

**Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada de la Modificació Pla Especial urbanístic de concreció de la titularitat, tipus d'ordenació de l'equipament del carrer Maignon / Verdi a Barcelona**

**Municipi de Barcelona**

**Comarca del Barcelonès**

**Promotor: REVELAN IMMOBILIARIA SL**

**Redactor de l'EAMG: Intra**

---

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 Especial urbanístic de concreció de la titularitat, tipus i ordenació de l'equipament del carrer Maignon / Verdi*, a Barcelona.

## **1. Antecedents**

L'edifici d'equipaments de la cantonada del carrer Verdi amb Maignon, és un edifici de 4 plantes sobre rasant i 2 sota rasant amb múltiples propietats, en funció de les plantes, i diferents usos.

L'ús principal, és el del Mercat de Lesseps, havent una planta intermèdia destinada a aparcament dotacional de l'equipament i les plantes segona i tercera (més d'un terç del total de l'immoble) propietat de Revelan Inmobiliària SL es troben actualment desocupades a l'haver desestimat el desenvolupament del projecte de Residència d'estudiants previst a l'any 2014.

L'àmbit afecta les plantes segona i tercera de l'edifici, on està previst un canvi d'usos: de l'ús de residència d'estudiants vinculat a l'ús docent (ús actual), a l'ús de gimnàs vinculat a l'ús esportiu (ús futur). Revelan Inmobiliària SL, ha considerat convenient tornar a destinar aquestes dues plantes a l'ús que tenia abans del PEU, es a dir de gimnàs.

Així doncs, la present Modificació del Pla Especial, és un instrument de planejament que regularà els usos per donar cabuda a un gimnàs vinculat a l'ús esportiu, en un edifici amb qualificació urbanística 7a, segons el Pla General Metropolità, que és el planejament vigent.

L'àmbit de planejament comprèn la parcel·la 15 de l'illa delimitada per la Travessera de Dalt i els carrers Verdi, Maignon i Mossèn Batlle, al districte de Gràcia.

La superfície de l'àmbit és de 1.149,80 m<sup>2</sup>.

## **2. Objecte**

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada de la Modificació del *Pla Especial urbanístic de concreció de la titularitat, tipus i ordenació de l'equipament del Carrer Maignon / Verdi a Barcelona*, als continguts de la llei de mobilitat, i s'aplicaran com a criteris els establerts en el decret de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada.

L'ordenació de l'equipament suposarà la creació d'un nou pol generador de mobilitat com a conseqüència de la creació de 1.887,3 m<sup>2</sup> de sostre per a equipament d'ús esportiu.

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

L'estudi de mobilitat del *Pla Especial urbanístic de concreció de la titularitat, tipus i ordenació de l'equipament del carrer Maignon / Verdi* a Barcelona estima que es generaran un total de **408 desplaçaments al dia**.

En l'ús d'equipaments, el Decret 344/2006 assigna una ràtio mínima de 20 desplaçaments per cada 100 m<sup>2</sup> de sostre, pel que amb la superfície de sostre prevista per a equipaments resultaria un total de 377 desplaçaments al dia.

No obstant, l'EAMG afegeix 30 viatges associats a treballadors del gimnàs. Aplicant aquesta mobilitat afegida s'obté un total de 408 desplaçaments/dia.

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

Usos	Àrea (m <sup>2</sup> )	Sostre edificable (m <sup>2</sup> )	Viatges generats (m <sup>2</sup> ) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
equip. cult.-esp.-recre.		1.887,30	377	408
<b>TOTAL</b>	1.150	1.887,30	377	408

L'EAMG concreta el repartiment modal segons la distribució del municipi i en fa un ajust de les activitats que s'instal·laran a la zona d'estudi.

Repartiment modal proposat	A PEU - BICICLETA	TRANSP. PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT
% quota modal	72,1%	10,7%	17,3%
Viatges / dia feiner	294	44	71

#### Recomanació 1

Es recomana calcular la mobilitat generada en base a la capacitat màxima del gimnàs.

### 4. Mobilitat en vehicle privat

L'àmbit del Pla Especial se situa a l'eix de la Travessera de Dalt i es troba perfectament connectat amb la Ronda de Dalt i integrat a la trama urbana del municipi de Barcelona.

La xarxa viària bàsica externa que estructura les relacions entre el barri de Gràcia i la resta del territori és la següent:

- La B-20 o Ronda de Dalt, és una via ràpida que recorre la part alta de Barcelona per la part muntanya.
- L'avinguda Diagonal, que talla el districte central de l'Eixample en dos.

- Ronda de General Mitre / Travessera de Dalt: enllaça amb la Ronda General Mitre a través de la plaça Lesseps i canvia de nom una vegada creua el carrer Sardenya, dient-se Ronda del Guinardó.
- Gran de Gràcia / Av. Vallcarca: és una de les principals vies del districte i del barri de Gràcia.

Pel que fa a la xarxa viària de proximitat el sector se situa en un entorn urbà plenament consolidat.

