

Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la modificació puntual del Pla Especial per a l'ampliació del centre hospitalari i centre mèdic i ordenació volumètrica per a la construcció d'un centre mèdic per a consultes externes a Esplugues de Llobregat

Municipi d'Esplugues de Llobregat
Comarca del Baix Llobregat

Promotor: FIATC

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 per *la modificació puntual del Pla Especial per a l'ampliació del centre hospitalari i centre mèdic i ordenació volumètrica per a la construcció d'un centre mèdic per a consultes externes a Esplugues de Llobregat*.

1. Antecedents

Fa uns anys es va construir un centre hospitalari i centre mèdic en una finca de titularitat privada ubicada al carrer de Sant Mateu 24-26 (T.M. Esplugues de Llobregat). Aquesta finca limita al nord amb les pistes esportives de l'escola Garbí al sud amb la clínica Diagonal que comunica amb el carrer Sant Mateu, a l'est amb la Ronda de Dalt i a l'oest amb sòl d'equipament docent (institut Joanot Martorell i Escola d'Arts i Oficis, La Llotja).

Actualment es tramita la present modificació del Pla Especial de centre hospitalari i centre mèdic i ordenació volumètrica, per tal de permetre per la construcció d'un centre mèdic de consultes externes en aquest àmbit. Globalment, aquesta finca tindrà un ús exclusiu sanitari assistencial, incloent consultoris mèdics, clíniques especialitzades i ambulatoris.

2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada per *la modificació puntual del Pla Especial per a l'ampliació del centre hospitalari i centre mèdic i ordenació volumètrica per a la construcció d'un centre mèdic per a consultes externes a 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 la construcció d'un nou edifici de planta baixa més 3 plantes que comptarà amb una superfície de sostre de 2.059,5 m².

En aquest sentit l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada (EAMG) vol donar resposta a la modificació del pla especial i de la implantació singular que conté.

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, 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 una ràtio de 9-10 viatges per llit. Aplicant aquestes ràtios, l'increment de mobilitat considerat en l'estudi és de **146 viatges/dia**. Des de la redacció del present estudi, en base a d'altres EAMG de tipologia similar i tenint en compte que una part de l'equipament es destina a consultori **no es considera prou justificat la reducció de viatges aplicada respecte a la ràtio del Decret 344/2006**.

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 (m²)	Viatges generats (m²) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
Equipaments sanitaris	2.059,5	412	146
TOTAL	2.059,5	412	146

L'Estudi presenta el repartiment modal en base a la mobilitat existent, la qual es troba basada fonamentalment en l'ús del vehicle privat i amb una quota nul·la de mobilitat no motoritzada.

Repartiment modal proposat	A PEU / BICI	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT	TOTAL
% quota modal	0%	9,6%	90,4%	100%
Viatges generats	0	14	132	146

De la redacció del present Informe s'accepta aquesta proposta de repartiment modal, si bé es considera que ha infravalorat els desplaçaments no motoritzats i força baixa la quota de desplaçaments en transport públic.

Recomanació 1.

Si bé no l'EAMG no indica el número de llits existents ni de nova implantació, es recomana que aquest recinte elabori el Pla de Desplaçament (PDE) per tal d'afavorir una mobilitat més sostenible tant a treballadors com a visitants, que permeti reduir les externalitats vinculades a aquest equipament.

Estableix una distribució horària de la mobilitat generada (entrades i sortides), tant en dia laborable com en dissabte, i determina que l'hora punta de les entrades es localitza entre les 7:00 i les 8:00 (màxim 8 vehicles) i de sortida entre les 15:00 a les 16:00 (6 vehicles).

4. Mobilitat en vehicle privat

L'EAMG descriu la xarxa bàsica de connexió externa i la xarxa viària interna, que permet l'accés a l'equipament. També inclou l'inventari de sentits i carrils de circulació en l'àmbit d'estudi (carrer Sant Mateu, av. Laureà Miró i av. dels Països Catalans).

L'estudi inclou un pla d'aforaments manuals i automàtics (3 aforaments manuals de 8 hores de durada i la col·locació de 2 estacions d'aforament automàtic) i una revisió de les dades aportades en anteriors estudis de trànsit, com el Pla d'Ordenació Clínica FIATC. Mostra les intensitats de trànsit diàries i en hora punta, tant en dia laborable com en dissabte, i en calcula l'índex de saturació. En base a aquesta informació no es registren problemes de saturació en les vies de l'entorn de l'àmbit d'estudi (amb índex de saturació inferiors al 50%), si bé es detecten cues a la pl. Josep Català i Soler, degut a la recollida dels alumnes dels centres escolars Garbí Pere Vergés i IES Joanot Martorell, motivat pels estacionaments en doble filera al carrer Sant Mateu.

L'accés al nou edifici es farà per la zona d'urbanització situada a la façana i accés principal de la Clínica Diagonal entrant sempre des del carrer Sant Mateu.

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 la clínica actual es troba a 475 m de la parada Ca n'Oliveres de la xarxa TRAM (T1, T2 i T3) i es descriu l'oferta en dia feiner i en dissabte.

També es descriu les parades i línies de transport per carretera que tenen cobertura amb el sector (a menys de 250 m s'accedeix a les línies 63 Pl. Universitat – Sant Joan Despí, 67 Pl. Catalunya – Cornellà, 68 Pl. Catalunya – Cornellà, 78 Estació de Sants – Sant Joan Despí, EP1 i EP2). S'indica les expedicions d'aquestes línies en dia feiner i en dissabte.

