

Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada associat a la Modificació Puntual del Polígon d'actuació n°1 del Pla de Millora Urbana de l'illa delimitada per l'avinguda del Carrilet, l'avinguda de la Fabregada, el carrer Cobalt i l'avinguda Pau Casals de l'Hospitalet de Llobregat

Municipi de l'Hospitalet de Llobregat
Comarca del Barcelonès

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'emeta el següent informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada de la *Modificació Puntual del Polígon d'actuació n°1 del Pla de Millora Urbana de l'illa delimitada per l'avinguda del Carrilet, l'avinguda de la Fabregada, el carrer Cobalt i l'avinguda Pau Casals de l'Hospitalet de Llobregat*.

1. Antecedents

L'àmbit del present modificació puntual de planejament s'ubica en l'illa delimitada per l'avinguda del Carrilet, l'avinguda de la Fabregada, el carrer Cobalt i l'avinguda Pau Casals de l'Hospitalet de Llobregat



Aquesta modificació aplica canvis en el Polígon d'Actuació número 1 del PMU de l'esmentada illa, i per tant estableix canvis sobre una figura de planejament derivat. Cal destacar que l'estudi de mobilitat generada del Pla de Millora Urbana de l'illa delimitada per avinguda Carrilet, avinguda Fabregada, carrer Cobalt i carrer Pau Casals va tenir l'informe favorable per part de l'ATM el juliol de 2009.

2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada de la *Modificació Puntual del Polígon d'actuació nº1 del Pla de Millora Urbana de l'illa delimitada per l'avinguda del Carrilet, l'avinguda de la Fabregada, el carrer Cobalt i l'avinguda Pau Casals de l'Hospitalet 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.

L'àmbit de la modificació puntual de planejament estableix una reducció del sostre d'oficines i comercial en favor d'un augment del sostre residencial i un lleuger increment en el sostre d'equipaments, tal com mostra la taula següent:

Usos	Planejament vigent	Planejament proposat
Ús residencial	0 m ² sostre	10.000 m ² sostre
Industrial	29.942 m ² sostre	29.942 m ² sostre
Comercial	5.135 m ² sostre	3.788,4 m ² sostre
Oficines	30.579 m ² sostre	21.925,6 m ² sostre
Equipaments	6.566 m ² sostre	7.066 m ² sostre
Zona verda	3.304 m ² sòl	3.304 m ² sòl

3. Estimació de la demanda de mobilitat generada per l'àmbit de la modificació

L'Estudi indica que el desenvolupament del planejament vigent suposa una mobilitat de 9.964 viatges/dia, mentre que el planejament proposat suposa **9.095 viatges/dia**, i per tant conclou que suposarà una reducció de 869 viatges/dia respecte al planejament vigent. En línies generals l'estudi utilitza les ràtios de mobilitat del Decret 344/2006, amb alguna petita diferència.

Taula resum de la mobilitat generada
(segons la documentació aportada i segons el Decret 344/2006)

Usos	Àrea (m ²)	Sostre edificable (m ²)	Viatges generats (m ²) (EAMG)	Total viatges generats (Decret)
residencial		10.000,00	1.000	1.000
comercial		3.788,41	1.854	1.894
oficines		21.925,60	3.289	3.289
industrial		29.942,00	1.497	1.497
Altres equipaments		7.066,00	1.413	1.413
zona verda	3.304,00		200	165
Altres sistemes	5.215,00			
TOTAL	32.828,00	72.722,01	9.095	9.259

Pel que fa al repartiment modal, s'ha utilitzat la informació de l'EMQ 2006 i l'enquesta de mobilitat de 2011 (Quadern de mobilitat de l'Hospitalet de 2011) i proposa un repartiment del 18% en vehicle privat, 25% en transport públic i 57% a peu o en bicicleta.

Taula resum del repartiment modal

Repartiment modal proposat	A PEU - BICICLETA	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT
% quota modal total	57%	25%	18%
Viatges / dia de màxima demanda	5.277	2.315	1.667

Des de la redacció del present informe s'accepta la mobilitat generada pel sector i el repartiment modal, si bé es considera que la quota de vehicle privat potser resulta baixa tenint en compte els usos previstos.

També s'accepta que respecte al planejament vigent la present modificació suposa una reducció en la mobilitat. No obstant això, **caldría que l'EAMG contrastés la mobilitat prevista en la modificació puntual respecte a la mobilitat actual, la qual és molt inferior a la que permet el planejament vigent.**

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 si bé es troba a faltar un treball més de detall tenint en compte les hores punta i els vials concrets del sector.

Recomanació 1.

Es recomana aportar informació dels recorreguts d'accés/sortida al sector. També caldría analitzar la situació actual en relació a la intensitat de trànsit i del nivell de servei d'aquesta xarxa viària.

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.

Així mateix, s'aporta informació sobre els horaris, recorregut i un plànol on es localitzen les parades i es pot observar la distància d'aquestes al sector.

Des de l'equip de redacció del present informe s'accepta la informació aportada.

Recomanació 2.

Es recomana aportar informació sobre els nivells d'ocupació actuals de l'oferta de transport públic (especialment 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.). També aporta informació sobre plànol dels pendents dels vials de l'entorn i indica que les voreres de l'entorn tenen una amplada igual o superior a 2,75 m. També en la cartografia es mostra la ubicació dels passos per a vianants de l'illa objecte de la modificació de planejament.

Recomanació 3.

Es troba a faltar l'anàlisi i característiques dels recorreguts entre el sector i l'oferta de transport públic del seu entorn.

Des de l'equip de redacció del present informe es considera vàlida la informació aportada.

Quant a la bicicleta s'indica que l'avinguda del Carrilet disposa de carril bici independent i a la zona hi ha diverses vies pacificades.

