

Informe relatiu a l'Estudi d'avaluació de la mobilitat generada del Pla Especial Urbanístic per a la regulació del nou equipament sanitari-assistencial situat al carrer Cardenal Tedeschini 28, al barri del Congrés i els Indians, al districte de Sant Andreu. Barcelona.

Municipi de Barcelona
Comarca del Barcelonès
Promotor: Servei Català de la Salut
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 a la regulació del nou equipament sanitari-assistencial situat al carrer Cardenal Tedeschini 28, al barri del Congrés i els Indians, al districte de Sant Andreu (Barcelona).

1. Antecedents

L'àmbit d'estudi s'ubica al carrer del Cardenal Tedeschini número 28 al districte de Sant Andreu de Barcelona. Concretament, l'àmbit correspon a la part qualificada d'equipament en la cantonada delimitada pel carrer del Cardenal Tedeschini 44 al sud i pel carrer de Pardo a l'oest.



2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'Estudi d'avaluació de la mobilitat generada pel *Pla Especial Urbanístic per a la regulació del nou equipament sanitari-assistencial situat al carrer Cardenal Tedeschini 28, al barri del Congrés i els Indians, al districte de Sant Andreu (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.

El present PEU per a la regulació del nou equipament sanitari-assistencial al carrer Cardenal Tedeschini 28 preveu la construcció d'un nou CAP a l'ABS Congrés donada la insuficiència d'espais al CAP Maragall i definir els paràmetres d'ordenació i condicions de l'edificació que garanteixin la funcionalitat del Centre d'Assistència Primària, amb l'objectiu d'oferir millors condicions per als usuaris del centre com la seva integració en el seu entorn immediat.

Concretament, el pla estableix:

- Manté la qualificació d'equipament.
- Manté la titularitat pública de l'equipament.
- Manté el tipus d'equipament com a cultural i afegeix el sanitari-assistencial.
- Defineix els paràmetres d'ordenació i condicions d'edificació que garanteixen tant la funcionalitat del nou equipament com la seva integració en el seu entorn immediat.

L'estudi es desenvolupa sobre una superfície de 460,5 m² de l'equipament on es preveu un ús sanitari-assistencial i es manté l'ús cultural, situat al carrer Cardenal Tedeschini 28 on actualment hi ha el club de petanca Can Ros.

Es preveu un sostre de 2.300 m² a l'edifici on s'ubicarà el CAP Congrés – Indians i un local d'usos socials per a cedir-los a entitats associatives del territori.

Així mateix, en l'àmbit d'estudi es manté l'ús cultural. Per tant, aquest ús no generarà nova mobilitat.

3. Estimació de la demanda de mobilitat generada

L'estudi calcula la incidència de la nova mobilitat generada a partir de les ràtios que dicta el Decret 344/2006, de 19 de setembre, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada.

Tot i així, ja que es disposen de dades de visites del CAP Raval Nord Barcelona es consideren les següents premisses per tal d'ajustar la nova mobilitat generada:

- 16,7 visites/dia/consultori
- 32 consultoris al nou centre
- 70% de l'activitat es concentra al matí (8-14h) i el 30% restant a la tarda (14-20h)

L'estudi estima que al nou centre sanitari hi haurà 534 visites diàries, i 267 acompanyants, els quals realitzaran 2 desplaçaments/dia, generant un total de **1.603 viatges/dia en els dos sentits**.

Referent als treballadors/es preveu que n'hi haurà 50, els quals generaran **103 viatges/dia en els dos sentits**.

L'EAMG estima que en total el nou centre sanitari generarà un total de **1.707 viatges/dia en ambdós sentits**.

Taula resum de la mobilitat generada (segons l'EAMG i segons el Decret 344/2006)

Usos	Àrea (m²)	Sostre edificable (m²)	Viatges generats (m²) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
Equip. sanitaris	460,5	2.300	460	1.707
TOTAL	460,5	2.300	460	1.707

Des de l'equip de redacció del present informe s'accepta la previsió de mobilitat futura.

