

2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'estudi d'Avaluació de la Mobilitat Generada per la Modificació del Pla General Metropolità de l'àmbit discontinu format per les parcel·les del carrer Botànica 53 i Mileva Maric 73, 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.

L'objecte de la modificació puntual del PGM és canviar la qualificació urbanística de la parcel·la del carrer Botànica per tal de possibilitar la creació d'una zona destinada a l'ús hotel·ler (pas de sòl d'ús industrial a terciari-hotel·ler). Aquest compta amb una parcel·la d'uns 1.186 m² de sòl i es fixa un sostre màxim de 2.894,4 m². Es preveu que disposi de 50 habitacions dobles i 75 d'individuals i per tant un màxim de 175 places hoteleres.

Per altra banda, a la parcel·la del carrer Mileva Maric, que té la qualificació d'ús d'habitatge es passa a l'ús de parcs i jardins (que ja és l'ús existent consolidat avui dia). Aquesta parcel·la té una superfície de 518 m².

3. Estimació de la demanda de mobilitat generada

El desenvolupament de la MPPGM preveu un increment de mobilitat vinculat al nou hotel del carrer Botànica 53.

L'estudi calcula la mobilitat futura comptant en conjunt d'habitacions (125 places) i considera una mobilitat de 7 viatges/habitació. Per altra banda, hi suma un 10% més de mobilitat vinculada a persones treballadores i altres usuaris. Globalment s'estima una nova mobilitat de **963 desplaçaments diaris**.

S'indica que la mobilitat vinculada a la zona verda, ja és existent i per tant no es té en compte.

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

| Usos | Àrea (m ²) | Sostre edificable (m ²) | Viatges generats (m ²) (Decret) | Total viatges generats (EAMG) |
|-----------------|------------------------|-------------------------------------|---|-------------------------------|
| equip. hotelers | 1.186,00 | 2.894,40 | 579 | 963 |
| zona verda | 518,00 | | 26 | |
| TOTAL | 1.704,00 | 2.894,40 | 605 | 963 |

Des de la redacció del present informe es considera vàlida la mobilitat generada considerada.

L'EAMG incorpora dades del parc de vehicles de l'Hospitalet de Llobregat, i analitza el patró de mobilitat de la ciutat (àmbit geogràfic, repartiment modal, motiu de desplaçament...) segons dades de l'enquesta de mobilitat obligada de 2011, dades del PMUS de l'Hospitalet de Llobregat i dades de l'EMEF de 2019. Estableix un ajust d'aquest repartiment modal segons les característiques dels perfils dels usuaris de l'hotel, diferenciant turistes i persones treballadores.

Taula resum del repartiment modal

| Repartiment modal proposat | A PEU - BICICLETA | TRANSPORT PÚBLIC | VEHICLE PRIVAT |
|---------------------------------|-------------------|------------------|----------------|
| % quota modal | 47,7% | 43,3% | 8,9% |
| Viatges / dia de màxima demanda | 454 | 412 | 85 |

Des de la redacció del present informe es considera vàlida aquesta proposta de repartiment modal, si bé es recomana de corregir el desajust en relació al nombre total de desplaçaments (951 desplaçaments vers els 963 considerats en la mobilitat total).

4. Mobilitat en vehicle privat i aparcament

Es descriu la xarxa viària d'àmbit metropolità, formada per la C-31, la B-10, la B-20, la B-23 i la carretera N-340. Aquesta xarxa es complementa amb altres vials que serveixen d'accés a les ciutats de Barcelona i Cornellà (carretera de l'Hospitalet, av. del Carrilet, Santa Eulàlia-Constitució, Carretera del Prat-Ciències, Botànica-Foc, Motors i Travessera de les Corts).

S'aporta informació de la intensitat de trànsit de les vies interurbanes i urbanes amb incidència sobre l'àmbit d'estudi, si bé en tots els casos corresponen a dades de l'any 2016.

Es fa una descripció més detallada de les característiques de les principals vies d'accés: av. Joan Carles I carrer de la Botànica, i els mostra la jerarquització viària de l'entorn del sector.

Finalment, també s'adjunta informació referent a l'oferta d'aparcament propera.

Des de l'equip de redacció del present informe **es troba a faltar una anàlisi sobre els itineraris d'accés i sortida del sector** (indicant la ubicació del punt d'accés a l'aparcament), **així com determinar el nivell de servei actual de la xarxa viària propera.**

5. Xarxa de transport públic

L'Hospitalet de Llobregat disposa d'una oferta molt completa de transport públic. L'estudi mostra l'oferta de transport públic global de la ciutat i posteriorment es detalla l'oferta que dona servei a l'àmbit d'estudi.

En relació al servei de bus, les línies 79 i V1 tenen parada just al costat de l'àmbit, i s'indica l'horari de servei, el recorregut i la freqüència de pas.

Per altra banda, just al costat del futur hotel, hi ha l'estació de metro L9 Sud – Fira.

Finalment al mateix carrer de la Botànica, però uns metres més a l'est, hi ha una parada de taxis que dona servei al complex Fira de Barcelona.

Des de l'equip redactor del present informe **es troba a faltar aportar informació actualitzada de la demanda dels serveis de transport públic.**

6. Mobilitat a peu i en bicicleta

L'estudi localitza els pols de mobilitat comercials i econòmics, educatius i esportius de l'entorn del sector. També incorpora la informació gràfica de la xarxa per a vianants, indicant sobre plànol els recorreguts de vianants i bicicletes, els passos per a vianants, el tipus de cruïlla (semaforitzada o no) i els aparcaments del sistema Bicibox.

