

DILIGÈNCIA

Aprovació inicial per JGL en data 26/02/2024



Calafell, a data de signatura electrònica

El secretari

ALEXANDRE
PALLARÈS
CERVILLA
SECRETARI

Fecha:
2024.11.2
5 14:18:54
+01'00'

DILIGÈNCIA

Aprovació definitiva al Ple de 25/10/2024



Calafell, a data de signatura electrònica

El secretari

ALEXANDRE
PALLARÈS
CERVILLA
SECRETARI

Fecha:
2024.11.2
6 14:05:26
+01'00'

RESIDÈNCIA PER A GENT GRAN A CALAFELL

Carrer Masia de la Sinia 2-6, Calafell, Tarragona

PLA ESPECIAL URBANÍSTIC. NOVENBRE 2023

Artistic
Technical
& Social
Architecture

BTA
Diagonal 538 3r 1a
08006 Barcelona
T +34 934 585 804
www.bta.cat

BTA

PLA ESPECIAL URBANÍSTIC D'ORDENACIÓ I DEFINICIÓ DEL TIPUS DE EQUIPAMENT SITUAT AL RAMBLA NOVA DE CALAFELL.

I. MEMÒRIA	2
1. Promotor, Propietari, Operador i Redactor	2
2. Àmbit de planejament	2
3. Planejament vigent i antecedents urbanístics	2
4. Objecte del Pla	3
5. Estat actual	3
6. Justificació del nou ús	3
7. Objectius urbanístics i conveniència de la redacció d'un pla	6
8. Descripció i justificació de la proposta en funció dels objectius	7
9. Reflexió sobre la perspectiva de gènere	8
10. Determinacions urbanístiques que es contemplen per tal d'assolir els objectius. .	9
11. Justificació legal de l'instrument de planejament, amb referència a la normativa aplicada	9
II. NORMES URBANÍSTIQUES	10
III. GESTIÓ	12
IV. AVALUACIÓ ECONÒMICA	12
V. PLA D'ETAPES	12
VI. JUSTIFICACIÓ MEDIAMBIENTAL	12
VII. MOBILITAT SOSTENIBLE	14
VIII. PROGRAMA FUNCIONAL DE L'EQUIPAMENT	15

PLA ESPECIAL URBANÍSTIC D'ORDENACIÓ I DEFINICIÓ DEL TIPUS DE EQUIPAMENT SITUAT AL RAMBLA NOVA DE CALAFELL.

PLA ESPECIAL URBANÍSTIC D'ORDENACIÓ VOLUMÈTRICA I DETERMINACIÓ DEL TIPUS D'EQUIPAMENT DE LA FINCA SITUADA A LA CANTONADA FORMADA PELS CARRERS PRIORAT I RAMBLA NOVA DE CALAFELL

I. MEMÒRIA

1. Promotor, Propietari, Operador i Redactor

El **promotor** del present Pla Especial és:

- La Fundació Santa Teresa
- CIF: G43392364
- Representant: José Carlos Eiriz
- Domicili de la societat: Av Santa Oliva n 20-22, 43700 El Vendrell (Tarragona)
- Domicili a efectes de notificacions: Avda. Diagonal 538, 3-1, 08006-Barcelona

El **propietari** de la finca és l'Ajuntament de Calafell Referència Cadastral: 9913103CF7691S0001SJ.

L'**Operador** que gestionarà la residència assistida i centre de dia per a gent gran és la pròpia Fundació Santa Teresa

Redactor del PEU: Batllori&Trepat arquitectes SLP, representat per Marc Trepas Carbonell, col·legiat 17892/6, amb domicili professional a Barcelona (08006) Av. Diagonal, 538, 3-1.

2. Àmbit de planejament

L'àmbit d'actuació del present Pla Especial Urbanístic compren la parcel·la corresponent a la finca cantonera que dona al carrer del Priorat amb la Rambla Nova de Calafell.

Tot i que la finca cadastral té una superfície de 12.549 m² i inclou la masia catalogada, la finca que es correspon amb l'àmbit d'actuació del present Pla Especial Urbanístic té una superfície de 6.440,67 m².

Referència cadastral: 9913103CF7691S0001SJ.

3. Planejament vigent i antecedents urbanístics

El vigent POUM de Calafell, aprovat definitivament el 24 de gener de 1911 i essent executiu des del 5 de maig de 2011, atorgà a la finca situada al carrer Masia de la Sinya, 2-6 la qualificació urbanística 4p/4c/4d/4e/4s/4t (**sistema d'equipaments comunitaris i dotacions de caràcter local**).

Segons l'article 49 del POUM, aquesta qualificació vol dir que a la finca es pot edificar qualsevol tipus d'equipament que preveu la normativa es a dir:

- 4p: Centres públics de caràcter administratiu
- 4c: Equipaments culturals i religiosos
- 4d: Equipaments docents
- 4e: Equipaments esportius i recreatius

- 4s: Equipaments sanitari assistencials
- 4t: Equipaments de serveis tècnics i transports.

El punt 5 de l'article 49 diu el següent:

4. *Per a la modificació del tipus d'ús existent, dins dels usos propis del sistema d'equipaments, caldrà la formulació prèvia d'un Pla Especial urbanístic*

En el nostre cas, la qualificació permet tots els usos d'equipament entre els que hi ha el sanitari assistencial, dins dels quals hi ha les residència assistides per a gent gran i persones amb discapacitat intel·lectual.

L'article 51 defineix les condicions d'edificació per al sistema d'equipaments i diu entre altres coses el següent:

1. L'edificació dels sòls afectats al sistema d'equipament s'ajustarà a l'establert pel planejament especial o parcial que estableixi la corresponent ordenació detallada. Aquesta ordenació establirà les condicions d'edificació d'acord amb les necessitats funcionals pròpies de l'equipament a implantar, tot garantint la seva correcta integració en l'entorn.
2. En el sòl urbà els equipaments que no tinguin una ordenació específica podran desplegar-se seguint les regles edificatòries dels tipus d'ordenació de les zones que els envolten i esgotar les condicions d'edificació vigents en aquests. .../...

4. Objecte del Pla

L'objecte del pla és la ordenació volumètrica de l'equipament amb la modificació d'algunes normes urbanístiques per tal d'adaptar-les a les necessitats i condicions funcionals de l'equipament que es pretén construir per una banda, i a les condicions arquitectòniques de protecció de la Masia per l'altra.

Finalment també es defineix el tipus d'equipament que com que la finalitat última és la de construir una residència assistida i centre de dia per a gent gran, el tipus d'equipament que es proposa serà la clau 4s, amb el tipus **Sanitari-Assistencial**.

5. Estat actual.

Actualment el solar en el que es defineix l'àmbit del present Pla Especial Urbanístic està desocupat en la seva totalitat.

6. Justificació del nou ús

L'increment de l'esperança de vida i el progressiu envelliment de la població han provocat que cada vegada hi hagi més necessitat de crear places residencials per a persones grans amb certes dependències.

De diferents manifestacions de Organització Mundial de la Salut (OMS) i la necessitat social que s'ha pogut contrastar a Catalunya, aconsella que cada població disposi de un 5% de places per atendre persones grans en la seva diversitat de situacions en relació al nombre de persones més grans de 65 anys. Es evident que si aquesta població de majors de 65 anys augmenta, serà necessari un increment significatiu de les places residencials per a la seva atenció.

És per aquest motiu que el sector està experimentant un fort creixement pel que fa a dotar a la societat dels recursos residencials i assistencials necessaris per a atendre a les persones grans. Aquesta necessitat general de la societat en l'àmbit de l'atenció a les persones grans amb dependència se li suma la voluntat del promotor i operador d'aquesta futura residència d'integrar en un mateix edifici pares grans amb fills amb discapacitat intel·lectual per tal de garantir que puguin seguir vivint junts i al mateix temps de poder donar a totes les persones les atencions que requereixen i necessiten. La construcció d'aquest equipament ha estat finançat pels fons Next Generation amb un 50% de la total inversió.

6.1. Justificació numèrica del nou ús

Nombre actual de places en les diferents residències assistides per a gent gran autoritzades pel Departament de Treball, Afers Socials i Famílies de la Generalitat de Catalunya:

Núm. de reg.	Nom del servei	Tipologia del servei	Data d'ins.	Cap.	Adreça	Municipi	Codi	Comarca
S09416	Centre Residencial Com a Casa	Servei de residència assistida per a gent gran	03/05/2017	16	Av. Central, 7	Calafell	43820	Baix Penedès
S05553	Mimara Calafell Park	Servei de residència assistida per a gent gran	14/05/2003	88	C. Lluís Companys, 49-50	Calafell	43882	Baix Penedès
S04461	Residencia La Palmera de los Angeles	Servei de residència assistida per a gent gran	09/12/1999	32	C. Garona, 5	Calafell	43882	Baix Penedès
				136				

El total de places residencials per a gent gran en residència assistida a Calafell és de 136 places, segons la informació obtinguda del Registre d'Entitats, Serveis i Establiments Social del Departament de Treball, Afers Socials i Famílies de la Generalitat de Catalunya.

Com ja he esmentat, es aconsellable disposar d'un 5% del nombre de persones més grans de 65 anys en places residencials. La població de persones més grans de 65 a Calafell és de 6.058 segons informació obtinguda a INDESCAT.

Població a 1 de gener. Per sexe i edat en grans grups									
Calafell									
Font: Idescat, a partir del Padró continu de l'INE.									
Institut d'Estadística de Catalunya									
https://www.idescat.cat/pub/?id=pmh&n=1181&geo=mun:430379									
	Homes. De 0 a 14 anys	Homes. De 15 a 64 anys	Homes. 65 anys o més	Dones. De 0 a 14 anys	Dones. De 15 a 64 anys	Dones. 65 anys o més	Total. De 0 a 14 anys	Total. De 15 a 64 anys	Total. 65 anys o més
2022	2131	9680	2790	1953	9280	3268	4084	18960	6058

La conclusió és que Calafell té un dèficit de 167 places de Residència Assistida per a Gen Gran:

Places segons recomanació: 5% x 6.058 = 303 places
Places actual a Badalona segons RESES 136 places
Places necessàries per a acomplir els objectius de la OMS..... **167 places**

És per tot plegat que considerem justificat, doncs, la creació d'un nou centre residencial de qualitat per atendre a les persones grans en situació de dependència. Per tant, la residència que es proposa de construir és del tipus assistit degut que hi ha un necessitat de més del 100% de places residencials per a persones grans. Amb més motiu si féssim aquest mateix estudi per a tota la comarca.

6.2. Justificació qualitativa del nou ús: El model d'Atenció Centrada en la Persona

El model que es proposa d'equipament residencial per a gent gran s'inspira en els models nòrdics de distribució per unitats de convivència ajustant la seva implementació a la capacitat econòmica de la nostra societat així com també pel que fa a les diferències culturals.

L'Atenció Centrada en la Persona és el paradigma que tot el sector residencial per a gent gran està implementant en la gestió dels seus centres. Fonamentalment, la ACP tracta de posar al centre de tot a la persona, fugint de qualsevol sistema basat en un reglament de règim interior igualitari per a tots els residents. Es tracta, en definitiva, de que les persones puguin seguir fent la vida que feien un cop hagin decidit establir la seva residència en un equipament especialitzat per a la seva atenció.

Aquest respecte per la persona fa que l'arquitectura hagi de replantejar molts dels aspectes a partir dels quals es fa el projecte.

6.3. Perquè proposar el model d'Atenció Centrada en la Persona?

Una de les qüestions que hem de tenir en compte els arquitectes és quin és l'objectiu del nostre projecte. Entenem que el nostre treball tracta de tres aspectes generals:

- Aspecte artístic, la arquitectura és un art que ha de desenvolupar-se mitjançant conceptes com el volum, la llum, el contrast, les textures...la sensibilitat.
- Aspecte tècnic, conceptes com la sostenibilitat, el consum d'energia, l'estructura han de ser resolts en el projecte; i per últim,
- Aspecte social, és a dir, el motiu pel qual estem creant l'edifici: les persones.

Per tant, entenem que sense un coneixement de les necessitats de les persones que han de viure a l'edifici, és difícil decidir quin art i quina tècnica és la més adequada per a la seva definició. Aquestes persones que hem de conèixer, són els residents en primer lloc i també els treballadors, així com els visitants i les famílies.

Les persones grans que habitualment viuen en una residència, solen ser persones que tenen algun tipus de situació de dependència. Tot i que aquesta sigui lleugera, cal tenir present que totes les persones, siguin vàlides, amb dependència lleugera o més severa, han de poder viure la seva vellesa de forma activa, i com ells vulguin. Ara bé, les persones que hem de tenir més en compte, són les que pateixen una dependència més severa, que, habitualment, ve acompanyada d'algun tipus de demència que les fa tenir moltes dificultats per entendre el que els està passant al seu voltant, i, per una altra banda, també els provoca grans dificultats per poder expressar el que no són capaços d'entendre. Si ens posem en una situació com la que acabo de descriure, és fàcil d'entendre que, si ens trobem en unitats molt grans amb moltes persones en aquesta situació, el nostre estat d'ansietat, de depressió i d'estrès seria molt alt i difícil de contenir.

A aquesta situació hem d'afegir que l'ingrés en una residència, sigui pel motiu que sigui, sol ser un canvi en la vida d'una persona moltes vegades no voluntari, encara que si per necessitat i consentit, que genera d'entrada una sensació difícil de suportar.

El model ACP, entès com aquell que permet que cada una de les persones ateses puguin seguir amb el ritme de vida habitual, és el que ajuda a aquestes persones a ser més felices i a gaudir de la vida en espais agradables però al mateix temps fàcils d'assimilar. Es tracta, en definitiva, de saber què desitgen fer i què poder fer per davant del que no poden fer o entendre. Es tracta de conciliar un envelliment actiu que permeti a les persones desenvolupar-se tot i les seves dependències i/o discapacitats amb un tracta personalitzat, però no necessàriament individualitzat.

És evident que uns espais que promouen aquesta sensació de seguretat i tranquil·litat fan que el treball dels assistents sigui més fàcil. I la felicitat dels residents i assistents, fa que els familiars visquin la situació amb molta més alegria i serenitat.

6.4. Principals característiques de l'edifici per implementar de forma eficient l'ACP.

Si observem alguns exemples de països nòrdics, dels quals neix l'ACP, veurem que es tracta d'edificis molt diferents als que tenim al nostre país. Les seves principals característiques són:

- Imatge més domèstica
- Eliminen, en la mesura del possible, la imatge institucional.
- Residències distribuïdes en unitats de convivència estanques e independents molt més petites.
- Habitacions concebudes com autèntics habitatges més grans i individuals.
- Espais més petits on les persones puguin trobar la tranquil·litat i el confort necessari.

És una evidència que no tots aquest aspectes poden aconseguir-se amb les condicions econòmiques que tenim a Catalunya, però si hem pensat que ens podem acostar al concepte a partir de la creació d'edificis suficientment flexibles com per poder acceptar el model dintre d'una sostenibilitat econòmica raonable.

Com es podrà veure als plànols NO vinculants de proposta arquitectònica de l'edifici, proposem una distribució de 3 unitats de convivència de 14, 17 i 21 persones a les plantes primera i segona que són més grans, i una unitat de 23 persones. Aquesta distribució permet la gestió del centre en unitats més petites del que és habitual, concebudes com a habitatges separats del conjunt de la residència, tot i que permeten una gestió conjunt del mateix.

La planta baixa queda per al servei global de la residència i el centre de dia per a 25 persones.

7. Objectius urbanístics i conveniència de la redacció d'un pla

El present Pla Especial té com a objecte i finalitat l'ordenació volumètrica i la concreció del tipus d'equipament de la finca existent.

Com ja s'esmenta i justificat, el nou ús que es proposa és el de Sanitari Assistencial per tal de poder edificar una nova residència assistida. Les residències assistides per a gent gran són un dels equipaments que estan dins de la Cartera de Serveis Socials de Catalunya i el seu objectiu és el de facilitar un entorn residencial, amb caràcter permanent o

temporal, i l'assistència integral a les activitats de la vida diària per a persones gran amb dependències.

Proposem una ordenació volumètrica amb una certa modificació dels paràmetres urbanístics previstos inicialment al POUM de Calafell.

Les condicions urbanístiques de les zones que envolten l'àmbit permeten la construcció d'edificis de planta baixa més dues plantes pis amb una ocupació màxima del 40%. A les zones d'equipament no queda definida un paràmetre d'edificabilitat.

Dins de la mateixa finca cadastral actual però fora de l'àmbit del present Pla Especial, hi ha una Masia catalogada de planta baixa i una planta pis. Per tal de respectar aquest edifici, es proposa construir la residència només amb planta baixa i una sola planta pis amb una altura de 8 m com a màxim. Això requereix ocupar més del 40% en planta per tal de poder desenvolupar el programa funcional que requereix la residència que es necessita construir.

Per altra banda, la normativa de la zona, dona com a longitud límit de les façanes dels edificis 45 m, cosa que tampoc permet la construcció de la residència que es necessita.

Finalment, també cal ajustar lleugerament el paràmetre corresponent a l'adaptació topogràfica per tal de poder fer un edifici en el que les plantes s'adaptin topogràficament i al mateix temps no es creïn mitjos nivells que provoquin barreres arquitectòniques o sistemes impossibles de gestionar correctament per a les persones amb dependència i dificultats motrius. Per tant es proposa que l'article 129 quedi modificat exclusivament per aquest solar de tal forma que la topografia pugui ser modificada amb una excavació màxima de 2 m (com està ara mateix, però amb la possibilitat de pujar de nivell fins a 1,5 m, es a dir, 0,50 m més del que indica aquest article en el POUM. Sembla una modificació poc invasiva tenint en compte que habitualment els desmunt en general en altres planejaments pot ser fins a 2,20 m i el terraplenat fins a 1,50 m.

Per aquests motius es proposa la redacció del present Pla Especial Urbanística per tal de ordenar la volumetria seguint els següents aspectes:

- Reduir l'altura reguladora a 8 m corresponent a Planta baixa i una sola planta pis.
- Augmentar la ocupació del 40% al 60%
- Augmentar la longitud de façana màxima dels 45 m actuals al 65 m.
- Definir l'adaptació topogràfica amb la possibilitat d'un desmunt de fins 2,00 m i un terraplenat de 1,50 m respecte de la rasant topogràfica.
- Definir el tipus d'equipament com a sanitari assistencial clau 4s

8. Descripció i justificació de la proposta en funció dels objectius

L'objectiu del present Pla Especial Urbanístic és l'ordenació volumètrica i la definició del tipus Sanitari Assistencial per poder construir una nova residència assistida i centre de dia per a gent gran.

Aquesta nova residència disposarà de planta baixa i planta pis amb un edifici escalonat per tal d'adaptar-lo a la topografia actual. Per tant, més que de planta baixa o pis parlarem de nivell 0, nivell 1 i nivell 2

Al nivell 0 està destinat les següents àrees:

- Àrea de recepció (entrada i sala de visites)
- Àrea de administració i direcció
- Àrea de serveis al resident (serveis mèdic, perruqueria, podologia)
- Àrea de serveis d'Hosteleria (cuina, bugaderia magatzems)
- Àrea de centre de dia
- Àrea de activitats i convivència (biblioteca, sala TV, sala d'estar)
- Una àrea de residència amb dues unitats de convivència de 12 persones cada una aproximadament.

Al nivell 1 que en la part posterior es converteix de nou en planta baixa donada la topografia del solar, es distribueix en la seva totalitat en diferents unitats de convivència. Es proposa un edifici molt modular amb unitats de 6 persones que es poden sumar amb altres fins a generar unitats de 12 o de 24 persones.

Al nivell 2 que es situa sobre la part del nivell 1 que té la consideració de planta baixa, hi ha la resta d'unitats de convivència amb la mateixa modulació que en la planta inferior.

Per més detall es poden veure els plànols no vinculants del projecte en base el qual es redacta el present PEU.

9. Reflexió sobre la perspectiva de gènere

El present Pla Especial Urbanístic es redacta amb l'objecte de poder construir una residència assistida i centre de dia per a gent gran. Com s'ha explicat en els punts anteriors, l'edifici està pensat per atendre persones grans amb dependència. Els espais s'han pensat perquè totes les persones puguin ser ateses mitjançant la metodologia de l'atenció centrada en la persona. Aquest és un dels objectius principals de la residència, per la qual cosa, en el seu disseny s'ha tingut molta cura que els espais permetin que totes les persones, independentment del seu gènere, puguin continuar desenvolupant la seva història de vida.

Per tant, aspectes com l'accessibilitat, la llum, els materials i, en definitiva, els espais, tant interiors com exteriors permetin que tant les persones usuàries com les que hauran d'atendre-les no tinguin cap dificultat per aconseguir-ho.

S'ha tingut molta cura que l'edifici quedi separat del perímetre exterior, per crear un espai de coixí entre l'espai públic i l'espai privat, de manera de procurar que cada persona aconsegueixi la tranquil·litat que li permeti obtenir els seus objectius en la vida.

La distribució de l'edifici per unitats de convivència, amb espais interiors i exteriors segurs pretenen eliminar tot tipus de jerarquia arquitectònica. Tots els residents tenen els mateixos drets siguin quina sigui la seva condició de gènere o grau de dependència. Per aquest motiu, la planificació urbanística s'ha desenvolupat a partir del disseny de l'edifici que, com ja s'ha explicat en punts anteriors, es basa en la necessitat que les persones grans amb dependència puguin mantenir el màxim possible les millors condicions de vida i autonomia personal. Es tracta, en definitiva, d'afegir vida als anys en lloc d'anys a la vida, per a la qual cosa es necessiten espais i entorns sense jerarquia, com els que es proposen en aquest PEU.

10. Determinacions urbanístiques que es contemplen per tal d'assolir els objectius.

El paràmetres urbanístics que es proposen en el present Pla Especial Urbanístic per a assolir els objectius són els següents:

- Tipus: Sanitari Assistencial
- Tipus d'ordenació: Volumetria específica
- Edificabilitat: en funció del programa funcional
- L'alçada reguladora màxima és 8 corresponent a planta baixa i una planta pis.
- Ocupació: 60%.
- Longitud màxima de façana: 65 m.
- Modificació del terraplenat màxim fins a 1,50 m en lloc de 1,00 m per sobre de la cota tipogràfica inicial.

11. Justificació legal de l'instrument de planejament, amb referència a la normativa aplicada.

El Pla Especial Urbanístic per a definició de l'ús de la finca s'ha redactat d'acord amb l'ordenament vigent de Catalunya en matèria d'urbanística, més concretament el DL 1/2010, de 3 d'agost, pel qual s'aprova el text refós de la Llei d'Urbanisme, amb les modificacions introduïdes per la Llei 3/2012 del 22 de febrer (art.67.1) que diu:

Article 67. Plans especials urbanístics de desenvolupament

1. En desenvolupament de les previsions del planejament territorial o del planejament urbanístic general, es poden aprovar plans especials urbanístics si són necessaris per a assolir les finalitats següents:

- a) *La protecció del medi rural i del medi natural.*
- b) *La protecció de béns catalogats.*
- c) *El desenvolupament del sistema urbanístic de comunicacions i les seves zones de protecció.*
- d) ***El desenvolupament del sistema urbanístic d'equipaments comunitaris. Si el planejament urbanístic general no ho fa, poden concretar l'ús de l'equipament comunitari i la titularitat pública o privada.***
- e) *El desenvolupament del sistema urbanístic d'espais lliures públics.*
- f) *L'ordenació del subsol, si no és objecte d'una altra figura de planejament urbanístic derivat.*
- g) *La identificació i la regulació de les masies, cases rurals i altres edificacions a què fan referència els articles 47.3 i 50.*
- h) *Les actuacions específiques en sòl no urbanitzable a què fa referència l'article 47.4.*
- i) *La implantació d'obres i usos relacionats amb l'activitat de càmping i amb l'aparcament de caravanes, autocaravanes i remolcs tenda previstos expressament en el pla d'ordenació urbanística municipal.*
- j) *La implantació d'activitats vinculades a l'explotació de recursos naturals.*
- k) *Qualsevol altra finalitat anàloga.*

El contingut del present Pla Especial s'ajusta igualment a les premisses establertes per la normativa vigent sobre les finques objecte d'aquest projecte.

Els Plans Especials tenen l'objecte d'ordenar àmbits concrets (totals o parcials) de sòl urbà en desenvolupament del POUM i suplir o completar la manca d'ordenació detallada

que l'article 58 del Text refós de la Llei d'urbanisme de Catalunya imposa al planejament general. La seva regulació bàsica es troba a l'article 67.1 d) i 69, en relació amb el 116.3 del TRLUC, en virtut del qual els sistemes urbanístics previstos en el Planejament general poden ser desenvolupats i executats mitjançant un pla especial.

En aquest cas, es tracta de l'ordenació volumètrica i la definició del tipus d'equipament. Per tant, la documentació de que es compon, el pla especial compta amb les determinacions pròpies de la seva naturalesa i finalitat, degudament justificades i desenvolupades, reflectides en els documents següents:

- Memòria
- Normativa
- Gestió
- Avaluació econòmica
- Pla d'Etapes
- Justificació mediambiental
- Mobilitat sostenible
- Programa funcional de l'equipament
- Plànols d'informació
- Plànols d'ordenació
- Estudi d'avaluació de la mobilitat generada
- Reportatge fotogràfic
- Avantprojecte no vinculant

La proposta arquitectònica és la de construir un edifici destinat a Residència Assistida per a gent gran.

II. NORMES URBANÍSTIQUES

Art 1. Objecte i àmbit del Pla

1. Constitueix l'objecte del present Pla Especial l'ordenació volumètrica i la determinació del tipus d'equipament de la finca situada al carrer Masia de la Sínia, 2-6 de Calafell.
2. La present normativa es d'aplicació per al solar abans descrit que té la qualificació d'equipament clau 4p/4c/4d/4e/4s/4t. L'àmbit té una superfície total de sòl de 6.440,67 m².

Art. 2 Marc Legal

1. El Pla Especial urbanístic que ens ocupa s'ha redactat d'acord amb l'ordenament vigent de Catalunya en matèria urbanística: DL 1/2010 del 2 d'agost, pel que s'aprova el text refós de la Llei d'Urbanisme (en endavant TRLU), amb les modificacions introduïdes per la Llei 3/2012, del 22 de febrer, de modificació del TRLU i la Llei 2/2014, del 27 de Gener, de mesures fiscals, administratives, financeres i del sector públic
2. En tot element no previst explícitament en els articles següents i en els plànols d'ordenació d'aquest PEU, es contempla el que es disposa per les Normes Urbanístiques del POUM de Calafell

Art. 3 Contingut documental

El contingut documental d'aquest Pla Especial consta de la següent documentació:

- I. Memòria
- II. Normes Urbanístiques
- III. Documentació gràfica
- IV. Reportatge fotogràfic
- V. Avantprojecte no vinculant

Art. 4 Vinculació normativa

Tenen caràcter normatiu:

- La present normativa

Art. 5 Interpretació

1. Són d'aplicació els criteris d'interpretació establerts a l'article 10 del text refós de la Llei d'urbanisme. En la interpretació de les determinacions que s'expressen gràficament en els plànols d'ordenació, tindran preferència aquells en que la definició de les determinacions sigui més concreta.
2. Si es produeix una contradicció entre diverses determinacions, la interpretació es farà en coherència amb els objectius i plantejaments que hagin estat explicats.

Art. 6 Qualificació del sòl

La finca objecte del present Pla Especial està qualificada amb la clau 4p/4c/4d/4e/4s/4t, sistema de dotació i equipament comunitari. Aquest Pla Especial no modifica la qualificació del sòl.

Art. 7. Condicions de l'edificació

Aquest article complementa els plànols d'ordenació que tenen caràcter normatiu.

1. Tipus: El tipus d'equipament serà el de Sanitari Assistencial Clau 4s
2. Titularitat: La titularitat serà pública poden disposar de concessió administrativa i gestió privada
3. Perfil regulador: El que fixa els plànols d'ordenació
 - Volumetria específica flexible.
 - Altura reguladora de 8,00 m corresponent a PB + 1 PP.
4. Nombre màxim de plantes: PB + 1 PP
5. Coeficient d'edificabilitat: Segons programa funcional
6. Ocupació: 60%
7. Adaptació topogràfica: Es modifica l'article 129 en el sentit de permetre augmentar el nivell fins a 1,5 m per sobre de la cota natural del terreny, quedant redactat de la següent manera per a l'Àmbit del present Pla Especial: *Només es permet augmentar en un màxim d'1,5 m i disminuir en un màxim de 2m. el perfil natural del terreny per adaptar-lo a les necessitats de l'edificació i l'enjardinament.*
8. Per sobre de la coberta s'autoritzen els badalots d'escala necessaris i ascensor necessaris a banda de les instal·lacions necessàries que podran ser tapades amb sistemes lleuger i proteccions acústiques.

III. GESTIÓ

Es tracta d'un Pla Especial d'ordenació volumètrica i definició del tipus d'equipament. No es preveu cessions, ni urbanització, per tant la gestió serà d'execució directe mitjançant les corresponent llicència d'obres.

IV. AVALUACIÓ ECONÒMICA

El valor d'aquest Pla Especial és el mateix que el valor del projecte de edificació de la residència que segons l'estimació de pressupost feta en base a l'avantprojecte no vinculant redactat és de 6.170.777,94 euros.

No és necessari calcular la sostenibilitat econòmica d'aquest Pla Especial perquè al tractar-se d'una definició de l'ordenació volumètrica i de definició del tipus d'equipament i no haver cap urbanització nova a fer i cedir a l'ajuntament, aquest no haurà de fer front a cap despesa derivada del manteniment de cap urbanització.

V. PLA D'ETAPES

Es proposa una única etapa que serà la construcció de l'edifici que es proposa en el present Pla Especial. El termini de construcció s'estima en 24 mesos un cop concedida la preceptiva llicència d'obres.

VI. JUSTIFICACIÓ MEDIAMBIENTAL

6.1. Descripció de la proposta

El pla especial urbanístic té per objectiu la Ordenació volumètrica per a la implantació d'un equipament de tipus sanitari assistencial desenvolupant les previsions del planejament vigent.

El pla desenvolupa un àmbit d'equipament que consolida una finca situada a la cantonera definida pels carrers del Priorat i la Rambla Nova de Calafell.

La residència assistida per a gent gran preveu una oferta de 120 llits de forma òptima tot i que possiblement disposarà de 136 llits com a ocupació màxima. L'edifici disposarà de planta baixa i una planta pis per ajustar la seva altura a la masia catalogada que hi ha al costat de l'àmbit del present PEU.

6.2. Anàlisi ambiental

L'àmbit d'actuació es troba en un sector urbà consolidat. Al voltant de l'àmbit hi ha molts habitatges, un centre de dia per a persones amb discapacitat intel·lectual gestionat per la mateixa Fundació Santa Teresa que gestionarà la residència, i està prevista la construcció de més de 100 habitatges protegits.

L'avantatge d'un entorn de nova planta per una implantació d'un servei sanitari-assistencial permet valorar positivament la localització segons criteris ambientals.

6.3. Justificació de la proposta

La operació proposada genera un edifici amb molt poca altura envoltada de jardins tant al perímetre com de forma interior amb la creació de patis enjardinats. Està prevista una relació íntima amb el centre de dia per a persones amb discapacitat intel·lectual que hi ha al costat mateix de la residència.

Des del punt de vista urbà, l'edifici pretén seguir completant una illa d'equipaments, amb la zona esportiva per una banda i una altra zona de serveis de caràcter social on s'integra la residència.

Respecte la conveniència i oportunitat del seu desenvolupament és favorable en aquest moment, tant socialment com urbanísticament: socialment perquè l'oferta de residències de gent gran es deficitària a la població i urbanísticament perquè la seva construcció coincidirà amb completar una mica més la illa d'equipaments abans esmentada.

6.4. Mesures ambientals a tenir en compte en els projectes

Es proposa una sèrie de mesures que contribueixen al compliment de condicionants mediambientals i que eliminen el ris d'agressió ambiental.

Cobertes enjardinades:

- La ordenació proposada modifica la normativa reduint una planta l'altura de l'edifici, de manera que crear un edifici més extens i menys alt amb moltes cobertes que podran ser enjardinades per tal de generar activitat pels residents dels centre.
- S'instal·larà un sistema degoteig per tal d'evitar el rec amb màniga i afavorir l'estalvi d'aigua.
- Plantació d'espècies autòctones o de clima mediterrani, preferiblement d'exemplars que destaquin per la seva raresa, o per la seva manca d'exemplars sense que s'hagi de tenir especial cura d'ells, minimitzant els requeriments de manteniment.

Il·luminació:

- Es seleccionarà les lluminàries entre les que produeixen la mínima contaminació lumínica. La il·luminació artificial de la residència i de la seva coberta enjardinada no produirà contaminació lumínica als edificis veïns.
- S'evitarà l'excés de consum elèctric triant làmpades que relacionin estalvi energètic i temperatura de color de qualitat. Per altra banda es proposarà la instal·lació de captadors solars amb l'objectiu de reduir al màxim el consum energètic aprofitant les grans cobertes que disposarà el centre al haver reduït una planta i proposar un edifici més extens.

Edificació:

- Es tindran en compte les ordenances municipals mediambientals així com la normativa vigent en el moment d'atorgar llicència d'obres.
- Respecte a l'aïllament acústic dels edificis, les façanes, obertures i tancaments, hauran de tenir com a mínim un 25% més d'aïllament acústic respecte a la normativa aplicable vigent.

- Ens les façanes sud i oest es justificarà l'ús de sistemes de control solar per tal que d'interior de l'edificació quedi protegit del sol d'estiu i es permeti l'entrada del sol d'hivern.

VII. MOBILITAT SOSTENIBLE

Veure Estudi de l'Avaluació de la mobilitat sostenible en document annex a la present memòria.

PLA ESPECIAL URBANÍSTIC D'ORDENACIÓ I DEFINICIÓ DEL TIPUS DE EQUIPAMENT SITUAT AL RAMBLA NOVA DE CALAFELL.

VIII. PROGRAMA FUNCIONAL DE L'EQUIPAMENT

En el següent quadre s'indica el programa funcional del projecte no vinculant que s'adjunta al present PEU. Aquest programa és enunciatiu de l'equipament que es proposa, però no exhaustiu pel que fa a la seva ubicació concreta, per tant, podrà ser modificat a criteri dels redactors del projecte dins dels paràmetres urbanístics que queden definits en aquest Pla Especial.

8.1. Planta nivell 0

No es defineix una planta soterrània específicament però si que hi ha part de la planta baixa que quedarà encastada al terreny i passarà a tenir consideració de planta soterrània. Per tant, preferim parlar de nivells definint el nivell 0 on es situa la planta per on s'entra amb la gran part de la seva superfície com a planta baixa.

El quadre de superfícies d'aquesta planta que anomenem nivell 0 és el següent:

SUPERFÍCIES ÚTILS INTERIORS			SUPERFÍCIES ÚTILS INTERIORS		
NIVELL	SALA	m2	NIVELL	SALA	m2
NO	Hall	89,3	NO	Escala 1	15,9
	Entrada	5,4		Vest. Ind. Escala 2	7,9
	Recepció	9,9		Escala 2	15,9
	Administració	11,4		Vest. Ind. Escala 4	7,9
	Sala de reunions	15,4		Escala 4	15,9
	Despatx 1	10,6		Sala - Menjador F	102,8
	Despatx 2	11,7		Control F	10,6
	Circulació 2	96,2		Brut F	4
	Bany geriàtric 1	5,1		Magatzem F	4,1
	Bany geriàtric 2	14,8		Neteja F	4
	Sala Visites 1	11		Bany Geriàtric F	4,1
	Sala Visites 2	11		Circulació F1	20,1
	Escala 3	15,9		F101 - Bany	3,9
	Despatx Polivalent	16,3		F101 I - Hab	14,1
	Sala Polivalent	68,4		F102 - Bany	3,9
	Fisoterapia	68,4		F102 I - Hab	14,1
	Metge	21,7		F103 F105 - Vestibul	6
	Farmacia	9,8		F103 F105 - Bany	3,9
	Perruqueria-Podologia	22,7		F103 I - Hab	11
	Magatzem 2	19,7		F105 I - Hab	11
	Circulació 1	65,3		F104 F106 - Vestibul	6
	Vestuaris Homes	22,3		F104 F106 - Bany	3,9
	Vestuaris Dones	62,2		F104 I - Hab	11
	Morgue	10,9		F106 I - Hab	11
	Instal·lacions	26,6		Circulació F2	15,7
	Vest. Indep. 1 Cuina	7		F107 F109 - Vestibul	6
	Cuina Industrial	117,4		F107 F109 - Bany	3,9
	Vest. Indep. 2 Cuina	4,7		F107 I - Hab	11
	Magatzem contenidors	24		F109 I - Hab	11
	Circulació 4	39,8		F108 F110 - Vestibul	6
	Circulació 5	33,7		F108 F110 - Bany	3,9
	Bugaderia	65,4		F108 I - Hab	11
	Magatzem 1	64,3		F110 I - Hab	11
	L.T. Aigüa	46,8		F111 - Bany	4,2
	L.T. Electricitat	16,1		F111 S - Hab	17,7
	Circulació 6	36,7		F112 - Bany	4,3
	L.T. Telecomunicacions	9		F112 I - Hab	13,6
	Magatzem 4	9	TOTAL Nivell 0		1636,1
	Vest. Ind. Escala 1	7,9	Sup. Útil considerada soterrani		295,1

PLA ESPECIAL URBANÍSTIC D'ORDENACIÓ I DEFINICIÓ DEL TIPUS DE EQUIPAMENT SITUAT AL RAMBLA NOVA DE CALAFELL.

8.2. Planta nivell 1

Aquesta planta està composta per un conjunt de unitats de convivència escalables amb un mínim de 6/8 persones fins a 24 amb l'addició de 4 de les unitats de 6/8 persones. Cada unitat de convivència disposa de

El quadre de superfícies de la planta baixa és el següent:

SUPERFÍCIES ÚTILS INTERIORS			SUPERFÍCIES ÚTILS INTERIORS			SUPERFÍCIES ÚTILS INTERIORS			SUPERFÍCIES ÚTILS INTERIORS		
NIVELL	SALA	m2	NIVELL	SALA	m2	NIVELL	SALA	m2	NIVELL	SALA	m2
N1	Vestib. Ind. Escala 1	7,9	N1	Control B	10,6	N1	D212 I - Hab	14,1	N1	E204 I - Hab	11
	Escala 1	15,9		Circulació B1	15,7		D212 - Bany	3,9		E206 I - Hab	11
	Sala - Menjador A	102,8		Magatzem B	4,1		D211 - Hab	14,1		Circulació E2	16,5
	Control A	10,6		Brut B	4		D211 - Bany	3,9		E207 E209 - Vestibul	6
	Magatzem A	4,1		B203 B205 - Vestibul	6		D207 D209 - Vestibul	6		E207 E209 - Bany	3,9
	Brut A	4		B203 B205 - Bany	3,9		D207 D209 - Bany	3,9		E207 I - Hab	11
	Bany geriàtric A	4,1		B203 I - Hab	11		D207 I - Hab	11		E209 I - Hab	11
	Net A	4		B205 I - Hab	11		D209 I - Hab	11		E208 E210 - Vestibul	6
	Circulació A1	15,7		B204 B206 - Vestibul	6		D208 D210 - Vestibul	6		E208 E210 - Bany	3,9
	A201 S - Hab	17,7		B204 B206 - Bany	3,9		D208 D210 - Bany	3,9		E208 I - Hab	11
	A201 - Bany	4,2		B204 I - Hab	11		D208 I - Hab	11		E210 I - Hab	11
	A202 I - Hab	13,6		B206 I - Hab	11		D210 I - Hab	11		E211 I - Hab	14,1
	A202 - Bany	4,3		B201 S - Hab	17,7		Bany geriàtric D	4,1		E211 - Bany	3,9
	A203 A205 - Vestibul	6		B201 - Bany	4,2		Net D	4		E212 - Hab	14,1
	A203 A205 - Bany	3,9		B202 I - Hab	13,6		Circulació D2	16,5		E212 - Bany	3,9
	A203 I - Hab	11		B202 - Bany	4,3		Sala - Menjador D	138,2		Vestib. Ind. E-F	6,5
	A205 I - Hab	11		Vestib. Ind. Escala 3	7,9		Control D	10,6		F212 I - Hab	14,1
	A204 A206 - Vestibul	6		Escala 3	15,9		Circulació D1	15,7		F212 - Bany	3,9
	A204 A206 - Bany	3,9		Sala - Menjador C	138,2		Magatzem D	4,1		F211 I - Hab	14,1
	A204 I - Hab	11		Control C	10,6		Brut D	4		F211 - Bany	3,9
	A206 I - Hab	11		Magatzem C	4,1		D203 D205 - Vestibul	6		F207 F209 - Vestibul	6
	Circulació A2	16,5		Brut C	4		D203 D205 - Bany	3,9		F207 F209 - Bany	3,9
	A207 A209 - Vestibul	6		Bany geriàtric C	4,1		D203 I - Hab	11		F207 I - Hab	11
	A207 A209 - Bany	3,9		Net C	3,5		D205 I - Hab	11		F209 I - Hab	11
	A207 I - Hab	11		Circulació C1	15,7		D204 D206 - Vestibul	6		F208 F210 - Vestibul	6
	A209 I - Hab	11		C201 S - Hab	17,7		D204 D206 - Bany	3,9		F208 F210 - Bany	3,9
	A208 A210 - Vestibul	6		C201 - Bany	4,2		D204 I - Hab	11		F208 I - Hab	11
	A208 A210 - Bany	3,9		C202 I - Hab	13,6		D206 I - Hab	11		F210 I - Hab	11
	A208 I - Hab	11		C202 - Bany	4,3		D201 S - Hab	17,9		Bany geriàtric F	4,1
	A210 I - Hab	11		C203 C205 - Vestibul	6		D201 - Bany	4,2		Net F	4
	A211 I - Hab	14,1		C203 C205 - Bany	3,9		D202 I - Hab	13,6		Circulació F2	16,5
	A211 - Bany	3,9		C203 I - Hab	11		D202 - Bany	4,3		Sala - Menjador F	102,8
	A212 - Hab	14,1		C205 I - Hab	11		Vestib. Ind. Escala 2	7,9		Control F	10,6
	A212 - Bany	3,9		C204 C206 - Vestibul	6		Escala 2	15,9		Circulació F1	15,7
	Vestib. Ind. A-B	6,5		C204 C206 - Bany	3,9		Sala - Menjador E	102,8		Magatzem F	4,1
	B211 I - Hab	14,1		C204 I - Hab	11		Control E	10,6		Brut F	4
	B211 - Bany	3,9		C206 I - Hab	11		Magatzem E	4,1		F203 F205 - Vestibul	6
	B212 I - Hab	14,1		Circulació C2	16,5		Brut E	4		F203 F205 - Bany	3,9
	B212 - Bany	3,9		C207 C209 - Vestibul	6		Bany geriàtric E	4,1		F203 I - Hab	11
	B207 B209 - Vestibul	6		C207 C209 - Bany	3,9		Net E	4		F205 I - Hab	11
	B207 B209 - Bany	3,9		C207 I - Hab	11		Circulació E1	15,7		F204 F206 - Vestibul	6
	B207 I - Hab	11		C209 I - Hab	11		E201 S - Hab	17,7		F204 F206 - Bany	3,9
	B209 I - Hab	11		C208 C210 - Vestibul	6		E201 - Bany	4,2		F204 I - Hab	11
	B208 B210 - Vestibul	6		C208 C210 - Bany	3,9		E202 I - Hab	13,6		F206 I - Hab	11
	B208 B210 - Bany	3,9		C208 I - Hab	11		E202 - Bany	4,3		F201 S - Hab	17,9
	B208 I - Hab	11		C210 I - Hab	11		E203 E205 - Vestibul	6		F201 - Bany	4,2
	B210 I - Hab	11		C211 I - Hab	14,1		E203 E205 - Bany	3,9		F202 I - Hab	13,6
	Bany geriàtric B	4,1		C211 - Bany	3,9		E203 I - Hab	11		F202 - Bany	4,3
	Net B	4		C212 - Hab	14,1		E205 I - Hab	11		Vest. Ind. Escala 4	7,9
	Circulació B2	16,5		C212 - Bany	3,9		E204 E206 - Vestibul	6		Escala 4	15,9
	Sala - Menjador B	102,8		Vestib. Ind. C-D	6,5		E204 E206 - Bany	3,9		TOTAL Nivell 1	2376,6

PLA ESPECIAL URBANÍSTIC D'ORDENACIÓ I DEFINICIÓ DEL TIPUS DE EQUIPAMENT SITUAT AL RAMBLA NOVA DE CALAFELL.

