

Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada de la Modificació del Pla Especial d'ordenació urbanística de l'equipament de l'Hospital del Mar i Parc de recerca biomèdica

Municipi de Barcelona

Sol·licitant: Ajuntament de Barcelona

Promotor: Ajuntament de Barcelona

Redactor de l'estudi: Barcelona Regional

En compliment de l'article 18.3 de la llei de la mobilitat i del decret 344/2006 de regulació dels estudis de la mobilitat generada s'emet el següent informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada de la Modificació del Pla Especial d'ordenació urbanística (PE) de l'equipament de l'Hospital del Mar i Parc de recerca biomèdica.

1.- Antecedents

L'ajuntament de Barcelona promou la Modificació del Pla Especial d'ordenació urbanística (PE) de l'equipament de l'Hospital del Mar i Parc de recerca biomèdica, dins el terme municipal de Barcelona per a resoldre les noves necessitats d'espai, que per qüestions tècniques i dotacionals, necessitarà l'Hospital del Mar, atenent a la nova demanda assistencial. El PE fou aprovat inicialment per la Regidora Ponent d'Urbanisme de l'ajuntament de Barcelona en data 9 de març de 2007 contenint l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada objecte d'aquest informe.

El sòl afectat per aquesta Modificació es localitza entre els carrers del Doctor Aiguader, Trelawny, passeig Marítim i carrer del Gas, en el front marítim de la ciutat de Barcelona. La superfície total del sector és de 77.110,64 m².

2.- Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada de la Modificació del Pla Especial d'ordenació urbanística (PE) de l'equipament de l'Hospital del Mar i Parc de Recerca Biomèdica dins el terme municipal de Barcelona per a construir i remodelar un equipament públic als continguts de la llei de la mobilitat, i s'aplicaran com a criteris els establerts en el decret 344/2006 de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada.

El desenvolupament d'aquest sector suposa la creació d'un nou generador de mobilitat, conseqüència de:

- L'ampliació d'un equipament hospitalari sota rasant de 19.400 m² de sostre.
- L'ampliació d'un equipament hospitalari sobre rasant de 53.400 m² de sostre.

Aquesta modificació suposa passar de 461 a 700 llits, que, per aplicació de l'article 6 del decret 344/2006, comportaria la consideració d'implantació singular de l'actuació i l'obligatorietat de realitzar l'estudi que s'ha presentat, de manera que s'ha analitzat el PE des d'aquesta òptica.

Tot i això, del document mediambiental de planejament que s'ha adjuntat es desprèn que la modificació no suposa un augment de sostre respecte del planejament, sinó que suposa la construcció del sostre ja previst en el planejament i analitza el seu impacte sobre la mobilitat per la qual cosa no seria preceptiu elaborar l'informe d'avaluació de la mobilitat generada.

A l'entorn de l'àmbit hi ha altres edificis i espais que generen una important mobilitat entre el que destaca el propi front marítim i tota l'activitat que es genera al seu entorn, principalment els dies festius i les vacances d'estiu.

3.- Elements rellevants de la mobilitat actual

Existeixen punts amb congestió per trànsit privat en l'hora punta sobretot en els accessos a la ronda del litoral que arriben a afectar els vials propers.

La xarxa de transport públic existent és força àmplia.

La zona té una accessibilitat privilegiada per a la circulació rodada.

Pel que fa a la xarxa de vianants actual, és força nova i amb una capacitat sobrada per als fluxos actuals.

El mateix es diagnostica per a la xarxa de bicicletes, que té com eix de connexió amb la xarxa principal de bicicletes, el passeig Marítim.

Pel que fa a la xarxa de transport públic, presenta una gran oferta, tant ferroviària, L4 del metro, T4 del tramvia, la línia R10 de rodalies que va fins a l'aeroport i diversos serveis de mitjana distància a l'estació de França, com amb autobús, doncs existeixen 10 línies urbanes diürnes i 3 nocturnes.

