Pla de mobilitat urbana sostenible de L'Hospitalet de Llobregat

Document I.
MEMÒRIA

Barcelona, Maig 2014

Diputació Barcelona · AMB Àrea Metropolitana de Barcelona · Ajuntament de L'Hospitalet · DOYMO Desarrollo Organización Movilidad · ineco

CRÈDITS

Direcció facultativa

Diputació de Barcelona

Paloma Sánchez-Contador Escudero
Enginyera de Camins, Canals i Ports
Cap de l'Oficina Tècnica de Mobilitat i Seguretat Viària
Gerència de Serveis d'Infraestructures Viàries i Mobilitat

Hugo Moreno Moreno
Enginyer Tècnic d'Obres Públiques
Cap de la Secció de Mobilitat i Seguretat viària
Gerència de Serveis d'Infraestructures Viàries i Mobilitat

Sergio Gallego Miralles
Enginyer Tècnic d'Obres Públiques
Tècnic de l'Oficina Tècnica de Mobilitat i Seguretat Viària
Gerència de Serveis d'Infraestructures Viàries i Mobilitat

Ajuntament de L'Hospitalet de Llobregat

Joan Mediavilla
Cap del Servei de Mobilitat

Manel Sabariego
Cap de Secció de Planificació i Gestió de la Mobilitat

Anna Fernández Carrió
Cap de Negociat Planificació i Control de la Mobilitat

Àrea Metropolitana de Barcelona
Direcció de Transport i Mobilitat
Direcció de Serveis Tècnics
de Transport i Mobilitat

Equip redactor

DOYMO

Juan Manuel Pérez
Director de Projectes

Mauricio Castro Benavides
Enginyer d'Obres Públiques

Óscar Herrero Motos
Geògraf

INECO

Eva Hitado Hernández
Enginyera de Camins, Canals i Ports

Laura Milena Riberos
Enginyera de Camins, Canals i Ports

Pablo Escrivá Moscardó
Enginyer de Camins, Canals i Ports

ÍNDEX

1. INTRODUCCIÓ 7

1.1. JUSTIFICACIÓ DE LA REDACCIÓ DEL PLA DE MOBILITAT URBANA. MARCS DE REFERÈNCIA 7
1.1.1. Marcs de referència europeus 7
1.1.2. Marcs de referència de l'Administració General de l'Estat (AGE) 7
1.1.3. Marcs de referència de la Generalitat de Catalunya 8
1.1.4. Marcs de referència de la Regió Metropolitana de Barcelona 9
1.1.5. Marcs de referència locals 12
1.2. ANTECEDENTS DEL MUNICIPI RELACIONATS AMB LA PLANIFICACIÓ I GESTIÓ DE LA MOBILITAT 13
1.2.1. Pla L'Hospitalet 2010 13
1.2.2. Pla Director de Mobilitat sostenible 15
1.2.3. Pla Director de la bicicleta de L'Hospitalet 18
1.2.4. Pacte per a la mobilitat a L'Hospitalet 19
1.2.5. Pla local de Seguretat Viària de L'Hospitalet de Llobregat (2007 – 2010) 22
1.2.6. Altres estudis 22
1.3. OBJECTIUS DEL PMU 23
1.4. FASES DE REDACCIÓ DEL PMU. ESTRUCTURA METODOLÒGICA 23

2. ANÀLISI TERRITORIAL I SOCIOECONÒMICA 28

2.1. SITUACIÓ GEOGRÀFICA, ESTRUCTURA TERRITORIAL I MORFOLOGIA 28
2.1.1. Estructura urbana 31
2.1.2. Divisió administrativa 32
2.2. ANÀLISI ECONÒMICA 33
2.2.1. Nivell de renda 33
2.2.2. Mercat laboral 33
2.2.3. Mercats ambulants i esdeveniments especials 35
2.3. ESTRUCTURA I DISTRIBUCIÓ DE LA POBLACIÓ 36
2.3.1. Densitat de població 36
2.3.2. Origen de la població 36
2.3.3. Distribució per nuclis 36
2.3.4. Piràmide demogràfica 37
2.3.5. Previsió del creixement de la població 39
2.3.6. Assentaments futurs 40
2.4. CENTRES D'ATRACCIÓ I GENERACIÓ DE VIATGES 41
2.4.1. Centres educatius 42
2.4.2. Centres sanitaris 43
2.4.3. Zones comercials 45
2.4.4. Centres Culturals 46
2.4.5. Polígons econòmics 46
2.5. PARC DE VEHICLES I DADES DE MOTORITZACIÓ 48

3. ANÀLISI DE L'OFERTA 50

3.1. XARXA DE VIANANTS 50
3.1.1. Tipologia de vies de vianants 50
3.1.2. Itineraris interiors als barris 52
3.1.3. Vials de connexió entre barris 59
3.1.4. Amplada de voreres 61
3.1.5. Pendents de voreres 63
3.1.6. Passos de vianants 66
3.1.7. Percepció de la qualitat de la mobilitat. Enquestes als vianants 69
3.2. XARXA DE CICLISTES 70
3.2.1. Normativa sobre circulació de bicicletes 70
3.2.2. Classificació de la xarxa ciclista 71
3.2.3. Connectivitat de la xarxa ciclista 75
3.2.4. Altres característiques de la xarxa ciclista. Direccionalitat i pendents 76
3.2.5. Aparcament de bicicletes 78
3.2.6. Previsions de futur. El Pla director de la bicicleta 79
3.3. XARXA DE TRANSPORT PÚBLIC 79
3.3.1. Xarxa d'autobusos 82

3.3.1.1. Autobusos AMB 83
3.3.1.2. Autobusos TMB 90
3.3.1.3. Dotació i accessibilitat parades 94
3.3.1.4. Dotació de carrils bus 96
3.3.1.5. Dotació semaforització específica 97
3.3.1.6. Punts de conflicte de la xarxa 97
3.3.2. Xarxa ferroviària 98
3.3.2.1. Metro 99
3.3.2.2. Trambaix 102
3.3.2.3. FGC 103
3.3.2.4. Rodalies 106
3.4. XARXA DE VEHICLES PRIVATS MOTORITZATS 107
3.4.1. Tipologia d'interseccions 111
3.4.2. Senyalització d'orientació 112
3.4.3. Itineraris vehicles pesants 113
3.5. TRANSPORT ADAPTAT 115
3.6. ACCESSOS A POLÍGONS INDUSTRIALS AMB TRANSPORT PÚBLIC 116
3.6.1. Localització dels polígons 116
3.6.2. Oferta d'autobusos als polígons 116
3.6.3. Oferta ferroviària als polígons 117
3.7. APARCAMENT 119
3.7.1. Antecedents 119
3.7.2. Oferta d'aparcament a via pública 119
3.7.3. Oferta fora de via pública 122
3.7.4. Parades de taxis 123
3.8. CÀRREGA I DESCÀRREGA 124
3.8.1. Classificació de les zones de càrrega i descàrrega 124
3.8.2. Anàlisi de la dotació de zones de càrrega i descàrrega 126

4. ANÀLISI DE LA DEMANDA 128

4.1. MOBILITAT GLOBAL 128
4.1.1. Enquesta Mobilitat Quotidiana (EMQ 2006) 128
4.2. DEMANDA A PEU 136
4.2.1. Dades globals 136
4.2.2. Desplaçaments de vianants 137
4.3. DEMANDA EN BICICLETA 145
4.4. DEMANDA EN TRANSPORT PÚBLIC 150
4.4.1. Demanda a la Xarxa d'autobusos 154
4.4.1.1. Xarxa d'AMB 158
4.4.1.2. Xarxa de TMB 161
4.4.2. Demanda a la xarxa Ferroviària 164
4.4.2.1. Demanda en Metro 167
4.4.2.2. Demanda en Trambaix 171
4.4.2.3. Demanda en FGC 175
4.4.2.4. Demanda en Rodalies 178
4.4.2.5. Punts d'intercanvi modal 179
4.4.3. Accessos a polígons industrials amb transport públic 180
4.4.3.1. Cobertura de la xarxa d'autobusos 180
4.4.3.2. Cobertura de la xarxa ferroviària 180
4.5. DEMANDA EN VEHICLE PRIVAT MOTORITZAT 181
4.5.1. Volum de la demanda en vehicle privat motoritzat 181
4.5.1.1. Resultats dels aforaments 182
4.5.1.2. Distribució horària del trànsit 187
4.5.1.3. Composició del trànsit. Tipologia de vehicles 188
4.5.2. Motiu del viatge 189
4.5.3. Taxi 189
4.5.4. Model per al vehicle privat motoritzat 191
4.5.4.1. Resultats del model. Intensitats mitjanes diàries 199
4.5.4.2. Resultats del model. Nombre de vehicles per quilòmetre 201
4.5.4.3. Resultats del model. Nombre de vehicles que accedeixen diàriament al municipi 201

4.5.4.4. Resultats del model. Itineraris de vehicles pesants 203
4.5.4.5. Resultats del model. Localització de cues i nivells de servei 204
4.6. DEMANDA TRANSPORT ADAPTAT 205
4.7. DEMANDA D'APARCAMENT 205
4.7.1. Situació de l'estacionament residencial 205
4.7.2. Situació de l'estacionament forà 206
4.7.3. Utilització de les ofertes d'aparcament per districtes 207
4.7.4. Ocupació nocturna 210
4.8. DEMANDA CÀRREGA I DESCÀRREGA 210
4.8.1. Seguiment de zones de càrrega i descàrrega (2010) 211
4.8.2.Actualització del seguiment 213
4.8.2.1. Resultats del seguiment 214
4.8.3 Anàlisi enquesta a comerciants 225

5. EXTERNALITATS DEL SISTEMA DE MOBILITAT 231

5.1. SEGURETAT VIÀRIA 231
5.1.1. Antecedents 231
5.1.2. Accidentabilitat 232
5.1.3. Actuacions en matèria de seguretat viària a L'Hospitalet durant l'any 2010 (PAM) 237
5.1.4. Punts i trams de concentració d'accidents 238
5.1.5. Anàlisi de la velocitat en els punts d'aforament 242
5.2. MEDI AMBIENT 244
5.2.1. Contaminació atmosfèrica 244
5.2.2. Contaminació acústica 245
5.2.3. Consum d'energia 247
5.2.4. L'ocupació del sòl 247

6. DIAGNOSI PARTICIPADA DE LA MOBILITAT 248

6.1. DIAGNOSI DE LA SITUACIÓ ACTUAL 248
6.1.1. Anàlisi de la mobilitat global 248
6.1.2. Diagnosi de la mobilitat a peu 251
6.1.3. Diagnosi de la mobilitat en bicicleta 257
6.1.4. Mobilitat en transport públic 259
6.1.5. Mobilitat en vehicle privat motoritzat 263
6.1.5.1. Els desplaçaments en transport privat 263
6.1.5.4. Nivell de saturació de la xarxa 265
6.1.6. Mobilitat en taxi 266
6.1.7. L'Aparcament 267
6.1.7.1. Situació de l'aparcament residencial 267
6.1.8. Seguretat viària 272
6.1.9. Accés a zones industrials i centres de treball 273
6.2. CARACTERITZACIÓ I DIAGNOSI DE LA SITUACIÓ PREVISTA. ESCENARI TENDENCIAL 274
6.2.1. Evolució de la mobilitat a L'Hospitalet 274
6.2.2. Previsió de noves infraestructures viàries 275
6.2.3. Actuacions sobre el transport públic previstes al Pla Director 2002 277
6.2.4. Prognosi de la mobilitat futura. Horitzó 2021 278

7. ESTABLIMENT D'OBJECTIUS. ESTUDI D'ALTERNATIVES 281

7.1. INTRODUCCIÓ 281
7.2. EL PACTE PER LA MOBILITAT DE L'HOSPITALET 282
7.3. OBJECTIUS DEL PMUS 283
7.4. ESTUDI D'ALTERNATIVES 287

8. PROPOSTES D'ACTUACIÓ 297

8.1. OBJECTIU 1: AFAVORIR LES CONDICIONES DE MOBILITAT DELS VIANANTS 298
8.1.1. Dissenyar xarxa d'itineraris segurs i accessibles per a tots els vianants. Crear una xarxa bàsica de vianants 298
8.1.2. Crear i millorar àrees de vianants i zones de prioritat invertida 300
8.1.3. Garantir l'accessibilitat universal 302
8.1.4. Fomentar la interrelació entre barris propers. Permeabilitzar les artèries viàries per al vianant 302

8.2. OBJECTIU 2: AUGMENTAR LA PARTICIPACIÓ DE LA BICICLETA 305
8.2.1.- Redefinir la xarxa d'itineraris ciclistes i resoldre punts febles detectats 305
8.2.2.- Ampliació de llocs d'aparcaments de bicicletes 306
8.2.3. Ampliació de llocs d'aparcaments de bicicletes de lloguer 307
8.3. OBJECTIU 3: PROMOURE LA UTILITZACIÓ DEL TRANSPORT PÚBLIC DAVANT DEL TRANSPORT PRIVAT, I OFERIR UN SISTEMA DE TRANSPORT COL·LECTIU DE QUALITAT I COMPETITIU 308
8.3.1. Dissenyar una xarxa de transport col·lectiu ajustada a la demanda potencial 308
8.3.2. Garantir l'accés al transport públic a les persones de mobilitat reduïda 313
8.3.3. Habilitar parades de transport públic ben equipades 314
8.4. OBJECTIU 4: FOMENTAR UN ÚS RACIONAL DEL COTXE 317
8.5. OBJECTIU 5: COMPATIBILITZAR L'OFERTA D'APARCAMENT AMB LA DEMANDA 322
8.6. OBJECTIU 6. GARANTIR UNA DISTRIBUCIÓ DE MERCADERIES ÀGIL I ORDENADA 324
8.7. OBJECTIU 7: FOMENTAR LA INTERMODALITAT COM A MESURA PER ASSOLIR UN ÚS EFICIENT DELS DIFERENTS MITJANS DE TRANSPORT 329
8.8. OBJECTIUS 8: MILLORAR LA MOBILITAT SEGURA MITJANÇANT LA REDUCCIÓ DE L'ACCIDENTABILITAT. 331
8.9. OBJECTIU 9: CONTROLAR PERIÒDICAMENT L'EVOLUCIÓ DELS PRINCIPALS CONTAMINANTS PROVOCATS PEL SECTOR DEL TRANSPORT (GEH, NOX I PM10) PER FER EL SEGUIMENT DELS EFECTES DE L'APLICACIÓ DE LES MESURES FIXADES PEL PMU 334
8.10. OBJECTIU 10: APROFITAR ELS AVENÇOS TECNOLÒGICS PER MILLORAR EL SISTEMA DE MOBILITAT 336
8.11. OBJECTIU 11: PREVEURE UNA CONFIGURACIÓ DE L'ESPAI PÚBLIC D'ACORD AMB EL MODEL DE MOBILITAT 338
8.12. OBJECTIU 12: SENSIBILITZAR LA CIUTADANIA I CONSCIENCIAR-LA DELS VALORS DELS OBJECTIUS DEL PACTE PER LA MOBILITAT. INFORMACIÓ, FORMACIÓ I EDUCACIÓ 342
9. INDICADORS PMUS DE L'HOSPITALET DE LLOBREGAT 345

DOCUMENT I. MEMÒRIA

1. INTRODUCCIÓ

1.1. Justificació de la redacció del pla de mobilitat urbana. Marcs de referència

Els plans de mobilitat urbana (PMU) són el document bàsic per a configurar les estratègies de mobilitat sostenible dels municipis de Catalunya. Tal i com s'estableix a la Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat, l'elaboració i l'aprovació dels PMU són obligatòries per als municipis que, d'acord amb la normativa de règim local o el corresponent pla director de mobilitat, hagin de prestar el servei de transport col·lectiu urbà de viatgers.

A més, el Pla Director de Mobilitat de la Regió Metropolitana de Barcelona planteja la realització dels PMU a tots els municipis que tinguin una població de dret de més de 20.000 habitants. Conseqüentment, L'Hospitalet de Llobregat, amb una població l'any 2008 de 253.782 habitants (Font: Idescat) ha de redactar un PMU del seu àmbit territorial, el que és objecte del present document.

Per l'elaboració del PMU, l'Ajuntament compta amb la col·laboració de la Diputació de Barcelona i l'Entitat Metropolitana del Transport EMT, que col·laboren de manera activa per tal d'aconseguir un planejament coherent en el desenvolupament del municipi, així com molt efectiu pel que fa a la seva execució.

Per la redacció del PMU s'han tingut en compte els següents referents i normatives:

1.1.1. Marcs de referència europeus

Llibre Blanc del transport de la Unió Europea

El PMU ha considerat les directrius del Llibre Blanc de la Unió Europea en el qual la Comissió Europea va insistir en la necessitat d'avançar cap a una major sostenibilitat del sistema de transport. La Comissió Europea ha publicat un nou Llibre Blanc del Transport, amb l'objectiu fixat per l'any 2050. El document inclou una sèrie de propostes amb la intenció de reduir la dependència d'Europa del petroli importat i disminuir les emissions de carboni en el transport en un 60%. També es proposa reduir les emissions contaminants a l'atmosfera entre un 80 i un 95% por sota dels nivells de 1990 per assolir l'objectiu de limitar el canvi climàtic en 2ºC per a 2050.

En aquest document s'estableixen les prioritats per l'any horitzó de 2020, amb la idea de potenciar els sistemes d'informació, gestió i pagament dels transports multimodals, així com avançar fins l'aplicació plena dels principis de "l'usuari pagador" i "qui contamina, paga" i del compromís del sector privat per assegurar el finançament per a futures inversions en transports.

1.1.2. Marcs de referència de l'Administració General de l'Estat (AGE)

Pla estratègic d'infraestructures i transport (PEIT) 2005-2020.

En aquest document s'inclouen dos objectius aplicables a la redacció dels PMU.

Objectiu de Cohesió social pel qual s'ha de donar garantia d'una accessibilitat universal mínima als serveis públics de tots els ciutadans, prestant especial atenció als grups vulnerables (nens, ancians, persones amb mobilitat reduïda...). En l'horitzó 2012 s'ha de garantir l'accés en transport públic a tots ells, aconseguint el 2020, a tot el territori, les condicions de qualitat definides pel Pla per als serveis de transport públic.

Objectiu de Cohesió territorial. Es planteja l'enfortiment de les xarxes de ciutats mitjançant l'impuls de serveis de transport públic interurbà específics i de coordinació de la gestió. S'espera aconseguir un repartiment modal en els viatges entre aquestes ciutats proper al repartiment existent en els desplaçaments urbans motoritzats

Així mateix l'accessibilitat en transport públic a zones de baixa densitat de població i nuclis dispersos o enclavats ha d'assolir uns nivells mínims, concertats amb les autoritats territorials competents, en l'any horitzó del pla (2020).

Estratègia espanyola per a la mobilitat sostenible (2009).

En l'apartat 6.1.12 i 6.1.1.17 d'aquest document es marquen les "DIRECTRIUS D'ACTUACIÓ EN EL MEDI URBÀ I METROPOLITÀ" en les que s'inclouen la redacció de PLANS DE MOBILITAT SOSTENIBLE.

Els plans de mobilitat urbana sostenible persegueixen impulsar un conjunt d'actuacions per aconseguir desplaçaments més sostenibles (a peu, bicicleta i transport públic), que siguin compatibles amb el creixement econòmic, aconseguint amb això una millor qualitat de vida per als ciutadans i futures generacions.

S'hauran implantar plans de mobilitat en tots els nuclis que prestin el servei de transport públic, sense excloure la possibilitat d'aplicació en ciutats de mida petita.

El contingut dels plans de mobilitat urbana sostenible s'ha d'adequar als criteris i orientacions establerts per la normativa en la matèria. Els plans de mobilitat urbana sostenible ha d'incloure com a mínim:

- un diagnòstic de la situació,
- els objectius a aconseguir,
- les mesures a adoptar, i
- els mecanismes de finançament i programa d'inversions.

Estratègia d'estalvi i eficiència energètica a Espanya (E4). Pla d'acció 2008-2012.

En aquest document es proposen les mesures de Canvi Modal entre les quals es destaquen la redacció de plans de mobilitat urbana. L'objectiu d'aquesta mesura és actuar sobre la mobilitat urbana per aconseguir canvis importants en el repartiment modal, amb una major participació dels mitjans més eficients de transport, en detriment de la utilització de l'ús del vehicle privat amb baixa ocupació, i fomentar l'ús de modes no consumidors d'energia fòssil, com la marxa a peu i la bicicleta.

Entre els elements que formen part d'un pla de mobilitat urbana, tant organitzatius com d'infraestructures, s'han d'incloure els següents:

- Intercanviadors modals.
- Regulació i pagament de l'estacionament.
- Pagament per l'ús d'infraestructures.
- Àrees amb restricció al trànsit.
- Foment de la mobilitat a peu i en bicicleta.
- Oferta de major qualitat de mitjans col·lectius.
- Serveis de transport flexibles, adaptats a la demanda.
- Centres logístics per a regular la càrrega i descàrrega.
- Tele treball.
- Centres de cotxe compartit.

1.1.3. Marcs de referència de la Generalitat de Catalunya

La Generalitat de Catalunya disposa de les següents Lleis i decrets reguladors de la redacció dels PMU.

- Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat
- Decret 362/2006, de 3 d'Octubre pel qual s'aproven les Directrius nacionals de mobilitat
- Decret 344/2006, de 19 de Setembre, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada
- Decret 466/2004, de 28 de Desembre, relatiu a determinats instruments de planificació de la mobilitat i al Consell de la Mobilitat
- Directrius Nacionals de Mobilitat

1.1.4. Marcs de referència de la Regió Metropolitana de Barcelona

Pla Director de Mobilitat de la Regió Metropolità de Barcelona

El Govern de la Generalitat aprova, el 2 de setembre de 2008, el Pla director de mobilitat de la Regió Metropolitana de Barcelona (pdM), que abasta la mobilitat del conjunt de l'àrea tenint en compte tots els modes de transport, tant de passatgers com de mercaderies, i fomenta els modes no motoritzats i el transport públic, amb la voluntat de garantir l'accessibilitat de la ciutadania, aconseguir uns desplaçaments sostenibles i segurs, i millorar l'eficiència del sistema en l'horitzó de l'any 2012.

El Pla director de mobilitat de la Regió Metropolitana de Barcelona és l'instrument bàsic que configura l'estratègia de mobilitat sostenible de tot el territori metropolità. D'acord amb l'article 17 del Decret 152/2007, de 10 de juliol, el Pla de mobilitat de la Regió Metropolitana de Barcelona ha de recollir mesures per assolir una reducció dels valors d'immissió de diòxid de nitrogen i partícules de diàmetre inferior a 10 micres a les vies principals i secundàries.

Les mesures del Pla són:

- Coordinar l'urbanisme amb la mobilitat.
- Fomentar una xarxa d'infraestructures de mobilitat segura i ben connectada.
- Gestionar la mobilitat i afavorir el transvasament modal.
- Millorar la qualitat del transport ferroviari.
- Assolir un transport públic de superfície accessible, eficaç i eficient.
- Modernitzar l'activitat logística i accelerar les infraestructures ferroviàries de mercaderies.
- Garantir l'accés sostenible als centres de treball.
- Promoure l'eficiència energètica i l'ús dels combustibles nets.
- Realitzar una gestió participativa dels objectius del Pla Director de Mobilitat.

Pla territorial metropolità de Barcelona

En data 20 d'abril de 2010, el Govern de Catalunya va aprovar definitivament el **Pla territorial metropolità de Barcelona.**

En coherència amb les determinacions del Pla territorial general, aquest Pla adopta les premisses a l'escala general de Catalunya que es presenten a continuació, les quals es concreten en criteris, de caràcter qualitatiu, per al tractament dels diversos components de les propostes d'ordenació, i en hipòtesis, de caràcter quantitatiu, que permeten definir diferents escenaris econòmics i demogràfics als quals les propostes d'ordenació ha de poder donar resposta.

Si bé sense una estricta exactitud conceptual, ja que la majoria de criteris sol tenir projecció en els tres sistemes en què s'articulen les propostes dels plans, sí que es pot assajar una

certa classificació en funció de la major implicació de cada criteri amb un o altre sistema. Les premisses definides que s'han considerat per la redacció del present PMU són:

- Sistema d'espais oberts
- Sistema d'assentaments
- Sistema de mobilitat

Mantenint la necessària coherència amb el planejament sectorial corresponent, les propostes d'infraestructures viàries i ferroviàries del PTMB concreten i completen les infraestructures planificades. Aquestes propostes tenen com a finalitats generals:

- Contribuir a estructurar espacialment els sistemes d'assentaments urbans.
- Assegurar uns nivells de connectivitat adequats a les previsions de desenvolupament dels assentaments urbans, amb especial atenció als àmbits de reforçament nodal metropolità.
- Vincular l'accessibilitat als usos del sòl que es prevegin en el territori, especialment pel que fa a l'activitat econòmica.
- Completar les xarxes bàsiques establertes en els plans sectorials amb altres traçats de menor rang que siguin rellevants a l'escala del Pla.
- Definir les condicions dels elements d'infraestructura que siguin funcionalment i espacialment significatius en l'àmbit del Pla.
- Propiciar un bon ajustament dels traçats a les condicions de la matriu biofísica del territori i minimitzar l'efecte barrera de les infraestructures lineals moderant el consum de sòl per infraestructures de mobilitat, i evitant duplicitats innecessàries.
- Establir les prioritats d'actuació en infraestructures en l'àmbit del Pla, les quals han de ser concretades amb major nivell de detall a partir dels plans i programes elaborats pels organismes responsables de la gestió d'infraestructures de transport de la regió metropolitana de Barcelona.
- Assenyalar possibles opcions de desenvolupament de les infraestructures de transport a llarg termini.
- Potenciar el canvi modal en favor dels modes de transport més sostenibles, vianants, bicicletes i transport públic.
- Promoure l'estalvi d'infraestructures de manera que s'evitin les redundàncies i s'opti, en cada cas, per les solucions i els modes de transport més eficients i viables.

Dins les propostes d'infraestructures de transport públic i viari que afecten directament a L'Hospitalet es troben:

Xarxa de rodalies:

La proposta ferroviària recull la construcció de dues noves línies a la xarxa de rodalies la nova línia Castelldefels – Cornellà - Barcelona i la construcció d'un tercer túnel de rodalies a Barcelona com a actuació en estudi. Tercer túnel de Rodalies a Barcelona. El túnel discorreria per l'Eix de l'Avinguda Diagonal entre la plaça de les Glòries i la connexió amb la nova línia de rodalies entre Castelldefels i Sant Joan Despí.

Aquest tercer túnel de rodalies a Barcelona és una actuació de gran importància per al conjunt de la xarxa de rodalies perquè descongestiona el pas per l'interior de la ciutat. Això permet que en el futur hi pugui haver un gran increment dels serveis ferroviaris. Aquesta actuació està recollida com a connexió en estudi perquè encara no estan clarament definides les seves connexions amb la xarxa existent, aquestes connexions poden afectar

indirectament a la mobilitat dels ciutadans de L'Hospitalet, perquè impliquen una redistribució de les línies ferroviàries que actualment utilitzen els dos túnels existents que haurà de ser el més equilibrada possible.

Fig. 1.1 Proposta ferroviària.

Així mateix recull un seguit de millores sobre la xarxa actual per millorar el servei i incrementar la cobertura territorial del ferrocarril (desdoblaments, variants, noves estacions i intercanviadors...).

Xarxa de metro:

L'ampliació de la xarxa de metro té per objectiu millorar la cobertura territorial en alguns punts de l'Àrea Metropolitana i el seu entorn més immediat on és insuficient i reduir la congestió que actualment presenten algunes de les seves línies. Les actuacions que apareixen al Pla amb referència a aquesta xarxa recullen les darreres versions de les propostes d'ampliació previstes actualment, recollides al PDI, moltes de les quals es troben ja en fase de projecte o d'execució.

Aquestes actuacions que afecten L'Hospitalet són:

- Nova línia 9 del metro
- Perllongament de la línia 3 del metro fins a Sant Feliu de Llobregat
- Perllongament de la línia 2 del metro fins a L'Hospitalet
- Perllongament de la línia 1 del metro fins al Prat de Llobregat
- Perllongament de la línia 6 (explotada per FGC) fins a Esplugues

Xarxa de ferrocarril lleuger i plataformes reservades d'autobús:

Les propostes plantejades són les següents:

- Connexions al Baix Llobregat:
  - Connexió eix C-245 Castelldefels - Cornellà
- Connexions al Barcelonès:
  - Connexió Trambaix - Trambesòs i altres perllongaments a Barcelona

Sistema d'infraestructures viàries

Pel que fa a infraestructures viàries, el pla territorial metropolità no especifica vials que afectin directament a L'Hospitalet de Llobregat.

Algunes actuacions que poden influir indirectament són:

- Connexió entre l'A-2 i la C-32 a Sant Boi de Llobregat
- Via per a vehicles pesants d'accés al Port de Barcelona
- Aplicació de mesures de gestió sobre els peatges en la línia establerta en el Pacte Nacional d'Infraestructures 2009, per tal de definir i aplicar una nova política de peatges que els consideri com a elements reguladors de la mobilitat i de millora ambiental

1.1.5. Marcs de referència locals

Ordenança de Mobilitat de L'Hospitalet de Llobregat, aprovada definitivament per acord del Ple de 23 de març de 2010. En vigor des del 18 de juny de 2010.

L'objectiu principal d'aquesta ordenança consisteix en adaptar, en alguns casos, les disposicions de caràcter general la Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat a les peculiars condicions de la ciutat de L'Hospitalet de Llobregat donant un contingut eminentment urbà i pensant en les persones i en una mobilitat sostenible que millori la circulació de vehicles i vianants, prestant especial atenció a les persones amb mobilitat reduïda, el transport públic i l'ús de bicicletes.

Això ha comportat també que l'antiga Ordenança de circulació, ara es denomini Ordenança de Mobilitat i en la seva actualització incorpori una millor regulació de l'estacionament de motocicletes i ciclomotors de dues rodes, així com la circulació de bicicletes i d'altres vehicles mecànics sense motor, noves zones d'estacionament amb control horari (zona verda i zona groga a la ja existent de zona blava), s'amplien les zones reservades, o la possibilitat de crear, si la situació ho demana, de noves zones amb la velocitat limitada a 30, 20 o 10 km/h, i una millor regulació del procediment sancionador.

1.2. Antecedents del Municipi relacionats amb la planificació i gestió de la mobilitat

1.2.1. Pla L'Hospitalet 2010

L'Hospitalet 2010 va ser un projecte global iniciat entre els anys 1997 i 1998, que desenvolupava 21 actuacions dirigides a que la ciutat evolucionés i es convertís en un model de referència a nivell estatal i europeu. La idea fonamental era definir una sèrie d'actuacions i explicitar com dur-les a terme.

A grans trets defineix una xarxa viària amb l'objectiu de facilitar el tràfic i preveure en un futur cap a on evolucionaria. Dins d'aquesta xarxa es volia classificar els carrers en 3 o 4 tipologies i així assolir ordenacions viàries similars a les "illes per als vianants " on els carrers principals es creuen formant quadrícules, i dins d'aquestes es troben els carrers per als vianants, exempts de tràfic.

La idea fonamental de la classificació de carrers era poder reduir la contaminació i afectacions de tota mena sobre la ciutadania, provocades per la mala reordenació que s'havia dut a terme fins llavors del tràfic rodat. Bàsicament es volia descongestionar la ciutat del que actualment s'anomenen desplaçaments a motor i incentivar els desplaçaments a peu o en bicicleta. Aquest desajustament de la quantitat de desplaçaments, és producte de la deficient xarxa i organització que es va promoure en els anys 1960 i 1970, durant la gran immigració que va rebre la ciutat.

Entre els anys 1998 i 1999, es va constituir l'Agència pel Desenvolupament Urbà (ADU). Aquest és un cos interdisciplinari que té com objectiu executar les actuacions programades pel Pla L'Hospitalet 2010.

Aquestes actuacions es repartien en els següents 21 projectes dels quals s'han portat a terme el 70%, el 20% en execució i un 10% per executar.

1. *Anells viaris*: consistien en la separació clara de dos circuits urbans, tant per vehicles com per a vianants, que vertebressin i comuniquessin tots els barris de la ciutat.

2. *Soterrament de les vies de la RENFE*: s'ordenava el soterrament d'aproximadament 1.000 metres de la línia de la costa de RENFE.

3. *Noves places*: es va programar la reforma de diverses places (entre elles la Plaça de l'Ajuntament) i la nova creació d'altres.

4. *Carretera de Collblanc*: *la Porta Nord*: programa de noves residències i canvi d'infraestructures de l'entorn.

5. *Riera Blanca - Porta Carrilet:* definia una última transformació urbanística que convertia l'avinguda Carrilet en l'eix transversal de comunicació entre Barcelona i L'Hospitalet.

6. Estronci – Porta Sanfeliu: aprofitant l'obertura del carrer Estronci i l'avinguda Electricitat, es crearia un punt d'enllaç amb la Ronda de Dalt. I emmarcat dins d'aquest vincle, es programaven 350 habitatges residencials i zones esportives.

7. Granvia de L'Hospitalet - Porta Pedrosa: constituïa un dels projectes més ambiciosos dins l'Agenda 21. Pretenia transformar la Granvia de L'Hospitalet en una de les façanes de la ciutat. Per tal d'aconseguir-ho es projectava el cobriment de la Granvia i es dotava d'usos residencials, comercials, firals i fins i tot judicials tant el costat mar com el costat muntanya d'aquesta.

8. Granvia Nord: demolició d'antigues fàbriques i nova construcció de residències i zones verdes.

9. Granvia Sud: construcció d'un gran centre comercial que delimités la ciutat. Gran Via 2.

10. Mercat Central: dotava al Mercat Central amb 689 nous habitatges i més de 46.100 m^2 de zona verda i equipaments.

11. Creu Roja - Vallparda: pretenia actuar sobre una superfície urbanística de 49.700 m^2, dotant-la amb 92 nous habitatges i un nou CAP.

12. Remunta: transformava 20.000 m^2 de sòl urbà i preveia la construcció de 154 nous habitatges, combinant-los amb els de règim de protecció oficial.

13. Martí i Codolar: esdevenia un pla de reforma interior de Santa Eulàlia, on afectava una superfície de 36.000 m^2.

14. Tecla Sala: preveia traslladar el Camp Municipal de Futbol al parc esportiu de la Feixa Llarga, i així disposar de 10.200 m^2 de parc i la construcció de 160 habitatges.

15. Saurí: consistia en la creació de 63 nous habitatges i 2.500 m^2 de zona verda, aprofitant l'operació urbanística de l'avinguda Carrilet.

16. Sanfeliu: preveia una gran operació urbanística amb més de 350 nous habitatges i la creació de zones esportives i zones verdes.

17. Cornisa Verda: Adaptació i nova construcció de 4 parcs (Parc de la Torrassa, Parc de les Planes, Parc de Can Boixeres i Parc de Can Closset).

18. Parc esportiu de la Feixa Llarga: es preveia reconvertir l'antic Estadi Olímpic de Beisbol en un modern camp de futbol. Annex a aquest, planificava la construcció d'una zona de piscines i la urbanització de tot l'entorn.

19. Fira: planificava augmentar l'espai de la Fira Internacional de Mostres de Barcelona de 112.000 m^2 a 266.000 m^2.

20. Nous CAP: contemplava adherir-se al Pla d'adequació de la infraestructura sanitària de l'atenció primària de L'Hospitalet de Llobregat, així construint nous CAP repartits per tots els barris de la ciutat.

21. Pla d'hotels: aprofitant el caràcter urbà de la nova Granvia de L'Hospitalet i la seva estratègica situació, a prop de l'aeroport, de la ciutat judicial i de l'àrea d'activitat econòmica, preveia la creació de 5 nous hotels. Tots ells imprescindibles en les modernes economies urbanes.

A continuació s'adjunta el plànol urbanístic original que es va confeccionar com a eix vertebrador dels 21 projectes de L'Hospitalet 2010.

Fig. 1.2 Plànol Urbanístic.
Font: Proposta d'unes Normes Tècniques d'urbanització per a l'Ajuntament de L'Hospitalet de Llobregat

1.2.2. Pla Director de Mobilitat sostenible

El Pla Director de Mobilitat sostenible de L'Hospitalet de Llobregat va ser redactat dins del marc urbà transformador de la ciutat, impulsat a través de l'Ajuntament amb el Pla L'Hospitalet 2010 i formulat per l'Agència de Desenvolupament Urbà de L'Hospitalet (ADU).

Cal remarcar que aquest Pla Director de mobilitat sostenible es va realitzar abans de la primera llei a nivell estatal de Mobilitat. (Llei 9/2003 de 13 de Juny, de Mobilitat) que defineix els Plans Directors amb un abast i contingut diferents als actuals, de forma que hem de entendre aquest document com un PMU.

El Pla desenvolupa tres propostes relacionades entre elles.

- Una reestructuració de la xarxa viària de la ciutat
- Una previsió d'aparcaments subterranis municipals
- Actuacions de millora del transport públic.

El Pla configura una xarxa viària amb una estructura topològica, una classificació funcional i una ordenació d'espais del sistema viari dirigida a millorar la seva eficiència. Per a cada tipus de via s'assigna unes característiques funcionals i de geometria de la secció.

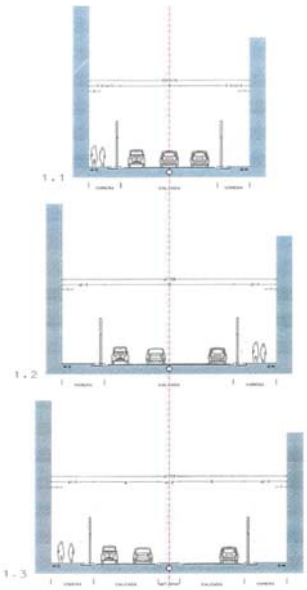


Fig. 1.3 Xarxa Viària PDMS.

En base a la nova xarxa proposada i a la utilització del transport públic, el Pla preveia un augment de la utilització del transport públic i un canvi del repartiment modal amb una modificació de l'estat de saturació de la xarxa que s'exposa a les figures següents.

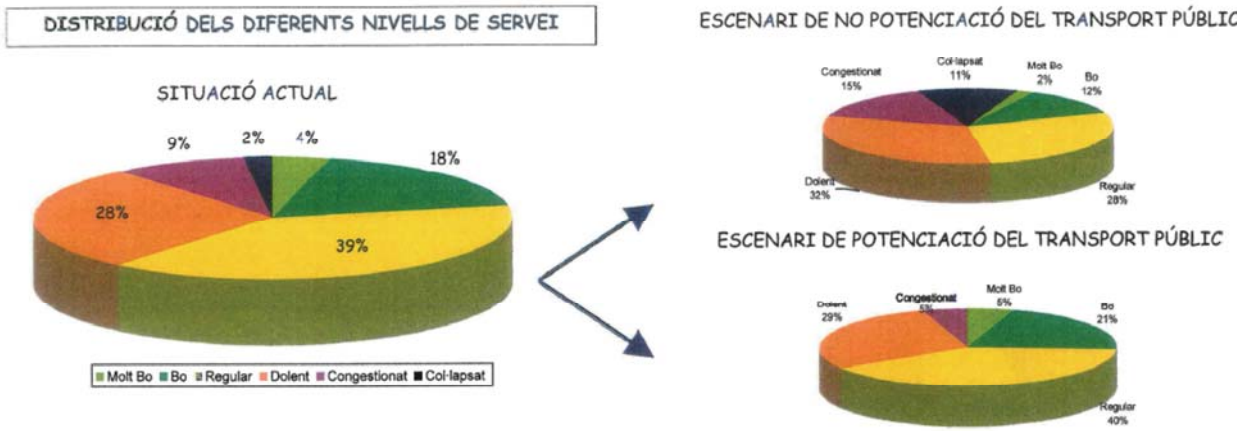


Fig. 1.4 Distribució nivells de servei (PDMS).

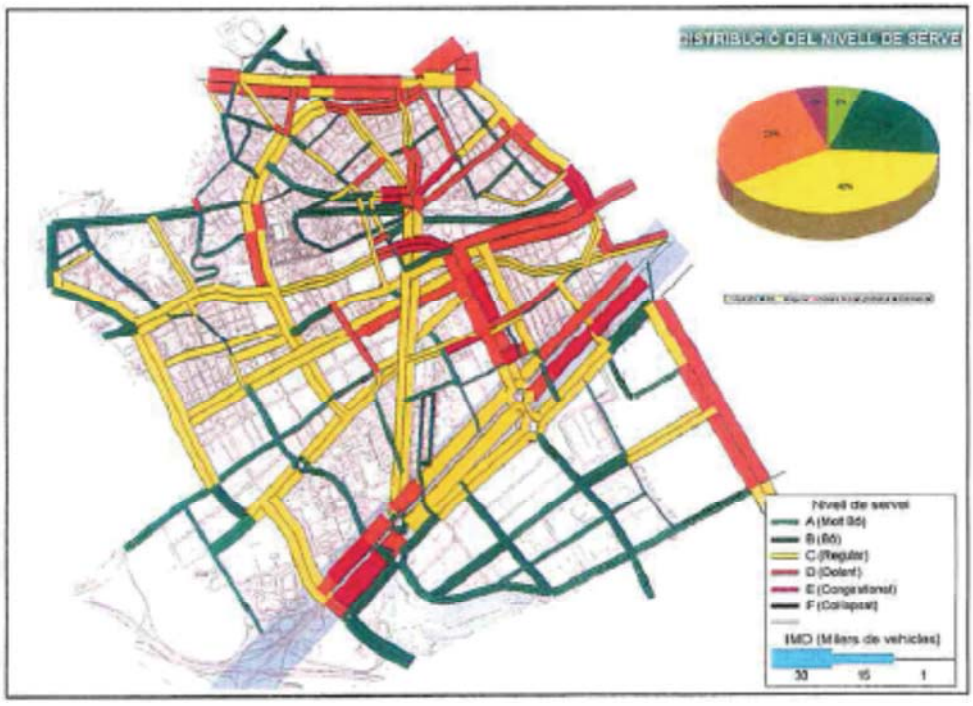


Fig. 1.5 Nivells de servei (PDMS)

Aquest document s'ha utilitzat com a base de treball per al desenvolupament del PMU 2011, mantenint els criteris establerts al mateix que es sintetitzen en:

- Incorporació transversal de concepte de sostenibilitat.
- Els moviments dels vianants formen part principal del sistema de mobilitat.
- Creació de carrers de prioritat invertida.
- Els transports públics han de ser considerats prioritaris.
- La satisfacció de les demandes de trànsit de vehicles no pot significar una pèrdua de la qualitat urbana general.

- Cal deslliurar pròpiament espai viari ocupat pels cotxes estacionats per destinar-lo a vianants i a fer més fluïda la circulació.
- La seguretat en l'ús de la xarxa viària per part dels vianants i conductors ha de prevaler davant de qualsevol altra consideració.
- L'estructura de la xarxa viària ha de ser senzilla i clara.
- Cal preveure i assegurar una accessibilitat amb suficient capacitat, tant en transport públic com en privat de les noves àrees de desenvolupament residencial o activitats econòmiques de la ciutat.

1.2.3. Pla Director de la bicicleta de L'Hospitalet

El Pla Director de la Bicicleta de L'Hospitalet va ser aprovat pel Ple de l'Ajuntament de L'Hospitalet el 5 de juny de 2002. Amb aquest pla es pretén, de forma específica en matèria de bicicletes, avançar cap a un model de mobilitat més sostenible i, alhora, més funcional.

La proposta desenvolupada al Pla Director de la bicicleta expressada en quilòmetres de carrils bici, és la següent:

- Fase 0: 1999-2003, 2,0 quilòmetres de carrils bici.
- Fase I: 2004-2007, 10,3 quilòmetres de carrils bici.
- Fase II: 2008-2011, 15,4 quilòmetres de carrils bici.
- Fase III: A partir de l'any 2012, 19,2 quilòmetres de carrils bici.

Fig. 1.6 Proposta xarxa bici PDB

El pla director de la bicicleta inclou una proposta d'aparcaments per a bicicletes. Es proposa una sèrie de criteris per a la instal·lació o ubicació de nous aparcaments (tant en superfície com subterranis) de bicicletes a la ciutat, així com una proposta de campanyes de sensibilització i promoció de la bicicleta, on es presenten sis exemples aplicables a la ciutat de L'Hospitalet.

1.2.4. Pacte per a la mobilitat a L'Hospitalet

El Pacte per a la Mobilitat de Febrer de 2003, es realitza amb la finalitat de complementar el Pla Director de Mobilitat sostenible de l'any 2002. D'aquesta manera pretén fomentar el compromís ciutadà vers l'assoliment de l'objectiu genèric del Pla recollit en l'article 2: "Avançar cap a un model de mobilitat més sostenible."

Els objectius i actuacions acordats al Pacte per la Mobilitat de L'Hospitalet s'especifiquen tot seguit.

Sobre **MOBILITAT A PEU**

Objectius:

Afavorir les condicions per a la mobilitat dels vianants amb la dotació de:

- Major superfície d'espai públic.
- Superfície amb millor qualitat (en termes d'accessibilitat i seguretat) per a la realització dels desplaçaments a peu.

Principals actuacions:

- Crear àrees de vianants (illa de vianants) i zones de prioritat invertida (coexistència amb altres mitjans de transport), especialment en emplaçaments amb una activitat comercial intensa.
- Dissenyar una xarxa d'itineraris segurs i accessibles per a tots els vianants.
- Garantir l'accessibilitat universal.

Sobre **MOBILITAT EN BICICLETA**

Objectius:

Augmentar la participació de la bicicleta en el conjunt de mitjans de transport d'ús habitual, tot creant les condicions d'infraestructures, de gestió del trànsit i d'educació viària necessàries per promoure'n la utilització.

Principals actuacions:

- Dissenyar una xarxa de carril bici amb bones condicions de seguretat (espais protegits i senyalitzats).
- Considerar un conjunt suficientment ampli de llocs d'estacionament de bicicletes, localitzat convenientment i equipat per poder-hi aparcar en unes bones condicions de seguretat.

Sobre **MOBILITAT EN TRANSPORT COL·LECTIU**

Objectius:

Promoure la utilització del transport públic davant del transport privat, i oferir un sistema de transport col·lectiu de qualitat i competitiu respecte els desplaçaments en vehicle privat.

Principals actuacions:

- Dissenyar una xarxa de transport col·lectiu ajustada a la demanda potencia amb la màxima cobertura i connectivitat els barris i els polígons industrials del municipi.

- Augmentar la fiabilitat i regularitat en la prestació del servei, així com la velocitat comercial; considerar la creació, quan sigui necessari, d'una xarxa de carrils bus segregats o reservats, i donar prioritat al transport col·lectiu en les cruïlles amb semàfors.

Sobre **MOBILITAT EN TRANSPORT PRIVAT (CIRCULACIÓ)**

Objectius:

Fomentar un ús racional del cotxe, bo i aplicant mesures que facilitin el traspàs de ciutadans a altres mitjans de transport més sostenibles i que promoguin l'intermodalitat.

Principals actuacions:

- Dissenyar una xarxa viària jerarquitzada –vies vertebrals, articulars i veïnals, segons la nomenclatura del pla director de mobilitat sostenible de L'Hospitalet– i crear les condicions perquè cada vial tingui unes intensitats de circulació i velocitats admissibles i adequades a l'entorn, a més a més d'aplicar polítiques moderadores del trànsit.
- Garantir una xarxa viària que doni accés als diferents barris i polígons industrials, en condicions de seguretat i qualitat i minimitzant el trànsit de pas.

Sobre la **DISTRIBUCIÓ URBANA DE MERCADERIES**

Objectius:

Garantir una distribució de mercaderies àgil i ordenada amb el mínim impacte sobre el sistema de mobilitat de la ciutat.

Principals actuacions:

- Ordenar les condicions operatives de la distribució urbana de mercaderies, i establir la reserva suficient de zones de càrrega i descàrrega regulades (en horari i temps de repartiment) i optimitzades en el seu disseny funcional i en la seva localització, a fi de reduir la durada de les operacions i la distància al punt d'origen o al punt final de la mercaderia.
- Alliberar la xarxa viària de la ciutat de grans vehicles pesants amb la incorporació de la senyalització pertinent.

Sobre **INTERMODALITAT**

Objectius:

Fomentar la intermodalitat com a mesura per assolir un ús eficient dels diferents mitjans de transport en cada tram de la cadena de transport.

Principals actuacions:

- Preveure la coexistència de la bicicleta i del vianant, i limitar les condicions de velocitat permesa als ciclistes.
- Concebre un sistema de transport públic integrat, tant des del punt de vista de serveis (coordinació d'horaris i de localització de parades) com des del de tarifes, entre els serveis urbans i els interurbans i amb els mateixos estàndards de qualitat en el servei.

Sobre **SEGURETAT VIÀRIA**

Objectius:

Millorar la seguretat viària mitjançant la reducció de l'accidentabilitat i respectant l'espai públic destinat a cada mitjà de transport.

Principals actuacions:

- Realitzar les accions necessàries per eliminar els punts negres existents i reduir així els índexs d'accidentabilitat en la xarxa viària.
- Potenciar les accions preventives per garantir la seguretat i el respecte a l'espai dels diferents usuaris de la via pública.

Sobre **MEDI AMBIENT**

Objectius:

Controlar i disminuir els nivells de contaminació atmosfèrica i acústica provocats pel trànsit.

Principals actuacions:

- Impulsar l'adopció de mesures encaminades a reduir les emissions de gasos contaminants.
- Fomentar l'ús de paviments antisoroll.

Sobre **TECNOLOGIA**

Objectius:

Aprofitar els avenços tecnològics existents per millorar el sistema de mobilitat i el control del trànsit.

Principals actuacions:

- Implementar o estendre els sistemes de gestió del trànsit i de l'aparcament a tot el municipi.
- Incorporar sistemes d'ajuda a l'explotació per a la gestió dels serveis de transport públic.

Sobre **PLANIFICACIÓ URBANÍSTICA**

Objectius:

Preveure una configuració de l'espai públic que tingui en compte les necessitats del model de mobilitat definit en aquest pacte en futures actuacions.

Principals actuacions:

- Completar la xarxa d'accés i les infraestructures necessàries per encaminar el trànsit de pas per vials exteriors al nucli urbà.
- Dissenyar un teixit urbà que afavoreixi la coexistència de trànsits.
- Potenciar un tipus d'urbanització encaminat a la barreja d'usos (residencial, comercial, serveis i industrial no contaminant), de manera que incentivi la reducció de la mobilitat en vehicle privat.
- Millorar les condicions d'accessibilitat a **Gran Via L'Hospitalet**, tant per a les persones com per als transports de mercaderies.

Sobre **INFORMACIÓ, FORMACIÓ I EDUCACIÓ**

Objectius:

Sensibilitzar la ciutadania i conscienciar-la dels valors que contenen els principis i objectius establerts en aquest pacte.

Informar, formar i educar tenen uns objectius comuns: conscienciar i sensibilitzar els ciutadans.

Principals actuacions:

- Augmentar l'oferta d'informació als ciutadans, a través dels mitjans de comunicació local, sobre les condicions de mobilitat en els diferents mitjans de transport.

Així mateix, el Pacte per a la mobilitat es dota dels mecanismes de control i seguiment de les actuacions pactades, de manera que periòdicament es realitzarà una avaluació de l'estat de compliment dels compromisos adquirits.

1.2.5. Pla local de Seguretat Viària de L'Hospitalet de Llobregat (2007 – 2010)

El Pla Local de Seguretat Viària de L'Hospitalet de Llobregat (2007-2010), elaborat pel Servei Català de Trànsit, estableix unes línies estratègiques d'actuació per assolir l'objectiu fonamental de reduir un 25% el nombre d'accidents amb víctimes i el nombre de víctimes l'any 2010 respecte l'any 2005.

El pla d'actuació presentava un conjunt de mesures, tant físiques com de gestió, per als anys de vigència d'aquest. Entre aquestes es trobaven mesures com la jerarquització de la xarxa, la imposició de mesures per a reduir el volum de trànsit i la velocitat als carrers definits com a vies locals o residencials, l'augment de la xarxa de carrers per a vianants i per a bicicletes, el millorament del disseny i l'ordenació del trànsit en les interseccions més conflictives i en l'entorn escolar, el impediment amb mesures físiques de l'estacionament de vehicles a prop de les interseccions, així com la promoció dels desplaçaments a peu i en bicicleta amb una semaforització més favorable per a aquests grups. A més es varen presentar un conjunt de propostes d'actuacions individuals en els trams i punts de concentració d'accidents que havien estat identificats amb anterioritat.

1.2.6. Altres estudis

S'han analitzat altres estudis amb objecte d'obtenir informació per a la redacció del present PMU. Els més significatius són:

- Anàlisi de la mobilitat a la xarxa viària interna de la ciutat de L'Hospitalet de Llobregat. (1999).
- Demanda de trànsit generada per Carrefour, Media Markt, la Ciutat Judicial, La Fira i IKEA a la Gran Via i el seu entorn. (2001).
- Estudi de trànsit i accessibilitat a IKEA L'Hospitalet. (2001).
- Informe proposta de derivació del trànsit provenint de la demanda de visitants a l'establiment IKEA. (2002).
- Estudi de mobilitat i accessibilitat al Districte Econòmic de Gran Via. (2006).
- Estudi de senyalització de les cruïlles de la xarxa de vianants a L'Hospitalet de Llobregat (En redacció)

1.3. Objectius del PMU

La redacció del PMU té per objecte principal la elaboració d'una proposta de mesures per potenciar la mobilitat sostenible i segura. Aquestes mesures hauran de complir amb la legislació vigent en matèria de mobilitat en concret l'adequació a les directrius marcades en el PDM del seu àmbit corresponent (Regió Metropolitana de Barcelona).

Bàsicament els objectis del PMU es sintetitzen en:

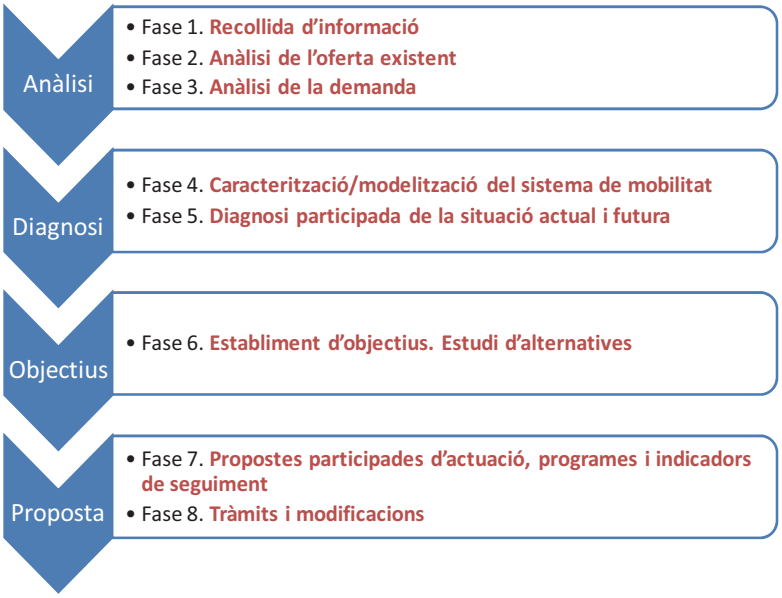
- Formulació d'un programa d'actuacions amb les fases d'implementació i costos.
- Proposta de creació d'una comissió de seguiment (si s'escau) i definició d'uns indicadors per avaluar el grau d'aplicació de les propostes.

A l'any 2012, els objectius definits al PDMS redactat a l'any 2001 segueixen sent vàlids, si bé es queden curts en relació no solament a la problemàtica que ara suporta, sinó també per la necessitat d'assolir una nova visió estratègica derivada de que la transformació urbana de L'Hospitalet és ja una realitat, però pateix, com totes les ciutats europees una greu crisi econòmica que d'una banda enlluenteix el creixement urbà i genera atur, però per l'altra ens dóna una oportunitat de reflexió sobre les mesures ineludibles per compatibilitzar la competitivitat amb la qualitat de vida urbana, la singularitat municipal amb la integració física absoluta a la RMB, especialment palpable a la "frontera" amb Barcelona.

Així, mantenim els objectius del Pla Director de referència en el sentit de continuar la tasca d'alliberar espais públics per l'ús del veïns i a la vegada potenciar la millora del transport públic, però proposem que el nostre pla de mobilitat urbana 2010-2016 estableixi les mesures que permeten assolir una elevada accessibilitat global pel municipi, que a tots els efectes és ja centre de la RMB, però en un entorn econòmic i social de greu crisi econòmica, en el que la mobilitat sigui un factor de creixement social i l'oferta de modes sostenibles, peu, bicicleta, transport públic, estigui corresposta amb una demanda que els faci sostenibles de veritat. Això obliga de ple a que el PMU aprofundeixi en els instruments de la gestió estratègica de l'accessibilitat, i exigeix que sigui eminentment realista i pràctica, administrant amb cura i aprofitament els limitats recursos existents, i que la seva redacció vingui acompanyada d'una intensa participació a tots els nivells.

1.4. Fases de redacció del PMU. Estructura metodològica

El procés de redacció del PMU s'ha desenvolupat d'acord amb les fases descrites al plec de Condicions Tècniques del concurs. En el **quadre metodològic adjunt** es mostra el conjunt de feines del PMU en les diverses fases del seu desenvolupament.



Fase 1.- Recollida d'informació. Anàlisi de la documentació existent

- El primer pas ha estat tenir en compte el pla Director de la Mobilitat de L'Hospitalet de Llobregat redactat l'any 2002, en el sentit d'analitzar els seus continguts, aprofundir en els graus de consecució dels seus objectius mitjançant una anàlisi crítica de l'evolució dels indicadors de referència, en ordre a conèixer la visió estratègica que l'orientava, els seus encerts i les seves mancances.
- També s'han determinat les connexions de les potencials propostes del pla amb els objectius fixats a plans aprovats d'abast superior com per exemple, el *Pla de transport de viatgers de Catalunya 2008 - 2012*, el *Pla director d'infraestructures* o el *Pla marc de mitigació del canvi climàtic a Catalunya 2008-2012.*

Fases 2 i 3.- Anàlisi de l'oferta i la demanda

S'ha iniciat el treball amb una fase de recollida d'informació sobre l'oferta i la demanda de cada mode de desplaçament. Els continguts d'aquesta fase són:

- Identificació dels **principals centres d'atracció i generació de viatges como Zones residencials, zones terciàries, zones industrials, escoles** i centres educatius importants -**Eixos comercials - Nusos de comunicació** d'aportació de viatges (Estacions de Ferrocarril, parades d'Autobusos, etc**.).**
- **Identificació i anàlisi d'itineraris: La connexió de cadascun d'aquests centres d'atracció de viatges amb les diferents zones que conformen la ciutat, ha permès la identificació dels itineraris mes coherents, que han estat contrastats amb l'oferta de vialitat o transport en cada mode.**
- *Càlcul de l'Oferta. S'han elaborat els inventaris i valoracions de superfície útil disponible i capacitat específica de cada mode de viatge.* A cada itinerari s'ha valorat la seva qualitat (Superfície de calçada, vorera o capacitat del transport públic que posteriorment es compara amb la demanda de desplaïment en cada mode).
- *Càlcul de la demanda*. S'han realitzat enquestes sobre l'origen i la destinació i aforaments per determinar la mobilitat de vehicles, vianants, desplaçaments en transport públic i altres. S'ha obtingut paral·lelament informació sobre el motiu dels desplaçaments i sobre problemes percebuts pel ciutadà, així com sobre els motius per a la selecció del mode peu, dels seus viatges i la freqüència.
- *Representació gràfica i control de qualitat. Tants els indicadors d'oferta com de demanda* s'han representat en plànols temàtics per la seva fàcil interpretació i verificació de la coherència dels resultats obtinguts.

Fase 4.- Caracterització del sistema de mobilitat

Determinació dels nivells de servei. Per comparació amb les superfícies disposades per cada mode de viatge amb la demanda mesurada s'han calculat els nivells de servei. S'han aplicat els procediments i criteris definits en el *Manual de Capacitat de Carreteres* 2010.

Construcció d'un Model de Simulació. La informació recollida (aforaments i enquestes) ha estat la base per elaborar i calibrar un model de generació, distribució i assignació de viatges en vehicle privat pel terme municipal de L'Hospitalet. S'ha utilitzat el model de simulació **TransCAD.** Paral·lelament i per a l'anàlisi de set cruïlles especialment conflictives s'ha utilitzat el model de simulació **AIMSUN**, que permet visualitzar gràficament, i en temps real, els moviments que hi tenen lloc.

La formulació del model macro es concreta en la **construcció d'un graf de la xarxa viària i d'una matriu de desplaçaments** en els què L'Hospitalet és el punt d'origen i destinació o bé suposa el seu suport infraestructural (fluxos de pas).

Fase 5. Diagnosi participada de la situació actual i futura

Aquestes dues visions, la macro i la micro, pretén harmonitzar la forma urbana i la d'accessibilitat en base a considerar la pràctica totalitat dels factors que intervenen en la mobilitat d'Hospitalet i del seu entorn metropolità, especialment la relació amb Barcelona. Amb aquest plantejament, la participació ha d'ésser un instrument cabdal en la conformació de la diagnosi.

El procés de diagnosi futura ha estat el següent:

S'ha aplicat la previsió d'increment de viatges a peu basada en els creixements previstos de població i PIB. Aquesta previsió s'incrementa en base a complir els objectius predefinits de transvasament modal que se'n deriven del PMU. Els programes a definir hauran de ser suficients per absorbir els volums de viatges calculats.

Partint de la distribució modal actual de la mobilitat a L'Hospitalet, i de la seva fidel modelització el primordial pas a realitzar consisteix en establir, a l'horitzó 2016, amb l'evolució esperada, el nou repartiment modal que apropi la sostenibilitat al sistema de mobilitat del municipi, és a dir, que el faci més competitiu, net, universal, eficient i segur.

D'aquesta manera el pla de mobilitat urbana compatibilitza l'acurat estudi de les grans oportunitats que ofereix actuacions en marxa o d'imminent obertura i en qualsevol cas ja pressupostades com:

- La propera obertura al municipi d'estacions de la L9.
- La nova estació de la L5 de Metro, connexió amb Trambaix, la posada en marxa de l'intercanviador de L'Hospitalet Centre (L1 i L9 de Metro amb línies de RENFE).
- El soterrament/cobriment de línies ferroviàries de Vilanova i Vilafranca.
- La descarreterització definitiva de moltes avingudes de la Gran Via Sud, emmarcades per edificis singulars (Districte econòmic) però amb accessibilitat exclusiva per al cotxe.
- La permeabilització amb la Zona Franca i el Port.
- Els futurs canvis d'ús de moltes activitats industrials situades a l'entorn del Camí del Mig.
- La connexió i gestió de la regulació dels accessos al tronc central de la Gran Via, per cotxes i pel transport públic, etc, amb una resposta realista als problemes de mobilitat dels veïns en base a oferir-los un sistema de transport urbà multimodal, pròxim, ben concebut, intel·ligible i eficient, uns espais d'aparcament segurs i propers a la seva vivenda, i unes alternatives de mobilitat que assegurin l'equilibri entre mobilitat i accessibilitat, però que també garanteixin un altre equilibri, el de l'oferta i la demanda, més necessari que mai en temps de crisi econòmica.

Fase 6.- Establiment d'objectius. Estudi d'alternatives

Una vegada aplicades sobre el model de simulació, les hipòtesis derivades de l'aplicació de cada efecte s'estableix un **repartiment modal objectiu**. Aquest nou **repartiment modal objectiu** es tradueix en un volum de viatgers provinents del cotxe a transvasar a altres modes de transport més sostenibles. Aquests grans nombres, representaran l'objectiu quantitatiu general a assolir mitjançant l'aplicació dels programes específics que conformen el PMU. Sabent la càrrega que ha de suportar a l'horitzó 2016 cada mode de transport la següent fase del treball consisteix en l'anàlisi del funcionament individual de cada mode que possibiliti detallar les mesures que constitueixin el programa d'actuació del PMU 2010-2016.

Per la determinació d'aquesta nova distribució modal, es fixen els valors dels indicadors claus dels efectes de la mobilitat, que hauran d'ésser compartits per la Comissió de seguiment del PMU i els Membres del Pacte per la Mobilitat. Aquests indicadors es

refereixen a: congestió màxima assumible, les emissions autoritzades, la davallada de la sinistralitat exigida, els nivells d'accessibilitat mínims en tots els modes, els nivells d'universalitat que vol assolir el municipi, etc.

La utilització del model ha permès la formulació i assaig d'escenaris que compleixen les condicions anteriors. Aquests escenaris integren les propostes d'actuació: **a)** Definició d'itineraris d'accés des del centre a l'exterior de la ciutat i a l'inrevés. **b)** Optimització dels sentits de circulació i plans de sentits únics. **c)** Especialització de vies o implantació de zones de vianants, detectant la sobrecàrrega dels itineraris alternatius. **d)** Avaluació de la situació de saturació de la xarxa en diferents hipòtesis i detecció dels punts crítics de l'accessibilitat, que es desenvolupen a la fase 7.

Fase 7. Propostes participades d'actuació, programes i indicadors de seguiment.

Anàlisi de propostes alternatives

La construcció del model permet la seva utilització per a l'anàlisi de l'impacte sobre el trànsit en el municipi de les actuacions concretes en projecte, preveient la redistribució del trànsit com a fruit de la disposició d'un nou viari o de noves connexions amb l'existent.

Els escenaris analitzats en el model inclouran, entre altres efectes els següents: **a)** Valoració de l'impacte d'actuacions urbanístiques com la terciarització dels polígons industrials de Famadas, entorn de l'Av. Carrilet, el desenvolupament del Districte Econòmic, les activitats singulars de La Fira o el creixement del Port o de la nova vialitat prevista, així com altres actuacions de millora de connectivitat. **b)** Estudi en detall aquelles vies que presentin problemes funcionals, Av. Carrilet en el què la implantació de rotondes genera retencions en hora punta, que es poden resoldre modificant seva mida. **c)** Efecte de la nova vialitat possibilitada pel Soterrament de les vies de RENFE (Av. Vilafranca), reforma de la Gran Via, prolongació de l'Av. Electricitat, etc.

Aquestes actuacions s'han estructurat segons els diferents modes de transport, concretant-les en programes**.**

a) **Programa d'ordenació de la circulació:** El programa desenvolupa una jerarquització de la xarxa viària urbana (basada en la existent), recomanacions sobre seccions transversals del viari principal, modificació de sentits de circulació, esquemes de condicionament de les interseccions més conflictives, creació de rotondes, necessitat de passos subterranis o elevats, coordinació semafòrica i càlculs de capacitat en el tronc i interseccions del viari principal, etc. S'ha prestat especial atenció a la circulació de vehicles pesants en la proximitat del centre de vianants, proposant itineraris alternatius de menor impacte per a aquest tipus de vehicles.

b) **Programa d'ordenació vial:** El programa inclou la priorització de nou viari segons el previst en la revisió del **Pla d'Ordenació Urbana**, mitjançant l'assignació de trànsit a la xarxa, i l'establiment de criteris funcionals per al dimensionament de la xarxa viària i l'avaluació dels troncs i interseccions principals de la xarxa.

c) **Programa de millores específiques:** S'han definit i valorat les diferents actuacions encaminades a aconseguir l'actuació i posada al dia de la senyalització i xarxa semafòrica existent en els punts on es detectin conflictes (proximitat a accessos, grans rotondes distribuïdores, proximitat a centres comercials La Farga, Gran Via 2, Ikea, o l'entorn del Districte Econòmic....).

Indicadors de seguiment

A la fase 5 s'han identificat com a conseqüència de les anàlisis de funcionament de cada mode de transport, els indicadors de cada sistema de mobilitat. Els indicadors de seguiment són els especificats en el plec de condicions tècniques dins del qual es destaquen:

A peu: De l'inventari de voreres s'ha obtingut aquelles d'amplada menor d'1,5 m prenent com indicador el percentatge de voreres d'amplada menor sobre el total. També es consideraran les respostes de vianants sobre confort, seguretat, qualitat i continuïtat dels itineraris per a vianants.

Transport públic: Àrees no cobertes (amb distància a parada >300m) o freqüències menors de 20 minuts. L'enquesta a usuaris del transport públic proporcionen indicadors de confort que destaquen com puntualitat, regularitat i confort.

Bicicleta: L'indicador principal serà l'àrea global coberta pels itineraris. Detectant aquelles àrees incomunicades amb la xarxa de carrils bici. S'afegiran les dades de facilitat d'aparcament i seguretat en la circulació de bicicletes, així com la interacció amb d'altres modes (peu i vehicles), establint indicadors de longitud de xarxa independent i compartida.

Vehicle privat: L'indicador base és el nombre de veh x kms realitzats en estat de saturació i el nombre d'interseccions amb índexs de saturació >90% en hora punta. D'aquest procés s'han seleccionat les interseccions a simular mitjançant AIMSUN i el volum de viatges a traslladar a altres modes de transport.

Aparcament: Els indicadors són els dèficits d'aparcament residencial - rotatori a cada zona així com la indisciplina. A aquests s'ha afegit indicadors de gestió de l'aparcament (equilibri tarifari, permanències màximes i adaptació de l'oferta a cada demanda específica (residencial, rotació, CD, treballadors, etc.)

Seguretat Viària: Els indicadors es basen en l'anàlisi estadístic de l'accidentabilitat i complementàriament en la detecció de punts d'elevada accidentabilitat o risc. Es proposen actuacions individualitzades per a aquelles interseccions o trams d'especial perillositat.

Les fases 2 i 3 es realitzen de forma simultània amb temps estipulats al Plec de Condicions Tècniques d'un mes per a cadascuna. A continuació es presenta la taula resum dels treballs a realitzar per fases.

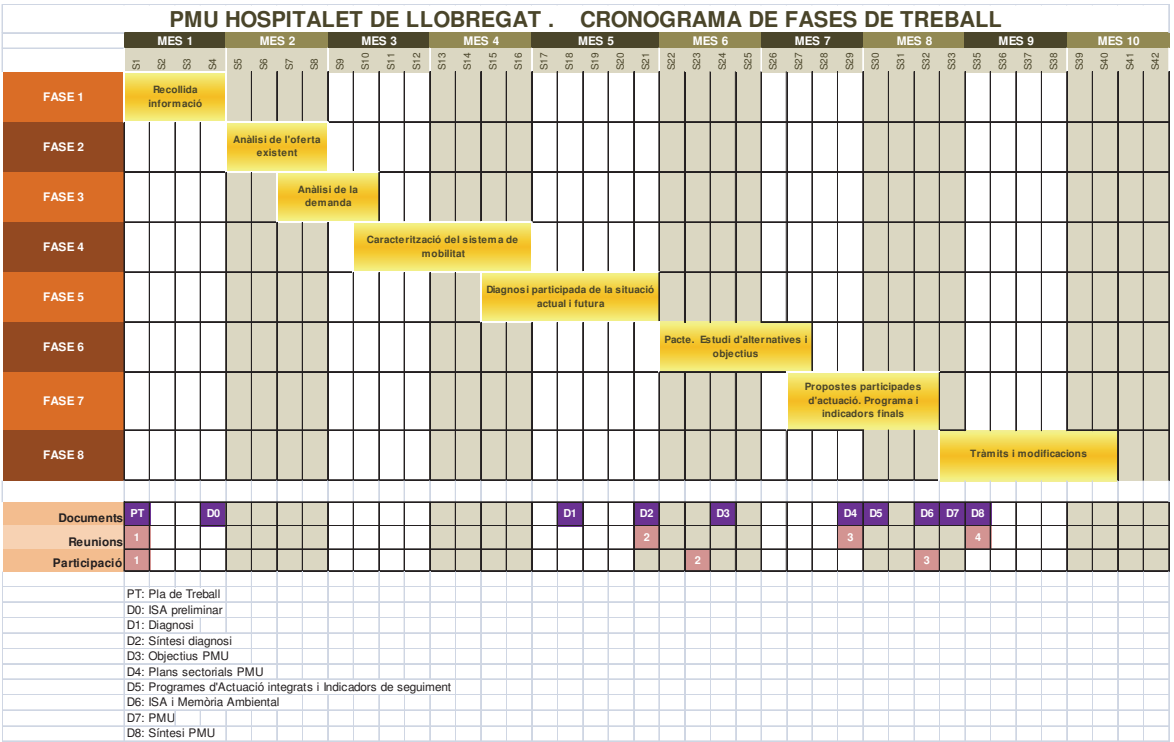


Fig. 1.7 Cronograma PMU.

2. ANÀLISI TERRITORIAL I SOCIOECONÒMICA

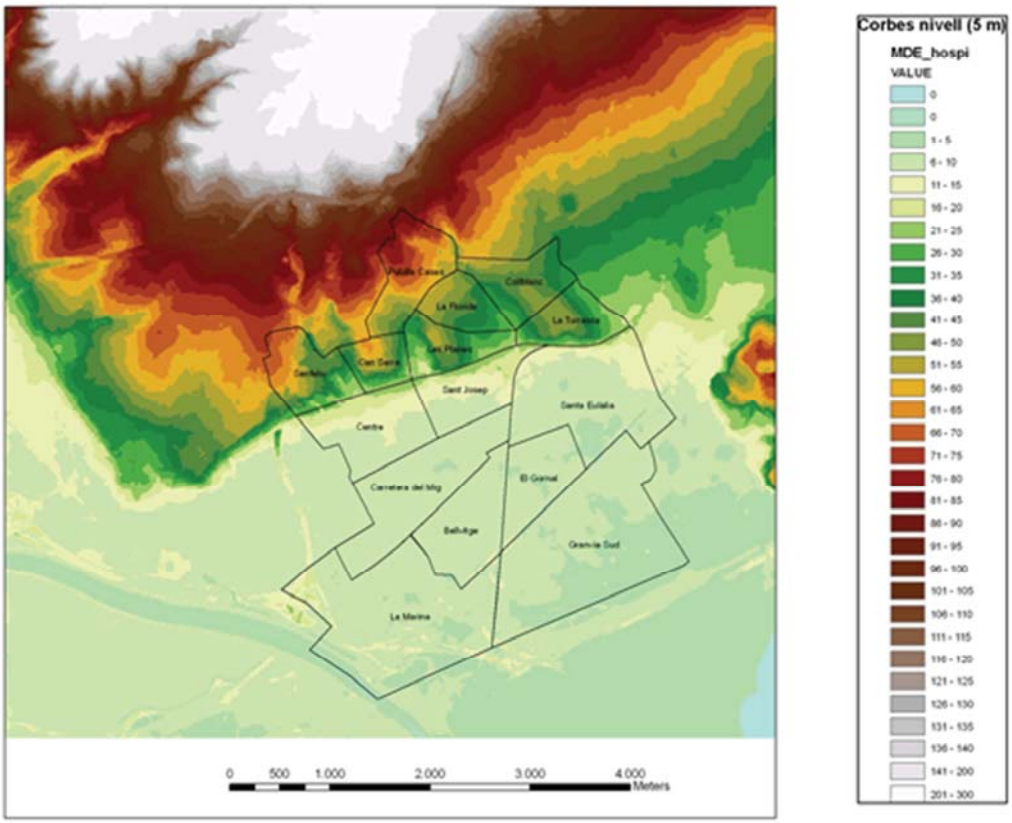
El municipi de L'Hospitalet de Llobregat es localitza al sud de la ciutat de Barcelona, en una de les àrees més dinàmiques del cinturó industrial català, dins de la Regió Metropolitana de Barcelona (RMB). Aquest fet genera una elevada mobilitat al municipi, tant interna com de pas, cosa que determina importants impactes negatius derivats de la congestió, la sinistralitat, l'ocupació de l'espai públic, la falta de competitivitat, la restricció de l'accessibilitat universal, etc. Sense cap mena de dubte la mobilitat i la seva transformació no és a L'Hospitalet de Llobregat la condició suficient per a la millora de la qualitat de vida del municipi, ara bé, sí podem afirmar que és la condició necessària, màxim quant el cinquè municipi de l'Estat en població, està trencat per infraestructures viàries i ferroviàries de pas que condicionen enormement la vida dels veïns i a més a més gran part del territori està en desenvolupament o esperant canvis d'ús molt importants. En aquestes circumstàncies l'equilibri a aconseguir des del Pla de Mobilitat Urbana consisteix en dotar a la ciutat d'un sistema de mobilitat que respectant els drets de pas ineludibles, millori l'accessibilitat interna amb qualitat, adaptada als heterogenis usos del sòl actuals i futurs i que a la vegada fomenti un canvi de model en el que la multi modalitat responsable (des de la llibertat d'elecció modal) estigui sustentada en la competitivitat entre modes de transport, i en l'impuls definitiu als més sostenibles.

2.1. Situació geogràfica, estructura territorial i morfologia

L'Hospitalet de Llobregat es troba a la comarca del Barcelonès, a cavall del Delta de Llobregat i del Pla de Barcelona. Limita al Nord amb Barcelona i Esplugues de Llobregat; al Sud amb el Prat de Llobregat i Barcelona, a l'Est amb Barcelona i a l'Oest altra vegada amb Esplugues i Cornellà de Llobregat. La seva superfície és de tant sols 12,5 km^2.

Fig. 2.1 Situació del municipi (plànol 2.1)

El relleu del municipi no és gaire accidentat, i els desnivells més importants són els sobtats pendents que s'originen entre el pla i Pubilla Cases, les Planes, Collblanc, etc. (que en alguns punts arriben als 60 i àdhuc als 80 m).



Dins el municipi podem distingir de Sud a Nord tres zones geogràficament diferents:

La Marina, comprèn els terrenys que formen part del Delta del Llobregat. A mesura que ens allunyem de la costa el sòl esdevé sec i lleuger i ofereix grans possibilitats per a l'agricultura. La construcció del canal de la Infanta en el primer quart del segle XIX convertí aquesta zona en terra de regadiu i de retruc en una de les hortes més riques i productives de Catalunya. Amb la finalitat de construir el port franc, el 1920 foren expropiades 900 ha de la Marina i agregades a Barcelona. L'Hospitalet no perdé aquesta part tan important de la Marina fins que s'hi construí l'àrea industrial de la Zona Franca (no pas el port franc que es prometia) i els complexos de Mercabarna i de l'escorxador.

Terrasses quaternàries, amb terres argiloses en alguns llocs i sorrenques en d'altres. Aquestes argiles originaren l'establiment en el terme de nombroses bòbiles que subministraven material de construcció a la Ciutat Comtal. Tingueren tanta importància que hom arribà a dir de L'Hospitalet que era la bòbila de Barcelona. Actualment aquesta part està conformada pels barris del Centre, Sant Josep o Santa Eulàlia.

El sector de muntanya, constitueix la part superior de les terrasses quaternàries i els darrers contraforts de la serra de Collserola, amb alguns pujols i turons de terres calcàries blanquinoses, a les quals s'atribueix l'origen del nom de Collblanc.

De Nord a Sud travessaven el terme un seguit de barrancs o rieres que baixaven dels vessants de Sant Pere Màrtir i menaven les aigües de pluja envers el riu o la mar. Es poden esmentar el torrent del Canyet; el d'en Nyat i de Can Cervera, que convergeixen en la riera de la Creu; el torrent de la Pubilla Cases o Torrent Capó, que més endavant esdevingué riera del Cementiri i riera dels Frares; els torrents de Ca n'Oliveras i del Neguit, que afluïen al Torrent Gornal, i, finalment, la Riera Blanca. Totes aquestes rieres o torrents en arribar al pla es canalitzaven a través de les sèquies pluvials conegudes amb els noms de la Feixa

Llarga, del Pont de la Mola, la vall del Poble, de la Farola, de la Fabregada, del Pont del Pi, dels Joncs, de Pedrosa, etc. Però, a conseqüència de la urbanització del municipi, la majoria d'aquests torrents, rieres o aigües pluvials s'han convertit en col·lectors o clavegueres més o menys importants, i moltes vegades, si no n'ha quedat rastre en algun carrer o camí, llurs noms populars s'han anat oblidant.

El municipi té avui en dia una ocupació urbana pràcticament total conformant un continu urbà amb els seus municipis veïns, i molt especialment en els casos dels barris de Collblanc, de La Torrassa i de Santa Eulàlia, que tenen un vincle històric molt potent amb els barris barcelonins de Sants i Hostafrancs.

Per la seva ubicació a l'àrea metropolitana, veïna de la ciutat de Barcelona i junt a un dels complexos industrial més important de l'Estat (Zona Franca-Port de Barcelona) fan que aquesta estigui envoltada per importants vies de comunicació.

Fig. 2.2 Principals vies de comunicació.

Entre aquestes vies ressaltem per la seva importància i afectacions:

- C-31 (Avinguda de la Granvia de L'Hospitalet)
- C-32 (Ronda de Dalt)
- B-10 (Ronda Litoral)
- B-23
- Vies de ferrocarrils:
    - Línia de: Sant Vicenç de Calders per Vilafranca del Penedès (R1, R3, R4 i la regional R12)

- Línia de: Sant Vicenç de Calders per Vilanova i la Geltrú (R2 i la regional R15)

A més de les línies de rodalies i regionals per aquestes vies també circulen trens de mitja i llarga distància que comuniquen amb el Llevant i el Sud de la Península.

- Via de mercaderies del Port de Barcelona i la Zona Franca i l'estació de Can Tunis.

Algunes d'aquest vies afecten de manera molt important al nucli urbà, l'Avinguda C-31 i sobre tot les dues línies ferroviàries en superfície que conflueixen al mig del municipi i divideixen a la ciutat en tres sectors amb nivells molt baixos de permeabilitat.

El barri de Bellvitge, per posar un exemple, apareix aïllat entre les vies del ferrocarril a l'est, la Granvia de L'Hospitalet al sud, la zona de cultius junt a la B-10 (Ronda Litoral) a l'Oest i el polígon industrial de la carretera del Mig al Nord. També és molt important la barrera que forma la via de ferrocarril que talla a la ciutat en dues parts. Una banda nord amb el barris de Les Planes, La Florida, Can Serra entre d'altres i al sud de la via el barri del Centre, Sant Josep o Santa Eulàlia.

Una demanda de la ciutadania i l'Ajuntament de L'Hospitalet és aconseguir el soterrament de les vies ferroviàries que creuen la ciutat, que comportaria un canvi radical en la mobilitat i en la planificació general de la ciutat. Una millora que s'ha dut a terme en els últims anys ha sigut el soterrament de la Gran Via de L'Hospitalet al barri del Gornal i Santa Eulàlia. L'antiga barrera que formava la via ràpida de la Granvia de L'Hospitalet ha desaparegut i els polígons industrials de la zona s'han reconvertit en activitats de serveis com la Fira, centres comercials, oficines i hotels generant una de les zones mes dinàmiques de l'àrea metropolitana de Barcelona.

2.1.1. Estructura urbana

El nucli històric de L'Hospitalet es situa al sector més proper a Cornellà a l'entorn de la confluència de les antigues carreteres d'Esplugues i de Cornellà. A banda d'aquest sector central es desenvolupen els barris de Santa Eulàlia i de Collblanc durant la primera meitat del segle XX amb un continu urbà respecte els esmentats barris barcelonins de Sants i Hostafrancs, nuclis fortament industrialitzats en aquell moment.

Serà a la 2a meitat del segle XX, amb les fortes onades migratòries procedents de la resta d'Espanya, quan es produiran els majors creixements urbanístics residencials consolidant-se dues tipologies bàsiques de barri pel que fa a la morfologia:

a) Barris d'edificació compacte; que tot i no tenir edificis de gran alçada, es caracteritzen per una alta densitat de població, conseqüència de la manca d'espais públics i de zones verdes. A més d'una xarxa viària estreta: Collblanc, La Torrassa, Santa Eulàlia, La Florida, Pubilla Cases, Centre, Sanfeliu i Sant Josep.

b) Polígons d'habitatges; caracteritzats per edificacions en general de gran alçada però amb espais oberts significatius que han permès consolidar posteriorment zones verdes i equipaments: Bellvitge, Gornal, Can Serra i Les Planes.

2.1.2. Divisió administrativa

El municipi està configurat per 6 districtes que agrupen en conjunt 17 barris o sectors:

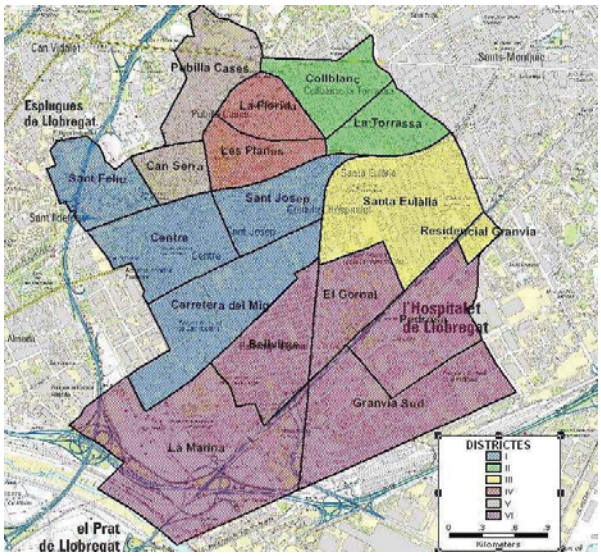


Fig. 2.3 Districtes i barris (Plànol 2.2)

Els districtes II, III, IV i V es corresponen amb zones residencials amb els seus equipaments i comerços de barri.

El districte I agrupa una zona més heterogènia, per una banda el barri del Centre, residencial i amb forta activitat comercial i per altra banda la zona industrial de la Carretera del Mig.

El districte VI és el més heterogeni de tots, engloba els barris residencials de Bellvitge i Gornal, importants equipaments com l'Hospital de Bellvitge, la Fira o la Ciutat de la Justícia, zones comercials amb un potencial molt alt d'atracció inclús a nivell regional i zones industrials i d'infraestructures.

Els barris que agrupen cada districte es recullen a la següent taula:

Distr./Barri/Sectors	Ext. km²	Població 31/12/2011 (1)	Població 31/12/12**	Densitat h./km²
Districte I	**2,94**	**50.681**	**51.297**	**17.444**
1. Centre	0,76	24.582	24.824	32.663
Ctra. del Mig	1,10	-	-	-
2. Sanfeliu	0,51	6.313	6.458	12.661
3. Sant Josep	0,57	19.786	20.015	34.921
Districte II	**0,95**	**49.865**	**51.645**	**54.375**
4. la Torrassa	0,44	25.781	26.650	61.038
5. Collblanc	0,51	24.084	24.995	48.705
Districte III	**1,37**	**41.188**	**42.439**	**30.977**
6. Santa Eulàlia	1,27	41.188	42.439	30.977
Residencial Granvia	0,10	-	-	-
Districte IV	**0,80**	**43.551**	**44.495**	**55.603**
7. la Florida	0,38	27.654	28.412	75.175
8. les Planes	0,42	15.897	16.083	38.086
Districte V	**0,91**	**38.727**	**39.314**	**43.174**
9. Can Serra	0,29	10.284	10.233	35.628
10. Pubilla Cases	0,62	28.443	29.081	46.651
Districte VI	**5,52**	**33.045**	**33.602**	**6.092**
11. el Gornal	0,57	7.866	8.074	14.146
Pedrosa	0,89	-	-	-
Granvia Sud	1,26	-	-	-
12. Bellvitge	0,73	25.179	25.528	35.020
La Marina	2,07	-	-	-
Total	**12,49**	**257.057**	**262.792**	**21.046**

Taula. 2.1. Població per districtes. Font: Ajuntament de L'Hospitalet de Llobregat (2012).

2.2. Anàlisi econòmica

L'apartat que aquí s'introdueix descriu la situació econòmica de la ciutat de L'Hospitalet amb diferents indicadors.

2.2.1. Nivell de renda

L'Hospitalet de Llobregat disposa d'un nivell de renda un terç inferior a la mitjana catalana amb un PIB de 18.600€/habitant (any 2006) front els 27.300€ del conjunt català i els 30.700€ del Barcelonès.

2.2.2. Mercat laboral

En el quart trimestre de l'any 2010 hi havia 86.273 afiliats a la seguretat social del quals un (86,6%) eren assalariats i un 13,55 autònoms. Al 2011 la xifra d'afiliats ha disminuït fins als 74.311.

Treball	l'Hospitalet de Llobregat	Barcelonès	Catalunya
Afiliats al règim general de la Seguretat Social. Per sectors. 2010			
Agricultura	**0**	268	7.861
Indústria	**7.537**	95.183	432.351
Construcció	**4.818**	47.542	161.870
Serveis	**63.466**	869.164	1.837.913
Total	**75.821**	1.012.157	2.439.995
Afiliats al règim d'autònoms de la Seguretat Social. Per sectors. 2010			
Agricultura	**24**	196	26.393
Indústria	**1.007**	10.351	48.279
Construcció	**1.493**	13.824	77.938
Serveis	**9.283**	122.165	384.808
Total	**11.807**	146.536	537.418

Dades de IDESCAT

Taula 2.2 Mercat laboral

Per sectors un 0,03% treballa al sector de l'agricultura, percentatge molt baix donat el reduït espai destinat a l'agricultura del qual disposa L'Hospitalet, de només 25ha en dades del 1999.

La construcció ha baixat 2 punts del 2009 al 2010 del 9 al 7% com a conseqüència de la crisis en el sector Immobiliari.

La indústria ocupa un 10%, sector que a nivell general continua disminuint la seva importància respecte el sector serveis amb un 83% del total.

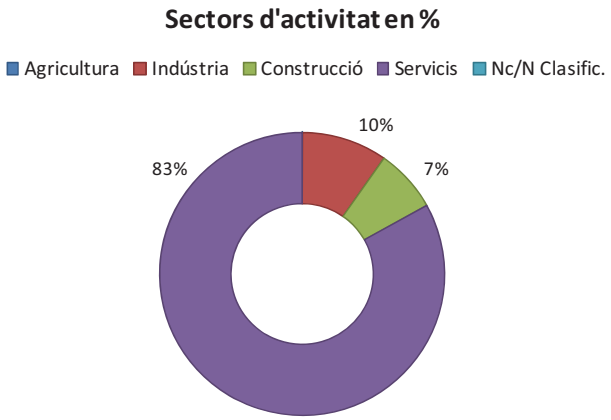
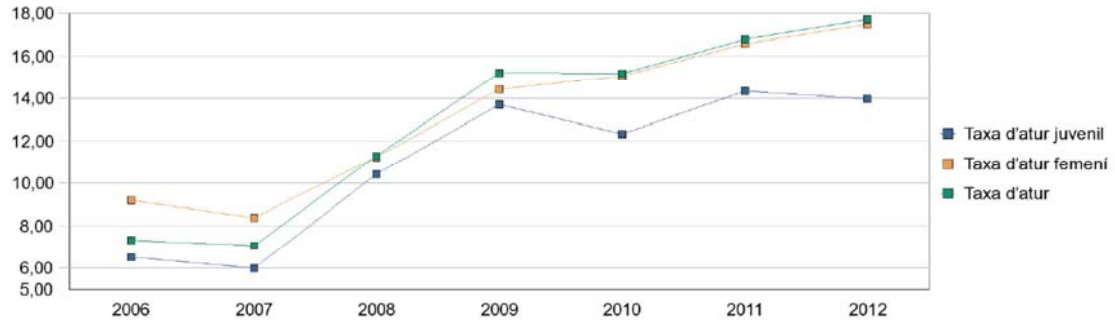


Fig. 2.4 Sectors d'activitat

La taxa d'atur supera el 19% (Març 2011) amb un increment de 3 punts el darrer any donada la conjuntura econòmica actual, amb una diferència poc significativa entre gèneres si observen l'evolució de tot l'any. No obstant es pot observar un increment molt significatiu de l'atur de gairebé 3 punts entre febrer i març de 2011 i que va afectar sobre tot a les dones que van augmentar en 6 punts la taxa d'atur.

Evolució de la taxa d'atur

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Taxa d'atur juvenil	6,53	6,01	10,43	13,72	12,34	14,35	13,99
Taxa d'atur femení	9,21	8,40	11,25	14,45	15,09	16,60	17,49
Taxa d'atur	7,34	7,07	11,31	15,23	15,19	16,79	17,72



Taula 2.3 Taxa d'atur

Font: Elaboració a partir de les dades del web Observatori del Treball de la Generalitat de Catalunya.

Si parlem en números absoluts el nombre d'aturats és a desembre de 2012 de 21.127.

Homes (12.731) Dones (10.866)

Segons el cens de 2010 (en elaboració el cens de 2011) l'índex d'autosuficiència era de 48,77 i el d'autocontenció d'un 31,42.

Mobilitat per motiu de treball. Cens de població		
Mobilitat obligada per desplaçament residencia-treball	**1996**	**2001**
Índex d'autosuficiència	42,62	48,77
Índex d'auto contenció	29,28	31,42
Desplaçament a altres municipis	70,72	68,58
Desplaçaments des de altres municipis	57,38	51,23

Fuente: Departament de treball de la Generalitat. Idescat.

Taula 2.4 Mobilitat per motiu de treball

El valor d'autosuficiència de L'Hospitalet és moderat, de l'ordre del 48,77, el que suposa que el municipi ha d'importar prop de la meitat de la mà d'obra d'altres poblacions.

L'índex d'autocontenció és moderadament baix, el que representa que una important part de la força de treball ha de sortir fora del municipi per anar a la feina.

Aquests indicadors són més representatius en ciutats aïllades, on la percepció que s'ha de sortit a fora per anar a treballar és major. En el cas de L'Hospitalet es troba en un continu urbà on el fet de treballar al propi municipi o als municipis veïns no comporta una càrrega significativa en el temps ni en la distància del desplaçament. Factors com el preu de la vivenda, els serveis disponibles o la connexió amb els medis de transport, poden tenir més força a l'hora de decidir el lloc de residència que tenir el treball a la mateixa ciutat on es resideix.

2.2.3. Mercats ambulants i esdeveniments especials

- **Mercat dels Ocellets**

  El Mercat dels Ocellets complementa l'oferta que ofereixen les parades exteriors del Mercat del Torrent Gornal amb sabateria, regals, complements per a la persona, plantes i flors, Ocelleria, Herbes medicinals, etc.

  Està ubicat al costat del Mercat Municipal del Torrent Gornal, entre C. Muses i Av. Torrent Gornal i es pot accedir fàcilment en Metro i autobusos. (Punt 11 del plànol)

  El mercat ocupa una superfície de 1.056 m^2 amb 145 llocs de venda gestionats per 68 titulars.

  Es celebra tots els diumenges de 8 a 15 hores.

- **Mercat de Collblanc (llibres):**

  En el Mercat del Llibre es comercialitza amb llibres, còmics, revistes, vídeos, jocs, articles de col•leccionisme, filatèlia, numismàtica i d'altres articles afins, nous i usats.

  El mercat s'ubica al voltant del Mercat Municipal de Collblanc, en el C. Occident. (Punt 9 del plànol).

  Ocupa una superfície de 72 m^2 i consta de 8 parades.

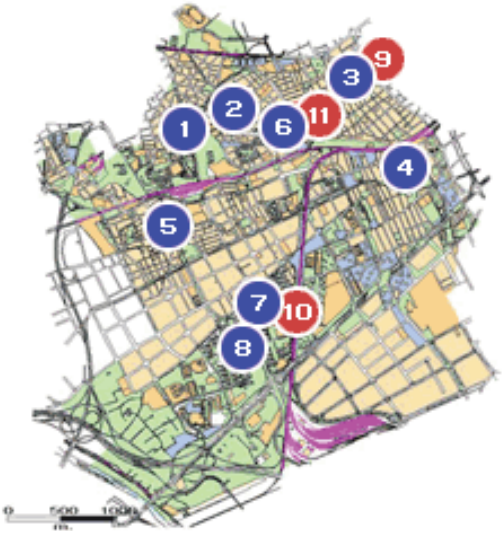


Fig. 2.5 Mercats permanents i ambulants. **Mercat ambulant de Bellvitge**

Aquet mercat consta amb gran afluència de visitants que provenen a més de la ciutat de L'Hospitalet dels municipis dels voltants.

Està ubicat al costat del Mercat Municipal de Bellvitge, en la Rambla de La Marina i es pot accedir fàcilment en Metro i autobusos. (Punt 10 del plànol)

El mercat ocupa una superfície de 5.265 m^2 amb 544 llocs de venda, que corresponen a 256 titulars.

Es celebra tots els divendres de 8 a 15 hores.

Altra activitat relacionada amb el comerç són els dies de botigues al carrer. En moments puntuals aprofitant fires, rebaixes o festivitats els comerços s'agrupen en petits mercats al carrer. Aquests esdeveniments no tenen data concreta i es poden desenvolupar en qualsevol barri de la ciutat sota el consentiment de l'autoritat competent.

2.3. Estructura i distribució de la població

2.3.1. Densitat de població

La població censada a L'Hospitalet de Llobregat és de 265.891 habitants a 2010, fet que fa que L'Hospitalet sigui el segon municipi de Catalunya pel que fa a volum d'habitants i el 16 a la resta de l'Estat Espanyol. Com a ciutat i sense comptar les capitals de província és junt a Gijón la ciutat més poblada.

La limitada superfície de només 12 km^2 i aquet volum de població tan elevat fan que L'Hospitalet sigui una de les ciutats amb més densitat de població (20.858 hab/km^2). En el territori Espanyol és la ciutat de més de 200.000 habitants amb major rati de densitat, seguida de Barcelona amb 16.500 hab/km^2. En tercer lloc es troba Badalona però ja per sota dels 10.000 habitants/km^2.

Població	Nº d'habitants	Superficie (km2)	Densitat de població (hab/km2)
Hospitalet de Llobregat	**265.891**	**12,5**	**21.271**
Barcelona	1.619.337	101,4	15.970
Esplugues de Llobregat	46.649	4,6	10.141
Sant Just Desvern	15.923	7,8	2.041
Cornellà de Llobregat	87.240	7,0	12.463
Prat de Llobregat	63.434	31,4	2.020
Barcelonés	2.251.029	145,8	15.439
Catalunya	7.512.381	32.106,5	234

Taula 2.5 Densitat de població

Ciutats compactes com Barcelona o Cornellà de Llobregat amb una edificació similar tenen una menor densitat de població fruit del major nombre d'espais verds.

L'elevada densitat de població i la trama urbana de la ciutat són un dels factors que més influeixen en las característiques de la mobilitat i expliquen factors com la falta d'oferta de places d'aparcament.

2.3.2. Origen de la població

El fort pes de la població immigrant ha estat present al llarg de tot el s. XX. Actualment el 52% de la població és nascuda a Catalunya, un 27% a la resta d'Espanya, un 20%, a l'estranger. L'origen de la població immigrant és majoritàriament americà (65%), seguit de l'africà (13%) i l'asiàtic (11%).

2.3.3. Distribució per nuclis

La població no es troba distribuïda de manera proporcional; segons observen a la taula i al plànol següent, hi ha una major concentració de població als barris de la zona nord. En números absoluts Santa Eulàlia, Pubilla Cases i La Florida són el barris amb més població. Si comparen els 20 últims anys, L'Hospitalet va disminuir la seva població en més de 30.000 habitants en 10 anys i a partir del 2001 la població ha tornat a créixer però encara amb valors menors del 1991.

Població dels barris					
	CENS 1991	PADRÓ 1996	CENS 2001	PADRÓ 2010	CENS 2012
Centre	26.124	24.739	23.306	25.029	24.824
Santfeliu	6.906	6.825	6.288	6.436	6.458
Sant Josep	21.814	20.601	19.494	20.291	20.015
Collblanc	24.215	22.326	20.925	26.955	24.995
La Torrassa	24.411	22.761	21.722	25.147	26.650
Santa Eulàlia	37.964	37.295	36.975	42.104	42.439
La Florida	29.723	27.133	24.898	29.183	28.412
Les Planes	16.507	15.211	13.973	16.636	16.083
Can Serra	13.068	12.250	10.973	10.549	10.233
Pubilla Cases	30.197	27.607	25.787	30.021	29.081
El Gornal	9.044	8.078	8.079	7.667	8.074
Bellvitge	32.605	30.224	26.599	25.873	25.528
Ciutat	**272.578**	**255.050**	**239.019**	**265.891**	**262.792**

Taula 2.6 Població dels barris

Si observen la densitat de població per barris el valors encara són majors que el valor de tot el municipi. Exceptuant dos barris (El Gornal i Sanfeliu) la resta està per sobre dels 25.000 hab/km^2. Inclús arribem a màxims per sobra dels 60.000 hab/km^2 com al barri de la Florida. Les zones econòmiques i industrials de La Pedrosa, Marina, Granvia i la carretera del Mig sense població censada són les que fan que la densitat del municipi sigui menor.

Al plànol, els cercles mostren la població total amb el seu valor numèric i la trama de colors explica les intensitats.

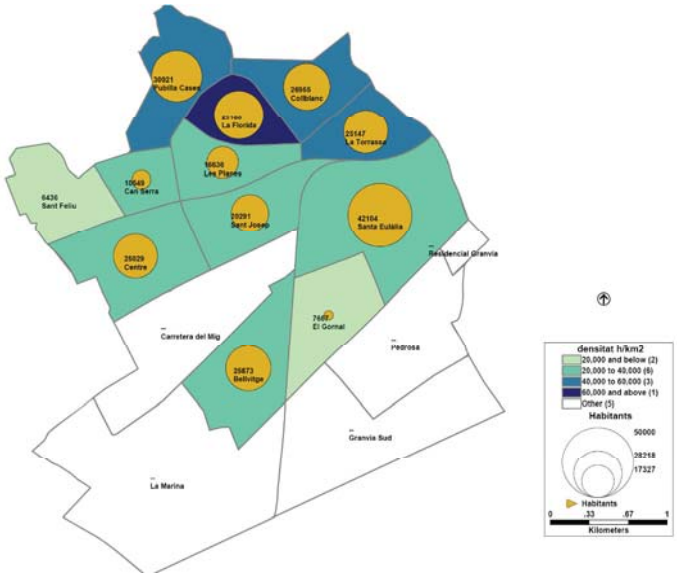


Fig. 2.6. Habitants i densitat de població. (Plànol 2.3)

2.3.4. Piràmide demogràfica

L'estructura de la piràmide demogràfica de L'Hospitalet és clarament regressiva, s'aprecia una baixada molt forta dels naixements en els darrers 30 anys el que està provocant un envelliment de la població i que serà més greu en el futur. La població activa actual destaca sobre la resta i als nascut en L'Hospitalet caldria afegir la forta immigració que augmenten aquesta franja d'edat. El nombre d'homes és major que el de dones però conforme pugem en la piràmide les dones són més per la seva major longevitat.

Piràmide de població 2012

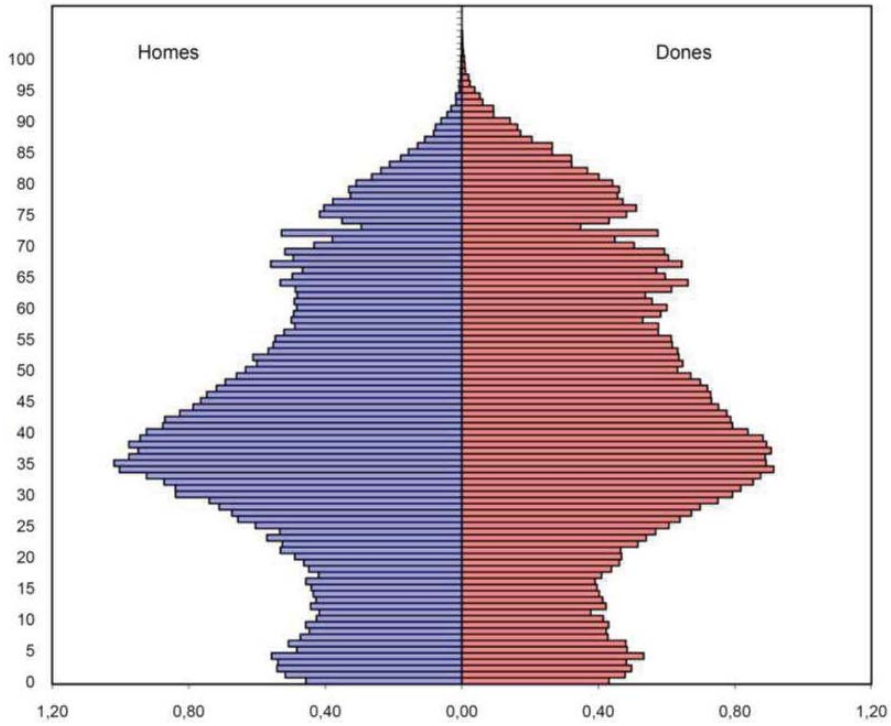


Fig. 2.7 Piràmide població municipi de L'Hospitalet 2012

A la taula següent es fa un breu resum d'algunes de les dades que es poden traure de l'estructura de la població.

Com es pot comprovar el percentatge de gent major de 65 anys supera als menors de 14 anys.

Edat mitjana de la població	41,54
% menors de 14 anys	13,54
% gent jove (15-24)	9,84
% adults (25-64)	57,83
% majors de 65 i més	18,79
Nombre d'habitatges	107.874
% d'habitatges unipersonals	20,24

Taula. 2.7 Distribució de la població

Estructura d'edats de la població per barris i districtes. Dades provisionals 2012

		Total	0-4	5-9	10-14	15-19	20-24	25-29	30-34	35-39	40-44
Districte I	**Total**	**51.297**	**2.506**	**2.452**	**2.157**	**2.074**	**2.487**	**3.059**	**4.077**	**4.710**	**4.145**
	Homes	**24.904**	**1.297**	**1.243**	**1.118**	**1.094**	**1.249**	**1.513**	**2.060**	**2.406**	**2.095**
	Dones	**26.393**	**1.209**	**1.209**	**1.039**	**980**	**1.238**	**1.546**	**2.017**	**2.304**	**2.050**
Centre	Total	**24.824**	1.237	1.230	1.015	962	1.185	1.442	1.962	2.344	1.998
	Homes	**11.983**	625	638	513	513	612	713	980	1.192	1.006
	Dones	**12.841**	612	592	502	449	573	729	982	1.152	992
Sanfeliu	Total	**6.458**	318	298	268	278	346	374	501	559	493
	Homes	**3.169**	165	139	134	143	166	185	252	311	259
	Dones	**3.289**	153	159	134	135	180	189	249	248	234
Sant Josep	Total	**20.015**	951	924	874	834	956	1.243	1.614	1.807	1.654
	Homes	**9.752**	507	466	471	438	471	615	828	903	830
	Dones	**10.263**	444	458	403	396	485	628	786	904	824
Districte II	**Total**	**51.645**	**2.605**	**2.207**	**2.018**	**2.301**	**2.919**	**3.970**	**4.936**	**4.962**	**4.496**
	Homes	**25.018**	**1.348**	**1.147**	**1.029**	**1.144**	**1.452**	**1.983**	**2.496**	**2.583**	**2.367**
	Dones	**26.627**	**1.257**	**1.060**	**989**	**1.157**	**1.467**	**1.987**	**2.440**	**2.379**	**2.129**
la Torrassa	Total	**26.650**	1.384	1.193	1.089	1.245	1.565	2.015	2.566	2.563	2.366
	Homes	**13.059**	726	622	559	621	771	1.055	1.280	1.320	1.282
	Dones	**13.591**	658	571	530	624	794	960	1.286	1.243	1.084
Collblanc	Total	**24.995**	1.221	1.014	929	1.056	1.354	1.955	2.370	2.399	2.130
	Homes	**11.959**	622	525	470	523	681	928	1.216	1.263	1.085
	Dones	**13.036**	599	489	459	533	673	1.027	1.154	1.136	1.045
Districte III	**Total**	**42.439**	**2.176**	**2.056**	**1.830**	**1.840**	**2.097**	**2.900**	**3.730**	**3.998**	**3.438**
	Homes	**20.656**	**1.118**	**1.041**	**949**	**905**	**1.081**	**1.451**	**1.894**	**2.043**	**1.748**
	Dones	**21.783**	**1.058**	**1.015**	**881**	**935**	**1.016**	**1.449**	**1.836**	**1.955**	**1.690**
Santa Eulàlia	Total	**42.439**	2.176	2.056	1.830	1.840	2.097	2.900	3.730	3.998	3.438
	Homes	**20.656**	1.118	1.041	949	905	1.081	1.451	1.894	2.043	1.748
	Dones	**21.783**	1.058	1.015	881	935	1.016	1.449	1.836	1.955	1.690
Districte IV	**Total**	**44.495**	**2.388**	**2.100**	**1.934**	**2.024**	**2.470**	**3.250**	**4.088**	**4.112**	**3.556**
	Homes	**22.063**	**1.252**	**1.073**	**986**	**1.051**	**1.273**	**1.653**	**2.133**	**2.183**	**1.903**
	Dones	**22.432**	**1.136**	**1.027**	**948**	**973**	**1.197**	**1.597**	**1.955**	**1.929**	**1.653**
la Florida	Total	**28.412**	1.508	1.313	1.208	1.252	1.535	2.037	2.644	2.628	2.297
	Homes	**14.057**	812	650	611	663	773	1.015	1.390	1.399	1.231
	Dones	**14.355**	696	663	597	589	762	1.022	1.254	1.229	1.066
les Planes	Total	**16.083**	880	787	726	772	935	1.213	1.444	1.484	1.259
	Homes	**8.006**	440	423	375	388	500	638	743	784	672
	Dones	**8.077**	440	364	351	384	435	575	701	700	587
Districte V	**Total**	**39.314**	**1.969**	**1.760**	**1.610**	**1.718**	**2.153**	**2.696**	**3.487**	**3.645**	**3.219**
	Homes	**19.212**	**1.010**	**931**	**823**	**885**	**1.099**	**1.337**	**1.803**	**1.904**	**1.679**
	Dones	**20.102**	**959**	**829**	**787**	**833**	**1.054**	**1.359**	**1.684**	**1.741**	**1.540**
Can Serra	Total	**10.233**	416	383	407	378	489	553	712	846	733
	Homes	**5.015**	217	221	208	201	258	280	360	443	386
	Dones	**5.218**	199	162	199	177	231	273	352	403	347
Pubilla Cases	Total	**29.081**	1.553	1.377	1.203	1.340	1.664	2.143	2.775	2.799	2.486
	Homes	**14.197**	793	710	615	684	841	1.057	1.443	1.461	1.293
	Dones	**14.884**	760	667	588	656	823	1.086	1.332	1.338	1.193
Districte VI	**Total**	**33.602**	**1.576**	**1.546**	**1.424**	**1.401**	**1.554**	**1.861**	**2.617**	**3.063**	**2.769**
	Homes	**16.614**	**833**	**784**	**736**	**771**	**809**	**954**	**1.374**	**1.648**	**1.461**
	Dones	**16.988**	**743**	**762**	**688**	**630**	**745**	**907**	**1.243**	**1.415**	**1.308**
el Gornal	Total	**8.074**	412	386	378	392	422	516	720	797	692
	Homes	**4.003**	220	193	193	212	215	253	390	428	364
	Dones	**4.071**	192	193	185	180	207	263	330	369	328
Bellvitge	Total	**25.528**	1.164	1.160	1.046	1.009	1.132	1.345	1.897	2.266	2.077
	Homes	**12.611**	613	591	543	559	594	701	984	1.220	1.097
	Dones	**12.917**	551	569	503	450	538	644	913	1.046	980
Total	**Total**	**262.792**	**13.220**	**12.121**	**10.973**	**11.358**	**13.680**	**17.736**	**22.935**	**24.490**	**21.623**
	Homes	**128.467**	**6.858**	**6.219**	**5.641**	**5.850**	**6.963**	**8.891**	**11.760**	**12.767**	**11.253**
	Dones	**134.325**	**6.362**	**5.902**	**5.332**	**5.508**	**6.717**	**8.845**	**11.175**	**11.723**	**10.370**

Taula 2.8 Estructura demogràfica
Font: Elaboració a partir de les dades provisionals del Padró municipal d'habitants a 31 de desembre de 2012

2.3.5. Previsió del creixement de la població

Per a calcular la previsió de creixement de la població ens hem basat en el Pla Territorial Metropolità de Barcelona de data 20 d'abril de 2010, i en les projeccions de població de l'Institut d'Estadística de Catalunya.

S'han considerat 3 hipòtesis (alta, mitjana i baixa):

- Un escenari alt que suposa una combinació de fecunditat alta, esperança de vida alta i migració alta.
- Un 'escenari mitjà que suposa una combinació de fecunditat mitjana, esperança de vida mitjana i migració mitjana. Aquest escenari pretén reflectir l'evolució que es considera

més probable del creixement i l'estructura demogràfica a Catalunya, d'acord amb les dades recents.

- Un escenari baix que suposa una combinació de fecunditat baixa, esperança de vida baixa i migració baixa.

En les hipòtesis baixa i mitjana, s'enregistra un decreixement mig interanual del nombre d'habitants del 0,45% i del 0,10% respectivament del 2009 al 2021. En les hipòtesis elevades, el creixement és del 0,30% mig interanual.

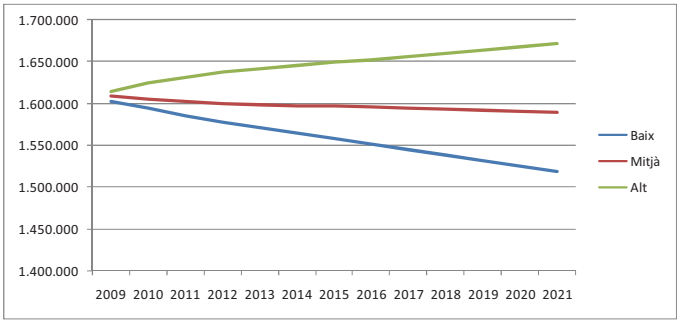


Fig. 2.8 Hipòtesis de creixement.

La projecció que s'ha estimat utilitzar per a L'Hospitalet és l'escenari mitjà, donat l'increment del 0,3% interanual des de 1999 i que en els últims anys la tendència és negativa.

Segons la hipòtesi mitja en 2021 la població de L'Hospitalet rondarà els 263.755 habitants.

Un altra manera de calcular la previsió de creixement de la població és en funció del pla general, els plans parcials i plans de nous equipaments.

