

Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del Pla de Millora Urbana de l'illa delimitada per avinguda Carrilet, avinguda Fabregada, carrer Cobalt i avinguda Pau Casals

Municipi de l'Hospitalet de Llobregat

Sol·licitant: Ajuntament de l'Hospitalet de Llobregat

Promotor: Ajuntament de l'Hospitalet de Llobregat

Redactor de l'EAMG: VIGUM PROJECT

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 del *Pla de Millora Urbana de l'illa delimitada per avinguda Carrilet, avinguda Fabregada, carrer Cobalt i avinguda Pau Casals*.

1. Antecedents

El *Pla de Millora Urbana de l'illa delimitada per avinguda Carrilet, avinguda Fabregada, carrer Cobalt i avinguda Pau Casals* té com a objectiu reconvertir un desenvolupament industrial desordenat en un àmbit que permeti la convivència entre usos industrials, comercials, terciaris i equipaments.

En data 4 de maig de 2009 es va emetre informe desfavorable a l'EAMG del pla de millora urbana tramès per l'Ajuntament de L'Hospitalet. En data 17 de juny s'ha rebut un document annex al document inicial que vol corregir les mancances detectades al primer document.

El PMU, que ocupa 32.828 m², es troba dins d'un context de renovació dels sòls industrials de l'Hospitalet de Llobregat, impulsat per l'Ajuntament a través de la *Modificació Puntual del PGM per a la Renovació de l'Àrea Industrial de l'Hospitalet de Llobregat*.

A l'Hospitalet de Llobregat hi resideixen 260.000 habitants (2008)

2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada pel *Pla de Millora Urbana de l'illa delimitada per avinguda Carrilet, avinguda Fabregada, carrer Cobalt i avinguda Pau Casals* als continguts de la llei de la mobilitat,

tenint en compte el nou document annex I i s'apliquen 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 5.135 m² de sostre destinat a usos comercials
- Nous usos industrials que ocupen 29.942 m²
- La creació de 30.579 m² per a usos terciaris (oficines)
- Es destinen 6.566 m² de sostre per a equipaments
- També es destinen 3.304 m² a zones verdes
- Per últim hi ha 5.215 m² destinats a vialitat

Cal tenir en compte que per tal de desenvolupar aquest PMU caldrà deshabilitar els usos industrials actuals (65.656 m²)

3. Estimació de la demanda de mobilitat generada

L'estudi de mobilitat del *Pla de Millora Urbana de l'illa delimitada per avinguda Carrilet, avinguda Fabregada, carrer Cobalt i avinguda Pau Casals* estima que es generaran un total de **9.964 desplaçaments/dia, 5.000 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)
comercial		5.135,00	2.568	2.567
oficines		30.579,00	4.587	4.587
industrial		29.942,00	-1.786	-1.786
altres equipaments		6.566,00	1.313	1.313
zona verda	3.304,00		165	200
Vialitat	5.215,00			
TOTAL	32.828,00	72.222,00	6.847	6.881

Per al càlcul dels desplaçaments generats pels diferents usos l'estudi aplica les mateixes ràtios que proposa el Decret. Així, els usos comercials suposen un total de 2.600 viatges/dia, els d'oficines 4.600 viatges/dia i els equipaments (aplicant la ràtio genèrica, ja que no es coneix l'ús definitiu) 1.300 viatges/dia.

Quant als usos industrials, aplicant la ràtio corresponent en resulten 1.500 viatges/dia. Tanmateix, donat que cal descomptar la mobilitat actual existent a l'àmbit d'estudi, a

aquest nombre de viatges se li descompta els prop de 3.300 existents, amb el que resulta un valor negatiu a descomptar sobre el total de mobilitat.

Així, en conjunt la nova ordenació generarà 9.965 viatges/dia, tot i que nous seran uns **6.881 viatges/dia**. De cara a l'anàlisi de l'impacte des increments de demanda s'utilitzarà aquesta segona xifra. De tota manera atès que es manté en part el caràcter industrial del sector cal tenir-lo present en el disseny dels vials.

L'estudi aporta dades sobre nombre de viatges en els diferents modes de transport públic i dades del cens de vehicles, en el període 2005 – 2007, i proposa un repartiment modal en el sector similar a l'actual de la ciutat de L'Hospitalet. Tanmateix considera que es produirà un transvasament de desplaçaments cap a la mobilitat sostenible en un futur.

Per als desplaçaments intermunicipals l'estudi afirma que la mobilitat es reparteix a parts iguals entre el vehicle privat i el transport col·lectiu quedant un 13% per als no motoritzats. Per als desplaçaments intramunicipals peu i bicicleta suposen un 79% i vehicle privat i transport públic es reparteixen un 10%. L'estudi afirma que el repartiment modal del sector seguirà aquest esquema, per tant fa un càlcul pel total de desplaçaments que resulta:

Repartiment modal proposat	A PEU - BICICLETA	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT
% quota modal	44,0%	28,0%	28,0%
Viatges / dia feiner	3.013	1.927	1.927

4. Mobilitat en vehicle privat

L'estudi esmenta quines són les connexions més destacades des de l'avinguda Carrilet. Fa una justificació global sobre la capacitat de la xarxa viària tanmateix es troba a faltar un treball més de detall tenint en compte les hores punta i els vials concrets del sector.

