

Informe relatiu a l'Estudi d'avaluació de la mobilitat generada pel Pla Especial Urbanístic de modificació d'ús de l'equipament privat situat al carrer Escoltes Pies, 51 de Barcelona

Municipi de Barcelona
Comarca: Barcelonès
Promotor: Mediker Spain, SL
Redactor de l'EAMG: Ecafir S.L.

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 modificació d'ús de l'equipament privat situat al carrer Escoltes Pies, 51 de Barcelona*.

1. Antecedents

La redacció del present Pla Especial Urbanístic contempla la implantació d'una clínica de medicina regenerativa, un ús sanitari-assistencial, a la parcel·la corresponent al número 51 del carrer Escoltes Pies, al districte de Sarrià-Sant Gervasi de la ciutat de Barcelona, en un entorn completament urbà.

Es tracta d'una finca qualificada amb la clau 7a (sistema d'equipaments comunitaris i dotacions de caràcter local) pel Pla General Metropolità.



2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'Estudi d'avaluació de la mobilitat generada del *Pla Especial Urbanístic de modificació d'ús de l'equipament privat situat al carrer Escoltes Pies, 51 de Barcelona*, als continguts de la llei de la mobilitat, aplicant com a criteris els establerts en el Decret de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada.

L'àmbit d'actuació compren la parcel·la corresponent al número 51 del carrer Escolles Pies, que fa cantonada amb el carrer Milanesat. La superfície total de l'àmbit d'actuació en planta és de 2.476 m².

El desenvolupament d'aquesta nova edificació suposa un pol generador de mobilitat conseqüència del desenvolupament d'un equipament sanitari-assistencial amb una superfície de sostre màxima sobre rasant de 4.176,5 m².

3. Estimació de la demanda de mobilitat generada

L'Estudi de mobilitat del Pla Especial Urbanístic estima que el seu desenvolupament generarà un total de **835 desplaçaments en dia tipus**.

L'EAMG aplica les ràtios establertes en el Decret 344/2006 en l'Annex 2, referents a equipaments.

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

Taula resum de la mobilitat generada

Usos	Àrea (m ²)	Sostre edificable (m ²)	Viatges generats (m ²) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
Equip. sanitari-assistencial	2.476	4.176,5	835	835
TOTAL	2.476	4.176,5	835	835

L'estudi realitza una proposta de distribució modal considerant les dades de l'Enquesta de Mobilitat en dia Feiner 2015, amb el repartiment que es presenta a continuació:

Taula resum del repartiment modal

Repartiment modal proposat	A PEU / BICI	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT	TOTAL
% quota modal	41,8%	35,0%	23,2%	100%
Total viatges generats en un dia per tot l'àmbit	349	292	194	835

Mitjançant la informació aportada per l'EMEF 2015, s'estima la distribució horària d'entrades i sortides, establint-se un període punta de matí entre les 8 i les 9 hores del matí i entre les 17 i les 20 hores de la tarda. L'hora de màxima mobilitat es produeix entre les 18 i les 19 h amb un 9,2% dels desplaçaments diaris.

L'equip redactor del present informe accepta el repartiment modal proposat.

4. Mobilitat en vehicle privat

Pel que fa a la xarxa viària d'accés a l'àmbit, l'estudi fa referència tant a les vies de xarxa bàsica d'accés al barri, com als carrers de la xarxa veïnal que penetren i arriben fins al carrer de l'àmbit d'estudi, descrivint els principals recorreguts d'accés i sortida al sector.

S'aporta informació gràfica dels sentits de circulació de la xarxa de l'entorn i també un plànol de la xarxa viària per accedir i sortir al sector.

L'estudi no aporta dades de trànsit de la xarxa viària de l'entorn. **Es considera necessari incorporar dades d'intensitat de trànsit i nivell de servei de l'entorn per poder avaluar, en el capítol corresponent, la incidència de la nova mobilitat en la xarxa per al vehicle privat.**

5. Xarxa de transport públic

L'Estudi descriu la xarxa de transport que dona cobertura a l'àmbit en un radi de 550 metres: 9 línies de bus, si bé les més properes són V11, H6, 70 i 68. També és pròxim a la xarxa de FGC amb les estacions de Tres Torres i Sarrià. L'EAMG indica les 4 parades taxi més properes a l'àmbit.

L'EAMG inclou una taula on s'exposen els horaris de servei i la freqüència de pas per cada una de les línies d'autobús. L'estudi no s'indica el recorregut de la línia ni l'ocupació mitjana de les línies del bus.

Cal incorporar informació de l'ocupació mitjana dels combois, per tal de poder valorar la incidència de la nova mobilitat sobre la xarxa d'autobús.

