

Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada per la Modificació puntual del PGM a les parcel·les situades a l'Av. de la Granvia, núm. 183 i 189, de l'Hospitalet de Llobregat

Municipi de l'Hospitalet de Llobregat

Comarca: Barcelonès

Promotor: Fonavi S.L.

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 puntual del PGM a les parcel·les situades a l'Av. de la Granvia, núm. 183 i 189, de l'Hospitalet de Llobregat*.

1. Antecedents

La *Modificació puntual del PGM a les parcel·les situades a l'Av. de la Granvia, núm. 183 i 189, de l'Hospitalet de Llobregat* es redacta amb l'objectiu d'introduir certes modificacions en la regulació d'usos i en les condicions de l'edificació de les dues parcel·les, qualificades pel PGM de sòl industrial, per tal de fer-hi possible l'activitat comercial i d'oficines.

L'àmbit de la present proposta de Modificació del PGM és el de les dues parcel·les situades a l'avinguda de la Granvia de l'Hospitalet números 183 i 189.

Les parcel·les objecte de la MPG es troben a l'illa delimitada per la Granvia, l'avinguda de Vilanova, el carrer de les Ciències i el carrer del Primer de Maig, a l'Hospitalet del Llobregat. L'emplaçament coincideix amb l'encreuament de la Granvia amb la línia de ferrocarril, en un punt mitjà entre la plaça Europa i l'Hospital de Bellvitge.



2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada de la *Modificació puntual del PGM a les parcel·les situades a l'Av. de la Granvia, núm. 183 i 189, de l'Hospitalet de Llobregat* 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.

Els objectius específics d'aquesta Modificació puntual del PGM són:

- Afegir com a usos admesos el d'oficines i el comercial.
- Adequar les condicions d'edificació a l'òptim desenvolupament dels nous usos admesos.

La superfície total de l'àmbit d'estudi és de 15.848 m².

3. Estimació de la demanda de mobilitat generada

D'acord amb els criteris d'avaluació de la mobilitat del Decret 344/2006, i al document d'"*Indicadors de mobilitat als grans equipaments comercials*", el desenvolupament del sector generarà **13.184 desplaçaments**.

Taula resum de la mobilitat generada (segons l'EAMG i segons el Decret 344/2006)

| Usos | Increment Sostre edificable (m ²) | Viatges generats (m ²) (Decret) | Total viatges generats (EAMG) |
|--------------|---|---|-------------------------------|
| Comercial | 11.581 | 5.791 | 11.118 |
| Oficines | 13.776 | 2.066 | 2.066 |
| TOTAL | 25.357 | 7.857 | 13.184 |

Tenint en compte la superfície prevista d'ús comercial del sector, **el desenvolupament del projecte de l'establiment o establiments comercials previstos esdevindrà una implantació singular a efectes del Decret 344/2006. En aquest sentit es recorda que els projectes de noves instal·lacions que tinguin la consideració d'implantació singular, hauran d'incorporar el corresponent estudi d'avaluació de la mobilitat generada en la seva tramitació.**

Per establir el total de desplaçaments generats per a usos comercials s'ha considerat la tipologia d'activitat comercial de "superfícies especialitzades" contemplada al document d'"*Indicadors de mobilitat als grans equipaments comercials*", en el qual es contemplen 92 viatges/100m² de visitants i 4 viatges/100m² pels treballadors durant un divendres feiner. Per tant, els desplaçaments tinguts en compte per als usos comercials és de 96 viatges/100m²st.

L'EAMG fa una proposta de repartiment modal segons l'estudi previ de la distribució horària dels desplaçaments de cada un dels usos, i a l'enquesta de mobilitat en dia feiner del 2013 on es mostren els desplaçaments externs i interns per modes de transport. La hipòtesi recollida a continuació, segons l'estudi, contempla la realitat de mobilitat actual i els criteris territorials del municipi.

Taula resum del repartiment modal

| Repartiment modal proposat | A PEU - BICICLETA | TRANSPORT PÚBLIC | VEHICLE PRIVAT |
|-------------------------------|-------------------|------------------|----------------|
| % quota modal | 7% | 34% | 59% |
| Viatges/dia de màxima demanda | 923 | 4.483 | 7.779 |

Segons aquest repartiment modal, l'estudi quantifica els desplaçaments realitzats en vehicle motoritzat (cotxe, moto i taxi) durant moments de màxima mobilitat (al migdia de 13-14 h i a la tarda de 18-19 h).

Per altra banda, també es quantifica la generació de viatges en transport públic i transports no motoritzats en hora punta (18-19h.) per cada un dels mitjans de transport.

