

Informe relatiu a l'Estudi d'avaluació de la mobilitat generada per la redacció del Pla Especial Urbanístic per a l'ampliació d'una superfície comercial a passeig de Gràcia

Municipi de Barcelona
Comarca del Barcelonès
Promotor: Zara España.S.L.
Redactor de l'EAMG: Doymo

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 redacció del Pla Especial Urbanístic per a l'ampliació d'una superfície comercial a Passeig de Gràcia*.

1. Antecedents

L'any 2010 l'Ajuntament de Barcelona va redactar la Modificació del Pla Especial Integral i de Millora Urbana per a l'ordenació de volums de l'illa delimitada pels carrers de Casp, Pau Claris, Gran Via i passeig de Gràcia, que va ser aprovada definitivament l'11 d'octubre del 2011.

Aquest planejament va qualificar la totalitat de la parcel·la delimitada per passeig de Gràcia i Gran Via de les Corts Catalanes del municipi de Barcelona, com a "equipament comercial" (clau 13E), permetent l'ampliació de la superfície d'aquesta.

En l'actualitat (2014), el promotor presenta el "*Pla Especial Urbanístic per a l'ampliació d'una superfície comercial a Passeig de Gràcia*". Aquest defineix l'ampliació de la superfície comercial, i es planteja la següent proposta:

	Superfície actual (m ²)	Superfície proposta per PEU (m ²)	Diferència de superfícies (m ²)
Superfície útil total	3.169,04	5.801,00	2.631,96
Superfície útil total de venda:	1.926,54	5.000	3.073,46

2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'Estudi d'avaluació de la mobilitat generada del Pla Especial Urbanístic, 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 Pla, defineix l'aplicació de la superfície comercial del Zara situat al passeig de Gràcia núm. 16.

El desenvolupament de l'ampliació d'aquest equipament comercial suposa un pol generador de mobilitat conseqüència de l'ampliació de 3.073,46 m² de sostre destinat a l'ús comercial.

El Decret 378/2006, d'equipaments comercials, estableix que els equipaments comercials amb una superfície de venda superior a 2.500m², seran avaluats com a Implantacions Singulares.

3. Estimació de la demanda de mobilitat generada

L'Estudi de mobilitat del Pla Especial Urbanístic estima que l'ampliació de la superfície comercial generarà un total de **1.844 nous desplaçament en un dia laborable i 2.459 desplaçaments els dissabtes**.

L'Estudi aplica la ràtio d'equipaments comercials que estableix el Decret 344/2006.

La taula següent mostra la mobilitat generada els segons les ràtios que indica el Decret i l'Estudi de mobilitat (darrera columna):

Usos	Àrea (m ²)	Increment sostre edificable (m ²)	Nous viatges generats (m ²) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
Comercial		3.073,46	1.537	1.844 laborables 2.459 dissabtes
TOTAL		3.073,46	1.537	1.844 / 2.459

L'Estudi fa una proposta de repartiment modal diferenciant entre clients i treballadors i entre dia feiner i dissabte.

Repartiment modal proposat en dissabte	No motoritzat	Transport públic	Vehicle privat
% quota modal feiner clients	31,5%	58,5%	10,0%
% quota modal feiner treballadors	20,0%	65,0%	15,0%
% quota modal dissabte clients	31,5%	58,5%	15,0%
% quota modal dissabte treballadors	20,0%	65,0%	10,0%
Viatges generats en dia feiner segons EAMG	574	1.083	187
Viatges generats en dissabtes segons EAMG	746	1.344	357

Per altra banda, en relació a l'ocupació del vehicle privat, l'estudi ha considerat una ocupació diferent en funció del dia (laborable o dissabtes) i si es tracta de clients o treballadors.

Ocupació del vehicle	Clients	Treballadors
Laborables	1,5	1,29
Dissabtes	1,74	1,74

4. Mobilitat en vehicle privat

L'estudi aporta informació sobre el dimensionament de la xarxa viària a partir del resultat de diversos aforaments de trànsit realitzats en el marc d'aquest estudi a Pg. de Gràcia - Gran Via de les Corts Catalanes, a Pg. de Gràcia - Ronda Sant Pere i a Pg. de Gràcia - C. Casp. En l'anàlisi de l'índex de servei s'incorpora la prognosi de creixement de la mobilitat per als propers 10 anys.

Des de la redacció d'aquest informe es considera que la informació aportada és suficient per valorar l'afectació de la mobilitat generada a la xarxa viària.

5. Xarxa de transport públic

L'Estudi indica que a causa de la situació cèntrica del comerç, la cobertura de transport públic és bona. En aquest sentit, es comenta l'existència de cobertura de la xarxa d'autobús urbà i interurbà, la xarxa de metro i la xarxa de ferrocarrils, així com les seves interconnexions.

L'Estudi aporta informació gràfica del recorregut de les xarxes de transport i els recorreguts a peu d'accés a l'àmbit de la implantació des de l'oferta de transport públic.

Des de l'equip de redacció del present informe es considera vàlida la informació gràfica aportada, si bé **cal aportar informació envers els horaris i els nivells d'ocupació actuals de les xarxes de transport, per tal d'avaluar l'impacte de la nova mobilitat generada.**

6. Mobilitat a peu i en bicicleta

L'Estudi aporta informació gràfica dels itineraris principals per a **vianants** així com de la seva connexió amb els diferents modes de transport públic. Així mateix, es comenta que l'amplada de la vorera dels vials de l'entorn és superior a 2,20 m i asseguren el pas còmode i segur dels vianants.

