

Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada pel Pla Especial Urbanístic i de Millora Urbana de l'àmbit de 'Torre Vilana'

Municipi de Barcelona
Comarca del Barcelonès
Promotor: New Teknon, SA
Redactor de l'EAMG: Estudi
Tecnoambiental

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 i de Millora Urbana de l'àmbit de 'Torre Vilana'*.

1. Antecedents

La societat anònima New Teknon tramita el Pla Especial i de Millora Urbana amb l'objectiu d'ampliar el centre mèdic, inaugurat l'any 1994, principalment per desenvolupar l'activitat materno-infantil i crear nous consultoris.

En l'actualitat el centre mèdic compta amb vuit unitats connectades entre sí: àrea d'hospitalització (256 habitacions individuals i 19 suites), àrea quirúrgica (20 quiròfans i 3 sales de part), hospital de dia (42 habitacions i 3 quiròfans), unitat de cures intensives (17 boxes i 12 incubadores), àrea de consultoris mèdics (100 despatxos mèdics), servei de diagnòstics, servei d'urgències i institut oncològic.

L'àmbit d'actuació comprèn un total de 32.949 m², i correspon a l'illa delimitada pels carrers Planella, Marquesa de Vilallonga i Horaci.

Actualment dins del sector es localitzen diverses edificacions: part de l'actual centre mèdic (entrada principal, àrea d'hospitalització i servei d'urgències), una construcció que allotja els dipòsits de gasos medicinals, la residència dels Pares de la Congregació de San Pedro Ad-Vinula i dos magatzems en l'actualitat llogats. Aquests dos magatzems s'enderrocaran, donada la incompatibilitat amb el planejament proposat, i la resta de construccions es mantindran.

2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del *Pla Especial Urbanístic i de Millora Urbana de l'àmbit de 'Torre Vilana'*, a 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.

El desenvolupament d'aquest sector suposa la creació d'un nou generador de mobilitat, conseqüència de:

- La creació de 14.170 m² de nou sostre destinat a les noves instal·lacions sanitàries.
- La creació de 1.945 m² de sostre destinats a 'zona d'ordenació en edificació aïllada unifamiliar'
- Es destina 2.638 m² a vialitat (obertura d'un nou carrer de connexió entre els carrers de la Marquesa de Vilallonga i Horaci).

3. Estimació de la demanda de mobilitat generada pel nou sector

D'acord amb els criteris d'avaluació de la mobilitat del Decret i la pròpia experiència del centre mèdic, el desenvolupament del sector generarà **3.200 desplaçaments/dia feiner, 1.600 per sentit**, considerant els usos descrits en l'apartat anterior.

La taula següent mostra la mobilitat generada segons les ràtios que indica el Decret, segons el nou sostre que es preveu edificar, i l'Estudi de mobilitat (darrera columna):

Usos	Àrea (m ²)	Sostre edificable (m ²)	Viatges generats (m ²) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
residencial	2.593,00	1.944,75	194	0
equip. sanitaris	27.717,60	14.169,61	2.834	3.215
vialitat	2.638,15			
TOTAL	32.948,75	16.114,36	3.028	3.215

L'estudi de mobilitat analitza quina és la mobilitat generada per l'Hospital en l'actualitat (5.228 viatges/dia), i aplica aquestes ràtios per al desenvolupament futur. En conjunt, a 5 anys vista (una vegada estigui tota l'ampliació executada) es generaran un total de 3.215 desplaçaments/dia, dels quals un 76% corresponen a visites i pacients i un 24% als treballadors/es.

L'estudi no comptabilitza els nous usos de 'zona d'ordenació en edificació aïllada unifamiliar' com a generadors de mobilitat.

Pel que fa al repartiment modal, l'estudi aporta les dades de mobilitat de Barcelona (en base a l'EMQ 2006), i fa un repartiment de la mobilitat futura a l'Hospital:

Repartiment modal proposat	A PEU / BICI	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT
% quota modal	8%	62%	30%
Viatges / dia feiner	248	1.931	953

L'estudi aporta el repartiment modal actual del personal del centre mèdic, on predomina el vehicle privat. L'estudi destaca que les facilitats d'aparcament afavoreixen l'ús del vehicle privat (superior al 65%). Més del 60% del personal i prop del 70% dels pacients són residents a Barcelona ciutat.

4. Mobilitat en vehicle privat

L'estudi descriu la xarxa viària d'accés (Ronda de Dalt), la xarxa viària urbana bàsica (Via Augusta) i la secundària (Passeig de la Bonanova, Ganduxer, Angli i Calatrava).

També es descriuen els itineraris d'accés al centre mèdic mitjançant els vials més propers (Marquesa Vilallonga, Vilana, Munner i Esperança).

