

**Informe relatiu a l'Estudi d'avaluació de la mobilitat generada del Pla Especial per establir el tipus d'equipament dels edificis ubicats als carrers Providència 77 i Argentona 14, de Barcelona**

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

Promotor: Fundació Maria Raventós  
Redactor de l'EAMG: AIM

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 per establir el tipus d'equipament dels edificis ubicats als carrers Providència 77 i Argentona 14, de Barcelona.

## **1. Antecedents**

La MP del PG per a la millora urbanística i ambiental dels barris de Gràcia, aprovada definitivament el febrer del 2022, modifica la qualificació urbanística de la parcel·la objecte d'estudi, passant d'una qualificació de 12-residencial a una 7a-equipament existent. Fins fa un any, en aquest emplaçament hi havia una residència d'ús religiós cultural.

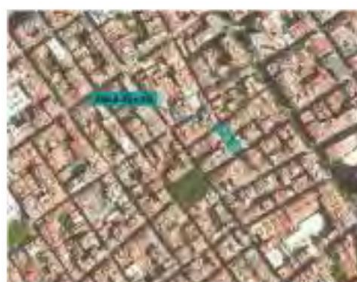
La promotora, nova propietària de l'edifici, té previst implementar un centre per l'acollida i l'acompanyament a dones joves en situació de vulnerabilitat.

En l'actualitat s'està redactant el projecte de Pla Especial d'assignació d'ús de l'equipament ubicat als carrers Providència 77 i Argentona 14, situats a la part sud del districte de Gràcia, dins del barri de la Vila de Gràcia, prop de Camp d'en Grassot i Gràcia Nova, on hi ha diverses places i zones verdes amb un elevat percentatge de carrers pacificats.

La parcel·la objecte del PEU es troba delimitada entre els carrers d'Argentona i Providència, mentre que els carrers que delimiten l'illa de cases on es troba l'àmbit són els carrers Escorial i Torrent de les flors, a l'alçada de la plaça de Rovira i Trias.



*Imatge 3. Localització de l'àmbit d'estudi.  
Font: ICC.*



*Imatge 4. Localització en ortofoto. Font: ICC.*



*Fig. 1. Plànol urbanístic vigent. Font: Ajuntament de Barcelona*

## 2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'Estudi d'avaluació de la mobilitat generada pel *Pla Especial per establir el tipus d'equipament dels edificis ubicats als carrers Providència 77 i Argentona 14, al barri de la Vila de Gràcia, al districte de Gràcia (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.

## 3. Estimació de la demanda de mobilitat generada

L'estudi calcula la incidència de la nova mobilitat generada a partir de les ràtios que dicta el Decret 344/2006, de 19 de setembre, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada, en aquest cas per l'ús d'equipaments el qual preveu una ràtio de 20 viatges per cada 100 m<sup>2</sup> de sostre.

En l'actualitat ja hi ha una mobilitat associada a aquesta parcel·la, de l'ús religiós/cultural, però l'estudi no la té en compte i considera el total de la nova mobilitat generada un cop s'hagi dut a terme la implantació del planejament.

L'estudi considera que el nou equipament generarà un total de **370 nous desplaçaments diaris**.

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	1.651,00	1.846,00	370	<b>370</b>
<b>TOTAL</b>	<b>1.651,00</b>	<b>1.846,00</b>	<b>370</b>	<b>370</b>

L'EAMG distribueix aquests desplaçaments segons el repartiment modal de la ciutat de Barcelona (prenent com a referència les dades del Pla de Mobilitat Urbana de Barcelona amb dades de 2024). L'estudi planteja el següent repartiment modal:

Repartiment modal proposat	A PEU - BICICLETA	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT
% quota modal	40,27%	41,25%	18,48%
Viatges / dia de màxima demanda	149	153	68

L'estudi, seguint com a font de dades el PMUS del 2024, considera que l'ocupació del vehicle privat serà d'1,23 persones/vehicle, per la qual cosa els nous desplaçaments en vehicle privat generaran un total de **56 vehicles/dia**.

Des de l'equip redactor del present informe s'accepta la informació facilitada.

## 4. Mobilitat en vehicle privat

L'EAMG analitza les principals vies d'accés i de comunicació de l'entorn de l'àmbit d'estudi, on en detalla les seves característiques principals.