8.3. Planta nivell 2

A la planta nivell 2 que ve a ser aproximadament la meitat de la planta nivell 1, es repeteix la distribució que hi ha a la planta nivell 1 en l'espai que ocupa. Per tant, està composta per diferents unitats de convivència d'entre 6 i 8 persones que es poden gestionar fins a 4 amb capacitat flexibles entre 6 i 24 residents.

El quadre general de superfícies útils d'aquestes plantes és:

SUPERFÍCIES ÚTILS INTERIORS			SUPERFÍCIES ÚTILS INTERIORS		
NIVELL	SALA	m2	NIVELL	SALA	m2
N2	Vestib. Ind. Escala 1	7,1	N2	Circulació C2	29
	Escala 1	16,6		Net C	3,5
	Sala - Menjador A	102,8		Bany 3 C	4,1
	Control A	10,6		C207 I - Hab	11
	Magatzem A	4,1		C209 I - Hab	11
	Brut A	4		C208 I - Hab	11
	Circulació A1	28,3		C210 I - Hab	11
	A201 S - Hab	17,7		Bany 4 C	3,9
	Dutxa A	4,1		Bany 5 C	3,9
	A202 S - Hab	18,6		C211 S - Hab	18,6
	Bany 1 A	3,9		C212 S - Hab	18,6
	Bany 2 A	3,9		Vestib. Ind. Escala 2	7,1
	A203 I - Hab	11		Escala 2	16,6
	A205 I - Hab	11		Sala - Menjador E	102,8
	A204 I - Hab	11		Control E	10,6
	A206 I - Hab	11		Magatzem E	4,1
	Circulació A2	29		Brut E	4
	Bany 3 A	4,1		Circulació E1	28,3
	Net A	4		E201 S - Hab	17,7
	A207 I - Hab	11		Dutxa E	4,1
	A209 I - Hab	11		E202 S - Hab	18,6
	Bany 4 A	3,9		Bany 1 E	3,9
	Bany 5 A	3,9		Bany 2 E	3,9
	A208 I - Hab	11		E203 I - Hab	11
	A210 I - Hab	11		E205 I - Hab	11
	A211 S - Hab	18,6		E204 I - Hab	11
	A212 S - Hab	18,6		E206 I - Hab	11
	Sala - Menjador C	138,2		Circulació E2	29
	Control C	10,6		Bany 3 E	4,1
	Magatzem C	4,1		Net E	4
	Brut C	4		E207 I - Hab	11
	Circulació C1	28,3		E209 I - Hab	11
	C201 S - Hab	17,7		Bany 4 E	3,9
	Dutxa C	4,1		Bany 5 E	3,9
	C202 S - Hab	18,6		E208 I - Hab	11
	Bany 1 C	3,9		E210 I - Hab	11
	Bany 2 C	3,9		E211 S - Hab	18,6
	C203 I - Hab	11		E212 S - Hab	18,6
	C205 I - Hab	11		Escala 3	20,8
	C204 I - Hab	11		Escala 4	20,8
	C206 I - Hab	11	TOTAL Nivell 2		1228,2

PLA ESPECIAL URBANÍSTIC D'ORDENACIÓ I DEFINICIÓ DEL TIPUS DE EQUIPAMENT SITUAT AL RAMBLA NOVA DE CALAFELL.

8.4. Acompliment del Decret 205/2015

La normativa sectorial que han d'acomplir a banda de les urbanístiques i de les tècniques, és el Decret 205/2015. En el següent quadre es demostra punt per punt l'acompliment de l'annex 1 de l'esmentat decret:

DECRET - 205/2015 - RESIDÈNCIA ASSISTIDA PER A GENT GRAN A CALAFELL		
Annex 1		
Condicions materials mínimes dels establiments on es presten serveis socials		
-1 Emplaçament		
1.1 Els establiments han d'estar emplaçats en indrets salubres i considerats no perillosos per a la integritat física de les persones usuàries. Han d'estar ubicats preferentment en nuclis urbans i els que no siguin en un nucli urbà, hauran de comptar amb transport públic o mitjà de transport facilitat pel centre que els connecti amb el nucli més proper.	L'emplaçament està situat a la centre de Calafell envoltat d'altres equipaments.	ACOMPLEIX
Els establiments de serveis socials i els seus espais exteriors (jardins o terrasses) han d'estar adaptats físicament i funcionalment a les característiques de les persones usuàries, i garantir les condicions d'accessibilitat que estableix la normativa vigent.	El projecte s'ajusta a les normes d'accessibilitat vigents. CTE-DB-SUA i Codi d'Accessibilitat de Catalunya.	ACOMPLEIX
1.2 Els establiments han d'ocupar la totalitat d'un edifici o, si en són una part, han d'estar completament independitzats de la resta; en aquest segon cas, les seves dependències han de constituir una unitat i han d'estar comunicades entre si mitjançant espais comuns propis.	Tot l'edifici té l'únic ús de residència.	ACOMPLEIX
Els establiments han de disposar d'un accés des de la via pública que reuneixi les condicions d'accessibilitat que estableix la normativa vigent.	L'accés es realitza a nivell de carrer.	ACOMPLEIX
Els establiments per a ús habitual de més de 25 persones han d'ocupar preferentment locals de planta baixa i han de disposar sempre d'itineraris interiors independitzats de la resta d'usos de l'edifici.	Tot l'edifici té el mateix ús.	ACOMPLEIX
-2 Accessos i recorreguts interiors		
2.1 Els establiments de serveis socials han de complir tot el que disposen la normativa vigent sobre condicions d'accessibilitat, el Codi tècnic d'edificació i les Instruccions tècniques complementàries del Departament d'Interior de la Generalitat de Catalunya que regulen les condicions de seguretat en cas d'incendi en centres residencials i centres d'atenció diürna per a persones amb dependència i en centres residencials per a menors tutelats.	En el projecte de construcció es justifica l'acompliment de les normes vigents en matèria de contra incendis com són el CTE-DB-SI i les Instruccions del Departament de l'Interior de la Generalitat de Catalunya en especial la SP-111, en la separata corresponent.	ACOMPLEIX
2.2 Els accessos, els espais comunitaris i les escales han d'estar ben il·luminats i ser visibles, sense que hi hagi punts cecs.	El accessos són des de la via pública amb grans obertures, els espais comuns són tots exteriors.	ACOMPLEIX
L'accés als establiments s'ha de fer mitjançant un espai públic o un espai comú.	S'accedeix de forma pública a l'edifici des del carrer Masia de la Sinia	ACOMPLEIX

PLA ESPECIAL URBANÍSTIC D'ORDENACIÓ I DEFINICIÓ DEL TIPUS DE EQUIPAMENT SITUAT AL RAMBLA NOVA DE CALAFELL.

L'establiment no pot servir com a accés obligat a qualsevol local que no sigui d'ús exclusiu del mateix establiment o comunitari.	L'edifici serà d'ús exclusiu i no serveix d'accés per a cap altre ús.	ACOMPLEIX
2.3 Els espais d'accés a l'establiment han de reunir les condicions següents:		
a) L'accés principal ha de tenir una amplada mínima de 0,90 m lliures per a establiments residencials i de 0,80 m per a la resta d'establiments.	L'accés disposarà de portes automàtiques d'amplada superior a 100 cm.	ACOMPLEIX
b) Han de tenir un sistema elèctric d'il·luminació de manera que, quan es transiti per les zones comunes, quedin il·luminades.	Les zones comuns disposen d'il·luminació elèctrica suficient amb enceses per sensor de presència.	ACOMPLEIX
2.4 La superfície dels vestíbuls ha d'estar en relació amb la capacitat d'aforament dels establiments i ser suficient per evitar que es produeixin aglomeracions.	El vestíbul disposa d'una superfície suficient per la capacitat del centre. Hi ha un hall amb recepció.	ACOMPLEIX
La distància màxima des de qualsevol punt d'una planta fins a una sortida que condueixi a la planta d'accés o a l'exterior ha d'estar d'acord amb les variables que estableix el Codi tècnic d'edificació.	El projecte justificarà l'acompliment de les normes vigents contra incendis en especial el CTE-DB-SI i les Instruccions del Departament de l'Interior al seu respecte, en especial la SP111.	ACOMPLEIX
El nombre mínim de sortides per a locals amb superfície superior a 100 m ² i ús habitual de permanència de més de 50 persones ha de ser considerat suficient en supòsit d'incendi pel Codi tècnic d'edificació.	L'edifici disposarà de nombroses sortides independents en planta baixa i en planta primera.	ACOMPLEIX
Els itineraris d'evacuació han d'estar ben senyalitzats i en tot moment lliures d'obstacles i es prohibeix deixar mercaderies o qualsevol objecte a prop de les portes.	Durant la gestió del centre les sortides hauran de romandre lliures d'obstacles.	ACOMPLEIX
Les portes previstes com a sortida d'evacuació per a més de 50 persones poden ser abatibles i han de disposar d'un dispositiu d'obertura fàcil i ràpida des del costat de l'evacuació sense que calgui una clau ni s'hagi d'accionar més d'un mecanisme. Si hi ha portes corredisses, hauran d'estar dotades d'un sistema d'obertura automàtic.	El sistema previst en el projecte garanteix que les sortides seran de fàcil accionament i quedaran totalment desbloquejades en cas d'incendi.	ACOMPLEIX
Si hi ha escales a l'accés o a l'interior de l'establiment, cal que compleixin els requisits que marca la normativa sobre condicions d'accessibilitat.	Les escales compleixen els requisits que indica la normativa vigent en matèria de accessibilitat, en concret el CTE-DB-SUA i el Codi d'Accessibilitat de Catalunya. Tots els graons tenen una estesa de 30 cm i un frontal d'aprox. 16, i les tramades estan dissenyades per complir el requeriments del DB-SUA	ACOMPLEIX
–3 Característiques generals de l'edificació		
3.1 La construcció ha de complir els requisits següents:		
a) Ser sòlida.	Serà obra nova i es faran els estudis i les proves suficients i necessàries per tal de comprovar la seva resistència.	ACOMPLEIX

PLA ESPECIAL URBANÍSTIC D'ORDENACIÓ I DEFINICIÓ DEL TIPUS DE EQUIPAMENT SITUAT AL RAMBLA NOVA DE CALAFELL.

b) No ha de traspasar humitat.	És obra nova.	ACOMPLEIX
c) Ha d'estar protegida contra les inclemències tèrmiques, hídriques i acústiques.	És obra nova.	ACOMPLEIX
d) Ser capaç de suportar amb seguretat les sobrecàrregues fixades per la normativa vigent, d'acord amb els usos a què, en cada cas, es destinen les dependències.	És obra nova.	ACOMPLEIX
e) Reunir unes condicions d'accessibilitat i funcionalitat adequades perquè els seus usuaris puguin utilitzar –i els professionals puguin prestar– tots els serveis que s'hi ofereixen.	El projecte està distribuït en planta baixa, planta pis i planta segona, i es disposarà de quatre ascensors munta lliteres, així que no hi ha cap barrera arquitectònica. Es garantirà l'acompliment dels requisits que indica la normativa vigent en matèria d'accessibilitat, en concret el CTE-DB-SUA i el Codi d'Accessibilitat de Catalunya	ACOMPLEIX
3.1 L'alçada lliure sobre la superfície útil de les peces principals ha de tenir, com a mínim, un valor mitjà de 2,50 m. S'entén per peces principals les sales de convivència, els menjadors i els dormitoris.	L'altura mínima de les sales i els dormitoris serà de 2,50.	ACOMPLEIX
Els materials emprats en la construcció, l'equipament i la decoració dels establiments no han d'implicar risc d'incendi.	Els materials de la construcció, l'equipament i la decoració compliran les normes vigents contra incendis en especial el CTE-DB-SI i les Instruccions del Departament de l'Interior al seu respecte, en especial la SP-111	ACOMPLEIX
–4 Instal·lacions i serveis complementaris		
4.1 Evacuació d'aigües.		
Els establiments han de disposar d'un sistema d'evacuació d'aigües residuals que:	Si, a la claveguera pública	ACOMPLEIX
a) Estigui en bon estat.	És obra nova	ACOMPLEIX
b) Connecti amb tot l'equip que el requereixi.	Si	ACOMPLEIX
c) Tots els desguassos tinguin un dispositiu sífonic.	Si	ACOMPLEIX
d) Si en el seu entorn hi ha una xarxa pública de clavegueres,	Claveguera pública	ACOMPLEIX
e) cal que hi estigui connectat; si no n'hi ha, les aigües brutes no poden abocar-se a l'exterior si no es depuren prèviament, d'acord amb la normativa municipal i del departament competent en matèria d'habitatge de la Generalitat de Catalunya.	Si	ACOMPLEIX
4.2 Instal·lació d'aigua.		
Els establiments han de tenir una instal·lació d'aigua corrent que:		
a) Estigui en bon estat.	És obra nova	ACOMPLEIX
b) Connecti, amb pressió suficient, amb tot l'equip que la requereixi.	Subministra per companyia d'aigües	ACOMPLEIX
c) Si el subministrament és per captació pròpia o per aforament, cal que disposi d'un dipòsit de reserva amb capacitat mínima suficient per a un dia de consum. Les banyeres, dutxes i piques rentamans dels serveis higiènics i les	Si, en cas necessari. S'afegeix que s'acompleix la normativa municipal pel que fa a la recollida d'aigües grises per reduir el consum.	ACOMPLEIX

PLA ESPECIAL URBANÍSTIC D'ORDENACIÓ I DEFINICIÓ DEL TIPUS DE EQUIPAMENT SITUAT AL RAMBLA NOVA DE CALAFELL.

instal·lacions de cuina han de tenir instal·lació d'aigua calenta amb possibilitat d'un consum suficient per al seu ús, a una temperatura garantida de 40º i amb un cabal i pressió adequats.		
4.3 Instal·lació elèctrica.		
Els establiments han de disposar d'instal·lació elèctrica que:		
a) Estigui en bon estat.	Es obra nova	ACOMPLEIX
a) Acrediti les legalitzacions corresponents del departament de la Generalitat de Catalunya competent, en el moment de la posada en funcionament, així com en el futur les posteriors revisions.	Segons REBT	ACOMPLEIX
a) Disposi de circuits independents.	Segons REBT	ACOMPLEIX
b) Tingui els mecanismes d'endoll amb suficients garanties de seguretat.	Segons REBT	ACOMPLEIX
c) No impliqui un risc per a les persones ni perturbacions en el funcionament d'altres instal·lacions.	Segons REBT	ACOMPLEIX
4.4 Instal·lació de calefacció.		
Els establiments han de disposar d'elements de calefacció, amb mesures de seguretat suficients, que cal posar en funcionament sempre que la temperatura ambient ho requereixi, garantint així una temperatura superior a 20°C en totes les estances de l'establiment.	Es preveu que l'edifici disposarà de sistemes de climatització amb energies renovables com l'aero-tèrmia.	ACOMPLEIX
A l'estiu cal garantir que la temperatura ambient del centre no sigui superior a 27°C.	Si	
En els centres de dia ocupacionals i en els serveis prelaborals la temperatura ambient ha d'estar compresa entre 18 i 27°C.	Si	ACOMPLEIX
Els establiments han d'acreditar les legalitzacions corresponents, així com posteriorment les revisions periòdiques obligatòries per normativa del departament competent.	S'hauran legalitzar les instal·lacions prèviament a la posta en marxa de l'edifici.	ACOMPLEIX
Els elements de calefacció cal que tinguin protectors per evitar cremades o molèsties per contacte directe o prolongat.	No hi haurà radiadors tret dels espais com lavabos, i el seu ús estarà temporitzat.	ACOMPLEIX
Les calderes de calefacció han d'estar instal·lades en locals ventilats més grans de 16 m3 i no s'admeten en sales, dormitoris i banys.	S'ubicaran a coberta	ACOMPLEIX
No s'admeten sistemes de calefacció no centralitzada de combustió o incandescent que pugui resultar tòxica o perillosa per als usuaris.	Sistema centralitzat	ACOMPLEIX
4.5 Instal·lació de prevenció contra incendis.		
4.5.1 Els establiments han de disposar d'un pla d'emergència o d'un pla d'autoprotecció que resulti adient a la tipologia del servei d'acord amb les exigències normatives vigents i, en qualsevol cas, cal exposar en lloc visible el plànol d'evacuació de cada planta de l'establiment.	Prèviament a la posta en marxa de l'edifici caldrà disposar del Pla d'Emergència i d'Autoprotecció	ACOMPLEIX
El pla ha de complir la normativa vigent en matèria de prevenció contra incendis i les Instruccions tècniques complementàries del Departament d'Interior de la Generalitat de Catalunya de condicions de seguretat en cas d'incendi en centres residencials i centres d'atenció diürna per a	El pla d'emergència i d'autoprotecció haurà d'acomplir la normativa vigent i s'haurà de redactar abans de la posta en marxa de l'edifici.	ACOMPLEIX

PLA ESPECIAL URBANÍSTIC D'ORDENACIÓ I DEFINICIÓ DEL TIPUS DE EQUIPAMENT SITUAT AL RAMBLA NOVA DE CALAFELL.

persones amb dependència i en centres residencials per a menors tutelats.		
4.5.2 Si l'itinerari d'evacuació inclou portes antipànic, aquestes poden romandre habitualment tancades per als usuaris sempre que:		
a) Ho requereixin les característiques, la seguretat o el control de les persones usuàries ateses i el tipus de servei que es presta.	Es proposa un sistema de desbloqueig automatitzat per alarma, segons DT-15	ACOMPLEIX
b) Hi hagi un sistema de desbloqueig automàtic de les portes antipànic que s'activi en cas d'emergència.	Es proposa un sistema de desbloqueig automatitzat per alarma, segons DT-15	ACOMPLEIX
S'ha d'exposar en lloc visible un resum de les accions que cal fer en cas d'incendi o de qualsevol altra emergència.	Prèviament a la posta en marxa.	ACOMPLEIX
4.5.3 Els establiments han de disposar d'enllumenat d'emergència, en recorreguts i sortides, i d'extintors homologats col·locats en un lloc visible i degudament senyalitzats, segons el que estableix el Codi tècnic d'edificació.	El projecte justifica l'acompliment de les normes vigents contra incendis en especial el CTE-DB-SI i les Instruccions del Departament de l'Interior al seu respecte, en especial la SP111.	ACOMPLEIX
4.6 Serveis higiènics.		
4.6.1 Les cambres higièniques han de complir els requisits següents:		
S'han de poder independitzar amb una sola porta d'accés en l'espai on hi hagi l'inodor o la dutxa.	Si	
Han de disposar d'aigua calenta.		
Han d'estar revestits de paviments antilliscants a terra, revestiments adequats a tota la superfície de les parets i ser de neteja fàcil en les zones d'aigua.	Si	ACOMPLEIX
Han de tenir l'ús exclusiu com a serveis higiènics.	Si	ACOMPLEIX
No es permet la dotació d'abocador de neteja dins dels espais dels serveis higiènics.	Els abocadors de neteja s'ubiquen en espais específics.	
Han de disposar dels complements necessaris: miralls, prestatgeries, armaris, etc.	Si	
Han de comptar amb el sistema de renovació d'aire especificat en el Codi tècnic d'edificació.	Si	ACOMPLEIX
Han d'estar prou il·luminats.	Si	
Han de permetre l'obertura des de fora dels serveis higiènics, sempre preservant la intimitat de la persona.	Si	ACOMPLEIX
Han de tenir sistemes d'avís adequats a les característiques de la persona usuària.	Si	
4.6.2 Els inodors i dutxes no han de comunicar directament amb sales, menjadors ni cuines.	Si	
La comunicació entre les estances i les cambres higièniques ha de fer-se per l'interior de l'establiment i amb recorregut horitzontal.	Si	ACOMPLEIX
4.7 Serveis de cuina.		
4.7.1 Als establiments residencials les instal·lacions de cuina han de complir els requisits següents:		

PLA ESPECIAL URBANÍSTIC D'ORDENACIÓ I DEFINICIÓ DEL TIPUS DE EQUIPAMENT SITUAT AL RAMBLA NOVA DE CALAFELL.

a) L'espai de la cuina ha de tenir ventilació directa a l'exterior o mitjançant un conducte en el qual s'activi mecànicament la ventilació.	Si	ACOMPLEIX
b) Terra i parets han d'estar revestits de material ceràmic o altres materials homologats.	Si	ACOMPLEIX
c) La cuina ha de quedar convenientment tancada en aquells establiments on la tipologia dels seus usuaris així ho aconselli.	Si	ACOMPLEIX
d) S'ha de disposar d'espai d'emmagatzematge de queviures en un indret sec.	Si	ACOMPLEIX
e) S'ha de disposar d'una superfície de 0,50 m2 per resident amb un mínim de 8 m2 i fins a arribar a 50 m2.	Segons aquests números, la cuina hauria de tenir una superfície mínima de 51m². La superfície de la cuina i els seus magatzems és superior als 160 m².	ACOMPLEIX
f) S'ha de disposar de les instal·lacions suficients que permetin cuinar per tal de satisfer les necessitats alimentàries dels usuaris.	Si	ACOMPLEIX
En tot cas, les instal·lacions de cuina han de reunir les condicions que estableix la normativa vigent del Departament de Salut.	Si	ACOMPLEIX
4.7.2 Pel que fa als serveis socials que es presten en pisos, les instal·lacions de cuina han de complir únicament la normativa d'habitabilitat vigent.	No és el cas	No és el cas
4.8 Serveis de bugaderia.		ACOMPLEIX
4.8.1 Els establiments residencials que disposin de servei de bugaderia prestat pel mateix establiment han de tenir maquinària suficient per poder rentar almenys un kg de roba per resident al dia. Els establiments residencials que disposin de servei de bugaderia contractat amb empresa externa al propi establiment, han de tenir una màquina domèstica com a mínim.	La bugaderia prevista als plànols és un local exclusiu i preveu la possibilitat de disposar de la maquinària suficient per la capacitat del centre.	ACOMPLEIX
4.8.2 L'establiment residencial ha de tenir espais d'emmagatzemament de roba bruta i neta independents.	La bugaderia disposarà d'espais diferenciats per a roba bruta i roba neta.	ACOMPLEIX
En els establiments residencials de més de 25 places, l'equip de bugaderia ha d'estar ubicat en un espai específic per a aquest fi, amb el sistema de renovació d'aire especificat en el Codi tècnic d'edificació que garanteixi el bon funcionament del maquinari.	Al projecte d'execució es justificarà la renovació d'aire de la bugaderia que és un local exclusiu.	ACOMPLEIX
4.8.3 Pel que fa als serveis socials que es presten en pisos, la instal·lació de l'equip de rentat de roba ha de complir únicament la normativa d'habitabilitat vigent.	No és el cas	No és el cas
4.9 Servei sanitari.		
En tots els establiments de serveis socials hi ha d'haver una farmaciola.		ACOMPLEIX
En el cas d'establiments residencials i centres d'acolliment diürn, cal un lloc de emmagatzematge de la medicació tancat amb clau, i els medicaments que necessitin conservar-se en un lloc fred han de ser en una nevera independent.	Al projecte es pot comprovar que hi ha espai d'infermeria i farmàcia on disposar la medicació de forma segura.	ACOMPLEIX
4.10 Equipament.		

PLA ESPECIAL URBANÍSTIC D'ORDENACIÓ I DEFINICIÓ DEL TIPUS DE EQUIPAMENT SITUAT AL RAMBLA NOVA DE CALAFELL.

4.10.1 Tots els establiments han de tenir l'equipament necessari per a la prestació adequada del servei d'acord amb les característiques de les persones usuàries ateses. Formen part de l'equipament el mobiliari, els electrodomèstics, els aparells d'informàtica o de comunicació, el parament de la llar, el material fungible d'higiene bàsica, l'equipament clínic i els ajuts tècnics.	Abans de l'inici de l'activitat s'haurà d'equipar el centre amb el mobiliari adient per a prestar el servei de forma correcta.	ACOMPLEIX
4.10.2 Els establiments residencials per a gent gran i per a persones amb discapacitat han de disposar de grues de mobilització en nombre suficient per a les persones que en necessiten.	Abans de l'inici de l'activitat l'operador del centre equiparà les grues que consideri necessàries.	ACOMPLEIX
4.11 Manteniment.		
Tots els establiments estan obligats a mantenir en bon estat d'ús l'edifici i les seves instal·lacions tècniques, així com l'equipament mobiliari, el parament de la llar, l'equipament clínic i els ajuts tècnics.	No és el cas	
4.12 Magatzem.		
En els establiments residencials cal un espai específic per a emmagatzematge d'ajuts tècnics com grues, cadires de rodes, lliteres i altres elements per evitar que aquests objectes siguin un destorb a la circulació quotidiana d'usuaris i personal de l'establiment.	Al projecte es pot comprovar que hi ha espais d'emmagatzematge de grues i altres eines necessàries.	ACOMPLEIX
4.13 Neteja.		
Tots els establiments han de tenir un espai o armari tancat amb clau destinat a l'emmagatzematge exclusiu dels productes de neteja.	Al projecte es pot comprovar que hi ha una cambra de neteja a cada planta	ACOMPLEIX
-5 Condicions específiques		
5.1 Ocupació.		
5.1.1 Acolliment diürn.		
L'ocupació màxima en establiments d'acolliment diürn, per a aquells col·lectius sense normativa específica, es determina segons els espais que els componen i que s'especifiquen en aquest annex.	No és el cas	no és el cas
5.1.2 Acolliment residencial.		
L'ocupació màxima per a establiments residencials de capacitat inferior a 25 residents queda determinada per la fórmula:	No és el cas	no és el cas
Nombre de persones residents = n. Superfície útil en m2 = 16 + 10 n.		no és el cas
L'ocupació màxima per a establiments residencials de capacitat superior a 25 residents queda determinada a raó d'una persona cada 20 m2 útils.	L'edifici té una superfície útil interior sobre rasant de 5.240,90 m² que entre 20 m²/resident dona un total de 260 residents > als 138 previstos. Ràtio de 38 m² útil/persona	ACOMPLEIX
5.2 Determinació d'espais.		
5.2.1 Espais destinats a despatxos, a atenció individualitzada o a activitats similars:		
L'espai mínim de les zones de treball ha de ser de 6 m2 amb ventilació i il·luminació suficients.	No és el cas	no és el cas
Han d'estar dotats com a mínim d'una cambra higiènica accessible.		

PLA ESPECIAL URBANÍSTIC D'ORDENACIÓ I DEFINICIÓ DEL TIPUS DE EQUIPAMENT SITUAT AL RAMBLA NOVA DE CALAFELL.

5.2.2 Espais d'atenció diürna per a persones amb discapacitat		
5.2.2.1 Els espais d'atenció especialitzada per a persones amb discapacitat han de disposar d'espai a raó de 4 m2 per persona atesa.	No és el cas	
Han de tenir ventilació i il·luminació natural directa des de l'exterior mitjançant obertures. Com a mínim, 1/8 part de la superfície útil d'aquestes obertures ha d'estar situada entre 0,80 i 1,90 metres d'alçada respecte al paviment.		
Es poden admetre sistemes alternatius de ventilació mecànica.	No és el cas	
Han d'estar dotats d'un inodor i un rentamans per cada 12 places o fracció, i d'una dutxa per cada 24 places o fracció.	No és el cas	
Hi ha d'haver com a mínim d'una cambra higiènica accessible amb dutxa.	No és el cas	
Quan es tracti de serveis destinats a persones amb discapacitat física, tots el elements (inodors, rentamans i dutxes) han de ser accessibles.	No és el cas	
5.2.2.2 Els espais ocupacionals, prelaborals, les àrees d'orientació professional o d'activitats similars han de disposar d'espai a raó de 4 m2 per persona, amb il·luminació i ventilació directes.	No és el cas	
Es poden admetre, però, sistemes de ventilació mecànica.	No és el cas	
Han d'estar dotats d'un inodor i un rentamans per cada 20 places o fracció, i una dutxa per cada 30 places o fracció.	No és el cas	
Hauran de disposar com a mínim d'una cambra higiènica accessible amb dutxa.	No és el cas	
Quan es tracti de serveis destinats a persones amb discapacitat física, tots el elements (inodors, rentamans i dutxes) han de ser accessibles.	No és el cas	
5.2.3 Espais destinats a serveis de tipologia centre obert o serveis amb activitats similars:	No és el cas	
Les sales d'activitats disposaran de 3 m2 per persona amb il·luminació i ventilació directes.		
Es poden admetre sistemes de ventilació mecànica.		
Han d'estar dotats d'una cambra higiènica amb un rentamans i un inodor per cada 20 places o fracció i una dutxa cada 30 places o fracció.	No és el cas	
Com a mínim, hi ha una cambra higiènica accessible.	No és el cas	
Quant es tracti de serveis destinats a persones amb discapacitat física, tots els elements (inodors, rentamans i dutxes) hauran de ser accessibles	No és el cas	
5.2.3 Espais destinats a serveis de tipologia centre obert o serveis amb activitats similars:	No és el cas	
Les sales d'activitats disposaran de 3 m2 per persona amb il·luminació i ventilació directes.	No és el cas	

PLA ESPECIAL URBANÍSTIC D'ORDENACIÓ I DEFINICIÓ DEL TIPUS DE EQUIPAMENT SITUAT AL RAMBLA NOVA DE CALAFELL.

Es podrà admetre sistemes de ventilació mecànica.	No és el cas	
Estaran dotats d'una cambra higiènica amb un rentamans i un inodor per cada 20 places o fracció. Com a mínim una cambra higiènica serà accessible.	No és el cas	
5.2.4 Espais d'activitats i convivència:		
Es consideren espais d'activitats i convivència les sales d'estar, de menjador i els espais destinats a activitats terapèutiques.		
Han de tenir ventilació i il·luminació natural directa des de l'exterior mitjançant obertures. Com a mínim, 1/8 part de la superfície útil d'aquestes obertures ha d'estar situada entre 0,80 i 1,90 metres d'alçada respecte al paviment.	Tot els espais de convivència disposen de ventilació i il·luminació natural al exterior amb finestres i balconeres de superfície suficient entre 0,80 i 1,90 m	ACOMPLEIX
Es poden admetre sistemes alternatius de ventilació mecànica.	Disposen de climatització	ACOMPLEIX
La superfície total mínima ha de ser de 3 m2 per resident, dels quals 1 m2 per resident ha de ser de menjador, el qual podrà admetre una alternança d'usos.	Superfície total dels espais de convivència de totes las plantes es de 985 m² el que representa una ràtio de 7,08 m² per resident > 3 m²/resident.	ACOMPLEIX
A més, hi ha d'haver els espais necessaris per a les activitats pròpies dels serveis d'acolliment diürn, amb les condicions que s'estableixen per a aquests serveis amb caràcter general, quan aquest servei s'ofereixi en el mateix establiment, segons normativa específica.	No és el cas.	ACOMPLEIX
En el cas de centres residencials per a gent gran que superin les 25 places, com a mínim calendos espais d'activitats i convivència diferenciats.	L'edifici nou està estructurat en 10 unitats de convivència. Cada unitat de convivència disposa del seva pròpia sala d'estar i menjador. Les unitats tenen una capacitat de 13 places cada una, amb possibilitat de subdivisió en 6+7.	ACOMPLEIX
Els espais d'activitats i convivència han de comptar amb una cambra higiènica accessible (rentamans, inodor i dutxa) situada a prop d'aquests espais. En els centres residencials per a gent gran i per a persones amb discapacitat, sens perjudici del que disposa la normativa sectorial, hi ha d'haver una cambra higiènica accessible amb un rentamans, un inodor i una dutxa per cada 15 places o fracció.	Cada espai de convivència disposa de dos banys complets i adaptats.	ACOMPLEIX
Els espais d'activitats de centre de dia independents per a gent gran han de complir la normativa específica que els regula.	No és el cas	
5.2.5 Espais dormitori.		
5.2.5.1 Requisits de caire general:		
a) És un espai específic per a aquest fi que garanteix la privacitat de l'usuari.	Si	ACOMPLEIX
b) No és de pas obligat a cap altra dependència o servei o instal·lació.	Si	ACOMPLEIX
c) L'obertura de la porta d'accés no interfereix amb altres portes interiors del dormitori.	Si	ACOMPLEIX
d) Si hi ha finestres batents, aquestes no podran obrir-se per sobre els llits.	Si	ACOMPLEIX

PLA ESPECIAL URBANÍSTIC D'ORDENACIÓ I DEFINICIÓ DEL TIPUS DE EQUIPAMENT SITUAT AL RAMBLA NOVA DE CALAFELL.

e) Si hi ha radiadors, aquests no podran entrar en contacte directe amb el llit o amb altres elements que puguin representar un perill per a la persona.	No hi ha radiadors en les habitacions.	
f) Si hi ha cobertes inclinades, el valor mitjà de l'alçada dels dormitoris no ha de ser inferior a 2,50 m, en tota la seva superfície habitable.	No és el cas.	
g) Han de tenir ventilació i il·luminació natural directa des de l'exterior mitjançant obertures. Com a mínim, 1/8 part de la superfície útil d'aquestes obertures ha d'estar situada entre 0,80 i 1,90 metres d'alçada respecte al paviment.	Tot els dormitoris disposen de ventilació i il·luminació natural en mida suficient entre 0,80 i 1,90 m.	ACOMPLEIX
Aquestes obertures han d'estar dotades d'elements que regulin l'entrada de llum exterior, permetin la visió de l'exterior i preservin la intimitat de les persones usuàries.	Es col·locaran dobles cortines per aquesta finalitat.	ACOMPLEIX
h) S'accepta la ventilació a un pati interior si reuneix les condicions següents:	No és el cas	no és el cas
h.1) Superfície mínima de 9 m2 de manera que permeti la inscripció en el seu interior d'un cercle de diàmetre mínim de 3 m. Aquesta superfície augmenta en 1,80 m2 per cada planta que s'afegeixi a les tres plantes d'altura de pati.	No és el cas	
h.2) En el cas que el pati estigui cobert amb una claraboia, cal que hi hagi una sortida d'aire sense tancament de cap tipus entre les parets del pati i la claraboia, amb una superfície de ventilació mínima de 2/3 de la superfície del pati.	No és el cas	
h.3) La caixa d'escala i ascensor no s'admet com a pati de ventilació de dormitoris.	No és el cas	
S'ha de complir la normativa vigent sobre condicions tèrmiques, hídriques i acústiques dels edificis d'acord amb el Codi tècnic d'edificació i altra normativa d'obligat compliment.	Si, el projecte d'execució es justifica el compliment de les normes vigent en matèria de condicions tèrmiques, hídriques i acústiques	ACOMPLEIX
La superfície mínima d'aquests espais no pot ser inferior al que disposa la normativa d'habitabilitat.	No és el cas	No és el cas
5.2.5.2 Dormitoris en centres residencials per a gent gran.		
Els dormitoris per a gent gran han de complir, a més, els requeriments següents: La porta d'accés al dormitori ha de tenir una amplada lliure mínima de 0,80 m.		
Un armari individual per a cada resident dins del dormitori que es pugui tancar amb clau. Aquest armari ha de tenir una capacitat mínima d'1,2 m3, amb una distribució d'espais que permeti accedir fàcilment als articles d'ús personal i quotidià i endreçar-los.	Si	ACOMPLEIX
Els llits han de fer una amplada mínima de 90 cm (tant l'estructura com el matalàs), i l'espai que ocupin ha de ser com a mínim de 2,00 x 1,00 m.	Si	ACOMPLEIX
Llits adaptables a les diferents posicions anatòmiques, amb la possibilitat d'acoblar-hi baranes que compleixin la normativa vigent.	Si	ACOMPLEIX

PLA ESPECIAL URBANÍSTIC D'ORDENACIÓ I DEFINICIÓ DEL TIPUS DE EQUIPAMENT SITUAT AL RAMBLA NOVA DE CALAFELL.

Tauleta de nit amb un endoll doble i punt de llum individual accessible des del llit, com a mínim. Cal respectar un espai lliure a un costat i als peus de cada llit de 80 cm.	Si	ACOMPLEIX
Hi ha d'haver elements que permetin la personalització del dormitori. Així mateix, segons les característiques de l'usuari, hi ha d'haver d'una butaca confortable.	Si	ACOMPLEIX
Dormitoris numerats o identificats.	Si	ACOMPLEIX
Els dormitoris dobles han de tenir elements de separació entre els llits que garanteixin la privacitat quan calgui rebre assistència.	Si	ACOMPLEIX
Sistema d'avís individual lluminós i/o acústic, similar per a cada llit i connectat a un quadre de registre de control o a altres sistemes. Ha de ser de fàcil accés per als usuaris.	Si	
B Superfícies:	Si	ACOMPLEIX
a) Dormitori individual: 8 m2.	L'habitació individual mes petita té una superfície de 10,85 m2	ACOMPLEIX
b) Dormitori doble: 12 m2 .	L'habitació doble més petita té una superfície de 17 m2	ACOMPLEIX
Els dormitoris dobles han de disposar d'elements de separació entre llits d'una alçada mínima de 2 metres, per garantir la intimitat.	Si	ACOMPLEIX
Els establiments han de disposar d'un dormitori individual per cada 10 dormitoris dobles i, per a capacitats inferiors a 10 dormitoris, n'hi ha d'haver com a mínim un d'individual.	Hi ha un total de 120 dormitoris dels quals 120 son individuals (100% d'individuals). Tot i això alguns poden ser dobles per superfície que s'ocuparien en cas de matrimonis o persones conegudes que així ho desideixin.	ACOMPLEIX
No es permeten dormitoris de més de 2 llits.	Si	ACOMPLEIX
En els edificis de nova construcció, el 50% dels dormitoris han de ser accessibles.	El 100% de dormitoris son accessibles	ACOMPLEIX
En els establiments existents que siguin objecte d'ampliacions o reformes integrals, han de fer-se accessibles el 50% dels nous dormitoris.	No és el cas	ACOMPLEIX
En cas de dormitoris sense servei higiènic, s'ha de garantir una dotació mínima d'un lavabo i un inodor per cada cinc llits o fracció i una dutxa per cada 10 llits o fracció.	Per la major part de dormitoris amb bany compartit, la ràtio és de 1 bany complet per cada 2 llits, excepte en les unitats de P2 on la ràtio és de 1 bany complet per cada 3 llits	ACOMPLEIX
En els centres residencials, a cada planta, una de cada cinc unitats o fracció de cambres higièniques i de dutxes, cas que es trobin separades, han de ser accessibles.	El 100% de las càmeres higièniques son accessibles	ACOMPLEIX
Com a mínim, per cada 30 places o fracció hi ha d'haver una cambra higiènica ha d'estar dimensionada per a l'ús de lliteres o grues.	No és el cas	ACOMPLEIX

PLA ESPECIAL URBANÍSTIC D'ORDENACIÓ I DEFINICIÓ DEL TIPUS DE EQUIPAMENT SITUAT AL RAMBLA NOVA DE CALAFELL.