Hipotesis evolució població Hospitalet			
	Baix	Mitjà	Alt
2009	266.999	266.999	266.999
2010	265.624	266.405	268.741
2011	264.222	265.812	269.955
2012	262.900	265.432	270.879
2013	261.696	265.256	271.634
2014	260.553	265.129	272.253
2015	259.462	264.973	272.836
2016	258.451	264.793	273.423
2017	257.407	264.596	274.026
2018	256.324	264.386	274.639
2019	255.223	264.170	275.277
2020	254.103	263.958	275.945
2021	252.977	263.755	276.648

Base: 2009

Taula 2.9 Hipòtesi evolució població

2.3.6. Assentaments futurs

S'ha fet una projecció del creixement futur de L'Hospitalet. En aquest apartat s'incorporen la previsió d'aquets assentaments poblacionals i les actuacions urbanístiques més importants que se desenvoluparan en el futur, com és el cas de les actuacions de millora dels barris, com per exemple el Pla Urbà del Gornal, entre d'altres o d'actuacions de tipus divers (residencial, industrial o terciari).

Prolongació de l'Eix de la Granvia de L'Hospitalet

La gran centralitat i el seu posicionament respecte a l'Aeroport ha estat cabdal per a la renovació urbanística que ha patit l'entorn de la Granvia de L'Hospitalet amb el seu epicentre a la Plaça Europa. La remodelació viària d'aquesta avinguda ha suposat un fort impuls al procés de regeneració urbana del sector que es va iniciar amb la instal·lació del nou recinte de la Fira de Barcelona al Polígon Pedrosa i que ha suposat un focus d'atracció d'altres activitats hoteleres (Hesperia), comercials (Gran Via 2, Ikea) i de gestió (Ciutat de la Justícia). Aquesta actuació de remodelació viària i urbanística de la Granvia de L'Hospitalet ha de continuar fins el riu Llobregat configurant en aquesta 2a fase un eix científic-sanitari que ha de tenir com a suport:

- Sector Hospital de Bellvitge (Renovació i ampliació de l'Hospital de Bellvitge, Consolidació de la Facultat de Medicina de la UB).
- Sector Hospital Duran i Reynals. Hospital de referència a l'àmbit català en l'especialitat d'oncologia iniciat l'any 1971 i inaugurat l'any 1987 que ha anat ocupant gradualment tota la superfície construïda fins arribar a la situació actual en que s'acosta a la plena ocupació. Futures actuacions: Renovació i ampliació de les Consultes Externes i el Nou Parc Científic i Biomèdic de Salut. Biopo L'H: 40.000 m² en 4 edificis de 8 plantes i 1 de 16 plantes.

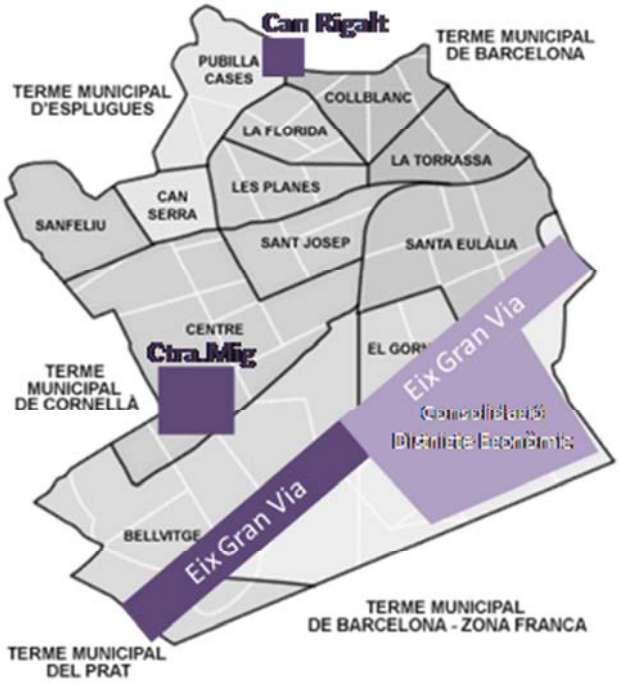


Fig. 2.9 Assentaments futurs.

Hospitalet Nord - Can Rigalt

Correspon a 25 ha. localitzades entre la ctra. de Collblanc i els límits municipals de Barcelona i Esplugues de Llobregat. Aquesta nova àrea qualificada com a parcs i jardins urbans al PGM-76 ha estat reclassificada per acollir també nous habitatges i equipaments: uns 1.150 habitatges (400 de protecció oficial). Actualment aquest sector és un buit urbà en desús, que tot i que la conjuntura econòmica actual alentirà el projecte, cal avaluar els creixements i necessitats de mobilitat que es desenvoluparan.

Sector industrial Carretera del Mig

Aquest sector industrial, per la seva centralitat dins del nucli urbà, està en projecte la seva renovació d'usos, tant residencials com d'activitat econòmica de més valor afegit que l'actual (activitats tecnològiques i de recerca).

2.4. Centres d'atracció i generació de viatges

En aquest apartat es fa un inventari de les zones d'atracció i generació de viatges, on s'agrupen els principals equipaments, centres culturals, centres comercials, àrees residencials i polígons industrials i econòmics.

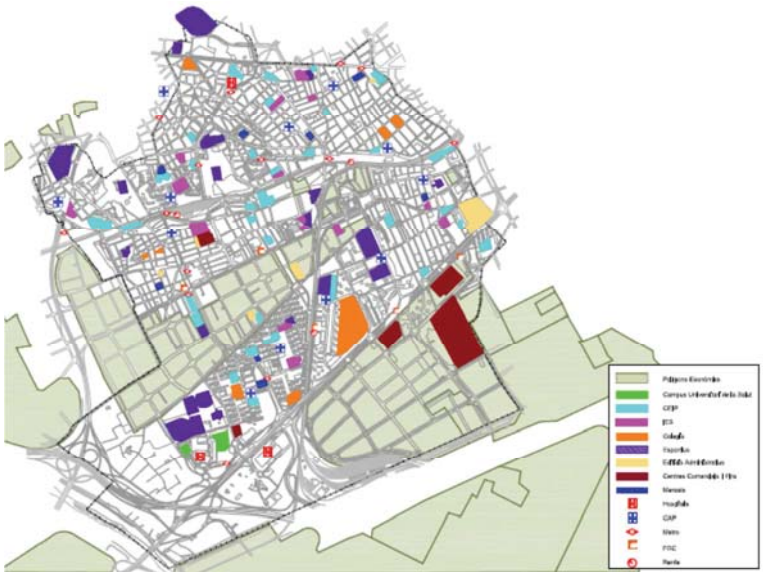


Fig. 2.10 Equipament (Plànol 2.8).

2.4.1. Centres educatius

L'Ajuntament de L'Hospitalet agrupa els centres educatius per zones que es corresponen amb els districtes administratius.

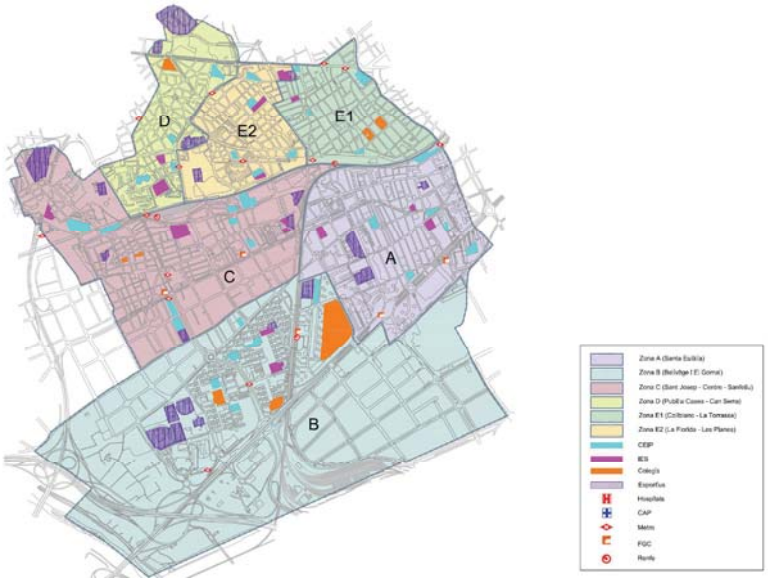


Fig. 2.11 Sectors i centres educatius. (Plànol 2.9)

Curs	2006-07	2007-08	2008-09	2009-10	2010-11	2011-12	2012-13
2n cicle infantil	5.688	6.043	6.357	6.502	6.622	7.054	6.868
Públic	3.067	3.192	3.358	3.521	3.715	4.112	3.992
Privat-concertat	2.621	2.851	2.999	2.981	2.907	2.942	2.876
Primària	**11.396**	**11.773**	**12.106**	**12.175**	**12.174**	**12.499**	**12.497**
Públic	6.013	6.216	6.411	6.500	6.638	6.861	6.905
Privat-concertat	5.383	5.557	5.695	5.675	5.536	5.638	5.592
ESO	**8.374**	**8.437**	**8.489**	**8.520**	**8.387**	**8.499**	**8.548**
Públic	4.370	4.496	4.520	4.516	4.461	4.480	4.475
Privat-concertat	4.004	3.941	3.969	4.004	3.926	4.019	4.073
FP/cicles formatius grua mitja	**1.150**	**1.120**	**1.185**	**1.391**	**1.388**	**1.495**	**1.659**
Públic	615	641	725	879	889	979	1.160
Privat-concertat	535	479	460	512	499	516	499
Batxillerat	**2.309**	**2.338**	**2.332**	**2.394**	**2.422**	**2.399**	**2.305**
Públic	1.117	1.126	1.152	1.213	1.295	1.290	1.279
Privat-concertat	1.192	1.212	1.180	1.181	1.127	1.109	1.026
Cicles formatius grau superior	**1.568**	**1.515**	**1.583**	**1.642**	**1.800**	**1.805**	**1.869**
Públic	1.077	1.060	1.068	1.140	1.191	1.178	1.183
Privat-concertat	491	455	515	502	609	627	686
Total	**30.485**	**31.226**	**32.052**	**32.624**	**32.793**	**33.751**	**33.746**
Públic	16.259	16.731	17.234	17.769	18.189	18.900	18.994
Privat-concertat	14.226	14.495	14.818	14.855	14.604	14.851	14.752

Taula 2.10 Ensenyament
Font: Anuari estadístic de la ciutat de L'Hospitalet 2012

El total d'alumnes en centres d'ensenyament a L'Hospitalet és de 33.746 (2012-2013).

Encara que només hi ha un centre universitari a L'Hospitalet (Campus de la Salut de Bellvitge) a la taula s'han inclòs tots els universitaris perquè també generen viatges diaris a les seves respectives universitats.

En els centres educatius s'ha de garantir la seguretat viària en els accessos i en els itineraris principals d'aproximació tant en viatges a peu com en bicicleta. A més s'han de garantir places d'aparcament de bicicletes als centres per fomentar aquest medi de transport.

Per altra banda s'han de gestionar les maniobres dels vehicles del pares que acompanyen als seus fills per garantir tant la fluïdesa de les vies com la seguretat del vianants.

2.4.2. Centres sanitaris

Hospitals

	Hospital Universitari de Bellvitge		Institut Català d'Oncologia		Hospital General de L'Hospitalet	
	2011	2012	2011	2012	2011	2012
Nombre llits	857	804	102	102	181	75
Altes	29.331	-	4.371	-	14.489	-
Urgències	89.106	86.209	-	-	53.520	53.174
Visites totals	473.034	474.673	93.940	90.224	184.205	166.702

Taula 2.11 Centres d'assistència sanitària
Font: Anuari estadístic de la ciutat de L'Hospitalet 2012

Centres d'assistència primària

Distr.	Barri			Centres	Funcions	inferm.	Personal mèdic	visites
I	Centre	ABS	Centre	CAP Just Oliveras Consultori Sanfeliu	AP	20	21	223.325
		ABS	Sant Josep	CAP Just Oliveras	AP	15	16	153.578
		CAP	Just Oliveres	CAP Just Oliveras	AE**/PAD/Rehabil./Lab.	51	30	233.382
II	la Torrassa	CAP	Rda. la Torrassa,	CAP Rda. la Torrassa	PAD /AE*	-	-	55.551
		ABS	la Torrassa*	CAP Rda. la Torrassa	AP	18(1)	16(5)	174.953
II	Collblanc	ABS	Collblanc*	CAP Collblanc	AP	16(1)	15(6)	163.061
III	Sta. Eulàlia Nord	ABS	Santa Eulàlia Nord	CAP Mossèn Cinto	AP	14	14	131.365
	Sta. Eulàlia Sud	ABS	Santa Eulàlia Sud	CAP Amadeu Torner	AP	17	17	170.951
		CAP	Amadeu Torner	CAP Amadeu Torner				
IV	la Florida	ABS	la Florida Nord	CAP la Florida	AP	14	17	161.385
		PAC	la Florida	CAP la Florida	URGÈNCIES	-	-	10.732
		ABS	la Florida Sud	CAP la Florida	AP	15	17	159.090
V	Can Serra	ABS	Can Serra	CAP Can Serra	AP	9	10	95.120
V	Pubilla Cases	ABS	Pubilla Cases	CAP Can Vidalet	AP	22	23	218.394
		CAP	Pubilla Cases	CAP Can Vidalet	Rehabilitació	-	-	55.720
		CAP	Salut Mental	Unitat Salut Mental	AE	1	13	20.366
VI	el Gornal	ABS	el Gornal	CAP el Gornal	AP	7	7	66.839
	Bellvitge	ABS	Bellvitge	CAP Bellvitge	AP /PADES	24	23	223.011
		CAP	Rbla. Marina	CAP Rbla. Marina	AE***	-	-	19.465
		SDPI		CAP Pura Fernández	RX	7	9	87.946
	L'Hospitalet	CUAP	Pura Fernández	Rbl. Marina	URGÈNCIES	9	20	69.172

CAP: Centre Atenció Primària
ABS: Àrea Bàsica de Salut
UAP: Unitat Atenció Primària
CUAP: Centre d'urgències assistència primària
AE: Atenció especialitzada
SEU: Servei especial d'Urgències
PADES: Programa d'atenció domiciliària, equip de suport
AP: Atenció Primària
PAD: Programa d'atenció a la dona

Taula 2.12 Centres d'assistència primària.
Font: Anuari estadístic de la ciutat de L'Hospitalet 2012

2.4.3. Zones comercials

Dades generals		Centre	Coll-blanc	Santa Eulàlia	Torrent Gornal	Florida	Bell-vitge	Merca-2 Bellvitge	Merca-2 Can Serra
Any d'inauguració		1924	1932	1932	1969	2008	1974	1988	1985
Aspectes arquitectònics									
Edificació		aïllada	aïllada	aïllada	aïllada	aïllada	aïllada	aïllada	aïllada
Nº plantes		1	2	1/altillos	2	1	2	1	1
Nº establiments fixos		85	238	91	126	90	48	54	57
Sup. construïda. m^2		2.199	4.015	2.872	4.852	2.081	2.337	2.675	3.120
Sup. venda m^2		1030,77	2087,20	1216,20	1466	817,69	515,73	1030,18	1356,63
Sup. carr. i desc m^2		-	-	144,00	400	0	384	118	80
Sup. magatzems.... m^2		4,00	318	167	1907	118	592	209	195
Altres espais m^2		1163,75	1610,32	1344,80	1079	1145,63	845,27	1317,82	1488,37
Superfície de les parades obertes									
Fruites i verdures		124,95	176,16	60,20	76,10	42,65	43,78	116,33	28,75
Carns/Cansal./xarcuteries		177,52	408,38	153,70	288,82	90,85	148,00	216,00	52,00
Aviram i ous		81,24	100,23	40,00	75,65	42,35	51,64	108,56	24,70
Bars		39,50	45,20	16,00	28,00	24,29	21,05	68,51	0,00
Venda de pa i pastiss.		16,74	33,04	25,10	23,55	0,00	22,50	52,11	0,00
Peix i marisc		84,03	173,33	48,20	107,35	40,50	65,25	108,04	39
Altres alimentaris		114,74	128,14	69,20	123,20	57,60	65,75	188,77	282
Altres no alimentaris		237,46	963,50	781,44	556,50	444,25	27,12	154,21	31,05
Total		**876,18**	**2027,98**	**1193,84**	**1279,17**	**742,49**	**445,09**	**1012,53**	**457,50**
Activitat comercial de les parades obertes	**Total parades**								
Fruites i verdures	**34**	5	13	3	4	3	2	3	1
Carns/cansal./xarcuteries	**143**	13	43	15	20	17	15	14	6
Aviram i ous	**47**	7	9	4	5	8	6	6	2
Bars	**15**	2	4	2	2	1	2	1	1
Venda de pa i pastiss.	**16**	2	4	3	3	0	1	2	1
Peix i marisc	**51**	6	17	6	6	5	4	6	1
Altres alimentaris	**58**	7	15	4	8	6	7	10	1
Altres no alimentaris	**277**	26	113	44	42	39	3	7	3
Total	**641**	**68**	**218**	**81**	**90**	**79**	**40**	**49**	**16**
Superfície de les parades tancades									
Total		**154,37**	**59,60**	**22,00**	**187,35**	**75,35**	**71,39**	**17,65**	**899,06**

Taula 2.13 Mercats municipals
Font: Anuari estadístic de la ciutat de L'Hospitalet 2012

A més dels mercats ambulants que es van descriure al capítol 2.2 a L'Hospitalet existeixen 8 mercats permanents. El total de la superfície de venda és de 9.520,4 m^2 amb una ocupació del 86,9%. En el 2002 (primer any en que tenim dades que es poden comparar) l'ocupació era del 87,3%, per tant es pot dir que l'activitat s'ha mantingut estable durant aquests anys.

Els mercats del Centre, de Collblanc i de la Florida no tenen espai reservat per a càrrega i descàrrega, a més la superfície de magatzems és molt baixa. Fet que implica l'ocupació de la via pública per a les maniobres de càrrega i descàrrega.

Grans centres comercials			
Centres	**SBA "Superfície bruta alquilable" m2**	**Locals**	**Places pàrquing**
La Farga	17.803	86	1.169
Gran Via 2	54.000	197	3.400
Ikea	17.950*	-	1.454

Font: Anuari Económic La Caixa * superfície comercial

Taula 2.14 Centres comercials

La Farga és un centre comercial i cultural que es troba al centre de la ciutat, fruït de la reconversió dels antics espais industrials. Aquest centre comercial, per la seva ubicació cèntrica, atrau a un major nombre de visitants locals.

Ikea per la seva especialització i Gran Via 2 per la seva grandària i varietat de serveis són centres comercials que atrauen gent d'àmbit supramunicipals, de l'àrea metropolitana i en el cas de l'Ikea inclús de diferents províncies.

El Gran Via 2 i l'Ikea es troben al nou districte econòmic de L'Hospitalet i junt a la Fira són els majors dinamitzadors de la zona. La seva ubicació evita el trànsit pel centre de la ciutat, no obstant, i a pesar de la capacitat i importància de les vies que els envolten són freqüents els problemes de congestió als accessos.

2.4.4. Centres Culturals

Activitat	Centre		
Biblioteques			
	Tecla	Sala	218.182
	Bellvitge		136.190
	Can	Sumarro	104.857
	Josep	Janés	130.450
	La	Bòbila	148.889
	La	Florida	74.435
	Pl.	Europa	83.686
	Santa	Eulàlia	59.459
	Total		**956.148**
Museus			
	Museu de l'Hospitalet		23.400
Arxius			
	Arxiu Municipal		857

Taula 2.15 Centres culturals
Font: Anuari estadístic de la ciutat de L'Hospitalet 2012

En els centres culturals s'han englobat les biblioteques, el Museu de L'Hospitalet i els centres culturals polivalents on es fan concerts, obres de teatre, exposicions i cursos. Entre tots aquests centres es reben anualment més d'1.300.000 visites. La biblioteca Tecla Sala ha sigut la que més visites ha rebut (218.182). En les biblioteques la majoria de les visites són a peu, per tant s'ha de garantir una bona i segura accessibilitat dels vianants als voltants.

Les activitats a La Farga són diferents: concerts, obres de teatre, exposicions i fires que impliquen comportaments de mobilitat diferents. Per als vehicles motoritzats el centre consta d'un pàrquing de 1.169 places.

2.4.5. Polígons econòmics

A continuació es localitzen els principals centres econòmics, que engloben els polígons industrials i zones d'oficines i investigació.

Al plànol també s'han dibuixat els polígons, que encara que queden fora de l'àrea municipal de L'Hospitalet, queden molt pròxims i afecten a la mobilitat quotidiana dels ciutadans perquè treballen en ells o pel trànsit de pas cap a aquests polígons.

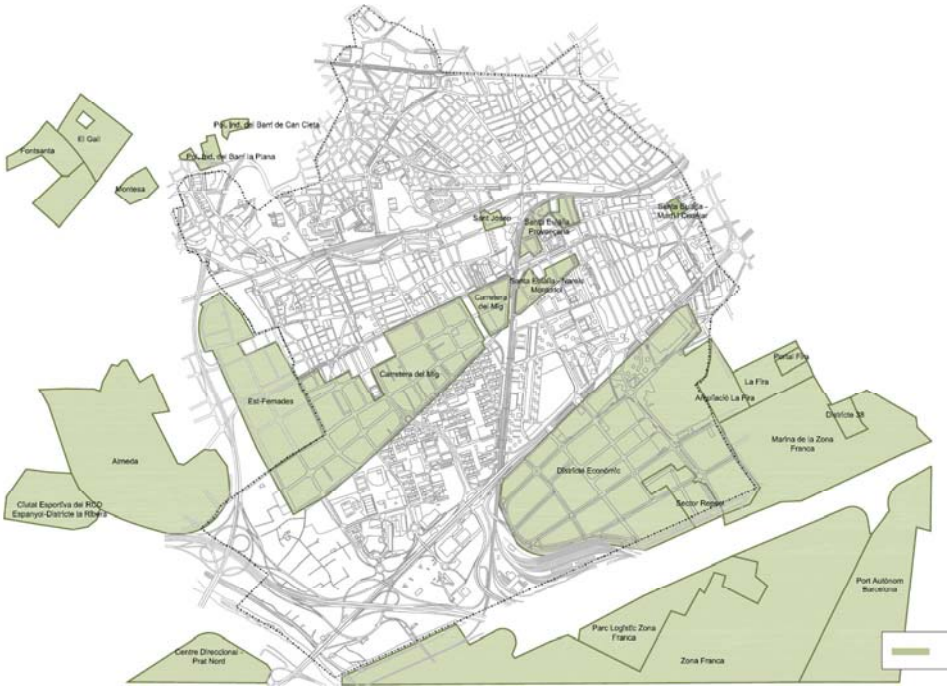


Fig. 2.12 Polígons econòmics (Plànol 2.10).

La construcció del Canal de la Infanta, en el primer quart del segle XIX, va donar el primer impuls industrial al municipi, ja que va permetre que s'hi instal·lessin alguns molins de farina o paperers i alguna serradora de marbre i que s'aprofitessin les terres argiloses que caracteritzaven part del territori per establir-hi nombroses bòbiles, que subministraven material de construcció a la ciutat de Barcelona. Això ha fet que la indústria ceràmica hagi tingut una llarga tradició a L'Hospitalet.

Actualment, però, els pilars econòmics del municipi i de la comarca són uns altres. Per començar, l'empenta industrial a L'Hospitalet s'ha incrementat i diversificat molt. La ciutat té un teixit industrial en què hi ha representades gairebé totes les branques empresarials, per bé que destaquen, pel que fa a nombre de treballadors, les empreses dedicades a l'electrònica, la transformació de metalls i la mecànica; el sector químic; l'òptica i el vidre; la fusta i els mobles; l'edició, la impressió i el paper; el tèxtil, i la indústria del motor. No obstant això, la reculada tendencial del sector industrial ha fet que hagi estat el sector dels serveis el que ha aprofitat la proximitat de Barcelona per ser el nou pilar del potencial econòmic d'aquest municipi. Les activitats més destacades del sector dels serveis al municipi de L'Hospitalet de Llobregat són l'hostaleria, els serveis a les empreses i la sanitat, amb l'Hospital de Bellvitge com un dels centres de referència del sistema sanitari català.

Segons les dades de la Unió de Polígons Industrials de Catalunya (UPIC), actualment al municipi de L'Hospitalet de Llobregat hi ha cinc polígons industrials actius, amb una superfície total de sòl industrial de 4.110.000 m^2. Destaquen, per grandària, els polígons de Pedrosa (amb una superfície de 810.000 m^2), Carretera del Mig (1.080.000 m^2) i Granvia Sud (1.890.000 m^2). Els altres dos polígons del municipi, Provençana (250.000 m^2) i Travessia Industrial (80.000 m^2), tenen unes dimensions més reduïdes.

Els polígons del municipi de L'Hospitalet de Llobregat presenten, en general, una provisió raonable de serveis urbans bàsics, com ara pavimentació, sanejament, aigua i electricitat, a més de cobertura de telefonia, telefonia mòbil, ADSL i WIMAX.

La fortalesa principal dels polígons de L'Hospitalet de Llobregat és la proximitat a eixos viaris tan importants com són l'A-2, la C-32 o la C-31, que permet connectar ràpidament L'Hospitalet de Llobregat amb l'Aeroport de Barcelona. A més, els polígons del municipi també tenen molt bona comunicació amb el Port de Barcelona i es troben a molt poca distància de la línia AVE que uneix Barcelona amb Madrid.

2.5. Parc de vehicles i dades de motorització

El parc de vehicles en el seu conjunt es troba força estable als darrers anys tot i que es detecta un continuat descens del volum de turismes (al 2012 un 17% menys que l'any 1991). És el parc de motos el que té un creixement continuat, equiparable al de Barcelona.

2012	Ciclomotors i Motos	Autob. i camions	Tractors i remolcs	Turismes	Total
Centre	2.656	1.495	239	8.601	**12.991**
Sanfeliu	515	263	37	2.082	**2.897**
Sant Josep	1.896	616	114	6.162	**8.788**
la Torrassa	1.876	559	69	4.504	**7.008**
Collblanc	1.818	607	84	4.731	**7.240**
Santa Eulàlia	4.263	1.719	329	12.318	**18.629**
la Florida	1.597	673	77	5.818	**8.165**
les Planes	875	413	50	3.354	**4.692**
Can Serra	672	313	61	3.199	**4.245**
Pubilla Cases	1.537	671	90	5.699	**7.997**
el Gornal	919	1.035	689	2.413	**5.056**
Bellvitge	1.528	792	153	8.730	**11.203**
No consta	2.470	1.055	207	4.564	**8.296**
Total	**22.622**	**10.211**	**2.199**	**72.175**	**107.207**

Taula 2.16 Parc de vehicles per barris (2012)
Font: Elaboració a partir de les dades del Cens de Vehicles. Anuari estadístic de L'Hospitalet 2012

Respecte al parc de vehicles, Santa Eulàlia és el barri que té enregistrats més vehicles (18.629), i Sanfeliu el que menys (2.897).

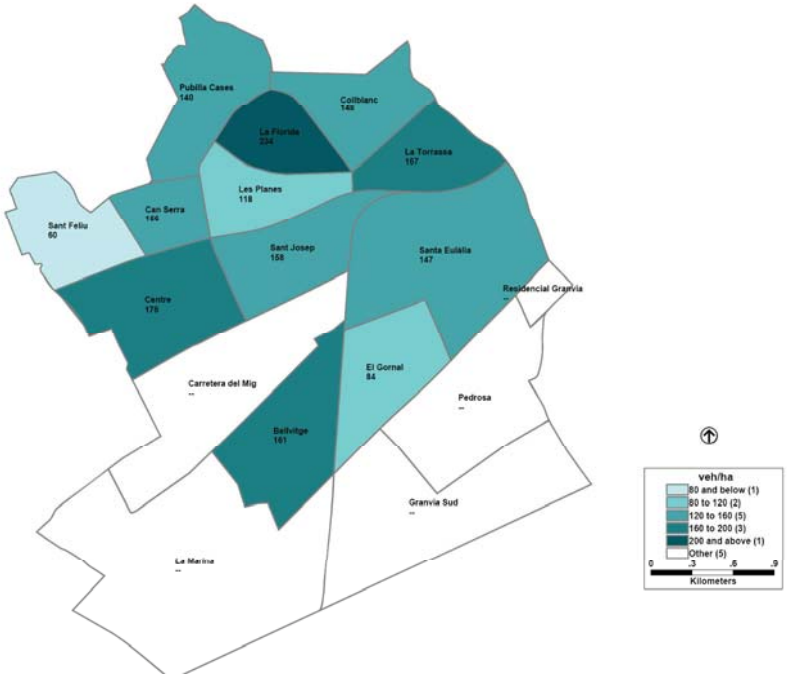


Fig. 2.13 Densitat de vehicles per barri (Plànol 2.11)

Segons la densitat, Santa Eulàlia es troba a la mediana dels barris de L'Hospitalet, la major superfície del barri implica que la densitat sigui menor. En canvi, barris com la Florida o Centre registren les majors densitats de vehicles.

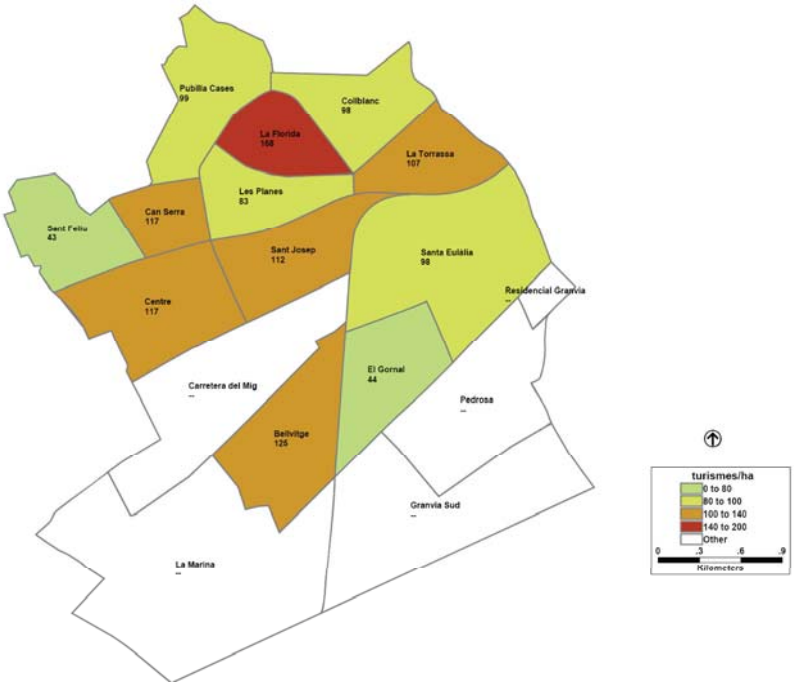


Fig. 2.14 Densitat de turismes per barri (Plànol 2.12)

El plànol de densitat de turismes es correspon amb els de vehicles en la majoria dels barris: La Florida, Centre i Bellvitge continuen sent els de majors densitats. Mentre que Gornal i Sanfeliu els menors.

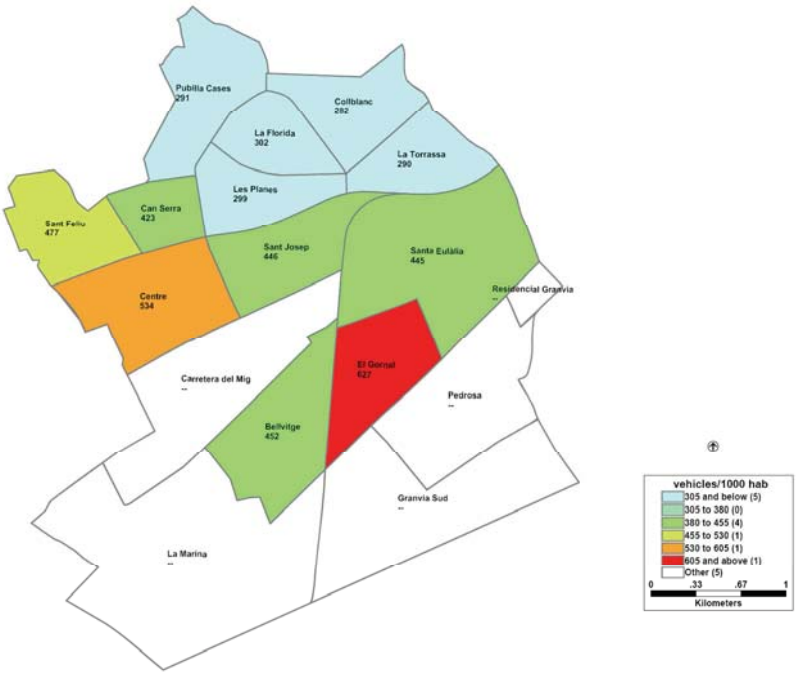


Fig. 2.15 Índex de motorització (Plànol 2.13)

La motorització (2012) és de 275 turismes/1.000 habitants, un 19% inferior a la ciutat de Barcelona. El nivell de renda dels residents, junt a la morfologia urbana de la ciutat (compacta) i la bona connexió amb la xarxa de transport públic influeix directament en els hàbits de mobilitat dels seus ciutadans.

3. ANÀLISI DE L'OFERTA

3.1. Xarxa de vianants

En total L'Hospitalet disposa de 39,13 km de carrers pacificats dels quals 32,2 km són de preferència per a vianants. En aquest apartat s'ha analitzat la xarxa de vianants, estudiant la tipologia dels carrers, l'ample de les voreres i els centres o equipaments generadors de viatges.

3.1.1. Tipologia de vies de vianants

En primer lloc cal citar la classificació de carrers que fa l'Ajuntament de L'Hospitalet segons el grau de restricció de la circulació dels vehicles motoritzats.

De menor a major restricció la tipologia es:

Zones 30:

Són vies de la ciutat on la velocitat màxima permesa és de 30 km/h per raó de la seva perillositat, proximitat de zones escolars o alta densitat de vianants. La prioritat és dels vehicles i la calçada està segregada de les voreres.

Carrers de coexistència: residencials o de prioritat invertida:

Els carrers de coexistència són una tipologia de carrers on no existeix la segregació dels modes per bandes exclusives (voreres, calçada, carril bici...), i comparteixen el mateix espai. Són vies urbanes o zones de la població usades principalment per vianants amb trànsit de vehicles poc intens.

La velocitat màxima dels vehicles és de 20km/h i els vianants tenen preferència. Els vianants poden utilitzar tota la zona de circulació que pot estar formada per voreres i calçada o per plataforma única.

Les bicicletes poden circular en ambdós sentits.

Illes de vianants o carrers exclusius per vianants.

Són vies o zones on tenen prioritat de la circulació els vianants, prohibit total o parcialment la circulació i l'estacionament de vehicles, excepte a les zones degudament senyalitzades.

Es permet la circulació dels vehicles de serveis: bombers, policia, ambulàncies, neteja, manteniment o similars sempre i quan estiguin prestant el servei corresponent. Els vehicles comercials o industrials tindran accés durant el temps imprescindible per carregar o descarregar, dins l'horari establert. Les tasques de càrrega i descàrrega es realitzaran únicament en els espais indicats. La circulació de qualsevol vehicle es farà prenent totes les precaucions necessàries tenint en compte que no haurà de sobrepassar la velocitat de 5km/h.

Carrers amb prioritat per a vianants	19,59	km
Illes de vianants	4,3	km
Carrers de coexistència (zones 20)	8,34	km
Carrers zones 30	6,9	km
TOTAL	39,13	km

Taula 3.1 Illes de vianants o carrers exclusius per vianants
Font: Ajuntament de L'Hospitalet

En la següent figura s'observen les vies amb prioritat invertida, els carrers exclusius per a vianants i els equipaments més importants de la ciutat.

Fig. 3.1 Xarxa de vianants. Equipaments (Plànol 3.1)

Fig. 3.2 Xarxa d'itineraris de vianants (Plànol 3.3)

3.1.2. Itineraris interiors als barris

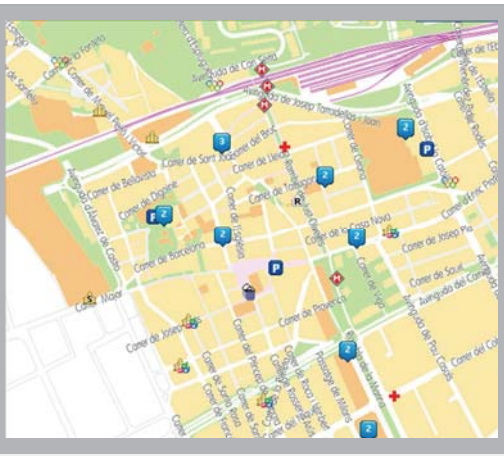
Les actuacions de pacificació de carrers s'han distribuït per tots els barris de L'Hospitalet. Els carrers de prioritat per a vianants, o les exclusives de vianants estan repartides entre tots els barris de la ciutat. Només al barri de Sanfeliu, es detecta un dèficit de carrers d'aquest tipus.

El barri de Bellvitge està dissenyat com a ciutat jardí i disposa de moltes àrees de vianants.

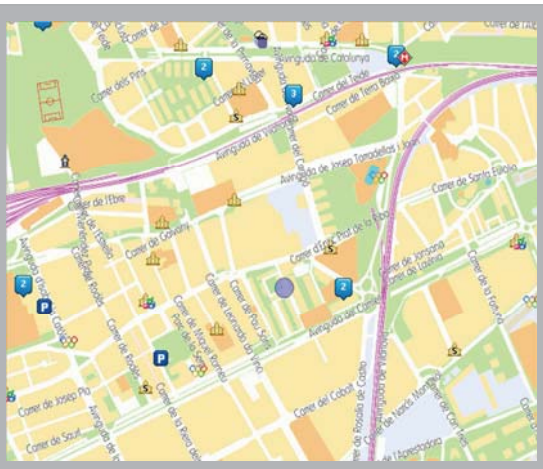
Les voreres de la Granvia de L'Hospitalet també es podrien considerar com espais pacificats, doncs l'amplada de les voreres en alguns trams pot superar els 30 metres i s'intercalen amb espais verds.

La xarxa de vianants s'ha desenvolupat de forma interna a cada barri. Per a localitzar aquests itineraris s'han realitzat unes taules per barris on s'inclouen els equipaments i carrers principals.

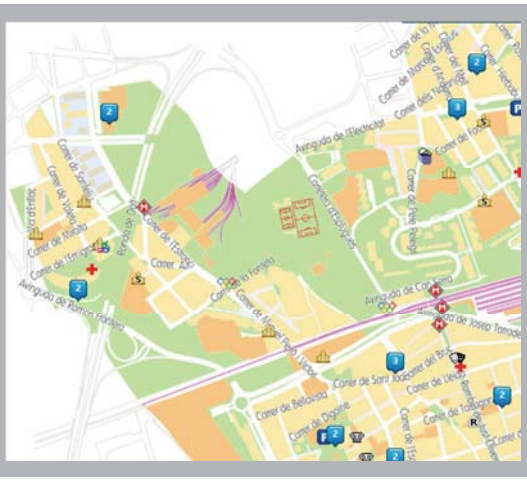
Fig. 3.3 Carrers prioritat vianants (Plànol 3.1)

BARRI CENTRE	**CARRERS ITINERARI:** Rambla de Just Oliveras Carrer de Barcelona Carrer Major Avinguda d'Isabel la Catòlica Voltants Plaça Ajuntament	
	EQUIPAMENTS I SERVEIS: Auditori Barradas, Estació de metro L1 i Rodalies, Biblioteca Can Sumarro, museu de L'Hospitalet, cinc centres educatius, mercat del Centre, Ajuntament, poliesportiu Centre, centre comercial i cultural La Farga, CAP Just Oliveras.	

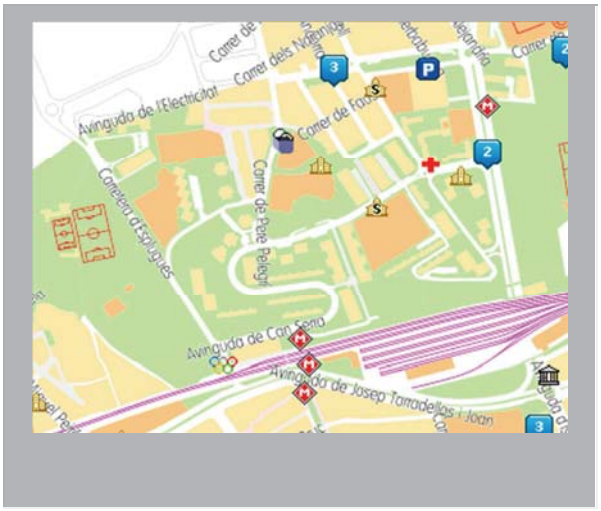
Taula 3.2 Itineraris barri Centre.

BARRI SANT JOSEP	**CARRERS ITINERARI:** Avinguda del Carrilet Carrer d'Enric Prat de la Riba Avinguda de Josep Tarradellas i Joan Avinguda de Ventura Gassol Carrer del Canigó Carrer de Rosalia de Castro	
	EQUIPAMENTS I SERVEIS: Pavelló bàsquet L'Hospitalet, piscines municipals, centre cultural Tecla Sala, biblioteca central Tecla Sala, sis centre educatius, centre cultural Sant Josep.	

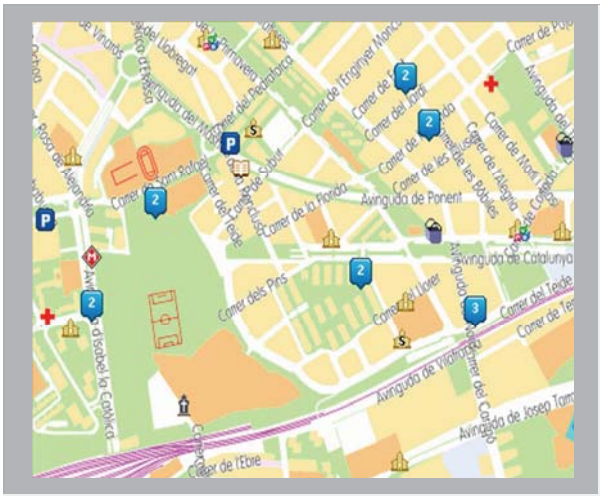
Taula 3.3 Itineraris barri Sant Josep

BARRI SANFELIU	**CARRERS ITINERARI:** Carretera d'Esplugues Carrer de l'Estronci Carrer de Miguel Peiró i Victorí Carrer de Sanfeliu Carrer de Cornellà	
	EQUIPAMENTS I SERVEIS: Camp de futbol Can Buxeres, CAP Sanfeliu, 4 centre educatius, poliesportiu Sant Feliu, centre cultural Sant Feliu, metro L5 Can Buxeres.	

Taula 3.4 Itineraris barri Sanfeliu

BARRI CAN SERRA	**CARRERS ITINERARI:** Carretera d'Esplugues Avinguda de l'Electricitat Carrer de Pere Peregrí Avinguda de Can Serra Avinguda d'Isabel la Catòlica	
	EQUIPAMENTS I SERVEIS: Metro L1 Can Serra, 5 centres educatius, CAP Can Serra, mercat Can Serra	

Taula 3.5 Itineraris barri Can Serra

BARRI LES PLANES	**CARRERS ITINERARI:** Avinguda d'Isabel la Catòlica Carrer de Sant Rafael Avinguda del Masnou Carrer del Teide Avinguda de Catalunya Carrer de la Primavera Avinguda del Nord	
	EQUIPAMENTS I SERVEIS: Poliesportiu les Planes, cementiri municipal, metro L1 Florida, biblioteca La Florida, 4 centres educatius.	

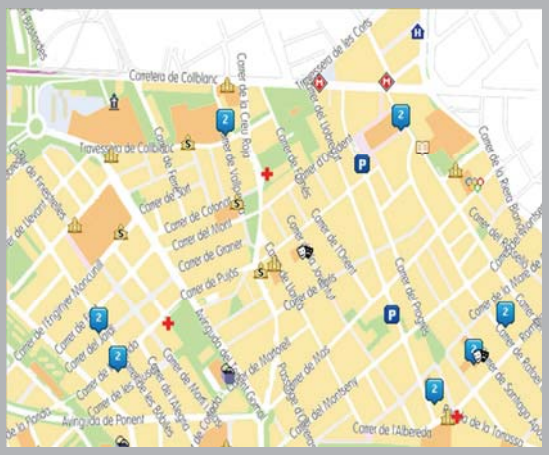
Taula 3.6 Itineraris barri Les Planes

BARRI LA FLORIDA	**CARRERS ITINERARI:** Avinguda d'Isabel la Catòlica Avinguda del Masnou Avinguda de Ponent Carrer de la Primavera Avinguda de Torrent Gornal Carrer de l'Enginyer Moncunill Avinguda de Miraflores Carrer de la Florida	
	EQUIPAMENTS I SERVEIS: CAP Florida, mercat del Torrent Gornal, mercat de la Florida, 5 centres educatius, metro L5 Pubilla Cases.	

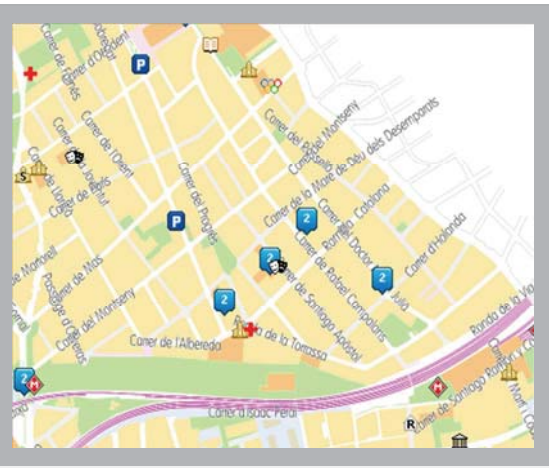
Taula 3.7 Itineraris barri La Florida

BARRI PUBILLA CASES	**CARRERS ITINERARI:** Avinguda d'Isabel la Catòlica Avinguda de l'Electricitat Carrer de Pere Peregrí Carrer de la Maladeta Carrer de Marcel·lí Esquius Carrer de la Mina Avinguda de Severo Ochoa Avinguda de Tomás Giménez Carrer de Simancas Carretera de Collblanc Avinguda de Josep Molins	
	EQUIPAMENTS I SERVEIS: Complex esportiu L'Hospitalet Nord, camp de futbol Pubilla Cases, Hospital General, CAP Bòbila, biblioteca la Bòbila, centre cultural la Bòbila, metro L5 (Can Vidalet i Pubilla Cases), tram (Can Rigalt), 5 centres educatius.	

Taula 3.8 Itineraris barri Pubilla Cases

BARRI COLLBLANC	**CARRERS ITINERARI:** Avinguda del Torrent Gornal Travessera de Collblanc Carrer de la Creu Roja Carrer del Mas Carrer del Progrés Carrer del Doctor Martí i Julià Carrer d'Occident Carrer de Pujós Riera Blanca	
	EQUIPAMENTS I SERVEIS: Cementiri de Sants, poliesportiu Fum d'Estampa, CAP Collblanc, teatre Joventut, mercat de Collblanc, biblioteca Josep Janés, metro L5 (Collblanc), 6 centre educatius	

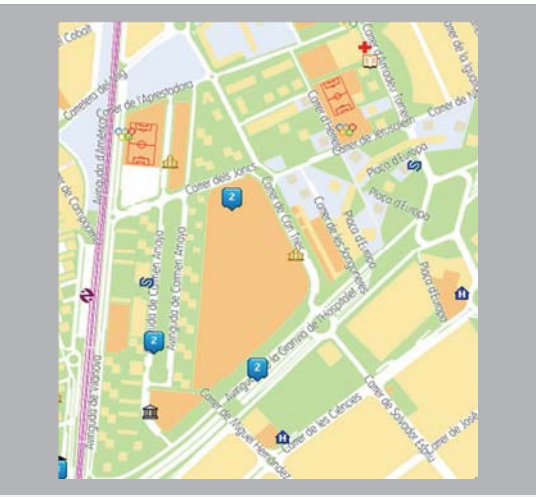
Taula 3.9 Itineraris barri Collblanc

BARRI LA TORRASSA	**CARRERS ITINERARI:** Carrer del Mas Carrer del Montseny Carrer del Progrés Ronda de la Torrassa Carrer d'Holanda Carrer de Rafael Campalans Riera Blanca	
	EQUIPAMENTS I SERVEIS: CAP Ronda de la Torrassa, Centre cultural Collblanc - La Torrassa, auditori La Torrassa, metro L1 (Torrassa)	

Taula 3.10 Itineraris barri La Torrassa

BARRI SANTA EULÀLIA	**CARRERS ITINERARI:** Carrer de Santa Eulàlia Avinguda del Carrilet Carrer de l'Aprestadora Carrer d'Amadeu Torner Carrer de Castelao Carrer de l'Alhambra Granvia de L'Hospitalet	
	EQUIPAMENTS I SERVEIS: Pista d'atletisme Santa Eulàlia, mercat de Santa Eulàlia, biblioteca Santa Eulàlia, poliesportiu Santa Eulàlia, parada FGC Ildefons Cerdà, metro L1 (Santa Eulàlia), centre cultural Santa Eulàlia, 10 centres educatius	

Taula 3.11 Itineraris barri Santa Eulàlia

BARRI GORNAL	**CARRERS ITINERARI:** Carrer de l'Aprestadora Carrer d'Amadeu Torner Granvia de L'Hospitalet Avinguda de Carmen Amaya Carrer dels Joncs Carrer de Jerusalem Carrer de Can Tries	
	EQUIPAMENTS I SERVEIS: Camp de futbol Gornal, CAP Gornal, CAP Amadeu Torner, galeria comercial Gornal, biblioteca Plaça Europa, parada FGC (Gornal i Europa Fira), casal cívic Gornal.	

Taula 3.12 Itineraris barri Gornal

BARRI BELLVITGE (LA MARINA)	**CARRERS ITINERARI:** Avinguda d'Europa Rambla de la Marina Carrer de l'Ermita de Bellvitge Avinguda de Mare de Déu de Bellvitge Carrer de la Residència Carrer de Jaume Ventura i Tort Travessera Industrial	
	EQUIPAMENTS I SERVEIS: Hospital Durant i Reynals, Tanatori Gran Via, Hospital Bellvitge, Campus de Ciències de la Salut, complex esportiu tennis L'Hospitalet, poliesportiu Sergio Manzano, camp de futbol L'Hospitalet, camp de rugbi L'Hospitalet, mercat de Bellvitge, centre comercial Marina Center, estació rodalies Bellvitge, metro L1 (Bellvitge i Hospital de Bellvitge), biblioteca i centre cultural Bellvitge, 7 centres educatius.	

Taula 3.13 Itineraris barri Bellvitge

BARRI RESIDENCIAL GRANVIA (PEDROSA)	**CARRERS ITINERARI:** Gran Via Avinguda de Joan Carles I	
	EQUIPAMENTS I SERVEIS: Centre comercial Gran Via 2, cinc hotels, recinte fira, 2 centres educatius	

Taula 3.14 Itineraris barri Residencial Granvia

BARRI CARRETERA DEL MIG	**CARRERS ITINERARI:** Travessera Industrial Avinguda Carrilet Rambla de la Marina Avinguda de la Fabregada	
	EQUIPAMENTS I SERVEIS: Centre d'urgències, camp de futbol Hospitalet Centre, arxiu municipal, parada FGC (Sant Josep), 3 centres educatius.	

Taula 3.15 Itineraris barri Carretera del Mig

3.1.3. Vials de connexió entre barris

A L'Hospitalet s'han desenvolupat actuacions per a disminuir l'impacte de les barreres que suposen els dos eixos ferroviaris i les vies d'alta intensitat, com la Granvia de L'Hospitalet o la carretera de Collblanc. Les principals són:

- A la Granvia de L'Hospitalet, el soterrament parcial ha millorat la permeabilitat d'aquesta via a més de pacificar el trànsit en superfície creant espais amples per als ciutadans. No obstant això encara queden punts pendents, com la connexió de la Granvia des de l'Avinguda de Vilanova a la Rambla de la Marina.
- La Carretera de Collblanc també ha estat pacificada amb la implantació del Trambaix (s'han implantat diferents semàfors al llarg de la via), nous passos de vianants i una programació de semàfors restrictiva per als vehicles, impedint d'aquesta manera una via ràpida.
- A l'Avinguda del Carrilet la programació no coordinada dels semàfors dificulta la continuïtat d'aquesta possible via ràpida al mig de la ciutat. Per tant, els passos i itineraris de vianants que la travessen són més segurs i a més a més es troben semaforitzats. Un punt feble d'aquesta via com a itinerari de vianants és la falta de continuïtat al pas inferior de les vies amb una amplada inferior a 1 m.
- Avinguda d'Isabel La Catòlica, en el tram semi soterrat (entre Av. de l'Electricitat i Mare de Déu del Pilar) s'estan fent actuacions de pacificació dels laterals per a millorar la mobilitat dels vianants.
- En els eixos ferroviaris s'han inventariat 19 passos a diferent nivell, dels quals només la passarel·la que connecta l'Av. de Vilafranca amb el carrer del Teide no compleix amb el codi d'accessibilitat, ja que està formada únicament per escales. (Veure plànol 3.4).

Un segon punt conflictiu per als vianants és el pas inferior que connecta l'Avinguda de Josep Tarradellas amb la carretera d'Esplugues. És un pas molt estret compartit amb els vehicles motoritzats. El pas està regulat amb semàfor, que ha de gestionar els dos sentits dels vehicles independentment i el pas dels vianants, fet que suposa un temps d'espera elevat.

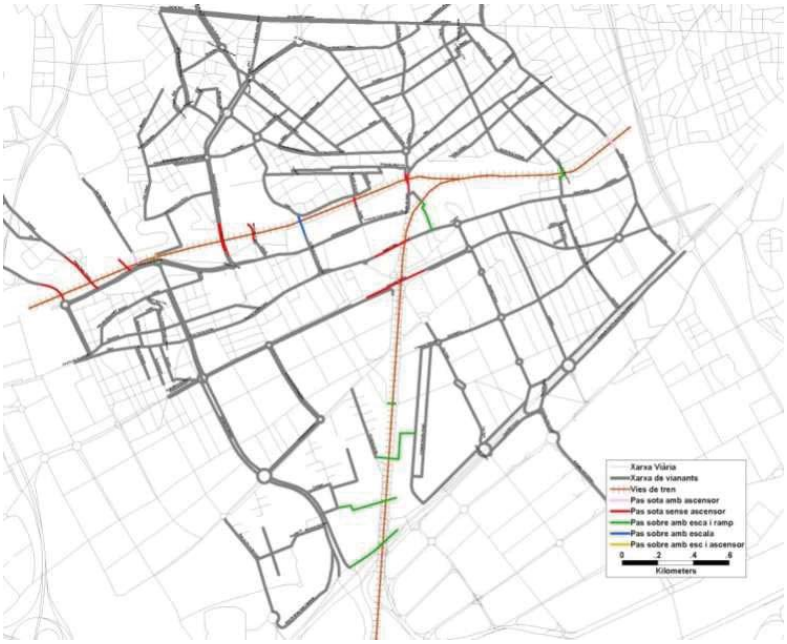


Fig 3.4 Eixos ferroviaris

Respecte a la continuïtat dels itineraris, L'Hospitalet disposa d'una bona xarxa tot i els itineraris sinuosos i malgrat la multitud de barreres arquitectòniques heretades.

Alguns punts febles són:

- Ja s'ha comentat en el punt anterior la falta de continuïtat de la Granvia de L'Hospitalet a l'altura de l'Avinguda de Vilanova. Està prevista l'ampliació d'aquest itinerari per a vianants i ciclistes, que hauria de connectar amb les rutes que formen el Parc Agrari del Baix Llobregat.
- Avinguda del Carrilet (pas inferior de les vies)

Fig 3.5 Punts febles de continuïtat d'itineraris

Alguns vials de barri també fan la funció de connexió entre barris com poden ser:

- La Rambla de la Marina – Just Oliveras → connecta els barris residencials de Bellvitge i centre, travessant la zona industrial de la Carretera del Mig, i també connecta amb el barri de Can Serra mitjançant el pas superior de les vies al costat de l'estació de Renfe. A més de l'estació de trens (Regionals i Rodalies) l'itinerari connecta amb metro L1 i ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya.

- Avinguda de la Fabregada - Avinguda d'Isabel la Catòlica – Carrer del Doctor Solanich i Riera → eix que funciona de límit entre cinc barris diferents (Centre - Sant Josep - Can Serra - Les Planes - La Florida i Pubilla Cases). Entre els equipaments principals trobem el centre comercial de La Farga o l'Hospital General.
- Progrés – Ronda de la Torrassa – Avinguda del Metro – Pareto → aquest itinerari es diferencia de l'anterior perquè és exclusiu per a vianants. En l'anterior els carrers són de la xarxa bàsica de circulació de la ciutat mentre que aquest discorre en la seva majoria en carrers pacificats o amb prioritat per a vianants. Connecta els barris de Collblanc, la Torrassa i Santa Eulàlia.
- Major – Prat de la Riba – Santa Eulàlia → connecta els barris centre, Sant Josep i Santa Eulàlia a més del districte de Sants de Barcelona. Aquest itinerari té un punt feble en el creuament amb les vies de trens entre Sant Josep i Santa Eulàlia.
- Avinguda del Carrilet → És l'únic carrer que sense canviar de nom travessa la ciutat longitudinalment. Al llarg del seu recorregut canvia la seva morfologia i funcionalitat, passant de trams amb voreres amples i zones comercials a espais amb voreres més estretes i al costat de polígons industrials. Connecta des del polígon industrial de Femades a Cornellà fins la Ciutat de la Justícia i Barcelona. A l'igual que l'itinerari anterior té un punt feble en el pas de les vies on només existeix una vorera amb un ample reduït (0,90 metres).

Els creuaments entre els itineraris de vianants i les vies de ferrocarril són una característica de la xarxa viària de L'Hospitalet i limita la connectivitat entre els barris als punts de pas de les vies.

3.1.4. Amplada de voreres

Per analitzar l'accessibilitat, la seguretat i comoditat en els itineraris per a vianants, s'ha inventariat la tipologia, amplada de les voreres i el pendent dels carrers.

Les voreres i pendents s'han classificat segons les directrius del document tècnic desenvolupat en el *"Orden VIV/561/2010, de 1 de febrero, por la que se desarrolla el documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados"*.

En el document s'estableix que els itineraris accessibles per als vianants són aquells que garanteixen l'ús no discriminatori i la circulació de forma autònoma i contínua de totes les persones i haurà de complir els següents requisits entre d'altres:

1.- En tot el seu recorregut posseirà una amplària lliure de pas no inferior a 1,80 m, que garanteixi el gir, encreuament i canvi de direcció de les persones independentment de les seves característiques o mode de desplaçament.

2.- L'altura lliure de pas no serà inferior a 2,20 m.

3.- No presentarà graons aïllats ni ressalts.

4.- El pendent transversal màxim serà del 2%.

5.- El pendent longitudinal màxim serà del 6%.

Segons normatives anteriors, (Decret 135/1995, de 24 de març, de promoció de l'accessibilitat i de supressió de barreres arquitectòniques, i d'aprovació del Codi d'accessibilitat), s'estimava que un itinerari adaptat havia de tenir un ample lliure mínim de 0,90 m. Per aquest motiu en la classificació que s'ha fet s'han inclòs les dues tipologies, donat que les ciutats necessiten un temps mínim per adaptar-se a les noves normatives i sobre tot en barris o àrees consolidades.

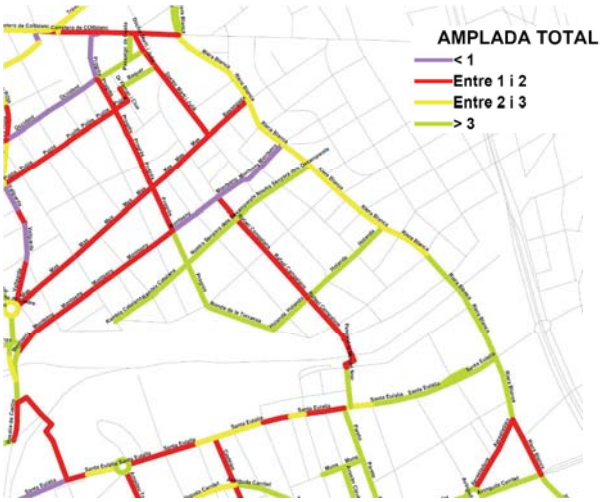


Fig. 3.6 Amplada total voreres. (Plànol 3.5)

En els 73 km que formen la xarxa d'itineraris principals només un 2% són voreres amb amplada total inferior a 1 metre, el 64% de les voreres són d'amples superiors als 3 m. En aquest últim apartat s'han inclòs les illes de vianants i carrers de prioritat invertida independentment de l'amplada de les seves voreres.

Amplada total voreres	% respecte itineraris
≤ 1,0	2%
> 1,0 i ≤ 2,0	10%
> 2,0 i ≤ 3,0	23%
> 3,0	64%
Long. Itineraris principals (km)	**73**

Taula 3.16 Amplada total voreres

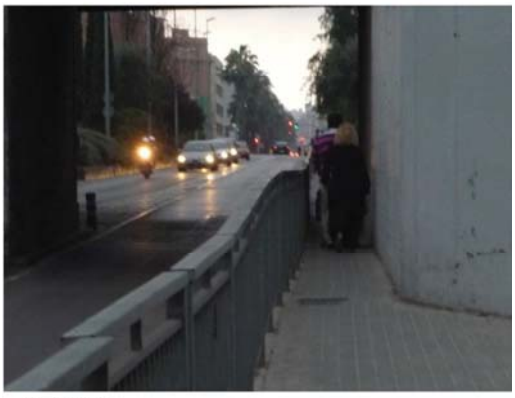
Els trams de vies que compten amb les menors amplades (≤ 1) són:

- Pas inferior de les vies en l'Avinguda del Carrilet
- Riera de la Creu (tram entre passatge de la Pau i Lleida)
- Carrer de l'Occident
- Ronda de la Torrassa
- Avinguda de Josep Tarradellas i Joan (tram entre Batllori i Canigó -vorera nord-)

Fig. 3.7 Amplada lliure vorera (Plànol 3.6)

Segons l'amplada lliure el 19% de les voreres dels itineraris principals de vianants no serien accessibles per a PMR. Si ens basem en la normativa de 1995 només un 2% no estarien adaptades.

Santa Eulália



Av. Carrilet

Amplada lliure voreres	% respecte itineraris
≤ 0,9	2%
> 0,9 i ≤ 1,8	17%
> 1,8	81%
Long. Itineraris principals (km)	**73**

Taula 3.17 Amplada lliure voreres

Els punts conflictius detectats per amplada lliure menor a 0,9 metres és igual als assenyalats al punt anterior. A la diagnosi es fa una anàlisi de tots els trams on s'han trobat obstacles o amples que dificulten la correcta mobilitat de les persones.

El carrer de Santa Eulàlia sota les vies del tren registra en una de les voreres una amplada de 2 metres (sobre l'altra vorera es prohibeix la circulació de vianants). En canvi l'Av. del Carrilet en el tram sota les vies, l'amplada és de 80 cms, de manera que només pot passar una persona i no és apta per a PMR.

3.1.5. Pendents de voreres

S'ha realitzat un inventari dels pendents dels carrers que conformen la xarxa viària de vianants. Aquest procés s'ha basat en la utilització dels programes informàtics que incorporen la informació de cotes (corbes de nivell) i s'ha completat amb inspeccions *in situ*

dels carrers en els què s'han detectat els majors pendents. Com a resultat s'ha obtingut que un 4,3% de les voreres tenen pendent >8%. El percentatge s'ha pres respecte a la longitud total de voreres dels itineraris de vianants.

Els carrers amb pendents forts es troben particularment al sector nord de L'Hospitalet:

C. d'Álvarez de Castro	C. de Sant Rafael
Carretera d'Esplugues	C. de Teide
Av. de l'Electricitat	C. de Numància
C. de Miquel Peiró i Victori	C. de Simancas
Carrer de Mas	C. de Ventura Gassol
Av. de Can Serra	

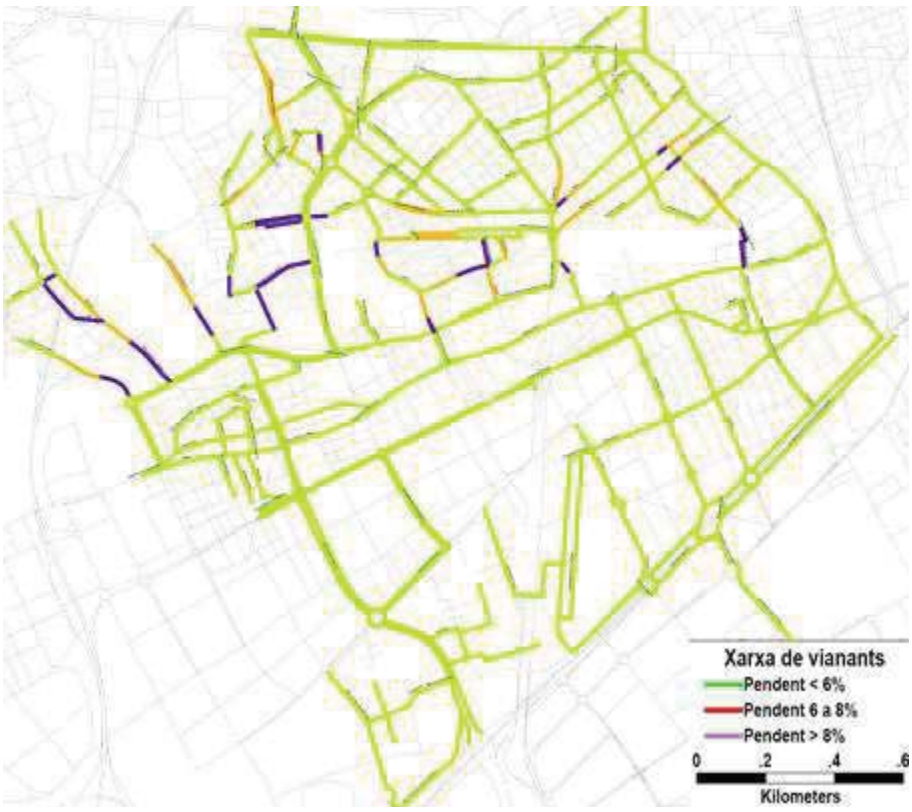


Fig. 3.8 Pendents (Plànol 3.7)

En alguns punts dels itineraris amb pendents elevats s'ha solucionat el problema instal·lant escales no mecàniques, escales mecàniques, rampes o ascensors. Per exemple, el carrer de la Riera de l'Escorxador comunica amb el carrer de Molines mitjançant escales no mecàniques i ascensor. En el Parc de Can Serra s'han instal·lat escales mecàniques i rampes que comuniquen des de la parada de metro de Just Oliveras amb la zona alta de Can Serra. Aquests són exemples de carrers accessibles, en canvi els carrers Mas i Simancas, que es troben dins dels itineraris principals, només disposen d'escales no mecàniques i no són accessibles per a PMR.

C. de Miquel Peiró i Victorí

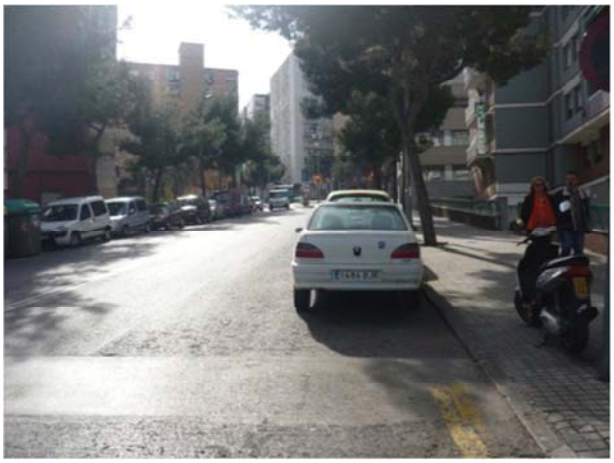
Ctra. d'Esplugues

C. d'Álvarez de Castro

Prolongació Can Serra

C. de Mas entre Vallparda i Passatge Oliveras

C. del Teide entre C. dels Garrofers i Mimoses



Av. de Can Serra

C. de Simancas. Tram no apte per a PMR

C. de Ventura i Gassol sobre Av. de Josep Tarradellas

Al plànol de pendents s'observen en groc i morat els trams de les vies que no són accessibles segons les directrius de l'ordre VIV/561/2010. Es concentren a la zona nord de L'Hospitalet sobre els turons que formen Can Serra, Collblanc o Sanfeliu.

Entre els carrers amb màxims pendents trobem:

- Carrer de Miquel Peiró i Victorí
- Carretera d'Esplugues
- Avinguda de l'Electricitat
- Carrer de Mas
- Carrer de Vallparda

3.1.6. Passos de vianants

Sobre les vies de la xarxa principal d'itineraris de vianants s'ha realitzat un inventari del nombre de passos de vianants existents. En aquest inventari s'han tingut en compte els passos que es troben semaforitzats i els que no.

En total s'han comptabilitzat 1.231 passos, dels quals els 54% estan semaforitzats. Es pot afirmar que la xarxa de vianants es troba ben dotada de passos de vianants. En alguns casos cal repintar-los i en altres reubicar-los. Com a exemple s'observen els passos del C. de Mas amb Progrés, on és necessari desplaçar-lo més cap a la cantonada o el Passatge Colom amb Montseny on succeeix el mateix.

Nombre passos de vianants								
Nº d'accessos a l'intersecció	1	2	3	4	5	6 o mes	Total general	%
3	115	182	54	8	5	0	364	30%
4	38	84	213	240	10	12	597	48%
5 o mes	2	6	9	24	5	12	58	5%
Rotonda	0	0	12	20	40	90	162	13%
Al mig de la via	50	0	0	0	0	0	50	4%
Total general	205	272	288	292	60	114	1231	
%	17%	22%	23%	24%	5%	9%		

Taula 3.18 Nombre passos de vianants

Altres observacions: De l'inventari dels passos per a vianants a la xarxa principal s'observa:

- Dins de la xarxa de vianants hi ha 669 passos de vianants semaforitzats i 562 no semaforitzats.
- A la major part de les interseccions en creu, hi ha 3 i 4 passos de vianants (47% i 53% respectivament).
- Totes les rotondes localitzades dins de la xarxa d'itineraris de vianants es troben semaforitzades per a vianants a tots els accessos.

S'han comptabilitzat i analitzat 541 interseccions a la xarxa bàsica de vianants, d'aquestes, un 31% disposa de pas de vianants a totes les vies, un 31 % disposa de pas de vianants a totes menys un vial i a la resta (38%) li manca un pas de vianants com a mínim a dos dels vials de la intersecció.

Nombre d'interseccions

Nº de passos complets	170	31%
Falta un pas	168	31%
Falten 2 o més passos	203	38%
	541	**100%**

Fig. 3.9 Interseccions a la xarxa bàsica de vianants

Passos vianants de connexió entre barris

S'han inventariat el nombre i tipologia dels passos per analitzar la permeabilitat entre els barris i l'accessibilitat per a persones amb mobilitat reduïda (PMR). Actualment existeixen 17 punts de pas per a vianants. Aquests punts es mostren a la següent imatge:

Fig. 3.10 Passos a diferent nivell (Plànol 3.4)

Entre els passos inventariats només hi ha un que no és accessible per a PMR i és el pas inferior de les vies de l'Avinguda de Carrilet. Existeix una vorera que no arriba al metre d'ample.

Ocupació de les voreres i passos de vianants per aparcament il·legal

Carrer Mas - Carrer Progrés

Passatge Colom – Carrer Montseny

Mitjançant recorreguts en període diürn i per observació directa s'ha elaborat un inventari dels trams de xarxa bàsica que registren ocupació de les voreres per vehicles estacionats. Els diferents punts de la ciutat de L'Hospitalet on es registra il·legalitat d'aparcament que afecta la mobilitat de vianants s'han representat al plànol adjunt.

Fig. 3.11 Il·legalitat aparcament amb afeccions a vianants

S'ha analitzat també l'ocupació per estacionament sobre passos de vianants o voreres. La major part d'observacions s'ha registrat al barri de Pubilla Cases. S'han registrat alguns punts d'il·legalitat d'aparcament sobre passos de vianants, en la seva majoria de càrrega i descàrrega.

Carrer Montseny – Carrer Martí i Julià

Carrer Montseny – Carrer Llobregat

3.1.7. Percepció de la qualitat de la mobilitat. Enquestes als vianants

Per completar la diagnosi de la mobilitat a peu, s'ha realitzat un pla d'enquestes a vianants conformat per 450 enquestes en 8 punts. Com a resultat s'ha obtingut una visió del perfil del vianant (característiques i motivació del viatge) i de la percepció que tenen els vianants de L'Hospitalet sobre la mobilitat.

Les enquestes es van fer en horari de 8:00 a 20:00, amb una freqüència regular. La concentració de desplaçaments a primeres hores per anades a la feina o estudis poden determinar que a les enquestes s'hagi obtingut una proporció inferior a la real.

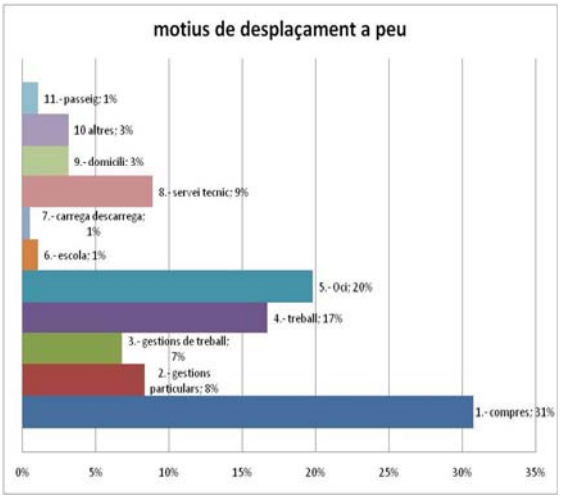


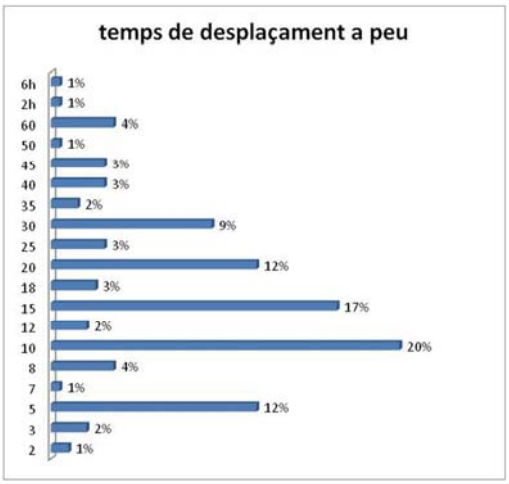
Fig. 3.12 Motius desplaçament a peu

La major part dels desplaçaments a peu, es realitzen per fer la compra, o per oci (aquests dos motius representen el 51% del total de desplaçaments).

En quant a la percepció de la qualitat del desplaçament, el major problema que perceben els vianants és el soroll, seguit de les voreres no accessibles.

A la pregunta que s'ha fet de “per quina raó no ha utilitzat un altre mitjà de transport”, la resposta majoritària és que no es disposa de vehicle propi (50%), seguit de la comoditat del desplaçament a peu (25%).

Els temps mitjà de desplaçament, es localitza entre els 10 i els 20 minuts.



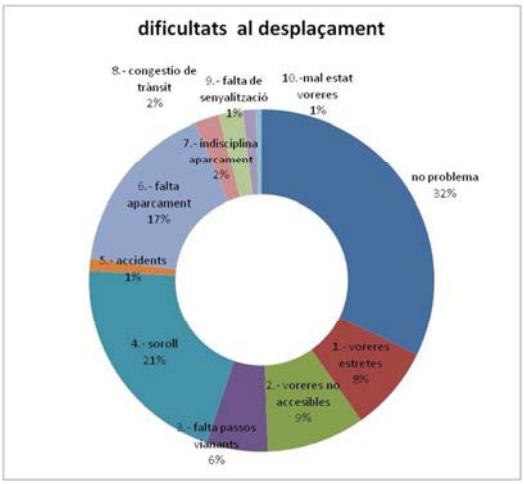


Fig 3.13 Temps mitjà de desplaçament a peu

3.2. Xarxa de ciclistes

3.2.1. Normativa sobre circulació de bicicletes

L’ordenança municipal de mobilitat de L’Hospitalet de Llobregat especifica entre altres coses el següent respecte les bicicletes:

1. Com a norma general les bicicletes circularan obligatòriament per la calçada.

2. Quan hi hagi carrils bici senyalitzats específicament, ho faran preferentment per aquests, respectant la senyalització, l’ordenació del trànsit i les normes de prioritat de pas previstes per la resta de vehicles.

3. Les bicicletes també podran circular, excepte en moments d'aglomeració de vianants i sempre respectant la prioritat dels vianants, per:

a) Les voreres i passeigs de més de 5 metres i 3 metres d'espai lliure.

b) Parcs públics i àrees de vianants.

c) Zones de prioritat invertida en els dos sentits de circulació.

3.2.2. Classificació de la xarxa ciclista

En l'actualitat la infraestructura de vies ciclistes en la ciutat és de 13,02 km sense incloure els carrers de convivència o les illes de vianants. Incloent-hi aquest tipus de vies els quilòmetres totals són 52,15 km.

Per fer la classificació de la xarxa de vies de bicicletes de L'Hospitalet ens hem basat en el manual per al disseny de vies ciclistes de Catalunya.

Tipus de vies ciclistes

Camí verd	Via per a vianants i ciclistes, segregada del trànsit, que discorre per espais naturals i boscos
Pista bici	Via per a ciclistes, segregada del trànsit, amb traçat independent de les carreteres
Carril bici protegit	Via per a ciclistes separada físicament de la resta de la calçada
Carril bici	Via per a ciclistes adossada a la calçada
Carrer de zona 30	Via no segregada del trànsit amb limitació de 30 km/h
Vorera bici	Via ciclista senyalitzada sobre la vorera
Carrer de convivència	Via compartida amb els vianants i el trànsit amb limitació a 20 km/h i preferència pels vianants

Font: Manual per al disseny de vies ciclistes de catalunya. DPTOP

Taula 3.19 Tipus de vies ciclistes.

La majoria de les vies per a bicicletes que existeixen en L'Hospitalet circulen per vorera. Per a classificar-les millor s'han elaborat unes taules on es descriuen les característiques de cada via ciclista. El nom de la via i l'estat de construcció segons el projecte s'han extret del Pla Director de la Bicicleta de L'Hospitalet (2006).

Via ciclista	Rambla de la Marina - Rambla de Just Oliveras	
Tipus de via	Carril bici protegit mono direccional (tram América - Travessia Industrial) Vorera bici mono direccional* (tram Travessia Industrial - Carrer Major) Pista bici bidireccional (Carrer Major – Josep Tarradellas)	
Recorregut	Rbla. de la Marina, Rambla de Just Oliveras	
Longitud Amplada	2.058 m 2,0 m	
Estat constructiu	Finalitzat	
Observacions	El tram de vorera bici es pot considerar pista perquè encara que circula al nivell dels vianants està segregat per mobiliari urbà. Component de la Ronda Verda	

Taula 3.20 Via ciclista Rambla de la Marina

Via ciclista	Granvia de L'Hospitalet	
Tipus de via	Vorera bici bidireccional a ambdós costats de la Granvia de L'Hospitalet	
Recorregut	Granvia de L'Hospitalet	
Longitud Amplada	Actual: 3.074 m Projecte: 8.845 2,2 m costat Gornal 1,6 m costat Pedrosa	
Estat constructiu	Fase 1	
Observacions	Trams de la via ciclista no estan senyalitzats horitzontalment	

Taula 3.21 Via ciclista Granvia de L'Hospitalet

Via ciclista	Avinguda de Vilanova	
Tipus de via	Vorera bici bidireccional	
Recorregut	Avinguda Vilanova	
Longitud Amplada	Actual: 1.490 m Projecte: 1.971 1,6 m	
Estat constructiu	Parcial	
Observacions	Ocupa completament la vorera al costat de les vies de tren	

Taula 3.22 Via ciclista Avinguda de Vilanova

Via ciclista	Travessia Industrial	
Tipus de via	Vorera bici bidireccional	
Recorregut	Travessia Industrial (Tram Can Tries - Caterina Albert	
Longitud Amplada	Actual: 290 m Projecte: 4.082 m 2,0 m	
Estat constructiu	Parcial	
Observacions	Espai de vorera lliure reduït	

Taula 3.23 Via ciclista Travessia Industrial

Via ciclista	Carrer d'Amadeu Torner	
Tipus de via	Vorera bici bidireccional	
Recorregut	C. d'Amadeu Torner (trams Carrilet – Narcís de Montoriol; Aprestadora – Plaça d'Europa)	
Longitud Amplada	Actual: 680 m Projecte: 1.159 m 3,0 m	
Estat constructiu	Parcial	
Observacions	Resta un tram amb voreres molt estretes	

Taula 3.24 Via ciclista Amadeu Torner

Via ciclista	Avinguda Mare de Déu de Bellvitge	
Tipus de via	Vorera bici bidireccional	
Recorregut	Avinguda de la Mare de Déu de Bellvitge	
Longitud Amplada	Actual: 1.699 m Projecte: 1.699 m 2'25 m	
Estat constructiu	Finalitzat	
Observacions		

Taula 3.25 Via ciclista Mare de Déu de Bellvitge

Via ciclista	Avinguda de Josep Tarradellas	
Tipus de via	Vorera bici bidireccional	
Recorregut	Avinguda de Josep Tarradellas (tram Rambla de Just Oliveras – Carretera d'Esplugues)	
Longitud Amplada	Actual: 160 m Projecte: 2.782 m 2,0 m	
Estat constructiu	Parcial	
Observacions	Forma part de la Ronda Verda	

Taula 3.26 Via ciclista Josep Tarradellas

Via ciclista	Cornisa Verda	
Tipus de via	Pista bici bidireccional	
Recorregut	Parc Can Closet (des de carretera d'Esplugues – Cementiri)	
Longitud Amplada	Actual: 490 m Projecte: 4.061 m 2,0 m	
Estat constructiu	Parcial	
Observacions		

Taula 3.27 Via ciclista Cornisa Verda

Via ciclista	Carretera d'Esplugues	
Tipus de via	Vorera bici bidireccional	
Recorregut	Carretera d'Esplugues (tram carrer Granollers – Esplugues)	
Longitud Amplada	Actual: 340 m Projecte: 649 m 1,9 m	
Estat constructiu	Parcial	
Observacions	Forma part de la Ronda Verda. Entre avinguda Josep Tarradellas i carrer Granollers la ronda verda travessa el parc de Can Boixeres.	

Taula 3.28 Via ciclista Carretera d'Esplugues

Via ciclista	Avinguda del Masnou	
Tipus de via	Vorera bici bidireccional	
Recorregut	Avinguda del Masnou	
Longitud Amplada	Actual: 580 m Projecte: 1.498 m 2,0 m	
Estat constructiu	Parcial	
Observacions		

Taula 3.29 Via ciclista Masnou

Via ciclista	Avinguda de l'Electricitat	
Tipus de via	Convivència en calçada amb vehicles en Avinguda Electricitat, i convivència amb vianants en parc de les Planes	
Recorregut	Parc de les Planes – Avinguda de l'Electricitat	
Longitud Amplada	Actual: 620 m Projecte: 1.930 m 3,0 m	
Estat constructiu	Parcial	
Observacions	La via ciclista no està delimitada horitzontalment. En el parc de les Planes uns senyals verticals indiquen la obligació de les bicis de seguir un itinerari. En Electricitat uns senyals verticals informen de la convivència de bicicletes i vehicles en calçada.	

Taula 3.30 Via ciclista Avinguda Electricitat

3.2.3. Connectivitat de la xarxa ciclista

En molts casos s'observa que la xarxa de vies ciclistes no és continua. Encara no s'han acabat les fases de construcció i això es nota en aquesta falta de connectivitat entre elles.

Al plànol observem la situació actual de les vies ciclistes i els carrers de convivència.

Fig. 3.14 Xarxa de ciclistes. (Plànol 3.8).

A l'igual que per als vianants s'han representat els itineraris principals dels usuaris de les bicis. Aquests itineraris connecten generalment amb els equipaments i les estacions de transport públic (rodalies, metro i ferrocarrils). La major part de les parades de transport públic tenen connexió amb els carrils bici existents a excepció de les parades de metro localitzades en els límits del municipi com la parada de Collblanc, Pubilla Cases o Can Vidalet.

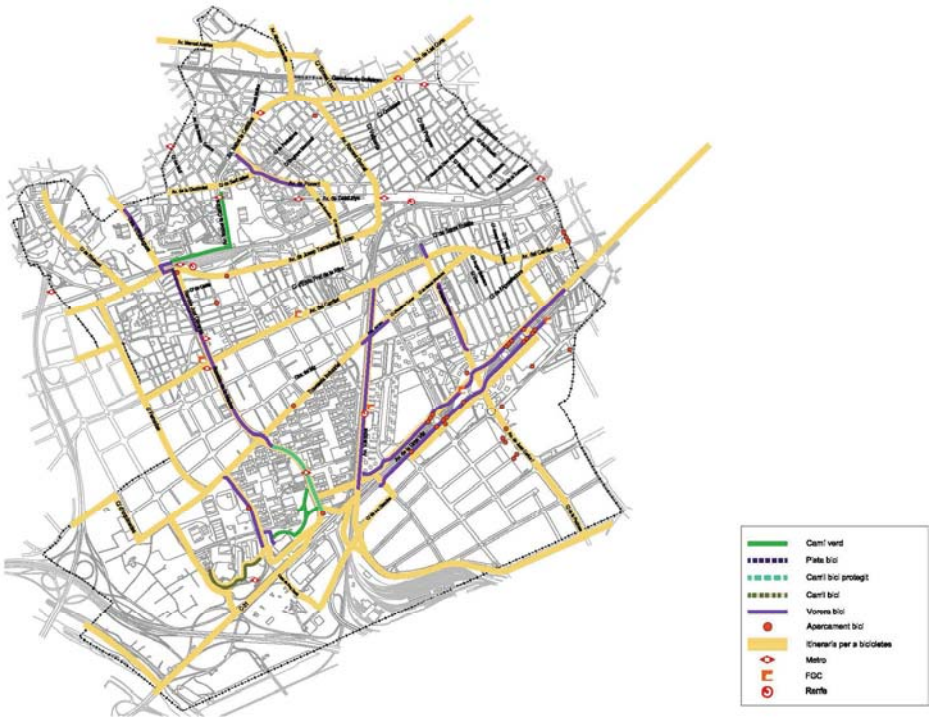


Fig. 3.15 Itineraris per a ciclistes. (Plànol 3.8)

3.2.4. Altres característiques de la xarxa ciclista. Direccionalitat i pendents

A la següent imatge s'observen les amplades de les vies ciclistes especificant si són mono o bidireccionals.

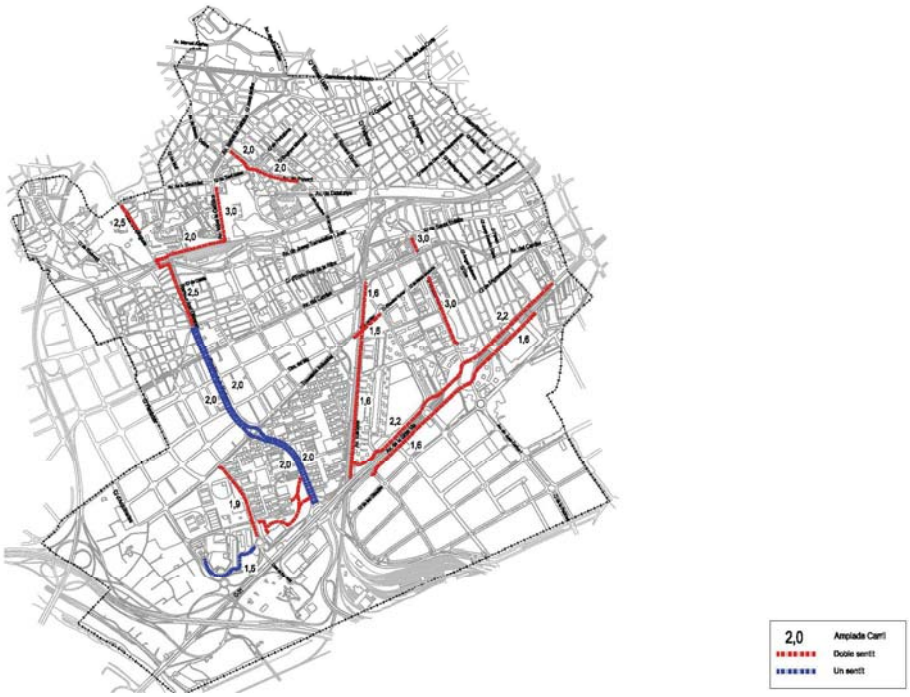


Fig. 3.16 Amplada de vies ciclistes. (Plànol 3.10)

S'observa que les voreres bici bidireccionals de l'Avinguda Vilanova, banda mar de Granvia de L'Hospitalet i el carril bici a l'interior del recinte hospitalari de Bellvitge no compleixen amb els requisits mínims d'amplades de 2 m segons les indicacions del manual de la Generalitat.

Tipus de via ciclista	Amplada mínima (m)	Amplada recomanable (m)
Camí verd amb pista segregada per a vianants	4	5
Camí verd compartit amb vianants	2,5	3
Pista bici bidireccional	2	2,5
Pista bici monodireccional	1,5	2
Carril bici protegit bidireccional en zona interurbana	2,5	3
Carril bici protegit monodireccional en zona interurbana	2	2,5
Carril bici protegit bidireccional en zona urbana	2	2,5
Carril bici protegit monodireccional en zona urbana	1,5	1,75
Carril bici monodireccional en zona interurbana	1,5	2
Carril bici monodireccional en zona urbana	1,5	1,75
Carril bici monodireccional en sentit contrari	1,75	2
Vorera bici bidireccional	2	2,25
Vorera bici monodireccional	1,5	1,75

Taula 3.31 Amplada via ciclista.

El manual de referència indica que les inclinacions longitudinals superiors al 5% no són recomanables, tant perquè les ascensions són dificultoses per a la gran majoria de ciclistes com perquè les baixades són perilloses per l'augment de velocitat que experimenten les bicicletes.

Seguint aquesta recomanació s'han inventariat els pendents dels itineraris de ciclistes, diferenciant entre els pendents superiors o inferiors al 5%.

Fig. 3.17 Xarxa de ciclistes. Pendents. (Plànol 3.11)

Entre les vies ciclistes actuals només s'ha trobat un punt amb pendent superior al 5% (Carretera d'Esplugues), no obstant, l'anàlisi de pendents s'ha realitzat per tots els itineraris i els carrils bici projectats on els màxims pendents es troben en la zona nord de L'Hospitalet en els carrers d'accés als barris que s'ubiquen en el turons (Can Serra, Sant Feliu o Collblanc).

Conforme avancem al sud els pendents són menors arribant a ser inexistents a les zones que actualment ocupen la plana de l'antic delta del Llobregat.

3.2.5. Aparcament de bicicletes

A L'Hospitalet s'han inventariat 33 aparcaments per a bicicletes en superfície, distribuïts per tots els barris i en llocs d'atracció de viatges com: poliesportius, centres educatius, estacions de transport públic o centres comercials.

Des del 27 de gener de 2012 a L'Hospitalet ha començat a instal·lar-se el nou sistema d'aparcaments segurs per bicicletes privades anomenat Bicibox.

El servei Bicibox té com un dels seus objectius potenciar l'ús de la bicicleta privada dotant als usuaris d'aparcaments segurs perquè la por a furts o vandalisme no sigui un fre a l'hora de fer servir aquest mode de transport.

De moment s'han instal·lat 19 estacions (provisionalment l'estació de l'Av. Amèrica l'han retirada) repartides entre tots el barris de la ciutat. El total de places és de 203 i es reparteixen de la següent manera:

	Ubicació	Adreça	Places Bicibox
1	METRO L1 – Av. Carrilet	Av Carrilet, 314 /Rbla. Marina	M14
2	METRO L1– R. Just Oliveras	RENFE Av Josep Tarradellas / R. J. Oliveras	M7
3	Poliesportiu municipal del Centre	C. Riera de l'Escorxador, 15	M14
4	Poliesportiu municipal Piscines L'H	C. Rosalia de Castro, 39	M7
5	FGC – Sant Josep	Av. Carrilet / C. Mestre Candi	M7
6	Poliesportiu municipal Sanfeliu	C. Estronci, 42	M14
7	METRO L1 La Torrassa	Av. Torrent Gornal /C. Montseny	M14
8	Poliesportiu municipal Fum d'Estampa	Trav. Collblanc, 22	M7
9	FGC – Ildefons - Cerdà	Av. Granvia/C. Alhambra	M14
10	Ciutat de la Justícia	Av. Carrilet, 29/C. Aprestadora	M7
11	FGC – Europa/Fira	Av. Granvia/C. Amadeu Torner	M14
12	Poliesportiu municipal Santa Eulàlia	C. Jacint Verdaguer, 17	M7
13	Poliesportiu municipal L'H Nord	Av. Manuel Azaña, 23	M14
14	METRO L5 – Pubilla Cases	c. Josep Molins/Pl. Mare de Déu del Pilar	M7
15	Poliesportiu Municipal Bellvitge "Sergio Manzano"	Av. Mare Deu Bellvitge, 7	M14
16	METRO L1 – Hospital de Bellvitge	Hospital de Bellvitge	M14
17	METRO L1 – Bellvitge	Rambla de la Marina, 211	M7
18	RENFE LR2 – Bellvitge	Av. Amèrica, 131	M14
19	FGC – Gornal	Av. Carmen Amaya, 39	M7
TOTAL			**203**

Fig. 3.18 Estacions Bicibox.

A L'Hospitalet s'han instal·lat en poliesportius, a prop d'equipaments, però sobre tot, s'ha primat la ubicació en estacions de metro, rodalies o ferrocarrils per a fomentar la intermodalitat.

3.2.6. Previsions de futur. El Pla director de la bicicleta

Segons el Pla Director de la bicicleta, es preveu la construcció total de 47 quilòmetres de carrils bici, realitzant-los en vàries fases. Aquesta proposta de construcció de carrils bici, contempla la connexió entre les diferents zones de la ciutat, en la seva majoria utilitzant com a límit la Granvia de L'Hospitalet.

Fig. 3.19 Carrils bicis actuals i previstos.
Font: Pla Director de la Bicicleta

Fig. 3.20 Pla estratègic de la bici.
Font: Pla Director de la Bicicleta

3.3. Xarxa de transport públic

La xarxa de transport públic de L'Hospitalet inclou diversos mitjans de transport: autobús i ferrocarril (metro, tramvia, FGC i Rodalies).

La planificació i gestió de les xarxes d'autobusos i altres mitjans de transport públic urbà col·lectiu de viatgers en superfície (excepte els tramvies), i la prestació dels serveis de transport públic subterrani de viatgers és competència de l'Àrea Metropolitana de Barcelona, organització institucional de la gran conurbació urbana que formen Barcelona i altres 35 municipis del seu entorn més proper, inclòs L'Hospitalet.

Els serveis d'autobusos inclosos dins de l'àmbit d'estudi es gestionen a través de l'Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB) i Transports Metropolitans de Barcelona (TMB).

Pel que fa als serveis ferroviaris, igualment estan gestionats per l'Àrea Metropolitana de Barcelona, a través de diferents entitats com: TMB, Concessionària Tramvia de Barcelona (TRAM), Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC) i Rodalies de Catalunya (RODALIES).

El sistema d'autobusos inclou serveis urbans, línies internes al municipi de L'Hospitalet, i serveis interurbans, que connecten L'Hospitalet amb la resta de municipis de l'entorn, principalment amb Barcelona.

El mode ferroviari connecta L'Hospitalet amb els municipis de l'entorn, principalment amb Barcelona.

El municipi es troba dins de l'àmbit geogràfic del Sistema Tarifari Integrat de l'àrea de Barcelona, a la zona 1.

Hi ha diversos títols de viatge, el bitllet senzill i els títols de viatge integrats. Amb els títols de viatge integrats es permeten fins a tres transbordaments despenalitzats econòmicament, és obligatori validar-los en cada transbordament. El període de temps de què es disposa és d'1 hora i 15 minuts per als títols de transport d'1 zona i s'incrementa en 15 minuts per zona addicional.

Addicionalment hi ha uns títols de tarifació social adreçats a la gent gran, o amb discapacitats, que disposin d'escassos recursos econòmics, permetent així l'accés als serveis de transport metropolitans, com a estímul per a la participació i la vida ciutadana.

A continuació es resumeixen en una taula els tipus de títols de viatge integrats, el seu valor (2012) segons les zones i una descripció.

Títols de viatge	Preus 2012						Descripció
	Zona 1	Zona 2	Zona 3	Zona 4	Zona 5	Zona 6	
Billet senzill	2,00	2,70	3,60	4,60	5,85	6,85	Vàlid per un viatge en metro o bus. NO INTEGRAT
T-10	9,25	18,40	25,05	32,20	37,00	39,35	Permet fer 10 desplaçaments integrats combinant, en cadascun, fins a 4 mitjans de transport.
T- 50/30	37,00	62,15	87,20	108,50	128,10	142,50	Títol unipersonal i horari. Permet fer 50 desplaçaments integrats en qualsevol mitjà de transport durant els 30 dies consecutius a la primera cancel·lació
T- 70/90 FM/FN especial	32,40	64,40	87,70	112,65	129,50	137,75	Abonament multipersonal de 90 dies per a membres de famílies monoparentals i famílies nombroses de categoría general i especial. Ha d'anar acompanyat del DNI i del carnet de família monoparental o nombrosa. Títol d'horari, disposant d'1 hora i 15 minuts per fer un desplaçament per al títol d'1 zona i augmentant aquest temps en 15 minuts per a cada zona addicional.
T- 70/90 FM/FN general	51,80	103,05	140,30	180,20	207,20	220,35	Abonament multipersonal de 90 dies per a membres de famílies monoparentals i famílies nombroses de categoría general . Ha d'anar acompanyat del DNI i del carnet de família monoparental o nombrosa. Títol d'horari, disposant d'1 hora i 15 minuts per fer un desplaçament per al títol d'1 zona i augmentant aquest temps en 15 minuts per a cada zona addicional.
T-día	6,95	10,95	13,75	15,50	17,50	19,60	Permet fer un nombre il·limitat de viatges en qualsevol mitjà de transport durant un dia (fins a l'aturada del servei).
T-familiar	51,80	75,30	103,50	126,50	145,00	157,00	Targeta multipersonal que permet fer 70 desplaçaments integrats en tots els modes de transport segons les zones a travessar (de 1 a 6 zones) durant 30 dies consecutius des de la primera validació
T-jove	100,00	147,00	199,00	236,00	271,00	209,00	Targeta unipersonal per a persones menors de 25 anys, que permet fer un nombre il·limitat de desplaçaments en tots els modes de transport segon les zones a travessar (de 1 a 6 zones) durant 90 dies consecutius des de la primera validació
T-jove FM/FN especial	50,00	73,50	99,50	118,00	135,50	145,00	Abonament personal de 90 dies per a joves menors de 25 anys que siguin membres de famílies monoparentals i famílies nombroses de categoria especial.Ha d'anar acompanyat del DNI i del carnet de família monoparental o nombrosa. Preu: descompte del 50% sobre el preu de la targeta T-JOVE
T-jove FM/FN general	80,00	117,60	159,20	188,80	216,80	232,00	Abonament personal de 90 dies per a joves menors de 25 anys que siguin membres de famílies monoparentals i famílies nombroses de categoria general.Ha d'anar acompanyat del DNI i del carnet de família monoparental o nombrosa. Preu: descompte del 20% sobre el preu de la targeta T-JOVE.
T-mes	50,00	73,50	99,50	118,00	135,50	145,00	Targeta unipersonal vàlida per fer un nombre illimitat de viatges durant 30 dies consecutius des de la primera validació, a tots els mitjans de transport en una mateixa zona tarifària
T-mes FM/FN especial	25,00	36,75	49,75	59,00	67,75	72,50	Abonament personal de 30 dies per a membres de famílies monoparentals i famílies nombroses de categoria especial.Ha d'anar acompanyat del DNI i del carnet de família monoparental o nombrosa. Preu: descompte del 50% sobre el preu de la targeta T-MES.
T-mes FM/FN general	40,00	58,80	79,60	94,40	108,40	116,00	Abonament personal de 30 dies per a membres de famílies monoparentals i famílies nombroses de categoria general.Ha d'anar acompanyat del DNI i del carnet de família monoparental o nombrosa. Preu: descompte del 20% sobre el preu de la targeta T-MES.
T-trimestre	135,00	200,00	275,00	325,00	370,00	385,00	Targeta unipersonal que permet fer un nombre illimitat de desplaçaments en tots els modes de transport segon les zones a travessar (de 1 a 6 zones)durant 90 dies consecutius des de la primera validació
T-trimestre FM/FN especial	67,50	100,00	137,50	162,50	185,00	192,50	Abonament personal de 90 dies per a membres de famílies monoparentals i famílies nombroses de categoria especial.Ha d'anar acompanyat del DNI i del carnet de família monoparental o nombrosa. Preu: descompte del 50% sobre el preu de la targeta T-TRIMESTRE
T-trimestre FM/FN general	108,00	160,00	220,00	260,00	296,00	308,00	Abonament personal de 90 dies per a membres de famílies monoparentals i famílies nombroses de categoria general.Ha d'anar acompanyat del DNI i del carnet de família monoparental o nombrosa. Preu: descompte del 20% sobre el preu de la targeta T-TRIMESTRE
Targeta T-12	gratuïta						La targeta T-12 és un títol de transport per als nens i les nenes de 4 a 12 anys
Targeta Rosa Barcelona	gratuïta						Requisits: Cal estar empadronat al municipi de Barcelona, Major de 60 anys, cal tenir uns ingressos econòmics per tots els conceptes (pensions, ajudes, rendes, etc.) inferiors a l´Indicador Públic de Renda d´Efectes Múltiples (IPREM).
Targeta Rosa Barcelona	reduïda						Requisits: Cal estar empadronat al municipi de Barcelona, Major de 60 anys, cal tenir uns ingressos econòmics per tots els conceptes (pensions, ajudes, rendes, etc.) inferiors al doble de l´Indicador Públic de Renda d´Efectes Múltiples (IPREM).
Targeta Rosa RESTA AMB	gratuïta						Requisits: Cal estar empadronat a un municipi de l´àmbit de la zona 1 excepte Barcelona, Major de 65 anys, cal tenir uns ingressos econòmics per tots els conceptes (pensions, ajudes, rendes, etc.) inferiors a l´Indicador Públic de Renda d´Efectes Múltiples (IPREM).
Targeta Rosa RESTA AMB	reduïda						Requisits: Cal estar empadronat a un municipi de l´àmbit de la zona 1 excepte Barcelona, Major de 65 anys, cal tenir uns ingressos econòmics per tots els conceptes (pensions, ajudes, rendes, etc.) inferiors al doble de l´Indicador Públic de Renda d´Efectes Múltiples (IPREM).
Passi d´acompanyant	gratuïta						És un document que acredita els seus posseïdors per utilitzar els serveis de transport públic col·lectiu de la zona 1 amb un acompanyant, sense que aquest últim hagi de pagar el viatge
Targeta T4	3,55						Per als posseïdors de la Targeta Rosa Metropolitana de tarifa reduïda. Permet fer 10 desplaçaments integrats combinant, Metro, FGC, tramvia (Trambaix i Trambesòs) i Autobusos de l'Àrea Metropolitana de Barcelona, únicament dintre de la zona 1. 1h. 15 min, temps durant el qual es poden fer un màxim de tres transbordaments

Taula 3.32 Caracterització dels títols de viatge. Font: ATM

3.3.1. Xarxa d'autobusos

El sistema d'autobusos és gestionat per l'Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB) i Transports Metropolitans de Barcelona (TMB).

L'operador que més serveis presta és Baixbus. La flota d'autobusos amb la que compta aquesta empresa són majoritàriament vehicles de 12 metres, a excepció dels autobusos urbans, de 10,5 i 9,7 metres, i alguns microbusos dedicats al transport de persones amb especials dificultats de moviment.

A mitjans de 2011 ha començat a circular, en alguns serveis, autobusos híbrids, que proporcionen un estalvi de combustible d'aproximadament un 30%. A més, en la fase de tracció elèctrica el nivell d'emissions contaminants és zero.

La xarxa d'autobusos presenta una cobertura d'aproximadament el 91% de la població per a una distància de 250 metres, que es considera una cobertura molt adequada.

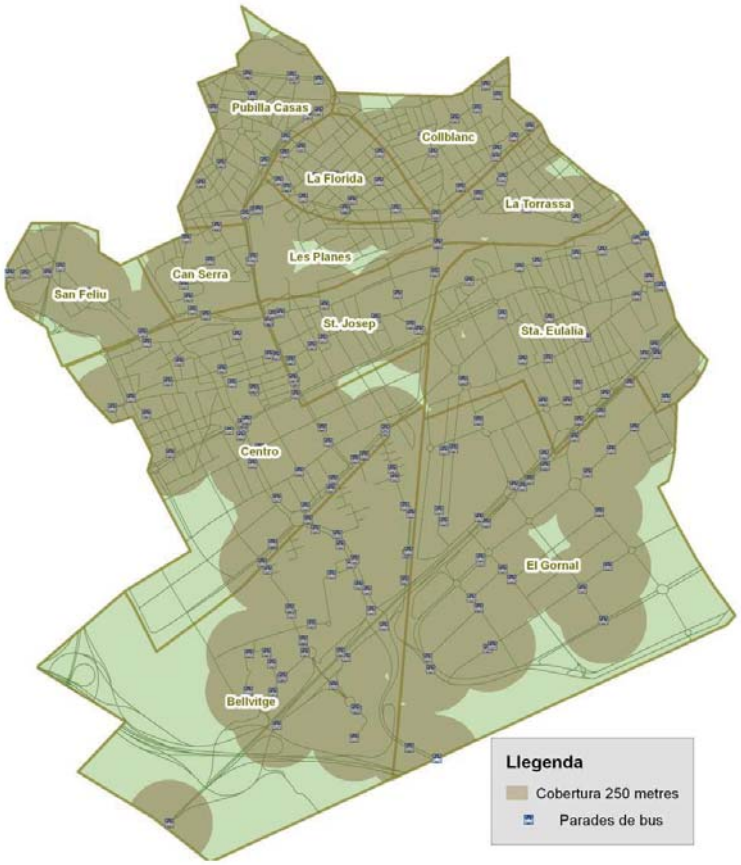


Fig. 3.21 Cobertura de les parades de bus (plànol 3.46). Font: PMU

En el cas de les línies d'autobús amb interval de pas de 10 minuts o menys (L12, L14, 15, 54 72, 110), la població coberta és d'un 11%. (Plànol 3.18).

A continuació es resumeixen les principals característiques dels serveis d'autobusos, dividits en els serveis gestionats per l'AMB (urbans, interurbans i nocturns) i els serveis gestionats per TMB (interurbans).

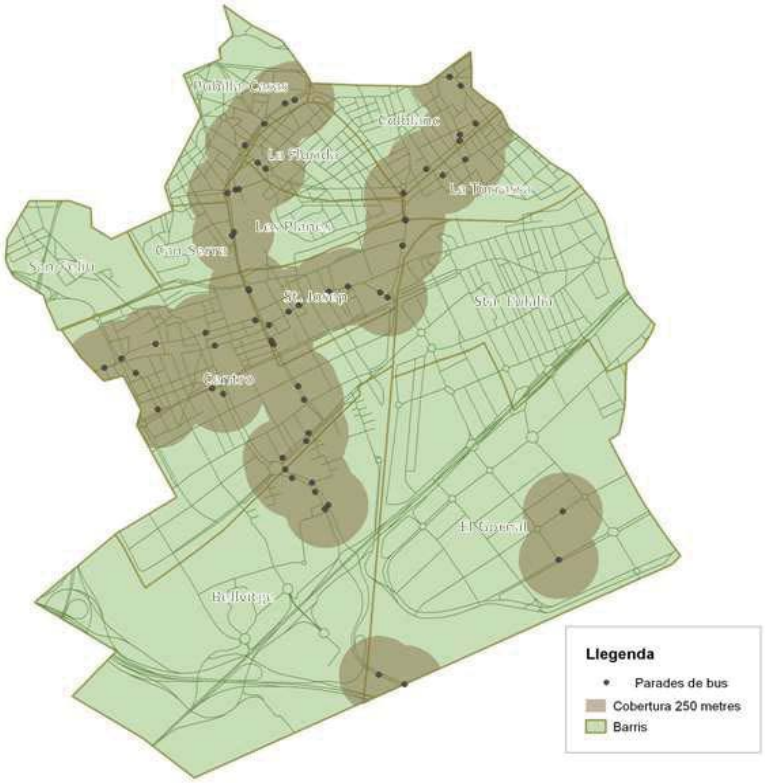


Fig. 3.22 Cobertura de les parades de bus amb interval de pas de 10 minuts o menys (plànol 3.46).
Font: PMU

3.3.1.1. Autobusos AMB

Les dades incorporades en les taules de caracterització de l'oferta per línies, en la seva gran majoria és informació subministrada directament per l'AMB o l'empresa operadora Baixbus.

Les dades subministrades presenten les següents característiques: el nombre de parades és per tot el recorregut de la línia, el nombre d'expedicions és per a un dia laborable, la longitud inclou l'anada i tornada, el temps de viatge s'estima a partir de la longitud i la velocitat. La capacitat (places-km/dia) i els Vehicles x km / habitant, s'han estimat a partir del nombre d'expedicions diàries i la longitud. Per a aquest últim s'ha utilitzat la població a 31 de desembre de 2010, equivalent a 265.891 habitants.

Autobusos Urbans

El servei d'autobusos urbans és prestat per dues línies, LH1 i LH2, que recorren el municipi de manera circular, una en sentit horari i altra antihorari.

Les principals característiques de l'oferta de cadascuna de les línies es resumeixen en la taula següent:

Línia	LH1		LH2	
Recorregut	Tanatori - Collblanc - Sta Eulàlia - Tanatori [circular]		Residència Bellvitge - Sta Eulàlia - Collblanc - Residència Bellvitge [circular]	
Nombre parades	55		56	
Tipologia parades	39	Marquesinas	39	Marquesina
	16	Pals	17	Pals
Horaris	L a V	04:45 am - 22:30	L a V	04:40 am - 22:30
	S	05:00 a 22:30	S	05:00 a 22:30
	Festius	07:00 a 22:30	Festius	07:15 a 22:45
Freqüència (min)	L a V	De 04:45 a 06:45 cada 20 min.	L a V	4:40 - 04:45
		7:00 - 7:15 - 7:20 - 7:30		De 05:05 a 07:05 cada 20 min.
		De 07:45 a 21:00 cada 15 min.		De 07:20 a 20:20 cada 15 min.
		De 21:30 a 22:30 cada 30 min.		De 20:40 a 22:00 cada 20 min.
				22:00 - 22:30
	S	30	S	30
	Festius	30	Festius	30
Nombre expedicions dia tipo	97		98	
Longitud (km)	21,1		22,2	
Velocitat comercial (km/h)	13,3		14,2	
Temps de viatge (h)	1,6		1,6	
Capacitat (tipus de vehicle)	48 (Midi)		48 (Midi)	
Capacitat (places-km/dia) (dia tipo)	98.242		104.429	
km recorreguts / any	396.094		425.362	
Cobertura (%hab) (250m)	57,1%		58,6%	
ISC (2010)	70,32		75,43	
IQA (2010)	96,28		96,67	
Índex de Puntualitat (2010)	63,02		66,54	

Taula 3.33 Caracterització de l'oferta d'autobusos urbans.
Font: AMB

Aquestes dues línies tenen una freqüència representativa de 15 minuts, excepte a la matinada on la freqüència és de 20 minuts durant les primeres hores a més d'una expedició amb 10 minuts de freqüència. A l'últim període del dia la freqüència arriba a un màxim de 30 minuts a partir de les 21:30 hores.

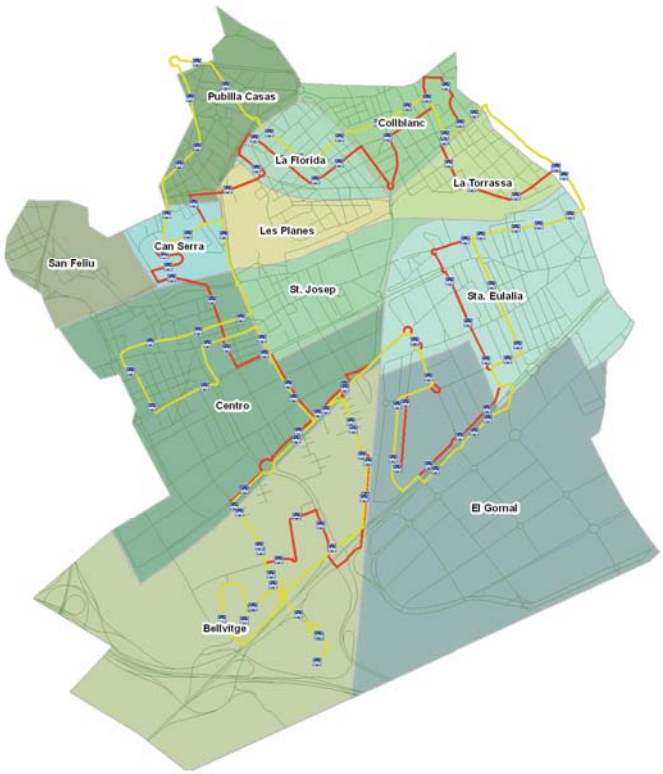


Fig. 3.23 Línies urbanes de bus. Font: PMU

Autobusos Interurbans

El servei d'autobusos interurbans és prestat per 17 línies, que recorren gran part del municipi, i que connecten amb els municipis que es troben més propers a L'Hospitalet.

