

Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada pel 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: PENFOLD S.A
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 pel *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 sobrerasant i dues sotarasant 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 dues plantes més que són propietat de Penfold, destinades una a oficines i l'altra a un gimnàs.

La planta tercera, que havien estat les oficines del Consell de l'Esport Escolar de Barcelona, està sense ús, i la planta segona està ocupada per un gimnàs que cessarà la seva activitat.

Penfold, com a propietari de les plantes segona i tercera, planteja unificar l'ús de les dues plantes per fer-ne una residència d'estudiants.

Així doncs, el present Pla Especial, és un instrument de planejament que regularà els usos per donar cabuda a una residència d'estudiants, entesa com a equipament docent, 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 m².

2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada 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.

La ordenació de l'equipament suposarà la creació d'un nou pol generador de mobilitat com a conseqüència dels nous usos:

- Creació de 1.893 m² de sostre per a equipament d'ús docent.

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 **280 desplaçaments al dia**.

En l'ús d'equipaments, el Decret 344/2006 assigna una ràtio mínima de 20 desplaçaments per cada 100 m² de sostre, pel que amb la superfície de sostre prevista per a equipaments resultaria un total de 379 desplaçaments al dia.

No obstant, l'EAMG assenyala que s'ha de tenir en compte que l'ús equipament abasta activitats molt diverses que presenten unes característiques i una mobilitat molt diferent. Donat que es disposen de dades del nombre de llits, considera més encertat utilitzar aquestes, més que la ràtio que determina el Decret. Estima que cada resident generarà una mitjana de 3 desplaçaments/dia i cada visitant i treballador una mitjana de 2 desplaçaments/dia. Aplicant aquestes ràtios s'obté un total de 280 desplaçaments/dia.

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

Usos	Àrea (m ²)	Sostre edificable (m ²)	Nre. Llits	Nre Treballadors i visites	Viatges generats /Lit	Viatges generats treballadors i visites	Viatges totals Llits	Viatges totals treballadors i visites	Viatges generats (m ²) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
equipaments		1.893,00	80	20	3	2	240	40	379	280
TOTAL	1.893,00	1.893,00	80						379	280

Cal tenir en compte que sobre la mobilitat futura estimada (280 desplaçaments/dia) caldria descomptar la mobilitat actual que es perdrà amb la clausura del gimnàs de la planta 2 i de les oficines que fins fa poc funcionaven a la planta 3, que segons les ràtios del Decret era de 331 desplaçaments al dia. Per tant, es pot considerar que la nova mobilitat ve a substituir la que generaven les antigues activitats.

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

Repartiment modal proposat	A PEU / BICI	TRANSPORT COL·LECTIU	VEHICLE PRIVAT	TOTAL
% quota modal	37,1%	51,8%	11,1%	100,0%
Viatges / dia feiner	104	145	31	280

4. Mobilitat en vehicle privat

L'àmbit del Pla Especial es 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 es 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 2009. També incorpora comptatges de vehicles 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.

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 9 línies diürnes amb freqüències de pas inferiors a 12 minuts i 2 línies nocturnes amb freqüències de pas de 20 minuts.

L'estudi recull els horaris de les línies d'autobús, així com la freqüència de pas. 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 una 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.

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, la nova 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 de bicing.

7. Incidència de la mobilitat generada

L'EAMG assenyala que el baix nombre de visites que generarà la residència d'estudiants no hauria de plantejar problemes de mobilitat a la zona d'estudi i que és d'esperar que els vials interns absorbeixin amb facilitat l'increment de mobilitat.

L'impacte en les hores puntes dona uns pics màxims de mobilitat molt reduïts i en cap franja horària es preveu que entri o surti més d'un cotxe.

Pel que fa a la xarxa de transport públic, l'estudi assenyala que dels 145 desplaçaments previstos (anada i tornada), es preveu que el 73% s'efectuaran en metro i la resta (17%) en bus. Donada la nombrosa oferta que dona servei a la residència d'estudiants, 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.

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, la residència d'estudiants disposarà de places d'aparcament privat soterrat, amb accés i sortida des del carrer Maignon.

Usos	Àrea (m ²)	Sostre edificable (m ²)	Total viatges generats (EAMG)	Total aparcaments bicicleta
equipaments		1.893,00	280	95
TOTAL	1.893,00	1.893,00	280	95

El Decret 344/2006 estableix una reserva mínima d'aparcament de bicicletes per a equipaments docents de 5 places / 100 m² de sostre, amb el que resultarien un total de 95 places de bicicleta fora de la via pública.

No obstant, l'EAMG considerant el nombre de llits previstos (80 llits) i la reduïda utilització d'aquest mitjà de transport, proposa la instal·lació de **16 unitats de U-invertida per a bicicletes amb capacitat per a 32 bicicletes**, que supera amb escreix els 12 desplaçaments diaris estimats per a aquest mitjà de transport. També assenyala que bona part dels usuaris d'aquest transport optaran per utilitzar el servei de bicig. Les places s'hauran de situar en sòl privat i a poder ser a prop de l'accés per a vianants. L'estudi proposa reconvertir 2 places de turisme per a aparcament de bicicletes i instal·lar-hi en cada una d'elles 8 jocs de U-invertida per donar capacitat a 32 bicicletes.

Recomanació 1

L'EAMG no inclou cap referència als aparcaments per a motocicletes. És recomanable reservar places per a motocicletes en l'aparcament previst per a turismes o a la via pública si és possible, evitant en tot cas que les motocicletes aparquin sobre les voreres i altres espais per a vianants.

Recomanació 2

Es recomana que el promotor amplii el nombre de places d'aparcaments per a bicicletes en cas que la demanda així ho justifiqui.

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 no proposa cap millora en la xarxa bàsica per a vehicles.

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.

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. Conclusions

Es considera que l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada 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, 22 d'abril de 2014

Vist-i-plau

Lluís Alegre i Valls
Cap del Servei de Mobilitat

Marc A. García i López
Director tècnic