L'estudi també fa la distribució modal dels desplaçaments, segons mode de transport, a partir de l'EMEF de 2019, considerant que dels desplaçaments de treballadors/es el 72,1% seran urbans i el 27,8% restant de connexió. Pel que fa als desplaçaments de visites i acompanyats es preveu que el 100% seran urbans degut a les característiques del nou centre.

Repartiment modal proposat	A PEU - BICICLETA	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT	AMBULÀNCIA
% quota modal	77,3%	16,1%	6,1%	0,47%
Viatges / dia de màxima demanda	1.320	275	104	8

L'EAMG quantifica, a partir de l'EMEF 2019, els desplaçaments dels modes no motoritzats, diferenciant els desplaçaments a peu dels de bicicleta. Conclou que dels 1.320 desplaçaments, 1.238 seran viatges diaris a peu (93,7%) i 83 (6,3%) en bicicleta.

Des de l'equip de redacció del present informe s'accepta el repartiment modal proposat.

4. Mobilitat en vehicle privat

Es fa una descripció de la xarxa viària bàsica de connexió amb el municipi, principalment formada pels eixos transversals de la B-23, l'A-2, la C-16, la C-58 i la C-33, i pels eixos longitudinals de la C-31, C-32 i B-20. S'inclouen les IMD de 2015 dels accessos a la ciutat i es mostra gràficament.

Es mostra sobre plànol la jerarquia viària de la ciutat de Barcelona, i en concret la de l'àmbit més proper del sector, identificant el sentit de circulació de les principals vies.

L'estudi descriu i mostra gràficament els itineraris d'accés i de sortida del sector, provinents de l'avinguda Meridiana (pel nord i pel sud).

Amb relació a l'aparcament, a la zona de l'àmbit d'estudi s'ofereixen places en via pública de zona verda, motos i reserves per persones de mobilitat reduïda i càrrega i descàrrega. Es quantifica al nombre de places ofertes per cada tipologia, representant una oferta total de 609 places (469 de zona verda i 97 motos). Es mostra sobre plànol l'oferta existent i el nombre de places per cada tram de carrer.

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

Recomanació 1.

Es recomana incloure dades actualitzades de la IMD de les vies més properes al sector.

5. Xarxa de transport públic

Entorn de l'àmbit i fan parada 15 línies d'autobús urbà (L11, L34, L47, L62, L96, L122, L126, L191, D40, D50, H6, H8, V27, V29, V31) i una línia d'autobús interurbà (E12 Barcelona-Vic). Per cada una d'elles se'n detalla els dies que dona servei, el nombre

d'expedicions diàries, la freqüència de pas en hora punta i el recorregut de cada una de les línies.

Concreta que de totes les línies analitzades, les que tenen parada a menys de 500 m de l'àmbit d'estudi són la L191, la V27, la L62, la V29, la L34, la L122 i l'H6.

Per les 15 línies d'autobús urbà es detalla la demanda diària (dies feiners, dissabtes i festius) del 2019.

Pel que fa al servei de metro, a 600 m del sector en estudi s'hi ubiquen les estacions de Fabra i Puig (L1), La Sagrera (L5, L9. 10N), Congrés (L5) i Maragall (L4 i L5). Es detalla l'horari del servei, s'incorpora el termòmetre de parades de cada una de les línies, i s'inclouen dades de demanda de cada una de les línies, pel 2019, dels dies feiners, dissabtes i festius.

L'EAMG analitza l'oferta ferroviària de Rodalies Renfe, ja que a 600 m de l'àmbit d'estudi s'hi ubiquen les estacions de Sant Andreu Arenal (R3, R4, R7 i R12) i la Sagrera (E3, R4 i R12). Per cada línia mostra el termòmetre de les parades, el nombre d'expedicions diàries, l'interval de pas i la demanda d'usuaris diària de cada una de les dues estacions, especificant les pujades i baixades.

