

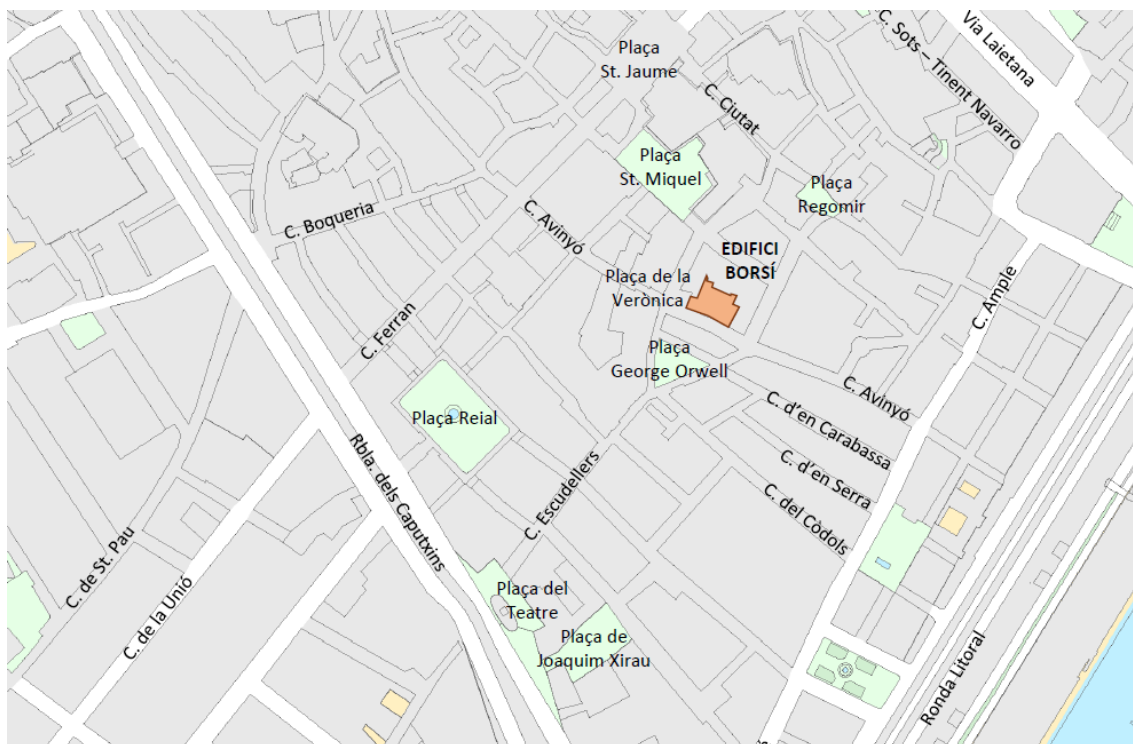
**Informe relatiu a l'Estudi d'avaluació de la mobilitat generada del Pla Especial Integral per a la regulació de l'equipament situat a la plaça de la Verònica 2 i modificació dels elements número 166, Antic Borsí o Casino Mercantil i número 592, Casa Manuel de Compte del Pla especial del Patrimoni històric artístic de la ciutat de Barcelona al districte de Ciutat Vella**

**Municipi de Barcelona**  
**Comarca del Barcelonès**  
**Promotor: BIM/SA**  
**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 Integral per a la regulació de l'equipament situat a la plaça de la Verònica 2 i modificació dels elements número 166, Antic Borsí o Casino Mercantil i número 592, Casa Manuel de Compte del Pla especial del Patrimoni històric artístic de la ciutat de Barcelona al districte de Ciutat Vella.

## 1. Antecedents

L'àmbit d'estudi s'ubica a la plaça de la Verònica 2, dins del Districte de Ciutat Vella de Barcelona.



## 2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'Estudi d'avaluació de la mobilitat generada pel *Pla Especial Integral per a la regulació de l'equipament situat a la plaça de la Verònica 2 i modificació dels elements número 166, Antic Borsí o Casino Mercantil i número 592, Casa Manuel de Compte del Pla especial del Patrimoni històric artístic de la ciutat de Barcelona al districte de Ciutat Vella*, 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.