Les principals característiques de l'oferta de cadascuna de les línies es resumeixen en la següent taula:

Línia	CJ		L10		L12		L14		L16		L52		L70		L72		L80	
Recorregut	Estació de Sants - Ciutat de la Justícia (L'Hospitalet de Ll.)		El Prat de Ll. (St Cosme) - Sant Just Desvern (Serveis Funeraris)		Barcelona (Pl. Reina Maria Cristina) - Cornellà (Almeda)		Barcelona (Numància) - L'Hospitalet de Ll. (Bellvitge)		Barcelona (Zona Franca) - L' Hospitalet de Ll. (Pubilla Casas)		L'Hospitalet de Ll. (Ciutat de la Justícia) - St Feliu (Pl Pere Dot)		Barcelona (Pl Espanya) - St Boi (Ciutat Cooperativa)		Barcelona (Pl. Espanya) - St Boi (Ciutat Cooperativa)		Barcelona (Pl. Espanya) - Gavà (Can Tries)	
Nombre parades	4/4		66/68		21/23		21/21		20/18		32/36		34/32		39/37		38/38	
Tipologia parades	2/2	Marquesinas	38/37	Marquesina	14/16	Marquesinas	15/16	Marquesina	11/9	Marquesinas	12/20	Marquesina	26/22	Marquesinas	29/26	Marquesina	24/27	Marquesinas
	2/2	Pals	28/31	Pals	7/7	Pals	6/5	Pals	9/9	Pals	20/16	Pals	8/10	Pals	10/11	Pals	14/11	Pals
Horaris	L a V	De 07:20 a 16:30	L a V	De 05:10 a 22:45	L a V	De 05:30 a 22:15	L a V	De 05:30 a 22:15	L a V	De 05:30 a 22:15	L a V	De 04:55 a 23:00	L a V	De 05:20 a 22:30	L a V	De 04:30 a 22:50	L a V	De 05:15 a 22:40
	S		S	De 05:25 a 22:45	S	De 05:30 a 22:15	S	De 06:20 a 21:30	S	De 06:40 a 21:30	S	De 04:55 a 22:35	S	De 04:55 a 22:10	S	De 04:30 a 22:25	S	De 05:00 a 22:55
	Festius		Festius	De 07:40 a 21:40	Festius	De 09:30 a 21:00	Festius	De 09:30 a 21:10	Festius	De 09:20 a 21:20	Festius	De 06:30 a 22:50	Festius	De 04:55 a 22:10	Festius	De 04:30 a 22:30	Festius	De 05:00 a 22:55
Freqüència (min)	L a V	15 min	L a V	20 min	L a V	7 min	L a V	7 min	L a V	20 min	L a V	20 min	L a V	20 min	L a V	20 min	L a V	45 min
	S		S	30 min	S	20 min	S	20 min	S	30 min	S	30 min	S	40 min	S	40 min	S	60 min
	Festius		Festius	30 min	Festius	30 min	Festius	30 min	Festius	30 min	Festius	30 min	Festius	50 min	Festius	50 min	Festius	60 min
Nombre expedicions dia tipo	68		90		227		227		74		101		103		110		46	
Longitud (km)	6,36		45,86		14,02		14,66		12,88		25,20		32,09		35,94		44,08	
Velocitat comercial (km/h)	12,68		16,69		12,64		14,24		13,56		14,06		18,92		20,77		24,4	
Temps de viatge (h)	0,50		2,75		1,11		1,03		0,95		1,79		1,70		1,73		1,81	
Capacitat (tipus de vehicle)	96 (Estàndard)		96 (Estàndard)		96 (Estàndard)		96 (Estàndard)		48 (Midi)		96 (Estàndard)		96 (Estàndard)		96 (Estàndard)		96 (Estàndard)	
Capacitat (places-km/dia)	20.743		198.119		152.719		159.718		22.875		122.191		158.641		189.784		98.265	
km recorreguts / any	60.976		747647,66				415324,386		205661,32		392667,84		466898,005		518545,165		331416,53	
Cobertura (%hab) (250m)	1,3%		14,0%		25,6%		21,5%		40,1%		18,9%		7,1%		7,1%		7,1%	
ISC (2010)	78,85		74,38		71,46		72,92		69,59		76,69		71,63		70,84		69,84	
IQA (2010)	97,09		95,48		96,26		96,33		95,43		96,9		96,36		97,38		95,49	
Índex de Puntualitat (2010)	79,02		68,19		84,09		86,25		82,26		71,86		73,66		73,6		69,27	

Línia	L81		L82		L85		L86		L87		L94		L95		EP1	
Recorregut	Barcelona (Pl Espanya) - St Boi - Gavà (Can Tries)		L'Hospitalet de Ll (Ciutat de la Justícia) - Cornellà - Gavà (Av Joan Carles I)		L'Hospitalet de Ll (Ciutat de la Justícia) - Gavà (Av Joan Carles I)		Barcelona (Pl Espanya) - St Boi - Viladecans (Av Can Palmer)		Barcelona (Pl Espanya) - Viladecans (Av Can Palmer)		Barcelona (Pl Catalunya) - Castelldefels Platja (les Botigues)		Barcelona (Pl Catalunya) - Castelldefels (Av Poal)		Esplugues de Llobregat (Dr. Gimeno) - Barcelona (Av. l'Exèrcit)	
Nombre parades	41/40		45/42		48/44		36/39		32/34		43/44		60/57		26/32	
Tipologia parades	32/27	Marquesina	35/33	Marquesinas	36/30	Marquesina	27/24	Marquesinas	21/21	Marquesina	27/26	Marquesinas	47/40	Marquesina	17/18	Marquesinas
	9/13	Pals	10/9	Pals	12/14	Pals	10/14	Pals	11/13	Pals	16/18	Pals	13/17	Pals	9/12	Pals
Horaris	L a V	De 05:15 a 23:23	L a V	De 4:35 a 23:00	L a V	De 5:10 a 32:05	L a V	De 5:05 a 23:17	L a V	De 04:50 a 23:25	L a V	De 06:55 a 23:05	L a V	De 05:50 a 00:00	L a V	De 06:30 a 21:30
	S	De 05:15 a 23:13	S	De 4:35 a 23:00	S	De 4:30 a 23:08	S	De 06:30 a 23:17	S	De 07:10 a 23:35	S	De 06:55 a 23:05	S	De 06:00 a 23:30	S	De 06:30 a 21:30
	Festius	De 05:15 a 23:13	Festius	De 4:35 a 23:00	Festius	De 4:30 a 23:08	Festius	De 06:30 a 23:17	Festius	De 07:10 a 23:35	Festius	De 06:40 a 22:40	Festius	De 06:00 a 23:30	Festius	
Freqüència (min)	L a V	30 min	L a V	30 min	L a V	15 min	L a V	15 min	L a V	45 min	L a V	30 min	L a V	20 min	L a V	30 min
	S	40 min	S	40 min	S	40 min	S	20 min	S	60 min	S	30 min	S	30 min	S	30 min
	Festius	40 min	Festius	40 min	Festius	40 min	Festius	20 min	Festius	60 min	Festius	30 min	Festius	30 min	Festius	
Nombre expedicions dia tipo	73		71		69		146		50		65		109		90	
Longitud (km)	40,44		38,14		41,68		37,46		41,09		59,30		69,71		45,86	
Velocitat comercial (km/h)	21,98		16,47		15,57		20,16		23,16		27,12		25,12		16,69	
Temps de viatge (h)	1,84		2,32		2,68		1,86		1,77		2,19		2,78		2,75	
Capacitat (tipus de vehicle)	96 (Estàndard)		96 (Estàndard)		96 (Estàndard)		96 (Estàndard)		96 (Estàndard)		96 (Estàndard)		Estàndard/Low Entry		96 (Estàndard)	
Capacitat (places-km/dia)	140.805		129.965		138.051		261.772		97.731		184.052		364.713		198.119	
km recorreguts / any	637290,72		433030,775		459294,47		561829,195		325131,1		796603,075		1179817,26		747647,66	
Cobertura (%hab) (250m)	7,1%		19,0%		21,5%		7,1%		7,1%		7,6%		7,4%		4,7%	
ISC (2010)	72,64		69,14		68,52		71,49		70,34		69,32		69,01		74,38	
IQA (2010)			97,1				95,24				96,78		97,9		95,48	
Índex de Puntualitat (2010)	70,28		68,91		63,6		70,49		64,26		64,02		60,48		68,19	

Taula 3.34 Caracterització de l'oferta d'autobusos interurbans. Font: AMB

Les línies interurbanes connecten principalment amb Barcelona, 6 d'elles tenen la seva estació de capçalera a L'Hospitalet, de manera que la gran majoria són línies de pas.

D'aquestes línies de passada, igualment són majoria les que porten el seu recorregut per l'Avinguda de la Granvia de L'Hospitalet, i usualment línies que encara que dins de L'Hospitalet no té molts viatgers, els fluxos de viatgers de pas són importants.

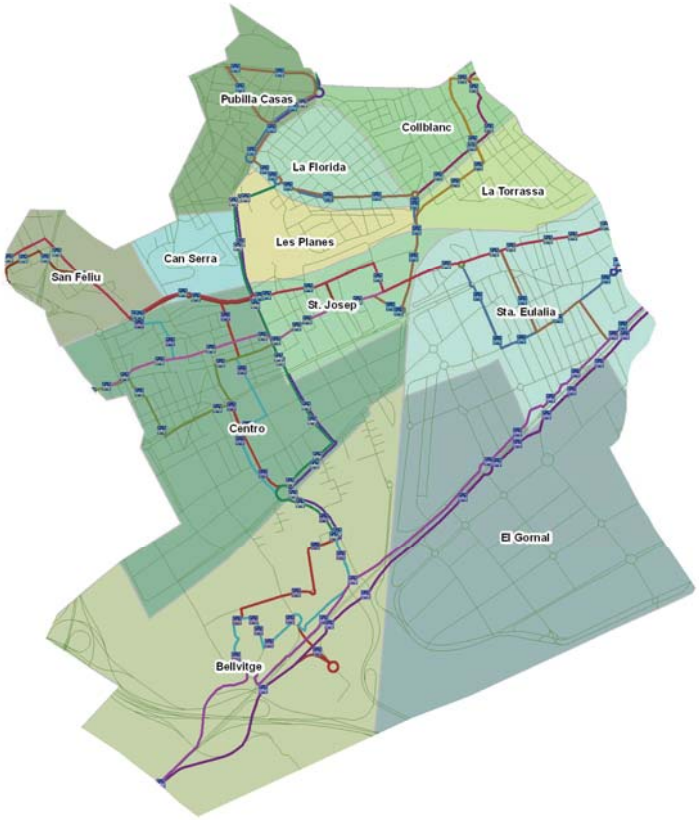


Fig. 3.24 Línies interurbanes de bus. Font: PMU

Autobusos Nocturns

Les línies d'autobusos nocturns són totes interurbanes.

Les principals característiques de l'oferta de cadascuna de les línies es resumeixen en la següent taula:

Línia	N2		N3		N13		N14		N15		N16		N17	
Recorregut	AV. Carrilet - Pl Catalunya - Badalona (Montigalà)		Collblanc - Pl Catalunya - Montcada i Reixac (Pl Lluís Companys)		Barcelona (Pl Catalunya) - St Boi (Ciutat Cooperativa)		Barcelona (Pl Catalunya) - Cornellà - Castelldefels (Centre Vila)		Barcelona (Portal de la Pau) - Pl Catalunya - St Joan Despí (Torreblanca)		Barcelona (Pl Catalunya) - El Prat - Castelldefels (Bellamar)		Barcelona (Pl Catalunya) - Aeroport del Prat	
Nombre parades	77/82		75/66		60/46		72/68		54/59		61/64		43/39	
Tipologia parades	46/58	Marquesinas	63/54	Marquesinas	38/33	Marquesinas	62/51	Marquesinas	40/33	Marquesinas	40/40	Marquesinas	26/22	Marquesinas
	31/24	Pals	12/12	Pals	22/13	Pals	10/17	Pals	14/26	Pals	21/24	Pals	17/17	Pals
Horaris	Tots el dies	De 22:30 a 05:05	Tots el dies	De 22:30 a 5:43	Tots el dies	De 22:30 a 6:20	Tots el dies	De 22:40 a 5:55	Tots el dies	De 22:35 a 5:15	Tots el dies	De 23:00 a 5:45	Tots el dies	De 22:01 a 05:28
Freqüència (min)	Tots el dies	20	Tots el dies	20	Tots el dies	20	Tots el dies	20	Tots el dies	20	Tots el dies	20	Tots el dies	10/20
Nombre expedicions dia	Tots el dies	46	Tots el dies	43	Tots el dies	47	Tots el dies	44	Tots el dies	40	Tots el dies	20	Tots el dies	60
Longitud (km)	52,64		51,54		41,4		58,3		40,4		67,3		45,2	
Velocitat comercial (km/h)	16,48		19,02		17,9		21,2		17,9		24,8		22,4	
Temps de viatge (h)	3,19		2,71		2,32		2,75		2,25		2,71		2,02	
Capacitat (tipus de vehicle)	96 (Estàndard)		96 (Estàndard)		Low-entry		96 (Estàndard)		96 (Estàndard)		96 (Estàndard)		Low-entry	
Capacitat (places-km/dia)	116.222		107.125		93.311		121.783		77.558		65.388		130.264	
km recorreguts / any	409957,4056		370860		293.345		398.724		262.600		433.058		354.833	
ISC (2010)	72,89		75,02		74,16		73,05		71,85		75,27		76,34	
IQA (2010)	97,47		97,24		96,73		96,32		97,19		96,41		97,31	
Índex de Puntualitat (2010)	87,64		86,95		71,79		98,68		74,17		84,47		79,51	

Taula 3.35 Caracterització de l'oferta d'autobusos nocturns. Font: AMB

En total són 7 les línies nocturnes de L'Hospitalet, totes elles són de pas, les seves estacions de capçalera estan fora del municipi i principalment connecten amb Barcelona.

Cobreixen gran part del municipi i els seus recorreguts passen pels principals vials.

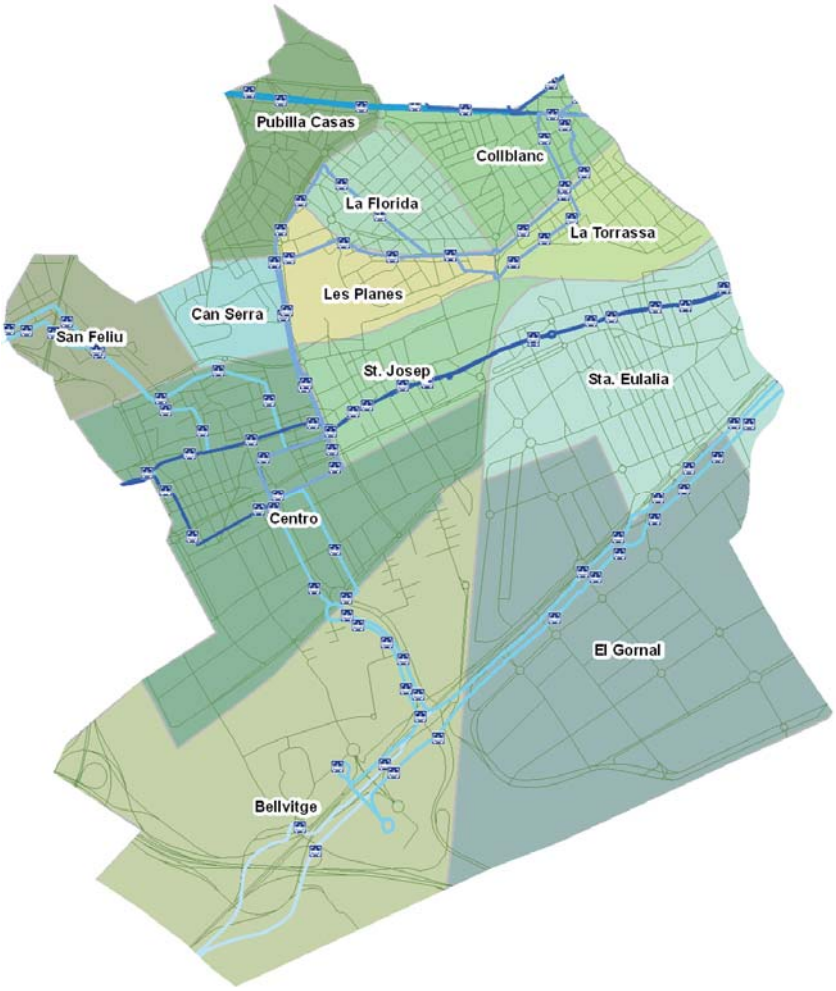


Fig. 3.25 Línies d'autobusos nocturns. Font: AMB

Velocitat comercial

La **velocitat comercial** de les línies de l'AMB varia entre els 12,5 i els 27,1 km/h. L'anàlisi per separat de les línies diürnes i nocturnes, mostra que aquestes últimes presenten, en general i de mitjana, una velocitat comercial major, tenint en compte el major recorregut i nombre de parades que tenen.

Dins de les línies diürnes, destaquen algunes línies per la seva velocitat comercial ja que superen els 20 km/h. Aquestes línies presenten la característica de discórrer en la seva major part per l'eix de l'Avinguda de la Granvia de L'Hospitalet.

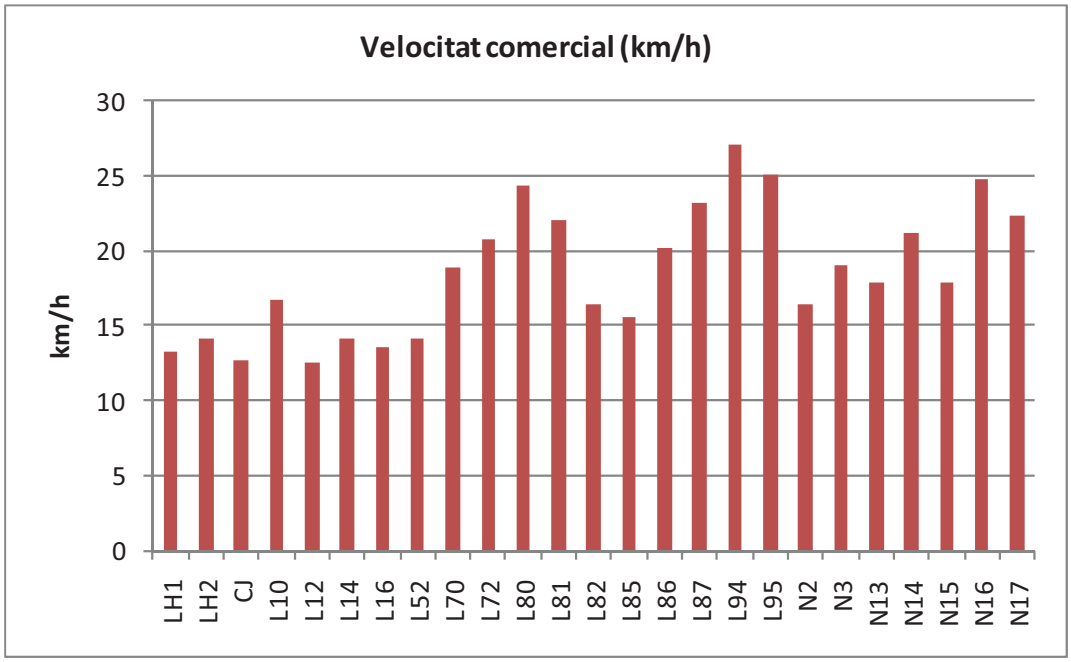


Fig. 3.26 Velocitat comercial (km/h) 2010. Autobús AMB. Font: AMB

Addicionalment, s'ha obtingut l'hora de pas per cadascuna de les parades recorregudes de totes les expedicions d'un dia tipus per a cadascuna de les següents línies: CJ, L10, L12, L14, L16, L52; L70, L82, L85, LH1 i LH2.

Sobre la base d'aquesta dada i la distància entre les parades s'han obtingut **velocitats mitjanes entre parades**. En el Document III, Volum II, s'han recollit les gràfiques que reflecteixen les velocitats calculades per a tres de les expedicions de cadascuna de les línies analitzades. Les expedicions representades per a cada línia són la de major temps, menor temps de cicle i la mitjana.

Els resultats obtinguts no es poden considerar concloents, ja que el càlcul de la velocitat porta aparellat un error considerable. Els temps registrats presenten una precisió de minuts, la qual cosa no és suficientment precís per a distàncies tan curtes com les existents entre les parades. Aquesta circumstància dóna lloc al fet que, segons les dades, existeixen temps de recorregut igual a zero entre parades.

Tenint en compte la falta de precisió de les dades, a través de l'anàlisi de les velocitats per trams s'han detectat alguns de baixa velocitat. Aquest fet s'observa en diverses línies analitzades amb pas per aquests trams:

- Tram Ciutat de la Justícia i Santa Eulàlia
- Tram Santa Eulàlia i Riera Blanca
- Tram Granvia de L'Hospitalet - Nazaret i Granvia de L'Hospitalet - Igualtat
- Tram inicial de la línia 14 al mercat de Bellvitge
- Tram Dr. R. Solanich i Av. Isabel la Catòlica

3.3.1.2. Autobusos TMB

Les dades incorporades en les taules de caracterització de l'oferta per línies, és informació subministrada directament per l'entitat TMB.

Les dades subministrades presenten les següents característiques: el nombre de parades equival al nombre total de parades de la línia, el nombre d'expedicions és per a un dia laborable, la longitud inclou l'anada i tornada, el temps de viatge s'estima a partir de la longitud i la velocitat.

D'un total de 1.090 autobusos de la flota disponible de la TMB, més del 50% utilitza Dièsel com a tipus de combustible, seguit del Gas Natural amb un 31% i del Biodièsel amb un 11%. Els autobusos híbrids només representen el 0,4%, i cap d'aquests presta servei en les línies que circulen per L'Hospitalet.

Les 7 línies d'autobusos són totes interurbanes, totes elles connectant amb Barcelona. La línia 79 té l'estació de capçalera al centre de L'Hospitalet; connectant amb Barcelona, és una de les línies que discorre per Pedrosa i Granvia Sud.

La resta d'aquestes línies recorren L'Hospitalet per la Granvia o per la carretera de Collblanc, connectant Barcelona amb altres municipis que es troben a l'est de L'Hospitalet com el Prat de Llobregat i Cornellà.

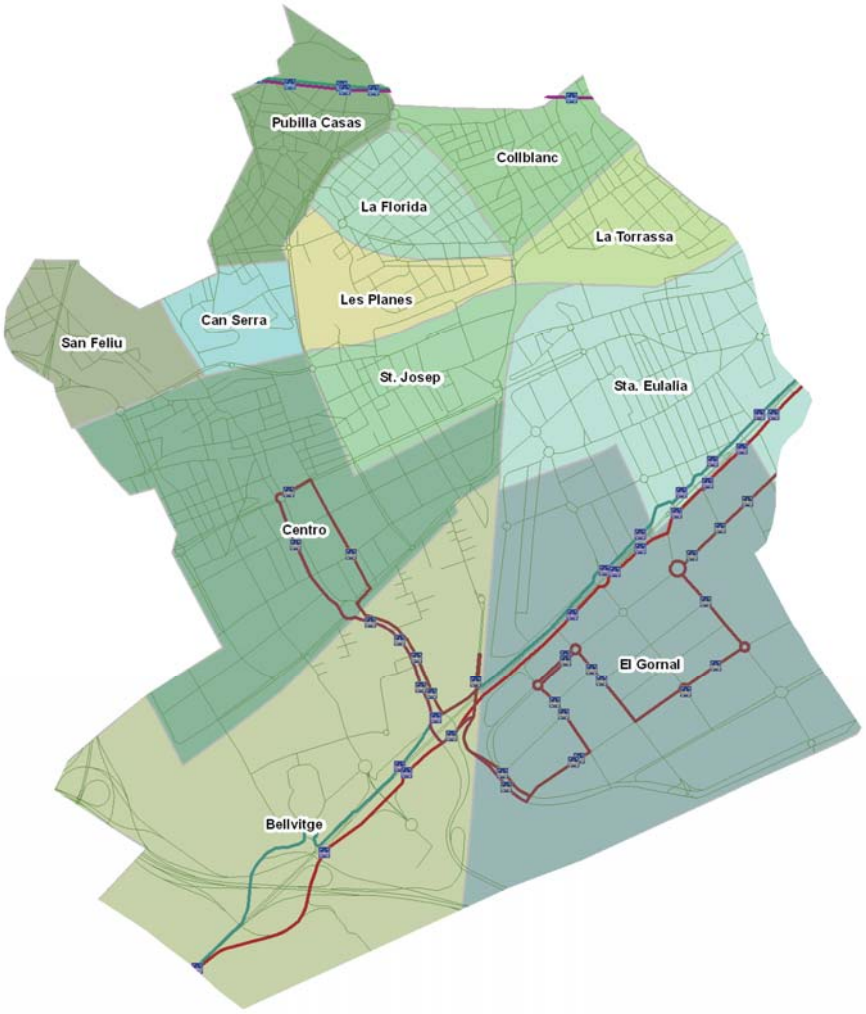


Fig. 3.27 Línies d'autobusos TMB. Font: PMU

Les principals característiques de l'oferta de cadascuna de les línies es resumeixen en la taula següent:

Línia	15		46		54		57		65	
Recorregut	Conca -Sant Antoni Maria Claret (Barcelona) / Cardenal Reig-Av St Ramon Nonat (Barcelona)		Av Paral·lel-Llançà (Barcelona) / Aeroport-Terminal T1 (Prat Llobregat)		Campus Nord (Barcelona) / Estacio Nord (Barcelona)		Trelawny-Ronda Litoral (Barcelona) / Pl de la Llibertat-Bus 67 (Cornellà)		Av Paral·lel-Lleida (Barcelona)/Canudas-Pl Volateria (Prat Llobregat)	
Nombre parades (a/t)	28/28		23/22		33/34		47/46		31/36	
Tipologia parades dins L'Hospitalet	1	Marquesinas	15	Marquesinas	1	Marquesinas	3	Marquesinas	17	Marquesinas
	0	Pals	3	Pals	1	Pals	4	Pals	1	Pals
Horaris	L a V	De 5:05 a 23:05	L a V	De 5:00 a 00:15	L a V	De 5:20 a 22:50	L a V	De 4:00 a 23:30	L a V	De 4:30 a 23:30
	S	De 5:05 a 23:30	S	De 5:00 a 00:15	S	De 5:20 a 22:50	S	De 4:00 a 22:50	S	De 4:30 a 23:30
	Festius	De 8:00 a 23:00	Festius	De 5:00 a 00:15	Festivos	De 6:00 a 22:50	Festius	De 4:35 a 22:50	Festius	De 5:00 a 23:30
Freqüència i hores de pas (min)	L a V (anada)		L a V (anada)	20 min	L a V (anada)		L a V (anada)		L a V (anada)	
		De 5,05 a 6,05 cada 20 min				De 5,20 a 6,05 cada 15 min.				
		De 6,05 a 22,03 cada 6 - 10 min				De 6,05 a 7,37 cada 8 - 10 min.		De 6,54 a 7,43 cada 16 - 22 min.		De 4,30 a 6,03 cada 18 - 19 min.
		De 22,03 a 23,25 cada 11 - 15 min				De 7,37 a 8,42 cada 6 - 8 min.		De 7,43 a 21,07 cada 13 - 18 min.		De 6,03 a 22,42 cada 11 - 16 min.
						De 8,42 a 22,00 cada 8 - 10 min.		De 21,07 a 22,20 cada 23 - 25 min.		De 22,42 a 23,30 cada 24 min.
						De 22,00 a 22,45 cada 15 min.				
	L a V (tornada)		L a V (tornada)	20 min	L a V (anada)		L a V (anada)		L a V (anada)	
		De 5,35 a 6,50 cada 15 - 20 min								
		De 6,50 a 22,26 cada 6 - 10 min				De 5,20 a 5,50 cada 15 min.		De 7,15 a 8,13 cada 18 - 21 min.		De 4,30 a 5,08 cada 19 min.
		De 22,26 a 22,50 cada 12 min				De 5,50 a 21,30 cada 8 - 10 min.		De 8,13 a 21,10 cada 13 - 19 min.		De 5,08 a 20,43 cada 12 - 17 min.
		De 22,50 a 23,30 cada 20 min				De 21,30 a 22,50 cada 20 min.		De 21,10 a 23,30 cada 20 - 25 min.		De 20,43 a 23,30 cada 17 - 24 min.
	S	De 11 a 15 min	S	20 min	S	De 17 a 20 min	S	De 13 a 25 min	S	De 9 a 13 min
	Festius	De 25 a 30 min	Festius	20 min	Festivos	De 20 a 35 min	Festius	De 13 a 30 min	Festius	De 15 a 19 min
Nombre expedicions dia tipo (a/t)	254		112		231		128		176	
Longitud (km) (a/t)	17,5		38,9		21		32,0		25,0	
km recorreguts / any	768.072		638.597		790.845		766.161		804.917	
Cobertura (%hab) (250m)	0,9%		7,6%		2,1%		8,1%		7,6%	

Línia	72		79		110		157		158	
Recorregut	Polígon Pedrosa / La Bonanova		Av Paral·lel-Pl Espanya (Barcelona) / Av Carrilet-Vigo (Hospitalet de Llobregat)		Av. Carrilet (Hospitalet) / Zona Franca		Trelawny-Ronda Litoral (Barcelona)/Av Barcelona-John F Kennedy (S. Joan d'espi)		Travessera de Les Corts-Arístides Maillol (Barcelona)/Av Indústria-Walden 7 (Sant Just)	
Nombre parades (a/t)	14/14		22/23		8/5		50/46		19/20	
Tipologia parades dins L'Hospitalet	16	Marquesinas	20	Marquesinas	3	Marquesinas	3	Marquesinas	2	Marquesinas
	5	Pals	7	Pals	0	Pals	4	Pals	4	Pals
Horaris	L a V	De 6:00 a 22:35	L a V	6:00 a 22:00	L a V	De 5:00 a 21:00	L a V	De 4:45 a 23:30	L a V	De 5:15 a 22:10
	S	De 6:00 a 22:05	S	8:00 a 22:00	S	-	S	De 4:45 a 23:30	S	-
	Festivos	De 8:00 a 22:05	Festius	9:00 a 22:00	Festivos	-	Festius	De 5:45 a 23:30	Festius	-
Freqüència (min)	L a V (anada)		L a V (anada)	De 6,00 a 21,40 cada 13 - 16 min.	L a V (anada)	De 5,00 a 5,45 cada 15 min.	L a V (anada)	5,15 - 5,45 - 6,15 - 6,45 - 7,05 - 7,25	L a V (anada)	
						De 5,45 a 7,41 cada 7 - 10 min.		7,45 - 8,05		
		De 6,00 a 6,45 cada 15 min.				De 7,41 a 8,34 cada 11 - 14 min.		De 8,21 a 15,48 cada 15 - 17 min.		5:15 5:55 6:20 6:50 7:20 7:55 8:25 9:00
		De 6,45 a 20,45 cada 5 - 10 min.				De 8,34 a 9,27 cada 16 - 20 min.		De 15,48 a 16,34 cada 14 - 16 min.		9:27 10:29 11:29 12:28 13:27 14:25 15:27 16:33
		De 20,45 a 22,05 cada 15 - 20 min.				De 9,27 a 17,10 cada 43 - 44 min.		De 16,34 a 19,29 cada 15 - 17 min.		17:39 18:45 19:51 20:57 22:10
						De 17,10 a 19,36 cada 8 - 9 min.		De 19,29 a 21,00 cada 18 - 19 min.		
						De 19,36 a 21,00 cada 21 min.		21,20 - 21,40 - 22,00 - 22,30 - 23,00		
	L a V (anada)	De 6,35 a 7,41 cada 14 - 18 min.	L a V (anada)	De 6,00 a 22,00 cada 14 - 16 min.	L a V (anada)	De 5,00 a 5,45 cada 15 min.	L a V (anada)	4,45 - 5,15 - 5,45 - 6,15 - 6,45	L a V (anada)	
		De 7,41 a 9,57 cada 4 - 7 min.				De 5,45 a 7,41 cada 7 - 10 min.		De 7,01 a 14,11 cada 14 - 16 min.		
		De 9,57 a 14,21 cada 6 - 10 min.				De 7,41 a 8,34 cada 11 - 14 min.		De 14,11 a 16,00 cada 15 - 17 min.		5:35 6:22 6:50 7:20 7:50 8:25 8:55 9:30
		De 14,21 a 21,14 cada 5 - 9 min.				De 8,34 a 9,27 cada 16 - 20 min.		De 16,00 a 17,30 cada 14 - 16 min.		9:59 10:58 11:58 12:57 13:55 14:56 16:00 17:06
		De 21,14 a 22,05 cada 7 - 10 min.				De 9,27 a 17,10 cada 43 - 44 min.		De 17,30 a 21,17 cada 17 - 19 min.		18:12 19:18 20:24 21:26 22:30
		De 22,05 a 22,35 cada 15 min.				De 17,10 a 19,36 cada 8 - 9 min.		21,40 - 22,05 - 22,35 - 23,05 - 23,30		
						De 19,36 a 21,00 cada 21 min.				
	S	12	S	De 16 a 22 min	S	-	S	De 18 a 25 min	S	-
	Festivos	30	Festius	De 20 a 30 min	Festivos	-	Festius	De 19 a 24 min	Festius	-
Nombre expedicions dia tipo (a/t)	227		122		111		124		42	
Longitud (km) (a/t)	17		16,7		16,7		30,9		11,5	
km recorreguts / any	645.056		363.906		187.799		738.354		66.494	
Cobertura (%hab) (250m)	0,4%		7,0%		2,4%		8,1%		8,1%	

Taula 3.36 Caracterització de l'oferta d'autobusos TMB. Font: TMB

En general els autobusos standard tenen 12 metres de llargària, encara que algunes línies que circulen per L'Hospitalet presten els seus serveis amb autobusos articulats (18 metres). Aquestes línies i les parades que es troben en l'àmbit d'estudi es recullen en la següent taula:

Línies	Tipus de autobús	Parada en L'Hospitalet	Nom parada
15	Articulat	1	Riera Blanca - Onze de Setembre
57	Std-Art-Art: Funciona amb Standard els dies laborables i amb articulats dissabtes i festius	6	Ctra. de Collblanc - Albéniz
			Ctra. de Collblanc - Av. de Josep Molins
			Ctra. de Collblanc - Av. de Tomàs Giménez
			Collblanc - Progrés
			Ctra. Collblanc - Av. Solanic i Riera
			Complex Esportiu Hospitalet Nord
65	Articulat	18	Av. Granvia de L'H - Miguel Hernández
			Av. Granvia de L'H - Igualtat
			Av. Granvia de L'H - Bloc Ildefons Cerdà
			Av. Granvia de L'H - Rambla Marina
			Av. Granvia de L'H – Pl. Europa
			Av. Granvia de L'H - Hospital Oncològic
			Av. Granvia de L'H - Cotxeres TB
			Av. Granvia de L'H - Can Tries
			Av. Granvia de L'H - Ctra. antiga del Prat
			Av. Granvia de L'H – Av. Mare de Déu de Bellvitge
			Av. Granvia de L'H - Hospital Prínceps d'Espanya
			Av. Granvia de L'H - Natzaret
			Av. Granvia de L'H - Amadeu Torner
			Av. Granvia de L'H - Salvador Espriu
			Av. Granvia de L'H - Joan Carles I
			Av. Granvia de L'H - Física
			Av. Granvia de L'H - Literatura
			Av. Granvia de L'H - Alhambra
72	Articulat	5	Radi - Ctra. del Prat
			Indústria - Salvador Espriu
			Botànica - Pedrosa A
			Pedrosa A - Botànica
			Botànica - Salvador Espriu
157	Std-Art-Art: Funciona amb Standard els dies laborables i amb articulats dissabtes i festius	5	Ctra. de Collblanc - Albéniz
			Ctra. de Collblanc – Av. Josep Molins
			Ctra. de Collblanc – Av. Tomàs Giménez
			Collblanc - Progrés
			Ctra. Collblanc – Av. Solanic i Riera
			Complex Esportiu Hospitalet Nord

Taula 3.37 Línies d'autobusos amb autobusos articulats. Font: TMB

En total n'hi han 30 parades dins de l'àmbit d'estudi en les quals fan parades autobusos articulats, de les 217 del municipi. Aquestes es concentren gairebé íntegrament en la Granvia de L'Hospitalet i en la carretera de Collblanc.

Velocitat comercial

La **velocitat comercial** mitjana de cadascuna de les línies s'ha calculat a partir de les dades de temps de recorregut i longitud de línia per a un dia laborable, un dissabte i un dia festiu. Els resultats obtinguts es mostren en les següents taula i gràfica:

Velocitat comercial (km/h)			
	Laborable	Dissabte	Festiu
Línia 15	9,74	10,94	13,37
Línia 46	25,90	26,64	29,65
Línia 54	11,09	13,25	14,55
Línia 57	12,60	13,44	13,42
Línia 65	14,25	17,03	17,65
Línia 72	10,76	14,93	16,60
Línia 79	14,81	14,37	20,98
Línia 110	24,23	--	--
Línia 157	11,94	12,60	13,00
Línia 158	14,23	--	--

Taula 3.38 Velocitat comercial. Autobús TMB. Font: PMU a partir dades TMB

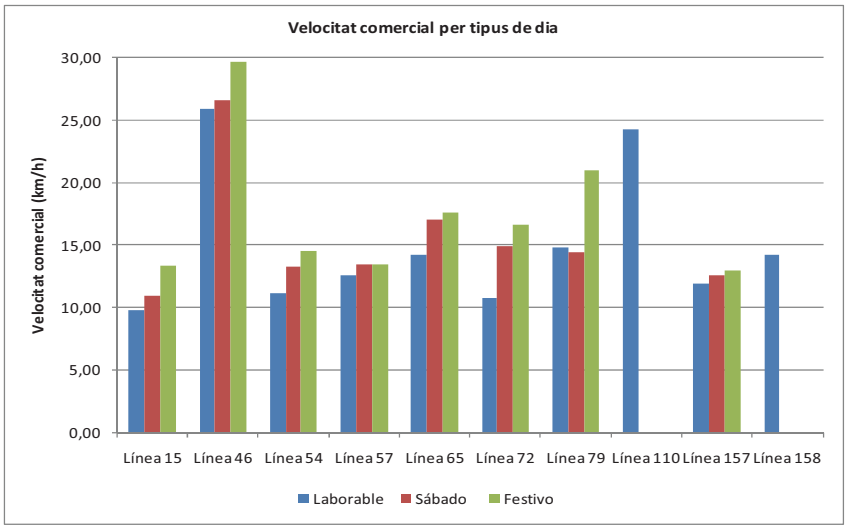


Fig. 3.28 Velocitat comercial. Autobús TMB. Font: PMU a partir dades TMB

La velocitat comercial global per a les diferents línies es troba al voltant dels 14 km/h en dia laborable, augmentant en dissabte i en dia festiu.

La influència que els trams de recorregut dins de L'Hospitalet tenen en la velocitat comercial d'aquestes línies es considera petita, ja que la majoria d'elles discorren per la Granvia de L'Hospitalet.

3.3.1.3. Dotació i accessibilitat parades

La dotació de parades i característiques de les mateixes, ha estat recollida per l'Ajuntament en un inventari elaborat en els mesos d'octubre i desembre de 2010.

En la següent taula es resumeixen les principals característiques de les parades localitzades en l'àmbit d'estudi:

Característiques	Nombre parades	%
Nombre parades	238	100%
Parades amb marquesina	150	63%
Parades amb pal de parada	88	37%
Parades amb plataforma de embarcament	62	26%
Paredes amb vorera ampliada	16	7%
Paredes panell digital solar	12	5%
Paredes panell digital elèctric	3	1%

Taula 3.39 Característiques parades. Font: Ajuntament

Fig. 3.29 Parades en l'àmbit d'estudi. Font: PMU

En relació a l'accessibilitat a les parades s'ha reunit la següent informació:

- Verificació de les deficiències assenyalades per Baixbus: **Document III, Volum II, C.2**
- Adaptació de les parades a autobusos de 18 metres: **Document III, Volum II, C3**
- Anàlisis realitzades per AMB: **Document III, Volum II, C4**
- Observacions del consultor.

Fig. 3.30 Parades en l'àmbit d'estudi amb problemes d'aproximació

En els documents assenyalats anteriorment, s'han analitzat els problemes d'accés a la parada per part dels vianants i per part dels vehicles.

3.3.1.4. Dotació de carrils bus

La dotació de carrils bus dins de l'àmbit d'estudi es reflecteix en el següent plànol.

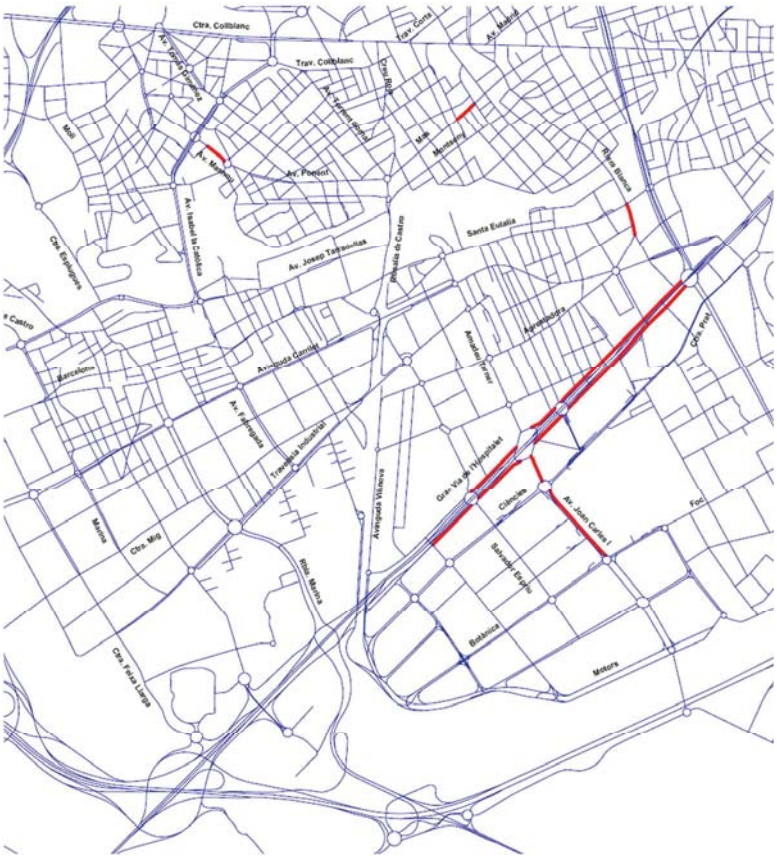


Fig. 3.31 Carrils bus. Font: PMU

Els carrers que disposen de carril bus són:

- Av. Granvia de L'Hospitalet
- Riera Blanca
- Av. de Juan Carlos I
- Av. de Ponent
- Carrer de Mas

3.3.1.5. Dotació semaforització específica

La dotació de semàfors específics per autobusos es mostra en la següent enumeració:

- Granvia de L'Hospitalet / Ciutat de la Justícia (passarel·la Escultura)
- Granvia de L'Hospitalet / Ciutat de la Justícia (Victòria Kent)
- Granvia de L'Hospitalet / Literatura
- Granvia de L'Hospitalet / Castelao
- Granvia de L'Hospitalet / Can Tries
- Granvia de L'Hospitalet / Miguel Hernàndez
- Rambla de la Marina / Merca 2
- Enric Prat de la Riba / Ventura Gasol
- Riera Blanca / Pérez Galdós
- Riera Blanca / Santa Eulàlia

3.3.1.6. Punts de conflicte de la xarxa

S'han detectat, per part de l'empresa operadora Baixbus, una sèrie de deficiències o punts negres a la xarxa d'autobusos de L'Hospitalet, relacionats amb: l'estat de les parades, la senyalització, el trànsit i la infraestructura viària.

S'ha realitzat com a part dels treballs de camp la visita als punts indicats per Baixbus, amb la finalitat de comprovar la continuïtat o no d'aquestes deficiències i detectar possible noves deficiències.

Els punts de conflicte existent en la xarxa d'autobusos es mostren en la següent imatge i el plànol recollit en el Document II Volum I.

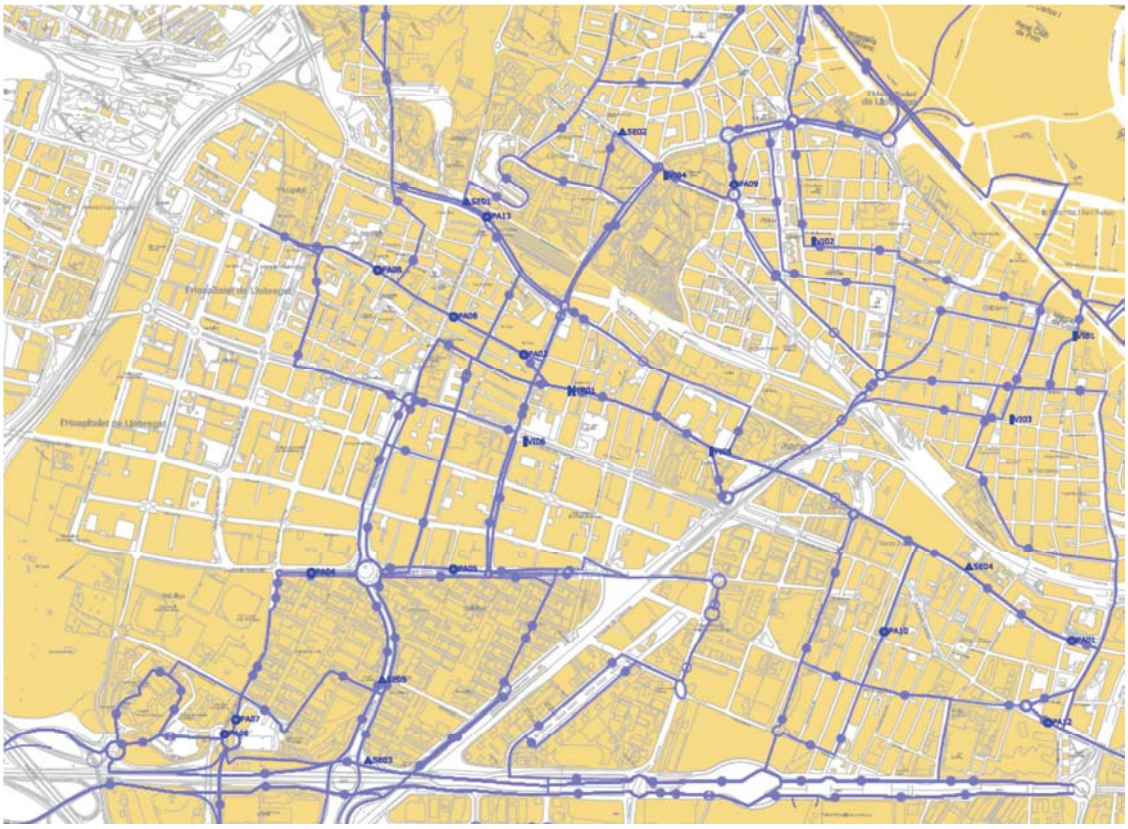


Fig. 3.32 Punts de conflicte de la xarxa. Font: PMU

Per a cadascun dels punts de conflicte s'ha realitzat una fitxa en la qual s'identifica el punt, es descriu el problema aportant documentació gràfica i s'indiquen les línies d'autobús afectades i observacions addicionals. Aquestes **fitxes** es troben recollides en el **Document III d'annexos (Volum II).**

Els principals problemes detectats corresponen a: dificultats dels autobusos per accedir a la parada generades per diferents motius, pèrdues de temps per regulació de tràfic i dificultats de trànsit motivades per la geometria dels carrers.

3.3.2. Xarxa ferroviària

Els serveis ferroviaris, igual que els serveis d'autobusos, estan gestionats per l'Àrea Metropolitana de Barcelona, a través de diferents entitats: TMB, TRAM, FGC i RODALIES.

La xarxa de ferrocarril, que inclou Metro, Trambaix, FGC i Rodalies, presenta una cobertura del 46% i 91% de la població per a distàncies de 300 i 600 metres respectivament.

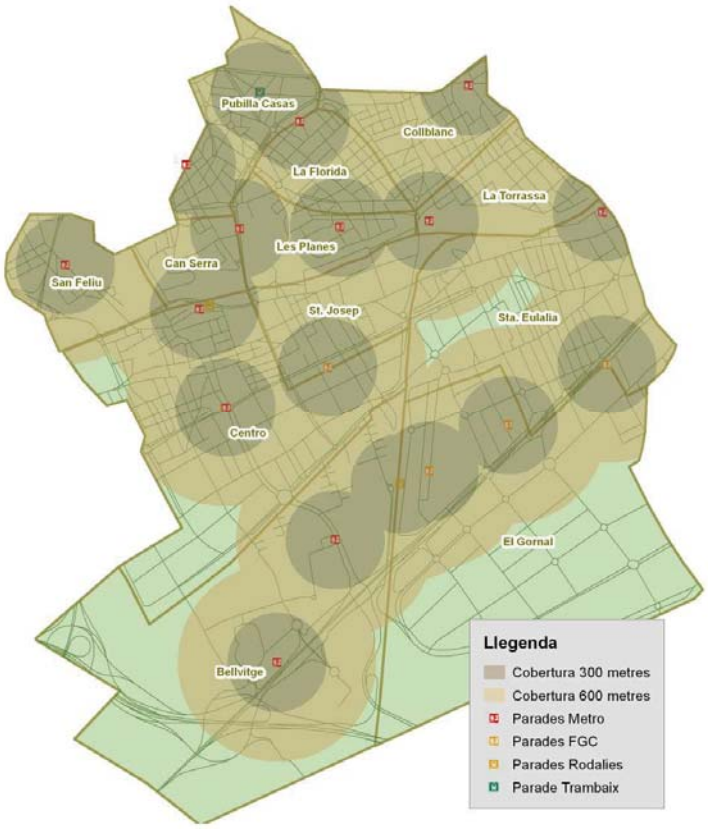


Fig. 3.33 Cobertura de les parades ferroviàries. Font: PMU

A continuació es resumeix la caracterització de l'oferta per a cada tipus de servei prestat en la xarxa ferroviària que cobreix el municipi de L'Hospitalet.

3.3.2.1. Metro

Les línies de metro estan operades per l'entitat Transports Metropolitans de Barcelona (TMB).

Dues línies de metro passen i tenen estacions a L'Hospitalet:

- L1: Hospital de Bellvitge – Fondo
- L5: Cornellà Centre – Vall d'Hebron

La línia 1 té el seu recorregut entre l'estació de Fondo a Santa Coloma de Gramenet, i l'estació Hospital de Bellvitge, a L'Hospitalet. De les 30 estacions que té la línia en total, 8 es troben a L'Hospitalet, inclosa una estació de capçalera, Hospital Bellvitge.

La línia 5, té el seu recorregut entre les estacions de Cornellà i de la Vall d'Hebron. De les 26 estacions que té la línia en total, 4 es troben al terme municipal de L'Hospitalet.

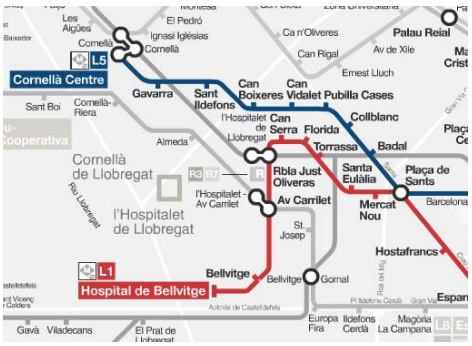


Fig. 3.34 Línies de Metro. Font: TMB

Línia	Línia 1		Línia 5	
Recorregut	Hospital de Bellvitge - Fondo		Cornellà Centre - Vall d'Hebron	
Nombre parades	30		26	
Horaris	L a J	De 5:00 a 00:00	L a J	De 5:00 a 00:00
	V y vigílies festius	De 5:00 a 02:00	V y vísperas festivos	De 5:00 a 02:00
Freqüència (min)	Hora punta	3,44	Hora punta	2,58
Nombre expedicions dia tipo	168		168	
Longitud (km)	20,70		18,90	
Velocitat comercial (km/h)	26,8		26,34	
vehicles*km	1,55		1,23	
Capacitat (tipus de vehicle)	948/1113		926	
Cobertura (%hab)	300 m	23,8%	300 m	14,2%
	600 m	41,9%	600 m	25,4%

Taula 3.40 Caracterització de l'oferta de les línies de Metro. Font: TMB

Fig. 3.35 Línies de Metro. Font: PMU

Parada	Correspondències*	Accessos	Accessibilitat
Hospital de Bellvitge	LH1,LH2,L10, L70, L72, L80, L81, L86, L87, L94, L95, N15, N16, N17, 46,65 (bus)	Residència sanitària	Estació Accessible (PMR)
Bellvitge	LH1, L14, L79,N15 (bus) R2, R10 (Rodalies)	Marina	Estació Accessible (PMR)
		Marina Prado	
		Marina Passeig	
		Marina Zona esportiva	
Av. Carrilet	LH1, LH2, L10, L12, L52, L82, N2, N13, N15, 79 (bus) L8, R5, R6, S4, S8, S33 (FGC)	Prat de la Riba	Estació Accessible (PMR)
		Avinguda Carrilet	
Rambla Just Oliveras	LH1, L10, L15, N15 (bus) R7, R12 (Rodalies)	Rambla Just Oliveras	
		Avinguda Can Serra	
		Renfe	
Can Serra	LH1, L14, N2 (bus)	Avinguda Can Serra	Estació Accessible (PMR)
		Parc de les Planes	
Florida	LH1,L16, N2 (bus)	Blocs Florida	Estació Accessible (PMR)
		Avinguda Masnou	
Torrassa	L12, L16, N2 (bus)	Avinguda Catalunya	Estació Accessible (PMR)
		Rosalía de Castro	
Santa Eulàlia	LH1,LH2,L52,L82,L85, N13 (bus)	Riera Blanca	Estació Accessible (PMR)
		Pont de la Torrassa	

Taula 3.41 Caracterització de l'oferta de parades de la línia 1 de Metro. Font: PMU

Parada	Correspondències*	Accessos	Accessibilitat
Can Boixeres	L10, L85, N15 (bus)	Estronci	Estació Accessible (PMR)
Can Vidalet	LH2, EP1 (bus)	Hortència	Estació Accessible (PMR)
		Maladeta	
Pubilla Cases	LH1, L14, L16, N2 (bus)	Doctor Ramon Solanich	Estació Accessible (PMR)
		Avinguda Josep Molins	
		Esteban Grau	
Collblanc	LH1, LH2, L12, N2, N3, N14, 15, 57, 157, 158 (bus)	Doctor Martí i Julià	Estació Accessible (PMR)
		Travessera de les Corts	
		Sant Ramon	

Taula 3.42 Caracterització de l'oferta de parades de la línia 5 de Metro. Font: PMU

Fig. 3.36 Parades de metro: Can Serra i Bellvitge

*Nota: s'han considerat les línies que té parada a menys de 250 metres

La velocitat comercial per a aquestes dues línies són molt similars, com es pot comprovar en la taula següent:

	Línia 1	Línia 5
Velocitat comercial	26,80 km/h	26,34 km/h

Taula 3.43 Velocitat comercial per línia (Metro). Font: TMB

3.3.2.2. Trambaix

L'operador de les línies de Trambaix és la Concessionària Tramvia de Barcelona, TRAM. Dins de l'àmbit d'estudi es pot trobar només una parada de tramvia, Can Rigalt.

Aquesta es localitza a la zona nord del municipi, a la Carretera de Collblanc, a l'altura del carrer d'Albéniz, en les proximitats de la parada de metro de la línia 5, Pubilla Cases (a uns 350 metres).

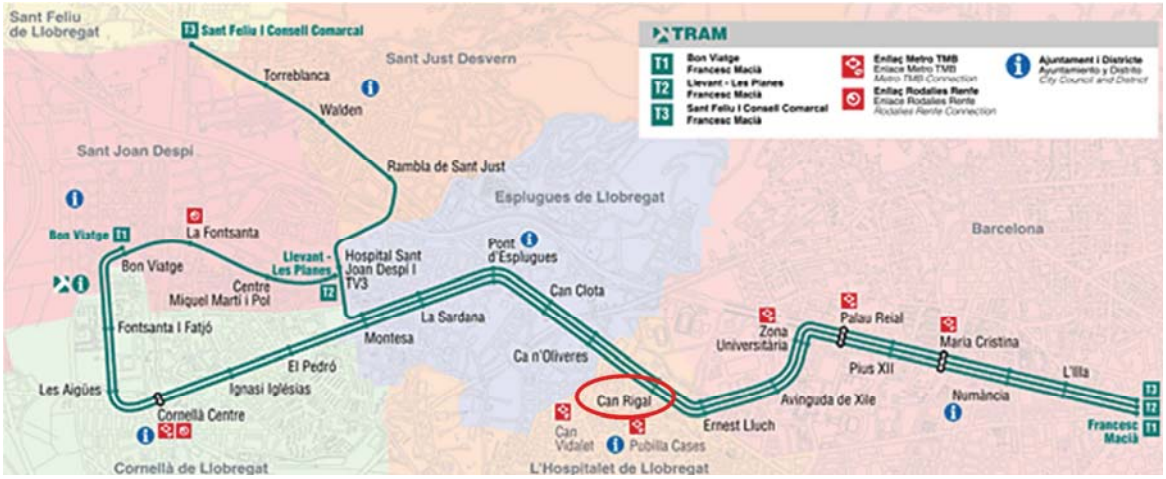


Fig. 3.39 Línies Trambaix. Font: Trambaix

Aquesta parada es troba servida per les tres línies del Trambaix:

- T1: Francesc Macià / Bon Viatge
- T2: Francesc Macià / Llevant – Les Planes
- T3: Francesc Macià / Sant Feliu i Consell Comarcal

Línia	T1 / T2 / T3	
Recorregut	Bon Viatge/Llevant les Planes/Sant Feliu - Francesc Macià	
Nombre parades	21/24/20	
Horaris	L a V	De 5:00 a 00:00
Freqüència (min)*	L a V	4-6
Nombre expediciones	Tots el dies	220
Velocitat comercial (km/h)	18	
Capacitat (tipus de vehicle)	218	
km recorreguts / any	1.375.603	
Cobertura (%hab)	300 m	5,9%
	600 m	10,0%

*Interval de pas per Can Rigal en direcció a Barcelona per un costat i Esplugues/Cornellà per l'altre.

Taula 3.44. Caracterització de l'oferta de línies de Trambaix. Font: Trambaix

De les dades incloses en la taula anterior els km recorreguts/any, són per a l'any 2010 i es corresponen amb les tres línies de Trambaix.

L'estació de Can Rigalt està adaptada per a PMR (persones de mobilitat reduïda), disposa de dues andanes laterals amb màquines expenedores de bitllets, mapes amb el recorregut de tota la xarxa del Trambaix i mapes de la zona, a més de monitors amb les properes arribades de cada línia per cada via.

Fig. 3.38 Parada Can Rigalt

Els trens que presten aquests serveis compten amb 12 portes d'accés de les quals 8 són portes accessibles per a PMR (persones de mobilitat reduïda).

En quant a la velocitat comercial, les tres línies del Trambaix que presten servei tenen una **velocitat comercial mitjana** molt similar i que es troba entorn dels 18 km/h.

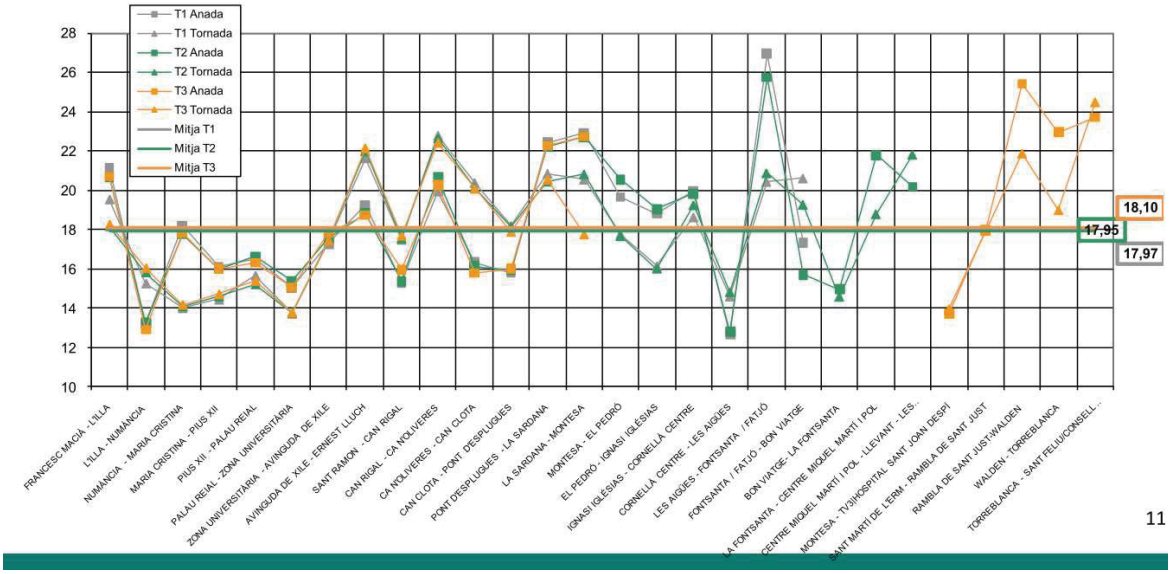


Fig. 3.4 Velocitat comercial Trambaix. Font: Trambaix

3.3.2.3. FGC

Els serveis operats per Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC) que passen per L'Hospitalet en el trajecte Llobregat-Anoia, són en total 6 línies, amb 5 parades dins l'àmbit d'estudi.

- L8: Pl. Espanya (Barcelona) - Molí Nou
- S33: Pl. Espanya (Barcelona) - Can Ros

- S8: Pl. Espanya (Barcelona) - Martorell - Enllaç
- S4: Pl. Espanya (Barcelona) - Olesa de Montserrat
- R5: Pl. Espanya (Barcelona) - Manresa
- R6: Pl. Espanya (Barcelona) - Igualada

La totalitat de les 6 línies tenen parada a les 5 estacions de L'Hospitalet. A la següent taula es presenten les principals característiques de l'oferta.

La informació corresponent al nombre d'expedicions s'han extret de la memòria anual de FGC del 2009 i és per anada i tornada.

La informació dels trens-km i dels índexs de qualitat ha sigut facilitada per FGC, tots ells corresponents per a l'any 2010. L'ISC i l'ICQ, són l'índex de Satisfacció del Client i l'índex de Control de Qualitat, respectivament.

Línia	**L8 / R5 / R6 / S4 / S8 / S33**	
Recorregut	Molí Nou / Manresa / Igualda / Olesa / Mantorell / Can Ros - Pl Espanya	
Nombre parades	11 / 31 / 32 / 24 / 22 / 15	
Horaris	L a V	De 5:00 a 00:00
Freqüència (min)	L a V	De 4 a 8
Nombre expediciones	Tots el dies	482 / 42 / 43 / 81 / 271 / 315
Velocitat comercial (km/h)	38,5	
Capacitat (tipus de vehicle)	321	
trenes-km totales (2010)	5.368.210	
Cobertura (%hab)	300 m	8,1%
	600 m	16,7%
ISC (2010)	71,74	
ICQ (2010)	99,35	
Índex de Puntualitat (2010)	99,69	
Compliment de la Producció programada	99,93	

Taula 3.45 Caracterització de l'oferta de línies de FGC. Font: FGC

Les 5 parades de FGC que es troben dins de l'àmbit d'estudi tenen accés per a persones de mobilitat reduïda.

Fig. 3.40 Parades de FGC: Europa Fira i Ildefons Cerdà

Les parades El Gornal i L'Hospitalet compten amb aparcament de bicicletes, així com connexions amb altres línies ferroviàries, la primera amb serveis de la línia R2 de Rodalies i la segona amb la línia 1 de Metro.

Parada	Correspondències*	Accessos	Accessibilitat / Serveis
Ildefons Cerdá	L70, L72, L80, L81, L86, L87, L94, L95, N15, N16, N17, 46, 65 (bus)	c. Gran Via de les Corts Catalanes 95/c. Alhambra -costat nord	Estació Accessible (PMR), acensors
		c. Gran Via de les Corts Catalanes 95/c. Alhambra -costat sud	Estació Accessible (PMR), acensors
Europa/Fira	LH1, L70, L72, L80, L81, L86, L87, L94, L95, N15, N16, N17, 46, 65 (bus)	Pl. D´Europa	Estació Accessible (PMR), acensors, serveis
		Pl. D´Europa/Av. Juan Carlos I	Estació Accessible (PMR), acensors, serveis
El Gornal	LH1, LH2 (bus) R2 (Rodalies)	Av. De Carmen Amaya/Av. Vilanova	Estació Accessible (PMR), acensors, serveis, aparcament bicicletes
Sant Josep	L12, L52, L82, N13 (bus)	Av. Del Carrilet/c. Santiago de Compostela	Estació Accessible (PMR), serveis
L'Hospitalet	LH1, LH2, L10, L12, L52, L82, N2, N13, N15, 79 (bus) L1 (Metro)	Av. Del Carrilet/Rambla de la Marina-costat nord	Estació Accessible (PMR), acensors, serveis, aparcament bicicletes
		Av. Del Carrilet/Rambla de la Marina-costat sud	Estació Accessible (PMR), acensors, serveis, aparcament bicicletes

Taula 3.46 Caracterització de l'oferta de parades de FGC. Font: FGC

*Nota: s'han considerat les línies que té parada a menys de 250 metres

Un altre paràmetre interessant és la velocitat comercial. Les dades d'oferta són agregats per als diversos trajectes amb origen i destinació fora de l'àmbit d'estudi, sense detall per a trams entre estacions intermèdies.

Velocitat comercial		
Trajecte	Barcelona-Sant Boi	35 km/h
	Barcelona-Martorell	36 km/h
	Barcelona-Igualada	40 Km/h
	Barcelona-Manresa	43 Km/h

Taula 3.47 Velocitat comercial (FGC). Font: FGC

De la taula anterior s'obté una velocitat mitjana de 38,5 km/h a la xarxa de FGC.

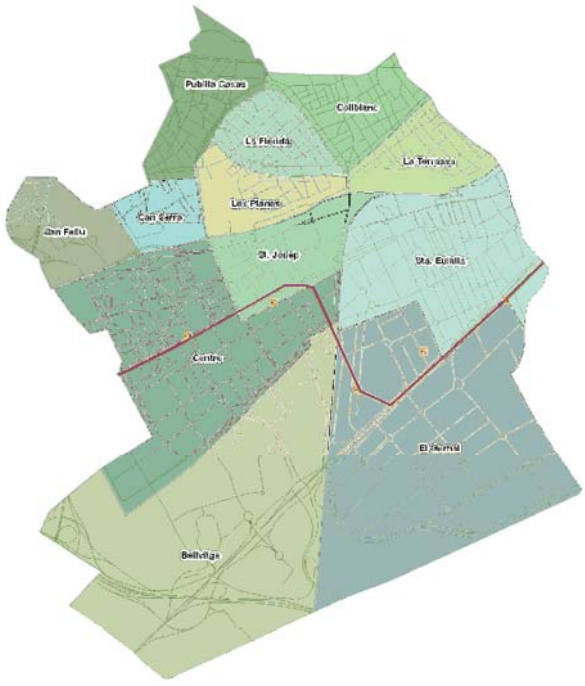


Fig. 3.41 Línies de FGC. Font: PMU

3.3.2.4. Rodalies

Són 8 les línies de Rodalies de Catalunya que tenen parades a L'Hospitalet, totes elles operades per RENFE. Dues d'elles són regionals.

- R1: Molins de Rei - Maçanet - Massanes
- R2: Castelldefels - Granollers Centre
- R2: Nord: Aeroport - Maçanet - Massanes
- R2: Sud: Sant Vicenç de Calders - Estació de França (Barcelona)
- R3: L'Hospitalet de Llobregat - Puigcerdà
- R4: Sant Vicenç de Calders - Manresa
- R12: L'Hospitalet de Llobregat - Lleida
- R15: Estació de França (Barcelona) - Riba-roja d'Ebre

En l'àmbit d'estudi es localitzen dues parades, L'Hospitalet i Bellvitge, ambdues estan connectades amb l'estació de Barcelona-Sants en un sentit, i en l'altre amb les parades Cornellà i el Prat de Llobregat, respectivament.

A continuació es presenta una taula amb un resum de les principals característiques de l'oferta de les línies de Rodalies:

Línia	R1		R2 / R2 Nort / R2 Sud		R3		R4		R12		R15	
Recorregut	Maçanet-Massanes - Molins de Rei		Castelldefels - Granollers Centre / l'Aeroport del Prat - Maçanet-Massanes / Sant Vicenç de Calders - Estació de França (Barcelona)		L'Hospitalet de Llobregat - Puigcerdà		Sant Vicenç de Calders - Manresa		L'Hospitalet de Llobregat - Lleida		Barcelona - Estació de França Riba-roja d'Ebre	
Nombre parades	31		34		34		39		38		38	
Horaris	L a V	De 5:47 a 00:55	L a V	De 5:00 a 00:48	L a V	De 4:38 a 00:35	L a V	De 5:23 a 00:43	L a V	De 7:58 a 22:12	L a V	De 6:17 a 23:24
Freqüència (min)	L a V	De 6 a 10	L a V	De 6 a 30	L a V	De 20 a 30	L a V	De 15 a 30	L a V		L a V	
Nombre expedicions dia tipo	trens/dia laborable	216	trens/dia laborable	261	trens/dia laborable	75	trens/dia laborable	162	trens/dia laborable	18	trens/dia laborable	11
Longitud (km)	95,10		130,70		165,90		143,00		176,00			
Capacitat (tipus de vehicle)	702 / 661		702 / 661		702 / 661		702 / 661		540		540	
Cobertura (%hab)	300 m	3,3%	300 m	3,3%	300 m	3,3%	300 m	3,3%	300 m	3,3%	300 m	3,3%
	600 m	10,8%	600 m	10,8%	600 m	10,8%	600 m	10,8%	600 m	10,8%	600 m	10,8%

Taula 3.48 Caracterització de l'oferta de les línies de Rodalies. Font: Rodalies

Parada	Correspondències*	Serveis
L'Hospitalet	LH1, L10, L15, N15 (bus) R1, R3, R4, R12 (Rodalies) L1 (Metro)	serveis, aparcament bicicletes
Bellvitge	LH1, LH2 (bus) R2, R2 Nort, R2 Sud, R15 (Rodalies) L8, R5, R6, S4, S8, S33 (FGC)	

Taula 3.49 Caracterització de l'oferta de parades de Rodalies. Font: Rodalies

*Nota: s'han considerat les línies que té parada a menys de 250 metres.

Les 2 parades dins de l'àmbit d'estudi tenen correspondència amb altres serveis ferroviaris. L'Hospitalet té correspondència amb 4 línies de Rodalies i 1 línia de metro, mentre que Bellvitge té correspondència amb 4 línies de Rodalies i 6 de FGC.

L'estació L'Hospitalet té dues andanes que comuniquen la via 1 per un costat (sentit Barcelona) i les vies 2 i 3 per l'altre costat. Aquestes andanes estan comunicades mitjançant un pas inferior amb escales. A l'interior de l'edifici de viatgers, situat al costat de la via 1 i al final de les vies mortes, hi ha la taquilla, màquines de venda de bitllets, barreres de control d'accés i una cafeteria.

L'estació Bellvitge té dues andanes que comuniquen tres vies, havent una andana lateral per la via 2 i una andana central per a la via 1 i la via 0. Per accedir a aquestes andanes disposa d'un pas soterrani que comunica amb el vestíbul de l'estació, situat sota les vies. Aquest vestíbul disposa de màquines de venda de bitllets, taquilla i portes de control d'accés. A l'exterior de l'estació, a uns 100 metres es troba la connexió amb l'estació Gornal de FGC.

L'accessibilitat a les estacions i andanes de les persones de mobilitat reduïda es resol mitjançant cadires elevadores. Per contra, el material mòbil no és de pis baix, la qual cosa no permet l'accés a PMRs.

Fig. 3.42 Parades Rodalies

La velocitat comercial en els trams de Rodalies compresos en l'àmbit d'estudi s'han estimat a partir dels temps de recorregut i distància entre parades. Com a resultat s'ha obtingut una velocitat d'entre 60 i 70 km/h.

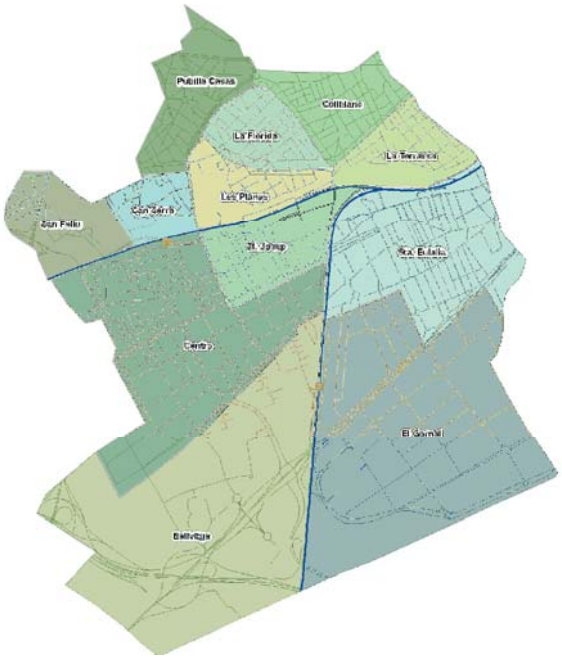


Fig. 3.43 Línies de Rodalies

3.4. Xarxa de vehicles privats motoritzats

L'Hospitalet de Llobregat disposa d'una xarxa viària de més de 268 km, hereva del ràpid i desvertebrat creixement urbanístic que ha patit especialment a partir de la 2ª meitat del s. XX, tot i que a les darreres dècades s'han creat infraestructures i espais públics que han ajudat a alleugerar els seus dèficits inicials pels vianants i bicicletes. La realització de les Rondes de Barcelona als anys 90 han permès descongestionar les vies d'accés a Barcelona al seu pas per L'Hospitalet, i a la vegada connectar la xarxa local entre els barris limítrofes.

A més de les rondes la reurbanització de la Gran Via amb el soterrament de la via ràpida i la creació d'un eix viari més cívic a la seva superfície (Plaça Europa) ha permès millorar la

fluïdesa del trànsit de pas a la vegada que ha millorat la permeabilitat a través d'aquesta històrica barrera entre el centre i els polígons de Pedrosa i Gran Via Sud. Aquestes actuacions han afavorit una important implantació d'activitats terciàries (Ikea, Gran Via Sud, Districte Econòmic...)

Altra actuació de remodelació d'un important eix viari ha sigut la carretera de Collblanc, amb dedicació de part de l'espai viari a altres usos com el Trambaix i la millora de la zona de vianants. Aquesta actuació ha permès potenciar les activitats comercials a tot el seu entorn.

Per últim la potenciació de l'Av. Carrilet que constitueix un eix de vertebració dels viatges interns en mode privat. Aquesta via permet travessar el nucli urbà de L'Hospitalet, connectant la Ronda de Dalt amb el c. Badal, amb la doble funció de suport de viatges interns i de connexió amb els municipis veïns. El disseny d'aquesta via s'ha configurat com a via d'elevada capacitat amb dos carrils de circulació per sentit i interseccions amb semàfors o en rotonda.

Dins del nucli urbà, la presència a la superfície dels eixos ferroviaris que travessen i trenquen la ciutat suposa una barrera pel que fa a la configuració viària.

El futur soterrament de part de l'actual xarxa ferroviària ha de significar la creació d'una nova viabilitat entorn a l'Av. Vilafranca que suposa una interconnexió molt potent entre els actuals barris que separa i obre unes possibilitats de comunicació que el Pla de Mobilitat ha d'esbrinar en profunditat. Aquesta viabilitat completarà els eixos actuals, que són:

- Mar - Muntanya: (Riera Blanca - Rosalía de Castro - Torrent Gornal - Fabregada - Isabel La Catòlica - Rambla Marina - Álvarez de Castro.
- Llobregat - Besòs: (Gran Via, Ctra. Santa Eulàlia - Ctra. Cornellà, Av. Carrilet (eix posterior al soterrament de la línia FGC), Av. Josep Tarradellas - Mas/Montseny).

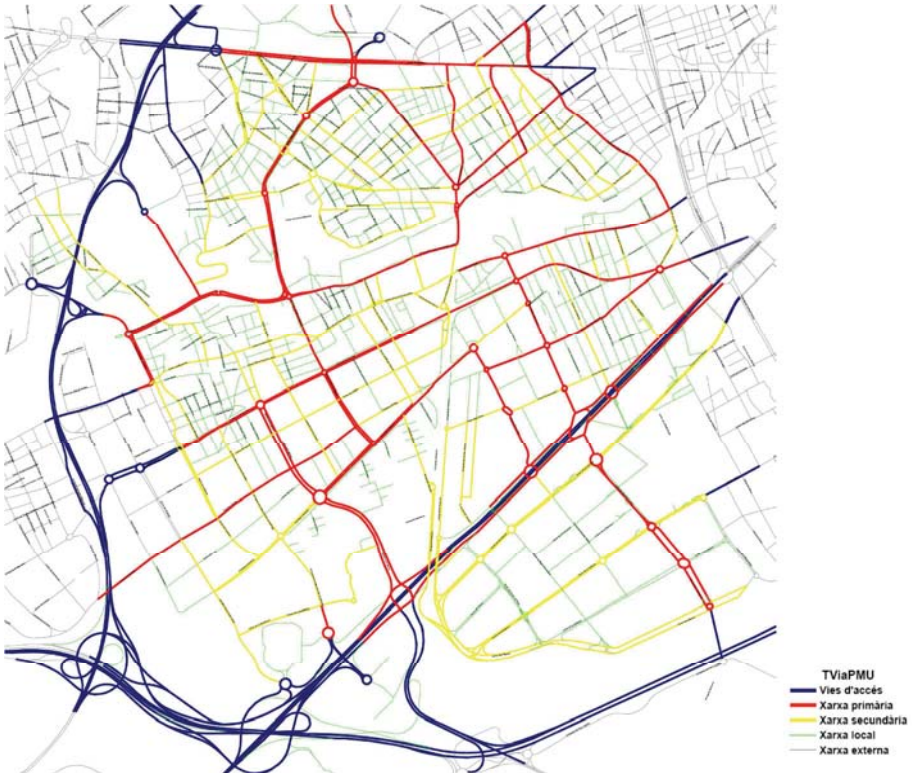


Fig. 3.44 Xarxa Viària (Plànol 3.54)

La xarxa viària de L'Hospitalet s'ha classificat en quatre tipologies segons la seva funcionalitat:

1. **Accessos i vies interurbanes**

   En aquest grup s'han considerat les vies que connecten L'Hospitalet del Llobregat amb altres municipis (vies interurbanes) i els ramals d'accés que connecten les gran vies externes amb la xarxa interna.

   Entre les vies interurbanes trobem:

   C-31 (Gran Via) → Es considera via interurbana el tronc de la via i els ramals d'entrada i sortida, els laterals s'han considerat com a xarxa primària. Aquesta via és un dels principals accessos de la ciutat de Barcelona per tant dominen els vehicles de pas als que accedeixen a L'Hospitalet.

   B-10 (Ronda Litoral) → És la continuació de l'A-2 i a més d'aquesta via s'han inclòs les vies d'enllaç amb la xarxa interna de la ciutat com poden ser la carretera antiga del Prat i el carrer de la Pedrosa que connecta amb la Zona Franca.

   B-20 (Ronda de Dalt) → En la Ronda de Dalt trobem tres sortides que connecten amb la xarxa interna de L'Hospitalet.

   La sortida 15 connecta amb el passeig dels Ferrocarrils Catalans a Cornellà, prolongació de l'Avinguda Carrilet.

   La sortida 14 connecta amb el carrer Álvarez de Castro.

   I la sortida 13 amb el camí de Can Boixeres o Carretera d'Esplugues.

   B-23 (Avinguda Diagonal) aquesta via connecta amb L'Hospitalet a través del carrer d'Albert Bastardas amb origen a Barcelona.

   La N-340 o carretera de Collblanc, el tram que circula per L'Hospitalet s'ha considerat com a xarxa primària.

   Accessos amb les ciutats veïnes de Barcelona i Cornellà (Carretera de L'Hospitalet, Avinguda del Carrilet, Santa Eulàlia - Constitució, Carretera del Prat - Ciències, Botànica - Foc, Motors i Travessera de les Corts).

2. **Xarxa Primària (Vies principals urbanes)**

   Com a xarxa primària s'han considerat les vies que connecten els accessos amb la xarxa distribuïdora. Entre la xarxa primària trobem:

   En sentit longitudinal → els laterals de la Gran Via, l'Avinguda Carrilet, la Carretera de Collblanc, Av. Josep Tarradellas, trams de la Carretera del Mig i Travessia Industrial, els carrers de Mas i del Montseny.

   En sentit transversal → els eixos de: Pedrosa - Juan Carlos I - Amadeu Torner, Rambla de la Marina, Fabregada - Isabel la Catòlica – Solanich i Riera, Torrent Gornal, Riera Blanca, carretera d'Esplugues i Progrés.

3. **Xarxa Secundària col·lectora o distribuïdora (Vies secundàries urbanes)**

   La xarxa secundària és més nombrosa i de vegades costa diferenciar carrers de la xarxa primària i la secundària. Entre aquests carrers trobem els que vertebren i connecten els principals barris de la ciutat amb la xarxa primària. Per citar alguns carrers de la xarxa secundària: el carrer de la Botànica i de la Ciència al sector econòmic de la Granvia de L'Hospitalet i la Marina; Mare de Déu de Bellvitge i Feixa Llarga al sector de Bellvitge i Carretera del Mig; Barcelona, Prat de la Riba i Girona als barris del Centre i Sant Josep; Miraflores, Ponent, Masnou, Teide, Severo Ochoa, Primavera, o Llobregat als barris de (La Florida, La Torrassa i Collblanc).

4. Xarxa secundària veïnal o local (Vies veïnals)

La resta de vies es consideren a dintre d'aquest grup, caldria eliminar les vies o zones de vianants amb trànsit restringit. Són les vies que formen l'entramat de les zones residencials.

Al següent plànol s'indiquen els sentits de circulació amb fletxes i el nombre de carrils per sentit en colors.

Al graf es pot comprovar la irregularitat de la trama de la xarxa viària amb poca ortogonalitat, el que dificulta la interpretació d'itineraris lògics, sobre tot per a forans.

Fig. 3.45 Carrils i sentits de circulació (Plànol 3.55)

El conjunt de 267,8 km de xarxa es pot distribuir segons jerarquia en les quatre tipus de via especificades. El repartiment per longituds és el de la taula adjunta on es mostra que quasi un 40% de la viabilitat és de tipus local.

Una anàlisi per tipologies de via revela que el 79% de la xarxa està constituïda per vies de sentit únic amb 105 kms de vies d'un únic carril de circulació. La xarxa està configurada amb vials de reduïda capacitat amb un 46% de vies d'un carril i un 40% de vies de dos carrils de circulació.

Xarxa àmbit urbà	Longitud (km)[1]	% Longitud
Vies d'accés	60.25	22.5%
Xarxa primària	44.77	16.7%
Xarxa secundària	56.50	21.1%
Xarxa Local	106.28	39.7%
Total xarxa carrers	**267.80**	**100.0%**

				Nombre de Carrils				
Sentit Viari	**trams**	**Longitud**		**1**	**2**	**3**	**4**	**> 4**
Únic	1.917	178,7 km	79%	105,0 km	55,9 km	13,4 km	3,8 km	0,6 km
Doble	510	47,9 km	21%	0,0 km	35,8 km	5,4 km	6,6 km	0,1 km
Total	2.427	226,6 km	100%	105,0 km	91,6 km	18,8 km	10,3 km	0,7 km
				46%	**40%**	**8%**	**5%**	**0%**

Taula 3.50 Estructura de la xarxa viària per nombre de carrils de circulació. Font: Elaboració pròpia.

3.4.1. Tipologia d'interseccions

S'han inventariat les interseccions de tot el municipi de L'Hospitalet, i s'han classificats segons la seva regulació amb senyalització vertical (cediu el pas - Stop) semàfors o amb prioritat a la dreta.

S'han comptabilitzat 372 interseccions a la xarxa bàsica de circulació amb 167 cruïlles semaforitzades i 17 rotondes semaforitzades. La major part de las cruïlles semaforitzades es troben en els barris de Centre (60) i Santa Eulàlia (50).

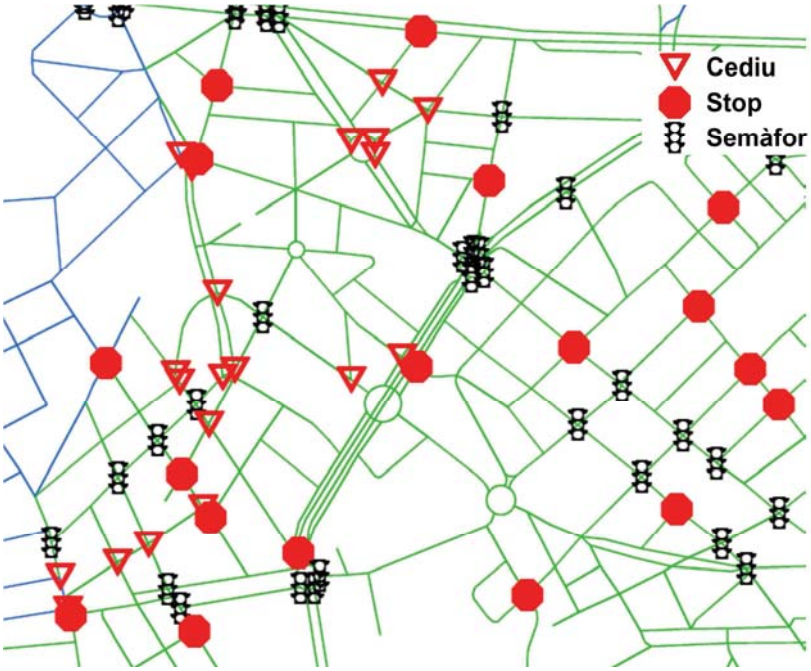


Fig. 3.46 Tipologia interseccions (plànol 3.57)

Districte	Barri	stop	ceda	cruce semaf	rotonda	rotonda semaf	total
1	Sant Feliu	7	1	4			**12**
	Centre	10	13	31	1	5	**60**
	Sant Josep	2	6	4	1	1	**14**
	Ctra. Del Mig	3	9	12	3		**27**
2	Collblanc	5	1	32	1		**39**
	La Torrassa	6		9	1		**16**
3	Sta. Eulàlia	8		32	7	3	**50**
	Residencial Granvia	1		6			**7**
4	La Florida	10	1	14	2	1	**28**
	Les Planes	4	7	5		1	**17**
5	Can Serra	5	4	3			**12**
	Pubilla Cases	6	23	7	3	2	**41**
6	El Gornal	1		4	2	2	**9**
	Pedrosa	2		3	2	2	**9**
	Granvia Sud	16	3	1	5		**25**
	Bellvitge	1			1		**2**
	La Marina	1			3		**4**
total		**88**	**68**	**167**	**32**	**17**	**372**

Taula 3.51 Estructura de la xarxa viària. Tipus d'interseccions. Font: Elaboració pròpia.

La majoria de les interseccions principals que es corresponen amb carrers de la xarxa primària estan formades per rotondes. Algunes rotondes tenen semàfors per originar una fase de pas de vianants als carrers que formen la rotonda, la resta del cicle la rotonda funciona com a tal. Alguns exemples d'aquestes rotondes són les formades per l'Avinguda de Carrilet - Aprestadora a la Ciutat de la Justícia o la Plaça de Blas Infante.

3.4.2. Senyalització d'orientació

S'ha fet un seguiment de la senyalització d'orientació a les principals vies de la ciutat, en general en la xarxa primària les indicacions són adequades i la informació és correcta. No obstant, s'han detectat problemes a la visibilitat d'alguns dels senyals. L'arbrat, fanals o semàfors impedeixen la correcta visualització de les indicacions amb el corresponent perjudici per als usuaris. La falta de visibilitat implica errors en la interpretació de les indicacions incrementant el trànsit d'agitació i la possibilitat d'accidents al perdre l'atenció sobre la circulació.

Fig. 3.47 Senyalització d'orientació de trànsit (Plànol 3.59)

3.4.3. Itineraris vehicles pesants

Segons l'ordenança de mobilitat del municipi de L'Hospitalet:

1. Els vehicles que tinguin un pes o unes dimensions superiors als autoritzats reglamentàriament no podran circular per les vies públiques de la ciutat sense autorització municipal.
2. Els vehicles que, segons la reglamentació vigent, transporten mercaderies perilloses i que tenen l'obligació de portar el distintiu V-11 previst a l'article 173 del Reglament General de circulació, aprovat pel RD 1428/2003, de 21 de novembre, només poden circular per les vies i hores autoritzades i no poden parar fora dels punts indicats amb aquesta finalitat.

No s'ha trobat a la normativa un itinerari per als vehicles pesants, per tant s'ha fet un inventari de la senyalització destinada a regular el trànsit de pesants sobre tot als accessos als polígons industrials.

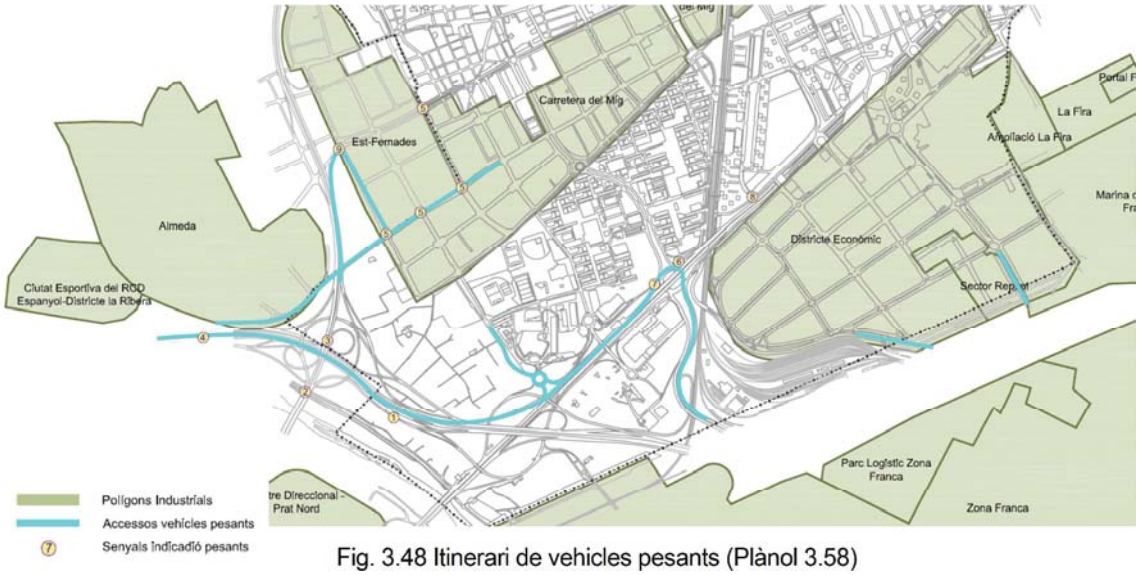


Fig. 3.48 Itinerari de vehicles pesants (Plànol 3.58)

L'Hospitalet de Llobregat es troba envoltat de ciutats veïnes conformant una gran trama urbana. En tots els casos les normatives municipals impedeixen el trànsit de pesants per la xarxa viària interior. Per tant els pesants que accedeixen a L'Hospitalet ho faran per les gran infraestructures formades per vies interurbanes.

Els dos polígons industrials que generen més mobilitat de pesants són el de la Carretera del Mig que és la prolongació del polígon d'Almeda de Cornellà, i el nou districte econòmic a la banda sud de la Granvia de L'Hospitalet. Tots dos es localitzen a la meitat sud de la ciutat i es troben en processos de reconversió econòmica, paper on destaca sobre tot el nou districte econòmic amb l'ampliació de la Fira, els centres comercials o l'activitat hotelera.

El polígon de la Carretera del Mig es localitza a l'interior de la ciutat amb una forma de cunya que s'insereix d'oest a est separant els barris residencials del Centre-Sant Josep i de Bellvitge. Queda franquejat al nord per l'Avinguda de Carrilet, a l'est per les vies del ferrocarril, al sud per la Travessia Industrial i a l'oest amb la continuació del polígon industrial al municipi de Cornellà.

Al estar envoltats per zones residencials els accessos a aquest polígon es concentren en la carretera del Mig i en el carrer de la Feixa Llarga.

La Ctra. del Mig serveix tant per a comunicar amb el polígon d'Almeda com per comunicar amb les vies d'accés. La circulació de pesants per les rondes està restringida, per tant els pesants que arriben a la zona ho fan pel corredor de la vall del Llobregat (A-2). La connexió amb la carretera del Mig es troba a l'altura de la nova ciutat esportiva del RCD Espanyol però actualment s'estan millorant els accessos amb una nova rotonda sobre l'A-2 i mentre durin les obres molts pesants accedeixen per la sortida 15 de la Ronda de Dalt. En aquet punt la ciutat de Cornellà marca l'itinerari de pesants pel carrer Silici cap a carretera del Mig. La senyalització de restricció de pesants del municipi de Cornellà està més desenvolupada i impedeixen el trànsit de pesants en la majoria dels seus carrers. Per exemple la circulació de pesants per la carretera del Mig a l'altura del carrer de Famadas en sentit Cornellà està restringida als pesants, per tant l'itinerari de sortida dels camions no es pot fer per cap el mateix lloc d'entrada. L'única via que queda de sortida és la Feixa Llarga que connecta amb la ronda Litoral al nus de l'Hospital de Bellvitge.

El districte econòmic queda delimitat per la Gran Via al nord, les vies del tren i Can Tunis al sud i oest, i el terme de Barcelona a l'est amb part de la Fira i la Marina de la Zona Franca.

En principi la circulació de pesants per la Granvia de L'Hospitalet està restringida a pesants, no obstant la via s'utilitza sobre tot de sortida per la rotonda de Can Tries. Altres accessos són el carrer de Motors, el carrer de Pedrosa que connecta per un pas inferior amb la Zona Franca i l'Antiga Carretera del Prat.

3.5. Transport adaptat

El municipi de L'Hospitalet disposa d'un servei de transport adaptat ofert amb una flota de microbusos i taxis. Aquest servei és explotat per l'empresa Rosanbus i taxi amic.

Es tracta d'un servei diari de transport dins de la ciutat de L'Hospitalet a centres ocupacionals, centres de dia o centres laborals per a persones amb discapacitat residents a la ciutat que acreditin tenir la mobilitat reduïda

Es dirigeix a persones menors de 65 anys que acreditin la mobilitat reduïda segons certificat expedit per l'Institut Català d'Assistència i Serveis Socials (ICASS).

El **servei d'autobús** és cobert amb 5 rutes, en la taula següent es mostren els horaris i els centres als que donen servei les diferents línies. Aquestes línies tenen una ruta i horari definit condicionat pels punts de recollida en domicili i arribada als centres assignats.

	Centres	Matí		Tarda	
		Recollida	Entrega	Recollida	Entrega
RUTA 1	Tallers Can Serra Residència Can Serra Residència Bellvitge	De 7,55 a 9,00	De 9,05 a 10,00	De 16,55 a 17,35	De 17,08 a 18,50
RUTA 2	Tallers Can Serra Residència Can Serra Casa Boleda	De 8,42 a 9,15	De 9,35 a 10,45	De 16,55 a 18,00	De 17,25 a 18,43
RUTA 3	Casa Boleda Residència Bellvitge Tallers Bellvitge	De 8,15 a 10,10	De 9,00 a 10,35	De 16,20 a 17,35	De 16,50 a 18,30
RUTA 4	Residència Can Serra Tallers Bellvitge Esplai Bellvitge Residència Bellvitge	De 7,52 a 8,50	De 9,00 a 9,45	De 16,10 a 17,45	De 16,25 a 18,53
RUTA 5	Tallers Can Serra Residència Can Serra	De 7,55 a 9,17	De 9,30 a 10,05	De 16,10 a 17,45	De 16,47 a 18,58

Taula 3.52 Rutes d'autobús adaptat. Font: Ajuntament

Aquest servei de transport adaptat beneficia, actualment, a 52 usuaris i permet que aquest disposin d'un servei de transport des dels respectius domicilis fins a determinats centres de dia, residències o tallers.

Actualment els centres als que serveixen aquestes rutes són la Residència Can Serra, Casa Boleda, Tallers Can Serra, Esplai Bellvitge, Tallers Bellvitge, Residència Bellvitge, Centre de la Marina i Asproseat Cornellà.

Els microbusos disposen de seients normals i a més disposen de tots els mecanismes que permeten donar servei als usuaris amb cadira de rodes. La capacitat mitjana oferta per vehicle és de 10 places, encara que pot arribar a un màxim de 20 places en cas de no necessitar adaptar cap seient per a cadires de rodes.

El servei de taxi es presta de forma individual, per a persones amb mobilitat reduïda destinats a realitzar desplaçaments esporàdics individuals dins o fora de la ciutat, s'inclouen els següents municipis: Barcelona, Esplugues de Llobregat, Cornellà de Llobregat, Sant Just Desvern, i l'Institut Guttmann de Badalona. Es pot disposar d'un màxim de dotze viatges mensuals.

3.6. Accessos a polígons industrials amb transport públic

Els problemes de mobilitat són especialment visibles en els accessos a polígons industrials on es concentren una gran quantitat d'empreses i, per tant, hi ha un elevat nombre de desplaçaments diaris. Per tant aquestes àrees són un dels principals pols d'atracció i generació de desplaçaments urbans i interurbans.

L'Hospitalet és un municipi amb tradició industrial, i compta amb una àmplia superfície dedicada a aquesta activitat.

És condició necessària, dins del marc de la mobilitat sostenible i eficient, que aquestes zones estiguin servides degudament amb transport públic.

Aquest epígraf analitza els accessos a aquestes àrees en transport públic col·lectiu. L'oferta és servida tant pel mode ferroviari com pel mode carretera.

Cal recordar que, un dels objectius sobre mobilitat en transport col·lectiu del Pacte per a la Mobilitat es *Dissenyar una xarxa de transport col·lectiu ajustada a la demanda potencial amb la màxima cobertura i connectivitat els barris i els polígons industrials del municipi.*

3.6.1. Localització dels polígons

Segons les dades de la Unió de Polígons Industrials de Catalunya (UPIC), actualment al municipi de L'Hospitalet de Llobregat hi ha cinc polígons industrials actius, amb una superfície total de sòl industrial de 4.110.000 m^2. Destaquen, per grandària, els polígons de Pedrosa (amb una superfície de 810.000 m^2), Carretera del Mig (1.080.000 m^2) i Gran Via Sud (1.890.000 m^2). Els altres dos polígons del municipi, Provençana (250.000 m^2) i Travessia Industrial (80.000 m^2), tenen unes dimensions més reduïdes.

Aquests cinc polígons poden agrupar-se en 3 zones:

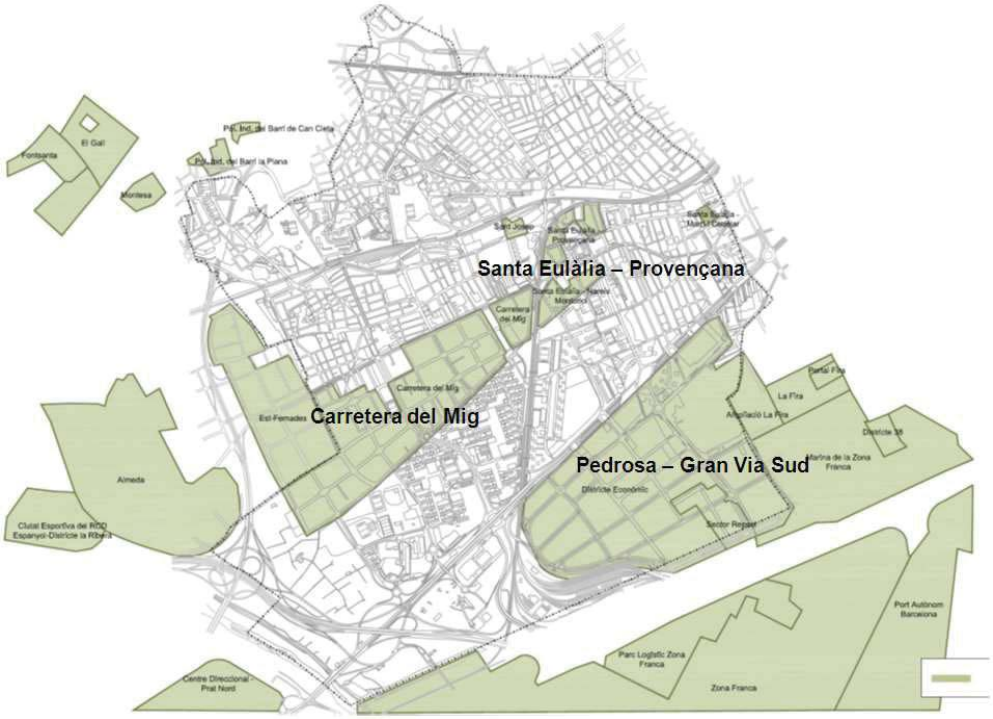


Fig. 3.49 Localització de polígons

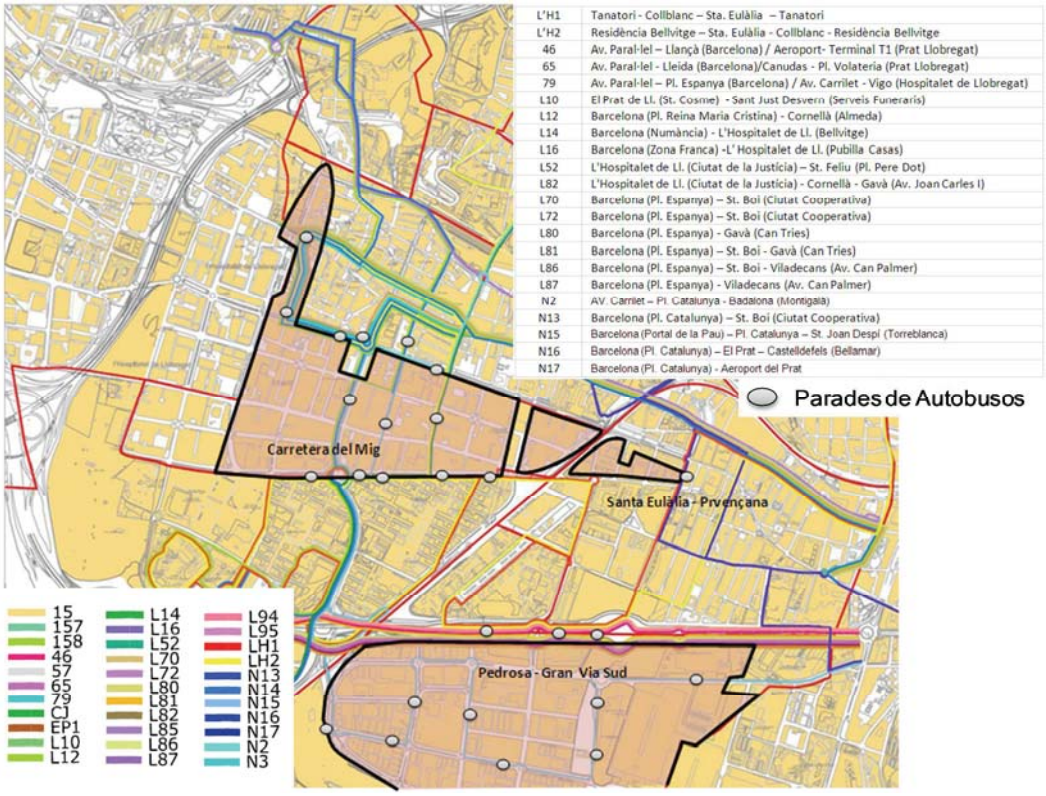
3.6.2. Oferta d'autobusos als polígons

Actualment les 3 àrees industrials estan servides per 22 línies d'autobusos i compten amb 27 parades d'autobús.

El polígon Carretera del Mig és el que disposa de més parades d'autobús, en concret disposa de 14 parades d'autobús, servides per 11 línies.

En el cas del Polígon Pedrosa - Gran Via Sud, tan sols existeix una línia d'autobús qui travessa el polígon i dóna servei a les persones que precisen desplaçar-se a aquesta àrea. La resta de línies bordegen el polígon per la cara nord, circulant per la Granvia de L'Hospitalet.

Així mateix l'àrea Sta. Eulàlia – Provençana compta amb una parada servida per dues línies d'autobús, una urbana i altra interurbana.



Polígon	Línies d'Autobusos			
	Urbans	Interurbans		Nocturns
		AMB	TMB	
Carretera del Mig	LH1, LH2	L10, L12, L14, L52, L82	79	N15, N13, N2
Pedrosa – Gran Via Sud	LH1, LH2	L70, L72, L80, L81, L86, L87	46, 65, 79	N15, N16, N17
Sta. Eulàlia - Provençana	LH1	L16		

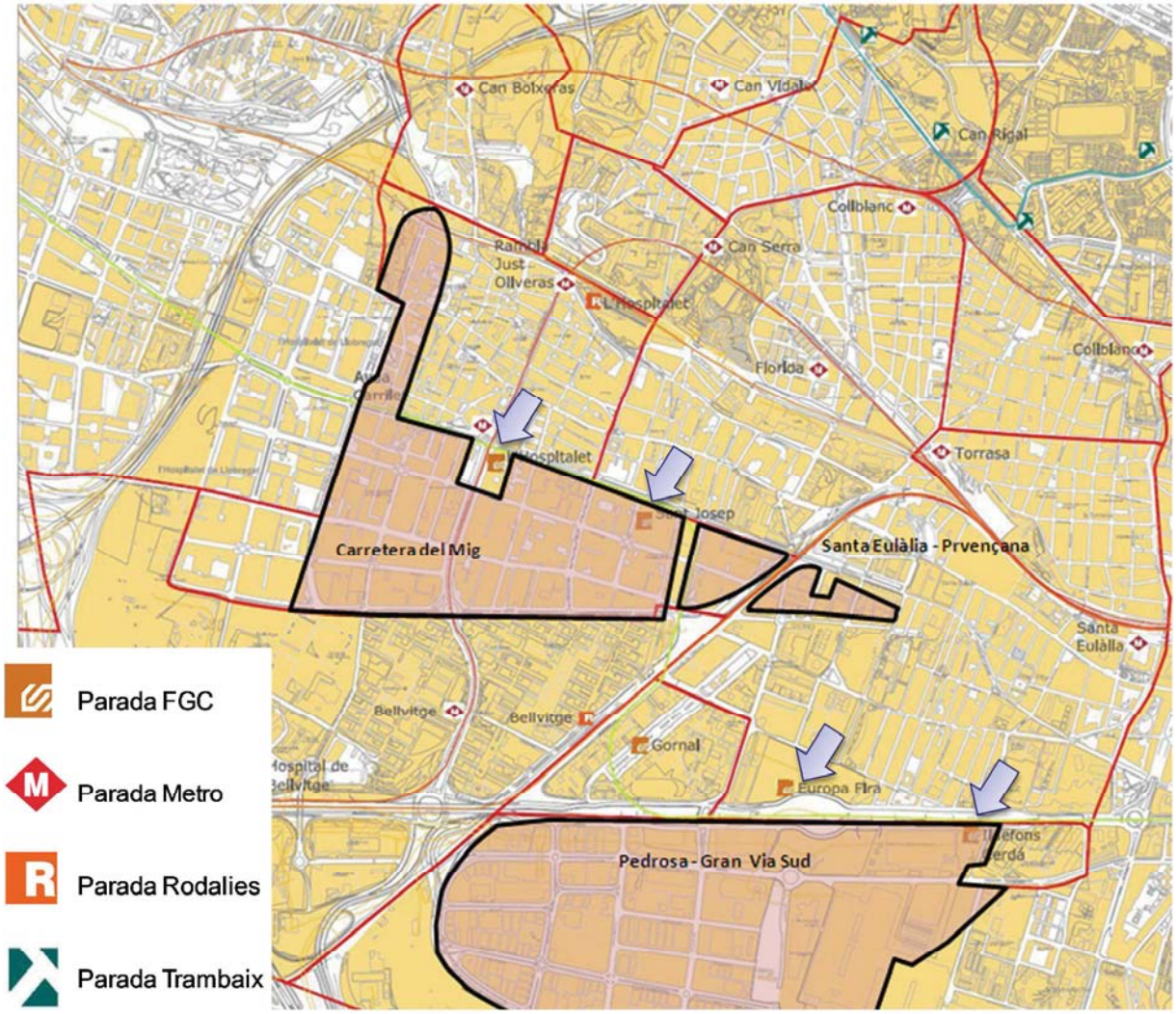
Taula 3.53 Oferta autobusos als polígons industrials

3.6.3. Oferta ferroviària als polígons

La connexió ferroviària al polígon Carretera del Mig es dóna a través d'una línia de FGC (Plaça d'Espanya – Molí Nou) que compta amb 2 parades, i d'una línia de metro (Hospitalet de Llobregat – Fondo) amb solament una parada.

Així mateix, la connexió ferroviària al Polígon Pedrosa – Gran Via Sud compta amb dues parades de FGC, Europa Fira i Ildefons Cerdà.

A més la parada Bellvitge de la línia R2 de Rodalies es troba a 500 metres i 700 metres al punt més proper dels polígons Carretera del Mig i Pedrosa – Gran Via Sud respectivament, trajectes que es completen a peu en, aproximadament, 6 i 8 minuts.



Polígon	F.C.C.		Metro	
	Línia	Parada	Línia	Parada
Carretera del Mig	Pl. Espanya – Molí Nou	L'Hospitalet - Carrilet	Hospitalet de Bellvitge – Fondo	Av. Carrilet
		Sant Josep		
Pedrosa – Gran Via Sud	Pl. Espanya – Molí Nou	Europa Fira		
		Ildefons Cerdà		
Sta. Eulàlia - Provençana				

Taula 3.54 Oferta de transport públic als polígons industrials

3.7. Aparcament

3.7.1. Antecedents

La morfologia urbana de la ciutat, amb un creixement dens i molt concentrat als anys 1950 i 1960, període en què la construcció d'habitatges no contemplava dotació pròpia d'estacionament ha provocat, al llarg dels anys, uns nivells de dèficit d'estacionament residencial molt importants, eixugat en part per la política de construcció d'aparcaments municipals que es va dur a terme a partir dels anys 90. En aquest sentit, la ciutat s'ha anat proveint d'aparcaments en el subsòl de domini públic fonamentalment per a residents a fi i efecte de reduir els dèficits i factibilitzar el començament d'una gestió de la indisciplina d'estacionament rigorosa.

Aquesta política de construcció d'aparcaments ha permès alliberar part de l'espai públic de vehicles estacionats per tal de crear nous carrers de vianants, ampliació de voreres o zones verdes, pal·liant situacions de dèficit de xarxa cívica. Però malgrat això, uns del problemes que el ciutadà percep com a més greu en relació a la mobilitat segueix estan l'aparcament de vehicles, tant de residents com de forans.

El Pla Director de Mobilitat del 2002 preveia la reducció d'un 45% de places d'estacionament en via pública per guanyar espais per altres modes. Això representa que si llavors l'oferta de places a superfície rondava les 20.000, s'haurien d'haver construït fora de via pública més de 9.000, per poder compensar aquesta previsió de dèficits. La crisi econòmica ha agreujat la distància entre la demanda potencial (dèficit d'aparcament) i l'activa, és a dir, la disposada a proveir-se d'una plaça amb capacitat econòmica per pagar-la. Construir un espai fora de via pública pel cotxe estàtic no vol dir directament que aquest espai es podrà ocupar pel vehicle d'un veí. Tot i així l'Ajuntament, amb tota justificació, preveu la construcció de nous aparcaments ja que les necessitats d'estacionament són encara visibles a moltes zones de la ciutat, amb un alt nivell d'indisciplina, tant al període nocturn com al diürn.

Per a col·laborar en la decisió de la ubicació d'aquests aparcaments, s'ha realitzat anàlisi de l'oferta i demanda de places, tant en via pública com fora de via pública. Els resultats relatius a l'oferta s'exposen a continuació.

3.7.2. Oferta d'aparcament a via pública

S'ha fet un inventari de l'oferta d'aparcament a la via pública, classificant-se segons la tipologia de places següent:

Aquesta informació s'ha registrat en plànols (del tipus de la figura adjunta) i s'ha explotat a fi d'obtenir les dades d'oferta per barris i total de L'Hospitalet.

Fig. 3.52 Oferta d'aparcament en via pública (Plànol 3.60)

Com a resultat s'ha obtingut que el total de places inventariades en via pública és de 25.112, si restem les places per a motos i càrrega i descàrrega obtenim unes 20.900 places per a turismes.

De les places inventariades per a turismes un 95% són no regulades, un 3% són zona blava i només un 2% són zona verda per a residents, en Barcelona el percentatge d'àrea verda arribava al 35% al 2010. Les places per a residents només es troben en dos barris Can Serra amb un 16% de les places i Residencial Gran Via amb un 84%. Les zones verdes han sorgit per la pressió dels municipis veïns que amb la seva política d'estacionament han desplaçat vehicles propis a la zona fronterera impedint a residents locals estacionar els seus vehicles. Això és el que ha ocorregut al barri de Can Serra amb Esplugues de Llobregat i a Residencial Gran Via amb Barcelona. Aquet últim sector també es veu afectat per la proximitat de la ciutat de la Justícia que atrau un gran nombre de treballadors i visites.

