

Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada pel Pla Especial d'equipaments del solar ocupat per l'Hospital Sant Joan de Déu

Municipi d'Esplugues de Llobregat
Comarca del Baix Llobregat
Promotor: Hospital de Sant Joan de Déu
Redactor de l'EAMG: Intra

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'emeta el següent informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada pel *Pla Especial d'equipaments del solar ocupat per l'Hospital Sant Joan de Déu*.

1. Antecedents

L'Hospital de Sant Joan de Déu promou el Pla Especial amb l'objectiu d'ordenar i ampliar el recinte hospitalari.

El Pla Especial va ser aprovat inicialment, amb condicions, en data 11 d'octubre de 2006 per la Junta de Govern Local. Posteriorment el Ple de l'Ajuntament, en sessió de 20 de febrer de 2008, va aprovar provisionalment el document, on es dona compliment a les condicions de l'acord d'aprovació inicial.

L'àmbit d'actuació comprèn un total de 19.826 m², i correspon a part del solar ocupat per l'Hospital de Sant Joan de Déu, delimitat pel passeig de Sant Joan de Déu, el carrer Santa Rosa i el carrer Finestrelles.

Actualment el recinte hospitalari no esgota la totalitat de sostre edificable permès, disposa de 27.103,5 m² construïts sobre rasant; tanmateix té unes importants necessitats de creixement per oferir un millor servei. El sostre màxim previst sobre rasant és de 43.087 m², i l'ocupació màxima de la parcel·la sobre rasant prevista és del 58%.

Els usos admesos continuen sent l'hospitalari i els complementaris del mateix, com docent i cultural – religiós. Es manté la titularitat i gestió privada de l'equipament.

2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del *Pla Especial d'equipaments del solar ocupat per l'Hospital Sant Joan de Déu*, a Esplugues de Llobregat, als continguts de la llei de la mobilitat, i s'aplicaran com a criteris els establerts en el decret de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada.

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

- La creació de 15.983 m² de sostre destinat a usos hospitalaris, docents o culturals-religiosos.

3. Estimació de la demanda de mobilitat generada pel nou sector

L'estudi de mobilitat del Pla Especial indica que l'equipament hospitalari se sotmet a una remodelació que no farà augmentar el nombre de llits i per tant **no s'incrementarà el nombre de desplaçaments**.

La taula següent mostra la mobilitat generada segons les ràtios que indica el Decret, segons el nou sostre que es preveu edificar, i l'Estudi de mobilitat (darrera columna):

Usos	Àrea (m ²)	Sostre edificable (m ²)	Nre. llits hospital	Viatges generats (m ²) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
equip. sanitaris	19.826,37	15.983,44	0	3.197	0
TOTAL	19.826,37	15.983,44	0	3.197	0

L'estudi de mobilitat analitza quina és la mobilitat generada per l'Hospital en l'actualitat, que serà la mateixa en un futur. En conjunt es generen un total de 6.780 desplaçaments/dia, 3.390 per sentit, dels quals un 64% corresponen a visites i un 36% als treballadors/es.

Pel que fa al repartiment modal, l'estudi aporta les dades de mobilitat d'Esplugues, l'Hospitalet i Barcelona de l'any 2001 (en base a l'EMO), i fa un repartiment de la mobilitat futura a l'Hospital, considerant l'arribada dels sistemes ferroviaris (any 2012). El nou repartiment modal serà: 38% cotxe, 5% moto, 3% taxi, 36% metro, 6% bus, 3% bici i 8% a peu.

4. Mobilitat en vehicle privat

L'estudi descriu la xarxa viària principal (Ronda de Dalt, B-23) i la secundària (avinguda Esplugues, passeig de Sant Joan, Finestrelles, Joan Miró, avinguda d'Ahrensburg i de Jacint Esteva i Fontanet. Finalment es descriuen les característiques dels vials més locals: Santa Rosa, Francesc Romeu i Juan de la Cierva.

S'aporten fotografies dels diferents vials i es concreten els itineraris actuals d'accés.