Quant a la mobilitat amb **bicicleta**, l'EAMG aporta informació gràfica dels carrils bicis i les vies clicables.

Pel que fa a la disponibilitat de bicicletes multiusuari, es disposa d'11 estacions de Bicing properes, d'elles quals es presenten dades d'ocupació mitjana en dia feiner i en dissabte.

L'Estudi també aporta informació gràfica de la localització de les zones d'aparcament i de la parada de bicicletes multiusuari.

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

7. Incidència de la mobilitat generada

L'estudi inclou una avaluació de l'impacte de mobilitat generada sobre la xarxa viària, però no en la resta de xarxes.

Des de l'equip de redacció del present informe s'indica la **necessitat d'incloure una avaluació de l'impacte de la mobilitat generada sobre la xarxa de transport col·lectiu i, tal i com indica el Decret 344/2006.**

8. Estimació de la demanda d'aparcament

Pel que fa a les places d'aparcament a reservar fora de calçada, el Decret 344/2006, estableix la obligació de 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.

Pel que fa a la reserva de **places d'aparcament per a bicicletes**, s'ha calculat aquesta dotació en base a les noves superfícies i els requeriments mínims que indica el Decret 344/2006. S'indica que caldrà dotar l'àmbit com a mínim amb 31 noves places per a bicicletes. L'EAMG proposa una reducció de la reserva de places d'aparcament per a bicicletes ja que s'argumenta que l'oferta existent a la via pública es troba al 65% de la seva capacitat.

Des de la redacció d'aquest informe es considera que si la distribució modal prevista es compleix aquesta dotació serà suficient, però en cas de que la demanda sigui superior cal garantir la demanda. **Es recomana reservar espai suficient a l'aparcament subterrani fins a assumir la dotació de places que determina el Decret 344/2006. En cas de que la demanda per a bicicletes sigui major el promotor serà l'encarregat d'assumir el cost d'aquesta dotació.**

Quant a la reserva **d'aparcaments per a vehicles motoritzats**, l'EAMG fa referència al paràmetre de la normativa de comerç el qual determina que cal projectar 6 places d'aparcament per a cada 100m² de superfície de venda. L'estudi calcula que segons aquesta ràtio caldria preveure una dotació de 300 places d'aparcament i es comenta que donada la seva ubicació i la bona connexió en transport públic aquest valor es troba sobredimensionat.

En aquest sentit l'Estudi indica la previsió de realitzar un aparcament subterrani amb 46 places. Tot i això, el càlcul de demanda d'aparcament prevista és de 37 places per a turismes. **Des de la redacció d'aquest estudi es recomana no proposar una dotació d'aparcament superior a la demanda prevista i reservar alguna de les places per a l'aparcament de motocicletes.**

D'altra banda, l'estudi aplica el rati d'1 punt de recàrrega per cada 40 places que fixa el Reial Decret 1053/2014 aprovat el 12 de desembre de 2014. Segons la dotació d'aparcament prevista en la implantació es considera necessària la instal·lació d'1 punt de recàrrega per a turismes i 1 per a motocicletes elèctriques.

La taula següent mostra les reserves d'aparcament mínimes segons les ràtios que indica el Decret, i les que reserva l'Estudi de mobilitat (darrera columna):

Usos	Increment sostre edificable (m²)	Total aparcaments bicicleta (Decret)	Total aparcaments bicicleta EAMG	Total aparcaments turismes EAMG	Total aparcaments motocicleta EAMG
Comercial	3.073,46	31	20	46	0
TOTAL	3.073,46	31	0	0	0

9. Distribució Urbana de Mercaderies

L'Estudi contempla la creació de dos molls de càrrega i descàrrega, aquest se situarà en un dels extrems de l'aparcament previst.

L'Estudi inclou informació gràfica.

10. Mesures correctores

Xarxa de transport públic:

L'Estudi assenyala que la present proposta de planejament no contempla cap actuació de millora ni d'ampliació de les xarxes de transport públic existents.

Xarxa bàsica per a vehicles

L'EAMG no incorpora cap tipus d'actuació sobre les vies actuals.

Xarxa de vianants i bicicletes

L'EAMG no incorpora cap tipus d'actuació sobre les vies actuals.

11. Mobilitat i gènere

L'Estudi incorpora un apartat amb els indicadors de gènere i mobilitat.

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

L'estudi inclou una avaluació de la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica.

13. Finançament de les càrregues derivades de la mobilitat generada

L'Estudi no preveu el finançament de cap actuació vinculada a la millora de la mobilitat.

14. Conclusions

L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada *del Pla Especial Urbanístic per a l'ampliació d'una superfície comercial a passeig de Gràcia*, 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, s'estableixen unes **recomanacions** relatives al seu desenvolupament, que s'hauran de tenir en compte en la redacció dels corresponents projectes constructius o en les mesures de gestió que correspongui:

- Pel que fa a la xarxa de transport públic, cal aportar informació envers els horaris i els nivells d'ocupació actuals de les xarxes de transport, per tal d'avaluar l'impacte de la nova mobilitat generada.
- Es recomana garantir un espai suficient per assumir la dotació d'aparcament per a bicicletes que determina el Decret 344/2006. Cal determinar que el promotor haurà d'assumir el cost corresponent a la dotació d'aparcament en cas de que la demanda sigui superior.
- En relació a l'oferta d'aparcament per a vehicles es recomana ajustar l'oferta a la demanda prevista. Així mateix, es recomana reservar una dotació d'aparcament per a motocicletes.

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 d'octubre de 2015

Lluís Alegre i Valls
Director tècnic