La zona blava tampoc està molt representada a la ciutat de L'Hospitalet amb només un 3% de les places per a turismes. Aquestes places es localitzen als barris on hi ha una activitat L'oferta d'aparcament/estacionament a la via pública s'ha desagregat en 5 grups:

Nom Sector	Places Lliures	Places Zona Blava	Places Zona Verda	Places C/D	Places motos	Total places via pública
Sant Feliu	534	0	0	16	56	606
Centre	835	158	0	153	188	1.334
Can Serra	698	0	131	23	85	937
Les Planes	1.146	21	0	50	64	1.281
Sant Josep	1.284	0	0	96	178	1.558
Pubilla Cases	1.161	0	0	148	280	1.589
Collblanc	455	117	0	203	141	916
La Torrassa	602	38	0	108	271	1.019
Santa Eulàlia	2.137	0	0	193	411	2.741
Residencial Granvia	26	85	522	0	51	684
Pedrosa	636	0	0	0	292	928
Granvia Sud	1.950	0	0	6	53	2.009
La Marina	478	0	0	0	253	731
Carretera del Mig	2.678	0	0	46	128	2.852
La Florida	716	194	0	175	148	1.233
Bellvitge	3.397	0	0	31	270	3.698
El Gornal	1.188	0	0	26	71	1.285
TOTAL	19.921	613	605	1.274	2.940	25.401

Taula 3.55 Places aparcament a via pública

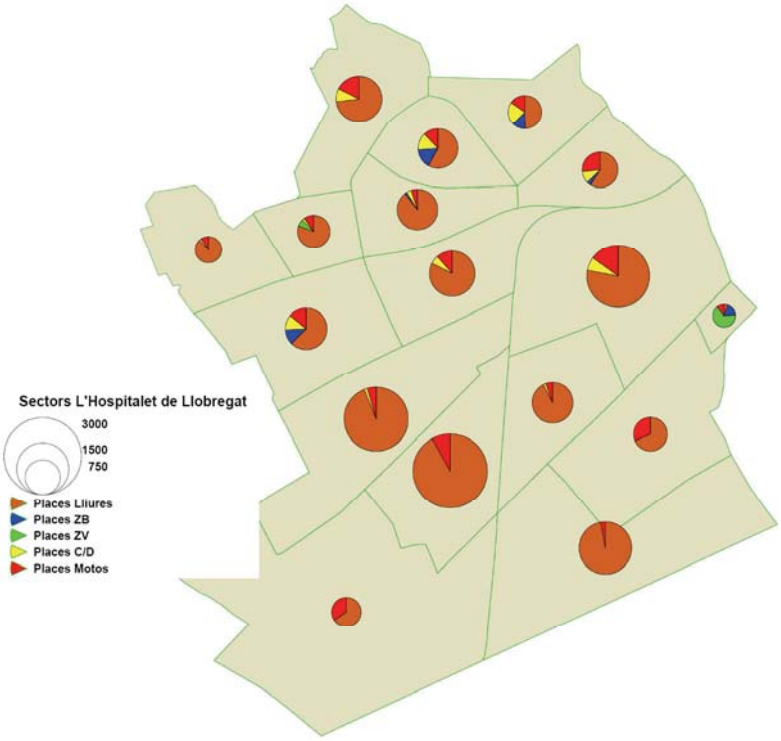


Fig. 3.53 Oferta via pública per barris (Plànol 3.61)

Al plànol s'ha representat les places d'estacionament per tipus i per barri.

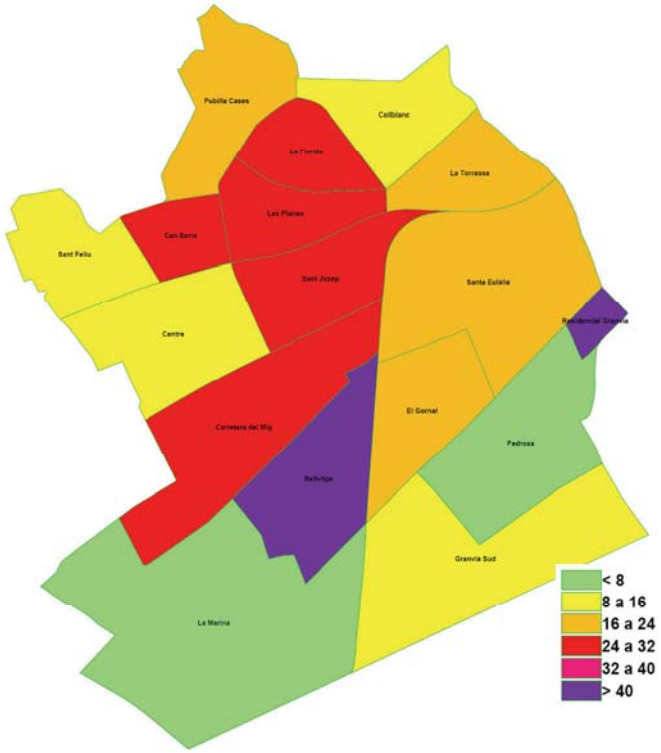


Fig. 3.54 Densitat oferta d'aparcament en via pública per barris (Plànol 3.62)

Respecte a la densitat d'oferta d'aparcament per hectàrea trobem dos sectors amb densitats elevades com són Residencial Gran Via i Bellvitge. Aquests dos barris tenen una trama urbana de singular, similar a la ciutat jardí en el cas de Bellvitge, amb espais interiors entre els edificis que possibiliten un major nombre de places d'estacionament en via pública.

El barri de Residencial Gran Via, entre les illes de varis blocs d'edificis queden places a un nivell inferior al carrer que s'accedeix amb rampa i tenen una gran oferta d'aparcament. Als baixos que donen a les places es concentren magatzems i tallers.

Barri	Places Lliures	Places Zona Blava	Places Zona Verda	Places C/D	Solars i il·legals	Total places (turismes i C/D)	Àrea	Densitat d'aparcament
Sant Feliu	534	0	0	16	92	642	51	12,6
Centre	835	158	0	153		1.146	76,3	15,0
Can Serra	698	0	131	23	50	902	28,7	31,4
Les Planes	1.146	21	0	50	20	1.237	42,2	29,3
Sant Josep	1.284	0	0	96		1.380	57,3	24,1
Pubilla Cases	1.161	0	0	148	248	1.557	62,3	25,0
Collblanc	455	117	0	203		775	51,3	15,1
La Torrassa	602	38	0	108		748	43,6	17,2
Santa Eulàlia	2.137	0	0	193	448	2.778	127,4	21,8
Residencial Granvia	26	85	522	0		633	9,5	66,6
Pedrosa	636	0	0	0	28	664	88,7	7,5
Granvia Sud	1.950	0	0	6		1.956	125,5	15,6
La Marina	478	0	0	0	466	944	207,3	4,6
Carretera del Mig	2.678	0	0	46		2.724	109,6	24,9
La Florida	716	194	0	175		1.085	37,8	28,7
Bellvitge	3.397	0	0	31	80	3.508	72,5	48,4
El Gornal	1.188	0	0	26	291	1.505	57	26,4
TOTAL	19.921	613	653	1.274	1.723	24.184	1.248,0	19,4

Taula 3.56 Densitat aparcament

Als barris del centre i la zona nord la densitat d'oferta no és molt elevada. L'amplada dels carrers en alguns casos amb predomini de carres estrets no permet dos cordons d'aparcament i en molts casos ni tan sols un. La trama urbana i l'elevada densitat d'habitatges sense aparcaments interiors fa que l'oferta d'estacionament en via pública no sigui suficient per a la demanda i la indisciplina en l'estacionament sigui molt important com veurem al capítol de demanda.

3.7.3. Oferta fora de via pública

L'oferta fora de via pública s'ha calculat a partir de les dades del padró de l'IBI de l'Ajuntament de L'Hospitalet de Llobregat. S'han obtingut 46.951 places fora de via pública per a residents i abonats (no de rotació). A aquestes places s'han de sumar 2.635 places en aparcaments públics de rotació que determinen per a L'Hospitalet 49.586 places fora de via pública en el global de la ciutat.

La localització dels aparcaments soterranis es concreta en les següents taules:

1. Aparcaments públics municipals de la ciutat de L'Hospitalet de Llobregat que gestiona directament l'Ajuntament

Aparcament	Situació	Nº places	Motos
Parc de la Serp	C. Mestre Candi 13	557	11
Plaça Guernica	C. Dr. Martí i Julià 47	594	10
Ronda de la Torrassa	Pça. Vidre (Rda. Torrassa i Rafael de Campalans)	297	0
Plaça Mercat Collblanc	C. Progrés 21 (mercat de Collblanc)	234	20
Carrer Portugal	C. Portugal (subsòl carrer) - Rbla. Marina 312 bis	270	0
General Prim	Gral. Prim 23 – Pl. Camilo J. Cela, Santiago Rossinyol i Sta. Eulàlia	261	7
Av. Catalunya-Granada	Av. Catalunya 35 (carrers Granada i Teide)	556	21
Can Serra-1	Av. Can Serra (carrers Pere Pelegrí i La Bisbal)	326	0
Can Serra-2	Pl. de la Carpa	398	0
Severo Ochoa-1	Av. Severo Ochoa 89 (Calderón de la Barca i Av. del Bosc)	376	16
Carrer Ermita	C. Ermita 66 (subsòl carrer)	253	0
Carrer Farnés	C. Farnés 32 - Pge. Amat - Creu Roja 12	224	0
Av. Torrent Gornal	Av. Torrent Gornal límits barri Florida i Collblanc	350	0
Av. Amèrica	Av. Amèrica entre blocs 41-51 i 71-81	401	8
Parc de la Marquesa	C. Farnés – C. Llobregat i Ctra. Collblanc	264	0
Vidrieres Llobregat	C. Llobregat, 116-118-120	248	7
Marina	Rb. Marina 212-217 (Marina Center i Mercat Bellvitge 2)	238	0
Av. Catalunya-Les Planes	Av. Catalunya (carrers Teide i Ceravalls)	281	3
Poliesportiu Centre	Riera de l'Escorxador, 15	112	0

Nota: El règim d'explotació dels aparcaments de Plaça del Mercat de Collblanc, Vidrieries Llobregat i Poliesportiu Centre, és mixta donat que inclou l'activitat de rotació amb la de residents. En quant a l'aparcament del Parc de la Serp, es destina tant a estacionament de residents com 133 places a l'activitat de Dipòsit Municipal de Vehicles.

2. Aparcaments susceptibles de ser cedits el dret d'ús a tercers per La Farga:

Aparcament	Situació	Disponibles per venda / lloguer	
		Nº places	Motos
Parc de la Serp	C. Mestre Candi 13	26	11
Plaça Guernica	C. Dr. Martí i Julià 47	7	7
Ronda de la Torrassa	Pça. Vidre (Rda. Torrassa i Rafael de Campalans)	3	0
Plaça Mercat Collblanc	C. Progrés 21 (mercat de Collblanc)	10	14
General Prim	Gral. Prim 23 – Pl. Camilo J. Cela, Santiago Rossinyol i Sta. Eulàlia	3	6
Av. Catalunya-Granada	Av. Catalunya 35 (carrers Granada i Teide)	1	12
Can Serra-2	Pl. de la Carpa	47	0
Severo Ochoa-1	Av. Severo Ochoa 89 (Calderón de la Barca i Av. del Bosc)	0	15
Av. Amèrica	Av. Amèrica entre blocs 41-51 i 71-81	18	4
Parc de la Marquesa	C. Farnés – C. Llobregat i Ctra. Collblanc	5	0
Vidrieres Llobregat	C. Llobregat, 116-118-120	28	0
Marina	Rb. Marina 212-217 (Marina Center i Mercat Bellvitge 2)	45	0
Av. Catalunya-Les Planes	Av. Catalunya (carrers Teide i Ceravalls)	183	3
Total places aparcament		**376**	**72**

3. Aparcaments en concessió atorgada a l'empresa Empark Aparcamientos y Servicios S.A.

Aparcament	Nº places	Adjudicació
Plaça de l'Ajuntament	332	CG 28/07/2000
Avinguda Severo Ochoa	260	CG 28/07/2000
Avinguda Can Serra	370	CG 28/07/2000
Primavera I tram Aigües de Llobregat - Llevant	230	Ple 19/12/1996
Primavera II tram Llevant - Pedraforca	267	Ple 05/06/1998
Primavera III tram Enginyer Moncunill - Florida	240	CG 27/06/2001
Total places	1.699	

4. Aparcaments en concessió atorgada a la UTE Comcat Aparcaments Masnou-Electricitat

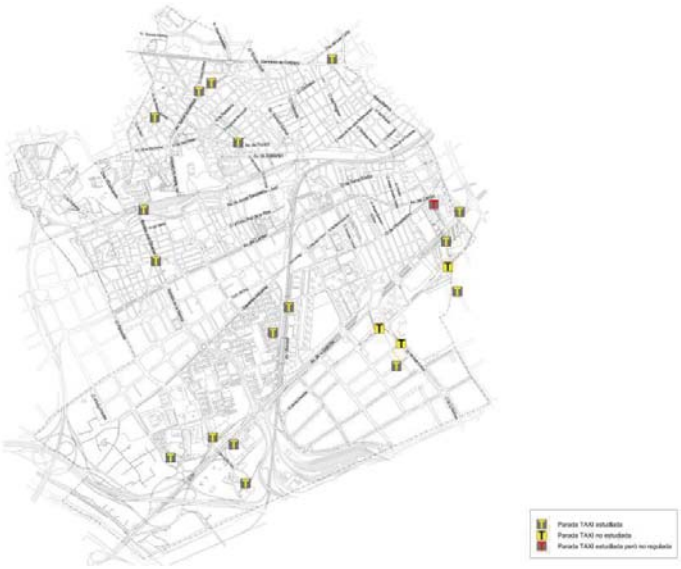
Aparcament	Nº places	Adjudicació
Avinguda Masnou	240	CG 14/10/2003
Avinguda Electricitat	226	CG 14/10/2003
Total places	466	

3.7.4. Parades de taxis

Dins de l'inventari d'oferta d'aparcament en via pública s'han inclòs les superfícies destinades a parada de taxi. A L'Hospitalet de Llobregat s'han localitzat 20 parades de taxis amb una oferta total de places de 85 places.

- Hospital Duran i Reinals→ 12
- Fira Botànica →
- Hospital Bellvitge → 12
- Tanatori Gran Via → 4
- Mercat Bellvitge → 4
- Hotel Hesperia→ 4
- Carrer Major → 5
- Renfe Hospitalet →4
- Mercat Can Vidalet→ 4

- Mercat La Florida → 4
- Hotel AC Som → 4
- Ciutat de la Justícia (Gran Via) → 15
- Hospital Creu Roja (General) → 4
- Renfe Bellvitge → 6
- Francesc Layret→ 3
- Fira-Joan Carles I →



Entre totes fan un total de 85 places de taxis, sense comptar la parada al recinte de la Fira a l'Avinguda Joan Carles I amb més de 30 places.

Per a cada parada de les anteriors s'han realitzat unes fitxes on s'analitza el funcionament de cada parada. Les fitxes es troben a l'annex i es comentaran en capítols posteriors.

3.8. Càrrega i descàrrega

3.8.1. Classificació de les zones de càrrega i descàrrega

S'ha elaborat un llistat que representen l'oferta existent de zones de càrrega i descàrrega i que han estat analitzades amb la finalitat d'avaluar la dotació existent (aquest llistat es recull en el Document III, Volum II).

El Decret d'Alcaldia número 1313/2011 d'1 de Març de 2011, aprova la relació de zones de càrrega i descàrrega, amb el seu codi corresponent, situades als carrers del Municipi de L'Hospitalet.

L'oferta de zones de càrrega i descàrrega està constituïda per la relació establerta en el decret, menys aquelles zones que actualment estan ocupades per contenidors municipals. Existeixen un total de 249 zones de càrrega i descàrrega, que sumen una longitud total de 4.800 metres i que es troben distribuïdes entre els barris del municipi segons reflecteixen les següents gràfiques:

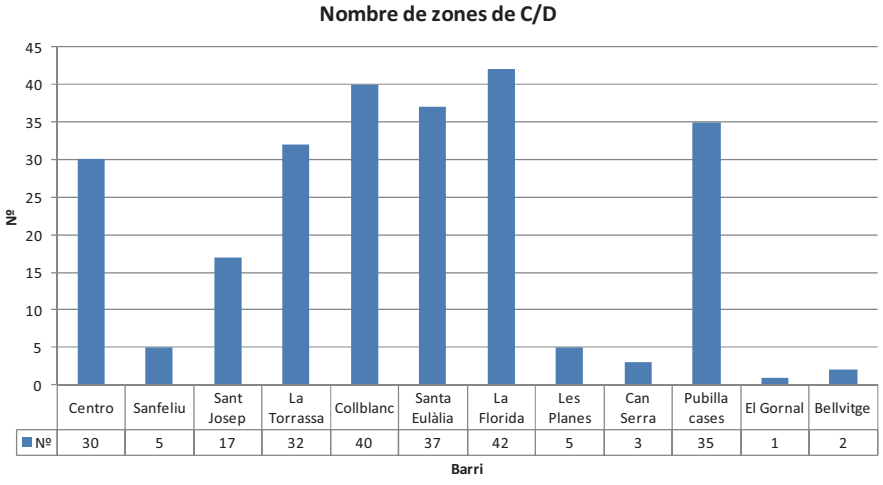


Fig. 3.56 Nombre de zones de càrrega i descàrrega per barris

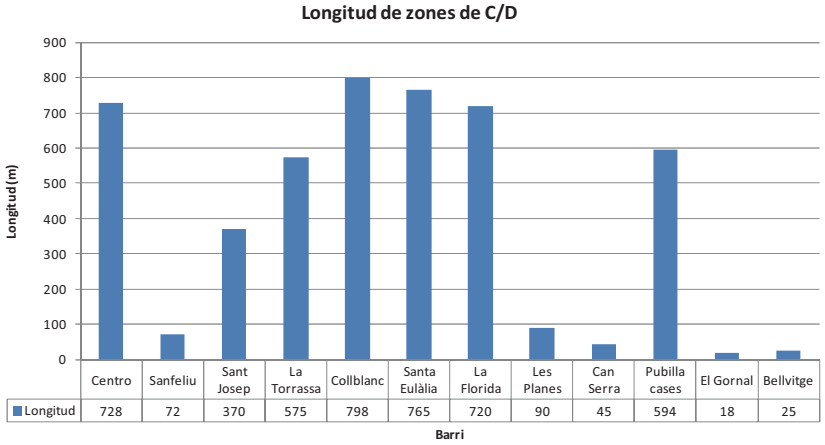


Fig. 3.57 Longitud de les zones de càrrega i descàrrega per barris

El Decret d'Alcaldia número 1313/2011 d'1 de Març de 2011, distribueix aquestes zones de càrrega i descàrrega segons la tipologia de vies: veïnals articulats i vertebrals. Aquesta tipologia es correspon a la utilitzada en el PMUS com: veïnals, secundàries urbanes i principals urbanes.

Les següents figures mostren el nombre i longitud total de zones de càrrega i descàrrega, segons el tipus de via:

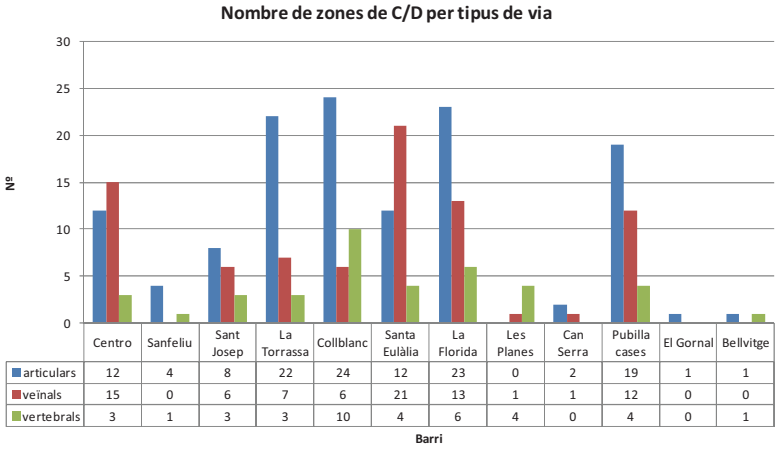


Fig. 3.58 Nombre de zones de càrrega i descàrrega per barris i tipus de via

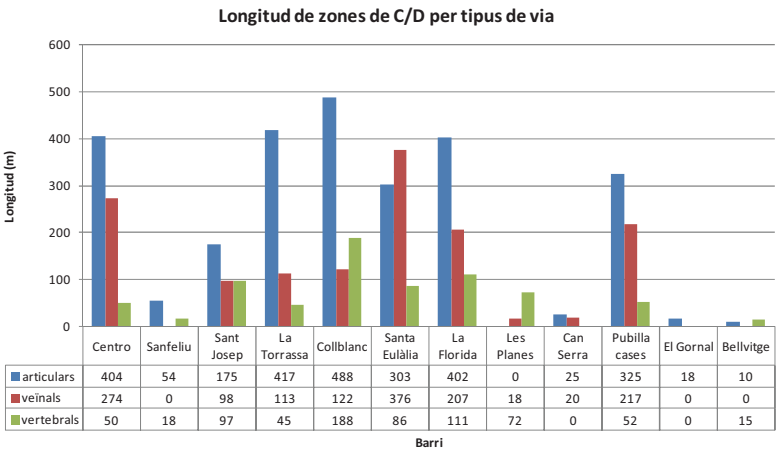


Fig. 3.59 Longitud de les zones de càrrega i descàrrega per barris i tipus de via

En totes les zones de càrrega i descàrrega està permès l'estacionament als vehicles comercials per efectuar operacions de càrrega i descàrrega, sense superar els 30 minuts.

L'ordenança de mobilitat del municipi de L'Hospitalet estableix la creació de noves zones d'estacionament amb control horari. Entre aquestes, es troba la zona groga que es destina a càrrega i descàrrega de mercaderies en zones del municipi d'intensa demanda i exclusivament per a aquesta finalitat. La utilització d'aquestes zones exigeix el pagament d'un tiquet.

Com es pot comprovar a partir de les gràfiques, els barris que tenen major longitud de zones de càrrega i descàrrega són: Centre i Collblanc, seguits per Santa Eulàlia, La Florida i La Torrassa. Per contra, els barris amb menor longitud de zones de càrrega i descàrrega són: El Gornal i Bellvitge.

Aquesta anàlisi de l'oferta de places de càrrega i descàrrega es completa a continuació mitjançant la seva comparació amb l'activitat comercial de cada barri.

3.8.2. Anàlisi de la dotació de zones de càrrega i descàrrega

S'ha realitzat una doble anàlisis de la dotació de zones de càrrega i descàrrega. La primera en relació a l'activitat comercial existent a cada barri i la segona en funció dels paràmetres definits en el decret d'estudi de mobilitat generada.

Anàlisi de dades en relació a l'activitat comercial

A l'octubre de 2010, l'ajuntament va realitzar un estudi tècnic per a la proposta de millores de les zones de càrrega i descàrrega. Aquest estudi analitzava la dotació de zones de càrrega i descàrrega per barri en funció de l'activitat comercial.

Aplicant la mateixa metodologia, s'ha analitzat la dotació de zones establerta en el Decret d'Alcaldia número 1313/2011 d'1 de Març de 2011, menys aquelles zones que actualment estan ocupades per contenidors municipals.

Aquesta anàlisi es basa en l'establiment d'un ràtio mitjà de longitud de zones de càrrega i descàrrega entre el nombre d'activitats comercials. Per al cas del conjunt del municipi aquest ràtio és 0,9 i es ressalten en la taula següent aquells barris que es troben per sota de dita ràtio.

Nom barri	Barri	Activitats comercials	Suma de Longitud m.	M. Lineals /activitat comercial	M. lineals per aconseguir un k d'1,0	Increment M. lineals necessaris
	I	1.421	1.170			
Centre	1	1.010	728	0,7	862	134
Sanfeliu	2	83	72	0,9	-	-
Sant Josep	3	328	370	1,1	-	-
	II	1.233	1.373			
La Torrassa	4	490	575	1,2	-	-
Collblanc	5	743	798	1,1	-	-
	III	794	765			
Santa Eulàlia	6	794	765	1,0	-	-
	IV	921	810			
La Florida	7	697	720	1,0	-	-
Les Planes	8	224	90	0,4	191	101
	V	849	639			
Can Serra	9	137	45	0,3	117	72
Pubilla Cases	10	712	594	0,8	608	14
	VI	406	43			
El Gornal	11	64	18	0,3	55	37
Bellvitge	12	342	25	0,1	292	267
	Total general	**5.624**	**4.800**	**0,9**		**624**

Taula 3.59 Anàlisi zones càrrega i descàrrega en funció de l'activitat comercial

Segons aquesta anàlisi els barris que presenten dèficit de zones de càrrega i descàrrega són: Centre, Les Planes, Can Serra, Pubilla Casas, El Gornal i Bellvitge.

Els barris amb dèficit de zones de càrrega i descàrrega coincideixen, en general, amb aquells que presenten menor longitud de zones de càrrega i descàrrega, excepte en el cas de Centre, que té la major dotació, i Pubilla Cases que es troba també entre els barris amb major longitud de zones de càrrega i descàrrega. Aquest fet està condicionat per l'alta activitat comercial que presenten aquests dos últims barris.

A la taula 3.20 es mostren els metres lineals necessaris per aconseguir el mateix ràtio (K=0,9) en cadascun d'ells i l'increment que això suposa respecte a la dotació actual, sent els barris de Les Planes i Bellvitge els que presenten major necessitat d'augment de metres de càrrega i descàrrega.

Anàlisi de dades en relació a les necessitats establertes en el Decret d'Estudis de Mobilitat Generada

S'ha realitzat un segon anàlisi en el qual s'ha calculat la longitud teòrica de places de càrrega i descàrrega necessàries en funció de l'activitat comercial.

En aquest cas, el ràtio aplicat ha estat: 1 plaça per cada 8 establiments (Decret d'Estudis de Mobilitat Generada).

Nom barri	Barri	Dades teòriques		Dades actuals	Diferència
		Nº places	Longitud (8 m/plaça)	Suma de Longitud m.	Increment M. lineals
	I	**178**	**1.421**	**1.446**	
Centre	1	126	1.010	728	282
Sanfeliu	2	10	83	72	11
Sant Josep	3	41	328	370	-
	II	**154**	**1.233**	**1.373**	
La Torrassa	4	61	490	575	-
Collblanc	5	93	743	798	-
	III	**99**	**794**	**765**	
Santa Eulàlia	6	99	794	765	29
	IV	**115**	**921**	**810**	
La Florida	7	87	697	720	-
Les Planes	8	28	224	90	134
	V	**106**	**849**	**639**	
Can Serra	9	17	137	45	92
Pubilla Cases	10	89	712	594	118
	VI	**51**	**406**	**43**	
El Gornal	11	8	64	18	46
Bellvitge	12	43	342	25	317
	Total general	**703**	**5.624**		**1.029**

Taula 3.60 Anàlisi zones càrrega i descàrrega en funció del decret d'estudis de mobilitat generada

Els resultats d'aquesta anàlisi mostren un major dèficit de zones de càrrega i descàrrega. De manera general, els barris que presenten dèficit són els mateixos que els detectats en la primera anàlisi, tret dels barris de Sanfeliu i Santa Eulàlia que presenten un lleuger dèficit.

4. ANÀLISI DE LA DEMANDA

4.1. Mobilitat global

Històricament, l'anàlisi del comportament de la mobilitat a Catalunya s'ha seguit mitjançant l'Enquesta de Mobilitat Obligada (EMO), que es realitza des de 1975 amb informació exhaustiva de tota la població, gràcies als censos i padrons que incorporaven una pregunta en el formulari referent al primer desplaçament per motiu de treball o estudi.

Una altra font important d'informació és l'enquesta de mobilitat en dia feiner que es realitza dins l'àmbit de la Regió Metropolitana de Barcelona. Els resultats d'aquesta enquesta es refereixen a resultats de tot l'àmbit de l'RMB

4.1.1. Enquesta Mobilitat Quotidiana (EMQ 2006)

La major part de la informació analitzada en aquest capítol té com a referència l'Enquesta de Mobilitat Quotidiana de Catalunya (EMQ 2006). Aquesta és una estadística oficial promoguda per l'Autoritat del Transport Metropolità i el Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya. En la seva realització participen l'Institut d'Estudis Regionals i Metropolitans de Barcelona, l'Institut d'Estadística de Catalunya i el Centre d'Estudis d'Opinió.

Les característiques de l'enquesta són:

- Univers: Residents a Catalunya de 4 i més anys, segons el padró continu d'habitants a 1 de gener de 2006.
- Mostra: 106.091 individus.
- Mètode d'enquesta: Enquesta telefònica mitjançant metodologia CATI.
- Període d'enquesta: Dues onades, 28 març–2 juny i 27 setembre–1 desembre de 2006.

En el capítol següent s'han extrapolat els comportaments de l'EMQ del 2006 a la població de L'Hospitalet del 2010, revisant i corregint les dades per ajustar els mesuraments reals de passatge en transport públic del 2010 i d'intensitats de trànsit mesures en 2011. Amb això s'ha obtingut una visió global de la mobilitat que ha permès avançar en la diagnosi de la mobilitat a L'Hospitalet.

Dades de mobilitat global

La població de L'Hospitalet (2010) és de 265.891 habitants, dels quals el 93,5% realitzen almenys un desplaçament durant dia. La mitjana de desplaçaments és de 3,39 desplaçaments/habitant/dia laborable, la qual cosa resulta un volum de desplaçaments realitzats pels residents de L'Hospitalet de Llobregat en un dia laborable de 843.681.

	Desplaçaments vinculats a residents	Coeficient de Mobilitat
Laborable	843.681	3.39
Cap de Setmana	522.077	2.10

Taula 4.1 Desplaçaments/dia per resident segons dia laborable. Font: Extrapolació EMQ 2006 a 2011

A aquests desplaçaments dels residents s'afegeixen 234.148 desplaçaments de no residents a L'Hospitalet (des d'ara forans) que tenen l'origen o la destinació a l'interior del municipi.

En conjunt resulten **1.077.829** desplaçaments en dia feiner amb les característiques de repartiment modal i territorialitat que es descriuran a continuació.

Origen / Destinació dels desplaçaments vinculats als residents

En dia laborable, el 57,1 % dels desplaçaments dels residents són interns, és a dir, que tenen origen i destinació a la ciutat de L'Hospitalet de Llobregat. Aquest percentatge és similar en cap de setmana (53,2%).

Origen i destinació		
	L'Hospitalet	481.742
	Connexió	327.348
	Externs	34.591
	Total	843.681

Taula 4.2 Desplaçaments de residents en dia laborable. Font: extrapolació EMQ 2006 a 2011

Distribució horària dels desplaçaments vinculats als residents

Pel que fa als dies feiners, la mobilitat dels residents de L'Hospitalet de Llobregat es caracteritza per presentar 3 franges horàries amb uns volums de desplaçaments força més elevats que a la resta del dia:

- **Franja 1:** Compresa entre les 08:00 i les 09:00 hores, constitueix l'hora punta màxima diària amb un 8,5% dels desplaçaments dels residents. Entre la franja horària 1 i 2, és a dir, entre les 09:00 i les 13:00 hores es produeix gairebé el 20 % dels desplaçaments.
- **Franja 2:** Compresa entre les 13:00 i les 15:00 hores amb un 14,0% dels desplaçaments.
- **Franja 3:** Compresa entre les 17:00 i les 20:00 hores dins de la qual entre les 17 i les 18 hores representa el 8,8% dels desplaçaments.

Perfil horari dels desplaçaments dels residents

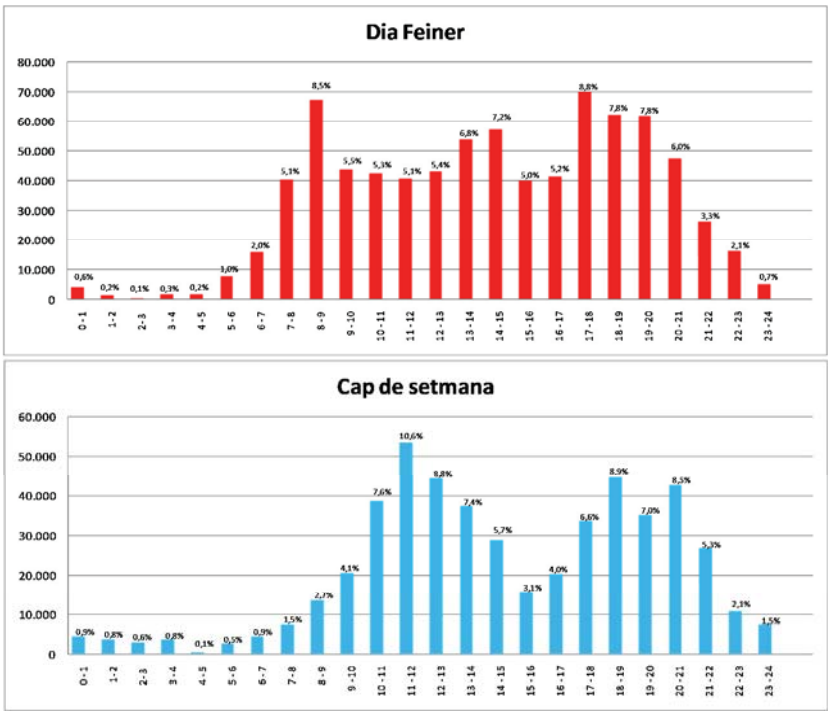


Fig. 4.1 Perfil horari dels desplaçaments dels residents. Font: Extrapolació EMQ 2006 a 2011

Distribució dels desplaçaments dels residents segons mode

Els resultats indiquen que en dia laborable, el 52,2% dels desplaçaments dels residents es realitza a peu o bicicleta. D'altra banda, un 21,2% dels viatges es realitza en cotxe.

Mitjà	Laborable	Festiu
A peu + bici	440.414	253.207
Transport públic	224.077	100.239
Transport privat	179.190	168.631
Total	843.681	522.077

Taula 4.3 Repartiment modal associat del total de desplaçaments dels residents.
Font: Extrapolació EMQ 2006 a 2011

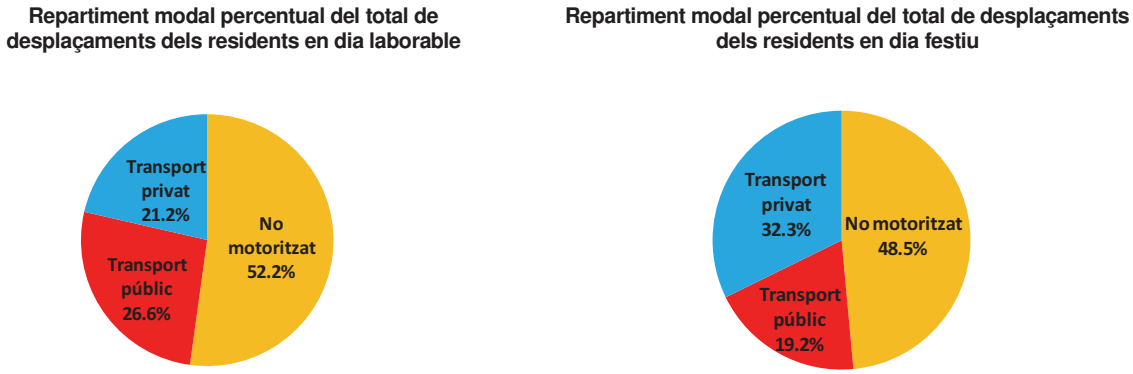


Fig. 4.2 Repartiment modal. Font: extrapolació EMQ 2006 a 2011

Distribució dels desplaçaments dels residents segons motiu

Del total de 843.681 desplaçaments dels residents comptabilitzats, i els 522.077 per a dia festiu, s'obtenen els motius principals dels desplaçaments realitzats a qualsevol dels diferents modes de transport.

	Motiu	Dia feiner	Cap de setmana
Mobilitat personal i tornada a casa	Oci / diversió / passejar	15,27%	44,27%
	Compres quotidianes	12,40%	15,44%
	Acompanya a persones	8,84%	3,28%
	Altres	6,89%	5,80%
	Visita amic/familiar	6,72%	16,75%
	Gestions personals	4,82%	3,09%
	Compres no quotidianes	2,47%	4,96%
		57,40%	**93,60%**
Mobilitat ocupacional i tornada a casa	Treball	28,93%	6,40%
	Estudis	13,67%	
		42,60%	**6,40%**
	TOTAL	**100,00%**	**100,00%**

Taula 4.4 Distribució percentual dels desplaçaments dels residents per motiu (taula desagregada).
Font: Extrapolació EMQ 2006 a 2011

Els motius generadors dels desplaçaments dels residents es poden classificar, segons si es tracta de mobilitat ocupacional, per motiu d'estudis o treball, de mobilitat personal, o del retorn a la llar. Segons aquestes agrupacions, la mobilitat a L'Hospitalet de Llobregat en dia laborable, un 42,6% es deu a mobilitat ocupacional, i un 57,4% a mobilitat personal on destaquen oci i compres quotidianes. En dia festiu, un 93,6% es deu a mobilitat personal.

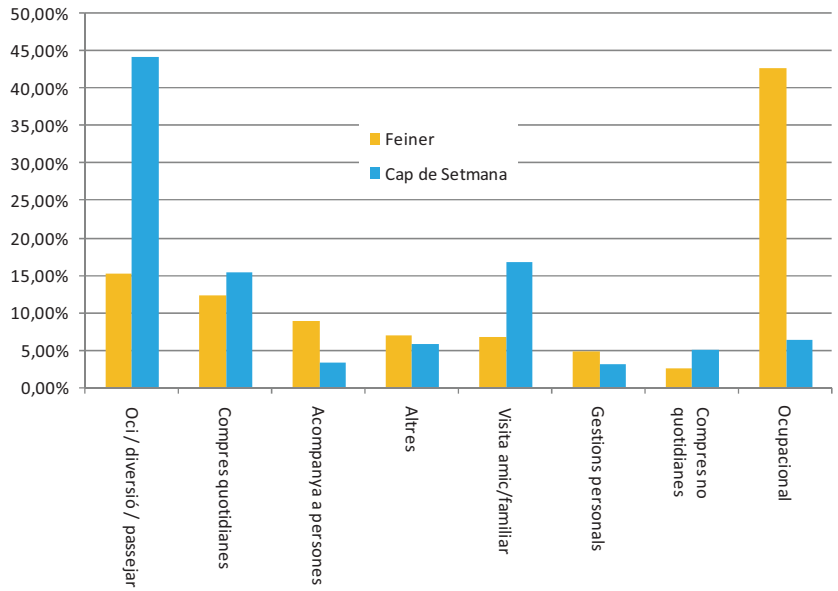


Fig. 4.3 Distribució percentual dels desplaçaments per motiu en dia Laborable i Festiu.
Font: Extrapolació EMQ 2006 a 2011

L'Índex d'autocontenció dels desplaçaments

Un indicador clau de la mobilitat és la taxa d'autocontenció de la població resident calculada com els desplaçaments interns en l'àmbit de residència dividits pel total de desplaçaments residents, expressat en percentatge.

En dia laborable, el 57,1% dels desplaçaments de residents són interns, és a dir, que tenen origen i destinació a la ciutat de L'Hospitalet de Llobregat; aquest percentatge disminueix en dia festiu, on el 53,2% dels desplaçaments tenen com a origen o destinació L'Hospitalet de Llobregat.

Dades de mobilitat totals (residents + no residents)

Per contrastar i caracteritzar la mobilitat a la ciutat de L'Hospitalet de Llobregat en un dia feiner tipus, s'ha analitzat de forma conjunta els desplaçaments vinculats a residents i no residents.

Dades globals de mobilitat (residents + no residents)

En total, considerant la mobilitat dels residents i dels no residents de forma global, es produeixen en un dia feiner mig un total de 1.077.829 desplaçaments, dels quals el 78,3% està vinculat als residents i el 21,7% als no residents.

Dades globals de mobilitat. Total de desplaçaments vinculats a residents i no residents

Tipus	Desplaçaments en un dia feiner	
Residents	843.681	78,3%
No residents	234.148	21,7%
Total	1.077.829	100,00%

Taula 4.5 Dades globals de mobilitat. Total de desplaçaments vinculats a residents i no residents.
Font: Extrapolació EMQ 2006 a 2011

Origen / Destinació dels desplaçaments totals de connexió

Les principals relacions de mobilitat amb l'exterior de la ciutat de L'Hospitalet de Llobregat es produeixen amb Barcelona (65,1% dels desplaçaments).

Altres municipis de connexió amb L'Hospitalet de Llobregat són Cornellà de Llobregat, Esplugues de Llobregat o El Prat de Llobregat.

Dia Feiner

Municipis	Dia Feiner
	%
Barcelona	65,1%
Cornellà de Llobregat	5,8%
Esplugues de Llobregat	5,7%
Prat de Llobregat (El)	2,7%
Altres municipis del Barcelonès	1,4%
Altres municipis de la RMB	16,9%
Municipis fora de la RMB	2,4%
Total	**100%**

Cap de Setmana

Municipis	Dissabte i festiu
	%
Barcelona	38,3%
Resta del Barcelonès	1,5%
Cornellà de Llobregat	7,8%
Esplugues de Llobregat	6,6%
Castelldefels	4,8%
Resta del Baix Llobregat	17,1%
Altres comarques RMB	9,5%
Fora RMB	14,3%
Total	**100%**

Taula 4.6 Destinació dels desplaçaments totals amb origen a L'Hospitalet de Llobregat.
Font: Extrapolació EMQ 2006 a 2011

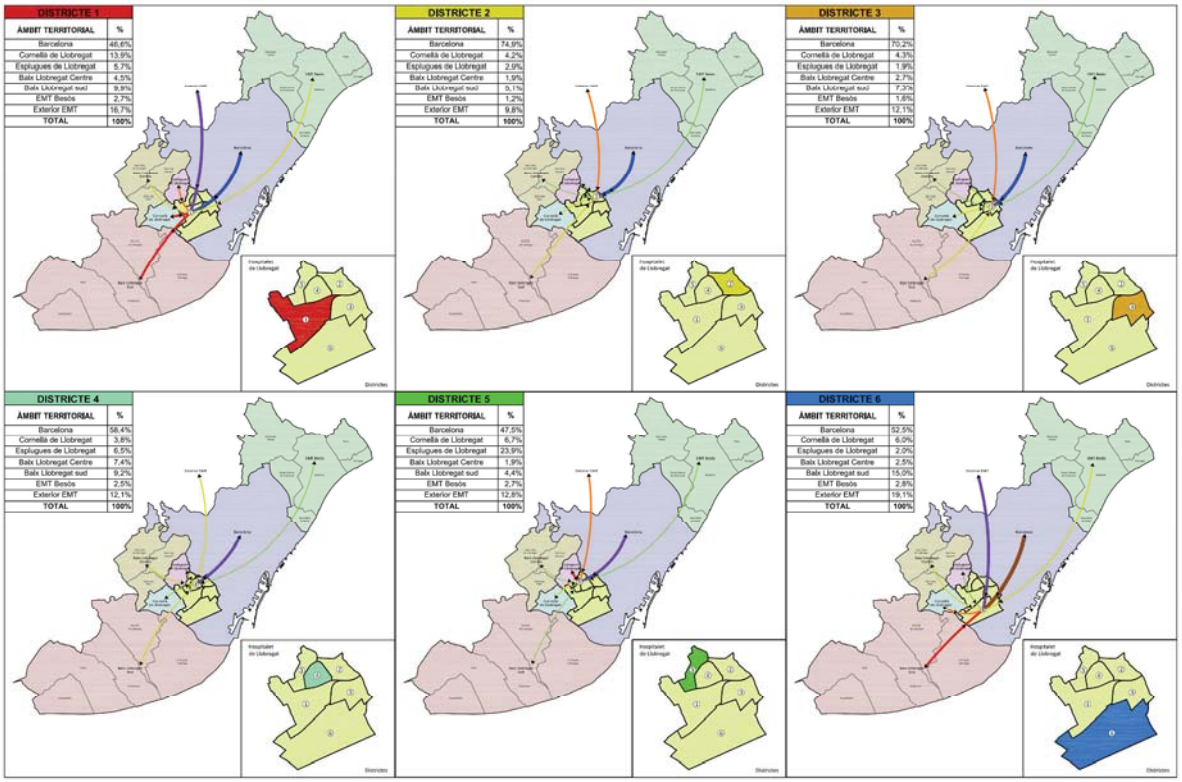


Fig. 4.4 Principals fluxos de generació i/o atracció de viatges amb altres municipis. Plànol 4.1.
Font: Extrapolació EMQ 2006 a 2011

Pel que fa a la mobilitat interna, s'observa en la següent imatge que el major nombre de desplaçaments es realitza a l'interior de cada districte, de manera que com s'ha comentat anteriorment, a L'Hospitalet de Llobregat hi ha una bona oferta dins de cada districte de mercats, centres d'atenció primària, i equipaments en general.

El major nombre de desplaçaments es realitza dins del mateix districte 1, el qual, amb el districte 2 és el que registra major nombre d'habitants.

A més, a excepció del districte 6, l'un és el que major superfície té, el que justifica el gran nombre de desplaçaments (al voltant de 96.000 desplaçaments/dia).

	1	2	3	4	5	6	TOTAL
1	104142	5099	7358	7589	6678	14573	**145438**
2	5255	43827	2975	6353	3358	3934	**65701**
3	7915	3672	54692	1156	2244	11484	**81163**
4	6735	6765	1171	30423	7778	3567	**56438**
5	6802	3468	2391	7429	29605	2744	**52439**
6	13868	3616	10166	2535	2904	56642	**89731**
TOTAL	**144716**	**66448**	**78753**	**55484**	**52566**	**92944**	**490911**

Fig. 4.5 Desplaçaments interns per Districte a L'Hospitalet de Llobregat.
Font: Extrapolació EMQ 2006 a 2011

Tenint en compte els desplaçaments entre districtes, les relacions més destacables són:

- Districte 1 - Districte 6: 26.000 desplaçaments/dia
- Districte 3 - Districte 6: 20.000 desplaçaments/dia

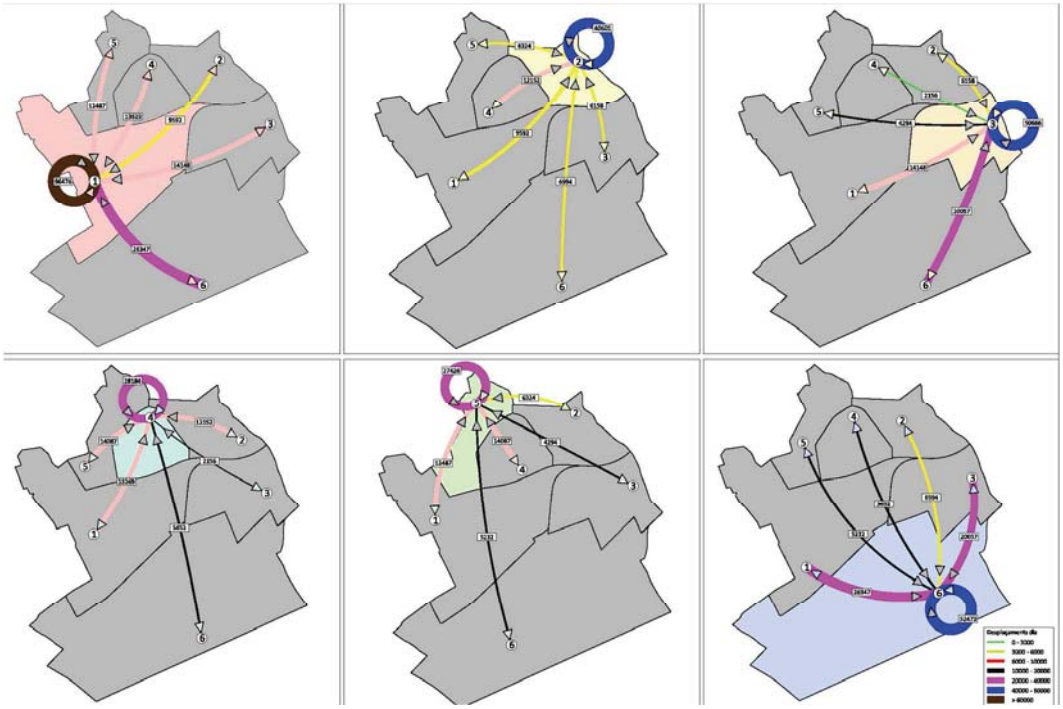


Fig. 4.6 Principals fluxos de generació i/o atracció de viatges per districtes. Plànol 4.2.
Font: Extrapolació EMQ 2006 a 2011

Els modes de desplaçaments no motoritzats predominen en la relació entre els sis districtes de la ciutat, incrementant-se a les zones amb major densitat de residents, com els districtes 1, 2, 4 o 5. La relació entre el districte sis i la resta de districtes mostra un increment de l'ús del transport públic i el privat associat a la distància i la singularitat d'activitats d'aquest districte.

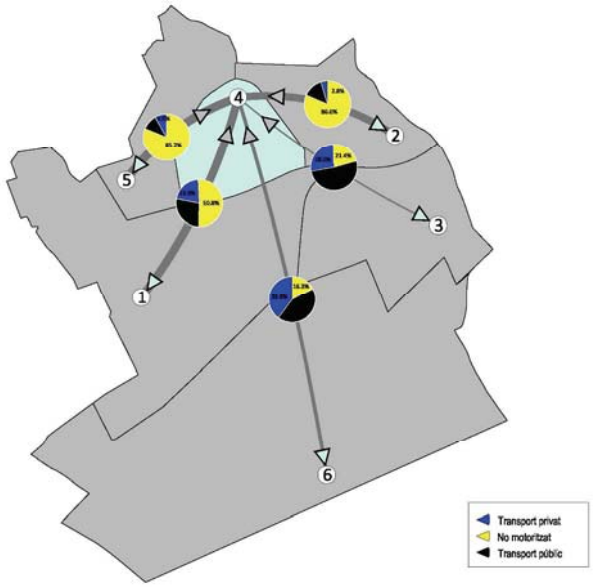


Fig. 4.7 Repartiment modal per districtes. Exemple. Districte 4. Plànols 4.3 a 4.8.
Font: extrapolació EMQ 2006 a 2011

Distribució dels desplaçaments totals segons mode

Existeix un comportament molt diferenciat entre els desplaçaments que es produeixen a nivell intern, on hi ha un predomini dels desplaçaments a peu (57,90%), i els desplaçaments amb l'exterior (generats i atrets), on el pes del transport públic és 51% i el transport privat el 36,2%

Repartiment modal del total de desplaçaments (residents + no residents) segons siguin interns o amb l'exterior

Tipus	Mode del desplaçament	Nombre de desplaçaments	
Interns (Residents + No Residents)	Peu i Bicicleta	383.611	78,14%
	Transport Públic	52.969	10,79%
	Vehicle Privat	54.331	11,07%
	Subtotal	490.911	100,00%
Connexió Residents	Peu i Bicicleta	47.465	14,50%
	Transport Públic	165.965	50,70%
	Vehicle Privat	113.918	34,80%
	Subtotal	327.348	100,00%
Connexió No Residents	Peu i Bicicleta	16.800	7,47%
	Transport Públic	121.780	54,13%
	Vehicle Privat	86.399	38,40%
	Subtotal	224.979	100,00%
Externs Residents	Peu i Bicicleta	10.446	30,20%
	Transport Públic	11.865	34,30%
	Vehicle Privat	12.280	35,50%
	Subtotal	34.591	100.00%
TOTAL		1.077.829	100,00%

Taula 4.7 Repartiment modal del total de desplaçaments (residents + no residents) segons siguin interns o amb l'exterior. Font: extrapolació EMQ 2006 a 2011

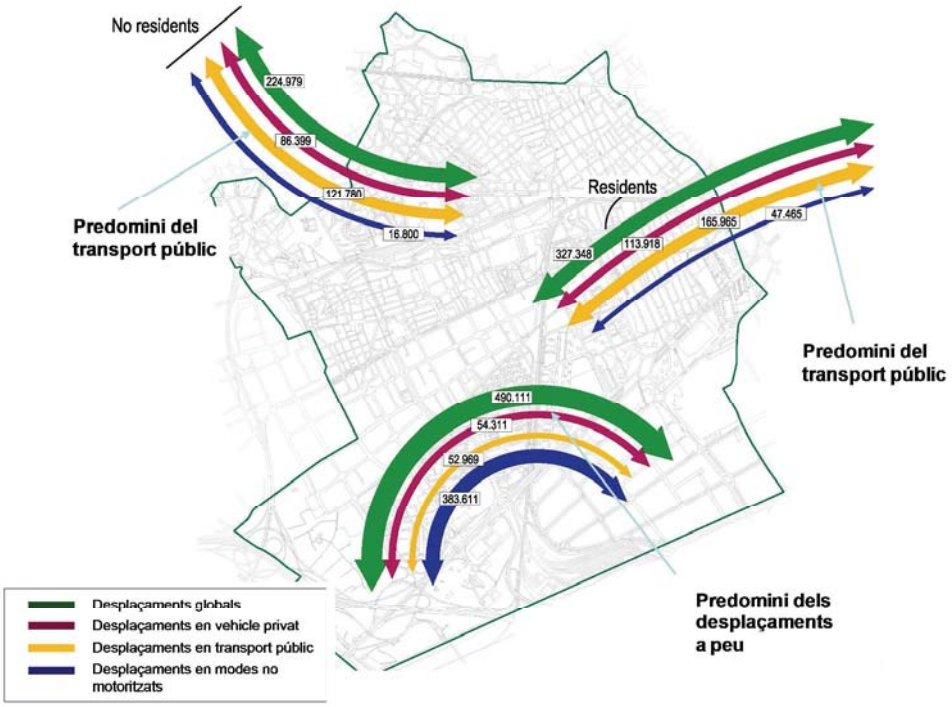
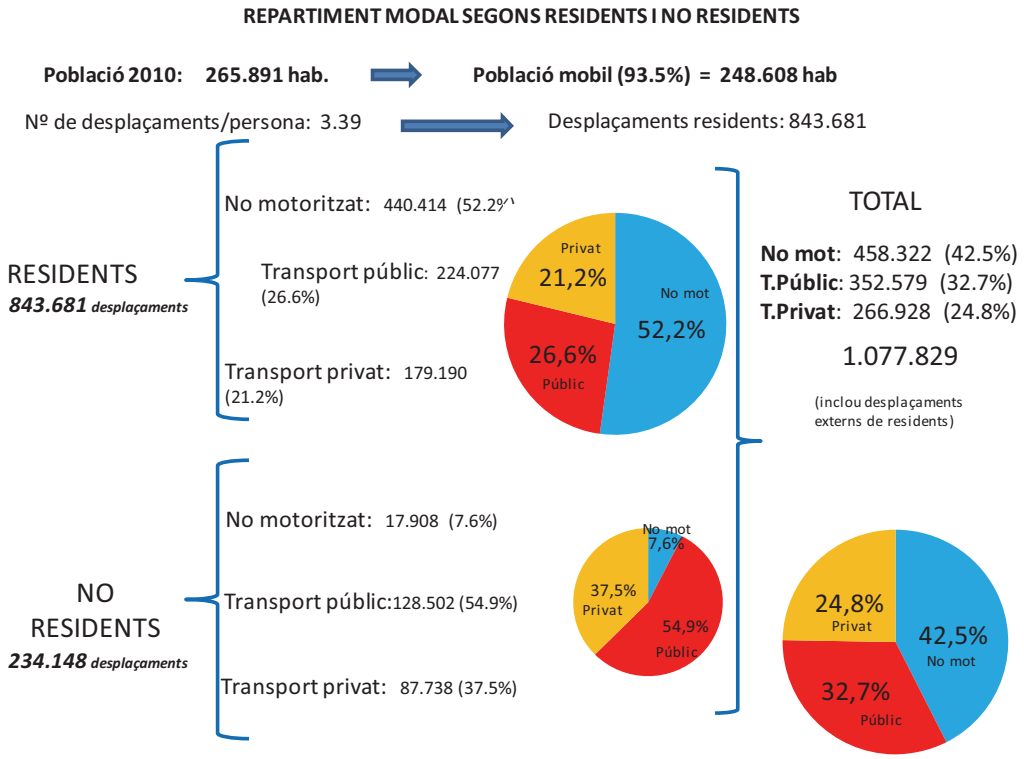


Fig. 4.8 Repartiment modal del total de desplaçaments (residents + no residents). Plànol 4.9.
Font: Extrapolació EMQ 2006 a 2011

En resum, agrupant tota la mobilitat que es produeix en un dia feiner a L'Hospitalet de Llobregat, tant la relativa a residents i no residents, com la vinculada amb el tipus de

desplaçaments (interns o amb l'exterior), es pot concloure que els modes més utilitzats són els modes no motoritzats (42,8%), després el transport públic (32,6%) i en últim terme el vehicle privat (24,3%).



4.2. Demanda a peu

4.2.1. Dades globals

Ja s'ha comentat l'efecte barrera de les vies d'alta capacitat i del ferrocarril que havien contribuït a formar un territori molt compartimentat. Aquesta partició ha derivat en un desenvolupament d'activitats locals que determina desplaçaments locals a l'interior de cada barri. Per això no és estranya la participació tan important dels modes no motoritzats en els desplaçaments interns a L'Hospitalet assolint un 52,2% del conjunt dels desplaçaments dels residents.

Això suposa al voltant de 440.000 desplaçaments diaris en L'Hospitalet, en modes no motoritzats, preferentment a peu.

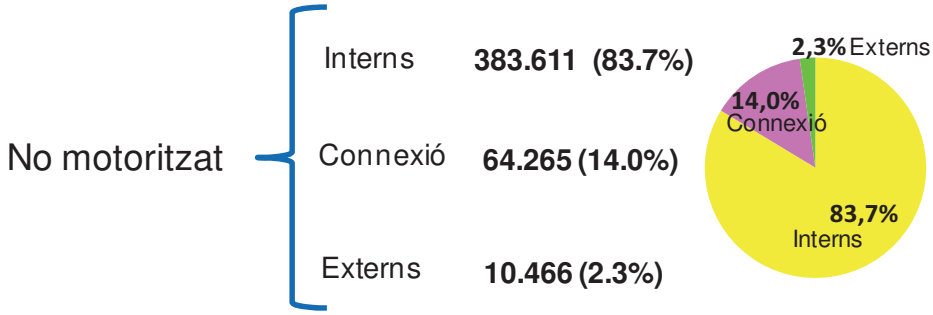


Fig. 4.9 Caracterització dels desplaçaments a peu a L'Hospitalet de Llobregat.
Font: Extrapolació EMQ 2006 a 2011

Lògicament la distribució territorial dels desplaçaments a peu determina una major proporció dels viatges interns (83,7%). L'efecte frontera sobretot amb Barcelona, incideix en que hi hagi una proporció de viatges externs que també es realitzen en aquest mode (14%).

4.2.2. Desplaçaments de vianants

El coneixement de les intensitats de trànsit de vianants s'ha obtingut a partir d'aforaments manuals (veure Annex). Amb aquests aforaments, distribuïts a 28 punts de la ciutat (79 seccions), s'ha realitzat l'aranya d'intensitats de vianants. Els aforaments s'han realitzat durant dies laborables durant dos períodes de quatre hores cadascun en els següents punts:

Punt	Data	Localització	Punt	Data	Localització
1	14/06/11	Av. de Severo Ochoa - C. de Calderón de la Barca	15	15/06/11	Av. del Carrilet - Àngel Guimerà
2	15/06/11	Pl.de la Mare de Déu del Pilar	16	20/06/11	Pont Metro Santa Eulàlia
3	15/06/11	Av. del Masnou - C. de la Renclusa	17	21/06/11	Túnel Metro Santa Eulàlia
4	15/06/11	Pl. del Cadí	18	16/06/11	Mercat de Santa Eulàlia
5	21/06/11	C. d'Occident - C. del Progrés	19	9/06/11	C. de l'Aprestadora - C. Riera Blanca
6	9/06/11	C. Progrés - C. Montseny	20	21/06/11	Rambla de la Marina - Travessia Industrial
7	17/06/11	C. del Montseny (Metro Torrassa)	21	17/06/11	Av. de la Fabregada - Travessia Industrial
8	14/06/11	Pas sobre vies (final Josep Tarradellas)	22	17/06/11	Rambla de la Marina - C-31
9	16/06/11	Sortida Renfe - Rambla Just Oliveras	23	20/06/11	Pont Av. d'Amèrica - Av. d'Europa
10	17/06/11	Pl. de l'Ajuntament - C. Major	24	16/06/11	Granvia de L'Hospitalet - C. de Salvador Espriu
11	16/06/11	Av. del Carrilet - Rambla de la Marina	25	9/06/11	C. les Ciències - C. Pedrosa A
12	15/06/11	Pas inferior (Isabel la Catòlica-Josep Tarradellas)	26	14/06/11	Granvia de L'Hospitalet - Rotonda CC Gran Via 2
13	17/06/11	Pl. del Mestre Clavé	27	15/06/11	Granvia de L'Hospitalet - C. de l'Alhambra
14	20/06/11	Av. del Carrilet - C. de Miquel Romeu	28	21/06/11	C. d'Amadeu Torner - C. de l'Aprestadora

Taula 4.8 Punts d'aforament de vianants. Font: Elaboració pròpia

A l'Annex es troba l'anàlisi per a cadascun dels punts aforats.

Fig. 4.10 Punts d'aforament de vianants. Plànol 4.10. Font: Elaboració pròpia

Resultats

Les majors intensitats de vianants es produeixen en zones associades a punts de connexió del transport públic, tals com la Rambla de Just Oliveras o la cruïlla de les vies de tren per Riera Blanca entre altres (sortida metro Santa Eulàlia).

Les intensitats en cada via es detallen en la taula següent:

		TRAM	MD (Vianants/día)
1	Av. Severo Ochoa - C. Calderón de la Barca	Severo Ochoa (oest)	8.076
		Severo Ochoa (est)	10.127
		Calderón de la Barca	1.752
		Les Amapoles	3.518
2	Pl. Mare de Déu del Pilar	Isabel La Católica (muntanya)	7.213
		Josep Molins	13.660
3	Av. Masnou - C. Renclusa	Masnou (oest)	12.303
		Renclusa	3.066
		Pedraforca	6.623
		Vial per a vianants entre Pedraforca i Castellvell	5.500
4	Pl. Cadí	Dr. Ramón Solanic	7.418
		Tr. De Collblanc	4.510
		Torrent Gornal	8.275
		Llevant	2.680
5	C. Occident - C. Progrés	Progrés (muntanya)	4.557
		Occident (oest)	7.629
		Progrés (mar)	6.635
		Occident (est)	7.002
6	C. Progrés - C. Montseny	Plaça Espanyola	15.100
		Montseny (est)	5.641
		Progrés (muntanya)	7.025
		Montseny (ost)	7.217
7	C. Montseny (Metro Torrassa)	Rosalia de Castro (mar)	8.385
		Rosalia de Castro (muntanya)	13.373
		Montseny	7.266
8	Pas sobre vies (final Josep Tarradellas)		2.482
9	Sortida Renfe - Rambla Just Oliveres	Sortida metro (per Rambla)	18.557
		Josep Tarradelles (est)	1.205
		Josep Tarradelles (oest)	7.965
		Rambla Just Oliveres (aprop Bruc)	26.193
10	Pl. Ajuntament - C. Major	Major (est)	9.883
		Xipreret	4.357
		Major (oest)	6.436
11	Av. Carrilet - Rambla Marina	Rbla Marina (muntanya)	9.934
		Carrilet (est)	11.316
		Rbla Marina (mar)	9.414
		Carrilet (oest)	4.623
12	Pas inferior (Isabel la Catòlica-Josep Tarradellas)		8.689
13	Pl. Mestre Clavé	Fabregada	4.641
		Enric Prat de la Riba	9.432
		Costat muntanya plaça	9.658
14	Av. Carrilet - C. Miquel Romeu	Miquel Romeu (mar)	1.756
		Carrilet (est)	6.699
		Miquel Romeu (muntanya)	6.254
		Carrilet (oest)	2.324
15	Av. Carrilet - Àngel Guimerà		12.322
16	Pont Metro Santa Eulàlia		12.949
17	Túnel Metro Santa Eulàlia	Riera Alta (muntanya)	18.543
		Riera Alta (mar)	9.760
		Entrada sortida metro	17.439
18	Mercat de Santa Eulàlia	Muns	3.727
		Pareto (muntanya)	12.670
		Pareto (mar)	9.254
19	C. Aprestadora - C. Riera Blanca	Riera Blanca (muntanya)	8.254
		Riera Blanca (mar)	8.127
		Aperstadora	2.727
20	Rambla Marina - Travessia Industrial	Rambla Marina (mar)	1.275
		Rambla Marina (muntanya)	961
		Tr. Industrial (est)	557
		Tr. Industrial (ost)	592
21	Av. Fabregada - Travessia Industrial	Fabregada	654
		Tr. Industrial (est)	514
		Tr. Industrial (oest)	498
22	Rambla Marina - C-31		746
23	Pont Av. Amèrica - Av. Europa		2.340
24	Gran Via de l'Hospitalet - C. Salvador Espriu	Vorera Gran via costat mar-oest	1.754
		Pas de vianants	1.166
25	C. Ciències - C. Pedrosa A	Pedrosa (mar)	533
		Ciencies (est)	357
		Pas de vianants	393
26	Gran Via de l'Hospitalet - Rotonda CC Gran Via 2	Pas de vianants (lateral Gran via)	2.389
		Vorera Gran via costat mar-oest	2.033
		Fisica	650
27	Gran Via de l'Hospitalet - C. Alhambra	Gran Via (vorera muntanya)	3.842
		Alhambra	1.482
28	C. Amadeu Torner - C. Aprestadora	Aprestadora (est)	9.529
		Amadeu Torner (muntanya)	2.895
		Aprestadora (est)	2.734
		Amadeu Torner (muntanya)	8.557

Taula 4.9 Resultats dels aforament de vianants.
Font: Elaboració pròpia

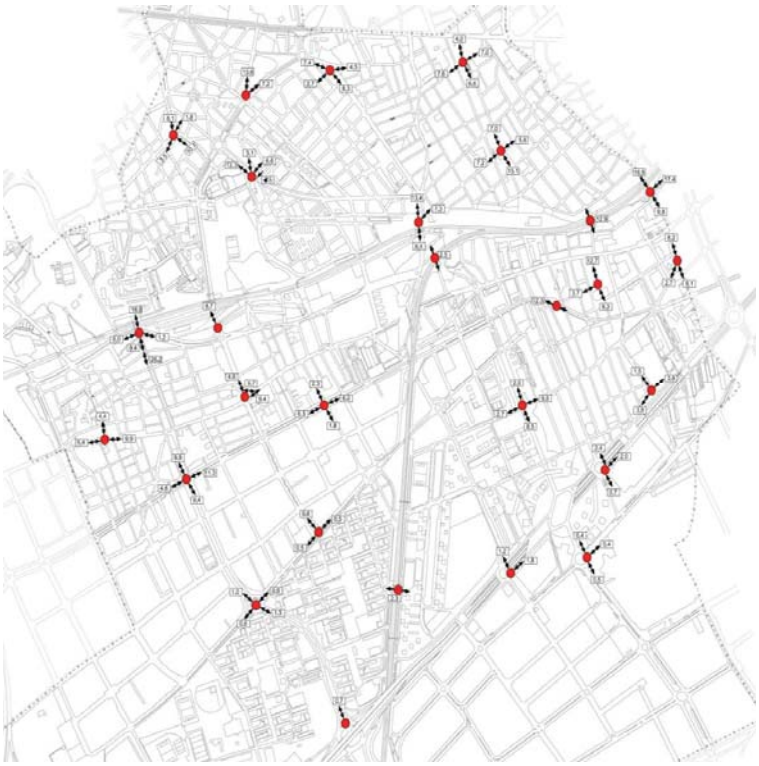


Fig. 4.11 Intensitat mitjana diària de vianants. Plànol 4.11.
Font: Elaboració pròpia

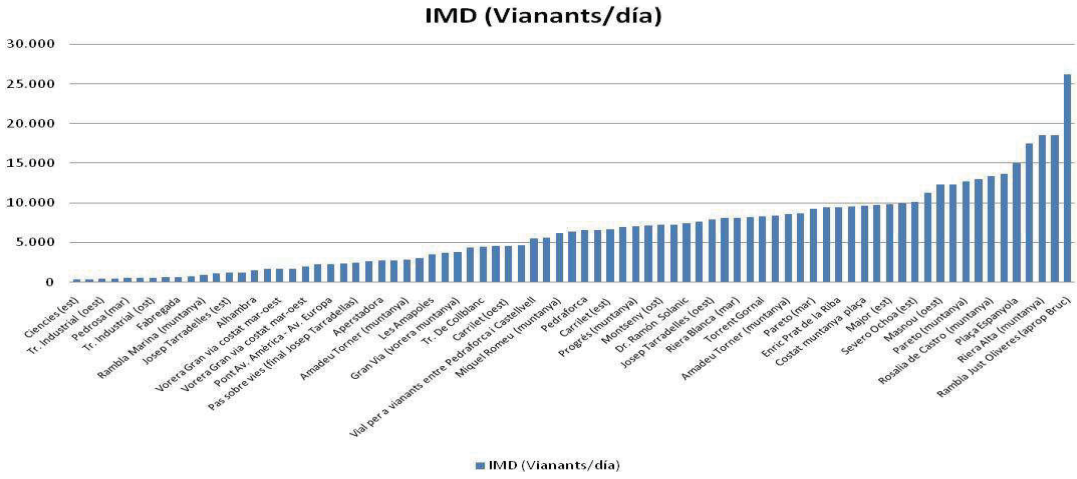


Fig. 4.12 Corba d'intensitat mitjana diària de vianants.
Font: Elaboració pròpia

Distribució horària

A continuació s'observen les intensitats horàries dels trams amb majors intensitats de vianants:

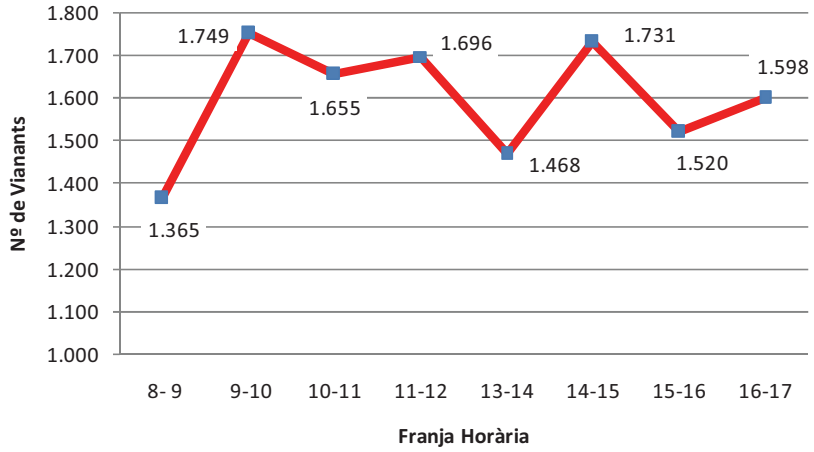


Fig. 4.13 Intensitats horàries en els principals punts de flux. Rambla de Just Oliveras. Accés Metro. Punt 9.
Font: Elaboració pròpia

Sobre la Rambla de Just Oliveras en hora punta del matí es poden arribar a registrar fins a 1.750 Vianants/hora.

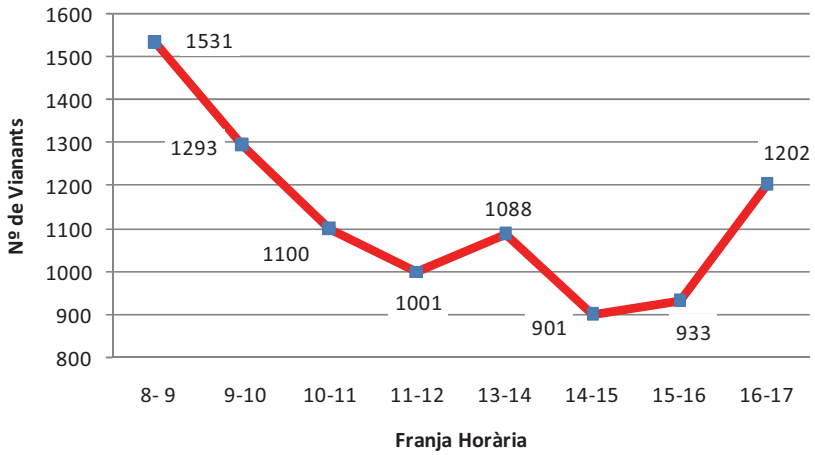


Fig. 4.14 Intensitats horàries en els principals punts de flux. Túnel Riera Blanca. Punt 17.
Font: Elaboració pròpia

Sobre Riera Blanca a la sortida del metro de Santa Eulàlia, es registren en hora punta de matí 1.530 vianants per hora.

L'hora punta de circulació de vianants es registra entre les 8 i les 9 hores i entre les 18 i les 20 hores, aquestes hores coincideixen generalment amb les entrades i sortides del treball.

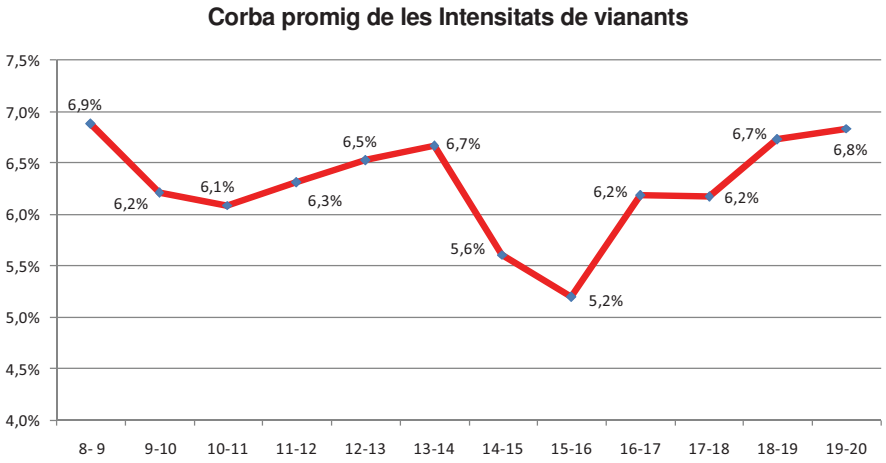


Fig. 4.15 Promig de les intensitats de vianants.
Font: Elaboració pròpia

També s'han realitzat enquestes als vianants en els mateixos punts d'aforament. Dins de les preguntes que es van realitzar, les més destacables van ser: Motiu del desplaçament, freqüència, punt origen i destinació i longitud del trajecte, valoració dels problemes de mobilitat, entre d'altres.

El model d'enquesta es mostra a continuació:

ENQUESTA VIANANTS (HOSPITALET DE LLOBREGAT)

CARRER: **DIA:** **HORA:**

Amb l'objectiu d'avaluar els problemes de mobilitat que es produeixen en el municipi d'Hospitalet de Llobregat, s'està portant a terme un estudi. Podria respondre les següents preguntes?

1. Por què motiu ha vingut a aquesta zona?

1. Compres
2. Gestions (Particular)
3. Gestions (Treball)
4. Treball (habitual)
5. Oci (especificar).....
6. Escola
7. Càrrega i descàrrega
8. Servei tècnic
9. Domicili
10. Altres (especificar).....

2. Quant temps pensa estar?.....

3. Amb quina freqüència realitza aquest viatge?

1. Cada dia
2. (2-3) vegades per setmana
3. Una vegada per setmana
4. Ocasionalment

4. D'on ve?

En el municipi Carrer..... amb carrer..... (especificar LLOC)
Fora del municipi. Quin?.....

5. On va?

En el municipi Carrer..... amb carrer..... (especificar LLOC)
Fora del municipi. Quin?.....

6. Quina longitud té el trajecte del seu viatge?.....

7. Quant temps ha trigat (de porta a porta)?.....

8. Valori els següents problemes de mobilitat a l'Hospitalet de Llobregat
(0 poc problemàtic, 10 molt problemàtic)

Voreres estretes	
Voreres inaccessibles	
Falta de passos de vianants	
Soroll	
Accidents	
Inexistència plaça lliure d'aparcament	
Indisciplina d'estacionament	
Congestió de trànsit	
Falta de senyalització	

9. Quines propostes plantejaria en matèria de mobilitat?.....

10. Gènere: **1. Home** **2. Dona**

11. Edat.....

12. Activitat professional.....

13. Què mitjà de transport ha utilitzat?
1. Peu 2. Autobús 3. Cotxe 4. Moto 5. Altres (especificar)

14. (Si no ha utilitzat el vehicle privat) Per què ha utilitzat aquest mode de transport?

1. No disposo de cotxe
2. És molt difícil estacionar
3. Contamino menys
4. És més còmode
5. No m'agrada conduir
6. Trigo menys

Fig. 4.16 Model d'enquesta de vianants. Font: Elaboració pròpia

Els principals resultats d'aquesta enquesta són:

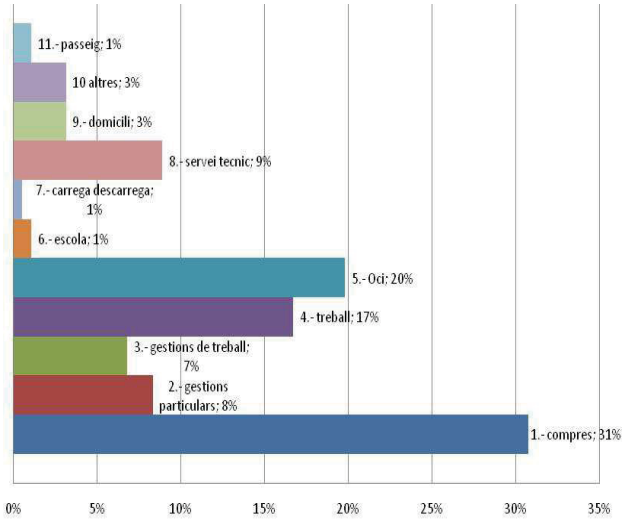


Fig. 4.11 Motius dels desplaçaments a peu.
Font: Elaboració pròpia

La major part dels desplaçaments a peu, es realitzen per fer compres, o per oci. (Les dues representen el 51% del total de desplaçaments).

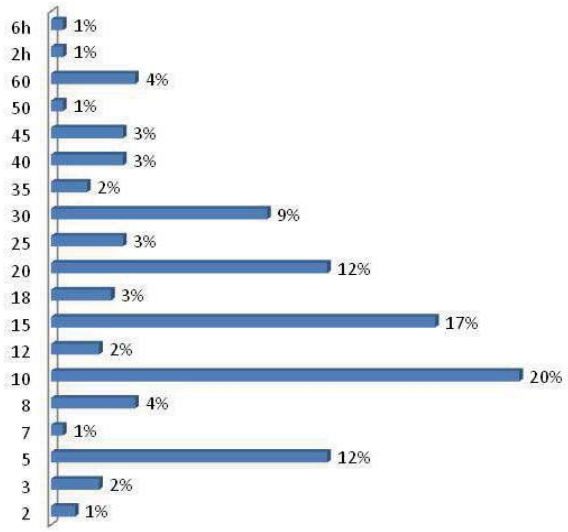


Fig. 4.18 Temps de desplaçament a peu.
Font: Elaboració pròpia

En quant al temps de desplaçament, el major temps utilitzat es localitza entre els 10 i els 20 minuts, representant el 39% del total. Els desplaçaments major a 30 minutes representen el 26%.

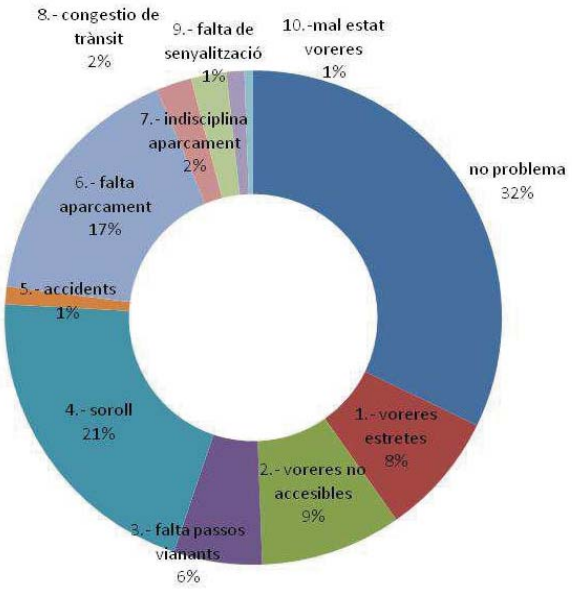


Fig. 4.12 Dificultats al desplaçament.
Font: Elaboració pròpia

El major problema que perceben els vianants és el soroll, seguit de les voreres no accessibles.

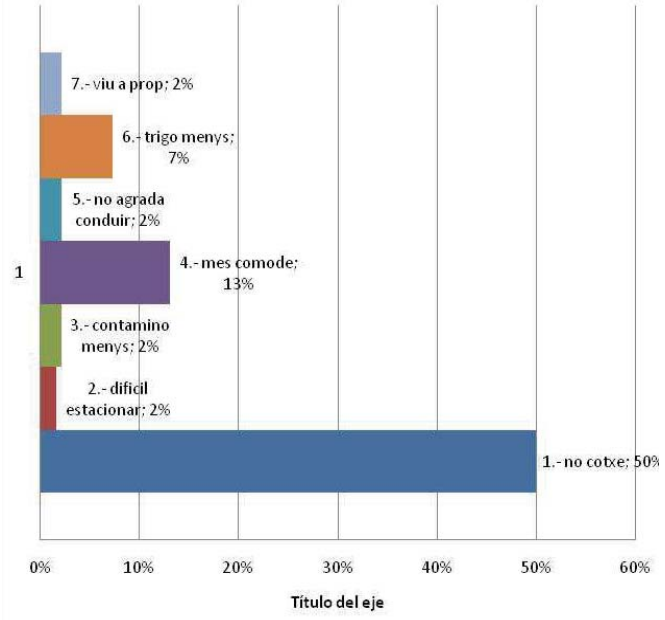


Fig. 4.20 Motiu de no utilització de vehicle privat.
Font: Elaboració pròpia

Una altra pregunta que s'ha fet és perquè no s'ha utilitzat un altre mitjà de transport. La resposta majoritària és que no disposa d'un vehicle propi (50%), seguit de "perquè el desplaçament és més còmode" (25%).

A partir dels resultats dels aforaments i la seva relació amb els majors centres de generació i atracció de viatges (equipaments i parades de transport públic), i de les vies amb prioritat per a vianants s'ha realitzat el següent plànol de xarxa d'itineraris principals per a vianants.

Fig. 4.13 Xarxa d'itineraris principals de vianants. Plànol 4.12.
Font: Elaboració pròpia

Dins d'aquest plànol hi ha uns trams de vies que no es troben en les millors condicions per a la circulació de vianants, però es fa evident la necessitat d'incloure'ls dins la xarxa d'itineraris ja que faciliten la connexió entre diferents punts de la ciutat de L'Hospitalet de Llobregat. Aquestes vies són:

- Av. Carrilet (vies de tren)
- Santa Eulàlia (vies de tren)
- Av. de Vilanova
- C. de Castelao

4.3. Demanda en bicicleta

Al igual que per als vianants s'ha realitzat un Pla d'aforaments consistent en un total de 28 aforaments manuals (79 seccions de carrers).

Resultats

Les intensitats de bicicletes són relativament reduïdes, destacant Valors màxims sobre la Granvia de L'Hospitalet (645viatges/ dia) a l'altura de la Ciutat Judicial i sobre el carrer Riera Blanca (330 viatges/dia) i Av. de Carrilet (264 viatges/dia).

A la resta de la xarxa els valors obtinguts oscil·len en circulacions diàries menors a 150 viatges diaris amb variacions horàries del tipus de la corba adjunta.

Fig. 4.14 Intensitat mitjana diària de bicicletes. Plànol 4.13.
Font: Elaboració pròpia

Les intensitats en cada via es detallen en la taula següent:

		TRAM	IMD (Bicicletes/día)
1	Av. Severo Ochoa - C. Calderón de la Barca	Severo Ochoa (oest)	39
		Severo Ochoa (est)	55
		Calderón de la Barca	25
		Les Amapoles	37
2	Pl. Mare de Déu del Pilar	Isabel La Católica (muntanya)	68
		Josep Molins	72
3	Av. Masnou - C. Renclusa	Masnou (oest)	74
		Renclusa	43
		Pedraforca	76
		Vial per a vianants entre Pedraforca i Castellvell	70
4	Pl. Cadí	Dr. Ramón Solanic	84
		Tr. De Collblanc	45
		Torrent Gornal	45
		Llevant	16
5	C. Occident - C. Progrés	Progrés (muntanya)	68
		Occident (oest)	76
		Progrés (mar)	84
		Occident (est)	53
6	C. Progrés - C. Montseny	Plaça Espanyola	127
		Montseny (est)	68
		Progrés (muntanya)	94
		Montseny (ost)	107
7	C. Montseny (Metro Torrassa)	Rosalia de Castro (mar)	113
		Rosalia de Castro (muntanya)	105
		Montseny	137
8	Pas sobre vies (final Josep Tarradellas)		66
9	Sortida Renfe - Rambla Just Oliveres	Sortida metro (per Rambla)	113
		Josep Tarradelles (est)	29
		Josep Tarradelles (oest)	45
		Rambla Just Oliveres (aprop Bruc)	92
10	Pl. Ajuntament - C. Major	Major (est)	68
		Xipreret	78
		Major (oest)	72
11	Av. Carrilet - Rambla Marina	Rbla Marina (muntanya)	135
		Carrilet (est)	139
		Rbla Marina (mar)	92
		Carrilet (oest)	172
12	Pas inferior (Isabel la Catòlica-Josep Tarradellas)		154
13	Pl. Mestre Clavé	Fabregada	55
		Enric Prat de la Riba	59
		Costat muntanya plaça	80
14	Av. Carrilet - C. Miquel Romeu	Miquel Romeu (mar)	43
		Carrilet (est)	264
		Miquel Romeu (muntanya)	254
		Carrilet (oest)	55
15	Av. Carrilet - Àngel Guimerà		152
16	Pont Metro Santa Eulàlia		74
17	Túnel Metro Santa Eulàlia	Riera Alta (muntanya)	330
		Riera Alta (mar)	263
		Entrada sortida metro	154
18	Mercat de Santa Eulàlia	Muns	43
		Pareto (muntanya)	49
		Pareto (mar)	57
19	C. Aprestadora - C. Riera Blanca	Riera Blanca (muntanya)	162
		Riera Blanca (mar)	125
		Aperstadora	131
20	Rambla Marina - Travessia Industrial	Rambla Marina (mar)	123
		Rambla Marina (muntanya)	100
		Tr. Industrial (est)	47
		Tr. Industrial (ost)	37
21	Av. Fabregada - Travessia Industrial	Fabregada	49
		Tr. Industrial (est)	45
		Tr. Industrial (oest)	45
22	Rambla Marina - C-31		115
23	Pont Av. Amèrica - Av. Europa		113
24	Gran Via de l'Hospitalet - C. Salvador Espriu	Vorera Gran via costat mar-oest	119
		Pas de vianants	25
25	C. Ciències - C. Pedrosa A	Pedrosa (mar)	154
		Ciencies (est)	105
		Pas de vianants	84
26	Gran Via de l'Hospitalet - Rotonda CC Gran Via 2	Pas de vianants (lateral Gran via)	59
		Vorera Gran via costat mar-oest	45
		Fisica	27
27	Gran Via de l'Hospitalet - C. Alhambra	Gran Via (vorera muntanya)	645
		Alhambra	78
28	C. Amadeu Torner - C. Aprestadora	Aprestadora (est)	92
		Amadeu Torner (muntanya)	90
		Aprestadora (est)	90
		Amadeu Torner (muntanya)	150

Taula 4.10 Resultats dels aforament de bicicletes.
Font: Elaboració pròpia

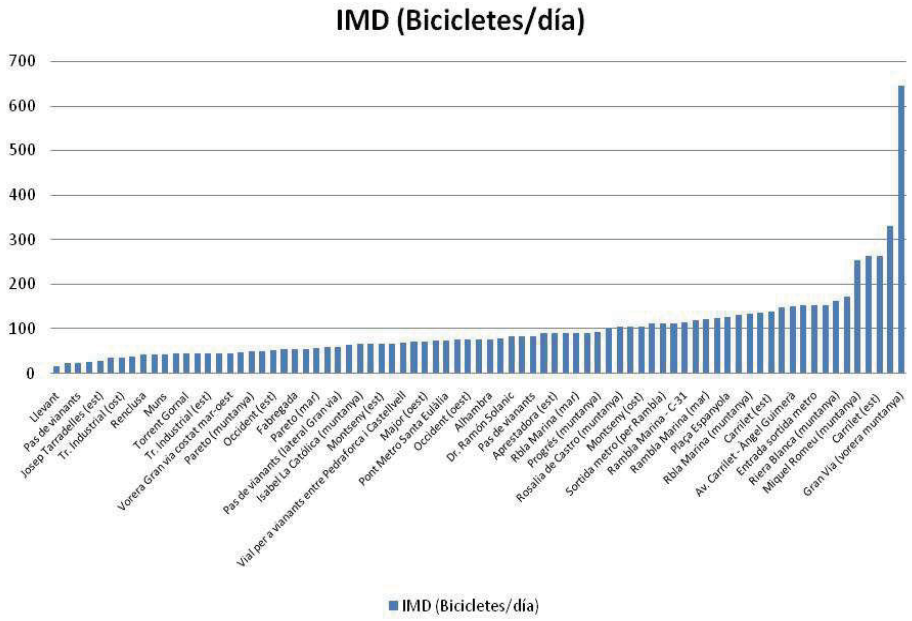


Fig. 4.15 Corba d'intensitat mitjana diària de bicicletes.
Font: Elaboració pròpia

La corba de demanda de bicicletes en L'Hospitalet de Llobregat té un comportament similar al dels vianants. La major punta es registra entre les 8 i les 9 hores del matí i entre les 18 i les 20 hores.

L'hora punta de circulació de bicicletes es registra a la tarda a partir de las 16 i 17 hores. Durant aquest interval horari el percentatge de bicicletes amb respecte al total diari és del 6,9%.

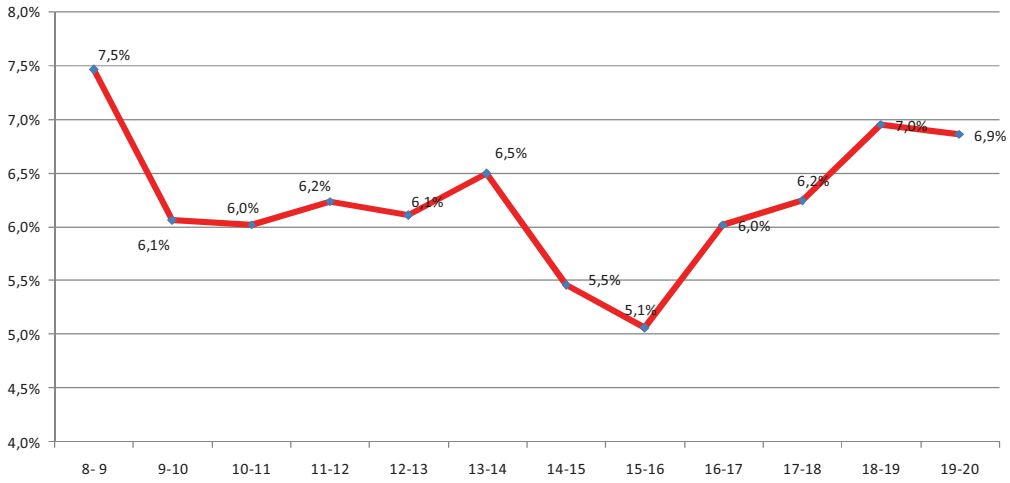


Fig. 4.16 Corba promig de les Intensitats de bicicletes.
Font: Elaboració pròpia

Si tenim en compte la mobilitat de vianants i bicicletes, l'ús d'aquesta última representa només l'1,5% respecte a la suma de l'ús d'aquests dos modes.

La corba de demanda de bicicletes a L'Hospitalet de Llobregat té un comportament similar al dels vianants. La major punta es registra entre les 8 i les 9 hores del matí i entre les 18 i les 20 hores.

Ocupació de les places d'aparcament per a bicicletes

De la realització de l'inventari d'ocupació d'aparcament de bicicletes, el Resultat és conseqüent amb l'ús que es fa en aquest mode de transport.

Les estacions de Bicibox, per ser una implantació recent encara no tenen la demanda esperada.

Els punts d'aparcament localitzats sobre la Granvia de L'Hospitalet registren alta capacitat de places (al voltant de 70 places), de les quals l'ocupació en hores del matí d'un dia laborable és del 5% aproximadament.

Fig. 4.17 Ocupació d'aparcament de bicicletes. Plànol 4.14.
Font: Elaboració pròpia

A partir dels resultats anteriors s'ha contrastat la demanda amb l'oferta existent de carrils bici i les projeccions del Pla Director de la bicicleta. D'aquesta manera s'obté la següent imatge que es correspon amb la xarxa d'itineraris principal de bicicletes.

Fig. 4.18 Xarxa d'itineraris principals de bicicletes. Plànol 4.15.
Font: Elaboració pròpia

4.4. Demanda en transport públic

S'ha estimat una matriu de transport públic per a l'any 2010, partint de la matriu de demanda d'un dia laborable obtinguda com a resultat de l'EMQ-2006 per al municipi de L'Hospitalet de Llobregat.

La matriu de l'EMQ-2006, està desagregada en els mitjans de transport: Bicicleta, Autobús, ferroviari, Vianants i Vehicle Privat.

Per a aquest cas i com es tracta de la demanda de transport públic, s'utilitza la demanda dels modes autobús i ferroviari. En els viatgers del mode ferroviari estan inclosos: metro, rodalies, FGC i tramvia.

La zonificació utilitzada és la mateixa de l'EMQ-2006, les zones internes (dins del terme municipal de L'Hospitalet de Llobregat) són en total 42. I com a zones externes, s'han agregat els viatgers amb origen o destinació de la resta de municipis inclosos en l'EMQ-2006, en 4 zones, coincidint amb els municipis limítrofes: Barcelona, el Prat de Llobregat, Cornellà de Llobregat i Esplugues de Llobregat.

Per l'agrupació en les 4 zones externes, s'ha tingut en compte la xarxa de transport públic, amb un seguiment per a cada municipi que permet finalment valorar una de les 4 zones externes com a zona origen / destinació.

És a dir, en total són 46 zones, 42 internes i 4 externes. A continuació es mostra un mapa amb la zonificació finalment utilitzada.

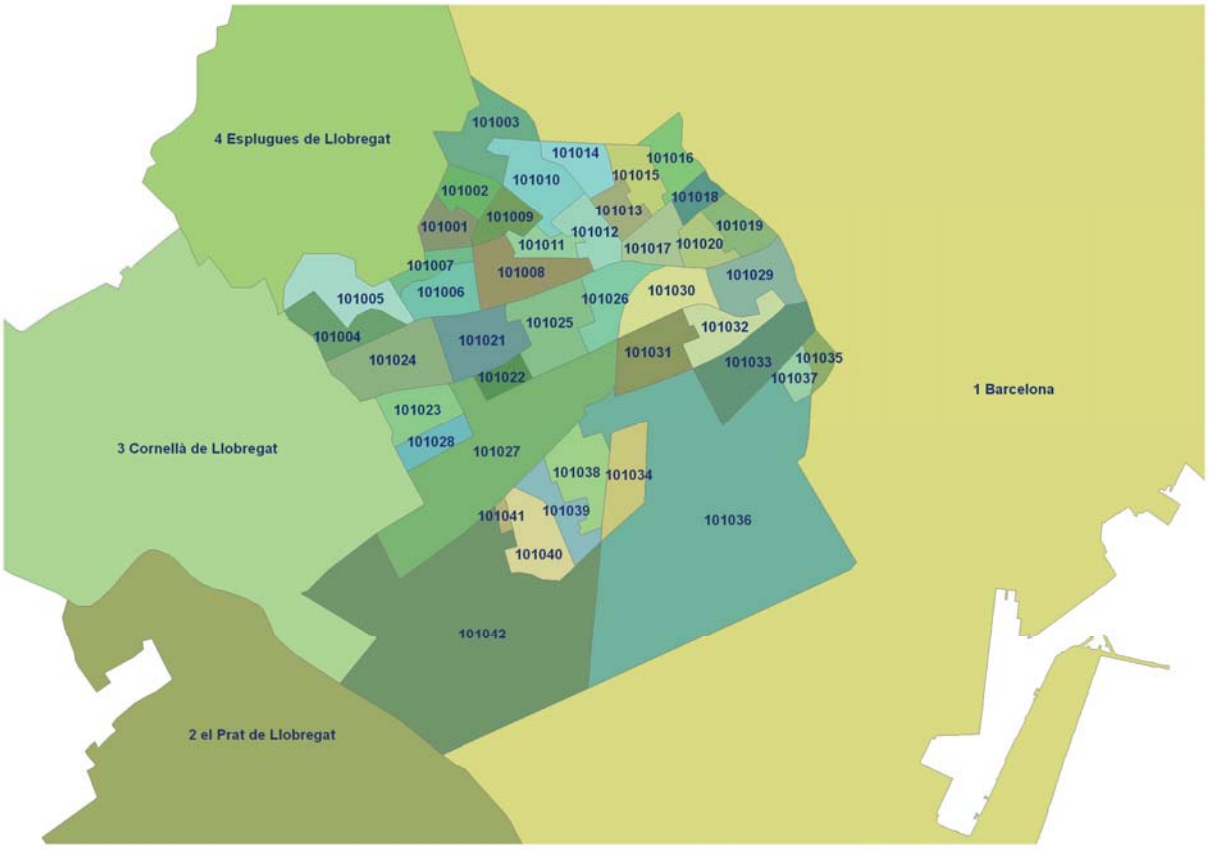


Fig. 4.19 Zonificació.
Font: PMU

Igualment es presenta la següent taula amb els municipis que s'han agrupat en cadascuna de les zones externes.

Zona	municipio
Barcelona	Abrera
	Aiguafreda
	Alella
	Arenys de Mar
	Arenys de Munt
	Argentona
	Badalona
	Badia del Vallès
	Barberà del Vallès
	Barcelona
	Bigues i Riells
	Cabrera de Mar
	Cabrils
	Caldes de Montbui
	Caldes d'Estrac
	Calella
	Campins
	Canet de Mar
	Canovelles
	Cànoves i Samalús
	Cardedeu
	Castellar del Vallès
	Castellbisbal
	Castellcir
	Castellterçol
	Cerdanyola del Vallès
	Dosrius
	el Masnou
	Esparreguera
	Figaró-Montmany
	Fogars de Montclús
	Font-rubí
	Gallifa
	Granera
	Granollers
	Gualba
	la Garriga
	la Roca del Vallès
	l'Ametlla del Vallès
	les Franqueses del Vallès
	Lliçà d'Amunt
	Lliçà de Vall
	Llinars del Vallès
	Malgrat de Mar
	Martorelles
	Matadepera
	Mataró
	Mollet del Vallès
	Montcada i Reixac
	Montgat
	Montmeló
	Montornès del Vallès
	Montseny
	Olesa de Montserrat
	Òrrius
	Palafolls
	Palau-solità i Plegamans
	Parets del Vallès
	Pineda de Mar
	Polinyà
	Premià de Dalt
	Premià de Mar
	Rellinars
	Ripollet
	Rubí
	Sabadell
	Sant Adrià de Besòs
	Sant Andreu de Llavaneres
	Sant Antoni de Vilamajor
	Sant Cebrià de Vallalta
	Sant Celoni
	Sant Cugat del Vallès
	Sant Esteve de Palautordera
	Sant Feliu de Codines
	Sant Fost de Campsentelles
	Sant Iscle de Vallalta
	Sant Llorenç Savall
	Sant Pere de Vilamajor
	Sant Pol de Mar
	Sant Quirze del Vallès
	Sant Quirze Safaja
	Sant Vicenç de Montalt

Zona	municipio
Barcelona	Santa Coloma de Gramenet
	Santa Eulàlia de Ronçana
	Santa Maria de Martorelles
	Santa Maria de Palautordera
	Santa Perpètua de Mogoda
	Santa Susanna
	Sentmenat
	Tagamanent
	Teià
	Terrassa
	Tiana
	Tordera
	Ullastrell
	Vacarisses
	Vallgorguina
	Vallromanes
	Viladecavalls
	Vilalba Sasserra
	Vilanova del Vallès
	Vilassar de Dalt
	Vilassar de Mar
el Prat de Llobregat	Begues
	Canyelles
	Castelldefels
	Castellet i la Gornal
	Cubelles
	el Prat de Llobregat
	Gavà
	Olivella
	Sant Pere de Ribes
	Sitges
	Viladecans
	Vilanova i la Geltrú
Cornellà de Llobregat	Avinyonet del Penedès
	Castellví de la Marca
	Castellví de Rosanes
	Cervelló
	Collbató
	Corbera de Llobregat
	Cornellà de Llobregat
	el Papiol
	el Pla del Penedès
	Gelida
	la Granada
	la Llagosta
	la Palma de Cervelló
	les Cabanyes
	Martorell
	Mediona
	Molins de Rei
	Olèrdola
	Olesa de Bonesvalls
	Pacs del Penedès
	Pallejà
	Pontons
	Puigdàlber
	Sant Andreu de la Barca
	Sant Boi de Llobregat
	Sant Climent de Llobregat
	Sant Cugat Sesgarrigues
	Sant Esteve Sesrovires
	Sant Llorenç d'Hortons
	Sant Martí Sarroca
	Sant Pere de Riudebitlles
	Sant Quintí de Mediona
	Sant Sadurní d'Anoia
	Sant Vicenç dels Horts
	Santa Coloma de Cervelló
	Santa Fe del Penedès
	Santa Margarida i els Monjos
	Subirats
	Torrelavit
	Torrelles de Foix
	Torrelles de Llobregat
	Vallirana
	Vilafranca del Penedès
	Vilobí del Penedès
Esplugues de Llobregat	Esplugues de Llobregat
	Sant Feliu de Llobregat
	Sant Joan Despí
	Sant Just Desvern

Taula 4.1 Agrupació de municipis en zones externa.
Font: PMU

La projecció de la matriu de transport públic de l'any 2006 a l'any 2010, s'ha realitzat utilitzant les dades incorporades a l'Anuari Estadístic de la Ciutat de L'Hospitalet l'any 2010, seguint les següents hipòtesis:

- La projecció per a la demanda de viatgers d'autobús, s'estima a partir de l'evolució de viatgers anuals de les línies d'autobús, amb el creixement anual acumulat entre l'any 2006 i 2010, equivalent a un 2,2%.

- La projecció de la demanda de viatgers ferroviaris, s'estima igualment amb l'evolució dels viatgers anuals sumant els 4 modes inclosos, amb un creixement anual acumulat entre l'any 2006 i 2010, equivalent a un 0,3%. S'ha seguit el següent procediment per projectar la demanda de viatgers de cada un dels 4 modes ferroviaris:
    - Metro: A partir de la sèrie de dades anual del total de viatgers entre l'any 2006 i 2010 (suma de la línia 1 i línia 5).
    - Trambaix: A partir de la sèrie de dades anual del total de viatgers de l'estació Can Rigalt entre l'any 2006 i 2010.
    - FGC: A partir de la sèrie de dades anual del total de viatgers de les estacions dins del terme municipal de L'Hospitalet (Ildefons Cerdà, Europa / Fira, el Gornal, Sant Josep i L'Hospitalet) entre els anys 2006 i 2010.
    - Rodalies: A partir de la sèrie de dades diàries del total de viatgers de les estacions dins del terme municipal de L'Hospitalet de Ilobregat (L'Hospitalet i Bellvitge) per als anys 2005, 2006, 2008 i 2009. Inicialment amb una regressió lineal de les dades s'estimen els viatgers diaris per a l'any 2010 i després s'estimen els viatgers anuals amb una ràtio de 365 dies a l'any.

Amb el procediment anteriorment descrit s'estima la següent matriu de viatgers diaris per a la demanda de transport públic l'any 2010.

D'un total de 340.714 viatgers diaris, 21% és demanda d'autobús i el restant 79% demanda ferroviària. Només el 16% són viatges amb origen i destinació dins del terme municipal de L'Hospitalet, sent una major proporció d'aquests per a la demanda d'autobús.

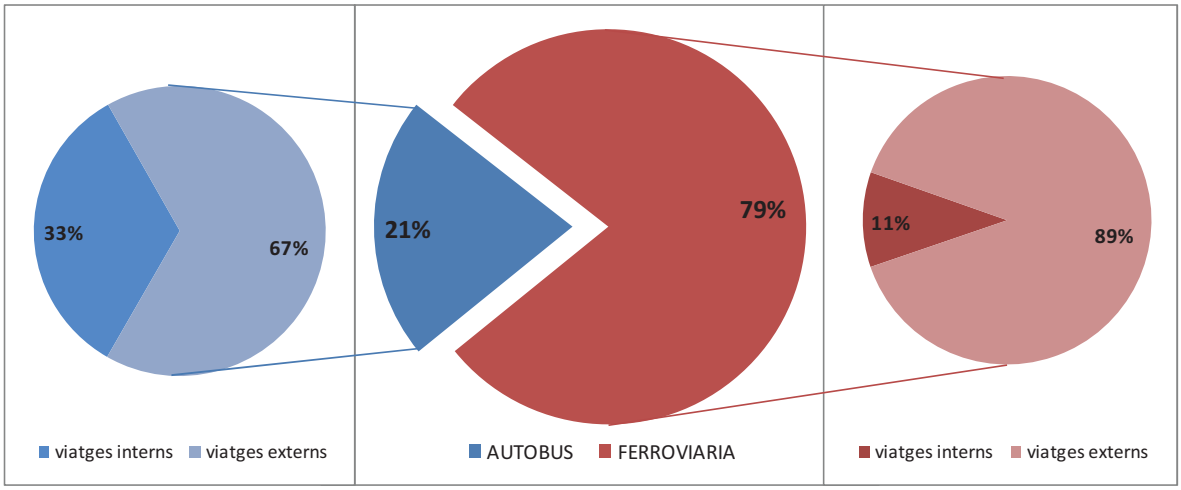


Fig. 4.20 Repartiment de transport públic.

Font: PMU

La zona externa que té un major nombre de viatgers amb L'Hospitalet és Barcelona, sent el municipi de Barcelona el que més viatges presenta amb origen o destinació a L'Hospitalet, equivalent al 60% dels viatges totals i el 70% dels viatges externs.

A continuació es presenta la matriu per barris i zones externes. És important destacar que aquest total no inclou els viatges que es realitzen dins de les zones internes a L'Hospitalet.

Zona Externa / Barris	Barcelona	el Prat de Llobregat	Cornellà de Llobregat	Esplugues de Llobregat	Bellvitge	Can Serra	Centro	Collblanc	El Gornal	La Florida	La Torrassa	Les Planes	Pubilla Casas	San Feliu	St. Josep	Sta. Eulalia	**Total**
Barcelona					10.449	3.711	16.897	15.174	4.612	22.730	16.301	5.197	8.276	2.602	2.444	5.099	113.492
el Prat de Llobregat					630	134	1.485	456	1.344	494	235	168	257	84	147	670	6.104
Cornellà de Llobregat					1.769	700	4.659	1.797	753	2.684	890	675	1.590	383	646	1.526	18.072
Esplugues de Llobregat					443	142	1.834	497	93	1.219	306	138	641	173	172	329	5.987
Bellvitge	10.500	634	1.753	455	264	527	1.877	238	280	998	815	548	145	87	104	388	19.613
Can Serra	3.744	136	692	143	531	-	576	151	51	304	393	70	150	8	55	70	7.074
Centro	17.043	1.499	4.731	1.859	1.893	585	1.377	646	386	1.611	1.737	701	764	228	284	1.984	37.328
Collblanc	15.148	466	1.796	506	236	150	644	100	183	1.213	241	293	815	244	227	396	22.658
El Gornal	4.625	1.353	747	93	280	51	380	184	28	166	193	51	116	21	99	486	8.873
La Florida	22.679	504	2.668	1.232	996	303	1.599	1.211	165	317	690	338	276	254	65	456	33.753
La Torrassa	16.319	241	877	313	813	390	1.727	242	192	691	40	389	234	50	212	162	22.892
Les Planes	5.223	171	661	142	549	70	697	294	52	340	390	-	21	45	102	102	8.859
Pubilla Casas	8.247	259	1.594	647	144	149	764	813	116	276	233	21	72	228	25	205	13.793
San Feliu	2.594	84	382	174	87	8	227	243	21	253	50	45	228	-	19	42	4.457
St. Josep	2.467	148	642	173	108	56	283	227	99	66	213	103	25	19	50	413	5.092
Sta. Eulalia	5.202	676	1.517	331	390	72	1.965	397	487	459	164	104	206	42	413	242	12.667
Total	113.791	6.171	18.060	6.068	19.582	7.048	36.991	22.670	8.862	33.821	22.891	8.841	13.816	4.468	5.064	12.570	**340.714**

Taula 4.2. Matriu de demanda diària de viatgers en transport públic per l'any 2010.
Font: PMU

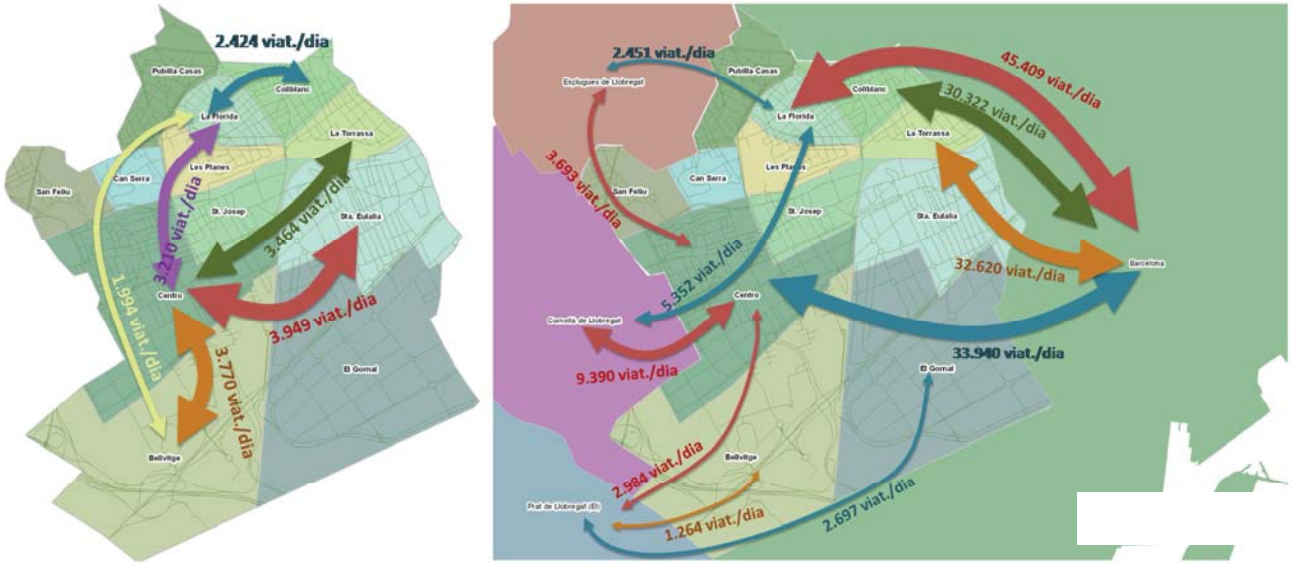


Fig. 4.21 Principals relacions Origen-Destinació.
Font: PMU

4.4.1. Demanda a la Xarxa d'autobusos

La matriu de demanda per a la xarxa d'autobusos l'any 2010 s'estima en 72.899 viatgers diaris.

Zona Externa / Barris	Barcelona	el Prat de Llobregat	Cornellà de Llobregat	Esplugues de Llobregat	Bellvitge	Can Serra	Centro	Collblanc	El Gornal	La Florida	La Torrassa	Les Planes	Pubilla Casas	San Feliu	St. Josep	Sta. Eulalia	**Total**
Barcelona					804	261	1.644	1.617	671	763	1.082	298	658	185	616	1.994	10.593
el Prat de Llobregat					574	114	1.126	146	431	229	131	119	151	68	134	628	3.851
Cornellà de Llobregat					1.060	405	1.250	465	348	639	333	317	560	214	351	832	6.774
Esplugues de Llobregat					208	94	723	272	90	329	197	77	421	125	166	321	3.023
Bellvitge	806	574	1.060	208	74	74	495	114	265	113	53	27	82	85	68	348	4.446
Can Serra	261	114	405	94	74	-	176	82	15	127	10	41	89	-	51	16	1.555
Centro	1.649	1.126	1.250	723	495	176	960	508	170	571	719	86	711	204	194	1.341	10.883
Collblanc	1.629	146	465	272	114	82	508	100	157	155	151	244	103	41	221	391	4.779
El Gornal	671	431	348	90	265	15	170	157	28	131	171	32	114	21	32	365	3.041
La Florida	763	229	639	329	113	127	571	155	131	110	166	200	68	21	54	400	4.076
La Torrassa	1.082	131	333	197	53	10	719	151	171	166	40	-	169	30	202	126	3.580
Les Planes	298	119	317	77	27	41	86	244	32	200	-	-	9	23	93	47	1.613
Pubilla Casas	658	151	560	421	82	89	711	103	114	68	169	9	72	11	23	191	3.432
San Feliu	185	68	214	125	85	-	204	41	21	21	30	23	11	-	19	37	1.084
St. Josep	616	134	353	166	68	51	194	221	32	54	202	93	23	19	50	307	2.583
Sta. Eulalia	1.994	628	832	321	348	16	1.341	391	365	400	126	47	191	37	307	242	7.586
Total	10.612	3.851	6.776	3.023	4.444	1.555	10.878	4.767	3.041	4.076	3.580	1.613	3.432	1.084	2.581	7.586	**72.899**

Taula 4.3 Matriu de demanda diària de viatgers en autobús per l'any 2010.
Font: PMU

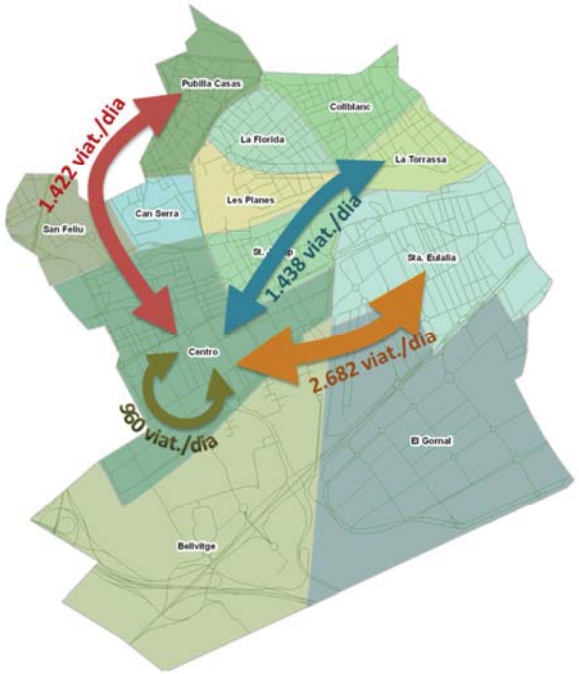


Fig. 4.22 Principals relacions Origen-Destinació.
Font: PMU

La principal zona amb major nombre de viatgers dins del terme municipal de L'Hospitalet, és el barri Centre. Que té les seves principals relacions origen-destinació amb el mateix i amb els barris, La Torrassa, Pubilla Cases i Sta. Eulàlia.

Els barris que tenen un major nombre de viatges amb origen-destinació a les zones externes són Centre, Bellvitge i Santa Eulàlia, sent Barcelona la zona exterior que té un major nombre de viatgers.