Quant a la demanda de trànsit, l'estudi aporta les IMD de la Ronda de Dalt (87.000 veh./dia per sentit), de la Via Augusta (49.000 veh./dia), del passeig de la Bonanova (25.300 veh./dia), del carrer Ganduxer (18.800 veh./dia) i del carrer Muntaner (21.400 veh./dia).

L'estudi destaca la proximitat geogràfica del centre mèdic a un centre educatiu que genera un important volum de trànsit a les 9 i a les 17h, el que condiciona la fluïdesa del trànsit (ja sigui per la major intensitat, ja sigui pel volum d'autobusos de transport escolar, o bé per estacionaments indeguts d'alguns pares).

S'aporten dades de la intensitat en l'hora punta de matí, entre les 9 i les 10h. La IHP vinculada al centre mèdic se situa en 678 vehicles.

L'estudi exposa l'oferta d'aparcament disponible, que és de pagament: un aparcament a l'aire lliure amb 160 places per a turismes (que desapareixerà amb l'ampliació) i un altre subterrani amb 710 places per a turismes, 17 per a motocicletes, 6 per a bicicletes i altres 9 reservades a PMRs. Es conclou que l'oferta actual és suficient per la demanda actual (segons les gràfiques les ocupacions en cap cas superen el 70%).

Es constata que dins del centre mèdic la demanda d'aparcament de motocicletes és molt superior a l'oferta (es concentren més de 70 motocicletes i ciclomotors dins dels jardins i vies de circulació interior del complex mèdic).

5. Xarxa de transport públic

Es descriu l'oferta actual de transport públic a l'àmbit d'estudi (radi de 500 m):

- Autobús:
 - Línies 14, 70, 72, 58, 64, 22 i 75.
 - Línia de barri 123 (amb la parada a l'accés al centre mèdic)
 - Línia nocturna N8
- Taxi: hi ha dues parades properes, a carrer Marquesa de Vilallonga i al carrer Calatrava.

L'estudi mostra l'esquema dels recorreguts i la localització de parades de les línies d'autobús. També es concreten els horaris i freqüències.

Es preveu que la zona de l'hospital es doti de d'una nova línia de metro (L9 'Mandri'), a 300 m de l'accés al recinte, a la cantonada del Pg. Bonanova i carrer Mandri.

6. Mobilitat a peu i en bicicleta

L'estudi descriu l'oferta disponible per al vianant. Els pendents sentit mar – muntanya són considerables, però inferiors al 8%.

La connexió del centre mèdic fins a les parades de transport públic i altres equipaments disposa d'una xarxa contínua per al vianant, amb voreres que superen els 2 m.

La vialitat més propera al centre mèdic està dissenyada com a zona 30.

L'estudi concreta les característiques de la vialitat d'accés així com de la mobilitat interna dins del recinte. La vialitat interna està dissenyada com a plataforma única, amb una velocitat màxima de 20 km/h i un espai per a vianants segregat mitjançant pilones. Aquest espai segregat per a vianants és generalment de 1,8 m, tot i que en alguns punts disminueix fins a 1 m.

Quant a la bicicleta, l'estudi concreta que hi ha una parada del servei bicing al carrer Escolles Pies. El carril bici més proper és de l'av. Diagonal (a 1 km del sector). El disseny de zona 30 als vials propers permet una cohabitació segura a la calçada de la bicicleta amb els modes motoritzats.

7. Incidència de la mobilitat generada

L'estudi aporta dades respecte de la distribució horària i territorial de la mobilitat. Amb les ocupacions mitjanes previstes (1,2 pers./veh. per al personal), es conclou que l'ampliació del centre mèdic comportarà 935 vehicles/dia (826 turismes i 109 motos). L'hora punta del personal es troba entre les 8 i les 9h (32% del personal), els horaris dels pacients i les visites són més dispersos. L'hora punta de sortida es troba entre les 18 i les 19h, quan es concentren 153 turismes i 20 motocicletes. Donada la situació de concentració de trànsit a aquesta zona, l'àrea d'Urbanisme de l'ajuntament de Barcelona ha sol·licitat l'obertura del nou vial per tal de crear una tercera sortida del centre mèdic cap al passeig Bonanova o cap a la Ronda de Dalt. També es proposa crear una tercera entrada des del carrer d'Alcoi.

Quant al transport públic, l'estudi aporta dades de l'ocupació actual del bus de barri 123 (52%). Dels 458 nous usuaris de transport públic, 432 podrien ser absorbits pel servei de bus de barri. Tenint en compte la resta d'oferta, així com la futura línia L9 (prevista per a l'any 2013, mentre probablement l'ampliació final no està llesta fins al 2018), l'estudi conclou que l'oferta de transport públic actual i prevista podrà absorbir la nova demanda generada.

