

Informe relatiu a l'Estudi d'avaluació de la mobilitat generada del Pla Especial Urbanístic per la implantació d'una residència geriàtrica assistida i centre de dia al carrer Monegal 1, al municipi de Barcelona

Municipi de Barcelona
Comarca del Barcelonès
Promotor: FIATC, SL
Redactor de l'EAMG: Mcrit

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 per la implantació d'una residència geriàtrica assistida i centre de dia al carrer Monegal 1, al barri de Vallcarca i els Penitents de Barcelona.

1. Antecedents

El present Pla Especial Urbanístic (PEU) té per objecte la parcel·la situada al carrer Monegal número 1 (Clínica Sant Josep de Barcelona) del barri de Vallcarca i els Penitents. Aquesta parcel·la, es troba compresa entre els vials Monegal, Cadis i Manacor.

L'objectiu d'aquest PEU és l'avaluació de la mobilitat generada per la implantació d'una residència geriàtrica i un centre de dia, així com l'avaluació de les propostes en el marc de la normativa legal i el seu impacte en la mobilitat.



2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'Estudi d'avaluació de la mobilitat generada pel *Pla Especial Urbanístic per la implantació d'una residència geriàtrica assistida i centre de dia al carrer Monegal 1, al barri de Vallcarca i els Penitents 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 d'actuació del present Pla Especial Urbanístic comprèn la parcel·la corresponent al número 1 del carrer Monegal, situada entre els carrers de Monegal, Cadis i Manacor. A la parcel·la hi ha situat l'antic hospital privat Clínica Sant Josep. La superfície total de l'àmbit d'actuació del present PEU és de 3.776,86 m² que comprèn tot el solar situats entre els carrers Monegal, Cadis i Manacor.

El projecte preveu la modificació de les edificacions actuals, que es troben en un estat de deteriorament i desfasades, per tal de poder oferir amb total garantia un espai funcional i adaptat a les necessitats actuals de la ciutat, ja que hi ha una manca de centres privats assistencials per a la gent gran. Amb aquesta remodelació, s'espera que hi hagi, com a màxim, **174 llits**. A més a més, hi haurà el centre de dia que es preveu que tindrà una capacitat per a unes **40 persones**.

Les condicions d'edificació d'aquest PEU són les següents:

Qualificació	Vigent	Proposat
Superfície parcel·la	3.776,86 m ²	3.776,86 m ²
Sostre edificable	5.473 m ² /st	7.645,13 m ² /st

3. Estimació de la demanda de mobilitat generada

L'Estudi no calcula la mobilitat generada segons les ràtios del Decret 344/2006 atès que es tracta d'un àmbit amb unes peculiaritats especials i la calcula segons un escenari de màxims en que es considera l'ocupació màxima i 2 llits per habitació (87 habitacions) donant un total de 174 llits. En el cas dels treballadors, s'ha considerat que hi haurà una ràtio de 0,44 treballadors/llit donant com a resultat 76 treballadors que realitzaran un viatge per sentit. En relació amb les visites, el centre de dia es calcula que hi haurà un total de 2 viatges/dia per plaça (40 places) i que el 75% dels assistents aniran acompanyats per persones que faran 4 viatges/dia. Per la banda de la residència geriàtrica, es considera que cada llit atrau diàriament 11,1 viatges. Com a resultat hi ha una mobilitat associada de **2.289 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	3.776,86	7.645,13	1.529	2.289
TOTAL	3.776,86	7.645,13	1.529	2.289

Des de l'equip redactor del present informe s'accepta la mobilitat generada proposada, ja que es precisa la mobilitat segons els diferents usos de la implantació.

També es fa una estimació de la distribució modal dels desplaçaments generats considerant el repartiment modal de l'informe del 2015 de les dades bàsiques de mobilitat de Barcelona de l'Ajuntament de Barcelona i en funció del motiu de desplaçament (treballador, usuari del centre de dia sol, usuari del centre de dia acompanyat i vistes als ingressats).