Igualment és el barri centre el que presenta un major flux de viatgers en autobús amb origen i destinació a les quatre zones exteriors.

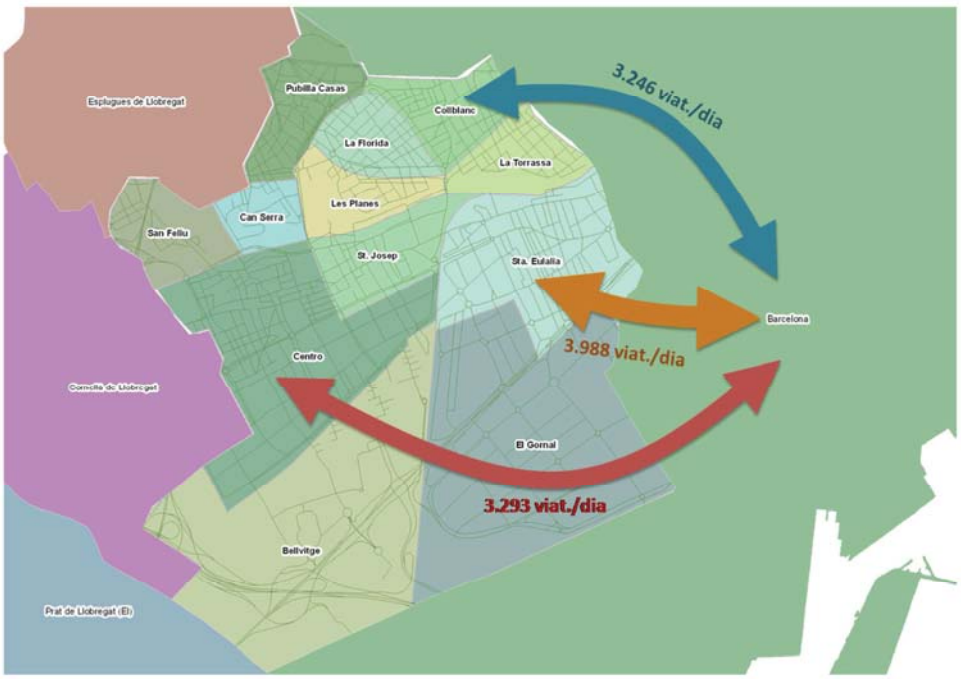


Fig. 4.23 Principals relacions Origen-Destinació zona externa Barcelona.
Font: PMU

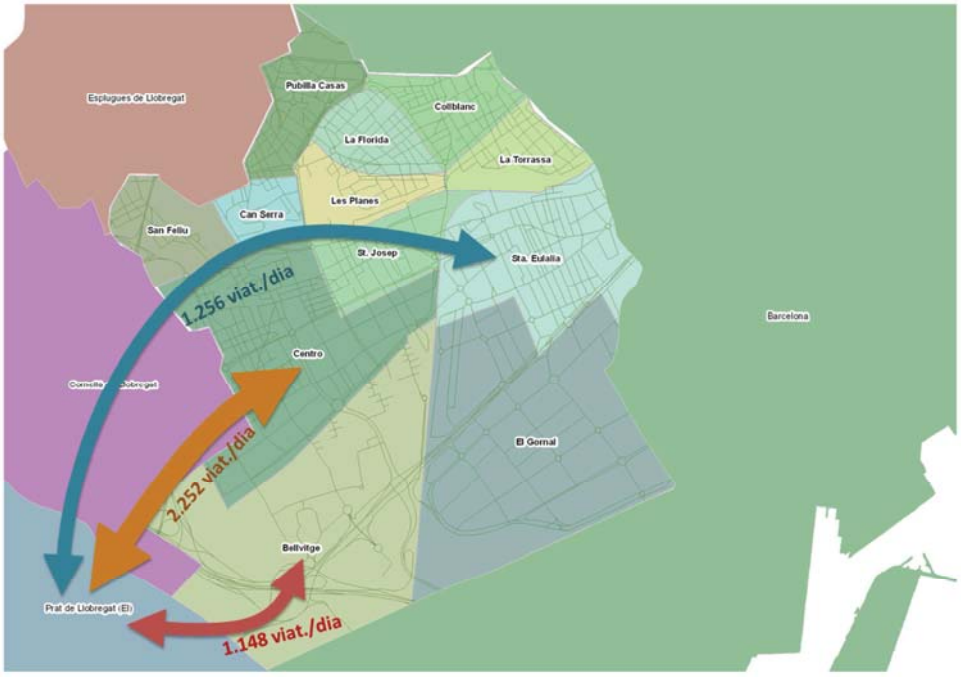


Fig. 4.24 Principals relacions Origen-Destinació zona externa Prat de Llobregat.
Font: PMU

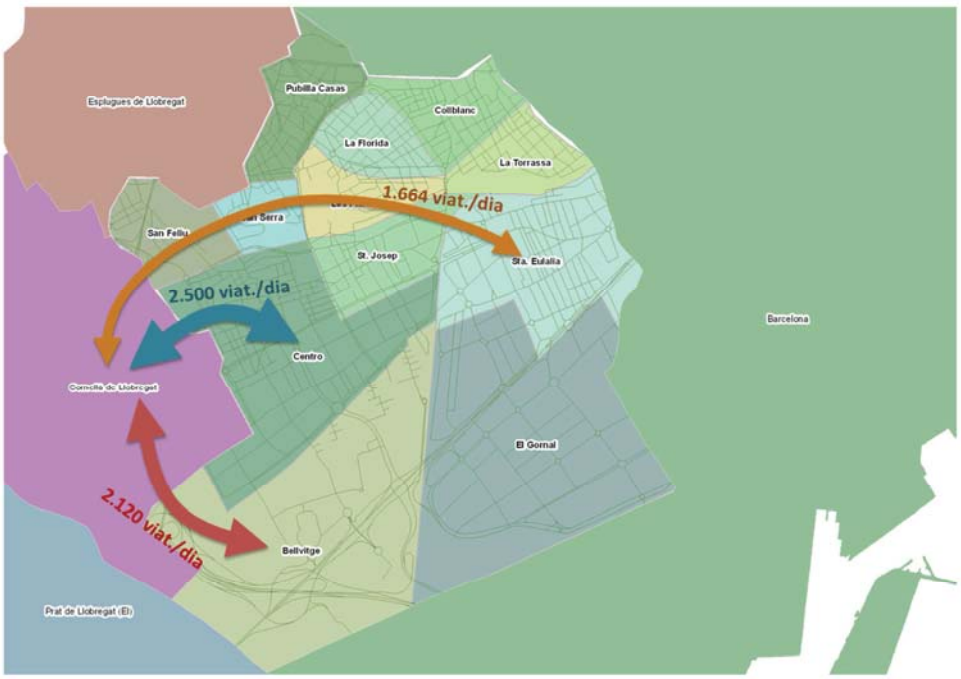


Fig. 4.25 Principals relacions Origen-Destinació zona externa Cornellà de Llobregat.
Font: PMU

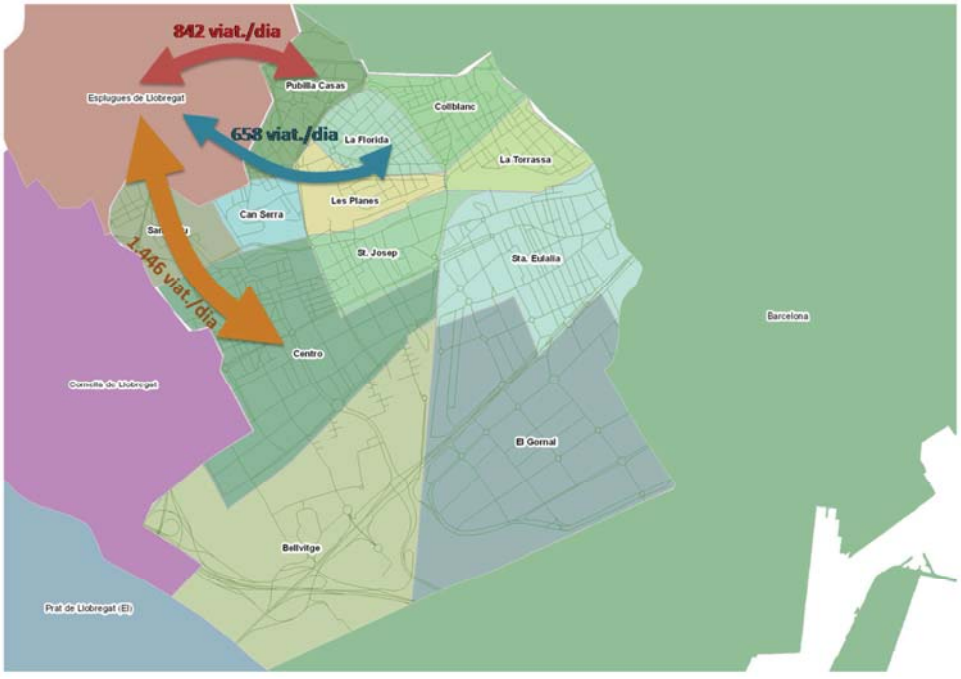


Fig. 4.26. Principals relacions Origen-Destinació zona externa Esplugues de Llobregat.
Font: PMU

A continuació es presenta el diagrama de càrregues per a la demanda diària de la xarxa d'autobús.

El viari amb un major flux de viatgers coincideix amb el recorregut de les línies que presenten la major demanda diària.

El recorregut que creua el municipi de nord a sud, per les avingudes d'Isabel la Catòlica i Fabregada, així com el recorregut pels carrers Riera Castra, Mas, Rosalia de Castro, en direcció cap al barri centre, són eixos amb les demandes més altes.

D'aquesta manera s'expliquen els fluxos de demanda d'autobús més importants, del centre amb el barri Pubilla Casas, així com també amb Barcelona.

Igualment l'avinguda de la Granvia de L'Hospitalet presenta un flux de viatgers alts, però això es deu al fet que un nombre important del total de línies que té parades a L'Hospitalet, utilitza aquest viari, sent la majoria de demanda de viatgers de pas.

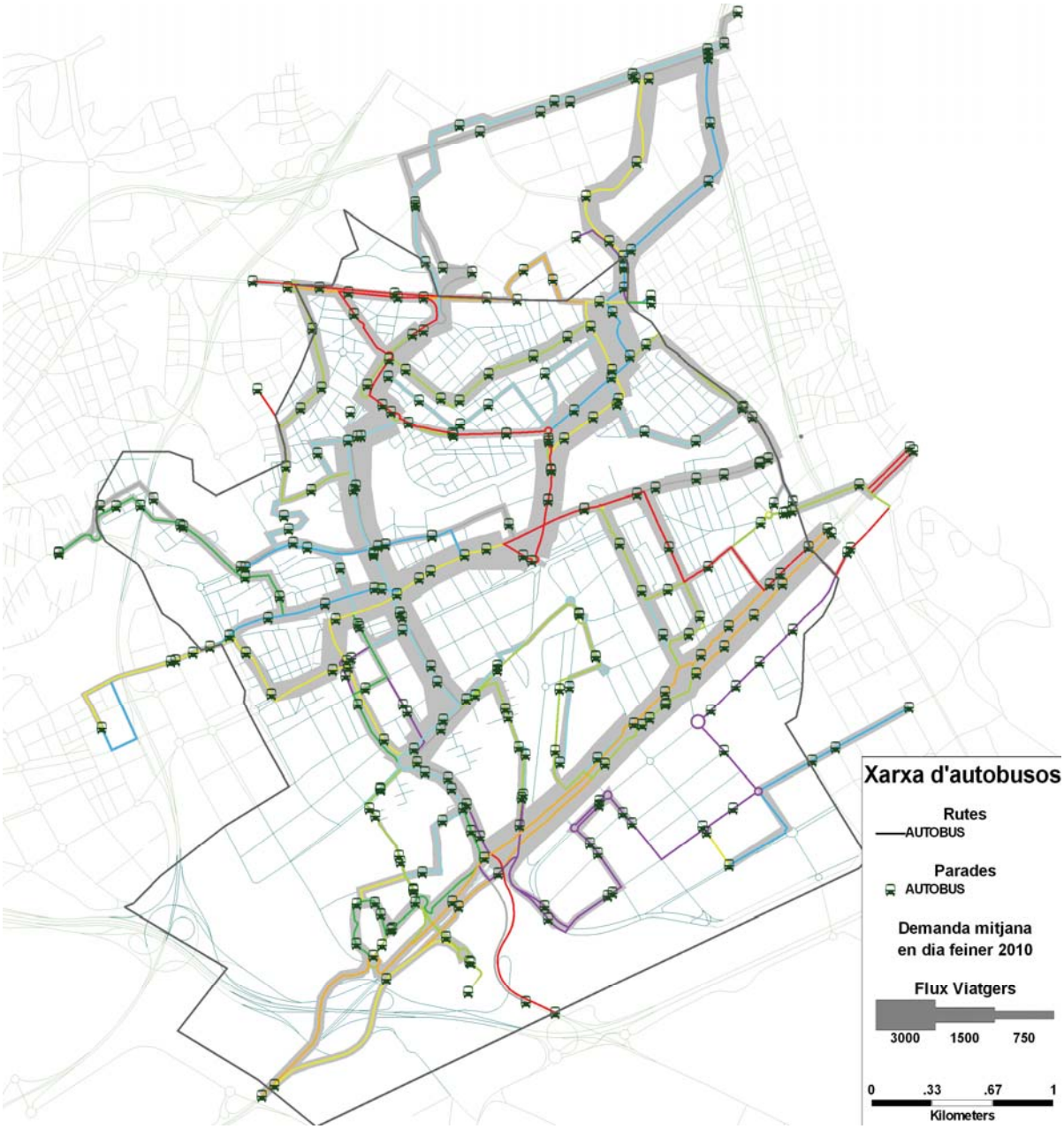


Fig. 4.27 Diagrames de càrrega de la xarxa d'autobusos.
Font: PMU

4.4.1.1. Xarxa d'AMB

En la taula i gràfic següents es representen les **dades de l'evolució de la demanda dels autobusos urbans** de L'Hospitalet, les línies circulars LH1 i LH2, pertanyents a l'AMB:

Autobusos urbans	Evolució del nombre de viatgers per línies		
	LH1	LH2	Total
2001	632.041	703.335	**1.335.376**
2002	609.696	829.028	**1.438.724**
2003	573.844	763.022	**1.336.866**
2004	633.083	782.380	**1.415.463**
2005	706.268	847.039	**1.553.307**
2006	819.993	925.604	**1.745.597**
2007	863.589	940.239	**1.803.828**
2008	807.469	919.094	**1.726.563**
2009	801.716	950.070	**1.751.786**
2010	853.849	987.538	**1.841.387**
2011	883.010	1.016.568	**1.899.578**
2012	880.086	1.000.543	**1.880.629**

Taula 4.4 Evolució de la demanda de les línies LH1 i LH2 en els últims vuit anys.
Font: Anuari estadístic 2012 de L'Hospitalet de Llobregat

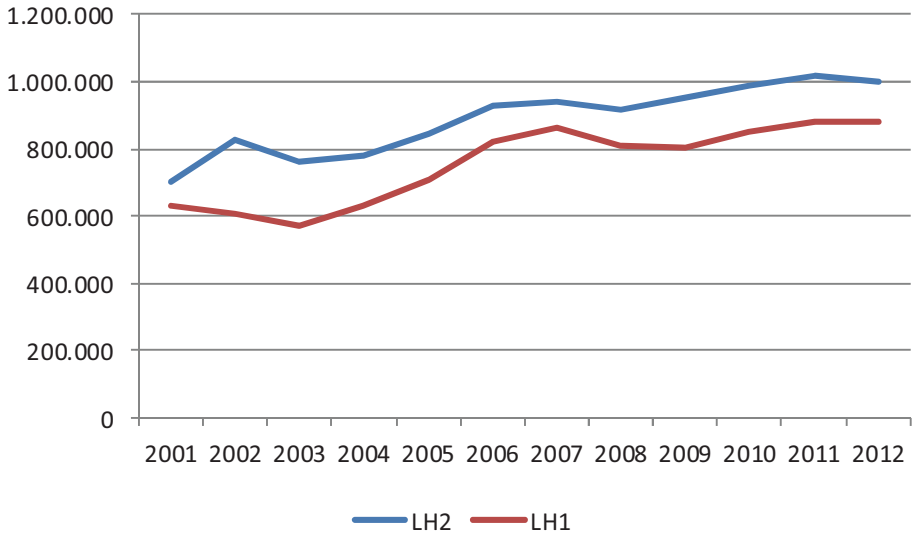


Fig. 4.28 Evolució de la demanda de les línies LH1 i LH2 en els últims vuit anys.
Font: Anuari estadístic 2012 de L'Hospitalet de Llobregat

Com es pot comprovar des de l'any 2001 l'evolució global de la demanda per a les línies LH1 i LH2 ha sigut ascendent, augmentant en més de 200.000 passatgers per línia, encara que als anys 2003 i 2008 es varen produir descens significatius en la demanda amb respecte l'any anterior. A partir de 2008 es produeixen creixements en la demanda, tornant-se a estancar l'any 2012

Continuant amb les línies de l'AMB, en la taula i gràfics següents, es mostren les xifres de **l'evolució de la demanda d'una part dels autobusos interurbans** que tenen parades localitzades en l'àmbit d'estudi:

Autobusos interurbans	Evolució del nombre de viatgers per línies				
	L10	L12	L14	L16	Total
2001	1.441.687	1.288.072	-	-	**2.729.759**
2002	1.716.374	1.529.977	-	-	**3.246.351**
2003	1.705.974	1.765.513	712.283	360.057	**4.543.827**
2004	1.812.967	2.042.372	1.143.355	630.793	**5.629.487**
2005	1.798.790	2.223.056	1.319.437	660.214	**6.001.497**
2006	1.817.701	2.381.217	1.483.918	665.287	**6.348.123**
2007	1.710.489	2.607.886	1.714.091	749.487	**6.781.953**
2008	1.669.334	2.775.091	1.883.960	852.964	**7.181.349**
2009	1.471.556	2.685.007	1.847.671	835.773	**6.840.007**
2010	1.465.689	2.716.635	1.939.077	866.676	**6.988.077**
2011	1.501.930	3.129.167	2.185.980	879.886	**7.696.963**
2012	1.486.267	3.110.780	2.260.438	853.215	**7.710.700**

Taula 4.5 Evolució de la demanda de les línies L10, L12, L14 i H2 en els últims onze anys.
Font: AMB

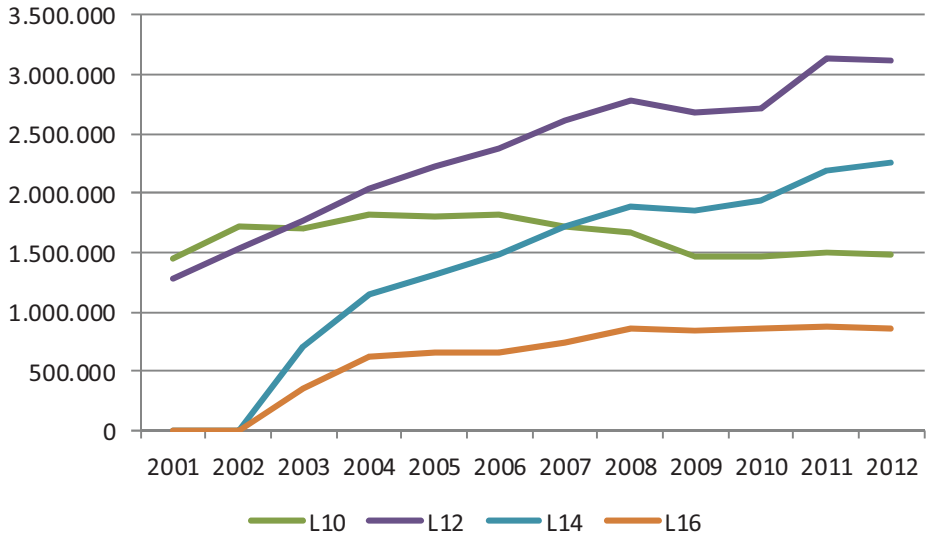


Fig. 4.29 Evolució de la demanda de les línies L10, L12, L14 i H2 en els últims onze anys.
Font: AMB

A partir del gràfic anterior es comprova la tendència a l'alça de la demanda d'aquestes línies excepte per a la línia L10 que per a l'any 2012 presenta la mateixa demanda que en 2001 després d'haver experimentat un lleu increment en els primers anys del període.

Destaca el creixement experimentat per la L12 l'any 2011, que es va suavitzar l'any 2012.

En la taula següent es presenten algunes variables que ens donen una visió acurada de la situació actual del sistema de transport com per exemple la *demanda mitjana en dia feiner*, *velocitat comercial*, *índex de satisfacció, índex de puntualitat i índex de qualitat dels autobusos* per a l'any 2010.

Línia	Demanda mitjana en dia feiner	Velocitat comercial (km/h)	Índex Satisfacció (2010)	Índex de Puntualitat (2010)	Índex de Qualitat dels Autobusos (2010)
LH1	3.035	13,3	70,32	63,02	96,28
LH2	3.334	14,2	75,43	66,54	96,67
CJ	1.182	12,7	78,85	79,02	97,09
L10	5.341	16,7	74,38	68,19	95,48
L12	9.838	12,6	71,46	84,09	96,26
L14	7.262	14,2	72,92	86,25	96,33
L16	2.915	13,6	69,59	82,26	95,43
L52	3.261	14,1	76,69	71,86	96,90
L70	3.909	18,9	71,63	73,66	96,36
L72	4.458	20,8	70,84	73,60	97,38
L80	1.814	24,4	69,84	69,27	95,49
L81	4.281	22,0	72,64	70,28	95,49
L82	3.840	16,5	69,14	68,91	97,10
L85	4.774	15,6	68,52	63,60	97,10
L86	3.645	20,2	71,49	70,49	95,24
L87	1.665	23,2	70,34	64,26	95,24
L94	2.436	27,1	69,32	64,02	96,78
L95	5.920	25,1	69,01	60,48	97,90
N2	1.288	16,5	72,89	87,64	97,47
N3	960	19,0	75,02	86,95	97,24
N13	541	17,9	74,16	71,79	96,73
N14	713	21,2	73,05	98,68	96,32
N15	442	17,9	71,85	74,17	97,19
N16	512	24,8	75,27	84,47	96,41
N17	832	22,4	76,34	79,51	97,31

Taula 4.6 Variables indicatives del transport públic.
Font: AMB

Com es pot comprovar, la **demanda mitjana en dia feiner** és molt variable depenent de la línia en qüestió.

La línia de major demanda diària és la línia L12 amb 8.938 viatgers, seguida per les línies L14, L10 i L95.

Com cap d'esperar, les línies de menor demanda són les nocturnes, juntament amb la línia CJ, amb 1.182 viatgers, que té un recorregut curt.

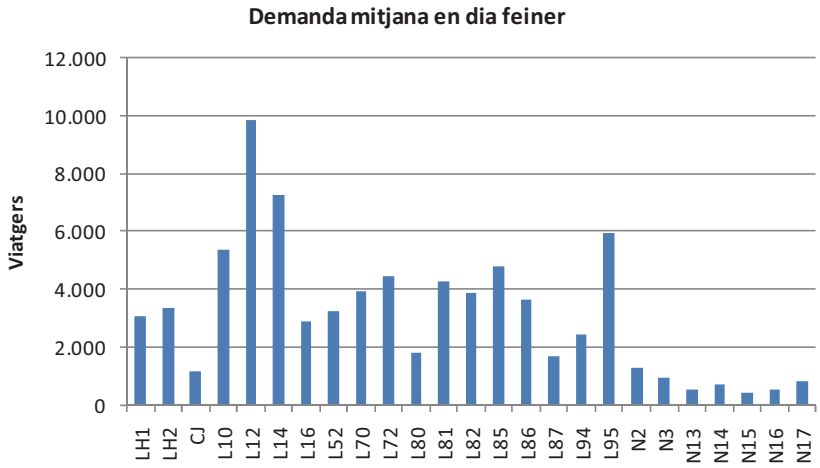


Fig. 4.30 Demanda mitjana en dia feiner. Autobús AMB.
Font: AMB

Pel que fa a la **qualitat del servei** de les línies, s'han obtingut dades de l'índex de satisfacció (ISC), índex de qualitat dels autobusos (IQA) i l'índex de puntualitat. La valoració mitjana obtinguda es troba a l'entorn de 72 per a l'índex de satisfacció, a l'entorn de 74 per a l'índex de puntualitat i a l'entorn de 96,5 per a l'índex de qualitat dels autobusos, tots dos sobre 100.

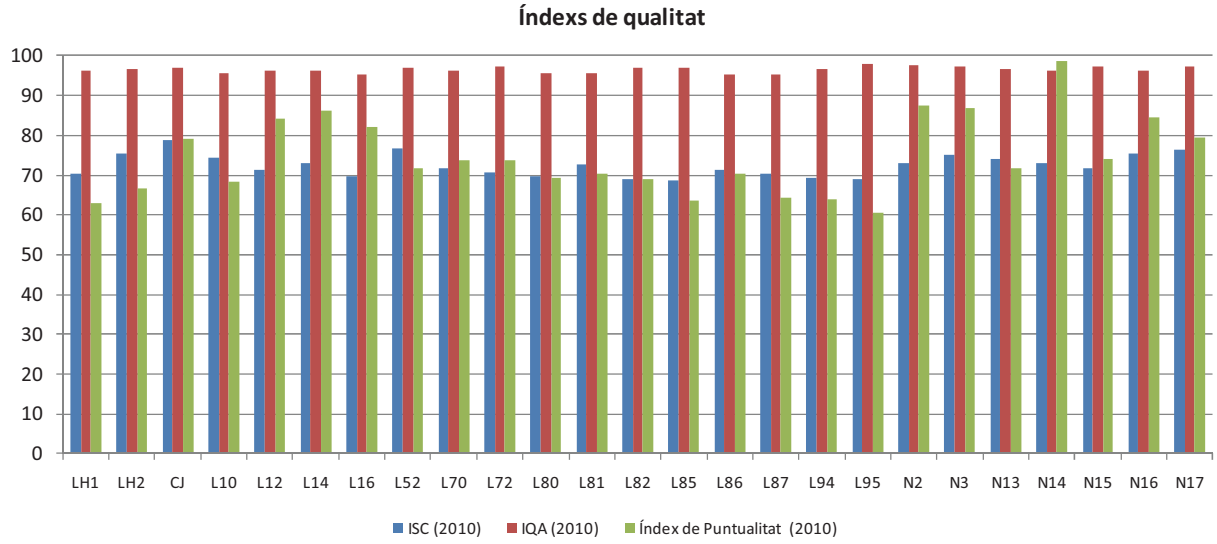


Fig. 4.31 Índex de qualitat 2010. Autobús AMB.
Font: AMB

No s'ha observat una correlació clara entre tots dos índexs, ja que determinades línies amb alts índexs de puntualitat presenten menors índexs de satisfacció en comparació d'altres línies de menor puntualitat.

4.4.1.2. Xarxa de TMB

Com es pot observar, l'oferta d'autobusos de TMB en l'àmbit d'estudi se centra en l'eix de la Granvia de L'Hospitalet, penetrant poc en la trama urbana de L'Hospitalet.

Les dades de **demanda** dels autobusos pertanyents a TMB, s'ha obtingut a nivell de línia per a un **dia tipus laborable** de febrer de 2011.

Demanda diària per línia	
LÍNIES	**V/D FEBRER 2011**
15	19.128
46	3.460
54	11.707
57	9.353
65	7.125
72	14.055
79	2.530
110	1.377
157	9.256
158	351

Taula 4.7 Demanda diària per línia. Autobús TMB.
Font: TMB

La línia que presenta major demanda és la línia 15, encara que és la que menor penetració té en l'àmbit d'estudi. En general, les dades de demanda de la línia no es poden usar com referència per a valorar la demanda generada o atreta per L'Hospitalet. Aquesta valoració s'ha de realitzar mitjançant l'estudi de detall de pujats i baixats en l'àmbit d'estudi.

Quant al comportament horari de les línies, es mostren les dades per a un dia laborable tipus de 2011:

Perfil horari feiners										
Hora	**Línia**									
	15	**46**	**54**	**57**	**65**	**72**	**79**	**110**	**157**	**158**
6-7	719	127	153	386	255	687	178	158	353	44
7-8	942	153	629	395	445	1.122	232	229	420	49
8-9	1.805	176	1.142	611	550	1.513	230	158	634	48
9-10	1.297	191	795	551	450	939	136	46	640	38
10-11	1.096	190	681	575	405	571	117	47	531	12
11-12	1.144	219	706	693	412	627	121	34	547	14
12-13	1.136	221	688	640	421	699	128	38	655	21
13-14	1.287	228	779	652	436	955	149	54	655	32
14-15	1.184	256	747	609	471	1.098	160	53	583	16
15-16	1.214	212	783	583	441	959	162	36	593	12
16-17	1.350	203	817	608	463	870	152	50	596	13
17-18	1.570	212	1.003	766	533	1.090	208	134	708	16
18-19	1.438	201	853	619	489	980	214	141	665	10
19-20	1.354	165	827	583	390	811	130	46	579	7
20-21	1.101	146	637	434	311	679	97	33	467	11
21-22	531	146	325	243	245	336	80	13	305	5
22-FIN	305	339	142	369	388	119	63	107	275	4

Taula 4.8 Perfil horari feiners (dilluns a dijous). Autobús TMB.
Font: TMB

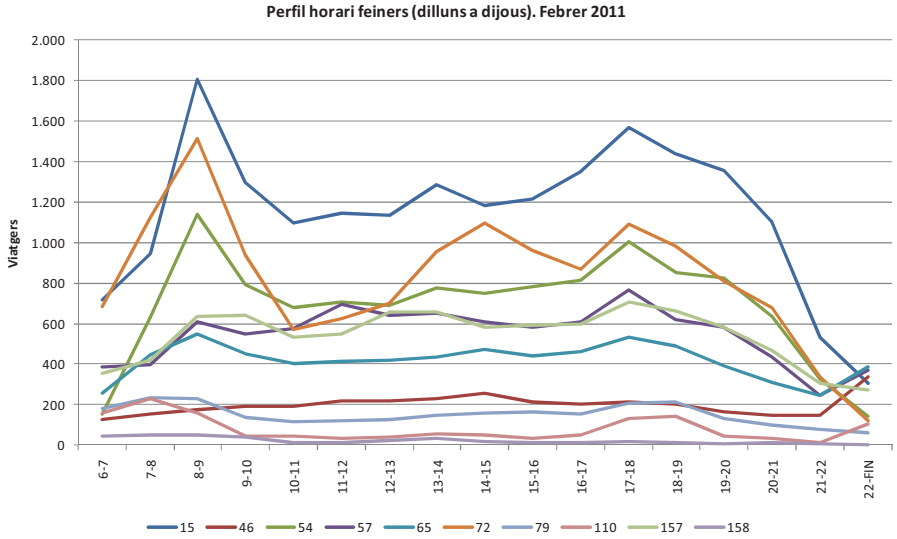


Fig. 4.32 Perfil horari feiners (dilluns a dijous) (1/2). Autobús TMB.
Font: TMB

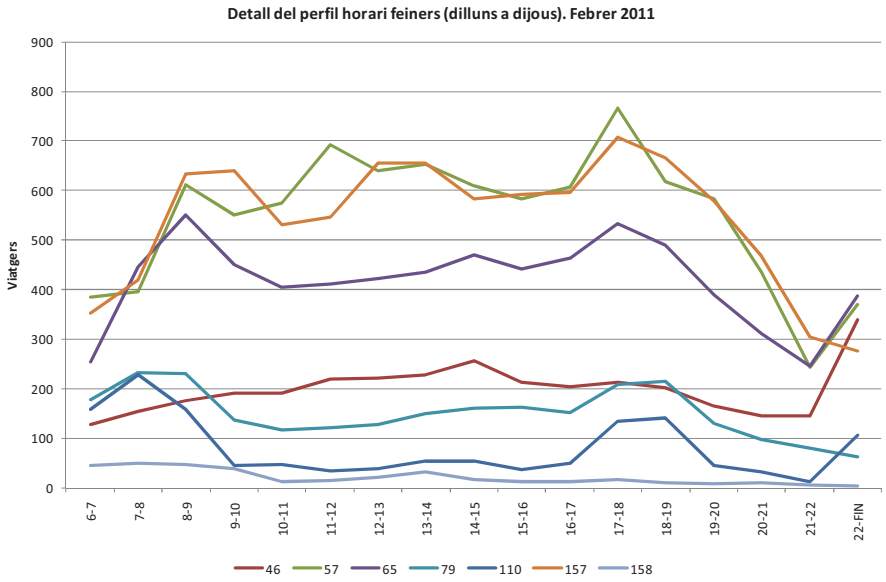


Fig. 4.33 Perfil horari feiners (dilluns a dijous) (2/2). Autobús TMB.
Font: TMB

En general, el comportament al llarg del dia de les línies mostra tres hores punta: matí, migdia i tarda. Per a cadascuna d'elles el pes d'aquestes hores punta varia.

La línia 15, presenta l'esquema clàssic d'una hora punta del matí molt marcat i altres dues menors, destacant la de la tarda sobre la de migdia. Aquest mateix comportament ho presenten les línies 54, 65 i 72.

Les línies 157 i 57, tenen un comportament oposat a les anteriors, on l'hora punta més marcada es produeix a la tarda.

Les línies 79 i 110, presenten dues puntes similars al matí i a la tarda, sent gairebé inexistent la punta del migdia. Aquest comportament es pot deure al fet que comuniquen el centre de Barcelona i L'Hospitalet amb polígons industrials principalment.

La línia 46, comunica Barcelona amb l'Aeroport del Prat, per la qual cosa el seu comportament no mostra les variacions habituals al llarg del dia.

No s'han obtingut dades sobre índexs d'ocupació i de qualitat dels autobusos operats per TMB.

4.4.2. Demanda a la xarxa Ferroviària

La matriu de demanda per a la xarxa ferroviària d'un dia l'any 2010 s'estima en 267.815 viatgers.

Zona Externa / Barris	Barcelona	el Prat de Llobregat	Cornellà de Llobregat	Esplugues de Llobregat	Bellvitge	Can Serra	Centro	Collblanc	El Gornal	La Florida	La Torrassa	Les Planes	Pubilla Casas	San Feliu	St. Josep	Sta. Eulalia	Total
Barcelona					9.645	3.450	15.253	13.557	3.941	21.967	15.219	4.899	7.618	2.417	1.828	3.105	102.899
el Prat de Llobregat					56	20	359	310	913	265	104	49	106	16	13	42	2.253
Cornellà de Llobregat					709	295	3.409	1.332	405	2.045	557	358	1.030	169	295	694	11.298
Esplugues de Llobregat					235	48	1.111	225	3	890	109	61	220	48	6	8	2.964
Bellvitge	9.694	60	693	247	190	453	1.382	124	15	885	762	521	63	2	36	40	15.167
Can Serra	3.483	22	287	49	457	-	400	69	36	177	383	29	61	8	4	54	5.519
Centro	15.394	373	3.481	1.136	1.398	409	417	138	216	1.040	1.018	615	53	24	90	643	26.445
Collblanc	13.519	320	1.331	234	122	68	136	-	26	1.058	90	49	712	203	6	5	17.879
El Gornal	3.954	922	399	3	15	36	210	27	-	35	22	19	2	-	67	121	5.832
La Florida	21.916	275	2.029	903	883	176	1.028	1.056	34	207	524	138	208	233	11	56	29.677
La Torrassa	15.237	110	544	116	760	380	1.008	91	21	525	-	389	65	20	10	36	19.312
Les Planes	4.925	52	344	65	522	29	611	50	20	140	390	-	12	22	9	55	7.246
Pubilla Casas	7.589	108	1.034	226	62	60	53	710	2	208	64	12	-	217	2	14	10.361
San Feliu	2.409	16	168	49	2	8	23	202	-	232	20	22	217	-	-	5	3.373
St. Josep	1.851	14	289	7	40	5	89	6	67	12	11	10	2	-	-	106	2.509
Sta. Eulalia	3.208	48	685	10	42	56	624	6	122	59	38	57	15	5	106	-	5.081
Total	103.179	2.320	11.284	3.045	15.138	5.493	26.113	17.903	5.821	29.745	19.311	7.228	10.384	3.384	2.483	4.984	**267.815**

Taula 4.9 Matriu de demanda diària de viatgers en ferrocarril per l'any 2010.
Font: PMU

Els barris que tenen un major nombre de viatgers a la xarxa ferroviària són Centre i La Florida. Sent en els dos casos molt representatius els viatgers amb la zona Barcelona, arribant per al barri La Florida un 18% de viatgers del total de la xarxa ferroviària.

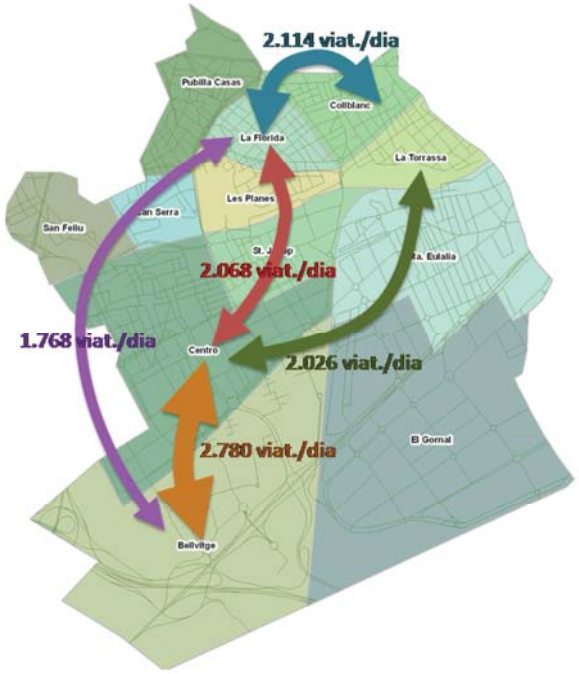


Fig. 4.34 Principals relacions Origen-Destinació.
Font: PMU

En els viatges de les zones interiors, el centre és el barri que té més relacions amb flux de viatgers significatius tant d'origen com a destinació.

Amb les zones exteriors, com es va esmentar anteriorment, és el barri La Florida el que presenta una demanda considerable amb Barcelona. Segueix tenint el centre una demanda destacable, però els barris Collblanc i La Torrassa, també compten amb demandes apreciables.

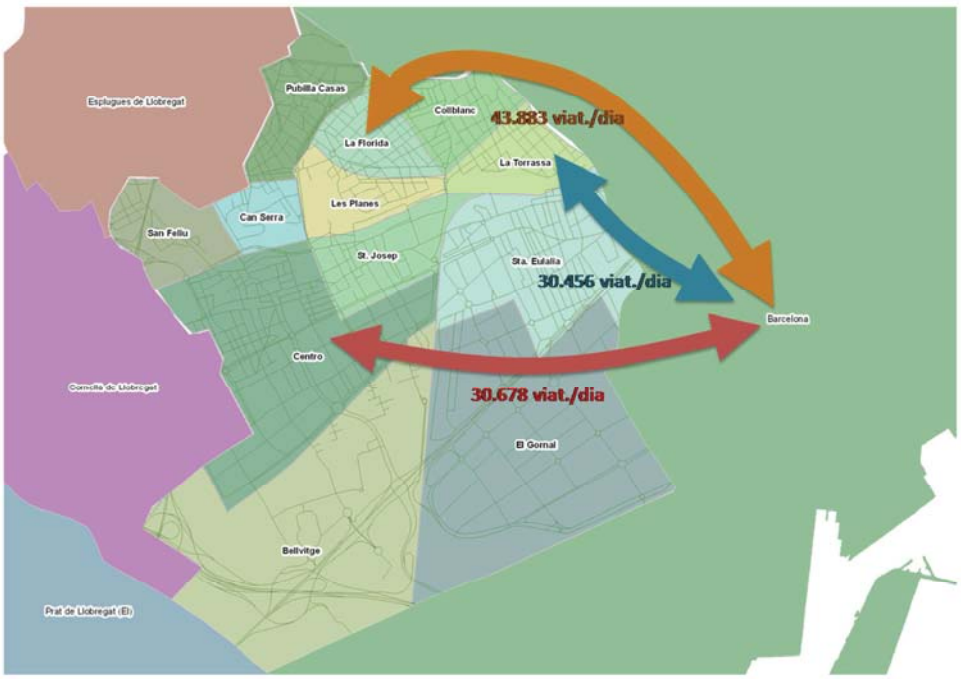


Fig. 4.35 Principals relacions Origen-Destinació zona externa Barcelona.
Font: PMU

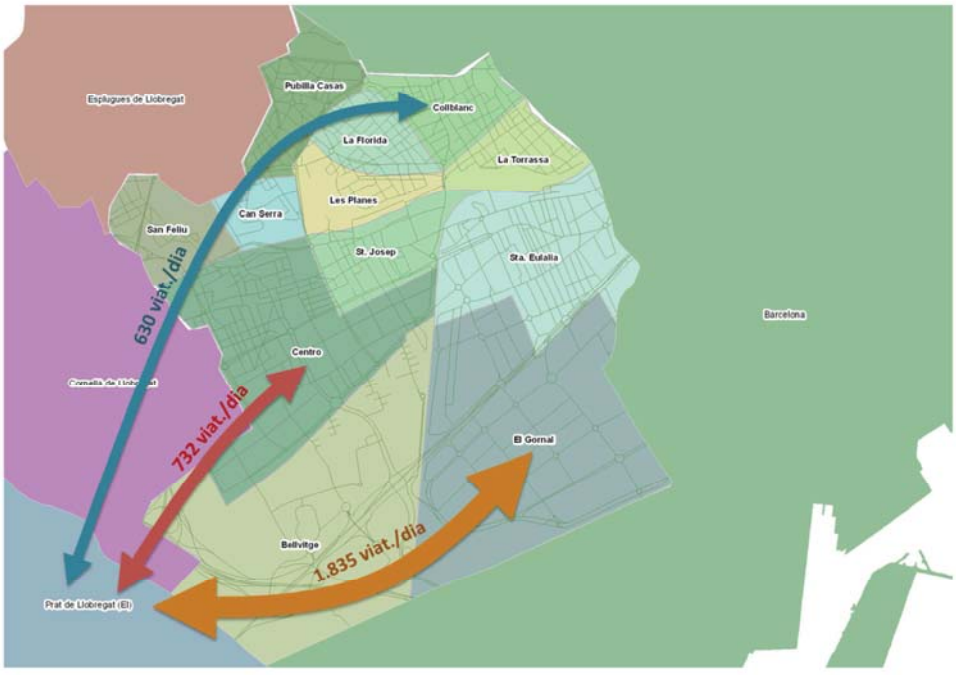


Fig. 4.36 Principals relacions Origen-Destinació zona externa Prat de Llobregat.
Font: PMU

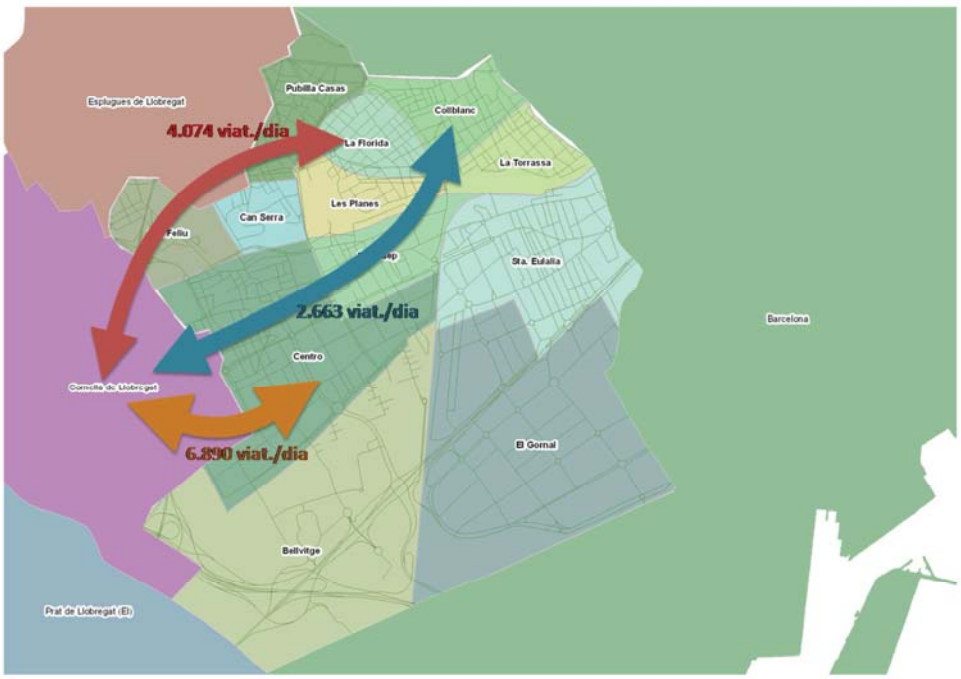


Fig. 4.37. Principals relacions Origen-Destinació zona externa Cornellà de Llobregat.
Font: PMU

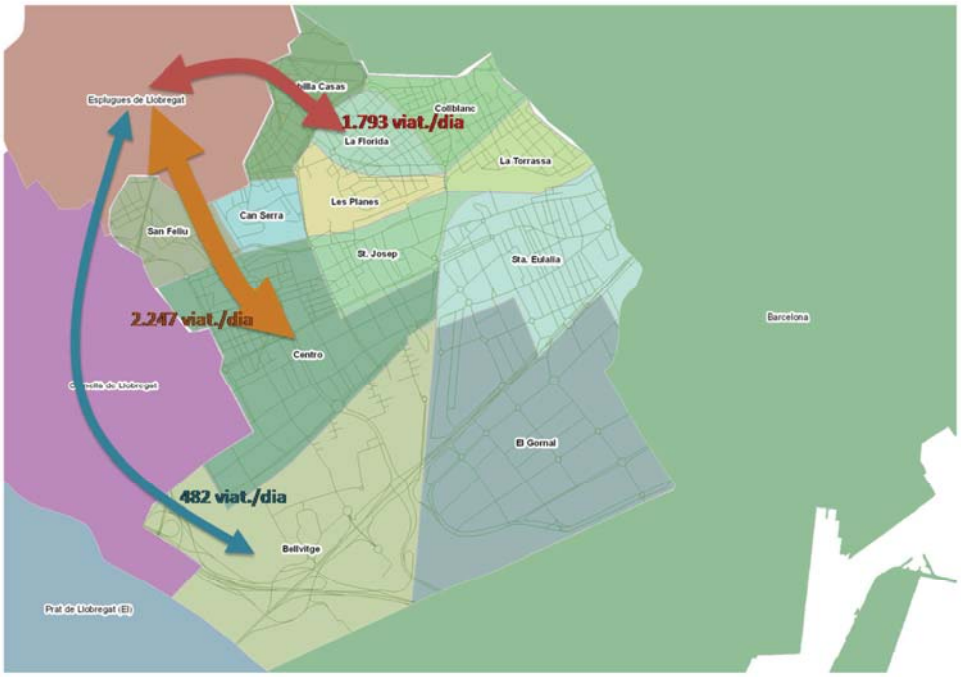


Fig. 4.38 Principals relacions Origen-Destinació zona externa Esplugues de Llobregat.
Font: PMU

A continuació es presenta el diagrama de càrrega de viatgers per la xarxa ferroviària en un dia mitjà laborable de l'any 2010.

Com es pot veure la càrrega de viatgers a la xarxa de metro és significativament més gran que la demanda de la resta de modes de la xarxa ferroviària.

Encara que en menor mesura, el següent tram més carregat és per a la xarxa de rodalies, entre les estacions Barcelona-Sants i L'Hospitalet de Llobregat.

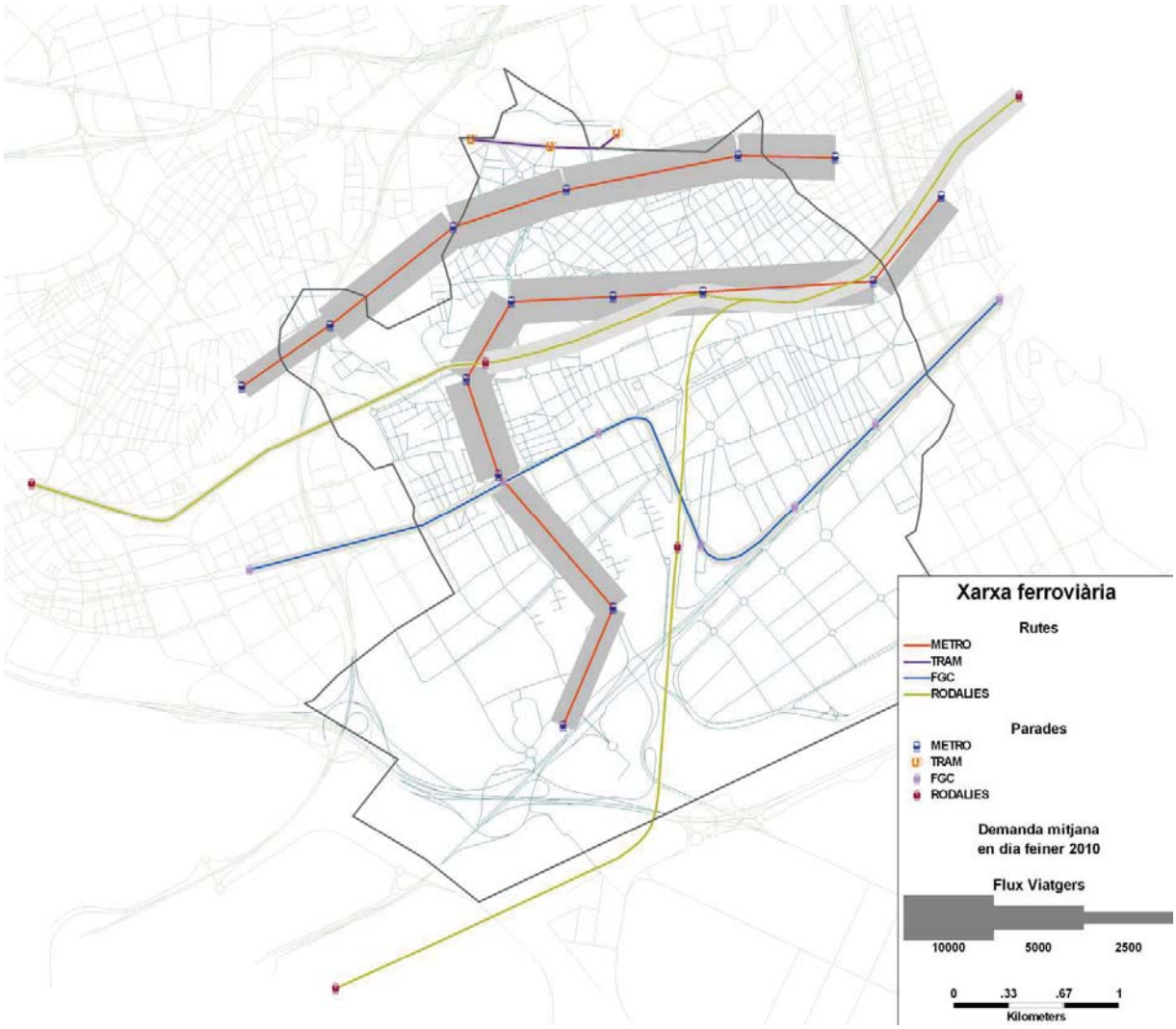


Fig. 4.39. Diagrames de càrrega de la xarxa ferroviària.
Font: PMU

4.4.2.1. Demanda en Metro

Les xifres de **demanda, dels últims sis anys, en les dues línies** que serveixen l'àmbit d'estudi, es mostren en la següent taula i gràfica:

Metro	Evolució del passatge		
	Línia 1	Línia 5	Total
2005	21.817.903	12.734.532	**34.552.435**
2006	22.352.266	12.955.617	**35.307.883**
2007	22.666.654	13.776.469	**36.443.123**
2008	22.895.722	13.734.414	**36.630.136**
2009	22.176.505	11.282.557	**33.459.062**
2010	21.572.291	13.124.428	**34.696.719**
2011	21.448.049	13.409.687	**34.857.736**
2012	19.939.580	12.880.698	**32.820.278**

Taula 4.10 Evolució de la demanda en els últims sis anys (Metro).
Font: Anuari estadístic 2012 de L'Hospitalet

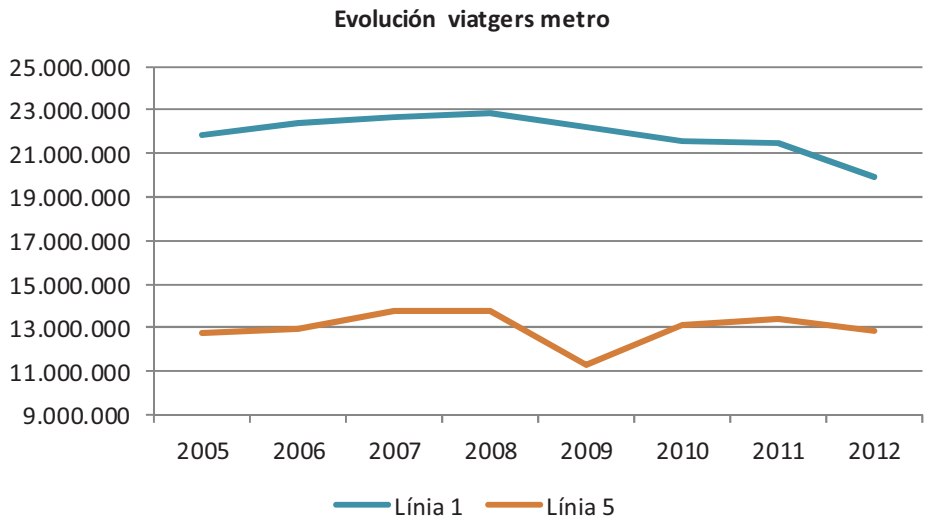


Fig. 4.40 Evolució de la demanda en els últims sis anys (Metro).
Font: Anuari estadístic 2012 de L'Hospitalet

Com es pot observar en la gràfica anterior, a part de la diferència de volum de demanda entre les línies 1 i 5, l'evolució de la demanda des de 2010 ha estat molt similar, amb tendència a un lleuger descens de viatgers.

La línia 5 presenta en 2009 un descens en la demanda, que es recupera en 2010. Aquest fet és conseqüència de les obres realitzades l'any 2009 que van obligar a la interrupció del servei en dos trams, un d'ells dins de l'àmbit d'estudi (Can Buxeres - Collblanc).

Destaca el fet que els nivells de demanda actuals són iguals o inferiors als de l'any 2005.

Per a cadascuna de les estacions de metro localitzades a L'Hospitalet, es mostra la **demanda diària** en un dia mitjà del mes de febrer de l'any 2011:

VIATGERS / DIA	
ESTACIÓ	**V/D FEBRER 2011**
HOSPITAL DE BELLVITGE	5.949
BELLVITGE	7.661
AV. CARRILET	11.767
R.J.OLIVERAS	6.746
CAN SERRA	5.105
FLORIDA	7.564
TORRASSA	9.047
STA. EULÀLIA	19.334
CAN BOIXERES	3.076
CAN VIDALET	9.317
PUBILLA CASAS	15.129
COLLBLANC	17.146

Taula 4.11 Demanda diària per estació (Metro).
Font: TMB

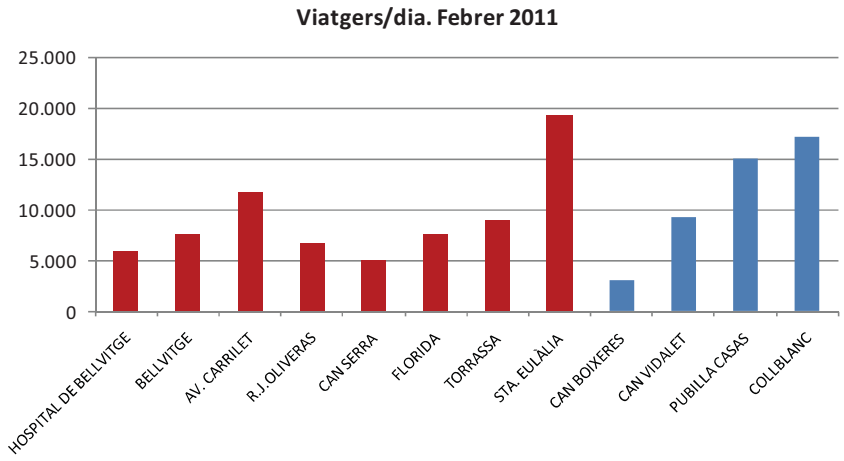


Fig. 4.41 Demanda diària per estació (Metro).
Font: TMB

Les principals estacions a nivell de demanda són Santa Eulàlia, Collblanc, Pubilla Cases i Avinguda de Carrilet. Les dues primeres es troben prop del límit municipal i la seva cobertura s'estén a Barcelona.

Quant a la **variació horària de la demanda**, s'adjunta una taula i dues gràfiques que mostren aquesta variació per a un dia laborable de 2011.

Perfil horari feiners febrer 2011 (dilluns a dijous)												
	Hospital de Bellvitge	Bellvitge	Av. Carrilet	Rbla. Just Oliveras	Can Serra	Florida	Torrassa	Santa Eulàlia	Can Buxeres	Can Vidalet	Pubilla Cases	Collblanc
5-6	20	136	108	80	162	267	287	379	53	272	369	238
6-7	37	302	296	190	215	417	469	616	107	441	677	524
7-8	93	641	987	690	540	911	1.122	1.872	331	1.151	1.724	1.595
8-9	196	767	1.286	889	660	1.003	1.138	2.280	432	1.311	1.858	1.986
9-10	250	578	775	612	442	650	734	1.518	259	846	1.210	1.219
10-11	364	372	528	404	250	387	422	1.058	130	458	694	748
11-12	425	298	510	385	250	343	386	1.035	119	395	612	760
12-13	563	309	486	352	219	307	359	978	105	371	593	794
13-14	541	445	616	374	248	337	396	1.005	137	406	706	959
14-15	575	504	773	377	291	387	495	1.259	213	481	860	1.044
15-16	476	489	797	379	318	449	555	1.407	204	574	930	1.046
16-17	368	439	684	348	282	441	495	1.105	184	528	920	999
17-18	503	669	947	397	327	401	508	1.248	227	505	934	1.168
18-19	589	603	1.094	382	224	344	473	1.107	201	461	913	1.138
19-20	474	400	777	323	215	302	389	915	139	389	773	1.012
20-21	349	281	503	278	163	225	299	680	95	341	579	856
21-22	181	187	299	161	135	152	203	424	63	239	416	463
22-23	100	82	212	82	52	81	97	212	39	87	199	232
23-24	23	34	81	48	26	55	54	110	20	49	88	148
24-F	0	2	2	6	20	3	56	9	1	10	4	11

Taula 4.12 Perfil horari feiners (Metro).
Font: TMB

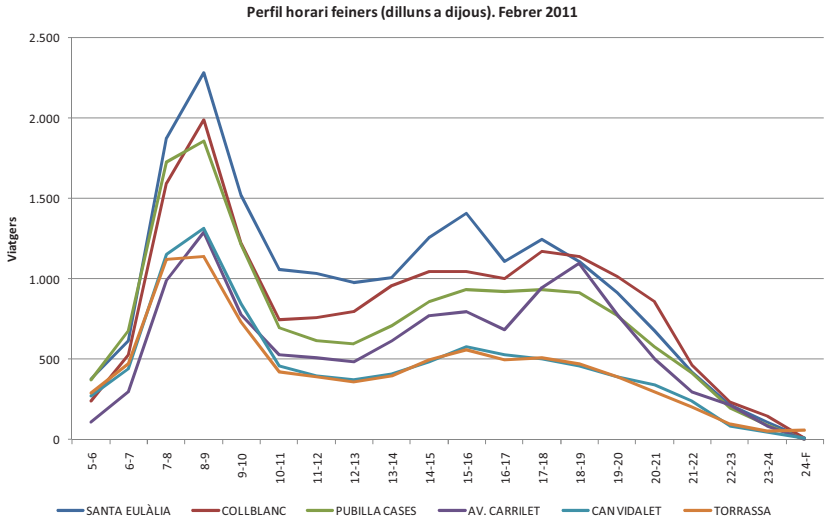


Fig. 4.42 Perfil horari feiners (1/2) (Metro).
Font: TMB

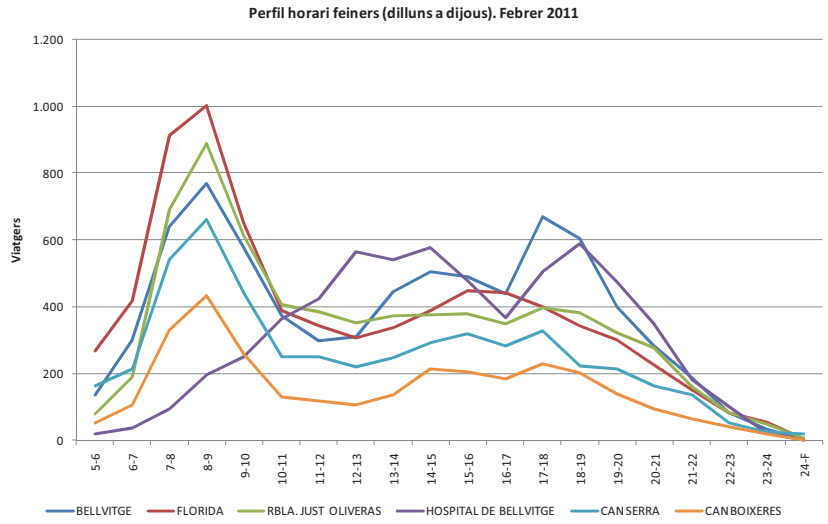


Fig. 4.43 Perfil horari feiners (2/2) (Metro).
Font: TMB

Per a major claredat, s'ha representat en dues gràfiques la variació horària de la demanda per a les estacions de l'àmbit d'estudi.

S'observa en general, l'existència d'una hora punta destacable al matí i altres dues menors: a mig dia i a la tarda. L'única estació que no manté aquest perfil és l'estació d'Hospital de Bellvitge (L1).

Aquesta estació dóna servei gairebé exclusivament a l'Hospital, per la qual cosa el comportament de la demanda no segueix els patrons habituals per les característiques peculiars d'aquest centre atractor i generador de viatges.

La resta d'estacions es comporten de manera habitual, amb variacions quant a la magnitud de les hores punta del migdia i de la tarda. Com a exemple, l'estació de Santa Eulàlia presenta una punta major a migdia que a la tarda, comportament contrari al que presenten les estacions d'Avinguda de Carrilet o Bellvitge.

L'ocupació es mostra a través de les xifres assenyalades en el resum de dades bàsiques 2011 de TMB. Aquestes xifres mostren dades globals de la xarxa de metro, sense haver-se obtingut desglossats per línia:

Ocupació	
Viatgers/cotxa-km útil	4,47
Viatgers-km (places-km/1000)	156,80
Recorregut mitjà per viatge en km	2,90

Taula 4.13. Ocupació (Metro). Font: TMB

No s'han obtingut dades sobre els índexs de qualitat.

4.4.2.2. Demanda en Trambaix

La posada en servei del Trambaix l'any 2008 va tenir una molt bona acollida per part dels usuaris, arribant a xifres de demanda superiors als 15 milions de viatgers per al total de la línia, mentre que per a la parada que es troba dintre de l'àmbit d'estudi a superat el milió de viatgers els tres anys que porta en funcionament. Com es pot comprovar en la gràfica d'**evolució de la demanda,** ha experimentat un descens tant en el total de la línia com en la parada Can Rigalt, si bé és cert que en percentatge el descens en el total de la línia ha sigut molt més acusat.

Trambaix	Evolució del passatge	Total línia
	Can Rigal (T-1, T2, T-3)	
2008	1.074.880	**15.665.985**
2009	1.112.147	**16.266.037**
2010	1.111.421	**15.835.723**
2011	1.108.296	**16.142.463**
2012	1.114.057	**16.799.612**

Taula 4.14 Evolució de la demanda en els últims tres anys (Trambaix).
Font: Anuari estadístic 2012 de L'Hospitalet

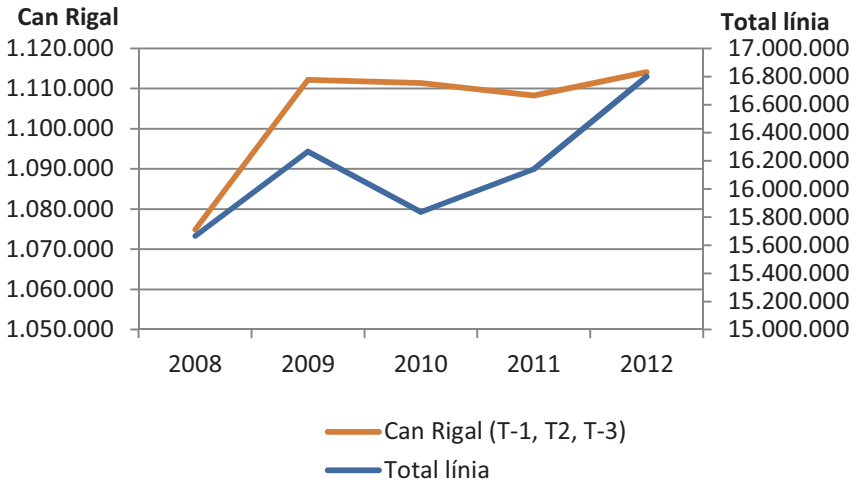


Fig. 4.44 Evolució de la demanda en els últims tres anys (Trambaix).
Font: Anuari estadístic 2010 de L'Hospitalet

La **variació de la demanda per mesos** al llarg d'un any, es reflecteix a continuació amb dades de l'any 2010. El seu comportament es mostra relativament estable, mostrant els habituals descensos en els mesos de vacances d'estiu i alguna cosa menors en el període de finalització d'any.

Aquestes variacions de l'any es fan més acusades per als dies laborables de dilluns a divendres i quelcom menors els dissabtes.

Viatgers per mesos					
	Feiners	Divendres	Dissabtes	Festius	Mitja diària
ene-10	53.881	54.517	31.978	15.990	41.875
feb-10	56.220	55.475	31.902	14.222	46.640
mar-10	55.553	57.367	30.258	15.269	47.325
abr-10	55.830	56.992	30.338	14.478	44.316
may-10	58.230	57.925	30.372	16.425	45.156
jun-10	55.570	51.671	28.503	14.856	44.655
jul-10	51.752	49.763	27.218	14.587	42.679
ago-10	31.667	29.447	19.515	11.008	26.481
sep-10	53.489	51.428	27.970	18.753	43.784
oct-10	58.746	59.458	31.635	15.766	46.169
nov-10	59.043	59.179	31.554	14.973	48.051
dic-10	55.031	54.008	32.208	21.601	44.063

Taula 4.15 Viatger per mesos. Total línia (Trambaix).
Font: Trambaix

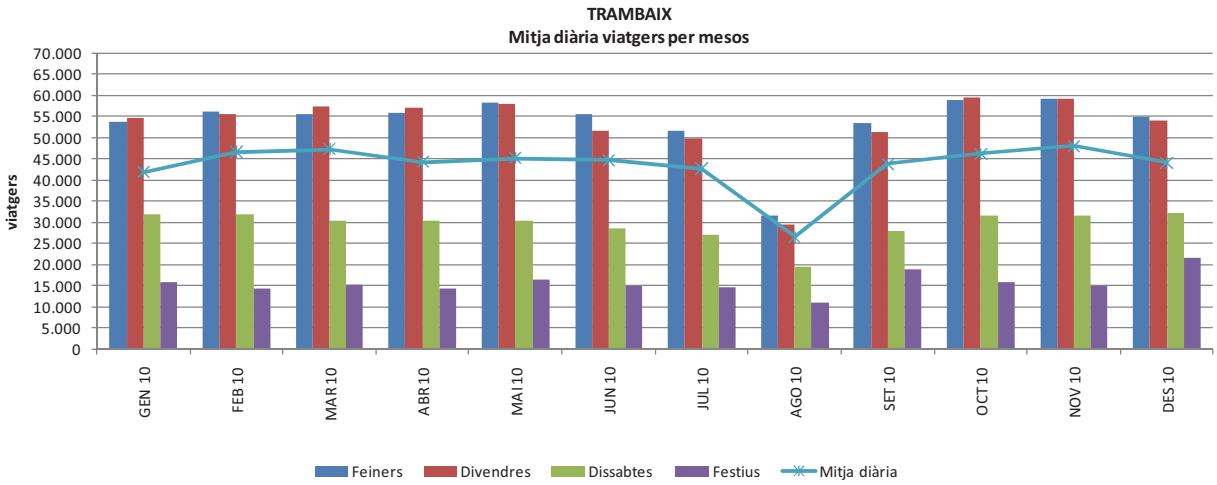


Fig. 4.45. Viatgers per mesos. Total línia (Trambaix)
Font: Trambaix

Per a una anàlisi de major detall de la demanda s'han utilitzat les dades obtingudes per a Març de 2011. Per a aquest mes, es mostra en la següent taula i gràfica el promig de **viatgers per tipus de dia i hora**.

	Feiners	Divendres	Dissabtes	Festius	Total
4h-5h	8	10	15	15	10
5h-6h	310	343	238	176	284
6h-7h	909	894	350	298	736
7h-8h	3.965	3.925	512	359	2.932
8h-9h	5.641	5.345	811	482	4.148
9h-10h	3.918	3.546	1.096	574	2.966
10h-11h	2.759	2.678	1.301	824	2.248
11h-12h	2.844	2.724	1.660	1.092	2.393
12h-13h	3.112	3.025	1.718	1.244	2.619
13h-14h	3.625	3.626	1.862	1.313	3.025
14h-15h	3.946	4.253	1.568	998	3.203
15h-16h	3.702	4.224	1.267	830	2.992
16h-17h	3.602	3.526	1.790	1.063	2.949
17h-18h	4.327	3.981	2.260	1.304	3.528
18h-19h	4.551	3.727	2.620	1.309	3.672
19h-20h	4.158	3.497	2.689	1.308	3.424
20h-21h	3.152	2.994	2.006	1.237	2.675
21h-22h	1.842	1.957	1.646	763	1.658
22h-23h	677	819	1.188	365	711
23h-24h	290	480	507	207	329
00h-1h	99	406	490	80	186
1h-2h	1	254	309	12	75
2h-3h	0	81	66	4	20
3h-4h	0	2	27	0	4
Total	57.438	56.314	27.992	15.859	46.787

Taula 4.16 Variació horària per tipus de dia. Total línia (Trambaix).
Font: Trambaix

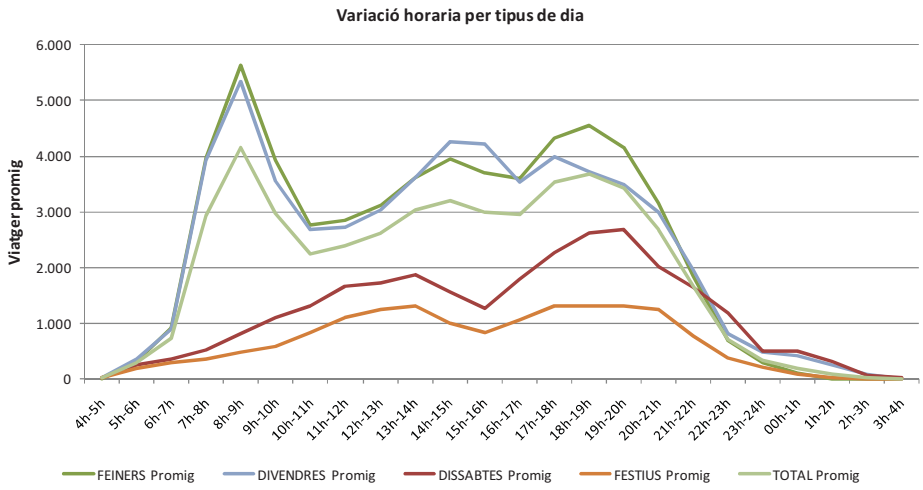


Fig. 4.46 Variació horària per tipus de dia. Total línia (Trambaix).
Font: Trambaix

Com reflecteix la gràfica, els dies laborables de dilluns a dijous i els divendres presenten tres hores punta. La primera hora punta, que es correspon amb el matí, és més acusada que les que es produeixen al migdia i a la tarda.

Per contra, els dissabtes i els festius desapareix la punta del matí, romanent les puntes de migdia i tarda, sent aquesta última més acusada els dissabtes i produint-se més tard que la resta de dies tipus.

Aquest mateix comportament es veu reflectit de gairebé igual manera en les dades d'ocupació obtinguts i que es mostren a continuació:

			LABL		VIRN		SBDO		DOGO	
			O.Mitjana	O.Màxima	O.Mitjana	O.Màxima	O.Mitjana	O.Màxima	O.Mitjana	O.Màxima
H.P. MATÍ	T1	Anada	31	181	23	42	0	0	0	0
		Tornada	76	210	86	173	0	0	0	0
	T2	Anada	41	97	39	73	26	36	8	16
		Tornada	85	187	62	124	22	64	11	21
	T3	Anada	50	124	54	107	23	53	11	20
		Tornada	69	179	52	158	16	25	10	22
H. VALL	T1	Anada	38	106	40	96	0	0	0	0
		Tornada	49	99	43	93	0	0	0	0
	T2	Anada	49	148	51	121	31	102	21	55
		Tornada	37	167	38	103	46	135	28	69
	T3	Anada	43	110	39	67	38	99	26	79
		Tornada	44	134	42	105	38	79	25	75
H.P. VESPRE	T1	Anada	54	133	47	83	0	0	0	0
		Tornada	45	107	42	67	0	0	0	0
	T2	Anada	68	148	54	114	51	97	37	93
		Tornada	37	155	29	71	63	154	29	72
	T3	Anada	62	158	62	112	50	77	36	66
		Tornada	43	146	42	126	48	76	29	66

	HP Matutina	HP Vesp.	H. Vall
O.Màxima	7:00-9:00	17:00-20:00	9:00-17:00
O.Mitjana	7:00-9:00	17:00-20:00	9:00-17:00

Fig. 4.47. Ocupació Trambaix.
Font: Trambaix

Les dades anteriors reflecteixen la demanda total de les línies (T1, T2 i T3) que travessen l'àmbit d'estudi i que presenta parada en Can Rigalt.

En aquesta parada els **viatgers pujats i baixats per tipus de dia** es reflecteixen en la següent taula i gràfica:

Viatger pujats i baixats per tipus de dia. Can Rigalt. Març 2011		
	Pujades	Baixades
Laborables	3.715	3.767
Divendres	3.716	3.800
Dissabtes	1.728	2.105
Diumenges i festius	1.238	1.213

Taula 4.17 Viatgers pujats i baixats per tipus de dia. Can Rigalt.
Font: Trambaix

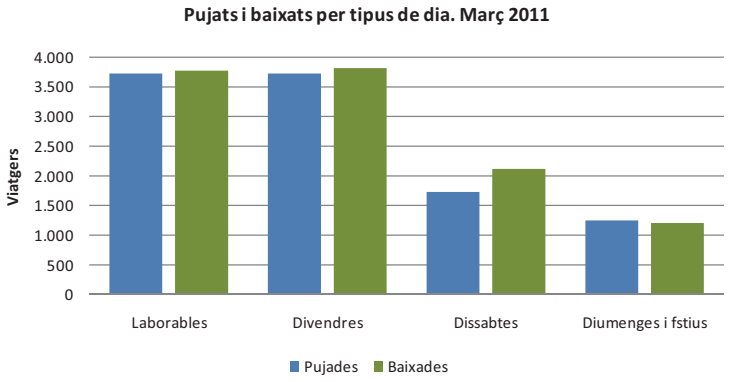


Fig. 4.48 Viatgers pujat i baixats per tipus de dia. Can Rigalt.
Font: Trambaix

Finalment, es reflecteixen els paràmetres i la seva valoració, per al mes de Març de 2011, que utilitza Trambaix per avaluar la seva imatge comercial:

Imatge comercial del sistema	mar-11
Neteja	3,00
Il·luminació	100,00%
Equip de Bitlletat	99,65%
Escales	99,36%
Ascensors	100,00%

Taula 4.18 Índexs de qualitat Trambaix.
Font: Trambaix

4.4.2.3. Demanda en FGC

Les xifres de **demanda dels últims deu anys**, en les cinc parades localitzades en l'àmbit d'estudi, segons l'anuari estadístic 2010 de L'Hospitalet de Llobregat, es mostren en la següent taula i gràfic:

FGC	Viatges amb origen a les estacions del terme municipal de L'Hospitalet. Evolució					
	Ildefons Cerdà	L'Hospitalet	El Gornal	Sant Josep	Europa/Fira	Total
2003	1.617.008	1.656.204	690.984	756.421	-	**4.720.617**
2004	1.782.704	1.750.289	720.516	759.672	-	**5.013.181**
2005	1.484.327	2.120.215	600.590	601.269	-	**4.806.401**
2006	1.571.251	1.911.745	727.975	711.128	-	**4.922.099**
2007	1.280.870	2.558.014	522.093	577.308	450.076	**5.388.361**
2008	1.177.602	2.538.219	557.958	620.680	871.379	**5.765.838**
2009	1.334.503	2.160.474	649.379	768.962	940.831	**5.854.149**
2010	1.361.595	2.151.454	679.741	829.670	1.095.562	**6.118.022**
2011	1.369.400	2.185.193	937.851	863.558	1.250.934	**6.606.936**
2012	1.277.617	2.063.610	736.303	855.132	1.186.897	**6.119.559**

Taula 4.19 Evolució de la demanda en els últims 10 anys (FGC).
Font: Anuari estadístic 2012 de L'Hospitalet

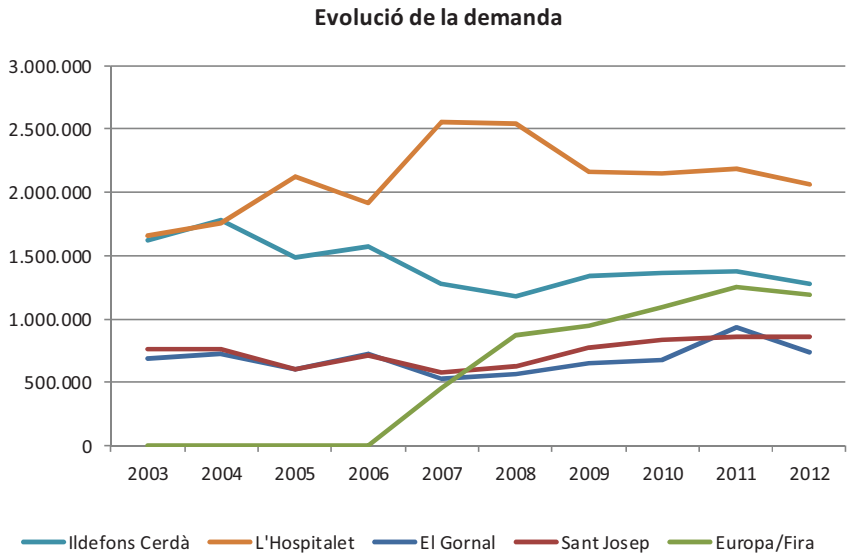


Fig. 4.49. Variació horària de la demanda (FGC).
Font: Anuari estadístic 2012 de L'Hospitalet

La xifres que es reflecteixen anteriorment mostren els viatgers anuals amb origen en el terme municipal de L'Hospitalet.

La nombre d'usuaris de FGC a l'àmbit d'estudi ha presentat una tendència a l'alça fins l'any 2011, patint un descens en l'últim any d'un 7%, tornant a nivells de 2010. L'anàlisi de la demanda per estació presenta tendències diferents per a cadascuna d'elles. Les estacions del Gornal i Sant Josep han experimentat poques variacions i amb una tendència molt similar entre elles. Les estacions d'Ildefons Cerdà i Europa/Fira han tingut una evolució de la demanda condicionada per la inauguració del recinte de Gran Via de la Fira de Barcelona al 2007, any en què també va entrar en servei l'estació d'Europa/Fira. L'estació d'Ildefons Cerdà presentava un descens de demanda que s'incrementa al 2007, al contrari que en el cas de l'increment constant de passatgers a l'estació d'Europa/Fira, que ha alimentat de passatgers nous i de viatgers que abans utilitzaven l'estació d'Ildefons. En el cas de l'estació de L'Hospitalet, l'evolució de la demanda també presenta una tendència a l'alça al 2007, fenòmen que es pot relacionar amb la Fira de Barcelona, per a després estabilitzar-se i baixar en els següents anys. A pesar d'això, és la parada amb major nombre de passatgers.

La **demanda diària** i la seva **variació horària**, per a cadascuna de les estacions, es mostra a continuació.

Demanda diària tipus. Viatgers en origen			
FGC	**Laborable**	**Dissabte**	**Diumenge**
I. Cerdà	4.560	3.519	1.459
Europa Fira	3.491	2.520	1.164
Gornal	2.481	1.393	906
Sant Josep	3.049	1.807	1.185
L'Hospitalet Av. Carrilet	7.641	5.535	3.255

Taula 4.20 Demanda diària. Viatgers en origen (FGC).
Font: FGC

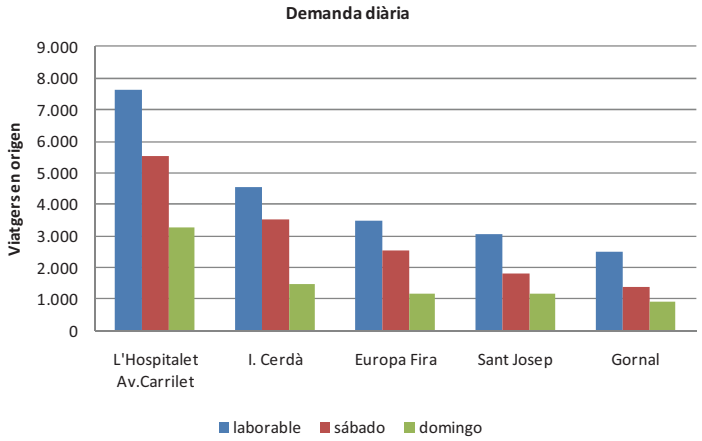


Fig. 4.50 Demanda diària. Viatger en origen (FGC).
Font: FGC

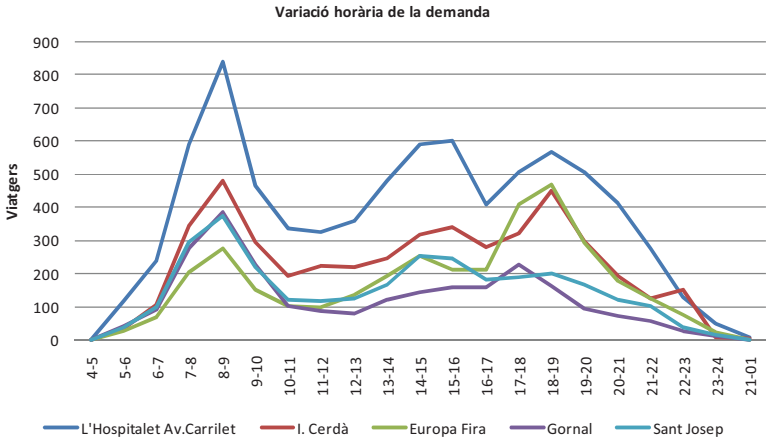


Fig. 4.51 Variació horària. Viatger en origen (FGC).
Font: FGC

Com es mostra en la taula i gràfica anteriors el comportament diari de les parades presenta patrons similars quant als dies de major i menor demanda, que són els laborables i els diumenges respectivament.

La mateixa similitud es presenta en el comportament horari; en general existeix una hora punta en el matí i altres dos al migdia i a la tarda, en canvi el caràcter més marcat o més laminat d'aquestes puntes difereix entre estacions.

Aquest mateix comportament al llarg del dia es reflecteix, com és lògic, en el grau d'ocupació de la línia.

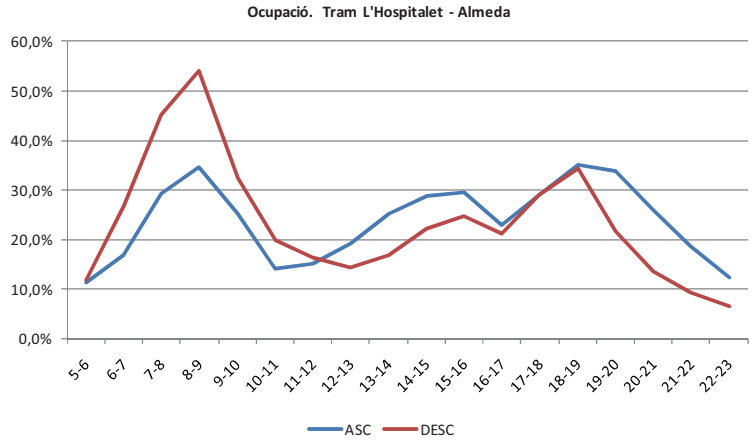


Fig. 4.52. Ocupació (FGC).
Font: FGC

Finalment, s'han recollit els paràmetres de la demanda utilitzats per FGC per a la **mesura de la qualitat** dels serveis: índex de satisfacció del client (ISC), índex de control de qualitat (ICQ), puntualitat i compliment de la producció programada.

Índexs de qualitat (Línia Llobregat-Anoia)					
	2006	2007	2008	2009	2010
ISC	68,85	65,68	69,86	70,33	71,74
ICQ	99,08	99,19	99,19	99,00	99,35
Puntualitat	99,56	99,63	99,65	99,58	99,69
Compliment de la producció programada	99,78	99,69	99,88	99,93	99,93

Taula 4.21 Índexs de qualitat (FGC).
Font: FGC

Les xifres reflectides en la taula anterior mostren com els paràmetres de qualitat mesurats s'han mantingut molt estables en els últims cinc anys. L'ISC és l'índex que major variació mostra, evolucionant de manera positiva fins a 2010.

4.4.2.4. Demanda en Rodalies

Les **xifres de demanda, dels últims vuit anys**, en les dues parades localitzades en l'àmbit d'estudi, segons l'anuari estadístic 2010 de L'Hospitalet i dades facilitades per ATM, es mostren en la següent taula:

Rodalies	Evolució del moviment de viatgers a les estacions de L'Hospitalet. Mitjanes diàries	
	Ildefons Cerdà	L'Hospitalet
2003	14.952	5.497
2004	15.654	
2005	17.961	
2006	17.922	5.064
2007	-	
2008	16.547	
2009	17.981	5.840
2010	16.078	6.288
2011	13.507	4.996

Taula 4.22 Evolució de la demanda en els últims vuit anys (Rodalies) * dia laborable 2010.
Font: Anuari estadístic 2010 de L'Hospitalet

Les xifres disponibles, mostren una visible variabilitat en la demanda de les estacions analitzades. Després d'un augment de la demanda i una posterior baixada, s'han tornat a xifres similars a 2003.

En el cas de l'any 2010, les xifres de demanda desglossades en **pujats i baixats** en cadascuna de les estacions es recull a continuació:

Parada	Passatgers dia laborable. 2010	
	Pujats	Baixats
L`Hospitalet	7.570	8.508
Bellvitge	2.872	3.416

Taula 4.23 Passatgers pujats i baixats (Rodalies).
Font: ATM

L'anàlisi de la **variació horària de la demanda** diària per a un dia laboral de l'any 2010 mostra l'existència dels tres períodes: matí, migdia i tarda.

El comportament dels passatgers en ambdues estacions és similar al llarg del dia, com es mostra en la següent figura:

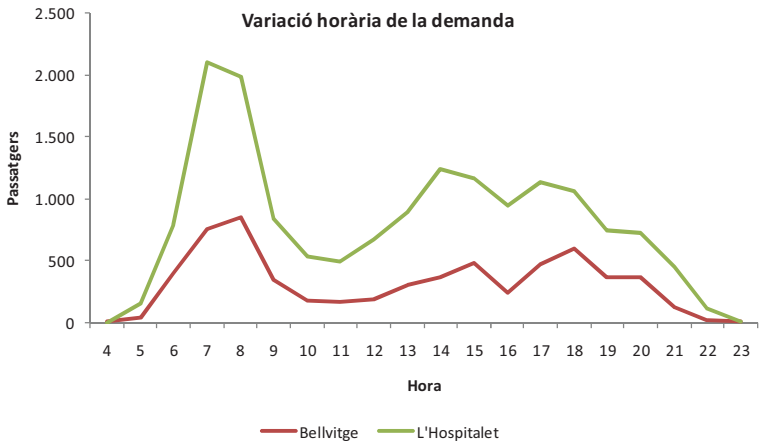


Fig. 4.53 Variació horària de la demanda (Rodalies).
Font: ATM

Altres paràmetres que caracteritzen la demanda, com són l'índex d'ocupació o els índexs de qualitat, no han pogut ser analitzats per falta de dades.

4.4.2.5. Punts d'intercanvi modal

S'ha realitzat una fitxa per a cadascuna de les estacions de metro, rodalies, FGC i tramvia de l'àmbit d'estudi. Les fitxes es troben en el Document III Volum II.

La informació recollida en cadascuna d'elles és la següent:

- Localització
- Imatges aèria de l'entorn
- Maneres de transport existent
- Línies que presten servei per a cada manera
- Demanda de les maneres ferroviàries
- Estat de l'accessibilitat a PMR´s en les estacions ferroviàries
- Fluxos per als vianants mesurats
- Fluxos de ciclistes mesurats
- Imatges de detall

D'aquesta manera, després d'estudiar cada xarxa de transport públic de manera individual, s'obté una visió de conjunt de totes elles.

Es poden destacar cinc de les estacions que per les seves característiques afavoreixen l'intercanvi modal:

- Torrassa
- Rambla de Just Oliveras / L'Hospitalet de Llobregat
- Av. de Carrilet / Hospitalet centre
- Collblanc
- Gornal / Bellvitge

4.4.3. Accessos a polígons industrials amb transport públic

4.4.3.1. Cobertura de la xarxa d'autobusos

La figura següent mostra la cobertura 250 metres de la xarxa d'autobusos. Com es pot comprovar a la gràfica, pràcticament el 85% de la superfície té aquesta cobertura, per lo que es pot afirmar que el grau de cobertura es bo per a aquest tipus de àrees que, de manera generalitzada no solen tenir tan bona cobertura amb transport públic col·lectiu degut a la ubicació descentralitzada que solen tenir els polígons industrials.

La cobertura 250 m de línies amb interval de pas ≤ 10 min. és menor. Solament es dóna a la zona central del polígon Crta. del Mig i a una petita àrea del Pedrosa – Gran Via Sud. D'altra banda, encara que sembla baixa aquesta cobertura la realitat es que la majoria de les línies augmenten la freqüència de pas a les hores puntes, és a dir, a les hores en què es produeixen el gruix dels desplaçaments a aquestes àrees.

Cobertura 250 m	Cobertura 250 m de línies amb interval de pas ≤ 10 min

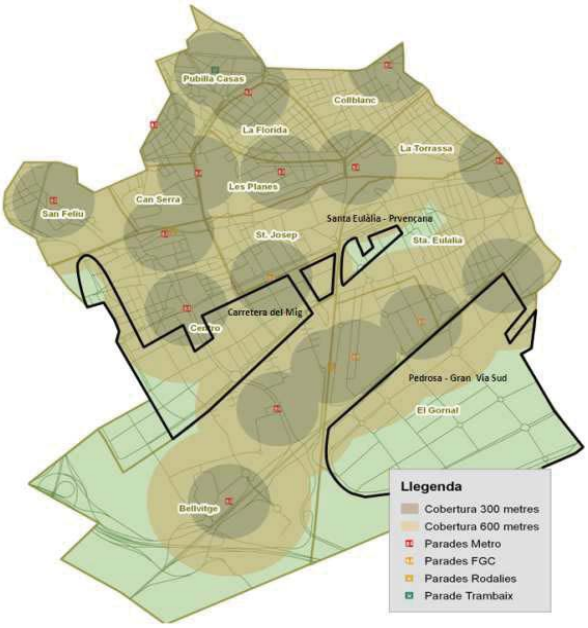
4.4.3.2. Cobertura de la xarxa ferroviària

La cobertura de les àrees industrials per mode ferroviari és menor que la cobertura oferta en autobús.

Com es pot comprovar a la figura següent, el polígon Pedrosa – Gran Via Sud manca de cobertura 600m pràcticament en tota la superfície, a excepció de la franja nord del polígon, que presenta una franja amb cobertura 600 m.

El polígon Crta. del Mig té cobertura 600m pràcticament en tota la superfície.

En un futur, l'obertura de la Línia 9 de metro millorarà la cobertura al polígon Pedrosa – Gran Via Sud.



4.5. Demanda en vehicle privat motoritzat

La recollida d'informació desenvolupada per a l'anàlisi de la mobilitat en vehicle privat, ha estat la següent:

a.- 51 punts d'aforament automàtic (27 vies)

b.- 35 aforaments manuals a les principals interseccions de la xarxa (132 seccions)

c.- 37 punts de càlcul de les velocitats de circulació.

Els aforaments s'han completat amb les dades de les espires permanents aportats per l'Ajuntament de L'Hospitalet i d'estudis previs aportats per la Diputació de Barcelona.

La localització dels punts d'aforament es mostra a la figura adjunta.

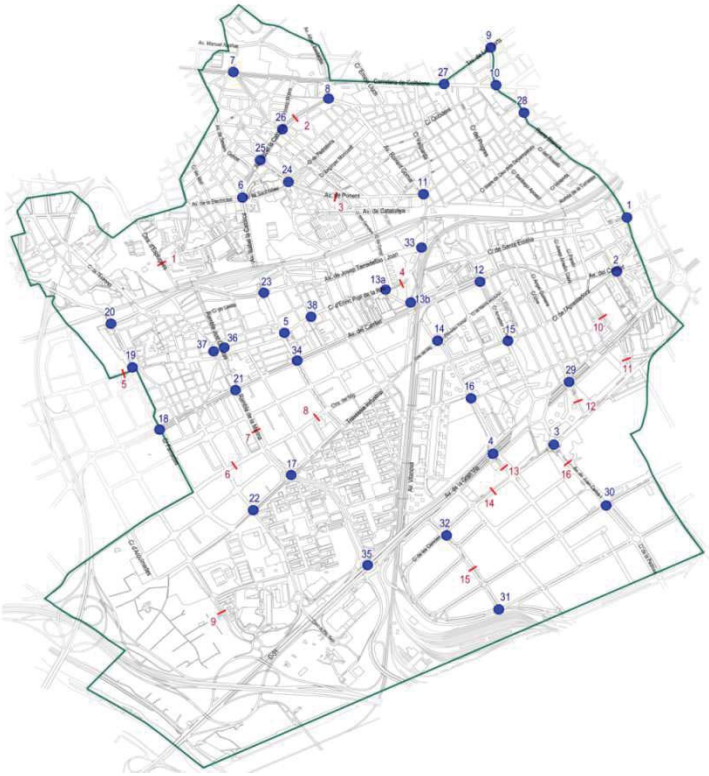


Fig. 4.54 Punts de recollida d'informació. Plànol 4.56.

4.5.1. Volum de la demanda en vehicle privat motoritzat

Les intensitats de trànsit com a resultat dels aforaments de vehicles es mostren a continuació:

Fig. 4.55 Intensitat mitjana diària (IMD) de vehicles motoritzats. Resultats dels aforaments. Plànol 4.57.
Font: Elaboració pròpia

Al plànol es dibuixa el volum de vehicles al dia en milers i durant un dia laborable. A partir d'aquest, i de les enquestes, es calibra el model de simulació de la situació actual.

4.5.1.1. Resultats dels aforaments

Les intensitat de trànsit dels principals trams de vies de L'Hospitalet de Llobregat es mostren a continuació:

Via	Entre		Sentit	IMD sentit	IMD total
Camí del Mig (Mare de Dèu de Bellvitge)	Mare de Déu de Ballvitge	Rambla de la Marina	Besòs	3.243	6.630
			Llobregat	3.387	
Rbla. de la Marina	C. de Cobalt	Ctra. del Mig	Mar	4.298	8.192
			Muntanya	3.894	
Camí del Mig (Vilardosa)	C. Vilardosa	Av. de la Fabregada	Besòs	2.888	5.302
			Llobregat	2.414	
Feixa la Llarga	C. de la Residència	Rotonda accés Gran Via	Mar	5.307	9.235
			Muntanya	3.928	
Ctra de l'Hospitalet	C. d'Alvarez de Castro	Rambla de Solanes	Besòs	5.012	8.936
			Llobregat	3.924	
Ctra d'Esplugues	C. de Granollers	Av. de Can Serra	Mar	1.837	6.189
			Muntanya	4.352	
C. del Doctor Solanic i Riera	C. d'Esteve Grau	C. El·lipse	Besòs	5.419	9.992
			Llobregat	4.573	
Av. del Masnou	C. de la Florida	C. de la Primavera	Besòs	2.088	4.391
			Llobregat	2.303	
C. d'Enric Prat de la Riba	Rosalía de Castro	Canigó	Besòs	7.234	14.354
			Llobregat	7.120	
C. de l'Alhambra	Granvia	Aprestadora	Mar	2.627	3.919
			Muntanya	1.292	
C. de la Literatura	C. de les Ciències	Granvia	Mar	1.182	1.890
			Muntanya	708	
C. de la Física	C. de les Ciències	Granvia	Mar	2.083	4.837
			Muntanya	2.754	
C. de Salvador Espriu	C. de les Ciències	Granvia	Mar	6.843	12.816
			Muntanya	5.973	
C. de les Ciències	C. de Salvador Espriu	C. de Miguel Hernández	Besòs	3.069	5.932
			Llobregat	2.863	
C. del Primer de Maig	C. de Rafael Barradas	C. de la Botànica	Mar	1.812	3.460
			Muntanya	1.648	
Av. de Joan Carles I	C. de les Ciències	C. Jose Agustin Goytisolo	Mar	4.687	9.284
			Muntanya	4.597	
C. Progrés	C. Paris	C. de Fortuny	Muntanya	5.145	5.145
Lateral Muntanya G. Via	C. de la Igualtat	Pl. Europa	Llobregat	6.939	6.939
Torrent Gornal	C. del Mont	C. del Jardí	Mar	4.695	9.853
			Muntanya	5.158	
C. del Montseny	C. del Progrés	C. de Claret	Besòs	8.199	8.199
Av. Carrilet	C. Comerç	C. del General Prim	Besòs	2.100	3.826
			Llobregat	1.726	
C. de Santa Eulàlia	C. d'Enric Morera	Modern	Besòs	2.467	4.613
			Llobregat	2.146	
Travessia Industrial	C. Miquel Romeu	Av. de la Fabregada	Besòs	5.554	11.317
			Llobregat	5.763	
Rambla de la Marina	Nº 400	Nº 400	Mar	11.219	21.741
			Muntanya	10.522	
Camí del Pau Radó (Pont sobre G. Via)			Mar	2.974	6.908
			Muntanya	3.934	
Continuació Av. d'Amèrica	Granvia	C. Motors	Mar	1.629	10.378
			Muntanya	8.749	
C. de la Botànica	C. Salvador Espriu	C. Miguel Hernández	Besòs	4.009	6.286
			Llobregat	2.277	

Taula 4.11 Intensitat mitjana diària (IMD) de vehicles motoritzats. Resultats dels aforaments.
Font: Elaboració pròpia

Destaquem vies com el carrer d'Enric Prat de la Riba amb 14.400 veh/dia, o la Rambla Marina amb 21.700 veh/dia entre la Trav. Industrial i Granvia. El carrer de Salvador Espriu, entre Granvia i Ciències, al costat mar de la Granvia de L'Hospitalet registra 12.800 veh/dia.

En altres interseccions importants de l'àmbit analitzat s'han realitzat també aforaments manuals de vehicles. Els principals resultats són:

Via	Entre		Sentit	IMD sentit	IMD total
Camí del Mig (Mare de Dèu de Bellvitge)	Mare de Déu de Ballvitge	Rambla de la Marina	Besòs	3.243	6.630
			Llobregat	3.387	
Rbla. de la Marina	C. de Cobalt	Ctra. del Mig	Mar	4.298	8.192
			Muntanya	3.894	
Camí del Mig (Vilardosa)	C. Vilardosa	Av. de la Fabregada	Besòs	2.888	5.302
			Llobregat	2.414	
Feixa la Llarga	C. de la Residència	Rotonda accés Gran Via	Mar	5.307	9.235
			Muntanya	3.928	
Ctra de l'Hospitalet	C. d'Alvarez de Castro	Rambla de Solanes	Besòs	5.012	8.936
			Llobregat	3.924	
Ctra d'Esplugues	C. de Granollers	Av. de Can Serra	Mar	1.837	6.189
			Muntanya	4.352	
C. del Doctor Solanic i Riera	C. d'Esteve Grau	C. El·lipse	Besòs	5.419	9.992
			Llobregat	4.573	
Av. del Masnou	C. de la Florida	C. de la Primavera	Besòs	2.088	4.391
			Llobregat	2.303	
C. d'Enric Prat de la Riba	Rosalía de Castro	Canigó	Besòs	7.234	14.354
			Llobregat	7.120	
C. de l'Alhambra	Granvia	Aprestadora	Mar	2.627	3.919
			Muntanya	1.292	
C. de la Literatura	C. de les Ciències	Granvia	Mar	1.182	1.890
			Muntanya	708	
C. de la Física	C. de les Ciències	Granvia	Mar	2.083	4.837
			Muntanya	2.754	
C. de Salvador Espriu	C. de les Ciències	Granvia	Mar	6.843	12.816
			Muntanya	5.973	
C. de les Ciències	C. de Salvador Espriu	C. de Miguel Hernández	Besòs	3.069	5.932
			Llobregat	2.863	
C. del Primer de Maig	C. de Rafael Barradas	C. de la Botànica	Mar	1.812	3.460
			Muntanya	1.648	
Av. de Joan Carles I	C. de les Ciències	C. Jose Agustin Goytisolo	Mar	4.687	9.284
			Muntanya	4.597	
C. Progrés	C. Paris	C. de Fortuny	Muntanya	5.145	5.145
Lateral Muntanya G. Via	C. de la Igualtat	Pl. Europa	Llobregat	6.939	6.939
Torrent Gornal	C. del Mont	C. del Jardí	Mar	4.695	9.853
			Muntanya	5.158	
C. del Montseny	C. del Progrés	C. de Claret	Besòs	8.199	8.199
Av. Carrilet	C. Comerç	C. del General Prim	Besòs	2.100	3.826
			Llobregat	1.726	
C. de Santa Eulàlia	C. d'Enric Morera	Modern	Besòs	2.467	4.613
			Llobregat	2.146	
Travessia Industrial	C. Miquel Romeu	Av. de la Fabregada	Besòs	5.554	11.317
			Llobregat	5.763	
Rambla de la Marina	Nº 400	Nº 400	Mar	11.219	21.741
			Muntanya	10.522	
Camí del Pau Radó (Pont sobre G. Via)			Mar	2.974	6.908
			Muntanya	3.934	
Continuació Av. d'Amèrica	Granvia	C. Motors	Mar	1.629	10.378
			Muntanya	8.749	
C. de la Botànica	C. Salvador Espriu	C. Miguel Hernández	Besòs	4.009	6.286
			Llobregat	2.277	
C. de la Constitució	Riera Blanca	Rbla. de Badal	Besòs	7.158	14.645
			Llobregat	7.487	
C. de Santa Eulàlia	Martí i Codolar	Riera Blanca	Besòs	10.514	18.239
			Llobregat	7.725	
Riera Blanca	Santiago Ramón i Cajal	Santa Eulàlia	Mar	6.811	12.847
			Muntanya	6.036	
Riera Blanca	C. de la Unió	Santa Eulàlia	Mar	4.665	5.438
			Muntanya	773	
Santa Eulàlia	Aprestadora	Alhambra	Besòs	1.937	5.356
			Llobregat	3.419	
Av. Carrilet	Buenos Aires	Jacint Verdaguer	Besòs	2.866	6.705
			Llobregat	3.839	
Santa Eulàlia	Buenos Aires	Jacint Verdaguer	Besòs	1.937	5.356
			Llobregat	3.419	
Av. Carrilet	Buenos Aires	Riera Blanca	Besòs	3.368	7.317
			Llobregat	3.949	
Aprestadora	Av. Carrilet	Granvia	Mar	2.232	2.232
Ciències	Av. Joan Carles I	Física	Besòs	4.657	9.257
			Llobregat	4.600	
Av. Joan Carles I	Ciències	Gran Via	Mar	4.353	9.301
			Muntanya	4.948	
Ciències	Av. Joan Carles I	Salvador Espriu	Besòs	4.090	7.333
			Llobregat	3.243	
Av. Joan Carles I	Ciències	C. Jose Agustin Goytisolo	Mar	4.902	9.731
			Muntanya	4.829	
Can Tries	Granvia	Jerusalem	Mar	7.067	13.211
			Muntanya	6.144	
Salvador Espriu	Granvia	Ciències	Mar	7.752	13.586
			Muntanya	5.834	
Av. Isabel la Catòlica	Enric Prat de la Riba	Pl. Tuzla	Mar	7.810	17.674
			Muntanya	9.864	
Av. Fabregada	Enric Prat de la Riba	Josep Plà	Mar	9.233	17.845
			Muntanya	8.612	
C. de Salvador Espriu	Granvia	Ciències	Besòs	6.519	12.565
			Llobregat	6.046	
Enric Prat de la Riba	Av. Isabel la Catòlica	Vilumara	Besòs	7.354	7.354
Barcelona	Av. Isabel la Catòlica	Vilumara	Llobregat	4.205	4.205
Av. Isabel la Catòlica	Av. Electricitat	Rosa d'Alejandira	Mar	6.572	12.248
			Muntanya	5.676	
Av. Isabel la Catòlica	Av. Electricitat	Av. Can Serra	Mar	8.277	16.468
			Muntanya	8.191	
Av. Electricitat	Av. Isabel la Catòlica	Hierbabuena	Besòs	5.122	9.983
			Llobregat	4.861	
C. Sant Rafael	Av. Isabel la Catòlica	Menéndez Pidal	Besòs	3.796	8.662
			Llobregat	4.866	
Ctra. De Collblanc	Av. Tomás Giménez	Gravina	Besòs	11.538	18.836
			Llobregat	7.298	
Ctra. De Collblanc	Av. Tomás Giménez	General Manso	Besòs	7.756	12.101
			Llobregat	4.345	
Av. Tomàs Giménez	Ctra. De Collblanc	Covadonga	Mar	2.553	6.260
			Muntanya	3.707	
Av. Albert Bastardas	Ctra. De Collblanc	Sant Mateu	Mar	3.319	4.687
			Muntanya	1.368	
Antiga Travessera	Ctra. De Collblanc	General Manso	Mar	225	225

Taula 4.12 Intensitat mitjana diària (IMD) de vehicles motoritzats. Resultats dels aforaments.
Font: Elaboració pròpia

Dr. Solanic i Riera	General Batet	Llevant	Besòs	6.127	12.162
			Llobregat	6.035	
Dr. Solanic i Riera	General Batet	Finestrelles	Besòs	5.828	9.084
			Llobregat	3.256	
General Batet	Dr. Solanic i Riera	Ctra. De Collblanc	Mar	2.143	11.534
			Muntanya	9.391	
Antiga Travessera	Dr. Solanic i Riera	Av. De Josep Molins	Llobregat	1.940	1.940
Travessera de es Corts	Riera Blanca	Comte Güell	Llobregat	13.949	13.949
Travessera de es Corts	Riera Blanca	Aurora Bertrana	Llobregat	12.134	12.134
Riera Blanca	Travessera de les Corts	Pintor Pahissa	Mar	12.343	13.249
			Muntanya	906	
Arístides Mallol (només gir)	Travessera de les Corts	Gallego	Mar	10.528	10.528
Riera Blanca	Sants	Pérez Galdós	Mar	8.539	13.107
			Muntanya	4.568	
Riera Blanca	Sants	Munné	Mar	4.430	4.430
Collblanc	Riera Blanca	Martí i Julià	Besòs	19.687	19.687
Sants	Riera Blanca	Munné	Besòs	19.228	19.228
Av. Torrent Gornal	Av. De Ponent	Cortada	Mar	3.234	8.428
			Muntanya	5.194	
Av. De Ponent	Av. Torrent Gornal	Cortada	Besòs	5.992	9.243
			Llobregat	3.251	
Av. Torrent Gornal	Plaça Blas Infante	Terra Baixa	Mar	6.324	11.674
			Muntanya	5.350	
Mas	Plaça Blas Infante	Pstge. Oliveres	Mar	5.953	5.953
Vallparda	Plaça Blas Infante	Pstge. Oliveres	Muntanya	2.236	2.236
Amadeu Torner	Av. Carrilet	Santa Eulalia	Mar	6.064	10.265
			Muntanya	4.201	
Amadeu Torner	Av. Carrilet	Narcís Monturiol	Mar	5.809	9.209
			Muntanya	3.400	
Av. Carrilet	Amadeu Torner	Fortuna	Besòs	3.869	6.474
			Llobregat	2.605	
Av. Carrilet	Amadeu Torner	Clotet	Besòs	3.693	6.670
			Llobregat	2.977	
Enric Prat de la Riba	Sant Pius X	Rosalia de Castro	Besòs	8.066	14.888
			Llobregat	6.822	
Enric Prat de la Riba	Sant Pius X	Ciutat Comtal	Besòs	5.195	10.253
			Llobregat	5.058	
Sant Pius X	Enric Prat de la Riba	Rosalia de Castro	Mar	3.313	5.519
			Muntanya	2.206	
Sant Pius X	Rosalia de Castro	Enric Prat de la Riba	Mar	3.313	5.519
			Muntanya	2.206	
Rosalia de Castro	Enric Prat de la Riba	Sant Pius X	Mar	7.358	14.239
			Muntanya	6.881	
Rosalia de Castro	Enric Prat de la Riba	Av. Carrilet	Mar	4.690	10.280
			Muntanya	5.590	
Amadeu Torner	Can Tries	Ferrer i Guàrdia	Besòs	2.805	4.902
			Llobregat	2.097	
Ctra. Del Mig	Can Tries	Av. Vilanova	Besòs	6.146	11.634
			Llobregat	5.488	
Can Tries	Ctra. Del Mig	Aprestadora	Mar	5.320	10.703
			Muntanya	5.383	
Juan Ramón Jiménez	Ctra. Del Mig	Av. Vilanova	Mar	153	294
			Muntanya	141	
Amadeu Torner	Aprestadora	Narcís Monturiol	Mar	5.269	8.215
			Muntanya	2.946	
Amadeu Torner	Aprestadora	Jerusalem	Mar	5.464	8.996
			Muntanya	3.532	
Aprestadora	Amadeu Torner	Herrero	Besòs	1.189	2.969
			Llobregat	1.780	
Aprestadora	Amadeu Torner	Independencia	Besòs	1.453	3.105
			Llobregat	1.652	
Can Tries	Joncs	Joan Joanes	Mar	2.454	5.229
			Muntanya	2.775	
Can Tries	Jerusalem	Gran Via	Mar	4.214	8.982
			Muntanya	4.768	
Joncs	Can Tries	Av. Carmen Amaya	Besòs	2.005	3.431
			Llobregat	1.426	
Jerusalem	Can Tries	Herrero	Besòs	2.132	3.452
			Llobregat	1.320	
Rbla. de la Marina	Travessia Industrial	Prat	Mar	11.386	21.081
			Muntanya	9.695	
Rbla. de la Marina	Travessia Industrial	Crom	Mar	5.714	11.770
			Muntanya	6.056	
Travessia Industrial	Rbla. de la Marina	Pstge. De Can Polític	Besòs	7.924	18.294
			Llobregat	10.370	
Travessia Industrial	Rbla. de la Marina	Av. Mare de Dèu de Bellvitge	Besòs	6.039	12.491
			Llobregat	6.452	
Rbla. de la Marina	Psg. FGC Catalans	Coure	Mar	2.437	4.451
			Muntanya	2.014	
Rbla. de la Marina	Psg. FGC Catalans	Níquel	Mar	1.403	3.292
			Muntanya	1.889	
Psg. FGC Catalans	Rbla. de la Marina	Energia	Besòs	9.307	9.307
Psg. FGC Catalans	Rbla. de la Marina	Francesc Moragas	Llobregat	8.432	8.432
Álvarez de Castro	C. Hospitalet	Reforma	Mar	2.125	7.017
			Muntanya	4.892	
C. Hospitalet	Álvarez de Castro	Pl. la Pau	Besòs	5.010	8.936
			Llobregat	3.926	
Major	Álvarez de Castro	Frederic Prats	Besòs	1.628	1.628
Barcelona	Álvarez de Castro	Frederic Prats	Llobregat	3.310	3.310
Álvarez de Castro	Av. Josep Tarradellas i Joan	Rda. De Dalt	Mar	5.592	10.880
			Muntanya	5.288	
Álvarez de Castro	Av. Josep Tarradellas i Joan	Bellavista	Mar	4.593	9.645
			Muntanya	5.052	
Av. Josep Tarradellas i Joan	Álvarez de Castro	Cul de sac	Besòs	293	565
			Llobregat	272	
Av. Josep Tarradellas i Joan	Álvarez de Castro	Miquel Peiró Victori	Besòs	5.511	10.238
			Llobregat	4.727	
Rbla. de la Marina	Av. Carrilet	Provença	Mar	2.689	6.649
			Muntanya	3.960	
Rbla. de la Marina	Av. Carrilet	Cobalt	Mar	4.514	8.361
			Muntanya	3.847	
Av. Carrilet	Rbla. de la Marina	Pstge. Milans	Besòs	11.862	19.677
			Llobregat	7.815	
Av. Carrilet	Rbla. de la Marina	Av. Pau Casals	Besòs	9.159	16.208
			Llobregat	7.049	

Taula 4.13 Intensitat mitjana diària (IMD) de vehicles motoritzats. Resultats dels aforaments.
Font: Elaboració pròpia

Av. Mare de Dèu de Bellvitge	travessia Industrial	Crom	Muntanya	6.768	6.768
Av. Mare de Dèu de Bellvitge	travessia Industrial	Prat	Mar	5.657	18.926
			Muntanya	13.269	
travessia Industrial	Av. Mare de Dèu de Bellvitge	Femades	Besòs	6.510	13.012
			Llobregat	6.502	
travessia Industrial	Av. Mare de Dèu de Bellvitge	Rbla. De la Marina	Besòs	13.136	26.405
			Llobregat	13.269	
Av. Isabel la Catòlica	Av. Josep Tarradellas i Joan	Almadén	Mar	8.992	17.992
			Muntanya	9.000	
Av. Isabel la Catòlica	Av. Josep Tarradellas i Joan	C. Esquadres	Mar	8.028	14.747
			Muntanya	6.719	
Av. Josep Tarradellas i Joan	Av. Isabel la Catòlica	C. Girona	Besòs	7.920	15.762
			Llobregat	7.842	
Av. Josep Tarradellas i Joan	Av. Isabel la Catòlica	C. Rodés	Besòs	4.496	10.232
			Llobregat	5.736	
Av. Masnou	C. Sant Rafael	C. Clavells	Mar	1.295	4.843
			Muntanya	3.548	
Av. Masnou	C. Sant Rafael	Enginyer Moncunill	Mar	2.003	5.954
			Muntanya	3.951	
C. Sant Rafael	Av. Masnou	Av. Isabel la Catòlica	Besòs	4.757	7.472
			Llobregat	2.715	
C, del Pedraforca	Av. Masnou	C. Diògenes	Besòs	2.011	2.285
			Llobregat	274	
Av. Isabel la Catòlica	Av. del Masnou	C. de les Aigües del Llobregat	Mar	3.406	6.097
			Muntanya	2.691	
Av. Isabel la Catòlica	Av. del Masnou	Av. Severo Ochoa	Mar	1.817	3.101
			Muntanya	1.284	
Av. del Masnou	Av. Isabel la Catòlica	C. Clavells	Mar	1.309	4.857
			Muntanya	3.548	
C. Vinaròs	Av. Isabel la Catòlica	C. de Numància	Mar	2.284	2.284
Av. Miraflores	Av. Isabel la Catòlica	C.Ibèria	Mar	2.215	7.236
			Muntanya	5.021	
Av. Miraflores	Av. Isabel la Catòlica	C. de les Aigües	Mar	1.554	5.825
			Muntanya	4.271	
Av. Isabel la Catòlica	Av. Miraflores	El Empecinado	Mar	6.190	12.396
			Muntanya	6.206	
Dr. Solanic i Riera	Av. Miraflores	Esteve Grau	Mar	4.154	10.232
			Muntanya	6.078	
Av. Josep Molins	Av. Miraflores	Mont-Ras	Mar	1.997	1.997
Ctra. de Collblanc	Travessera de les Corts	Av. De Sant Ramón Nonato	Besòs	6.836	24.716
			Llobregat	17.880	
Ctra. de Collblanc	Travessera de les Corts	C. Progrès	Besòs	17.303	17.303
Travessera de es Corts	Ctra. De Collblanc	C. Danubi	Mar	10.479	10.479
C. del Llobregat	Ctra. De Collblanc	C. Occident	Mar	4.221	4.221
Riera Blanca	C. Mas	Pl. de Guernica	Mar	8.181	14.153
			Muntanya	5.972	
Riera Blanca	C. Mas	C. de Goya	Mar	6.600	14.305
			Muntanya	7.705	
C. Mas	Riera Blanca	Dr. Martí i Julià	Llobregat	9.827	9.827
C. Bassegoda	Riera Blanca	C. delsTorns	Llobregat	6.512	6.512
Gran Via	C. Castelao	C. de Blas Fernández Bilora	Besòs	11.652	23.860
			Llobregat	12.208	
Gran Via	C. Castelao	C. de la Igualtat	Besòs	20.453	29.781
			Llobregat	9.328	
C. Castelao	Gran Via	C. de Natzaret	Mar	2.556	8.464
			Muntanya	5.908	
C. de la Física	Gran Via	C. de les Ciències	Mar	6.739	11.880
			Muntanya	5.141	
Av. Joan Carles I	C. de la Botànica	C. Montserrat Roig	Mar	3.617	7.311
			Muntanya	3.694	
Av. Joan Carles I	C. de la Botànica	C. de Pablo Iglesias	Mar	2.504	3.244
			Muntanya	740	
C. de la Botànica	Av. Joan Carles I	C. de Salvador Espriu	Besòs	3.662	6.296
			Llobregat	2.634	
C. de la Botànica	Av. Joan Carles I	C. de la Metal·lúrgia	Besòs	3.597	9.153
			Llobregat	5.556	
C. del Primer de Maig	C. dels Motors	C. de la Botànica	Mar	1.395	3.245
			Muntanya	1.850	
C. dels Motors	C. del Primer de Maig	C. Pablo Iglesias	Besòs	2.802	5.561
			Llobregat	2.759	
C. dels Motors	C. del Primer de Maig	C. de la Botànica	Besòs	2.433	4.368
			Llobregat	1.935	
C. del Primer de Maig	C. de les Ciencies	Camí Can Pi	Mar	734	1.733
			Muntanya	999	
C. del Primer de Maig	C. de les Ciencies	Ctra. Antiga del Prat	Mar	2.572	3.588
			Muntanya	1.016	
C. de les Ciencies	C. del Primer de Maig	C. de Miguel Hernández	Besòs	1.139	4.555
			Llobregat	3.416	
C. de les Ciencies	C. del Primer de Maig	C. dels Motors	Besòs	1.708	3.871
			Llobregat	2.163	
Rosalia de Castro	Av. De Joan Tarradellas	C. de la Terra Baixa	Mar	29.108	54.042
			Muntanya	24.934	
Rosalia de Castro	Av. De Joan Tarradellas	C. d'Enric Prat de la Riba	Mar	16.446	32.711
			Muntanya	16.265	
Av. De Joan Tarradellas	Rosalia de Castro	C. Canigò	Besòs	17.395	38.781
			Llobregat	21.386	
Av. Del Carrilet	Av. De la Fabregada	Riera dels Frares	Besòs	7.807	15.488
			Llobregat	7.681	
Av. Del Carrilet	Av. De la Fabregada	Av. De Pau Casals	Besòs	5.633	10.218
			Llobregat	4.585	
Av. De la Fabregada	Av. Del Carrilet	C. de Sauri	Mar	7.905	14.314
			Muntanya	6.409	
Av. De la Fabregada	Av. Del Carrilet	C. del Cobalt	Mar	6.003	11.738
			Muntanya	5.735	
Rbla. de la Marina	Gran Via	C. de l'Ermita de Bellvitge	Mar	8.872	15.143
			Muntanya	6.271	
Cra. Antiga del Prat	Gran Via	Ronda Litoral	Mar	11.502	22.821
			Muntanya	11.319	
Gran Via	Rbla. de la Marina	C. del Primer de Maig	Besòs	16.542	27.422
			Llobregat	10.880	
Gran Via	Rbla. de la Marina	Camí de Pau Redó	Besòs	15.526	24.569
			Llobregat	9.043	
Lateral Gran Via	Cra. Antiga del Prat	Av. D'Amèrica	Besòs	4.946	4.946

Taula 4.14 Intensitat mitjana diària (IMD) de vehicles motoritzats. Resultats dels aforaments.
Font: Elaboració pròpia

Els laterals de la Granvia de L'Hospitalet registren intensitats entre els 4.000 i els 16.000 vehicles/dia i sentit depenent del tram.

