

Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada pel Pla Especial Urbanístic d'adequació a noves necessitats funcionals i d'usos de l'Hospital Universitari USP Institut Dexeus

Municipi de Barcelona
Comarca del Barcelonès

Promotor: Carmel Corporació 2000, SL
Redactor de l'EAMG: Doymo

En compliment de l'article 18.3 de la llei de la mobilitat i del Decret 344/2006 de regulació dels estudis de la mobilitat generada s'emet el següent informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada pel *Pla Especial Urbanístic d'adequació a noves necessitats funcionals i d'usos de l'Hospital Universitari USP Institut Dexeus*, a Barcelona.

1. Antecedents

El Pla Especial Urbanístic té l'objectiu d'ampliar les instal·lacions de l'Hospital Universitari USP Institut Dexeus, donat que aquestes han esdevingut insuficients tant per a la demanda a la que han de donar resposta com per l'adequació de noves tècniques i especialitats que requereixen d'una constant modernització.

L'àmbit del Pla Especial és la parcel·la R1, que ocupa una superfície de 20.497,75 m², integrada en el complex hospitalari USP Institut Dexeus. Es compon d'un edifici de nova construcció junt al carrer Sabino Arana, una casa situada front al carrer Mejia Lequerica i un gran jardí. La parcel·la limita al nord amb la Maternitat (finca de la Diputació de Barcelona), amb el carrer Sabino Arana i amb una finca propietat de Fecsa Enher SA; a l'est amb la Gran Via de Carles III; al sud amb el carrer de Mejia Lequerica; i a l'oest també amb la Maternitat.

En l'actualitat la superfície construïda de l'Hospital és de 21.658 m². Amb l'ampliació es preveu un sostre màxim per al conjunt hospitalari de 24.558 m². De la informació lliurada es desprèn que l'ampliació no contempla un augment del nombre de llits.

2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del *Pla Especial Urbanístic d'adequació a noves necessitats funcionals i d'usos de l'Hospital Universitari USP Institut Dexeus*, a Barcelona, 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:

- L'increment de 2.900 m² de sostre sobre rasant destinat a usos sanitaris

3. Estimació de la demanda de mobilitat generada pel sector

L'estudi de mobilitat del Pla Especial Urbanístic estima que el PEU generarà un total de **900 desplaçaments/dia feiner, 450 per sentit**.

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

Usos	Àrea (m ²)	Sostre edificable (m ²)	Viatges generats (m ²) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
equip. sanitaris		2.900,00	580	932
TOTAL	20.498	2.900,00	580	932

L'estudi de mobilitat concreta quina és la mobilitat actual generada pel recinte, en base a les dades reals. En l'actualitat el centre compta amb 530 treballadors/es i 3.051 visites diàries, el que representa una mobilitat en dia feiner de 7.162 viatges. Durant els caps de setmana l'afluència és menor, amb 80 treballadors/es i 2.040 visitants, això és una mobilitat de 4.240 viatges/dia.

L'estudi aporta les ràtios de mobilitat generada per centres sanitaris de l'estudi d'ATM (2002) *Pautes de mobilitat associades als equipaments sanitaris*, que especifica que un gran hospital atrau 36,8 empleats i 138,4 visites per cada 1.000 m² de sostre. La xifra resultant d'aplicar aquestes ràtios (unes 3.800 persones/dia, 7.600 viatges/dia) s'aproxima a la mobilitat actual (7.200 viatges/dia).

L'estudi calcula l'increment de mobilitat de forma proporcional a l'increment de sostre sanitari, i conclou que l'ampliació del centre sanitari comporta uns 900 viatges/dia nous (450 persones). Per als dissabtes, novament la mobilitat esperada és inferior respecte de la del dia feiner (increment de 265 visites i 10 treballadors/es, 550 viatges/dia)

Pel que fa al repartiment modal, l'estudi aporta les dades actuals del centre hospitalari, en base a enquestes efectuades, i proposa el següent repartiment modal per a la nova mobilitat:

Repartiment modal proposat	A PEU / BICI	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT
% quota modal	5,2%	40,7%	54,1%
Viatges / dia feiner	48	380	504

A la taula anterior els viatges en taxi estan incorporats en el mode 'transport públic'.