Taula del repartiment modal en funció del motiu de desplaçament

Repartiment modal proposat	A PEU - BICICLETA	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT
% en desplaçaments treballadors	25%	50%	25%
% en desplaçaments usuaris del centre de dia sols	15%	85%	0%
% en desplaçaments usuaris del centre de dia acompanyats	10%	40%	50%
% en desplaçaments visites ingressats	25%	50%	25%
Viatges / dia	543	1.133	612

El repartiment modal total és:

Taula resum del repartiment modal

Repartiment modal proposat	A PEU - BICICLETA	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT
% en desplaçaments total	23,7%	49,5%	26,8%
Viatges / dia	543	1.133	612

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

4. Mobilitat en vehicle privat

Els principals eixos viaris d'accés a la ciutat de Barcelona són la B-23 i l'A2 per l'oest, la C-16 per la part central de la ciutat, la C-58 i la C-33 per l'est, la C-31 i la C-32 pel sud i la C-31 i la B-20 pel nord.

Pel que fa a la xarxa viària propera a l'àmbit d'estudi, l'accés principal s'efectua per la sortida/entrada 6 de la Ronda de Dalt (Vallcarca, Balmes / Pg. St. Gervasi) o la Ronda del General Mitre. La vialitat interna que connecta la Ronda de Dalt amb l'àmbit d'estudi està formada per la plaça d'Alfons Comín, av. de la República d'Argentina i els carrers Ballester, d'Homer, d'Osona, del Putxet, Cadis, Monegal. En el cas d'accedir per la Ronda del General Mitre, els vials interns d'accés fins a l'àmbit són els carrers d'Homer, d'Osona i Putxet.

L'estudi inclou la intensitat de trànsit del 2015 dels accessos de la ciutat de Barcelona sense analitzar la demanda de trànsit actual de la vialitat de l'entorn de l'àmbit.

En relació amb l'aparcament, entorn de l'àmbit d'estudi (a menys de 200 metres) hi ha aparcament en bateria al carrer Manacor i en cordó als carrers d'Homer, d'Escipió, Saragossa, Berna i Ballester. Aquesta oferta està regulada com a zona verda.

L'estudi inclou informació gràfica de la xarxa viària d'accés al sector i de la ubicació dels aparcaments.

Des de l'equip de redacció del present informe s'accepta la documentació aportada, tenint en compte la mobilitat generada d'aquest PEU.

Recomanació 1.

Es recomana que s'analitzi la intensitat de trànsit actual de la vialitat de l'entorn de l'àmbit i s'analitzi la dotació d'aparcaments públics soterrats i en superfície lliures propers a l'àmbit d'estudi.

5. Xarxa de transport públic

L'estudi analitza la xarxa de transport públic propera a l'àmbit d'estudi. L'àmbit disposa d'una bona cobertura d'autobús amb nombroses línies urbanes a menys de 400 metres (22, 131, H6, V15, V17) i a més de 400 metres (24, 27, 32, 87, 92). A més a més, a menys de 400 metres hi ha la parada de FGC el Putxet que dona accés a la línia 7 i a 500 metres la parada de metro Lesseps de la línia L3.

L'estudi incorpora informació gràfica sobre les xarxes de transport públic properes a l'àmbit, amb la freqüència de pas de les diferents línies, els horaris en dies feiners, dissabtes i festius i la connexió amb altres línies de transport públic (autobús, FGC i metro).

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

Recomanació 2.

Es recomana aportar informació de la demanda anual (viatgers/any) de les diferents línies de transport públic que donen cobertura a l'àmbit d'estudi.