En l'actualitat, es pot accedir a l'àmbit d'estudi pel carrer Verdi i pel carrer Maignon. El carrer Verdi, en el tram entre el carrer Maignon i la Travessera de Dalt disposa de dos carrils de circulació en sentit sud. Més amunt, un dels dos carrils és destinat a aparcament.

El carrer Maignon disposa d'un carril de circulació en sentit oest i d'un altre carril destinat a aparcament. Al creuar amb el carril Verdi, el carrer es converteix en un cul de sac i passa a ser de doble sentit.

L'EAMG aporta dades de la IMD de diferents vies de l'àmbit d'estudi publicades per l'Ajuntament de Barcelona corresponents a l'any 2014. També incorpora comptatges de vehicles de l'any 2013 a la intersecció entre els carrers Verdi i Maignon, del que es desprèn que els principals moviments són de baixada des del carrer Maignon i des del carrer Verdi en sentit sud.

L'estudi descriu els principals itineraris d'entrada i sortida per a vehicles a l'àmbit analitzat.

## 5. Xarxa de transport públic

Es descriu l'oferta actual de transport públic a l'àmbit d'estudi:

- Metro: la parada de Lesseps de la L3 es troba a una distància de 300 m.

A mig termini està prevista la implantació de les noves línies L9 i L10. La parada de Muntanya se situarà just al costat de l'edifici en estudi i a la parada de Lesseps es podrà fer transbord amb la línia L3.

- Autobusos urbans: hi ha 8 línies diürnes amb freqüències de pas inferiors a 12 minuts i 3 línies nocturnes amb freqüències de pas de 20 minuts.

L'estudi recull els horaris de les línies d'autobús. Aporta també la documentació gràfica amb l'esquema dels recorreguts i la localització de les parades, així com la distància a recórrer a peu.

Pel que fa a l'accessibilitat a peu des de les infraestructures de transport públic, l'estudi assenyala que l'oferta de transport públic actual a menys de 500 metres a peu és excel·lent i que encara serà més bona quan s'implementin les línies L9 i L10 de metro, amb la parada de Muntanya, que es situarà a 20 m de l'àmbit.

## 6. Mobilitat a peu i en bicicleta

L'any 2006, el Districte de Gràcia va promoure el "*Pla de mobilitat del districte de Gràcia*" amb l'objectiu d'augmentar l'espai destinat als vianants, disminuir el nombre de vehicles a les calçades, fomentar l'ús del transport públic, i en especial el de les bicicletes. Entre altres mesures, va estructurar Gràcia en 28 illes de vianants i a més, va crear una gran

illa de pas pràcticament per a vianants. Es tracta de la zona delimitada pel carrer de la Providència, Torrent de l'Olla, Torrent de les Flors i la Travessera de Gràcia.

D'altra banda, el recent *Pla de futur del barri de la Salut (2010 – 2020)*, també proposa mesures encaminades a millorar l'accessibilitat a peu.

L'estudi destaca que l'accessibilitat i la mobilitat al barri és difícil en alguns punts pel fort pendent d'alguns carrers, i els vianants tenen dificultats de mobilitat interna, ja que alguns carrers estan permanentment congestionats.

En aquest sentit, l'estudi detecta la manca d'un pas de vianants a la cruïlla entre els carrers Maignon i Verdi.

L'EAMG destaca que tots els carrers de l'àmbit d'influència, situats per damunt de la Travessera de Dalt, es troben correctament pavimentats i han passat a gestionar-se com a zona 30.

Pel que fa a la bicicleta, l'àmbit d'estudi es troba connectat amb la xarxa del servei Bicing. L'EAMG destaca, però, que l'accessibilitat en bicicleta no és còmode com a conseqüència dels forts pendents, sobretot dels carrers amb disposició mar– muntanya. Assenyala també que tot i que no es disposa de carrils bici en les proximitats, l'ordenació dels carrers de l'àmbit en estudi, amb limitacions de 30 km/h facilita els desplaçaments en bicicleta.

L'estudi aporta la documentació gràfica amb els itineraris existents per a vianants i ciclistes i la localització de les parades del servei de bicicletes públiques.

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

L'EAMG assenyala que el nombre de visites que generarà el gimnàs suposen el 60% de l'aforament màxim de l'equipament, que serà de 342 persones. Atenent a les característiques d'aquesta tipologia d'equipaments, es considera que difícilment es superarà aquest percentatge d'ocupació, únicament en dies excepcionals.

L'impacte en les hores puntes dona uns pics màxims de mobilitat força reduïts, i en cap franja horària es preveu que entrin o surtin més de 3 turismes, ni més de 2 motocicletes.

Pel que fa a la xarxa de transport públic, l'estudi assenyala que dels 44 desplaçaments previstos (anada i tornada), es preveu que el 65% s'efectuaran en bus i la resta (35%) en metro. Donada la nombrosa oferta que dona servei al gimnàs, els pocs desplaçaments estimats en transport públic no saturaran la capacitat de les expedicions de les línies de transport públic actuals.