5.2.5.3 Dormitoris en centres residencials per a persones amb discapacitat.		
Han d'acomplir les condicions que determina la normativa reguladora de serveis d'acolliment residencial per a persones amb discapacitat.	Si	ACOMPLEIX
5.2.5.4 Dormitoris per a infants i adolescents. Superfícies mínimes.		ACOMPLEIX
A) Dormitori individual: 7 m2	L'habitació individual mes petita té una superfície de 10,85 m2	ACOMPLEIX
b) Dormitori doble: 12 m2.	L'habitació doble més petita té una superfície de 17 m2	ACOMPLEIX
C) Dormitori triple: 17 m2.	No és el cas	ACOMPLEIX
No s'admeten dormitoris de més de tres places, excepte en dormitoris per a nadons o per a infants de menys de 5 anys.	No és el cas	ACOMPLEIX
Com a mínim hi ha d'haver un dormitori accessible i un percentatge no inferior al previst en la normativa d'accessibilitat per a l'ús residencial públic.	Tots els dormitoris són accessibles	ACOMPLEIX
S'admet l'ús de lliteres d'un màxim de dues places que garanteixin en tot cas un volum d'aire de 12 m3 per persona.	No és el cas	ACOMPLEIX
Quan s'atenguin infants de menys de cinc anys, es poden utilitzar llits de mides inferiors a les normals, sempre que es respectin els mínims següents:		ACOMPLEIX
a) Per a llits bressols, un mínim de 3 m2 per plaça.	No és el cas	No és el cas
b) Per a llits que no superin les mides d'1,50 x 0,75 m: 4 m2 per plaça.	No és el cas	No és el cas
Els dormitoris disposaran d'armaris individuals per a cada resident; llevat dels ocupats per nadons o infants de fins a cinc anys on no es requereix que l'armari individual estigui ubicat dins el dormitori.	Si	ACOMPLEIX
La dotació mínima de serveis higiènics consisteix en un rentamans, un inodor i una dutxa per cada cinc usuaris o fracció.	En les unitats de 16 persones hi ha 6 banys compartits. En les unitats de 13 persones hi ha 1 bany compartit i 8 en interior d'habitacions.	ACOMPLEIX
Com a mínim, cal disposar d'una cambra higiènica accessible amb dutxa.	Totes les cambres higièniques disposen de dutxa accessible.	ACOMPLEIX
Les dimensions dels sanitaris s'ajusten a l'edat i talla de les persones usuàries.	Si	ACOMPLEIX

Barcelona, novembre de 2023

Marc Trepà Carbonell
Arquitecte

B\TA

46116940P MARC BERNAT
TREPAT (R: B62890660)

Firmado digitalmente por
46116940P MARC BERNAT TREPAT
(R: B62890660)
Fecha: 2023.12.01 20:01:29 +01'00'

**Estudi d'avaluació de la mobilitat generada
del PEU Residència per a gent gran a Calafell**
(Calafell – Baix Penedès)



Novembre 2023

ESTUDI D’AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA
DEL PEU RESIDÈNCIA PER A GENT GRAN A CALAFELL

(Calafell – Baix Penedès)

I. MEMÒRIA

1. PRESENTACIÓ5

1.1. Objecte 5

1.2. Context i justificació..... 5

1.3. Marc normatiu..... 6

1.4. Objectius de l'estudi 8

1.5. Àmbit d'estudi i descripció del pla 9

2. ANÀLISI DE LA SITUACIÓ ACTUAL..... 14

2.1. Context socioeconòmic..... 14

2.2. Mobilitat de la població 15

2.2.1. Mitjans de transport utilitzats 16

2.3. Mobilitat per raons de gènere 18

2.4. Xarxa viària 19

2.5. Xarxa de transport públic 22

2.6. Mobilitat a peu i en bicicleta 27

2.7. Aparcaments 31

3. AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA 33

3.1. Mobilitat generada que suposarà la implementació dels equipaments 33

3.2. Accessibilitat a la Residència 34

3.2.1. Urbanització d'espais adscrits a l'edifici 34

3.2.2. Accés per a vianants i vehicles..... 36

3.2.3. Disponibilitat d'aparcament..... 36

3.3. Repartició modal 37

4. PROPOSTES D'ACTUACIÓ..... 39

4.1. Proposta d'itineraris per a vianants 39

4.2. Proposta d'itineraris per a bicicletes i aparcaments..... 40

4.3. Xarxa d'itineraris per a transport públic i col·lectiu de superfície..... 41

4.4. Proposta d'accessos i itineraris per a vehicles i zones d'aparcament..... 42

4.5. Incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica 43

4.6. Finançament..... 44

5. RESUM I CONCLUSIONS..... 46

II. PLÀNOLS

- 1. Situació
- 2. Localització (topogràfic)
- 3. Localització (ortofotomapa)
- 4. Xarxa actual per a vianants
- 5. Xarxa actual de vies ciclables
- 6. Xarxa actual de transport públic
- 7. Xarxa actual de vehicles
- 8. Situació actual de les zones d'aparcament

Índex de Figuras

Figura núm. 1. Localització de la parcel·la de l'àmbit d'estudi. 9

Figura núm. 2. Qualificació de la parcel·la de l'àmbit d'estudi. 10

Figura núm. 3. Accés a la finca. 11

Figura núm. 4. Vista de la façana principal. 12

Figura núm. 5. Vista de la façana i sales. 12

Figura núm. 6. Vista del pati interior..... 13

Figura núm. 7. Vista del pati exterior. 13

Figura núm. 8. Principals destinacions dels viatges des de Calafell. 16

Figura núm. 9. Piràmide d'edats d'infermeres no jubilades col·legiades a Catalunya, 2005 (excepte Lleida). 19

Figura núm. 10. Xarxa viària principal 20

Figura núm. 11. Principal xarxa viària de l'entorn de la nova residència. 21

Figura núm. 12. Xarxa viària de l'àmbit d'estudi. 21

Figura núm. 13. Recorregut de la Línia 2 (en groc la ubicació de la nova residència). 23

Figura núm. 14. Recorregut de la Línia 3 (en groc la ubicació de la nova residència). 24

Figura núm. 15. Detall de la modificació del recorregut de la Línia 3 els divendres. 24

Figura núm. 16. Recorregut de la Línia 4 (en groc la ubicació de la nova residència). 25

Figura núm. 17. Cobertura del bus urbà a Calafell (en groc la ubicació de la nova residència). 25

Figura núm. 18. Validacions per línia (2019). 26

Figura núm. 19. Parades de la Línia R2 Sud de Rodalies. 26

Figura núm. 20. Parades de Rodalies a Calafell (en groc la ubicació de la nova residència). 27

Figura núm. 21. Parades de taxi a Calafell. 27

Figura núm. 22. Amplada de les voreres de Calafell. 28

Figura núm. 23. Fotografies de voreres de Calafell. 28

Figura núm. 24. Vorera C/ Rambla Nova 29

Figura núm. 25. Vorera Carrer Priorat 29

Figura núm. 26. Vorera Passeig de la Unió 29

Figura núm. 27. Vorera Carrer de La Sínia 29

Figura núm. 28. Imatge del Carrer del Gironès en direcció a l'àmbit d'estudi 29

Figura núm. 29. Imatge de la cantonada del Carrer del Gironès amb la Rambla Nova en direcció a l'àmbit d'estudi. 30

Figura núm. 30. Imatge des de la Rambla Nova a la finca de l'àmbit d'estudi. 30

Figura núm. 31. Normativa de circulació de bicicletes pel passeig marítim de Calafell. 31

Figura núm. 32. Zones d'aparcament més pròximes a l'àmbit de la nova residència. 32

Figura núm. 33. Punts d'accés per a la nova residència..... 35

Figura núm. 34. Detall dels punts d'accés per a la nova residència..... 35

Figura núm. 35. Aparcaments en bateria de càrrega i descàrrega de la nova residència. 36

Figura núm. 36. Proposta de zona d'aparcament per a bicicletes..... 41

Figura núm. 37. Factors d'emissió en funció de la distància..... 44

Índex de taules

Taula núm. 1. Superfície construïda..... 11

Taula núm. 2. Evolució de la població de Calafell 2014-2022..... 14

Taula núm. 3. Parc de vehicles (2022). 14

Taula núm. 4. Índex de motorització. 14

Taula núm. 5. Mobilitat total a Calafell..... 15

Taula núm. 6. Distribució percentual dels desplaçaments segons origen / destinació a Calafell..... 15

Taula núm. 7. Principals fluxos de mobilitat del Vendrell a Calafell. 16

Taula núm. 8. Mobilitat intramunicipal a Calafell..... 16

Taula núm. 9. Mobilitat a Calafell amb la resta de la comarca. 17

Taula núm. 10. Mobilitat a Calafell amb la resta del Camp de Tarragona. 17

Taula núm. 11. Mobilitat a Calafell fora del Camp de Tarragona. 17

Taula núm. 12. Principals fluxos de mobilitat a Calafell. 17

Taula núm. 13. Inventari d’aparcament i ocupació segons tipologia a Calafell. 31

Taula núm. 14. Inventari d’aparcament i ocupació segons tipologia diürn el mes de juliol a Calafell. 31

Taula núm. 15. Inventari d’aparcament i ocupació segons tipologia nocturn el mes de juliol a Calafell..... 32

Taula núm. 16. Viatges generats per dia. 33

Taula núm. 17. Viatges diaris màxims generats al dia..... 33

Taula núm. 18. Places mínimes d'aparcament per a bicicletes..... 34

Taula núm. 19. Places mínimes d'aparcament per a vehicles. 34

Taula núm. 20. Places mínimes d'aparcament total. 34

Taula núm. 21. Desplaçaments segons mitjà de transport. 37

Taula núm. 22. Mobilitat modal generada. 37

Taula núm. 23. Places mínimes d'aparcament de bicicletes..... 40

Taula núm. 24. Mobilitat modal generada. 43

Taula núm. 25. Viatges diaris segons el tipus de transport motoritzat. 43

Taula núm. 26. Distància mitja, velocitat mitja i ocupació dels diferents tipus de transport motoritzat. 44

Taula núm. 27. Càlcul de km realitzats amb transport motoritzat..... 44

Taula núm. 28. Càlcul d'emissions de CO2 derivades de la mobilitat generada 44

Taula núm. 29. Pressupost de les propostes de mesures de millor de la mobilitat generada..... 45

Taula núm. 30. Superfície construïda..... 46

Taula núm. 31. Viatges diaris màxims generats al dia..... 47

Taula núm. 32. Mobilitat modal generada. 47

I. MEMÒRIA

- 1. Presentació
- 2. Anàlisi de la situació actual
- 3. Avaluació de la mobilitat generada
- 4. Propostes d’actuació
- 5. Resum i conclusions

1. PRESENTACIÓ

1.1. Objecte

L'objecte del present treball és la redacció de l'Estudi d'Avaluació de la Mobilitat Generada (d'ara en endavant EAMG) del Pla Especial Urbanístic (PEU) per la implantació d'una Residència per a gent gran a Calafell, que segons el Decret 344/2006, de 19 de setembre, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada, s'ha d'incloure, com a document independent, en el planejament urbanístic derivat i llurs modificacions, que tinguin per objectiu la implantació de nous usos o activitats, i s'ha de sotmetre a informació pública conjuntament amb el pla. A més ha d'ésser aprovat per un informe de l'autoritat territorial de la mobilitat, segons l'article 18 de la Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat.

1.2. Context i justificació

L'aprovació del Decret 344/2006, de 19 de setembre, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada, significa l'establiment de la necessitat de planificar íntegrament usos del sòl i mobilitat.

Aquests estudis tenen per objecte avaluar l'increment potencial de desplaçaments provocats per una nova planificació o un nova implantació d'activitats i la capacitat d'absorció dels serveis viaris i dels sistemes de transport, incloent-hi els sistemes de transport de baix o nul impacte, com els desplaçaments a peu o en bicicleta.

D'altra banda, l'objectiu dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada és definir les mesures i actuacions necessàries per tal d'assegurar que la nova mobilitat generada en l'àmbit d'estudi segueixi unes pautes caracteritzades per la preponderància dels mitjans de transport més sostenibles, i així acomplir amb el canvi de model de mobilitat promogut per la Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat.

De fet, entre els principis i objectius de la Llei 9/2003 de la mobilitat no només s'esmenta la necessitat de minimitzar l'impacte ambiental de la mobilitat, sinó també de relacionar la planificació de l'ús del sòl amb l'oferta de transport públic. Més concretament, un dels objectius de l'esmentada Llei estableix que cal analitzar les polítiques de planificació i implantació d'infraestructures i serveis de transport amb criteris de sostenibilitat, així com racionalitzar l'ús de l'espai viari de manera que cada mitjà de desplaçament i cada sistema de transport disposin d'un àmbit adequat a llurs característiques i als principis de la mateixa Llei.

Així mateix, i com estableix el punt 2 de l'article 18 de la mateixa Llei 9/2003:

L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada s'ha d'incloure, com a mínim, en els plans territorials d'equipaments o de serveis, en els plans directors, en els plans d'ordenació municipal o instruments equivalents i en els projectes de noves instal·lacions que es determinin per reglament.

D'altra banda, el Decret 344/2006, de 19 de setembre, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada (DOGC núm. 4723, de 21.09.06), estableix en l'article 3 el següent àmbit d'aplicació:

- 3.1. Els estudis d'avaluació de la mobilitat generada s'han d'incloure, com a document independent, en els instruments d'ordenació territorial i urbanística següents:

a) Plans territorials sectorials relatius a equipaments o serveis.
b) Planejament urbanístic general i llurs revisions o modificacions, que comportin nova classificació de sòl urbà o urbanitzable.
c) Planejament urbanístic derivat i llurs modificacions, que tinguin per objectiu la implantació de nous usos o activitats.
- 3.3. Els estudis d'avaluació de la mobilitat generada també s'han d'incorporar en els projectes següents:

a) Projectes de noves instal·lacions que tinguin la consideració d'implantació singular.
b) Projectes de reforma d'instal·lacions existents que com a conseqüència de la reforma passin a tenir la consideració d'implantació singular.
c) Projectes d'ampliació de les implantacions singulars existents.

- 3.4. Als efectes de l'apartat anterior, es consideren implantacions singulars:

a) Establiments comercials, individuals o col·lectius, amb superfície de venda superior a 5.000 m².
b) Edificis per a oficines amb un sostre de més de 10.000 m².
c) Instal·lacions esportives, lúdiques, culturals, amb un aforament superior a 2.000 persones.
d) Clíniques, centres hospitalaris i similars amb una capacitat superior a 200 llits.
e) Centres educatius amb una capacitat superior a 1.000 alumnes.
f) Edificis, centres de treball i complexos on hi treballin més de 500 persones.
g) Altres implantacions que puguin generar de forma recurrent un nombre de viatges al dia superior a 5.000.

Destacar, a més, la importància d'incorporar la mobilitat als instruments de planejament urbanístic de les etapes inicials, ja que això permet evitar disfuncions a mig i llarg termini que exigiria la inversió de nous recursos i la implementació de mesures correctores.

En aquest cas, doncs, tot i que la proposta no suposa un canvi d'usos o activitats en el planejament urbanístic derivat, degut a que la parcel·la ja presenta la qualificació d'equipament (4p/4c/4d/4e/4s/4t), es considera adient que incorpori el corresponent estudi d'avaluació de la mobilitat general. Tanmateix indicar que no es tracta de cap implantació singular, ja que es preveu una oferta de 120 llits, i la superfície total de l'àmbit prevista és de 6.440,67 m².

1.3. Marc normatiu

El present estudi d'avaluació de la mobilitat generada es regeix per la normativa vigent que inclou tant legislació urbanística, de mobilitat i circulació de vehicles, com legislació referent a soroll i vibracions.

Urbanisme

Normativa autonòmica

- Decret 305/2006, de 18 de juliol, pel qual s'aprova el Reglament de la Llei d'urbanisme (DOGC núm. 4682, de 24.07.2006).
- Decret legislatiu 1/2010, de 3 d'agost, pel qual s'aprova el Text refós de la Llei d'urbanisme (DOGC núm. 5886, de 05.08.2010).
- Llei 3/2012, del 22 de febrer, de modificació del text refós de la Llei d'urbanisme, aprovat pel Decret legislatiu 1/2010, del 3 d'agost (DOGC núm. 6077, de 29.2.2012).
- Pla territorial parcial del Camp de Tarragona, aprovat definitivament el 12 de gener de 2010.

Normativa municipal

- Pla d'Ordenació Urbanística Municipal (POUM) de Calafell, aprovat definitivament el 24 de gener de 1911

Mobilitat

Normativa autonòmica

- Decret 344/2006, de 19 de setembre, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada (DOGC núm. 4723, de 21.09.06).
- Decret 466/2004, de 28 de desembre, relatiu a determinats instruments de planificació de la mobilitat i al consell de la mobilitat (DOGC núm. 4291, de 30.12.04).
- Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat (DOGC núm. 3913, de 27.06.03).
- Pla director de mobilitat del Camp de Tarragona, actualment en fase de redacció per part de la Autoritat de Transport Metropolità de Tarragona.
- Pla d'infraestructures del transport de Catalunya (PITC) (2006-2026):
 - Pla estratègic d'infraestructures de transport (PEIT) (2005-2020)

- Pla de ports de Catalunya (2007-2015)
- Pla d'aeroports, aeròdroms y heliports de Catalunya (2009-2015)
- Pla de transport de viatgers de Catalunya (2008-2012)
- Pla estratègic de la bicicleta de Catalunya (2008-2012)

Circulació viària

Normativa autonòmica

- Decret Legislatiu 2/2009, de 25 de agosto, pel que s'aprova el text refós de la Llei de carreteres (DOGC» núm. 5452, de 27/08/2009).
- Llei 7/1993, de 30 de setembre, de carreteres (DOGC núm. 1807, de 11.10.93).

Normativa estatal

- Llei 37/2015, de 29 de setembre, de Carreteres (BOE del 30/9/2015).
- Reial Decret Legislatiu 6/2015, de 30 d'octubre, pel que s'aprova el text refós de la Llei sobre trànsit, circulació de vehicles a motor i seguretat vial (BOE núm. 261, de 31 d'octubre de 2015).
- Reial Decret 1428/2003, de 21 de novembre, pel qual s'aprova el Reglament general de circulació (BOE núm. 306, de 23.12.03), i posteriors modificacions del mateix, sobretot el Reial decret 965/2006, d'1 de setembre, pel qual es modifica el Reglament general de circulació (BOE núm. 212, 05.09.06).
- Llei 19/2001, de 19 de desembre, de reforma del text articulat de la Llei sobre trànsit, circulació de vehicles de motor i seguretat viària, aprovat per Reial decret legislatiu 339/1990, de 2 de març (BOE núm. 304, de 20.12.01).

Transport de mercaderies perilloses

Normativa autonòmica

- Pla de Protecció Civil per accidents en el transport de mercaderies perilloses per carretera i ferrocarril a Catalunya (TRANSCAT).

Normativa estatal

- Reial Decret 551/2006, de 5 de maig, pel qual es regulen les operacions de transport de mercaderies perilloses per carretera en el territori espanyol, (BOE 113, de 12.05.06).
- Reial Decret 412/2001, de 20 d'abril, pel qual es regulen diversos aspectes relacionats amb el transport de mercaderies perilloses per ferrocarril (BOE 110, de 08.05.01).
- Reial Decret 230/1998, de 16 de febrer, pel qual s'aprova el reglament d'explosius (BOE núm. 61, de 12.03.98).
- Reial Decret 387/1996, d'1 de març pel que s'aprova la Directriu Bàsica de Planificació de Protecció Civil enfront el risc d'accidents en els transports de mercaderies perilloses per carretera i ferrocarril (BOE núm. 71, de 22.03.96).

Contaminació acústica

Normativa autonòmica

- Decret 176/2009, de 10 de novembre, pel qual s'aprova el Reglament de la Llei 16/2002, de 28 de juny, de protecció contra la contaminació acústica (DOGC núm. 5506, de 16.11.09).
- la Llei 16/2002, de 28 de juny, de protecció contra la contaminació acústica (DOGC núm. 3675, de 11.07.02).

Normativa estatal

- Llei 37/2003, de 17 de novembre, del soroll (BOE núm. 276, de 18.11.03).
- Reial Decret 1367/2007, de 19 d'octubre, pel que es desenvolupa la Llei 37/2003, de 17 de novembre, del soroll, en el referent a zonificació acústica, objectius de qualitat i emissions acústiques (BOE núm. 254, 23.10.07).
- Reial Decret 1513/2005, de 16 de desembre, pel que es desenvolupa la Llei 37/2003, de 17 de novembre, del soroll, en el referent a l'avaluació i gestió del soroll ambiental (BOE núm. 301, de 17.12.05).

Accessibilitat

Normativa autonòmica

- Llei 20/1991, de 25 de novembre, de promoció de l'accessibilitat i supressió de barreres arquitectòniques.
- Decret 135/1995, de 24 de març, de desplegament de la Llei 20/1991, de 25 de novembre, de promoció de l'accessibilitat i de supressió de barreres arquitectòniques, i d'aprovació del Codi d'accessibilitat.

Normativa estatal

- Reial decret 505/2007, de 20 d'abril, pel que s'aproven les condicions bàsiques d'accessibilitat i no discriminació de les persones amb discapacitat per a l'accés i utilització dels espais públic urbanitzats i edificacions discapacitat.
- Ordre VIV/561/2010, d'1 de febrer, per la que es desenvolupa el document tècnic de condicions bàsiques d'accessibilitat i no discriminació per a l'accés i utilització dels espais públics urbanitzats.
- Llei 8/2013, de 26 de juny, de rehabilitació, regeneració i renovació urbanes.
- Reial decret 173/2010, de 19 de febrer, pel qual es modifica el Codi tècnic de l'edificació, aprovat pel Reial decret 314/2006, de 17 de març, en matèria d'accessibilitat i no-discriminació de les persones amb discapacitat

1.4. Objectius de l'estudi

El present estudi d'avaluació de la mobilitat generada té com a objectius principals els definits en el Decret 344/2006, de 19 de setembre, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada:

Article 2. Els estudis d'avaluació de la mobilitat generada

- 2.1 Els estudis d'avaluació de la mobilitat generada avaluen l'increment potencial de desplaçaments provocat per una nova planificació o una nova implantació d'activitats i la capacitat d'absorció dels serveis viaris i dels sistemes de transport, incloent-hi els sistemes de transport de baix o nul impacte, com els desplaçaments amb bicicleta o a peu.*
- 2.2 També valoren la viabilitat de les mesures proposades en el propi estudi per gestionar de manera sostenible la nova mobilitat i, especialment, les fórmules de participació del promotor o promotora per col·laborar en la solució dels problemes derivats d'aquesta nova mobilitat generada.*
- 2.3 L'objectiu dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada és definir les mesures i actuacions necessàries per tal d'assegurar que la nova mobilitat generada en l'àmbit d'estudi segueixi unes pautes caracteritzades per la preponderància dels mitjans de transport més sostenibles, i així acomplir amb el canvi de model de mobilitat promogut per la Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat.*

1.5. Àmbit d'estudi i descripció del pla

L'àmbit d'actuació del present Pla Especial Urbanístic compren la parcel·la corresponent a la finca cantonera que dona al carrer Masia de la Sínia, 2-6 de Calafell, amb la referència cadastral: 9913103CF7691S0001SJ (veure els plànols núm. 1, 2 i 3, de situació, localització (topogràfic) i localització (ortofotomapa), respectivament). Actualment és un solar desocupat en la seva totalitat, inclòs en una illa completa d'equipaments amb diferents línies d'autobús que l'envolten.



Figura núm. 1. Localització de la parcel·la de l'àmbit d'estudi.
Font: ICGC.

Tot i que la finca cadastral té una superfície de 12.549 m² i inclou una masia catalogada, la finca que es correspon amb l'àmbit d'actuació del present PEU té una superfície de 6.440,67 m².

El POUM de Calafell, aprovat definitivament el 24 de gener de 2011, atorga a la finca situada al carrer Masia de la Sínia, 2-6 la qualificació urbanística de sistema d'equipaments comunitaris i dotacions de caràcter local (4p/4c/4d/4e/4s/4t).

Segons l'article 49 del POUM, aquesta qualificació vol dir que a la finca es pot edificar qualsevol tipus d'equipament que preveu la normativa, es a dir:

- 4p: Centres públics de caràcter administratiu
- 4c: Equipaments culturals i religiosos
- 4d: Equipaments docents
- 4e: Equipaments esportius i recreatius
- 4s: Equipaments sanitari assistencials
- 4t: Equipaments de serveis tècnics i transports.

El punt 5 de l'article 49 diu el següent:

4. Per a la modificació del tipus d'ús existent, dins dels usos propis del sistema d'equipaments, caldrà la formulació prèvia d'un Pla Especial urbanístic.

En el nostre cas, la qualificació permet tots els usos d'equipament entre els que hi ha el sanitari assistencial (4s), dins dels quals hi ha les residència assistides per a gent gran i persones amb discapacitat intel·lectual.

L'article 51 defineix les condicions d'edificació per al sistema d'equipaments i diu entre altres coses el següent:

1. L'edificació dels sòls afectats al sistema d'equipament s'ajustarà a l'establert pel planejament especial o parcial que estableixi la corresponent ordenació detallada. Aquesta ordenació establirà les condicions d'edificació d'acord amb les necessitats funcionals pròpies de l'equipament a implantar, tot garantint la seva correcta integració en l'entorn.
2. En el sòl urbà els equipaments que no tinguin una ordenació específica podran desplegar-se seguint les regles edificatòries dels tipus d'ordenació de les zones que els envolten i esgotar les condicions d'edificació vigents en aquests.

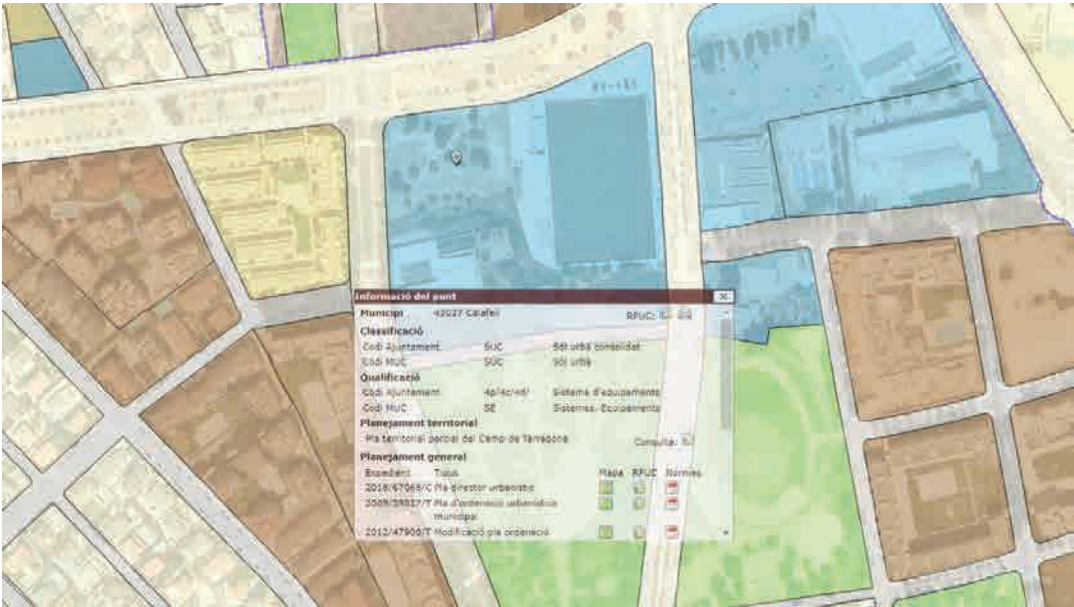


Figura núm. 2. Qualificació de la parcel·la de l'àmbit d'estudi.
Font: Mapa urbanístic de Catalunya.

Aquesta nova residència disposarà de planta baixa i planta pis amb un edifici escalonat per tal d'adaptar-lo a la topografia actual. Per tant, més que de planta baixa o pis parlarem de nivell 0, nivell 1 i nivell 2.

Al nivell 0 està destinat les següents àrees:

- Àrea de recepció (entrada i sala de visites).
- Àrea de administració i direcció.
- Àrea de serveis al resident (serveis mèdic, perruqueria, podologia).
- Àrea de serveis d'Hosteleria (cuina, bugaderia magatzems).
- Àrea de centre de dia.
- Àrea de activitats i convivència (biblioteca, sala TV, sala d'estar).
- Una àrea de residència amb dues unitats de convivència de 12 persones cada una aproximadament.

Al nivell 1, que en la part posterior es converteix de nou en planta baixa donada la topografia del solar, es distribueix en la seva totalitat en diferents unitats de convivència. Es proposa un edifici molt modular amb unitats de 6 persones que es poden sumar amb altres fins a generar unitats de 12 o de 24 persones.

Al nivell 2, que es situa sobre la part del nivell 1 que té la consideració de planta baixa, hi ha la resta d'unitats de convivència amb la mateixa modulació que en la planta inferior.

L'accés a la instal·lació tant per a vianants com per a vehicles es planteja des de la cantonada sud-oest. Aquesta cantonada és la que té més interès de l'entorn, ja que dona a la Rambla Nova, i tindrà molta més afluència de gent que qualsevol altra. La sortida dels vehicles es farà pel mateix lloc d'entrada.

Així doncs, la superfície de la parcel·la es de 6.440,67 m², mentre que la superfície construïda total és de 6.724 m²:

Edificacions	Superfície construïda sobre rasant	Superfície construïda exterior terrasses	Superfície construïda exterior balcons	Superfície construïda sota rasant
Nivell 0	1.526 m²	69 m²	- m²	352 m²
Nivell 1	2.725 m²	369 m²	53 m²	- m²
Nivell 2	1.407 m²	120 m²	53 m²	- m²
Nivell 3	51 m²	- m²	- m²	- m²
Total	5.708 m²	558 m²	106 m²	352 m²
Superfície construïda sobre rasant	6.372 m²			
Superfície construïda total	6.724 m²			

Taula núm. 1. Superfície construïda.
Font: PEU Residència per a gent gran a Calafell. B\ITA, maig 2023.

A continuació, es mostren unes simulacions de l'estructura de l'edifici des de diferents punts de vista:



Figura núm. 3. Accés a la finca.
Font: PEU Residència per a gent gran a Calafell. B\ITA, maig 2023.



Figura núm. 4. Vista de la façana principal.
Font: PEU Residència per a gent gran a Calafell. B\ITA, maig 2023.



Figura núm. 5. Vista de la façana i sales.
Font: PEU Residència per a gent gran a Calafell. B\ITA, maig 2023.



Figura núm. 6. Vista del pati interior.
Font: PEU Residència per a gent gran a Calafell. B\TA, maig 2023.



Figura núm. 7. Vista del pati exterior.
Font: PEU Residència per a gent gran a Calafell. B\TA, maig 2023.

2. ANÀLISI DE LA SITUACIÓ ACTUAL

2.1. Context socioeconòmic

El terme municipal de Calafell es troba a la comarca del Baix Penedès, província de Tarragona. Segons dades de l'IDESCAT del 2022, Calafell té una població de 29.102 habitants i una superfície de 20,38 km², el que suposa una densitat de població de 1.428,0 hab/km².

Està organitzat en tres nuclis principals de població: Segur de Calafell, Calafell platja i Calafell centre, a bada de diverses urbanitzacions.

En quant a l'estructura de la població destacar que, segons dades del passat 2022, predomina el grup d'entre 15 i 64 anys, el qual representa el 65% de la població; el grup d'entre 65 a 85 anys representa el 18% de la població, el d'entre 0 i 14 anys el 14%, i el de 85 anys i més un 3%.

En els darrers 9 anys, l'evolució de la població ha sigut la següent:

Evolució de la població									
Any	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Població	24.333	24.256	24.289	24.898	25.444	26.538	27.601	28.463	29.102

Taula núm. 2. Evolució de la població de Calafell 2014-2022.
Font: Institut d'Estadística de Catalunya (IDESCAT).

El sector serveis és el predominant en els últims anys, sent el 86% en aquest sector les afiliacions al règim general segons la ubicació del compte de cotització. El segueixen de lluny el sector de la construcció amb un 9%, la indústria amb un 6% i l'agricultura amb un 0% (dades del 2023).

Destacar també que actualment el parc de vehicles de Calafell és, segons dades de l'IDESCAT del passat any 2022, de 18.827 unitats, dels quals 13.735 són turismes (un 73% del total) i 2.613 motocicletes (poc més d'un 14%). En el cas dels turismes el pes relatiu és lleugerament superior al de la comarca del Baix Penedès i al de la mitja de Catalunya, mentre que el pes relatiu de les motocicletes és similar al de la comarca del Baix Penedès i inferior al de Catalunya.

Parc de vehicles (2022)			
	Calafell	Baix Penedès	Catalunya
Turismes	13.735 (73%)	56.548 (70%)	3.513.245 (65%)
Motocicletes	2.613 (14%)	10.796 (13%)	923.204 (17%)
Vehicles industrials	2.164 (11%)	10.688 (13%)	755.312 (14%)
Altres	315 (2%)	2.536 (3%)	183.647 (3%)
Total	18.827 (100%)	80.568 (100%)	5.375.408 (100%)

Taula núm. 3. Parc de vehicles (2022).
Font: Institut d'Estadística de Catalunya (IDESCAT).

L'índex de motorització (turismes/població de 18 a 70 anys) és molt alt, per sobre de la mitjana catalana.

Índex de motorització (veh./1.000 hab.)	Total vehicles	Total turismes i motocicletes
Calafell	923	837
Baix Penedès	2.172	1.810
Catalunya	990	815

Taula núm. 4. Índex de motorització.
Font: Institut d'Estadística de Catalunya (IDESCAT).

2.2. Mobilitat de la població

Pel que fa a la mobilitat actual a Calafell, s'han pres com a base les dades de l'Estudi de Mobilitat Urbana Sostenible de Calafell (EMUS) (2023) que realitza un anàlisi de les dades de mobilitat disponibles, i l'Enquesta de Mobilitat Quotidiana (EMQ) del Camp de Tarragona (2020).

El municipi de Calafell té una posició territorial estratègica gràcies a les infraestructures que el travessen, com l'eix mediterrani viari i l'eix mediterrani ferroviari.

La població resident a Calafell realitza un total de 236.142 desplaçaments diaris, representant un total de 3,1 desplaçaments per persona i dia. Els desplaçaments dels residents en un dia laborable s'estimen en 85.000 viatges, dels quals el 66% correspon a desplaçaments interns al municipi i el 34% correspon a desplaçaments externs realitzats fora del municipi.

El mode de transport dels residents dins del municipi correspon a un 59,3% a peu, 37,0% en transport privat, el 2,3% en bicicleta o patinet, i l'1,4% en transport públic. El mode de transport dels residents cap a altres punts fora del municipi correspon a un 80,4% en transport privat, 12,5% en transport públic, 6,0% a peu i 1,1% en bicicleta o patinet. D'entre les principals destinacions diàries fora del municipi estan Cunit, El Vendrell i Barcelona.

Els desplaçaments en dies feiners de la població resident amb origen o destinació al Camp de Tarragona són:

Origen/destinació	Desplaçaments
Intramunicipals	38.986
Resta comarca	23.041
Alt Camp	536
Baix Camp	96
Tarragonès	3.121
Terres Ebre	75
RMB	8.149
Penedès	4.751
Fora Catalunya	299

Taula núm. 5. Mobilitat total a Calafell.
Font: Enquesta de Mobilitat Quotidiana (EMQ) del Camp de Tarragona (2020).

Dels 79.055 desplaçaments en dies feiners de la població resident amb origen o destinació al Camp de Tarragona, la distribució percentual és:

Origen/destinació	Desplaçaments
Intramunicipals	49%
Resta comarca	29%
Resta CdT	5%
Externs CdT	17%

Taula núm. 6. Distribució percentual dels desplaçaments segons origen / destinació a Calafell.
Font: Enquesta de Mobilitat Quotidiana (EMQ) del Camp de Tarragona (2020).

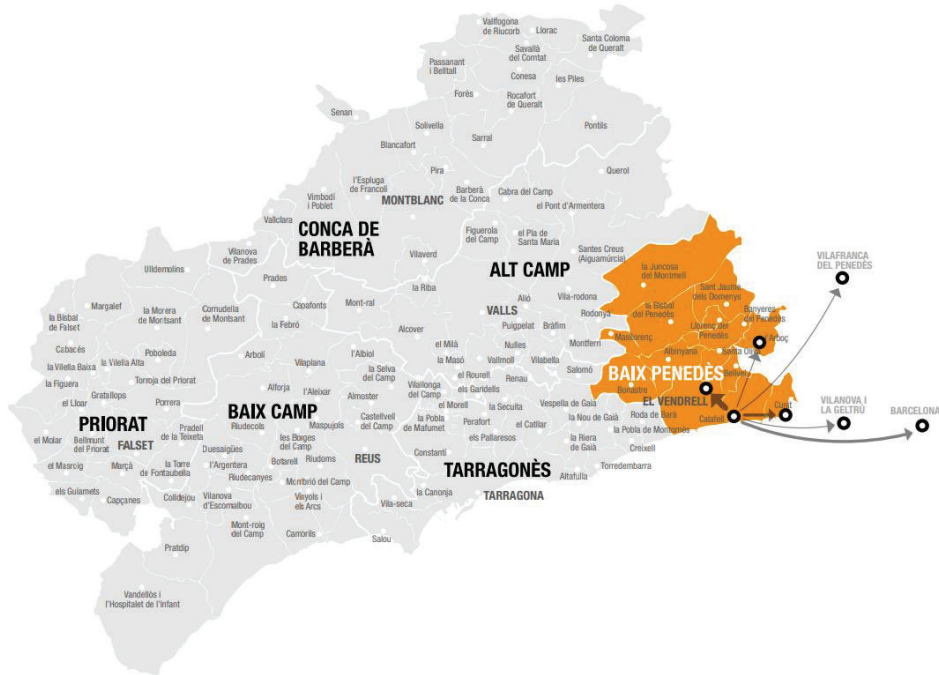


Figura núm. 8. Principals destinacions dels viatges des de Calafell.
Font: Enquesta de Mobilitat Quotidiana (EMQ) del Camp de Tarragona (2020).

Els residents de Calafell realitzen 41.676 desplaçaments cap a altres municipis. El Vendrell és el municipi que atrau més desplaçaments (28,3%), seguit de Barcelona (14,1%). En un dia feiner Calafell rep 11.788 desplaçaments des del Vendrell.

	Desplaçaments
Modes actius / altres	11,1%
Vehicle privat	85,0%
Transport públic	4,0%
Total	11.788

Taula núm. 7. Principals fluxos de mobilitat del Vendrell a Calafell.
Font: Enquesta de Mobilitat Quotidiana (EMQ) del Camp de Tarragona (2020).

2.2.1. Mitjans de transport utilitzats

Els mitjans de transport més utilitzats pels desplaçaments intramunicipals a Calafell, amb la resta de la comarca, amb la resta del Camp de Tarragona i fora del Camp de Tarragona són:

	Desplaçaments
Intramunicipals	38.986
Modes actius / altres	55,7%
Transport públic	6,9%
Vehicle privat	37,5%

Taula núm. 8. Mobilitat intramunicipal a Calafell.
Font: Enquesta de Mobilitat Quotidiana (EMQ) del Camp de Tarragona (2020).

	Desplaçaments
Resta comarca	23.041
Modes actius / altres	9,1%
Transport públic	3,2%
Vehicle privat	87,7%

Taula núm. 9. Mobilitat a Calafell amb la resta de la comarca.
Font: Enquesta de Mobilitat Quotidiana (EMQ) del Camp de Tarragona (2020).

	Desplaçaments
Resta CdT	3.753
Transport públic	10,2%
Vehicle privat	89,8%
Modes actius / altres	0,0%

Taula núm. 10. Mobilitat a Calafell amb la resta del Camp de Tarragona.
Font: Enquesta de Mobilitat Quotidiana (EMQ) del Camp de Tarragona (2020).

	Desplaçaments
Externs CdT	13.275
Transport públic	26,9%
Vehicle privat	71,0%
Modes actius / altres	2,1%

Taula núm. 11. Mobilitat a Calafell fora del Camp de Tarragona.
Font: Enquesta de Mobilitat Quotidiana (EMQ) del Camp de Tarragona (2020).

En l'anàlisi de la distribució dels mitjans de transport s'observa com l'anar a peu és la forma més habitual de moure's dels residents a Calafell, ja que representa el 55,7% dels 38.986 desplaçaments intramunicipals. Tanmateix, s'ha de tenir en compte que la suma dels modes motoritzats (el transport públic i el privat), no supera la quota d'ús dels modes no motoritzats, amb al 44,4% (un 6,9% correspon a transport públic i un 37,5% a transport privat). Respecte el transport privat, el cotxe és el mitjà de transport majoritari.

A la que els desplaçaments tenen origen o destinació fora del mateix municipi de Calafell, cap a la resta de la comarca del Baix Penedès, la resta del Camp de Tarragona o fora del Camp de Tarragona, aleshores el mitja de transport majoritari és el transport privat.

El vehicle privat representa el 87,7% dels 23.041 desplaçaments efectuats un dia feiner a algun punt de la resta de la comarca, sent tan sols un 9,1% els modes actius o altres i un 3,2% el transport púbic. Dels 3.753 desplaçaments efectuats un dia feiner a algun punt de la resta del Camp de Tarragona, el 89,8% correspon al vehicle privat i el 10,2% al transport públic. I dels 13.275 desplaçaments efectuats un dia feiner a algun punt fora del Camp de Tarragona, el 71,0% correspon al vehicle privat, el 26,9% al transport públic i el 2,1% als modes actius o altres.

