

**Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada per la Modificació Puntual del PGM per a la implantació d'una escola bressol i inclusió en el Pla Especial del Patrimoni Arquitectònic Històric Artístic de la ciutat de Barcelona (districte de Gràcia) de les finques situades al carrer de l'Encarnació 13-15 i 17**

**Municipi de Barcelona**

Comarca: 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 Puntual del PGM per a la implantació d'una escola bressol i inclusió en el Pla Especial del Patrimoni Arquitectònic Històric Artístic de la ciutat de Barcelona (districte de Gràcia) de les finques situades al carrer de l'Encarnació 13-15 i 17*.

## **1. Antecedents**

La present Modificació Puntual del PGM per a la implantació d'una escola bressol i inclusió en el Pla Especial del Patrimoni Arquitectònic Històric Artístic de la ciutat de Barcelona (districte de Gràcia) de les finques situades al carrer de l'Encarnació 13-15 i 17 es redacta amb l'objectiu de qualificar d'equipament part dels sòls compresos a l'àmbit per situar-hi una escola bressol municipal, i part d'espai verd per preservar un exemplar d'alzina catalogada junt amb el seu àmbit d'influència.

Alhora, l'MPGM permet reconèixer el valor patrimonial del qual disposa aquest emplaçament, un valor que s'emmarca en la memòria col·lectiva del barri de la Vila de Gràcia i a on l'especificitat dels elements que s'hi troben determinen el seu caràcter particular, concretament, com és la presència d'una alzina de més de 200 anys en perfecte estat catalogada com a bé d'interès local, i una l'estructura edificatòria singular.

L'àmbit de la present Modificació se situa a la cruïlla dels carrers de l'Encarnació amb Manrique de Lara. Consta de dues parcel·les amb l'edificació adossada a la mitgera veïna i enfront del carrer de l'Encarnació. Una de les parcel·les és la de la cantonada, i disposa de l'edificació amb jardí davanter i posterior junt amb un petit cos adossat que s'ha utilitzat com a garatge, l'altre té l'edificació adossada entre la primera i la veïna (ja fora de l'àmbit) amb jardí davanter i posterior. L'ús de les construccions és, en cada una de les parcel·les, el d'habitatge unifamiliar.



## 2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada de la *Modificació Puntual del PGM per a la implantació d'una escola bressol i inclusió en el Pla Especial del Patrimoni Arquitectònic Històric Artístic de la ciutat de Barcelona (districte de Gràcia) de les finques situades al carrer de l'Encarnació 13-15 i 17* als continguts de la llei de la mobilitat, i s'aplicaran com a criteris els establerts en el Decret de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada.

L'objectiu del present pla és qualificar uns sòls en el cor de la Vila de Gràcia per cobrir la necessitat d'una escola bressol municipal per una banda, així com, incorporar les finques incloses a l'àmbit en el Pla Especial del Patrimoni Arquitectònic Històric Artístic de la ciutat de Barcelona (districte de Gràcia), i per l'altra preservar un exemplar únic d'alzina catalogat com a arbre d'interès local.

L'àmbit de la present modificació té una superfície de 1.266 m<sup>2</sup>.

L'escola bressol municipal preveu una capacitat de 107 nens.

## 3. Estimació de la demanda de mobilitat generada

L'Estudi calcula la nova mobilitat que generaran els usos objecte de la modificació puntual i hi aplica les ràtios del Decret 344/2006.

L'EAMG considera que aplicant aquestes ràtios, la mobilitat generada serà de **256 desplaçaments diaris**.

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

Usos	Àrea (m <sup>2</sup> )	Sostre edificable (m <sup>2</sup> )	Viatges generats (m <sup>2</sup> ) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
Equipament docent	954	1.200	240	240
Zona verda	312		16	16
<b>TOTAL</b>	1.266	1.200	256	256

### Recomanació 1.

Des de l'equip redactor del present informe es considera que probablement aquesta mobilitat s'ha infradimensionat. En el cas d'una escola bressol resulta habitual que hi hagi 4 desplaçaments per infant associat a portar i recollir l'alumne de l'escola.

L'EAMG mostra una distribució modal amb dades del 2016 i una altra distribució segons l'objectiu 2018. Si bé no s'especifica la font d'aquest repartiment modal, aquest s'assimila al del PMU de Barcelona.