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

4. Mobilitat en vehicle privat

L'estudi descriu les principals infraestructures viàries de l'entorn i les intensitats de trànsit que suporten. La xarxa viària que serveix la zona en estudi es presenta segons la xarxa de connexió externa i la xarxa de proximitat, d'accés al sector.

Per cada una de les xarxes l'estudi descriu els principals vials i les seves característiques i ho representa gràficament. Així mateix, també incorpora imatges de la xarxa viària de l'entorn de l'àmbit.

Pel que fa a les intensitats de trànsit, mostra les dades del PMUS de l'Hospitalet de Llobregat (2016), amb comptatges de vehicles i la hipòtesi d'increment de desplaçaments en vehicle privat.

Segons les diferents dades obtingudes, es constata que no hi ha nivells de saturació en hora punta a la xarxa viària que dona accés a l'àmbit d'estudi, exceptuant el ramal de sortida de la Granvia en sentit Barcelona, en la seva incorporació a la rotonda amb Salvador Espriu, el qual presenta congestió. L'EAMG mostra les intensitats de vehicles pels carrers que delimiten la parcel·la en estudi.

Finalment l'estudi localitza places d'aparcament en calçada entorn de l'àmbit. I deixa constància de l'elevada indisciplina durant una jornada laboral.

Des de l'equip de redacció del present estudi es considera suficient la informació aportada.

5. Xarxa de transport públic

L'estudi mostra que l'àmbit d'estudi està servit per línies d'autobús urbà (menys de 450 m), una estació de FGC (a 650 m), una estació de metro L1 (a 750 m) i una estació de Renfe (a 900 m).

L'EAMG detalla l'oferta actual de ferrocarril, amb els recorreguts de les 9 línies que tenen parada a l'estació de Gornal, l'horari, i la freqüència de pas. Incorpora imatges de les estacions i plànol del recorregut de les línies.

Per altra banda detalla informació dels autobusos urbans, els quals donen servei al sector 17 línies diürnes i 3 de nocturnes. En mostra el recorregut gràficament i en detalla la freqüència de pas.

Incorpora imatges de les estacions i plànol del recorregut de les línies de bus i ferrocarril.

Recomanació 1.

Es recomana incorporar informació de l'oferta del metro que dóna cobertura al sector donat que es troba dins el radi de 750 metres.

6. Mobilitat a peu i en bicicleta

L'estudi constata que el sector disposa de bones condicions pels desplaçaments a peu, amb una amplada de voreres que garanteix una bona accessibilitat i la presència de passos de vianants adaptats a persones amb mobilitat i visió reduïda.

Així i tot, a l'estudi es descriuen algunes disfuncions detectades que dificulten la mobilitat a peu. Es tracta de voreres ocupades per l'estacionament indegut de vehicles, la manca d'algun pas de vianants, l'ocupació de la vorera per vegetació arbustiva o mal estat dels escocells dels arbres.

Aquesta informació va acompanyada d'imatges dels diferents elements de la xarxa de vianants.

Respecte a la xarxa de bicicletes l'EAMG mostra gràficament els carrils bici de l'àmbit, així com les vies pacificades i les estacions de bicicletes actuals. Per tant l'àmbit queda connectat a la xarxa de carrils bici de l'Hospitalet de Llobregat per la Granvia de l'Hospitalet i l'av. de Vilanova.

L'estudi incorpora imatges de diferents punts dels carrils bici.

Des de l'equip de redacció del present estudi es considera suficient la informació aportada.

7. Incidència de la mobilitat generada

L'estudi indica que pel que fa a la xarxa de **transport públic**, l'oferta actual d'autobús podrà absorbir amb facilitat l'increment de demanda que es produirà en cada franja horària. Tot i això deixa constància que l'accés a les parades de l'av. Vilanova (1 per sentit), es detecta dèficit de pas de vianants per poder travessar el carrer Primer de maig.

Pel que fa als **desplaçaments a peu**, l'estudi conclou que es garanteixen itineraris accessibles de les parades de transport públic fins al sector en estudi. Es detecta, però, la necessitat de reforçar la connexió amb l'av. Vilanova, amb un pas de vianants per permetre el creuament del carrer Primer de Maig, a més a més de millorar les condicions d'alguns escocells, on la vegetació espessa malmet l'enrajolat de la vorera.

La **xarxa de bicicletes** conflueix fins abans de creuar la Granvia. L'EAMG determina que segons els accessos que disposin les futures activitats del sector, s'haurà de tenir en compte la continuïtat dels carrils bicicleta per accedir a aquestes activitats.