El present pla especial preveu que permeti el trasllat de la biblioteca Andreu Nin (equipament de barri) i, per altra banda, un equipament veïnal. Segons BIMSA es preveu que aquests equipaments comptin amb una plantilla associada de 7-8 persones i una afluència de l'entorn de 500 visitants.

## 3. Estimació de la demanda de mobilitat generada

L'estudi determina que ni les ràtios ni les activitats que dicta el Decret 344/2006, de 19 de setembre, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada, no corresponen amb l'activitat habitual prevista a l'àmbit d'actuació. Per aquest motiu consideren més oportú estimar la mobilitat generada a partir de les persones treballadores i visitants previstos.

D'acord amb els criteris d'avaluació de la mobilitat proposats, s'estima que el nou equipament generarà **1.009 desplaçaments diaris**, valor superior a la ràtio del Decret 344/2006.

Taula resum de la mobilitat generada (segons l'EAMG i segons el Decret 344/2006)

Usos	Sostre edificable (m <sup>2</sup> )	Viatges generats (m <sup>2</sup> ) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
altres equipaments	3.255,14	651	1.009
<b>TOTAL</b>	3.255,14	651	<b>1.009</b>

L'estudi determina la distribució horària de la mobilitat prevista, amb lleugeres punta entre les 11 i 13 h i entre les 17 i 19 h.

També s'aporta una proposta de distribució modal de la mobilitat segons el pla de mobilitat del Districte de Ciutat Vella de 2017 i segons el nou PMU de Barcelona 2019-2024.

En la següent taula es fa un resum de la distribució modal en dia feiner (quan es genera la màxima demanda de desplaçaments).

Repartiment modal en dia feiner (màxima demanda)

Repartiment modal proposat	A PEU - BICICLETA	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT
% quota modal	73,1%	19,7%	7,0%
Viatges / dia	738	199	71

Des de l'equip de redacció del present informe s'accepta el repartiment modal proposat, si bé s'ha detectat diferents errors o discordances (per exemple a la figura 5 el sumatori de la mobilitat generada és de 1.111 desplaçaments).

#### **4. Mobilitat en vehicle privat**

L'accés a l'equipament del carrer d'Avinyó serà el que es podrà utilitzar per a mercaderies.

L'EAMG descriu la xarxa viària bàsica de connexió externa (B-10, Via Laietana i passeig de Colom) i la xarxa viària de proximitat (carrers Avinyó, del Palau, Cervantes, Comtessa de Sobradiel i Ample), en descriu les seves principals característiques i indica els itineraris d'accés per als vehicles sense regulació i amb regulació.

També aporta informació dels valors d'intensitat de trànsit del pg. Colom, i la Ronda Litoral de l'any 2020, i s'adjunta arxiu fotogràfic.

En relació a l'aparcament, es descriu l'oferta d'aparcament en calçada (algunes places de zona verda i DUM) i aparcaments soterrats (5 aparcaments relativament a prop). Així mateix, a les proximitats de l'equipament hi ha diferents espais d'aparcament per a motocicletes (pl. George Orwell). S'observa una demanda de motocicletes aparcades superior a les places ofertades.

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

#### **5. Xarxa de transport públic**

Entorn de l'àmbit i fan parada 2 línies de metro (L3 i L4), 5 línies de la xarxa de bus ortogonal (V13, V15, V17, D20 i H14), 2 línies de bus urbà (47, 59), 1 línia de bus de barri (120) i 6 línies de bus nocturn (N0, N6, N8, 9, N29 i N80).

Es mostra la diferent oferta i punts de parada sobre plànol i es detallen les seves principals característiques (horari de funcionament segons tipus de dies, recorregut, freqüència o temps de trajecte).

S'aporta informació de la infraestructura i característiques dels punts de parada

També s'aporta informació de les parades més properes del servei de taxi i la seva capacitat.

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

#### **6. Mobilitat a peu i en bicicleta**

L'estudi s'emplaça en un àmbit molt cèntric de la ciutat, a 5' de la plaça Sant Jaume. Tota la vialitat de l'entorn té la configuració plataforma única, amb bona part dels vials amb el trànsit restringit a la circulació de vehicles motoritzats. També es mostra informació fotogràfica de l'estat dels vials propers: pl. Verònica, carrers Avinyó, Cervantes, Escudellers i Comtessa de Sobradiel.

