

**Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada associat al Pla Especial per a la concreció d'usos del Monestir de Valldonzella de Barcelona**

**Municipi de Barcelona**  
**Comarca del Barcelonès**

**Promotor: Real Monasterio de Santa María de Valldonzella**

**Redactor de l'EAMG: Jordi Cartagena i Lluís Barreiro, Arquitectes**

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 *del Pla Especial per a la concreció d'usos del Monestir de Valldonzella de Barcelona*.

## **1. Antecedents**

Actualment, el Monestir de Valldonzella està format per una comunitat de 8 eclesiàstiques que ofereixen un servei d'hostatgeria i realitzen treballs d'enquadernació.

L'ús original assignat a l'equipament és el religiós, però des del 1999, també s'hi desenvolupa l'ús docent per la implantació de dependències dedicades a la docència i oficines del Rectorat de la Universitat Ramon Llull.



El recinte ha anat buidant-se d'activitat i en perilla el manteniment. Per aquest motiu es pretén de cedir les seves dependències buides per al desenvolupament d'activitats sanitari-assistencials (projecte Acompanya) i relatives a la docència (secretaria URL), a fi d'omplir-les de contingut i garantir així el seu manteniment.

La finca objecte del pla especial està situada en una trama urbana consolidada, servida per una àmplia oferta de transport públic, i on no s'altera cap sistema previst en el planejament vigent.

## 2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del *Pla Especial per a la concreció d'usos del Monestir de Valldonzella de Barcelona* 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.

L'àmbit objecte d'aquest Pla Especial és el monestir de Santa Maria de Valldonzella, situat actualment a Sant Gervasi de Cassoles, a l'illa compresa entre els carrers Císter 39-45, Vista Bella 16-20, Claravall 1-3 i plaça Calvó 3 de Barcelona. La superfície de la parcel·la és de 11.387m<sup>2</sup>, la superfície de les edificacions tancades és de 8.132m<sup>2</sup>, i la superfície prevista del nou ús és de 5.490 m<sup>2</sup>.

Els usos que permet desenvolupar el PE són el cultural i religiós (divulgació cultural i religiosa, museus, biblioteques, sales de conferències, sales d'art, auditori i similars), sanitari-assistencial (centres sanitaris assistencials i geriàtrics) i docent, si bé en tots els casos es compta amb limitacions vinculades a la preservació del patrimoni arquitectònic.

## 3. Estimació de la demanda de mobilitat generada per l'equipament

L'EAMG exposa que el Pla Especial preveu una gran flexibilitat en l'aplicació de percentatges dels usos definits, i atès el desconeixement de la naturalesa de les activitats que es puguin implantar en un futur; estima el nombre de desplaçaments que potencialment poden generar els diferents usos. De totes les hipòtesis calculades, adopta la més desfavorable per estimar la demanda de la nova mobilitat.

L'Estudi calcula la nova mobilitat per cada possible ús, d'acord a les ràtios que fixa el Document Bàsic SI del Codi Tècnic de l'Edificació (CTE), aprovat el 17 de març de 2006 (Real Decreto 314/2006). El càlcul s'aplica a la totalitat de la superfície útil de l'equipament, sense discriminar els passadissos, nuclis d'escaleres o altres dependències que en cap cas poden ser habitables. D'aquesta aplicació es desprèn que la mobilitat generada seria de 549 viatges/dia. Aquesta mobilitat resulta inferior a la que contempla el Decret 344/2006 en relació a l'ús d'equipament.

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

Usos	Sostre edificable (m <sup>2</sup> )	Viatges generats (m <sup>2</sup> ) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
Equipament	5.490	549	1.098
<b>TOTAL</b>	5.490	<b>549</b>	<b>1.098</b>

L'equip redactor accepta els càlculs realitzats en el supòsit de desenvolupament del projecte "Acompanya'm", però **considerarà necessari la realització d'un nou Estudi d'avaluació de la mobilitat generada en el cas que es desenvolupi un ús diferent de l'exposat en aquest PE i que generi una mobilitat superior a la descrita (549 desplaçaments).**

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

L'EAMG no descriu les característiques de la xarxa viària de l'entorn ni els itineraris d'accés immediat a l'àmbit. La informació que conté exposa que la finca objecte del pla especial se situa en una trama urbana consolidada del barri de Sant Gervasi de Barcelona.

Si bé la informació aportada és molt limitada, des de l'equip de redacció del present informe s'accepta aquesta informació donada la baixa mobilitat que genera la implantació del projecte exposat.

#### **5. Xarxa de transport públic**

L'Estudi assenyala que existeixen dues línies d'autobús urbà amb una parada situada a una distància inferior a 300 m de l'equipament:

- Línia 123 (Bonanova Alta): a menys de 100 m
- Línia 60 (Besòs Verneda/av. Esplugues): a menys de 300 m

Entorn de la plaça Kennedy, av. del Tibidabo i passeig de Sant Gervasi, es troben la majoria de parades de les línies d'autobusos que connecten la zona amb la resta de punts de connexió urbana i interurbana de Barcelona, a una distància entre 550m i 700m:

- Línia 22 (Plaça Catalunya/av. Tibidabo)
- Línia 75 (Les Corts/av. Tibidabo)
- Línia 131 (Plaça Kennedy/El Putxet)
- Línia V13 (Plaça Palau/av. Tibidabo)
- Línia V15 (Carrer Balmes)
- Línia H4 (Zona Universitària/Bon Pastor)
- Línia H6 (Zona Universitària/Fabra i Puig)

L'estudi indica l'origen i final de les línies urbanes, i incorpora informació gràfica dels recorreguts.

