

Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada vinculat a la modificació del Pla Especial Urbanístic i Integral de Millora Urbana per a la concreció de la titularitat, tipus i ordenació de l'equipament del carrer Remei, 18.32, i ajust viari dels carrers de Joan Güell i del Remei

Municipi de Barcelona
Comarca: Barcelonès
Promotor: FUNDACIÓ SANT JOSEP
ORIOL. RESIDÈNCIA SACERDOTAL
Redactor de l'EAMG: INTRA SL

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 vinculat a la modificació del Pla Especial Urbanístic i Integral de Millora Urbana per a la concreció de la titularitat, tipus i ordenació de l'equipament del carrer Remei, 18.32, i ajust viari dels carrers de Joan Güell i del Remei.

1. Antecedents

El planejament urbanístic se situa a la parcel·la del carrer Remei 18 -31 i Galileu 325 – 329, dins el districte de Les Corts. En l'actualitat la parcel·la està ocupada per una edificació en el front del carrer Joan Güell que retorna parcialment pel del Remei, amb una fondària de 9,50 metres en planta baixa més quatre plantes pis i edificada en planta baixa amb una fondària addicional de 4,60 metres.

L'àmbit està ocupat per una residència sacerdotal, a excepció d'una part de la planta baixa, el front de la qual pel carrer Joan Güell està ocupada històricament per 7 locals comercials en superfície que sumen 557 m².

L'espai lliure d'edificació de la parcel·la es troba parcialment enjardinat.



2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'Estudi d'avaluació de la mobilitat generada vinculat a la modificació del Pla Especial Urbanístic i Integral de Millora Urbana per a la concreció de la titularitat, tipus i ordenació de l'equipament del carrer Remei, 18.32, i ajust viari dels carrers de Joan Güell i del Remei, 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 planejament suposarà un nou pol generador de mobilitat com a conseqüència de la implantació d'una nova residència de gent gran.

La superfície total de sòl de la parcel·la on es preveu el nou desenvolupament és de 7.074,48 m², distribuïts en 4 espais diferenciats:

Edifici A1	1.009,92 m ²
Edifici A2	489,63 m ²
Edificacions annexes	245,21 m ²
Edifici B	5.330,04 m ²
TOTAL	7.074,48 m²

A nivell de superfície de sostre, es preveu reduir la edificabilitat de referència, passant dels 17.903,73 m² permesos per l'actual planejament vigent, a 12.939,04 m² distribuïts segons:

EDIFICI A1		EDIFICI A3	
planta soterrani	134,70	planta soterrani	496,00
planta baixa	307,30	planta baixa	482,00
planta primera	307,30	planta primera	482,00
planta segona	307,30	planta segona	458,00
planta tercera	204,00	planta tercera	482,00
		Planta quarta	419,00
		Planta cinquena	270,00
SOSTRE PROPOSAT	1.125,90	SOSTRE PROPOSAT	2.593,00
EDIFICI A2		EDIFICI B	
planta baixa	162,70	planta baixa	1.594,00
planta primera	162,70	planta primera	1.718,88
planta segona	162,70	planta segona	1.718,88
planta tercera	159,00	planta tercera	1.718,88
		Planta quarta	865,20
		Planta cinquena	865,20
SOSTRE PROPOSAT	647,10	SOSTRE PROPOSAT	8.481,04
PAVELLÓ EXISTENT			
planta baixa	92,00		
SOSTRE PROPOSAT	92,00		
TOTAL SOSTRE SOBRE RASANT		12.939,04	

3. Estimació de la demanda de mobilitat generada

L'Estudi de mobilitat estima que el nou equipament generarà **322 desplaçaments d'anada i tornada en un dia tipus**. Aquesta estimació es fa a partir dels següents supòsits:

- 160 desplaçaments diaris associats als 80 treballadors que hi haurà (2 viatges/persona).
- 76 desplaçaments diaris associats a visites d'acord amb el supòsit d'una mitjana de dues visites (4 viatges) per setmana (7 dies) i llit (131 llits previstos).
- 86 desplaçaments diaris associats al centre de dia, amb una ocupació prevista de 43 ocupants.

