

Informe relatiu a l'estudi d'Avaluació de la Mobilitat Generada per la Modificació Puntual del Pla General Metropolità en l'àmbit de l'illa delimitada pels carrers Santa Eulàlia, Pujadas, Jansana i Salamina, de l'Hospitalet de Llobregat

Municipi de l'Hospitalet de Llobregat

Comarca: Barcelonès

Promotor: Agència de Desenvolupament Urbà de l'Hospitalet (ADU)

Redactor de l'EAMG: Jordi Artigas i Masdeu

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 General Metropolità en l'àmbit de l'illa delimitada pels carrers Santa Eulàlia, Pujadas, Jansana i Salamina, de l'Hospitalet de Llobregat*.

1. Antecedents

L'Hospitalet de Llobregat queda delimitat pels municipis de Barcelona, Esplugues, Cornellà i el Prat del Llobregat, i el marge esquerre del riu Llobregat.

L'àmbit de la proposta de modificació puntual del PGM abasta el conjunt de l'illa delimitada pels carrers Santa Eulàlia, Pujadas, Jansana i Salamina.



Amb data de juny de 2021, l'ATM va emetre un primer informe de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada per la Modificació Puntual del Pla General Metropolità en l'àmbit de l'illa delimitada pels carrers Santa Eulàlia, Pujadas, Jansana i Salamina, de l'Hospitalet de Llobregat, el qual es va considerar que no complia amb els elements necessaris per aconseguir una mobilitat sostenible, d'acord amb els principis de la Llei de Mobilitat 9/2003 i del mateix Decret 344/2006, per la qual cosa es va emetre un informe **desfavorable**.

El març del 2022, l'ATM ha rebut informació actualitzada d'aquest estudi. S'ha analitzat el contingut i per aquest motiu, s'emet el següent informe.

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 General Metropolità en l'àmbit de l'illa delimitada pels carrers Santa Eulàlia, Pujadas, Jansana i Salamina, 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.

En l'actualitat l'illa es troba ocupada, en la seva major part, per una implantació industrial dedicada a la fabricació d'aforadors i cremadors de gas, que es troba en funcionament, i una edificació residencial situada a l'extrem nord-oest.

L'àmbit de la modificació ocupa una superfície total de 8.775,52 m², dels quals, 6.485,69 m² corresponen a sòls qualificats de zona industrial (22a), i 2.289,83 m² corresponen a vialitat.

Es proposa una ordenació de l'illa que permeti alliberar la superfície més gran per a espais lliures i dotacions, acumular l'edificació en els dos fronts dels carrers Sant Eulàlia i Salamina, i obrir el nou espai lliure cap als fronts dels carrers Jansana i Pujadas.

3. Estimació de la demanda de mobilitat generada

El desenvolupament de la MPPGM preveu un increment de 136 habitatges nous, nou sòl comercial, d'equipaments i de zones verdes.

L'estudi calcula la mobilitat que hi ha actualment segons el comptatge directe de desplaçaments de treballadors/es de l'indústria, visites i transport de mercaderies; i segons l'aplicació del Decret (12.971,38m²st). Conclou que en l'actualitat es produeixen **649 desplaçaments diaris**.

Es calcula la nova mobilitat que generaran els usos objecte de la modificació puntual a partir de les ràtios que dicta el Decret 344/2006 de regulació d'estudis d'avaluació de la mobilitat generada, si bé en l'ús residencial considera una ocupació de 3 persones per habitatge.

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

Usos	Àrea (m ²)	Sostre edificable (m ²)	Nre. Habitatges	Viatges generats habitatge	Viatges generats (m ²) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
Residencial		11.674,24	136	1.224	1.167	1.167
Comercial		1.297,14			649	649
Equipaments		878,76			176	175
Zona verda	2.787,30				139	140
TOTAL	2.787,30	13.850,14	136	1.224	2.131	2.131

L'estudi conclou que considerant la mobilitat existent, la nova mobilitat generada representa **1.482 nous viatges diaris**.

Des de la redacció del present informe s'accepta la nova mobilitat proposada.

L'EAMG incorpora dades del parc de vehicles del 2019, i identifica els centres d'atracció de viatgers propers a la zona d'estudi.

Pel que fa als desplaçaments amb destí fora de l'Hospitalet de Llobregat es produeixen amb major proporció amb transport públic, mentre que els desplaçaments amb destí a l'Hospitalet de Llobregat el repartiment modal és més equilibrat entre transport públic i vehicle privat.

L'EAMG preveu un repartiment modal considerant l'EMO 2001 i l'EMQ 2006 de l'Hospitalet de Llobregat. Considera que el 47,1% dels desplaçaments seran interns al municipi i el 52,9% restant seran desplaçaments intermunicipals. L'EAMG també proposa repartiments modals diferenciats segons origen dels desplaçaments.

