

Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la modificació 2 del Pla Especial de concreció d'usos i ordenació volumètrica de la parcel·la situada entre els carrers de Nostra Senyora de Lourdes i la Via Augusta i la parcel·la del col·legi americà (Esplugues de Llobregat)

Municipi d'Esplugues de Llobregat
Comarca del Baix Llobregat
Promotor: Sant Joan de Déu Serveis
Sociosanitaris
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 per *la modificació 2 del Pla Especial de concreció d'usos i ordenació volumètrica de la parcel·la situada entre els carrers de Nostra Senyora de Lourdes i la Via Augusta i la parcel·la del col·legi americà (Esplugues de Llobregat)*.

1. Antecedents

En aquest àmbit, ja fa uns anys es va construir un centre destinat a unitat sociosanitària de llarga estada i llar residència per a malalts mentals i posteriorment es va construir una petita ampliació.

L'àmbit del sector compren la finca delimitada entre els carrers de Nostra Senyora de Lourdes, la via Augusta i la parcel·la corresponent al Col·legi Americà, situat a la mateixa Via Augusta, al terme municipal d'Esplugues de Llobregat, just al límit amb el municipi de Sant Just Desvern.

Durant els darrers anys s'ha observat una evolució creixent de la problemàtica del centre sociosanitari que genera la necessitat de canvis i creixements en l'edifici (ampliació del número de llits per incrementar la capacitat del centre i també una reorganització i ampliació de l'Àrea Oberta a la Comunitat, Hospital de Dia i un Centre de Dia), el qual ha motivat la presentació de la present modificació del pla especial.

2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada per *la modificació 2 del Pla Especial de concreció d'usos i ordenació volumètrica de la parcel·la situada entre els carrers de Nostra Senyora de Lourdes i la Via Augusta i la parcel·la del col·legi americà (Esplugues de Llobregat)* 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.

La proposta de modificació del planejament, preveu un increment de la superfície de sostre de l'equipament existent en 2.346 m² (si bé el projecte constructiu només contempla una ampliació de 1.682 m²) consistent en la construcció d'una nova planta

pis, que disposarà de 42 nous llits per a interns i una nova planta semisoterrani que permetrà ampliar el centre de dia (de 40 a 65 persones).

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

L'Estudi apunta que per les característiques especials de l'equipament i atenent al nivell de detall proporcionat per part dels responsables del centre, es considera oportú treballar amb les dades i les ràtios de mobilitat aportades pel centre.

Així, en lloc de considerar la nova superfície de sostre, considera que els nous llits per a interns comptaran amb una mitjana de 3 visites/dia (6 viatges), mentre que l'ampliació del centre de dia (en 25 places) comptarà de mitjana amb una mobilitat d'1 acompanyant per cada usuari (2 viatges). Aplicant aquestes ràtios, l'increment de mobilitat considerat en l'estudi és de **302 viatges/dia**.

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

Usos	Increment sostre edificable (m ²)	Viatges generats (m ²) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
Equipaments socio-sanitaris	2.346	469	302
TOTAL	2.346	469	302

Des de la redacció del present Informe s'accepta la hipòtesi escollida però es considera que potser infradimensiona la mobilitat generada, ja que no té en compte el possible increment de mobilitat vinculat a professionals i proveïdors del centre socio-sanitari, ni la mobilitat dels acompanyants al centre de dia.

L'Estudi presenta el repartiment modal de la mobilitat del municipi d'Esplugues de Llobregat i dels municipis de l'entorn en base a l'Enquesta de Mobilitat Quotidiana de 2006, si bé considera que el repartiment modal serà força diferent al d'aquests municipis, degut fonament a les particularitats de l'equipament i al seu àmbit d'influència.

Repartiment modal proposat	A PEU / BICI	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT	TOTAL
% quota modal	7,5%	10%	82,5%	100%
Viatges generats	23	30	249	302

De la redacció del present Informe s'accepta aquesta proposta de repartiment modal.

