

**Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada associat al Pla Especial Urbanístic i de Millora Urbana per a la regulació de l'equipament situat al viaducte de Vallcarca, 4-6, al districte de Gràcia de Barcelona.**

**Municipi de Barcelona**  
**Comarca del Barcelonès**

Promotor: Ajuntament de Barcelona – Barcelona  
d'Infraestructures Municipals

Redactor de l'EAMG: Lola Queralt Gimeno,  
Arquitecta

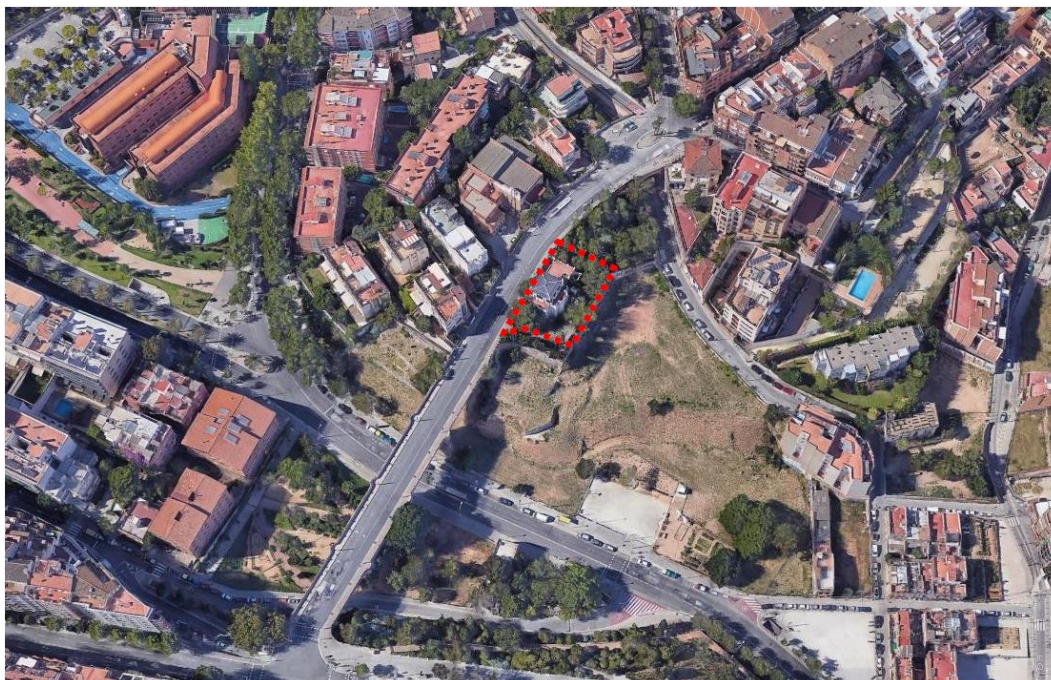
---

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 del *Pla Especial Urbanístic i de Millora Urbana per a la regulació de l'equipament situat al viaducte de Vallcarca, 4 – 6, al districte de Gràcia de Barcelona.*

## **1. Antecedents**

El present Pla Especial Urbanístic i de Millora Urbana (PEUMU) té per objecte la parcel·la situada al viaducte de Vallcarca número 4 – 6, al districte de Gràcia. Aquesta parcel·la, es troba compresa entre el viaducte de Vallcarca, la plaça Mons, el carrer Gustavo Bécquer i l'avinguda de Vallcarca.

L'objectiu d'aquest PEUMU és l'avaluació de la mobilitat generada per la implantació d'un equipament comunitari, un casal de barri, així com l'avaluació de les propostes en el marc de la normativa legal i el seu impacte en la mobilitat.



Actualment, la finca, que és de propietat de la Diputació de Barcelona gràcies a una cessió, es troba sense ús. La Diputació de Barcelona cedeix, de forma gratuïta durant 15 anys, aquesta finca a l'Ajuntament de Barcelona perquè s'hi faci un equipament cultural pel barri.

