



## **Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del Pla Especial urbanístic d'ordenació i definició d'usos del subsòl a la plaça de la Mainada**

### **Municipi de Barcelona**

Sol·licitant: Ajuntament de Barcelona

Promotor: Gecopatrimoni SL

Redactors de l'EAMG: Jordi Nadal Estrada

i Josep Puigdengoles Palau, arquitectes

---

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 d'ordenació i definició d'usos del subsòl a la plaça de la Mainada

### **1. Antecedents**

L'empresa Gecopatrimoni SL promou el Pla Especial urbanístic a la plaça de la Mainada, aprovat inicialment per Resolució de la Regidora Ponent d'Urbanisme en data 8 de febrer de 2007. Aquesta actuació té com a objectiu possibilitar la construcció, gestió i explotació d'un aparcament públic subterrani per a vehicles, en el subsòl dels terrenys de domini públic municipal entre els carrers Juan de Garay, Biscaia i Concepción Arenal, al districte barceloní de Sant Andreu.

A la superfície de l'aparcament subterrani es mantindrà l'actual ús de zona verda, tot reurbanitzant l'espai actual per aconseguir una plaça nova.

Aquesta actuació es troba una zona completament urbana, ocupant una superfície total de 5.720 m<sup>2</sup>

### **2. Objecte**

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del Pla Especial urbanístic d'ordenació i definició d'usos del subsòl a la plaça de la Mainada 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.

El desenvolupament d'aquest sector suposa la creació d'un nou generador de mobilitat, conseqüència de la construcció d'un nou aparcament subterrani, de 167 places per a turismes i 12 places per a motocicletes, distribuïdes en 3 nivells. Per altra banda s'urbanitza l'espai de superfície, tot renovant la zona verda actual.



### **3. Estimació de la demanda de mobilitat generada al nou sector**

Els redactors de l'Estudi consideren que l'actuació no incideix en la mobilitat del sector, ja que no es preveu cap equipament ni servei.

Tanmateix, des de la redacció del present informe es considera que un aparcament sí que conforma un equipament generador de mobilitat, de major o menor impacte segons si es tracta d'un aparcament amb una demanda principalment de rotació o bé si es tracta d'un aparcament destinat principalment als veïns i veïnes dels voltants.

Així, si s'analitza el cas que es tractés d'un aparcament destinat principalment a rotació (la tipologia que genera una major mobilitat), a una àrea com la del Pla que s'estudia, podria generar una rotació de 2,5 vehicles per plaça i dia. Això representa poc més de 400 vehicles al dia (i uns 800 viatges/dia a peu, donat que els conductors i conductores també surten i entren a peu de l'aparcament), xifra que no es considera significativa per a l'àrea estudiada.

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

L'estudi concreta que el sector d'actuació té unes dimensions molt petites i no té cap influència sobre la xarxa bàsica d'itineraris principals de vehicles.

Les rampes d'accés a l'aparcament es troben en el tram del carrer Concepción Arenal inclòs a l'espai de la plaça Mainada, i el disseny s'ajusta a un possible canvi de sentit del carrer.

### **5. Xarxa de transport públic**

L'estudi no detalla la xarxa de transport públic actual, però sí posa de manifest que els vials de l'actuació no modifiquen les seccions ni els sentits actuals i per tant els serveis actuals de transport públic tampoc es veuen afectats.

A l'àmbit d'estudi no hi ha cap parada de transport públic.

### **6. Mobilitat a peu**

L'actuació analitzada proposa ampliar voreres als xamfrans dels carrers Juan de Garay i Biscaia, per tal de donar prioritat i protecció al vianant. Els passos de vianants s'ubiquen per tal d'evitar les rampes d'accés a l'aparcament.

Tots els itineraris a peu es preveuen accessibles per a PMR.

Es manté l'actual ús de zona enjardinada i jocs infantils a la Pl. Mainada, per tant es preveu la mateixa mobilitat a peu que actualment.



No es troba localitzada cap estació de ferrocarril o autobusos, o altres equipaments comunitaris d'interès per connectar amb una xarxa de vianants.

## **7. Mobilitat en bicicleta**

L'estudi posa de manifest la inexistència d'infraestructura específica a l'àrea de l'actuació ni a les rodalies per tal de facilitar els desplaçaments en bicicleta.

No es proposa cap actuació específica per a aquest mitjà de transport.

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

L'estudi destaca que, considerant la dimensió de l'actuació i l'estat actual de les infraestructures, no cal preveure problemes significatius en la capacitat de les infraestructures existents.

## **9. Estimació de la demanda d'aparcament**

L'actuació disminueix l'oferta actual de places d'aparcament en superfície en 42 places per a turismes. A la vegada es creen 167 places per a turismes, la qual cosa implica un balanç positiu de 125 places.

El Pla especial també reserva 12 places d'aparcament per a motocicletes, tanmateix no es fa cap reserva de places per a bicicletes.

Segons la imatge adjuntada a l'estudi, la plaça compta amb unes dimensions de 60m x 30m, el que suposa 1.800 m<sup>2</sup> de zona verda. En principi aquestes dimensions no impliquen cap canvi (ampliació) respecte la situació actual. Tanmateix fóra bo destinar un espai per a aparcament de bicicletes. Aplicant els ratis del decret caldria crear 18 places d'aparcament per a bicicletes, el que implica 9 barres 'U invertides'. Es creu convenient, però repartir aquestes places entre la superfície i el subsòl (nou aparcament).

## **10. Mesures correctores**

Atès que l'actuació no genera una mobilitat significativa, l'estudi no planteja cap mesura especial per connectar o millorar les xarxes dels diferents modes de transport, atenent que el propi Pla Especial ja resol els accessos a peu i en vehicle privat al nou equipament subterrani, així com a la plaça en superfície.



## 11. Proposta de finançament

Les conclusions de l'estudi són que no existeix una mobilitat generada per la intervenció prevista en el Pla Especial, i per tant no es fa cap proposta de finançament.

## 12. Conclusions

Es considera que l'informe de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del Pla Especial urbanístic d'ordenació i definició d'usos del subsòl a la plaça de la Mainada, al districte barceloní de Sant Andreu, compleix en bona part els aspectes formals que planteja el decret 344/2006.

Tenint en compte el compliment dels requeriments formals del decret, i un impacte poc significatiu de la mobilitat generada, s'emet **informe favorable** pel que fa al seu contingut i propostes.

Per tal que el Pla especial incorpori la mobilitat en bicicleta més adequadament es recomana:

- Fer una reserva de places d'aparcament per a bicicletes, tant en superfície per a l'ús de la plaça pública (10 places), com dins l'aparcament soterrani (10 places). Aquestes últimes es proposa que es localitzin al costat de la cabina de control de l'aparcament, en cas que hi hagi.

Es recomana que en la redacció dels projectes constructius es tinguin presents les recomanacions d'aquest informe, així com les de l'estudi de mobilitat. 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, 2 de juliol de 2007

Lluís Alegre i Valls  
Cap del Servei de Mobilitat

Marc García i López  
Director tècnic