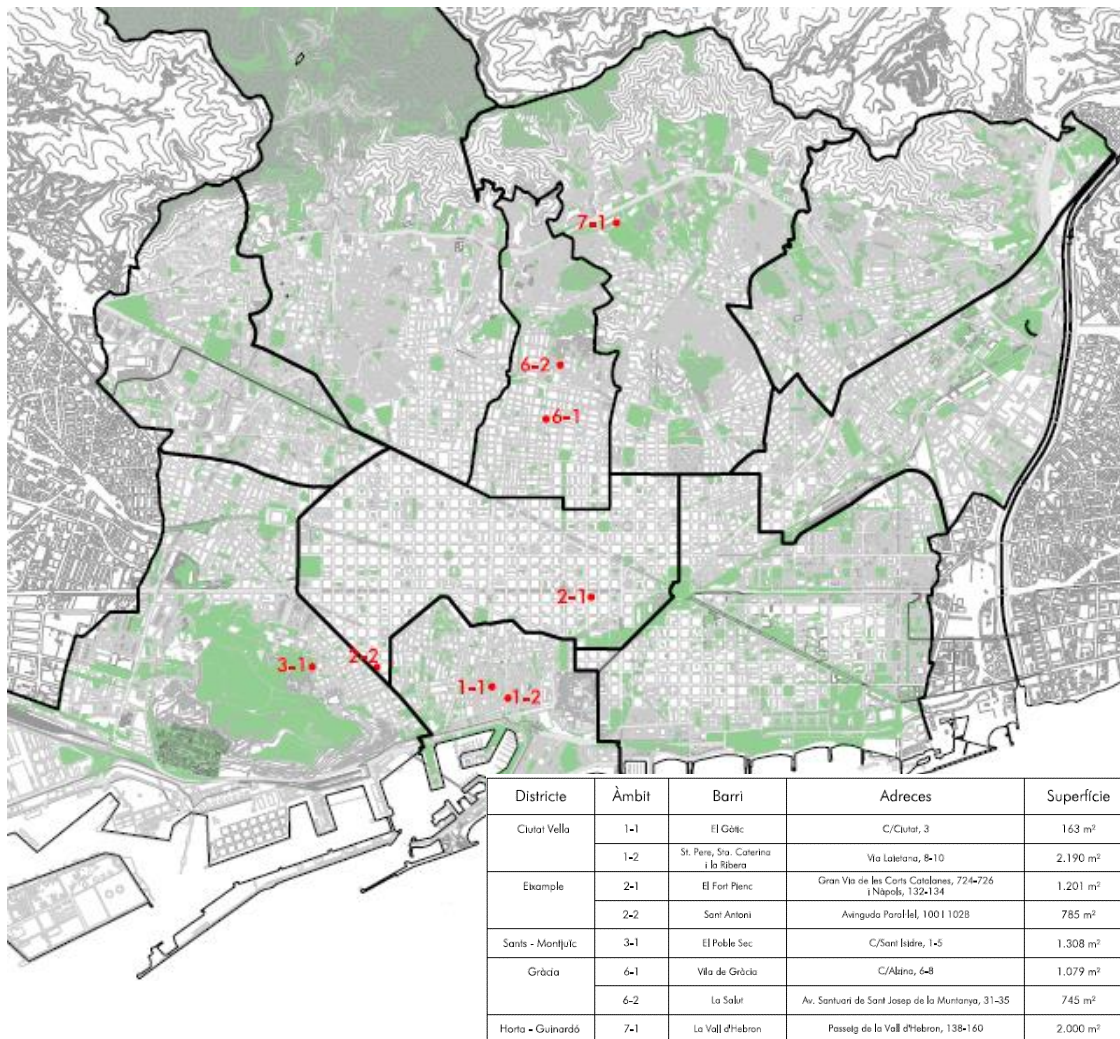
En compliment de l'article 18.3 de la Llei de la mobilitat i del Decret 344/2006 de regulació dels estudis de la mobilitat generada s'emet el següent informe relatiu a l'Estudi d'avaluació de la mobilitat generada per la *Modificació del Pla General Metropolità per a la incorporació al sistema d'habitatges dotacionals dels sòls situats als emplaçaments carrer Ciutat 3, Via Laietana 8-10, Gran Via de les Corts Catalanes 724-726 i carrer Nàpols 132-134, avinguda Paral·lel 100 I 102B, carrer Sant Isidre 1-5, carrer Alzina 6-8, avinguda Santuari Sant Josep de la Muntanya 31-35 i passeig Vall d'Hebron 138-160.*

## **1. Antecedents**

L'objectiu d'aquest planejament és incorporar nous sòls a la qualificació d'habitatges dotacionals públics de Barcelona, tenint com a un dels criteris fonamentals la màxima distribució territorial.