Quant a la demanda de trànsit, l'estudi apunta que les IMD més altes es detecten a les vies bàsiques, tot i que l'avinguda d'Esplugues sol presentar problemes de congestió, agreujat especialment per la presència de diversos centres escolars.

L'estudi realitza un inventari de l'oferta d'aparcament disponible, tant públic com privat, i en conjunt es comptabilitzen un total de 1.166 places, que inclouen un centenar de places per a motocicletes.

5. Xarxa de transport públic

Es descriu l'oferta actual de transport públic a l'àmbit d'estudi:

- Autobús:
 - Línia EP1. Esplubús. Disposa d'una parada a la porta principal de l'Hospital (a la vorera muntanya sense marquesina i a l'altra amb marquesina)
 - Línia JM. Justmetro. Comparteix les parades amb l'EP1.
 - Línia EP2. Esplubús. Té parada a 250m de l'entrada principal
 - Línies 22, 63, 68 i 78, amb parades a l'avinguda Esplugues
- Metro: Zona universitària L3, l'estació es localitza a 1km de l'Hospital
- Taxi: hi ha una parada al passeig de Sant Joan de Déu, a l'entrada principal

L'estudi mostra l'esquema dels recorreguts i la localització de parades de les línies d'autobús. També es concreten els horaris i freqüències.

Es preveu que la zona de l'hospital es doti de dues noves línies de metro (perllongament de la L3 fins a Sant Feliu i de la L6 de FGC fins a Finestrelles, on hi hauria l'intercanvi entre les dues línies). Hi haurà un ascensor i una passarel·la que connectaran directament l'estació amb l'Hospital, per tal de salvar el desnivell i les vies rodades.

6. Mobilitat a peu i en bicicleta

L'estudi afirma que les condicions existents per als desplaçaments a peu són suficients però no del tot satisfactòries, ja que les amplades de vorera són reduïdes en molts punts.

Es descriuen els accessos a peu des de les parades (des de l'avinguda Esplugues hi ha una vorera de 1,6m) i també des del barri de Finestrelles, que compta amb amplades de vorera més reduïdes o fins i tot inexistent. Les amplades encara es redueixen més a causa de l'existència de pilones, fanals i vehicles estacionats de forma il·legal.

Quant a la bicicleta, l'estudi concreta que no hi ha una xarxa ciclable a les rodalies de l'Hospital, tot i que tot just s'està executant un carril bici per la vorera mar del passeig de Sant Joan de Déu.

El carril bici en execució connectarà el Parc de Cervantes amb la Carretera de les Aigües, formant part de la Ronda Verda, un circuit circular de 72km que en un futur envoltarà l'àrea metropolitana de Barcelona. Aquest carril també connectarà mitjançant un altre amb el centre urbà.

7. Incidència de la mobilitat generada

L'estudi aporta dades respecte de la distribució horària i territorial de la mobilitat, i es conclou que l'hora punta d'entrada serà entre les 6 i les 8h i la de sortida entre les 13 i les 15h.

Entre les 7 i les 8h es preveu que amb el repartiment modal futur hi entrin i surtin 119 turismes i 27 motocicletes, entre les 14 i les 15h 192 turismes i 42 motocicletes i entre les 19 i les 20h 137 turismes i 28 motocicletes.

Quant al transport públic, l'estudi estima que s'hi desplacin unes 1.400 persones per sentit, que utilitzaran majoritàriament el metro una vegada arribi fins a l'hospital.

8. Estimació de la demanda d'aparcament

Pel que fa a les places d'aparcament a reservar fora calçada, el Decret obliga a reservar places fora de la via pública destinades a aparcament de bicicletes per a tots els usos, i per a turismes i motocicletes només en cas dels usos residencials.