Pel que fa a la xarxa de vianants, l'estudi assenyala que es garanteix una òptima accessibilitat des de les parades de transport públic fins a l'àmbit d'estudi. També menciona la millora que suposarà l'obertura prevista del tram de carrer que enllaçarà els carrers Mare de Déu i Maignon, travessant l'espai actualment destinat als Jardins de Menéndez y Pelayo.

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

Pel que fa a les places d'aparcament a reservar fora calçada, el Decret 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 només en cas de l'ús d'habitatge i estacions de ferrocarril i autobusos interurbans.

No obstant, segons el que estableixen les Normes Urbanístiques del PGM, l'estudi valora la necessitat de places d'aparcament en 19 places per a turismes (1 de les quals haurà d'estar destinada a PMR) i 7 places per a motocicletes.

## Recomanació 2

Es recomana que el promotor situï les places d'aparcament requerides seguint la proposta d'ubicació que realitza l'EAMG en l'apartat de *mesures correctores*.

En base a aquestes estimacions, l'EAMG conclou que l'oferta d'aparcament prou per a l'àmbit d'estudi cobrirà la demanda d'estacionament.

El Decret 344/2006 estableix una reserva mínima d'aparcament de bicicletes per a equipaments esportius de 5 places/ 100 places d'aforament, amb el que resultarien un total de 17 places de bicicleta fora de la via pública.

Usos	Sostre edificable (m²)	Total viatges generats (EAMG)(1)	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turisme	Total aparcaments motocicleta
equip. cult.-esp.-recr.	1.887,30	408	17	0	0
<b>TOTAL</b>	1.887,30	<b>408</b>	17	0	0

L'estudi esmenta que segons el Decret 344/2006 la reserva d'aparcament de bicicletes, s'haurà de situar fora de la via pública, per als equipaments docents, esportius, culturals i recreatius.

## Recomanació 3

Es recomana que el promotor situï la reserva de places d'aparcament per a bicicletes a prop de l'accés per a vianants.

## 9. Mesures correctores

### Xarxa de transport públic

L'estudi no proposa cap millora en la xarxa de transport públic.

### Xarxa bàsica per a vehicles

L'estudi realitza una proposta de distribució de les places d'aparcament requerides, algunes de les quals se situaran fora de l'edifici en estudi, per falta d'espai. Ja que l'article 102 de les Ordenances metropolitanas d'edificació, permet reubicar les places a una distància no superior als 300 metres en casos justificats, a efectes del que preveu el paràgraf 6 de l'article 299 de les Normes urbanístiques del Pla general metropolità.

Seguint aquesta proposta, l'EAMG concreta que les 7 places de motocicleta i 2 de les 18 places convencionals de turisme requerides se situaran a l'aparcament de l'edifici en estudi. Les 16 places restants se situaran en un aparcament ubicat al final del carrer Maignon, dins de la distància permesa per les Ordenances (article 102), no superior a 300 metres.

Atenent als requeriments del Decret 135/1995, el gimnàs en estudi necessitarà una reserva d'1 plaça d'aparcament adaptada per a PMR considerant les 19 places de turismes requerides per les NNUU del PGM. La plaça adaptada s'ubicarà el més a prop possible de l'accés, sempre seguint itineraris completament adaptats fins a les portes.

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

L'estudi proposa la instal·lació d'un pas de vianants correctament rebaixat a la cruïlla entre els carrers Maignon i Verdi, per permetre creuar el carrer amb seguretat i comoditat.

Pel que fa a l'aparcament de bicicletes l'EAMG diu que les places de bicicleta se situaran a l'aparcament de l'edifici en estudi, el més a prop possible de l'accés.

### **10. Mobilitat i gènere**

L'estudi assenyala les diferències existents entre homes i dones en quant a les condicions, necessitats i maneres reals de desplaçar-se, però no aporta dades quantitatives.

En base a centres de característiques similars que es coneixen, l'estudi preveu que la distribució de gèneres sigui del 50% i que la bona oferta de transport públic de la zona redueix l'efecte discriminatori en la mobilitat de les dones. L'estudi no preveu la necessitat d'engegar propostes per reduir la discriminació per qüestions de gènere.

### **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 aporta dades de les emissions estimades de gasos i partícules en suspensió a l'atmosfera per dia, segons el repartiment modal proposat i el tipus de vehicle.

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

L'Estudi contempla alguna actuació de millora de la mobilitat (pas per a vianants) si bé no en fa una aproximació econòmica del seu cost.

### **13. Conclusions**

Es considera que l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada *de la Modificació del Pla Especial urbanístic de concreció de la titularitat, tipus i ordenació de l'equipament del carrer Maignon / Verdi a 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**.

Tanmateix se sol·licita al promotor que es tinguin en compte les recomanacions que es fan en aquest informe.

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, 6 de setembre de 2017

Vist-i-plau

Xavier Sanyer Matías  
Cap del Servei de Mobilitat

Lluís Alegre  
Director tècnic