L'estudi incorpora informació sobre la intensitat de trànsit de les vies d'accés de l'entorn proporcionades per l'Ajuntament de Barcelona (2019). Els resultats mostren com els vials d'accés a la zona tenen IMD d'entre 30.000 i 10.000 vehicles/dia (Travessera de dalt i carrer Escorial respectivament), mentre que els vials que donen accés a l'àmbit tenen IMD inferiors, d'entre 4.000 vehicles/dia pel carrer Providència i 2.000 pel carrer Torrent de les flors. La resta de vials de l'entorn de la parcel·la disposen d'IMD d'entre 1.000 i 2.000 vehicles/dia, a excepció d'aquells que són zones de vianants, com el carrer Argentona, que tenen una intensitat d'entre 100 i 800 vehicles/dia.

Amb relació a l'aparcament, l'EAMG analitza els pàrquings d'ús públic que hi ha més pròxims a l'àmbit d'estudi, així com l'estacionament que hi ha a la via pública, on l'estacionament més pròxim a l'àmbit és zona verda (residents), trobant la zona blava més pròxima al carrer Escorial i les zones de càrrega i descàrrega del carrer Torrent de les Flors. També hi ha zones d'estacionament no regulades al carrer Escorial, Torrent de les Flors i a la majoria de vies veïnals properes a l'àmbit d'estudi.

S'aporta documentació gràfica de la xarxa viària pròxima a l'àmbit, amb els itineraris d'accés i sortida, del mapa d'IMD i de la ubicació de l'oferta actual d'aparcament.

#### **Recomanació 1.**

Es recomana incorporar a l'anàlisi la demanda actual d'aparcament a l'àmbit d'estudi.

### **5. Xarxa de transport públic**

L'EAMG descriu l'oferta de transport públic disponible en un radi de fins a 750 m de l'àmbit d'estudi: 6 parades de bus de les línies 39, 114, 116 i la nocturna N6 (totes situades a 350 m de distància) i una parada de metro de l'L4 (a 750 m de distància).

Per a cada mitjà de transport públic se'n descriu el recorregut, l'horari i la freqüència de pas. També es detalla el grau d'accessibilitat de les parades/estacions fins a la xarxa de vianants.

S'aporta documentació gràfica de les parades i de la seva ubicació en el mapa.

Finalment, l'EAMG indica que la parada de taxi més propera està situada al carrer Escorial, entre el carrer Llorer i Martí.

Des de l'equip redactor del present informe s'accepta la informació facilitada.

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

L'EAMG indica que la majoria de vials de la zona són de prioritat per al vianant i la bicicleta o disposen d'unes bones condicions d'accessibilitat, tot i que la majoria de vials veïnals més pròxims a l'àmbit tenen voreres amb amplades inferiors a 1,5 m. En aquests vials de Gràcia on les voreres no són accessibles, s'han dut a terme mesures de pacificació i control de velocitat de l'entorn amb la col·locació de pilones i baranes i de coixins berlinesos, per tal de mirar de fer més segurs els vials per als vianants i bicicletes.

Tot i així, els principals itineraris per a vianants que s'usaran per accedir al centre sí que compleixen amb les condicions d'accessibilitat.

Pel que fa a la bicicleta, entorn de l'àmbit d'estudi no hi ha infraestructures específiques com el carril bici, però les bicicletes tenen permesa la circulació pels carrers, senyalitzats com a zones 30, compartint infraestructura amb el vehicle motoritzat.

Amb relació a l'aparcament de bicicletes, l'EAMG indica els aparcaments a la via pública més propers, així com l'estació de Bicing més propera.

Des de l'equip redactor del present informe s'accepta la informació facilitada.

## 7. Incidència de la mobilitat generada

A través de la informació d'aforaments de Barcelona (any 2019), es coneix el percentatge de distribució horària de la mobilitat corresponent en hora punta (8,8% al voltant de l'àmbit d'estudi) i calcula els desplaçaments que hi haurà en hora punta per cada mode de transport:

Modes de desplaament	Desplaaments en hora punta
A peu	11
Bicicleta	2
Transport públic	13
Transport privat	6 (5)*
<b>TOTAL</b>	<b>33</b>
*Tenint en compte el factor d'ocupació, equivaldria a 5 vehicles	

Pel que fa al vehicle privat, l'estudi considera que en hora punta l'àmbit generarà 5 vehicles. Tenint en compte que en l'actualitat (dades de trànsit del 2019) la intensitat de trànsit del carrer Providència, per on s'efectuaran la majoria de viatges d'accés a l'àmbit, és de 4.000 vehicles/dia amb una hora punta del 8,8% (352 vehicles en hora punta) i suposant que tots els vehicles entraran i sortiran per aquest vial (hipòtesis conservadora), en hora punta hi haurà 357 vehicles, cosa que suposa un increment de menys del 2% del trànsit actual. Així doncs, tenint en compte que el vial pot suportar 700-800 vehicles/hora, es considera que la mobilitat futura no generarà problemes.

