

Informe relatiu a l'Estudi d'avaluació de la mobilitat generada pel Pla Especial d'Assignació d'Usos – Equipament Assistencial i Aparcament, carrer Escorial (Barcelona)

Municipi de Barcelona
Comarca del Barcelonès
Promotor: PEROMOINVER, S.L.U
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 per la redacció del *Pla Especial d'Assignació d'Usos – Equipament Assistencial i Aparcament, carrer Escorial (T.M. Barcelona)*.

1. Antecedents

El *Pla Especial d'Assignació d'Usos – Equipament Assistencial i Aparcament, carrer Escorial* es redacta per a concretar l'ús, les condicions d'ordenació i la intensitat edificatòria de la unitat d'actuació núm. 3, de l'illa delimitada pels carrers de la Mare de Déu de la Salut, de l'Escorial, de Molist, d'Antequera i de la Riera de Can Toda de Barcelona, d'acord amb el que preveu el "Pla especial de concreció d'usos i d'ordenació volumètrica de l'illa delimitada pels carrers Mare de Déu de la Salut, d'Antequera, Escorial, Molist i riera de Can Toda" aprovat el març de 2001.

L'àmbit de la unitat d'actuació compta amb una superfície de 2.722,99 m². Dels quals s'han de cedir 524,78 m², segons el planejament aprovat per tal d'eixamplar fins a 16 metres d'amplada el carrer Mare de Déu de la Salut.

Els usos previstos en aquest àmbit són: equipament (residència geriàtrica i centre de dia). Així mateix, tal i com es desprèn del Pla Especial també caldria incloure com a usos previstos el d'aparcament.

2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació del *Pla Especial d'Assignació d'Usos (PEAU)– Equipament Assistencial i Aparcament, carrer Escorial*, 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 decret, en el seu article 2, estableix que els estudis d'avaluació de la mobilitat generada tenen per objecte l'avaluació de l'increment potencial de desplaçaments provocat per una nova planificació o una nova implantació d'activitats i la capacitat d'absorció dels serveis viaris i del sistema de transports, incloent-hi els sistemes de transports de baix o nul impacte, com els desplaçaments amb bicicleta o a peu.

El decret, en el seu article 3, estableix l'obligació de que les figures de planejament urbanístic derivat i llurs modificacions, que tinguin per objectiu la implantació de nous usos o activitats, han d'incloure un estudi d'avaluació de la mobilitat generada com a document independent.

El PEAU es tramita per poder ubicar en aquest àmbit una residència geriàtrica amb capacitat per a 116 llits i un centre de dia amb capacitat per a 70 places. Així mateix, l'edificació també incorpora un aparcament de 208 places per a turismes i 28 per a motocicletes per donar servei tant a l'equipament com oferir places de lloguer no relacionades amb l'ús de l'edifici.

A continuació s'analiza l'adequació del document d'EAMG aportat pel promotor als continguts de la Llei de la mobilitat, i al que estableix el Decret 344/2006, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada.

3. Estimació de la demanda de mobilitat generada

L'apartat 3 de l'EAMG estima que la mobilitat generada serà de 556 viatges/dia. Per calcular aquesta mobilitat generada no s'ha utilitzat les ràtios que proposa el Decret 344/2006 sinó que utilitza dades que l'estudi considera més ajustades als usuaris que accediran diàriament a l'equipament.

La taula següent mostra la mobilitat generada pel PEAU que apareix en el document i la resultant d'aplicar les ràtios que proposa el Decret 344/2006 en el seu annex 1.

**resum de la mobilitat generada
(segons la documentació aportada i segons el Decret 344/2006)**

Usos	Àrea (m ²)	Sostre edificable (m ²)	Viatges generats (m ²) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
equip. sanitaris	2.198,21	4.831,20	966	556
Vialitat	524,78			
TOTAL	2.722,99		966	556

L'estudi inclou una proposta de repartiment modal tenint en compte l'ús previst, i segons el qual preveu que un 7,01% dels desplaçaments es facin en modes no motoritzats, un 24,82% en transport públic i 68,17% en vehicle privat / taxi.

L'estudi també inclou una proposta de distribució horària de la mobilitat de cadascun dels usuaris del centre (visites, usuaris del centre de dia i treballadors).

Des de l'equip redactor d'aquest informe es considera que la mobilitat considerada es troba sensiblement infradimensionada ja que:

- El projecte de plantilla per a la residència que apareix en la pròpia memòria del PEAU serà de 60 persones (pàgina 59 de la memòria) i no 22 com s'ha considerat a l'EAMG.