**Taula resum del repartiment modal (objectiu 2018)**

Repartiment modal proposat	A PEU - BICICLETA	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT
% quota modal	37,6%	41,3%	21,1%
Viatges/dia de màxima demanda	96	106	54

### Recomanació 2.

Des de l'equip redactor del present informe es considera que tenint en compte que es tracta d'un equipament municipal amb una capacitat de 107 nens, probablement la major part dels desplaçaments procediran de l'entorn i per tant hi haurà un major percentatge de desplaçaments no motoritzats.

## 4. Mobilitat en vehicle privat

L'estudi descriu el Pla d'espai públic, mobilitat i accessibilitat al districte de Gràcia (2003), mostrant la proposta de la xarxa viària bàsica així com una imatge dels fluxos de trànsit entre 9-10 del matí per l'àmbit proper a la zona d'estudi. En aquest pla es proposa l'existència de superilles i el present àmbit d'estudi forma part d'una d'aquestes superilles. L'estudi mostra els sentits dels carrers de la superilla a la qual forma part l'àmbit d'estudi.

Per altra banda, l'EAMG menciona el Pla de Mobilitat Urbana de Barcelona (2013-2018) i els seus objectius, així com la voluntat que té d'estendre el model de Superilla a la resta de la ciutat.

L'EAMG aporta informació gràfica dels volums de trànsit en dia feiner de la superilla d'estudi. Tot i així no se n'extreu cap anàlisi.

Pel que fa a l'oferta de l'aparcament de vehicles, l'aparcament municipal més proper és a la Plaça Joanic però a l'àmbit hi ha varis aparcaments més. També es mostra gràficament l'aparcament en àrea verda i àrea blava més properes.

L'EAMG mostra gràficament la xarxa viària de tota la superilla on es localitza l'àmbit d'estudi.

Des de l'equip redactor del present estudi s'accepta la informació aportada.

### Recomanació 3.

Es recomana incorporar una anàlisi dels volums de trànsit representats gràficament.

## 5. Xarxa de transport públic

L'estudi mostra que el sector està servit per les línies 3 i 4 del metro de Barcelona. N'especifica la distància vers l'àmbit d'estudi (inferior a 700 m), així com l'interval de pas en hora punta, la freqüència de pas, la tipologia del tren, la capacitat per vehicles i la capacitat per hora. A més a més, s'especifica l'horari del servei i es mostra l'itinerari en un plànol per cada una de les línies.

L'EAMG també descriu el servei d'autobús proper a l'àmbit. Es compta amb 4 línies d'autobús (39, 116, 114 i N6). Per cada una de les línies en mostra l'horari, el tipus d'autobús, l'interval de pas de cada línia, la freqüència, la capacitat per vehicle i la capacitat per hora.

L'EAMG representa gràficament l'itinerari de les línies de metro i bus i les parades.

Finalment menciona l'existència d'una parada de taxi a menys de 500 m.

### Recomanació 4.

Es recomana incorporar informació gràfica de les línies d'autobús urbà així com la localització de les parades.

### Recomanació 5.

Es recomana incorporar gràficament la superfície a la qual dóna servei el metro i l'autobús.

Des de l'equip redactor del present estudi s'accepta la informació aportada.

## 6. Mobilitat a peu i en bicicleta

L'estudi menciona que la xarxa d'itineraris principals per a vianants assegura la connectivitat amb els indrets on es generen majors desplaçaments (transport públic, equipaments (sanitari, educatiu, cultural, administratiu, esportius) o mercats i zones comercials). Per cada un d'aquests punts en menciona la localització.

L'EAMG descriu la tipologia de carrers de l'entorn i conclou que es garanteix la total accessibilitat a peu a l'àmbit del pla, i tots els itineraris principals per a vianants són adaptats.

Respecte a la xarxa de bicicletes l'EAMG especifica que l'àmbit està inclòs en una Superilla. Per altra banda, localitza les 3 parades de Bicing més properes (<450 m) i la parada de Bicing elèctric situada a 850 m. A més a més es disposa de 3 punts d'aparcament públic (u-invertida) situats a les 3 places més properes a l'emplaçament.

L'EAMG aporta gràficament la xarxa d'itineraris principals per a vianants, on s'identifiquen els carrers per a vianants o vies pacificades i la zona 30; i la xarxa existent per a bicicletes, localitzant els carrils bici i vies ciclables, així com els estacionaments per a bicicleta.

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

## 7. Incidència de la mobilitat generada

L'EAMG conclou que la proposta no comporta un increment significatiu del nombre de desplaçaments generats, ni modifica la mobilitat generada de l'entorn.

