

Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada per un tanatori a l'Hospitalet de Llobregat (implantació singular)

Municipi de l'Hospitalet de Llobregat
Comarca del Barcelonès

Promotor: Mémora
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'emet el següent informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada d'un *Tanatori a l'Hospitalet de Llobregat (implantació singular)*.

1. Antecedents

L'estudi de mobilitat que es tramita respon a la consideració d'implantació singular que té el procés de creació d'un tanatori a L'Hospitalet de Llobregat.

Es disposa d'un informe tècnic sobre l'EAMG redactat pel Servei de Mobilitat i Via Pública de l'Ajuntament d'Hospitalet de Llobregat.

L'àrea d'influència més directa de l'equipament és el barri de Santa Eulàlia. Limita a l'est amb la ciutat de Barcelona; al nord amb La Torrassa; a l'oest amb Sant Josep i El Centre i al sud amb El Gornal, Residencial Granvia i Pedrosa.

El barri de Santa Eulàlia experimenta des dels anys 90 una gran transformació urbanística amb la construcció d'equipament urbà aprofitant terrenys abans destinats a l'activitat industrial, com és el cas del nou tanatori.

La nova implantació generarà una sèrie de desplaçaments i una potencial demanda de serveis de transport als quals cal donar resposta amb les millors solucions possibles. El creixement del sector i el seu encaix en el teixit existent s'ha estudiat per tal d'avaluar, tant els efectes que puguin derivar-se d'aquesta implantació, com les necessitats que cal atendre per minimitzar l'impacte sobre les xarxes i serveis de transport existents.

A l'informe es calculen les dades de la mobilitat generada pel tanatori, resultant un valor de 1.900 desplaçaments al dia. El tanatori es regula per l'apartat 3.3.g del Decret relatiu a altres implantacions que puguin generar de forma recurrent un nombre de viatges al dia superior a 5.000.

Amb aquesta dada es pot concloure que aquest equipament no està inclòs en cap dels supòsits de l'article 3er del Decret i no caldria l'informe de l'ATM en la seva tramitació.

Tot i això, atesa la particularitat d'aquest tipus d'equipament que pot genera puntes en els seus accessos que afectin a la xarxa viària i atenent a la petició de l'ajuntament de l'Hospitalet i a què el promotor ha redactat l'EAMG es formula el present informe.

2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada de la *Implantació d'un tanatori a l'Hospitalet de Llobregat (implantació singular)*, 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 2.412 m² de sostre per equipaments

3. Estimació de la demanda de mobilitat generada per la implantació del tanatori

Els càlculs seguint els ràtios proporcionats pel Decret 344/2006, suposen un total de 482 desplaçaments/dia.

Usos	Àrea (m ²)	Sostre edificable (m ²)	Nre. habitatges	Viatges generats habitatge	Viatges generats (m ²) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
equipaments		2.412,00			482	1.900

L'EAMG preveu un total de **1.900 viatges diaris** segons estimacions del grup Mémora, atenent al número de sales i al nombre de serveis que es realitzaran, així com l'experiència en equipaments similars.

No es preveuen puntes d'entrada i sortida i es considera una distribució uniforme al llarg de les hores de servei.

En base a aquesta estimació, es realitzen els càlculs, assignacions i distribucions modals.

Per al repartiment modal de la nova mobilitat, l'estudi proposa el següent:

Repartiment modal proposat	A PEU / BICI	TRANSPORT COL·LECTIU	VEHICLE PRIVAT
% quota modal	10,0%	57,0%	33,0%
Viatges / dia feiner	190	1.083	627

4. Demanda de trànsit i xarxa viària

L'EAMG remarca com a característica important que limita l'accessibilitat al nou equipament, la barrera física formada per la via ferroviària de RENFE.

Els principals accessos viaris al sector són pel nord el carrer de Santa Eulàlia, que és de doble direcció i amb 1+2 carrils i l'avinguda Carrilet de doble direcció i amb 2+2 carrils. Pel sud s'accedeix per l'avinguda de la Gran Via de l'Hospitalet de doble sentit i amb 3+3 carrils.

L'estudi grafia els itineraris d'entrada i sortida a l'equipament per als vehicles.

L'estudi no aporta dades de trànsit tot i que segons el Servei de Mobilitat i Via Pública de l'Àrea de Seguretat, Convivència i Via Pública de l'Ajuntament d'Hospitalet de Llobregat, la xarxa viària presenta unes IMD baixes i no suporta congestions.