L'estudi indica que la xarxa actual de servei d'autobús és suficient per a servir la demanda que genera el sector i té capacitat per a absorbir la nova demanda fins i tot en hora punta.

Hi ha una parada de taxis molt propera a la localització de l'equipament hospitalari.

Totes les xarxes es descriuen suficientment i en general no presenten problemes importants amb excepció del ja esmentat del viari en les hores puntes.

4.- Estimació de la nova demanda de mobilitat generada al sector i repartiment modal

D'acord amb els criteris d'avaluació de la mobilitat de la proposta de decret, l'informe de mobilitat del pla estima en **39.470 desplaçaments** que es generaran al sector, dels que 14.888 són nous viatges.

Segons el repartiment modal observat a la zona i segons les característiques dels equipaments, l'estudi estima el volum de viatges realitzats en cada mitjà de transport en hora punta

Desplaçaments/dia hora punta	Peu o bici	Transport Públic	Transport privat: Turisme	Transport privat : Moto
Situació actual	831	2.054	2.465	-
Situació futura	1.391	4.522	2.465	-

La proposta aposta per dirigir tot l'augment de mobilitat cap als mitjans sostenibles.

Atesa la importància que està adquirint la moto en la circulació urbana és convenient estimar els viatges amb aquest mode separatament del turisme, doncs la proposta de no incrementar l'aparcament, no pot evitar l'increment de viatges en moto. També es necessari avaluar el grau d'ocupació dels aparcaments, doncs cal que els actuals estiguin a un nivell molt alt d'ocupació per evitar l'increment d'ús del vehicle privat.

5.- Demanda de trànsit

L'estudi incorpora les dades de trànsit del viari existent que permet avaluar l'impacte del nou sector sobre la xarxa que, si es duen a terme les propostes que fa, es pot considerar mínim.

6.- Incidència de la mobilitat generada

L'estudi destaca que existeixen dos factors favorables pel que fa a la mobilitat generada:

- el fet que hi ha una forta implantació del transport públic existent.
- La nova ordenació no aporta una mobilitat generada significativa per a l'oferta actual d'infraestructures de mobilitat.

Pel que fa als desplaçaments a peu, l'estudi determina que la urbanització actual conté voreres espaioses i accessibles.

Respecte als desplaçaments en bicicleta, l'estudi diu que connecta bé amb els carrils bicicleta existents i proposa un de nou en el carrer Doctor Aiguader. L'estudi també proposa la instal·lació de més places d'aparcament entre l'àrea del Cap i l'Hospital, però no proposa els aparcaments necessaris fora de la via pública.

L'estudi no analitza la mobilitat de repartiment de mercaderies ni incorpora l'anàlisi de les zones de càrrega i descàrrega necessàries per a les noves activitats, tan sols esmenta les que ja existeixen.

7.- Indicadors de gènere

L'estudi no incorpora cap referència als indicadors de gènere. Sí que fa esment a l'alt nombre de persones amb problemes de mobilitat que fan ús de l'equipament hospitalari.

Aquest indicador seria convenient obtenir-lo especialment de la població treballadora de l'àmbit d'actuació distingint l'horari nocturn.

8.- Avaluació de la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica

La disposició addicional quarta del decret estableix que els estudis d'avaluació de la mobilitat generada de planejament urbanístic o d'implantacions singulars declarats pel govern com a zona de Protecció especial de l'ambient atmosfèric han d'incorporar les dades necessàries per avaluar la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica.

L'estudi presentat no incorpora el balanç ambiental de la mobilitat que resulta de la nova proposta. Tot i això, no es preveu que sigui significatiu, doncs es potencia majoritàriament la mobilitat en transport públic i modes no motoritzats i no es preveu augment de la capacitat dels aparcaments. No obstant cal que els gestors dels d'equipaments facilitin al màxim la mobilitat en els modes no motoritzats i el transport públic als treballadors.

10.- Mesures correctores i suggeriments a l'estudi presentat.

