

Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada per la Modificació Puntual del PGM en el campus de les Ciències de la Salut de Bellvitge

Municipi de L'Hospitalet de Llobregat
Comarca del Barcelonès

Promotor: Ajuntament de L'Hospitalet
Redactor de l'EAMG: EDR Projectes
Mediambientals

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 per la *Modificació Puntual del PGM en el campus de les Ciències de la Salut de Bellvitge*.

1. Antecedents

L'Ajuntament de L'Hospitalet de Llobregat, a instàncies del Servei Català de la Salut, promou la modificació del PGM per tal de reordenar el recinte de la Residència Prínceps d'Espanya (Campus de Bellvitge) i reconvertir-lo en el nou Campus de les Ciències de la Salut, que incorpori noves edificacions docents i d'investigació.

El nou Campus de les Ciències de la Salut és una nova infraestructura del sistema d'innovació i tecnologia creada per la Universitat de Barcelona, la Generalitat de Catalunya, l'Ajuntament de l'Hospitalet de Llobregat i Biocat.

La superfície de l'àmbit de planejament és de 135.248 m², i es troba delimitada per l'avinguda Mare de Déu de Bellvitge, la Gran Via, el carrer Feixa Llarga i el carrer de la Residència.

La totalitat del sòl és de propietat pública. La proposta urbanística preveu 219.638 m² de sostre edificable, 15.968 m² més que el que preveu el planejament vigent.

El document urbanístic va ser aprovat inicialment pel Ple municipal en la sessió de 26 de maig de 2009.

Es concreta que l'Hospital Universitari de Bellvitge ingressa anualment més de 33.000 pacients i atén gairebé 125.000 urgències, més de 360.000 pacients a Consultes Externes, fa més de 137.000 proves complementàries a consultes i més de 20.000 intervencions. És l'Hospital de referència per a 1,3 milions de persones, i si s'inclouen els processos d'alta complexitat és centre de referència per a 2 milions d'habitants.

L'estudi de mobilitat esmenta que es tracta d'un estudi d'avaluació de la mobilitat generada d'una implantació singular.

2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada de la *Modificació Puntual del PGM en el campus de les Ciències de la Salut de Bellvitge*, a L'Hospitalet 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 15.968 m² de sostre destinat a equipaments sanitaris i docents, que es distribuïran en els 6 edificis següents:
- Ampliació de l'Aulari
- Clíniques odontologia i podologia
- Edifici per a Espais Departamentals
- Un nou estabulari
- Construcció d'una nova seu de l'IBEC (Institut de Bioenginyeria de Catalunya)
- Construcció de la nova seu de l'IDIBELL (Institut d'Investigació Biomèdica de Bellvitge)

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

L'estudi de mobilitat de la modificació de PGM estima que el sector generarà un total de **10.500 desplaçaments/dia feiner, 5.250 per sentit**.

La taula següent mostra la mobilitat generada segons les ràtios que indica el Decret i l'Estudi de mobilitat (darrera columna), que són coincidents:

Usos	Àrea (m ²)	Sostre edificable (m ²)	Nre. Llits	Viatges generats (m ²) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
equip. sanitaris		42.209,00	885	8.442	8.442
equip. docents		10.102,00		2.020	2.020
zona verda	650,00			33	33
TOTAL	135.248,00	52.311,00	885	10.495	10.495

L'estudi analitza la mobilitat generada en base a les 6 noves edificacions programades, que comprenen un sostre total de 42.209 m² dedicats a equipaments sanitaris i 10.102 m² dedicats a la docència. Els viatges generats, aplicant les ràtios que proposa el Decret per als equipaments són uns 10.500 viatges/dia.

Pel que fa al repartiment modal, l'estudi aporta dades de l'EMQ 2006 per a la mobilitat del complex i fa una proposta de repartiment per a la nova mobilitat, 5.478 viatges per

als modes no motoritzats, 2.771 en transport públic i 2.246 en vehicle privat, dels que 1855 seran en cotxe.

També es fa una distribució horària de la mobilitat que permet conèixer les hores puntes i els desplaçaments en cada mode que s'hi faran.

4. Mobilitat en vehicle privat

L'estudi afirma que la xarxa bàsica per a vehicles assegura la continuïtat dels itineraris amb la dels municipis veïns. Es destaca la proximitat a l'autovia de Castelldefels – Gran Via i a la Ronda Litoral, amb un volum diari superior als 100.000 vehicles.

L'estudi descriu les característiques dels vials d'accés al sector, que seran la Gran Via, L'avinguda de la Mare de Déu de Bellvitge, el carrer Residència i el carrer de la Feixa Llarga. De tota manera es troba a faltar la càrrega que suportarà cadascun d'aquests vials.

L'estudi destaca que el municipi compta amb dues iniciatives municipals per tal de compartir cotxe i plaça d'aparcament.

5. Xarxa de transport públic

L'estudi esmenta l'oferta actual de transport públic a l'àmbit d'estudi:

- Metro: Bellvitge (L1). Aquesta estació dona servei al complex sanitari, ja que té parada a l'accés a Consultes Externes del recinte. Es disposa d'ascensor i d'escaleres mecàniques.
- Autobús diürn (14 línies) i nocturn (N16 i N17). De les línies diürnes 2 són les urbanes de L'Hospitalet, LH1 i LH2.
- Autobús intern (microbús entre Bellvitge i l'Hospital Duran i Reynals, cada 10 minuts, amb parada a la porta principal
- Taxi, amb parada a la porta principal.

