

Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada pel Pla de Millora Urbana de concreció de l'ús d'aparcament amb ampliació recuperació dels Jardí de la parcel·la del Carrer Ferran Valls i Taberner 8 de Barcelona

Municipi de Barcelona

Comarca del Barcelonès

Promotor: Comunitat de Veïns de la finca del carrer de Ferran Valls i Taberner nº 8, 08006 de Barcelona

Redactor de l'EAMG: Manel Castellnou i Perucho, Enrique Corbat Díaz, 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 *pel Pla de Millora Urbana de concreció de l'ús d'aparcament amb ampliació recuperació dels Jardí de la parcel·la del Carrer Ferran Valls i Taberner 8 de Barcelona*.

1. Antecedents

L'objecte del Pla de Millora Urbana de concreció de l'ús d'aparcament amb ampliació i recuperació del jardí existent a la parcel·la del carrer de Ferran Valls i Taberner nº 8, Districte de Sarrià – Sant Gervasi de Barcelona, va referit per una banda a la necessitat d'adequar l'ús per aparcament en el subsòl de la part del solar que correspon a zona verda privada d'ús particular i que està qualificada de 8a, verd privat protegit en la seva superfície, i per altra banda la de recuperar un jardí privat actualment malmès per l'aparcament de vehicles.

L'àmbit a considerar en el Pla especial està qualificat com a 8a, zona de verd privat protegit, que segons l'article 344 del Pla General Metropolità ve definit com a "sòl urbà amb edificacions aïllades, generalment amb entorns enjardinats d'interès".

Aquesta qualificació té a veure amb la continuïtat del verd i l'espai lliure en el vessant nord-est del turó de Monterols i el seu accés des del carrer Balmes a través del carrer enjardinat de Corint, on trobem actualment en una part el parc del timbaler del Bruc.

En el Pla de Millora es mantenen els usos originals existents a la finca ja que no representa cap alteració d'ells. Al tractar-se una edificació per sota de la rasant del terreny, permet la continuïtat de la funció de jardí en zona de verd privat protegit al seu damunt. L'actuació no significa cap augment de superfície màxima de sostre edificable ni d'alçada màxima permesa ja que no és computable com a edificació.

2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del Pla de Millora Urbana de concreció de l'ús d'aparcament amb ampliació recuperació dels Jardí de la parcel·la del Carrer Ferran Valls i Taberner 8 de Barcelona, 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.

Dins d'aquest Pla Especial, es genera un nou aparcament soterrat sota l'ús de Verd Privat Protegit (8a) i Habitatges (13a) utilitzant una superfície de sòl total de 630 m².

3. Estimació de la demanda de mobilitat generada pel sector

Com s'ha comentat, l'aparcament soterrat no generarà nous desplaçaments al sector, si no que pretén ordenar i augmentar el nombre de places de vehicles privats de l'edifici tot mantenint els espais qualificats com a Verd privat i els usos existents sobre rasant.

4. Impactes en les xarxes de mobilitat

Tant en la memòria del Pla de Millora Urbana com en el document de mobilitat és fa un diagnòstic acurat de la situació d'aparcament del sector i també d'altres xarxes de mobilitat. Destacant el següent:

L'edificació data de finals dels anys 50 i en aquells moments segurament ni per necessitat ni per normativa es va fer necessària la dotació de places suficients d'aparcament dins de l'immoble. Posteriorment, la protecció de l'espai verd per part del Pla General Metropolità va impedir donar solució el problema.

Avui en dia davant de la dificultat d'aparcar al carrer, agreujada per les característiques del barri de gran densitat de vehicles privats i malgrat la instal·lació de zona verda a tot el barri, durant la nit resulta complicat aparcar el cotxe al carrer.

A causa d'aquesta problemàtica el veïns han optat per aparcat els vehicles de forma desordenada al jardí. Aquest fet ha comportat el deteriorament del jardí i el seu progressiu abandó per part de la comunitat, convertint-se a hores d'ara en un jardí residual sense cap manteniment ni guarniment.

Tanmateix es del tot necessari ajudar a mantenir la tendència imperant en les polítiques d'urbanització de la via pública de treure els cotxes que dormen al carrer, i per tant destinar el carrer a eixamplar voreres o a l'aparcament en rotació, tal i com s'està fent actualment al mateix barri.

Aquest raonament bé doblement avalat en el sentit de que un propietari dels habitatges te una discapacitat, i per tant urgeix la necessitat de donar cobertura de ciutadania plena a tothom, o l'ús normal necessari per a la gent gran amb problemes de mobilitat que tanmateix formen una part dels propietaris dels habitatges o famílies amb nens petits que han de carregar un munt d'etris a cada desplaçament.