La MPGM concreta els emplaçaments de les noves dotacions, conté els plànols i les fitxes normatives que estableixen la nova qualificació i la regulació de l'edificació per a 6 dels 8 emplaçaments. Els altres 2 emplaçaments són el del carrer Sant Isidre, que recull l'ordenació actual donat que es tracta d'un edifici existent que ja funciona com a habitatge dotacional i per altra banda l'emplaçament de la Vall d'Hebron que només fixa la superfície de sòl i de sostre i es deriva l'ordenació concreta a un planejament derivat posterior.

La present modificació assigna a aquests sòls, qualificats actualment d'equipament local, la qualificació d'HD/7, tant si es tracta d'operacions per a gent jove, per a gent gran, o per altres col·lectius amb necessitats temporals d'acolliment, d'assistència residencial o d'emancipació, sense concretar el seu destinatari final. Es preveu de manera genèrica que part del sostre d'aquests àmbits es pugui destinar a ús d'equipament sense restringir el tipus ni concretar el sostre destinat a aquest ús.



Per tant es tracta d'una modificació de planejament que inclou vuit sectors discontinus, els quals es troben distribuïts en cinc districtes diferents de la ciutat de Barcelona.

## 2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada per la *Modificació del Pla General Metropolità per a la incorporació al sistema d'habitatges dotacionals dels sòls situats als emplaçaments carrer Ciutat 3, Via Laietana 8-10, Gran Via de les Corts Catalanes 724-726 i carrer Nàpols 132-134, avinguda Paral·lel 100 i 102B, carrer Sant Isidre 1-5, carrer Alzina 6-8, avinguda Santuari Sant Josep de la Muntanya 31-35 i passeig Vall d'Hebron 138-160*, 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.

L'àmbit descrit té una superfície total de 9.471 m<sup>2</sup> de sòl. A continuació es mostren les principals característiques de cada un dels 8 emplaçaments:

- Àmbit 1-1: 163 m<sup>2</sup> al carrer Ciutat 3 (barri Gòtic);
- Àmbit 1-2: 2.190m<sup>2</sup> al carrer Via Laietana 8-10 (barri Sant Pere, Santa Caterina i la Ribera);

- Àmbit 2-1: 1.201m<sup>2</sup> al carrer Gran Via de les Corts Catalanes 724-726 i Nàpols 132-134 (barri Fort Pienc);
- Àmbit 2-2: 785m<sup>2</sup> a l'avinguda Paral·lel 100 i 102B (barri Sant Antoni);
- Àmbit 3-1: 1.308m<sup>2</sup> al carrer Sant Isidre 1-5 (barri Poble Sec)
- Àmbit 6-1: 1.079m<sup>2</sup> al carrer Alzina 6-8 (barri Vila de Gràcia)
- Àmbit 6-2: 745m<sup>2</sup> a l'avinguda Santuari Sant Josep de la Muntanya 31-35 (barri La Salut)
- Àmbit 7-1: 2.000m<sup>2</sup> al passeig Vall d'Hebron 138-160 (barri Horta-Guinardó)

La present MPGM incideix en tres dels districtes que més necessitat d'habitatge tenen, Ciutat Vella, Eixample i Gràcia. L'emplaçament del Poble Sec recull l'ordenació de l'edifici ja existent que actualment es destina a habitatge dotacional, i el de La Vall d'Hebron és un emplaçament en què s'està treballant l'ordenació a escala global i l'Ajuntament té la voluntat de reservar una part dels sòls per habitatges dotacionals.