Si bé el volum de mobilitat generada previst per l'Estudi és molt inferior al que se'n deriva de l'aplicació directa del Decret 344/2006, donada la casuística concreta de l'equipament objecte de l'estudi i d'acord amb el seu avançat estat de concreció en termes de capacitat i d'ús, des de la redacció del present Informe s'accepta aquesta estimació de la mobilitat generada, sense que sigui necessari l'aplicació de les ràtios que estableix el Decret 344/2006 en el seu Annex 1.

Contrast entre el dimensionament de la mobilitat generada proposat per l'Estudi i derivat de l'aplicació del Decret 344/2006

Usos	Àrea (m²)	Sostre edificable (m²)	Viatges generats (m²) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
Equipaments	7.074	12.939,04	2.588	322
TOTAL	7.074	12.939	2.588	322

L'Estudi aporta dades concretes referents tant a la distribució horària dels desplaçaments (diferenciant entre els desplaçaments associats a visites, treballadors i usuaris del centre de dia), com a la seva distribució modal, incorporant també un darrer apartat en què es concreta la generació de viatges en vehicle privat, transport públic i modes no motoritzats que generarà el nou desenvolupament.

Proposta de distribució dels desplaçaments locals segons mode

Repartiment modal proposat	A PEU - BICICLETA	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT
% quota modal	21,20%	37,10%	41,80%
Viatges / dia feiner	68	119	135

En la justificació d'aquesta distribució modal, l'Estudi indica que *s'ha considerat la distribució modal del municipi i de les activitats que s'instal·laran a la zona en estudi*, si bé des de la redacció del present Informe s'assenyala que no s'ha emprat la proposta de repartiment modal que defineix el Pla de Mobilitat de Barcelona pel que fa a l'escenari objectiu.

Proposta de repartiment modal comparada amb el PMU de Barcelona

Mode	Escenari tendencial 2018	Escenari objectiu PMU 2018	Escenari objectiu EAMG
Transport privat	22,3%	21,1%	39,3%
Transport públic	40,4%	41,3%	37,1%
Bicicleta	2,3%	2,5%	3,2%
Peu	35,0%	35,1%	18,0%
TOTAL	100%	100%	100%

Tanmateix, tenint en compte el baix valor de generació del nou ús previst, i molt especialment atenent a les condicions tan particulars del nou desenvolupament previst, des de la redacció del present Informe s'accepten els supòsits realitzats.

Finalment, quant a la concreció del nombre de vehicles generats, l'Estudi indica que en un dia feiner tipus el nou desenvolupament urbanístic generarà un total de 135 desplaçaments amb vehicle privat que es traduiran en 112 vehicles (turismes, motocicletes o taxis).

4. Mobilitat en vehicle privat

L'estudi classifica la xarxa viària segons la seva funcionalitat, diferenciant entre la xarxa bàsica de connexió externa i la xarxa viària de proximitat.

En el primer grup s'inclouen aquells carrers que relacionen la ciutat amb la resta del territori i es destaquen, pel que fa a l'àmbit proper al nou desenvolupament previst, l'avinguda Diagonal, la Gran Via de Carles III i la Travessera de les Corts.

En el segon grup s'inclou el viari situat en l'entorn immediat, destacant els carrers Galileu i Joan Güell com a principals itineraris d'entrada i sortida. L'estudi aporta un extens reportatge fotogràfic i indica que tots els carrers situats entre l'av. Diagonal, la Gran Via de Carles II i la Travessera de les Corts tenen un caràcter molt residencial i un tractament de zona 30.

En un darrer apartat l'estudi aporta dades d'intensitats de trànsit (any 2016) dels carrers situats en l'entorn immediat al desenvolupament, destacant que les intensitats dels vials més propers són inferiors als 5.000 veh./dia.