Origen / destinació	Modes actius / altres	Vehicle privat	Transport públic	Total
Intramunicipal	55,7%	37,5%	6,9%	38.986
El Vendrell	11,1%	85,0%	4,0%	11.788
Barcelona	0,0%	59,5%	40,5%	5.868
Cunit	12,0%	88,0%	0,0%	6.042
Vilanova i la Geltrú	4,8%	91,4%	3,9%	1.942
L'Arboç	4,2%	92,3%	3,5%	2.185
Vilafranca del Penedès	0,0%	100,0%	0,0%	1.230
Altres	1,3%	85,3%	13,5%	12.621
Total	29,8%	61,0%	9,2%	80.661

Taula núm. 12. Principals fluxos de mobilitat a Calafell.
Font: Enquesta de Mobilitat Quotidiana (EMQ) del Camp de Tarragona (2020).

Els residents de Calafell en un dia feiner efectuen 41.676 desplaçaments cap a altres municipis. El Vendrell és el municipi que atrau més desplaçaments (28,3%), seguit de Barcelona (14,1%), Cunit (14,5%), L'Arboç (5,2%), Vilanova i la Geltrú (4,7%) i Vilafranca del Penedès (3,0%).

Com a conseqüència de la proximitat geogràfica, diàriament es donen intenses relacions territorials entre El Vendrell i Calafell (11.788 desplaçaments). Així, Barcelona es posiciona com el segon nucli principal de relacions amb Calafell amb 5.868 desplaçaments, seguit de Cunit amb 6.042.

El 85,0% dels desplaçaments a El Vendrell es fan en vehicle privat, un 11,1% en modes no motoritzats i un 4,0% en transport públic. L'ús del transport públic és força elevat especialment en les connexions amb Barcelona (40,5%). Això pot explicar-se per la presència del servei de transport de la línia R2 Sud de Rodalies Barcelona. Per altra banda, és també remarcable l'ús del cotxe en les relacions entre Calafell i Cunit malgrat la proximitat geogràfica i la connexió amb tren que hi ha entre ambdós municipis (88,0%). Les connexions amb vehicle privat també tenen una gran rellevància als municipis de L'Arboç (92,3%), Vilanova i la Geltrú (91,4%) i Vilafranca del Penedès (100,0%).

2.3. Mobilitat per raons de gènere

Un altre aspecte que cal considerar és si la distribució modal presenta diferències atès el gènere de l'individu. En aquest sentit és molt conegut que hi ha diferències entre dones i homes en relació amb les condicions, necessitats i maneres reals de desplaçar-se. Per tant, doncs, en l'avaluació de la mobilitat generada s'ha de considerar aquest aspecte.

L'origen de les principals diferències entre els patrons de mobilitat d'homes i dones radica en la persistent desigualtat en les relacions de gènere de la nostra societat vinculat a la construcció cultural del que tradicionalment s'ha considerat “feminitat” o “masculinitat”. Els rols que tradicionalment s'han assignat a les dones s'associen amb major intensitat a les tasques de la cura i que contribueixen a assegurar la vida humana. Aquest major grau de responsabilitat de les tasques domèstiques i familiars impacta en múltiples esferes de la vida de les dones, generant-se bretxes de gènere de diversos tipus. De fet, impacta directament en les possibilitats d'accedir i utilitzar els diferents espais i temps de la ciutat. És a dir, la distribució o assignació de les tasques productives i reproductives entre un i un altre col·lectiu, configura activitats diferenciades entre homes i dones, retallant l'ús potencial del territori i de la ciutat per part de les dones.

Aquestes diferències es posen de manifest molt clarament en l'observació dels usos dels temps declarats. A grans trets, s'observa com les dones assumeixen un temps i grau de responsabilitat superior al dels homes en les tasques de cura, mentre que els homes dediquen més temps a treballar de manera remunerada. Així doncs, les dones destinen gairebé el doble de temps que els homes en la llar i la família i un 20% a treballs voluntaris i reunions, en canvi els homes destinen un 34% del temps més al treball remunerat i un 42% més aficions i informàtica. Els treballs de cura de nens, de persones d'edat avançada o amb malalties o discapacitats, malgrat no tenir ni una producció mercantilista ni una remuneració econòmica, no són menys necessaris que aquells que busquen l'intercanvi econòmic. Els treballs de cura produeixen béns i serveis per l'autoconsum i responen a una ètica que se centra en les relacions i necessitats humanes.

En aquest sentit, les diferències més importants radiquen en els següents aspectes:

- L'elecció de mitjans de transport: els homes viatgen més sovint amb cotxe o amb moto i les dones utilitzen en major grau el transport públic o van a peu. Això està relacionat amb el fet que, tot i que el permís de conduir ja fa temps que s'ha igualat en els col·lectius més joves, els homes disposen en grau més alt de cotxe o moto, i davant la disponibilitat d'un vehicle a la família és ell qui l'utilitza. L'any 2011 tan sols el 17-18% de les llars on només es disposa d'un vehicle, era la dona la que feia un ús habitual.

- Els models de desplaçament: les dones tenen, generalment, recorreguts de viatges més complicats, formats per diverses parts de viatges. Els homes viatgen més sovint directament entre la casa i la feina. Aquest fet s'explica atès que les dones, generalment, es responsabilitzen de la casa, llar i nens, i realitzen els viatges de compres i de l'escola.
- La longitud del trajecte: Els homes viatgen, de mitjana, distàncies més llargues que les dones.
- L'hora del viatge: El fet que les dones no tinguin tanta presència en el mercat laboral remunerat fa que moltes dones no estiguin condicionades en l'horari dels seus desplaçaments. En contrapartida, aquests viatges tenen lloc durant hores amb baix servei del transport públic.

El col·lectiu d'infermeres és el més nombrós dins de les professions sanitàries. El seu perfil demogràfic continua sent fortament femení (88% de dones), tendència que, lluny d'igualar-se en les promocions més joves, s'ha accentuat lleugerament en els últims anys. Es tracta d'una de les professions sanitàries més feminitzades.

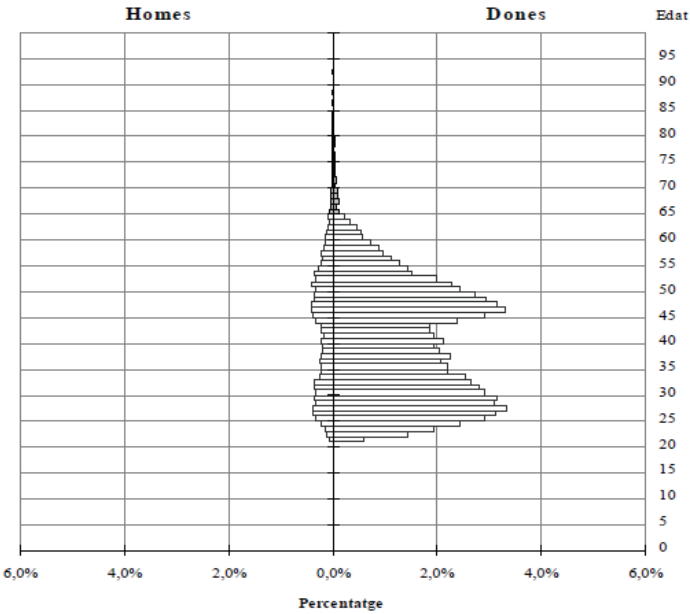


Figura núm. 9. Piràmide d'edats d'infermeres no jubilades col·legiades a Catalunya, 2005 (excepte Lleida).
Fuente: Demografia dels professions sanitàries a Catalunya. Centri d'Estudis Demogràfics.

Tot i que, en termes relatius, el pes de les dones en l'àmbit de la Residència per a gent gran sigui significativament superior, es considera que, en termes absoluts, és a dir, tenint en compte el nombre total de persones, no es generaran diferències en la mobilitat quotidiana de la població o el que és el mateix, la demanda dels transports de la zona no resultarà afectada. En aquest sentit, per tant, no es considera necessari desenvolupar propostes per a reduir la discriminació per qüestions de gènere, ja que es considera que aquesta no es produeix, ni es produirà amb la implantació de la Residència a Calafell. D'altra banda, atesa la previsió feta de places d'aparcament, el fet que el percentatge de desplaçaments dels homes sigui menor, suposa que aquesta previsió en tot cas és sobredimensionada i, per tant, més que suficient per a complir amb aquesta necessitat.

2.4. Xarxa viària

El municipi de Calafell té una posició territorial estratègica gràcies a les infraestructures viàries que el travessen. La xarxa principal està conformada per l'autopista C-32 i la carretera C-31, que són els principals eixos de circulació de l'àmbit (veure plànol núm. 7. Xarxa actual de vehicles).



Figura núm. 10. Xarxa viària principal
Fuente: ICGC

- **C-32:** o Corredor del Mediterrani és una autopista, que en el ramal sud és de peatge gestionat per Aucat (filial d'Abertis), titularitat de la Generalitat de Catalunya que passa per una part de la costa catalana, concretament pel Baix Penedès, el Garraf, el Baix Llobregat, el Barcelonès i el Maresme. Està dividida en dues parts: el ramal sud de peatge (El Vendrell - El Prat de Llobregat), de 56 km, i el ramal nord gratuït (Montgat - Tordera), de 51 km. El tram que transcorre per l'àmbit d'estudi té una intensitat diària de 17.303 vehicles segons la Direcció General d'Infraestructures de Mobilitat Terrestre (2019).
- **C-31:** o Eix Costaner, és una carretera sota gestió de la Generalitat de Catalunya que uneix el Vendrell i Figueres fent un total de 249 km en quatre trams discontinus. El primer tram que comença al Vendrell, seguint la costa entra al Garraf i es dirigeix a la C-32 a l'altura de Vilanova i la Geltrú, té una intensitat diària de 20.820 vehicles.

Aquestes elevades intensitats de trànsit registrades en aquestes vies són degudes a diferents raons. Per una banda, pel caràcter residencial d'aquests barris i la poca cobertura de la xarxa de transport públic en aquest àmbit, que afavoreixen una elevada motorització.

La xarxa secundària està composta per:

- **TV-2126:** és una carretera del Baix Penedès que discorre pels termes municipals de Bellvei i Calafell. La T correspon a la demarcació de Tarragona, tot i que actualment pertany a la Generalitat de Catalunya. La V indica que pertanyia a l'antiga xarxa de carreteres veïnals.

La xarxa local serà la utilitzada pels futurs usuaris i residents de la nova residència, per accedir a ella des de la xarxa principal i secundària. Els carrers que envolten l'illa de l'àmbit d'estudi són, el Carrer del Gironès (al nord), el Passeig de la Unió (a l'est), el Carrer Masia de la Sinia (al sud) i la Rambla Nova (a l'oest). Totes vies amb un carril per sentit.

L'accés a la instal·lació tant per a vianants com per a vehicles es planteja des de la cantonada sud-oest. Aquesta cantonada és la que té més interès de l'entorn, ja que dona a la Rambla Nova, i tindrà molta més afluència de gent que qualsevol altra. La sortida dels vehicles es farà pel mateix lloc d'entrada.



Figura núm. 11. Principal xarxa viària de l'entorn de la nova residència.
Font: Institut Geològic i Cartogràfic de Catalunya (ICGC).

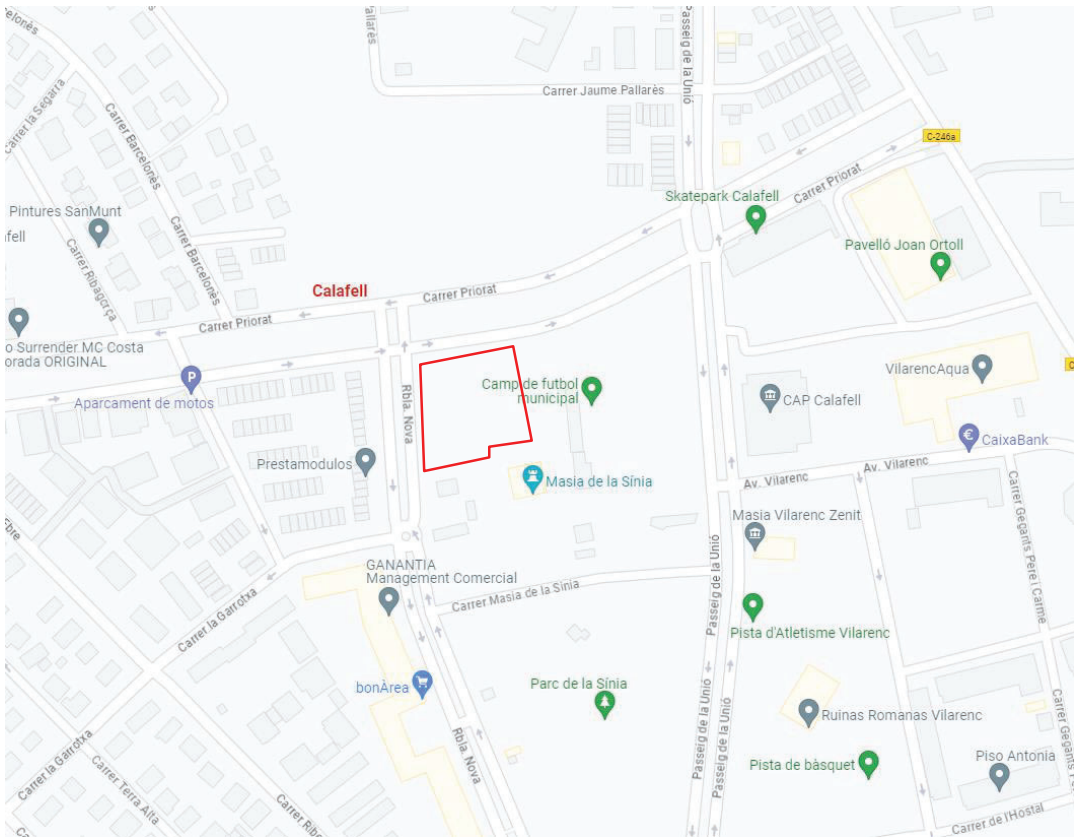


Figura núm. 12. Xarxa viària de l'àmbit d'estudi.
Font: Google Maps.

Com es pot observar en el retall anterior, la major part dels carrers que formen part del nucli urbà de Calafell són unidireccionals i relativament estrets.

Finalment, afegir que la intensitat del trànsit rodat en l'àmbit d'estudi és relativament baixa, tal com correspon a una zona urbana residencial, amb alguns comerços, equipaments, espais verds, etc.

2.5. Xarxa de transport públic

L'àmbit d'estudi comprèn la parcel·la situada al carrer Masia de la Sínia, 2-6 de Calafell. Una illa completa d'equipaments amb diferents línies d'autobús que l'envolten.

Cada dia es realitzen uns 11.010 desplaçaments en transport públic, 4,6% dels desplaçaments totals; el 93% són desplaçaments externs.

L'oferta de transport públic de Calafell està formada per varies línies d'autobús i el tren.

Autobusos

El sector està connectat amb altres barris de la ciutat, mitjançant les línies 2, 3 i 4 dels autobusos urbans. La parada més pròxima a l'entrada de la nova residència és la parada 5 (Gironés / Rambla Nova) de la L3 (veure plànol núm. 6. Xarxa actual de transport públic).



Figura núm. 13. Recorregut de la Línia 2 (en groc la ubicació de la nova residència).
Font: Ajuntament de Calafell.

La L2 té un total de 35 parades i funciona entre les 7.20 i les 21.42 hores tots els dies de la setmana amb una freqüència d'una hora. Amb deu expedicions dissabtes, diumenges i festius. La parada més pròxima a la nova residència és la parada 4 i 33 Pg. Unió / P. Joan Ortoll / IES Camí de Mar / CEIP Sta Creu.



Figura núm. 14. Recorregut de la Línia 3 (en groc la ubicació de la nova residència).
Font: Ajuntament de Calafell.

La L3 té un total de 47 parades i funciona entre les 7.00 i les 21.00 hores tots els dies de la setmana amb una freqüència d'una hora. Amb deu expedicions dissabtes, diumenges i festius. La parada més pròxima a la nova residència és la parada 5 Gironés / Rambla Nova.

Tots els divendres però, a causa del mercat ambulant la parada 19 queda afectada. Com alternativa, els usuaris hauran de pujar o baixar en les parades més properes núm. 16 i 17.



Figura núm. 15. Detall de la modificació del recorregut de la Línia 3 els divendres.
Font: Ajuntament de Calafell.



Figura núm. 16. Recorregut de la Línia 4 (en groc la ubicació de la nova residència).
Font: Ajuntament de Calafell.

La L4 té un total de 29 parades i funciona entre les 9.30 i les 13.30 hores dels dimarts i divendres, amb un total de quatre expedicions. La parada més pròxima a la nova residència és la parada 3 Pg. Unió / Poliesp. Joan Ortoll / IES Camí de Mar.

Aquestes tres línies d'HIFE donen una cobertura pràcticament total del terme municipal.

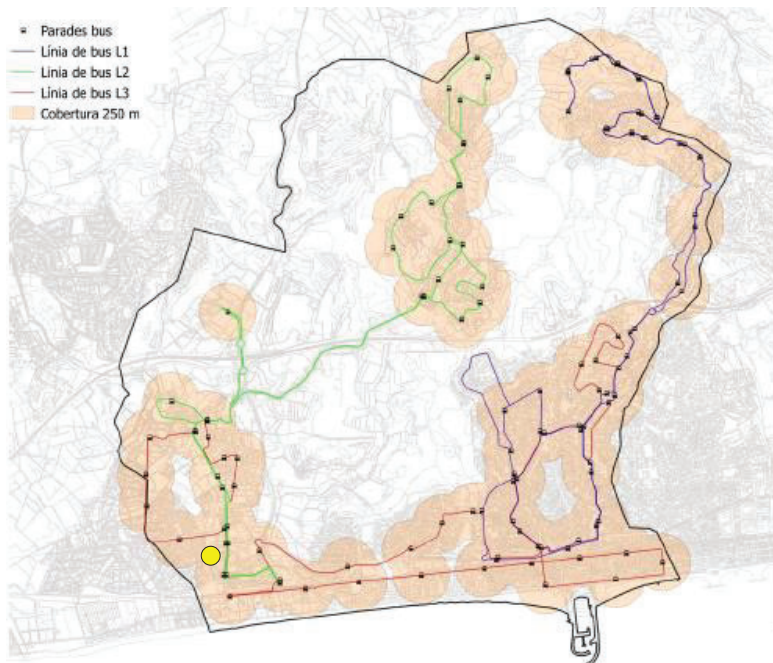


Figura núm. 17. Cobertura del bus urbà a Calafell (en groc la ubicació de la nova residència).
Font: Estudi de Mobilitat Urbana Sostenible de Calafell (2023).

La línia més utilitzada és la L3 de Segur de Calafell Poble a Calafell centre amb 106.401 validacions l'any 2019.

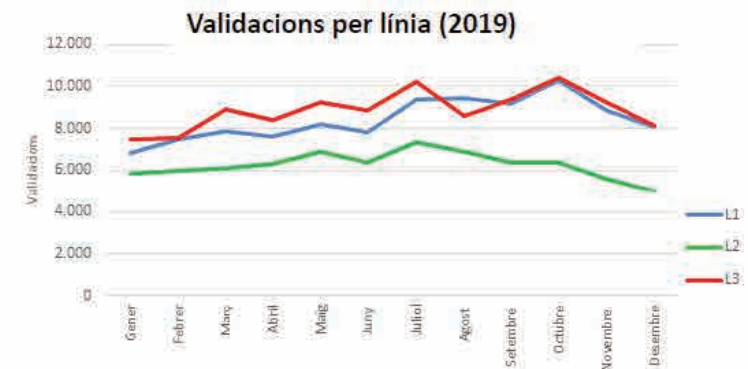


Figura núm. 18. Validacions per línia (2019).
Font: Estudi de Mobilitat Urbana Sostenible de Calafell (2023).

Els busos interurbans existents són els següents:

- Bus de Vilanova i la Geltrú a El Vendrell: amb parada a Cubelles, Cunit i Calafell. Operatiu de 6.15 a 22.40 hores de dilluns a divendres feiners i dissabtes feiners amb només tres sortides.
- Bus de Vilanova i la Geltrú a Tarragona: amb parada a Cubelles, Cunit i Calafell. Operatiu de 6.10 a 21.45 hores de dilluns a divendres feiners.
- Bus de Valls a Calafell: amb parada a El Vendrell i Sant Vicenç de Calders. Operatiu de 6.00 a 22.00 hores de dilluns a divendres feiners amb sis sortides.

Tren (RENFE)

Al municipi de Calafell hi ha dues parades de RENFE, Segur de Calafell i Calafell (platja) que operen les línies de mitja distància i la Línia R2 Sud de Rodalies Barcelona.

La línia R2 Sud de Rodalies Barcelona va de l'Estació de França a Sant Vicenç de Calders.

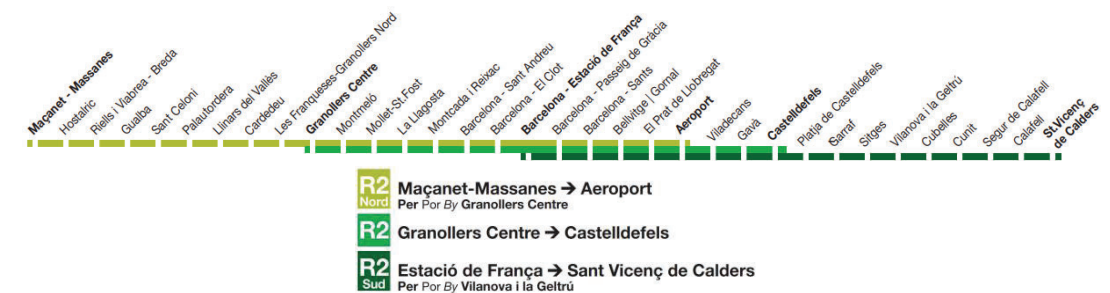


Figura núm. 19. Parades de la Línia R2 Sud de Rodalies.
Font: Rodalies de Catalunya.

El tren circula els dies feiners de 4.45 a 0.50 hores, mentre que els dissabte, diumenges i festius ho fa amb menys periodicitat. La parada més pròxima a la residència projectada és la de Calafell, que s'ubica a 700 m al sud-est, a menys de 15 minuts caminant.



Figura núm. 20. Parades de Rodalies a Calafell (en groc la ubicació de la nova residència).
Font: Estudi de Mobilitat Urbana Sostenible de Calafell (2023).

Aquestes múltiples opcions constitueixen un sistema de transport públic acceptable per al sector i, en conseqüència, es considera que no és necessari prendre mesures específiques envers una mobilitat sostenible en el municipi, en compliment de l'obligació de prestació del servei de transport col·lectiu urbà de viatgers.

Taxi

Existeixen dues parades fixes a les estacions de tren. 11 llicències cobreixen tot el municipi, oferint dos taxis servei de 5 places, 2 de 7 places i 5 de 8 places i un taxi adaptat.



Figura núm. 21. Parades de taxi a Calafell.
Font: Estudi de Mobilitat Urbana Sostenible de Calafell (2023).

2.6. Mobilitat a peu i en bicicleta

L'àmbit d'estudi comprèn la parcel·la situada al carrer Masia de la Sinia, 2-6 de Calafell. Una illa completa d'equipaments limitada pel Carrer del Gironès, Passeig de la Unió, Carrer Masia de la Sinia i la Rambla Nova (veure plànol núm. 4. Xarxa actual per a vianants).

Segons l'Estudi de Mobilitat Urbana Sostenible de Calafell cada dia laborable es realitzen uns 96.933 desplaçaments a peu, els quals representen el 41,05% sobre el repartiment modal total. El 52% de les voreres no són accessibles atès que tenen una amplada menor d'1,5 m. I només un 1% del total dels carrers són de plataforma única.

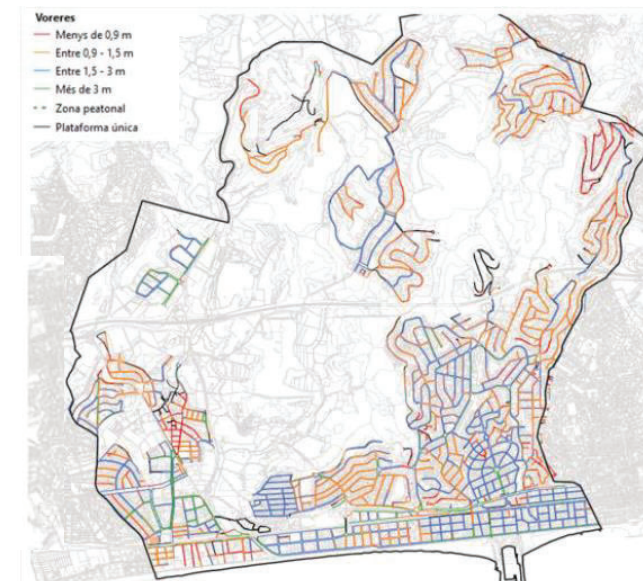


Figura núm. 22. Amplada de les voreres de Calafell.
Font: Estudi de Mobilitat Urbana Sostenible de Calafell (2023).



Figura núm. 23. Fotografies de voreres de Calafell.
Font: Estudi de Mobilitat Urbana Sostenible de Calafell (2023).

La Rambla Nova, el carrer des d'on s'accedirà a l'equipament, presenta una vorera amb una amplada suficient d'entre 1,50 i 2,00 m aproximadament. Per altra banda, el Carrer Priorat (al nord de la parcel·la) i el Passeig de la Unió (a l'est de la parcel·la) tenen vores més estretes. Per contra, el Carrer Masia de la Sinia té una vorera d'entre 1,50 i 2,00 m d'amplada a cada banda del carrer.



Figura núm. 24. Voreria C/ Rambla Nova
Font: Google Street View



Figura núm. 25. Voreria Carrer Priorat
Font: Google Street View



Figura núm. 26. Voreria Passeig de la Unió
Font: Google Street View



Figura núm. 27. Voreria Carrer de La Sinia
Font: Google Street View

Pel que fa als passos de vianants, indicar que tots els carrers de l'entorn més immediat de la finca tenen passos de zebra però cap presenta semàfors.

Els carrers de l'entorn de la finca es troben en una zona planera i la connexió amb el centre de la vila no implica superar desnivells importants.



Figura núm. 28. Imatge del Carrer del Gironès en direcció a l'àmbit d'estudi
Font: PEU Residència per a gent gran a Calafell. B\TA, maig 2023.



Figura núm. 29. Imatge de la cantonada del Carrer del Gironès amb la Rambla Nova en direcció a l'àmbit d'estudi.
Font: PEU Residència per a gent gran a Calafell. B\TA, maig 2023.

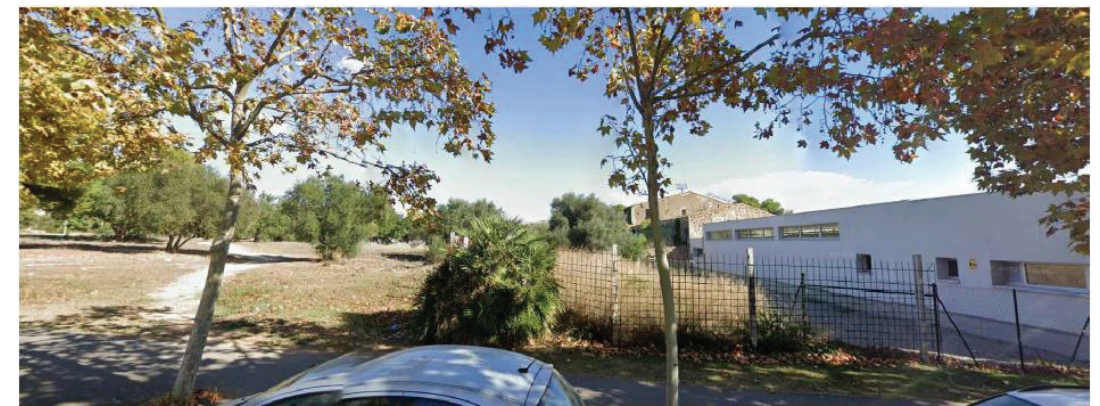
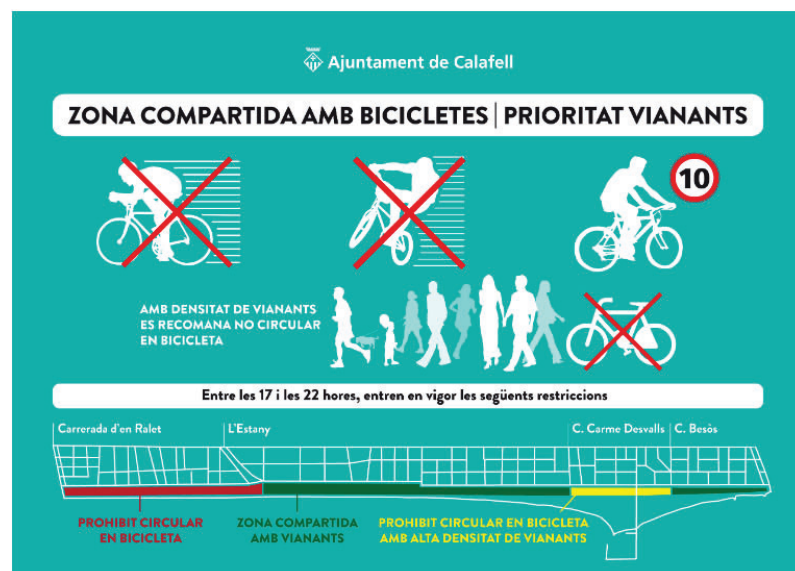


Figura núm. 30. Imatge des de la Rambla Nova a la finca de l'àmbit d'estudi.
Font: PEU Residència per a gent gran a Calafell. B\TA, maig 2023.

Finalment, i pel que fa a la mobilitat de bicicletes i vehicles VMP, s'estimen uns 10.169 desplaçaments per dia laborable, un 4% del total de desplaçaments.

No existeix una oferta específica per les bicicletes al municipi, tot i això, la xarxa viària existent té molts carrers d'un sol carril que permet la coexistència amb els vianants (veure plànol núm. 5. Xarxa actual de vies ciclables). No obstant, en alguns trams del passeig marítim es restringeix la circulació de bicis i VMP pels problemes de convivència amb els vianants.

Actualment l'ús dels VMP està prenent protagonisme, sobretot al centre de Calafell on els pendents són més pronunciats.



2.7. Aparcaments

Al municipi de Calafell hi ha 14.394 places d'aparcament disponibles de diferents tipologies.

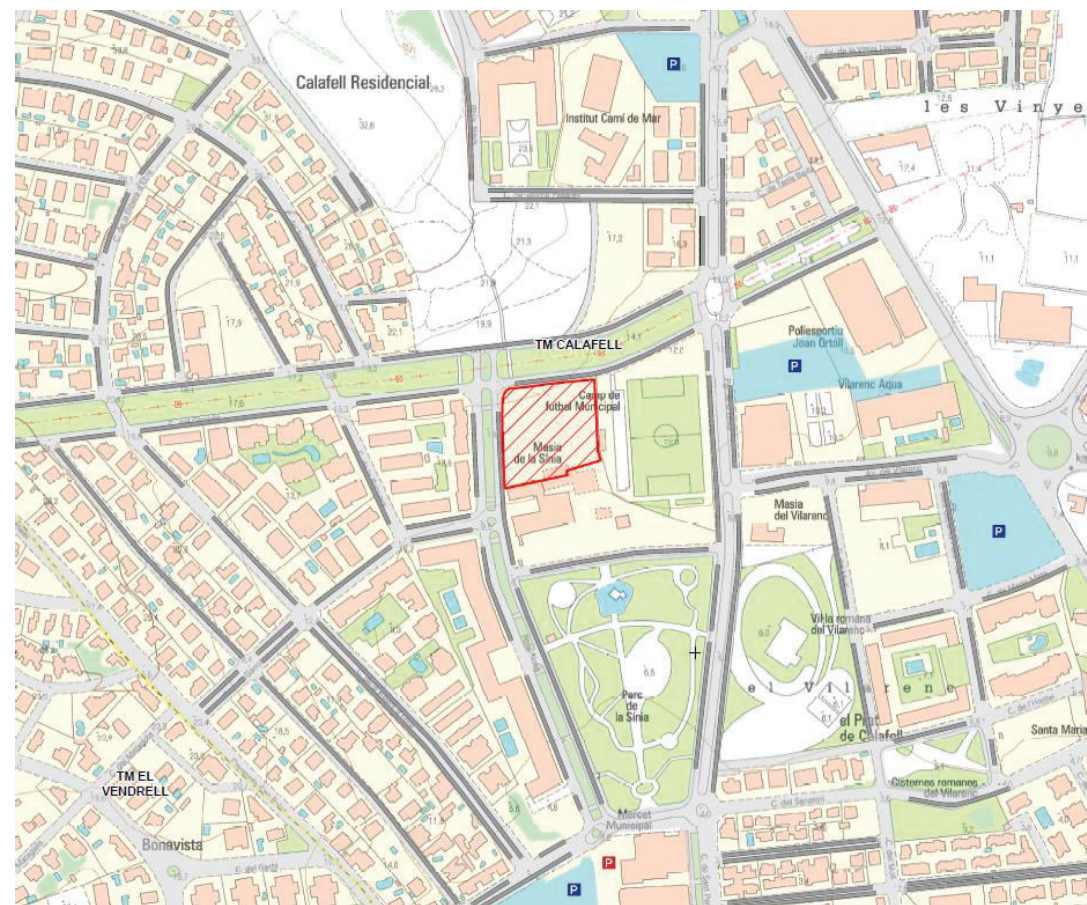
Tipologia d'aparcament	Places totals
No regulat	8.190
Zona blava	532
Zona taronja	1.260
Motos	2.522
Pàrquing públic	1.480
PMR	175
Taxi	5
Altres reserves	63
C/D	167

El percentatge d'ocupació nocturn és del 84,8% sobre el total de places.

Tipologia d'aparcament	Ocupació	Places totals	% Ocupació
No regulat	3.328	8.190	40,6%
Zona blava	313	532	58,8%
Zona taronja	642	1.260	51,0%
Motos	806	2.522	32,0%
Pàrquing públic	814	1.480	54,9%
PMR	68	175	38,9%
Taxi	4	5	80,0%
Altres reserves	19	63	30,2%
C/D	76	167	45,5%

Tipologia d'aparcament	Ocupació	Places totals	% Ocupació
No regulat	7.221	8.190	88,2%
Zona blava	499	532	93,8%
Zona taronja	1.100	1.260	87,3%
Motos	1.922	2.522	76,2%
Pàrquing públic	1.200	1.480	80,9%
PMR	88	175	50,3%
Taxi	4	5	80,0%
Altres reserves	32	63	50,8%
C/D	142	167	85,0%

La majoria de carrers de l'entorn de l'àmbit d'estudi presenten una franja d'aparcament en un dels dos costats, es tracta sempre d'aparcament lliure i en cordó. Considerant doncs que una plaça d'aparcament estàndard fa 5 m de llarg, i per tant que per cada 100 m hi poden aparcar 20 turismes, es calcula que l'illa en la que s'ubica la finca de la nova residència té una capacitat de 96 places d'aparcament. Més que suficient per acollir els usuaris, treballadors i visitants de la nova residència.



A més a més, en l'àmbit proper a la residència hi trobem tres pàrquings públics gratuïts. El més pròxim s'ubica al Passeig de la Unió, a 130 m a l'est de la nova residència i a menys de 5 minuts caminant. A 300 m al sud i a 5 minuts caminant, hi ha l'aparcament del mercat municipal. I a 580 m a l'est i a 8 minuts caminant hi ha un altre parking gratuït (veure plànol núm. 8. Situació actual de les zones d'aparcament).

3. AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA

3.1. Mobilitat generada que suposarà la implementació dels equipaments

El desenvolupament del projecte per a la construcció de la nova Residència per a gent gran comportarà unes certes actuacions que poden influir en la mobilitat de la zona més pròxima a l'àmbit del sector.

En aquest sentit, i d'acord amb el que s'estableix en l'article 8 del Decret 344/2006 de 19 de setembre, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada, és necessari realitzar una estimació del nombre de desplaçaments que es generessin amb la implantació dels equipaments, en funció de les superfícies, dels usos o de l'índex d'edificabilitat.

Per a realitzar aquesta estimació és necessari aplicar les ràtios mínimes de viatges generats per dia definits en l'annex 1 del citat Decret 344/2006:

Ús	Viatges generats / dia
Ús d'habitatge	El valor més gran dels dos següents: 7 viatges / habitatge o 3 viatges / persona
Ús residencial	10 viatges / 100 m² de sostre
Ús comercial	50 viatges / 100 m² de sostre
Ús d'oficines	15 viatges / 100 m² de sostre
Ús industrial	5 viatges / 100 m² de sostre
Equipaments	20 viatges / 100 m² de sostre
Zones verdes	5 viatges / 100 m² de sostre
Franja costanera	5 viatges / m de platja

Taula núm. 16. Viatges generats per dia.
Font: Decret 344/2006, de 19 de setembre, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada.

Així, i tenint en compte les citades ràtios fixades pel Decret 344/2006, la mobilitat generada per la nova residència és de:

Ús	Superfície total construïda (m²)	Viatges generats / dia	Viatges diaris màxims generats
Equipament	6.724	20 viatges / 100 m² de sostre	1.345

Taula núm. 17. Viatges diaris màxims generats al dia.
Font: Elaboració pròpia.

S'obté que el nombre total de desplaçaments que poden arribar a realitzar-se al dia és de 1.345, encara que es preveu que per les característiques dels equipaments projectats aquests desplaçaments siguin inferiors. Bàsicament seran els desplaçaments dels són els residents en primer lloc i també els treballadors, així com els visitants i les famílies.

Així mateix, s'han d'establir les reserves mínimes d'aparcament de bicicletes situats fora de la via pública en funció de les activitats i usos del sòl, segons les ràtios mínimes definits en l'annex 2 del citat Decret 344/2006:

Ús	Places mínimes d'aparcament per a bicicletes	
Ús d'habitatge	Màx. de	2 places / habitatge
		2 places / 100 m² sostre o fracció
Ús comercial	1 plaça / 100 m² sostre o fracció	
Ús d'oficines	1 plaça / 100 m² sostre o fracció	
Ús industrial	1 plaça / 100 m² sostre o fracció	
Equipaments docents	5 places / 100 m² sostre o fracció	

Equipaments esportius, culturals i recreatius	5 places / 100 places d'aforament de l'equipament
Altres equipaments públics	1 plaça / 100 m² sostre o fracció
Zones verdes	1 plaça / 100 m² terra
Franja costanera	1 plaça / 10 ml de platja
Estacions de ferrocarril	1 plaça / 30 places ofertes de circulació
Estacions d'autobusos interurbans	0,5 places / 30 places ofertes de circulació

Taula núm. 18. Places mínimes d'aparcament per a bicicletes.
Font: Decret 344/2006, de 19 de setembre, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada.

S'estableixen també les reserves mínimes d'aparcament de vehicles situats fora de la via pública en funció de les activitats i usos del sòl, segons les ràtios mínimes definides en l'annex 3 del citat Decret 344/2006:

Ús	Places mínimes d'aparcament per a vehicles	
	Turismes	Motocicletes
Ús d'habitatge	Màx. d'1 plaça / habitatge	Màx. de 0,5 places / habitatge
	1 plaça / 100 m² sostre o fracció	1 plaça / 200 m² sostre o fracció
Ús comercial	5 places / 30 places ofertes de circulació	5 places / 30 places ofertes de circulació

Taula núm. 19. Places mínimes d'aparcament per a vehicles.
Font: Decret 344/2006, de 19 de setembre, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada.

Així, i tenint en compte les citades ràtios fixades pel Decret 344/2006, es requeriran el nombre de places mínimes d'aparcament que es mostra en la següent taula:

Ús	Superfície total construïda (m²)	Places mínimes aparcament bicicletes	Places mínimes aparcament turismes	Places mínimes aparcament motocicletes
Equipament	6.724	67	67	34

Taula núm. 20. Places mínimes d'aparcament total.
Font: Elaboració pròpia.

3.2. Accessibilitat a la Residència

3.2.1. Urbanització d'espais adscrits a l'edifici

La operació proposada genera un edifici amb molt poca altura envoltada de jardins tant al perímetre com de forma interior amb la creació de patis enjardinats. Estàs prevista una relació íntima amb el centre de dia per a persones amb discapacitat intel·lectual que hi ha al costat mateix de la residència.

Des del punt de vista urbà, l'edifici pretén seguir completant una illa completa de equipaments, amb la zona esportiva per una banda i una altra zona de serveis de caràcter social on s'integra la residència.

Respecte la conveniència i oportunitat del seu desenvolupament és favorable en aquest moment, tant socialment com urbanísticament: socialment perquè l'oferta de residències de gent gran es deficitària a la població i urbanísticament perquè la seva construcció coincidirà amb completar una mica més la illa d'equipaments abans esmentada.

Es preveuen accessos per als vianants, per a cotxes, per a la càrrega i descàrrega i per a serveis d'emergència (ambulàncies).

