

Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada pel Pla Especial Urbanístic de concreció de titularitat, tipus i ordenació de l'equipament del solar del carrer Natzaret 115-117 dins del recinte de l'Hospital Universitari de la Vall d'Hebron de Barcelona

Municipi de Barcelona
Comarca del Barcelonès
Promotor: Servei Català de la Salut
Redactor de l'EAMG: Jordi Miró
Arquitectura Sostenible

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 de concreció de titularitat, tipus i ordenació de l'equipament del solar del carrer Natzaret 115-117 dins del recinte de l'Hospital Universitari de la Vall d'Hebron de Barcelona*.

1. Antecedents

El Pla Especial Urbanístic té l'objectiu definir les condicions d'ordenació de l'edificació i dels paràmetres reguladors dins la parcel·la per situar-hi el futur edifici d'investigació oncològica de la fundació VHIO. La figura d'ordenació no incrementa l'edificabilitat contemplada en el pla especial de la Vall d'Hebron aprovat l'any 1991.

Els treballadors del futur edifici ja treballen dins del recinte en l'actualitat, per tant no es preveu incrementar el nombre de treballadors/es del recinte de la Vall d'Hebron.

El sector ocupa una superfície de 1.918 m², i es preveu una edificabilitat sobre rasant de és de 4.700 m² (5 plantes sobre rasant i 2 sota rasant). El sector es troba en el carrer Natzaret 115-117, dins del recinte discontinu de la ciutat sanitària de la Vall d'Hebron.

En l'actualitat l'edifici es troba en una fase avançada de construcció, executat en vigència d'un PEU amb el mateix nom que el que es tramita, aprovat l'any 2009. La finalització de l'actuació es preveu durant el segon semestre de 2015. L'edifici rep el nom de Cellex d'investigació oncològica.

El PEU anterior ha estat anul·lat pel Tribunal Superior de Justícia de Catalunya (març 2013) a causa d'una insuficient avaluació econòmica i la manca de l'informe ambiental i de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada.

2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del *Pla Especial Urbanístic de concreció de titularitat, tipus i ordenació de l'equipament del solar del carrer Natzaret 115-117 dins del recinte de l'Hospital Universitari de la Vall d'Hebron 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.

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

- La creació de 4.700 m² de sostre sobre rasant destinat a usos sanitaris (PB+4).
- I la creació de 3.836 m² de sostre sota rasant (2 plantes que ocupen tot l'àmbit del solar).

3. Estimació de la demanda de mobilitat generada pel sector

L'estudi de mobilitat del Pla Especial Urbanístic estima que el PEU generarà un total de **460 desplaçaments/dia feiner, 230 per sentit**.

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

Usos	Àrea (m ²)	Sostre edificable (m ²)	Viatges generats (m ²) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
equip. sanitaris	1.918,00	7.900,00	1.580	460
TOTAL	1.918	7.900,00	1.580	460

L'estudi de mobilitat concreta quina és la mobilitat actual generada pels usos previstos (230 treballadors/es, 460 viatges/dia), mobilitat ja existent per altra banda en el recinte de la Vall d'Hebron.

Pel que fa al repartiment modal, l'estudi aporta les dades d'un estudi de mobilitat de la ciutat sanitària de la Vall d'Hebron (Doymo 2010), on s'especifica el següent repartiment modal, que l'estudi aplica per a la generada per l'edifici Cellex:

Repartiment modal proposat	A PEU / BICI	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT
% quota modal	5,0%	50,0%	45,0%
Viatges / dia feiner	23	230	207

En l'actualitat el recinte sanitari genera uns 80.000 viatges/dia.

4. Mobilitat en vehicle privat

El carrer Natzaret comunica amb la Ronda de Dalt mitjançant el carrer Arquitectura per la banda de llevant i per l'avinguda Jordà per la banda de ponent.

L'estudi indica que tant el carrer Arquitectura com el carrer Jordà presenten un trànsit no excessiu i no presenten problemes de retencions.

Cada dia feiner accedeixen al recinte uns 8.300 vehicles, el que es tradueix en 17.000 persones que hi accedeixen en turisme o motocicleta. Per l'entrada principal hi accedeixen 6.000 vehicles i surten 7.000.

5. Xarxa de transport públic

Per accedir al sector es pot utilitzar la següent oferta de transport públic:

- Autobusos: 23 línies urbanes diürnes, 11 d'elles amb parada al Passeig de la Vall d'Hebron. D'aquestes, 3 línies passen pel carrer Natzaret.
- Metro: línia L3 (Vall d'Hebron), que ofereix una molt bona connexió amb la resta de la xarxa de metro de la ciutat i bona part de l'AMB, amb una oferta de més de 450 expedicions, o 400.000 places al dia.
- Taxi: no es descriu la localització de les parades.