Pel que fa a l'oferta d'estacionament, l'Estudi realitza una anàlisi extensa de l'oferta d'aparcament existent en l'entorn immediat al desenvolupament, diferenciant entre oferta d'estacionament privada, oferta d'estacionament soterrada i oferta d'estacionament en calçada.

Pel que fa al primer apartat, l'Estudi indica que d'acord amb el PGM, el nou desenvolupament no haurà d'incorporar nous aparcaments per a vehicles, més enllà de les reserves que es preveuen per a càrrega i descàrrega, bicicletes i motos.

Quant a l'estacionament soterrat de l'entorn, l'Estudi fa referència i els situa en un plànol destacant el pàrquing Atenea, situat a menys de 100 m de distància.

Finalment, pel que fa a l'oferta d'estacionament en calçada, l'Estudi caracteritza les diferents tipologies existents, fent referència a l'Àrea Blava i el seu funcionament, a l'Àrea de Residents, a les reserves per a la DUM i als aparcaments per a motocicletes.

S'incorpora un plànol on es detallen les diferents tipologies d'estacionament en calçada existents en l'entorn immediat.

5. Xarxa de transport públic

L'Estudi incorpora una caracterització de l'oferta de transport públic existent en l'entorn immediat del futur desenvolupament, diferenciant segons es tracti de la xarxa de metro, el tramvia o els autobusos urbans.

L'Estudi indica que l'emplaçament es troba ben comunicat amb transport públic, amb intervals de pas la major part del dia de menys de 15 minuts.

En concret, s'assenyala que l'oferta més propera està formada per:

- 1 línia de metro (L3) situada a 250 m. Les Corts
- 8 línies d'autobús (L12, 59, 70, 75, 78, V3, V5, H8), situades a menys de 500 m.
- 3 línies de tramvia (T1, T2 i T3) situades a menys de 600 m. Maria Cristina.

S'aporta nombrosa informació gràfica i un extens inventari fotogràfic vinculat a les parades de transport més properes.

6. Mobilitat a peu i en bicicleta

L'Estudi assenyala que les condicions d'accessibilitat a peu són molt bones, *atenent l'òptima cobertura del transport públic i a les bones condicions d'urbanització de les voreres i dels passos de vianants.*

Es fa referència a l'illa de vianants de les Corts, de la qual forma part l'àmbit de planejament.

S'incorpora un extens reportatge fotogràfic on es poden apreciar les amplades lliures de pas en voreres, passos de vianants adaptats, etc.

Quant a la mobilitat amb bicicleta, l'Estudi indica que l'àmbit és totalment accessible en aquest mode, doncs es troba ben connectat a la xarxa de carrils bici de la ciutat, i disposa d'una estació Bicing en les proximitats i d'aparcaments en calçada.

S'incorpora tant documentació gràfica en forma de plànols de detall i a escala de ciutat, i fotografies dels carrils bici més propers.

7. Incidència de la mobilitat generada

L'Estudi indica que *el baix nombre de visites diàries que generarà la residència de gent gran a priori no hauria de plantejar problemes de mobilitat a la zona d'estudi, i és d'esperar que els vials interns de l'àmbit absorbeixin amb facilitat l'increment de mobilitat generada per l'activitat en estudi.*

Tot i això, l'Estudi realitza una anàlisi detallada per modes, tot indicant que caldrà fomentar modes de transport alternatius al vehicle privat, que siguin competitius, sostenibles i respectuosos amb el medi ambient.

Pel que fa als desplaçaments amb vehicle privat, l'Estudi indica que en un dia mig es produiran 101 desplaçaments d'anada i tornada, que suposaran 83 turismes/dia, 23 motos/dia i 6 taxis/dia.

L'Estudi assenyala que l'aplicació d'aquests valors als moments de màxima demanda representarà uns pics màxims de mobilitat molt reduïts i en cap cas provocaran afectacions negatives.