Utilitzant els valors de l'annex II i III del Decret d'estudis d'avaluació de la mobilitat generada resulta, com a mínim,

Usos	Àrea (m²)	Sostre edificable (m²)	Nre. llits hospital	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turisme	Total aparcaments motocicleta
equip. sanitaris	19.826,37	15.983,44	0	160		
TOTAL	19.826,37	15.983,44	0	160	0	0

L'estudi de mobilitat no fa cap consideració respecte de l'aparcament de bicicletes. Tot i que no es genera nova mobilitat cal garantir que les persones que vulguin accedir en bicicleta a l'hospital disposen d'un espai habilitat per tal d'aparcar els vehicles. Aplicant les ràtios del Decret per al nou sostre projectat, resulta que es necessiten 160 places per a bicicletes. Tot i que aquesta xifra pot semblar sobredimensionada, especialment a causa de la localització de l'equipament i de l'orografia de l'entorn, cal que el promotor es comprometi a habilitar alguns espais segurs per a aparcament de bicicletes dins del recinte reservat per a l'hospital. Per començar cal habilitar 20 places (10 barres U invertida), que caldrà augmentar en cas que la demanda així ho justifiqui.

Quant a vehicle privat, l'estudi estima convenient habilitat un nou aparcament temporal que garanteixi l'estacionament fins a l'arribada del metro i FGC (2012).

9. Mesures correctores

Xarxa de transport públic

L'estudi proposa condicionar les dues parades de l'accés principal, instal·lant-hi marquesines, i afegint-hi la informació bàsica sobre l'oferta disponible.

També es proposa dur a terme una campanya informativa sobre l'oferta de transport públic disponible.

Xarxa bàsica per a vehicles

L'estudi proposa senyalitzar zona 30 l'entorn de l'Hospital, crear plataformes úniques als carrers dels Pins, Rocavert, Bonavista i Santa Rosa (en el tram nord de l'hospital). Aquestes actuacions segons l'estudi les haurà d'executar l'Ajuntament d'Esplugues de Llobregat.

Xarxa de vianants

L'estudi concreta la localització dels passos de vianants, un dels quals caldrà reubicar i sobre altres caldrà posar-hi guals de vianants i eliminar obstacles. També es proposa crear un nou pas de vianants davant de la parada de bus del carrer Sant Joan de Déu. En aquest nou pas es proposa crear un semàfor amb polsador.

Per altra banda l'estudi proposa eliminar l'estacionament del carrer Finestrelles per eixamplar les voreres.

Xarxa de carrils bicicleta

L'estudi afirma que la xarxa ciclable projectada per l'ajuntament garanteix la connexió del sector amb els municipis veïns.

10. Mobilitat i gènere

L'estudi afirma que les dones són més usuàries del transport públic i dels modes no motoritzats, que tenen cadenes modals més complicades, fan desplaçaments més curts, viatgen més sovint en l'hora vall i experimenten una sensació d'inseguretat més important que els homes. Per tant aquestes diferències s'han de tenir en compte en la planificació de la mobilitat.

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

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

L'estudi no aporta aquestes dades, tot i que com que l'actuació no genera mobilitat es pot concloure que no hi haurà incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica.

12. Finançament de les càrregues derivades de la mobilitat generada

L'estudi proposa finançar la instal·lació de 2 marquesines a l'accés a l'Hospital (un total de 16.000 €).

13. Conclusions

Es considera que l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada *Pla Especial d'equipaments del solar ocupat per l'Hospital Sant Joan de Déu*, a Esplugues de Llobregat, conté bona part dels elements necessaris per aconseguir una mobilitat sostenible, d'acord amb els principis de la Llei de la Mobilitat, per la qual cosa s'emet **informe favorable** pel que fa al a l'aprovació de l'instrument de planejament que es tramita. No obstant això s'estableixen unes **condicions** relatives al seu desenvolupament, que s'hauran de tenir en compte en la redacció dels projectes constructius o en les mesures de gestió que correspongui:

- És convenient incorporar alguns aparcaments de bicicletes dins de l'equipament per als usuaris potencials,

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.

Barcelona, 7 de maig de 2009

Vist-i-plau

Lluís Alegre i Valls
Cap del Servei de Mobilitat

Marc García i López
Director tècnic