5. Xarxa de transport públic

L'EAMG incorpora la informació de la xarxa de transport públic actual que abasta:

- Línies d'autobús urbanes (L12,L16,L52,L82,L85,LH1 i LH2). Moltes d'aquestes línies disposen de parades situades a menys de 300 m del Tanatori, donant un bon servei.
- FGC: estació de Sant Josep, que es troba a una distància d'uns 500 m i on circulen les línies L8, S33, S4, S8, R5 i R6, amb freqüències de pas de 5 minuts en dies feiners i de 10 minuts en festius.
- RENFE: l'estació més propera és la de Bellvitge, que es troba a una distància de 700 m.
- Línia de metro L1: l'estació més propera a l'àmbit és l'estació de Torrassa, que es troba a una distància d'uns 800 m.
- Línia de metro L9: l'EAMG destaca la futura estació de Gornal que es situarà a l'encreuament de Can Tries – Narcís Monturiol – Juan Ramón Jiménez i que suposarà una gran millora en la cobertura de transport públic, ja que estarà situada en front del tanatori a una distància de menys de 500 m.

L'estudi concreta l'oferta de transport públic i mostra la localització de les parades.

6. Mobilitat a peu i en bicicleta

L'EAMG exposa que l'accessibilitat a peu i en bicicleta al nou equipament, es veu condicionada per la barrera física formada per la via del ferrocarril, i descriu els passos inferiors i superiors existents.

El document afirma que el sector disposa de voreres amples de 2,5 m a l'avinguda Vilanova i que els passos de vianants estan correctament rebaixats.

Pel que fa a la bicicleta, l'estudi assenyala que existeixen dos carrils bici, molt propers a l'àmbit d'estudi, un al llarg de l'avinguda Vilanova i l'altre que creua la Carretera del Mig. S'inclouen plànols amb els itineraris existents per a vianants i bicicletes.

7. Incidència de la mobilitat generada

L'EAMG realitza una distribució horària de la mobilitat segons la programació dels serveis del nou tanatori que se situa entre les 10:00h i les 17:00h.

L'estudi no inclou una estimació de l'origen i destinació del trànsit generat pel nou equipament.

Segons el repartiment modal que considera el mateix estudi, es preveuen un total de 627 viatges/dia (en cotxe i moto), el que representa uns 199 cotxes i 173 motos (considerant una ocupació estimada de 2,2 ocup/cotxe i 1,1 ocup/moto). L'estudi conclou que no es preveu que aquests generin cap tipus d'incidència. No obstant, no s'aporta una justificació de que els efectes dels nous vehicles sobre la xarxa viària existent siguin acceptables.

Aquests tipus d'equipament genera una mobilitat punta en vehicle privat que pot generar cues en els accessos de l'aparcament. Si aquest és petit com és el cas, pot generar mobilitat d'agitació que perjudica el bon funcionament de la xarxa.

L'estudi no fa cap referència a la senyalització d'orientació als itineraris d'accés al nou equipament.

Pel que fa al transport públic, l'estudi assenyala que la oferta actual podrà absorbir la nova demanda i incideix especialment en l'entrada en funcionament de la línia 9 del metro que tindrà una parada a Gornal i absorbirà el 30% del total de viatges.

Cal destacar però, que tal i com esmenta l'informe del Servei de Mobilitat i Via Pública de l'Ajuntament d'Hospitalet de Llobregat, la posada en marxa de la futura estació de Gornal no serà abans de 2016 pel que els percentatges de repartiment modal variaran respecte al que es preveu a l'estudi.

Per altra banda, l'informe de l'Ajuntament d'Hospitalet de Llobregat destaca també que l'estació de La Torrassa de la línia 1 del metro no es pot considerar que ofereixi una cobertura acceptable, donat que presenta un itinerari força difícil i trams sense una bona accessibilitat.

8. Estimació de la demanda d'estacionament

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 dels usos residencials.

Respecte de les places fora de la via pública destinades a **aparcament de turismes i motocicletes** el Decret no determina una ràtio per a usos d'equipaments. No obstant,

es preveu habilitar un garatge públic en la planta baixa de l'edifici de 279 m² i amb capacitat per a 14 automòbils i 2 motocicletes. L'estudi proposa també com a alternatives d'aparcament públic el Parc de la Serp, a uns 550 m de distància.