## 2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada pel *Pla Especial Urbanístic i de Millora Urbana per a la regulació de l'equipament situat al viaducte de Vallcarca, 4 – 6, al districte de Gràcia 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.

L'àmbit d'actuació del present Pla Especial Urbanístic i de Millora Urbana comprèn la parcel·la corresponent als números 4 – 6 del carrer viaducte de Vallcarca, situat entre els carrers Gustavo Bécquer, avinguda de Vallcarca i plaça Mons. La superfície total de l'àmbit d'actuació del present PEUMU és de 849,70 m<sup>2</sup>, dels quals 284,25 m<sup>2</sup> són d'edificació i 565,45 m<sup>2</sup> d'espai lliure.

El projecte preveu, per una banda, la conservació de l'edifici existent a través de la restauració i conservació de les seves característiques arquitectòniques i estilístiques, i per l'altra, una nova edificació d'ampliació a la façana nord, annexa a l'edifici actual, que s'integri harmònicament en el conjunt. L'àmbit d'estudi tindrà, en total, 750 m<sup>2</sup> de sostre edificable, dels quals 350 m<sup>2</sup> són de l'edificació actual que es rehabilitarà, i 400 m<sup>2</sup> de l'ampliació que es durà a terme.

## 3. Estimació de la demanda de mobilitat generada per l'equipament

L'EAMG exposa que el càlcul de la mobilitat generada seguint les ràtios del Decret 344/2006 d'estudis d'avaluació de la mobilitat generada, les ràtios per a equipaments no s'ajusten a la realitat d'aquest equipament. Per això, l'estudi calcula la mobilitat segons les ràtios del decret, i també ho fa tenint en compte la capacitat màxima de l'equipament (336 usuaris/dia) i que els usuaris realitzaran un total de 2 viatges/dia. En el cas de la zona verda, s'aplica la ràtio del Decret 344/2006 de 5 viatges/100 m<sup>2</sup> de sòl. Així doncs, la mobilitat que generarà l'equipament cultural serà de 672 desplaçaments/dia, mentre que la de la zona verda serà de 28 viatges/dia, realitzant una mobilitat generada total de **700 desplaçaments/dia**, dels quals un 96% seran motivats per l'equipament cultural.

Taula resum de la mobilitat generada (segons el Decret 344/2006 i l'EAMG)

Usos	Àrea (m <sup>2</sup> )	Sostre edificable (m <sup>2</sup> )	Viatges generats (m <sup>2</sup> ) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
Equipament cultural		750	150	672
Zona verda	565,45		28	28
<b>TOTAL</b>	565,45	750	178	<b>700</b>

Des de l'equip redactor del present informe s'accepta la mobilitat generada proposada, ja que es precisa la mobilitat de l'equipament cultural.

També es fa una estimació de la distribució modal dels desplaçaments generats considerant el repartiment modal de l'escenari 3 proposat al Pla de Mobilitat Urbana 2013-2018 de la ciutat de Barcelona, que es va aprovar definitivament l'any 2015.

Repartiment modal proposat	A PEU - BICICLETA	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT
% en desplaçaments	37,50%	41,00%	21,50%
Viatges / dia	263	287	151

Des de l'equip redactor del present informe es considera vàlida aquesta proposta de mobilitat generada.

#### 4. Mobilitat en vehicle privat

L'EAMG fa una breu caracterització de la xarxa viària de l'entorn. Les principals vies de primer ordre que donen accés a la zona són la Travessera de Dalt (anomenada Ronda General Mitre a partir de la plaça Lesseps) i la Ronda de Dalt. Les vies de segon ordre són el Viaducte de Vallcarca, on està situat el centre, el carrer d'Esteve Terrades i les avingudes Vallcarca i de la República d'Argentina. Aquestes darreres són les que connecten amb les vies de primer ordre (Travessera de Dalt i Ronda de Dalt).