És per aquest motiu que no s'especifica la incidència de la mobilitat generada per cada un dels modes de transport.

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 a fora calçada, el Decret 344/2006 obliga a reservar places fora de la via pública destinades a l'aparcament de bicicletes per a tots els usos, i per a turismes i motocicletes només en cas dels usos residencials.

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

Usos	Àrea (m <sup>2</sup> )	Sostre edificable (m <sup>2</sup> )	Total aparcaments bicicleta
Equipament docent	954	1.200	12 (12)
Zona verda	312		3 (3)
<b>TOTAL</b>	1.266	1.200	<b>15 (15)</b>

L'estudi preveu una dotació de **15 places** d'aparcament per a bicicletes, seguint les directrius marcades pel Decret 344/2006.

### Recomanació 6.

Es recomana que una part de l'aparcament s'ubiqui a fora de la via pública i compti amb un major nivell de seguretat respecte a robatoris (pensant en els treballadors/es).

La reserva d'aparcament per a turismes i motocicletes, segons el Decret 344/2006, és únicament per a usos residencials i per tant en aquest cas no es fa cap reserva d'aparcament. A més a més l'EAMG justifica no reservar places per a vehicle privat segons la Modificació de les NNUU del PGM de Barcelona que regulen els aparcaments (Article 298.2).

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

## 9. Mesures correctores

### Xarxa bàsica per a vehicles

La xarxa d'itineraris per a vehicles és adient atès que garanteix la connectivitat i la continuïtat requerida.

### **Xarxa de transport públic**

L'EAMG assenyala que l'increment de desplaçaments amb transport públic que s'estima que produirà la proposta és completament assumible per la capacitat de les xarxes actuals de transport públic.

L'estudi no proposa cap increment del nombre de línies ni el perllongament de les existents.

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

L'estudi conclou que l'increment de desplaçaments de vianants i bicicletes que s'estima que produirà és insignificant i completament assumible per la capacitat viària actual.

Des de l'equip redactor del present informe considera que caldrà avaluar novament la necessitat de crear mesures correctores amb el nou repartiment modal.

## **10. Indicadors de gènere**

L'Estudi incorpora dades referents a la mobilitat i gènere referents a l'Enquesta de Mobilitat en Dia Feiner (2016) de la ciutat de Barcelona. També incorpora el volum de desplaçaments per gènere en funció del mitjà de transport utilitzat.

Així mateix, menciona algunes propostes a tenir en compte al projecte constructiu, entre elles menciona la necessitat de reforçar la seguretat en hores fosques (més il·luminació), o l'eliminació de barreres.

Conclou que les actuacions cal fer-les des de l'urbanisme inclusiu, atenent totes les necessitats i facilitant una vida sense discriminacions.

Des de l'equip redactor del present informe considera suficient la informació facilitada.

## **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 ha caracteritzat el consum de combustible dels vehicles i les emissions derivades de la mobilitat generada i ha estimat que les emissions de gasos i partícules en suspensió a l'atmosfera per dia, amb la present modificació, seran els següents:

- CO: 6.809,82 g
- NOX: 912,62 g
- PST: 44,55 g
- CH4: 32,27 g

Des de l'equip redactor del present informe es considera vàlida la informació aportada, si bé aquesta variaria si s'ajustés el repartiment modal i el volum de mobilitat generada.

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

L'article 19.1 del Decret de Mobilitat estableix l'obligació dels promotors de costejar la urbanització i les infraestructures de connexió amb les principals xarxes de vianants, de bicicletes, de circulació de vehicles i de transport públic o el reforçament d'aquestes quan sigui necessari com a conseqüència de l'actuació.

L'Estudi no preveu el finançament de cap actuació vinculada a la millora de la mobilitat, ja que no se'n contemplen.

### Recomanació 7.

Es recomana incorporar la dotació econòmica de l'aparcament de bicicletes que contempla el present EAMG.

## 13. Conclusions

Es considera que l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada per la *Modificació Puntual del PGM per a la implantació d'una escola bressol i inclusió en el Pla Especial del Patrimoni Arquitectònic Històric Artístic de la ciutat de Barcelona (districte de Gràcia) de les finques situades al carrer de l'Encarnació 13-15 i 17*, 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** amb recomanacions.

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, 30 de maig de 2019

Vistiplau

Xavier Sanyer Matías  
Cap del Servei de Mobilitat

Lluís Alegre Valls  
Director tècnic