Com a principals mancances s'assenyala l'elevat trànsit de vehicles a l'avinguda de Joan Carles I i al carrer de la Botànica, l'amplada de la vorera del carrer de la Botànica i el tram de carril bici que transcorre per l'espai de vorera a la cruïlla de davant del sector.

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

7. Incidència de la mobilitat generada

De la **xarxa viària**, l'EAMG menciona que el canvi d'ús provocarà un increment de només 85 desplaçaments en vehicle privat, valor que considera totalment assumible tenint en compte les xarxes de l'entorn.

En relació al transport públic, els 412 desplaçaments previstos suposen un increment de només del 0,82% en la demanda actual de la L9 Sud.

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.

En el cas dels aparcaments per a turismes, la normativa del PGM requereix una plaça d'aparcament per cada tres habitacions dobles o l'equivalent de senzilles. Aplicant aquesta ràtio a l'establiment, en resultarien necessàries 29 places d'aparcament, si bé l'estudi de mobilitat fixa aquesta dotació en 17 places.

Tenint en compte la mobilitat prevista i l'oferta de transport públic propera, s'accepta aquesta reducció en la dotació d'aparcament.

En relació a l'aparcament per a bicicletes, l'EAMG en preveu una reserva per a 29 places, en aplicació de les ràtios del Decret 344, indicant que caldrà que la seva ubicació sigui en un lloc segur.

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 (m²) | Sostre edificable (m²) | Total aparcaments bicicleta | Total aparcaments | Total aparcaments motocicleta |
|-----------------|-----------|------------------------|-----------------------------|-------------------|-------------------------------|
| equip. hotelers | 1.186,00 | 2.894,40 | 29 (29) | 0 (17) | 0 (0) |
| zona verda | 518,00 | | 5 | | |
| TOTAL | 1.704,00 | 2.894,40 | 34 (29) | 0 (17) | 0 (0) |

Des de l'equip redactor del present informe **es considera necessari preveure la dotació d'aparcament per a bicicletes en el subàmbit corresponent a la zona verda** (encara que ja sigui un sector existent i consolidat).

En relació a la reserva de places per a PMR, i **tenint en compte la dotació d'aparcament de turismes que li pertocaria segons la normativa PGM, es considera necessari preveure la reserva mínima d'una plaça** (i no fixar-ho com a una recomanació tal com s'indica en l'EAMG).

Recomanació 1.

Es recomana de preveure places per a la recàrrega de vehicles elèctrics d'acord amb el Real Decret 1053/2014.

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.

Recomanació 2.

Tenint en compte les necessitats de càrrega i descàrrega d'un establiment hotel·ler, es recomana disposar d'un espai per a càrrega i descàrrega a fora de la via pública.

10. Mesures correctores

Més enllà de preveure una dotació d'aparcament a fora de la via pública, l'EAMG només considera com a mesura correctora instal·lar una banda transversal d'alerta al carrer de la Botànica 55-57, com a mesura de reducció de la velocitat del trànsit rodat.

Per contra cita alguns aspectes de millora que no considera que han de ser vinculables al desenvolupament del sector. Aquest són:

- La millora de l'amplada de la vorera en algun dels vials de l'entorn.
- Ampliació del carril bici en l'àmbit del carrer de la Botànica vers el carrer Foc, i completar el carril bici de l'avinguda Joan Carles I.
- Instal·lar una estació de Bicibox a prop de la parada L9 Sud Fira.

Des de l'equip redactor del present informe no s'accepta aquesta proposta i **es considera necessària l'aplicació de mesures correctores complementàries que millorin l'accessibilitat a peu i en bicicleta entorn del sector** (per exemple fent l'adaptació completa passos per a vianants de l'entorn per a les persones amb discapacitat visual, o bé participant de forma proporcional en les millores que se citen en l'EAMG).

11. Indicadors de gènere

L'Estudi incorpora dades generals referents a la mobilitat i gènere, corresponents a l'EMEF de l'any 2019.

Així mateix es planteja com a mesures correctores relacionades, que els promotors de l'hotel instal·laran una il·luminació més potent en els accessos principals per a vianants i als punts d'accés al transport públic.

També caldrà garantir l'adaptació de l'hotel i entorn immediat per a les persones amb la mobilitat reduïda.

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'EAMG no aporta cap informació al respecte.

Cal aportar l'avaluació de la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica.

13. Finançament de les càrregues derivades de la mobilitat generada

L'article 19 del Decret 344/2006, de 19 de setembre, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada, indica que cal incorporar a la memòria una proposta de finançament dels diferents costos generats per l'increment de mobilitat degut a la nova actuació i establir l'obligació dels promotors de participar en els costos d'implantació de l'increment dels serveis de transport públic mitjançant l'actualització a 10 anys del dèficit d'explotació del servei de transport públic de superfície en proporció a l'increment del nombre de línies o prolongació de les existents.

L'estudi inclou una previsió dels costos de les mesures considerades en el present EAMG.

14. Conclusions

L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada *per la Modificació del Pla General Metropolità de l'àmbit discontinu format per les parcel·les del carrer Botànica 53 i Mileva Maric 73, 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 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 una anàlisi sobre els itineraris d'accés i sortida del sector (en vehicle privat), així com determinar el nivell de servei actual de la xarxa viària propera.

- Cal aportar informació actualitzada de la demanda dels serveis de transport públic.
- Cal preveure la dotació d'aparcament per a bicicletes en el subàmbit corresponent a la zona verda.
- Cal preveure la reserva mínima d'una plaça per a PMR.
- Cal l'aplicació de mesures correctores complementàries que millorin l'accessibilitat a peu i en bicicleta entorn del sector.
- Cal aportar l'avaluació de la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica.

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.

Lluís Alegre Valls
Director de l'Àrea de
Mobilitat