L'estudi mostra una imatge amb la localització de parades de les línies d'autobús, sense concretar quines línies efectuen parada a cada una d'elles.

Es concreten itineraris, horaris, freqüències de les línies de bus i ferrocarril.

6. Mobilitat a peu i en bicicleta

L'estudi mostra un esquema amb els principals itineraris per a vianants, i descriu que les condicions existents per als desplaçaments a peu són correctes i accessibles. De tota manera no descriu les seccions principals dels itineraris principals. (amplades lliures de vorera, pendents, existència d'arbrat, estat de la il·luminació, etc),

Pel que fa als itineraris principals en fa una descripció i proposa les mesures que cal dur a terme per a garantir l'accessibilitat i seguretat dels vianants. L'estudi diu que els projectes constructius hauran d'incorporar tots aquests elements.

Quant a la bicicleta, l'estudi explicita l'existència del Pacte per a la mobilitat (2003) i del Pla Director de la Bicicleta (2006). La xarxa proposada pel Pla s'estructura en 18 trams que conformen un total de 47 km i que connecten amb l'Hospital de Bellvitge. Es mostren les propostes del Pla que afecten l'àmbit d'estudi i una fotografia del tram de carril bici a l'avinguda Mare de Déu de Bellvitge, a tocar del sector.

7. Incidència de la mobilitat generada

L'estudi fa una explicació de la incidència de la mobilitat generada sobre els diferents modes de transport. El treball podria ser més complert tot i que es pot considerar correcte pel que fa a les consideracions que fa.

Tanmateix, l'estudi afirma que l'increment de mobilitat al sector pot ser perfectament assumit per les infraestructures existents. No es fa cap referència quant als serveis existents.

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 a **aparcament de turismes i motocicletes** en cas d'ús residencial i d'estacions de ferrocarril i d'autobusos interurbans.

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 (m ²)	Sostre edificable (m ²)	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turismes	Total aparcaments motocicleta
equip. sanitaris		42.209,00	422		
equip. docents		10.102,00	505		
zona verda	650,00		7		
TOTAL	135.248,00	52.311,00	934	0	0

Cal reservar espai per a **aparcament de bicicletes fora de la via pública** per a usos residencials. En concret, cal reservar en total **934 places per a bicicletes**. L'estudi de mobilitat aplica les ràtios d'aparcament de bicicletes que proposa el Decret per a tots els usos. Des de la redacció del present informe es recomana destinar per a

aparcament de bicicletes uns espais als baixos dels edificis o bé als aparcaments subterranis, d'accés còmode i directe, sempre fora de la via pública.

Respecte de les places fora de la via pública destinades a **aparcament de turismes i motocicletes** la memòria urbanística afirma que la nova ordenació comporta la supressió de places d'aparcament en superfície i a canvi es creen noves places en soterrani. Les previsions, que no es concreten, seguiran les indicacions de les Normes Urbanístiques del PGM.

9. Mesures correctores

Xarxa de transport públic

L'estudi afirma que els punts de màxima generació de mobilitat queden perfectament connectats per les xarxes de transport públic.

Xarxa bàsica per a vehicles

L'estudi afirma que els punts de màxima generació de mobilitat queden perfectament connectats per les xarxes de transport privat.

És important que els projectes constructius determinin la no possibilitat de l'aparcament de motos en les voreres.

Xarxa de vianants

L'estudi afirma que els punts de màxima generació de mobilitat queden perfectament connectats per les xarxes de vianants.

Xarxa ciclable

L'estudi garanteix la connectivitat amb els itineraris per a la bicicleta.

10. Mobilitat i gènere

L'estudi aporta dades de l'EMO 2001 que mostren que les dones es desplacen menys que els homes. L'estudi afirma que la qüestió de gènere no aporta diferències quantitatives ni qualitatives respecte de l'avaluació de la mobilitat generada. Tanmateix, l'estudi no aporta el repartiment modal diferenciat per gènere, que posa de manifest que les dones són més usuàries del transport públic i dels modes no motoritzats.

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 de L'Hospitalet de Llobregat) han d'incorporar les dades necessàries per avaluar la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica.

L'estudi fa un càlcul de les emissions d'acord amb els factors CORINAIR i les dades de mobilitat de l'EAMG.

Segons els càlculs presentats el total de combustible/dia utilitzat per la nova mobilitat serà de 1.319 litres per a recórrer un total de 9.418 km, considerant separatament els turismes dièsel i benzina, les motocicletes i els autobusos.

Quant als contaminants, s'estima que els turismes emetran diàriament 167 kg de contaminants al dia.

Per finalitzar es proposen bones pràctiques per tal d'aconseguir un estalvi energètic i un menor impacte ambiental (filtres de partícules, nous carrils bus, promoció del cotxe compartit), a més d'una reflexió comparativa de l'eficiència del transport públic col·lectiu respecte del vehicle privat individual.

12. Conclusions

L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada de la *Modificació Puntual del PGM en el Campus de les Ciències de la Salut*, a L'Hospitalet de Llobregat, compta amb els elements necessaris per a aconseguir una mobilitat sostenible, d'acord amb els principis de la Llei de la Mobilitat 9/2003 i del propi Decret 344/2006, per la qual cosa s'emet **informe favorable**.

Tanmateix cal que el planejament derivat i el projecte constructiu determinin el nombre i el tractament de l'aparcament de motos en superfície que ha de ser encaçada.

Es recomana que en la redacció dels projectes constructius es 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.

Barcelona, 28 de setembre de 2009

Vist-i-plau

Lluís Alegre i Valls
Cap del Servei de Mobilitat

Marc García i López
Director tècnic