La Rambla de la Marina registra intensitats al voltant dels 10.000 vehicles/sentit entre la Granvia de L'Hospitalet i la Travessia Industrial. Sobre aquesta última via les intensitats disminueixen notablement fins a arribar a valors de 3.000 a 4.000 vehicles/dia i sentit sobre l'Av. de Carrilet.

Una altra via amb intensitats importants és la Ctra. de Collblanc amb prop de 18.000 vehicles/dia a l'altura de la Travessera de les Corts i de 19.000 a prop de Riera Blanca.

La Travessia Industrial és una altra via amb intensitats importants, registrant al voltant de 13.000 vehicles/dia, a l'altura de la Rambla de la Marina.

El carrer de Santa Eulàlia registra entre 8.000 i 10.000 vehicles/dia i sentit a l'altura del carrer de Riera Blanca.

L'Av. de Carrilet presenta intensitats diàries per sentit de 8.000 a 12.000 vehicles/dia.

4.5.1.2. Distribució horària del trànsit

A partir dels aforaments automàtics realitzats en diferents vies de la ciutat de L'Hospitalet s'ha construït la següent gràfica que representa l'evolució horària del trànsit.

S'observa que la major punta es produeix entre les 18 i les 19 hores, representant el 7,25% del total del trànsit del dia.

L'hora mitjana es localitza en un 5,75%

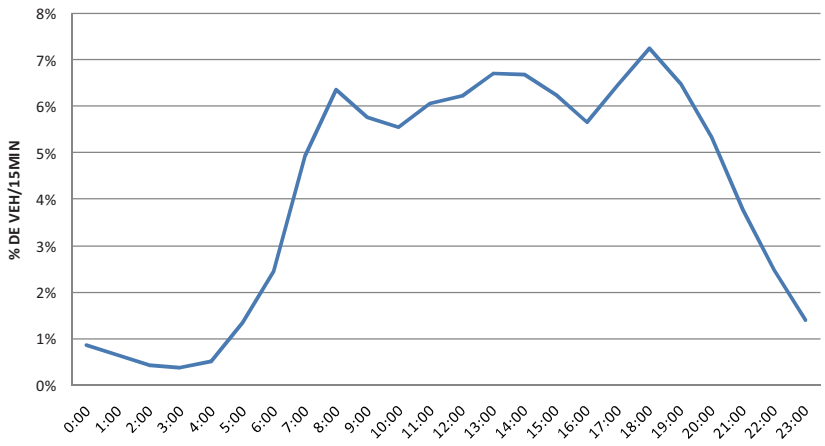


Fig. 4.56 Evolució horària del trànsit.
Font: Elaboració pròpia

Realitzant el mateix exercici però diferenciant les entrades i les sortides de la ciutat, s'obtenen corbes amb comportaments similars. Les majors puntes tant d'entrada com de sortida es produeixen entre les 18 i les 19 hores.

L'hora punta de matí és una mica més gran en les sortides de la ciutat que a les entrades, representant el 6% de tot el trànsit de sortida de la ciutat.

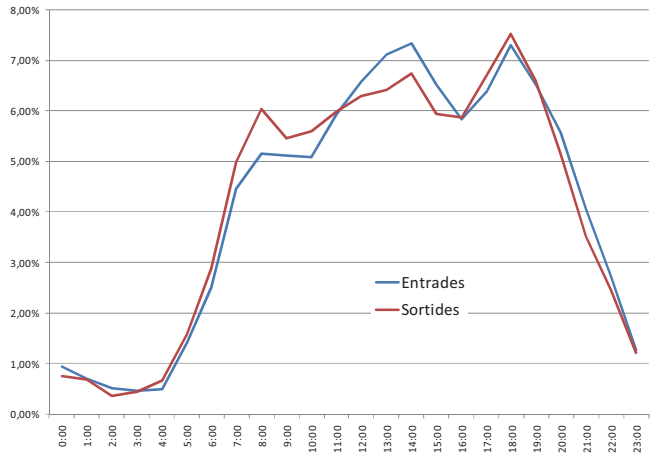


Fig. 4.57 Evolució horària del trànsit. Entrades i sortides.
Font: Elaboració pròpia

Els percentatges de trànsit respecte al total del dia són els següents:

Entrades: punta de 14 a 15: 7,34%

Sortides: punta de 18 a 19: 7,53%

4.5.1.3. Composició del trànsit. Tipologia de vehicles

En els mateixos punts on s'han realitzat aforaments automàtics s'ha detectat també la tipologia de vehicle, diferenciant entre 4 tipus:

- Motocicletes
- Turismes
- Furgonetes i camions < a 9 m
- Camions > a 9 m

Fig. 4.58 Composició del trànsit. Plànol 4.58.
Font: Elaboració pròpia

Els resultats globals de la ciutat de L'Hospitalet mostren que l'ús del turisme representa el 78% respecte al total de vehicles. Les motocicletes representen el 12%.

Els vehicles comercials i pesants representen el 10% del total del Trànsit de L'Hospitalet tot i que la ciutat compta amb una zona industrial important.

Tenint en compte la relació entre la jerarquia viària i el tipus de vehicle tenim que el percentatge de vehicles en els dos tipus de via principal són similars. Els turismes representen el 80% a la xarxa primària i el 77,2% a la secundària.

	Primaria	Secundaria
Motocicletes	11,4%	12,1%
Turismes	79,9%	77,2%
Furgonetes i camions < 9m	7,8%	9,6%
camions > 9 m	0,9%	1,1%
	100,0%	100,0%

Taula 4.15 Composició del trànsit per tipus de via.
Font: Elaboració pròpia

4.5.2. Motiu del viatge

El motiu pel qual és més utilitzat el vehicle privat és la mobilitat ocupacional, el qual representa el 65% més de desplaçaments respecte a la mobilitat personal.

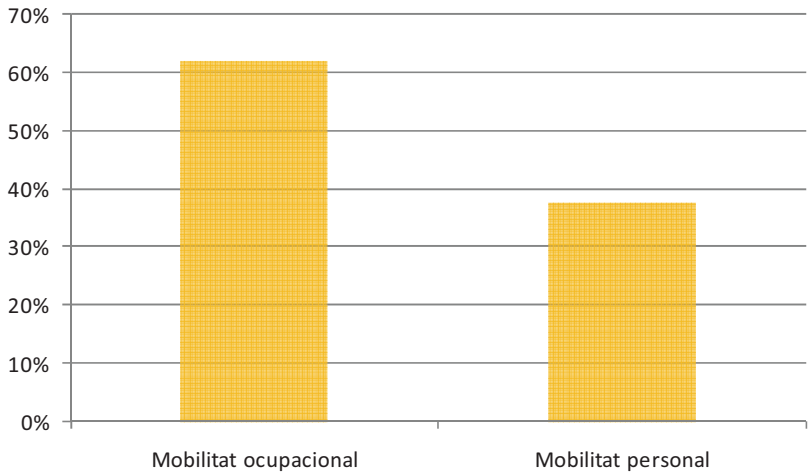


Fig. 4.59 Motiu del viatge en vehicle privat.
Font: Elaboració pròpia

4.5.3. Taxi

A la ciutat de L'Hospitalet hi ha un total de 20 parades de taxi. La major part d'aquestes es troben bé localitzades, pròximes a punts d'alta demanda de viatges, com hospitals, hotels, i altres tipus d'equipaments.

L'Institut Metropolità del Taxi, i l'Ajuntament de L'Hospitalet han detectat certa problemàtica en algunes d'aquestes parades. Les diferents problemàtiques es refereixen en general a parades amb poc ús, mala ubicació, o en alguns casos il·legalitat.

És per això que s'ha analitzat l'ús i la problemàtica de 16 parades.

Les parades, el seu ús, i el servei que presten actualment són les següents:

	CARRER	CRUÏLLA	Servei	Nº de places	Ocupació	Hora d'inspecció	Nivell d'ús
1	C/ Aprestadora s/n	(Av. Carrilet)	Ciutat de la Justicia	4 (zona il·legal)	4 (zona il·legal)	12 hores	Alt
2	C/ Autovia Castelldefels s/n p.k. 2,7		Hospital Duran i Reinals	4 IMT. 8 Externs	3 IMT 1 Extern	11:20 hores	Mig
3	C/ Botànica s/n	Metal·lurgia i Av. Joan Carles I	Fira	Indefinit		11:20 hores	Segons fires
4	C/ Feixa Llarga		Hospital Bellvitge	12	9	11:40 hores	Alt
5	C/ Av. Gran Via de l'Hospitalet, 205		Tanatori Gran via	4	0	11:10 hores	Baix
6	Av. Europa, 41-71	Av. Amèrica	Mercat	4	0	12:22 hores	Baix
7	C/ Mare de Déu de Bellvitge, 2-4		Hotel Hesperia Tower	4	2	12:32 hores	Mig
8	C/ Major, 441	Rambla Marina	Metro, ambulatori ...	5	3	13:20 hores	Alt
9	Av. Josep Tarradellas, 213	Rambla Just Oliveras	Estació de Renfe i Jutjats	4	5	13:00 hores	Alt
10	C. De Les Amapoles, 3		Mercat de Can Vidalet	4	0	12:20 hores	Baix
11	C/ Primavera, 35	La Florida	Centre comercial	4	0	12:10 hores	Baix
12	C/ Arquitectura	Ciències	Hotel AC Som	2	0	12:12 hores	Baix
13	Gran Via Corts Catalanes, 100	Joan Gris-Aprestadora	Ciutat de la Justicia	15	6	12:00 hores	Mig
14	C/ Doctor Ramon Solanich i Riera	Josep Molins	Hospital Creu Roja	0	3	12:45 hores	Alt
15	Avinguda Vilanova	Estació Rodalies Bellvitge	Renfe	6	0	12:15 hores	Null
16	C/Francesc Layret, 1-9	Carretera Collblanc	Centre comercial Collblanc	3	1	13:15 hores	Baix

Taula 4.16 Parades de taxis analitzades.
Font: Elaboració pròpia

Fig. 4.60 Parades de taxi. Plànol 3.63.
Font: Elaboració pròpia

De les parades inspeccionades, 4 registren usos alts. Aquestes parades es troben localitzades en punts estratègics com ho són l'Hospital de Bellvitge, l'estació de Renfe de Just Oliveras o l'Hospital de la Creu Roja. La Ciutat Judicial compta amb una parada al costat de la Granvia de L'Hospitalet que és poc utilitzada, a diferència de l'Av. de Carrilet, on es registra major ocupació de taxis sent una zona no regulada per a aquesta finalitat.

Al capítol de diagnosi s'aprofundirà més en la problemàtica de cada parada.

4.5.4. Model per al vehicle privat motoritzat

El model de simulació de trànsit està compost bàsicament per:

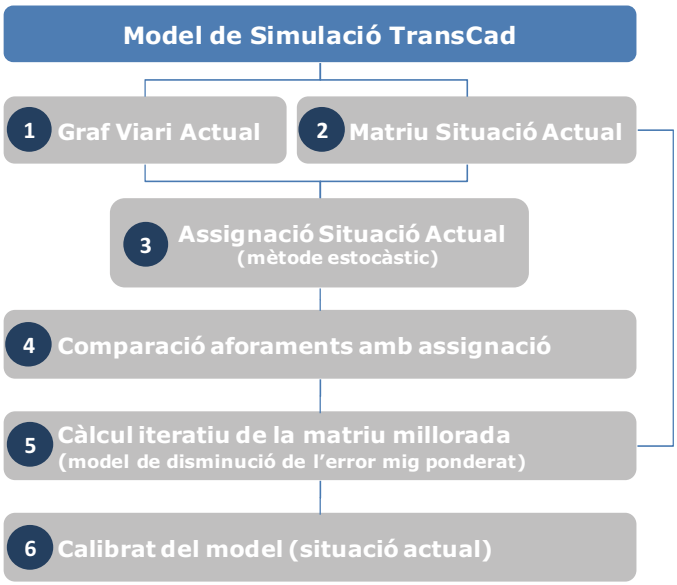


Fig. 4.61 Metodologia. Model de trànsit.
Font: Elaboració pròpia

Zonificació i elaboració d'una matriu origen - destinació

Zonificació de l'àmbit d'estudi

Amb l'objectiu de sintetitzar les anàlisis desenvolupades dins l'àmbit d'estudi, s'ha dut a terme un procés de zonificació del territori estudiat, que ens permeti representar de forma homogènia, dins de cada zona, les variables que volem estudiar i representar. Les zones o seccions que composen el model són les següents:

1.- Àmbit urbà definit pel Pla Territorial i resta de model de simulació.

2.- Districtes (6)

3.- Barris (17)

Fig. 4.62 Zonificació del model de simulació.
Font: Elaboració pròpia

Per dur a terme la zonificació de l'àmbit d'estudi s'ha tingut en compte, entre d'altres, els següents requisits:

- Mantenir les unitats administratives, ja que les dades socioeconòmiques es refereixen a aquestes particions. S'han pres les més homogènies possibles des de la perspectiva de les característiques socioeconòmiques de la seva població o del seu ús del sòl (zones industrials, comercials, etc.).
- Compatibilitat amb les zonificacions de transport ja existents, com les utilitzades en els estudis precedents.
- La zonificació contempla adequadament la relació amb l'exterior de l'àmbit, mitjançant la definició de portes exteriors.

La matriu de la situació actual

S'ha partit de les dades de trànsit de totes les fonts disponibles:

- EMQ 2006
- Enquestes AMB
- Enquestes als accessos de la ciutat, aforaments manuals i automàtics propis i de les diferents administracions s'ha elaborat la matriu a partir de la qual es modelitza la situació actual.

És important destacar que el model de simulació no comprèn solament la ciutat de L'Hospitalet sinó la seva àrea d'influència propera. D'aquesta manera en el model també es troben els municipis limítrofes amb L'Hospitalet de Llobregat a més de les vies d'accés més important, com la Ronda Litoral, Ronda de Dalt, l'A-2 i AP-2, la C-31 i C-32. El límit del model és la B-30.

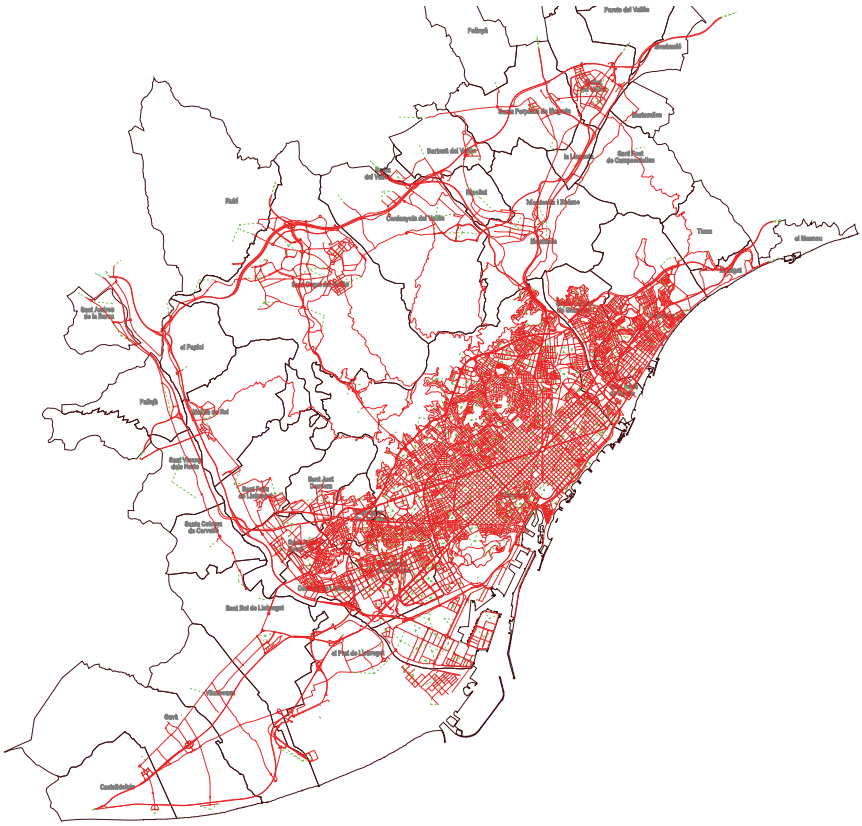


Fig. 4.63 Graf total del Model de simulació.
Font: Elaboració pròpia

A la matriu de la situació actual estan representats els viatges que es fan al dia entre totes les **101** zones que s'han ubicat dins de l'àmbit d'estudi. Cada zona està representada per centroides (**590** centroides, dels quals **100** són centroides interns de L'Hospitalet) o un punt teòric representatiu d'una àrea d'estudi de trànsit; determinat a partir dels punts de concentració d'habitatges, llocs de treball, etc., que es considera l'origen o la destinació dels desplaçaments produïts a l'àrea.

El procés de treball s'inicia amb una matriu origen – destinació de referència, que s'ha anat precisant amb les mesures d'aforaments realitzades sobre el terreny. Aquesta matriu composada per **590 centroides** d'origen i destinació, s'utilitza conjuntament amb el graf per obtenir una primera assignació de càrrega.

Composició del graf de la xarxa

Un graf de la xarxa és una representació gràfica de la xarxa viària de l'àmbit d'estudi, és a dir, tota la ciutat de L'Hospitalet de Llobregat, especialment l'àmbit urbà de la ciutat. Un cop es té la xarxa d'arcs completa, s'ha procedit a la seva caracterització, per atorgar als arcs la categoria de tipus de xarxa urbana definit.

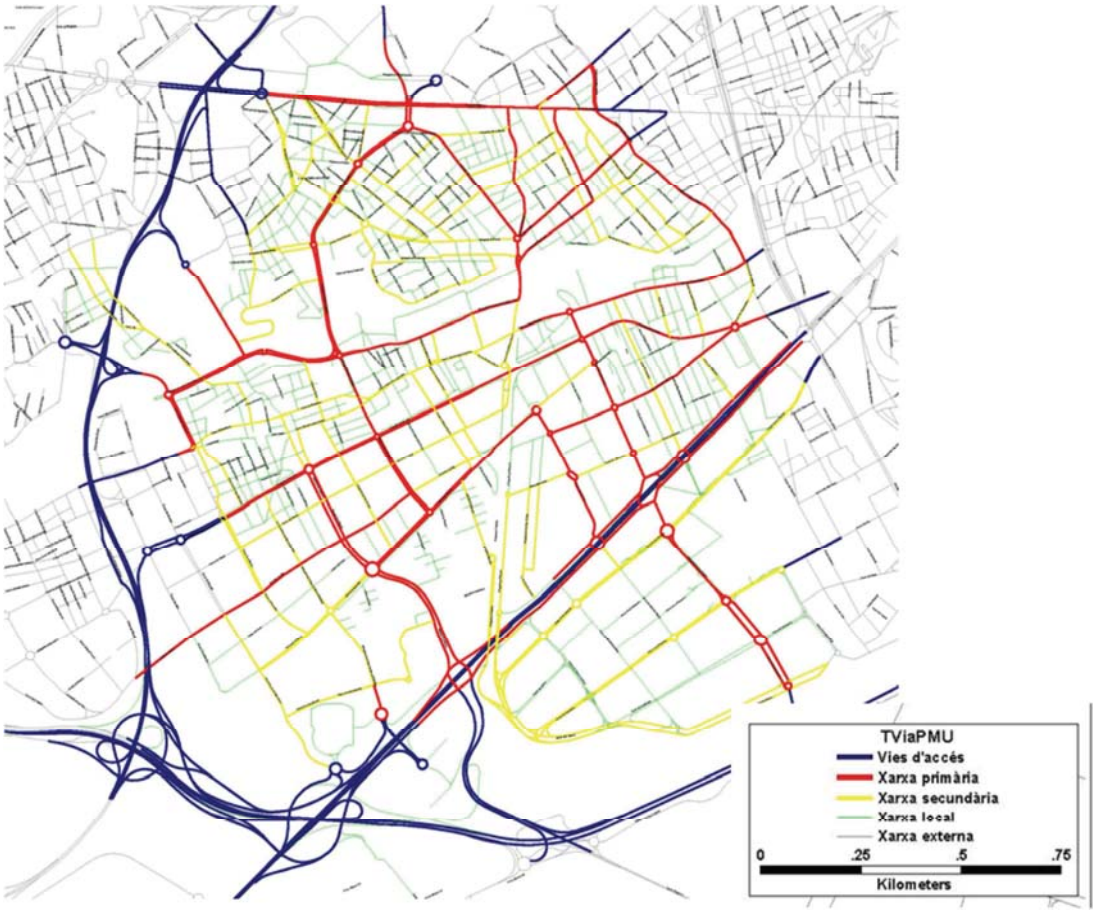


Fig. 4.64 Jerarquia viària. Plànol 3.54.
Font: Elaboració pròpia

Paràmetres introduïts en el model

Sentits de Circulació i Girs prohibits

Comprovació dels sentits de circulació introduïts en el model mitjançant els inventaris realitzats al camp.

Velocitat

Les unitats emprades per definir la velocitat de circulació de les vies són quilòmetres/hora (km/h) per sentit. En el model de referència les velocitats introduïdes corresponen a les mitjanes diàries detectades a la via.

Capacitat

Seguint el procediment de càlcul emprat al Manual de Capacitat de Carreteres, les unitats de les capacitats introduïdes en el model són vehicles/hora per sentit.

Altrament, per a la modelització de la mobilitat de dia mig s'expandeixen a capacitats diàries mitjançant la hipòtesi que els trànsits totals diaris es concentren en un període de setze hores. Per tant s'ha introduït la capacitat de cada arc com vehicles/dia per sentit.

Amb aquest ajustament obtenim una restricció de la capacitat equivalent a una hora de mitjana intensitat (5,75% del trànsit diari i una hora punta 7,25% de la IMD diària) que hauria de representar alhora la mitjana de comportament de les condicions de circulació de les carreteres.

Per a les vies interurbanes, xarxa principal, s'han mantingut les capacitats especificades en el model de referència. Altrament, per les vies urbanes o part de les carreteres que travessen per una població s'han recalculat les capacitats horàries a partir de les dades adjuntades en el model de referència (fase, nombre de carrils) i mitjançant la formulació proposada pel manual de capacitat per aquest tipus de vies.

$$C\ (veh/h) = Cv \times (Fv/S) \times Fi$$

On:

- C = capacitat en vehicles/hora per sentit.
- Cv = capacitat en verd, i es defineix: Cv(veh/h) = 1.800*N*fa
- N = nombre de carrils
- fa = factor correcció per amplada carrils
- Fv = fase en verd, en segons
- S = cicle complet del semàfor, en segons
- Fi = factor reductor de la capacitat per la presència d'obstacles laterals (aparcaments, parades autobús...)

En base a la capacitat de les vies s'ha establert la jerarquització de les principals vies utilitzades.

Punts de control amb dades d'IMD reals

S'han identificat els arcs dels quals es disposa la informació de les IMD (vehicles/dia), per introduir-la en les taules corresponents. Aquests són els valors de referència sobre els quals s'han contrastat els resultats donats pel model i ajustat la validesa del calibratge entre la matriu de mobilitat i la xarxa.

Per al calibratge del model s'han escollit les dades d'aforaments automàtics i els detectors de l'Ajuntament de L'Hospitalet.

.

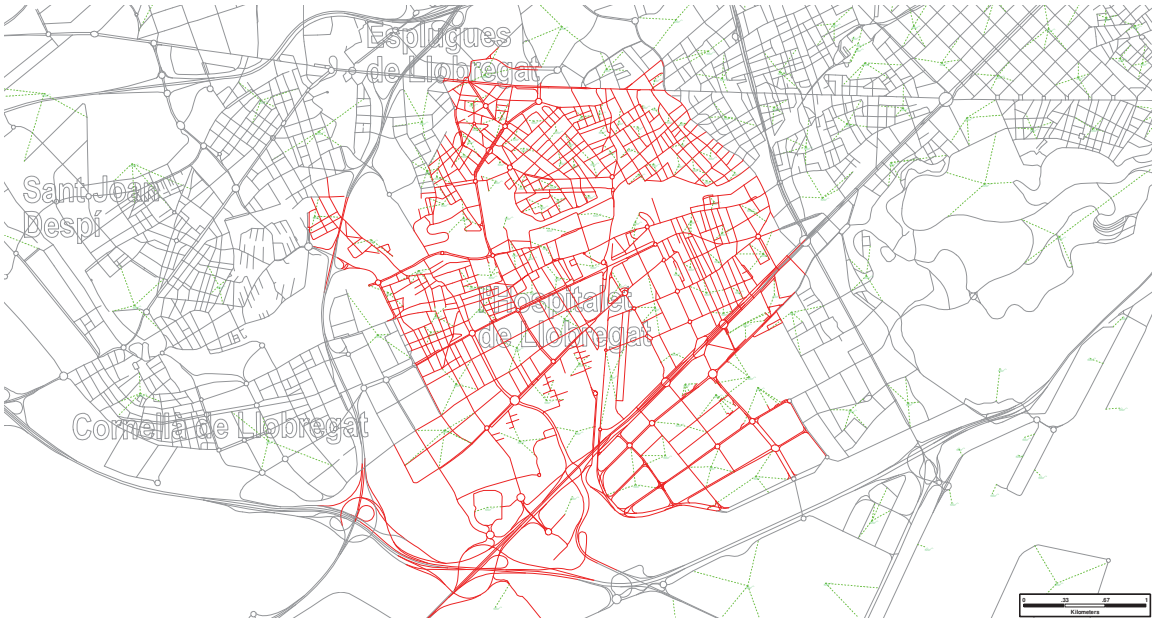


Fig. 4.65 Graf del model de simulació. Àmbit de L'Hospitalet.
Font: Elaboració pròpia

Finalment el graf viari de la xarxa urbana de L'Hospitalet està composat per:

- **2.640 arcs** (representació de cada tram de carretera entre dues interseccions). Cada arc conté diferents camps (longitud del tram, sentit de circulació, nom de la carretera, nombre de carrils, capacitat, velocitat, fases semafòriques, intensitat de trànsit aforada, etc.).
- **100 centroides** que corresponen a l'interior de L'Hospitalet. A part de tenir un codi identificador i d'estar localitzat geogràficament mitjançant les seves coordenades, cada centroide pot incloure dades censals, macroeconòmiques, etc.
- **288 connectors**. Com ja s'ha comentat anteriorment, es defineix per a cada zona un centroide, essent el punt a partir del qual sortiran els connectors, els arcs d'unió amb punts de la xarxa viària, els quals tindran un codi particular per ser diferenciats de la resta de vies del graf.

  Els connectors són arcs pels quals els viatges (vehicles) són assignats a la xarxa des d'una zona (o centroide), i els quals no poden ésser utilitzats com arcs intermedis del recorregut d'un trajecte.

Als connectors se'ls caracteritza amb una velocitat de recorregut teòrica d'accés a la xarxa, que es tradueix en temps en funció d'aquesta i de la longitud.

Assignació de la situació actual

Per desenvolupar el procés d'assignació s'ha aplicat l'algoritme **d'equilibri estocàstic**, amb l'objectiu d'obtenir una simulació el més ajustada possible als punts de control i aconseguir una reproducció de la mobilitat actual. L'algoritme de l'equilibri estocàstic reparteix proporcionalment als cotxes entre el número de possibles itineraris.

L'equació de costos del mètode estocàstic d'equilibri és:

On:

$$C_k = T\left[1 + \alpha\left(\frac{Q}{C}\right)^{\beta}\right]$$

- T = Temps de recorregut.
- Q = Flux assignat pel model.
- C = Capacitat de l'arc.
- α, β = Constants.

El Temps (T) i el Flux (Q) són resultat del procés d'assignació i la capacitat (C) és una dada donada en les taules associades al graf.

Els paràmetres α, β es determinen durant el procés de calibratge i es tradueixen en els factors que incideixen en el temps addicional de recorregut a causa de la congestió. Aquest efecte té menys rellevància en models de dia mig en xarxes no saturades que en models d'hora punta. Per al model estudiat s'han establert els següent paràmetres mitjans: $\alpha = 4$ $\beta = 4$

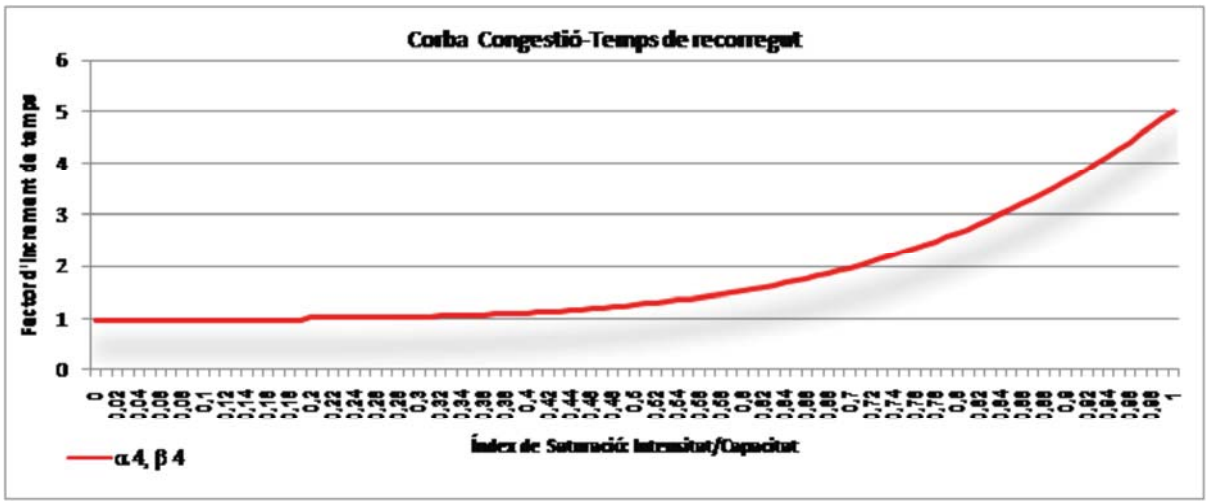


Fig. 4.66 Corba Congestió – Temps de recorregut.
Font: Elaboració pròpia

Durant el procés d'assignació es determina també el nombre màxim d'iteracions i el criteri de convergència mínima exigida per assegurar que el resultat arribi a l'equilibri.

Comparació de l'assignació amb les dades de camp. Un cop obtinguts els resultats de l'assignació, s'ha comparat amb els aforaments dels punts de control.

El Coeficient de Correlació Lineal de Pearson és un índex estadístic que permet definir de forma més concisa la relació entre dues variables**.** El seu resultat és un valor que fluctua entre -1 (correlació perfecta de sentit negatiu) i +1 (correlació perfecta en sentit positiu). Quant més propers a 0 siguin els valors, indiquen una major debilitat de la relació o fins i tot absència de correlació entre les dues variables.

L'aplicació del coeficient s'ha basat en la comparació entre les IMD obtingudes de les diferents fonts i els resultats del model de simulació comparats a les intensitats diàries de trànsit a les carreteres modelitzades per a aquest estudi. Un cop elaborat el primer ajustament de viatges

entre cada parell de zones de creació/captació de viatges, el primer coeficient de correlació era R2= 0.8012.

Càlcul iteratiu de la matriu millorada. El model de simulació TRANSCAD permet engegar un procés iteratiu de càlcul d'una matriu ajustada on el coeficient de correlació s'ajusti el màxim possible a la unitat.

Després de les correccions amb les iteracions posteriors s'ha assolit un coeficient de 0,9851, que mostra un calibrat del model i nivell de fiabilitat suficients.

Assignació de la situació actual. Un cop ajustada la matriu amb valors de R2 superiors a 0,95, es considera que el mode està ben ajustat i que representa fidelment el comportament del trànsit a la situació actual. En aquest moment, el model pot ser aplicat per avaluar escenaris futurs.

La intensitat mitjana diària (IMD) és el resultant de dividir per 365 la suma d'intensitats diàries de trànsit d'una carretera obtingudes durant tot un any. Cal dir però, que molt sovint es tracta d'estimacions extrapolades a partir d'un nombre d'observacions periòdiques.

$$\text{IMD (veh/dia)} = \frac{\Sigma_{365} \text{ intensitats diàries}}{365}$$

La intensitat de trànsit també pot ser mesurada en hores. De fet, els mètodes de càlcul per establir els futurs nivells de servei dels projectes es basen en l'anàlisi de l'hora 30 o hora 100. S'entén per hora 30, aquella en què només veu superada la intensitat del trànsit en 29 hores acumulades al llarg de l'any. Per l'hora 100 es té en compte una intensitat horària que serà depassada durant 99 hores en tot un any.

El nivell de servei en l'hora 30 serveix als Estats Units per determinar la capacitat, secció de calçada que haurà de tenir una infraestructura al seu any d'entrada en servei.

Aquest fet comporta que el dimensionament de les autopistes tendeixi a ser molt gran (més nombre de carrils per sentit) per l'afany d'encabir pràcticament qualsevol hora punta del trànsit previst a l'any de posada en servei de la infraestructura.

Al nostre país, el criteri utilitzat amb el mateix objectiu és el d'hora 100. D'aquesta manera es permet que en determinats moments -99 hores l'any- es pugui depassar el nivell de servei de la carretera en projecte.

La velocitat és la taxa de moviment expressada com distància per unitat de temps. Per al model de simulació existeixen dues velocitats diferents:

- La velocitat lliure: Aquella que esdevé quan no hi ha presència de vehicles a la xarxa. És a dir, la que depèn únicament de les condicions de la via en qüestió (traçat, disseny, amplada de carrils, desnivells, trams en corba, estat del ferm, clima, etc.).
- La velocitat de recorregut: La mitjana de velocitat de pas de tots els vehicles per un tram determinat en situació de càrrega a la xarxa. És a dir, quan la velocitat depèn, a més de les característiques intrínseques de la via, del nombre de vehicles que hi circula.

La densitat es defineix com el nombre de vehicles que ocupen un tram de longitud determinat d'un carril o carretera, en un instant concret. Habitualment s'estableix una mitjana de la densitat en el temps per expressar-la en vehicles per quilòmetre (veh./km).

La densitat es pot calcular a través de la mitjana de velocitat de recorregut temps de recorregut i de la intensitat de circulació.

La separació entre vehicles és una mesura de distància, en metres, que es pot determinar directament mesurant en un determinat moment la distància existent entre punts comuns de

dos vehicles consecutius. En un corrent de circulació la mitjana de separació entre els vehicles està relacionada directament amb la densitat, en la forma següent:

$$\text{Densitat (veh/km)} = \frac{1.000}{\text{Separació (m/veh)}}$$

La relació entre la mitjana de separació i l'interval mitjà dins un corrent de trànsit depèn de la velocitat:

$$\text{Interval (s/veh)} = \frac{\text{Separació (m/veh)}}{\text{Velocitat (m/s)}}$$

Aquesta relació també és vàlida per a l'interval i separació existent entre parells aïllats de vehicles. En aquest cas la velocitat considerada seria la del segon vehicle. La intensitat està relacionada amb l'interval mitjà del corrent de circulació mitjançant l'expressió:

$$\text{Intensitat (veh/h)} = \frac{3.600}{\text{Interval (s/veh)}}$$

De tot això es pot obtenir la següent equació que expressa la relació bàsica entre els tres paràmetres descriptors del corrent de trànsit.

Intensitat (veh/h) = Velocitat (km/h) x Densitat (veh/km)

Tot i que aquesta equació permet algebraicament l'existència d'un nombre infinit de combinacions de velocitat i densitat per a cada intensitat, existeixen altres relacions que limiten la varietat de condicions de circulació possibles en un lloc determinat.

Relacions generals entre la velocitat, la densitat, i la intensitat en estructures viàries per a flux ininterromput (veure Highway Capacity Manual 2000)

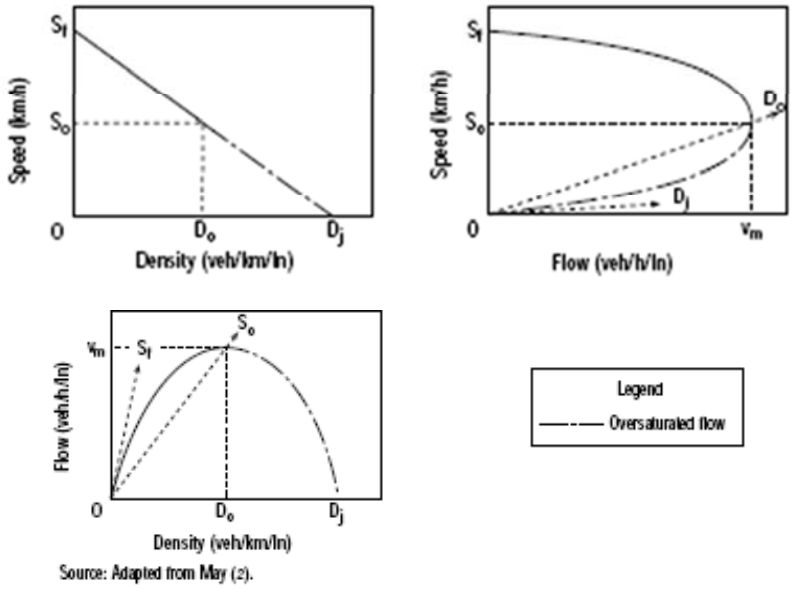


Fig. 7 Relacions generals entre la velocitat, la densitat i la intensitat en estructures viàries per a flux ininterromput.
Font: Highway Capacity Manual 2000

Com es desprèn de les gràfiques anteriors que pretenen explicar la relació teòrica entre aquestes tres variables bàsiques, existeix una velocitat i una intensitat òptima o crítica (que coincideix amb la capacitat màxima d'una via a partir de la qual poden decréixer les dues variables alhora. A partir d'aquesta velocitat, intensitat i nivell de congestió donats, el flux

circulatori es torna inestable i és difícil predir-ne el restabliment de les condicions circulatòries normals.

Els nivells de servei (NS o LOS) són mesures qualitatives que descriuen les condicions de circulació en un tram de carretera determinat. Els factors que intervenen en la definició dels NS són: la velocitat, el temps de recorregut, la llibertat de maniobra, les interrupcions de la circulació i el confort i la convivència.

4.5.4.1. Resultats del model. Intensitats mitjanes diàries

Un cop realitzades les assignacions de trànsit i comprovat el calibratge, comparant les intensitats mesurades in situ, i les intensitats del model, s'obté la resta d'intensitats de tota la xarxa de la ciutat i que no ha estat mesurada en el terreny. El plànol d'intensitats diàries de tota la ciutat de L'Hospitalet és el següent (Aranya de trànsit).

Fig. 4.67 Intensitat mitjana diària de L'Hospitalet (Assignació de trànsit). Plànol 4.60.
Font: Elaboració pròpia

- Els resultats del model de simulació mostren intensitats importants a les rondes i la Granvia de L'Hospitalet amb intensitats que arriben als 80.000 vehicles/dia.
- Els laterals de la Granvia de L'Hospitalet registren intensitats entre els 4.000 i els 16.000 vehicles/dia i sentit depenent del tram.
- La Rambla de la Marina registra intensitats al voltant dels 10.000 vehicles/sentit entre la Granvia i la Travessia Industrial. Sobre aquesta última via les intensitats disminueixen notablement fins a arribar a valors de 3.000 a 4.000 vehicles/dia i sentit sobre l'Av. de Carrilet.
- Una altra via amb intensitats importants és la Ctra. de Collblanc amb prop de 18.000 vehicles/dia a l'altura de la Travessera de Les Corts i de 19.000 a prop de Riera Blanca.
- La Travessia Industrial és una altra via amb intensitats importants, registrant al voltant de 13.000 vehicles/dia, a l'altura de la Rambla de la Marina.
- El carrer Santa Eulàlia registra entre 8.000 i 10.000 vehicles/dia i sentit a l'altura del carrer de Riera Blanca.
- L'Av. de Carrilet presenta intensitats diàries per sentit de 8.000 a 12.000 vehicles/dia.

S'adjunta a continuació un graf viari de detall de les intensitats a la xarxa de L'Hospitalet, on s'han eliminat les vies perifèriques per evitar la distorsió gràfica produïdes per l'elevada intensitat en aquestes vies.

Fig. 4.75 Graf viari de detall de les intensitats a la xarxa de L'Hospitalet

La següent imatge expressa d'una altra manera els resultats d'intensitats diàries de les vies de L'Hospitalet. En aquest cas la mida dels cercles és proporcional a les intensitats de trànsit dels vehicles que entren a cada intersecció.

S'observa per tant, que a excepció de la Ronda de Dalt i la Granvia de L'Hospitalet, eixos com l'Av. de la Fabregada o l'Av. d'Isabel la Catòlica registren intensitats altes, sobretot a les interseccions amb vies com Av. de Carrilet, Enric Prat de la Riba o l'Av. de Josep Tarradellas.

Fig. 4.686 Intensitat mitjana diària de les entrades a les interseccions de L'Hospitalet (Assignació de trànsit). Font: Elaboració pròpia

4.5.4.2. Resultats del model. Nombre de vehicles per quilòmetre

Cada dia es realitzen a la ciutat de L'Hospitalet de Llobregat un total de **2.498.583** veh*km en vehicle privat.

Aquesta xifra de vehicles per quilòmetre realitzats a la ciutat, es reparteixen per tota la xarxa viària concentrant-se sobretot a les vies d'accés, on es realitza el 75,2% dels veh*km de la ciutat. La xarxa local i secundària només representa l'11,6%.

Destaca que a la xarxa bàsica primària (accés, rondes i primer nivell) es realitzen el 75,2% dels veh*km en el 22,5% de la longitud de carrers.

Xarxa àmbit urbà	Longitud (km)[1]	% Longitud	veh · km	% veh · km
Vies d'accés	60.25	22.5%	1,879,142	75.2%
Xarxa primària	44.77	16.7%	328,428	13.1%
Xarxa secundària	56.50	21.1%	141,007	5.6%
Xarxa Local	106.28	39.7%	150,006	6.0%
Total xarxa carrers	**267.80**	**100.0%**	**2,498,583**	**100.0%**

[1] El model de simulació considera les calçades segregades per separat.

D'aquesta manera, la longitud total de les vies pot veure's incrementada.

Taula 4.17 Veh*km per tipus de via.
Font: Elaboració pròpia

4.5.4.3. Resultats del model. Nombre de vehicles que accedeixen diàriament al municipi

A partir dels resultats dels aforaments automàtics i del model de simulació de trànsit, s'ha calculat el nombre de vehicles que accedeixen diàriament a la ciutat, diferenciant entre els que són de pas o els que tenen com a destinació la ciutat de L'Hospitalet.

Per L'Hospitalet circulen diàriament 897.000 vehicles, dels quals el 65% és trànsit de pas (Granvia de L'Hospitalet, Ronda de Dalt o Ctra. de Collblanc) i el 28,9% de connexió.

S'ha realitzat l'exercici d'eliminar dels càlculs la Granvia de L'Hospitalet, determinant dues zones (Costat muntanya Granvia i costat mar Granvia de L'Hospitalet). Les dues zones en concret són:

[2] Sectors: Residencial Gran Via, Pedrosa i Gran Via Sud.

En queda exclòs el centroide de la Feixa Llarga per evitar l'efecte de la Ronda Litoral sobre els càlculs.

Els viatges de connexió inclouen els origens i destinacions de l'altre zona de l'Hospitalet.

[3] Districtes: Districtes I a V + el sector La Marina.

En queda exclosa la zona de Sant Feliu localitzada sobre la Ronda de Dalt per evitar-ne el seu efecte.

Els viatges de connexió inclouen els origens i destinacions de l'altre zona de l'Hospitalet.

[4] Total de viatges a l'Hospitalet incloent la Feixa Llarga i el sector de Sant Feliu sobre la Ronda.

Total de viatges de connexió de l'Hospitalet.

Sense descomptar l'efecte del trànsit de les Rondes i de la calçada soterrada de la Gran Via.

Fig. 4.69 Zonificació per l'anàlisi de trànsit de connexió i de pas a L'Hospitalet.
Font: Elaboració pròpia

Els resultats d'aquesta anàlisi són:

L'HOSPITALET (dividit per la Gran Via en dues zones)

Xarxa àmbit urbà	IML[2]	% IML[2]	IML[3]	% IML[3]	Tot l'H[4]	% IML[4]
Trànsit intern	1,482	1.5%	31,899	9.5%	54,709	6.1%
Trànsit connexió	56,722	57.5%	235,226	70.1%	259,380	28.9%
Trànsit de pas	40,475	41.0%	68,286	20.4%	583,339	65.0%
Total Submatriu	**98,679**	**100.0%**	**335,411**	**100.0%**	**897,428**	**100.0%**

Taula 4.18 Nº de km de trànsit intern, de connexió i de pas.
Font: Elaboració pròpia

A la zona 2 (costat mar de la Granvia de L'Hospitalet: Residencial Gran Via - Pedrosa i Gran Via Sud), el trànsit de pas és del 41%, mentre que a la zona 3 (Districtes 1-5 més sector la Marina) el trànsit de pas és menor, representant el 20,4%.

Fig. 4.70 Figura 7. Intensitat dels accessos a L'Hospitalet. Plànol 4.6.
Font: Elaboració pròpia

4.5.4.4. Resultats del model. Itineraris de vehicles pesants

Els principals itineraris de vehicles pesants es realitzen des de la Ronda Litoral, o l'A-2, amb destinació a les zones industrials de L'Hospitalet. Les vies d'entrada a aquestes zones són, la Carretera del Mig i la Travessia Industrial.

La senyalització d'accés de vehicles pesants a la zona industrial del districte econòmic s'indica per la Ctra. Antiga del Prat, o pel lateral de la Granvia de L'Hospitalet a través de carrers com Primer de Maig, Miguel Hernández, Salvador Espriu o Joan Carles I.

Fig. 4.71 Senyalització d'orientació. Plànol 3.58.
Font: Elaboració pròpia

No obstant a través del model de simulació s'ha realitzat una anàlisi de camins mínims cap als polígons industrials, destacat en tres grups:

1. Carretera del Mig
2. Pedrosa Gran Via Sud
3. Santa Eulàlia - Provençana

Dels itineraris mostrats en la següent imatge, els vehicles no poden circular per vies com la Granvia de L'Hospitalet, la Ronda de Dalt o la Ronda Litoral. Els vehicles provinents del nord ingressen a L'Hospitalet per l'AP-7 i l'A-2 (Corredor del Llobregat).

Fig. 4.80 Itineraris d'accés als polígons. Plànol 4.62.
Font: Elaboració pròpia

4.5.4.5. Resultats del model. Localització de cues i nivells de servei

Per tal de que els resultats del model s'ajustin a la realitat s'ha realitzat un recorregut in situ dels punts de localització de cues en hores punta.

Fig. 4.72 Punts de retenció de vehicles en hora punta. Plànol 4.63.
Font: Elaboració pròpia

Com es va esmentar anteriorment de l'assignació de la Matriu al model de trànsit, s'obté els percentatges de saturació de tots els trams de via que componen la xarxa de L'Hospitalet. Els resultats i l'anàlisi dels percentatges de saturació es descriuen en el capítol 6 de Diagnosi.

Fig. 4.73 Nivells de servei i saturació de la xarxa viària. Plànol 4.64.
Font: Elaboració pròpia

4.6. Demanda transport adaptat

En l'actualitat les rutes d'autobusos adaptats donen servei a 52 usuaris de forma permanent, havent-hi llista d'espera per incorporar-se a les rutes.

D'altra banda, els usuaris de taxi als quals se'ls presta un servei recurrent, cap la possibilitat d'incorporar-los a les rutes d'autobusos en cas de disponibilitat de places.

La forma d'optimitzar els recursos passa per estudiar la possibilitat d'optimització de les rutes existents i proposar una reorganització de les mateixes.

4.7. Demanda d'aparcament

4.7.1. Situació de l'estacionament residencial

Per al càlcul de la demanda residencial s'ha tingut en compte el padró de vehicles de l'any 2010, on s'ha detectat un cens de **111.958 vehicles, dels quals un 67,5% són turismes**.

Parc de vehicles per barris. 2010						Index de motorització	
Barri	Ciclomotors	Autobusos i camions	Tractors i remolcs	Turismes	Total	Habitants	Veh/1000 hab
Centre	2.595	1.593	277	8.899	**13.364**	25.029	534
Sanfeliu	534	289	64	2.183	**3.070**	6.436	477
Sant Josep	1.855	667	133	6.389	**9.044**	20.291	446
la Torrassa	1.950	598	69	4.686	**7.303**	26.955	271
Collblanc	1.838	637	110	5.024	**7.609**	25.147	303
Santa Eulàlia	4.240	1.624	379	12.510	**18.753**	42.104	445
la Florida	1.702	704	88	6.332	**8.826**	29.183	302
les Planes	918	478	67	3.508	**4.971**	16.636	299
Can Serra	711	326	67	3.358	**4.462**	10.549	423
Pubilla Cases	1.677	771	100	6.189	**8.737**	30.021	291
el Gornal	909	764	640	2.494	**4.807**	7.667	627
Bellvitge	1.588	863	150	9.092	**11.693**	25.873	452
No consta	2.645	1.473	283	4.918	**9.319**		
Total	**23.162**	**10.787**	**2.427**	**75.582**	111.958	**265.891**	**421**

Taula 4.19 Parc de vehicles per barris. Font: Padró de vehicles (2010)

Amb l'objectiu de conèixer els punts de concentració de la demanda d'aparcament, s'ha relacionat el nombre de vehicles amb la superfície de cada zona obtenint el paràmetre de vehicles/Ha, que permet observar com la major part de la demanda censada es troba concentrada a barris com La Florida (234 veh/Ha), seguit de Centre (175) i Bellvitge (161).

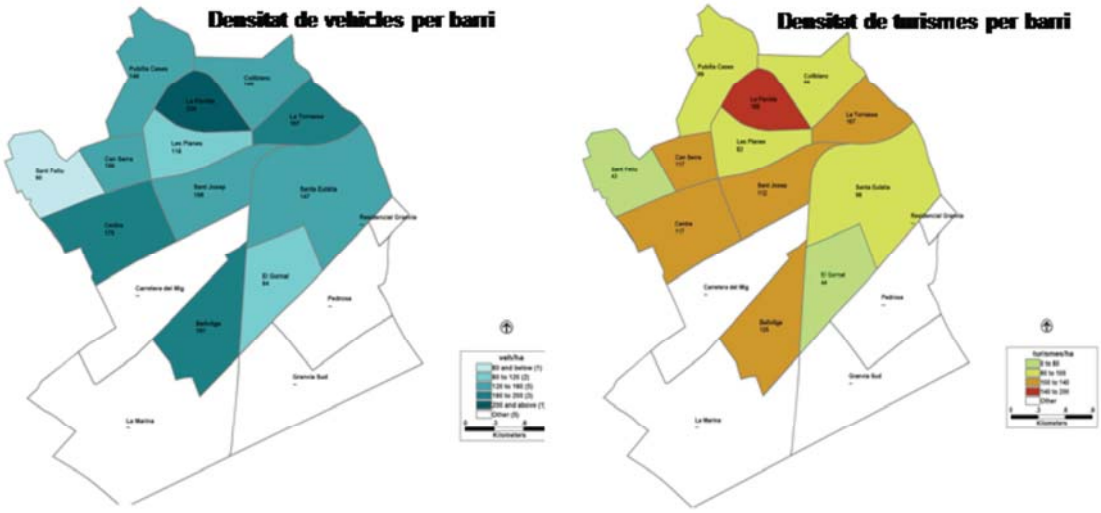


Fig. 4.74 Demanda residencial. Plànols 2.11 i 2.12.
Font: Elaboració pròpia

L'índex de motorització (vehicles/1.000 hab.) és un índex que relaciona el nombre de vehicles censats amb la població. Aquesta dada que ja ha estat analitzada en l'apartat socioeconòmic del PMU, és de 421 vehicles/1.000 habitants, un 37% inferior a la ciutat de Barcelona. El nivell de renda dels residents, junt a la morfologia urbana de la ciutat (compacta) i la seva localització de la 1a. corona barcelonina influeix en els hàbits de mobilitat dels seus ciutadans, mobilitat en què el transport públic té un paper clau.

4.7.2. Situació de l'estacionament forà

Per analitzar la situació de l'estacionament forà durant el període diürn, s'ha efectuat una anàlisi relativa a la utilització de l'oferta d'aparcament en aquest període. Per conèixer el funcionament real de cadascuna de les ofertes on pot estacionar l'usuari forà s'han efectuat estudis de rotacions de matrícules (vegeu apartat de metodologia) en diverses zones i tipus de places d'aparcament que permetin establir diferents nivells de comportament de la demanda forana.

Aquest apartat es dividirà en tres apartats:

- Utilització de les ofertes, on s'analitzarà el comportament de les diferents ofertes, tot analitzant diferents desajustaments que es puguin produir.

- Volum i característiques de la demanda.
- Dèficit de l'estacionament forà, on es determinaran les necessitats d'estacionament.

S'han diferenciat 4 tipologies de demanda forana en funció del temps de permanència a les places d'aparcament i que es descriuen a continuació per tal de facilitar la lectura de l'apartat:

1. Es consideraran estacionaments relacionats amb motiu de treball aquells que tinguin una durada d'estacionament superior a les 4 hores.
2. Demanda de mitjana durada és aquella que accedeix per un o diversos motius, ja siguin gestions, compres o oci i que sovint no sap amb exactitud el temps d'estacionament que realitzarà. Aquesta és una demanda que estaciona per períodes de temps compresos entre les 2 i 4 hores, sent els aparcaments públics l'oferta que millor s'adapta a la seva tipologia de viatge.
3. Demanda de curta durada és aquella que ve a una zona per un motiu molt concret. Aquest estacionament no acostuma a ocupar més de 2 hores i la zona blava (sempre hi quan funcioni correctament) és la tipologia d'oferta que s'adapta millor aquest tipus de viatge per la rapidesa i comoditat d'estacionar a la calçada, més que no en un aparcament públic.
4. La demanda de molt curta durada es pot assimilar a l'anterior demanda, però que donat que el seu període d'estacionament no acostuma a superar els 30 minuts, és susceptible d'estacionar de forma il·legal si no troba espai a la zona blava o en espais reservats.

4.7.3. Utilització de les ofertes d'aparcament per districtes

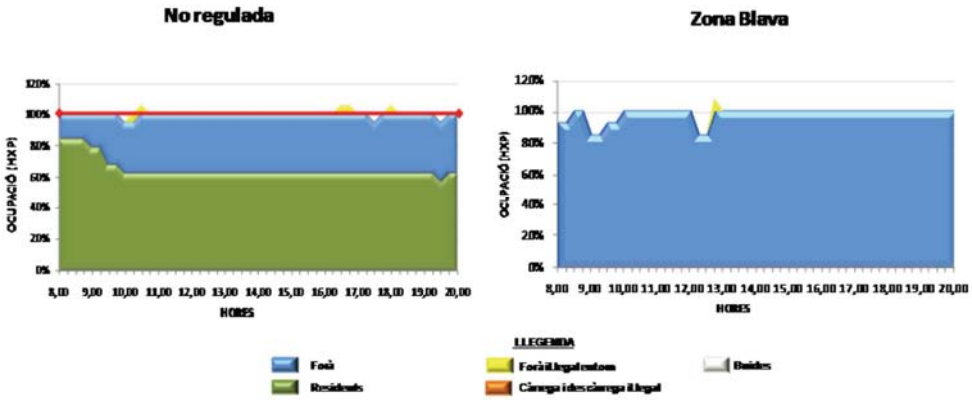
S'ha realitzat una mostra d'utilització de l'aparcament tant regulat com no regulat per Districte. La distribució de places i punts de rotació han estat les següents:

Districte	TRAMS	Mostra (Nº de plaçes)	
		No regulada	Zona Blava
1	Josep Maria Sagarra entre PL de la Mare de Deu de Montserrat i Princep de Bergara		
	Princep de Bergara entre Josep María Segarra i C. Major	19	13
2	Doctor Martí i Julià entre C. Mas i Holanda	35	16
3	C. de Pi i Margall entre Av. Carrilet i C. de l'Aprestadora		
	Castelao entre Av. Carrilet i C Aprestadora	45	
4	Av de Miraflores entre C. del Enginyer Moncunill i C. de Llevant		
	C. del Enginyer Moncunill entre Av. de Miraflores i C. de Bòbiles		
	C. Bobiles entre Enginyer Moncunill i Jardí	26	28
5	C. de Calderón de la Barca entre Av. de Severo Ochoa i Av. del Bosc		
	C. de Belchite entre Av. del Bosc i Amadeu Vives		
	Amadeu Vives entre Belchite i Tomas Gimenez	43	
6	Rambla Marina entre los numeros 100 i 400 ambdos costats	30	
	C. Botànica entre C. Miguel Hernández i Joan Carles I	57	

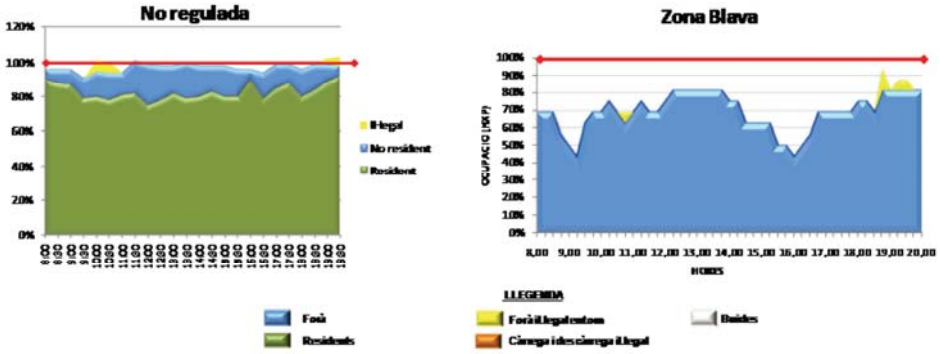
Taula 4.20 Zones d'anàlisi de rotació de matrícules.
Font: Elaboració pròpia

Resultats

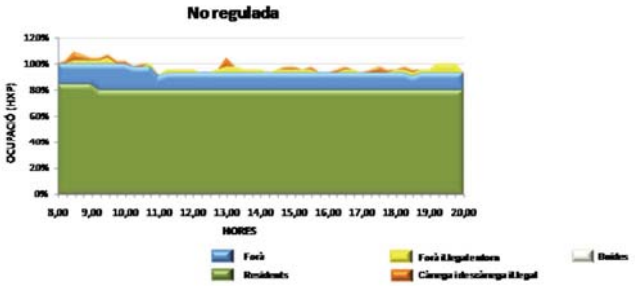
Districte 1



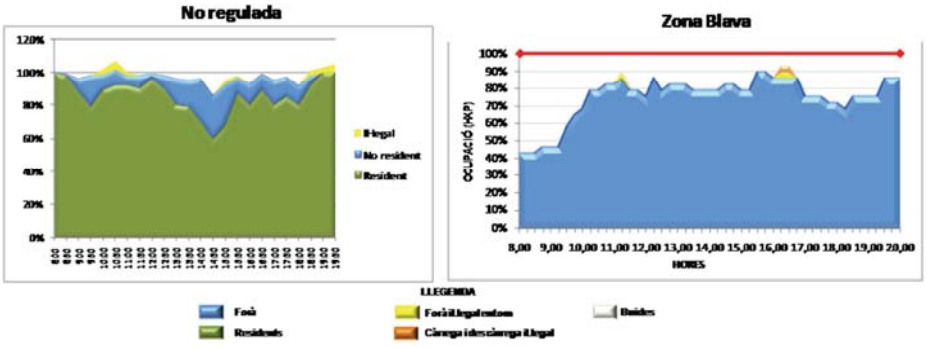
Districte 2



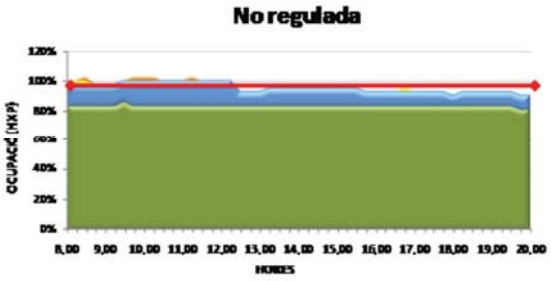
Districte 3



Districte 4



Districte 5



Districte 6

Rambla Marina C. Botànica

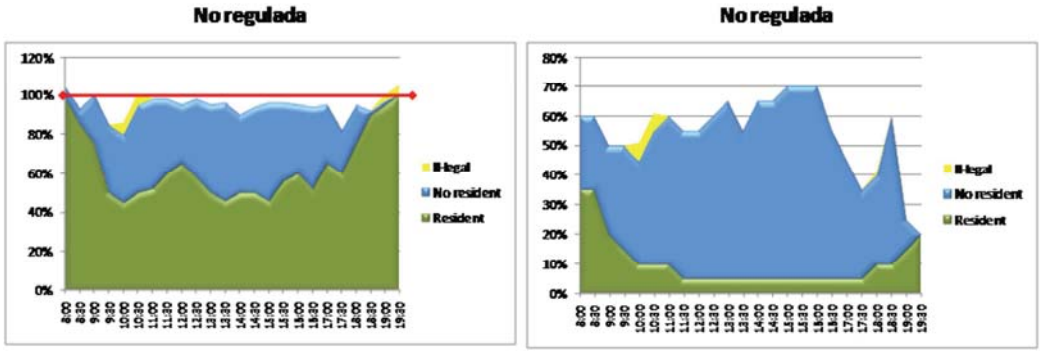


Fig. 4.75 Resultats de rotació de matrícules per districtes.
Font: Elaboració pròpia

Els districtes 1, 2 i 4, reben un alt nombre de viatges de rotació, que ocupen el 80% de les places de zona regulada i part de la calçada lliure (20 a 40%).

Els districtes 3 i 5 són bàsicament residencials. No disposen de places per rotació.

L'aparcament de rotació ocupa un 20% de les places lliures en calçada.

El districte 6 presenta un comportament atípic, amb utilització de fins un 40% de les places lliures per rotació i una utilització de la zona regulada del 70%.

Per calcular la demanda forana i la seva distribució per durades d'estacionament, s'han utilitzat els índexs de rotació deduïts de les rotacions de matrícules. En el cas dels vehicles que estacionen il·legalment es parteix de les dades de l'inventari d'indisciplina, expandides en funció de la durada mitjana d'estacionament per tipus obtinguda a partir d'indisciplina, i tenint en compte el període de concentració de la indisciplina, obtingut a partir de les rotacions de matrícules efectuades.

Al conjunt de l'oferta d'aparcament on pot estacionar la demanda forana, s'han detectat prop de 155.800 estacionaments, dels quals el 58% estacionen de forma gratuïta (entre places no regulades, solars, aparcaments reservats i de veïns), el 12% ho fa de manera il·legal i un 22% estaciona en ofertes regulades.

L'índex de rotació global (vehicles/places) és de 1,86.

Tipus d'estacionament	Nombre de places	Índex de rotació	Distribució per durades d'estacionament				Total
			<30min	30min a 2h	2h a 4h	> 4h	
Zona Blava	613	5,62	22%	55%	18%	5%	3445
Zona no regulada	19.839	1,25	8%	12%	15%	65%	24799
Àrea verda	653	2,20	18%	11%	12%	59%	1437
Solar	1.712	1,09	11%	12%	18%	59%	1866
P Públic	9.553	3,15	18%	30%	35%	17%	30092
P resident	39.506	1,60	2%	8%	8%	82%	63210
P empresa	400	1,10	12%	13%	35%	40%	440
Càrrega i descàrrega	1.274	9,00	71%	15%	9%	5%	11466
Il·legal	2.125	9,00	85%	12%	2%	1%	19125
Total (sense ilegal)	**73.550**	**1,86**					**136.754**

Taula 4.21 Distribució de temps, índex de rotació i nombre d'estacionaments diaris.
Font: Elaboració pròpia

4.7.4. Ocupació nocturna

Inspeccions nocturnes han determinat l'existència de zones amb la pràctica totalitat de places ocupades (sector nord) i presència d'indisciplina.

Per contra, el sector sud presenta baixes ocupacions de la calçada i absència d'indisciplina d'estacionament.

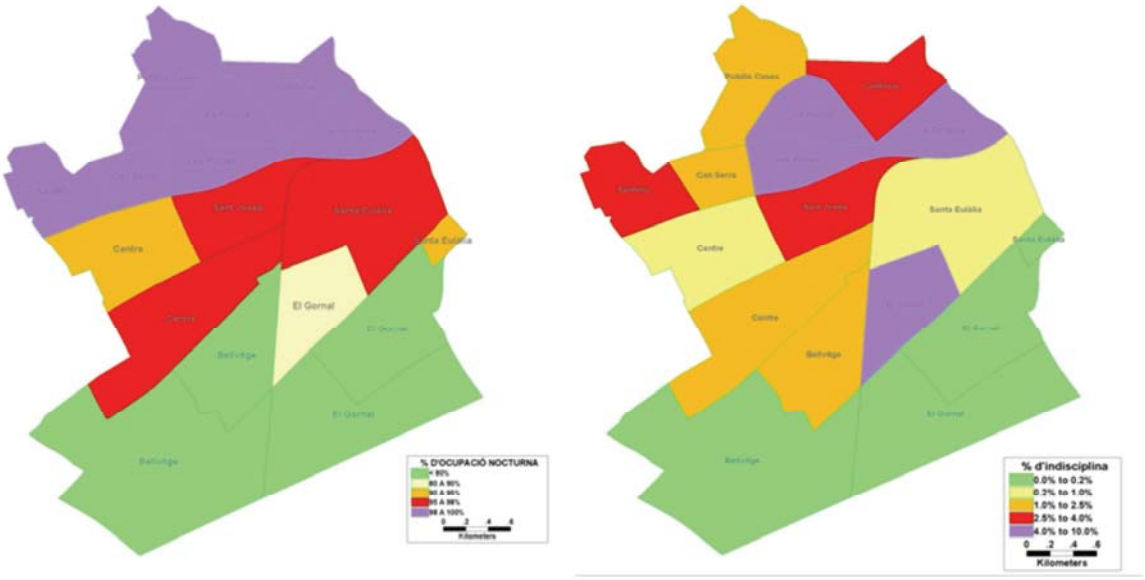


Fig. 4.76 Demanda d'aparcament nocturn a la via pública i Percentatge d'aparcament il·legal nocturn a la via pública.
Font: Elaboració pròpia

4.8. Demanda càrrega i descàrrega

El coneixement de la demanda existent a les zones de càrrega i descàrrega s'ha analitzat a través de les següents dades:

- Estudi de seguiment de 12 zones de càrrega i descàrrega realitzat per l'Ajuntament en 2010.
- Seguiment de tres zones de càrrega i descàrrega
- Enquesta a comerciants

4.8.1. Seguiment de zones de càrrega i descàrrega (2010)

L'Ajuntament va desenvolupar, a l'octubre de 2010, el seguiment de 12 zones de càrrega i descàrrega del Municipi, que s'enumeren a continuació per districtes:

Districte	Localització
I	5. C. de Rossend Arús (entre Josep Prats i Provença)
I	C. de Prat de la Riba (entre Vilumara i Pl. de Mestre Clavé)
II	C. de Progrés (entre Fortuny i Pujós)
II	Rbla. de Catalunya ,72 (Jaume Busquets)
III	C. de Jacint Verdaguer,11 (entre Unió i Sta. Eulàlia)
III	C. d'Amadeu Torner, 22 (davant Mercadona)
IV	Av. de Torrent Gornal, 43 (Jardí)
IV	Av. de Miraflores, 52 (Piera- Pedraforca)
V	C. de Pere Pelegrí, 58 (davant Mercat Can Serra)
V	Av. de Tomàs Giménez, 54 (entre Pl. Pubillas Casas i Amadeu Vives)
VI	Rbla. de la Marina, 261 (costat Marina Center)
VI	Av. de Carmen Amaya,37

Taula 4.24 Zones de seguiment de càrrega i descàrrega per districtes.
Font: Ajuntament de L'Hospitalet

En aquestes zones es va recollir la rotació dels vehicles, tant comercials com no comercials, en els períodes de matí (08:00-12:30) i tarda (16:00-18:30), sent els principals resultats els sintetitzats en la següent taula:

RESULTATS TOTAL				
MATÍ	vehicles	143	% matí/total	65,00%
	vehicles roten	95	% roten	66,43%
	vehicles no roten	52	% no roten	36,36%
	vehicles comercials	95	% comercials	66,43%
	vehicles comercials roten	56	% comercials roten	39,16%
	vehicles no comercials	48	% no comercials	33,57%
	vehicles no comercials roten	39	% no comercials roten	27,27%
TARDA	vehicles	84	% tarda/total	38,18%
	vehicles roten	36	% roten	42,86%
	vehicles no roten	48	% no roten	57,14%
	vehicles comercials	53	% comercials	63,10%
	vehicles comercials roten	23	% comercials roten	27,38%
	vehicles no comercials	29	% no comercials	34,52%
	vehicles no comercials roten	14	% no comercials roten	16,67%
TOTAL	**TOTAL VEHICLES**	**220**		
	vehicles roten	131	% roten	59,55%
	vehicles no roten	100	% no roten	45,45%
	vehicles comercials	148	% comercials	67,27%
	vehicles comercials roten	79	% comercials roten	35,91%
	vehicles no comercials	77	% no comercial	35,00%
	vehicles no comercials roten	53	% no comercials roten	24,09%

Taula 4.25 Principals resultats del seguiment de càrrega i descàrrega.
Font: Ajuntament de L'Hospitalet

De les dades reflectides en la taula anterior es difereix, entre el més destacable, que la utilització de les zones de càrrega i descàrrega es realitza en un 67% per vehicles comercials, com a mitjana, sent estable durant el matí i la tarda.

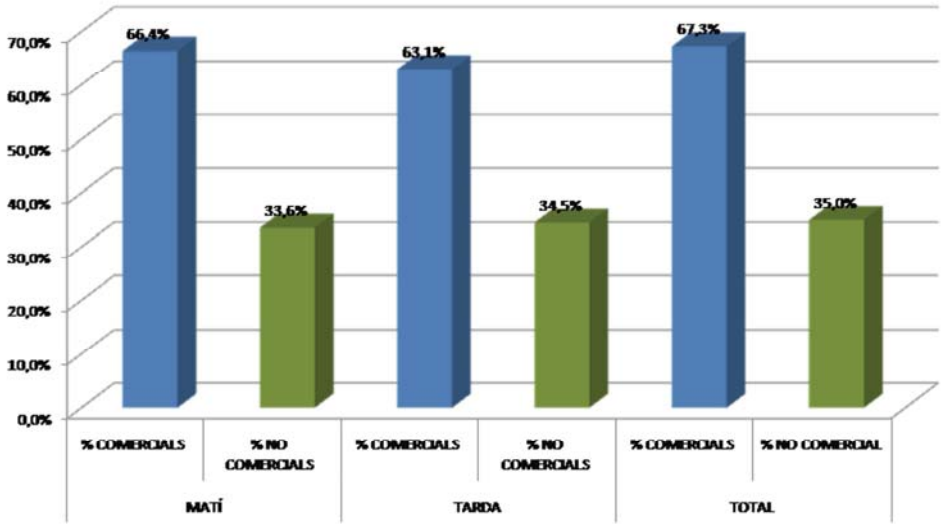


Fig. 4.77 Percentatge d'utilització per tipus de vehicle.
Font: Ajuntament de L'Hospitalet

El cas que presenta major ús per vehicles no comercials és el de Torrent Gornal (districte IV), on el percentatge d'utilització de les zones de càrrega i descàrrega per part de vehicles no comercials arriba a l'entorn del 57%.

Referent a la rotació que es dóna a les zones de càrrega i descàrrega, el percentatge de vehicles amb rotació, és a dir, amb estades menors a una hora, és de gairebé el 60% quan s'analitza el total de vehicles que utilitzen la zona. Per al cas concret dels vehicles comercials, aquest percentatge es troba a l'entorn del 36%.

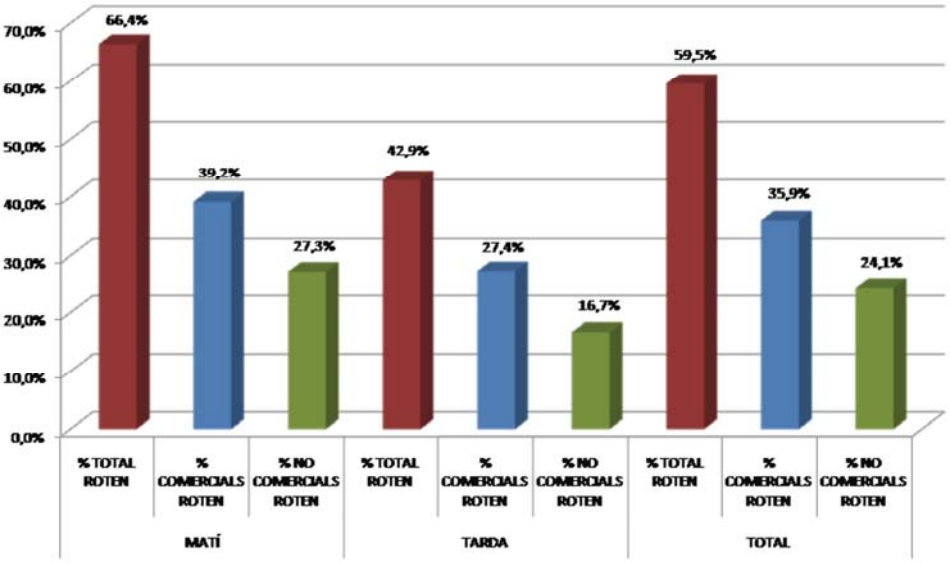


Fig. 4.78 Percentatge de vehicles amb rotació.
Font: Ajuntament de L'Hospitalet

Finalment, es mostra que la mitjana d'estada dels vehicles comercials es troba per sobre de l'hora i mitja, arribant a rondar les dues hores.

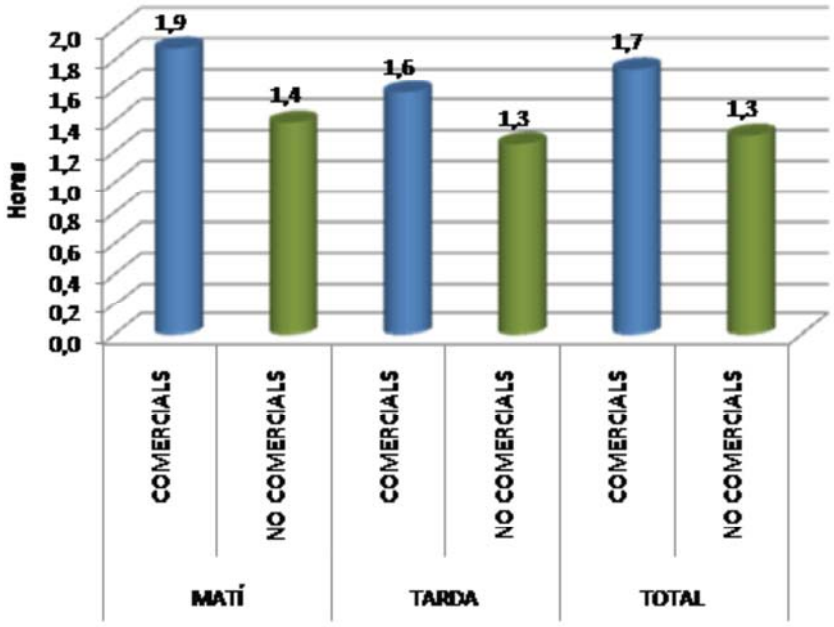


Fig. 4.79 Temps mitjana d'estada.
Font: Ajuntament de L'Hospitalet

4.8.2.Actualització del seguiment

S'ha acordat la **realització del seguiment de tres zones de càrrega i descàrrega**. El criteri per a la seva selecció s'ha establert per l'Ajuntament, que ha apuntat la pèrdua de funcionalitat d'algunes zones de càrrega i descàrrega ja que en l'actualitat es troben ocupades per contenidors de reciclatge d'escombraries, entre altres circumstàncies.

Per tant, s'han seleccionat tres zones de càrrega i descàrrega properes a les quals han perdut la seva funcionalitat amb la finalitat de valorar el seu nivell d'utilització i detectar si es troben saturades:

Zona	Districte	Localització
1	I	C. de Rossend Arús (entre Josep Prats i Provença) (17 a 23)
2	II	C. de Progrés (entre Fortuny i Pujós) (39 a 41)
3	III	C. de Jacint Verdaguer, 11 (entre Unió i Sta. Eulàlia)

Taula 4.26 Zones seleccionades.
Font: PMU

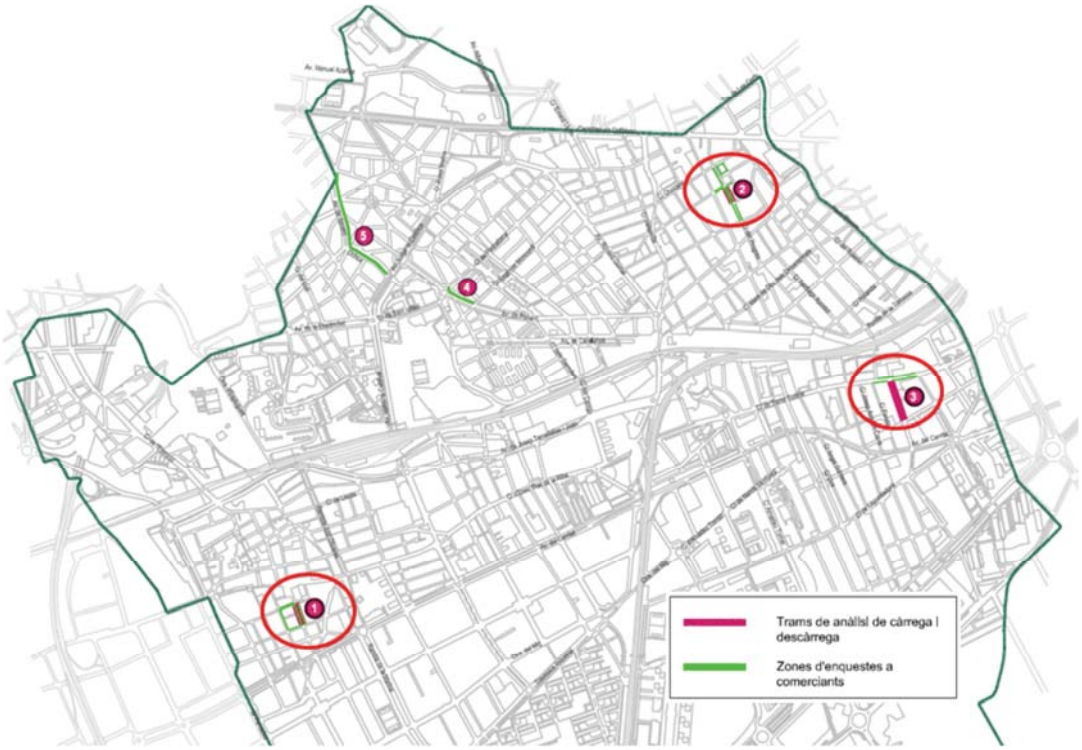


Fig. 4.80 Localització zones seleccionades.
Font: PMU

4.8.2.1. Resultats del seguiment

Carrer de Rossend Arús

S'ha realitzat el seguiment de la zona de càrrega i descàrrega seleccionada al carrer de Rossend Arús (1) i en dues zones properes a aquesta (4A, 4B).

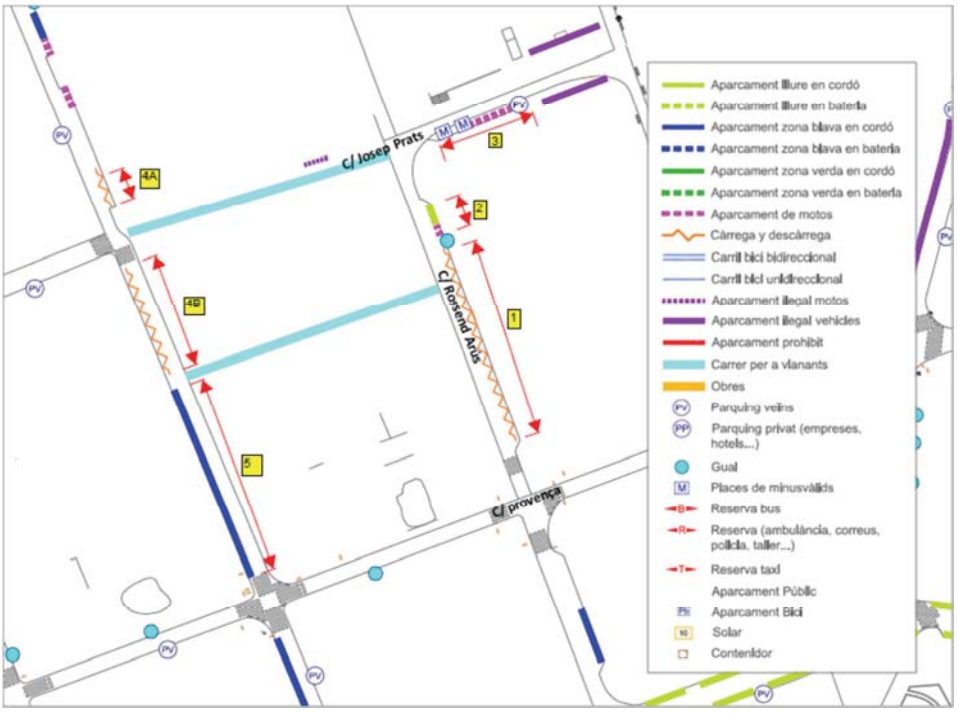
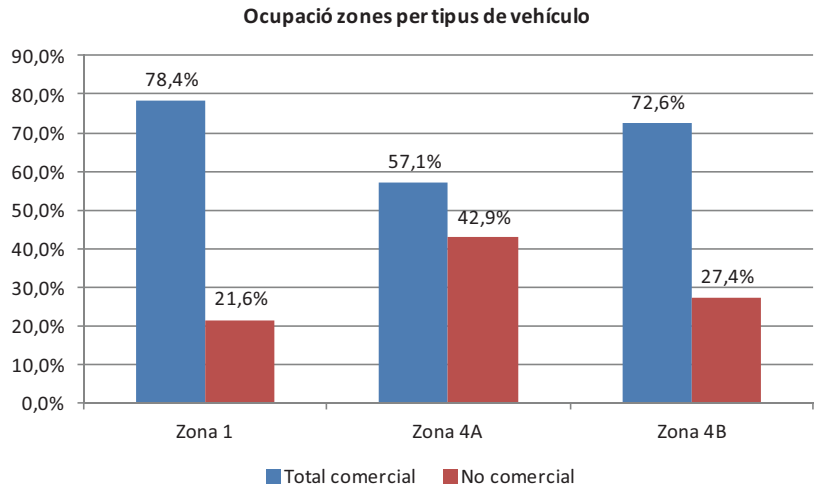


Fig. 4.90 Localització zones – Rossend Arús.
Font: PMU

L'ús de la zona de càrrega i descàrrega (1) és alt en comparació als resultats obtinguts per a les altres dues zones, encara que s'ha de considerar la diferència de longitud entre elles.

En comparació amb els resultats obtinguts en 2010 per l'Ajuntament, la utilització d'aquesta zona ha augmentat considerablement, s'ha passat de 25 vehicles als 125 vehicles registrats actualment.

Ocupació per tipus de vehicle			
	Nº de vehicles	Percentatge	
Zona 1	**125**		
Comercial camió	11	8,8%	78,4%
Comercial furgoneta	77	61,6%	
Comercial turisme	10	8,0%	
Turisme	26	20,8%	21,6%
Moto	1	0,8%	
Zona 4A	**28**		
Comercial camió	1	3,6%	57,1%
Comercial furgoneta	14	50,0%	
Comercial turisme	1	3,6%	
Turisme	12	42,9%	42,9%
Zona 4B	**84**		
Comercial camió	7	8,3%	72,6%
Comercial furgoneta	46	54,8%	
Comercial turisme	8	9,5%	
Turisme	23	27,4%	27,4%
Total	**237**		

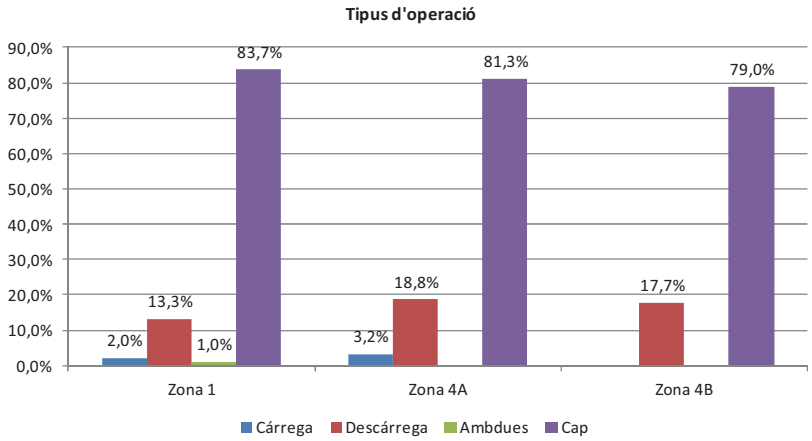


Taula 4.27 Ocupació zones per tipus de vehicle – Rossend Arús.
Font: PMU

També hi ha hagut una variació, però de menor entitat, en la tipologia de vehicles que utilitzen aquesta zona. Ha augmentat el percentatge de vehicles comercials, que en 2010 estava entorn al 68% i actualment s'han registrat uns percentatges per damunt del 70% en dues de les zones.

Les dades recollides en quant al tipus d'operació, en el cas concret dels vehicles comercials, mostren l'elevat ús de les zones de càrrega i descàrrega per vehicles que no realitzen cap tipus d'operació, aproximadament un 80%. La descàrrega és el segon tipus d'operació que es realitza, presentant un percentatge inferior al 20%.

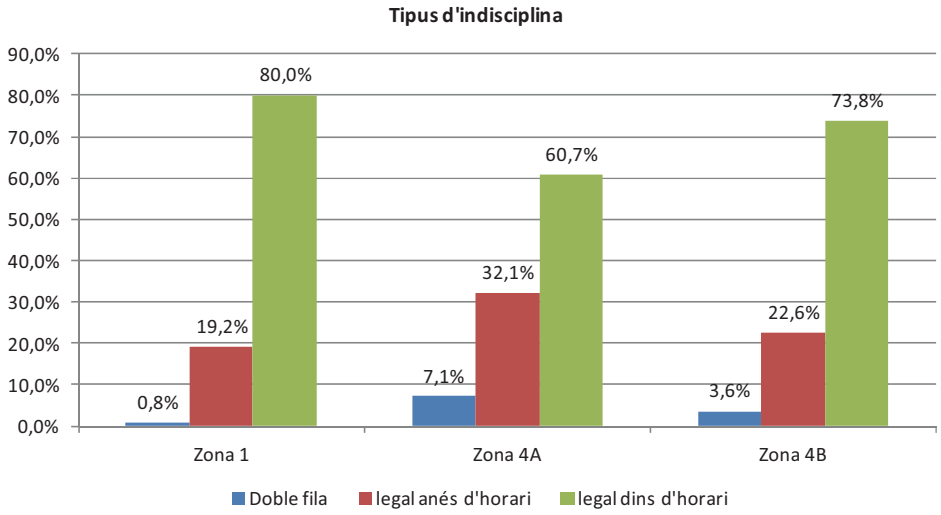
Tipus d'operació		
	Nº de vehicles	Percentatge
Zona 1	**98**	
Càrrega	2	2,0 %
Descàrrega	1	13,0 %
Ambdues	1	1,0 %
Cap	82	83,7 %
Zona 4A	**16**	
Descàrrega	3	18,8 %
Cap	13	81,3 %
Zona 4B	**62**	
Càrrega	2	3,2 %
Descàrrega	11	17,7 %
Cap	49	79, 00%
Total	**176**	



Taula 4.28 Tipus d'operació – Rossend Arús.
Font: PMU

Les dades recollides en relació al compliment de la regulació d'ús de les zones de càrrega i descàrrega, mostren, per a aquesta zona en concret, un ús legal per part dels vehicles a excepció de l'existència de vehicles en doble fila.

Tipus d'indisciplina		
	Nº de vehicles	Percentatge
Zona 1	**125**	
Doble fila	1	0,8%
legal anés d'horari	24	19,2%
legal dins d'horari	100	80,0%
Zona 4A	**28**	
Doble fila	2	7,1%
legal anés d'horari	9	32,1%
legal dins d'horari	17	60,7%
Zona 4B	**84**	
Doble fila	3	3,6%
legal anés d'horari	19	22,6%
legal dins d'horari	62	73,8%
Total general	**237**	



Taula 4.29 Tipus d'indisciplina – Rossend Arús.
Font: PMU

L'anàlisi de la rotació dels vehicles que utilitzen la zona de càrrega i descàrrega (1), mostra un baix percentatge de rotació:

Zona 1	Vehicles que roten	Vehicles totals	Percentatge roten
Comercial	13	98	13,3%
No comercial	5	27	18,5%
Total	18	125	14,4%

Taula 4.30 Rotació de vehicles – Zona 1.
Font: PMU

El seguiment realitzat per l'Ajuntament per a aquesta mateixa zona mostrava un 64% de vehicles que rotaven. Addicionalment, cal destacar que els vehicles que roten tenen una estada mitjana molt reduïda, d'un parell de minuts.

Carrer Progrés

La zona seleccionada al carrer Progrés és l'assenyalada com a zona (1), havent-se estudiat tres zones més a l'entorn.

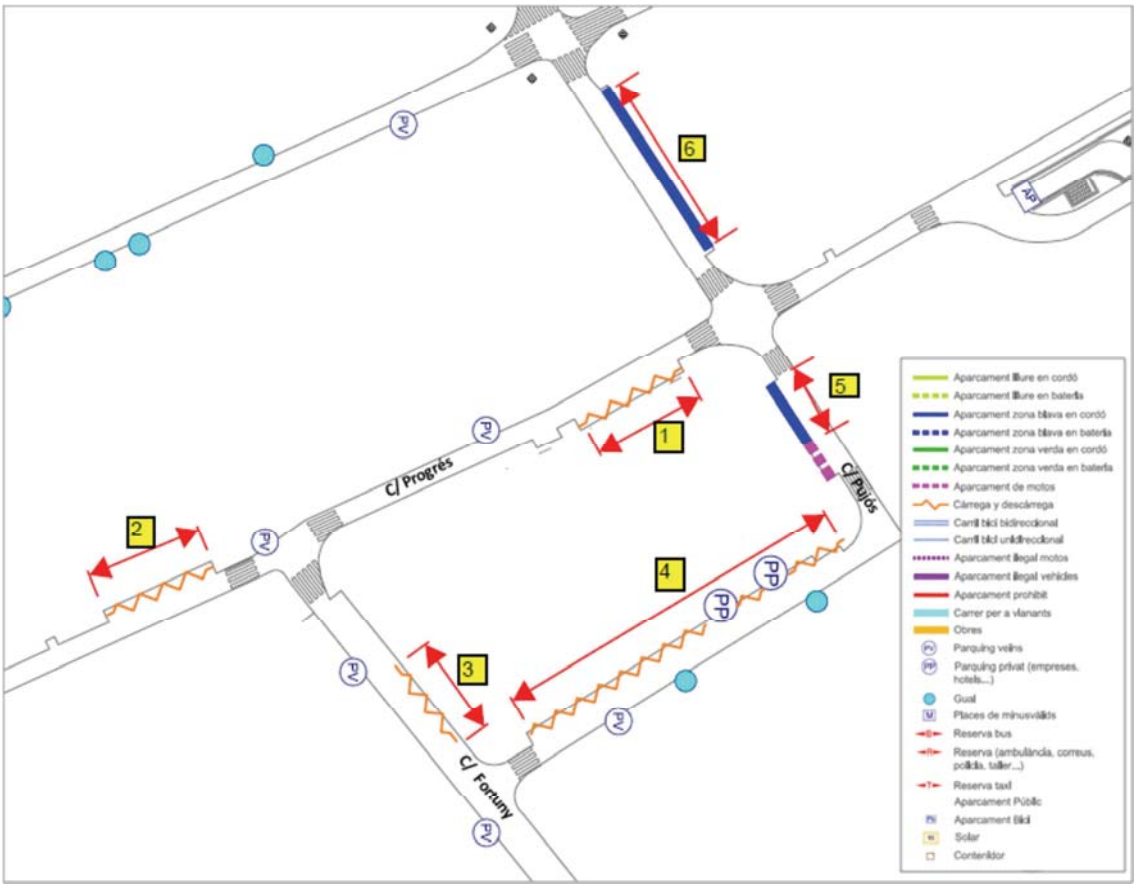
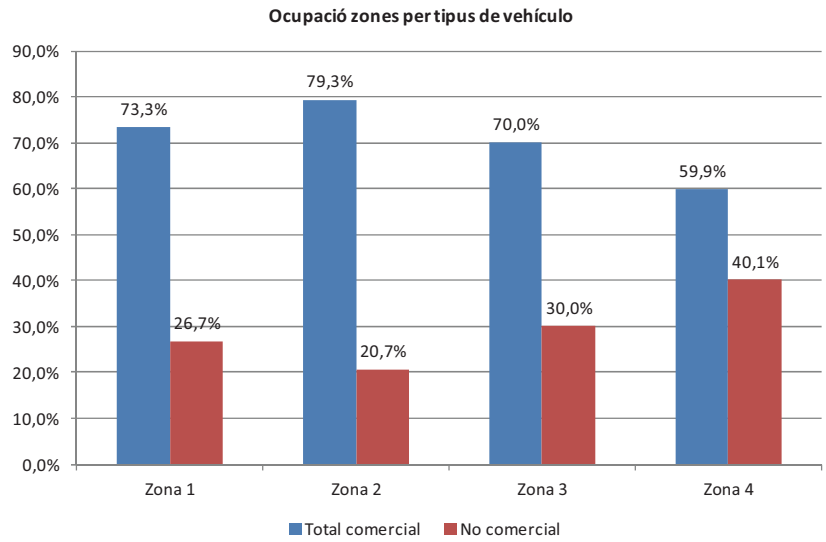


Fig. 4.81 Localització zones – Carrer de Progrés.
Font: PMU

Aquesta zona (1), encara que d'escassa longitud, presenta una alta utilització, en comparació amb els resultats obtinguts anteriorment (19 vehicles en horari de càrrega i descàrrega). Aquest patró d'ús es repeteix a les zones de càrrega i descàrrega comparades.

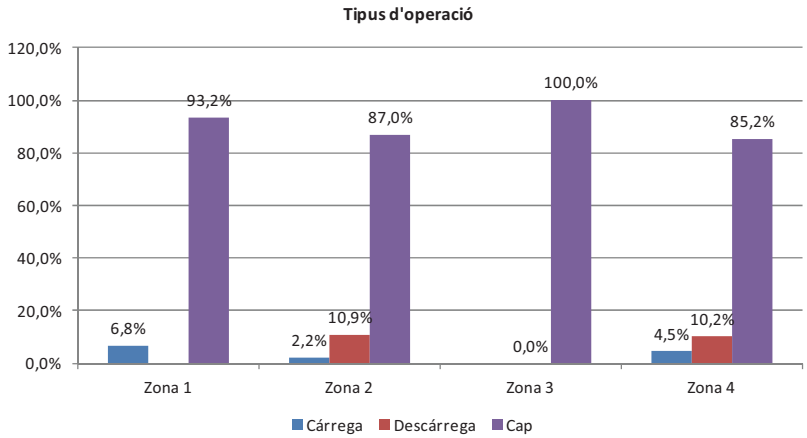
Ocupació zones per tipus de vehicle			
Zona	**Nº de vehicles**	**Percentatge**	
Zona 1	**60**		
Comercial camió	10	16,7%	73,3%
Comercial furgoneta	23	38,3%	
Comercial turisme	11	18,3%	
Moto	1	1,7%	26,7%
Turisme	15	25,0%	
Zona 2	**58**		
Comercial camió	6	10,3%	79,3%
Comercial furgoneta	32	55,2%	
Comercial turisme	8	13,8%	
Turisme	12	20,7%	
Zona 3	**60**		
Comercial furgoneta	41	68,3%	70,0%
Comercial turisme	1	1,7%	
Turisme	18	30,0%	30,0%
Zona 4	**147**		
Comercial camió	13	8,8%	59,9%
Comercial furgoneta	68	46,3%	
Comercial turisme	7	4,8%	
POLICIA	1	0,7%	40,1%
Turisme	58	39,5%	
Total general	**325**		



Taula 4.31 Ocupació zones per tipus de vehicle – Progrés.
Font: PMU

Es mostra un alt percentatge d'utilització de totes les zones per vehicles comercials, però torna a destacar l'alt percentatge de vehicles que no realitzen cap operació de càrrega o descàrrega.

Tipus d'operació		
	Nº de vehicles	Percentatge
Zona 1	**44**	
Càrrega	3	6,8 %
Cap	41	93,2 %
Zona 2	**46**	
Càrrega	1	2,2%
Descàrrega	5	10,9 %
Cap	40	97,0 %
Zona 3	**42**	
Cap	42	100 %
Zona 4	**887**	
Càrrega	4	4,5 %
Descàrrega	9	10,2 %
Cap	75	85,2 %
Total general	**220**	

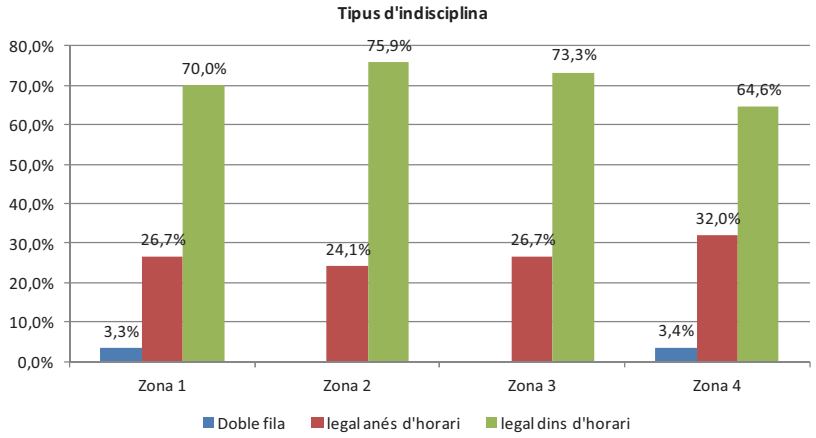


Taula 4.32 Tipus d'operació – Progrés.
Font: PMU

Aquestes zones presenten percentatges alts d'ús legal, amb alguns casos de doble fila.

Tipus d'indisciplina		
	Nº de vehicles	Percentatge
Zona 1	**60**	
Doble fila	2	3,3%
legal anés d'horari	16	26,7%
legal dins d'horari	42	70,0%
Zona 2	**58**	
legal anés d'horari	14	24,1%
legal dins d'horari	44	75,9%
Zona 3	**60**	
legal anés d'horari	16	26,7%
legal dins d'horari	44	73,3%
Zona 4	**147**	
Doble fila	5	3,4%
legal anés d'horari	47	32,0%
legal dins d'horari	95	64,6%

Tipus d'indisciplina		
	Nº de vehicles	Percentatge
Total general	**325**	



Taula 4.33 Tipus d'indisciplina – Progrés.
Font: PMU

L'anàlisi de la rotació dels vehicles que utilitzen la zona de càrrega i descàrrega 1, mostra un molt baix percentatge de rotació.

Zona 1	Vehicles que roten	vehicles totals	Percentatge roten
Comercial	3	44	6,8%
No comercial	1	16	6,3%
Total	4	60	6,7%

Taula 4.34 Rotació de vehicles – Zona 1.
Font: PMU

El seguiment realitzat per l'Ajuntament per a aquesta mateixa zona mostrava un 47,37% de vehicles que rotaven. Addicionalment, cal destacar que els vehicles que roten tenen una estada mitjana molt reduïda, de l'entorn dels 6 minuts.

Carrer Jacint Verdaguer

La zona seleccionada s'ha assenyalat com a zona (2), analitzant 4 zones addicionals de l'entorn.

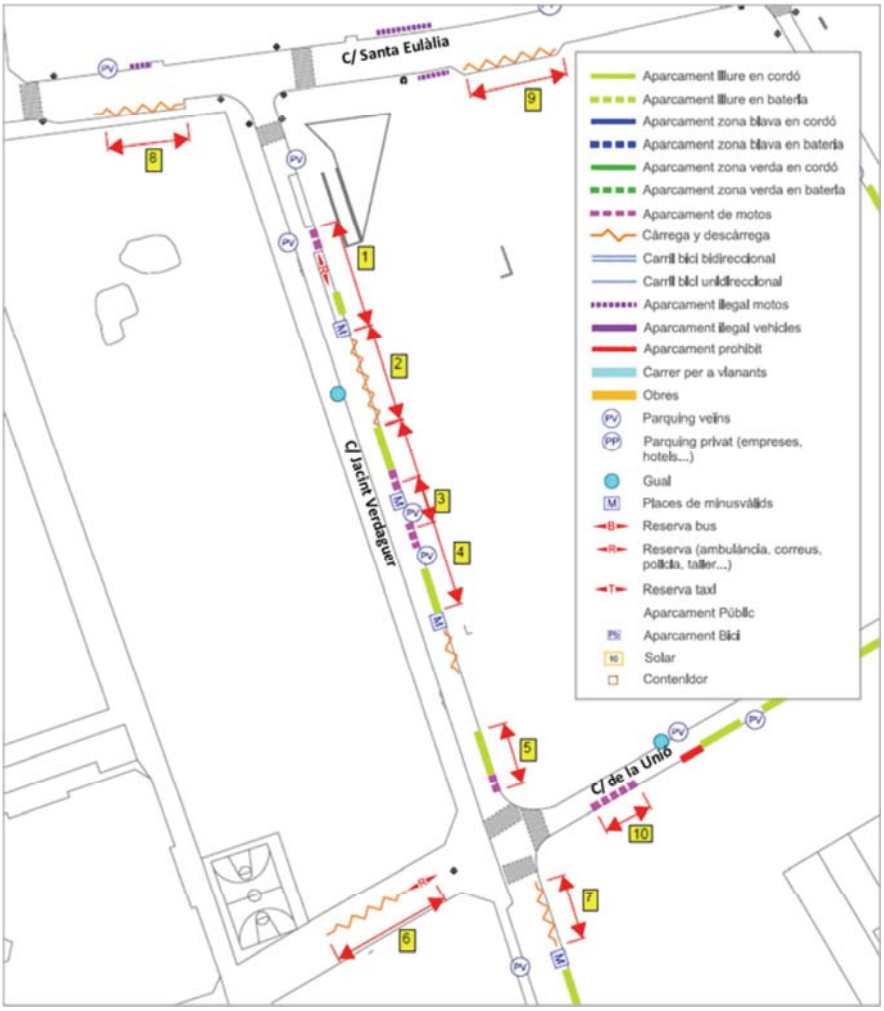
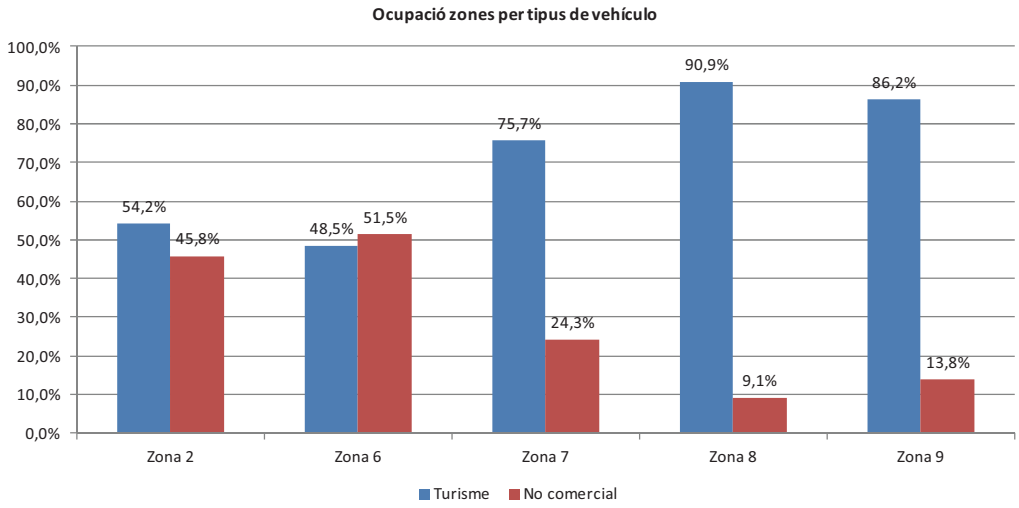


Fig. 4.82 Localització zones – Carrer del Progrés.
Font: PMU

La següent taula i gràfic mostra el detall de l'ocupació d'aquestes zones per tipus de vehicle.

Ocupació de zones per tipus de vehicle			
Zona	**Nº de vehicles**	**Percentatge**	
Zona 2	**24**		
Comercial camió	1	4,2%	54,2%
Comercial furgoneta	5	20,8%	
Comercial turisme	7	29,2%	
Turisme	11	45,8%	45,8%
Zona 6	**33**		
Comercial camió	4	12,1%	48,5%
Comercial furgoneta	8	24,2%	
Comercial turisme	4	12,1%	
Turisme	17	51,5%	51,5%
Zona 7	**37**		
Comercial camió	1	2,7%	75,7%
Comercial furgoneta	16	43,2%	

Ocupació de zones per tipus de vehicle			
Zona	**Nº de vehicles**	**Percentatge**	
Comercial turisme	11	29,7%	
Turisme	9	24,3%	24,3%
Zona 8	**22**		
Comercial camió	2	9,1%	
Comercial furgoneta	4	18,2%	90,9%
Comercial turisme	14	63,6%	
Turisme	2	9,1%	9,1%
Zona 9	**29**		
Comercial camió	5	17,2%	
Comercial furgoneta	11	37,9%	86,2%
Comercial turisme	9	31,0%	
Turisme	4	13,8%	13,8%
Total general	**145**		



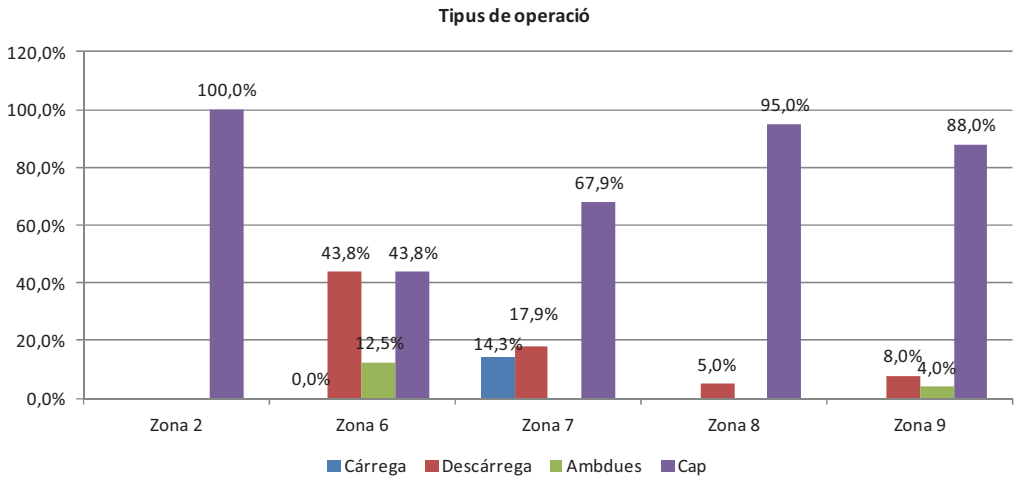
Taula 4.35 Ocupació zones per tipus de vehicle – Jacint Verdaguer.
Font: PMU

Com es pot observar en aquesta àrea, el grau d'ocupació és menor que a les dues àrees analitzades anteriorment, especialment a la zona (2).