Xarxa Transport públic

Cal que s'incorpori la informació dels serveis de Renfe en la informació sobre el transport públic i s'analitzi l'itinerari de vianants fins a aquesta estació doncs pot ser

una molt bona possibilitat per a accedir al parc de recerca Biomèdica i a l'hospital des de l'aeroport.

Es recomana que a l'hora d'analitzar els itineraris fins a les parades i estacions es garanteixin uns recorreguts segurs i confortables per als vianants, tenint present els direccionaments per a invidents i els factors de seguretat com enllumenat i visibilitat de l'espai a la nit, incorporant l'anàlisi del recorregut fins a l'estació de França.

Xarxa bàsica per a vehicles

L'estudi considera que no es generarà nova mobilitat de vehicle privat, al menys en hora punta, i per aquest motiu aposta per no incrementar el nombre de places d'aparcament. Fora convenient analitzar el nivell d'ocupació dels aparcament existents per garantir la hipòtesi de no increment d'ús del vehicle privat.

Pel que fa a les motos l'estudi hauria de quantificar els viatges que es produeixen en aquest mitjà de manera que cal que es prevegi estacionament per a motos a la calçada i es prohibeixi en la vorera.

Pel que fa a la càrrega i descàrrega caldria valorar si l'oferta actual és suficient amb l'activitat que genera el nou equipament o si està previst resoldre-la en el seu interior.

Xarxa de vianants

Es recomana que s'analitzi bé tot l'espai proper per a garantir al màxim l'accessibilitat per a tothom i que no hi hagi barreres arquitectòniques en els itineraris principals i fins als accessos dels edificis.

Xarxa de carrils bicicleta

Es convenient incorporar els aparcaments per a bicicletes fora de la via pública que determina el decret.

Seguint l'aplicació del decret la reserva d'aparcaments per a bicicletes resulta:

- Equipament hospitalari de 53.400 m² de sostre.
- Aparcaments per a bicicletes a raó de màxim d'1 plaça per 100 m² de sostre o fracció, **534 unitats**.

Cal que es tingui present una reserva d'aparcaments segurs en realitzar el projecte constructiu que indiqui els emplaçaments i ajusti la quantitat en funció dels usuaris de cada edifici, sobretot del nombre de treballadors.

Mobilitat dels treballadors

Tot i que l'estudi de mobilitat calcula els desplaçaments dels treballadors, no fa cap proposta específica per a millorar la seva mobilitat. Tractant-se d'un hospital és important incorporar mesures de gestió de la demanda que podrien ser entre d'altres:

- Foment de la bicicleta, tant preveient aparcaments segurs com participant en la promoció del bicing entre els treballadors.
- Foment del cotxe compartit incorporant-se a alguns dels web existents des de l'equipament i oferint un servei més personalitzat.
- Foment del transport públic, proporcionant alguns avantatges als treballadors que es desplacin amb aquest mode.

Finançament

El Pla de Millora no genera noves despeses per transport públic. Cal tenir present les que generin l'estudi de mobilitat i aquest informe.

12.- Conclusions

Es considera que l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada de la Modificació del Pla Especial d'ordenació urbanística (PE) de l'equipament de l'Hospital del Mar i Parc de recerca biomèdica dins el terme municipal de Barcelona, respon suficientment als continguts del decret i les propostes de millora que proposa són adients per assolir una mobilitat sostenible, pel que s'emet informe favorable

Cal que els promotors del Pla Especial tinguin presents les recomanacions d'aquest informe, així com les de l'estudi de mobilitat. D'acord amb el que prescriu l'article 18.4 de la Llei, si els projectes no segueixen les determinacions de l'estudi, ho han de justificar.

Es recomana també que es trameti una còpia de l'estudi de mobilitat generada a l'EMT.

Barcelona, 4 de maig de 2007

Vist-i-plau

Lluís Alegre i Valls
Cap del Servei de Mobilitat

Marc Garcia i López
Director tècnic