6. Mobilitat a peu i en bicicleta

L'EAMG indica que hi ha 4 itineraris principals d'accés a l'àmbit d'estudi; des de la plaça Lesseps, parada del Putxet d'FGC, parada de Pàdua d'FGC i av. Vallcarca. Tots els itineraris presenten voreres amb amplada de pas suficient (superior a 1,8 metres) excepte el carrer Saragossa i alguns trams del carrer Putxet i Manacor on les voreres tenen una amplada de pas inferior a 1 metre. Totes les interseccions compten amb passos per a vianants i aquests, estan adaptats amb guals.

En relació amb la xarxa per a bicicletes, no es detecta infraestructures específiques per a la bicicleta properes a l'àmbit d'estudi, no obstant això, tots els carrers de l'entorn (carrers Monegal, Putxet, d'Osona, Saragossa, d'Homer, Pàdua, Ballester i d'Escipió) estan regulats com a zona 30. La resta de vials de la zona també compten amb zona 30 excepte aquells vials de primer i segon ordre (Ronda General Mitre, carrer Balmes, av. República Argentina i av. de Vallcarca).

Pel que fa als punts d'ancoratge per a bicicletes, no hi ha cap punt entorn de l'àmbit d'estudi.

Addicionalment, a uns 150 metres de distància de l'àmbit d'estudi hi ha una estació del servei de bicicletes elèctriques públiques Bicing.

L'estudi incorpora informació gràfica sobre els principals itineraris d'accés a peu i les estacions de Bicing més properes a l'àmbit. També incorpora fotografies de l'estat de les voreres.

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

7. Incidència de la mobilitat generada

L'EAMG realitza una anàlisi de l'impacte de la mobilitat generada sobre les xarxes de vehicles privat i transport públic.

En relació al **vehicle privat**, a partir d'uns escenaris màxims, aplicant l'ocupació dels vehicles (1,2 pax/veh en cas de treballadors, 1,5 pax/veh en cas de visites, 2 pax/veh en cas d'usuaris del centre), el factor d'hora punta del 80% per la mobilitat dels treballadors i del 10% a la resta de la mobilitat i la capacitat teòrica del carrer Monegal (700 vehicles/hora), es considera que l'increment de la demanda representa el 9% sobre el total admissible i per tant, tot i no conèixer la demanda de vehicles de les vies adjacents, es considera que amb l'increment de vehicles no es preveuen problemes de capacitat viària.

En referència al **transport públic**, l'estudi realitza una estimació de la demanda a partir d'aplicar el factor d'hora punta (del 80% per la mobilitat dels treballadors i del 10% en la resta de mobilitat) i la cobertura de les línies properes a l'emplaçament i la seva demanda actual. Es considera que amb l'oferta actual (on diverses línies presenten nivells baixos d'ocupació) ja hi ha suficient capacitat per a l'absorció de la nova demanda prevista generada.

L'estudi no realitza cap anàlisi de la incidència de la mobilitat generada sobre les xarxes de transports actius (a peu i bicicleta).

Recomanació 3.

Es recomana analitzar la incidència de la nova mobilitat generada sobre les xarxes de transports actius (a peu i bicicleta) del voltant de l'àmbit d'estudi.

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

8. Estimació de la demanda d'aparcament

Pel que fa a la reserva de places d'aparcament a fora de la calçada, el Decret 344/2006 obliga a reservar places fora de la via pública destinades a aparcaments 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	7.645,13	76	14	-
TOTAL	7.645,13	76	14	-

L'estudi raona que la ràtio del Decret és molt elevada en el cas de la bicicleta i s'efectua l'estimació de la reserva de places d'aparcament a partir de l'estimació de la mobilitat

generada en aquest mode de transport. Així doncs, estimant que 543 viatges/dia en els dos sentits es realitzaran en modes no motoritzats i d'aquests, el 15% s'efectuaran amb bicicleta, és necessari una reserva de 14 places d'aparcament tenint en compte una rotació de 3 bicicletes/plaça. Tenint en compte la progressiva implementació de la bicicleta elèctrica i d'altres ginyes de mobilitat des de l'ATM es **considera necessari una reserva d'espai equivalent per a l'aparcament de bicicletes previst segons les ràtios del Decret 344/2006, si bé s'accepta que inicialment aquesta ràtio sigui inferior i ampliable en funció de la demanda a càrrec del promotor.**