Respecte a la **xarxa de vehicles motoritzats** l'estudi preveu que amb la situació actual es podrà donar resposta a la nova demanda de mobilitat, sense que es contemplin nivells de trànsit que comportin saturació. Tot i això, l'estudi contempla nova ordenació segons el PDU de l'àmbit Granvia, el qual modifica els itineraris d'accés a l'àmbit d'estudi i es garantirà descongestionar la rotonda de la Granvia amb Miguel Hernández. L'estudi mostra situacions futures d'intensitats de trànsit amb les modificacions del PDU.

Des de l'equip redactor del present estudi accepta la informació aportada.

Recomanació 2.

Es recomana estudiar si la nova mobilitat generada tindrà un impacte amb altres modes de transport públic com el metro o la Renfe i si el servei actual podrà absorbir la nova mobilitat.

8. Estimació de la demanda d'aparcament

Pel que fa a les places d'aparcament a reservar a 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.

Taula resum del dimensionament de l'aparcament segons l'EAMG (entre parèntesis s'indica la previsió del Decret)

| Usos | Increment Sostre edificable (m²) | Total aparcaments bicicleta |
|--------------|----------------------------------|-----------------------------|
| Comercial | 11.581 | 116 (116) |
| Oficines | 13.776 | 138 (138) |
| TOTAL | 25.357 | 254 (254) |

L'estudi preveu una dotació de **254 places** d'aparcament per a bicicletes, seguint les directrius marcades pel Decret 344/2006.

Segons al repartiment modal i l'estudi de desplaçaments per modes per franges horàries, l'estudi preveu una demanda d'aparcament de bicicletes en hora de màxima demanda (11-12 h) de 47-48 places. De les 254 places per a bicicletes definides pel Decret, l'estudi considera que els promotors hauran de garantir la demanda màxima de places, però serà la implantació singular qui definirà la xifra de places final amb la possibilitat d'incrementar el nombre proposat, si la demanda ho requereix.

L'estudi proposa la instal·lació inicial de 72 places per a bicicletes (més del 50% de la demanda màxima de places estimada en hora punta).

El Real Decret 1053/2014 estableix una dotació mínima d'una plaça d'aparcament amb recàrrega de vehicle elèctric per a cada 40 places dels aparcaments o estacionaments de flotes privades, cooperatives o d'empreses. Així mateix, el RD 1053/2014 estableix que tots els edificis o estacionaments de nova construcció han d'incloure la instal·lació elèctrica específica per a la recàrrega de vehicles elèctrics per a cada plaça.

L'estudi considera que les activitats comercials i d'oficines hauran de prendre aquestes mesures a l'hora de planificar els respectius aparcaments. Però no quantifica el volum de places reservat, ja que només es preveu una reserva de places per a vehicles en usos residencials.

En relació a l'accessibilitat, la normativa vigent determina les reserves necessàries per a l'aparcament de PMR. A l'estudi de mobilitat no es quantifica la dotació d'un mínim de places destinades a PMR, tot i que mostra la legislació respectiva de l'ordre VIV/564/2010, el Codi d'Accessibilitat de Catalunya i la DBSUA Seguretat d'Utilització i Accessibilitat.

Des de l'equip redactor del present informe considera vàlida la informació facilitada.

9. Distribució Urbana de Mercaderies

El present estudi mostra la legislació que determina el Decret 344/2006. Determina que totes les maniobres de càrrega i descàrrega es desenvoluparan a l'interior de l'espai privat i l'afluència serà puntual.

L'EAMG conclou que el nombre de places de càrrega i descàrrega anirà en funció del repartiment del sostre, i s'haurà de complir amb el Decret 344/2006.

Per altra banda es considera que els locals comercials han de destinar per a magatzem un mínim d'un 10% del sostre, a l'interior de l'edifici o a terrenys edificables del mateix solar, llevat que es tracti d'activitats comercials que per les seves característiques especials, justifiquin adequadament la manca de necessitat de magatzem per als seus productes.

Des de l'equip redactor del present informe **considera que segons la superfície de sostre per cada un dels usos (comercial i d'oficines) es pot estimar el nombre de places de càrrega i descàrrega necessàries.**

10. Mesures correctores

L'estudi estableix un seguit de mesures referents a la xarxa viària, i la xarxa de modes no motoritzats:

- Reorganitzar l'entorn (senyalització horitzontal i vertical) del carrer Primer de maig si la sortida actual de camions no és necessària en un futur.
- Nou pas de vianants al carrer Primer de maig
- Reordenació de la intersecció del carrer Primer de maig amb Av. Vilanova (quan es defineixin els accessos de les diferents activitats), amb el canvi a un sol sentit de circulació del primer tram del carrer Primer de maig.
- Modificació del sentit de l'aparcament en semibateria de l'av. Vilanova per millorar la visibilitat i seguretat viària

11. Indicadors de gènere

L'Estudi incorpora dades referents a la mobilitat i gènere referents a l'Enquesta de mobilitat en dia feiner (2013) de la ciutat de Barcelona, ja que l'utilitza com a referència a l'àmbit d'estudi per la seva proximitat.