L'estudi inclou informació sobre la intensitat de trànsit viari de Barcelona en dia feiner, on es mostra que les vies que donen accés a l'àmbit d'estudi presenten un important volum de trànsit.

En relació a l'aparcament, l'estudi analitza l'oferta de l'entorn de l'àmbit. Tot l'àmbit proper a l'emplaçament disposa d'aparcament en superfície regulat i no hi ha cap zona d'estacionament lliure. Les places d'aparcament més properes a l'àmbit són zona verda i es permet l'estacionament a no residents sempre que hi hagi un comprovant visible, sigui dins de l'horari (08.00-20.00) i no se superin l'hora o les 2 hores, depenent de la zona. Prop de l'àmbit, també trobem 3 aparcaments públics coberts els quals ofereixen servei les 24 hores cada dia de la setmana.

Pel que fa a les zones de càrrega i descàrrega, la més propera a l'àmbit d'estudi està situat a l'avinguda Vallcarca, al costat de l'entrada de l'Hospital Delfos.

Finalment, en relació al taxi, hi ha diverses parades pròximes a l'àmbit d'estudi.

L'estudi inclou informació gràfica de la xarxa viària d'accés al sector, de la ubicació dels aparcaments i de la intensitat de trànsit de les diferents vies d'accés.

Des de l'equip de redacció del present informe s'accepta la documentació aportada, tenint en compte la mobilitat generada d'aquest PEUMU.

## 5. Xarxa de transport públic

L'estudi analitza la xarxa de transport públic propera a l'àmbit d'estudi on hi ha una bona cobertura a una distància inferior a 750 metres.

En relació amb l'oferta d'autobús, hi ha 19 línies que donen cobertura a l'àmbit, 16 de les quals són diürnes i 3 nocturnes. Les línies diürnes són la 22, 24, 27, 60, 75, H4, H6, V15, V17, V19, D40 i les línies de bus de barri 116, 123, 124, 129 i 131. En relació amb les línies nocturnes, les que donen cobertura a l'àmbit d'estudi són la N0, N4 i N5.

A part de l'autobús, l'àmbit d'estudi té accés a la xarxa de metro amb la línia L3 (Espanya – Vallcarca) i a la xarxa de Ferrocarril de la Generalitat de Catalunya (FGC) amb la línia L7 (Pl. Catalunya - Av. Tibidabo).

L'estudi incorpora informació gràfica sobre les xarxes de transport públic properes a l'àmbit, amb la freqüència de pas de les diferents línies i la capacitat d'aquestes, els horaris en dies feiners, dissabtes i festius.

Des de l'equip redactor del present informe s'accepta la documentació aportada.

### Recomanació 1.

Es recomana aportar informació de la demanda anual i en hora punta de les diferents línies de transport públic que donen cobertura a l'àmbit d'estudi.

## 6. Mobilitat a peu

L'EAMG inclou una descripció de les xarxes principals de vianants de l'entorn. Les xarxes principals concorden amb les xarxes viàries de primer i segon ordre on el vianant, comparteix l'espai de manera segregada amb el transport públic i privat. Aquesta xarxa principal es troba completada per vials de zona 30, les voreres de la trama de carrers i els parcs i places de l'entorn.

En general, la xarxa per a vianants de l'entorn del sector presenta unes condicions acceptables per als desplaçaments a peu, ja que les voreres són amples i no hi ha elements que obstaculitzin la circulació lliure.

Aquesta xarxa per a vianants compleix els requisits de l'article 15 del Decret de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada, ja que assegura la connectivitat amb els indrets generadors de mobilitat, garanteix els criteris que permeten evitar els accidents de trànsit, els itineraris són continus i formen una xarxa de manera complementària a la resta de voreres, els itineraris principals per a vianants estan coordinats amb els itineraris de transport públic i els itineraris per a vianants estan adaptats.