Segons el Pla de Mobilitat de Ciutat Vella, els carrers Avinyó i Ferran es consideren com a itineraris principals. En general es destaquen les bones condicions d'accessibilitat de la xarxa per a vianants i la bona connectivitat del barri respecte tant al transport públic com a la resta de la ciutat.

S'indica que el pendent en aquest àmbit de la ciutat no és rellevant en la major part dels carrers i que l'entorn de l'àmbit d'estudi presenta bones condicions d'enllumenat públic.

Aquest equipament comptarà amb dos accessos simultanis: plaça Verònica i carrer d'Avinyó (accessible per a PMR). L'edifici tindrà amb dos ascensors d'ús públic (un exclusiu per a la biblioteca i un de compartit). Es mostra informació i descripció dels usos de l'equipament per plantes.

Pel que fa a les bicicletes, el Barri Gòtic té una bona connectivitat a la xarxa pedalable, si bé en la seva majoria circula en convivència amb altres mitjans de desplaçament. Segons el Pla de Mobilitat de Ciutat Vella 2021-2024, les Rambles, el carrer Ferran, el Passeig de Colom i Via Laietana es mantindran com a eixos pedalables principals en els propers anys.

A un radi inferior a 500 m hi ha 6 estacions del servei de bicicletes públiques (la més propera a la plaça Sant Miquel) i també hi ha diversos punts d'ancoratge per estacionar la bicicleta (als laterals dels vials de plataforma única). S'adjunta arxiu fotogràfic i plànol dels itineraris pedalables i dels aparcaments per a bicicletes.

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

## 7. Incidència de la mobilitat generada

L'estudi calcula la incidència de la nova mobilitat generada per la implantació de l'activitat dins l'àmbit d'actuació. En hora punta es preveu una mobilitat màxima de:

- 1 turisme d'entrada i 1 de sortida
- 3 motos d'entrada i 2 de sortida
- 15 viatgers del metro i 11 del bus
- 95 desplaçaments a peu i 8 en bicicleta VMP.

Per la xarxa de **no motoritzats**, es fa una previsió diferenciant mobilitat a peu (678 desplaçaments) i en bicicleta/VMP (61). En el cas dels vianants es considera que la nova mobilitat podrà ser absorbida sense problemes i que no generarà disfuncions tant a nivell d'accessibilitat com de demanda d'ocupació de l'espai. Respecte a la mobilitat en bicicleta es considera que la incidència sobre la xarxa actual no generarà disfuncions ni sobre la xarxa ni sobre el servei de Bicing, però sí sobre l'ocupació dels ancoratges ubicats en calçada (els quals es troben força saturats).

Pel que fa al **transport públic**, s'estima que l'activitat generarà 11 desplaçaments en bus en hora punta. L'EAMG incorpora una aproximació a la capacitat i a la demanda en hora punta de la tarda, i conclou que la xarxa de bus té prou capacitat per absorbir aquesta nova demanda. De forma similar passa amb les 15 noves persones usuàries en hora punta previstes per la xarxa de metro.

En relació al **vehicle privat**, quantifica la nova demanda en hora punta, i estableix que és molt baixa i per tant serà fàcilment absorbible per la xarxa viària actual. Tampoc es preveu que tingui una incidència rellevant en relació a les necessitats d'aparcament, si bé sí que pot propiciar una major problemàtica vinculada a l'aparcament per a motocicletes (vinculada també a la reforma de la Rambla).

L'EAMG conclou aquest apartat amb una reflexió sobre l'escenari de mobilitat previst a 10 anys, el qual projecta descensos significatius en l'ús del vehicle privat (superiors al 20%).

Des de l'equip redactor del present informe accepta la informació facilitada.

## 8. Estimació de la demanda d'aparcament

Pel que fa a la reserva de noves places d'aparcament a fora de la calçada, el Decret 344/2006 de regulació d'estudis d'avaluació de la mobilitat generada obliga a reservar places fora de la via pública destinades a aparcaments de bicicletes per a tots els usos, i per a turismes i motocicletes només en el cas dels usos residencials, d'estacions de ferrocarrils i d'autobusos interurbans.

L'estudi indica que ni en relació al Decret 344 ni a la normativa urbanística, resulta necessari preveure cap dotació d'aparcament per a turismes i motocicletes.