L'estudi incorpora propostes de millora per garantir que les polítiques públiques en matèria de mobilitat incorporin la perspectiva de gènere. Aquestes propostes estan orientades a millorar la conciliació laboral i familiar (accessibilitat, proximitat i horaris de pas i freqüència).

L'estudi remarca la necessitat d'integrar la seguretat viària en matèria de seguretat, sensibilització i foment de la mobilitat.

En el cas concret de les activitats en estudi, no es preveu la necessitat d'endegar propostes per reduir la discriminació per qüestions de gèneres, ja que es considera que la tipologia d'activitat prevista en l'àmbit no afectarà negativament a la discriminació per raó de gènere.

Des de l'equip redactor del present informe considera suficient la informació facilitada.

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 ha caracteritzat el consum de combustible dels vehicles i les emissions derivades de la mobilitat generada amb el suport de l'eina AMBIMOB-U.

Per calcular els consum de combustible i les emissions de la nova generació de mobilitat, s'ha considerat:

- Turismes: distància mitjana recorreguda de 20 km i una ocupació mitjana dels vehicles de 1,7 persones
- Motos: distància mitjana de desplaçaments de 8 km i una ocupació mitjana d'1,1 persones
- Transport públic per carretera: recorregut mitjà de 12 km i una ocupació mitjana de 40 passatgers.
- Taxis: distància mitjana recorreguda de 10 km i ocupació mitjana de 1,9 persones
- Conjunt de mitjans de transport: velocitat mitjana de 40km/h en vies congestionades, 50 km/h vies secundàries i 70 km/h xarxa viària principal.

El present estudi estima un volum d'emissions a l'atmosfera, en un horitzó de 6 anys, de **3.790 tones de gasos d'efecte hivernacle/any**, i de 3.589 tones amb un horitzó de 12 anys. Un volum de **12,14 emissions de NOx** amb un horitzó de 6 anys i de 10,05 NOx amb un horitzó de 12 anys. I finalment estima una emissió d'**1,48 PM₁₀** amb horitzó a 6 anys i de 1,34PM₁₀ amb horitzó a 12 anys.

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

Recomanació 3.

Es recomana incorporar mesures complementàries per minimitzar incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica, que incideixin tant els visitants (clients dels establiments comercials) com en les mercaderies.

13. Finançament de les càrregues derivades de la mobilitat generada

L'estudi mostra un cost estimat referent a les diferents correccions esmentades al punt 10 del present informe, així com el cost de la previsió instal·lació inicial de 36 barres tipus U-invertida d'aparcament de bicicletes (72 places).

A continuació es mostra la taula de costos estimats per l'EAMG:

| Descripció | Cost unitari | Amida. | Cost estimat (€) |
|--|--------------|--------|------------------|
| Sentit únic primer tram carrer Primer de Maig. Inclou senyalització horitzontal i vertical | 7.000 € | 1 | 7.000 € |
| Pas de vianants al carrer Primer de Maig | 8.000 € | 1 | 8.000 € |
| Reordenació intersecció Primer de maig – Av. Vilanova | 7.500 € | 1 | 6.500 € |
| Modificació aparcament semibateria Av. Vilanova | 4.000 | 1 | 4.000 € |
| Instal·lació de barra tipus U-invertida d'aparcament per a bicicletes ⁵ | 116 / ut | 36 | 4.140 € |
| TOTAL | | | 29.640 € |

14. Conclusions

Es considera que l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada per la *Modificació puntual del PGM a les parcel·les situades a l'Av. de la Granvia, núm. 183 i 189, 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** pel que fa 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 en la redacció dels corresponents projectes constructius o en les mesures de gestió que correspongui:

- El desenvolupament del projecte de l'establiment o establiments comercials previstos esdevindrà una implantació singular a efectes del Decret 344/2006. En aquest sentit es recorda que els projectes de noves instal·lacions que tinguin la consideració d'implantació singular, hauran d'incorporar el corresponent estudi d'avaluació de la mobilitat generada en la seva tramitació.
- És necessari estudiar si la nova mobilitat generada tindrà un impacte amb altres modes de transport públic com el metro o la Renfe i si el servei actual podrà absorbir la nova mobilitat
- Cal estimar el nombre de places de càrrega i descàrrega necessàries segons la superfície de sostre per cada un dels usos (comercial i d'oficines)

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, 16 d'abril de 2019

Vistiplau

Xavier Sanyer Matías
Cap del Servei de Mobilitat

Lluís Alegre Valls
Director tècnic