

Informe relatiu a l'Estudi d'avaluació del Pla Especial Urbanístic Pla Especial Urbanístic per a la regulació de l'equipament situat al carrer Reis Catòlics 2, al districte de Sarrià-Sant Gervasi (T.M. Barcelona)

Municipi de Barcelona
Comarca del Barcelonès

Promotor: BIMSA
Redactor de l'EAMG: Eloi Mir (arquitecte)

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 per a la regulació de l'equipament situat al carrer Reis Catòlics 2, al districte de Sarrià-Sant Gervasi* de Barcelona.

1. Antecedents

El present Pla Especial Urbanístic té per objectiu la regulació de l'edificació amb la finalitat millorar l'estat actual de l'antic Mercat de Vallvidrera.

Concretament, es regulen els paràmetres d'ordenació i les condicions d'edificació per tal de dur a terme la transformació de l'antic Mercat de Vallvidrera (en desús) en un nou equipament cultural. La regulació també contempla mantenir l'actual Centre d'Atenció Primària de Vallvidrera (CAP) que es troba un nivell per sota de l'antic mercat.



Aquest nou equipament recollirà espais polivalents de petit i gran format per desenvolupar activitats culturals, preveient ser utilitzat per entitats culturals de la ciutat, com són aules de reunions o tallers i una sala polivalent de gran aforament. L'aforament màxim del recinte és de 320 persones.

2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'Estudi d'avaluació de la mobilitat generada pel *Pla Especial Urbanístic per a la regulació de l'equipament situat al carrer Reis Catòlics 2, al districte de Sarrià-Sant Gervasi (T.M. Barcelona)*, als continguts de la Llei de la mobilitat, i s'aplicaran com a criteris els establerts en el Decret 344/2006, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada.

L'àmbit del present Pla Especial Urbanístic s'ubica en el barri de Vallvidrera, del districte de Sarrià Sant Gervasi, en l'emplaçament que configura l'edificació de l'antic Mercat de Vallvidrera, delimitat pel carrer dels Reis Catòlics, a l'oest, i per la carretera de l'Església, a l'est. La forma triangular de punta escapçada que dibuixa l'àmbit, llinda per la part nord amb habitatges adossats i una zona verda. La superfície inclosa dins de l'àmbit d'actuació equival a la superfície de la parcel·la i és de 591 m², el sostre edificable és de 1.100 m²st.

L'àmbit disposa ja de projecte executiu, i s'inclou com annex en el document de l'EAMG. El projecte per a la rehabilitació de l'antic edifici del Mercat de Vallvidrera es basa en la conversió d'aquest en un espai creatiu d'intercanvi entre entitats i veïns.

3. Estimació de la demanda de mobilitat generada

L'Estudi calcula la mobilitat generada segons les ràtios del Decret 344/2006, considerant una ràtio de 20 desplaçaments per cada 100 m² de sostre, donant com a resultat una mobilitat de 220 viatges/dia. També en fa el càlcul tenint en compte l'ús actual del CAP i la capacitat d'aforament de l'equipament sociocultural, però erròniament considera que cada plaça d'aforament equival a 1 viatge.

Taula resum de la mobilitat generada

Usos	Àrea (m ²)	Sostre edificable (m ²)	Viatges generats (m ²) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
Equipament sanitari	591	221,8 m ²	45	45
Equipament social/cultural		1.100 m ² 320 persones	640	320
TOTAL	591		685	365

Es considera necessari realitzar el càlcul de generació de desplaçaments tenint en compte l'escenari més desfavorable, de màxima atracció de persones. Donat que l'aforament previst és de 320 persones com a mínim la mobilitat que generarà la zona cultural serà de 640 viatges/dia.

Es fa una estimació de la distribució modal dels desplaçaments generats considerant el repartiment modal de la ciutat de Barcelona per a l'any 2011 i també per al repartiment

modal previst en l'escenari del Pla de Mobilitat Urbana per a l'any 2018. El repartiment estimat per l'any 2018 resulta:

Taula resum del repartiment modal

Repartiment modal proposat	A PEU - BICICLETA	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT
% en desplaçaments	41,31%	37,63%	21,06%
Viatges / dia	151	137	77

4. Mobilitat en vehicle privat

L'Estudi fa una mínima caracterització de la xarxa viària propera a l'àmbit del PEU. Indica que la principal infraestructura viària d'accés a l'àmbit és la carretera BV-1462, però no incorpora informació de la demanda de trànsit actual en la vialitat de l'entorn.

També descriu la dotació d'aparcament de l'entorn, indicant que els aparcaments de vehicles es troben a una distància llunyana però es poden trobar zones d'aparcament gratuït en els voltants, tot i que no són abundants.

Des de l'equip de redacció s'accepta la documentació aportada.