Si es compara el grau d'utilització actual amb el registrat en 2010 per l'Ajuntament, s'observa que es manté en un nivell semblant. Dels 24 vehicles que utilitzen la zona, només 14 ho fan de manera legal (segons taula 4.37), xifra comparable als 11 vehicles registrats en 2010.

De nou, destaca l'elevat ús de les zones de càrrega i descàrrega per vehicle que no realitzen cap operació.

Tipus d'operació		
Tipus d'operació	**Nº de vehicles**	**Percentatge**
Zona 2	**13**	
Cap	13	100,0 %
Zona 6	**16**	
Ambdues	2	12,5 %
Descàrrega	7	43,8 %
Cap	7	43,8 %
Zona 7	**28**	
Càrrega	4	14,3 %
Descàrrega	5	17,9 %
Cap	19	67,9 %
Zona 8	**20**	
Descàrrega	1	5,0 %
Cap	19	95,0 %
Zona 9	**25**	
Ambdues	1	4,0 %
Descàrrega	2	8,0%
Cap	22	88,0%
Total general	**102**	



Taula 4.36 Tipus d'operació – Jacint Verdaguer.
Font: PMU

La zona 2, analitzada per l'Ajuntament en 2010, mostra un alt nivell de rotació de vehicles. Les dades de 2010 mostraven un percentatge de rotació d'un 54,55%:

Zona 2	Vehicles que roten	vehicles totals	Percentatge roten
Comercial	10	13	76,9%
No comercial	6	11	54,5%
Total	16	24	66,7%

Taula 4.37 Rotació de vehicles – Zona 1.
Font: PMU

En quant al temps mitjà d'estada dels vehicles que roten és de l'entorn de 50 minuts, per sota les 1,2 hores registrades amb anterioritat.

Finalment, destacar en aquesta àrea l'aparició d'un percentatge representatiu de vehicles que utilitzen les zones de càrrega i descàrrega de manera no reglamentària.

Tipus d'indisciplina		
	Nº de vehicles	Percentatge
Zona 2	**24**	
il·legal	10	41,7%
legal dins d'horari	14	58,3%
Zona 6	**33**	
il·legal	13	39,4%
legal dins d'horari	20	60,6%
Zona 7	**37**	
Doble fila	4	10,8%
il·legal	9	24,3%
legal dins d'horari	24	64,9%
Zona 8	**22**	
il·legal	2	9,1%
legal dins d'horari	20	90,9%
Zona 9	**29**	
il·legal	1	3,4%
legal dins d'horari	28	96,6%
Total general	**145**	

Taula 4.38 Tipus d'indisciplina – Jacint Verdaguer.
Font: PMU

4.8.3 Anàlisi enquesta a comerciants

Amb la finalitat d'obtenir dades sobre la càrrega i descàrrega a les zones comercials, s'ha proposat la realització d'enquestes a comerciants. El formulari es troba recollit en el Document III volum II.

Aquesta enquesta intenta recollir dades sobre els hàbits de càrrega i descàrrega dels comerciants per establir la necessitat de zones de càrrega i descàrrega per part dels mateixos.

L'àrea d'estudi s'ha dividit en 5 zones:

Zona	Districte	Localització
1	I	C. de Rossend Arús (entre Josep Prats i Provença) (17 a 23)
2	II	C. de Progrés (entre Fortuny i Pujós) (39 a 41)
3	III	C. de Jacint Verdaguer,11 (entre Unió i Sta. Eulàlia)
4	IV	Av. de Ponent
5	V	Av. de Severo Ochoa

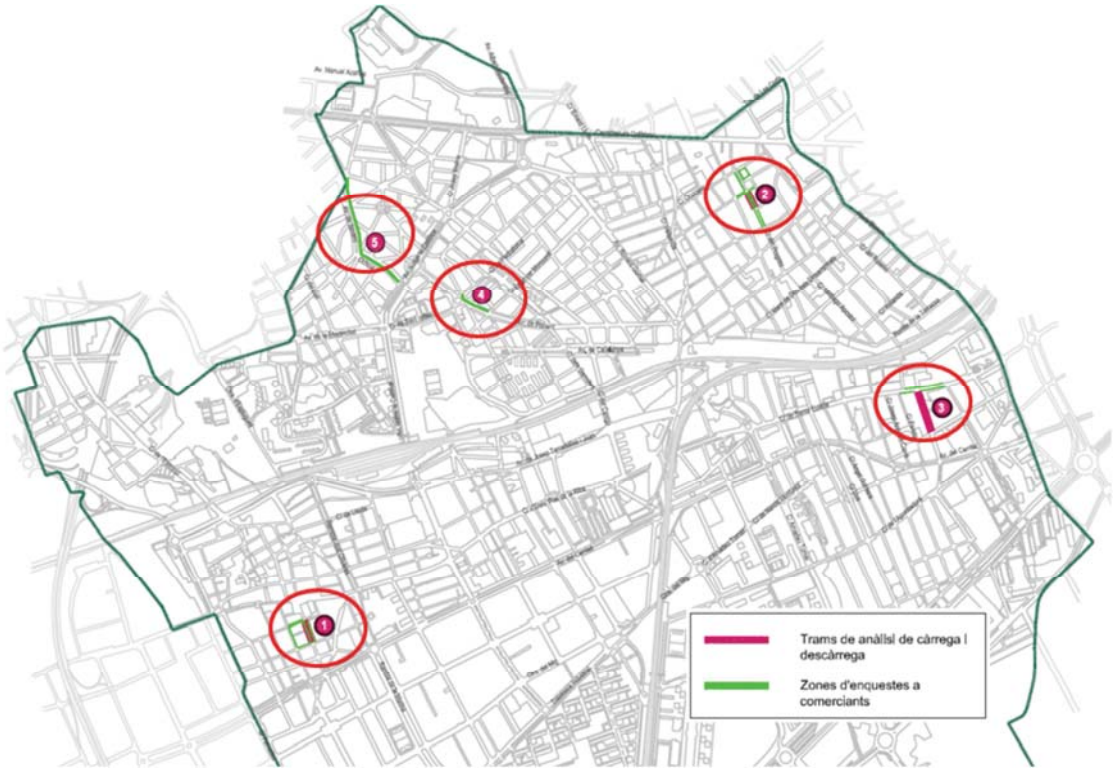


Fig. 4.83 Localització zones seleccionades.
Font: PMU

Per a classificar els diferents tipus de comerços, aquests s'han dividit en 6 tipus d'activitats: alimentació, hostaleria, consum personal, material de construcció / vivenda, oci i heterogenis.

Per començar l'anàlisi dels hàbits de càrrega i descàrrega es presenta una petita caracterització de les zones, amb paràmetres com la disponibilitat d'aparcament per part dels comerços, l'àmbit d'actuació, el nombre mig de proveïdors, etc.

En primer lloc, segons l'enquesta, el 87% dels comerços no disposen d'aparcament propi i la majoria d'aquests que sí en disposen, es concentren en la zona 2.

La figura següent mostra l'àmbit d'actuació dels comerços a L'Hospitalet. Com es pot comprovar més del 60% d'aquests tenen un àmbit d'actuació local (barri), mentre que el 35% s'estén a L'Hospitalet i solament el 4% dels comerços tenen l'Àrea Metropolitana de Barcelona com a àmbit d'actuació.

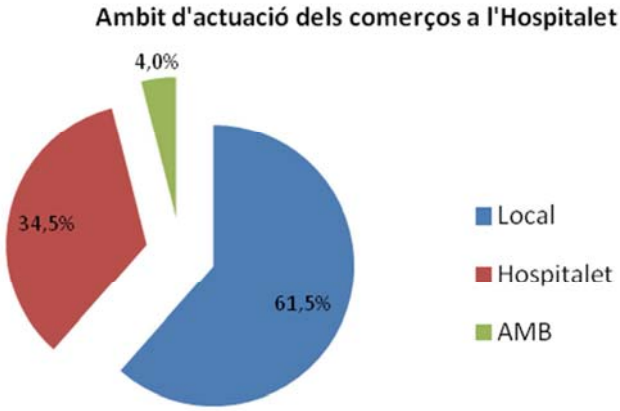


Fig. 4.84 Àmbit d'actuació dels comerços a L'Hospitalet.
Font: Enquesta a comerciants càrrega i descàrrega

Pel que fa als proveïdors, la majoria d'aquests donen servei durant la setmana i molts pocs durant el cap de setmana. En dia feiner, el nombre mig de visites diària és de 4 proveïdors per comerç.

En la taula següent es mostra el tipus d'activitat per zona. Com es pot comprovar del conjunt de zones, les activitats principals són el consum personal i l'alimentació amb un 37 i 33 % respectivament. D'altra banda, a la zona 4, de totes les enquestes distribuïdes, solament s'ha aconseguit arreplegar una emplenada, pel que no és significativa i no s'ha tingut en compte per al càlcul del conjunt de zones.

Tipus d'activitat per zona						
Activitat \ Zona	**1**	**2**	**3**	**4**	**5**	**Conjunt zones**
Alimentació	21%	64%	27%	100%	20%	**33%**
Hostaleria	29%	0%	18%	0%	0%	**12%**
Consum personal	36%	23%	9%	0%	80%	**37%**
Material construcció / Vivenda	7%	0%	18%	0%	0%	**6%**
Oci	7%	0%	0%	0%	0%	**2%**
Heterogenis	0%	14%	27%	0%	0%	**10%**
Conjunt activitats	**100%**	**100%**	**100%**	**100%**	**100%**	**100%**

Taula 4.39 Tipus d'activitat per zona.
Font: Enquesta a comerciants càrrega i descàrrega

En quant a la distribució de la càrrega i descàrrega per dies de la setmana, es pot comprovar a partir dels gràfics següents que la major part de les activitats es duen a terme en dies feiners, destacant el dimecres i el dijous en el conjunt de zones, encara que si atenem la distribució zona per zona n'hi ha més variabilitat per dies.

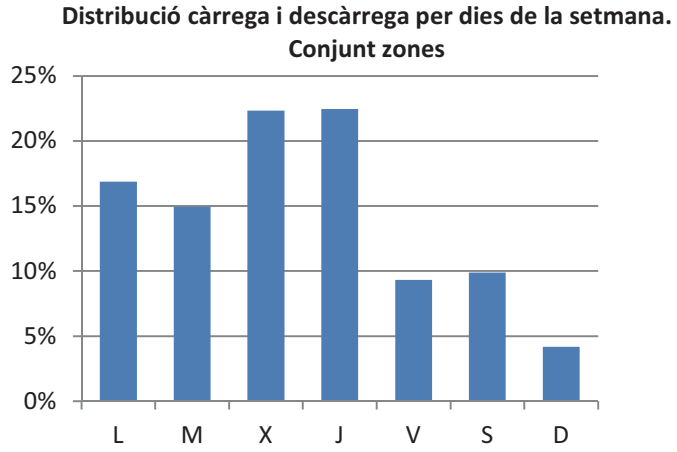


Fig. 4.85 Distribució càrrega i descàrrega per dies de la setmana. Conjunt zones.
Font: Enquesta a comerciants càrrega i descàrrega

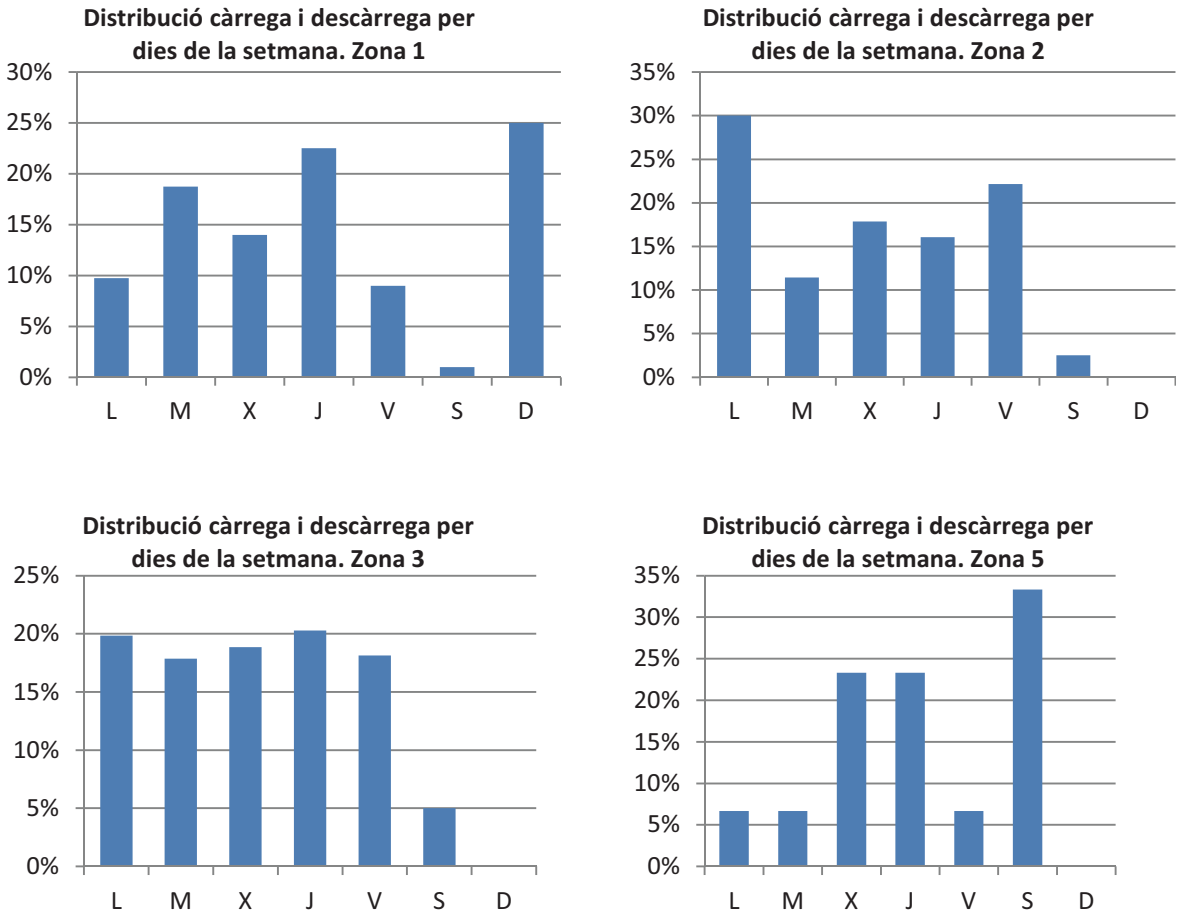


Fig. 4.86 Distribució càrrega i descàrrega per dies de la setmana.
Font: Enquesta a comerciants càrrega i descàrrega

El gràfic següent presenta la distribució horària de càrrega i descàrrega. Com es desprèn dels gràfics les hores amb major activitat de càrrega i descàrrega són les hores centrals dels matins amb algun repunt a mitja vesprada.

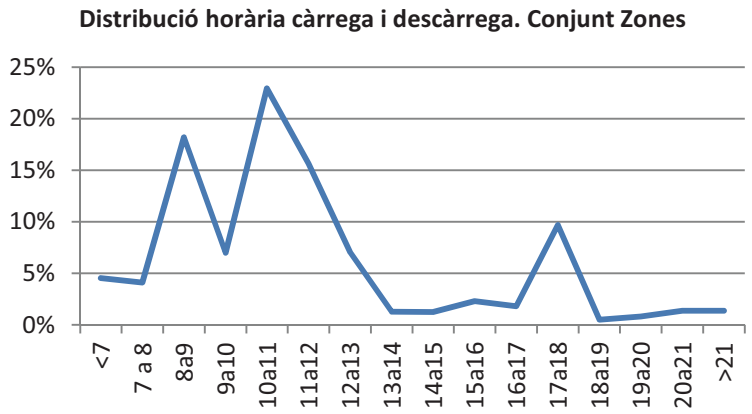


Fig. 4.87 Distribució horària càrrega i descàrrega. Conjunt Zones.
Font: Enquesta a comerciants càrrega i descàrrega

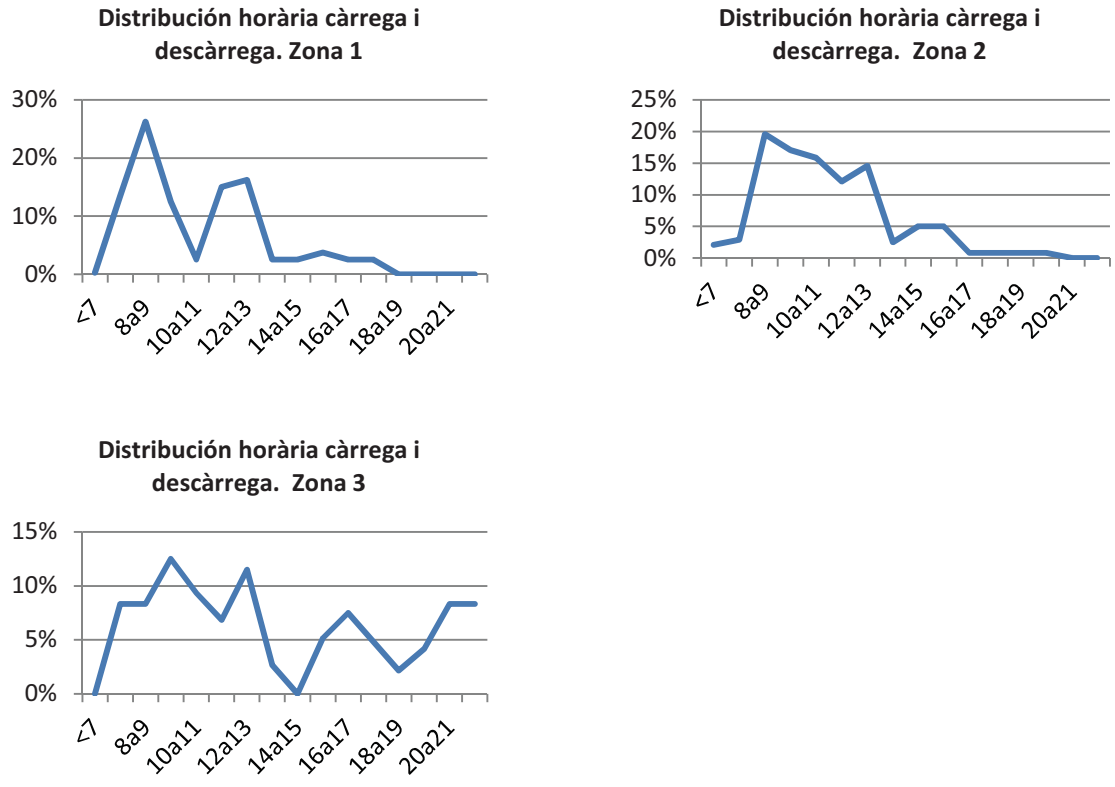


Fig. 4.88 Distribució horària càrrega i descàrrega.
Font: Enquesta a comerciants càrrega i descàrrega

En les taules següent es mostren les opinions del comerciants sobre si existeix alguna problemàtica de mobilitat per als seus clients i proveïdors. Les opcions de resposta són les següents: està bé, més aparcament, més zones càrrega i descàrrega, menys il·legalitat, modificar mobilitat, voreres estretes, més zona blava, llevar aparcaments i ampliació horària càrrega i descàrrega.

Com es pot comprovar el que més reclamen els comerciants com a solució per a millorar la mobilitat és la creació de més aparcaments a les zones en qüestió.

Opinió dels comerciants segons sector d'activitat							
Opinió \ Activitat	**Alimentació**	**Hosteleria**	**Consum personal**	**Mat. Constr. / Vivenda**	**Oci**	**Heterogenis**	**Total**
Està bé	17,4%	0,0%	18,8%	0,0%		14,3%	**13,8%**
Més aparcament	17,4%	57,1%	12,5%	25,0%			**19,0%**
Més zones C/D	8,7%		18,8%				**8,6%**
Menys il·legalitat	8,7%		6,3%			14,3%	**6,9%**
Modificar mobilitat	0,0%	14,3%	6,3%				**3,4%**
Voreres estretes		14,3%					**1,7%**
Més zona blava			6,3%	50,0%		28,6%	**8,6%**
Llevar aparcaments				25,0%			**1,7%**
Ampliació horària C/D	4,3%						**1,7%**
NS / NC	43,5%	14,3%	31,3%		100,0%	42,9%	**34,5%**
TOTAL	**100,0%**	**100,0%**	**100,0%**	**100,0%**	**100,0%**	**100,0%**	**100,0%**

Taula 4.40 Opinió dels comerciants segons sector d'activitat.
Font: Enquesta a comerciants càrrega i descàrrega

Opinió dels comerciants segons zona							
Opinió \ Activitat	**No indicat**	**1**	**2**	**3**	**4**	**5**	**Total**
Està bé	20,0%	7,1%	18,2%			40,0%	**13,8%**
Més aparcament	40,0%	35,7%	9,1%	18,2%			**19,0%**
Més zones C/D		7,1%	13,6%	9,1%			**8,6%**
Menys il·legalitat			9,1%	9,1%		20,0%	**6,9%**
Modificar mobilitat		14,3%					**3,4%**
Voreres estretes				9,1%			**1,7%**
Més zona blava	20,0%			27,3%		20,0%	**8,6%**
Llevar aparcaments		7,1%					**1,7%**
Ampliació horària C/D				9,1%			**1,7%**
NS/NC	20,0%	28,6%	50,0%	18,2%	100,0%	20,0%	**34,5%**
TOTAL	**100,0%**	**100,0%**	**100,0%**	**100,0%**	**100,0%**	**100,0%**	**100,0%**

Taula 4.41 Opinió dels comerciants segons zona.
Font: Enquesta a comerciants càrrega i descàrrega

Per a finalitzar l'enquesta, cal destacar que, segons els comerciants, existeix variació en l'activitat de càrrega i descàrrega en funció del mes de l'any. El mes amb major activitat és desembre mentre que els mesos de menys activitat són febrer i agost.

5. EXTERNALITATS DEL SISTEMA DE MOBILITAT

5.1. Seguretat viària

En aquest epígraf s'ha dut a terme l'anàlisi de seguretat viària dins de l'àmbit d'estudi a partir de les dades estadístiques dels últims 3 anys. Aquest presenta una **anàlisi de l'accidentabilitat**, analitzant el tipus d'accident, caracterització de les víctimes, els vehicles implicats i el lloc de l'accident.

Amb l'anàlisi de les dades estadístiques, **s'han identificat els trams i punts d'acumulació d'accidents** i s'han reconegut els indrets amb més accidents, el que ens ha permès localitzar les principals zones d'inseguretat. Aquestes zones es representen amb un mapa.

D'altra banda s'han estudiat les **actuacions en matèria de seguretat viària** dutes a terme els darrers anys per les corporacions locals i la resta d'entitats amb competències en la matèria.

Per a finalitzar l'estudi de seguretat viària es presenta una **anàlisi dels aforaments** duts a terme per la Diputació i l'Ajuntament de L'Hospitalet. Les conclusions d'aquest s'han creuat amb les dades estadístiques per a treure les conclusions pertinents i relacionar la causalitat entre velocitat i accidentabilitat.

5.1.1. Antecedents

5.1.1.1. Pla Local de Seguretat Viària de L'Hospitalet de Llobregat (2007-2010)

Cal fer menció, com antecedent a aquest estudi, el Pla Local de Seguretat Viària de L'Hospitalet de Llobregat (2007-2010) elaborat pel Servei Català de Trànsit que establia unes línies estratègiques d'actuació per assolir l'objectiu fonamental de reduir un 25% el nombre d'accidents amb víctimes i el nombre de víctimes l'any 2010 respecte l'any 2005. A partir de les dades rebudes, i que es presenten en aquest apartat, es comprovarà el grau d'acompliment d'aquest objectiu.

Aquest pla presentava, per a l'any 2005 (punt de referència dels objectius), la diagnosi següent: el nombre d'accidents amb víctimes es va reduir en un 15% (de 721 a 615) entre 2003 i 2005; el nombre de víctimes va augmentar en un 4,7% durant els últims 3 anys (de 834 a 873), l'augment es va concentrar en ferits lleus i el descens més rellevant (-44%) es va registrar en els ferits greus; es van produir 421 atropellaments amb 448 víctimes d'atropellament, el que dóna un índex de 6,0 atropellats/10.000 habitants/any; els joves de 18 a 24 anys estaven molt sobre representats entre les víctimes d'accidents de trànsit; els nens i nenes de menys de 14 anys i la gent gran mostraven un risc significativament superior d'atropellament respecte de la resta de grups d'edat i el seu pes sobre la població total, un 36% dels atropellats tenien una edat igual o superior a 65 anys; quasi un 28% dels vehicles implicats en accidents amb víctimes eren vehicles de dues rodes, un 48% eren turismes, i el 12% eren vianants.

D'altra banda es va arribar a la conclusió que gran part de les interseccions més importants a L'Hospitalet constitueixen veritables barreres per als vianants, amb llargs temps d'espera als semàfors i amb passos allunyats de l'itinerari natural del vianant (incita als vianants a creuar fora dels passos i amb el semàfor en vermell).

A més l'any 2006 la policia local va fer 440 denúncies d'alcoholèmia. De les 61.280 denúncies imposades l'any 2006, el 92% van ser d'aparcament i el 8% per infraccions en moviment (manca de respecte davant semàfors o STOPS, excés de velocitat, girs prohibits, avançaments indeguts, etc.), un tipus d'infracció que genera situacions de risc clara i que es relaciona molt més directament amb accidents amb víctimes que l'estacionament indegut.

El pla d'actuació presentava un conjunt de mesures, tant físiques com de gestió, per als anys de vigència d'aquest. Entre aquestes es trobaven mesures com la jerarquització de la xarxa, la imposició de mesures per a reduir el volum de trànsit i la velocitat als carrers definits com a vies locals o residencials, l'augment de la xarxa de carrers per a vianants i per a bicicletes, el millorament del disseny i l'ordenació del trànsit en les interseccions més conflictives i en l'entorn

escolar, l'impediment amb mesures físiques de l'estacionament de vehicles a prop de les interseccions, així com la promoció dels desplaçaments a peu i en bicicleta amb una semaforització més favorable per a aquests grups. A més, es varen presentar un conjunt de propostes d'actuacions individuals en els trams i punts de concentració d'accidents que havien estat identificats amb anterioritat.

5.1.1.2. Pla d'Actuació Municipal 2012–2015

Actualment està en vigor, com a document de planificació urbana, el **Pla d'Actuació Municipal 2012 – 2015** que recull, entre altres, mesures en matèria de Mobilitat Segura.

5.1.2. Accidentabilitat

5.1.2.1. Els accidents a L'Hospitalet

En aquest epígraf es presenten les xifres d'accidentabilitat al municipi de L'Hospitalet per al període 2008 – 2012. Per a aquest període s'han produït un total de 9.208 accidents dins de l'àmbit d'estudi, comptabilitzant tant els accidents amb víctimes com els accidents sense víctimes; encara que en aquest informe, i seguint la metodologia empleada en el PLSV 2007-2010, quan es parla d'accidents, es fa referència als accidents amb víctimes, ja que d'aquesta manera s'aconsegueix un major rigor i una major fiabilitat de les dades.

Les dades emprades en aquest estudi han sigut facilitades per l'Ajuntament de L'Hospitalet de Llobregat.

En el tractament de les víctimes es distingeixen tres grups de víctimes segons la lesivitat d'aquesta: ferits lleus, ferits greus i morts.

En el període d'estudi el nombre d'accidents amb víctimes ha disminuït considerablement, encara que l'any 2012 el nombre d'accidents varen augmentar un 8,30% respecte l'any anterior. El descens més significatiu va estar a l'any 2011 ja que el nombre de víctimes va passar de 595 a 483, el que representa un descens del 25,04% entre el 2010 i 2011.

Evolució del nombre d'accidents amb víctimes						
	2008	**2009**	**2010**	**2011**	**2012**	**Total període**
Nombre d'accidents	561	560	595	446	483	2.645
Variació anual del nombre d'accidents (%)		-0,2%	6,3%	-25.04%	8,30%	-20.50%

Taula 5.1 Evolució del nombre d'accidents amb víctimes 2008-2012
Font: Elaboració pròpia a partir de les dades rebudes de l'Ajuntament

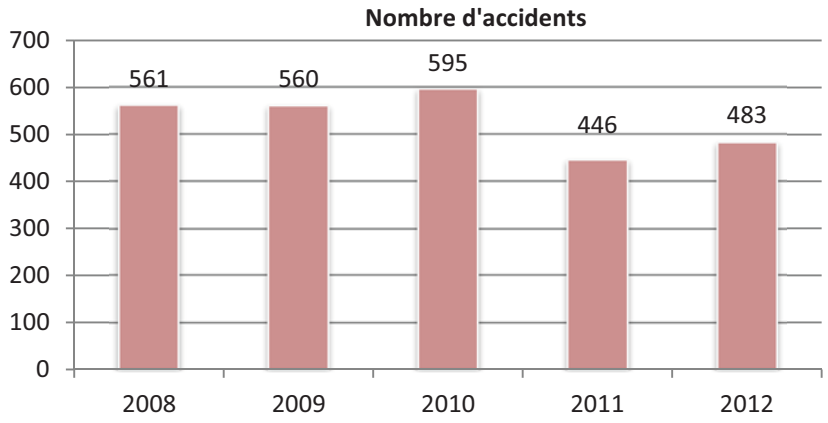


Fig. 5.1 Evolució del nombre d'accidents amb víctimes al municipi 2008-2012.
Font: Elaboració pròpia a partir de les dades rebudes de l'Ajuntament

El nombre total de víctimes en el període 2009-2012 va ser de 2.492. Durant aquets període es va produir una reducció del 2,9%, encara que cal fer atenció a l'augment del 12,1% produït en l'any 2012 després de la notable reducció del 17,3% registrada en el 2011.

Evolució del nombre de víctimes segons lesivitat en el període 2009 - 2012					
	2009	**2010**	**2011**	**2012**	**Total període**
Morts	4	4	3	1	12
Ferits greus	30	33	26	36	125
Ferits Lleus	411	488	360	460	1.719
Reservats	163	157	175	135	636
Total víctimes	614	682	564	632	2.492
Variació del nombre de víctimes (%)		11,1%	-17,3%	12,1%	2,9%

Taula 5.2. Evolució del nombre de víctimes segons gravetat 2009-2012.
Font: Elaboració pròpia a partir de les dades rebudes per l'Ajuntament

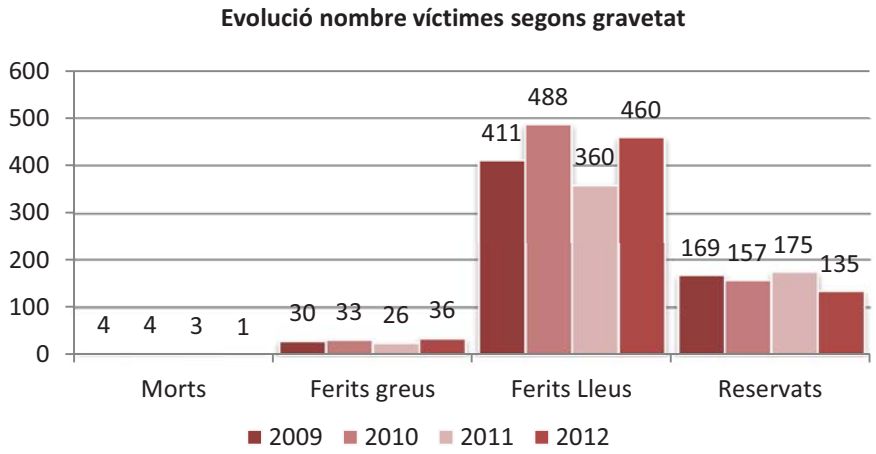


Fig. 5.2. Evolució del nombre de víctimes segons gravetat 2009-2012.
Font: Elaboració pròpia a partir de les dades rebudes de l'Ajuntament

El Pla de Seguretat Viària de L'Hospitalet de Llobregat 2007-2010, va establir com a objectiu fonamental una **reducció del 25% en el nombre d'accidents amb víctimes i en el nombre de víctimes l'any 2010 respecte l'any 2005.**

Segons el Pla, el nombre d'accidents amb víctimes l'any 2005 va ser de 615 pel que per a assolir l'objectiu del Pla l'any 2010 s'haurien d'haver produït un total de 461 accidents amb víctimes, però realment s'han produït 595 accidents amb víctimes, molt lluny de l'objectiu establert pel Pla. D'altra banda van haver 873 víctimes l'any 2005 pel que per a assolir l'objectiu del Pla s'haurien d'haver produït 655 víctimes, però realment han hagut 68 víctimes pel que aquest objectiu fonamental no ha sigut tampoc assolit.

5.1.2.2. Característiques dels accidents

En aquest apartat es presenten les causes d'accidents amb víctimes en el període 2008-2012. La principal causa, dels 2.645 accidents amb víctimes ocorreguts en aquest període, ha sigut la col·lisió i a més amb molta diferència de la resta, representant el 53,5% del total d'accidents; també cal destacar els atropellaments i els accidents individuals que han representat un 21 i un 17,6 % del total dels accidents del període.

Tipus d'accident amb víctimes en el període 2008 - 2012		
Col·lisió	1.414	53,5%
Atropellament	556	21,0%
Accident individual	465	17,6%
Accident sense col·lisió	101	3,8%
D.C.S.V. Amb accident	82	3,1%
Accident interurbà	27	1,0%
Total general	**2.645**	**100%**

Taula 5.3 Tipus d'accident amb víctimes en el període 2008 – 2012.
Font: Elaboració pròpia a partir de les dades rebudes de l'Ajuntament

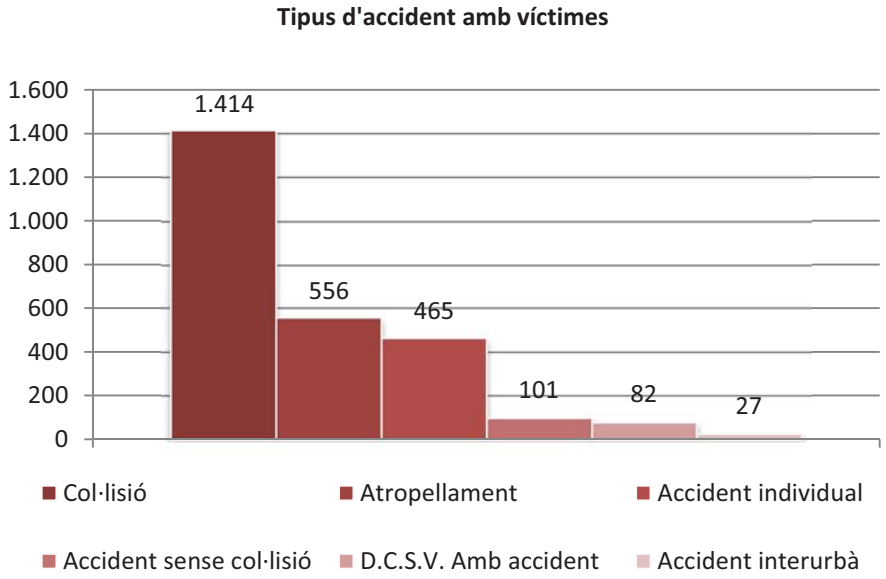


Fig. 5.3. Tipus d'accident amb víctimes en el període 2008 – 2012.
Font: Elaboració pròpia a partir de les dades rebudes de l'Ajuntament

En la taula i gràfic següent es presenta el percentatge d'accidents ocorreguts en relació al nombre de vehicles implicats en l'accident. Com es pot comprovar destaquen els accidents amb un vehicle i els accidents amb 2 vehicles implicats, representant un 38,7 i un 48,2% respectivament, que en conjunt representen el 86,8% del total d'accidents ocorreguts en el període 2009-2012.

Nombre de vehicles implicats en accidents 2009-2012						
	1 Vehicles	2 Vehicles	3 Vehicles	4 Vehicles	5 Vehicles	6 Vehicles
Percentatge de vehicles	38,7%	48,2%	7,4%	4,4%	0,7%	0,6%

Taula 5.4 Nombre de vehicles implicats en accidents 2009-2012.
Font: Elaboració pròpia a partir de les dades rebudes de l'Ajuntament

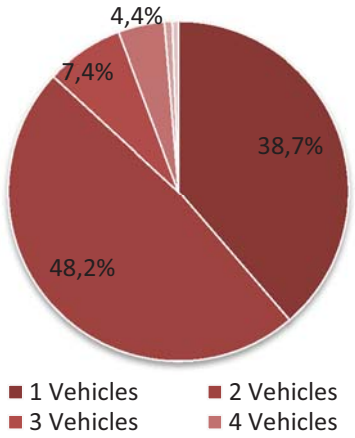


Fig. 5.4. Nombre de vehicles implicats en accidents 2009-2012, en %.
Font: Elaboració pròpia a partir de les dades rebudes de l'Ajuntament

És important conèixer les causes que han provocat els accidents per a, en un futur, prendre mesures que permetin la reducció del nombre total d'accidents. Segons les dades registrades per l'Ajuntament, la primera causa d'accident estaria la conducció sota els efectes de l'alcohol amb 30 accidents, seguit de la conducció sense obtenció del permís o llicència amb 8 accidents. Com s'ha esmentat abans, només es comptabilitzen els accidents amb víctimes.

Algunes causes dels accidents amb víctimes. 2009-2012	
Conducció sota els efectes del alcohol	**30**
Conducció sense permís o llicència	**8**
Conducció temerària o negligent	**1**

Taula 5.5 Algunes causes d'accident 2009 – 2012.
Font: Elaboració pròpia a partir de les dades rebudes de l'Ajuntament

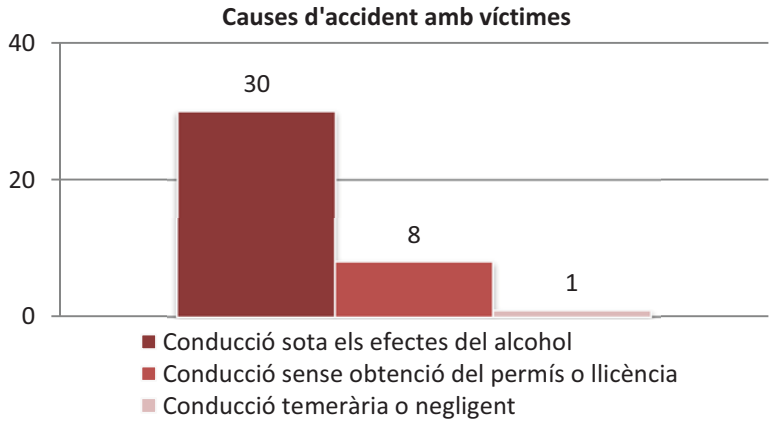


Fig. 5.5 Algunes causes d'accident 2009 – 2012.
Font: Elaboració pròpia a partir de les dades rebudes de l'Ajuntament

La taula següent mostra l'evolució del registre dels delictes contra la seguretat del trànsit registrats per la Policia Local de L'Hospitalet per al període 2008 – 2011[1]. Com es pot comprovar la principal causa de delicte és la conducció sota els efectes de l'alcohol i d'estupefaents.

[1] La font d'aquestes dades és l'Anuari estadístic de L'Hospitalet, que encara no es troba actualitzat a 2012

Evolució dels delictes contra la seguretat viària 2008 - 2011				
	2008	**2009**	**2010**	**2011**
Alcohol i estupefaents	223	260	342	277
Conducció sense permís o llicència	152	167	157	142
Altres	8	7	5	7
Total	**383**	**434**	**504**	**426**

Taula 5.6 Evolució del registre dels delictes contra la seguretat viària 2008 – 2011.
Font: Elaboració pròpia a partir de l'Anuari Estadístic de L'Hospitalet 2011

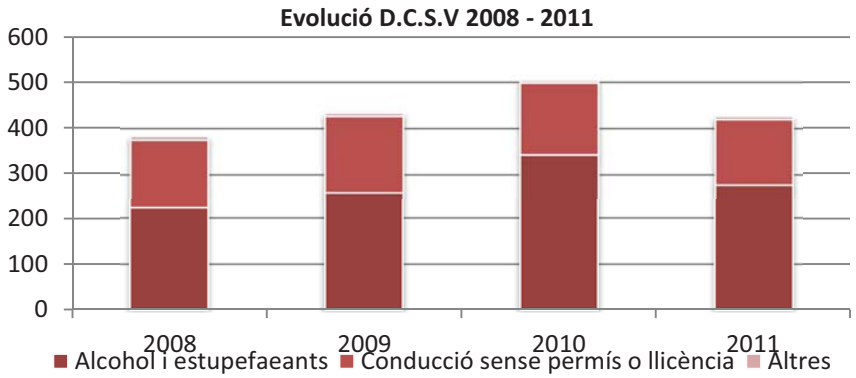


Fig. 5.6 Evolució del registre dels delictes contra la seguretat viària 2008 – 2011.
Font: Elaboració pròpia a partir de l'Anuari Estadístic de L'Hospitalet 2011

En el gràfic següent es representa la distribució d'accidents amb víctimes segons l'hora del dia. Com es pot comprovar durant les hores centrals del dia (de 13 a 20 hores) es manté prou constant el percentatge d'accidents amb dues puntes entre les 13 i 14 hores i les 19 i 20 hores, coincidint amb l'hora d'esmorzar i de tornada. Durant les nits es produeixen molts menys accidents coincidint amb un menor tràfic.

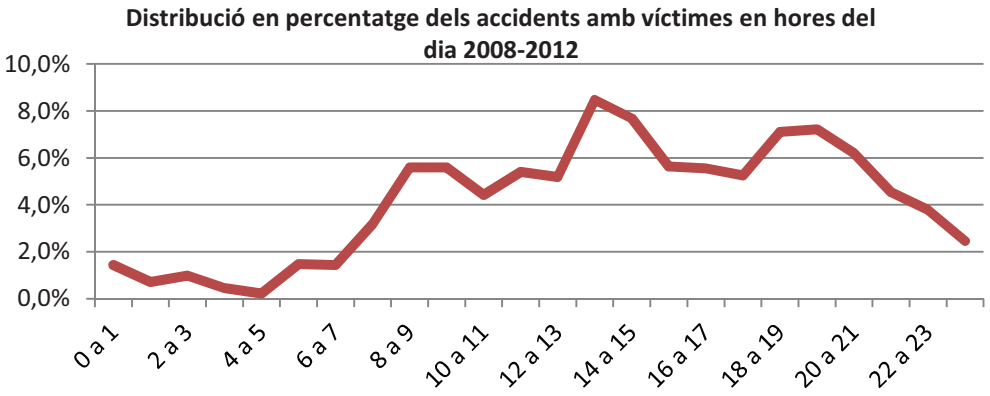


Fig. 5.7 Distribució dels accidents amb víctimes en hores del dia (2009-2012).
Font: Elaboració pròpia a partir de les dades rebudes de l'Ajuntament

5.1.2.3. Caracterització de les víctimes

En aquest epígraf s'ha dut a terme una caracterització de les víctimes. Com es pot comprovar en la taula i gràfics següents la majoria de les víctimes són conductors amb 1.511 víctimes en el període 2009-2012 seguit dels ocupants i vianants amb 522 i 459 víctimes respectivament per al mateix període.

Víctimes a L'Hospitalet segons posició en el vehicle. 2009-2012		
Posició	**Víctimes**	
	Nombre	**Percentatge**
Conductor	1.511	60,1%
Ocupant	522	20,9%
Vianant	459	18,4%
Total	**2.492**	**100,00**

Taula 5.7 Víctimes a L'Hospitalet segons posició en el vehicle (2009-2012).
Font: Elaboració pròpia a partir de les dades rebudes de l'Ajuntament

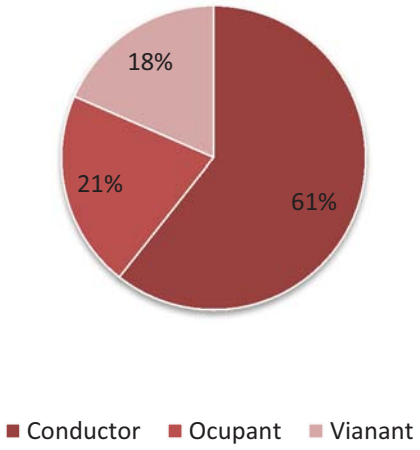


Fig. 5.8 Distribució dels accidents amb víctimes en hores del dia (2009-2012).
Font: Elaboració pròpia a partir de les dades rebudes de l'Ajuntament

5.1.3. Actuacions en matèria de seguretat viària a L'Hospitalet durant l'any 2010 (PAM)

Durant l'any 2010, a L'Hospitalet, s'han executat (amb un grau d'acompliment del 80%) 8,34 quilòmetres de carrers de prioritat invertida, a més s'ha realitzat l'estudi de la seguretat de les connexions de les zones de prioritat invertida amb la xarxa viària.

S'han implantat en determinats llocs de la ciutat Zones 30, és a dir, carrers amb una velocitat màxima de 30 km/hora, pel que s'ha dut a terme la reducció de les velocitats mitjanes en els carrers veïnals on s'ha aplicat la mesura.

S'ha realitzat un estudi de la situació dels estacionaments de motocicletes arreu de la ciutat i s'han establert criteris d'implantació de manera segura. Aquests estudis han permès la inclusió d'aparcaments de motos en tots els nous dissenys i projectes del viari tant sigui nova urbanització o no, seguint els criteris d'implantació.

Una altra mesura en matèria de seguretat viària ha estat la instal·lació de mòduls sonors al semàfors, amb l'objectiu d'adaptar els semàfors per al col·lectiu d'invidents.

S'han creat itineraris de vianants, s'han incorporat carrils bicis d'acord amb el Pla Director de la Bicicleta, s'han distribuït de manera racional els aparcaments lliures i les zones de C/D, s'han reubicat contenidors d'escombraries domiciliàries.

Totes aquestes accions han estat dutes a terme per a aconseguir una mobilitat sostenible, optant per desplaçaments no contaminants ni motoritzats, però sobre tot garantir una mobilitat segura a tots els usuaris de les vies públiques.

5.1.4. Punts i trams de concentració d'accidents

Es consideren **punts de concentració d'accidents** aquells on s'han registrat més de 10 accidents amb víctimes en un període de 3 anys i **trams de concentració d'accidents** aquells amb més de 20 accidents amb víctimes, sempre i quan el nombre d'accidents per kilòmetre sigui superior a 30.

Per a respectar aquests criteri s'ha desglossat el període 2008 – 2012 en dos, incloent en tots dos l'any 2010: el període 2008 – 2010 i el període 2010 – 2012

En la primera taula es presenten els trams de concentració d'accidents amb víctimes, desglossats per anys i per causes d'accident, en el període 2008 – 2010. Com es pot comprovar hi ha 5 vies on el nombre d'accidents és molt alt, aquestes vies són:

- Av. del Carrilet: 113 accidents
- Ctra. De Collblanc: 65 accidents
- C. de Santa Eulàlia: 79 accidents
- Av. de la Granvia de L'Hospitalet: 133 accidents
- Av. de Josep Tarradellas i Joan: 64 accidents

Si tenim en compte la longitud de la via, ens adonem que n'hi han trams on la concentració és molt més elevada que en els trams identificats abans, i aquesta xifra està compresa entre 30 i 70 accidents per kilòmetre.

El tram de major concentració d'accidents per kilòmetre es l'Avinguda de Manuel Azaña amb 70 accidents/km seguit del Carrer de Mas amb 56.

D'altra banda, com es pot comprovar en la taula, si atenem a les causes dels accidents ens adonem que la principal causa és la col·lisió amb 460 accidents, seguit dels atropellaments i dels accidents individuals amb 121 i 113 accidents respectivament.

Si comparem totes aquestes xifres amb les del període 2010 – 2012 es pot comprovar que el nombre de trams de concentració d'accidents ha disminuït considerablement. Els trams que continuen sent de concentració d'accidents són:

- Av. de Manuel Azaña
- Rambla de la Marina
- C. de Santa Eulàlia
- Av. de Severo Ochoa
- Av. de la Granvia de L'Hospitalet

En la **Taula 5.10** Punts de concentració d'accidents en el període 2008 – 2010 es presenten els punts de concentració d'accidents amb víctimes, desglossats per anys i per causes d'accident en el període 2008 - 2010. Pràcticament en la majoria dels punts identificats s'han produït entre 10 i 20 accidents en el període d'estudi excepte en l'Avinguda de la Granvia de L'Hospitalet entre els nombres 153 i 205 que s'han registrat 33 accidents durant el període. Atenent les causes d'accidents destaca els accidents produïts per una col·lisió amb 138 accidents seguit de lluny per els accidents individuals amb 39 accidents i els produïts per atropellaments amb 25 accidents.

Si es comparen aquestes dades amb les del període 2010 – 2012, es pot comprovar que el nombre de punts de concentració d'accidents s'ha reduït considerablement. Aquests punts són els següents:

- Av. de Carrilet 114 – 145
- Sta. Eulàlia 207 – 249
- Granvia de L'Hospitalet amb Rambla de la Marina
- Granvia de L'Hospitalet amb Física
- Granvia de L'Hospitalet 19 – 50
- Granvia de L'Hospitalet 153 – 205

S'han representat els trams i punts de concentració d'accidents identificats à l'anàlisi en el plànol 5.1 que es troba inclòs en el document III d'annexos, volum I.

TRAMS DE CONCENTRACIÓ D'ACCIDENTS														
Nom del carrer	Nombre d'accidents				Longitud del tramo	Lesivitat		Accidents/ km	Causes de l'accident					
	2008	2009	2010	Total		Ferits	Morts		Accident Individual	Accident Interurbà	Atropellament	Col·lisió	D.C.S.V.*	Accident sense Col·lisió
Can Tries, C.	3	6	12	**21**	0,7	**21**	**0**	**30**	2	0	1	17	0	1
Carrilet, AV	28	41	44	**113**	3,8	**113**	**0**	**30**	16	0	20	68	6	3
Collblanc, CR	36	15	15	**66**	2,0	**65**	**1**	**33**	7	0	9	47	0	3
Enric Prat de la Riba, C.	18	10	8	**36**	1,1	**35**	**1**	**33**	11	0	9	13	1	2
Fabregada, AV	9	10	5	**24**	0,7	**24**	**0**	**34**	9	0	5	10	0	0
Isabel la Catòlica, AV	14	20	17	**51**	1,3	**49**	**2**	**39**	11	0	11	24	2	3
Manuel Azaña, AV	8	10	17	**35**	0,5	**35**	**0**	**70**	7	0	1	25	1	1
Marina, RB	19	13	20	**52**	1,4	**52**	**0**	**37**	4	0	9	34	3	2
Mas, C.	9	20	10	**39**	0,7	**39**	**0**	**56**	10	0	3	21	2	1
Montseny, C.	11	6	4	**21**	0,7	**21**	**0**	**30**	0	0	4	12	2	3
Santa Eulàlia, C.	23	29	21	**73**	1,5	**73**	**0**	**49**	8	0	11	44	4	6
Severo Ochoa, AV	5	6	11	**22**	0,5	**22**	**0**	**44**	2	0	9	10	1	0
Torrent Gornal, AV	7	9	10	**26**	0,7	**26**	**0**	**37**	1	0	13	12	0	0
Gran Via de l'Hospitalet, AV	42	39	52	**133**	3,7	**132**	**1**	**36**	19	21	11	78	2	2
Josep Tarradellas i Joan, AV	27	22	15	**64**	2	**63**	**1**	**32**	2	0	3	45	4	2
Total	**259**	**256**	**261**	**776**		**770**	**6**	**590**	**109**	**21**	**119**	**460**	**28**	**29**

*Delicte contra la seguretat viària

Taula 5.8 Trams de concentració d'accidents en el període 2008 – 2010.
Font: Elaboració pròpia a partir de les dades rebudes de l'Ajuntament

TRAMS DE CONCENTRACIÓ D'ACCIDENTS														
Nom del carrer	Nombre d'accidents				Longitud del tramo	Lesivitat		Accidents/ km	Causes de l'accident					
	2010	2011	2012	Total		Ferits	Morts		Accident Individual	Accident Interurbà	Atropellament	Col·lisió	D.C.S.V.*	Accident sense Col·lisió
Manuel Azaña, AV	17	4	3	**24**	0,5	**24**	**0**	**48,0**	3	0	1	18	2	0
Marina, RB	20	16	19	**55**	1,4	**55**	**0**	**39,3**	8	0	9	30	2	6
Santa Eulàlia, C.	21	27	19	**67**	1,5	**67**	**0**	**44,7**	17	0	11	32	3	4
Severo Ochoa, AV	11	6	5	**22**	0,5	**22**	**0**	**44,0**	1	0	11	9	1	0
Gran Via de l'Hospitalet, AV	52	31	41	**124**	3,7	**124**	**0**	**33,5**	32	1	5	81	2	3
Total	**121**	**84**	**87**	**292**		**292**	**0**	**209**	**61**	**1**	**37**	**170**	**10**	**13**

*Delicte contra la seguretat viària

Taula 5.9. Trams de concentració d'accidents en el període 2009 – 2010.
Font: Elaboració pròpia a partir de les dades rebudes de l'Ajuntament

PUNTS DE CONCENTRACIÓ D'ACCIDENTS												
Nom del carrer	Nombre d'accidents				Lesivitat		Causes de l'accident					
	2008	2009	2010	Total	Ferits	Morts	Accident Individual	Accident Interurbà	Atropellament	Col·lisió	D.C.S.V.*	Accident sense col·lisió
Av. Carrilet amb C. Amadeu Torner	8	3	5	**16**	**16**	**0**	0	0	0	14	1	1
Av. Carrilet amb Av. Fabregada	2	13	3	**18**	**18**	**0**	11	0	1	3	2	1
Av. Carrilet 114-145	2	5	10	**17**	**17**	**0**	2	0	3	12	0	0
Cr. Collblanc 2-27	7	4	5	**16**	**16**	**0**	2	0	1	11	0	2
C. Mas amb C. Progrés	3	5	4	**12**	**12**	**0**	3	0	3	5	0	1
Santa Eulàlia 207-249	6	5	5	**16**	**16**	**0**	2	0	2	10	0	2
G.V. de l'Hospitalet amb Rb. Marina	1	4	11	**16**	**16**	**0**	2	0	0	12	0	2
G.V. de l'Hospitalet amb C. Física	4	4	7	**15**	**15**	**0**	0	0	0	15	0	0
G.V. de l'Hospitalet 19-50	6	3	8	**17**	**17**	**0**	2	1	4	10	0	0
G.V. de l'Hospitalet 153-205	14	16	7	**37**	**36**	**1**	1	19	0	17	0	0
Av. Isabel la Catòlica amb Av. Electricitat	5	5	5	**15**	**15**	**0**	5	0	0	8	0	2
Av. Josep Tarradelles i Joan 153-182	4	4	7	**15**	**15**	**0**	2	0	4	8	1	0
Travessera Industrial 145-163	4	1	5	**10**	**10**	**0**	2	0	4	3	1	0
Plaça Mare de Déu del Pilar	5	3	2	**10**	**10**	**0**	2	0	2	4	0	2
Plaça Blas Infante	4	6	1	**11**	**11**	**0**	3	0	1	7	0	0
Plaça Tuzla	3	6	3	**12**	**12**	**0**	4	0	0	6	1	1
	78	87	88	253	252	1	43	20	25	145	6	14

*Delicte contra la seguretat viària

Taula 5.10 Punts de concentració d'accidents en el període 2008 – 2010.
Font: Elaboració pròpia a partir de les dades rebudes de l'Ajuntament

PUNTS DE CONCENTRACIÓ D'ACCIDENTS												
Nom del carrer	Nombre d'accidents				Lesivitat		Causes de l'accident					
	2010	2011	2012	Total	Ferits	Morts	Accident Individual	Accident Interurbà	Atropellament	Col·lisió	D.C.S.V.*	Accident sense ol·lisió
Av. Carrilet 114-145	10	0	3	**13**	**13**	**0**	2	0	3	8	0	0
Santa Eulàlia 207-249	5	5	2	**12**	**12**	**0**	4	0	0	7	0	1
G.V. de l'Hospitalet amb Rb. Marina	11	4	4	**19**	**19**	**0**	4	0	0	15	0	0
G.V. de l'Hospitalet amb C. Física	7	2	3	**12**	**12**	**0**	1	0	0	11	0	0
G.V. de l'Hospitalet 19-50	8	4	2	**14**	**14**	**0**	3	0	2	9	0	0
G.V. de l'Hospitalet 153-205	7	5	3	**15**	**15**	**0**	5	0	0	10	0	0
	48	20	17	85	85	0	19	0	5	60	0	1

*Delicte contra la seguretat viària

Taula 5.11 Punts de concentració d'accidents en el període 2010 – 2012.
Font: Elaboració pròpia a partir de les dades rebudes de l'Ajuntament

5.1.5. Anàlisi de la velocitat en els punts d'aforament

En aquest epígraf es presenten els resultats de velocitats obtinguts dels aforaments duts a terme per la Diputació de Barcelona en 2008 i els realitzats per l'Ajuntament de L'Hospitalet de Llobregat l'any 2010.

Els resultats dels aforaments duts a terme per la Diputació presenten el nombre de vehicles que han circulat a una determinada velocitat compresa en diferents trams [40-60, 61-80, 81-100, 101-120 i més de 120] pel que no ens permet conèixer quants vehicles superen el límit de velocitat de manera exacta en els casos en el que aquest límit és igual a 50, mentre que els aforaments de l'Ajuntament segrega els trams de 10 en 10, la qual cosa ens permet conèixer en tots els casos quants vehicles superen el límit de velocitat.

El que es pretén es mostrar quants vehicles superen el límit de velocitat en els punts d'aforaments per a després contrastar aquestes dades amb les d'accidentabilitat, i d'aquesta manera traure una relació (si n'hi haguera) entre l'excés de velocitat i els accidents ocorreguts. En el cas dels aforaments de la DIBA en què el límit de la via sigui de 50 hem agafat els trams superior a 60 km/h.

Aquests resultats (inclosos en el Document III d'annexos, Volum II) es presenten en forma de gràfics, un ens dóna el percentatge dels vehicles que circulen a un tram de velocitat, concretament entre els trams [40-60, 61-80, 81-100, 101-120 i més de 120] que és el que ens dóna els aforaments de la DIBA; i un altre gràfic que distingeix entre els que superen el límit de velocitat i els que no.

Pràcticament en tots els punts es supera el límit de velocitat, encara que de manera molt més marcada en uns trams que en altres. De manera generalitzada no solen sobrepassar el límit més del 5% dels vehicles aforats però n'hi ha molts punts en què aquest percentatge es dispara, situant-se la xifra en torn al 15% dels vehicles aforats; i de manera puntual la xifra es dispara a més del 50% dels vehicles, aquests punts solen estar en avingudes de diversos carrils per sentit. Les avingudes o carrers identificats en aquest últim cas són Av. de Josep Tarradellas (entre Batllori i Canigó), C. d'Amadeu Torner (en les dues direccions), C. de Can Tries, Rbla. de la Marina i C. de la Botànica (en les dues direccions).

En 9 punts d'aforament amb límit de velocitat fixat en 40 km/hora, entre el 10 i 30 per cent del total de vehicles aforats han excedit aquest límit, en 4 punts amb el mateix límit entre el 30 i 50 per cent del total dels vehicles aforats circulaven a una velocitat superior a l'establerta mentre que en 7 punts d'aforament el 50 per cent dels vehicles circulaven amb un excés de velocitat, és a dir, més de la meitat dels vehicles aforats circulaven a una velocitat superior a la legal.

A les vies amb límit de velocitat fixat en 50 km/hora, com ja s'ha esmentat, no es pot calcular el percentatge de vehicles que superen aquest límit. És en aquestes vies en les que es circula amb una velocitat molt més elevades que en les de límit 40. En 7 punts d'aforament amb límit 50 km/hora entre el 5 i el 15 per cent del total dels vehicles aforats circulen a una velocitat superior a 60 km/hora.

Percentatge de cotxes que superen el límit de velocitat legal					
Nom de la via	Límit	Direcció	Percentatge	Direcció	Percentatge
Travessera de Les Corts (Entre Francesc Layret i Ctra. Collblanc)	50	Carretera de Collblanc	10,6*%		
C. de Llobregat (Entre Occident i Pujós)	40	Pujós	11,9 %		
C. del Montseny	40	Joventut	15,7 %		
C. de Riera Blanca (Entre Ptge. Llopis i Ptge. Xiprer)	40	Passatge Llopis	11,2 %	Passatge Xiprer	14,6 %
C. de Ramón Frontera (Sortida 14 Ronda de Dalt)	50	Josep Tarradellas	14,7* %	Ronda de Dalt	8,6 %
C. de Girona (Entre Tarragona i Lleida)	40	Lleida	15,3 %		
Av. de Josep Tarradellas (Entre Batllori i Canigó)	40	Canigó	67 %	Batllori	64,5 %
C. d'Amadeu Torner	40	Aprestadora	58,6 %	Narcís Monturiol	32,6 %
C. de Castelao	40	Aprestadora	13,7 %	Natzaret	8,1 %
C. de Jerusalem	40	Can Tries	26,4 %	Amadeu Torner	27,4 %
C. de Can Tries	40	Granvia de L'H	59,2 %	Jerusalem	37,2 %
Av. de Joan Carles I	40	Ciències	29,9 %		33,1 %
Rbla. de la Marina	40	Muntanya	45,9 %	Granvia de L'H	66,9 %
C. de la Botànica	40	Pedrosa	52,3 %	Pedrosa	58,9 %

*Percentatge de cotxes que superen els 60 km/h, estant el límit legal en 50 km/h

Taula 5.12. Percentatge de cotxes que superen els 60km/h en vies amb límit de 50 km/hora.
Font: Elaboració pròpia a partir de les dades rebudes de l'Ajuntament i la Diputació de Barcelona

S'ha decidit presentar la taula següent "Vies amb límit 50 km/h. Percentatge de cotxes que superen els 60 km/h" ja que encara que el percentatge de cotxes que superen els 60 km/h és més reduït, aquest té un valor major ja que aquest és un 20% superior al límit establert.

Vies amb límit 50 km/h. Percentatge de cotxes que superen els 60 km/h				
Nom de la via	**Direcció**	**Percentatge**	**Direcció**	**Percentatge**
TRAVESSERA DE LES CORTS (entre Francesc Layret i ctra. Collblanc)	Carretera de Collblanc	11%		
C. de RAMON FRONTERA (Sortida 14 Ronda de Dalt)	Josep Tarradellas	15%	Ronda de Dalt	9%
C.de BARCELONA (Entre Vilumara i Girona)	Girona	6%		
Av. d' ISABEL LA CATÒLICA (Entre J. Tarradellas i Barcelona)	Barcelona	6%	Josep Tarradellas	1%
TRAV. INDUSTRIAL (Entre Famadas i Feixa Llarga)	Famadas	5%	Feixa Llarga	5%

Taula 5.13. Percentatge de cotxes que superen els 60km/h en vies amb límit de 50 km/hora
Font: Elaboració pròpia a partir de les dades rebudes de l'Ajuntament i la Diputació de Barcelona

Si comparem la taula dels punts i trams de concentració d'accidents amb els resultats dels aforaments podem comprovar que aquelles vies on es supera la velocitat d'una manera significativa coincideix amb un tram o punt de concentració d'accident, encara que n'hi ha alguna excepció, pel que podem concloure que la velocitat és una de les causes dels d'accidents amb víctimes.

5.2. Medi ambient

Prèviament al desenvolupament de l'Informe de Sostenibilitat Ambiental, es realitza una anàlisi de les condicions mediambientals en el Municipi de L'Hospitalet.

5.2.1. Contaminació atmosfèrica

Es disposa d'una Xarxa de Vigilància i Previsió de la Contaminació Atmosfèrica (XVPCA) que és un sistema de detecció dels nivells d'immissió dels principals contaminants. Va ser creada per la Llei 22/1983, de 21 de novembre, definida per l'Ordre de 20 de juny de 1986 i es va adscriure administrativament al Departament de Medi Ambient de la Generalitat de Catalunya. Té una estructura piramidal amb la base formada pels punts de mesurament i el vèrtex amb el Centre Receptor i Coordinador de Dades.

Quant a zones de qualitat de l'aire descrites per la Xarxa de Vigilància i Previsió de la Contaminació Atmosfèrica de Catalunya (d'ara endavant XVPCAC), L'Hospitalet es localitza a l'Àrea de Barcelona, caracteritzada per una elevada densitat de població i disposar d'àrees urbanes i suburbanes, però no rurals més disperses. La superfície urbanitzada a l'Àrea de Barcelona és la major de Catalunya amb un 42%, i també és la que disposa de major percentatge de zona industrial per metre quadrat (93,2%), la qual cosa suposa una saturació de l'ambient atmosfèric major i una escassa qualitat de l'aire.

Quant a la caracterització de les àrees per fons, de trànsit o industrials, l'Àrea de Barcelona en el qual es troba L'Hospitalet, es descriu com una àrea d'Intensitat Mitjana Diària (IMD) intensa i molt intensa, ja que les principals vies interurbanes és caracteritzen per ser superior a 20.000 vehicles per dia. No existeixen vies interurbanes amb trànsit escàs o moderat.

S'entén per punt de mesurament aquell punt del territori on s'ubiquen els equips de mostreig i d'anàlisi de contaminants atmosfèrics, tant si són de tipus manual com automàtic.

A L´Hospitalet de Llobregat l'estació de mesura de qualitat química de l'aire, es troba a l'avinguda de Torrent Gornal. En aquesta estació es mesuren els paràmetres de NOx, O_3, CO i

SO_2, automàticament cada hora i PM_{10} i $PM_{2.5}$ manualment. El resultat és un valor per estació de mesurament i dia que representen els diferents nivells de qualitat.

Per al càlcul de l'Índex Català de Qualitat de l'Aire (ICQA) s'utilitzen els nivells d'immissió de: monòxid de carboni (CO), diòxid de nitrogen (NO_2), diòxid de sofre (SO_2), ozó (O_3) i les partícules en suspensió (PM_{10} i PST). A continuació es presenten els valors de l'ICQA dels últims anys en L'Hospitalet de Llobregat aportats per l'IDESCAT.

	Valor màxim	Valor mínim	Valor mitjà
Any 2006	80	8	49
Any 2007	78	-5	54
Any 2008	83	5	55
Any 2009	82	8	52

Taula 5.14 Índex de Qualitat de l'Aire (ICQA) en L'Hospitalet de Llobregat.
Font: IDESCAT – Institut d'Estadística de Catalunya

Segons el valor mitjà la valoració de la qualitat de l'aire de L'Hospitalet en 2006 seria acceptable, ja que està per sota de 50, encara que en la majoria dels anys es registren valors per damunt de 50, que ho caracteritzarien com una qualitat de l'aire satisfactòria (per damunt de 50). El valor màxim registrat de 83 obtindria una caracterització de qualitat de l'aire excel·lent.

5.2.2. Contaminació acústica

Una de les fonts de generació de soroll és el trànsit, tant el rodat com el ferroviari. La planificació de la mobilitat ha d'ajudar a disminuir la contaminació acústica en el municipi.

En Catalunya, la contaminació acústica es troba regulada per la Llei 16/2002, de 28 de juny, de protecció contra la contaminació acústica i el seu desplegament reglamentari, el Decret 245/2005, de 8 de novembre, pel qual es fixen criteris per l'elaboració dels mapes de capacitat acústica, i el Decret 176/2009, de 10 de novembre, pel qual s'aprova el Reglament de la llei 16/2002, i se'n adapten els annexos.

Segons la normativa vigent, els objectius de qualitat acústica en funció de les zones de sensibilitat acústica definides són les següents:

Zonificació acústica del territori	Valors límit d'immissió en dB (A)		
	Ld (7h – 21 h)	Lden (21h – 23h)	Ln (23h – 7h)
Zona de sensibilitat acústica alta (A)	60	60	50
Zona de sensibilitat acústica moderada (B)	65	65	55
Zona de sensibilitat acústica baixa (C)	70	70	60

Taula 5.15 Objectius de qualitat acústica.
Font: Generalitat de Catalunya. Àrea de Medi Ambient

A partir de la memòria del mapa de sorolls del municipi de L'Hospitalet de Llobregat (Abril 2008) es defineix que on majors nivells de soroll es detecten és en les vies d'accés i distribució principal, en alguns casos aconseguint nivells entre 70-75 dBA de dia. A les zones de xarxa veïnal (trama urbana) els nivells oscil·len entre 55-60 dBA, encara que es poden trobar alguns carrers amb valors entre 60-65 dBA durant el dia. Els valors detectats durant la nit, solen estar compresos entre 5-10 dBA.

S'ha observat que l'índex de soroll diürn (Ld) és superior a l'assenyalat per la legislació vigent en diversos carrers dels districtes I, II i IV. Quant a l'índex de soroll nocturn (Ln), únicament la Ronda del Litoral supera els 70 dB (A) i els carrers Mas i Rosalia de Castro, les avingudes de la Fabregada i del Carrilet i la carretera de Collblanc té un Ln comprès entre els 65dB (A) i els 70 dB (A).

Per tant, existeixen certs problemes de contaminació acústica en alguns punts del municipi ja que es sobrepassen els límits establerts.

Fig. 5.9 Mapa acústic diürn de la xarxa d'accés i distribució principal de trànsit.
Font: Mapa de soroll del municipi de L'Hospitalet de Llobregat (Abril 2008)

Així mateix, en la memòria del *Mapa de sorolls del municipi de L'Hospitalet de Llobregat* (Abril 2008) s'avaluen els percentatges de població afectada per cadascun dels nivells de soroll, tant de dia com de nit, els quals es representen a continuació.

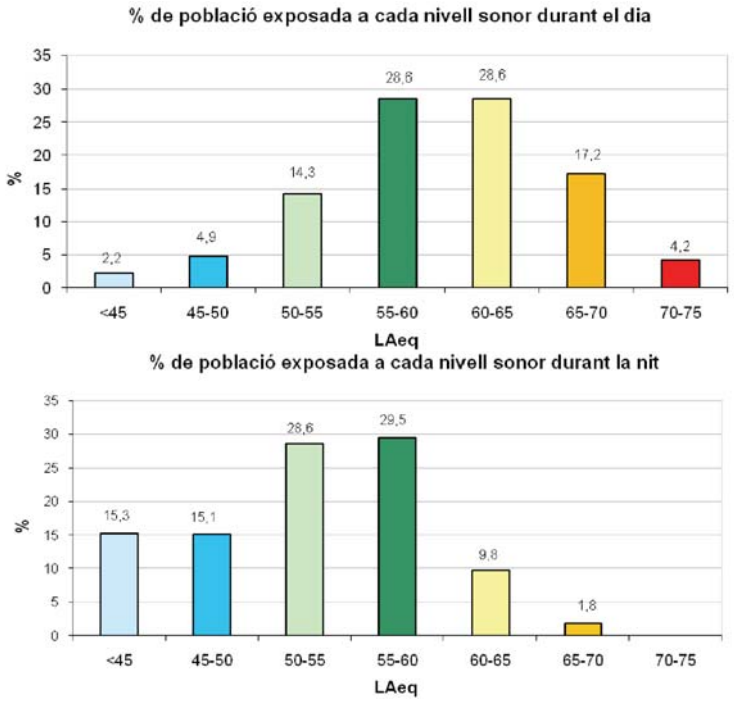


Fig. 5.10 Població exposada a cada interval de nivell sonor.
Font: Mapa de sorolls del municipi de L'Hospitalet de Llobregat (Abril 2008)

Aquestes figures representen que, durant el dia, la majoria de la població de L'Hospitalet es troba exposada a nivells sonors entre 55 i 65 dBA, i només un petit percentatge de ciutadans es troben exposats a valors per damunt del valor límit d'immissió corresponent a una zona de sensibilitat acústica baixa.

En quant al període nocturn, un 11,6% de la població supera el límit d'immissió establert per la Llei de protecció contra la contaminació acústica fixat en 60 dBA per la zona de sensibilitat

acústica baixa, no obstant això, cal destacar que el 59% de la població de L'Hospitalet es troba exposada a uns valors de soroll nocturn per sota de 55 dBA, objectiu de qualitat de les àrees acústiques de tipus A, sectors del territori amb predomini del sòl d'ús residencial i pel període de nocturn.

5.2.3. Consum d'energia

En el període 2000-2007 el consum final d'energia a L'Hospitalet de Llobregat ha augmentat un 8%, segons dades del Municipi. Atès que el model de consum energètic respon i té correlació directa amb la mobilitat i el transport i tenint en compte que el transport suposa el 36%[2] de les emissions per sectors en tot el municipi, a grans trets es pot dir que el consum energètic associat al transport ha augmentat en els últims anys.

El municipi de L'Hospitalet de Llobregat ha començat a realitzar esforços encaminats a reduir el consum d'energia com per exemple la signatura del *"Pacto de los Alcaldes por un energía sostenible local"* i per tant, ha de desenvolupar un Pla d'Acció per l'Energia Sostenible. Aquest pacte compromet al municipi a aconseguir els objectius comunitaris de reducció de les emissions de gasos d'efecte hivernacle mitjançant actuacions d'eficiència energètica. Concretament, L'Hospitalet s'ha compromès a reduir el 20% d'emissions de CO_2 per l'any 2020 en diversos àmbits, i un d'ells seria associat a la mobilitat i al consum d'energia d'origen fòssil dels vehicles que circulen.

5.2.4. L'ocupació del sòl

Les infraestructures viàries, els aparcaments i les línies ferroviàries provoquen un consum de sòl al territori que podria estar ocupat per qualsevol altra activitat. En la següent taula es mostren aquestes xifres que hauran de ser actualitzades convenientment.

Ús	Superfície (m^2)	Quota (% de sòl)
Protecció viària	298.173	2,39
Sistema ferrocarril	455.921	3,65
Sistema viari	3.305.400	26,44
Total	**4.059.494**	**32,48**

Taula 5.16. Ocupació del sòl a L'Hospitalet de Llobregat.
Font: Auditoria Ambiental Municipal de L'Hospitalet de Llobregat. Memòria Ambiental. 2003

També s'haurà de tenir en compte l'efecte barrera que fa referència a la impermeabilitat que indueix una determinada infraestructura lineal en les direccions diferents a la de l'eix principal d'aquesta a nivell d'activitat humana. A nivell social, aquest suposa un sobrecost important per la pèrdua de temps, pel sobrecost de l'operació dels vehicles i per la pèrdua d'oportunitat en els intercanvis personal i comercial.

En el cas de L'Hospitalet de Llobregat, l'efecte barrera està associat a les línies ferroviàries aèries que estan agrupades en dos traçats que conflueixen a Santa Eulàlia i divideixen el municipi en tres parts:

- Santa Eulàlia, el Gornal i Granvia L'Hospitalet.
- Sant Josep, Centre i Bellvitge
- Sant Feliu, Can Serra, Pubilla Cases, les Planes, la Florida, Collblanc i la Torrassa.

Altres infraestructures que també poden causar cert disgregament territorial són la Granvia de L'Hospitalet, la Ronda Litoral i la Ronda de Dalt.

[2] Font: Pla d'Acció per l'Energia Sostenible de L'Hospitalet

6. DIAGNOSI PARTICIPADA DE LA MOBILITAT

Als capítols anteriors s'han elaborat les anàlisis de l'oferta i demanda de cada mode de desplaçament. Aquesta informació analitzada anteriorment és el punt de partida per la diagnosi de la situació actual al municipi de L'Hospitalet realitzada en base a la comparació de l'oferta i la demanda de cada mode de transport, completada en base al càlcul de nivells de servei i de percepcions dels usuaris.

A continuació es detallen els resultats de la diagnosi per a cadascun dels aspectes de la mobilitat analitzats.

6.1. Diagnosi de la situació actual

La població de L'Hospitalet (any 2010) és de 256.065 habitants dels quals un 93,5% fan al menys un desplaçament al llarg del dia (la mitjana de Catalunya és de 93,6%). D'aquests, la mitjana de desplaçaments per persona és de 3,39 (3,41 a Catalunya), resultant un total de 843.681 desplaçaments realitzats per residents al municipi. S'observa en general, un comportament molt similar a la mitjana de Catalunya en quant a la mobilitat general dels residents.

6.1.1. Anàlisi de la mobilitat global

Sumant els desplaçaments realitzats per persones no residents, s'obté que a la ciutat de L'Hospitalet de Llobregat, cada dia es realitzen **1.043.238** (sense incloure els desplaçaments de residents fora de L'Hospitalet) desplaçaments, amb les característiques que es descriuen a continuació.

Repartiment modal total

L'anàlisi global per mode de transport determina un pes superior dels desplaçaments a peu o no motoritzats:

El 42,5% dels desplaçaments es realitzen a peu o bicicleta, el 24,8% en transport privat i un 32,7% en transport públic. La proporció de desplaçaments no motoritzats és similar a Catalunya (45,5%), la de desplaçaments a peu és clarament superior (18,6% a Catalunya) associats a una configuració singular del territori i activitats de L'Hospitalet que afavoreix aquest repartiment.

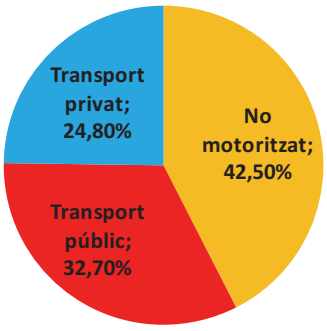


Fig. 6.1 Repartiment modal

Anàlisi segons tipus d'usuari

Els residents realitzen diàriament 843.0000 desplaçaments i els no residents 234.000, considerant únicament els de connexió. Això suposa que, com a mínim, un 22% dels desplaçaments que es fan a L'Hospitalet són per residents a l'exterior.

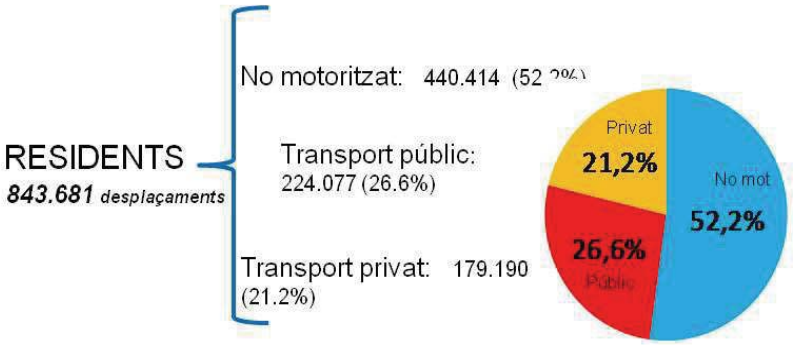


Fig. 6.2 Repartiment modal residents

Evidentment, els residents realitzen més desplaçaments interns i, per aquest motiu, el mode peu és el prioritari amb un 52%.

Els no residents –condicionats pel seu recorregut– fan servir més els sistemes mecanitzats. Així el transport públic representa un 54,9% dels seus desplaçaments i el privat un 37,5%. La proximitat en alguns casos amb Barcelona o altres municipis veïns permet que un 7,6% dels desplaçaments de forans siguin a peu o bicicleta.

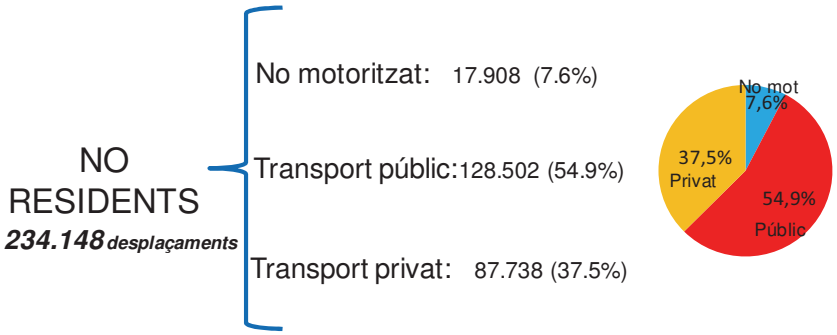


Fig. 6.3 Repartiment modal de no residents

Anàlisi segons tipus de desplaçament

Existeix un comportament molt diferenciat entre els desplaçaments que es produeixen a nivell intern i els de connexió.

En els desplaçaments interns, hi ha un predomini dels desplaçaments a peu (78,14%) associat al fenomen ja comentat d'una dotació complerta d'equipaments a cada barri, que incideixen en un funcionament molt local de les activitats. Per contra, i de forma lògica, els desplaçaments de connexió tenen més utilització dels sistemes de transport mecanitzat. Algunes característiques de la mobilitat per tipus d'usuari són:

- Equilibri en l'ús del transport públic en els desplaçaments de connexió: El 50% dels residents utilitzen el transport públic per als seus desplaçaments fora del municipi, i el 54% dels no residents també fan servir el transport públic per accedir a L'Hospitalet.
- Ús racional de vehicle privat: La utilització del vehicle privat per als desplaçaments de connexió és del 34,8% en el cas dels residents i del 38,4% per als no residents.

S'observa una similitud de comportament entre residents de L'Hospitalet que es desplacen fora i forans que accedeixen a L'Hospitalet, en els desplaçaments de connexió. Aquest fet s'interpreta com una facilitat similar per desplaçar-se a ambdós sentits de la relació de mobilitat entre L'Hospitalet i la seva àrea d'influència.

Tipus	Mode del desplaçament	Nombre de desplaçaments	
Interns (Residents + No Residents)	Peu i Bicicleta	383.611	78,14%
	Transport Públic	52.969	10,79%
	Vehicle Privat	54.331	11,07%
	Subtotal	490.911	100,00%
Connexió Residents	Peu i Bicicleta	47.465	14,50%
	Transport Públic	165.965	50,70%
	Vehicle Privat	113.918	34,80%
	Subtotal	327.348	100,00%
Connexió No Residents	Peu i Bicicleta	16.800	7,47%
	Transport Públic	121.780	54,13%
	Vehicle Privat	86.399	38,40%
	Subtotal	224.979	100,00%
Externs Residents	Peu i Bicicleta	10.446	30,20%
	Transport Públic	11.865	34,30%
	Vehicle Privat	12.280	35,50%
	Subtotal	34.591	100.00%
TOTAL		**1.077.829**	**100,00%**

Taula 6.1 Desplaçaments per mode.
Font: Extrapolació EMQ 2006 a 2011

En conjunt, el mode prioritari de desplaçament per l'interior de L'Hospitalet és a peu (78%), en tant que, per la comunicació amb altres municipis, es dóna un equilibri entre el transport públic (52%) i els modes privats (36%).

	Interns	%
No motoritzat	383.611	78,1%
Transport públic	52.969	10,8%
Transport privat	54.331	11,1%
	490.911	**100,0%**

	Externs	%
No motoritzat	64.265	11,6%
Transport públic	287.745	52,1%
Transport privat	200.317	36,3%
	552.327	**100,0%**

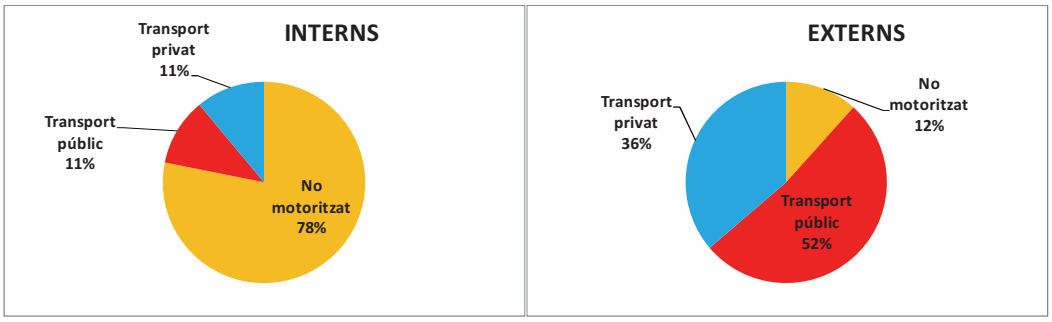


Fig. 6.4 Repartiment modal associat als desplaçaments interns i amb l'exterior (de connexió).
Font: Extrapolació EMQ 2006 a 2011

Desplaçaments de connexió

Els desplaçaments de connexió es produeixen, de forma preferent, amb la ciutat de Barcelona (65,1%) i amb una clara relació amb els municipis veïns. Només un 20% de les relacions de connexió són amb municipis més allunyats. En dies festius aquesta proporció es modifica radicalment aconseguint-se fins a un 40% de desplaçaments amb municipis allunyats.

Municipis	Dia Feiner
	%
Barcelona	65,1%
Cornellà de Llobregat	5,8%
Esplugues de Llobregat	5,7%
Prat de Llobregat (El)	2,7%
Altres municipis del Barcelonès	1,4%
Altres municipis de la RMB	16,9%
Municipis fora de la RMB	2,4%
Total	**100%**

Municipis	Dissabte i festiu
	%
Barcelona	38,3%
Resta del Barcelonès	1,5%
Cornellà de Llobregat	7,8%
Esplugues de Llobregat	6,6%
Castelldefels	4,8%
Resta del Baix Llobregat	17,1%
Altres comarques RMB	9,5%
Fora RMB	14,3%
Total	**100%**

Taula 6.2 Desplaçaments de connexió.
Font: Extrapolació EMQ 2006 a 2011

Mobilitat interna

En quant als desplaçaments interns s'observa que es produeixen de forma prioritària dins de cada districte. Com a excepció a aquesta norma es poden trobar les relacions entre els districtes 6 - 1 i 6 - 3. Associades a la mobilitat entre els districtes de Bellvitge i Gornal de gran mida i població amb la seva relació amb les activitats que es desenvolupen als barris "Centre" i "Santa Eulàlia".

Matriu de desplaçaments interns a L'Hospitalet.

0- 3000
3000 - 6000
6000 - 10000
10000 - 20000
20000 - 40000
40000 - 60000
> 60000

	1	2	3	4	5	6	TOTAL
1	104142	5099	7358	7589	6678	14573	145438
2	5255	43827	2975	6353	3358	3934	65701
3	7915	3672	54692	1156	2244	11484	81163
4	6735	6765	1171	30423	7778	3567	56438
5	6802	3468	2391	7429	29605	2744	52439
6	13868	3616	10166	2535	2904	56642	89731
TOTAL	144716	66448	78753	55484	52566	92944	490911

Fig. 6.5 Matriu desplaçaments interns a L'Hospitalet.
Font: extrapolació EMQ 2006 a 2011

L'explicació radica en la proximitat física entre algunes zones i la bona connectivitat en quant a confort entre Bellvitge i el barri del Centre i del barri de Gornal amb Santa Eulàlia, de manera que en aquets casos, resulta més còmode el desplaçament inter-districtes que el moviment intern al barri.

Un altre factor important sobre la relació entre els districtes 1 i 6 és la bona connectivitat a través de la Rambla de la Marina, a la qual els recorreguts a peu es realitzen sense interrupcions (les rotondes es creuen en línia recta).

En aquests dos casos no hi ha barrera física (vies de tren), per la qual cosa es facilita la comunicació.

6.1.2. Diagnosi de la mobilitat a peu

L'Hospitalet és una ciutat compacta. Des del centre geogràfic de la ciutat (s'ha estimat aquest punt en la rotonda de Prat de la Riba amb Sant Pius X), s'estima que una persona a peu trigaria com a màxim 30 min en arribar a qualsevol part de la ciutat a una velocitat de 4 km/h. No obstant cal recordar que la xarxa viària està travessada pels dos eixos ferroviaris que condicionen els itineraris als passos que creuen les vies (aquests creuaments són en tots els casos a diferent nivell). A més, l'origen independent de certs barris de la ciutat (Centre, Collblanc, La Torrassa) ha produït una configuració de la xarxa viària individualitzada per cada barri sense visió global de conjunt, fins al punt que gairebé tots els

barris s'han acabat unint i confonent, donant com a resultat a l'actualitat, itineraris per a vianants no directes i per tant no còmodes en alguns casos.

A l'apartat d'anàlisi territorial i socioeconòmica ja s'ha comentat que els equipaments i serveis estan distribuïts per tots el barris, i no existeix un barri central que agrupi la majoria de serveis. Aquest fet és una de les causes de l'elevat nombre de desplaçaments quotidians a peu. Complementàriament, la no necessitat de fer desplaçaments llargs explica la baixa utilització del vehicle privat per als desplaçaments interns.

D'acord amb això, els resultats dels aforaments de vianants a l'interior dels barris donen valors similars. Aquests valors s'incrementen si la cruïlla analitzada es troba a prop d'un punt d'aportació de viatges en transport públic.

CRUÏLLA	BARRI	PERSONES/DIA
Av. de Severo Ochoa – C. de Calderón de la Barca	Pubilla Cases	11.736
C. d'Occident – C. del Progrés	Collblanc	12.911
Pl. de l'Ajuntament	Centre	10.338
C. de l'Aprestadora – C. de la Riera Blanca	Santa Eulàlia	9.554
Estació Renfe – Rbla. de Just Oliveras	Centre	26.960
Riera Blanca – Metro Santa Eulàlia	Santa Eulàlia	22.871

Taula 6.3 Resultats aforaments de vianants

Xarxa viària per vianants interior a cada barri

Les actuacions de pacificació de carrers també s'han distribuït per tots els barris de L'Hospitalet. Els carrers de prioritat per a vianants, o les exclusives de vianants estan repartides entre tots els barris de la ciutat. Només al barri de Sant Feliu, es detecta un dèficit de carrers d'aquest tipus.

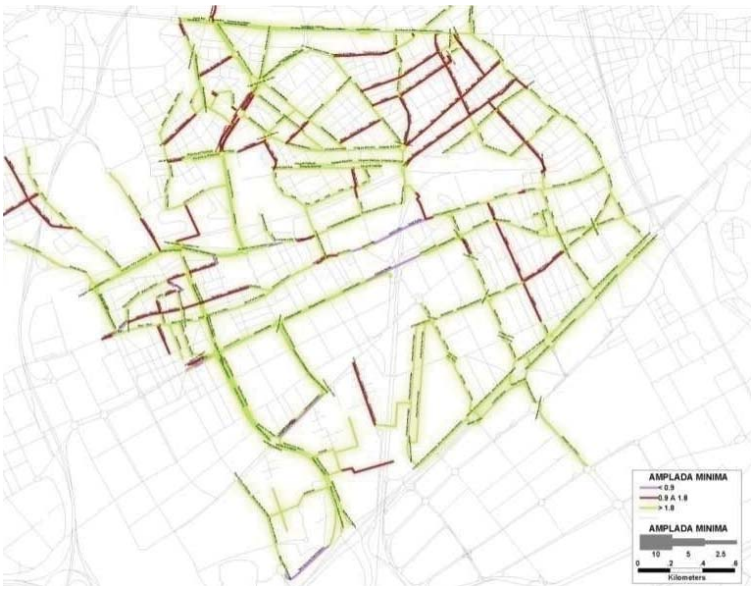
El barri de Bellvitge està dissenyat com a ciutat jardí i disposa de moltes àrees de vianants.

Les voreres de la Granvia de L'Hospitalet també es podrien considerar com espais pacificats, doncs l'amplada de les voreres en alguns trams pot superar els 30 metres i s'intercalen amb espais verds.

Fig. 6.6 Carrers prioritat vianants (plànol 3.1)

Amplades de vorera

El 19% dels trams d'itineraris principals inventariats té amples lliures menors a 1,8 metres. Segons el document tècnic d'accessibilitat (ordre VIV/561/2010) aquests trams d'itineraris no són accessibles i dificulten la mobilitat dels vianants en general, ja que no permeten que dos vianants es puguin creuar. S'ha elaborat també el plànol d'amplades totals de voreres (plànol 3.5) incorporat en l'annex de plànols.



Amplada lliure voreres	% respecte itineraris
≤ 0,9	2%
> 0,9 i ≤ 1,8	17%
> 1,8	81%
Long. Itineraris principals (km)	**73**

Fig. 6.7 Amplada lliure voreres (plànol 3.6)

No obstant això, segons normatives anteriors, (Decret 135/1995, de 24 de març, de promoció de l'accessibilitat i de supressió de barreres arquitectòniques, i d'aprovació del Codi d'accessibilitat), s'estimava que un itinerari adaptat havia de tenir un ample lliure mínim de 0,90 m. Per aquest motiu, mentre els municipis s'adapten a les noves normatives, s'han diferenciat també les voreres menors a 0,9 m que complirien el criteri en vies locals però no en la xarxa d'itineraris principals.

El percentatge de voreres amb amplada lliure menor a 0,9 m és del 2% i es corresponen als trams del carrers:

- Pas inferior de les vies en l'Avinguda del Carrilet.
- Riera de la Creu (tram entre passatge de la Pau i Lleida)
- Carrer de l'Occident
- Ronda de la Torrassa
- Avinguda de Josep Tarradellas (tram entre Batllori i Canigó -vorera nord-)

Nivell de servei de la mobilitat de vianants

S'ha calculat el nivell de servei dels principals trams de la xarxa bàsica de vianants per comparació entre la intensitat en el quart d'hora punta i l'amplada útil del viari. El quart d'hora punta s'ha estimat equivalent a la concentració en una hora del 26% de la intensitat diària de vianants.

Tram	Nom_del_Carrer	Entre_carrer	I_carrer	AAmplada_util	BAmplada_util	IMD (VIANANTS)	% intensitat en hora punta	intensitat en hora punta	amplada util (m)	vianants / min / metro	nivell de servei
150	GRAN VIA	HERRERO	CAN TRIES	8		1754	26%	456	8	1,0	A
147	GRAN VIA	ALHAMBRA	CASTELAO	13,3		3842	26%	999	13,3	1,3	A
75	RAMBLA MARINA	TRAVESIA INDUSTRIAL	AVDA. CARRILET	4	5	1275	26%	332	4	1,4	A
74	RAMBLA MARINA	TRAVESIA INDUSTRIAL	GRAN VIA	4	5,6	1275	26%	332	4	1,4	A
148	GRAN VIA	CASTELAO	AMADEO TORNER	7		2389	26%	621	7	1,5	A
87	JOSEP TARRADELLES	MIQUEL PEIRO	CTRA. ESPLUGUES	2,8	3,1	1205	26%	313	2,8	1,9	A
64	SEVERO OCHOA	ISABEL LA CATOLICA	AMAPOLES	8,4	15,6	8076	26%	2100	8,4	4,2	A
110	AVDA. MASNOU	SANT RAFAEL	MONCUNILL	6,2	9,5	6623	26%	1722	6,2	4,6	A
109	AVDA. MASNOU	PÇA. EIVISSA	SANT RAFAEL	8,3	8,7	12303	26%	3199	8,3	6,4	A
14	AVDA. CARRILET	AMADEO TORNER	ANGEL GUIMERÁ	4,3	7,2	6524	26%	1696	4,3	6,6	A
1	RIERA BLANCA	SANTA EULÀLIA	APRESTADORA	7	5	8254	26%	2146	5	7,2	B
145	CARRASCO I FORMIGUERA	DESDE SANTA EULALIA	FINAL CARRER	1,8	1,2	2482	26%	645	1,2	9,0	B
20	AMADEO TORNER	NAZARETH	APRESTADORA,	4	9,5	8557	26%	2225	4	9,3	B
15	AVDA. CARRILET	ANGEL GUIMERÁ	ANSELM CLAVÉ	2,7	8,6	6524	26%	1696	2,7	10,5	B
22	AVDA. CARRILET	ROSALIA DE CASTRO	AVDA. FABREGADA	2,7	3,7	6699	26%	1742	2,7	10,8	B
144	SEVERO OCHOA	BOSC	MARCELINO ESQUIUS	5,5	4	10127	26%	2633	4	11,0	B
17	PARETO	SANTA EULÀLIA	AVDA. CARRILET	7,8	7,8	21924	26%	5700	7,8	12,2	B
54	PROGRÈS	OCCIDENT	RDA. TORRASSA	1,5	1,5	4557	26%	1185	1,5	13,2	B
73	ISABEL LA CATOLICA	JOSEP TARRADELLAS	PRAT DE LA RIBA	4	2,7	8689	26%	2259	2,7	13,9	B
62	ISABEL LA CATOLICA	JOSEP MOLINS	VINAROZ	2	2,2	7213	26%	1875	2	15,6	B
141	SOLANIC RIERA	TORRENT GORNAL	ANTIGA TRAVESSERA	2	5,3	7418	26%	1929	2	16,1	B
76	RAMBLA MARINA	AVDA. CARRILET	PROVENÇA	3	2,5	9414	26%	2448	2,5	16,3	B
105	ISABEL LA CATOLICA	SAN RAFAEL	PEÑISCOLA	3,9	2,3	8689	26%	2259	2,3	16,4	B
88	JOSEP TARRADELLES	CTRA. ESPLUGUES	RBLA. JUST OLIVERES	2	5,8	7925	26%	2061	2	17,2	B
55	PROGRÈS	OCCIDENT	CTRA. COLLBLANC	1,4	1,9	6635	26%	1725	1,4	20,5	B
117	MONTSENY	TERRE	OLIVERES	1	1,5	5641	26%	1467	1	24,4	C
47	RIERA BLANCA	RDA. DE LA VIA	RDA. TORRASSA	3,2	3,5	18543	26%	4821	3,2	25,1	C
37	RDA. TORRASSA (PONT)	RIERA BLANCA	RAFEL CAMPALANS	2,1	2,1	12949	26%	3367	2,1	26,7	C
25	MAJOR	RIERA DE L'ESCORXADOR	PRINCEP DE VERGARA	2,2	1,6	9883	26%	2570	1,6	26,8	C
104	ROSALIA DE CASTRO	TERRA BAIXA	JOSEP TARRADELLAS	1,8	2,4	13373	26%	3477	1,8	32,2	C

Taula 6.4 Nivell de servei dels principals trams de la xarxa bàsica de vianants

S'han detectat cinc trams amb nivell de servei C en quart d'hora punta, marcats en vermell a la taula adjunta. La major part de punts estan associats a afluències altes per la presència de parades de transport públic o mercats.

Inventari de passos de vianants

S'ha elaborat un inventari dels passos per a vianants a la xarxa principal de la ciutat de L'Hospitalet. Mitjançant recorreguts s'ha construït el plànol següent on s'observa:

- Dins de la xarxa de vianants hi ha 669 passos de vianants semaforitzats i 562 no semaforitzats.
- A la major part de les interseccions en creu, hi ha 3 i 4 passos de vianants (47% i 53% respectivament).
- Totes les rotondes localitzades dins de la xarxa d'itineraris de vianants es troben semaforitzades per a vianants a tots els accessos a excepció de l'Av. de Tomàs Giménez - C. de Simancas.

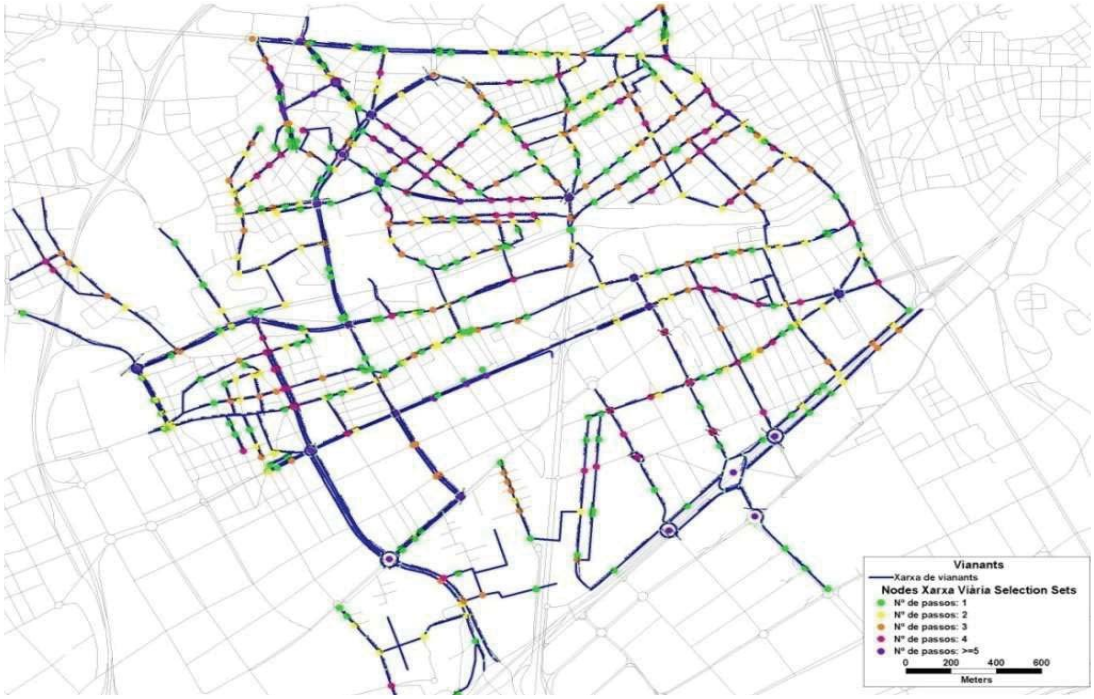


Fig. 6.8 Inventari dels passos per a vianants a la xarxa principal de la ciutat de L'Hospitalet

S'han comptabilitzat i analitzat 541 interseccions a la xarxa bàsica de vianants, d'aquestes, un 31% disposa de pas de vianants a totes les vies, un 31% disposa de pas de vianants a totes menys un vial i a la resta (38%) li manca un pas de vianants com a mínim a dos dels vials de la intersecció.

Nombre d'interseccions

Nº de passos complets	170	31%
Falta un pas	168	31%
Falten 2 o més passos	203	38%
	541	**100%**

Taula 6.5 Nombre d'interseccions

Cruïlla sense pas
C/ Barcelona-Tecla Sala

En total s'han comptabilitzat 1.231 passos, dels quals els 54% estan semaforitzats. Es pot afirmar que la xarxa de vianants es troba ben dotada de passos de vianants. En alguns casos cal repintar-los i en altres reubicar-los. Com a exemple s'observen els passos del C. de Mas amb Progrés, on és necessari desplaçar-lo més cap a la cantonada o el Passatge de Colom amb Montseny on succeeix el mateix.

Nombre passos de vianants

Nº d'accessos a l'intersecció	1	2	3	4	5	6 o mes	Total general	%
3	115	182	54	8	5	0	364	**30%**
4	38	84	213	240	10	12	597	**48%**
5 o mes	2	6	9	24	5	12	58	**5%**
Rotonda	0	0	12	20	40	90	162	**13%**
Al mig de la via	50	0	0	0	0	0	50	**4%**
Total general	**205**	**272**	**288**	**292**	**60**	**114**	**1231**	
%	**17%**	**22%**	**23%**	**24%**	**5%**	**9%**		

Taula 6.6 Nombre de passos de vianants

Percepció de la qualitat de la mobilitat. Enquestes als vianants

Per completar la diagnosi de la mobilitat a peu, s'ha realitzat un pla d'enquestes a vianants conformat per 450 enquestes en 8 punts. Com a resultat s'ha obtingut una visió del perfil del vianant (característiques i motivació del viatge) i de la percepció que tenen els vianants de L'Hospitalet sobre la mobilitat.

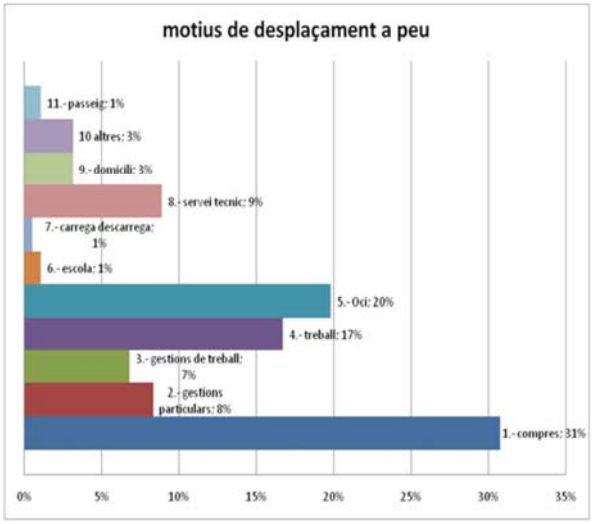


Fig. 6.9 Motius desplaçaments a peu

La major part dels desplaçaments a peu, es realitzen per fer la compra, o per oci (aquests dos motius representen el 51% del total de desplaçaments).

En quant a la percepció de la qualitat del desplaçament, el major problema que perceben els vianants és el soroll, seguit de les voreres no accessibles.

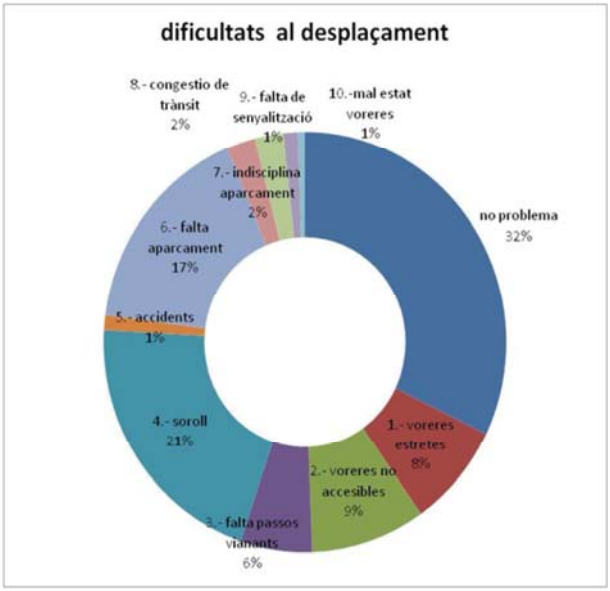


Fig. 6.10 Motius dificultats en els desplaçaments

A la pregunta que s'ha fet de "per quina raó no ha utilitzat un altre mitjà de transport", la resposta majoritària és que no es disposa de vehicle propi (50%), seguit de la comoditat del desplaçament a peu (25%). Els temps mitjà de desplaçament, es localitza entre els 10 i els 20 minuts.

6.1.3. Diagnosi de la mobilitat en bicicleta

La xarxa de bicicletes

El clima mediterrani de L'Hospitalet, la seva topografia moderada sobre el costat mar de l'eix dels carrers de Santa Eulàlia, Enric Prat de la Riba i Barcelona, i amb majors pendents al costat muntanya a causa dels tres turons localitzats en els districtes 2, 4 i 5, i la concentració del seu nucli urbà en una àrea relativament petita, fan que sigui possible configurar una xarxa urbana de bicicletes.

Fig. 6.11 Itineraris i carrils bici (plànol 3.9)

A més, per la proximitat dels municipis veïns hi ha possibilitat d'una xarxa connectada inter-municipal.

L'Hospitalet compta amb 52,15 kms de vies aptes per la circulació de bicicletes. D'aquestes, 13,02 km de xarxa són carrils exclusius per a la circulació de bicicletes, dins de la que s'inclouen carrils bici, pistes bici i voreres bici. Sobre el total de viari representen un 19,75% i un 4,93% respectivament.

Longitud de xarxa carrils bici actual / Longitud malla vial*	13,02 / 264	4,93 %
Longitud de xarxa ciclable actual(carrils bici+ vies pacificades / Longitud malla vial*	52.15 / 264	19.75 %

La taula següent mostra el repartiment per tipologies de les vies aptes per la circulació de bicicletes (exclosos els carrils exclusius).

Carrers amb prioritat per a vianants	19,59	km
Illes de vianants	4,3	km
Carrers de coexistència (zones 20)	8,34	km
Carrers zones 30	6,9	km
TOTAL	39,13	km

Taula 6.7 Repartiment per tipologies de les vies aptes per la circulació de bicicletes

Actualment L'Hospitalet està implementant el ***Pla director de la bicicleta***, que preveu la construcció total de 47 km. Alguna de les deficiències que s'han trobat en la xarxa actual són conseqüència de l'estat inacabat del Pla Director.

Aquestes deficiències de connectivitat són les següents: (Veure annex Fitxes Vies ciclistes)

- Granvia de L'Hospitalet: Hi ha trams del carril on no existeixen marques longitudinals i el carril està indicat per senyals verticals.
- Av. de Vilanova: Circula segregat del trànsit per vorera, ocupa totalment una vorera sense espai per a vianants. El carril té una amplada inferior a 2 metres. S'ubica entre la tanca de protecció de les vies i un carril d'estacionament.
- Travessia Industrial: Carril aïllat, tram de 290 metres sense cap connexió. Ocupa quasi totalment una vorera sense espai per a vianants.
- C. d'Amadeu Torner: No connecta amb cap altre carril bici. Està format per dos trams inconnexos.
- Av. de Mare de Déu de Bellvitge: Connecta amb el carril de Rambla de la Marina a través del C. de la Residència. Discontinuïtat amb la connexió del tram de l'hospital.
- Av. de Josep Tarradellas. Forma part de la ronda verda i connecta amb el carril de Just Oliveras. La connexió amb la carretera d'Esplugues té un tram sense carril bici. L'alternativa és pel Parc Can Buxeres seguint la ruta verda.
- Cornisa verda: Connecta amb el carril de Josep Tarradellas per un punt conflictiu (pas inferior de la carretera d'Esplugues). Connecta amb el carril bici al Parc de les Planes.
- Ctra. d'Esplugues: Connecta amb la ronda verda en el parc de Can Buxeres. No té continuïtat a la zona d'Esplugues. La senyalització en aquesta part és deficient. L'amplada és inferior a la mínima recomanada. Pendent superior al 6%.
- Av. del Masnou: No connecta amb cap altre carril bici.
- Av. de l'Electricitat: No connecta amb cap altre carril bici, la connexió amb el carril del Parc de les Planes és inexistent. Circula compartint espai amb els vehicles motoritzats. Pendent superior al 6%.

Intensitats de circulació de bicicletes

Les majors intensitats de bicis s'han registrat a la vorera bici del lateral muntanya de la Granvia de L'Hospitalet amb Alhambra.

CRUÏLLA	CARRIL BICI	BICIS / DIA
Av. de Masnou (Renclusa)	si	74
Rbla. de la Marina (Carrilet)	si	227
Granvia de L'H costat muntanya (Alhambra)	si	645
Av. de Carrilet (Miquel Romeu)	no	319
Riera Blanca (metro Santa Eulàlia)	no	330

Taula 6.8 Resultats aforaments bici

També han resultat importants els registres de l'Avinguda del Carrilet i de Riera Blanca. En el cas del primer, el Pla Director projecta un carril bici, en canvi a Riera Blanca no hi ha cap planificació proposada.

Pel que fa al comportament horari dels usuaris de la bici es detecten dos màxims. Un a primera hora del matí, que es relaciona amb l'anada al treball o estudis i un segon a la tarda, amb la corba més allargada i amb motius de desplaçament més variats com poden ser la tornada a casa o relacionats amb l'oci.

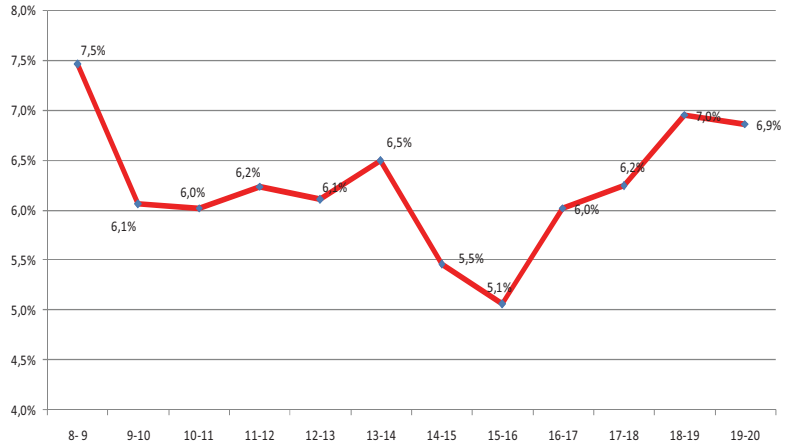


Fig. 6.8 Perfil horari total dels desplaçaments aforats en bicicleta

En definitiva es pot afirmar que els carrils existents no registren una bona connectivitat en els punts anteriorment esmentats, i en quant a les intensitats observades es detecta que l'ús d'aquest mode de transport és molt baix.

El major ús es registra als eixos de Granvia de L'Hospitalet o Av. del Carrilet. A les zones elevades, on els pendents són elevats, el seu ús és molt inferior.

6.1.4. Mobilitat en transport públic

6.1.4.1. Xarxa d'autobusos

Estructura de la xarxa, distribució línies i parades

La xarxa d'autobusos s'estructura en un entramat de línies que cobreixen gairebé la totalitat del Municipi de L'Hospitalet. La seva estructura, igual que la de la resta de xarxes, està condicionada per l'existència de la infraestructura ferroviària en superfície de rodalies i la part de la Granvia de L'Hospitalet no soterrada.

Existeix una concentració de línies en tres eixos que recorren el municipi d'est a oest: la Granvia de L'Hospitalet i la carretera de Collblanc, que concentren nombroses línies de pas; i el carrer d'Enric Prat de la Riba.

En sentit nord - sud, l'eix principal ho constitueix la Rambla de la Marina, no existint un altre eix nord - sud destacat més proper a Barcelona. Això últim és una conseqüència de la infraestructura ferroviària en superfície.

La comunicació entre el centre i la zona d'Ildefons Cerdà, on es concentra una important activitat comercial, no es troba solucionada de manera senzilla, ja que les línies circulars (LH1 i LH2) tenen recorreguts molts amplis.

Destacar que en alguns casos la gran longitud de la línies (L10) o la localització de parades a poca distància (L82 entre altres) fa que presentin problemes de regulació afectant a les freqüències de pas.

Cobertura territorial

Hospitalet compta amb una àmplia oferta d'autobusos que es reflecteix en els alts percentatges de cobertura de població, per damunt del 90% per a un radi de 250 metres. En el cas de les línies d'autobús amb interval de pas de 10 minuts o menys (L12, L14, 15, 54, 72, 110), la població coberta és d'un 11%.

Si s'analitza la cobertura territorial, es pot afirmar que és bona en tot el municipi. Els barris de Bellvitge (sector La Marina) i Gornal (sector Granvia Sud) presenten una cobertura menor. Aquests són barris perifèrics tenen uns usos del sòl destinats, principalment, a infraestructures en el cas de Bellvitge i terciaris en el cas de Gornal, per la qual cosa la menor cobertura és raonable en aquests casos, quedant la població coberta.

Addicionalment, cal destacar que les línies de TMB que circulen per la Granvia de L'Hospitalet no donen servei a la zona de Gornal en el costat muntanya. L'estructura actual de sortides i entrades al lateral des de la via central de la Granvia, no possibilita la localització d'una parada en aquesta zona.