L'estudi, amb relació al transport públic, considera que els 13 desplaçaments en hora punta (7 d'anada i 7 de tornada) vers les 28 expedicions actuals en hora punta que hi ha a la zona no suposarà cap dificultat i podran ser absorbits per l'oferta actual.

Des de l'equip de redacció del present informe s'accepta 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, i per a turismes i motocicletes en cas d'ús residencial, d'estacions de ferrocarril i d'autobusos interurbans.

L'estudi preveu una reserva de **19 places d'aparcament per a bicicletes** ubicades a fora de la via pública.

En la següent taula hi ha el dimensionament de l'aparcament segons les ràtios previstes pel Decret 344/2006 i entre parèntesis s'indica la dotació prevista en l'EAMG:

**Taula resum del dimensionament de l'aparcament**

Usos	Àrea (m <sup>2</sup> )	Sostre edificable (m <sup>2</sup> )	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turisme	Total aparcaments motocicleta
Equip. sanitaris	1.651,00	1.846,00	18 (19)	0 (0)	0 (0)
<b>TOTAL</b>	<b>1.651,00</b>	<b>1.846,00</b>	<b>18 (19)</b>	<b>0 (0)</b>	<b>0 (0)</b>

L'estudi proposa la instal·lació de 10 barres de tipus "U" invertida, amb capacitat per a 20 bicicletes, especificant que es pot optar, per fer en una primera instal·lació de 5 barres (10 places d'aparcament), i que en cas que hi hagués una alta ocupació en aquestes, instal·lar les altres fins a arribar a les places requerides pel Decret.

Des de l'equip de redacció del present informe s'accepta la reserva proposada.

## 9. Distribució Urbana de Mercaderies

L'EAMG indica que el Decret 344/2006 no obliga a reservar un espai per a la càrrega i descàrrega de mercaderies, tenint en compte els usos previstos a l'àmbit.

## 10. Mesures correctores

L'estudi no defineix cap proposta de millora amb relació a les diferents xarxes de mobilitat, més enllà de preveure la reserva d'aparcament per a bicicletes

que han de ser de tipus "U" invertida, i que s'han de trobar situades a l'interior de l'àmbit i en un espai cobert.

## 11. Mobilitat i gènere

L'EAMG indica que existeixen diferències de gènere amb incidència en els hàbits quotidians de mobilitat, a partir de les dades de l'EMEF 2018.

L'estudi especifica que s'ha de vetllar per la seguretat de les dones, procurant una bona il·luminació dels itineraris a peu, en bicicleta i especialment de les parades d'autobús.

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

## 12. Avaluació de la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica

La disposició addicional quarta del Decret 344/2006 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 fa un càlcul dels nivells d'emissions de contaminants, on considera que la nova mobilitat generada suposarà:

- 351,6 kg de CO/any.
- 213,5 kg de NOx/any.

- 78,8 kg de partícules/any.
- 31.591,5 kg de CO2/any.
- 11,7 kg de SO2/any.

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

### **Recomanació 2.**

Es recomana preveure mesures complementàries per reduir la incidència de la mobilitat sobre la qualitat de l'aire (potenciar l'accés en transport públic, facilitar la recàrrega elèctrica de bicicletes, patinets o altres vehicles...)

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

L'Estudi quantifica el finançament dels diferents costos generats per l'increment de la nova mobilitat en **900 €**.

### **14. Conclusions**

L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del *Pla Especial per establir el tipus d'equipament dels edificis ubicats als carrers Providència 77 i Argentona 14, 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.

Vistiplau

Xavier Sanyer Matías  
Cap del Servei de Mobilitat

Lluís Alegre Valls  
Director de l'Àrea de  
Mobilitat