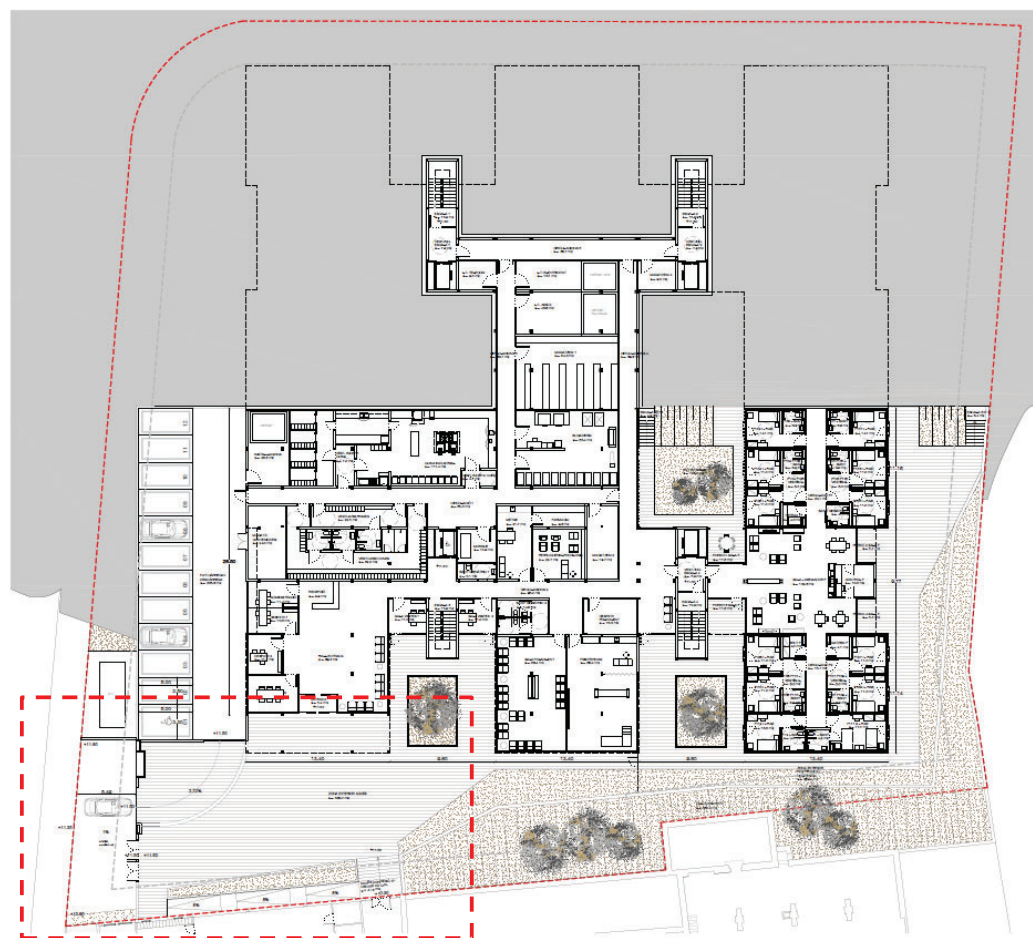


Figura núm. 33. Punts d'accés per a la nova residència.
Font: PEU Residència per a gent gran a Calafell. B\TA, maig 2023.

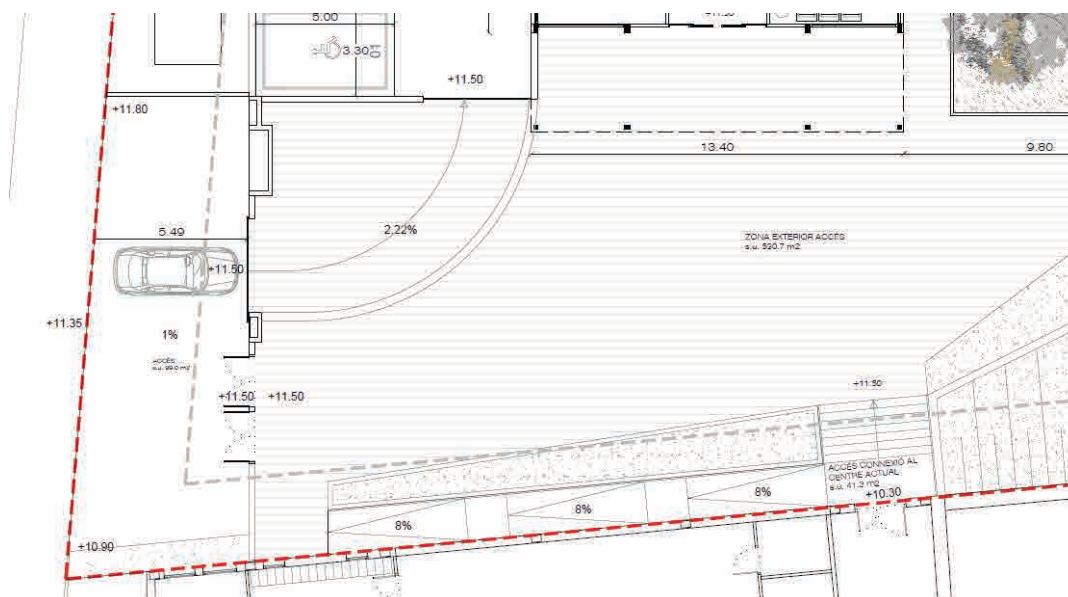


Figura núm. 34. Detall dels punts d'accés per a la nova residència.
Font: PEU Residència per a gent gran a Calafell. B\TA, maig 2023.

3.2.2. Accés per a vianants i vehicles

L'edifici compta amb dues entrades diferents, una ver als vianants i l'altre pels vehicles. També existeix un accés que connecta la residència amb el centre de dia actual.

Tant l'accés per als vianants com pels vehicles es realitza des de la via pública, concretament des del carrer de la Rambla Nova.

La Rambla Nova compta amb un carril per a vehicles de motor per cada sentit separats per una mitjana, i una vorera per a permetre l'accés als usuaris. Així mateix, en aquesta via pública, es troba una il·luminació adequada i senyals públics, resultant ser un accés pràctic per a tot tipus d'usuaris. Finalment, la zona d'accés principal compta amb un gran espai obert i que conforma un vestíbul d'entrada adequat i confortable per als usuaris de l'edificació.

3.2.3. Disponibilitat d'aparcament

Segons l'Article 166 de les Normes urbanístiques de Calafell, al incloure's dins de l'ús de clíniques i sanatoris, farà falta disposar d'una plaça per cada deu llits. Al preveure's una oferta de 120 llits, s'haurà de preveure com a mínim 12 places d'aparcament.

El projecte preveu la construcció i disposició d'un total de 12 places d'aparcament en bateria de càrrega i descàrrega per turismes, una de les quals reservada per a persones amb mobilitat reduïda.

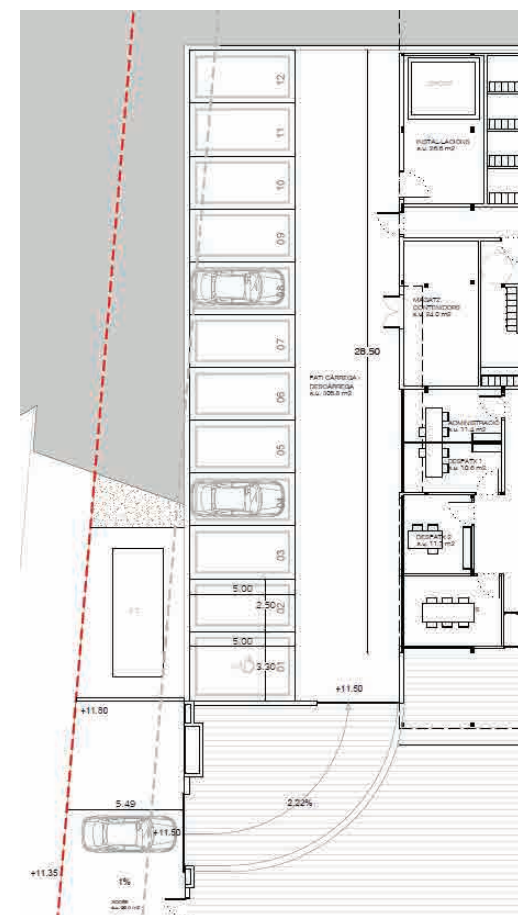


Figura núm. 35. Aparcaments en bateria de càrrega i descàrrega de la nova residència.
Font: PEU Residència per a gent gran a Calafell. B\TA, maig 2023.

El PEU considera, d'acord amb la informació detallada anteriorment, que la zona adjacent al sector presenta suficient oferta de transport públic i aparcament com per absorbir el nou volum de visitants que generi la construcció del nou equipament.

3.3. Repartició modal

Pel que fa al repartiment modal, es realitza una hipòtesi del repartiment modal futur dels desplaçaments generats pels nous usos previstos, tenint en compte l'Enquesta de Mobilitat Quotidiana del Camp de Tarragona, realitzada per l'ATM al juny de 2021.

Segons aquesta, un 38,99% dels desplaçaments són interns i la resta (61,01%) es consideren de la resta de la comarca. Pel tipus d'equipaments que es projecte, no es considera que siguin significatius els desplaçaments fora de la comarca.

Segons la mobilitat intramunicipal de Calafell, el 55,7% dels desplaçaments són amb mitjans no motoritzat, el 6,9% amb transport públic i el 37,5% amb transport privat. No obstant això, si considerem la mobilitat amb la resta de la comarca (desplaçaments fora de Calafell), el 9,1% dels desplaçaments són amb mitjans no motoritzat, el 3,2% amb transport públic i el 87,7% amb transport privat. Comparat amb la mobilitat intramunicipal, disminueix l'ús de transport no motoritzat, i per contra augmenta el del transport privat.

Desplaçament segons mitjà de transport	
Mobilitat intramunicipal (38,99%)	Mode no motoritzat (55,7%)
	Transport privat (37,5%)
	Transport públic (6,9%)
Mobilitat amb la resta de la comarca (61,01%)	Mode no motoritzat (9,1%)
	Transport privat (87,7%)
	Transport públic (3,2%)

Taula núm. 21. Desplaçaments segons mitjà de transport.
Font: Enquesta de Mobilitat Quotidiana (EMQ) del Camp de Tarragona (2020).

Aplicant aquests criteris de distribució modal, i considerant que la mobilitat generada pel conjunt de la nova Residència és de 1.345 desplaçaments/dia (veure apartat 3.1), els desplaçaments segons els modes de transport serien:

	Desplaçaments	Transport no motoritzat	Transport públic	Vehicle privat
Residència	1.345 (100%)	366 (27,2%)	62 (4,6%)	917 (68,2%)

Taula núm. 22. Mobilitat modal generada.
Font: Elaboració pròpia.

S'analitza a continuació aquest increment de mobilitat en relació amb l'estat actual.

Com s'ha comentat anteriorment, la principal via d'accés del transport privat serà a través de la carretera C-31 pels desplaçaments fora del m municipi (196 vehicles/dia) i pels carrers del municipi (720 vehicles/dia). La C-31 té una intensitat diària de 20.820 vehicles. L'increment del trànsit d'aquesta carretera generat per la instal·lació projectada, és del 0,9%. Aquesta via té capacitat suficient per a absorbir sense problemes aquest increment de trànsit. Igualment succeeix amb l'increment de trànsit pel carrers del municipi; considerant que tots aquests desplaçaments es concentresin en una franja horària de 6 hores (3 hores al matí i 3 hores a la tarda) suposa un increment de intensitat de trànsit de tant sols 120 vehicles/hora.

En relació amb el transport públic, les principals línies d'autobusos que permeten l'accés a la zona de la residència projectada són les línies 2, 3 i 4 dels autobusos urbans. La parada més pròxima a l'entrada de

la nova residència és la parada 5 (Gironés / Rambla Nova) de la L3 (veure plànol núm. 6. Xarxa actual de transport públic).

Suposant que tota la mobilitat generada que es preveu utilitzi el transport públic per a l'accés, suposaria un increment de 62 usuaris/dia. Això representaria un increment poc significatiu per a les línies d'autobusos urbans esmentades. Suposant que tots els desplaçaments es fessin dins una franja horària de 6 h i considerant una freqüència de pas de cada hora, suposaria un increment mig de viatgers de 10 usuaris per trajecte.

Actualment, l'horari regular de la L2 és de 7.20 a 21.42 hores de dilluns a divendres amb una freqüència d'una hora (el primer autobús surt a les 8.45 hores i l'últim a les 20.45 hores a principi de línia). Dissabtes, diumenges i festius fa deu expedicions, tres menys que en un dia lectiu. L'horari regular de la L3 és de 7.00 a 21.00 hores de dilluns a divendres amb una freqüència d'una hora (el primer autobús surt a les 7.00 hores i l'últim a les 20.00 hores a principi de línia). Dissabtes, diumenges i festius fa deu expedicions, tres menys que en un dia lectiu. L'horari regular de la L4 és de 9.30 a 13.30 hores dels dimarts i divendres amb una freqüència d'una hora (el primer autobús surt a les 9.30 hores i l'últim a les 12.30 hores a principi de línia, fa un total de quatre expedicions).

Finalment, en relació amb els desplaçaments no motoritzats, indicar que, tal com s'ha esmentat anteriorment, l'àmbit on es troba la futura residència és de fàcil accés, tant per als vianants com amb bicicleta (veure plànol núm. 4. Xarxa actual per a vianants).

La Rambla Nova, el carrer des d'on s'accedeix a la finca, presenta una vorera amb una amplada suficient d'entre 1,50 i 2,00 m aproximadament. Per altra banda, el Carrer del Gironès (al nord de la parcel·la) i el Passeig de la Unió (a l'est de la parcel·la) tenen vores més estretes. Per contra, el Carrer Masia de la Sinia té una vorera d'entre 1,50 i 2,00 m d'amplada a cada banda del carrer. Pel que fa als passos de vianants, indicar que tots els carrers de l'entorn més immediat de la finca tenen passos de zebra però cap presenta semàfors. Actualment no existeix carril bici en el municipi de Calafell (veure plànol núm. 5. Xarxa actual de vies ciclables).

Els carrers de l'entorn de la finca es troben en una zona planera i la connexió amb el centre de la vila no implica superar desnivells importants.

Finalment cal indicar que la realitat dels desplaçaments pot diferir una mica d'aquestes ràtios obtingudes anteriorment, que poden ser correctes per als treballadors de la residència o visitants, però que poden distanciar-se una mica del mode de transport utilitzat pels pacients de la residència, on es creu que el mitjà de transport no motoritzat serà inferior i es produirà un augment en altres transports públics com el taxi. No obstant, pel nombre total de viatges generats que suposa la implantació del nou equipament no es creu que aquesta variació pugui ser significativa i per tant no es modifiquen els valors obtinguts utilitzant l'Enquesta de Mobilitat Quotidiana del Camp de Tarragona de referència ja que tampoc es disposen de ràtios per mode de desplaçament per a uns equipaments d'aquest tipus.

4. PROPOSTES D’ACTUACIÓ

Per tal de complir amb els objectius del present EAMG, que proposen avançar cap a un model de mobilitat més sostenible i funcional a l'àmbit del PEU per a la implantació d'una residència per a gent gran a Calafell, es proposen a continuació diverses actuacions agrupades en funció dels àmbits considerats i les tipologies d'actuació.

4.1. Proposta d’itineraris per a vianants

L’article 15 del Decret 344/2006, de 19 de setembre, de regulació dels estudis d’avaluació de la mobilitat generada, relatiu a la xarxa d’itineraris principals per a vianants, estableix que:

- 15.1 Els estudis d'avaluació de la mobilitat generada han d'establir una xarxa d'itineraris principals per a vianants, d'acord amb els criteris i requisits que s'estableixen en aquest article. Als efectes d'aquest Decret, s'entén per vianant la persona que es desplaça a peu o amb cadira de rodes amb o sense motor.
- 15.2 La xarxa d'itineraris principals per a vianants, a la qual s'ha de donar prioritat sobre la resta de modes de transport, ha d'assegurar la connectivitat amb els indrets on es generi un nombre important de desplaçaments a peu o amb mitjans auxiliars i com a mínim els següents:

a) Estacions de ferrocarril i d'autobusos interurbans i altres nodes de transport col·lectiu.

b) Equipaments comunitaris, com equipaments sanitaris, educatius, culturals i administratius.

c) Mercats, zones i centres comercials.

d) Instal·lacions recreatives i esportives.

e) Espais lliures amb una forta freqüentació, com zones verdes, parcs urbans, franja costanera i vores de rius.

f) Àrees d'activitat laboral, com polígons industrials, parcs tecnològics, etc.
- 15.3 La xarxa d'itineraris principals per a vianants s'ha de definir en base a criteris que permetin evitar els accidents de trànsit (...)
- 15.4 Els itineraris principals per a vianants han de ser continus, formant una xarxa que, de manera complementària amb la resta de vores, doni una total accessibilitat al municipi per a les persones vianants. Si s'escau, aquesta xarxa s'ha de coordinar amb la dels municipis veïns.
- 15.5 Els itineraris principals per a vianants han d'estar coordinats amb els itineraris per a transport públic i col·lectiu.
- 15.6 Els itineraris principals per a vianants fora de població s'han de segregar i protegir adequadament quan transcorrin pel costat de la xarxa viària.
- 15.7 Tots els itineraris per vianants seran adaptats d'acord amb les normes d'accessibilitat urbanística previstes al Codi d'accessibilitat.

A aquesta xarxa, doncs, se li ha de donar prioritat sobre la resta dels mitjans de transport, ja que ha d’assegurar la connectivitat amb aquells indrets on es pugi generar un nombre important de desplaçaments a peu i/o amb cadira de rodes.

Així doncs, si l'accés a la residència es realitza a peu, ja sigui com a mitjà de desplaçament final, després d'haver agafat un altre mode de desplaçament previ (com podria ser el transport públic), o com a mitjà de transport únic, aquest es realitzarà principalment per les vores dels carrers de l'entorn de la implantació amb velocitat màxima de 30 km/h, que en general presenten vores amb amplades útils superiors a 1,50 m i creuaments amb passos de zebra. Així mateix, l'accés principal a la nova Residencia es troba en una zona plana, amb poc pendent.

El sector del projecte es troba actualment ben comunicat des del punt de vista de l'accessibilitat de vianants, i per tant no es creuen necessàries noves actuacions per millorar la mobilitat a peu.

4.2. Proposta d’itineraris per a bicicletes i aparcaments

L’article 17 del Decret 344/2006, de 19 de setembre, de regulació dels estudis d’avaluació de la mobilitat generada, relatiu a la xarxa d’itineraris per a bicicletes, estableix que:

- 17.1 Els estudis d'avaluació de la mobilitat generada han d'establir una xarxa d'itineraris per a bicicletes, d'acord amb els criteris i requisits que s'estableixen en aquest article.
- 17.2 La xarxa d'itineraris per a bicicletes han d'assegurar la connectivitat amb els indrets on es generin el major nombre de desplaçaments i, com a mínim, amb els assenyalats a l'article 15.2.
- 17.3 Els itineraris per a bicicletes han de ser continus, formant una xarxa i preferentment hauran de discórrer per vies ciclistes segregades o carrils-bici protegits.
- 17.4 La xarxa d'itineraris per a bicicletes s'ha de preveure connectada amb la xarxa de bicicletes de la resta del municipi i, si s'escau, amb la dels municipis veïns i s'ha de coordinar amb la xarxa d'itineraris per a transport públic i col·lectiu.
- 17.5 Els itineraris per a bicicletes no es poden fer passar per carreteres de doble calçada ni per carreteres de calçada única amb una intensitat mitjana diària superior a 3.000 vehicles, llevat que es segreguin de la via mitjançant mecanismes adequats de protecció.
- 17.6 Es poden preveure itineraris de bicicletes per carrers de zona 30 en cohabitació amb la resta dels vehicles.

Actualment al voltant del sector de la finca no existeix ni carril bici ni aparcament per a bicicletes. Per altra banda, els carrers del voltant de la finca son zona 30 on és compatible la circulació de bicicletes i vehicles a motor.

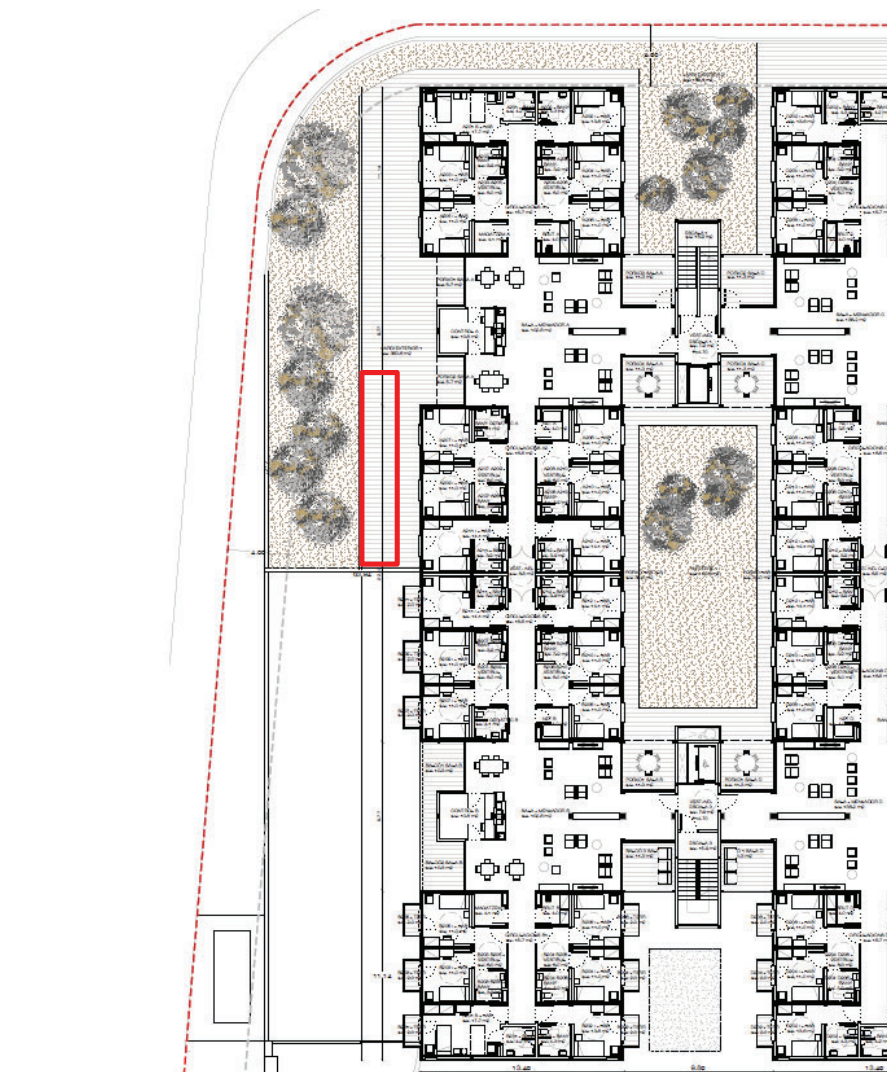
En relació a l'aparcament de bicicletes i d'acord amb lo definit a l'annex 2 del Decret 344/2006, de 19 de setembre, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada, en què s'estableixen les reserves mínimes d'aparcament bicicletes situats fora de la via pública en funció de les activitats i usos del sòl, s'han calculat les places d'aparcament que caldria implantar a l'àmbit d'actuació:

Ús	Superfície total construïda (m²)	Places mínimes aparcament bicicletes
Equipament	6.724	67

Taula núm. 23. Places mínimes d'aparcament de bicicletes.
Font: Elaboració pròpia.

Segons l'annex 2 del Decret 344/2006, el total de places d'aparcament de bicicletes que s'han de preveure és de 67. No obstant, tenint en compte el nombre de desplaçaments previstos amb aquest mode de transport i el tipus d'equipament (una residència per a gent gran), es considera que les necessitats reals són molt menors. S'estima en un 20 de les necessitats teòriques, és a dir, en 13 places.

Inicialment el projecte de la Residència no preveu cap plaça d'aparcament per a bicicletes. Per això, es proposa la creació de 15 places d’aparcament de bicicletes que es disposarien a la zona de jardí exterior, a continuació de l'aparcament per a vehicles.



Zona d'aparcament per a bicicletes

Figura núm. 36. Proposta de zona d'aparcament per a bicicletes.
Font: Elaboració pròpia

4.3. Xarxa d'itineraris per a transport públic i col·lectiu de superfície

L'article 16 del Decret 344/2006, de 19 de setembre, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada, relatiu a la xarxa d'itineraris per a transport públic i col·lectiu de superfície, estableix que:

- 16.1 Els estudis d'avaluació de la mobilitat generada han d'establir una xarxa d'itineraris per a transport públic i col·lectiu de superfície, d'acord amb els criteris i requisits que s'estableixen en aquest article.
- 16.2 La xarxa d'itineraris per a transport col·lectiu de superfície, urbà i interurbà, s'ha de definir tenint en compte les línies d'autobús, de tramvies i d'altres sistemes de transport col·lectiu, existents i previstos en el moment de redacció del pla urbanístic. La xarxa també ha d'incorporar la previsió de carrils bus, la implantació de noves línies, el perllongament o el canvi de traçat de les existents.
- 16.3 Aquests itineraris han d'assegurar la connectivitat amb els indrets on es generi un nombre de desplaçaments molt elevat i, com a mínim, amb els assenyalats a l'article 15.2 i s'han de connectar amb la xarxa per a transport públic i col·lectiu de la resta del municipi i, si s'escau, dels municipis veïns.
- 16.4 En la xarxa d'itineraris per a transport públic i col·lectiu, les parades de les línies s'han de situar de manera coordinada amb els itineraris per a vianants i per a bicicletes i s'han de situar de manera que la distància

màxima d'accés mesurada sobre la xarxa de vianants sigui inferior a 750 metres, llevat d'aquells supòsits en què es justifiqui que no és possible.

- 16.5 L'espai destinat a parades per al transport col·lectiu i/o parades de taxi s'ha de configurar de manera que es respecti l'espai destinat als itineraris per a vianants i per a bicicletes i que es garanteixi la seguretat de les persones vianants i dels i de les ciclistes.
- 16.6 En carrers amb molt trànsit de vehicles que puguin dificultar la circulació del transport col·lectiu, s'han de preveure carrils bus-taxi a partir de 20 circulacions d'autobusos en l'hora punta o 120 circulacions diàries. En qualsevol cas, per freqüències inferiors, es farà l'estudi particular sobre la conveniència de la seva implantació.

El sector està connectat amb altres barris de la ciutat, mitjançant les línies 2, 3 i 4 dels autobusos urbans. La parada més pròxima a l'entrada de la nova residència és la parada 5 (Gironés / Rambla Nova) de la L3, a 100 m de distància. La L4 té una parada a 250 m de l'entrada de la nova residència a Pg. Unió / Poliesp. Joan Ortoll / IES Camí de Mar. I la L2 té una parada a 300 m de l'entrada de la nova residència a Pg. Unió / P. Joan Ortoll / IES Camí de Mar / CEIP Sta Creu.

Per altra banda, a 1 km al sud-est es troba l'estació de tren de Calafell, un dels eixos principals del municipi, Per on hi passen línies de mitja distància i la línia R2 Sud de Rodalies Barcelona. A l'estació de Calafell també hi tenen parada les línies d'autobusos urbans esmentats anteriorment (L2, L3 i L4).

Per tant, doncs, es considera que la futura residència es troba en una zona ben comunicada, amb autobús i amb tren. Destacar, a més, que l'increment de desplaçaments previstos generats pel sector no serà significatiu respecte el nombre de desplaçaments actuals a la zona.

Per tant, doncs, tampoc es consideren necessàries propostes per millorar la xarxa d'itineraris per a transport públic col·lectiu existent actualment.

4.4. Proposta d'accessos i itineraris per a vehicles i zones d'aparcament

L'article 18 del Decret 344/2006, de 19 de setembre, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada, relatiu a la xarxa bàsica per a vehicles, estableix que:

- 18.1 Els estudis d'avaluació de la mobilitat generada han d'establir una xarxa d'itineraris per a vehicles, d'acord amb els criteris i requisits que s'estableixen en aquest article.
- 18.2 La xarxa bàsica per a vehicles prevista en els estudis d'avaluació de la mobilitat generada ha d'assegurar la connectivitat amb els indrets on es generin el major nombre de desplaçaments i com a mínim els següents:
 - a) Estacions de ferrocarril i d'autobusos interurbans i altres nodes de transport col·lectiu.
 - b) Equipaments comunitaris com equipaments sanitaris, educatius, culturals i administratius.
- 18.3 La xarxa bàsica per a vehicles ha de ser contínua i, si s'escau, ha de procurar assegurar la continuïtat dels itineraris amb la dels municipis veïns.

En termes generals, cal afirmar que la magnitud de la nova mobilitat generada en vehicle privat es preveu reduïda (366 vehicles/dia) i, per tant, es preveu que no es doni una incidència significativa sobre la xarxa viària i el nombre d'aparcaments existents es consideren suficients.

En aquest sentit, doncs, no es proposa cap millora en relació a l'accessibilitat en vehicle privat, atès que es tracta d'un sector urbà ja consolidat, on únicament es realitzarà un canvi d'ús d'un equipament, les característiques del qual es consideren adequades per aportar una bona accessibilitat a l'àmbit.

En relació a les reserves d'aparcament per al vehicle privat, l'annex 3 del Decret 344/2006 només n'estableix en el cas d'habitatges i estacions de ferrocarrils i d'autobusos urbans. Per tant, doncs, en aquest cas no seria preceptiva la reserva de places d'aparcament fora de la via pública per a un equipament.

Tanmateix, però, segons l'article 166 de les Normes Urbanístiques del Pla d'ordenació urbanística municipal de Calafell (POUM), les places mínimes d'aparcament que s'hauran de preveure seran les següents:

Article 166. Previsions d'aparcament en sòl urbà.

1. Els edificis de nova planta hauran de reservar l'àrea d'aparcament en l'interior de la parcel·la on s'edifica. Quan això no sigui possible, haurà d'adquirir les places que li manquin en una àrea pròxima, a menys de 300 m de l'edifici de nova planta, i vincular-les als usos que no s'han pogut cobrir en el nou edifici.
2. El nombre mínim de places d'aparcament que s'haurà de preveure és el següent:
 - i) Clíniques i sanatoris:
Una plaça per cada deu (10) llits.

Al preveure's una oferta de 120 llits, es considera que seran necessàries un mínim de 12 places d'aparcament. El projecte preveu la construcció i disposició d'un total de 12 places d'aparcament en bateria de càrrega i descàrrega per turismes, una de les quals reservada per a persones amb mobilitat reduïda.

Així mateix cal considerar que tots els carrers al voltants del sector de la finca disposen de zones d'aparcament lliure i en cordó, i es localitzen tres pàrquings gratuïts pròxims a la residència, de tal manera que també hi ha la possibilitat d'aparcar a l'entorn pròxim de la finca. Un d'aquests aparcaments és el situat al Passeig de la Unió (al costat del poliesportiu), a pocs metres de la nova Residència i amb una capacitat per a 174 vehicles (amb 11 places reservades per persones amb mobilitat reduïda).

Així mateix, la normativa RD 29/2021 obliga a edificis d'oficines, centres esportius, supermercats, centres comercials, fàbriques, centres mèdics, i en definitiva, en tots aquells edificis que no siguin d'ús residencial privat, ja sigui a l'interior o a un espai exterior adscrit, a disposar d'infraestructures o punts de recàrrega per a cotxes elèctrics. Concretament, a comptar amb un punt de recàrrega per cada 40 places. En el cas de la residència es proposa incorporar 1 punt de recàrrega en la zona prevista d'aparcament.

4.5. Incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica

Tal i com s'especifica a la disposició addicional quarta del Decret 344/2006, s'incorporen a continuació les dades necessàries per avaluar la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica.

En aquest cas i com s'ha esmentat en apartats anteriors, els desplaçaments segons els mitjans de transport són:

	Desplaçaments	Transport no motoritzat	Transport públic	Vehicle privat
Residència	1.345 (100%)	366 (27,2%)	62 (4,6%)	917 (68,2%)

Taula núm. 24. Mobilitat modal generada.
Font: Elaboració pròpia.

En l'article "Herramientas multimodal de estimación de GEI's en la planificación del transporte" publicada pel CEDEX (2018), es donen dades dels percentatges de vehicles de les diferents categories, en diferents horitzons temporals. Per a l'horitzó 2020, les motocicletes representen el 1,9% del total de vehicles lleugers.

És de gran dificultat determinar el consum energètic i les conseqüents emissions relacionades amb el transport, ja que l'àmbit d'estudi no està delimitat per unes fronteres que permetin mesurar la quantitat de combustibles consumits amb exactitud. Per tant, per a la realització dels càlculs es tipificaran alguns paràmetres no especificats en les dades existents ni proporcionades pel EMQCT.

Tipo de transport		Tipo de combustible		Viatges diaris	
Turisme	98,1%	Benzina	49%	48,1%	441
		Gasoil	51%	50,0%	458
Motocicleta	1,9%				18

Taula núm. 25. Viatges diaris segons el tipus de transport motoritzat.
Font: Elaboració pròpia.

Transport	Distància mitja (km)	Velocitat mitja (km/h)	Ocupació (nº passatgers)
Cotxes	15	40	1,60
Motocicletes	8	30	1,10

Taula núm. 26. Distància mitja, velocitat mitja i ocupació dels diferents tipus de transport motoritzat.
Font: EMEF 2015.

En primer lloc, es calculen els quilòmetres totals a partir de les dades de les taules anteriors. El resultat és de 8.552 km.

	Desplaçaments	Ocupació	Vehicles	Distància mitja (km)	km
Cotxe gasoil	458	1,6	286	15	4.290
Cotxe benzina	441	1,6	275	15	4.134
Motocicletes	18	1,1	16	8	128
Total					8.552

Taula núm. 27. Càlcul de km realitzats amb transport motoritzat.
Font: Elaboració pròpia.

Per al càlcul de les emissions s'ha utilitzat la "Guia de càlcul d'emissions de gasos amb efecte d'hivernacle (GEH) (2023), publicada per l'Oficina Catalana del Canvi Climàtic.

En la mateixa s'indica els factors d'emissió en funció de la distància recorreguda:

Vehicle		Tipus	Factors emissió CO ₂ en funció de la velocitat (g CO ₂ /km)		
			Urbana (21 km/h)	Mitja (62 km/h)	Alta (92 km/h)
Lleuger (furgoneta)	Gasolina	Qualsevol	303,98	174,93	175,58
	Dièsel	Qualsevol	251,73	163,02	186,24

Figura núm. 37. Factors d'emissió en funció de la distància
Font: Guia de càlcul d'emissions de gasos amb efecte d'hivernacle (GEH) (Oficina Catalana del Canvi Climàtic, 2023).

Amb el que s'obté unes emissions totals diàries degudes a la mobilitat generada de 2.376 kg/dia de CO₂:

Tipus vehicle	Factor emissions (g CO ₂ /km)	Distància (Km/dia)	Emissions (Kg CO ₂ /dia)
Cotxes gasolina	303,98	4.134	1.257
Cotxes dièsel	251,73	4.290	1.080
Motocicletes	303,98	128	39
TOTAL			2.376

Taula núm. 28. Càlcul d'emissions de CO2 derivades de la mobilitat generada
Font: Elaboració pròpia.

4.6. Finançament

L'article 19 del Decret 344/2006, de 19 de setembre, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada, relatiu al finançament, estableix que:

- 19.1 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 la obligació de les persones propietàries, en els termes fixats per la legislació urbanística, de costejar i, si 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.

- 19.2

L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada també ha d'incorporar l'obligació de les persones propietàries de participar en els costos d'implantació de l'increment de serveis de transport públic mitjançant l'actualització a 10 anys del dèficit d'explotació del servei de transport públic de superfície en proporció a l'increment del nombre de línies o perllongament de les existents, amb els paràmetres de càlcul indicats a l'annex 4 d'aquest Decret. Les administracions han de vetllar perquè aquest finançament es destini a les administracions competents en matèria de transport segons l'àmbit territorial.
- 19.3

L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada ha d'incorporar l'obligació de les persones promotores d'una implantació singular d'assumir, en els termes fixats per la legislació urbanística, i a més de l'expressat a l'article 19.2 d'aquest Decret, el cost de la urbanització de la perllongació de la xarxa de vehicles, la xarxa d'itineraris principals per a vianants, la xarxa d'itineraris de transport col·lectiu de superfície i la d'itineraris per a bicicletes des d'on estiguin urbanitzades fins a la implantació singular. Com a mínim s'ha de garantir la continuïtat de totes les xarxes fins els accessos als sistemes de transport d'infraestructura fixa i fins al centre del nucli urbà.
- 19.4

L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada ha d'incorporar la previsió que, en el cas que per satisfer el requeriment de distància màxima a l'accés d'una infraestructura fixa de transport col·lectiu calgui la construcció d'una nova estació, el cost de l'obra civil i de l'arranjament dels accessos amb l'accessibilitat per a persones amb mobilitat reduïda anirà a càrrec de les persones promotores de la implantació singular, en els termes previstos per la legislació urbanística.

Aquesta proposta de finançament té per objectiu determinar els diferents costos generats per l'increment de la mobilitat degut a la nova actuació, establint l'obligació de que 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 del reforçament d'aquestes.

En relació a la proposta de finançament que estableix l'article 19 del Decret 344/2006 pels costos generats per l'increment de mobilitat degut a la nova actuació, cal dir que atès que la planificació no comporta un increment dels serveis de transport col·lectiu, ni la connexió a la xarxa de vianants o carrils bici, no existeixen costos d'implantació associats.

Si però en l'apartat anterior s'han establert unes propostes de mesures consistents en l'adaptació d'una de les places d'apartament prèvies per a vehicles amb punt de càrrega elèctrica i l'establiment d'una àrea per aparcament de bicicletes amb una capacitat de 15 places.

Els costos derivats d'aquestes propostes realitzades són:

Actuació	Import (€)
Punt de càrrega elèctrica per a vehicles elèctrics / híbrids	4.500,00 €
Aparcament bicicletes (15 places)	1.250,00 €
TOTAL PROPOSTA MESURES	5.750,00 €

Taula núm. 29. Pressupost de les propostes de mesures de millor de la mobilitat generada
Font: Elaboració pròpia.

5. RESUM I CONCLUSIONS

L'objecte del present treball és la redacció de l'Estudi d'Avaluació de la Mobilitat Generada (EAMG) del Pla Especial Urbanístic (PEU) per la implantació d'una Residència per a gent gran a Calafell.

En aquest cas, tot i que la proposta no suposa un canvi d'usos o activitats en el planejament urbanístic derivat, degut a que la parcel·la ja presenta la qualificació d'equipament (4p/4c/4d/4e/4s/4t), es considera adient que incorpori el corresponent estudi d'avaluació de la mobilitat general. Tanmateix indicar que no es tracta de cap implantació singular, ja que es preveu que una oferta de 120 llits, i la superfície total de l'àmbit prevista és de 6.440,67 m².

L'àmbit d'actuació del present PEU compren la parcel·la corresponent a la finca cantonera que dona al carrer Masia de la Sínia, 2-6 de Calafell, amb la referència cadastral: 9913103CF7691S0001SJ. Actualment és un solar desocupat en la seva totalitat, inclòs en una illa completa d'equipaments amb diferents línies d'autobús que l'envolten.

Els carrers que envolten l'illa de l'àmbit d'estudi són, el Carrer del Gironès (al nord), el Passeig de la Unió (a l'est), el Carrer Masia de la Sínia (al sud) i la Rambla Nova (al oest). Totes vies amb un carril per sentit.

Així doncs, la superfície de la parcel·la es de 6.440,67 m², mentre que la superfície construïda total és de 6.724 m²:

Edificacions	Superfície construïda sobre rasant	Superfície construïda exterior terrasses	Superfície construïda exterior balcons	Superfície construïda sota rasant
Nivell 0	1.526 m²	69 m²	- m²	352 m²
Nivell 1	2.725 m²	369 m²	53 m²	- m²
Nivell 2	1.407 m²	120 m²	53 m²	- m²
Nivell 3	51 m²	- m²	- m²	- m²
Total	5.708 m²	558 m²	106 m²	352 m²
Superfície construïda sobre rasant	6.372 m²			
Superfície construïda total	6.724 m²			

Taula núm. 30. Superfície construïda.
Font: PEU Residència per a gent gran a Calafell. B\TA, maig 2023.

L'accés a la instal·lació tant per a vianants com per a vehicles es planteja des de la cantonada sud-oest. Aquesta cantonada és la que té més interès de l'entorn, ja que dona a la Rambla Nova, i tindrà molta més afluència de gent que qualsevol altra. La sortida dels vehicles es farà pel mateix lloc d'entrada.

El municipi de Calafell té una posició territorial estratègica gràcies a les infraestructures viàries que el travessen. La xarxa principal està conformada per l'autopista C-32 i la carretera C-31, que són els principals eixos de circulació de l'àmbit.

El sector de la nova residència està connectat amb altres barris de la ciutat, mitjançant les línies 2, 3 i 4 dels autobusos urbans. La parada més pròxima a l'entrada és la parada 5 (Gironés / Rambla Nova) de la L3.

Els busos interurbans existents que connecten Calafell amb altres municipis són el bus de Vilanova i la Geltrú a El Vendrell, el bus de Vilanova i la Geltrú a Tarragona, i el bus de Valls a Calafell.

Al municipi de Calafell hi ha dues parades de RENFE, Segur de Calafell i Calafell (platja) que operen les línies de mitja distància i la línia R2 Sud de Rodalies Barcelona. A més a més, existeixen dues parades de taxi fixes a les estacions de tren.

Aquestes múltiples opcions constitueixen un sistema de transport públic acceptable per al sector i, en conseqüència, es considera que no és necessari prendre mesures específiques envers una mobilitat sostenible en el municipi, en compliment de l'obligació de prestació del servei de transport col·lectiu urbà de viatgers.

Segons l'Estudi de Mobilitat Urbana Sostenible de Calafell cada dia laborable es realitzen uns 96.933 desplaçaments a peu, els quals representen el 41,05% sobre el repartiment modal total. El 52% de les voreres no són accessibles atès que tenen una amplada menor d'1,5 m. I només un 1% del total dels carrers són de plataforma única.