Tots els àmbits inclosos en la present Modificació del PGM es qualifiquen d'habitatge dotacional i equipament (clau HD/7). Les qualificacions vigents i proposades queden reflectides en el següent quadre:

ÀMBIT	ADREÇA	PLANEJAMENT VIGENT	PLANEJAMENT PROPOSAT	SÒL	SOSTRE	NOMBRE APROX HAB
1-1	C/ Ciutat, 3	7a	HD/7	163	919	8
1-2	Via Laietana, 8-10	7a(p)	HD/7(p)	2.190	9.458	110
2-1	Gran Via de les Corts Catalanes, 724-726 i Nàpols 132-134	7b	HD/7	1.201	9.030	112
2-2	Av. Paral·lel, 100 i 102B	7a i 13E	HD/7	785	5.345	70
3-1	C/ Sant Isidre, 1-5	7a	HD/7	1.308	5.204	41
6-1	C/ Alzina, 6-8	7b	HD/7	1.079	852	9
6-2	Av. Santuari Sant Josep de la Muntanya, 31-35	7a(p)	HD/7(p)	745	1.049	12
7-1	Pg. Vall d'Hebron, 138-160	7a / 7b	HD/7	2.000	12.000	150
<b>TOTAL</b>				<b>9.471</b>	<b>43.857</b>	<b>512</b>

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

L'Estudi de mobilitat estima la mobilitat generada per cada un dels vuit àmbits, però no mostra en valors absoluts el nombre total de desplaçaments generats. Tot i això, tenint en compte la mobilitat generada per cada un dels àmbits, s'estima que els 8 àmbits generaran **6.116 desplaçaments/dia** segons l'EAMG i les ràtios del Decret 344/2006. L'EAMG ha calculat el total de viatges generats utilitzant la ràtio referent al nombre de viatges per habitatge.

La taula següent mostra la mobilitat generada segons les ràtios que indica el Decret 344/2006 i l'EAMG (darrera columna):

Taula resum de la mobilitat generada

Usos	Sostre edificable (m <sup>2</sup> )	Nre. Habitatges o llits hotel	Viatges generats habitatge	Viatges generats (m <sup>2</sup> ) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
<b>residencial</b>	38.467,3	508	3.556	3.847	<b>3.556</b>
<b>altres equipaments</b>	12.797,7			2.560	<b>2.560</b>
<b>TOTAL</b>	51.265,0	508	3.556	6.406	<b>6.116</b>

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

L'EAMG realitza el següent repartiment modal de la mobilitat. Si bé no s'explicita aquest percentatge s'ajusta als percentatges del PMU de la ciutat de Barcelona.

**Taula resum del repartiment modal considerat**

Repartiment modal proposat	A PEU – BICICLETA	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT
% quota modal	41,3%	37,6%	21,1%
Viatges / dia	2.526	2.299	1.290

Des de l'equip de redacció del present informe s'accepta la proposta de repartiment modal.

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

L'Estudi caracteritza la xarxa viària per cada un dels 8 àmbits d'estudi, indicant els principals eixos que hi ha al seu entorn. També representa gràficament la xarxa bàsica existent i els volums de trànsit actuals, tot i que no s'especifica la data i hora d'aquesta informació.

Es descriu i localitza l'oferta d'aparcament i zones blaves i verdes que hi ha entorn de cada un dels àmbits.

L'EAMG no incorpora una anàlisi de les dades representades del volum de trànsit actual, ni descriu els principals itineraris d'accés i sortida per cada un dels àmbits.

#### **Recomanació 1.**

Es recomana aportar informació dels recorreguts d'accés i sortida per a cada àmbit.

#### **5. Xarxa de transport públic**

L'estudi descriu l'oferta que hi ha per a cada àmbit referent al metro, tren, tramvia, i autobús. Indica les línies que donen servei a l'àmbit, l'interval de pas, la freqüència (pas/hora), el tipus de tren que circula, la capacitat de cada vehicle, la capacitat per hora i l'horari de cada un dels modes de transport. Aquesta informació ve acompanyada de la representació gràfica del recorregut de les línies i la localització de les parades (metro, tramvia i autobús).

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

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

L'estudi fa una descripció de la xarxa d'itineraris principals per a vianants de cada un dels àmbits analitzant la seva connectivitat amb els indrets que generen un nombre important de desplaçaments, puntualitzant la distància amb cada un d'aquests indrets. Alhora també s'avalua l'accessibilitat a peu a l'àmbit del pla. A l'informe es garanteix que aquests itineraris estan coordinats amb els itineraris per a transport públic.

Pel que fa a les bicicletes, l'EAMG descriu per cada un dels àmbits la xarxa de carrils bici que hi ha al seu entorn, així com les parades del Bicing (manual i elèctric) i localitza els aparcaments per a bicicletes públiques.