Quant als desplaçaments amb transport públic, l'Estudi assenyala que en un dia mig es produiran 119 desplaçaments d'anada i tornada (67% metro, 26% bus i 7% tramvia).

Tot i que no es preveu que a cap franja horària es generin més de 3 desplaçaments d'entrada o sortida en bus, l'Estudi indica que s'ha estudiat l'ocupació de les expedicions dels autobusos que donen cobertura a l'àmbit d'estudi (si bé no s'aporta cap dada), concloent que en horari de matí de dia feiner, les expedicions funcionen lluny del nivell de saturació.

L'Estudi conclou que la demanda prevista en transport públic en hora punta podrà ser absorbida sense dificultats per l'oferta actual.

Finalment, pel que fa a la mobilitat no motoritzada, l'Estudi indica que es garanteixen els itineraris accessibles des de les parades de transport públic i fins a l'àmbit d'estudi, i també la connectivitat amb la resta de la xarxa no motoritzada de la ciutat.

8. Estimació de la demanda d'aparcament

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.

Pel que fa a l'estacionament destinat a turismes i motocicletes, l'Estudi no preveu la implantació de noves reserves fora de calçada per a turismes, implementant no obstant 4 places per a motocicletes. S'indiquen els següents motius:

- Les excel·lents condicions d'accessibilitat a peu i en bicicleta permeten prioritzar la mobilitat sostenible.
- En la línia del punt anterior, els escenaris del Pla de Mobilitat Urbana de Barcelona 2013 – 2018 aposten clarament per reduir l'ús del vehicle privat.
- Barcelona s'emmarca en el conjunt de municipis declarats zones de protecció especial de l'ambient atmosfèric, d'acord amb el Decret 226/2006, pel que cal protegir les emissions de contaminants a l'atmosfera.
- En la línia del punt anterior, les emissions dels cotxes són un greu problema de salut pública a Barcelona.
- Al tractar-se d'un equipament i d'acord amb el Decret 344/2006, no existeix l'obligatorietat de crear noves reserves d'estacionament per a turismes i motocicletes que se situïn fora de la via pública.

Pel que fa a la reserva de **places d'aparcament per a bicicletes**, es preveu la implantació de 6 noves places fora de calçada.

Si bé aquesta xifra no s'ajusta a l'establert en el Decret 344/2006 pel que fa al dimensionament de les reserves per a bicicleta vinculades a "altres equipaments

públics” (1 plaça/100 m² sostre o fracció), des de la redacció del present Informe s’accepta la proposta plantejada, tot tenint en compte la casuística tan especial del nou equipament previst i molt especialment atenent a l’oferta d’estacionament i de serveis vinculats a la bicicleta situada en l’entorn immediat a l’àmbit de planejament. No obstant això, **aquesta reserva haurà de ser ampliable a càrrec del promotor si la demanda de l’equipament així ho requereix.**

Dimensionament de l’estacionament per a bicicletes d’acord amb l’aplicació del Decret 344/2006

Usos	Àrea (m ²)	Sostre edificable (m ²)	Total aparcaments bicicleta (Decret)	Total aparcaments bicicleta (EAMG)
equipaments	7.074	12.939	129	6
TOTAL	7.074	12.939	129	6

Pel que fa a la implantació de punts de recàrrega elèctrica, **l’Estudi no aporta cap proposta, sense complir amb el que estableix el Reial Decret 1053/2014. Tampoc es fa cap referència envers l’oferta de punts de recàrrega elèctrica disponible en l’entorn immediat al nou desenvolupament previst.**

En el cas de que el desenvolupament previst no tingui la previsió d’incloure punts de recàrrega elèctrica, cal aportar una justificació acurada que alhora incorpori una caracterització de l’oferta de recàrrega elèctrica en l’entorn immediat a l’àmbit d’estudi.

9. Mesures correctores

L’Estudi indica que les diferents xarxes de mobilitat estan degudament adaptades per absorbir el nou flux de mobilitat que generarà el nou desenvolupament.