L'estudi també mostra una proposta de distribució horària de la mobilitat i en relació al repartiment geogràfic de la mobilitat generada, fonamentalment es trobarà relacionat amb la població de l'àrea territorial de referència, principalment corresponent a l'Hospitalet de Llobregat, Cornellà de Llobregat, Esplugues de Llobregat, Sant Joan Despí, Sant Feliu de Llobregat, Molins de Rei i Sant Just Desvern.

4. Mobilitat en vehicle privat

L'EAMG descriu la xarxa bàsica de connexió externa (autopista B-23, carretera N-340 i Ronda de Dalt o B-20), la xarxa viària de proximitat (avinguda de Jacint Esteva i Fontanet, av. de Lluís Companys i la connexió amb Sant Just Desvern es realitza pel carrer de la Creu i pel carrer Major) i especifica que l'accés principal es realitzarà a partir del carrer de la Via Augusta, que permet l'accés a l'aparcament interior de l'edifici.

L'estudi descriu la intensitat de trànsit de la xarxa bàsica externa i presenta informació d'un comptatge de vehicles en hora punta de la tarda (de 16 a 17h.), coincidint amb l'horari de finalització de les classes de l'American School of Barcelona.

Segons aquests recomptes de trànsit i en base als llindars que estableix el Highway Capacity Manual (HCM), el nivell de servei del trànsit en aquest punt presenta nivells de trànsit fluid (nivell A) o de circulació estable (nivell B).

5. Xarxa de transport públic

L'Estudi assenyala que l'oferta actual de transport públic esta formada pels diferents serveis de transport públic regular. S'indica que tant el metro com el tramvia compten amb parades força allunyades del centre sociosanitari i que l'accés a l'equipament caldrà efectuar-lo per mitjà de les línies que hi donen cobertura (JT, JM, EP1, EP2). Les parades d'accés a aquesta oferta es troba a menys de 200 m de la porta de l'equipament.

Es troba a faltar una mínima descripció del recorregut i les característiques de l'oferta de les línies que tenen cobertura a l'equipament (recorreguts, freqüència i horaris), especialment en cap de setmana. Per contra l'estudi aporta informació qualitativa sobre els nivells d'ocupació d'aquestes línies al seu pas per les parades pròximes i en hora punta.

6. Mobilitat a peu

L'EAMG descriu les característiques de la xarxa d'itineraris principal per a vianants a l'entorn immediat del centre sociosanitari. S'indica que de forma general totes les voreres que tenen una amplada de pas superior als 0,90 metres (i les de l'entorn tenen més d'1,5 metres d'amplada) i que els pendents són inferiors al 6%. Els itineraris que permeten l'accés a l'equipament són la Via Augusta, un tram del carrer Major, i l'eix format per l'avinguda del Doctor Ribalta, i la plaça i carrer de Joan Maragall. S'indica que tots els carrers de l'entorn tenen el tractament de zona 30 i disposen de passos de vianants rebaixats i ben il·luminats, amb l'excepció d'un pas per a vianants que manca al carrer Via Augusta.

S'adjunta alguna figura dels itineraris principals per a vianants, si bé resulta millorable la documentació gràfica aportada.

7. Mobilitat amb bicicleta

L'EAMG assenyala que la vialitat de l'entorn a l'equipament està format en la seva majoria per zones 30, i per tant es tracta de vials ciclables. Per altra banda, a nivell metropolità es descriu que l'AMB està executant 24 projectes de carril bici que definiran la nova xarxa Bicivia que ajudarà a millorar la connectivitat de les vies pedalables metropolitanes en 17 municipis metropolitans. Alguns dels projectes que es porten a terme tindran incidència indirecta sobre l'àmbit de la modificació del pla especial.