L'EAMG aporta informació gràfica sobre els principals itineraris de vianants i la xarxa ciclable per cada un dels àmbits d'estudi.

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

## 7. Incidència de la mobilitat generada

L'estudi deixa constància que amb la nova proposta d'ordenació que hi haurà a cada un dels àmbits d'estudi, el volum de mobilitat generada quedarà absorbida amb l'actual estructura urbana.

L'estudi preveu el nombre de viatges diaris per modes de transport aplicant un repartiment modal del 21,1% (vehicle privat) i 41,3% (transport públic) i 37,6% (a peu-bicicleta). Es preveuen 1.292 viatges diaris en vehicle privat, 2.454 viatges diaris en transport públic i 2.371 viatges diaris a peu o bicicleta. A la taula següent es mostra el volum de viatges diaris per modes per a cada un dels àmbits.

ÀMBITS	VEHICLE PRIVAT (VIATGES/DIA)	TRANSPORT PÚBLIC (VIATGES/DIA)	A PEU-BICICLETA (VIATGES/DIA)
Àmbit 1.1	19	37	33
Àmbit 1.2	475	930	846
Àmbit 2.1	257	503	457
Àmbit 2.2	130	254	231
Àmbit 3.1	61	108	119
Àmbit 6.1	26	46	51
Àmbit 6.2	18	31	35
Àmbit 7.1	306	545	599
<b>TOTAL</b>	<b>1.292</b>	<b>2.454</b>	<b>2.371</b>

L'informe mostra una comparativa per modes de transport entre la mobilitat generada amb els nous usos respecte a la mobilitat del 2016. Amb aquesta comparativa queda palès en tots els àmbits que la demanda de mobilitat generada en transport privat serà inferior a la del 2016.

No obstant això, a l'apartat de la determinació de la mobilitat generada pels diferents usos previstos en el planejament, no mostra la relació entre la capacitat viària (vehicle privat i transport públic) i l'increment de demanda de mobilitat.

### Recomanació 2.

Es un major aprofundiment en l'avaluació de l'impacte de la mobilitat generada sobre totes les xarxes, tal com indica el Decret 344/2006, tot i això, com que la nova mobilitat no genera canvis a l'estructural viària ni d'oferta de transport públic, es considera suficient 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, obliga a reservar places fora de la via pública destinades a aparcament per a bicicletes en tots els usos.

Com que l'estudi va associat a una MPM de la ciutat de Barcelona, l'estudi ha considerat utilitzar les ràtios de la Modificació de les NNUU del PGM per establir el nombre d'aparcaments de motocicletes necessaris. Aquesta modificació de les NNUU del PGM estableix que l'habitatge dotacional no necessita reservar places d'aparcament per a turismes.

Segons el Decret 344/2006 de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada i la Modificació de les NNUU del PGM resulta necessari, com a mínim la següent dotació:

Taula resum del dimensionament de l'aparcament segons els l'EAMG

Usos	Sostre edificable (m <sup>2</sup> )	Nre. Habitatges	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turismes	Total aparcaments motocicleta
residencial	38.467,3	508	1.039	0	128
altres equipaments	12.797,7		129	0	0
<b>TOTAL</b>	51.265,0	508	<b>1.168</b>	<b>0</b>	<b>128</b>

L'EAMG calcula les places d'aparcament per cada un dels sectors. En el cas del vehicle privat preveu que es necessitaran 128 places per a motocicletes.

En relació a l'aparcament de bicicletes estableix que es necessitaran 1.168 aparcaments; 1.039 per l'ús residencial i 129 pels equipaments.

En relació al vehicle elèctric, el Real Decret 1053/2014 tots els edificis o estacionaments de nova construcció han d'incloure la instal·lació elèctrica específica per a la recàrrega de vehicles elèctrics per a cada plaça. Tot i això, l'EAMG no fa esment de la necessitat de reservar un mínim de places amb càrrega elèctrica.

Des de l'equip de redacció del present informe **considera necessari incloure una reserva d'aparcament per a vehicles elèctrics (motocicletes) per a l'ús d'habitatge dotacional.**

## 9. Distribució Urbana de Mercaderies

L'estudi no reserva espai per a la càrrega i descàrrega en cap dels 8 sectors, ja que no es preu la creació de sòl destinat a oficines ni comercial.