Per altra banda el document de mobilitat incorpora un anàlisi de les següents variables:

- Caracterització de la xarxa viària de connexió amb l'immoble
- Anàlisi de les principals dades de mobilitat obligada (EMO 2001) a Barcelona
- Es menciona la no afectació de l'obra a cap xarxa de transport públic
- Es fa una anàlisi de la mobilitat actual de la xarxa viària d'accés, fent recomptes de vehicles en hora punta del matí
- Es menciona l'impacte que podria tenir el nou gual instal·lat en la vorera d'accés a l'immoble així com la no afectació al trànsit del carrer Atenes
- Es menciona la jerarquització viària actual de l'àmbit (Zona 30) i les característiques dels carrers d'accés.
- Finalment es menciona el canvi d'accés a l'aparcament que passarà del carrer Ferran Valls i Taberner (actual) al carrer Atenes.

5. Estimació de la demanda d'aparcament

El Decret 344/2006 estableix la necessitat d'establir places d'aparcament per a turismes situades fora de la via pública. Concretament un màxim 1 plaça/habitatge o 1 plaça/100 m² sostre o fracció.

També segons les determinacions de la *Modificació NNUU del PGM i disposició addicional tercera: Previsió aparcament en edificis, articles 298 a 300* preveu, 2 places d'aparcament cobert per habitatge de superfície superior als 150 m².

Per tant, les places previstes d'aparcament són de 18 places d'automòbil en planta soterrani, que juntament amb la reserva de 6 places que es mantenen a l'aparcament actual a la planta baixa de l'edifici dona un total de 24 places d'automòbil rati que supera el mínim de 22 places/11 habitatges = 2 places d'aparcament cobert per habitatge de superfície superior als 150 m² que exigeix l'article 298 en la modificació 2A, per la qual cosa restaria una reserva de 2 places que podrien abastir els 137 m² corresponents als 3 locals comercials existents de 32, 38 i 67 m² respectivament, es a dir superant un rati de 1 plaça per cada 100 m² d'oficina o local comercial, necessàries i suficients per cobrir les necessitats per un edifici d'aquestes característiques.

Actualment a l'aparcament de la finca estacionen 8 automòbils a l'interior de l'aparcament i a l'exterior descobert al jardí 9 automòbils, el que dona un resultat total de 17 automòbils.

És a dir amb el nou aparcament es generaran 7 noves places d'aparcament per a automòbil, la qual cosa implica que es compensarà amb es creix la plaça d'estacionament que es perdrà al situar un gual al carrer d'Atenes amb una plaça d'estacionament interior, de manera que el resultat millorarà significativament la mobilitat actual del barri i les possibilitats d'estacionament al disposar-se de 6 places d'aparcament privat interior cobertes i conseqüentment 6 noves places d'aparcament disponibles al carrer.

6. Mesures correctores

El Pla per la seva naturalesa no estableix mesures correctores, entenent que el propi Pla de millora Urbana ja és una mesura correctora.

De totes formes s'emeten algunes recomanacions per millorar la mobilitat del Pla de Millora:

- Per tal de poder garantir unes reserves d'aparcament que aglutinin els diferents modes de vehicles privats, es proposa preveure una reserva d'aparcaments de motocicletes i de bicicletes al nou estacionament soterrat proposat adequada a la demanada concreta de l'edifici.
- Es faci la provisió de què l'aparcament soterrat sigui accessible, valorant-se positivament la possibilitat de que s'instal·li un ascensor pel seu accés directe. L'estudi ja esmenta aquesta possibilitat tot destacant la mobilitat reduïda d'un veí i la d'altres col·lectius.
- Es garanteixi la connectivitat de la xarxa de vianants i de bicicletes al realitzar el nou accés (gual) sense afectar amplades de vorera i pendents adequades per garantir els criteris d'accessibilitat.

7. Mobilitat i gènere

L'estudi no aporta indicadors de gènere.

8. Conclusions

L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada de *pel Pla de Millora Urbana de concreció de l'ús d'aparcament amb ampliació recuperació dels Jardí de la parcel·la del Carrer Ferran Valls i Taberner 8 de Barcelona* conté bona part dels elements necessaris per aconseguir una mobilitat sostenible, d'acord amb els principis de la Llei de la Mobilitat, per la qual cosa s'emet **informe favorable**.

Se sol·licita que en la redacció dels projectes constructius **es tinguin presents les recomanacions d'aquest informe**, així com les de l'estudi de mobilitat.

Barcelona, 13 de maig de 2014

Vist-i-plau

Lluís Alegre i Valls
Cap del Servei de Mobilitat

Marc A. García i López
Director tècnic