També s'apunta que al maig de 2016, davant de l'equipament hi havia una estació de Bicibox, que permetia guardar les bicicletes amb seguretat, si bé actualment ja no hi és. Per altra banda, actualment dins del recinte hi ha un aparcament per a l'estacionament de dues bicicletes.

Recomanació 1.

Prop del centre sociosanitari hi ha diversos vials que són ciclables i per tant es recomana d'implantar mesures per tal de garantir la connectivitat fins al centre sociosanitari en condicions de seguretat. Per exemple l'eix format per l'avinguda del Doctor Ribalta, i la plaça i carrer de Joan Maragall, permet la connexió de l'av. Laureà Miró fins a un àmbit molt proper al centre sociosanitari.

S'adjunta alguna figura dels itineraris principals per a bicicletes, si bé resulta millorable la documentació gràfica aportada.

8. Incidència de la mobilitat generada

Es determinen els nous desplaçaments en hora punta per a cada mode, segons els quals, es generaran:

- 7 desplaçaments/hora punta en transport públic regular.
- 31 nous vehicles motoritzats en hora punta (26 turismes, 2 motos i 3 taxis).

L'estudi calcula el nivell de servei de la vialitat de l'entorn considerant el nou transit generat i determina que aquest increment resultarà totalment assumible amb les xarxes actuals. **Tenint en compte els horaris de funcionament de les línies de transport públic, cal explicar quina serà la situació en cap de setmana.**

Així mateix, l'estudi fa una prognosi de la mobilitat a 10 anys vista, i conclou que les perspectives són de reducció de la mobilitat generada en vehicle privat motoritzat.

9. 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 24 places d'aparcament per a bicicletes. En relació a la ràtio de places de turismes requerides per la normativa del PGM, fixa una dotació d'1 plaça / 10 llits, que ja és l'existent i la que es contempla en l'estudi.

Dotació d'aparcament prevista segons Decret 344/2006 (entre parèntesi s'indica la contemplada en l'EAMG)

Usos	Increment sostre edificable (m ²)	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turismes	Total aparcaments motocicleta
Equip. socio-sanitaris	2.346	24 (17)	0 (17)	0
TOTAL	2.346	24 (17)	0 (17)	0

L'EAMG aplica la ràtio d'aparcament per a bicicletes que fixa el Decret 344/2006 per als equipaments socio-sanitaris i l'aplica a la superfície de sostre que preveu el projecte arquitectònic de l'equipament i no al màxim previst urbanísticament. Des de la redacció del present informe **es considera necessari preveure la dotació d'aparcament per a bicicletes (o de l'espai equivalent) que fixa el Decret 344/2006**, si bé mentre no es faci cap més ampliació de superfície de sostre s'accepta la dotació prevista.

En relació al vehicle privat l'equipament compleix amb les ràtios previstes a la normativa del PGM, segons el qual calen 17 places (5 places privades i 12 places d'ús públic amb limitació horària d'estacionament de 2 hores). Una de les places està reservada a PMR.

Quant a l'ús del **vehicle elèctric**, s'especifica que no li resulta d'aplicació el Reial Decret 1053/2014 en relació a les dotacions mínimes de l'estructura per a la recàrrega de vehicles elèctrics en edificis o aparcaments de nova construcció en vies públiques, el qual estableix una dotació d'un punt de recàrrega per cada 40 places d'aparcament previstes.

10. Distribució Urbana de Mercaderies

L'estudi no esmenta la necessitat, seguint els requeriments de l'article 6 del Decret, de realitzar una reserva de places per a la càrrega i descàrrega de mercaderies.

Recomanació 2.

Tenint en compte les dimensions i característiques del centre socio-sanitari, es recomana que disposi d'un espai per facilitar les operacions de càrrega i descàrrega de mercaderies.

11. Mesures correctores

Xarxa de transport públic

L'estudi no contempla cap actuació pel que fa a la xarxa de transport públic regular, assenyalant que l'oferta actual tindrà prou capacitat per absorbir la nova demanda generada.

