

Informe relatiu a l'Estudi d'avaluació del Pla Especial Urbanístic Integral per la regulació de l'equipament sanitari situat al carrer Ciutat de Granada 108-116, districte d'activitat 22@ (T.M. Barcelona)

Municipi de Barcelona
Comarca del Barcelonès

Promotor: Fundació Privada HOSPITAL
EVANGÈLIC

Redactor de l'EAMG: PMMT Arquitectura,
SLP

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 Integral per la regulació de l'equipament sanitari situat al carrer Ciutat de Granada 108-116, districte d'activitat 22@ (T.M. Barcelona).

1. Antecedents

El present Pla Especial Urbanístic Integral (PEUI) té per objecte la regulació de l'equipament 7@ ubicat a l'illa formada pels carrers Ciutat de Granada, Sancho d'Àvila, dels Almogàvers i de Roc Boronat. Als números 108-116 del Carrer Ciutat de Granada, concretament al barri El Parc i la Llacuna del Poblenou, al districte Sant Martí.



L'objectiu d'aquest PEUI defineix els paràmetres d'ordenació i condicions d'edificació amb la finalitat d'oferir una millora en la part de l'atenció socio sanitària, en concret al

districte Sant Martí i Ciutat Vella, i un equilibri en la distribució geogràfica sanitària dels diferents centres socio-sanitaris de la ciutat.

2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'Estudi d'avaluació de la mobilitat generada pel *Pla Especial Urbanístic Integral per la regulació de l'equipament sanitari situat al carrer Ciutat de Granada 108-116, districte d'activitat 22@ (T.M. 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 d'actuació del present Pla Especial Urbanístic Integral comprèn la parcel·la corresponent al número 108-116 del carrer Ciutat de Granada, situada entre el carrer de Sancho d'Àvila i el carrer dels Almogàvers. A la parcel·la hi ha una façana catalogada a conservar que originalment era la façana de les antigues Cotxeres de TMB de la ciutat de Barcelona de la "Compañía General de Autobuses S.A." La superfície total de l'àmbit d'actuació del present Pla Especial Urbanístic Integral és de 1.479 m² que comprèn tot el solar situat al carrer Ciutat de Granada 108-116.

El projecte preveu la construcció d'un edifici distribuït en 6 plantes d'Hospitalització d'atenció Intermèdia amb un mínim de 180 llits per persones convalsents, subagudes, amb necessitat de cures pal·liatives, amb malalties neurodegeneratives i psicogeriatrics. També es proposa la construcció en el mateix edifici d'un nou Centre Urgències d'Atenció primària (CUAP) amb ESIC / hospital de dia, d'acord amb el marc del PLANUC (Pla nacional d'urgències de Catalunya).

L'equip redactor del present informe considera que el present PEUI pot esdevenir una implantació singular en el cas que es compleixi alguna de les condicions de l'apartat 3.4 de l'article 3 del Decret 344/2006, on es diu que es consideren implantacions singulars: d) Clíniques, centres hospitalaris i similars amb una capacitat superior a 200 llits.

En cas que l'equipament compti amb una dotació a 200 llits o superior, **caldrà elaborar un estudi de mobilitat específic per considerar-se implantació singular que es tramitarà a l'ATM en la fase de projecte**. En cas que se superi aquest llindar i un cop en funcionament també caldrà avaluar la necessitat de disposar d'un Pla de Desplaçaments d'Empresa sempre que se superi el llindar que fixa la normativa vigent (fixat en el Pla d'actuació per a la millora de la qualitat de l'aire a les zones de protecció atmosfèrica aprovat per l'acord de Govern GOV/127/2014).

Amb aquestes instal·lacions, l'Hospital podrà atendre el 80% dels pacients de l'Àrea Integral de Salut del Litoral Mar que en aquest moment han de desplaçar-se a altres zones de Barcelona per ser atesos, potenciant d'aquesta manera el model d'atenció de proximitat, l'equilibri territorial i la millor atenció a les poblacions més vulnerables amb un projecte d'atenció integrada (Primària- Atenció Intermèdia) com d'altres que existeixen a la ciutat.

3. Estimació de la demanda de mobilitat generada

L'Estudi calcula la mobilitat generada segons les ràtios del Decret 344/2006, considerant una ràtio de 20 desplaçaments per cada 100 m² de sostre, donant com a resultat una mobilitat de 1.740 viatges/dia.

Taula resum de la mobilitat generada

Usos	Àrea (m ²)	Sostre edificable (m ²)	Viatges generats (m ²) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
Equipament sanitari	1.479	8.700	1.740	1.740
TOTAL	1.479	8.700	1.740	1.740

Es fa una estimació de la distribució modal dels desplaçaments generats considerant el repartiment modal de l'enquesta EMEF de l'any 2017 i les hipòtesis del PMU de la Ciutat de Barcelona (2018-2024).