L'oferta de transport públic es nodreix també de la xarxa de metro que a través de la línia Plaça Catalunya/av. del Tibidabo de FGC, amb parada final a la plaça Kennedy, a uns 700 m de l'equipament, permet connectar a la resta de la xarxa de metro i ferrocarril.

L'equip redactor del present informe accepta la informació aportada.

#### **6. Mobilitat a peu**

L'EAMG no aporta informació sobre la xarxa de mobilitat a peu.

Si bé aquest aspecte caldria considerar-ho com a una condició, des de l'equip de redacció del present informe s'accepta aquesta mancança donada la baixa mobilitat que generarà el PE segons el projecte Acompanya.

## 7. Mobilitat amb bicicleta

L'EAMG no aporta informació sobre la xarxa de mobilitat en bicicleta.

Si bé aquest aspecte caldria considerar-ho com a una condició, des de l'equip de redacció del present informe s'accepta aquesta mancança donada la baixa mobilitat que generarà el PE segons el projecte Acompanya.

## 8. Incidència de la mobilitat generada

L'EAMG exposa que les activitats actualment existents (vida monàstica de les monges benedictines i oficines del rectorat de la Universitat Ramon Llull); i el nou ús sanitari-assistencial-docent, tenen poca incidència en la mobilitat generada donat els pocs desplaçaments que provoquen.

Si bé aquest aspecte caldria considerar-ho com a una condició, des de l'equip de redacció del present informe s'accepta aquesta mancança donada la baixa mobilitat que generarà el PE segons el projecte Acompanya.

## 9. Estimació de la demanda d'aparcament

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

L'EAMG aplica les ràtios d'aparcament per a bicicletes, al conjunt dels usos i superfícies previstos a la modificació puntual tal com preveu el Decret 344/2006.

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

Usos	Àrea (m²)	Sostre edificable (m²)	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turisme	Total aparcaments motocicleta
Residencial	-	5.490	275(407)	0(19)	0(0)
<b>TOTAL</b>	11.387	5.490	<b>275 (407)</b>	19	0

L'equip redactor del present informe detecta que les superfícies emprades per calcular els desplaçaments i els aparcaments per a bicicletes no concorden. No obstant això, i donat el nombre de desplaçaments previstos, l'equip redactor del present informe accepta la implantació per fases de l'aparcament per bicicletes. És a dir, iniciar amb una oferta suficient, i ampliar-la en cas que la demanda ho requereixi.

En relació a l'aparcament de vehicles, l'estudi exposa que dins del recinte del Monestir existeix una oferta d'aparcament de 19 places.

L'equip redactor del present informe recorda als promotors la creixent demanda de vehicles elèctrics que hi ha a la ciutat de Barcelona, i recomana la instal·lació d'un punt de recàrrega per a vehicles elèctrics dins del recinte del PE.

#### **10. Mesures correctores**

L'EAMG considera que, per la magnitud de l'increment de desplaçaments del PE no serà necessari establir mesures addicionals.

##### **Xarxa de transport públic**

El PE no preveu cap mesura correctora per a la xarxa d'itineraris de transport públic.

##### **Xarxa bàsica per a vehicles**

El PE no preveu cap mesura correctora per a la xarxa d'itineraris per a vehicles.

##### **Xarxa de vianants**

El PE no preveu cap mesura correctora per a la xarxa d'itineraris per a vianants.

##### **Xarxa per a la bicicleta**

En relació a la xarxa per a bicicletes, no es preveuen mesures correctores.

#### **11. Mobilitat i gènere**

**L'estudi no incorpora informació relacionada amb la mobilitat i gènere.**

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

**L'EAMG no incorpora l'avaluació de la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica.**

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

L'estudi no inclou la valoració econòmica de les mesures vinculades a la millora de la mobilitat.

## 14. Conclusions

L'estudi d'avaluació de la mobilitat *del Pla Especial per a la concreció d'usos del Monestir de Valldonzella 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 instruments de planejament derivat, en els projectes constructius o en les mesures de gestió que correspongui:

- L'equip redactor accepta els càlculs realitzats en el supòsit de desenvolupament del projecte "Acompanya'm", però considera necessari la realització d'un nou Estudi d'avaluació de la mobilitat generada en el cas que es desenvolupi un ús diferent a l'exposat en aquest PE (segons el projecte *Acompanya*).
- Cal incorporar l'avaluació de la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica
- Cal incorporar informació relacionada amb la mobilitat i gènere.

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, 2 de juliol de 2018

Vistiplau

Xavier Sanyer Matías  
Cap del Servei de Mobilitat

Lluís Alegre Valls  
Director tècnic