En relació amb la reserva de places d'aparcament per a **turismes i motocicletes**, com que el Decret 344/2006 no estableix obligatorietat de fer una reserva de places d'aparcament fora de la via pública per a turismes i motocicletes per a usos diferents del residencial o d'estacions de ferrocarril i autobusos interurbans. L'edificació, seguint l'article 298.2 de les NNUU del PGM, ja preveu una zona d'aparcament soterrat amb capacitat per a 18 vehicles.

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 cap referència a la reserva de places per a **punts de recàrrega per a vehicles elèctrics, tal com diu el Decret 1053/2014, i per tant aquest és un requeriment.**

9. Distribució Urbana de Mercaderies

L'estudi preveu la reserva de dues places d'aparcament per a càrrega i descàrrega dins de la zona d'aparcament soterrada.

10. 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, tot i que recomana que, atès que les seccions de carrer que donen accés a l'àmbit son reduïdes, no s'ubiqui mobiliari urbà que pugui dificultar o entorpir la mobilitat i l'accés de vehicles pesats al sector.

Xarxa de transport públic i col·lectiu

L'Estudi no fa cap millora de la xarxa de transport públic, tot i que es recomana que a la web de l'equipament hi hagi informació sobre l'accessibilitat en transport públic (línies i ubicació de les parades).

Xarxa de vianants

L'EAMG proposa reconvertir, degut a les seves característiques d'amplada reduïda, el carrer Monegal en un vial de plataforma única regulat com a carrer de prioritat invertida, per tal de donar prioritat als vianants en aquest tram sense segregació dels espais.

A banda, també es recomana la supressió de pilones a les voreres del carrer Saragossa i del Putxet, per tal que les voreres, que són d'amplada molt justa, puguin guanyar espai. També es recomana la prohibició exprés d'estacionament de motocicletes sobre la vorera.

Xarxa ciclable

L'Estudi no fa cap millora específica en relació a la xarxa ciclable.

Recomanació 4.

Tenint en compte la mobilitat generada per l'equipament es recomana que el promotor participi en algunes de les actuacions de millora de la mobilitat no motoritzada i de l'accessibilitat que s'enumeren en l'estudi.

11. Mobilitat i gènere

L'Estudi incorpora dades de mobilitat i gènere, extretes de l'EMQ 2006 en dia feiner, però no preveu mesures complementàries.

12. Avaluació de la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica

La quarta disposició addicional 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 fa una estimació de la incidència de la mobilitat generada amb vehicles km/any on es preveuen uns nivells de contaminació:

- Consum: 42,00 tn combustible/any
- CO₂: 125,97 tn CO₂/any
- NOx: 282,50 kg NOx/any
- PM: 30,27 kg PM/any

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

Recomanació 5.

Es recomana implementar mesures complementàries que permetin minimitzar la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica.

13. 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.

14. Conclusions

L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada pel *Pla Especial Urbanístic per la implantació d'una residència geriàtrica assistida i centre de dia situada al carrer Monegal*

1, al barri de Vallcarca i els Penitents (T.M. Barcelona), compta amb 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**. 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 una reserva d'espai equivalent per a l'aparcament de bicicletes previst segons les ràtios del Decret 344/2006, si bé s'accepta que inicialment aquesta ràtio sigui inferior i ampliable en funció de la demanda a càrrec del promotor.
- Cal que la dotació d'aparcament prevista doni compliment tant a la normativa d'accessibilitat vigent com a la reserva de punts de recàrrega per a vehicles elèctrics, tal com diu el Decret 1053/2014.

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.

Vistiplau

Xavier Sanyer Matías
Cap del Servei de Mobilitat

Lluís Alegre Valls
Director tècnic