Taula resum del repartiment modal

Repartiment modal proposat	A PEU - BICICLETA	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT
% en desplaçaments	36,8%	43,3%	20,0%
Viatges / dia	640	753	348

Des de l'equip de redacció del present informe es considera vàlida aquesta proposta de mobilitat generada.

4. Mobilitat en vehicle privat

L'Estudi no fa una caracterització de la xarxa viària propera a l'àmbit del PEUI, ni determina quins seran els itineraris d'accés i de sortida al sector. Només esmenta que la xarxa bàsica de vehicles està integrada per diverses categories de carrers segons la seva funció dins la ciutat, i que els carrers principals són l'avinguda Diagonal, avinguda Meridiana i carrer de la Marina.

Tampoc incorpora informació de la demanda de trànsit actual en la vialitat de l'entorn.

L'EAMG incorpora informació gràfica de la xarxa viària en els plànols adjunts al document.

Si en canvi descriu la dotació d'aparcament i de parades de taxi de l'entorn, essent aquests els receptors de la mobilitat en vehicle privat d'accés al pla especial.

Si bé es tracta d'una informació molt millorable, des de l'equip de redacció del present informe s'accepta la documentació aportada, tenint en compte la mobilitat generada per aquest PEUI.

Recomanació 1.

Cal descriure la xarxa viària d'accés al sector i aportar informació de la seva demanda. Si bé en condicions generals caldria entendre-ho més com a una condició, tenint en compte la mobilitat generada al sector (348 viatges en vehicle privat) es considera una recomanació.

5. Xarxa de transport públic

L'Estudi indica l'oferta de transport públic propera a l'àmbit del PEUI, i aporta informació de bàsica sobre les línies, horaris i distàncies de les parades fins a l'àmbit d'estudi. L'oferta es compon per les xarxes de metro i autobusos, amb bona cobertura horària i territorial.

L'estudi grafia sobre plànol l'oferta existent i els punts de parada.

Des de l'equip de redacció del present informe s'accepta la documentació aportada.

Recomanació 2.

Cal aportar informació més detallada de l'oferta de transport públic existent entorn del sector (places, grau d'ocupació...). Si bé en condicions generals caldria entendre-ho més com a una condició, tenint en compte la mobilitat generada i a la important oferta de transport públic existent es considera com a una recomanació.

6. Mobilitat a peu i en bicicleta

L'estudi indica que la xarxa d'itineraris principals per a vianants reuneix, en general, les condicions favorables per fomentar els desplaçaments a peu. L'orografia de l'àmbit d'estudi es troba en una zona amb pendents accessibles per a desplaçar-se a peu inferiors al 8%. Els itineraris principals són continus i formen una xarxa complementària a la resta de voreres, donant una total accessibilitat a peu a l'àmbit del pla. Els itineraris principals per a vianants estan coordinats amb els itineraris de transport públic i col·lectiu.

L'àmbit forma part de l'anomenada Superilla i prioritza el vianant davant dels vehicles. En general les amplades útils de les voreres dels carrers propers a l'àmbit són superiors a 2,5 m.

En relació a la bicicleta l'EAMG exposa que la xarxa actual d'itineraris per a bicicletes està formada pel carril-bici discontinu i vies ciclables. També incorpora informació sobre les estacions de Bicing i els aparcaments per a bicicletes de l'entorn.

La xarxa de mobilitat dels modes no motoritzats es representa gràficament en un plànol adjunt al document.

Des de l'equip de redacció del present informe s'accepta la documentació aportada.

Recomanació 3.

Es recomana incorporar la descripció de quins vials o itineraris són els itineraris principals d'accés al sector.

7. Incidència de la mobilitat generada

L'EAMG no realitza una anàlisi sobre la incidència de la mobilitat generada sobre les xarxes de transport.

Recomanació 4.

Tot i tractar-se d'un equipament de proximitat, es recomana contrastar la demanda de mobilitat prevista amb la capacitat d'absorció de les diferents xarxes existents.

L'estudi només realitza la següent consideració en referència al **transport públic**: l'increment de desplaçaments amb transport públic que s'estima que produirà la proposta és completament assumible per la capacitat de les xarxes actuals de transport públic.

L'equip redactor del present informe considera que sense l'aportació de dades d'ocupació actual del transport públic no es pot acceptar aquesta afirmació.

Recomanació 5.

Si bé aquesta manca d'informació contrastada caldria considerar-la com a una condició, des de l'equip de redacció del present informe s'accepta aquesta mancança donada la baixa mobilitat que generarà el PEUI.