Taula resum del repartiment modal

Repartiment modal proposat	A PEU - BICICLETA	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT
% quota modal	44,1%	27,9%	28,0%
Viatges / dia de màxima demanda	940	592	597

DESPLAÇAMENTS INTERNS			
Repartiment modal proposat	A PEU - BICICLETA	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT
% quota modal	79,0%	10,0%	11,0%
Viatges / dia de màxima demanda	793	100	111
DESPLAÇAMENTS INTERMUNICIPALS			
Repartiment modal proposat	A PEU - BICICLETA	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT
% quota modal	13,0%	44,0%	43,0%
Viatges / dia de màxima demanda	146	496	485

Des de la redacció del present informe es considera vàlida aquesta proposta de repartiment modal.

4. Mobilitat en vehicle privat i aparcament

A l'Hospitalet del Llobregat es pot accedir per tres vies principals; la Ronda de Dalt des de l'oest, la Gran Via de les Corts Catalanes des del sud i la Carretera de Collblanc pel Nord est.

El carrer Santa Eulàlia representa un eix viari important dins de la xarxa interna de la ciutat, aquesta avinguda connecta directament amb la Ronda de Dalt. Alhora es destaca l'avinguda Carrilet com a via de connexió dins la xarxa municipal.

Es mostra gràficament la jerarquia viària del municipi.

S'aporten dades de la IMD en dia feiner de 7 vies on el PMU preveu actuacions a causa del soterrament de les vies de Renfe.

L'estudi incorpora informació de l'oferta d'aparcament proper, on a un radi inferior a 500 m trobem una reserva de 619 places d'aparcament (214 de rotació, 385 de lliures i 20 de pupil·latge). En l'actualitat no hi ha cap zona de càrrega i descàrrega de mercaderies a l'entorn proper ni adjacent al sector.

També s'incorpora informació gràfica amb els itineraris d'accés i sortida del sector, on tant l'accés com la sortida es poden efectuar, depenent de la seva procedència, pel carrer de Santa Eulàlia o l'avinguda del Carrilet.

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

5. Xarxa de transport públic

L'Hospitalet de Llobregat disposa d'una oferta molt completa de transport públic. Per analitzar la xarxa d'autobusos i el servei ferroviari es mostren els plànols del 2012 del PMU de l'Hospitalet referents a la ubicació de les parades i la seva cobertura, el recorregut de cada una de les línies, els horaris i la freqüència i dades de la demanda de les diferents línies d'autobús. Alhora s'incorporen dades de desplaçaments en autobús, metro, Trambaix, FGC, Renfe i turismes entre el 2005 i el 2007.

A part de la xarxa d'autobusos de la ciutat, l'estudi també incorpora informació de les diferents propostes de millora de les línies properes a l'àmbit d'actuació que estan incloses en el document "*Assistència tècnica per a l'estudi de mobilitat i realització de propostes de transport públic a diferents àmbits de l'AMB (maig del 2020)*".

L'estudi considera que l'àmbit té una cobertura total, ja que amb les parades d'autobús situades a 400 m hi ha una cobertura total del sector. A més a més, s'ha de sumar la parada de FGC l'Hospitalet – Av. del Carrilet (L8, S33, S4, S5, R5 i R6), la de metro Avinguda Carrilet (L1) i la de rodalies l'Hospitalet de Llobregat (C1, C3, C4 i C7).

No hi ha cap parada de taxi a un entorn proper ni a un radi inferior a 500 m del sector.

Segons l'EAMG, a partir de dades de Transmet del 2008 (ATM), la capacitat del transport públic a la zona de l'àmbit d'estudi és de 399.196 viatges/dia i compte amb una ocupació actual inferior al 100% de la seva ocupació.

Des de l'equip redactor del present informe s'accepta la informació aportada, tot i que **cal incloure dades més detallades i actualitzades de l'oferta i la demanda actual de transport públic, així com de l'estat i les característiques de les parades més properes.**

6. Mobilitat a peu i en bicicleta

L'estudi incorpora la informació gràfica de la xarxa per a vianants i bicicletes, així com d'aparcaments per a bicicletes, del PMU de l'Hospitalet de Llobregat.

També incorpora informació gràfica de l'amplada de les voreres del sector, la localització dels passos per a vianants i les parades d'autobús més properes, així com del carril bici existent que transcorre pel carrer de Santa Eulàlia i que, per tant, dona accés a l'àmbit.

Així mateix menciona que tots els carrers de l'àmbit tenen un pendent mínim i que, per tant, són aptes pels desplaçaments en modes no motoritzats.

En el document s'incorpora un mapa amb el carril bici situat al carrer Santa Eulàlia que permet la connexió del sector amb la resta de la xarxa pedalable del municipi.