No obstant això, es fa referència a la necessitat d’introduir mesures per potenciar l’oferta associada a la bicicleta, atenent les millores de la xarxa de carrils bici de la ciutat i a la necessitat d’oferir alternatives competitives al vehicle privat.

En concret l’Estudi fa referència a l’habilitació d’estacionament per a bicicletes (6 places) a l’interior de la parcel·la.

No s’aporta cap altre tipus de mesura correctora vinculada a la resta de modes de transport.

Des de l’equip redactor del present informe es recomana que els diferents guals propers a l’accés a l’equipament disposin del corresponent paviment de textura diferenciada per a orientar a l’invident.

10. Mobilitat i gènere

L’Estudi inclou un apartat “Consideracions de Gènere”, on realitza una anàlisi vers la distribució modal atenent al gènere de l’individu, d’acord amb les dades derivades de l’EMQ 2006.

Pel que fa al cas concret de les noves activitats previstes, l’Estudi assenyala que no es considera necessari endegar propostes per reduir la discriminació per qüestions de

gènere, ja que es considera que la tipologia d'activitat prevista en l'àmbit no afectarà negativament a la discriminació per raó de gènere, atenent que no es relacionen directament a les responsabilitats derivades de les tasques domèstiques, on les diferències són més remarcables i accentuades.

11. Finançament de les càrregues derivades de la mobilitat generada

En l'apartat "5. Mesures a adoptar", l'Estudi fa referència a l'article 19 del Decret 344/2006, on s'indica que *l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada ha d'incorporar una proposta de finançament dels diferents costos generats per l'increment de mobilitat degut a la nova actuació i establir l'obligació de les persones propietàries, en els termes fixats per la legislació urbanística, de costejar i, si s'escau, executar la urbanització, així com les infraestructures de connexió amb les principals xarxes de vianants, de bicicletes, de circulació de vehicles i de transport públic o el reforçament d'aquestes, quan sigui necessari com a conseqüència de la magnitud de l'actuació.*

Tanmateix, en el mateix apartat, fent referència al grau de consolidació i adaptació de les xarxes existents, l'Estudi no aporta cap proposta de finançament de les càrregues derivades de la mobilitat generada.

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.

En l'apartat 4.5 Incidència de les emissions del sector transport, l'Estudi realitza una anàlisi exhaustiva caracteritzant la previsió d'emissions de CO₂, NO_x i PM₁₀, tant per a l'escenari actual com per als escenaris de futur +6 i 12 anys, a partir del nombre de vehicles generats i segons els volums de veh-km per tipus de vehicle.

Des de l'equip de redacció del projecte es considera vàlida aquesta previsió.

13. Conclusions

L'Estudi d'avaluació de la mobilitat generada vinculat a la modificació Pla Especial Urbanístic i Integral de Millora Urbana per a la concreció de la titularitat, tipus i ordenació de l'equipament del carrer Remei, 18.32, i ajust viari dels carrers de Joan Güell i del Remei, 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 Decret 344/2006, per la qual cosa s'emet informe favorable pel que fa a l'aprovació de l'instrument de planejament que es tramita. 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:

- Cal preveure que la dotació d'aparcament per a bicicletes sigui ampliable a càrrec del promotor si la demanda de l'equipament així ho requereix.
- Cal tenir en compte la irrupció dels vehicles elèctrics, amb l'objectiu d'incorporar en el futur aparcament punts de recàrrega com a mínim a 2,5% de les places previstes, per tal de disminuir amb aquesta tecnologia les emissions de contaminants a mitjà termini.

En el cas que el desenvolupament previst no tingui la previsió d'incloure punts de recàrrega elèctrica, cal aportar una justificació acurada d'aquest fet, que alhora incorpori una caracterització de l'oferta de recàrrega elèctrica en l'entorn immediat a l'àmbit d'estudi.

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

Barcelona, 24 de gener de 2019

Vistiplau

Xavier Sanyer Matías
Cap del Servei de Mobilitat

Lluís Alegre Valls
Director tècnic