S'aporten dades gràfiques de la localització de les parades dels serveis de transport públic.

6. Mobilitat a peu i en bicicleta

L'accés a peu al recinte es realitza bé des del carrer Natzaret, bé des del recinte de la ciutat sanitària. Els carrers Arquitectura, Natzaret i avinguda Jordà presenten voreres (es troba a faltar el detall de les amplades), però dins del recinte tots els desplaçaments s'efectuen per la calçada, en un espai compartit entre modes motoritzats i no motoritzats. Segons indica l'estudi, els desplaçaments a peu per dins del recinte tenen risc d'atropellament, més encara quan hi ha una manca d'ordenació i d'espai d'aparcament, el que provoca ocupacions de les voreres, parterres...

L'ocupació de vehicles al carrer principal dificulta la mobilitat de vianants de forma longitudinal.

L'accés en bicicleta tampoc no compta amb itineraris exclusius, sinó que cal compartir l'espai amb el vehicle motoritzat.

7. Incidència de la mobilitat generada

L'estudi analitza la distribució horària de la mobilitat i conclou que durant les hores punta (considerant un FHP del 26%) es concentraran uns 27 vehicles nous

L'estudi conclou que les xarxes actuals podran absorbir la nova mobilitat 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 en cas d'ús residencial i d'estacions de ferrocarril i d'autobusos interurbans.

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 (m ²)	Sostre edificable (m ²)	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turisme	Total aparcaments motocicleta
equip. sanitaris	1.918,00	7.900,00	79		
TOTAL	1.918	7.900,00	79	0	0

Amb l'aplicació de les ràtios que proposa el Decret 344/2006 quant a la reserva d'aparcament per als diferents usos, caldria fer una reserva global de 79 places d'aparcament per a bicicletes. L'estudi calcula que la demanda màxima serà inferior, per tant proposa fer una reserva inicial inferior, atenent a la demanda real esperada (12 places).

Així doncs, des de la redacció del present informe es proposa que la reserva inicial sigui de 12 places. En cas que la demanda sigui superior, el promotor s'ha de comprometre a augmentar l'oferta de places d'aparcament per a bicicletes.

Les places s'hauran de situar en llocs segurs però de fàcil accés, de forma que la localització dels aparcaments no desincentivin l'ús de la bicicleta.

Respecte de l'aparcament de turismes i motocicletes, a l'altra banda del carrer Natzarret hi ha un aparcament de 185 places, de pagament. A la xarxa viària d'accés a l'equipament es disposa de 17 places lliures al carrer Saldes, 66 de zona blava i àrea verda al carrer Arquitectura, altres 11 d'àrea verda a l'avinguda Jordà i 56 d'àrea verda al carrer Natzarret.

Així, la proposta final de reserva de places d'aparcament dins del recinte es mostra tot seguit:

Usos	Àrea (m ²)	Sostre edificable (m ²)	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turisme	Total aparcaments motocicleta
equip. sanitaris	1.918,00	7.900,00	12		
TOTAL	1.918	7.900,00	12	0	0

Caldrà garantir que les motocicletes disposen d'espai suficient d'aparcament per evitar que aquests vehicles ocupin l'espai destinat al vianant.

9. Mesures correctores

Xarxa de transport públic i col·lectiu

L'estudi no proposa cap actuació sobre la xarxa de transport públic, donat que el servei existent es considera suficient.

Xarxa bàsica per a vehicles

L'estudi no proposa cap canvi sobre la xarxa viària existent, que considera suficient per al petit impacte del nou edifici.

Xarxa de vianants i de bicicletes

L'estudi afirma que tota la xarxa ha de ser apte per als vianants, segura i adaptada a PMR. Segons indica l'estudi, sense concretar-ne les amplades, les voreres existents permeten la circulació dels vianants.

En relació a la bicicleta, tampoc es fa cap proposta específica. Sí que es mostra sobre plànol una proposta de localització de les places d'aparcament de bicicleta (79 places).

10. Mobilitat i gènere

Quant a indicadors de gènere, l'estudi afirma que les dones utilitzen més els modes més sostenibles, i proposa il·luminar adequadament els itineraris a peu, en bicicleta i especialment les parades d'autobús.

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 no aporta aquestes dades. Que seria bo que incorporés.

12. Finançament de les càrregues derivades de la mobilitat generada

L'estudi no preveu fórmules de finançament per intervencions complementàries externes al sector.

13. Conclusions

Es considera que l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del *Pla Especial Urbanístic de concreció de titularitat, tipus i ordenació de l'equipament del solar del carrer Natzaret 115-117 dins del recinte de l'Hospital Universitari de la Vall d'Hebron 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**.

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, 17 d'octubre de 2013

Vist-i-plau

Lluís Alegre i Valls
Cap del Servei de Mobilitat

Marc A. García i López
Director tècnic