Des de l'equip redactor del present informe no s'ha pogut constatar que el tram de l'avinguda del Carrilet que confronta amb el sector disposa de carril bici, si bé aquesta és una infraestructura prevista en el Pla Director de la Bicicleta de l'Hospitalet de Llobregat i en el PMUS del municipi.

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 no motoritzats i el transport públic dominen sobre el vehicle privat que tan sols representa un 18% del total de la mobilitat.

L'estudi fa una aproximació de la capacitat genèrica de la xarxa viària de l'entorn i de l'oferta de transport públic, però no ho contrasta amb la demanda actual i per tant no pot realitzar correctament l'anàlisi de la incidència de la mobilitat generada sobre el conjunt de xarxes de mobilitat.

Des de l'equip de redacció del present informe es considera necessari **avaluar la capacitat de la xarxa viària en hora punta propera al sector i la connexió amb la resta de la xarxa principal propera**. De forma anàloga **caldrà aportar dades de la demanda actual de les diferents expedicions que realitzen parada a les parades que donaran servei al nou sector en hora punta**. Aquesta anàlisi caldrà fer-lo sobre l'increment de mobilitat previst respecte a la situació actual.

8. Estimació de la demanda d'aparcament

Pel que fa a les places d'aparcament a reservar fora calçada, el Decret 344/2006 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 o propers a estacions de ferrocarril i d'autobús interurbà.

En relació a la dotació d'aparcament de bicicletes, l'estudi en fa el càlcul segons les ràtios del Decret 344/2006, preveient una dotació per 871 places (862 si s'apliquen estrictament les ràtios del Decret).

Taula resum del dimensionament de l'aparcament

Usos	Àrea (m ²)	Sostre edificable (m ²)	Total aparcaments bicicleta (EAMG)	Total aparcaments bicicleta (Decret)
residencial		10.000,00	200	200
comercial		3.788,41	38	38
oficines		21.925,60	220	220
industrial		29.942,00	300	300
Altres equipaments		7.066,00	70	71
zona verda	3.304,00		43	33
TOTAL	32.828,00	72.722,01	871	862

En relació a la dotació d'aparcament per a turismes i motocicletes, l'estudi no en fa el càlcul i indica que es complirà amb la normativa municipal.

Recomanació 4.

Cal garantir que a calçada se senyalitzen places per a motocicletes, per evitar que aquestes aparquin sobre les voreres.

L'EAMG no fa referència al Reial Decret 1053/2014, en relació a la necessitat de complir amb les dotacions mínimes d'estructures per a la recàrrega de vehicles elèctrics, o com a mínim deixar la seva preinstal·lació, però no en fa el càlcul. **Cal preveure la dotació de punts de recàrrega per a vehicles elèctrics que es fixen en el Reial Decret 1053/2014.**

9. Distribució urbana de mercaderies

El Decret 344/2006 assenyala que resulta necessari la reserva de places d'aparcament a la xarxa viària, de dimensió 3 x 8 metres i destinades a càrrega i descàrrega de mercaderies. La ràtio que estableix és d'1 plaça/1.000 m² de superfície comercial i d'1 plaça per a casa 2.000 m² de sostre d'ús d'oficines.

Cal garantir la dotació de places de càrrega i descàrrega de mercaderies prevista al Decret 344/2006 i concretar-ne la ubicació.

10. Mesures correctores

Xarxa de transport públic

L'Estudi no proposa mesures correctores per a la xarxa de transport públic.

Xarxa bàsica per a vehicles

L'Estudi no proposa mesures correctores per a la xarxa de vehicles, excepte en un nou vial de trànsit rodat (d'ús intern) que divideix l'illa en dos.

Xarxa de vianants i bicicletes

L'Estudi no proposa mesures correctores per a la xarxa de vianants i bicicletes.

Es considera que **el sector ha d'incorporar les mesures previstes al PMUS de l'Hospitalet i al Pla Director de la Bicicleta del municipi en relació a l'ampliació de les voreres i a la previsió de disposar d'un carril bici a l'avinguda del Carrilet.**

11. Mobilitat i gènere

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

12. 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 inclou una avaluació de la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica, si bé no es preveuen altres mesures complementàries.

13. Finançament de les càrregues derivades de la mobilitat generada

L'Estudi no preveu el finançament de cap actuació vinculada a la millora de la mobilitat atès que no preveu cap actuació de millora.

14. Conclusions

L'estudi d'avaluació de la mobilitat de la *Modificació Puntual del Polígon d'actuació n°1 del Pla de Millora Urbana de l'illa delimitada per l'avinguda del Carrilet, l'avinguda de la Fabregada, el carrer Cobalt i l'avinguda Pau Casals de l'Hospitalet de Llobregat* compta amb els elements necessaris per 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:

- Cal que l'EAMG contrasti la mobilitat prevista en la modificació puntual respecte a la mobilitat actual, la qual és molt inferior a la que permet el planejament vigent.
- Cal analitzar correctament la incidència la mobilitat generada sobre la xarxa viària i la xarxa de transport públic.
- Cal preveure la dotació de punts de recàrrega per a vehicles elèctrics que es fixen en el Reial Decret 1053/2014.
- Cal garantir la dotació de places de càrrega i descàrrega de mercaderies prevista al Decret 344/2006 i concretar-ne la ubicació.
- El sector ha d'incorporar les mesures previstes al PMUS de l'Hospitalet i al Pla Director de la Bicicleta del municipi en relació a l'ampliació de les voreres i a la previsió de disposar d'un carril bici a l'avinguda del Carrilet.

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, 22 de febrer de 2019

Vistiplau

Xavier Sanyer Matías
Cap del Servei de Mobilitat

Lluís Alegre Valls
Director tècnic