Des de l'equip redactor del present informe considera, tot i la informació aportada, **que és necessari analitzar l'estat actual de la xarxa de vianants existent entorn del sector en estudi, així com els itineraris d'accés a les parades més properes de transport públic.** Alhora, referent a la xarxa per a bicicletes **cal analitzar amb més**

detall l'oferta i demanda actual de l'entorn de l'àmbit d'estudi, així com la infraestructura existent (xarxa pedalable i aparcaments).

7. Incidència de la mobilitat generada

De la **xarxa viària**, l'EAMG menciona que el canvi d'ús provocarà una disminució del trànsit de mercaderies i transport pesant. Considerant la capacitat teòrica d'una via urbana i un 8% dels desplaçaments en hora punta, es considera que la nova mobilitat generada podrà ser absorbida amb la xarxa viària actual.

Amb relació al **transport públic**, l'estudi menciona el nombre total d'expedicions diàries en autobús i la capacitat del metro, ferrocarrils i rodalies segons Xifres Transmet de 2008 (ATM). Conclou que, ja que l'ocupació actual no és del 100%, la nova mobilitat generada podrà ser absorbida per l'oferta actual.

Des de l'equip redactor del present informe destaca que a l'hora de calcular la incidència s'han considerat 1.908 passatgers diaris en transport públic i 1.937 viatges/dia en vehicle privat. Aquests valors no concorden amb el repartiment modal previst i, per tant es recomana de revisar.

8. Estimació de la demanda d'aparcament

El Decret 344/2006 obliga a reservar places fora de la via pública destinades a l'aparcament de bicicletes per a tots els usos, i per a turismes i motocicletes només en cas dels usos residencials.

Per la reserva d'aparcament de vehicle privat, l'EAMG aplica la normativa municipal, la qual considera les següents ràtios:

- 1,5 places d'aparcament/ habitatge de superfície construïda entre 90 i 150 m².
- 1 plaça d'aparcament per cada 400 m² de superfície de local comercial.
- 1 plaça d'aparcament per cada 100 m² de superfície d'equipament.

La via d'accés als aparcaments soterranis dels edificis, es procurarà des de la xarxa secundària, evitant la connexió directa amb els carrers Santa Eulàlia i Jansana per penalitzar el menys possible la fluïdesa del trànsit de la zona.

La següent taula mostra el dimensionament de l'aparcament segons l'EAMG (entre parèntesis) i segons les ràtios previstes pel Decret 344/2006.

Usos	Àrea (m ²)	Sostre edificable (m ²)	Nre. Habitatges	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turismes	Total aparcaments motocicletes
Residencial		11.674,24	136	272 (272)	136 (175)	68 (0)
Comercial		1.297,14		13 (13)	0 (3)	0 (-)
Equipaments		878,76		9 (9)	0 (88)	0 (-)
Zona verda	2.787,30			28 (28)		
TOTAL	2.787,30	13.850,14	136,00	322 (322)	136 (266)	68 (0)

Des de l'equip redactor del present informe s'accepta les ràtios aplicades per a bicicletes i turismes.

L'estudi preveu la reserva de punts de recàrrega per a vehicles elèctrics, tal com dicta el Reial Decret 1053/2014. Preveu la reserva de 7 places d'aparcament amb punts de recàrrega, així com les instal·lacions per a la recàrrega en totes les places d'aparcament i la instal·lació de dos punts de recàrrega per a vehicles elèctrics a la via pública, enfront del carrer Salamina.

Amb relació a les places per a PMR, l'estudi segueix el Codi d'Accessibilitat de Catalunya amb la previsió de la reserva d'una plaça per a PMR per a cada 40 places d'aparcament. Així doncs, l'estudi preveu la reserva de 7 places d'aparcament per a persones amb mobilitat reduïda.

Des de l'equip de redacció del present informe s'accepta la reserva de places amb punts de recàrrega i per a PMR.

9. Distribució Urbana de Mercaderies

Segons el Decret 344/2006 d'estudis d'avaluació de la mobilitat generada, s'ha de preveure una reserva de places d'aparcament per a les operacions de càrrega i descàrrega en les superfícies amb un ús comercial i d'oficines.

L'estudi preveu la reserva d'una plaça d'aparcament per a les operacions de càrrega i descàrrega de mercaderies, que permetrà donar servei a les futures activitats comercials o de restauració.

Aquesta zona de càrrega i descàrrega es preveu situar-la en el front del carrer Salamina, que és l'eix pel qual es produiran les entrades i sortides als futurs aparcaments del sector i, per tant, no produiran afectacions sobre la circulació dels eixos dels carrers de Santa Eulàlia i Jansana.

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

10. Mesures correctores

Xarxa bàsica per a vehicles

El projecte preveu a un vial principal rodat (carrer Salamina) amb la velocitat limitada a 30km/h. També contempla la reurbanització del carrer Pujades, tot convertint-lo en un eix de vianants amb circulació restringida per accessos a vehicles de servei i emergències.