L'estudi incorpora informació gràfica sobre els principals itineraris per a vianants de l'àmbit. També incorpora fotografies de l'estat i les característiques principals de les voreres.

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

## 7. Mobilitat amb bicicleta

La xarxa per a bicicletes propera a l'àmbit d'estudi és molt escassa degut, principalment, a l'orografia, ja que els carrers són molt estrets i presenten forts pendents. Tot i això, el Pla de Mobilitat Urbana de Barcelona 2013-2018 ha previst diverses actuacions d'implantació de noves xarxes de carril bici que afecten l'eix Vallcarca i c/ Esteve Terrades, del qual actualment se n'han construït dos trams.

Cal destacar, que la majoria de carrers de l'àmbit són zona 30 i per tant, la bicicleta té prioritat de circulació sobre els vehicles però no sobre els vianants.

Pel que fa als punts d'ancoratge per a bicicletes, trobem 3 punts situats a uns 5 minuts de l'àmbit d'estudi que ofereixen 22 places d'aparcament. També trobem dos punts del servei de bicicletes públiques Bicing a 10 minuts de l'àmbit.

L'estudi destaca que el PAD de Gràcia 2016-2019 preveu diverses actuacions en relació a la bicicleta entorn de l'àmbit.

L'estudi incorpora informació gràfica sobre la xarxa existent de bicicletes i fotografies de l'estat dels carrils, vials i aparcaments.

## 8. Incidència de la mobilitat generada

L'EAMG realitza una breu anàlisi de l'impacte de la mobilitat generada sobre les xarxes de vehicles privat i transport públic.

En relació als **modos no motoritzats**, la xarxa d'itineraris per a **vianants** és completament adequada atès que compleix totes les característiques de connectivitat, seguretat i accessibilitat. L'increment dels desplaçaments que s'estima és completament assumible per la capacitat viària actual.

La **bicicleta**, la xarxa actual d'itineraris per a bicicletes no és massa bona, ja que els carrers són estrets i presenten forts pendents. Tot i això, el Pla de Mobilitat Urbana de Barcelona 2013-2018 ha previst diverses actuacions d'implantació de noves xarxes de carril bici que afecten l'eix Vallcarca i el carrer Esteve Terrades. Les actuacions previstes compleixen amb tots els requisits de connectivitat i permetran connectar la zona amb la xarxa de la resta de la ciutat. S'estima que l'increment de desplaçaments amb bicicleta que produirà el sector són de poca importància i completament assumibles per la capacitat dels carrils bici actuals i previstos.

Pel que fa a la xarxa de **transport públic i col·lectiu**, és adequada atès el seu acompliment amb els criteris de connectivitat i les parades se situen a distàncies inferiors a les màximes requerides. L'increment de desplaçaments amb transport públic que s'estima és completament assumible per la capacitat de les xarxes actuals.

La xarxa per a **vehicles privats** és adient atès que garanteix la connectivitat i la continuïtat requerida, i a més, el seu volum de trànsit es veurà incrementat escassament pels desplaçaments que genera la proposta.

Des de l'equip redactor del present informe s'accepta la documentació aportada.

## 9. Estimació de la demanda d'aparcament

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

En el cas dels equipaments culturals, la ràtio del Decret 344/2006 per a les places d'aparcament de bicicletes és de 5 places/100 places d'aforament de l'equipament, i la de les zones verdes de 1 plaça/100 m<sup>2</sup> de sòl.

**Taula resum del dimensionament de l'aparcament (entre parèntesi s'indica la previsió de l'EAMG)**

Usos	Àrea (m <sup>2</sup> )	Sostre edificable (m <sup>2</sup> )	Total aparcaments bicicleta
Equipament cultural		750	17 (17)
Zona Verda	565,45		6 (-)
<b>TOTAL</b>	565,45	750	<b>23 (17)</b>

No s'ha fet cap reserva de places d'aparcament per a vehicles privats (turismes i motocicletes) ja que el Decret 344/2006 d'estudis d'avaluació de la mobilitat generada no en preveu cap reserva.