## 10. Mesures correctores

### Xarxa bàsica per a vehicles

L'Estudi no realitza cap proposta de millora per la xarxa de desplaçaments en vehicle privat.

### **Xarxa de transport públic**

L'EAMG no inclou cap actuació de millora ni d'ampliació de les xarxes de transport públic existent.

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

L'EAMG no inclou cap actuació de millora referent als carril bici o vies ciclables per la xarxa de vianants / bicicletes.

Des de l'equip de redacció del present informe s'accepta la informació aportada.

## **11. Mobilitat i gènere**

L'EAMG indica que aquesta MPGM vol incrementar l'obtenció d'habitatge dotacional a Barcelona i garantir que la ciutat sigui un lloc on viure i on es facilitin i socialitzin les tasques domèstiques i de cura. L'objectiu és mantenir l'equilibri entre els diferents usos i grups socials a la ciutat.

Noves pujades de preus dels habitatges sense una recuperació en els ingressos de moltes llars crea la necessitat d'intervenir per protegir l'ús residencial habitual de nous usos no previstos i incrementar el parc d'habitatge públic i social i dotacional. Aquestes intervencions han de garantir la mixticitat i diversitat tant dels usos com dels diferents grups socials a qui van adreçats aquests habitatges.

A l'EAMG no s'incorporen dades de mobilitat per gènere, i no estableix cap mesura correctora o d'adaptació a l'àmbit d'estudi.

Des de l'equip redactor del present informe i tenint en compte l'Article 10 del Decret 344/2006 conclou que **és necessari la incorporació d'indicadors de gènere quantitativus i qualitativus.**

## **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 és el cas de Barcelona), han d'incorporar les dades necessàries per avaluar la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica.

L'EAMG analitza l'impacte de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica per cada un dels 8 àmbits d'estudi. Per una banda calcula els litres de combustible estimats segons els resultats de la mobilitat generada i segons la tipologia de cada vehicle.

A partir del consum de combustible estimat, l'estudi mostra les emissions estimades de gasos i partícules en suspensió a l'atmosfera per dia.

ÀMBITS	Km-Veh	CO (g/Km)	NOX (g/Km)	PST (g/Km)	CH4(g/Km)
Àmbit 1.1	128,37	2.256,74	302,44	14,76	10,69
Àmbit 1.2	3.260,36	57.317,13	7.681,41	374,94	271,59
Àmbit 2.1	1.761,95	30.975,08	4.151,15	202,62	146,77
Àmbit 2.2	889,79	15.642,52	2.096,35	102,35	74,12
Àmbit 3.1	415,58	7.305,92	979,11	47,79	34,82
Àmbit 6.1	178,11	3.161,11	419,52	20,48	14,84
Àmbit 6.2	121,63	2.138,32	286,57	13,99	10,13
Àmbit 7.1	2.099,63	36.911,46	4.946,72	241,46	174,90

L'informe especifica que cada vegada les emissions produïdes pels vehicles seran inferiors gràcies a les noves legislacions europees, on es limiten aquestes emissions per als vehicles nous, i a l'aposta per noves tecnologies i combustibles més eficients i respectuosos amb el medi ambient.

Des de l'equip de redacció del present informe s'accepta la informació aportada.

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

L'EAMG no especifica el finançament de cap actuació vinculada a la millora de la mobilitat, ja que no en contemplen.

### 14. Conclusions

L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada per la *Modificació del Pla General Metropolità per a la incorporació al sistema d'habitatges dotacionals dels sòls situats als emplaçaments carrer Ciutat 3, Via Laietana 8-10, Gran Via de les Corts Catalanes 724-726 i carrer Nàpols 132-134, avinguda Paral·lel 100 I 102B, carrer Sant Isidre 1-5, carrer Alzina 6-8, avinguda Santuari Sant Josep de la Muntanya 31-35 i passeig Vall d'Hebron 138-160*, 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**. 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:

- Cal incloure una reserva d'aparcament per a vehicles elèctrics (motocicletes) per a l'ús d'habitatge dotacional.
- És necessari la incorporació d'indicadores de gènere quantitatius i qualitatius.

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, 28 de febrer de 2019

Vistiplau

Xavier Sanyer Matías  
Cap del Servei de Mobilitat

Lluís Alegre Valls  
Director tècnic