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 dels usos residencials.

Utilitzant els valors de l'annex II i III del Decret d'estudis d'avaluació de la mobilitat generada resulta, com a mínim,

Usos	Àrea (m²)	Sostre edificable (m²)	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turisme	Total aparcaments motocicleta
residencial	2.593,00	1.944,75	0	0	0
equip. sanitaris	27.717,60	14.169,61	142		
vialitat	2.638,15				
TOTAL	32.948,75	16.114,36	142	0	0

L'estudi de mobilitat proposa habilitar 20 places d'aparcament per a bicicletes, a més de l'ús gratuït de l'aparcament subterrani. Aquesta oferta caldrà augmentar-la en cas que la demanda ho justifiqui, sobretot en el cas del personal del propi centre.

Quant al vehicle privat, l'estudi exposa que s'habilitarà un nou aparcament amb capacitat per a 625 turismes i 40 motocicletes. L'estudi conclou que serà necessari convertir algunes places de turismes a motocicletes, donat el dèficit actual d'aparcament d'aquests vehicles de 2 rodes, per aconseguir una oferta mínima de 75 places d'aparcament (reduint 30 places de turismes).

Així doncs, la proposta final de l'estudi es mostra tot seguit:

Usos	Àrea (m²)	Sostre edificable (m²)	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turisme	Total aparcaments motocicleta
residencial	2.593,00	1.944,75	0	0	0
equip. sanitaris	27.717,60	14.169,61	20	595	75
vialitat	2.638,15				
TOTAL	32.948,75	16.114,36	20	595	75

9. Mesures correctores

Xarxa de transport públic

L'estudi proposa ampliar la parada de taxis del carrer Marquesa de Vilallonga per tal que els taxis no s'estacionin a l'accés al centre mèdic.

També es proposa editar una guia informativa sobre l'oferta de transport públic disponible, així com desenvolupar una campanya informativa amb dades com per exemple temps de viatge entre diferents modes. En l'actualitat el centre mèdic disposa d'un esquema d'accés al web que localitza les parades i línies de transport públic.

L'estudi no aporta informe de TMB conforme els aspectes de capacitat que considera són correctes a l'hora punta, En el cas que calgués reforça l'oferta en l'hora punta haurà de ser assumit el cost pel promotor.

Xarxa bàsica per a vehicles

L'estudi proposa condicionar el nou vial i utilitzar-lo com a nova via de sortida del centre mèdic, evitant interferir amb el trànsit escolar.

Quant al cotxe compartit, l'estudi proposa crear una pàgina web o intranet per compartir cotxe entre els treballadors/es del centre mèdic. Es troba a faltar una major concreció d'aquesta proposta (i el compromís per part del promotor d'executar-la).

Xarxa de vianants

L'estudi concreta que a l'interior del recinte caldria disposar d'un espai segregat per al vianant de com a mínim 1,2 m.

Xarxa ciclable

L'estudi no proposa cap actuació específica.

Altres mesures

L'estudi proposa que el centre mèdic realitzi el seu PDE, donat que es tracta d'un centre de treball de més de 500 persones.

Tot i que l'EAMG compleix els requisits del Decret es troba a faltar l'informe del Departament de mobilitat de l'Ajuntament pel que fa a algunes de les propostes en la via pública. En aquest sentit es recomana que l'estudi s'adapti a les recomanacions que es facin des d'aquest departament.

10. Mobilitat i gènere

L'estudi aporta dades que mostren que el personal del centre mèdic és principalment femení, tot i que es troba a faltar una relació amb els modes de transport emprats.

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 conclou que l'actuació generarà unes emissions anuals de 28,5 tones de CO, 5,4 tones de NOx, 6,3 tones d'HC, 1,6 tones de CO2, 0,4 tones de metà i 0,4 tones de partícules. El consum de combustible serà de 2.051 kg/any.

D'altra banda, es proposen bones pràctiques per tal de millorar l'eficiència energètica.

12. Finançament de les càrregues derivades de la mobilitat generada

L'estudi concreta el finançament de l'obertura del nou vial (uns 527.000 €).

13. Conclusions

Es considera que l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada *Pla Especial Urbanístic i de Millora Urbana de l'àmbit de 'Torre Vilana'*, a 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 al promotor que demani informes al Departament de mobilitat de l'Ajuntament de Barcelona i a TMB referents als aspectes de l'EAMG de la seva competència i s'adapti a les recomanacions que se li facin en la tramitació dels documents de planejament i constructius que se'n derivin d'aquest pla especial.

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, 16 de maig de 2011

Vist-i-plau

Lluís Alegre i Valls
Cap del Servei de Mobilitat

Marc A. García i López
Director tècnic