Des de l'equip de redacció del present informe i tenint en compte la mobilitat existent de l'equipament sanitari i la nova mobilitat generada, s'accepta la documentació aportada.

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.

Taula resum del dimensionament de l'aparcament

Usos	Superfície sostre (m ²)	Aparcaments bicicleta D344/2006	Aparcaments bicicleta EAMG	Aparcaments turismes EAMG
Equipament sanitari	8.700	87	88	-
TOTAL	8.700	87	88	-

L'EAMG aplica correctament la ràtio d'aparcament per a bicicletes que fixa el Decret 344/2006 per als equipaments.

Pel que fa a la reserva de places d'aparcament per a **turismes i motocicletes**, l'EAMG dóna compliment a l'Article 298 del Pla General Metropolità de Barcelona, i reserva un mínim de 33 places d'aparcament. És per aquest motiu que estan previstes la compra de 33 places de pàrquing de l'existent aparcament adjacent al solar i que està connectat en planta soterrani.

En relació a l'accessibilitat, el Codi d'Accessibilitat de Catalunya, determina les reserves necessàries per a l'aparcament de PMR. L'EAMG no realitza cap reserva de places per a PMR, **caldrà que doni compliment a la normativa d'accessibilitat vigent.**

L'EAMG no fa referència al Reial Decret 1053/2014, que estableix que tots els edificis de nova construcció han d'incloure la instal·lació elèctrica específica per a la recàrrega de vehicles elèctrics. En aquest sentit, **cal que acomplir amb el Decret 1053/2014 dotant els aparcaments dels punts de recàrrega per a vehicles elèctrics necessaris.**

9. Mesures correctores

S'indica que les xarxes de mobilitat actuals tenen suficient capacitat per a absorbir la mobilitat generada del sector.

Xarxa bàsica per a vehicles

L'Estudi no fa cap millora específica de la xarxa per a vehicles.

Xarxa de transport públic i col·lectiu

L'Estudi no fa cap millora de la xarxa de transport públic.

Xarxa de vianants

L'EAMG afirma que l'àmbit del Pla Especial Urbanístic Integral 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 la creació de noves actuacions per tal de millorar-ne la mobilitat a peu.

Xarxa ciclable

L'Estudi no preveu cap actuació de millora en la xarxa ciclable més enllà de la previsió dels nous llocs d'aparcament per a bicicletes. Però posa en relleu que en el marc del PMU de la ciutat de Barcelona (2018-2024) es contempla l'ampliació de la infraestructura ciclista. En aquest sentit, en l'àmbit proper al PEUI es preveu la construcció d'un carril bici al carrer Pere IV que connecta directament amb la Superilla de l'àmbit d'estudi.

Recomanació 6.

Des de l'equip redactor del present informe i tenint en compte la millora que suposarà la nova infraestructura ciclista per al desenvolupament del PEUI, es recomana que el promotor participi del cost d'implantació de la mateixa.

10. Mobilitat i gènere

L'Estudi incorpora dades de mobilitat i gènere, extretes de l'Enquesta de mobilitat en dia feiner de l'any 2017, però no preveu mesures complementàries.

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 en municipis 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, fent servir la Guia de càlcul d'emissions de contaminants a l'atmosfera 2013, elaborada per la Direcció General de Qualitat Ambiental.

L'estudi no aporta dades específiques de les emissions que generarà l'equipament sanitari, i estima les emissions que es generaran al districte de Sant Martí de manera global.

L'equip redactor del present informe no accepta la informació aportada i considera necessari **realitzar el càlcul per avaluar la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica** utilitzant les dades concretes de la mobilitat del PEUI.

12. Finançament de les càrregues derivades de la mobilitat generada

L'Estudi no especifica el finançament de cap actuació vinculada a la millora de la mobilitat.

13. Conclusions

L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada pel *Pla Especial Urbanístic Integral per la regulació de l'equipament sanitari situat al carrer Ciutat de Granada 108-116, districte d'activitat 22@ (T.M. 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:

- En cas que l'equipament compti amb una dotació a 200 llits o superior, caldrà desenvolupar estudi de mobilitat específic per considerar-se implantació singular.
- Cal complir amb el Codi d'Accessibilitat, i determinar les reserves necessàries per a l'aparcament de PMR.
- Cal complir amb el Decret 1053/2014 dotant els aparcaments dels punts de recàrrega per a vehicles elèctrics necessaris.
- Cal tornar a realitzar el càlcul per avaluar la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica utilitzant dades referides al desenvolupament del PEUI.

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, 29 de novembre de 2018

Vistiplau

Xavier Sanyer Matías
Cap del Servei de Mobilitat

Lluís Alegre Valls
Director tècnic