- L'EAMG considera que cada plaça del centre de dia generarà una mitjana de 4 desplaçaments/dia (la de l'usuari més de la de l'acompanyant). Segons aquesta hipòtesi s'hauria d'haver considerat 6 desplaçaments/dia per plaça del centre de dia, ja que l'acompanyant no es queda en aquest equipament.
- El PEAU preveu un aparcament sobredimensionat, en el qual més del 60% de les places seran de lloguer. Aquesta dotació generarà una mobilitat que tampoc s'ha considerat en l'estudi.

Des de la redacció del present informe es **considera necessari ajustar l'estimació de la mobilitat generada pel PEAU** en base a les indicacions descrites amb anterioritat o bé utilitzant les ràtios previstes al Decret 344/2006.

4. Mobilitat en vehicle privat

En el document del PEAU es descriu la xarxa viària de connexió externa de la ciutat, la xarxa viària de proximitat (carrer de l'Escorial, carrer Mare de Déu de la Salut, Travessera de Dalt, carrer de Molist, carrer de Sant Cugat del Vallès i carrer de Pare Jacint Alegre).

L'estudi dona informació de les característiques de la vialitat de l'entorn i del trànsit rodat que conté (informació de l'any 2009), i descriu els itineraris actuals d'entrada i sortida.

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

5. Xarxa de transport públic

L'oferta de transport públic propera a l'àmbit del PEAU està formada per:

- Metro. Les parades Alfons X i Lesseps de les línies L4 i L3. En ambdós cassos la distància des del PEAU i fins a l'estació se superen els 750 m. A mig termini aquest àmbit disposarà de dues parades de metro més properes (parades de Muntanya i Sanllehy de les línies L9 i L10).
- Bus. A menys de 400 metres hi ha 9 parades en les quals s'hi aturen 6 línies diürnes (24, 32, 39, 92, 116 i H6) i 2 línies de nocturnes (N0 i N6). Es dona informació de la freqüència i de l'hora d'inici i de finalització de cadascuna d'elles. També es dona informació de les característiques bàsiques de les parades d'autobús més properes a l'àmbit d'estudi i de la seva accessibilitat a peu.

El plànol 5 incorpora la informació més rellevant del transport públic. Des de l'equip de redacció del present informe es considera acceptable la informació aportada referent al transport públic.

6. Mobilitat a peu i en bicicleta

L'estudi descriu les condicions generals dels recorreguts per a vianants a l'entorn del PEAU. Ressalta que es tracta d'una zona amb vials amb força pendent, i que durant

els darrers anys tots els vials situats per damunt de la travessera de Dalt s'ha aplicat el tractament de zona 30, fet que afavoreix la mobilitat no motoritzada.

En relació a la bicicleta, la documentació aportada mostra que la major part dels vials de l'entorn són ciclables, ja que es tracta d'una zona 30. Per altra banda el sector disposa d'una estació del servei de Bicing (estació 357) propera.

Des de l'equip de redacció del present informe es considera acceptable la informació aportada referent a la mobilitat no motoritzada.

7. Incidència de la mobilitat generada

L'estudi conclou que les xarxes de l'entorn disposaran de suficient capacitat per absorbir la nova mobilitat generada pel sector, tenint en compte les infraestructures existents i que la mobilitat afegida prevista en hora punta serà d'un increment d'un màxim de 19 vehicles/hora.

En relació al transport públic, es preveu un increment de mobilitat de 4 usuaris/hora en l'autobús i 6 usuaris/hora en el metro, els quals tenint en compte l'oferta existent tindran poca incidència sobre la xarxa actual.

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.

En relació als usos previstos a l'estudi, no resulta necessària la previsió d'una dotació d'aparcament determinada per l'aplicació del Decret 344/2006. No obstant això, el PEAU preveu una dotació d'aparcament per a 208 turismes i 28 motocicletes ubicades en un aparcament soterrat de 5 plantes. Segons la dotació aportada (plànol 6 de l'EAMG), aproximadament el 40% d'aquesta oferta servirà per cobrir la demanda d'aparcament del propi equipament, mentre que el 60% restant servirà per donar cobertura a la demanda d'aparcament de l'entorn (aparcament de lloguer).

En relació a l'aparcament per a bicicletes, l'estudi considera que tenint en compte els usos previstos, no és necessari preveure cap reserva per a bicicletes.