La Rambla Nova, el carrer des d'on s'accedeix a la finca, presenta una vorera amb una amplada suficient d'entre 1,50 i 2,00 m aproximadament. Per altra banda, el Carrer del Gironès (al nord de la parcel·la) i el Passeig de la Unió (a l'est de la parcel·la) tenen vores més estretes. Per contra, el Carrer Masia de la Sinia té una vorera d'entre 1,50 i 2,00 m d'amplada a cada banda del carrer. Pel que fa als passos de vianants, indicar que tots els carrers de l'entorn més immediat de la finca tenen passos de zebra però cap presenta semàfors.

Els carrers de l'entorn de la finca es troben en una zona planera i la connexió amb el centre de la vila no implica superar desnivells importants.

No existeix una oferta específica per les bicicletes al municipi, tot i això, la xarxa viària existent té molts carrers d'un sol carril que permet la coexistència amb els vianants. No obstant, en alguns trams del passeig marítim es restringeix la circulació de bicis i VMP pels problemes de convivència amb els vianants.

Tenint en compte les citades ràtios fixades pel Decret 344/2006, la mobilitat generada per la nova residència és de:

Ús	Superfície total construïda (m²)	Viatges generats / dia	Viatges diaris màxims generats
Equipament	6.724	20 viatges / 100 m² de sostre	1.345

Taula núm. 31. Viatges diaris màxims generats al dia.
Font: Elaboració pròpia.

Així, és requereixen 67 places d'aparcament per turismes, 34 places d'aparcament per motocicletes i 67 places d'aparcament per bicicletes.

Tots els carrers al voltants del sector de la finca disposen de zones d'aparcament lliure i en cordó, i es localitzen tres pàrquings gratuïts pròxims a la residència, de tal manera que també hi ha la possibilitat d'aparcar a l'entorn pròxim de la finca. Un d'aquests aparcaments és el situat al Passeig de la Unió (al costat del poliesportiu), a pocs metres de la nova Residència i amb una capacitat per a 174 vehicles (amb 11 places reservades per persones amb mobilitat reduïda).

Quan a les necessitats d'aparcament per a bicicletes cal tenir en compte el tipus d'equipament (una residència per a gent gran). Es considera que les necessitats reals són molt menors. S'estima en un 20 de les necessitats teòriques, és a dir, en 13 places. Inicialment el projecte de la Residència no preveu cap plaça d'aparcament per a bicicletes. Per això, es proposa la creació de 15 places d'aparcament de bicicletes que es disposarien a la zona de jardí exterior, a continuació de l'aparcament per a vehicles.

Aplicant els criteris de distribució modal, i considerant que la mobilitat generada pel conjunt de la nova Residència és de 1.345 desplaçaments/dia, els desplaçaments segons els modes de transport serien:

	Desplaçaments	Transport no motoritzat	Transport públic	Vehicle privat
Residència	1.345	366	62	917

Taula núm. 32. Mobilitat modal generada.
Font: Elaboració pròpia.

La principal via d'accés del transport privat serà a través de la carretera C-31 pels desplaçaments fora del m municipi (196 vehicles/dia) i pels carrers del municipi (720 vehicles/dia). La C-31 té una intensitat diària de 20.820 vehicles. L'increment del trànsit d'aquesta carretera generat per la instal·lació projectada, és del 0,9%. Aquesta via té capacitat suficient per a absorbir sense problemes aquest increment de trànsit. Igualment succeeix amb l'increment de trànsit pel carrers del municipi; considerant que tots aquests desplaçaments es concentrassin en una franja horària de 6 hores (3 hores al matí i 3 hores a la tarda) suposa un increment de intensitat de trànsit de tant sols 120 vehicles/hora.

En relació amb el transport públic, les principals línies d'autobusos que permeten l'accés a la zona de la residència projectada són les línies 2, 3 i 4 dels autobusos urbans. La parada més pròxima a l'entrada de la nova residència és la parada 5 (Gironés / Rambla Nova) de la L3 (veure plànol núm. 6. Xarxa actual de transport públic).

Suposant que tota la mobilitat generada que es preveu utilitzi el transport públic per a l'accés, suposaria un increment de 62 usuaris/dia. Això representaria un increment poc significatiu per a les línies d'autobusos urbans esmentades. Suposant que tots els desplaçaments es fessin dins una franja horària de 6 h i considerant una freqüència de pas de cada hora, suposaria un increment mig de viatgers de 10 usuaris per trajecte.

En relació al finançament, el cost d'afegir una plaça d'aparcament amb un punt de recàrrega elèctrica i l'aparcament per a bicicletes (15 places) suposa un cost estimatiu de 7.550,00 €.

Finalment, i com a conclusió, es pot afirmar que la nova Residència per a gent gran a Calafell, amb el compliment de les propostes realitzades en aquest EAMG, crearà un model de mobilitat funcional que complirà amb les determinacions de mobilitat sostenible actual.

Barcelona, novembre de 2023.

L'autor de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada,



Claudi Racionero i Cots
Enginyer de Monts

II. PLÀNOLS

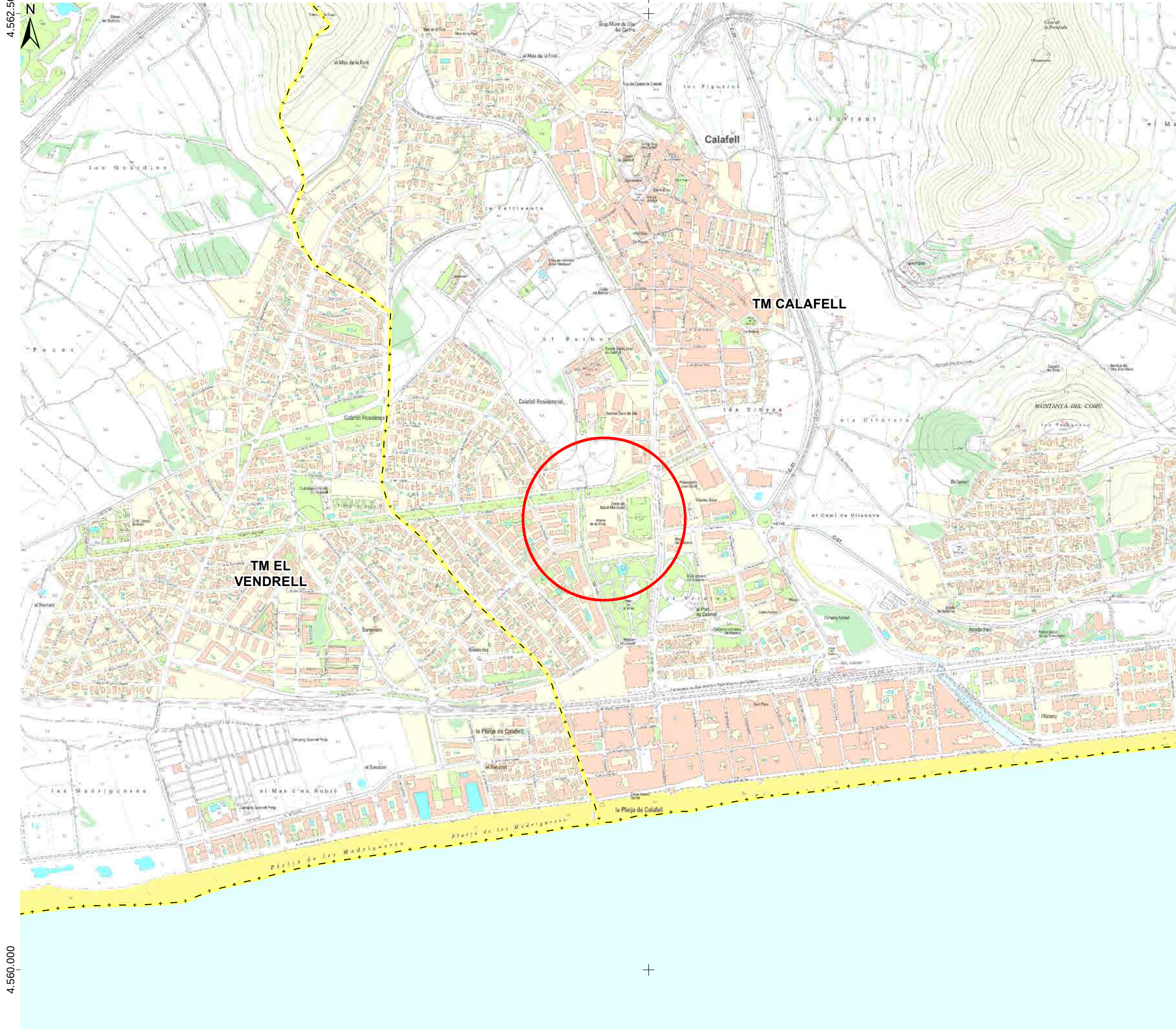
- 1. Situació**
- 2. Localització (topogràfic)**
- 3. Localització (ortofotomapa)**
- 4. Xarxa actual per a vianants**
- 5. Xarxa actual de vies ciclables**
- 6. Xarxa actual de transport públic**
- 7. Xarxa actual de vehicles**
- 8. Situació actual de les zones d'aparcament**

4.562.500



380.000

4.562.500



4.560.000

380.000

4.560.000

LLEENDA

○ Àmbit del projecte

Font: Topogràfic 1:5.000 de la pàgina web de l'ICGC
(<http://www.icgc.cat>)
Bases cartogràfiques del DVPT
(<http://territori.gencat.cat>)



ESTUDI D'AVUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA DEL PEU RESIDÈNCIA PER A GENT GRAN A CALAFELL (Calafell – Baix Penedès)

Títol plànol:

Situació

Núm. plànol:

1

Data:

Novembre 2023

Escala numèrica:

1:10.000

Escala gràfica:

0 100 200 m

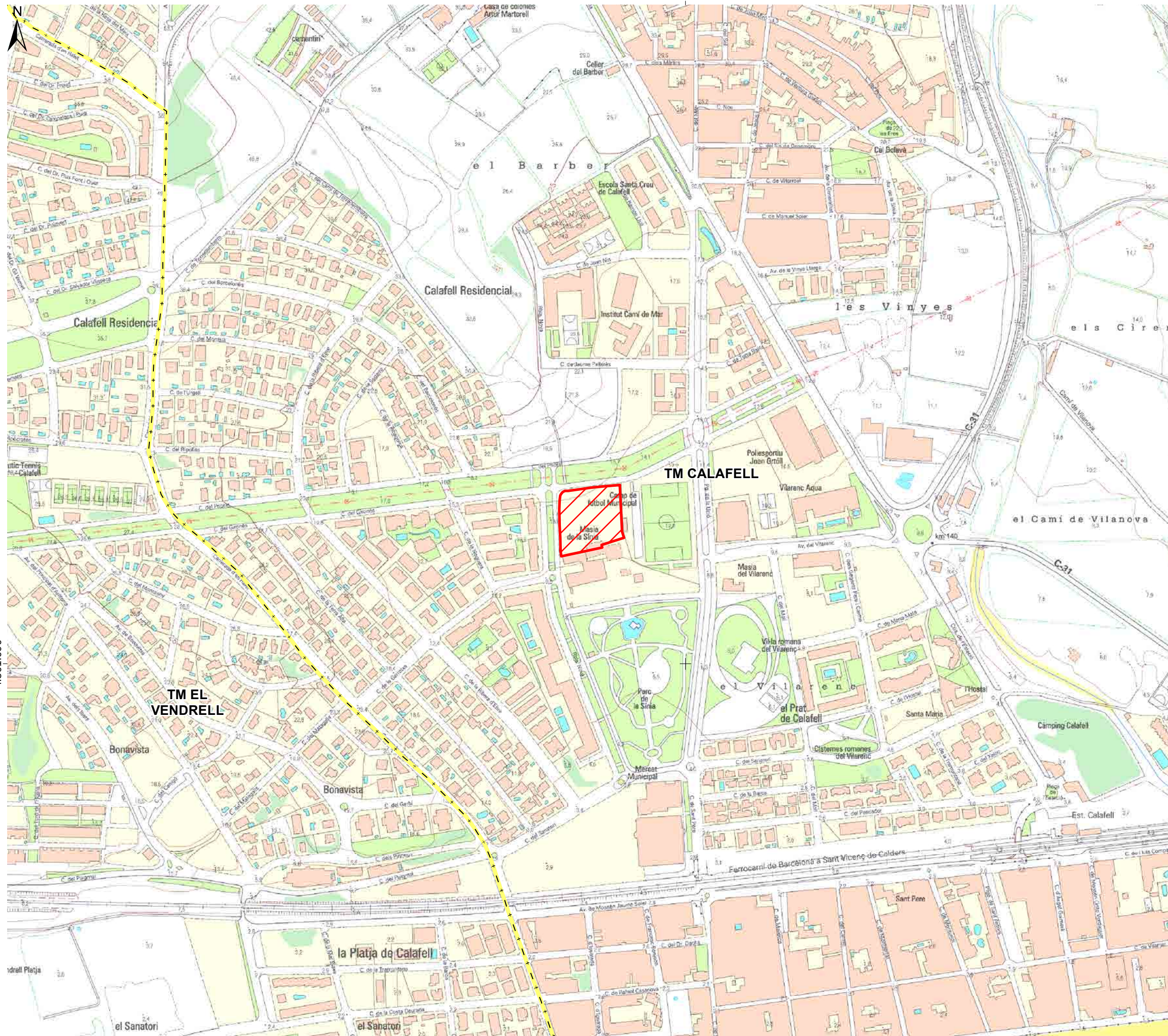
Consultor:

Promotor del projecte:


ECAFIR S.L.
Enginyeria ambiental

BATA

380.000



380.000

LLEGGENDA

Àmbit del projecte

Font: Topogràfic 1:5.000 de la pàgina web de l'ICGC
<http://www.icgc.cat>
 Bases cartogràfiques del DVPDT
<http://teritori.gencat.cat>

TM CALAFELL

TM EL
VENDRELL

ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA DEL PEU RESIDÈNCIA PER A GENT GRAN A CALAFELL (Calafell – Baix Penedès)

Títol plànol:

Localització

Núm. plànol:

2

Data:

Novembre 2023

Escala numèrica:

1:5.000

Escala gràfica:

0 50 100 m

Consultor:

Promotor del projecte:

ECAFIR S.L.
Enginyeria ambiental

BNTA

380.000



380.000

LLEGENDA

 Àmbit del projecte

Font: Ortofoto 1:5.000 de la pàgina web de l'ICGC
(<http://www.icgc.cat>)
Bases cartogràfiques del DVPDT
(<http://territori.gencat.cat>)

ESTUDI D'AVUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA DEL PEU RESIDÈNCIA PER A GENT GRAN A CALAFELL (Calafell – Baix Penedès)

Títol plànol:

Localització (ortofoto)

Núm. plànol:

3

Data:

Novembre 2023

Escala numèrica:

1:5.000

Escala gràfica:

0 50 100 m

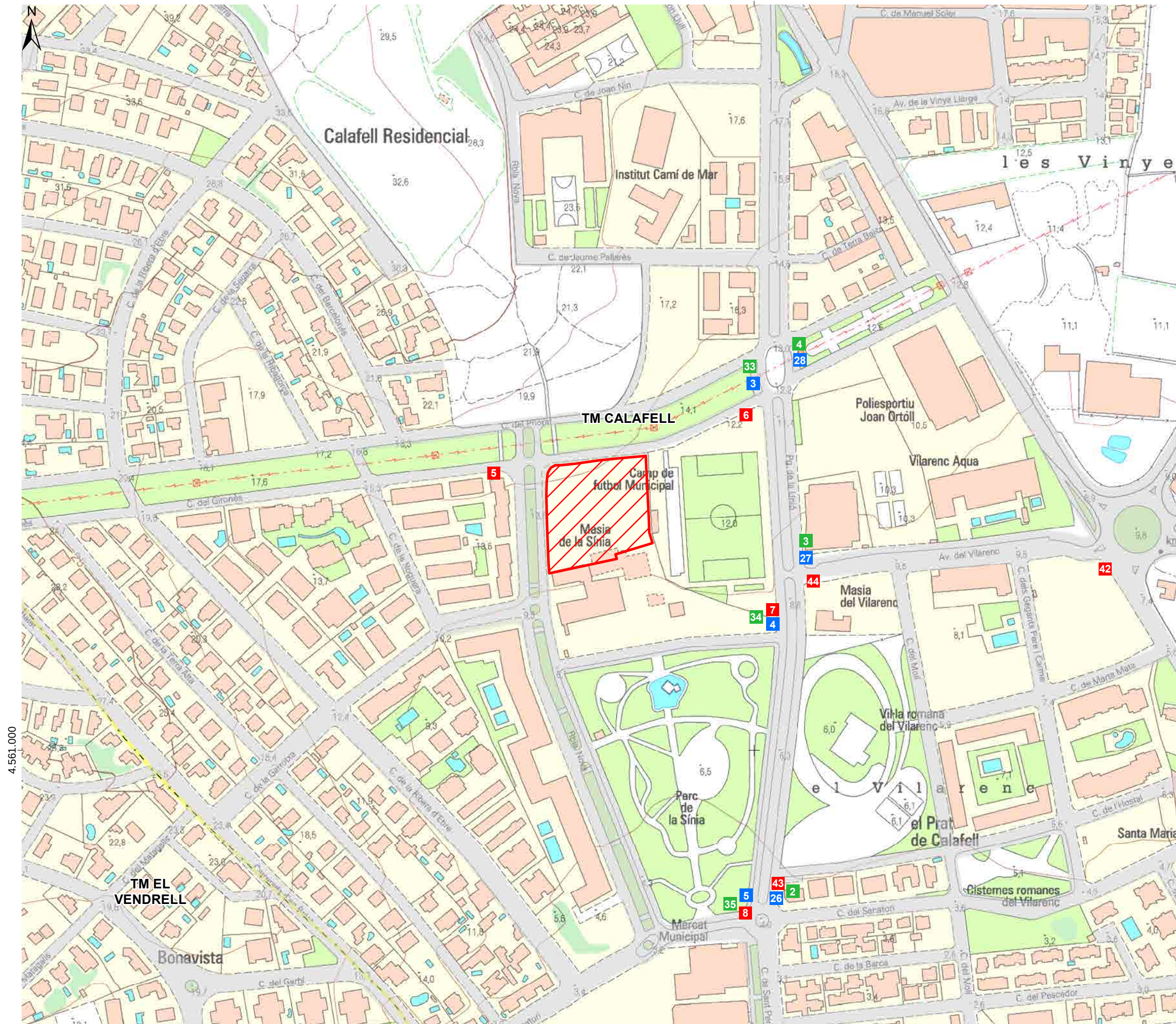
Consultor:

Promotor del projecte:


ECAFIR S.L.
Enginyeria ambiental

BNTA

380.000



380.000

LLEENDA

Àmbit del projecte

Sistema viari

Xarxa de carrers

Parades d'autobus

Parada de la línia 2 de bus

Parada de la línia 3 de bus

Parada de la línia 4 de bus

Font: Topogràfic 1:5.000 de la pàgina web de l'ICGC
<http://www.icgc.cat>
 Bases cartogràfiques del DVPT
<http://territori.gencat.cat>

ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA DEL PEU RESIDÈNCIA PER A GENT GRAN A CALAFELL (Calafell – Baix Penedès)

Títol plànol:

Xarxa actual per a vianants

Núm. plànol:

4

Data:

Novembre 2023

Escala numèrica:

1:3.000

Escala gràfica:

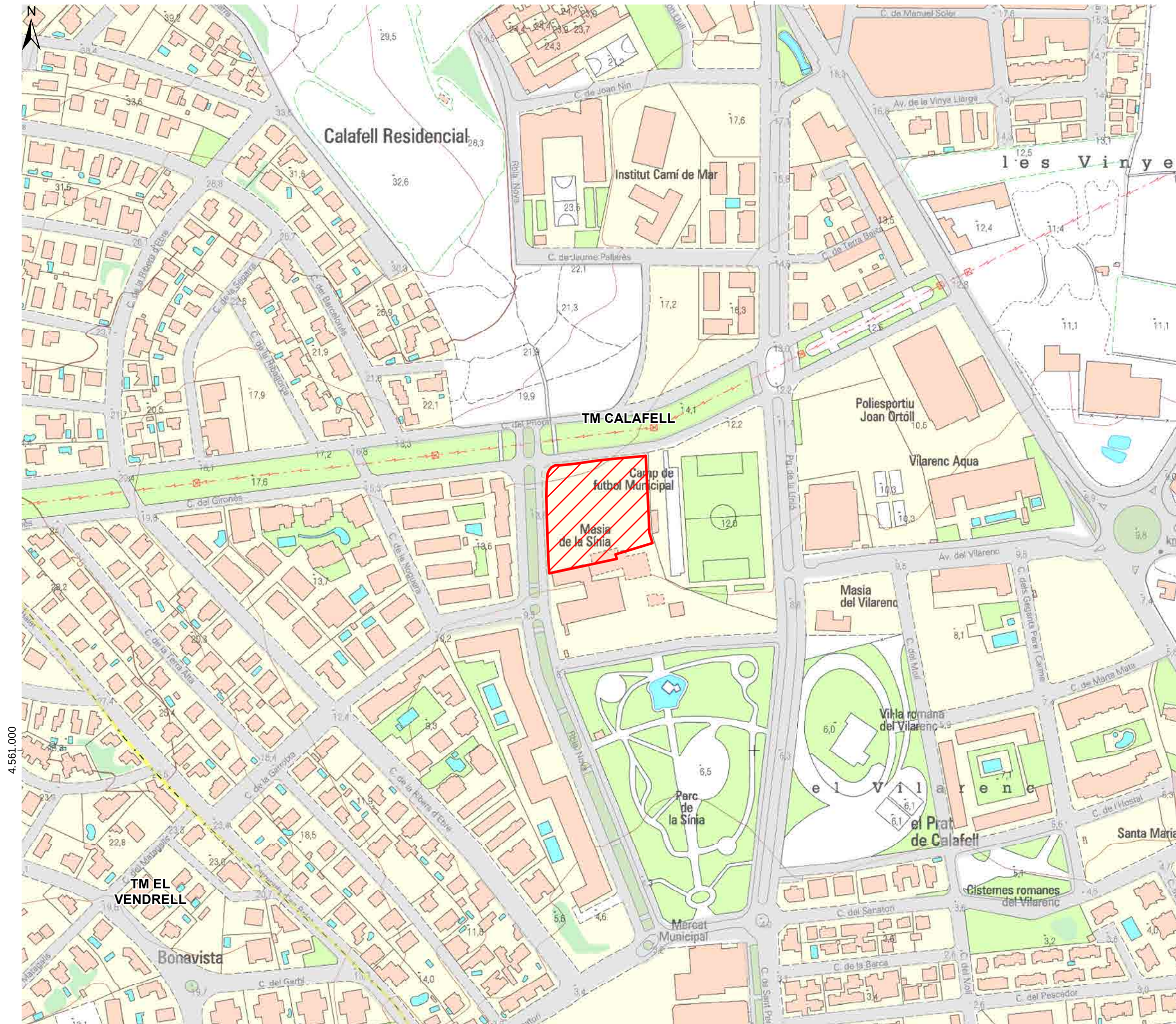
Consultor:

Promotor del projecte:

ECAFIR S.L.
Enginyeria ambiental

BNTA

380.000



380.000

LLEGGENDA

Àmbit del projecte

Sistema viari

 Via ciclable

Font: Topogràfic 1:5.000 de la pàgina web de l'ICGC
<http://www.icgc.cat>
 Bases cartogràfiques del DVPT
<http://territori.gencat.cat>

ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA DEL PEU RESIDÈNCIA PER A GENT GRAN A CALAFELL (Calafell – Baix Penedès)

Títol plànol:

Xarxa actual de vies ciclables

Núm. plànol:

5

Data:

Novembre 2023

Escala numèrica:

1:3.000

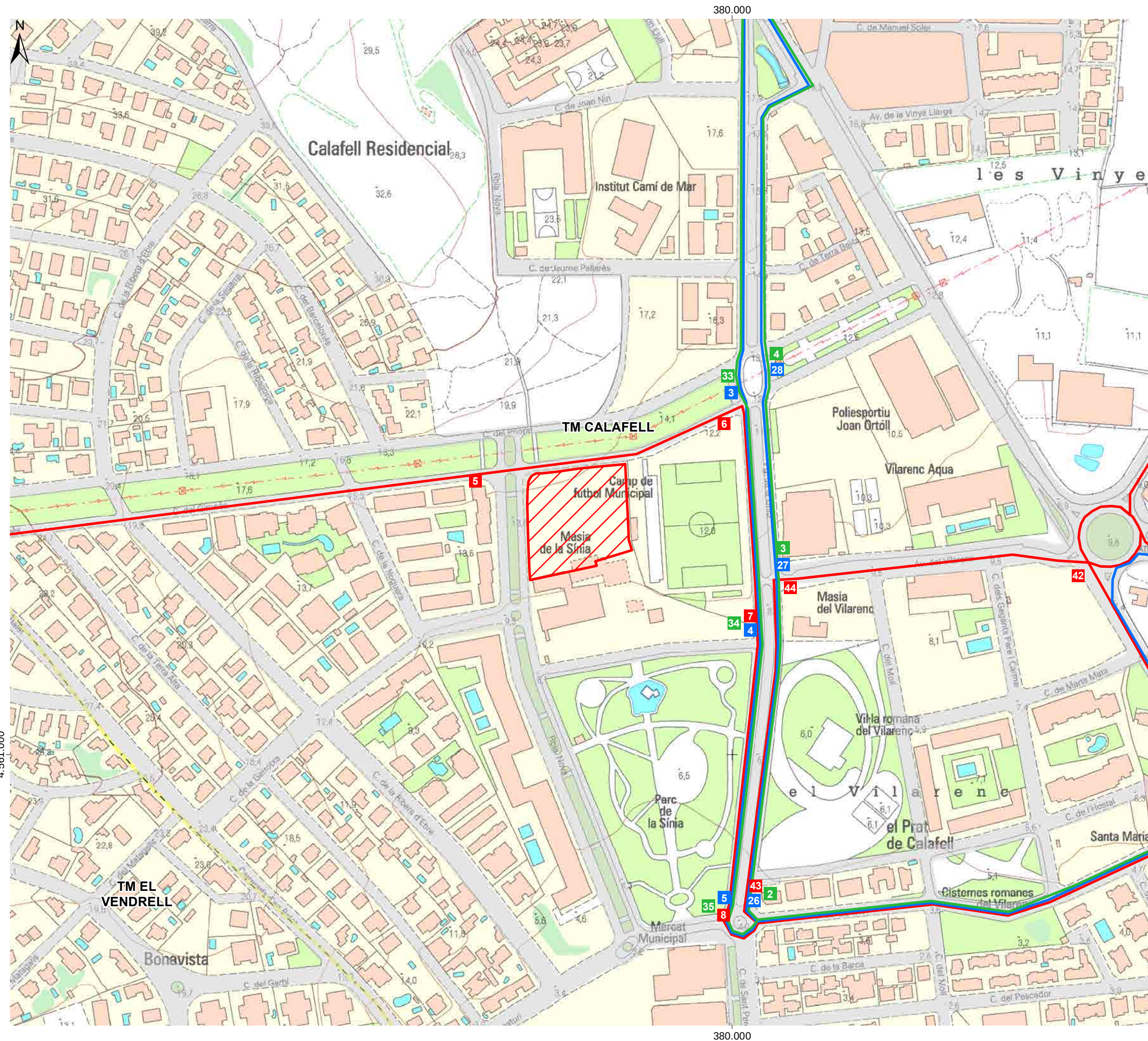
Escala gràfica:

Consultor:

Promotor del projecte:

ECAFIR S.L.
 Enginyeria ambiental

BNTA



LLEENDA

Àmbit del projecte

Xarxa d'autobusos

Parada de la línia 2 de bus

Parada de la línia 3 de bus

Parada de la línia 4 de bus

Parada de la línia 4 de bus

Sistema viari

Xarxa de carrers

Font: Topogràfic 1:5.000 de la pàgina web de l'ICGC
(<http://www.icgc.cat>)
Bases cartogràfiques del DVPDT
(<http://territori.gencat.cat>)

ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA DEL PEU RESIDÈNCIA PER A GENT GRAN A CALAFELL (Calafell – Baix Penedès)

Títol plànol:

Xarxa actual de transport públic

Núm. plànol:

6

Data:

Novembre 2023

Escala numèrica:

1:3.000

Escala gràfica:

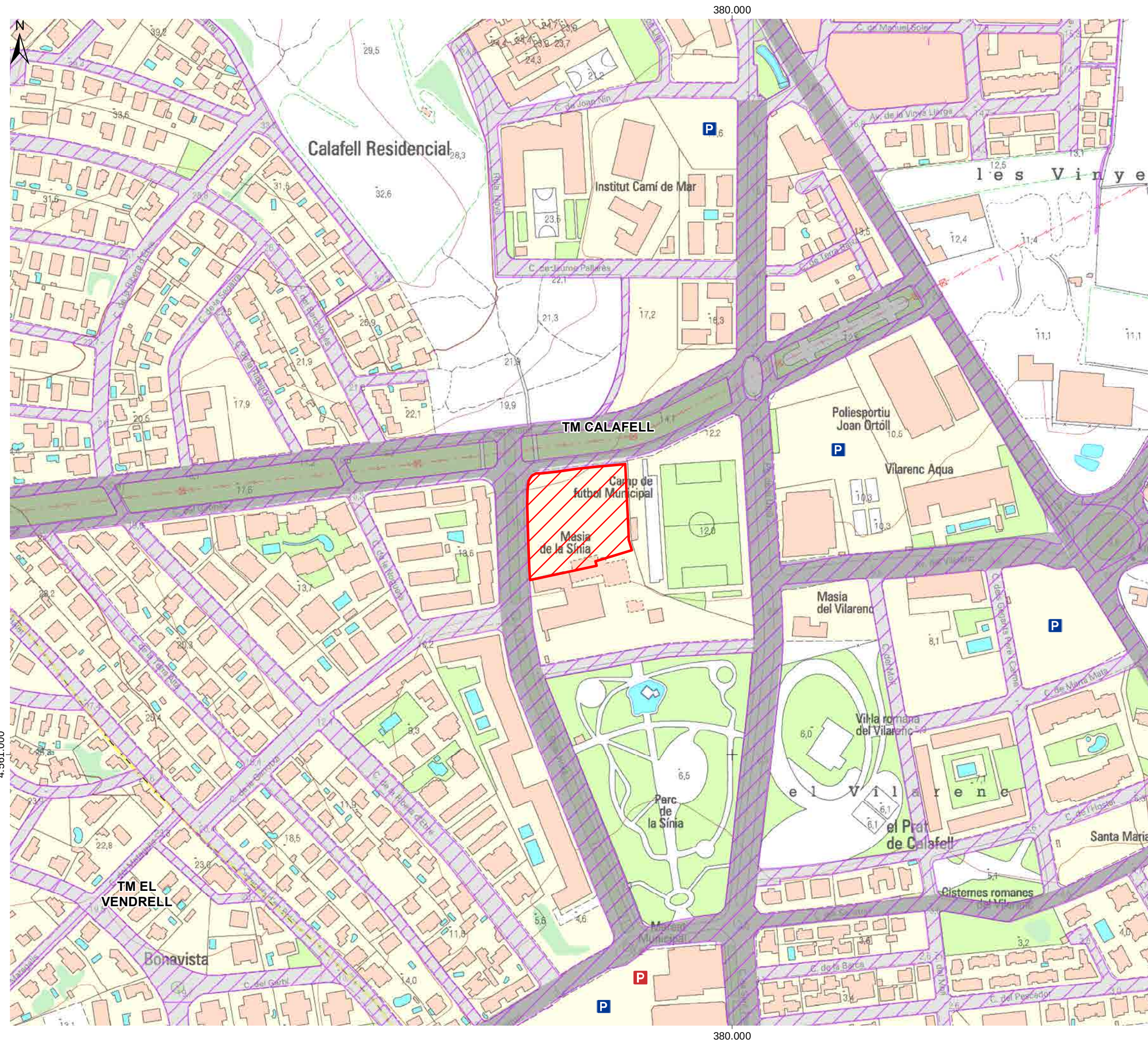
0 30 60 m

Consultor:

Promotor del projecte:

ECAFIR S.L.
Enginyeria ambiental

BTA



LLEGGENDA

Àmbit del projecte

Sistema viari
Eix viari estructural
Xarxa de carrers
Via ciclable

Aparcaments
Aparcament públic
Aparcament privat

Font: Topogràfic 1:5.000 de la pàgina web de l'ICGC
(<http://www.icgc.cat>)
Bases cartogràfiques del DVPT
(<http://territori.gencat.cat>)

ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA DEL PEU RESIDÈNCIA PER A GENT GRAN A CALAFELL (Calafell – Baix Penedès)

Títol plànol:

Xarxa actual de vehicles

Núm. plànol:

7

Escala numèrica:

1:3.000

Consultor:

Data:

Novembre 2023

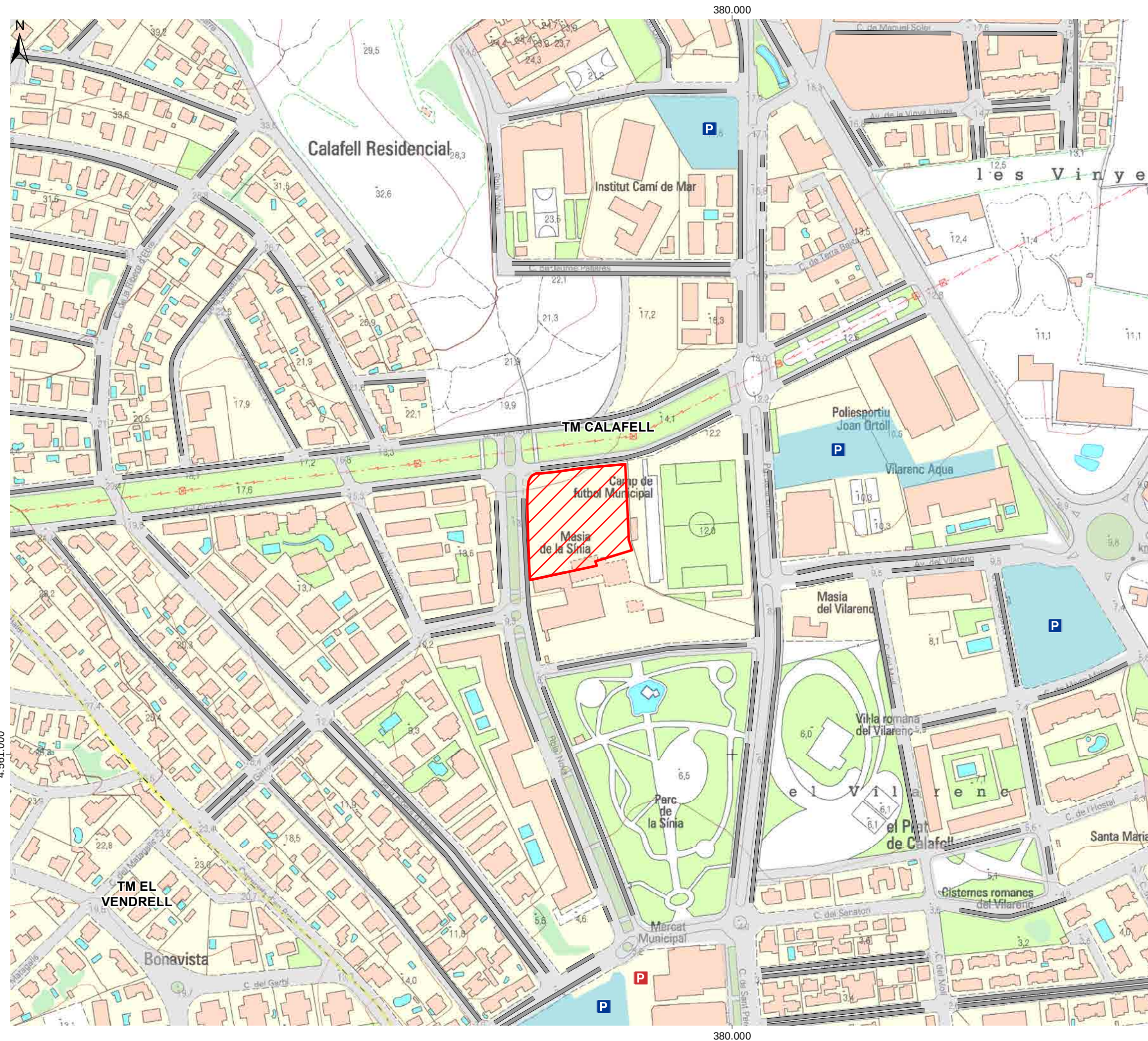
Escala gràfica:

0 30 60 m

Promotor del projecte:

ECAFIR S.L.
Enginyeria ambiental

BNTA



LLEGGENDA	
	Àmbit del projecte
Zones d'aparcament	
	Zona d'aparcament públic
	Aparcament públic
	Aparcament privat
	Zona Blanca
Sistema viari	
	Xarxa de carrers

Font: Topogràfic 1:5.000 de la pàgina web de l'ICGC
(<http://www.icgc.cat>)
Bases cartogràfiques del DVPT
(<http://territori.gencat.cat>)

**ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT
GENERADA DEL PEU RESIDÈNCIA PER A
GENT GRAN A CALAFELL
(Calafell – Baix Penedès)**

Títol plànol:
Situació actual de les zones d'aparcament

Núm. plànol: 8
Data: Novembre 2023

Escala numèrica: 1:3.000
Escala gràfica: 0 30 60 m

Consultor:
Promotor del projecte:

ECAFIR S.L.
Enginyeria ambiental

BNTA

DOCUMENTACIÓ GRÀFICA

CODI	CAPÍTOL	NOM PLÀNOL	ESCALA A3	ESCALA A1
I.01	Informació	Situació. Ortofoto i cartogràfic	1/3000	1/1500
I.02	Informació	Situació. Parcel·la	1/1000	1/500
I.03	Informació	Emplaçament. Imatge aèria estat actual	-	-
I.04	Informació	Emplaçament. Imatges de l'entorn	-	-
I.05	Informació	Informació urbanística i fitxa cadastral	-	-
I.06	Informació	Topogràfic	1/600	1/300
I.07	Informació	Informació urbanística actual	1/400	1/200
O.01	Ordenació	Normes urbanístiques proposades	1/400	1/200
O.02	Ordenació	Seccions topogràfiques	1/400	1/200
NV.01	Plànols no vinculants	Nivells i plantes baixes	1/600	1/300
NV.02	Plànols no vinculants	Nivell 0	1/300	1/150
NV.03	Plànols no vinculants	Nivell 1	1/300	1/150
NV.04	Plànols no vinculants	Nivell 2	1/300	1/150
NV.05	Plànols no vinculants	Nivell 3	1/300	1/150
NV.06	Plànols no vinculants	Seccions S1, S2 i S3	1/300	1/150
NV.07	Plànols no vinculants	Alçats Est i Sud	1/300	1/150
NV.08	Plànols no vinculants	Alçats Oest i Nord	1/300	1/150
NV.09	Plànols no vinculants	Imatge accés	-	-
NV.10	Plànols no vinculants	Imatge façana sales	-	-
NV.11	Plànols no vinculants	Imatge façana principal	-	-
NV.12	Plànols no vinculants	Imatge pati interior	-	-
NV.13	Plànols no vinculants	Imatge pati exterior	-	-

B\T
A

Artistic
Technical
& Social
Architecture

BTA

Diagonal 538 3r 1a
08006 Barcelona
T +34 934 585 804
www.bta.cat

Promotor:
Fundació Santa Teresa

Batlari & Trepat arquitectes SLP
Marc Trepat Carbonell

Col.laboradors:
Giancarlo Cireddu / Laia Arias

Projecte:
Pla Especial Urbanístic d'ordenació volumètrica
i determinació del tipus d'equipament

Situació:
c/Masia de la Sinia, 2-6, 43820, Calafell

Exp:
2021/03

Data / Última Modificació:
Maig 2023

Escala:
Din-A3
Din-A1

Plànol:
índex de plànols

PLÀNOLS D'INFORMACIÓ



Ortofoto
Escala (A3) 1:5000



Cartogràfic
Escala (A3) 1:3000

BTA

Artistic
Technical
& Social
Architecture

BTA
Diagonal 538 3r 1a
08006 Barcelona
T +34 934 585 804
www.bta.cat

Promotor:
Fundació Santa Teresa

Batlari & Trepal arquitectes SLP
Marc Trepal Carbonell

Col·laboradors:
Giancarlo Cireddu / Laia Arias

Projecte:
Pla Especial Urbanístic d'ordenació volumètrica
i determinació del tipus d'equipament

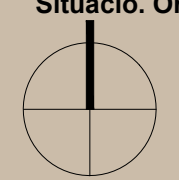
Situació:
c/Masia de la Sinia, 2-6, 43820, Calafell