Recomanació 1.

Es recomana fer una major descripció la xarxa viària d'accés al sector, aportar informació de la demanda de trànsit de la vialitat de l'entorn, així com indicar els recorreguts d'accés i de sortida del sector.

5. Xarxa de transport públic

L'Estudi indica que l'oferta de transport públic propera a l'àmbit del PEU està formada per 3 línies d'autobús diürnes (111, 118 i 128). En relació al ferrocarril, aproximadament a 1 km hi ha l'estació de FGC Peu del Funicular (línia Barcelona Vallès (S1-S2-S5-S55).

Finalment també es descriu les parades de taxi properes.

Des de l'equip de redacció s'accepta la documentació aportada.

Recomanació 2.

Es recomana aportar informació més detallada de l'oferta de transport públic existent entorn del sector (horaris, places, grau d'ocupació...).

6. Mobilitat a peu i en bicicleta

L'estudi indica la xarxa d'itineraris principals per a vianants des del PEU objecte d'estudi. Destaca que tot i que la peculiaritat del barri en desenvolupament urbà, el traçat en planta dels itineraris respon a un model directe i natural, evitant els canvis de trajectòria. Tot i que alguns itineraris de vianants es realitzen a través de traçat en voreres de poca

amplada, són aparentment suficients pel volum de vianants que mou el barri, tenint també traçats alternatius en molts itineraris.

L'EAMG també exposa que els itineraris principals per a vianants estan coordinats amb els itineraris de transport públic i col·lectiu coincidint amb aquests. En referència a les normes d'accessibilitat urbanística previstes a la normativa d'accessibilitat, tots els itineraris principals per a vianants són adaptats o disposen de recorreguts alternatius. Per altra banda, la zona no disposa gairebé de zones pacificades que faciliten la circulació als vianants, no obstant això, l'estructura orgànica i de baixa intensitat de circulació, facilita la mobilitat a peu.

En relació amb la bicicleta, s'indica que actualment, l'entorn del PEU no disposa de carrils bici pròpiament. No obstant això, al seu voltant hi ha una via ciclable i la destacada ronda verda de la carretera de les Aigües. Aquesta última via s'utilitza majoritàriament com a via d'esbarjo i no tant com a impulsora de mobilitat de la ciutat. L'àmbit no disposa d'estacions de "Bicing" a causa de la pronunciada diferència de cota d'aquest barri amb la resta de la ciutat.

Entorn del PEU es localitzen aparcaments situats en superfície a la via pública, amb ancoratges de tipus d'U invertida a la plaça de Vallvidrera amb 10 places i al carrer Reis Catòlics amb 10 places.

S'aporta informació gràfica de la xarxa per a vianants i bicicletes.

Des de l'equip de redacció del present informe s'accepta la documentació aportada.

7. Incidència de la mobilitat generada

En relació a la **xarxa viària**, l'Estudi preveu 77 desplaçaments en vehicle privat, vinculats a l'equipament i afirma que el volum de trànsit no es veurà afectat pels desplaçaments que genera la proposta, ja que es tracta d'un equipament de proximitat del barri i per tant els desplaçaments seran de curta distància, possiblement a peu o amb bicicleta. D'altra banda, tampoc és necessari preveure reserves d'aparcament.

En referència al **transport públic**, l'Estudi preveu que l'increment de desplaçaments amb transport públic que s'estima que produirà la proposta és completament assumible per la capacitat de les xarxes actuals de transport públic, i per tant, aquest estudi no preveu la necessitat d'incorporar l'obligació, a les persones propietàries, dels costos d'implantació de l'increment dels serveis del transport públic. A més, essent un equipament pensat per satisfer necessitats d'agrupacions i veïns del barri, la majoria de desplaçaments es preveu que siguin de curta distància; amb bicicleta o a peu, en gran mesura.

En el cas dels **modos no motoritzats**, l'Estudi preveu 151 desplaçaments en modes no motoritzats (a peu i en bicicleta) i considera que l'increment de desplaçaments de vianants que s'estima que produirà la intervenció objecte d'estudi és completament assumible per la capacitat viària actual, i per tant, la xarxa d'itineraris principals per a vianants és adequada per incorporar els desplaçaments generats per la proposta.

L'EAMG també indica que l'increment de desplaçaments amb bicicleta que es preveu que produirà la proposta no serà significatiu. En aquest sentit, exposa que la xarxa d'itineraris per a bicicletes és millorable i caldria que el barri incorporés carrils-bici que es poguessin connectar amb la resta de la xarxa de Barcelona. No obstant això, és una operació de poca amortització degut al menor nombre d'usuaris que es desplacen amb aquest mitjà de transport pel barri, a causa del fort desnivell topogràfic.

Recomanació 3.