Xarxa bàsica per a vehicles

En planejament no suposa l'obertura de cap vial, ni modifica l'espai públic, i considera que la xarxa actual serà suficient per absorbir la nova mobilitat generada.

Xarxa de vianants

L'estudi inclou la construcció d'un pas per a vianants per permetre el creuament del carrer de la Via Augusta i accedir a les parades de transport públic existent.

Xarxa per a la bicicleta

El planejament objecte de l'estudi no proposa cap carril bici segregat per a donar accés a l'àmbit d'estudi.

12. Mobilitat i gènere

L'Estudi incorpora dades referents a la mobilitat i gènere de l'EMQ 2006 a l'àmbit de l'AMB.

13. 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 incorpora aquestes dades, vinculades a l'àmbit de la modificació del Pla Especial i utilitza la metodologia i programari de l'AMBIMOB-U. En base a aquesta metodologia el desenvolupament d'aquest equipament generarà unes emissions de 0,53 tones NO_x/any i de 0,06 tones PM₁₀/any.

Recomanació 3.

Tenint en compte que amb l'ampliació, aquest equipament comptarà amb 173 llits per a interns i 65 places del centre de dia, es recomana la realització d'un Pla de Desplaçament d'Empresa (PDE), ja que es tractarà d'un equipament sanitari proper al què fixa al pla de qualitat de l'aire com a requeriment d'obligatorietat per realitzar un PDE (clíniques, centres hospitalaris i similars amb una capacitat superior a 200 llits.).

Recomanació 4.

Es recomana d'incorporar una provisió d'un punt de recàrrega elèctrica dins del centre sociosanitari.

14. Finançament de les càrregues derivades de la mobilitat generada

L'estudi indica que no cal considerar cap cost d'implantació de transport públic, doncs l'àmbit d'estudi ja té una xarxa de transport públic consolidada i es preveu que aquesta podrà absorbir la nova demanda generada.

L'estudi també recull diferents les actuacions de millora. Es recorda que segons s'especifica l'article 19.1 del Decret 344/2006, el cost de les actuacions per tal d'aconseguir unes xarxes de vianants, bicicleta, transport públic i vehicles coherents, serà assumit pel promotor de l'actuació, de forma acordada amb l'Ajuntament d'Esplugues de Llobregat.

15. Conclusions

L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada per *la modificació 2 del Pla Especial de concreció d'usos i ordenació volumètrica de la parcel·la situada entre els carrers de Nostra Senyora de Lourdes i la Via Augusta i la parcel·la del col·legi americà (Esplugues de Llobregat)*, compta amb bona part dels 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**. No obstant això, s'estableixen unes **condicions** relatives al seu desenvolupament, que s'hauran de tenir en compte en la redacció dels corresponents projectes constructius o en les mesures de gestió que correspongui:

- Es troba a faltar una mínima descripció del recorregut i les característiques de l'oferta de les línies que tenen cobertura a l'equipament (recorreguts, freqüència i horaris), especialment en cap de setmana.
- Tenint en compte els horaris de funcionament de les línies de transport públic, cal explicar quina serà la situació en cap de setmana, i en cas que les parades que serveixin el centre siguin diferents a les dels dies feiners, caldrà analitzar aquest itinerari i assegurar que és accessible i que es troba a una distància raonable de l'equipament.
- Es considera necessari preveure la dotació d'aparcament per a bicicletes (o de l'espai equivalent) que fixa el Decret 344/2006, si bé mentre no es faci cap més ampliació de superfície de sostre s'accepta la dotació prevista.

Així mateix, les diferents **recomanacions** que se citen en aquest informe, s'hauran de tenir en compte en la redacció dels corresponents projectes constructius o en les mesures de gestió que correspongui.

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, 1 de juny de 2017

Vist-i-plau

Xavier Sanyer Matías
Cap del Servei de Mobilitat

Lluís Alegre Valls
Director tècnic