Exp:
2021/03

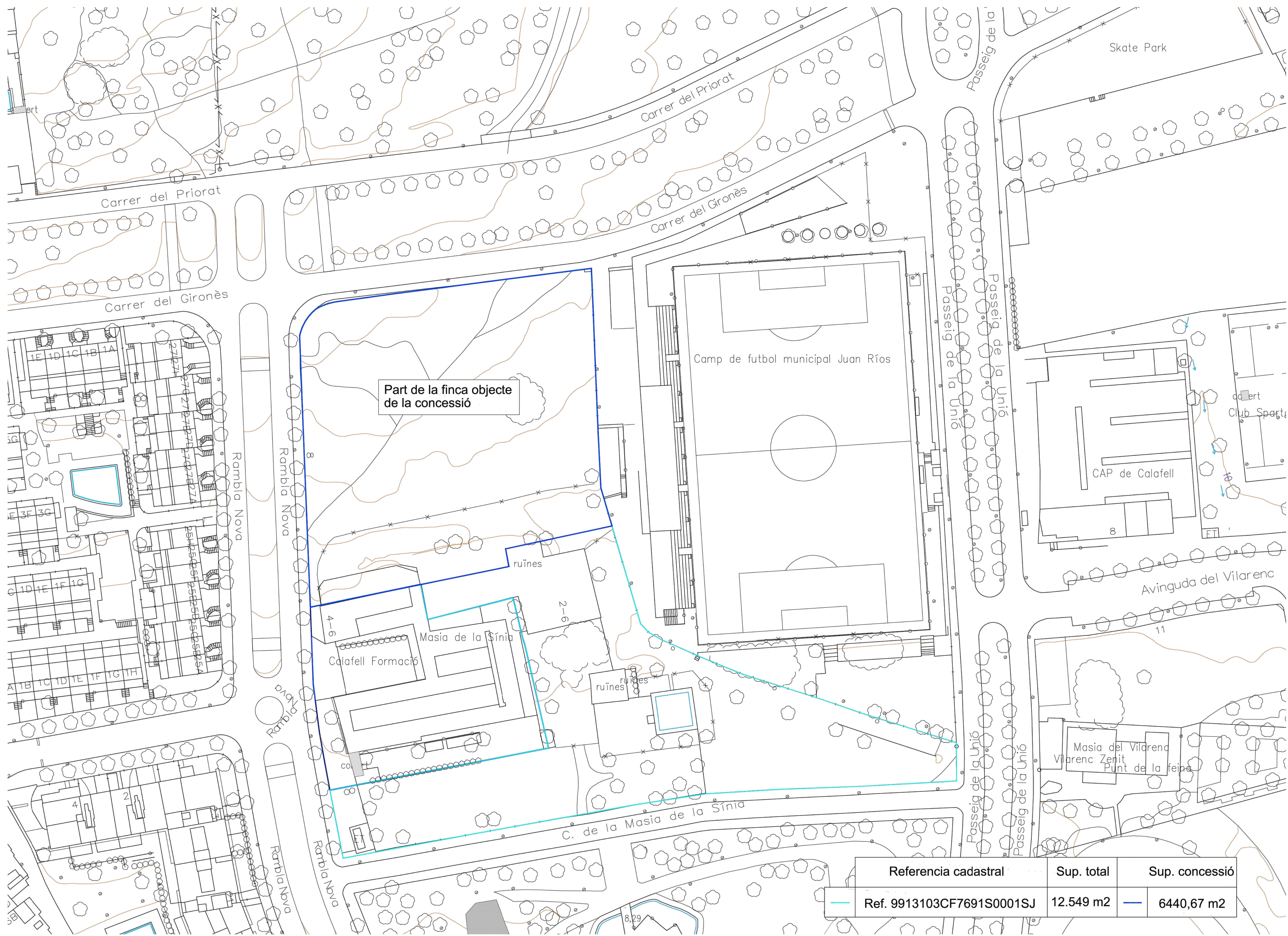
Data / Última Modificació:
Maig 2023

Escala:
Din-A3 1/3000
Din-A1 1/1500

Plànol:
Informació
Situació. Ortofoto i cartogràfic



I.01



Referencia cadastral	Sup. total	Sup. concessió
Ref. 9913103CF7691S0001SJ	12.549 m2	6440,67 m2

BTA

Artistic
Technical
& Social
Architecture

BTA
Diagonal 538 3r 1a
08006 Barcelona
T +34 934 585 804
www.bta.cat

Promotor:
Fundació Santa Teresa

Batlari & Trepat arquitectes SLP
Marc Trepat Carbonell

Col·laboradors:
Giancarlo Cireddu / Laia Arias

Projecte:
**Pla Especial Urbanístic d'ordenació volumètrica
i determinació del tipus d'equipament**

Situació:
c/Masia de la Sínia, 2-6, 43820, Calafell

Exp:
2021/03

Data / Última Modificació:
Maig 2023

Escala:
**Din-A3 1/1000
Din-A1 1/500**

Plànol:
Informació
Situació. Parcel·la

I.02



Fotografia aèria actual vista Nord-Oest



Fotografia aèria actual vista Sud-Oest

BTA

Artistic
Technical
& Social
Architecture

BTA
Diagonal 538 3r 1a
08006 Barcelona
T +34 934 585 804
www.bta.cat

Promotor:
Fundació Santa Teresa

Batlari & Trepat arquitectes SLP
Marc Trepat Carbonell

Col.laboradors:
Giancarlo Cireddu / Laia Arias

Projecte:
**Pla Especial Urbanístic d'ordenació volumètrica
i determinació del tipus d'equipament**

Situació:
c/Masia de la Sinia, 2-6, 43820, Calafell

Exp:
2021/03

Data / Última Modificació:
Maig 2023

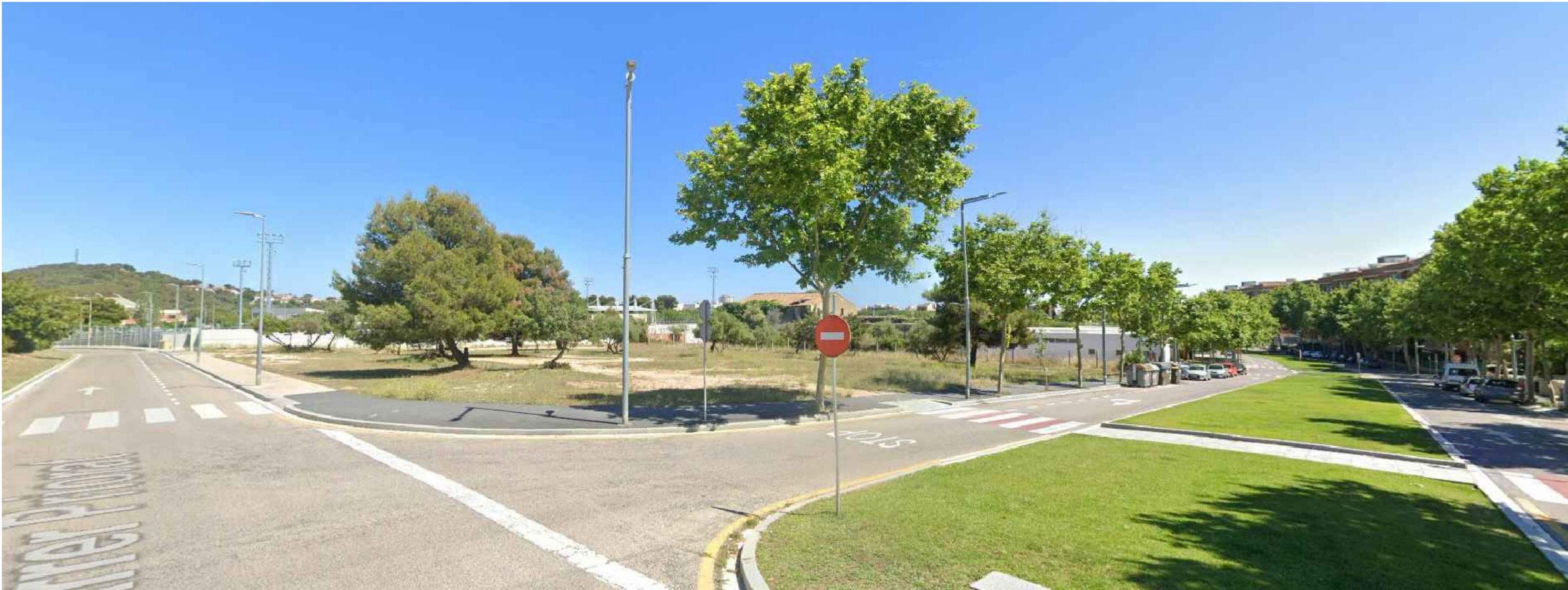
Escala:
**Din-A3
Din-A1**

Plànol:
**Informació
Emplaçament. Imatge aèria estat actual**

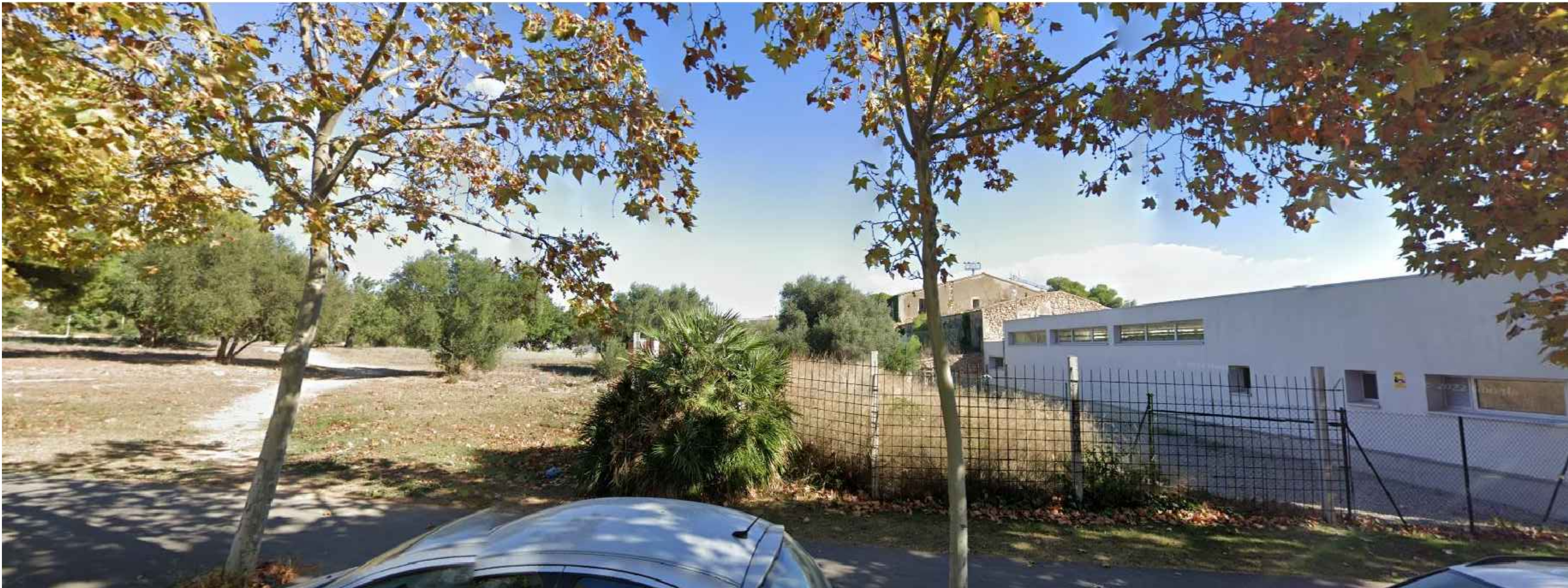
I.03



Imatge entorn 1



Imatge entorn 2



Imatge entorn 3



BTA

Artistic
Technical
& Social
Architecture

BTA
Diagonal 538 3r 1a
08006 Barcelona
T +34 934 585 804
www.bta.cat

Promotor:
Fundació Santa Teresa

Batllori & Trepat arquitectes SLP
Marc Trepat Carbonell

Col.laboradors:
Giancarlo Cireddu / Laia Arias

Projecte:
Pla Especial Urbanístic d'ordenació volumètrica
i determinació del tipus d'equipament

Situació:
c/Masia de la Sinia, 2-6, 43820, Calafell

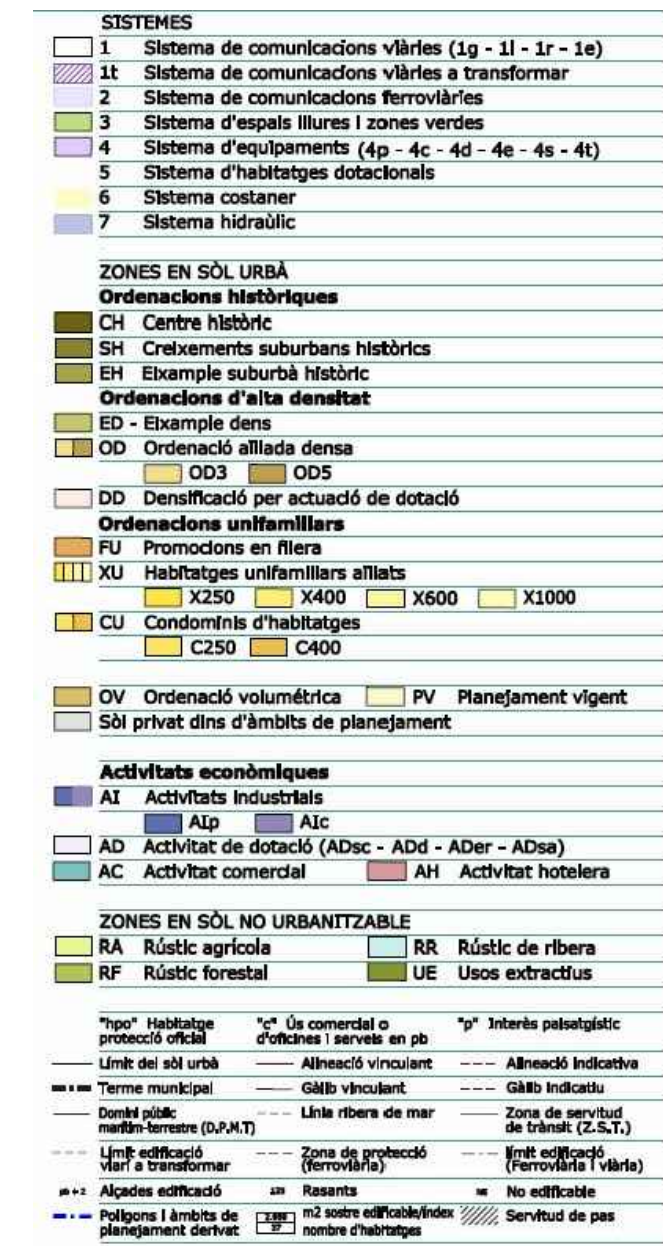
Exp:
2021/03

Data / Última Modificació:
Maig 2023

Escala:
Din-A3
Din-A1

Plànol:
Informació
Emplaçament. Imatges de l'entron

I.04

[illegible]

**B\T
A**

Artistic
Technical
& Social
Architecture

BTA
Diagonal 538 3r 1a
08006 Barcelona
T +34 934 934 585 804
www.bta.cat

Promotor:
Fundació Santa Teresa

Batlloiri & Trepat arquitectes SLP
Marc Trepat Carbonell

Col·laboradors:
Giancarlo Cireddu / Laia Arias

Projecte:
**Pla Especial Urbanistic d'ordenació volumètrica
i determinació del tipus d'equipament**

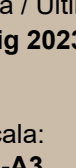
Situació:
c/Masia de la Sinia, 2-6, 43820, Calafell

Exp:
2021/03

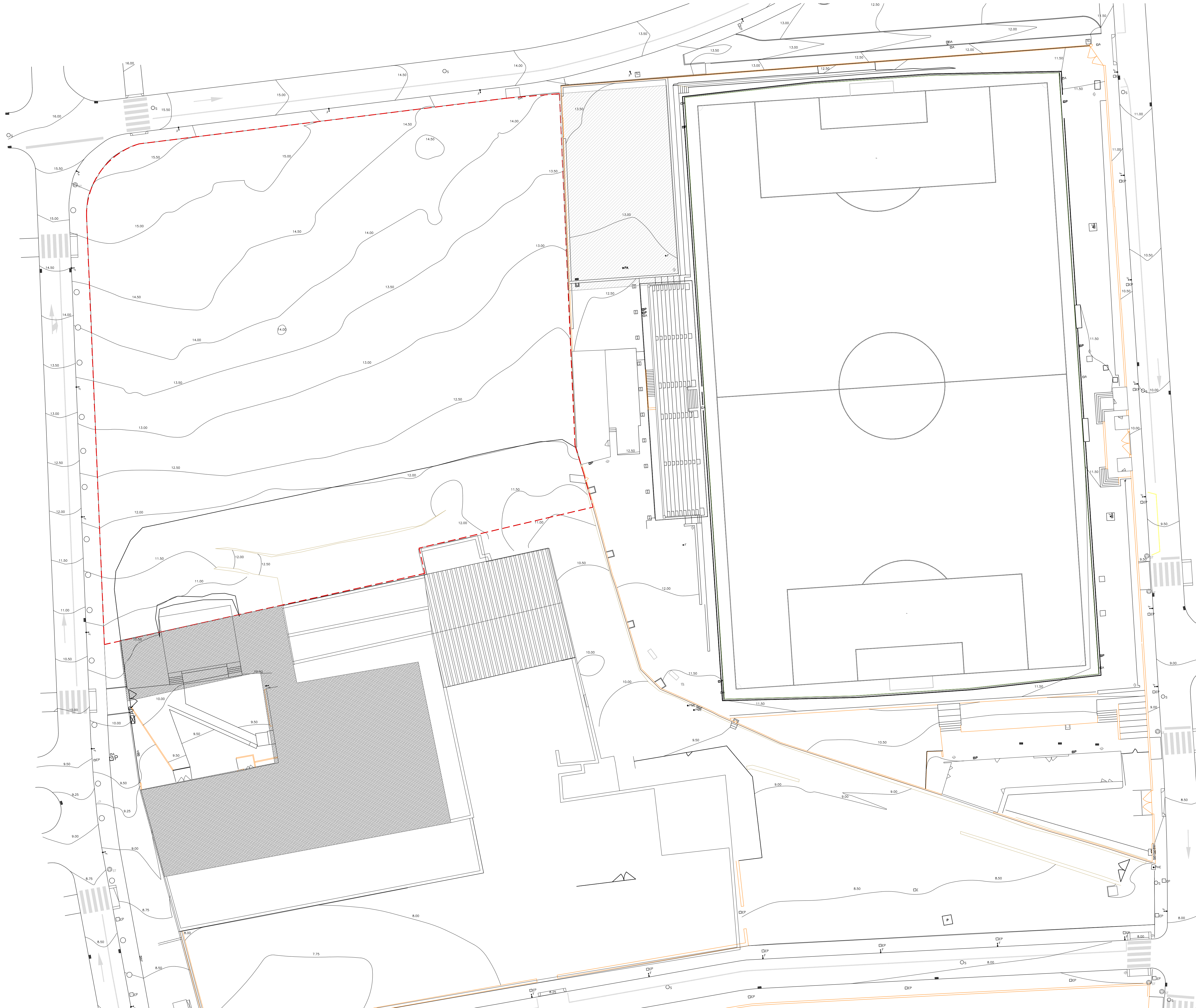
Data / Última Modificació:
Maig 2023

Escala:
**Din-A3
Din-A1**

Plànol:
Informació urbanística i Fitxa cadastral



I.05



BTA

Artistic
Technical
& Social
Architecture

BTA
Diagonal 538 3r 1a
08006 Barcelona
T +34 934 585 804
www.bta.cat

Promotor:
Fundació Santa Teresa

Batlari & Trepal arquitectes SLP
Marc Trepal Carbonell

Col·laboradors:
Giancarlo Cireddu / Laia Arias

Projecte:
**Pla Especial Urbanístic d'ordenació volumètrica
i determinació del tipus d'equipament**

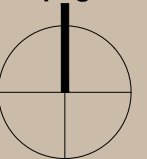
Situació:
c/Masia de la Sinia, 2-6, 43820, Calafell

Exp:
2021/03

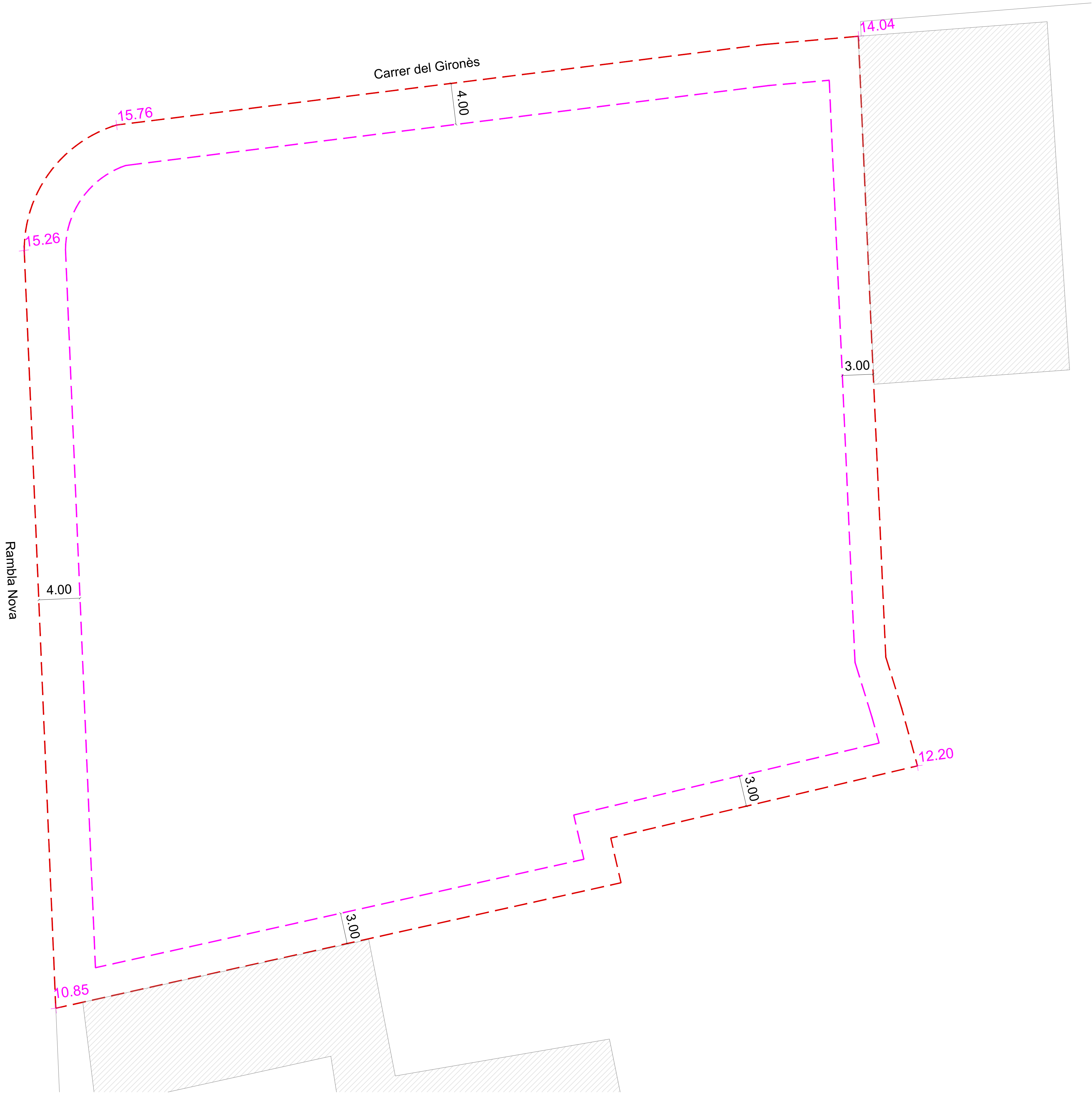
Data / Última Modificació:
Maig 2023

Escala:
**Din-A3 1/600
Din-A1 1/300**

Plànol:
**Informació
Topogràfic**



1.06



CONCEPTE		PLANEJAMENT
Classificació del sol		Sol urbà
Qualificació		4p,4c,4d,4e,4s,4t
Parcel·la		6440,67 m²
Edificabilitat		Edificabilitat no definida. En base al programa funcional
Ocupació màx.		40%
Uso		S'admet ús sanitari assistencial
Separació a límits	Separació a carrers	4m
	Separació a altres límits	3m
Alçada	Núm. Plantes	Pb + 2PP
Longitud màx. Façana		45m

— LÍMIT GÀLIB
— PARCEL·LA

BTA

Artistic
Technical
& Social
Architecture

BTA

Diagonal 538 3r 1a
08006 Barcelona
T +34 934 585 804
www.bta.cat

Promotor:
Fundació Santa Teresa

Batlari & Trepat arquitectes SLP
Marc Trepat Carbonell

Col·laboradors:
Giancarlo Cireddu / Laia Arias

Projecte:
Pla Especial Urbanístic d'ordenació volumètrica
i determinació del tipus d'equipament

Situació:
c/Masia de la Sinia, 2-6, 43820, Calafell

Exp:
2021/03

Data / Última Modificació:
Maig 2023

Escala:
Din-A3 1/400
Din-A1 1/200

Plànol:
Ordenació
Informació urbanística actual



1.07

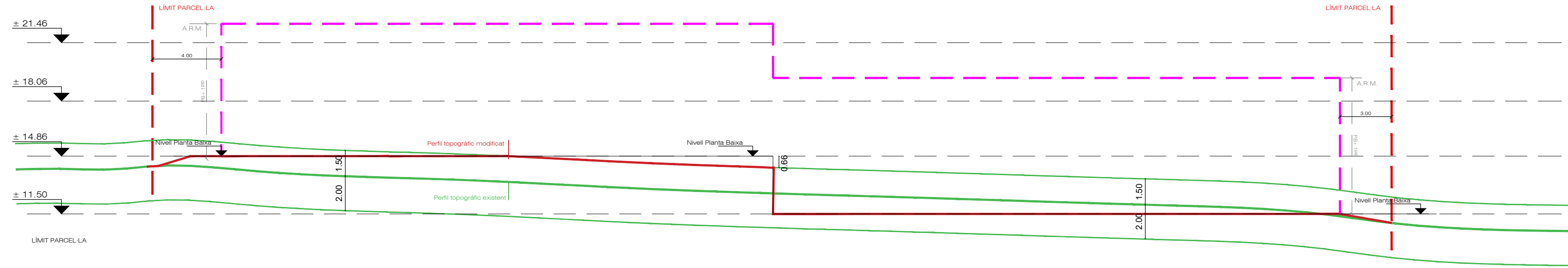
PLÀNOLS D'ORDENACIÓ



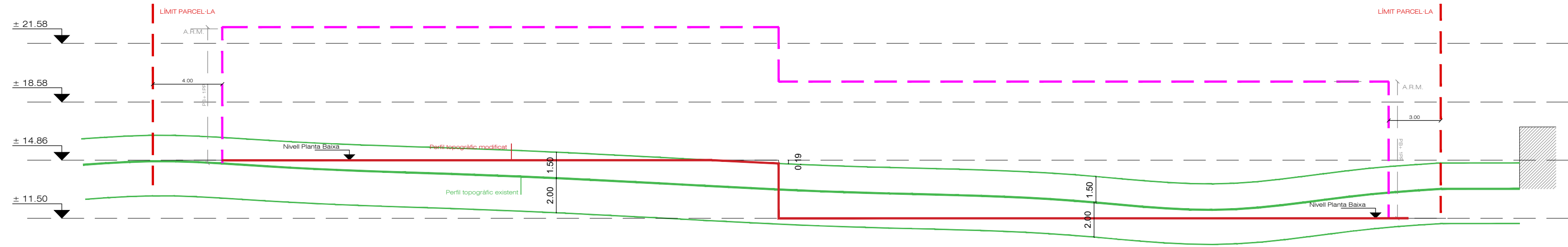
Plànol:
Ordenació
Normes urbanístiques proposades



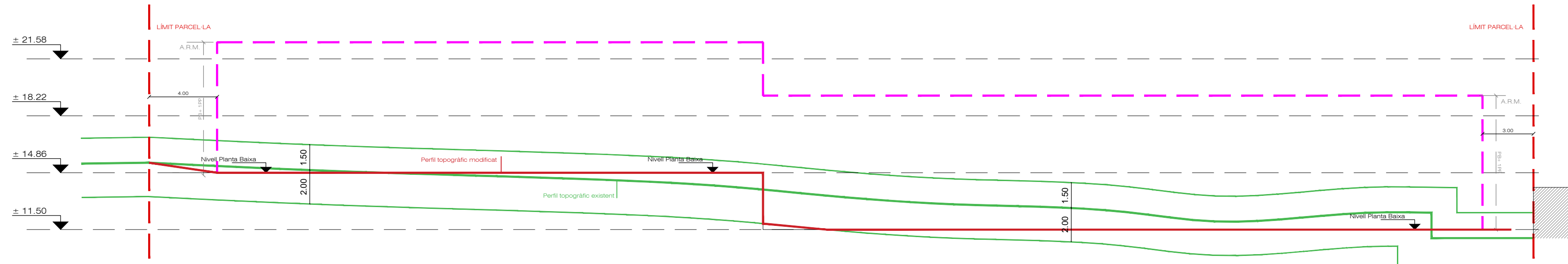
O.01



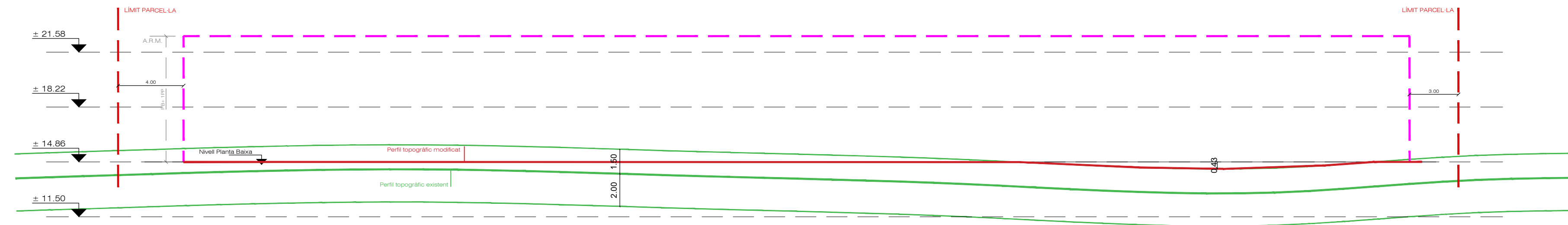
Secció topogràfica S1



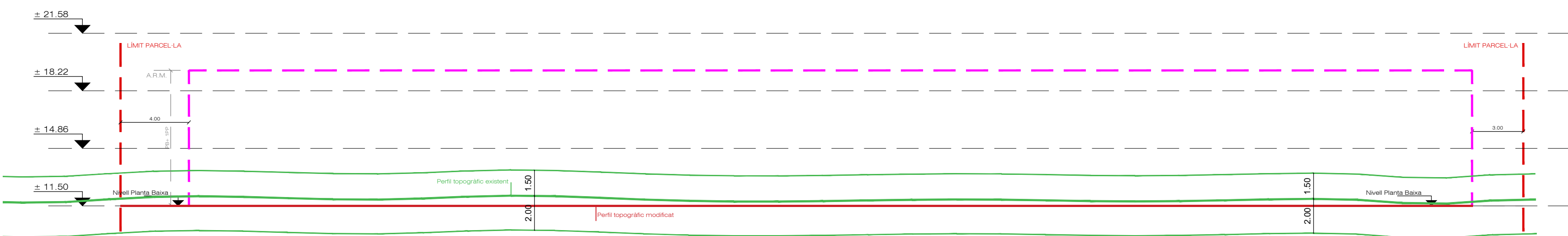
Secció topogràfica S2



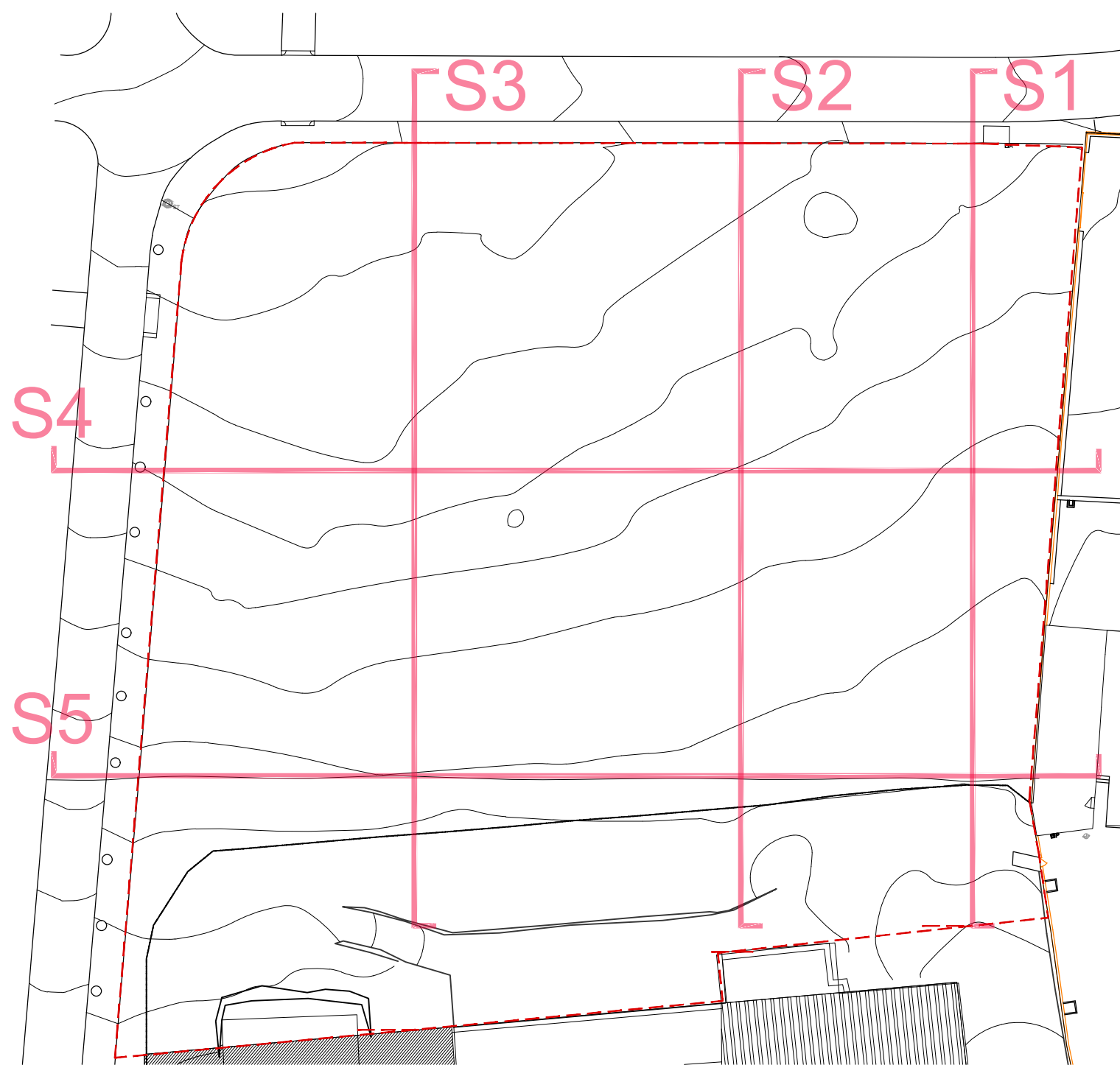
Secció topogràfica S3



Secció topogràfica S4



Secció topogràfica S5



--- LÍMIT GALIB
— PERFIL TOPOGRÀFIC ACTUAL

BTA

Artistic
Technical
& Social
Architecture

BTA
Diagonal 538 3r 1a
08006 Barcelona
T +34 934 585 804
www.bta.cat

Promotor:
Fundació Santa Teresa

Batl·lori & Trepat arquitectes SLP
Marc Trepat Carbonell

Col·laboradors:
Giancarlo Cireddu / Laia Arias

Projecte:
**Pla Especial Urbanístic d'ordenació volumètrica
i determinació del tipus d'equipament**

Situació:
c/Masia de la Sinia, 2-6, 43820, Calafell

Exp:
2021/03

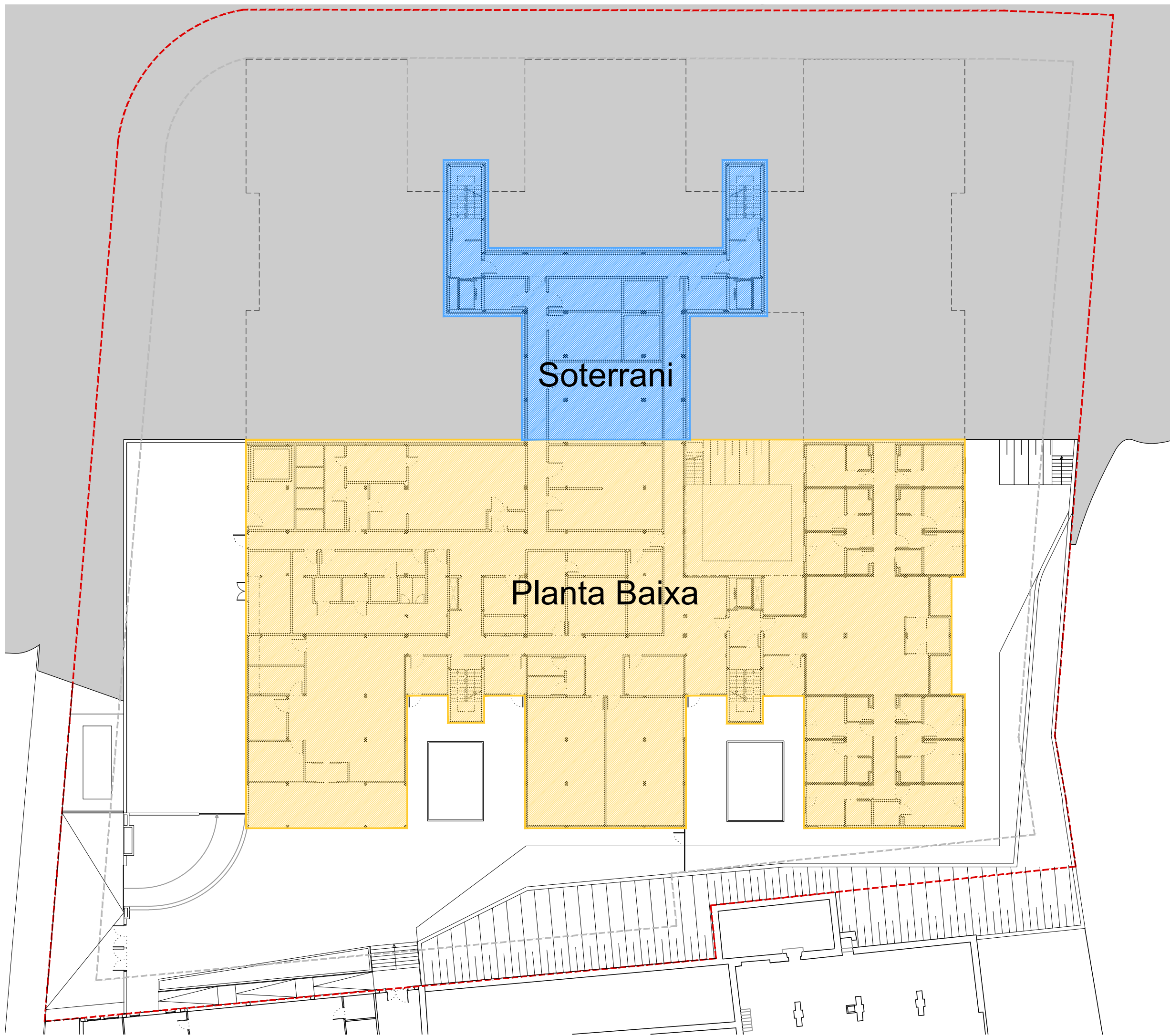
Data / Última Modificació:
Maig 2023

Escala:
**Din-A3 1/400
Din-A1 1/200**

Plànol:
**Ordenació
Seccions topogràfiques**

0.02

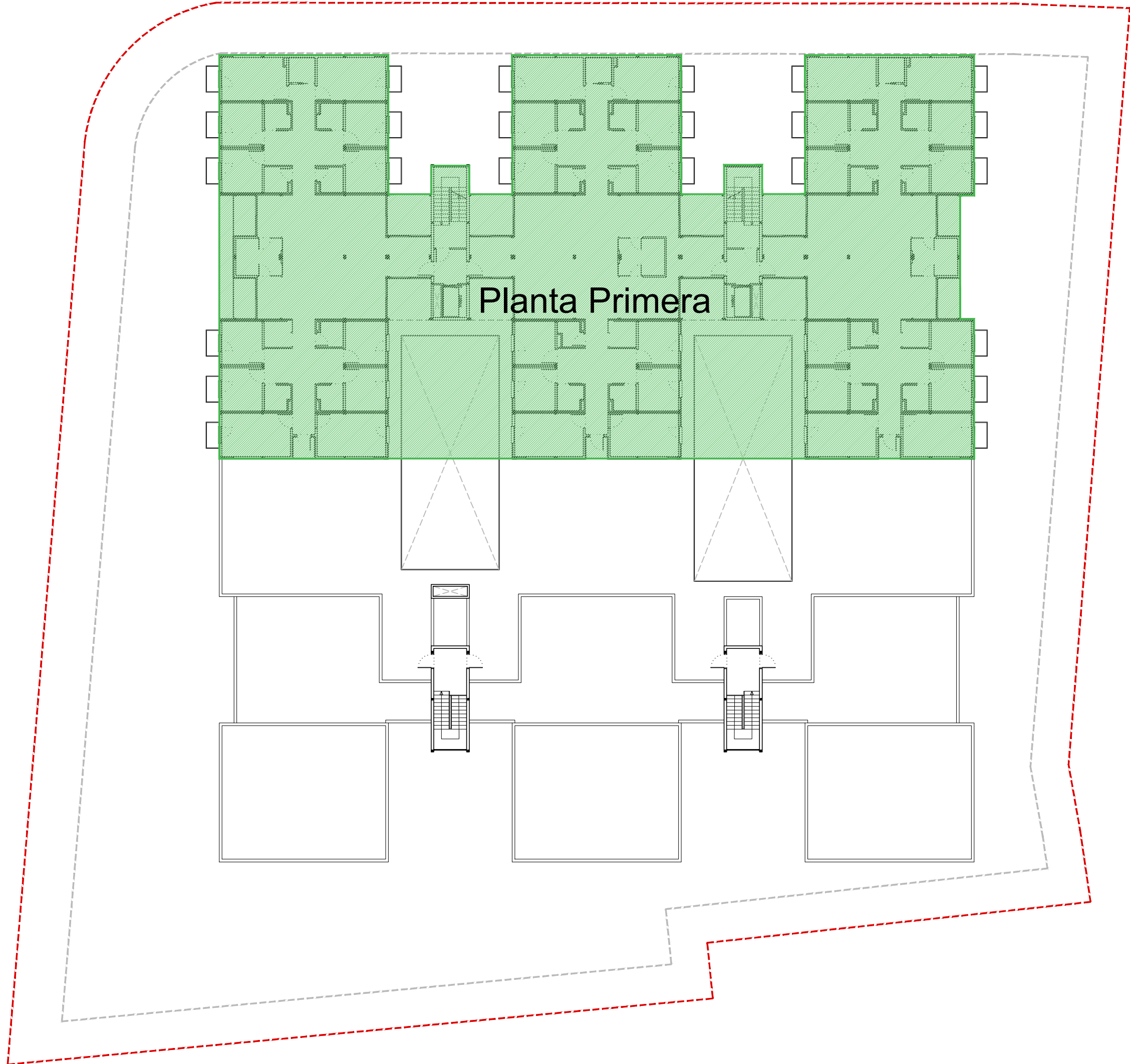
PLÀNOLS NO VINCULANTS



Nivell 0 - Cota 11,50m



Nivell 1 - Cota 14,70m



Nivell 2 - Cota 18,06m

B\T
A

Artistic
Technical
& Social
Architecture

BTA
Diagonal 538 3r 1a
08006 Barcelona
T +34 934 585 804
www.bta.cat

Promotor:
Fundació Santa Teresa

Batlari & Trepat arquitectes SLP
Marc Trepat Carbonell

Col·laboradors:
Giancarlo Cireddu / Laia Arias

Projecte:
Pla Especial Urbanístic d'ordenació volumètrica
i determinació del tipus d'equipament