L'estudi conclou que el sector disposa d'una bona oferta de transport públic a l'entorn proper.

Es mostra gràficament la ubicació de les parades de transport públic, especificant les línies que hi fan parada, així com l'itinerari de la línia 191 a l'entorn més immediat del sector i la cobertura del transport públic a 300 m.

Referent al servei de taxi, es concreta que a 300 m del sector hi ha una parada de taxis amb 4 places. Es mostra gràficament la seva ubicació.

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

6. Mobilitat a peu i en bicicleta

Amb relació a la xarxa per a vianants, l'estudi identifica 4 itineraris diferents per accedir al sector els quals els descriu per separat, incorpora imatges fotogràfiques i els mostra sobre plànol. Conclou que tots els itineraris disposen d'amplades de vorera superiors a 1,8 m i els passos de vianants i quals estan degudament adaptats.

Pel que fa a les bicicletes, el sector disposa d'una àmplia oferta de vies de zona 30 i carrils bici que garanteixen l'accés a la resta de la ciutat i a les estacions de transport públic. Es mostra gràficament l'oferta de xarxa ciclable (carrils bici i zones 30) més propera.

Referent a l'aparcament per a bicicletes, al voltant de l'àmbit d'estudi s'han identificat 2 punts d'ancoratge a la via pública amb forma d'“U” invertida, situades a menys de 50 m, així com 1 parada del servei de bicicleta pública de Barcelona (Bicing) a 150 m.

L'estudi mostra informació gràfica i fotogràfica dels carrils bici de l'entorn, i l'oferta de punts d'aparcament per a bicicletes.

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

7. Incidència de la mobilitat generada

L'estudi calcula la incidència de la nova mobilitat generada per la implantació d'un equipament sanitari sobre les xarxes de mobilitat existents a la zona.

Pel que fa al **transport públic**, dels 275 desplaçaments nous previstos, 241 seran visites i acompanyants (desplaçaments urbans), els quals es preveu que utilitzin la línia de bus barri 191, i 34 desplaçaments es realitzaran pels treballadors/es (20 urbans i 14 interurbans) i es preveu que es distribueixen entre el conjunt de l'oferta de transport públic. L'estudi quantifica el nombre de nous viatges per cada línia el qual és de 6 nous viatges, per línia, com a màxim.

Per calcular la incidència que hi haurà a la xarxa, l'estudi aplicar un factor d'hora punta del 15%, generant un total de 41 viatges/hora punta en els dos sentits. Estima una distribució per les diferents línies de transport i conclou que tot i que no es disposen de dades d'ocupació per tram de les línies d'autobús, metro i tren, no es preveuen problemes de capacitat.

Tot i així, ja que la línia 191 és la que absorbirà un major increment de mobilitat, estima l'ocupació teòrica en hora punta, sent del 50,5%.

L'estudi conclou que l'oferta existent podrà donar resposta a l'increment de demanda previst.

Amb relació al **vehicle privat**, a partir de l'EMEF 2019, quantifica el nombre de nous desplaçaments en cotxe, moto i altres, tant urbans com interurbans.

Del total de nous desplaçaments previstos, aplica una taxa d'ocupació d'1,5 pers/cotxe i altres vehicles i 1 persona/moto, generant un total de 93 nous vehicles a la xarxa.

Alhora, estima que amb un factor d'hora punta del 15%, s'estimen 12 vehicles/hora punta en ambdós sentits.

Es conclou que tot i que no es disposa de dades d'IMD del carrer Cardenal Tedeschini, al ser una via local es preveu un volum de vehicles reduït i per tant, l'increment d'1 vehicle cada 5 minuts en hora punta, no generarà problemes de capacitat viària.

Des de l'equip redactor del present informe accepta la informació facilitada.