Taula resum del dimensionament de l'aparcament per a turismes, motocicletes i bicicletes (segons Decret 344/2006)

Usos	Àrea (m ²)	Sostre edificable (m ²)	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turisme	Total aparcaments motocicleta
equip. sanitaris	2.198,21	4.831,20	48	208	28
TOTAL	2.722,99		48	208	28

Des de l'equip de redacció del present Informe s'indica que **resulta necessari disposar d'una dotació d'aparcament per a bicicletes**, tenint en compte que tant els

treballadors de l'equipament com les visites en poden ser usuaris potencials. En aquest sentit és recomanable disposar d'aparcament per a bicicletes tant a la via pública (per a les visites) com a dins de l'edificació (per als treballadors).

En relació a la dotació d'aparcament per a turismes i motocicletes es considera acceptable la dotació prevista al PEU, sempre i quan, tal i com apunta l'EAMG, ajudi a resoldre la problemàtica d'aparcament de l'entorn.

Des de l'equip de redacció del present informe s'indica la necessitat de compliment del Reial Decret 1053/2014, pel qual s'aprova una nova Instrucció tècnica complementària (ITC) BT 52 "Instal·lacions amb fins especials. Infraestructura per a la recàrrega de vehicles elèctrics".

9. Distribució urbana de mercaderies

L'Estudi fa referència als requeriments que estableix el Decret 344/2006 en relació a la distribució urbana de mercaderies i en conclou que no li és d'aplicació ja que únicament es preveu l'ús d'equipament.

Des de l'equip de redacció del present informe i per minimitzar l'impacte sobre la via pública de la distribució urbana de mercaderies (DUM), es recomana que les operacions de DUM vinculades a aquest equipament es puguin fer en bona mesura des de l'aparcament interior de l'edifici o bé en la zona de descotxament prevista en el mateix EAMG al carrer de la Mare de Déu de la Salut.

10. Mesures correctores

Xarxa bàsica per a vehicles

La documentació aportada assenyala que en l'àmbit d'estudi ja es disposa d'una xarxa viària consolidada i que disposa de suficient capacitat. La única actuació que s'inclou és la creació d'una zona de descotxament (equivalent a 3 places de turisme) al carrer de la Mare de Déu de la Salut, amb l'objectiu de millorar la mobilitat i la seguretat viària.

Xarxa de transport públic i col·lectiu

L'estudi no inclou cap actuació de millora ni d'ampliació de les xarxes de transport públic existent.

Xarxa de vianants

L'EAMG assenyala que el sector ja es trobarà plenament connectat amb la xarxa de vianants de l'entorn. També s'indica que el desenvolupament del PEU permetrà ampliar l'espai de vorera del carrer de la Mare de Déu de la Salut en el tram inclòs al sector (524,78 m² corresponent a uns 70 metres lineals de carrer).

Xarxa ciclable

L'estudi indica que el sector compta amb una bona connexió a la xarxa ciclable de l'entorn (zona 30), tot i el pendent d'alguns dels vials de l'entorn. L'estudi no inclou cap actuació de millora ni d'ampliació de la xarxa ciclable existent.

11. Mobilitat i gènere

L'Estudi incorpora informació relacionada amb la mobilitat i gènere molt genèrica i no inclou cap mesura específica relacionada.

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 en municipis 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'EAMG no inclou una avaluació de la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica.

Des de l'equip de redacció del present informe s'indica **la necessitat d'incloure 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 cap actuació de millora ni d'ampliació de les xarxes de transport públic existent, ni tampoc d'altres actuacions derivades de la mobilitat generada més enllà de l'ampliació de la vorera.

14. Conclusions

L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada pel *Pla Especial d'Assignació d'Usos – Equipament Assistencial i Aparcament, carrer Escorial (T.M. Barcelona)*, conté bona part dels elements necessaris per aconseguir una mobilitat sostenible, d'acord amb els principis de la Llei de la Mobilitat 9/2003 i del propi 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 refer el càlcul de mobilitat generada en base a les indicacions d'aquest informe, i valorar que incidència d'aquesta mobilitat sobre les diferents xarxes de transport.
- Cal preveure la corresponent dotació d'aparcament per a bicicletes.
- Cal tenir en compte la irrupció dels vehicles elèctrics. Per tant cal dotar de punts de recàrrega elèctrica per a turismes i motocicletes d'acord amb el que estableix el Reial Decret 1053/2014.
- L'EAMG no inclou les dades necessàries per avaluar la incidència de la nova mobilitat generada sobre la contaminació atmosfèrica.

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.

Se sol·licita al promotor que una vegada compti amb la informació relativa a les modificacions que es proposen en aquest apartat de conclusions envii una còpia a l'Autoritat del Transport Metropolità.

Barcelona, 2 d'octubre de 2015

Lluís Alegre i Valls
Director tècnic