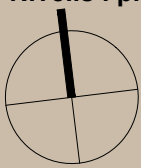
Situació:
c/Masia de la Sinia, 2-6, 43820, Calafell

Exp:
2021/03

Data / Última Modificació:
Maig 2023

Escala:
Din-A3 1/600
Din-A1 1/300

Plànol:
Plànols no vinculants
Nivells i plantes baixes



NV01



SUPERFÍCIE CONSTRUÍDA				
	Superfície construída sobre rasant	Superfície construída exterior/terraceiras	Superfície construída exterior/balcões	Superfície construída sobre sola rasant
NIVELL 0	1526 m ²	69 m ²	- m ²	352 m ²
NIVELL 1	2725 m ²	369 m ²	53 m ²	- m ²
NIVELL 2	1407 m ²	120 m ²	53 m ²	- m ²
NIVELL 3	51 m ²	- m ²	- m ²	- m ²
TOTAL	5708 m ²	558 m ²	106 m ²	352 m ²
Superfície construída sobre rasant	6372 m²			
Superfície construída total	6724 m²			

OCUPACIÓ	
Superfície parcel·la	6440,67 m ²
Ocupació màxima proposada	60% (3.864,4m ²)
Superfície ocupació del projecte	3.267,3 m ² < 3.864,4 m ²

**B\T
A**

Artistic
Technical
& Social
Architecture

BLA
Diagonal 538 3r 1a
08006 Barcelona
T +34 934 585 804
www.bla.cat

Promotor:
Fundació Santa Teresa

Batllori & Trepat arquitectes SLP
Marc Trepat Carbonell

Col.laboradors:
Giancarlo Cireddu / Laia Arias

Projecte:
Pla Especial Urbanístic d'ordenació volumètrica i determinació del tipus d'equipament

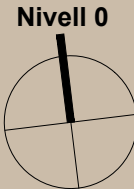
Situació:
c/Masia de la Sinia, 2-6, 43820, Calafell

Exp:
2021/03

Data / Última Modificació:
Maig 2023

Escala:
Din-A3 1/300
Din-A1 1/150

Plànol:
Plànols no vinculants
Nivell 0

 **NV02**



SUPERFÍCIE CONSTRUÏDA				
	Superfície construïda sobre rasant	Superfície construïda exterior terrasses	Superfície construïda exterior balcons	Superfície construïda sota rasant
NIVELL 0	1526 m²	69 m²	- m²	352 m²
NIVELL 1	2725 m²	369 m²	53 m²	- m²
NIVELL 2	1407 m²	120 m²	53 m²	- m²
NIVELL 3	51 m²	- m²	- m²	- m²
TOTAL	5708 m²	558 m²	106 m²	352 m²
Superfície construïda sobre rasant	6372 m²			
Superfície construïda total	6724 m²			

OCUPACIÓ	
Superfície parcel·la	6440.67 m²
Ocupació màxima proposada	60% (3.864,4m²)
Superfície ocupació del projecte	3.267,3 m² < 3.864,4 m²

BTA

Artistic
Technical
& Social
Architecture

BTA
Diagonal 538 3r 1a
08006 Barcelona
T +34 934 585 804
www.bta.cat

Promotor:
Fundació Santa Teresa

Batl·lori & Trepat arquitectes SLP
Marc Trepat Carbonell

Col·laboradors:
Giancarlo Cireddu / Laia Arias

Projecte:
Pla Especial Urbanístic d'ordenació volumètrica i determinació del tipus d'equipament

Situació:
c/Masia de la Sinia, 2-6, 43820, Calafell

Exp:
2021/03

Data / Última Modificació:
Maig 2023

Escala:
Din-A3 1/300
Din-A1 1/150

Plànol:
Plànols no vinculants
Nivell 1

NV03



SUPERFÍCIE CONSTRUÏDA				
	Superfície construïda sobre rasant	Superfície construïda exterior terrasses	Superfície construïda exterior balcons	Superfície construïda sota rasant
NIVELL 0	1526 m²	69 m²	- m²	352 m²
NIVELL 1	2725 m²	369 m²	53 m²	- m²
NIVELL 2	1407 m²	120 m²	53 m²	- m²
NIVELL 3	51 m²	- m²	- m²	- m²
TOTAL	5708 m²	558 m²	106 m²	352 m²
Superfície construïda sobre rasant	6372 m²			
Superfície construïda total	6724 m²			

OCUPACIÓ	
Superfície parcel·la	6440.67 m²
Ocupació màxima proposada	60% (3.864,4m²)
Superfície ocupació del projecte	3.267,3 m² < 3.864,4 m²

BTA

Artistic
Technical
& Social
Architecture

BTA
Diagonal 538 3r 1a
08006 Barcelona
T +34 934 585 804
www.bta.cat

Promotor:
Fundació Santa Teresa

Batl·lori & Trepal arquitectes SLP
Marc Trepal Carbonell

Col·laboradors:
Giancarlo Cireddu / Laia Arias

Projecte:
Pla Especial Urbanístic d'ordenació volumètrica
i determinació del tipus d'equipament

Situació:
c/Masia de la Sinia, 2-6, 43820, Calafell

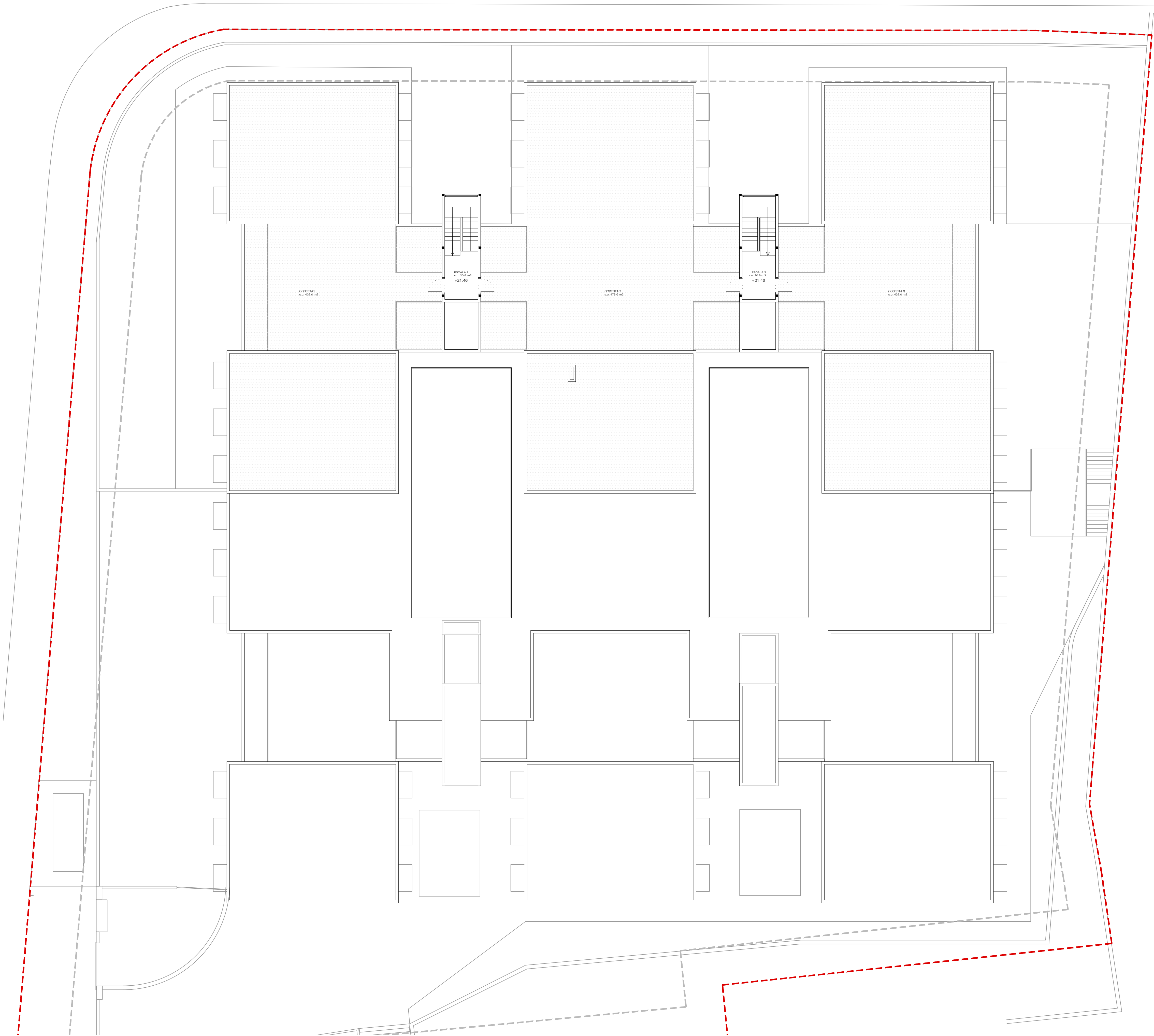
Exp:
2021/03

Data / Última Modificació:
Maig 2023

Escala:
Din-A3 1/300
Din-A1 1/150

Plànol:
Plànols no vinculants
Nivell 2

NV04



SUPERFÍCIE CONSTRUÏDA				
	Superfície construïda sobre rasant	Superfície construïda exterior terrasses	Superfície construïda exterior balcons	Superfície construïda sota rasant
NIVELL 0	1526 m²	69 m²	- m²	352 m²
NIVELL 1	2725 m²	369 m²	53 m²	- m²
NIVELL 2	1407 m²	120 m²	53 m²	- m²
NIVELL 3	51 m²	- m²	- m²	- m²
TOTAL	5708 m²	558 m²	106 m²	352 m²
Superfície construïda sobre rasant	6372 m²			
Superfície construïda total	6724 m²			

OCUPACIÓ	
Superfície parcel·la	6440.67 m²
Ocupació màxima proposada	60% (3.864,4m²)
Superfície ocupació del projecte	3.267,3 m² < 3.864,4 m²

B\T
A

Artistic
Technical
& Social
Architecture

BTA
Diagonal 538 3r 1a
08006 Barcelona
T +34 934 585 804
www.bta.cat

Promotor:
Fundació Santa Teresa

Batl·lori & Trepat arquitectes SLP
Marc Trepat Carbonell

Col·laboradors:
Giancarlo Cireddu / Laia Arias

Projecte:
Pla Especial Urbanístic d'ordenació volumètrica i determinació del tipus d'equipament

Situació:
c/Masia de la Sinia, 2-6, 43820, Calafell

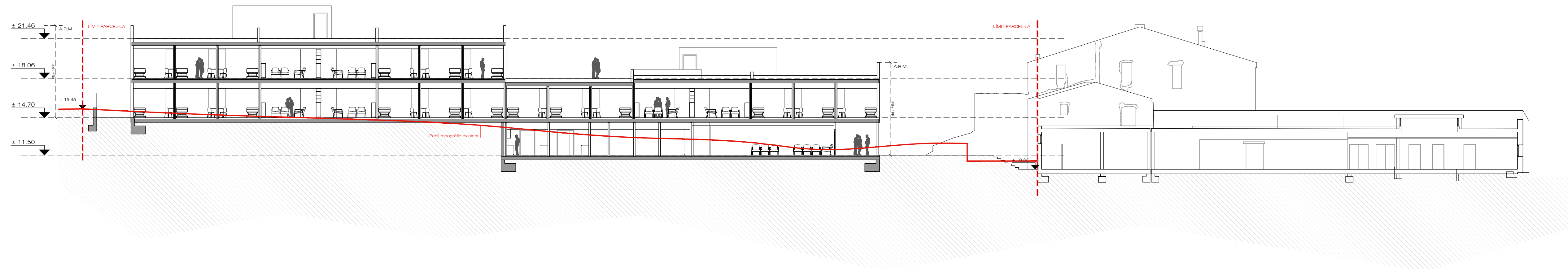
Exp:
2021/03

Data / Última Modificació:
Maig 2023

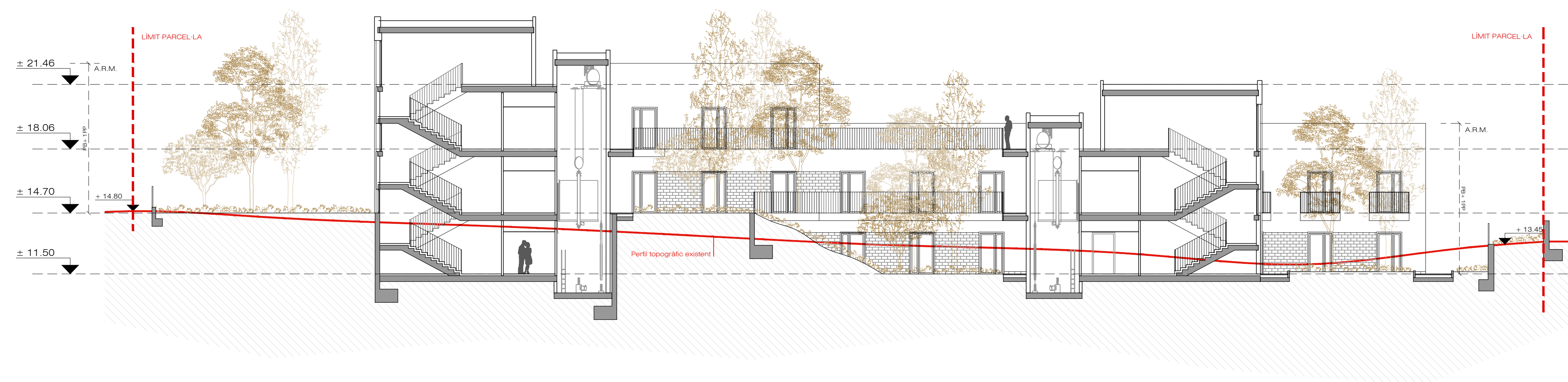
Escala:
Din-A3 1/300
Din-A1 1/150

Plànol:
Plànols no vinculants
Nivell 3

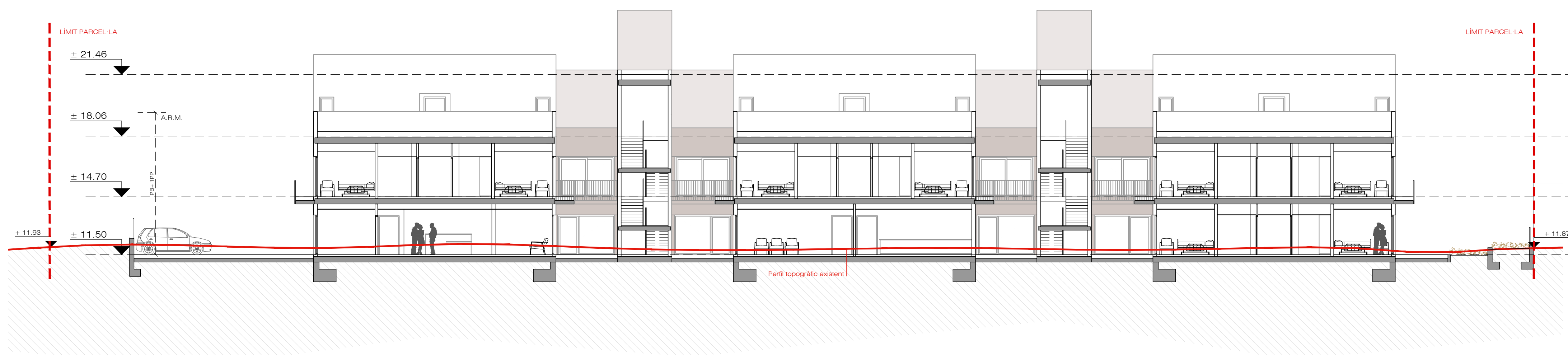
NV05



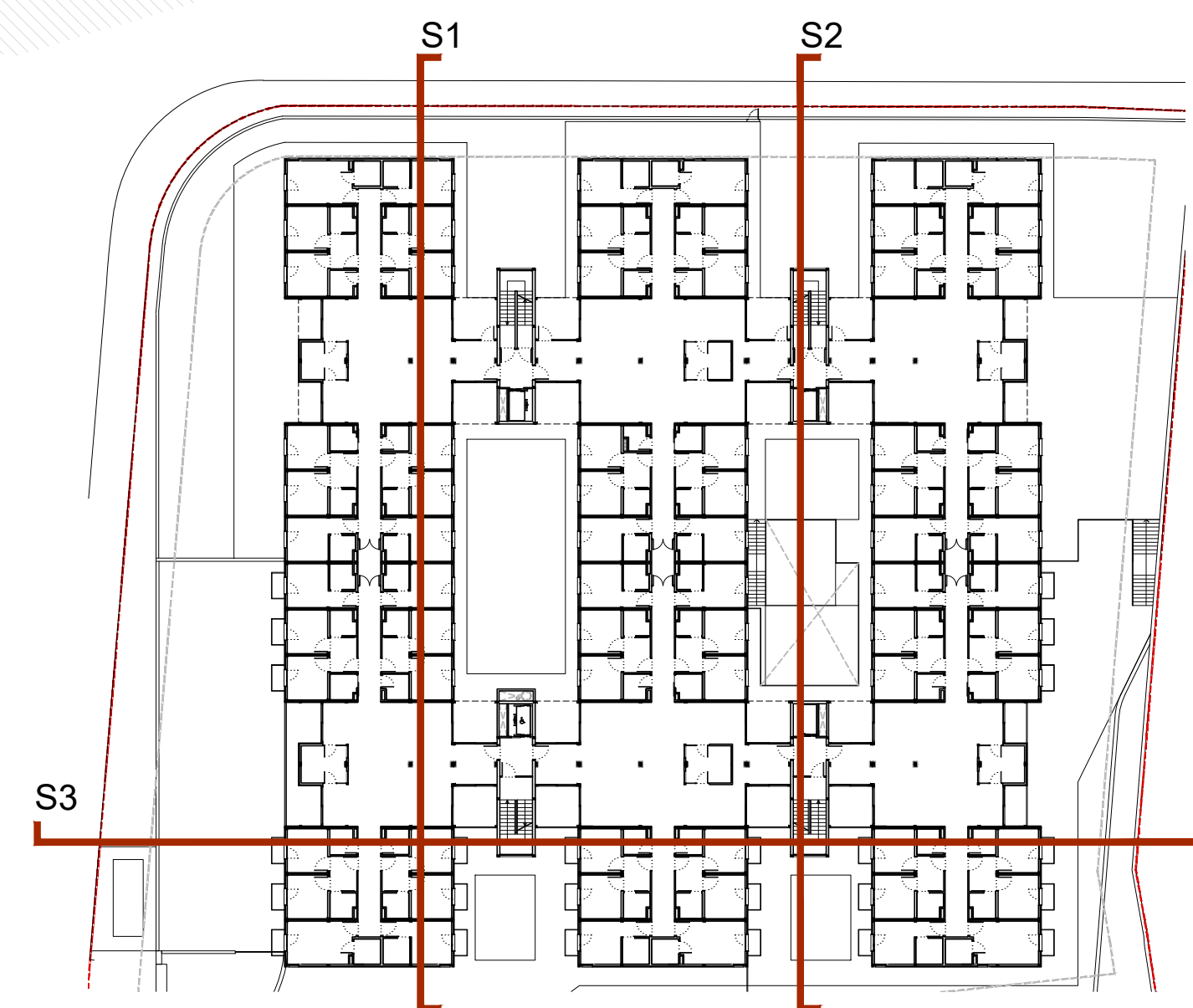
S1 - Secció longitudinal general - Escala A1: 1/200



S2 - Secció longitudinal - Escala A1: 1/150



S3 - Secció transversal - Escala A1: 1/150



BTA

Artistic
Technical
& Social
Architecture

BTA
Diagonal 538 3r 1a
08006 Barcelona
T +34 934 585 804
www.bta.cat

Promotor:
Fundació Santa Teresa

Batl·lori & Trepat arquitectes SLP
Marc Trepat Carbonell

Col·laboradors:
Giancarlo Cireddu / Laia Arias

Projecte:
**Pla Especial Urbanístic d'ordenació volumètrica
i determinació del tipus d'equipament**

Situació:
c/Masia de la Sinia, 2-6, 43820, Calafell

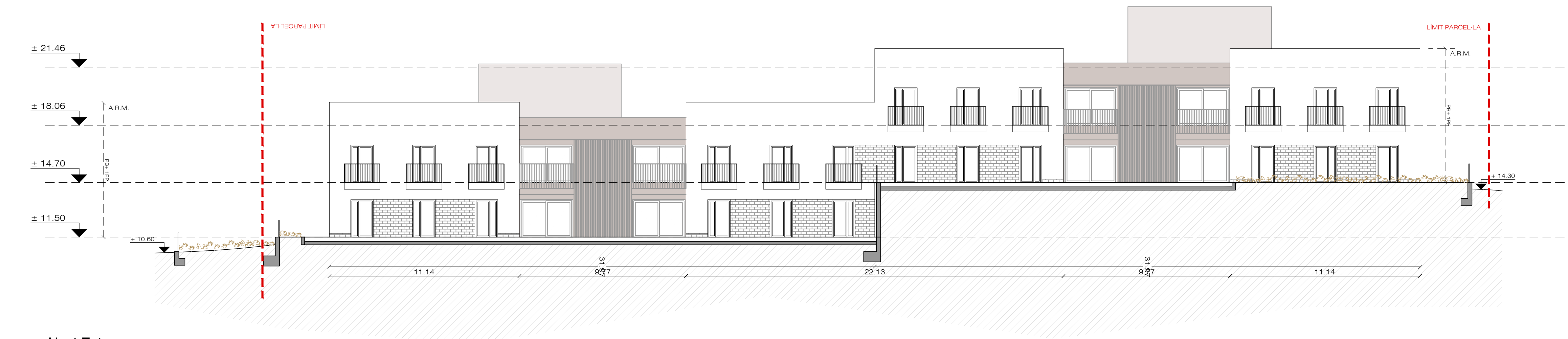
Exp:
2021/03

Data / Última Modificació:
Maig 2023

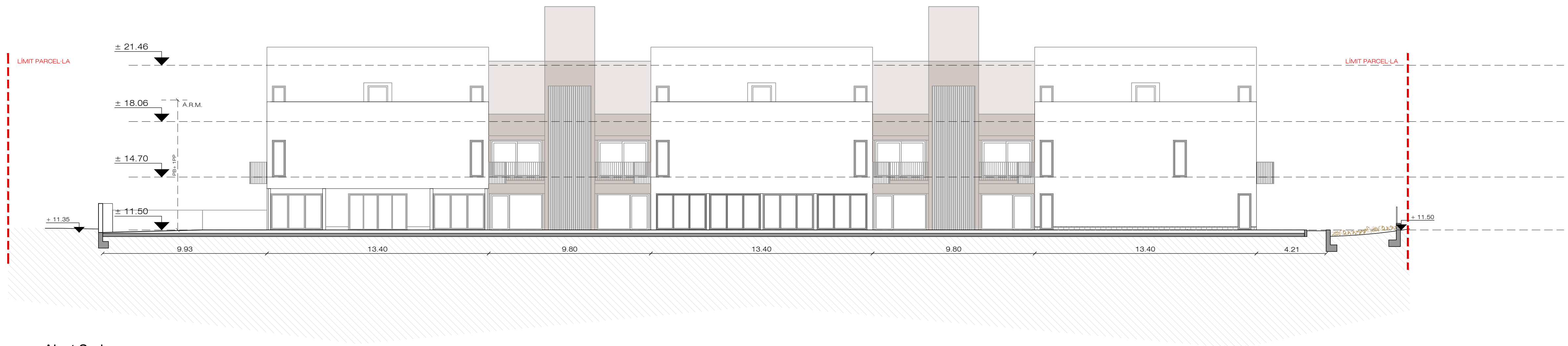
Escala:
**Din-A3 1/300 1/400
Din-A1 1/150 1/200**

Plànol:
**Plànols no vinculants
Seccions S1, S2 i S3**

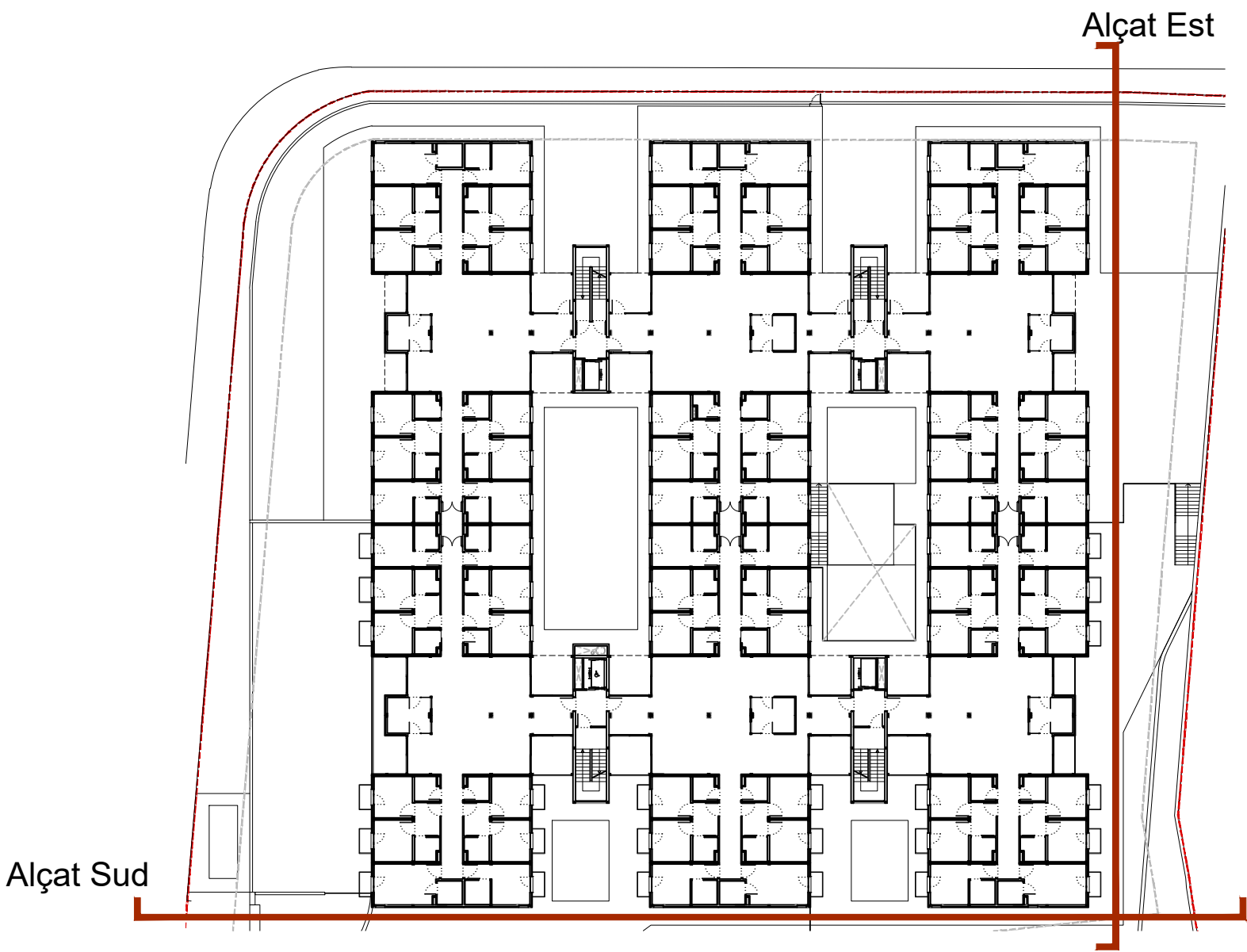
NV06



Alçat Est



Alçat Sud



BTA

Artistic
Technical
& Social
Architecture

BTA
Diagonal 538 3r 1a
08006 Barcelona
T +34 934 585 804
www.bta.cat

Promotor:
Fundació Santa Teresa

Batllori & Trepat arquitectes SLP
Marc Trepat Carbonell

Col·laboradors:
Giancarlo Cireddu / Laia Arias

Projecte:
**Pla Especial Urbanístic d'ordenació volumètrica
i determinació del tipus d'equipament**

Situació:
c/Masia de la Sinia, 2-6, 43820, Calafell

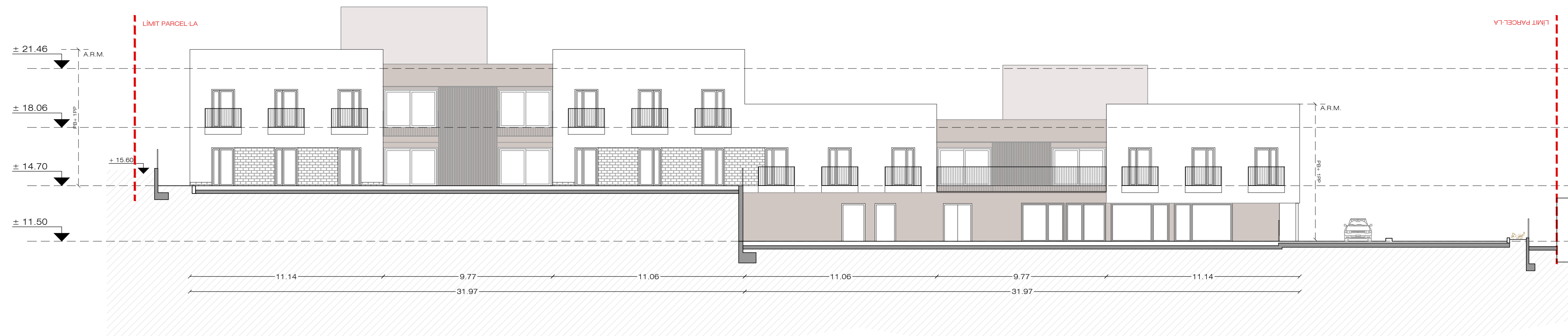
Exp:
2021/03

Data / Última Modificació:
Maig 2023

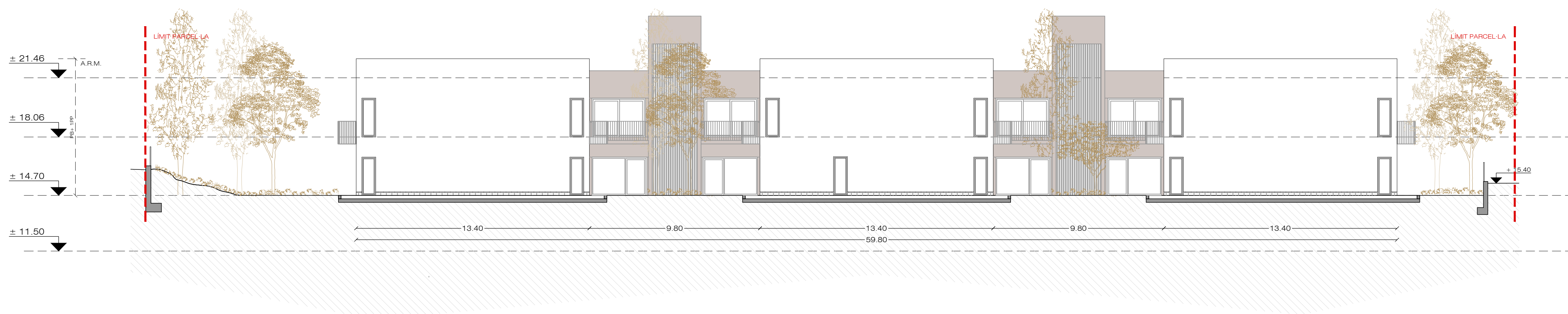
Escala:
**Din-A3 1/300
Din-A1 1/150**

Plànol:
**Plànols no vinculants
Alçats Est i Sud**

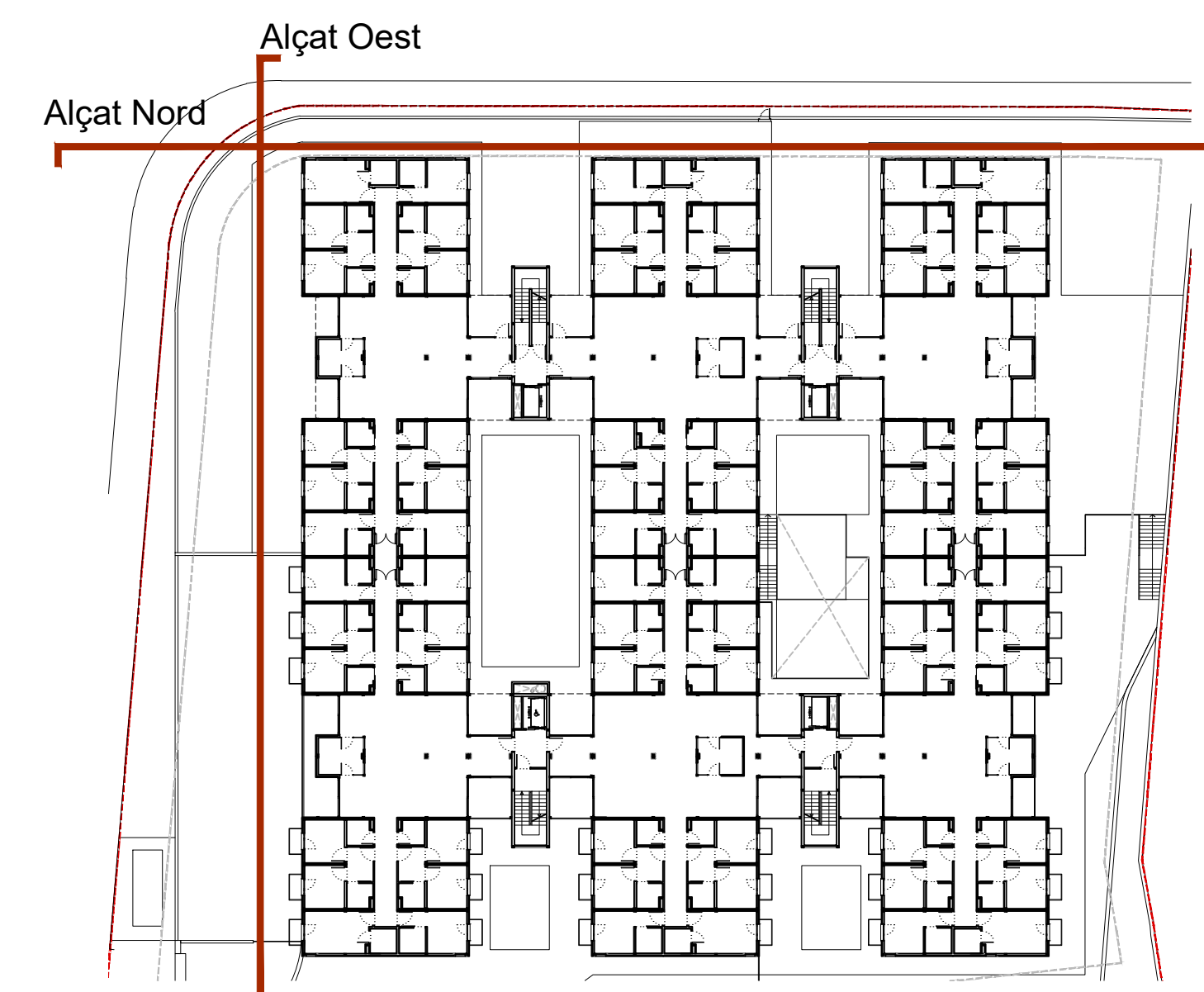
NV.07



Alçat Oest



Alçat Nord



BTA

Artistic
Technical
& Social
Architecture

BTA
Diagonal 538 3r 1a
08006 Barcelona
T +34 934 585 804
www.bta.cat

Promotor:
Fundació Santa Teresa

Batlari & Trepal arquitectes SLP
Marc Trepal Carbonell

Col·laboradors:
Giancarlo Cireddu / Laia Arias

Projecte:
**Pla Especial Urbanístic d'ordenació volumètrica
i determinació del tipus d'equipament**

Situació:
c/Masia de la Sinia, 2-6, 43820, Calafell

Exp:
2021/03

Data / Última Modificació:
Maig 2023

Escala:
**Din-A3 1/300
Din-A1 1/150**

Plànol:
**Plànols no vinculants
Alçats Oest i Nord**

NV.08



BTA

Artistic
Technical
& Social
Architecture

BTA
Diagonal 538 3r 1a
08006 Barcelona
T +34 934 585 804
www.bta.cat

Promotor:
Fundació Santa Teresa

Batlari & Trepal arquitectes SLP
Marc Trepal Carbonell

Col.laboradors:
Giancarlo Cireddu / Laia Arias

Projecte:
**Pla Especial Urbanístic d'ordenació volumètrica
i determinació del tipus d'equipament**

Situació:
c/Masia de la Sinia, 2-6, 43820, Calafell

Exp:

2021/03

Data / Última Modificació:

Maig 2023

Escala:

Din-A3

Din-A1

Plànol:
**Plànols no vinculants
Imatge accés**

NV.09



BTA

Artistic
Technical
& Social
Architecture

BTA
Diagonal 538 3r 1a
08006 Barcelona
T +34 934 585 804
www.bta.cat

Promotor:
Fundació Santa Teresa

Batlari & Trepal arquitectes SLP
Marc Trepal Carbonell

Col·laboradors:
Giancarlo Cireddu / Laia Arias

Projecte:
**Pla Especial Urbanístic d'ordenació volumètrica
i determinació del tipus d'equipament**

Situació:
c/Masia de la Sinia, 2-6, 43820, Calafell

Exp:

2021/03

Data / Última Modificació:

Maig 2023

Escala:

Din-A3

Din-A1

Plànol:
**Plànols no vinculants
Imatge façana sales**

NV.10



BTA

Artistic
Technical
& Social
Architecture

BTA
Diagonal 538 3r 1a
08006 Barcelona
T +34 934 585 804
www.bta.cat

Promotor:
Fundació Santa Teresa

Batlari & Trepal arquitectes SLP
Marc Trepal Carbonell

Col·laboradors:
Giancarlo Cireddu / Laia Arias

Projecte:
**Pla Especial Urbanístic d'ordenació volumètrica
i determinació del tipus d'equipament**

Situació:
c/Masia de la Sinia, 2-6, 43820, Calafell

Exp:

2021/03

Data / Última Modificació:

Maig 2023

Escala:

Din-A3

Din-A1

Plànol:
**Plànols no vinculants
imatge façana principal**

NV.11



**B\T
A**

Artistic
Technical
& Social
Architecture

BTA
Diagonal 538 3r 1a
08006 Barcelona
T +34 934 585 804
www.bta.cat

Promotor:
Fundació Santa Teresa

Batlari & Trepal arquitectes SLP
Marc Trepal Carbonell

Col·laboradors:
Giancarlo Cireddu / Laia Arias

Projecte:
**Pla Especial Urbanístic d'ordenació volumètrica
i determinació del tipus d'equipament**

Situació:
c/Masia de la Sinia, 2-6, 43820, Calafell

Exp:
2021/03

Data / Última Modificació:
Maig 2023

Escala:
**Din-A3
Din-A1**

Plànol:
**Plànols no vinculants
Imatge pati interior**

NV.12



BTA

Artistic
Technical
& Social
Architecture

BTA
Diagonal 538 3r 1a
08006 Barcelona
T +34 934 585 804
www.bta.cat

Promotor:
Fundació Santa Teresa

Batlari & Trepal arquitectes SLP
Marc Trepal Carbonell

Col·laboradors:
Giancarlo Cireddu / Laia Arias

Projecte:
**Pla Especial Urbanístic d'ordenació volumètrica
i determinació del tipus d'equipament**

Situació:
c/Masia de la Sinia, 2-6, 43820, Calafell

Exp:
2021/03

Data / Última Modificació:
Maig 2023

Escala:
**Din-A3
Din-A1**

Plànol:
**Plànols no vinculants
Imatge pati exterior**

NV.13