Si bé en condicions habituals hauria de ser una condició en lloc d'una recomanació, tenint en compte les característiques del sector i la mobilitat prevista es recomana avaluar la incidència de la mobilitat generada tenint en compte el màxim aforament de l'equipament.

8. Estimació de la demanda d'aparcament

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

Utilitzant els valors de l'annex 2 del Decret 344/2006 de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada resulta necessari, com a mínim la següent dotació:

Taula resum del dimensionament de l'aparcament

Usos	Superfície / Aforament	Aparcaments bicicleta D344/2006	Aparcaments bicicleta EAMG
Equipament sanitari	221,8 m ²	3	3
Equipament (zona cultural)	320 places aforament	16	16
TOTAL		19	19

En aquest sentit, l'EAMG aplica correctament la ràtio d'aparcament per a bicicletes que fixa el Decret 344/2006 per als equipaments.

Pel que fa a la reserva de places d'aparcament per a **turismes i motocicletes**, l'EAMG no en preveu de noves.

Recomanació 4.

Es recomana ubicar una plaça reservada per a persona amb mobilitat reduïda a entorn del PEU, aquesta plaça donarà servei tant al nou equipament cultural com al CAP.

Tampoc no li resulta d'aplicació el Reial Decret 1053/2014, que estableix que tots els edificis de nova construcció han d'incloure la instal·lació elèctrica específica per a la recàrrega de vehicles elèctrics per a cada plaça; que en el cas d'aparcaments de flotes privades, cooperatives i d'empreses, o d'oficines, etc., així com en els aparcaments públics permanents, cal una dotació d'un punt de recàrrega per cada 40 places.

Recomanació 5.

Es recomana disposar d'un punt de recàrrega per a vehicles elèctrics a les proximitats de l'equipament

9. Mesures correctores

S'indica que les xarxes de mobilitat actuals tenen suficient capacitat per a absorbir la mobilitat generada del sector.

Xarxa bàsica per a vehicles

L'Estudi no fa cap millora específica de la xarxa per a vehicles.

Xarxa de transport públic i col·lectiu

L'Estudi no fa cap millora de la xarxa de transport públic.

Xarxa de vianants

L'Estudi exposa que amb l'objectiu de millorar la qualitat de les xarxes principals, seria convenient estudiar de nou les amplades de les voreres de la rodalia de l'àmbit. Tanmateix no concreta qui ha de realitzar l'estudi ni en quin moment, i si d'aquest es despendrà una proposta de millora de les amplades. .

Recomanació 6.

Es recomana guanyar amplada a la vorera del davant del CAP, al mateix carrer Reis Catòlic. Per fer-ho es proposa ubicar els passamans que hi ha actualment, ajustant-lo al màxim a la línia de rigola.

Xarxa ciclable

L'Estudi indica que caldria millorar la xarxa d'itineraris per a bicicleta. Tanmateix desestima realitzar cap actuació per la manca d'amortització de la inversió.

Recomanació 7.

Es recomana millorar i reforçar la senyalització horitzontal i vertical relacionada amb els itineraris per a bicicletes (ronda verda).

10. Mobilitat i gènere

L'Estudi incorpora dades de mobilitat i gènere, extretes de l'Enquesta de mobilitat en dia feiner de l'any 2016, però no contempla mesures complementàries.

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 en municipis 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 inclou una avaluació de la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica, fent servir la metodologia AMBIMOB 2.0. Segons aquesta metodologia el desenvolupament d'aquest equipament generarà unes emissions de 57 kg NO_x/any i de 2 kg PM₁₀/any.

L'estudi no aporta cap proposta específica de reducció de les emissions específica. En aquest sentit es recomana disposar d'un punt de recàrrega per a vehicles elèctrics a prop de l'àmbit d'estudi.

L'equip redactor del present informe **considera necessari recalculer la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica segons l'escenari desfavorable d'aforament màxim de l'equipament.**

12. Finançament de les càrregues derivades de la mobilitat generada

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

13. Conclusions

L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada pel *Pla Especial Urbanístic per a la regulació de l'equipament situat al carrer Reis Catòlics 2, al districte de Sarrià-Sant Gervasi (T.M. 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**. No obstant això, s'estableixen unes **condicions** 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:

- Cal realitzar el càlcul de generació de desplaçaments tenint en compte l'escenari més desfavorable de màxima atracció de persones.
- Recalculer la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica segons l'escenari desfavorable d'aforament màxim de l'equipament.

Així mateix, les diferents recomanacions que se citen en aquest informe, s'hauran de tenir en compte en la redacció dels corresponents projectes constructius o en les mesures de gestió que correspongui.

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, 28 de gener de 2019

Vistiplau

Xavier Sanyer Matías
Cap del Servei de Mobilitat

Lluís Alegre Valls
Director tècnic