L'EAMG incorpora un plànol de l'oferta de les parades i estacions de transport públic.

6. Mobilitat a peu i en bicicleta

L'Estudi assenyala que, en general, les amplades útils de les voreres dels carrers propers a l'àmbit del PE són superiors a 1,5 m. Destaca la mala praxi d'alguns motoristes d'aparcar sobre les voreres tot i haver-hi nombrosos aparcaments per a motocicletes a la zona.

S'exposa que l'orografia de l'àmbit de l'estudi es troba en una zona amb pendents accessibles per a desplaçar-se a peu.

L'estudi indica que diferents vials del sector reben tractament de zona 30, tractament que facilita els desplaçaments a peu i la cohabitació dels desplaçaments entre vehicles motoritzats i bicicletes a la calçada.

L'estudi aporta fotografies de diferents carrers propers al sector.

Quant a la mobilitat en bicicleta, l'estudi indica que al sector del PE no es troben carrils bici, i pràcticament tampoc en les seves proximitats. Els carrils bici més propers són en el tram del carrer d'Àngel Guimerà amb un carril bici unidireccional en calçada (carril bici que arriba fins a Diagonal) i un petit tram de carril bici bidireccional en vorera al carrer dels Vergós. L'estudi indica que la xarxa es completa amb la resta de carrers 30 que envolten l'àmbit d'estudi.

L'EAMG exposa que properes a l'àmbit d'estudi se situen 2 estacions del servei de bicicletes públiques de la ciutat (c/ Dr. Carulla amb c/Escoles Pies i al c/ Dr. Roux entre Pau Alcover i Dr. Carulla) i una estació del Bicing elèctric situada al pàrquing del c/ Josep Balari, 9.

L'estudi també fa referència a l'oferta de punts d'estacionament de bicicletes en calçada.

S'aporta una imatge amb la representació gràfica de la xarxa de vianants, les vies ciclables del sector i de les estacions del Bicing.

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

7. Incidència de la mobilitat generada

En relació a la **xarxa de vehicle privat**, l'estudi indica que segons el repartiment modal i l'ocupació de turismes i motocicletes, el nombre de vehicles serà de 142 turismes/dia i 52 motocicletes/dia, el que significa un total de 8 turismes i 4 motocicletes en hora punta (de 18.00 a 19.00), que es repartiran de força similar entre entrades i sortides.

Pel que fa a la **xarxa per a vianants i ciclistes**, l'estudi indica que es generaran 336 desplaçaments a peu i 13 en bicicleta, i que el sector del PE es troba actualment molt ben comunicat des del punt de vista de la vialitat i accessibilitat per als vianants, i per tant no es creu necessari en l'abast d'aquest PE la creació de noves actuacions per tal de millorar-ne la mobilitat a peu.

En relació a la **xarxa de transport públic**, exposa que es tracta d'una zona ben comunicada tant amb autobús com amb FGC i on l'augment de desplaçaments previstos generats pel sector no seran significatius respecte al nombre de desplaçaments actuals a la zona. Per tant, analitzada la situació actual, es considera que no esdevé necessària cap proposta de transport col·lectiu addicional.

L'equip redactor del present informe troba a faltar una valoració específica i contrastada de la incidència que tindrà la nova mobilitat generada en les xarxes de l'entorn.

Cal analitzar l'efecte que tindrà la nova mobilitat sobre la ja existent, comprovant que les demandes actuals i futures podran ser absorbides per l'oferta actual.

8. Estimació de la demanda d'aparcament

L'EAMG fa una caracterització de les zones d'estacionament properes indicant que en els carrers més propers hi ha diverses tipologies d'aparcament, tant de regulació tarifària (zona verda i zona blava) com per a tipologia de vehicles (turismes, motos...). Així mateix indica que a les plantes soterrànies de l'edifici es troba un aparcament privat amb places públiques i a uns 300 m de l'àmbit d'actuació es troba un aparcament municipal. L'estudi no detalla si existeixen places de PMR properes al futur equipament.

S'adjunta informació gràfica de l'aparcament amb la ubicació de les diverses tipologies d'aparcaments i serveis relacionats amb aquest.

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

El sector no ha de preveure reserves d'**aparcaments per a vehicles motoritzats**, al no proposar usos residencials ni estacions de ferrocarril ni d'autobusos interurbans. No obstant això, segons l'article 298 de les Normes Urbanístiques del Pla General Metropolità, per l'ús de clínica cal 1 plaça d'aparcament per cada 10 llits i per l'ús de consultoris s'assimila a oficines i despatxos i cal preveure 1 placa per cada 100m² d'aquest ús.

Segons aquestes NNUU es proposa que es necessitaran 2 places relacionades amb els llits i 5 per les zones de consultoris.