L'EAMG no realitza una reserva de places d'aparcament per a bicicletes per a les zones verdes.

### Recomanació 2.

Es recomana preveure una certa dotació d'aparcament per a bicicletes vinculat a l'ús del verd urbà

En relació a l'accessibilitat, el Codi d'Accessibilitat de Catalunya, determina les reserves necessàries per a l'aparcament de PMR. L'EAMG no realitza cap reserva de places per a PMR.

L'EAMG no fa cap referència a la reserva de places per a punts de recàrrega per a vehicles elèctrics, donat que no preveu cap dotació d'aparcament per a turismes.

### Recomanació 3.

Es recomana que en un àmbit proper a l'equipament hi hagi una certa dotació d'aparcament per a PMR, així com punts de recàrrega per a vehicles elèctrics.

## 10. Distribució Urbana de Mercaderies

L'estudi no fa cap previsió de reserva de places d'aparcament per a càrrega i descàrrega.

## **11. Mesures correctores**

En l'estudi s'indica que les xarxes de mobilitat actuals tenen suficient capacitat per a absorbir la mobilitat generada del sector.

### **Xarxa de transport públic**

L'estudi no preveu cap mesura correctora per a la xarxa d'itineraris de transport públic.

### **Xarxa bàsica per a vehicles**

L'estudi no preveu cap mesura correctora per a la xarxa d'itineraris per a vehicles.

### **Xarxa de vianants**

L'estudi no preveu cap mesura correctora per a la xarxa d'itineraris per a vianants.

### **Xarxa per a la bicicleta**

L'estudi no preveu cap mesura correctora per a la xarxa d'itineraris per a bicicletes.

## **12. Mobilitat i gènere**

L'estudi incorpora dades de mobilitat i gènere, extretes de l'EMEF 2014, però no preveu mesures complementàries. Només es remarca que totes aquelles actuacions que suposin una millora global del sistema de transport públic i de les xarxes d'itineraris per a vianants permetran avançar en la consecució d'unes condicions més equitatives, tant entre gèneres com amb la resta de col·lectius que presenten dificultat i limitacions per a moure's.

## **13. Avaluació de la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica**

La quarta disposició addicional del Decret estableix que els estudis d'avaluació de la mobilitat generada en municipis 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 fa una estimació de la incidència de la mobilitat generada considerant el repartiment modal proposat, els desplaçaments/dia en cada transport i el consum de combustible de cada vehicle. A partir d'aquests indicadors fa un càlcul i indica els següents nivells de contaminació:

Per vehicle de gasolina:

- CO<sub>2</sub>: 900 g/km
- NO<sub>x</sub>: 480 g/km
- PST: 75 g/km
- CH<sub>4</sub>: 1,5 g/km

Per vehicle dièsel:

- CO<sub>2</sub>: 10.565,1 g/km
- NO<sub>x</sub>: 1.056,5 g/km
- PST: 0 g/km
- CH<sub>4</sub>: 52,8 g/km

Cal remarca que, cada vegada més, les emissions produïdes pels vehicles seran inferiors gràcies a les noves legislacions europees sobre emissions de vehicles.

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

#### **14. Finançament de les càrregues derivades de la mobilitat generada**

L'estudi no especifica el finançament de cap actuació vinculada a la millora de la mobilitat.

#### **15. Conclusions**

L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada *del Pla Especial Urbanístic i de Millora Urbana per a la regulació de l'equipament situat al viaducte de Vallcarca, 4 – 6, al districte de Gràcia de Barcelona*, compta amb els elements necessaris per aconseguir una mobilitat sostenible, d'acord amb els principis de la Llei de Mobilitat 9/2003 i del propi Decret 344/2006, pe 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, 4 de març de 2019

Vistiplau

Xavier Sanyer Matías  
Cap del Servei de Mobilitat

Lluís Alegre Valls  
Director tècnic