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 de regulació d'estudis d'avaluació de la mobilitat generada obliga a reservar places fora de la via pública destinades a aparcaments de bicicletes per a tots els usos, i per a turismes i motocicletes només en el cas dels usos residencials, d'estacions de ferrocarrils i d'autobusos interurbans.

L'estudi preveu una reserva de **23 places d'aparcament per a bicicletes**.

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
Equip. sanitaris	460,5	2.300	23 (23)		
TOTAL	460,5	2.300	23 (23)	0	0

Des de l'equip de redacció del present informe es considera vàlida la reserva de places d'aparcament previst.

Recomanació 2.

Es recomana preveure aparcament segur per a treballadors/es tant de bicicletes com VMP.

Recomanació 3.

Es recomana que d'acord amb la tipologia d'equipament, es consideri la necessitat de reservar alguna plaça per a persones de mobilitat reduïda, en un punt proper a l'accés al centre sanitari.

9. Distribució Urbana de Mercaderies

El Decret 344/2006 assenyala la necessitat de disposar d'una reserva de places de càrrega i descàrrega per a l'ús comercial i d'oficines.

L'estudi quantifica que a un radi de 200 m hi ha 19 places de càrrega i descàrrega, tot i que aquestes no se situen als carrers limítrofs del sector.

Recomanació 4.

Des de l'equip de redacció del present informe, d'acord amb la tipologia d'equipament que s'hi preveu desenvolupar, es recomana preveure punts de càrrega i descàrrega de mercaderies i també places d'aparcament reservades per a ambulàncies per tal de donar resposta a les necessitats previstes.

10. Mesures correctores

Vehicle privat

L'estudi no preveu cap proposta de millora de la xarxa de vehicle privat.

Xarxa de transport públic

L'estudi no suggereix cap millora a l'oferta del transport públic, ja que l'oferta existent dona cobertura i accessibilitat al nou sector.

Xarxa de vianants i bicicletes

L'estudi no proposa mesures correctores per a la xarxa de vianants ni de bicicletes.

Recomanació 5.

Es recomana preveure propostes de millora per fomentar el transport públic tant entre els usuaris com entre els treballadors/es.

11. Mobilitat i gènere

L'estudi incorpora dades de caracterització de la mobilitat per gènere a partir de l'EMQ de 2006. En concret aporta dades quantitatives dels desplaçaments per gènere, motiu de desplaçament i mitjà de transport.

Concreta que els homes es desplacen en major proporció per motius ocupacionals i fan un ús major del vehicle privat metre que les dones es desplacen més per motius personals i utilitzen majoritàriament els modes no motoritzats seguit del transport públic.

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

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 és 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 i considera les següents premisses:

- Per als desplaçaments en vehicle privat, la longitud mitjana de recorregut s'estima en 7,7 km
- S'ha considerat que un 60% del recorregut mitjà dels vehicles es realitza en vies urbanes amb una velocitat mitjana inferior als 50 km/h i el 40% restant a través de la xarxa d'accés a la ciutat (velocitat mitjana 70-80 km/h)

L'increment de mobilitat en vehicle lleuger representa un increment total de 205.249 veh-km/any dins el terme municipal de Barcelona.

Les emissions anuals estimades són:

Consum	10,42	tn combustible/any
CO2	31,26	tn CO2/any
NOx	69,38	Kg NOx/any
PM	7,28	Kg PM/any

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

13. Finançament de les càrregues derivades de la mobilitat generada

L'Estudi inclou el finançament previst per a la reserva d'aparcament per a bicicletes, el qual es quantifica en **1.380 €**.

14. Conclusions

L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del *Pla Especial Urbanístic per a la regulació del nou equipament sanitari-assistencial situat al carrer Cardenal Tedeschini 28, al barri del Congrés i els Indians, al districte de Sant Andreu (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**.

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 de l'Àrea de
Mobilitat