Quant a la reserva **d'aparcaments per a vehicles elèctric**, el Decret 1053/2014 no recull cap previsió pel que fa a l'ús d'equipaments. En aquest sentit no resulta d'aplicació la normativa referent a la previsió de nous punts de recàrrega per a vehicles elèctrics que estableix el RD1053/2014.

Tanmateix, l'EAMG proposa que l'aparcament en planta soterrani disposi de la infraestructura necessària per poder carregar les bateries dels vehicles mentre aquests estan estacionats. L'estudi proposa la instal·lació de sistemes de recàrrega, si bé no es concreta el seu nombre.

Pel que fa a la reserva de **places d'aparcament per a bicicletes**, l'EAMG indica que per atendre el que estableix el Decret 344/2006 sobre les reserves mínimes d'aparcament de bicicletes, caldria dotar l'equipament amb una reserva de 42 places d'aparcament per a bicicletes.

L'informe destaca que l'activitat en estudi no es correspon a cap dels equipaments detallats al Decret i que seguint les dades de l'EMEF 2015, els desplaçaments en bicicleta al sector és de 13 desplaçaments.

El document considera que, per aquest motiu, amb 13 places d'aparcament de bicicleta donaran resposta a la demanda d'estacionament de treballadors i visitants de l'equipament privat.

La taula següent mostra les reserves d'aparcament mínimes segons les ràtios que indica l'estudi de mobilitat generada i la previsió del PEU.

Taula resum del dimensionament de l'aparcament

Usos	Sostre edificable (m ²)	Aparcaments bicicleta D344/2006	Aparcaments bicicleta EAMG	Aparcaments turismes EAMG	Aparcaments motocicleta EAMG
Equipaments	4.176,5	42	13	7	0
TOTAL	4.176,5	42	13	7	0

L'equip redactor del present informe recorda la necessitat de reservar places fora de la via pública destinades a aparcament per a bicicletes en tots els usos. En aquest sentit accepta la reducció proposada per l'EAMG però **considera necessari el compromís, per part del promotor, d'ampliar la reserva de places fora de la via pública fins a 42 en el cas que la demanda superés les previsions. En aquests aparcaments caldrà garantir l'accessibilitat, ubicats a prop dels accessos i mantenint condicions de seguretat òptimes.**

9. Mesures correctores

L'estudi indica que les xarxes de mobilitat estan degudament adaptades per absorbir la nova mobilitat.

Xarxa de transport públic:

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

Xarxa bàsica per a vehicles

L'EAMG no incorpora cap tipus d'actuació sobre la xarxa viària.

Xarxa de vianants i bicicletes

L'estudi no incorpora cap tipus d'actuació sobre la xarxa de vianants i bicicletes.

10. Mobilitat i gènere

L'Estudi incorpora dades de caracterització de la mobilitat per gènere, i conclou que de l'anàlisi de les pautes de mobilitat es desprèn que per raó de gènere no hi ha diferències destacables.

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 inclou una avaluació de la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica, a partir de la Guia de càlcul d'emissions de contaminants a l'atmosfera 2013, elaborada per la Direcció General de Qualitat Ambiental. Així es preveuen que el desenvolupament del PEU suposi un increment d'1,1 kg/dia de NO_x i de 0,05 kg/dia de PM₁₀.

12. Finançament de les càrregues derivades de la mobilitat generada

L'Estudi incorpora el cost estimat pels aparcaments de bicicletes.

Recomanació 1.

Es recomana incorporar el cost dels punts de càrrega de vehicles elèctrics que s'han proposat en l'EAMG.

13. Conclusions

L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del *Pla Especial Urbanístic i de Millora de modificació d'ús de l'equipament privat situat al carrer Escoles Pies, 51 de 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:

- Es considera necessari incorporar dades d'intensitat de trànsit i nivell de servei de l'entorn per poder avaluar la incidència de la nova mobilitat en la xarxa per al vehicle privat.
- Cal incorporar informació de l'ocupació mitjana dels combois, per tal de poder valorar la incidència de la nova mobilitat sobre la xarxa d'autobús.

- Cal analitzar l'efecte que tindrà la nova mobilitat en transport públic sobre la mobilitat ja existent, comprovant que les demandes actuals i futures podran ser absorbides per la xarxa actual.
- Cal el compromís, per part del promotor, d'ampliar la reserva de places d'aparcament per bicicletes fora de la via pública fins a 42 en el cas que la demanda superés les previsions. Aquests aparcaments hauran de disposar de condicions òptimes d'accessibilitat, proximitat als accessos i condicions de seguretat.

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, 8 de juny de 2018

Vist-i-plau

Xavier Sanyer Matías
Cap del Servei de Mobilitat

Lluís Alegre Valls
Director tècnic