5. Xarxa de transport públic

L'estudi concreta que l'oferta de transport públic és molt completa tant a nivell municipal com intermunicipal, es disposa de xarxa d'autobusos, metro, FGC i Rodalies.

Tot i que l'apartat referent a oferta de transport públic no conté més informació (quines són les línies que hi donen servei, quins són els horaris, quina és la localització de les parades i distàncies fins al sector, etc), l'estudi aporta un plànol on s'observa que el sector es troba molt proper a la parada de metro i FGC d'avinguda Carrilet, així com a una distància assumible des de Renfe l'Hospitalet i amb nombroses parades de bus a les immediacions del sector. L'estudi fa una anàlisi de la capacitat de la xarxa ferroviària però no hi ha de nou informació sobre els nivells de saturació de la xarxa d'autobusos en hora punta.

6. Mobilitat a peu i en bicicleta

L'estudi aporta informació relativa a les xarxes existents per als modes no motoritzats (existència o no de carrils bici o zones 30, amplitud i estat de les voreres, etc) ara bé es troba a faltar una major precisió per a la xarxa de vianants.

7. Incidència de la mobilitat generada

L'estudi afirma que al distribució modal mantindrà la tendència actual de repartiment homogeni de l'ús del vehicle privat i transport col·lectiu pel que fa als modes motoritzats. Tanmateix la proposta global de desplaçaments l'anar a peu i el transport públic dominen sobre el vehicle privat que tan sols representa un 28% del total de la mobilitat

L'estudi no fa cap concreció quant a la capacitat de les xarxes d'autobusos actuals per tal d'absorbir la nova mobilitat, durant l'hora punta. Si ho fa respecte a la resta de modes.

8. Estimació de la demanda d'aparcament de turismes, motocicletes i bicicletes

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. Aplicant els valors dels annexos II i III del Decret 344/2006 resulta com a mínim els valors següents,

Usos	Àrea (m²)	Sostre edificable (m²)	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turisme	Total aparcaments motocicleta
comercial		5.135,00	51	86	
oficines		30.579,00	306	510	
industrial		29.942,00	299	299	
altres equipaments		6.566,00	66		
zona verda	3.304,00		33		
Vialitat	5.215,00				
TOTAL	32.828,00	72.222,00	755	895	0

Respecte de les places fora de la via pública destinades a **aparcament de bicicletes**, l'estudi incorpora els valors del Decret. Es recomanacions que es fan són correctes.

Quant a l'aparcament de vehicles, l'estudi afirma que es vincula l'oferta a la Normativa municipal, i que l'accés als aparcaments soterranis es realitzarà des de la xarxa secundària, evitant l'ús de l'avinguda Carrilet per afectar el menys possible a la

fluïdesa del trànsit. Des de la redacció del present informe es conclou que per als usos comercials, d'oficines i industrials, caldrà disposar d'una oferta d'unes 900 places.

Des de la redacció del present informe s'incideix en què cal garantir que a calçada se senyalitzen places per a motocicletes, per evitar que aquestes aparquin sobre les voreres.

9. Mesures correctores

Xarxa de transport públic

L'estudi concreta que el PMU no comporta cap modificació sobre la xarxa de transport col·lectiu.

Xarxa bàsica per a vehicles

L'estudi afirma que la xarxa viària i la relació amb l'illa afectada tenen capacitat suficient per absorbir la mobilitat generada.

Segons s'observa a la memòria urbanística es preveu un nou vial de trànsit rodat (d'ús intern) que divideix l'illa en dos.

Xarxa de vianants

L'estudi afirma que es preveu un vial de prioritat invertida que travessarà el sector que, juntament amb les zones verdes, garantirà l'accés als vianants. No es concreten les característiques dels espais destinats als vianants.

Xarxa de carrils bicicleta

Es proposa la xarxa de bicicletes del sector i es connecta amb la xarxa actual i futura de la ciutat.

10. Proposta de finançament

L'estudi no fa cap proposta de finançament, ja que no proposa modificar el transport públic.

11. Indicadors de gènere

L'estudi incorpora els indicadors de gènere que exigeix el Decret i opina que en el sector no hi ha gaire diferències per gènere.

12. Incidència sobre l'ambient atmosfèric

L'estudi incorpora l'avaluació de la incidència sobre l'ambient atmosfèric que exigeix el Decret per als municipis declarats zona de protecció especial a l'ambient atmosfèric.

Hagués estat oportú estimar la reducció de contaminants pel canvi d'activitat de cara a la millora de la qualitat de l'aire.

13. Conclusions

Es considera que l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada de *Pla de Millora Urbana de l'illa delimitada per avinguda Carrilet, avinguda Fabregada, carrer Cobalt i avinguda Pau Casals*, a l'Hospitalet 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**.

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.

De tota manera se sol·licita a l'Ajuntament de L'Hospitalet que tingui en compte les recomanacions que es fan per part de l'Autoritat del Transport Metropolità pel que fa a valorar la incidència de la nova mobilitat sobre la xarxa d'autobusos i a la necessitat de preservar les voreres d'aparcaments de motocicletes.

Barcelona, 7 de juliol de 2009

Lluís Alegre i Valls
Cap del Servei de Mobilitat