4. Mobilitat en vehicle privat

L'estudi concreta els itineraris d'accés i dispersió del centre hospitalari. Per accedir-hi les vies principals són la Ronda del Mig, l'avinguda Diagonal i el carrer Capità Arenas. Per a la sortida les vies principals són la calçada lateral descendent de la Gran Via de Carles III, l'avinguda Diagonal, la Ronda del Mig o la Travessera de les Corts, i l'avinguda de Madrid.

L'estudi analitza la demanda de trànsit en aquests itineraris i determina l'existència d'alguns punts conflictius en relació a la xarxa viària:

- Cruïlla d'avinguda Diagonal amb Gran Via de Carles III
- Carrer Sabino d'Arana amb Gran Via de Carles III sentit mar
- Cruïlla de Gran Via de Carles III sentit mar i Travessera de les Corts
- Cruïlla de Gran Via de Carles III sentit muntanya i Travessera de les Corts
- Incorporació del carrer Capità Arenas amb l'avinguda Diagonal

L'estudi afirma que l'únic punt que presenta índexs de saturació superiors a la capacitat és el lateral descendent de la Gran Via de Carles III amb la Travessera de les Corts.

5. Xarxa de transport públic

L'estudi afirma que la Clínica Dexeus es troba ubicada en una zona relativament ben comunicada en transport públic. Es disposa de la següent oferta de transport públic (a menys de 300m):

- Metro: línia L3, amb parades a menys de 250m (Maria Cristina i Les Corts)
- Autobusos: 9 línies urbanes diürnes (7, 33, 63, 67 i 78, per l'avinguda Diagonal i 59, 70, 72 i 75 per Gran Via de Carles III)
- Tramvia: línies T1, T2 i T3, amb parada a Maria Cristina

En conjunt, aquesta oferta de transport públic representa una capacitat de transport superior a 20.000 places/hora.

S'aporten dades gràfiques de la localització de les parades dels serveis de transport públic així com també dades sobre la capacitat de la diferent oferta disponible

6. Mobilitat a peu i en bicicleta

L'estudi efectua un inventari de les condicions d'accessibilitat a peu des de les parades de transport públic. Es descriuen 3 itineraris (des de l'avinguda Diagonal per Gran Via

de Carles III, des de l'avinguda Diagonal per Sabino Arana i des de Travessera de les Corts per Carles III). Tots els itineraris disposen de voreres amples (el punt més estret d'amplada útil és de 2m) i es troben adaptats per a PMR.

En relació a la bicicleta, l'estudi mostra la xarxa ciclable de l'entorn del sector (es disposa de carrils bici a l'avinguda Diagonal i un tram de Gran Via de Carles III).

7. Incidència de la mobilitat generada

L'estudi conclou que la mobilitat generada en vehicle privat i taxi implica 119 vehicles atrets en dia feiner i 96 en dissabte.

L'estudi analitza la distribució territorial i horària de la mobilitat i conclou que durant les hores punta els increments de trànsit seran inferiors a un 1% i que en cap intersecció s'assoliran els índexs de saturació.

En relació al transport públic, es preveuen 390 nous viatges diaris en transport públic (195 per sentit, i no 195 en total com indica l'estudi). Considerant una demanda en l'hora punta del 20%, l'estudi conclou que en tots els casos els increments d'ocupació són molt baixos (inferiors a l'1%, i en cap cas se supera el 75% d'ocupació final dels vehicles), pel que l'estudi no es considera necessari un reforç del servei existent.

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 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 turisme	Total aparcaments motocicleta
equip. sanitaris		2.900,00	30		
TOTAL	20.498	2.900,00	30		

Amb l'aplicació de les ràtios que proposa el Decret 344/2006 quant a la reserva d'aparcament per a l'increment de sostre sanitari, cal fer una reserva de 30 places d'aparcament per a bicicletes, que l'estudi proposa distribuir en 3 diferents emplaçaments amb 10 places cada un. L'estudi afirma que els treballadors/es actuals ja disposen d'aparcaments per a les seves bicicletes.