L'estudi mostra la capacitat, el percentatge d'ocupació mitjana, les expedicions disponibles i les places lliures tant del bus com del tramvia. També mostra els recorreguts d'accés des del centre sanitaris i fins als punts de parada del transport públic i s'incorpora aquesta informació en un plànol.

6. Mobilitat a peu

L'EAMG descriu les característiques de la xarxa d'itineraris principal per a vianants a l'entorn immediat del centre hospitalari. S'indica que l'amplada oscil·la entre 3,4 m i més de 5 m i tots els passos de vianants estan adaptats per a PMR.

Es detecten alguns punts on la vorera es troba en mal estat (carrer Sant Mateu, just passat el pont).

També analitza els itineraris per a vianants de l'entorn i la seva connexió amb les parades de transport públic existents, tant en dia feiner com en dissabte.

S'adjunta informació gràcia dels itineraris principals per a vianants.

7. Mobilitat amb bicicleta

L'EAMG assenyala els itineraris per a bicicletes a l'entorn del sector. Destaca el carril bici a l'av. Països Catalans entre el c. Laureà i Miró i la pl. Josep Català i Soler, el qual no té continuïtat. També es destaca que el carrer Sant Mateu és un carrer de zona 30, en la qual la bicicleta pot circular per la calçada en convivència amb el vehicle privat.

En relació a la xarxa d'aparcaments per a bicicletes, l'estudi indica l'existència d'un punt d'estacionament per a bicicletes de la xarxa Bicibox a 750 m de la clínica (pl. Pi i Maragall).

Analitza els itineraris en bicicleta i la seva connexió amb l'entorn, i es grafien en un mapa.

8. Incidència de la mobilitat generada

Es determinen els nous desplaçaments, i considera que el desenvolupament de la modificació puntual generarà un flux de 57 vehicles en dia feiner (considerant l'ocupació del vehicle privat i sense tenir en compte la mobilitat en motocicleta). D'aquest flux, considera que el 70% vindrà de Barcelona (av. Diagonal o Rondes), el 20% d'Esplugues i el 10% de les arribades des de la Ronda (St. Joan Despí). L'estudi incorpora el càlcul del nivell de servei considerant la nova mobilitat generada per l'equipament.

Per la seva banda, es mostra el nivell d'ocupació actual de l'oferta de transport públic i la demanda prevista, donant com a resultat un increment de l'ocupació gairebé imperceptible.

Així mateix, l'estudi fa una prognosi de la mobilitat a 10 anys vista, considerant un increment anual de la intensitat de trànsit d'un 1,5% i en calcula el nivell de servei de la vialitat, donant com a resultat valors acceptables en el nivell de servei de la vialitat.

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 21 places d'aparcament per a bicicletes.

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

Usos	Increment sostre edificable (m²)	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turismes	Total aparcaments motocicleta
Equip. sanitaris	2.059,5	21 (21)	-	-
TOTAL	2.059,5	21 (21)	-	-

L'EAMG aplica la ràtio d'aparcament per a bicicletes que fixa el Decret 344/2006 per als equipaments sanitaris i l'aplica a la superfície de sostre que preveu el projecte arquitectònic de l'equipament.

L'EAMG aplica una estimació de la demanda d'aparcament per a vehicles vinculat al desenvolupament, fixant una demanda màxima de 19 places. L'estudi indica que l'aparcament actual compta amb una oferta total de 249 places, des les quals en hora punta sempre hi ha entre 49 i 75 places disponibles, motiu pel qual no es requereix una ampliació de l'actual pàrquing.

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. No obstant això, el promotor es compromet a la implantació de 3 punts de recàrrega a l'aparcament actual (2 per a motocicleta i 1 per a turismes).

Recomanació 2.

Tenint en compte les dimensions de l'aparcament (249 places) es recomana d'aplicar mesures de gestió de l'aparcament.

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 3.

Tenint en compte les dimensions i característiques del centre 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 considera que la xarxa actual resulta suficient. Com a proposta de millora s'incorpora la implantació d'encaminaments per a persones invidents a les parades més properes a l'àmbit d'estudi (a les parades situades al carrer Sant Mateu front la clínica i la situada a l'av. dels Països Catalans).

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. No obstant això, per solucionar la problemàtica creada per la recollida dels nens de les escoles situades al carrer Sant Mateu, es proposa la creació d'un espai "kiss & ride" que ajudi

a facilitar les operacions d'encotxament i desencotxament (transformant 7 places d'estacionament regulat que es troben front l'escola Garbí).

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'EMEF 2012 a l'àmbit de la RMB, i estableix com a mesures compensatòries que el promotor instal·larà il·luminació més potent en els itineraris de vianants des de les parades de transport públic amb la finalitat de reforçar la seguretat personal, també incorporarà al projecte grups de bancs mínim cada 100 m de distància dins dels itineraris per a vianants i que és important esmentar que els autobusos estan adaptats per a persones amb mobilitat reduïda.

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 de EMEP-Corinair. En base a aquesta metodologia el desenvolupament d'aquest equipament generarà un increment de les emissions del municipi de l'ordre d'un 0,15% a l'alça.

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 puntual del Pla Especial per a l'ampliació del centre hospitalari i centre mèdic i ordenació volumètrica per a la construcció d'un centre mèdic per a consultes externes a 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:

- No es considera prou justificat la reducció de viatges aplicada respecte a la ràtio del Decret 344/2006.

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, 7 de juny de 2017

Vist-i-plau

Xavier Sanyer Matías
Cap del Servei de Mobilitat

Lluís Alegre Valls
Director tècnic