Totes les interseccions dels vials del sector amb els carrers actuals es duran a terme amb només girs a la dreta, regulades amb sensors o mitjançant la senyalització adient.

També preveu la implantació de nova senyalització de reducció de velocitat i de restricció de circulació.

Amb relació a l'aparcament, l'estudi preveu la instal·lació de recàrrega elèctrica per a totes les places, la construcció de 7 punts de recàrrega elèctrica, la dotació de 7 places d'aparcament per PMR. També es preveu la instal·lació de dos punts per a recàrrega per a vehicles elèctrics a la via pública, enfront del carrer Salamina.

També hi ha la reserva d'una plaça per a les operacions de càrrega i descàrrega de mercaderies.

Xarxa de transport públic

L'estudi menciona que el PDI 2001-2010 preveu actuacions de millora i ampliació de l'L1 del metro.

A part, l'estudi preveu la instal·lació d'una parada de bus, amb tipologia marquesina i dotada d'informació, en el front del carrer de Santa Eulàlia.

Xarxa de vianants i bicicletes

El projecte preveu generar una xarxa interna per connectar el sector amb les illes del voltant i els principals pols d'atracció.

A part del vial principal rodat, es preveu la creació de vials de prioritat invertida, per garantir els desplaçaments dels modes no motoritzats.

Ahora s'afirma que la zona destinada a vianants i bicicletes es trobarà prou il·luminada i amb els passos senyalitzats, així com amb paviment adaptat per a persones amb mobilitat reduïda i discapacitat visual.

També es preveu la connexió directa entre els edificis i l'espai públic cap al carril bici existent al carrer Santa Eulàlia mitjançant la senyalització de dos recorreguts de bicicletes, un a través del carrer Jansana, que s'incorporarà a la nova urbanització, i l'altre al carrer Salamina.

Amb relació a l'aparcament, l'estudi proposa la reserva de les places d'aparcament per a bicicletes a dins dels edificis, així com la instal·lació d'un aparcament per a bicicletes en l'àmbit de la futura plaça que es preveu en l'entorn del nou equipament amb capacitat per a 20 bicicletes.

Des de l'equip de redacció del present informe s'accepten les mesures proposades.

11. Indicadors de gènere

L'Estudi incorpora dades referents a la mobilitat i gènere. Quantifica un major ús del transport públic i els modes no motoritzats per part de les dones.

Tot i així, conclou que la diferència que hi ha entre gènere és molt petita i no considera necessari una anàlisi més detallada.

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.

Per calcular les emissions de la nova mobilitat generada considera els següents desplaçaments i consums:

Tipus de vehicle	Desplaçaments	Distància mitjana	Consum mitja	Km recorreguts	Consum
Turisme	433	9,9Km	0,93 l/des	4.286,70	402,69 l
Autobús	592	13,53 Km	4,46 l/des	8.009,76	2.640,32l
Furgonetes i altres	80	9,9 Km	1,58 l/des	792	126,40 l
Motocicletes	73	9,9Km	0,591/des	722,70	43,14 l

L'estudi calcula les emissions de CO, NO_x, HC, CO₂ i SO₂ per diferents tipus de vehicle.

Tipus de vehicles	CO	NO _x	HC	CO ₂	SO ₂
Turismes	736,10	346,40	216,50	143.323	34,64
Autobús	10.656	9.176	710	685.536	1.006,40
Furgonetes	4.432	240	480	39.840	14,40
Motocicletes	1.138,80	7,30	949	11.899	-
TOTAL	16.962,90	9.769,70	8.749,50	880.598	1.055,44

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

13. Finançament de les càrregues derivades de la mobilitat generada

L'estudi preveu que els costos generats per l'increment de la mobilitat tindran un cost de 501.450 €, els quals aniran a càrrec del promotor.

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

14. Conclusions

L'Estudi d'Avaluació de la *Modificació Puntual del Pla General Metropolità en l'àmbit de l'illa delimitada pels carrers Santa Eulàlia, Pujadas, Jansana i Salamina, de l'Hospitalet de Llobregat*, compta amb bona part dels elements necessaris per aconseguir una mobilitat sostenible, d'acord amb els principis de la Llei de 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 incloure dades més detallades i actualitzades de l'oferta i la demanda actual de transport públic, així com de l'estat i les característiques de les parades més properes.

- És necessari analitzar l'estat actual de la xarxa de vianants existent entorn del sector en estudi i els itineraris d'accés a les parades més properes de transport públic.
- Cal analitzar amb més detall, de la xarxa pedalable, l'oferta i demanda actual de l'entorn de l'àmbit d'estudi, així com la infraestructura existent.

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.

Lluís Alegre Valls
Director de l'Àrea de Mobilitat