Les places s'hauran de situar en llocs segurs però de fàcil accés, de forma que la localització dels aparcaments no desincentivin l'ús de la bicicleta.

Respecte de l'aparcament de turismes, en l'actualitat la Clínica Dexeus compta amb 550 places per a turismes, de les quals s'arriben a ocupar en el moment de màxima

demanda unes 450. L'estudi afirma que l'oferta disponible és suficient per absorbir la nova demanda de 18-20 places en l'hora punta. Per tant, no es preveu ampliar l'oferta d'aparcament existent.

Recomanació 1

En relació a l'aparcament de motocicletes, caldrà preveure que aquestes sempre disposin d'espais degudament senyalitzats, de forma que no envaeixin els espais destinats al vianant.

9. Mesures correctores

Xarxa de transport públic i col·lectiu

L'estudi no proposa cap actuació sobre la xarxa de transport públic, donat que el servei existent es considera adequat.

No obstant això, l'estudi proposa una mesura per tal de fomentar l'ús del transport públic per part del personal i les visites, mitjançant l'edició d'un fulletó informatiu que mostri les diferents opcions d'accés en transport públic.

Recomanació 2

A banda de tenir disponible aquest fulletó en el centre hospitalari, des de la redacció del present informe es proposa que també estigui disponible a la pàgina web del centre, amb enllaços als diferents operadors i horaris dels serveis.

Xarxa bàsica per a vehicles

L'estudi planteja una actuació sobre la semaforització de la cruïlla de Gran Via de Carles III amb la Travessera de les Corts, incrementant lleugerament la fase de pas des de la calçada de Travessera (passant del 35 al 38%), de forma que es millori el funcionament global de la intersecció. L'estudi proposa que aquesta modificació s'efectuï només durant les hores punta d'accés del personal de la Clínica.

Recomanació 3

Des de la redacció del present informe es fa constar que aquesta actuació haurà de ser validada pel Departament corresponent de l'Ajuntament de Barcelona.

Xarxa de vianants i de bicicletes

L'estudi proposa senyalitzar els itineraris a peu des dels principals punts d'aportació de transport públic (2 parades de metro i 1 de tramvia, itineraris que també passen per les parades de bus més utilitzades). Resulta un total de 9 senyals.

Recomanació 4

Des de la redacció del present informe es proposa que la senyalització també parteixi de la Clínica i finalitzi a les parades de transport públic, de forma que també tingui utilitat per a la resta d'usuaris de la via pública. Aquesta actuació haurà de complir amb els requeriments i criteris del Departament corresponent de l'Ajuntament de Barcelona, qui haurà de validar la proposta de senyalització.

En relació a la bicicleta, no es fa cap proposta sobre la xarxa ciclable.

10. Mobilitat i gènere

No s'aporten indicadors de gènere.

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

L'estudi no aporta aquesta informació.

Recomanació 5

Atès que es tracta d'un centre de salut es considera necessari que l'estudi incorpori aquesta informació i d'aquesta manera poder avaluar l'impacte de les mesures proposades en la qualitat de l'aire.

12. Finançament de les càrregues derivades de la mobilitat generada

L'estudi no preveu fórmules de finançament per intervencions complementàries externes al sector.

13. Conclusions

Es considera que l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del *Pla Especial Urbanístic d'adequació a noves necessitats funcionals i d'usos de l'Hospital Universitari USP Institut Dexeus*, a Barcelona, 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 a l'aprovació de l'instrument de planejament que es tramita.

No obstant això, l'**ATM fa un seguit de recomanacions** que es sol·licita es tinguin en consideració per part de l'ajuntament de Barcelona i el promotor del pla.

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.

Se sol·licita a **Carmel Corporació 2000 SL** que, una vegada compti amb la informació relativa a les recomanacions que es proposen en aquest apartat de conclusions, envii una còpia a l'Autoritat del Transport Metropolità.

Barcelona, 19 de juny de 2013

Lluís Alegre i Valls
Cap del Servei de Mobilitat