En relació a l'aparcament per a bicicletes s'indica que tenint en compte que es tracta d'un edifici catalogat amb un alt nivell de protecció i les característiques de l'edifici, n'impedeixen l'accés de bicicletes a l'interior per evitar danys en els elements ornamentals. En aquest sentit, es preveu disposar de 6 consignes perquè la plantilla de treballadors/es pugui guardar-hi bicicletes plegables i patinets, en un espai que sigui compatible amb els requeriments de protecció.

Taula resum del dimensionament de l'aparcament (entre parèntesi s'indica la previsió de l'EAMG)

Usos	Sostre edificable (m <sup>2</sup> )	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turisme	Total aparcaments motocicleta
altres equipaments	3.255,14	33 (6)		
<b>TOTAL</b>	3.255,14	<b>33 (6)</b>	<b>0 (0)</b>	<b>0 (0)</b>

Si bé es tracta d'un equipament de barri, des de l'equip de redacció del present informe i tenint en compte la documentació aportada en el mateix estudi de mobilitat **es considera necessari incrementar la dotació d'aparcament per a bicicletes, encara que sigui en la via pública i punts propers als accessos de l'edifici.**

### Recomanació 1.

Es recomana aportar informació referent a les places d'aparcament per a PMR i també a la disposició de punts de recàrrega per a vehicles elèctrics.

## 9. Distribució Urbana de Mercaderies

El Decret 344/2006 assenjala la necessitat de disposar d'una reserva de places de càrrega i descàrrega per a l'ús comercial i d'oficines, i per tant, no aplica en aquest pla especial.

L'accés del carrer Avinyó es podrà utilitzar per a mercaderies. Els espais d'emmagatzematge de l'edifici es troben distribuïts per les diferents plantes. Els usos

que poden generar un major flux de mercaderies són la cantina, el taller de cuina i el servei de préstec interbibliotecari.

Des de l'equip de redacció del present informe es considera vàlida la reserva de places d'aparcament previst.

## **10. Mesures correctores**

L'estudi no considera necessari disposar de mesures complementàries, més enllà de disposar de 6 consignes per guardar bicis plegables i patinets, i la realització d'actuacions de difusió de l'oferta de transport públic.

### **Recomanació 2.**

Es recomana incrementar les mesures de gestió i control per evitar un increment de l'aparcament indegut de motocicletes als vials de l'entorn.

### **Recomanació 3.**

Es recomana incrementar la dotació d'aparcament del servei de bicicletes públic a les estacions més properes al nou equipament.

## **11. Mobilitat i gènere**

L'estudi incorpora dades d'alguns indicadors de gènere de la població. També es fa una caracterització de la mobilitat per gènere a partir de l'EMEF de 2017. En concret aporta dades quantitatives dels desplaçaments per gènere, motiu de desplaçament, tipologia de desplaçament i mitjà de transport.

L'estudi no preveu la necessitat d'engegar propostes per reduir la discriminació per qüestions de gènere, ja que l'àmbit d'estudi disposa d'una bona i diversa oferta de transport públic i bones condicions per desplaçar-se a peu.

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

## **12. 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 és el cas de Barcelona) han d'incorporar les dades necessàries per avaluar la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica.

L'estudi fa una estimació de les emissions considerant diferents hipòtesis i emprant l'aplicatiu AMBIMOB-U.

L'EAMG conclou aquest apartat proposant una sèrie de bones pràctiques per tal de reduir les emissions generades.

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

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

L'Estudi inclou el finançament de totes les mesures correctores incorporades al document, el qual es quantifica en **8.000 €**.

### **14. Conclusions**

L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del *Pla Especial Integral per a la regulació de l'equipament situat a la plaça de la Verònica 2 i modificació dels elements número 166, Antic Borsí o Casino Mercantil i número 592, Casa Manuel de Compte del Pla especial del Patrimoni històric artístic de la ciutat de Barcelona al districte de Ciutat Vella*, 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 amb condicions**.

En aquest sentit, s'estableix una sola **condició** relativa 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 incrementar la dotació d'aparcament per a bicicletes, encara que sigui en la via pública i punts propers als accessos de l'edifici.

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.

Vistiplau

Xavier Sanyer Matías  
Cap del Servei de Mobilitat

Lluís Alegre Valls  
Director de l'Àrea de  
Mobilitat