El nombre de places proposat per a l'aparcament de turismes i motos és força escàs i caldria reestudiar el projecte per a resoldre aquest punt. No sembla raonable que una nova activitat d'aquests tipus comptabilitzi com aparcament pels seus visitants l'existent a la via pública, que pot estar totalment ple quan el necessitin o que l'ajuntament pot destinar a altres usos.

Tal i com indica l'estudi cal reservar espai per a **aparcament de bicicletes** fora de la via pública per a usos d'equipaments. En concret, cal reservar en total **24 places per a bicicletes** (1 places d'aparcament per cada 100 m² de sostre).

Usos	Àrea (m ²)	Sostre edificable (m ²)	Total viatges generats (EAMG)	Total aparcaments bicicleta
equipaments		2.412,00	1.900	24

L'estudi proposa crear 12 places d'aparcament, donat que actualment l'ús de la bicicleta és molt minoritari.

Es recomana destinar per a aparcament de bicicletes uns espais d'accés còmode i directe i preveure que es pugui augmentar el nombre de places a 24 segons estableix el Decret.

9. 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 aporta dades dels factors d'emissió, diferenciant per tipus de vehicle i de carburant.

10. Mesures correctores

Xarxa transport públic

L'estudi no proposa mesures correctores pel que fa al transport públic, ja que considera que les xarxes existents absorbiran l'increment de mobilitat que generi la implantació del tanatori.

En aquest punt cal dir que mentre la línia 9 no funcioni el repartiment modal pot ser més favorable al vehicle privat, pel que algun dels problemes detectats pel que fa a l'aparcament poden ser temporalment més greus.

Xarxa bàsica per a vehicles

L'estudi proposa habilitar un aparcament per a motos a l'entrada del recinte, per evitar que aquestes aparquin a la vorera dificultant la mobilitat dels vianants.

Es considera necessari que l'estudi incorpori els següent aspectes:

- Les consideracions de l'ajuntament de l'Hospitalet sobre la seguretat dels vianants en la rotonda de Ctra del mig – Can Tries – Narcís Monturiol – Jun Ramon Jiménez.
- La senyalització d'orientació del Tanatori
- Solució al tema de l'aparcament, que és insuficient per a un equipament d'aquest tipus.

Xarxa de vianants i bicicletes

L'estudi proposa habilitar un pas de vianants a l'avinguda Vilanova, just a la porta d'entrada al recinte.

Pel que a les bicicletes, l'estudi preveu un nou aparcament (tipus U invertida), a l'entrada del tanatori a més dels proposats pel Pla Director de la Bicicleta de l'Hospitalet de Llobregat.

Cal garantir que els itineraris fins als transport públic considerats a l'estudi són accessibles i segurs.

11. Mobilitat i gènere

L'estudi aporta dades d'indicadors de gènere i considera una distribució del 50% en base a altres estudis de centres similars.

12. Proposta de finançament

L'estudi no efectua cap proposta de finançament, donat que no es proposen millores sobre les xarxes, tot i que es sobreentén que es fa càrrec de totes les despeses generades per l'EAMG.

13. Conclusions

Es considera que l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada per la *Implantació d'un Tanatori*, a l'Hospitalet 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 de cara a la redacció dels corresponents instruments de planejament derivat, en els projectes constructius o en les mesures de gestió que correspongui:

- En relació al **repartiment modal** caldria revisar els percentatges de repartiment per a cada mode de transport tenint en compte la nova previsió de posada en marxa de la línia 9 del metro que no serà abans de l'any 2016.
- Caldria una **justificació** de que els efectes dels nous vehicles sobre la xarxa viària existent són acceptables incloent l'efecte punta d'aquests tipus d'equipament i l'efecte de possibles cues de l'aparcament.
- Es considera **insuficient** la reserva de places d'aparcament per a vehicle privat.
- Es considera necessari **millorar les condicions de seguretat viària i accessibilitat** per a vianants i bicicletes i la proposta de **senyalització viària** d'acord amb el que determina l'informe de l'ajuntament de l'Hospitalet.

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 l'Ajuntament de L'Hospitalet de Llobregat que, una vegada compti amb la informació relativa a les modificacions que es proposen en aquest apartat de conclusions, envii una còpia a l'Autoritat del Transport Metropolità.

Barcelona, 8 de gener de 2014

Vist-i-plau

Lluís Alegre i Valls
Cap del Servei de Mobilitat

Marc A. García i López
Director tècnic