Fig. 6.3 Accessos a l'Avinguda de Granvia de L'Hospitalet a la zona de Gornal.
Font: PMUS

Freqüències de pas i capacitat del servei

La xarxa d'autobusos presenta freqüències de pas molt variades, depenent de la línia analitzada, aquesta repercuteix directament sobre la capacitat oferta. En el plànol 3.16 s'han representat les línies d'autobús del municipi, indicant les seves freqüències de pas, i en el plànol 3.47 les línies interval de pas menor de 10 minuts.

Les línies 12 i 14, han sofert recentment modificacions en la seva freqüència, que actualment és de 7 minuts, per incrementar el nombre de places ofertes ja que és una de les línies amb major demanda del municipi. La resta de línies presenten en l'actualitat un nombre de places ofertes suficients per a cobrir la demanda diària.

Cal analitzar en l'escenari futur l'adaptació de l'oferta a la demanda considerant els desenvolupaments esperats.

Informació als usuaris

La informació als usuaris ha estat actualitzada recentment de forma generalitzada en totes les parades. En tot cas, l'elevat nombre de línies d'autobús que recorren el municipi i la seva configuració, fan difícil la comprensió de la informació reflectida en els plànols.

Existeixen alguns casos en els quals la informació de la parada no es mostra de manera adequada, aquests casos es donen en parades on les marquesines són antigues. Per contra, en altres parades s'està procedint a la instal·lació de panells d'informació que indiquen el temps d'espera.

Una de les observacions transmeses pels operadors és l'accés complicat que tenen als panells d'informació, cosa que no els permet realitzar una actualització contínua de la informació exposada en la parada.

Temps de recorregut i velocitat comercial

Mitjançant l'anàlisi de les dades disponibles de velocitats per trams d'algunes de les línies d'autobús de L'Hospitalet, s'han detectat punts crítics en els recorreguts on la velocitat comercial es baixa respecte a la resta de trams.

Els resultats d'aquesta anàlisi ha de prendre's com a orientatiu ja que la precisió de les dades (temps en minuts), no permet una anàlisi precisa.

Els trams en els quals es mostra una baixa velocitat són:

1. Tram Ciutat de la Justícia i Santa Eulàlia
2. Tram Santa Eulàlia i Riera Blanca
3. Tram Granvia de L'Hospitalet - Nazaret i Gran Via - Igualtat
4. Tram inicial de la línia 14 al Mercat de Bellvitge
5. Tram Dr. R. Solanich i Av. d'Isabel la Catòlica

En tots els casos els majors temps de recorregut són deguts a la regulació semafòrica existent, el nivell de tràfic de la zona, la distància entre parades i el temps de parada, que en determinats casos és difícil de solucionar, sobretot en els trams que són capçalera i final de línia.

Conflictes detectats pels operadors

S'han mantingut entrevistes amb els diferents operadors d'autobusos on s'han recollit els punts de conflicte identificats pels mateixos, sobre la base de la seva experiència diària en l'explotació dels serveis.

En el cas de **Baixbus**, per a cadascun dels punts de conflicte s'ha realitzat una fitxa en la qual s'identifica el punt, es descriu el problema aportant documentació gràfica i s'indiquen les línies d'autobusos afectades així com observacions addicionals. Aquestes **fitxes** es troben recollides en el **Document III d'annexos (Volum II).**

En el cas de **TMB**, els principals conflictes identificats són:

- Localització de mobiliari urbà al costat de les parades, que en ocasions dificulta la pujada i baixada de viatgers a l'autobús.
- Dificultat de circulació en la rotonda de Can Tries, malgrat l'existència de semaforització específica per als autobusos.
- No connexió de la Línia 110, de recorregut nord-sud, amb les línies que discorren per la Granvia de L'Hospitalet, de recorregut est-oest, que fan parada en la intersecció amb Rambla de la Marina. La Línia 110 no té parada propera a aquest punt.
- Falta de cobertura a la zona de Gornal.
- Manca d'adequació d'algunes parades a autobusos articulats (18 metres)

L'adaptació de les parades utilitzades per autobusos de 18 metres a aquests s'ha analitzat de manera individualitzada. Els resultats obtinguts es mostren en forma de taula, recollida en el **Document III d'annexos (Volum II)**.

Diagnòstic accessibilitat de les parades

El diagnòstic de l'estat de les parades s'ha realitzat sobre la base dels següents elements:

- Verificació de les deficiències assenyalades per Baixbus (Document III, Volum II, C.2).
- Adaptació de les parades a autobusos de 18 metres (Document III, Volum II, C3).
- Anàlisis realitzades per AMB (Document III, Volum II, C4).
- Observacions del consultor.

El diagnòstic de l'estat de les parades de major demanda es mostra en el **Document III, Volum II, C.5**, on es combinen els elements d'anàlisis assenyalades anteriorment.

Els problemes detectats més habituals són els relacionats amb la presència d'obstacles a la zona d'embarcament o la inadequada localització dels passos de vianants.

Carrils específics

La dotació actual de carrils bus a L'Hospitalet és molt baixa. A causa de la configuració de la trama urbana del municipi, la seva inserció en determinades zones pot repercutir de manera important en la resta de la circulació i en l'estacionament.

Semaforització específica

A L'Hospitalet hi ha 8 semàfors amb prioritat per als autobusos, la majoria d'ells localitzats a la zona de la Granvia de L'Hospitalet. Aquests semàfors anticipen la fase verda als autobusos enfront de la resta del tràfic, però no funcionen per presència.

Aquests semàfors contribueixen a la millora de la velocitat comercial dels autobusos, però en determinades ocasions no solucionen conflictes en punts determinats, on la circulació de l'autobús es veu condicionada per factors del recorregut, congestió del tràfic, passos de vianants, localització parades, etc.

Utilització de combustibles alternatius als autobusos

Estan realitzant-se esforços encaminats a la incorporació d'autobusos amb tecnologies menys contaminants. Al llarg del 2011 s'han incorporat a L'Hospitalet 11 autobusos amb tecnologia per reduir les emissions.

6.1.4.2. Xarxa ferroviària

Cobertura territorial

La cobertura oferta pels modes ferroviaris a L'Hospitalet arriba al 46% de la població en el cas de parades situades a 300 metres, i al 91% de la població en el cas de 600 metres. Aquestes xifres reflecteixen una alta cobertura de població oferta.

Al igual que en el cas dels autobusos, la cobertura territorial de la xarxa ferroviària és menor a la zona de Granvia Sud.

Freqüències de pas i capacitat del servei

Els serveis ferroviaris que donen servei al municipi, presenten una adequada freqüència que dóna resposta a la demanda del mateix.

Infraestructures

Les línies C2 i C4 de rodalies, discorren en superfície pel municipi de L'Hospitalet. Aquesta infraestructura provoca una discontinuïtat en la trama urbana, creant barreres entre els barris i afectant a la configuració de la resta de les xarxes.

Aquesta problemàtica ha estat analitzada amb anterioritat i s'han previst actuacions per al soterrament d'aquestes línies i la creació d'un gran intercanviador en La Torrassa.

La conjuntura econòmica actual no permet dur a terme una actuació d'aquesta envergadura. D'altra banda, es considera important reflectir la continuïtat d'aquesta problemàtica encara que no es plantegin propostes en el context d'aquest PMU.

Accessibilitat de les parades i de la xarxa

L'accessibilitat a les parades dels modes ferroviaris que es situen a L'Hospitalet, s'han analitzat i plasmat en forma de fitxes. Les principals conclusions d'aquesta anàlisi són, de manera general, una bona accessibilitat, encara que no total, a la xarxa.

Totes les estacions de FGC estan adaptades per a l'accés de PMR, compten amb ascensor i el material mòbil està adaptat per a l'accés a cadires de rodes mitjançant una zona de pis baix en un dels cotxes de les composicions que circulen.

En cas de les estacions de metro, l'única parada no adaptada per a l'accés de persones de mobilitat reduïda és la parada de la Rambla de Just Oliveras, per no comptar amb ascensor.

La xarxa de Rodalies no està totalment adaptada per a PMR:

- L'accés a les andanes es realitza mitjançant escales, que disposen de cadires elevadores.
- La majoria de les unitats en circulació pertanyen a la sèrie 447, no adaptada als PMR. La resta d'unitats són Civia, les quals si estan adaptades.
- Les andanes de la platja de vies de l'estació de L'Hospitalet (excepte un) no estan adaptats a les unitats Civia, per la qual cosa malgrat ser unitats adaptades no són accessibles.
- No existeix zones específiques destinada a la porta d'accessos accessible.

Finalment, assenyalar que la xarxa tramviària és totalment accessible, en la parada que es localitza dins del municipi. Les andanes disposen de rampes d'accés i els vehicles són tots ells de pis baix.

6.1.5. Mobilitat en vehicle privat motoritzat

6.1.5.1. Els desplaçaments en transport privat

La ja comentada manca de permeabilitat interior (dificultat per connexió entre barris) i la configuració de serveis interns a cada barri, determina que no sigui necessària la mobilitat en vehicle privat per l'interior del municipi. Només un 20% dels desplaçaments en vehicle privat són desplaçaments interns. Un altre factor important que influeix en el seu ús són les dificultats d'estacionament i la bona oferta de transport públic. Un altre motiu de la baixa utilització del vehicle privat pot ser els baixos nivells de renda d'alguns barris en els què s'ha concentrat població immigrant que no disposa de vehicle, com poden ser Pubilla Casas, La Florida o Les Planes.

6.1.5.2. Configuració de la xarxa

L'Hospitalet disposa de 263,86 km de carrers dividits en:

) Vies d'accés: 25,972 km

a) Xarxa primària: 41,418 km de rondes i vies de connectivitat de primer nivell.

b) Xarxa secundària: composta per 52,89 km de vies de connectivitat de segon i de tercer nivell.

c) Xarxa local: 106,272 km

D'altra banda, també és important destacar les longituds de les vies de l'àrea d'influència de L'Hospitalet de Llobregat (incloent-hi rondes). La longitud total és de 304,80 km. Per tipus de via les longituds són:

- Vies d'accés: 60,25 km
- Xarxa primària: 44,90 km de rondes i vies de connectivitat de primer nivell.
- Xarxa secundària: composta per 56,50 km de vies de connectivitat de segon i de tercer nivell.
- Xarxa local: 106,272 km

La configuració de la xarxa determina certa facilitat de connexió amb una vialitat perifèrica molt potent (Ronda Litoral, Ronda de Dalt, Gran Via i Ronda del Mig). Totes elles connecten amb vies de penetració a l'interior de L'Hospitalet.

Les vies d'accés i la xarxa primària, representen el 29% de la longitud de carrers de la ciutat i absorbeix el 83% dels veh x km que es realitzen en dia laborable.

Per contra, el viari interior pateix les discontinuïtats imposades pel traçat de les vies de ferrocarril i un creixement urbà amb nuclis urbans amb viari estret i discontinu (característiques de casc antic i vialitat local).

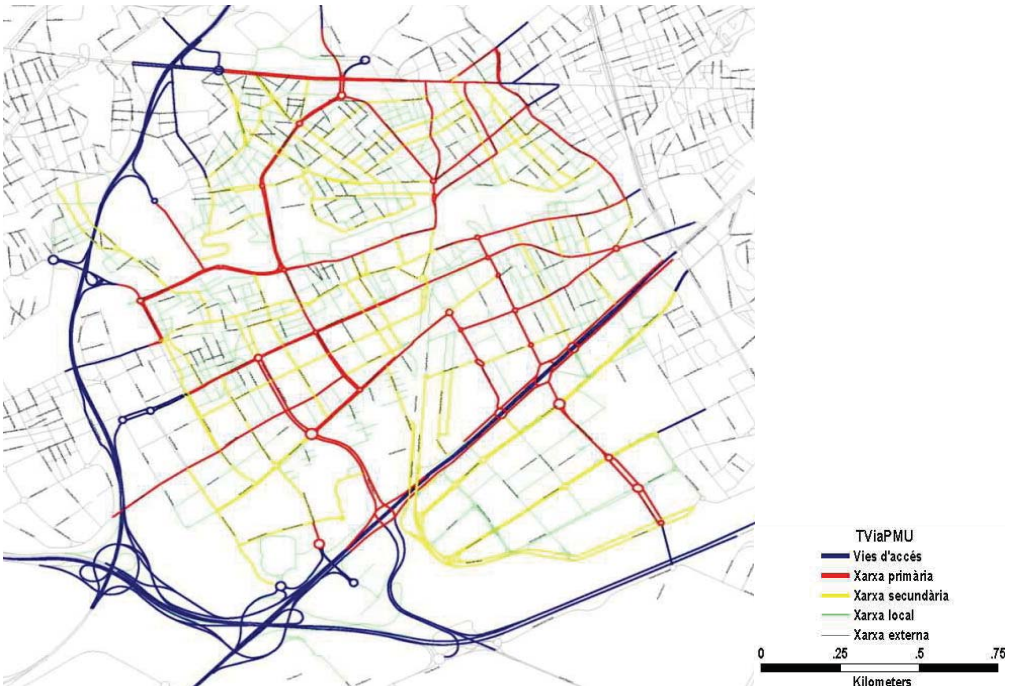


Fig. 6.9 Jerarquia viària.
Font: Elaboració pròpia

6.1.5.3. Distribució del trànsit. Intensitats

Com a resultat de la falta de permeabilitat interna de la xarxa, s'obté un trànsit de pas reduït. El trànsit de pas, representa el 20,4% de tots els vehicles (sense considerar el pas de la Granvia de L'Hospitalet i la zona del costat mar de la mateixa via). A la zona del costat mar de la Granvia de L'Hospitalet (Residencial Granvia - Pedrosa i Granvia Sud) el trànsit de pas representa el 41%. En aquesta zona el trànsit de pas és major, ja que vies com el C. de les Ciències, o l'eix Foc - Botànica en sentit Llobregat-Besòs són eixos amb altes capacitats que faciliten el trànsit de pas. En sentit mar-muntanya, el Carrer de Joan Carles I s'utilitza com a eix de connexió entre la Zona Franca i la Granvia.

L'HOSPITALET (dividit per la Gran Via en dues zones)

Xarxa àmbit urbà	IML[2]	% IML[2]	IML[3]	% IML[3]	Tot l'H[4]	% IML[4]
Trànsit intern	1,482	1.5%	31,899	9.5%	54,709	6.1%
Trànsit connexió	56,722	57.5%	235,226	70.1%	259,380	28.9%
Trànsit de pas	40,475	41.0%	68,286	20.4%	583,339	65.0%
Total Submatriu	**98,679**	**100.0%**	**335,411**	**100.0%**	**897,428**	**100.0%**

Taula 6.9 Nº de km de trànsit intern, de connexió i de pas.
Font: Elaboració pròpia

El viari interior registra en conseqüència intensitats moderades.

Dels aforaments realitzats a la xarxa bàsica, ja exposats al capítol de demanda s'ha extret la gràfica adjunta que mostra la distribució de vies segons la càrrega de trànsit diari (dia feiner).

S'observa que la major part de vies registren intensitats entre 4.000 i 12.000 vehicles, a les quals, i considerant que la capacitat d'un carril de circulació té capacitat d'uns 12.000 vehicles/dia (nivell de servei C), és previsible que en general no es produeixin problemes de saturació de la capacitat.

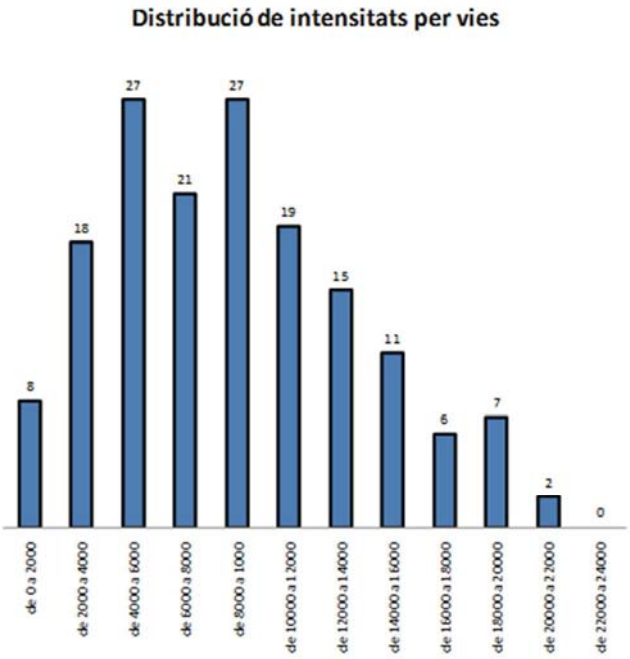


Figura 6.13 Distribució d'intensitats per vies

6.1.5.4. Nivell de saturació de la xarxa

Associat a la utilització del vehicle privat per desplaçaments de connexió, es deriva que els problemes de capacitat es registren majoritàriament sobre les vies d'accés a L'Hospitalet.

L'interior de la ciutat, en comparació amb altres ciutats de mida similar, registra índexs de saturació baixos. Només el 12,5% dels quilòmetres recorreguts pel vehicle privat superen el 80% de saturació. Això fa que, a nivell global de ciutat, els problemes de congestió a les vies interiors de la ciutat no siguin importants.

Xarxa L'Hospitalet						
	Longitud (km)[1]	% Longitud	veh · km	% veh · km	I.S. > 80%	% I.S. > 80%
Vies d'accés	25,972	11%	819.702	61%	137.023	16,7%
Xarxa Primària	41,418	18%	278.335	21%	14.356	5,2%
Xarxa Secundària	52,891	23%	116.239	9%	2.476	2,1%
Xarxa Local	106,272	47%	140.083	10%	15.177	10,8%
Total xarxa carrers	**226,553**	**100%**	**1.354.359**	**100%**	**169.032**	**12,5%**
1 El model de simulació considera les calçades segregades per separat						
D'aquesta manera, la longitud total de les vies pot veure's incrementada						

Taula 6.10. Km de via amb I.S majors a 80%.
Font: Elaboració pròpia

Al plànol següent, en el que es representen els nivells de servei / índex de saturació de la xarxa, els colors lila i vermell representen els punts amb nivells de saturació alts (superiors al 90%).

Els problemes de capacitat es concentren sobretot a les vies d'accés i, en menor proporció, sobre la xarxa primària. La xarxa secundària i la local no registren saturacions majors al 75%. Els punts de retenció de vehicles destacats són:

- Sortides de la Granvia de L'Hospitalet a les rotondes de Rambla de la Marina, C. de Salvador Espriu, Plaça Europa o C. Castelao.
- Intersecció C. de la Riera Blanca i C. de la Constitució.
- Diferents punts de l'Avinguda de Carrilet
- Plaça del Mestre Clavé
- Av. d'Isabel la Catòlica
- C. de l'Electricitat

Fig. 6.10 Nivells de servei i saturació de la xarxa viària.
Plànol 4.64. Font: Elaboració pròpia

6.1.6. Mobilitat en taxi

Per avaluar el nivell de servei del taxi a L'Hospitalet de Llobregat s'ha analitzat l'ús i la problemàtica de 16 parades representatives.

Les parades, el seu ús, i el servei que presten actualment són les següents:

	CARRER	CRUÏLLA	Servei	Nº de places	Ocupació	Hora d'inspecció	Nivell d'ús
1	C/ Aprestadora s/n	(Av. Carrilet)	Ciutat de la Justicia	4 (zona il·legal)	4 (zona il·legal)	12 hores	Alt
2	C/ Autovia Castelldefels s/n p.k. 2,7		Hospital Duran i Reinals	4 IMT. 8 Externs	3 IMT 1 Extern	11:20 hores	Mig
3	C/ Botànica s/n	Metal·lurgia i Av. Joan Carles I	Fira	Indefinit		11:20 hores	Segons fires
4	C/ Feixa Llarga		Hospital Bellvitge	12	9	11:40 hores	Alt
5	C/ Av. Gran Via de l'Hospitalet, 205		Tanatori Gran via	4	0	11:10 hores	Baix
6	Av. Europa, 41-71	Av. Amèrica	Mercat	4	0	12:22 hores	Baix
7	C/ Mare de Déu de Bellvitge, 2-4		Hotel Hesperia Tower	4	2	12:32 hores	Mig
8	C/ Major, 441	Rambla Marina	Metro, ambulatori ...	5	3	13:20 hores	Alt
9	Av. Josep Tarradellas, 213	Rambla Just Oliveras	Estació de Renfe i Jutjats	4	5	13:00 hores	Alt
10	C. De Les Amapoles, 3		Mercat de Can Vidalet	4	0	12:20 hores	Baix
11	C/ Primavera, 35	La Florida	Centre comercial	4	0	12:10 hores	Baix
12	C/ Arquitectura	Ciències	Hotel AC Som	2	0	12:12 hores	Baix
13	Gran Via Corts Catalanes, 100	Joan Gris-Aprestadora	Ciutat de la Justicia	15	6	12:00 hores	Mig
14	C/ Doctor Ramon Solanich i Riera	Josep Molins	Hospital Creu Roja	0	3	12:45 hores	Alt
15	Avinguda Vilanova	Estació Rodalies Bellvitge	Renfe	6	0	12:15 hores	Null
16	C/Francesc Layret, 1-9	Carretera Collblanc	Centre comercial Collblanc	3	1	13:15 hores	Baix

Taula 6.11 Parades de taxis analitzades.
Font: Elaboració pròpia

Fig. 6.11 Parades de taxi. Plànol 3.63.
Font: Elaboració pròpia

El funcionament de les parades de taxi a L'Hospitalet és variat. En alguns casos les parades són molt poc utilitzades o per la poca demanda que tenen o perquè la seva ubicació no és la més adequada.

Els casos més destacables són els de la Ciutat Judicial, on la parada existent es fa servir poc (parada Granvia de L'Hospitalet) en canvi el punt de major demanda de passatgers es troba sobre l'av. del Carrilet on no hi ha parada, pel que els vehicles en aquest punt estacionen il·legalment.

Altres parades, com la del mercat ambulant de Bellvitge, no són utilitzades per taxis i si per vehicles particulars. A l'Av. de Tarradellas 213 la parada es troba bé localitzada i té elevada demanda però el problema és que la parada compta amb poques places i els vehicles estacionen en doble filera.

La parada més propera al Mercat de Collblanc es localitza al C. de Francesc Layret. Aquesta parada s'utilitza poc per estar un poc allunyada del mercat. La relocalització de la mateixa en un punt més proper és difícil per la necessitat d'espai per a la càrrega i descàrrega de mercaderies.

Es desenvolupa més detalladament la diagnosi a l'annex adjunt a la present memòria.

6.1.7. L'Aparcament

6.1.7.1. Situació de l'aparcament residencial

Per avaluar la situació de l'aparcament residencial (o nocturn) a L'Hospitalet, s'ha realitzat una comparació entre l'oferta (places utilitzables pels residents) i la demanda (parc de vehicles), obtenint el grau de dèficit o superàvit d'aparcament per cada zona:

Oferta d'aparcament en via pública per barris

Nom Sector	Places Lliures	Places Zona Blava	Places Zona Verda	Places C/D	Places Motos	Total places via pública
Sant Feliu	534	0	0	16	56	606
Centre	835	158	0	153	188	1.334
Can Serra	698	0	131	23	85	937
Les Planes	1.146	21	0	50	64	1.281
Sant Josep	1.284	0	0	96	178	1.558
Pubilla Cases	1.161	0	0	148	280	1.589
Collblanc	455	117	0	203	141	916
La Torrassa	602	38	0	108	271	1.019
Santa Eulàlia	2.137	0	0	193	411	2.741
Residencial Granvia	26	85	522	0	51	684
Pedrosa	636	0	0	0	292	928
Granvia Sud	1.950	0	0	6	53	2.009
La Marina	478	0	0	0	253	731
Carretera del Mig	2.678	0	0	46	128	2.852
La Florida	716	194	0	175	148	1.233
Bellvitge	3.397	0	0	31	270	3.698
El Gornal	1.188	0	0	26	71	1.285
TOTAL	19.921	613	653	1.274	2.940	25.401
PERCENTATGE	78%	2%	3%	5%	12%	100%

Taula 6.12 Total places via pública.
Font: Elaboració pròpia

El total de places inventariades en via pública és de **25.353**, si restem les places per a motos obtenim unes **22.413** places per a turismes i C/D.

De les places inventariades per a turismes, un **79% són no regulades, un 2% són zona blava i un 2% són zona verda per a residents**, a Barcelona el percentatge d'àrea verda arribava al 35% l'any 2010. Les places de zona verda per a residents només es troben a dos barris, Can Serra amb un 16% de les places i Residencial Granvia amb un 84%.

Densitat d'oferta d'aparcament en via pública per barris

Trobem dos sectors amb densitats elevades com són Residencial Granvia i Bellvitge. Aquests dos barris tenen una trama urbana singular i amb la possibilitat d'un elevat nombre de places d'estacionament en calçada.

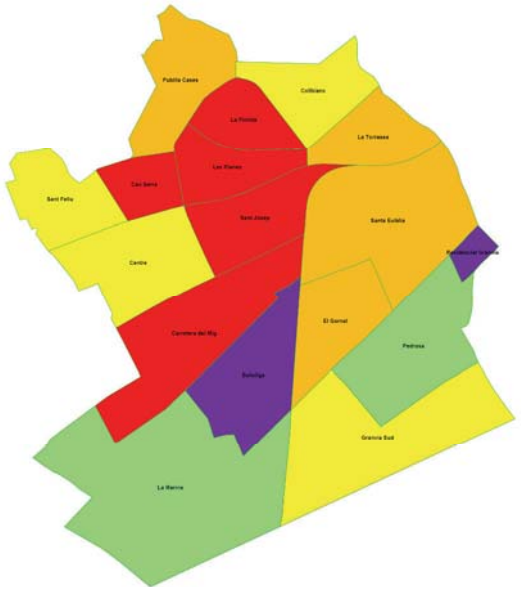


Fig. 6.12 Densitat d'aparcament residencial (Nº de places x Ha).
Plànol 2.11. Font: Elaboració pròpia

Nom Sector	Places Lliures	Places Zona Blava	Places Zona Verda	Places C/D	Total places (turismes i C/D)	Àrea (ha)	Densitat d'aparcament (turismes i C/D) en calçada
Sant Feliu	534	0	0	16	550	51,0	10,8
Centre	835	158	0	153	1.146	76,3	15,0
Can Serra	698	0	131	23	852	28,7	29,7
Les Planes	1.146	21	0	50	1.217	42,2	28,9
Sant Josep	1.284	0	0	96	1.380	57,3	24,1
Pubilla Cases	1.161	0	0	148	1.309	62,3	21,0
Collblanc	455	117	0	203	775	51,3	15,1
La Torrassa	602	38	0	108	748	43,6	17,1
Santa Eulàlia	2.137	0	0	193	2.330	127,4	18,3
Residencial Granvia	26	85	522	0	633	9,5	66,3
Pedrosa	636	0	0	0	636	88,7	7,2
Granvia Sud	1.950	0	0	6	1.956	125,5	15,6
La Marina	478	0	0	0	478	207,3	2,3
Carretera del Mig	2.678	0	0	46	2.724	109,6	24,8
La Florida	716	194	0	175	1.085	37,8	28,7
Bellvitge	3.397	0	0	31	3.428	72,5	47,3
El Gornal	1.188	0	0	26	1.214	57,0	21,3
TOTAL	19.921	613	653	1.274	22.461	PROMIG	23,2

Taula 6.13 Densitat d'aparcament residencial (Nº de places x Ha). Font: Elaboració pròpia

Dèficit residencial

El balanç entre la demanda d'aparcament residencial (nombre de turismes censats) i l'oferta d'aparcament localitzada a cadascuna de les zones, posa de relleu un dèficit global de 1.903 places d'aparcament.

Els barris de Bellvitge i Santa Eulàlia presenten les situacions de major dèficit de places d'aparcament.

El sector Sud disposa de superàvit de places, que permet resoldre el dèficit de les zones properes.

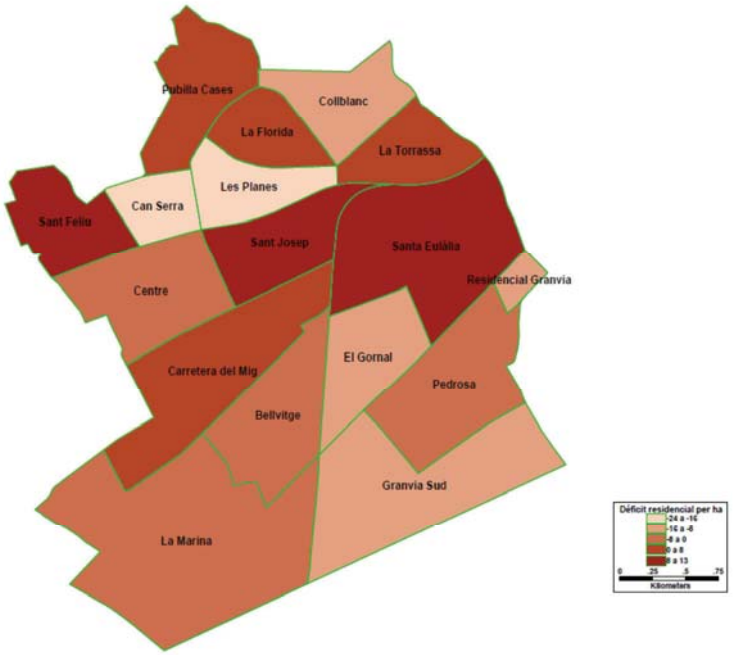


Fig. 6.13 Dèficit d'aparcament residencial (Dèficit x Ha). Plànol 6.8
Font: Elaboració pròpia

Barri	Turismes	Oferta d'aparcament fora de via publica	Oferta d'aparcament superficie	Dèficit Residencial	Dèficit Infraestructural		Dèficit Residencial per HA	Dèficit Infraestructural per HA
Centre	8.899	7.932	1.146	-179	967		-2	13
San Feliu	2.183	950	642	591	1.233		12	24
Sant Josep	6.389	4.282	1.380	727	2.107		13	37
la Torrassa	4.686	3.897	748	41	789		1	18
Collblanc	5.024	4.861	775	-612	163		-12	3
Santa Eulàlia	12.510	8.083	2.778	1.649	4.427		13	35
la Florida	6.332	5.036	1.085	211	1.296		6	34
les Planes	3.508	3.191	1.237	-920	317		-22	8
Can Serra	3.358	3.167	897	-706	191		-24	7
Pubilla Cases	6.189	4.625	1.557	7	1.564		0	25
el Gornal	2.494	1.549	1.505	-560	945		-10	17
Bellvitge	4.546	1.351	3.508	-313	3.195		-4	44
Carretera del Mig	2.670	0	2.724	-54	2.670		0	24
Granvia Sud	743	0	1.956	-1.213	743		-10	6
Residencial Granvia	528	132	556	-160	396		-16	40
Pedrosa	350	0	664	-314	350		-4	4
La Marina	143	0	978	-835	143		-4	1
No consta	0	0	0	0	0		0	0
Total	**75.098**	**49.059**	**24.136**	1.903	**26.039**		**-2**	**21**

Taula 6.14 Dèficit d'aparcament residencial (Dèficit / Ha).
Font: Elaboració pròpia

S'observa com en els barris on hi ha més densitat de població i que es troben localitzats en la zona de muntanya de la ciutat, el dèficit residencial és major. Destaquen els barris de La Florida i Pubilla Cases. En quant a Bellvitge, el gran dèficit calculat es déu a les poques places que existeixen fora de calçada.

Dèficit infraestructural:

S'ha determinat també el dèficit infraestructural, o el dèficit de places tenint en compte només l'oferta existent fora de calçada.

En aquest cas el dèficit és de 26.039 places i es concentra al sector central de L'Hospitalet (barris de Santa Eulàlia, Bellvitge i Carretera del Mig.)

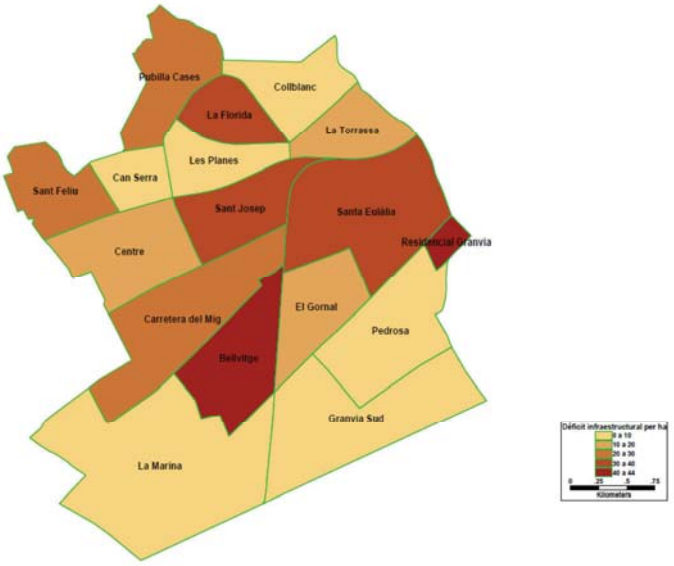


Fig. 6.14 Dèficit Infraestructural (Nº de places).

Indisciplina d'aparcament

La indisciplina d'aparcament es registra en tots els districtes de la ciutat. Destaquen barris com Pubilla Cases i La Florida, en els quals, com es va esmentar anteriorment, existeix un dèficit d'aparcament residencial important. Aquest fet implica que molts vehicles estiguin estacionats a les zones més properes del municipi continu (Esplugues de Llobregat).

Els tipus d'il·legalitat més freqüents són, doble fila i en xamfrans.

En la següent imatge s'observen per tipus d'indisciplina que les zones esmentades anteriorment són les que habitualment registren major il·legalitat. De totes formes, també es constata que la il·legalitat succeeix molt repartida en punts de la ciutat.

Situació de l'aparcament dels forans de curta durada

Actualment, les 613 places de zona blava i les prop de 9.553 places en aparcaments públics són una oferta suficient per cobrir les necessitats d'aparcament d'aquesta demanda. La complementació d'aquestes ofertes, cadascuna dirigida a un determinat tipus de viatge, evita problemes importants per trobar una plaça lliure al centre de la ciutat. Malgrat que, en hores punta de matí, la major part de zona blava estigui completa, els aparcaments públics disposen d'un excedent de places suficient per cobrir la demanda no servida de zona blava.

La tarificació actual en la que la zona blava al carrer resulta més econòmica que la utilització dels aparcaments públics, condiciona aquesta conducta dels usuaris.

Es produeixen a L'Hospitalet 156.000 operacions d'aparcament diàries, de les quals la major part són de residents que tornen al seu domicili i estacionen a l'aparcament del seu edifici. Dintre de les operacions a calçada destaca l'ús prioritari de la zona no regulada o calçada lliure (25.000 aparcaments/dia). Aquesta oferta, juntament amb la d'aparcaments públics (30.000 aparcaments/dia) conforma la utilització majoritària de les places de L'Hospitalet.

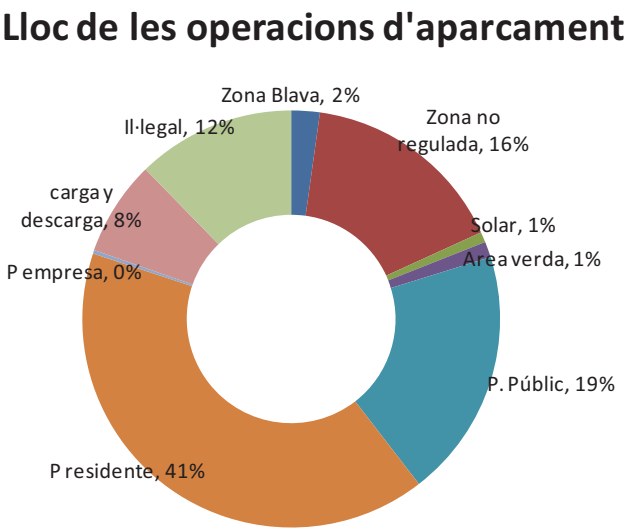


Fig. 6.18 Lloc de les operacions d'aparcament

Utilització de les places d'aparcament

L'índex de rotació global del conjunt de l'oferta de places (vehicles/places) és d'1,86.

Tipus d'estacionament	Nombre de places	Índex de rotació	Distribució per durades d'estacionament				Total
			<30min	30min a 2h	2h a 4h	> 4h	
Zona Blava	613	5,62	22%	55%	18%	5%	3445
Zona no regulada	19.839	1,25	8%	12%	15%	65%	24799
Àrea verda	653	2,20	18%	11%	12%	59%	1437
Solar	1.712	1,09	11%	12%	18%	59%	1866
P Públic	9.553	3,15	18%	30%	35%	17%	30092
P resident	39.506	1,60	2%	8%	8%	82%	63210
P empresa	400	1,10	12%	13%	35%	40%	440
Càrrega i descàrrega	1.274	9,00	71%	15%	9%	5%	11466
Il·legal	2.125	9,00	85%	12%	2%	1%	19125
Total (sense il·legal)	**73.550**	**1,86**					**136.754**

Taula 6.45 Operacions d'aparcament.
Font: Elaboració pròpia

Algunes característiques singulars de la utilització segons tipus de places són:

- La zona regulada rota a 5,62 vehicles/plaça i la càrrega i descàrrega a 9 veh/plaça. Es poden considerar com bons rendiments d'ambdós tipus de plaça.
- La calçada lliure rota a 1,25 vehicles/plaça. Determina una baixa rotació i presència de vehicles que no es mouen durant la setmana.

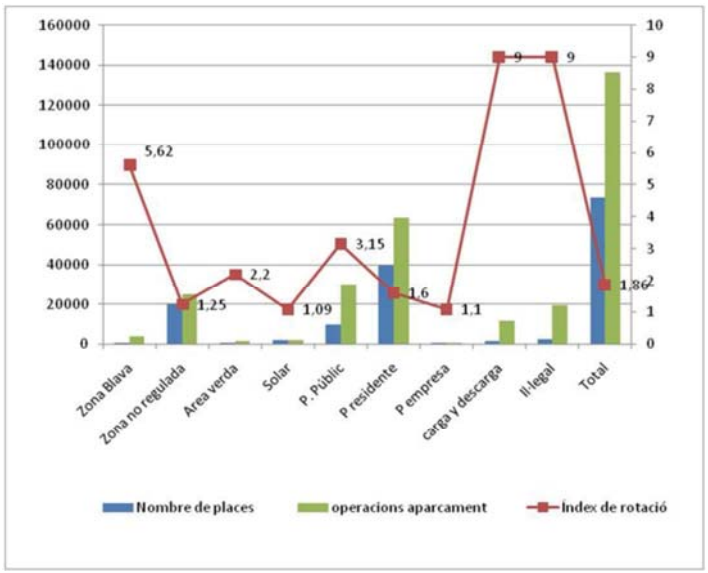


Fig. 6.19 Operacions d'aparcament.
Font: Elaboració pròpia

6.1.8. Seguretat viària

En el període d'estudi el **nombre d'accidents amb víctimes** ha augmentat un 6,1%, passant dels 561 accidents l'any 2008 a 595 en 2010.

El **nombre total de víctimes** en el període 2008-2010 ha estat de 2.054. Durant aquet període es va produir una reducció del 3,5% en el nombre total de víctimes. El nombre de ferits greus ha baixat un 17%, alhora que s'ha transvasat part d'aquestes víctimes al grup de ferits lleus, induint una pujada d'aquest últim grup del 2%.

El *Pla de Seguretat Viària de L'Hospitalet de Llobregat 2007-2010*, va establir com a objectiu fonamental una **reducció del 25% en el nombre d'accidents amb víctimes i en el nombre de víctimes l'any 2010 respecte l'any 2005.**

Segons aquest Pla, el nombre d'accidents amb víctimes l'any 2005 va ser de 615 pel que per a assolir l'objectiu del Pla l'any 2010 s'haurien d'haver produït un màxim de 461 accidents amb víctimes, però realment s'han produït 595 accidents amb víctimes, molt lluny de l'objectiu establert pel Pla. D'altra banda van haver 873 víctimes l'any 2005 pel que per a assolir l'objectiu del Pla haurien d'haver hagut un màxim de 655 víctimes, però realment han hagut 683 víctimes pel que aquest objectiu fonamental no ha sigut tampoc assolit.

D'altra banda, la **principal causa d'accidents** amb víctimes ocorreguts en aquest període ha sigut per col·lisió i a més amb molta diferència de la resta, representant el 55% del total d'accidents; també cal destacar els atropellaments i els accidents individuals que han representat un 20 i un 16 % del total dels accidents del període.

Pel que fa la **caracterització de les víctimes**, la majoria són conductors amb 597 víctimes en el període 2009-2010, seguit dels ocupants i vianants amb 217 i 148 víctimes respectivament.

En quant als **trams de concentració d'accidents** s'han identificat 5 vies on el nombre d'accidents és molt alt, aquestes vies són:

- Av. del Carrilet: 113 accidents
- Ctra. de Collblanc: 66 accidents
- C. de Santa Eulàlia: 69 accidents
- Av. de la Granvia de L'Hospitalet: 133 accidents
- Av. de Josep Tarradellas i Joan: 73 accidents

En quant als **punts de concentració d'accidents** s'han identificat 16 punts de concentració d'accidents.

Els punts i els trams de concentració d'accidents venen representats al plànol 5.1 que es troba inclòs en el Document III d'annexos, Volum I.

A partir de **l'anàlisi dels aforaments de velocitat** facilitats per l'Ajuntament i la Diputació de Barcelona, s'ha conclús que en pràcticament en tots els punts on s'ha aforat es supera el límit de velocitat, encara que de manera molt més marcada en uns trams que en altres.

De manera generalitzada no solen sobrepassar el límit més del 5% dels vehicles aforats però n'hi ha molts punts en que aquest percentatge es dispara, situant-se la xifra en torn al 15% dels vehicles aforats; i de manera puntual la xifra es dispara a més del 50% dels vehicles, aquests punts solen estar en avingudes de diversos carrils per sentit.

Les avingudes o carrers identificats en aquest últim cas són Av. de Josep Tarradellas (Entre Batllori i Canigó), C. d'Amadeu Torner (en les dues direccions), C. de Can Tries, Av. Rbla. de la Marina i C. de la Botànica (en les dues direccions).

6.1.9. Accés a zones industrials i centres de treball

L'accessibilitat a les zones industrials en modes de transport diferents al vehicle privat i al transport públic són mínimes.

Com es va observar anteriorment, l'ús de la bicicleta és mínim, i les distàncies a peu són massa llargues des dels principals barris residencials, a excepció de Bellvitge. A més, la Granvia de L'Hospitalet a pesar de comptar amb nombrosos passos de vianants adaptats, funciona com a barrera entre les dues zones de la ciutat.

En tot cas, els itineraris més importants de vianants són:

- El C. d'Amadeu Torner que connecta directament amb la Pl. d'Europa.
- La Rbla. de la Marina és una bona via per a la circulació de vianants, però a la Granvia de L'Hospitalet perd continuïtat pel que no és molt utilitzada pels itineraris de vianants cap a les zones industrials.

Pel que fa al transport públic, la zona d'activitat industrial de la Ctra. del Mig es troba ben adequada per la xarxa de metro (Av. del Carrilet), la xarxa de FGC (Av. del Carrilet i Sant Josep) i la xarxa d'autobusos.

No és el cas de la zona terciària que es troba a la zona de La Pedrosa i Granvia Sud, on l'accés en transport públic es concentra a l'Av. de la Granvia de L'Hospitalet. Aquestes zones tenen resolta la comunicació amb Barcelona, però la seva connexió amb la zona centre de L'Hospitalet és escassa.

6.2. Caracterització i diagnosi de la situació prevista. Escenari tendencial

6.2.1. Evolució de la mobilitat a L'Hospitalet

A les següents taules s'observa com ha **evolucionat la mobilitat a la ciutat de L'Hospitalet**.

L'ús del vehicle privat, l'any 2001 era del 35%, i les previsions més optimistes del Pla Director de Mobilitat del 2002 determinaven una disminució fins al 29%. Actualment s'ha superat aquesta previsió i l'ús del vehicle privat ha disminuït fins a un 24%. El Pla Director de Mobilitat preveia que aquesta disminució del vehicle privat seria conseqüència de l'increment de l'ús del transport públic, però en l'actualitat aquest mode s'ha mantingut similar al del 2001 (de 36% a 33%), en canvi la mobilitat a peu s'ha incrementat notablement passant del 29% del 2001 al 43% actual.

Pla Director de Mobilitat 2002

Repartiment modal (Situacio 2001)

Mode	Externs	Intern	Tota la Mobilitat
Transport col·lectiu	31%	5%	36%
Privat	30%	4%	35%
A peu	5%	24%	29%
Tots els modes	66%	34%	100%

Pla Director de Mobilitat 2002

Escenari 2010 de no potenciació del transport public

Mode	Externs	Intern	Tota la Mobilitat
Transport col·lectiu	24%	3,5%	26%
Privat	39%	10,5%	49%
A peu	2%	21,0%	23%
Tots els modes	65%	35,0%	100%

Pla Director de Mobilitat 2002

Escenari 2010 de potenciació del transport public

Mode	Externs	Intern	Tota la Mobilitat
Transport col·lectiu	36%	7%	43%
Privat	26%	3%	29%
A peu	3%	25%	28%
Tots els modes	65%	35%	100%

Situació Actual

Repartiment modal actual 2011

Mode	Externs	Intern	Tota la Mobilitat
Transport col·lectiu	28%	5%	33%
Privat	19%	5%	24%
A peu	6%	37%	43%
Tots els modes	53%	47%	100%

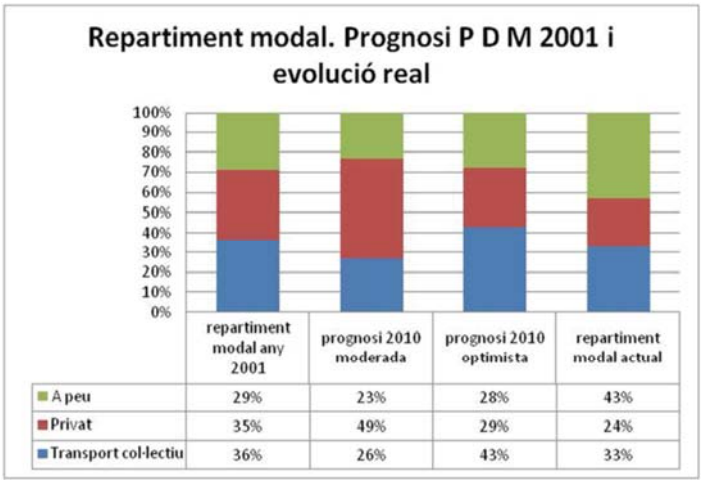


Fig. 6.20 Repartiment modal

6.2.2. Previsió de noves infraestructures viàries

En la següent taula s'observen les implantacions viàries previstes al Pla Director de Mobilitat de 2002. En aquesta mateixa taula es destaquen les que s'han executat.

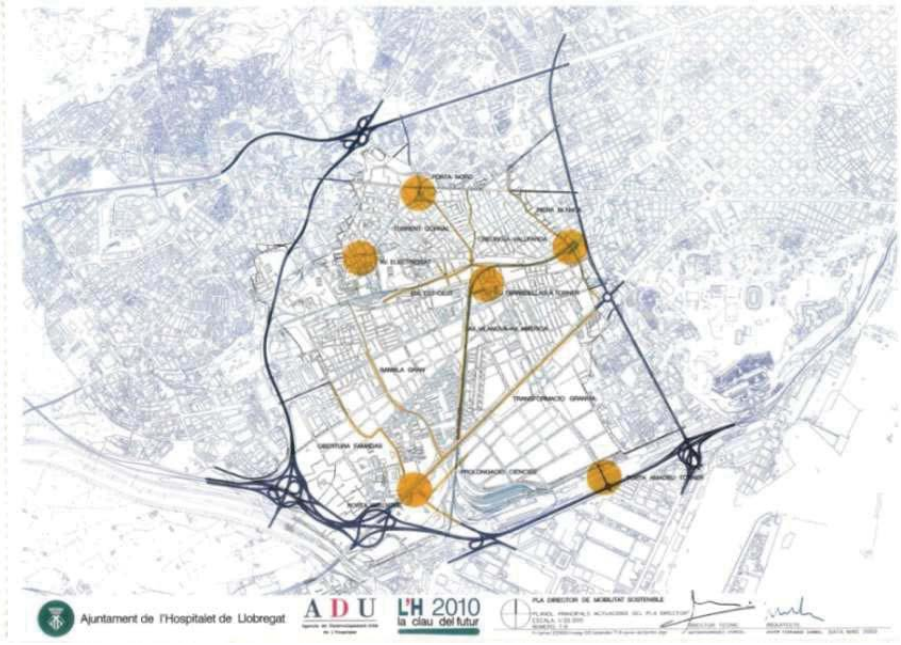


Fig. 6.21 Infraestructura viària projectada PDM 2002.
Font: PDM 2002

	INFRAESTRUCTURES VIÀRIES PDM 2002	EXECUCIÓ
1	Creació d'una nova avinguda (Av. de Vilanova - Av. d'Amèrica) enllaçarà amb la potenciació funcional de l'eix Creu Roja Vallparda – Rosalia de Castro	No enllaça
2	Connexió C. d'Amadeu Torner i Av. de Josep Tarradellas	No fet
3	Obertura Av. de l'Electricitat fins a Ronda de Dalt	No fet
4	Connexió d'Amadeu Torner (Pedrosa) amb la Ronda Litoral i la Zona Franca	Connecta amb Zona Franca no amb Rda. Litoral
5	Conformació de la Rambla Gran: Millor continuïtat entre les rambles de Just Oliveras del Mig i de la Marina	Fet
6	Continuïtat del C. de Famadas	No fet
7	Reforma del C. de la Riera Blanca i de l'Av. del Torrent Gornal	Fet
8	Creació d'un nou eix viari est-oest aprofitant la intervenció sobre les vies de ferrocarril de la línia de Vilafranca del Penedès	No Fet
9	Connexió Porta Nord – Ctra. de Collblanc	Fet
10	Reurbanització de carrers veïnals	Fets la majoria
11	Transformació Granvia de L'Hospitalet	Feta
12	Prolongació del C. de les Ciències fins a Mare de Déu de Bellvitge	No Fet

Actuacions viàries que comporten modificacions del PGM

	INFRAESTRUCTURES VIÀRIES PDM 2002	EXECUCIÓ
1	Conformació d'una gran Av. Diagonal (Vilanova i Amèrica) amb dues rotondes als extrems	No fet
2	Noves connexions C. de Teide amb Canigó i Plini	No fet
3	Rotonda en la confluència de Dr. Ramon i Solanich i Riera i l'Av. del Torrent Gornal	Fet
4	Creació de tres nous vials al costat nord de la Ctra. de Collblanc del Pla director del sector Porta del Coneixement a l'Av. de la Diagonal (en coordinació amb Barcelona i Esplugues)	Fet
5	Prolongació del C. de les Ciències	No fet
6	Obertura del C. de Narcís Monturiol amb enllaços als carrers perpendiculars	Fet
7	Creació d'un nou carrer al límit oest de la Ciutat Judicial	Fet
8	Obertura del carrer transversal fins al carrer de Castelao a través de l'illa compresa entre els carrers de l'Aprestadora, de Blas Fernández, de Natzaret i de Prat de la Manta	No Fet

Es conclou llavors, que de les 20 propostes d'infraestructura viària s'han portat a terme de forma parcial o total 10 actuacions, determinant un acompliment del pla del 50%.

Aparcament:

El Pla Director preveia fins el 2010 la construcció de 35 nous aparcaments amb 10.500 noves places, amb el repartiment per districtes de la taula adjunta.

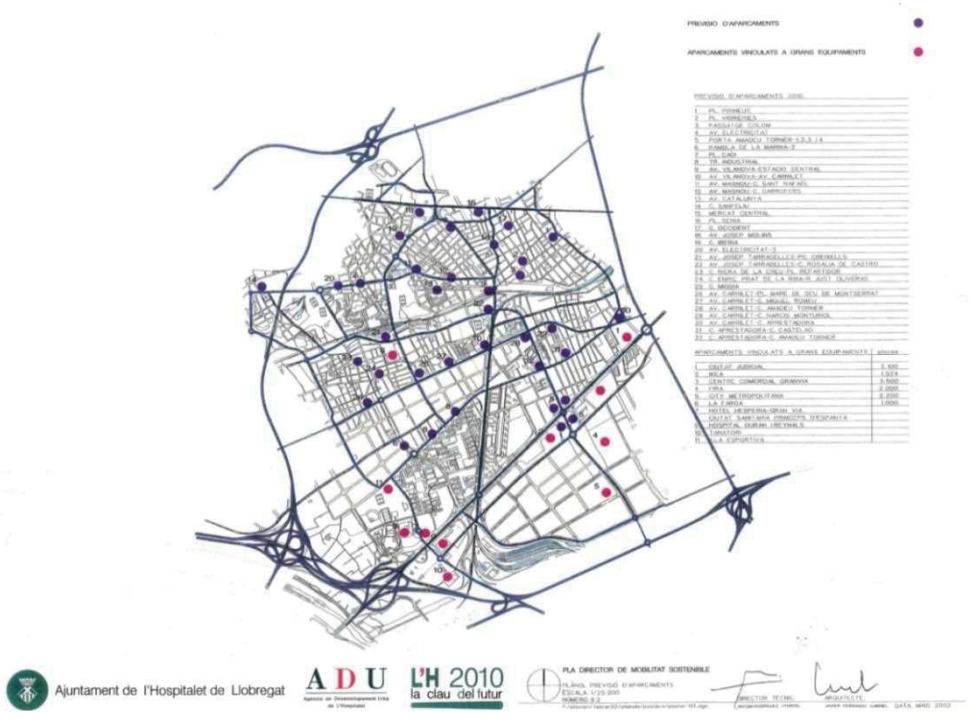


Fig. 6.22 Aparcaments projectats al 2010. PDM 2002.
Font. PDM 2002

	I	II	III	IV	V	CIUTAT
Any 2000	6790	2944	3061	2960	3047	18802
Pla Director	3766	1209	2399	1475	1583	10432
Difèrencia	3024	1735	662	1485	1464	8370
%	45%	59%	22%	50%	48%	45%

Aquest programa es concretava en un programa d'aparcaments de L'Hospitalet per al període 2000 – 2003.

Actuacions	Àmbit	Places	Règimen d'explotació
Plaça de l'Ajuntament	Centre	250	Rotació
Av. De Severo Ochoa	Pubilla Cases-Les planes	350	Residents
Av. De Can Serra	Can Serra	250	Residents
Rambla de la Marina	Ctra del Mig	250	Residents-Rotació
Torrent Gornal	La Florida - Collblanc	350	Residents
Bellvitge/av . D'America	Bellvitge	350	Residents
Passatge d'Amat	Collblanc	202	Residents
Total		2002	

I en un Pla d'aparcaments per a l'any 2010 consistent en 31 aparcament, dels quals s'han executat 9.

	Aparcaments previstos 2010	estat	
1	Pl. dels Pirineus		
2	Pl. de les Vidrieries	executat	
3	Passatge de Colom		
4	Av. De l'Electricitat	executat	
5	Porta d'Amadeu Torner (4 aparcaments)	executat	50%
6	Rambla de la Marina .2	executat	
7	Plaça del Cadí		
8	Travessia Industrial		
9	Av. De Vilanova - Estació Central		
10	Av. De Vilanova - Av. Del Carrilet		
11	Av. Del Masnou - C. de Sant Rafael	executat	
12	Av. Del Masnou - C. dels Garrofers		
13	Av. De catalunya	executat	
14	Carrer de Sant Feliu		
15	Mercat central	executat	
16	Plaça de la Sènia		
17	Carrer d'Occident	executat	
18	Av. De Jospep Molins	executat	
19	C. d'Iberia		
20	Av. De Josep Tarradelles - Parc Creixells		
21	Av. De Josep Tarradelles - C. Rosalia de Castro		
22	Carrer Riera de la Creu - Pl. del Repartidor		
23	Carrer d'Enric Prat de la Riba - Rambla de Just Oliveres		
24	Carrer del Migdia		
25	Av. De Carrilet - Pl de la Mare de Deu de Montserrat		
26	Av. De Carrilet - C. de Miquel Romeu		
27	Av. De Carrilet - C. d'Amadeu Torner		
28	Av. De Carrilet - C. de Narcis Monturiol		
29	Av. De Carrilet - C. de l'Aprestadora		
30	C. de l'Aprestadora - C. de Castelao		
31	C. de l'Aprestadora - C. d'Amadeu Torner		

Taula 6.16 Estat aparcament previstos 2010

6.2.3. Actuacions sobre el transport públic previstes al Pla Director 2002

El Pla Director de mobilitat sostenible de L'Hospitalet de 2002, en matèria d'infraestructures de transport públic, remitent a les actuacions que es plantegen en el Pla Director d'infraestructures de transport públic col·lectiu a la Regió Metropolitana de Barcelona 2001-2010 (POI) elaborat per l'Autoritat Metropolitana del Transport i aprovat pel seu Consell d'Administració el 25 d'abril de 2002.

Les actuacions que contempla aquest pla i afecten al Municipi de L'Hospitalet, són les següents:

- AX01: Perllongament L1 de metro, tram Hospital Bellvitge – El Prat
- AX09: Perllongament L9 de metro, tram Parc Logístic – Zona Universitària

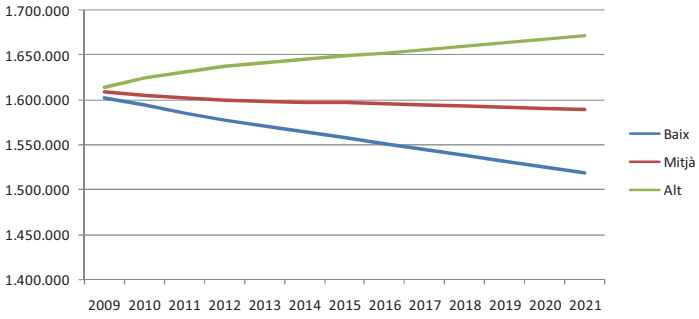
- IN02: Intercanviador en Torrassa (L1, L9, Renfe)
- MM02: Nova estació en Ernest Lunch (L5)
- MM16: Nova estació Europa/Fira
- AX12a: Perllongament tramvia Diagonal (Pl. Francès Macià – Baix Llobregat)

De les actuacions anteriors s'han executat i completat les actuacions MM16 i AX12a. La resta d'actuacions, excepte la corresponent a la L9 de metro, no han estat iniciades.

6.2.4. Prognosi de la mobilitat futura. Horitzó 2021

A partir de les dades de creixement de la població s'ha realitzat una hipòtesi d'increment dels desplaçaments en vehicle privat. S'ha pres per a aquest cas la corba més pessimista, és a dir, la corba d'increment del 0,30% mig interanual.

Hipotesis			
	Baix	Mitjà	Alt
2009	1.602.669	1.609.043	1.613.793
2010	1.594.417	1.605.464	1.624.323
2011	1.585.998	1.601.888	1.631.658
2012	1.578.064	1.599.598	1.637.246
2013	1.570.840	1.598.539	1.641.808
2014	1.563.978	1.597.775	1.645.550
2015	1.557.429	1.596.836	1.649.074
2016	1.551.358	1.595.749	1.652.622
2017	1.545.090	1.594.560	1.656.263
2018	1.538.595	1.593.295	1.659.970
2019	1.531.984	1.591.994	1.663.824
2020	1.525.263	1.590.714	1.667.867
2021	1.518.502	1.589.493	1.672.112



Taula 6.5 Hipòtesi de creixement.

S'ha calculat l'impacte del creixement del trànsit sense tenir en compte noves implantacions d'infraestructura per tal de detectar si la xarxa actual suporta el trànsit estimat per anys horitzó.

Els resultats d'assignació de la matriu, mitjançant el model de simulació per l'any tendencial a 12 anys, s'observen en la següent imatge:

Fig. 6.15 Nivells de servei i saturació de la xarxa viària. Escenari tendencial a 12 anys.
Font: Elaboració pròpia

Situació actual:

ESCENARI ACTUAL						
Xarxa l'Hospitalet	**Longitud (km)[1]**	**% Longitud**	**veh · km**	**% veh · km**	**I.S. > 80%**	**% I.S. > 80%**
Vies d'accés	25,972	11,5%	819.702	60,5%	137.023	16,7%
Xarxa Primària	41,418	18,3%	278.335	20,6%	14.356	5,2%
Xarxa Secundària	52,891	23,3%	116.239	8,6%	2.476	2,1%
Xarxa Local	106,272	46,9%	140.083	10,3%	15.177	10,8%
Total xarxa carrers	**226,554**	**100,0%**	**1.354.359**	**100,0%**	**169.032**	**12,5%**

Taula 6.6 Situació actual.

Els resultats pels anys tendencials a 6 i 12 anys són:

ESCENARI TENDENCIAL (2019)						
Xarxa l'Hospitalet	**Longitud (km)[1]**	**% Longitud**	**veh · km**	**% veh · km**	**I.S. > 80%**	**% I.S. > 80%**
Vies d'accés	25,972	11,5%	931.847	63,8%	170.896	18,3%
Xarxa Primària	41,418	18,3%	287.752	19,7%	15.310	5,3%
Xarxa Secundària	52,891	23,3%	113.778	7,8%	2.659	2,3%
Xarxa Local	106,272	46,9%	127.554	8,7%	14.280	11,2%
Total xarxa carrers	**226,554**	**100,0%**	**1.460.932**	**100,0%**	**203.145**	**13,7%**

ESCENARI TENDENCIAL (2025)						
Xarxa l'Hospitalet	**Longitud (km)[1]**	**% Longitud**	**veh · km**	**% veh · km**	**I.S. > 80%**	**% I.S. > 80%**
Vies d'accés	25,972	11,5%	1.126.721	63,2%	249.005	22,1%
Xarxa Primària	41,418	18,3%	341.429	19,2%	21.851	6,4%
Xarxa Secundària	52,891	23,3%	146.085	8,2%	4.236	2,9%
Xarxa Local	106,272	46,9%	168.553	9,5%	21.238	12,6%
Total xarxa carrer	**226,554**	**100,0%**	**1.782.788**	**100,0%**	**296.331**	**15,4%**

Taula 6.79 Tendencial (2019 i 2025)

Resultats:

Els veh*km s'incrementen en 20% per a l'escenari tendencial a 6 anys i en 32% per a l'escenari tendencial a 12 anys.

Fig. 6.16 Plànol: Nivells de saturació previstos al 2024.

En conclusió els increments de trànsit no afecten en gran mesura als carrers de la ciutat. Les saturacions majors al 80% només s'incrementen a la xarxa local en un 3%.

7. ESTABLIMENT D'OBJECTIUS. ESTUDI D'ALTERNATIVES

7.1. Introducció

La **Llei 9/2003**, de 13 de juny, de la mobilitat, estableix els principis, els objectius i altres requisits específics que han de satisfer les polítiques de mobilitat que s'apliquin a Catalunya.

També el **Pla Director de Mobilitat de la regió Metropolitana de Barcelona** establies els principis de actuació que s'han considerat en la redacció del present PMU de L'Hospitalet.

Així mateix, les **Directrius Nacionals de Mobilitat** (DNM) estableixen el propòsit bàsic de millorar l'accessibilitat i reduir els impactes negatius del transport. Aquest propòsit bàsic defineix l'estratègia d'aplicació en la què s'han basat les propostes del present PMUS.

Les DNM estableixen els 6 criteris sobre els què es basa l'estratègia:

- Competitivitat
- Integració social
- Qualitat de vida
- Salut
- Seguretat
- Sostenibilitat

D'altra banda, el **Pacte per la mobilitat de L'Hospitalet de Llobregat** signat l'any 2003, estableix una sèrie d'objectius (en base a uns principis semblants als de les DNM) que s'han relacionat amb les directrius establertes a les DNM.

El present Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de L'Hospitalet no s'ha plantejat com un pla sectorial referit al trànsit o a l'aparcament, sinó conjuntament amb el planejament general, un instrument per a la transformació de la ciutat en la direcció d'assolir els objectius estratègics formulats pels seus representants.

Un cop efectuada la diagnosi de la mobilitat per al municipi s'han establert els criteris i objectius a assolir per a l'horitzó del PMU, de 6 anys.

Així, el present document desenvolupa les propostes d'actuació en matèria de mobilitat encaminades a complir els compromisos ambientals als que L'Hospitalet s'adscriu, directa i indirectament, que són:

- Protocol de reducció d'Emissions de Kyoto,
- Objectius ambientals del Pla Director de Mobilitat de la RMB,
- Pacte d'Alcaldes per la reducció de les emissions de Gasos d'Efecte Hivernacle GEH.

Per a conduir el desenvolupament del municipi de forma sostenible i assolir els compromisos ambientals adquirits, serà condició imprescindible millorar l'actual distribució modal. A pesar de que s'ha constatat un bon repartiment modal en la què se constata la important proporció de viatges a peu i en transport públic i la tendència de reducció dels quilòmetres recorreguts al municipi en vehicle privat es planteja mantenir les polítiques de potenciació d'aquests modes reforçant alguns aspectes com l'ús de la bicicleta o la situació singular de l'accessibilitat al districte econòmic en el què l'ús del vehicle privat manté quotes elevades.

7.2. El pacte per la Mobilitat de l'Hospitalet

Al febrer de 2003 la ciutat de L'Hospitalet va elaborar el propi Pacte per la Mobilitat amb els **principis** que emmarquen els objectius del pacte són coincidents amb els eixos estratègics:

- sostenibilitat
- accessibilitat
- seguretat
- eficiència
- garantia de la qualitat de vida
- garantia del dinamisme econòmic
- integració de tots els col·lectius i administracions
- disposar d'alternatives de transport

Per aquest motiu s'han mantingut aquests principis que es desenvolupen en objectius sobre la mobilitat, l'urbanisme i el disseny urbà de forma integral. Els objectius concrets desenvolupats i sobre els quals s'han estructurat les propostes d'actuació són:

- MOBILITAT A PEU: Afavorir les condicions per a la mobilitat dels vianants amb la dotació de major superfície d'espai públic, i millor qualitat (en termes d'accessibilitat i seguretat) per a la realització dels desplaçaments a peu.
- MOBILITAT EN BICICLETA: Augmentar la participació de la bicicleta en el conjunt de mitjans de transport d'ús habitual, tot creant les condicions d'infraestructures, de gestió del trànsit i d'educació viària necessàries per promoure'n la utilització.
- MOBILITAT EN TRANSPORT COL·LECTIU: Promoure la utilització del transport públic davant del transport privat, i oferir un sistema de transport col·lectiu de qualitat i competitiu respecte als desplaçaments en vehicle privat.
- MOBILITAT EN TRANSPORT PRIVAT - CIRCULACIÓ: Fomentar un ús racional del cotxe, bo i aplicant mesures que facilitin el traspàs de ciutadans a altres mitjans de transport més sostenibles i que promoguin la intermodalitat.
- MOBILITAT EN TRANSPORT PRIVAT - ESTACIONAMENT: Compatibilitzar l'oferta d'aparcament amb la demanda de rotació i de residents, el dinamisme econòmic de la ciutat i les bones condicions d'accés i mobilitat per als mitjans més sostenibles.
- DISTRIBUCIÓ URBANA DE MERCADERIES: Garantir una distribució de mercaderies àgil, ordenada, amb mínim impacte sobre el sistema de mobilitat de la ciutat i garant del ple desenvolupament de les activitats econòmiques.
- INTERMODALITAT: Fomentar la intermodalitat com a mesura per assolir un ús eficient dels diferents mitjans de transport en cada tram de la cadena de transport.
- SEGURETAT VIÀRIA: Millorar la seguretat viària mitjançant la reducció de l'accidentabilitat i respectant l'espai públic destinat a cada mitjà de transport.
- MEDI AMBIENT: Controlar i disminuir els nivells de contaminació atmosfèrica i acústica provocats pel trànsit.
- TECNOLOGIA: Aprofitar els avenços tecnològics existents per millorar el sistema de mobilitat i el control del trànsit.
- PLANIFICACIÓ URBANÍSTICA: Preveure una configuració de l'espai públic que tingui en compte les necessitats del model de mobilitat definit en aquest pacte en futures actuacions.

- INFORMACIÓ, FORMACIÓ I EDUCACIÓ: Sensibilitzar la ciutadania i conscienciar-la dels valors que contenen els principis i objectius establerts en el pacte per la Mobilitat. Informar, formar i educar tenen uns objectius comuns: conscienciar i sensibilitzar els ciutadans.

Les propostes que es desenvolupen en el següent capítol i en les fitxes annexes al PMUS s'han estructurat seguint els Objectius i línies estratègiques que es defineixen en el Pacte per la Mobilitat de L'Hospitalet a fi de facilitar la seva lectura i seguiment.

7.3. Objectius del PMUS

A continuació es descriuen amb major precisió els objectius del PMUS, compatibles amb el Pacte per la Mobilitat de L'Hospitalet, i en els quals s'han basat les propostes plantejades en el present PMUS.

Objectiu 1: Afavorir les condiciones de mobilitat dels vianants

La pròpia morfologia i dimensions urbanes fan de L'Hospitalet una ciutat amb les condicions idònies per el desplaçament a peu. El PMU, juntament amb el Pla d'accessibilitat, les Directrius Nacionals de Mobilitat i les recomanacions del PdM tenen com a objectiu augmentar els desplaçaments a peu a partir de les mesures per millorar les actuals condicions.

De la diagnosi realitzada a la ciutat de L'Hospitalet de Llobregat se'n deriva la gran importància que tenen els desplaçaments a peu (461.000 desplaçaments diaris) associats a les seves característiques de ciutat densa i amb múltiples dotacions de serveis interns a cada barri que han generat un repartiment modal característic.

Cada barri s'ha configurat com un espai d'intercanvi i comunicació ciutadana, detectant-se pel contrari certes dificultats per a la comunicació entre barris degut a les barreres físiques que constitueixen les vies de tren a alguns vials d'alta capacitat.

Per tal de fomentar els desplaçaments a peu s'han desenvolupat propostes dirigides a incrementar la superfície i qualitat de la xarxa per a vianants, eliminar obstacles innecessaris, ordenar l'aparcament de motos i cotxes i aconseguir voreres amples per garantir l'accessibilitat universal en tot l'espai de pública concurrència.

Objectiu 2: Augmentar la participació de la bicicleta

Tal com es desprèn de la diagnosi realitzada, L'Hospitalet de Llobregat disposa d'una xarxa de carrils ciclables en desenvolupament però actualment amb manca de continuïtat. L'anàlisi de l'oferta actual posa de relleu una implantació progressiva del Pla Director anterior (38% de la longitud prevista) i alguns punts de discontinuïtat.

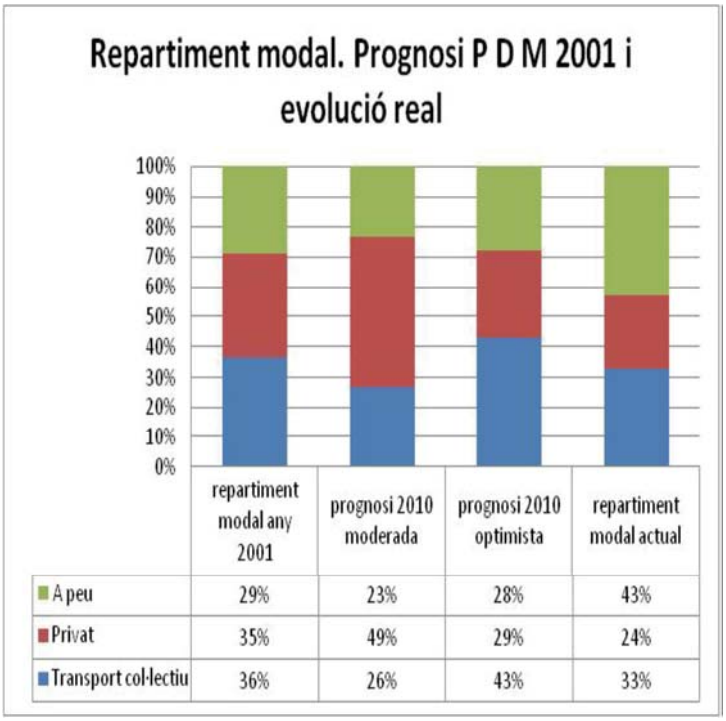
Hospitalet presenta dues zones clarament diferenciades, una zona més propera a la Granvia de L'Hospitalet amb un relleu relativament pla (Can Serra i Pubilla Casas) que afavoreix la utilització de la bicicleta i una altra zona situada al sector més pròxim a la Ronda de Dalt, amb pendents més acusades (Collblanc i La Torrassa) que dissuadeixen de la seva utilització. Per això, es planteja una potenciació de carrils reservats per a bicicletes al sector més pròxim al mar, completant la xarxa, i dependent en tots els casos de l'entrada en vigor de la nova normativa de trànsit sobre limitació de velocitat a 30km/hora entre les zones urbanes que incidiria en la no necessitat de reserva de carrils segregats, implantant un major nombre de vies de convivència entre bicicleta i vehicle privat.

A pesar de l'escassa utilització detectada el pla inclou una proposta de continuar el desenvolupament de la xarxa, inicialment programada en el pla director anterior de manera que s'impulsi la utilització actual.

Objectiu 3: Promoure la utilització del transport públic davant del transport privat, i oferir un sistema de transport col·lectiu de qualitat i competitiu

La promoció del transport col·lectiu passa en tot cas per adequar permanentment l'oferta de transport públic a les necessitats canviants de la mobilitat, garantir la cobertura territorial i horària del transport públic, millorar l'accessibilitat, el confort de les parades i el seu entorn per a tots els usuaris i en particular per al col·lectiu de persones amb mobilitat reduïda, millorar els sistemes d'informació i prioritzar la circulació dels vehicles de transport col·lectiu. En definitiva, optimitzar l'oferta en relació amb la seva demanda potencial i difondre aquesta oferta a la ciutadania.

L'evolució del repartiment modal en els últims 10 anys no ha suposat un increment de la quota per al transport públic i el conjunt de viatges motoritzats. L'ús del vehicle privat, l'any 2001 era del 35%, i les previsions més optimistes del Pla Director de Mobilitat de 2002 determinaven una disminució fins al 29%. Actualment s'ha superat aquesta previsió d'ús del vehicle privat que ha disminuït fins a un 24%. El Pla Director de Mobilitat preveia que aquesta disminució del vehicle privat seria conseqüència de la incrementació de l'ús del transport públic; però a l'actualitat aquest model s'ha mantingut similar al del 2001 (de 36% a 33%), en canvi, la mobilitat a peu s'ha incrementat notablement passant del 29% a l'any 2001 al 43% actual.



	repartiment modal any 2001	prognosi 2010 moderada	prognosi 2010 optimista	repartiment modal actual
A peu	29%	23%	28%	43%
Privat	35%	49%	29%	24%
Transport col·lectiu	36%	26%	43%	33%

Objectiu 4: Fomentar un ús racional del cotxe

Per fomentar l'ús racional del vehicle privat s'han elaborat diverses propostes encaminades a optimitzar el funcionament de la xarxa. Definint una jerarquia viària que diferencia la funcionalitat de cada carrer, diferenciant entre les vies d'estar i les vies de passar. En el cas particular de L'Hospitalet aquesta classificació es desenvolupa més podent diferenciar-se tres tipus de via:

- **Vies vertebrals** (connecten L'Hospitalet de Llobregat amb la resta de municipis i permeten la penetració a la ciutat)
- **Vies articulars** (connecten els barris)
- **Vies veïnals** (vies pacificades sense trànsit de pas)

La classificació té en compte la proposta de zones 30 de la ciutat. Espais on la prioritat passa als vianants i es fan actuacions per a pacificar el trànsit.

Les propostes associades a aquest objectiu són de les més importants del Pla, ja que engloben la totalitat del viari de la ciutat i afecten a tots els usuaris de la via, independentment del mode de transport que facin servir.

Objectiu 5: Compatibilitzar l'oferta d'aparcament amb la demanda

La diagnosi ha posat de relleu un dèficit d'estacionament residencial en alguns barris que ocupa de forma complerta les places en calçada per a aparcaments de llarga durada, impedint la realització d'estacionaments de curta estància per a gestions o compres.

L'absència d'oferta per a aquest estacionament de curta durada genera indisciplina amb ocupacions de voreres o de carrils de circulació, pel que es planteja com a actuació principal una regulació integral de l'estacionament a la ciutat que permeti optimitzar el rendiment de les places en calçada per a un doble ús; residencial en aquelles zones amb dèficit d'estacionament i d'alta rotació en les zones que presenti activitat terciària que s'hagi de potenciar.

Paral·lelament es manté l'estratègia de potenciar l'ús d'aparcaments fora de calçada per a alliberar espai públic i destinar-lo a usos socials o de desplaçaments a peu, bicicleta, carril, bus, i altres.

Objectiu 6. Garantir una distribució de mercaderies àgil i ordenada

Les dades recollides en el procés de diagnosi per al cas de les operacions de càrrega i descàrrega dels vehicles comercials, mostren l'elevat ús de les zones de càrrega i descàrrega per vehicles que no realitzen cap tipus d'operació, aproximadament un 80%. La descàrrega és el segon tipus d'operació que es realitza, presentant un percentatge inferior al 20%.

Per respondre a les necessitats de la ciutadania en el seu conjunt, la regulació i planificació del sistema de transport urbà de mercaderies requereix l'aplicació de criteris d'eficiència, per tal de mitigar els efectes negatius sobre la congestió del trànsit i l'aparcament, així com els associats a la contaminació acústica i atmosfèrica que aquesta activitat genera.

L'objectiu del PMU per abordar la problemàtica associada al transport de mercaderies en l'àmbit del municipi consisteix en aplicar les mesures necessàries per garantir una distribució de mercaderies, de manera àgil, ordenada, amb el mínim impacte sobre el sistema de mobilitat de la ciutat i garantia del ple desenvolupament de les activitats econòmiques de la ciutat.

Objectiu 7: Fomentar la intermodalitat com a mesura per assolir un ús eficient dels diferents mitjans de transport

En els últims anys, la mobilitat a la Regió Metropolitana de Barcelona ha experimentat un increment en els seus desplaçaments, de manera que són més llargs, en temps i espai, i realitzen un major nombre de transbordaments.

Aquest creixement i la necessitat de jerarquització funcional del sistema de transport impliquen la necessitat d'implantació de punts d'intercanvi modal, sent aquests punts la via d'accés de molts usuaris al sistema de transport. Per tant, una adequada gestió de la intermodalitat pot augmentar la comoditat dels usuaris i que s'agilitzen els temps de desplaçament, considerant els diferents modes de transport com un sistema únic.

Per fomentar l'ús de transport públic, aquest ha de ser atractiu de cara a la ciutadania i per tant, les propostes d'actuació s'han centrat en aquest aspecte.

Objectius 8: Millorar la mobilitat segura mitjançant la reducció de l'accidentabilitat.

Les dades de sinistralitat mostren que és necessari un aprofundiment en matèria de seguretat viària. Aquestes dades reflecteixen la perillositat que hi ha actualment a les zones urbanes, on es produeixen dos terços dels accidents de trànsit així com el 50% dels morts que resulten en accidents de trànsit.

En el cas concret de L'Hospitalet, es pot dir que hi ha una tendència positiva en matèria de seguretat viària a causa del descens en el nombre d'accidents que s'ha produït en els darrers 5 anys (-20,5%), tot i el repunt en l'accidentabilitat registrada el 2012 (8.3%).

El PMUS proposa seguir avançant en aquest àmbit ja que no es van assolir els objectius establerts al Pla de Seguretat Viària de L'Hospitalet de Llobregat 2007-2010. Per això, s'estableix com a objectiu **la reducció de l'accidentabilitat, respectant l'espai públic destinat a cada mitjà de transport.**

Objectiu 9: Controlar periòdicament l'evolució dels principals contaminants provocats pel sector del transport (GEH, NOx i PM10) per fer el seguiment dels efectes de l'aplicació de les mesures fixades pel PMU

Un dels principals reptes amb què s'enfronta la salut pública i europea és la reducció de la contaminació atmosfèrica, que té al trànsit rodat com a contaminador principal. La Comissió Europea estima que anualment, 16.000 persones moren a Espanya per malalties com el càncer i problemes respiratoris patits per la contaminació.

D'altra banda, el soroll emès pel trànsit és un dels grans problemes que afecten la salut i la qualitat de vida de les persones, especialment en els nuclis urbans, ja que produeix en l'ésser humà afeccions com trastorns auditius, pertorbació del somni, danys en l'equilibri, increment de l'estrès, deficiències en la comunicació verbal i efectes sobre el sistema circulatori.

S'entén per tant, la importància de la consecució d'aquest objectiu i per això s'ha integrat dins del PMUS amb especial atenció a reduir les emissions de gasos contaminants i el nivell de soroll dels vehicles.

Objectiu 10: Aprofitar els avenços tecnològics per millorar el sistema de mobilitat

El Pacte per la Mobilitat de L'Hospitalet, impulsa mesures d'aplicació de tecnologia per a optimitzar els recursos d'una xarxa, que com ja s'ha esmentat no disposa de grans amplades de via i sotmesa a una demanda intensa derivada de la gran densitat de població de la Ciutat. En aquest sentit és obligatori recórrer a tecnologies que permetin reduir el trànsit mitjançant l'orientació dels viatges (senyalització variable), direccionalment als estacionaments (reducció del trànsit d'agitació) o d'impulsar l'ús del transport públic (informació de rutes i coordinació semafòrica en les rutes dels autobusos). Motiu pel què en el PMUS s'han proposat una sèrie de mesures de desenvolupament tecnològic.

Objectiu 11: Preveure una configuració de l'espai públic d'acord amb el model de mobilitat

El model de mobilitat de L'Hospitalet de Llobregat planteja una predominança dels modes no contaminants (peu i bicicleta) i l'ús dels transports col·lectius.

En aquest sentit el PMU proposa una sèrie de mesures de repartiment de l'espai vial dirigides a protegir el modes no contaminants, com són el mode peu i bicicleta. El PMU inclou propostes de creació de nous eixos cívics, zones estancials, actuacions puntuals d'amplada de voreres i millores de la connectivitat de la xarxa bicicleta, en detriment de la utilització de l'espai per al vehicle privat.

D'altra banda, també es vol fomentar l'ús del transport públic. En aquest sentit, hi ha previst dos grans projectes, no dependents de la competència municipal, que poden modificar de forma substancial el sistema de mobilitat de la ciutat, tant en transport públic com en els modes privats, peu i bicicleta.

Aquests projectes consistents en, per un costat en el soterrament de les vies de RENFE i per l'altre en la posada en marxa de la Línia 9 de metro i l'ampliació de les línies 1 i 2, i del Tramvia del Baix Llobregat.

Des d'aquesta perspectiva i tal i com es va acordar en el Pacte per la Mobilitat de L'Hospitalet de Llobregat, es proposa impulsar la convivència d'usos, que s'han concretat en actuacions de tipus infraestructural i de tipus normatiu.

Objectiu 12: Sensibilitzar la ciutadania i conscienciar-la dels valors dels objectius del Pacte per la Mobilitat. Informació, formació i educació

Dins d'aquest objectiu s'han desenvolupat propostes d'actuació d'aportació d'informació al ciutadà a través de panells a la via pública o de publicacions extretes d'un observatori de la mobilitat i de manteniment de les actuals campanyes d'educació, sensibilització i promoció dels modes més sostenibles.

7.4. Estudi d'alternatives

7.4.1. Punt de partida

La definició dels escenaris de mobilitat futurs del Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de L'Hospitalet de Llobregat s'han realitzat a partir de:

- Els resultats obtinguts a partir de l'enquesta de mobilitat quotidiana realitzada l'any 2006 a tota Catalunya.
- Els resultats obtinguts a partir de l'enquesta de mobilitat quotidiana realitzada l'any 2011 als residents de L'Hospitalet, que ens han permès actualitzar les dades pel que fa a la mobilitat.
- Les estimacions de creixement de la població realitzades per IDESCAT en base a la metodologia "mètode dels components", que consisteix en afegir anualment a la piràmide de partida els components del creixement demogràfic (naixements, defuncions, immigracions i emigracions).

En el cas de L'Hospitalet de Llobregat, a més a més les projeccions estan supeditades a un procés de difusió territorial consistent en un saldo migratori intern negatiu.

Any	Estimació de població a l'Àrea Metropolitana de Barcelona	
	Escenari creixement baix	
2013	0,23%	4.961.266
2014	0,22%	4.972.013
2015	0,20%	4.981.953
2016	0,19%	4.991.532
2017	0,15%	4.999.252
2018	0,12%	5.005.049
2019	0,08%	5.009.257
2020	0,05%	5.011.942
2021	0,03%	5.013.274

Taula 1. Prognosi de població per a l'Àrea Metropolitana de Barcelona. Font: Elaboració pròpia a partit de IDESCAT

Les dades de població actuals (d'acord amb IDESCAT, l'any 2013 L'Hospitalet té una població de 254.056 habitants). La previsió per l'any 2.018 seria de 256.299 habitants.

Any	Estimació de població a l'Hospitalet de Llobregat	
	Creixement població	
2013	0,23%	254.056
2014	0,22%	254.615
2015	0,20%	255.124
2016	0,19%	255.609
2017	0,15%	255.992
2018	0,12%	256.299
2019	0,08%	256.505
2020	0,05%	256.633
2021	0,03%	256.710

Taula 2. Estimació de creixement poblacional a l'Hospitalet a partir de les dades actuals
Font: Elaboració pròpia a partit de IDESCAT

7.4.2. Resultats

Per a l'any 2018 (escenari de referència del PMUS), s'obté que a la ciutat de L'Hospitalet es realitzaran en un dia feiner tipus 1.052.424 desplaçaments, dels quals 495.223 seran interns al terme municipal.

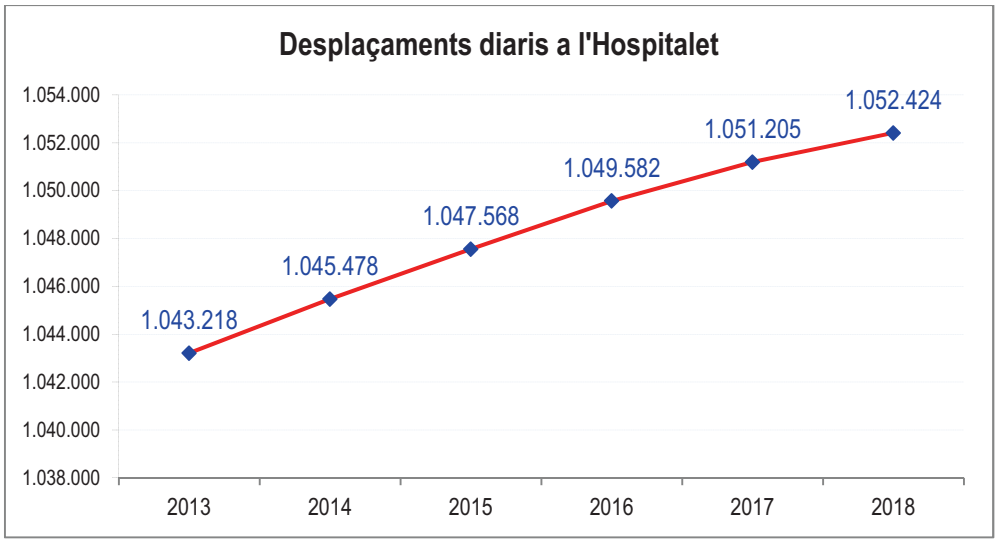


Figura 1. Evolució del nombre de desplaçaments interns i de connexió. Període 2013-2018
Font: Elaboració pròpia

S'han fixat 3 escenaris de futur potencial que varien segons el repartiment modal previst:

- **Escenari Tendencial**: Es caracteritza pel manteniment de la tendència actual de comportament modal de la mobilitat, tant pel que fa a la mobilitat interna com amb la de connexió (atrets i generats).
- **Escenari Objectiu**: Es caracteritza per millorar els valors de repartiment modal actuals, en base a l'aplicació en diferents graus d'abast de les mesures incloses dins el present Pla de Mobilitat i/o en d'altres figures de planejament de caire superior.
- **Escenari Optimista**: Es caracteritza per millorar notablement els valors de repartiment modal actuals, destacant un creixement relatiu interanual superior al -5% pel que fa al vehicle privat.

7.4.3. Resultats dels escenaris 2019

Escenari Tendencial de Mobilitat interna

L'escenari tendencial previst per a l'any 2019 (finalització de la vigència del present Pla de Mobilitat) es caracteritza per un lleuger increment en el volum de desplaçaments amb vehicle privat (que donaria continuïtat a l'esdevingut en els darrers anys), així com també per un lleuger augment dels modes no motoritzats (conseqüència de les nombroses actuacions que s'estan duent a terme darrerament).

Mode	Prognosi de mobilitat - ESCENARI TENDENCIAL - MOBILITAT INTERNA							Repartiment modal	Diferència 2013-2019
	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019		
Peu + Bici	383.611	384.442	385.211	385.951	386.548	386.996	387.445	78,15%	3.834
Transport Públic	52.969	53.084	53.190	53.292	53.375	53.436	53.498	10,79%	529
Transport Privat	54.311	54.429	54.537	54.642	54.727	54.790	54.854	11,06%	543
Total	**490.891**	**491.954**	**492.938**	**493.886**	**494.650**	**495.223**	**495.797**	**100,00%**	**4.906**

Taula 3. Escenari tendencial de mobilitat interna. 2013-2019
Font: Elaboració pròpia

Escenari tendencial de mobilitat de connexió

Quant a la mobilitat amb l'exterior (atreta i generada), l'escenari tendencial previst fixa en uns 557.201 desplaçaments que es produiran en un dia feiner tipus l'any 2018, amb un pes relatiu del transport públic (52,1%) que continuarà sent predominant.

Els modes no motoritzats tindran un petit increment (567viatges /dia) i el transport privat de 1.768 desplaçaments/dia.

Mode	Prognosi de mobilitat - ESCENARI TENDENCIAL - MOBILITAT DE CONNEXIO							Repartiment modal	Diferència 2013-2019
	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019		
Peu + Bici	64.265	64.404	64.533	64.657	64.757	64.832	64.907	11,64%	642
Transport Públic	287.745	288.368	288.945	289.500	289.948	290.284	290.621	52,10%	2.876
Transport Privat	200.317	200.751	201.152	201.539	201.851	202.085	202.319	36,27%	2.002
Total	**552.327**	**553.523**	**554.630**	**555.696**	**556.556**	**557.201**	**557.847**	**100,00%**	**5.520**

Taula 4. Escenari tendencial de mobilitat generada i atreta. 2013-2019
Font: Elaboració pròpia

Escenari Objectiu per la mobilitat interna

L'escenari objectiu del Pla de Mobilitat contempla un increment dels modes no motoritzats i del transport públic respecte del repartiment modal actual a nivell intern. En conjunt, aquests modes incrementaran la seva participació lleugerament (actualment ja és molt elevada) i suposaran prop del 89% del total de la mobilitat en un dia tipus.

Mode	Prognosi de mobilitat - ESCENARI OBJECTIU-MOBILITAT INTERNA							Repartiment modal	Diferència 2013-2019
	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019		
Peu + Bici	384.969	387.261	389.483	391.673	393.702	395.564	397.496	79,88%	12.527
Transport Públic	52.969	53.098	53.217	53.332	53.425	53.495	53.495	10,80%	526
Transport Privat	52.953	51.595	50.238	48.880	47.522	46.164	44.807	9,32%	-8.147
Total	**490.891**	**491.954**	**492.938**	**493.886**	**494.650**	**495.223**	**495.797**	**100,00%**	**4.906**

Taula 5. Escenari objectiu de mobilitat generada i atreta. 2013-2019
Font: Elaboració pròpia

Escenari objectiu per la mobilitat de connexió

Quant a la mobilitat atreta i generada, el principal increment es dóna al transport públic, amb un augment proper als 3.979 usuaris (en part com a conseqüència del procés de consolidació de la nova xarxa d'autobusos urbans i interurbans).

Mode	Prognosi de mobilitat - ESCENARI OBJECTIU - MOBILITAT DE CONNEXIÓ							Repartiment modal	Diferència 2013-2019
	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019		
Peu + Bici	64.265	64.484	64.687	64.883	65.041	65.160	65.388	11,69%	1.123
Transport Públic	287.745	288.722	289.626	290.496	291.198	291.724	292.626	52,36%	4.881
Transport Privat	200.317	200.317	200.317	200.317	200.317	200.317	199.834	35,95%	-483
Total	**552.327**	**553.523**	**554.630**	**555.696**	**556.556**	**557.201**	**557.847**	**100,00%**	**5.520**

Taula 6. Escenari Objectiu de mobilitat atreta i generada. 2012-2019
Font: Elaboració pròpia

Escenari Optimista per la mobilitat interna

L'escenari optimista contempla un creixement més elevat dels modes no motoritzats i del transport públic, que conjuntament suposaran un increment proper als 6.692 desplaçaments amb una quota del 89,5%.

Mode	Prognosi de mobilitat - ESCENARI OPTIMISTA - MOBILITAT INTERNA							Repartiment modal	Diferència 2013-2019
	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019		
Peu + Bici	385.512	388.277	390.977	393.648	396.170	398.537	401.823	81,05%	16.311
Transport Públic	52.969	53.168	53.352	53.530	53.673	53.781	52.970	10,68%	1
Transport Privat	52.410	50.509	48.608	46.707	44.807	42.906	41.005	8,27%	-11.405
Total	**490.891**	**491.954**	**492.938**	**493.886**	**494.650**	**495.223**	**495.797**	**100,00%**	**4.906**

Taula 7. Escenari optimista de mobilitat generada i atreta. 2013-2019
Font: Elaboració pròpia

Escenari Optimista per la mobilitat de connexió

En relació amb l'exterior, el creixement més important es dóna al transport públic, que augmenta uns 4.410 usuaris diaris.

Mode	Prognosi de mobilitat - ESCENARI OPTIMISTA - MOBILITAT DE CONNEXIO							Repartiment modal	Diferència 2013-2019
	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019		
Peu + Bici	64.265	64.506	64.730	64.945	65.119	65.250	65.501	11,76%	1.236
Transport Públic	287.745	288.825	289.826	290.791	291.569	292.155	295.311	52,94%	7.566
Transport Privat	200.317	200.192	200.075	199.960	199.867	199.796	197.036	35,32%	-3.281
Total	**552.327**	**553.523**	**554.630**	**555.696**	**556.556**	**557.201**	**557.847**	**100,00%**	**5.520**

Taula 8. Escenari optimista de mobilitat generada i atreta. 2013-2019
Font: Elaboració pròpia

7.4.4. Anàlisi comparativa entre escenaris

S'ha construït una taula comparativa entre els resultats de cada escenari i les gràfiques corresponents per contrastar i visualitzar els resultats.

Comparativa de mobilitat interna

Mode	Escenari Tendencial		Escenari Objectiu		Escenari Optimista	
Peu + Bici	387.445	78,15%	397.496	80,17%	401.823	81,05%
Transport Públic	53.498	10,79%	53.495	10,79%	52.970	10,68%
Transport Privat	54.854	11,06%	44.807	9,04%	41.005	8,27%
Total	**495.797**	**100,00%**	**495.797**	**100,00%**	**495.797**	**100,00%**

Taula 9. Anàlisi comparativa entre escenaris respecte de la mobilitat interna. 2019
Fot: Elaboració pròpia

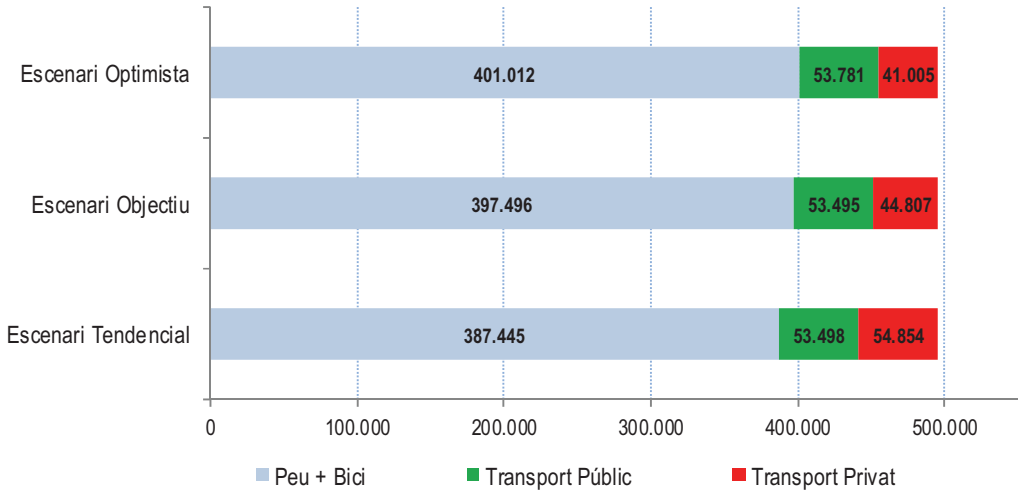


Figura 2. Anàlisi comparativa entre escenaris respecte de la mobilitat interna. 2019
Font: Elaboració pròpia

Comparativa de mobilitat de connexió

Mode	Escenari Tendencial		Escenari Objectiu		Escenari Optimista	
Peu + Bici	64.907	11,64%	65.388	11,72%	65.501	11,74%
Transport Públic	290.621	52,10%	292.626	52,46%	295.311	52,94%
Transport Privat	202.319	36,27%	199.834	35,82%	197.036	35,32%
Total	**557.847**	**100,00%**	**557.847**	**100,00%**	**557.847**	**100,00%**

Taula 10. Anàlisi comparativa entre escenaris respecte de la mobilitat atreta i generada. 2019
Font: Elaboració pròpia

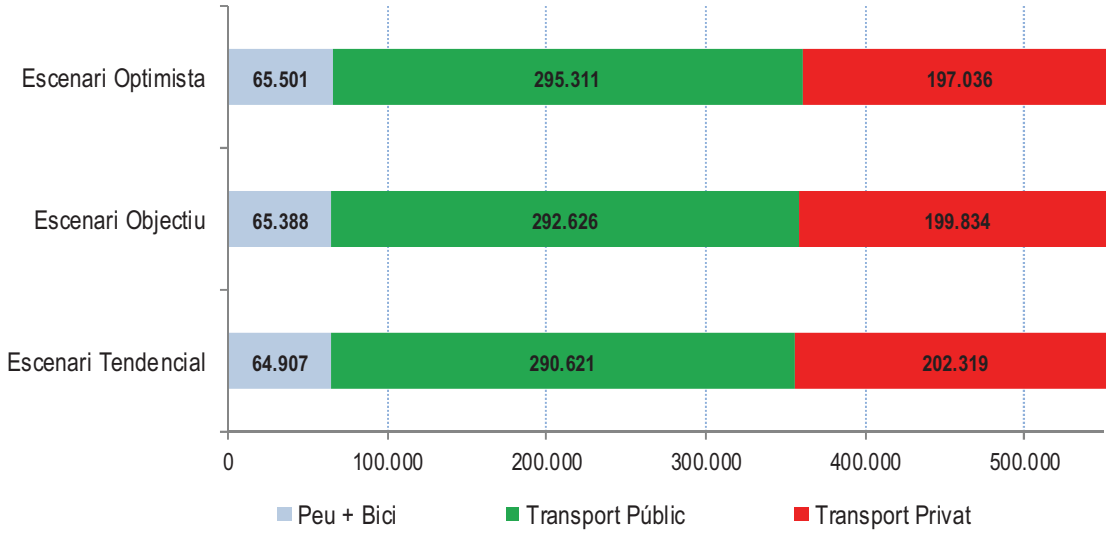


Figura 3. Anàlisi comparativa entre escenaris respecte de la mobilitat atreta i generada. 2019
Font: Elaboració pròpia

L'efecte d'aquestes actuacions sobre la càrrega de la xarxa es resum en la taula escenari Objectiu (2019), que es mostra comparada amb els altres escenaris.

ESCENARI ACTUAL						
Xarxa l'Hospitalet	**Longitud (km)[1]**	**% Longitud**	**veh · km**	**% veh · km**	**I.S. > 80%**	**% I.S. > 80%**
Vies d'accés	25,972	11,5%	819.702	60,5%	137.023	16,7%
Xarxa Primària	41,418	18,3%	278.335	20,6%	14.356	5,2%
Xarxa Secundària	52,891	23,3%	116.239	8,6%	2.476	2,1%
Xarxa Local	106,272	46,9%	140.083	10,3%	15.177	10,8%
Total xarxa carrers	**226,554**	**100,0%**	**1.354.359**	**100,0%**	**169.032**	**12,5%**

ESCENARI TENDENCIAL (2019)						
Xarxa l'Hospitalet	**Longitud (km)[1]**	**% Longitud**	**veh · km**	**% veh · km**	**I.S. > 80%**	**% I.S. > 80%**
Vies d'accés	25,972	11,5%	931.847	63,8%	170.896	18,3%
Xarxa Primària	41,418	18,3%	287.752	19,7%	15.310	5,3%
Xarxa Secundària	52,891	23,3%	113.778	7,8%	2.659	2,3%
Xarxa Local	106,272	46,9%	127.554	8,7%	14.280	11,2%
Total xarxa carrers	**226,554**	**100,0%**	**1.460.932**	**100,0%**	**203.145**	**13,7%**

ESCENARI OBJECTIU (2019)						
Xarxa l'Hospitalet	**Longitud (km)[1]**	**% Longitud**	**veh · km**	**% veh · km**	**I.S. > 80%**	**% I.S. > 80%**
Vies d'accés	25,972	11,5%	792.070	63,8%	130.736	16,5%
Xarxa Primària	41,418	18,3%	244.590	19,7%	11.712	4,8%
Xarxa Secundària	52,891	23,3%	96.712	7,8%	2.034	2,1%
Xarxa Local	106,272	46,9%	108.421	8,7%	10.924	10,1%
Total xarxa carrers	**226,554**	**100,0%**	**1.241.792**	**100,0%**	**155.406**	**12,5%**

ESCENARI OPTIMISTA (2019)						
Xarxa l'Hospitalet	**Longitud (km)[1]**	**% Longitud**	**veh · km**	**% veh · km**	**I.S. > 80%**	**% I.S. > 80%**
Vies d'accés	25,972	11,5%	745.478	64,2%	110.741	14,9%
Xarxa Primària	41,418	18,3%	227.586	19,6%	10.026	4,4%
Xarxa Secundària	52,891	23,3%	88.829	7,6%	1.700	1,9%
Xarxa Local	106,272	46,9%	99.393	8,6%	8.712	8,8%
Total xarxa carrers	**226,554**	**100,0%**	**1.161.286**	**100,0%**	**131.179**	**11,3%**

L'Escenari Objectiu planteja una reducció dels veh*km del 8%, dels quals, si s'agafa només les vies sobre les què l'Ajuntament de L'Hospitalet pot actuar es recalcula en un 14% (15% de les vies d'accés i totalitat de la resta).

L'escenari més ambiciós o Escenari Optimista, suposaria reduccions dels veh*km en el conjunt de la xarxa del 14% i en les vies competència de l'Ajuntament d'un 20%.

Pel què hauran d'aplicar-se totes les mesures del PMU incloses les infraestructurals i de desenvolupament del transport públic, la qual cosa és poc probable en els terminis d'aplicació del PMUS.

7.4.5. Escenari objectiu 2019

S'espera per l'any 2018 un volum de viatges interns lleugerament superior a l'actual (increment de l'1%), aproximadament 4.900 viatges diaris.

Es planteja com a objectiu que aquest increment vagi en la seva totalitat als modes peu/bici o transport públic i a més amaini l'aportació del vehicle privat en 8.000 viatges/dia, per a la mobilitat interna, resultant un increment del mode peu-bici de 12.500 viatges/dia.

Per a la mobilitat de connexió s'espera un procés similar. Sobre un increment lleuger de l'1% en el nombre total de viatges (5.500 viatges/dia), s'estableix com a objectiu que tot el creixement sigui absorbit pel transport públic incrementant-se aquest en 4.900 i reduint el vehicle privat en 500 veh/dia.

7.4.6. Escenari objectiu 2025

Realitzant el mateix procés per als escenaris horitzó a 2025, s'obtenen les taules següents amb els resultats:

ESCENARI TENDENCIAL (2025)

Xarxa l'Hospitalet	Longitud (km)[1]	% Longitud	veh · km	% veh · km	I.S. > 80%	% I.S. > 80%
Vies d'accés	25,972	11,5%	1.014.049	63,2%	224.105	22,1%
Xarxa Primària	41,418	18,3%	307.286	19,2%	19.666	6,4%
Xarxa Secundària	52,891	23,3%	131.477	8,2%	3.813	2,9%
Xarxa Local	106,272	46,9%	151.698	9,5%	19.114	12,6%
Total xarxa carrer	**226,554**	**100,0%**	**1.604.509**	**100,0%**	**266.698**	**15,4%**

ESCENARI OBJECTIU (2025)

Xarxa l'Hospitalet	Longitud (km)[1]	% Longitud	veh · km	% veh · km	I.S. > 80%	% I.S. > 80%
Vies d'accés	25,972	11,5%	768.308	63,8%	120.473	15,7%
Xarxa Primària	41,418	18,3%	237.252	19,7%	10.792	4,5%
Xarxa Secundària	52,891	23,3%	93.810	7,8%	1.875	2,0%
Xarxa Local	106,272	46,9%	105.168	8,7%	10.066	9,6%
Total xarxa carrer	**226,554**	**100,0%**	**1.204.538**	**100,0%**	**143.206**	**11,9%**

ESCENARI OPTIMISTA (2025)						
Xarxa l'Hospitalet	**Longitud (km)[1]**	**% Longitud**	**veh · km**	**% veh · km**	**I.S. > 80%**	**% I.S. > 80%**
Vies d'accés	25,972	11,5%	723.113	64,2%	102.048	14,1%
Xarxa Primària	41,418	18,3%	220.758	19,6%	9.239	4,2%
Xarxa Secundària	52,891	23,3%	86.165	7,6%	1.567	1,8%
Xarxa Local	106,272	46,9%	96.411	8,6%	8.028	8,3%
Total xarxa carrer	**226,554**	**100,0%**	**1.126.447**	**100,0%**	**120.882**	**10,7%**

Per a obtenir aquests resultats s'han plantejat els canvis modals necessaris per a 2025.

Mode	Prognosi de mobilitat ESCENARI TENDENCIAL - MOBILITAT INTERNA													Repartiment modal	Diferència 2025-2013
	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025		
Peu + Bici	383.611	384.442	385.211	385.951	386.548	386.996	387.445	388.336	389.229	390.125	391.022	391.921	392.823	78,15%	9.212
Transport Públic	52.969	53.084	53.190	53.292	53.375	53.436	53.498	53.621	53.745	53.868	53.992	54.116	54.241	10,79%	1.272
Transport Privat	54.311	54.429	54.537	54.642	54.727	54.790	54.854	54.980	55.106	55.233	55.360	55.488	55.615	11,06%	1.304
Total	**490.891**	**491.954**	**492.938**	**493.886**	**494.650**	**495.223**	**495.797**	**496.938**	**498.081**	**499.226**	**500.374**	**501.525**	**502.679**	**100,00%**	**11.788**

Mode	Prognosi de mobilitat - ESCENARI TENDENCIAL - MOBILITAT DE CONNEXIÓ													Repartiment modal	Diferència 2025-2013
	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025		
Peu + Bici	64.265	64.404	64.533	64.657	64.757	64.832	64.907	65.057	65.206	65.356	65.507	65.657	65.808	11,64%	1.543
Transport Públic	287.745	288.368	288.945	289.500	289.948	290.284	290.621	291.289	291.959	292.631	293.304	293.978	294.655	52,10%	6.910
Transport Privat	200.317	200.751	201.152	201.539	201.851	202.085	202.319	202.784	203.251	203.718	204.187	204.657	205.127	36,27%	4.810
Total	**552.327**	**553.523**	**554.630**	**555.696**	**556.556**	**557.201**	**557.847**	**559.130**	**560.416**	**561.705**	**562.997**	**564.292**	**565.590**	**100,00%**	**13.263**

Mode	Prognosi de mobilitat - ESCENARI OBJECTIU - MOBILITAT INTERNA													Repartiment modal	Diferència 2025-2013
	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025		
Peu + Bici	384.969	387.261	389.483	391.673	393.702	395.564	397.496	396.760	396.793	396.779	396.717	396.605	396.441	78,87%	11.472
Transport Públic	52.969	53.098	53.217	53.332	53.425	53.495	53.495	55.099	56.752	58.455	60.209	62.015	63.875	12,71%	10.906
Transport Privat	52.953	51.595	50.238	48.880	47.522	46.164	44.807	45.078	44.535	43.992	43.449	42.906	42.363	8,43%	-10.591
Total	**490.891**	**491.954**	**492.938**	**493.886**	**494.650**	**495.223**	**495.797**	**496.938**	**498.081**	**499.226**	**500.374**	**501.525**	**502.679**	**100,00%**	**11.788**

Mode	Prognosi de mobilitat - ESCENARI OBJECTIU - MOBILITAT DE CONNEXIÓ													Repartiment modal	Diferència 2025-2013
	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025		
Peu + Bici	64.265	64.484	64.687	64.883	65.041	65.160	65.388	66.863	68.212	69.436	70.535	71.511	68.751	12,16%	4.486
Transport Públic	287.745	288.722	289.626	290.496	291.198	291.724	292.626	296.430	300.284	304.188	308.142	312.148	316.206	55,91%	28.461
Transport Privat	200.317	200.317	200.317	200.317	200.317	200.317	199.834	195.837	191.920	188.082	184.320	180.634	180.634	31,94%	-19.683
Total	**552.327**	**553.523**	**554.630**	**555.696**	**556.556**	**557.201**	**557.847**	**559.130**	**560.416**	**561.705**	**562.997**	**564.292**	**565.590**	**100,00%**	**13.263**

Mode	Prognosi de mobilitat - ESCENARI OPTIMISTA - MOBILITAT INTERNA													Repartiment modal	Diferència 2025-2013
	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025		
Peu + Bici	385.512	388.277	390.977	393.648	396.170	398.537	401.823	401.399	400.855	400.185	399.385	398.450	397.374	79,05%	11.862
Transport Públic	52.969	53.168	53.352	53.530	53.673	53.781	52.970	55.354	57.845	60.448	63.168	66.010	68.981	13,72%	16.012
Transport Privat	52.410	50.509	48.608	46.707	44.807	42.906	41.005	40.185	39.381	38.593	37.822	37.065	36.324	7,23%	-16.086
Total	**490.891**	**491.954**	**492.938**	**493.886**	**494.650**	**495.223**	**495.797**	**496.938**	**498.081**	**499.226**	**500.374**	**501.525**	**502.679**	**100,00%**	**11.788**

Mode	Prognosi de mobilitat - ESCENARI OPTIMISTA - MOBILITAT DE CONNEXIÓ													Repartiment modal	Diferència 2025-2013
	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025		
Peu + Bici	64.265	64.506	64.730	64.945	65.119	65.250	65.501	66.295	66.946	67.456	67.825	68.054	68.142	12,05%	3.877
Transport Públic	287.745	288.825	289.826	290.791	291.569	292.155	295.311	299.741	304.237	308.800	313.432	318.134	322.906	57,09%	35.161
Transport Privat	200.317	200.192	200.075	199.960	199.867	199.796	197.036	193.095	189.233	185.449	181.740	178.105	174.543	30,86%	-25.774
Total	**552.327**	**553.523**	**554.630**	**555.696**	**556.556**	**557.201**	**557.847**	**559.130**	**560.416**	**561.705**	**562.997**	**564.292**	**565.590**	**100,00%**	**13.263**

Per a 2025 es preveu un increment de viatges d'11.800 en la mobilitat interna, la qual ha de ser absorbida en la seva totalitat pels modes peu i bici (increment de 11.472). A més es disminueixen 10.600 viatges en cotxe i s'incrementen 10.900 en transport públic.

Per a la mobilitat de connexió, en la què es preveu un increment de 13.263 viatges totals, l'objectiu és disminuir 19.683 viatges en cotxe i incrementar els modes públic i peu en 28.461 i 4.486 respectivament.

8. PROPOSTES D'ACTUACIÓ

Les propostes que s'incorporen al present Pla de Mobilitat Urbana de L'Hospitalet de Llobregat sorgeixen de diferents fonts d'informació:

- Dels resultats derivats de la diagnosi tècnica realitzada pel Pla.
- D'idees i estudis previs de l'Ajuntament de L'Hospitalet.
- D'idees i raonaments del procés de Participació Ciutadana.

Les propostes d'actuació es detallen al **Programa d'actuacions** on, a banda de la descripció de la proposta també es marquen els criteris de prioritització i la partida pressupostària que suposaria l'execució de la proposta.

Les fitxes d'actuació desenvolupen els continguts de cada proposta, detallant el seu abast, termini d'execució i graus de prioritat, àmbits d'actuació, etc., i tenen per objectiu permetre als responsables de la gestió de la mobilitat l'aplicació de les propostes i el seu seguiment.

Els **continguts** de cada **Fitxa d'actuació** (veure figura adjunta) es desenvolupa al programa d'actuacions.

P - 42	Realitzar campanyes de comunicació i promoció del vehicle compartit als polígons industrials		
1. Àmbit d'actuació	Vehicle privat		
2. Objectius	4.- Fomentar un ús racional del cotxe		
3. Línia estratègica	4.3.- Fomentar polítiques per a una millor utilització del vehicle privat		
4. Descripció de l'actuació			
Durant el procés participatiu s'han realitzat enquestes a les empreses dels Polígons Industrials de L'Hospitalet per determinar la forma d'accés als llocs de treball (repartiment modal). En base als resultats obtinguts es plantegen la promoció de l'ús del vehicle compartit dintre de projectes més amplis com els Plans de Desplaçaments d'Empresa. Els **Plans de Desplaçaments d'Empresa** suposen un gran ajut en quant a la consolidació de la idea de mobilitat sostenible, per tant l'Ajuntament de la ciutat de L'Hospitalet es compromet en promocionar i ajudar en la confecció d'aquests plans per a les empreses. 			
5. Zona d'actuació		6. Plànol referència	N / A
		7. Fase	De 0 a 6 anys
		8. Prioritat	Mitjana
9. Cost (€)		10. Indicadors d'avaluació	
Sense especificar			
11. Responsable	Ajuntament de L'Hospitalet de Llobregat		
12. Finançament	Consorcis sectors comercials i industrials		

8.1. Objectiu 1: Afavorir les condiciones de mobilitat dels vianants

D'acord amb els objectius de PMUS de L'Hospitalet de Llobregat han determinat les línies estratègiques següents:

8.1.1. Dissenyar xarxa d'itineraris segurs i accessibles per a tots els vianants. Crear una xarxa bàsica de vianants

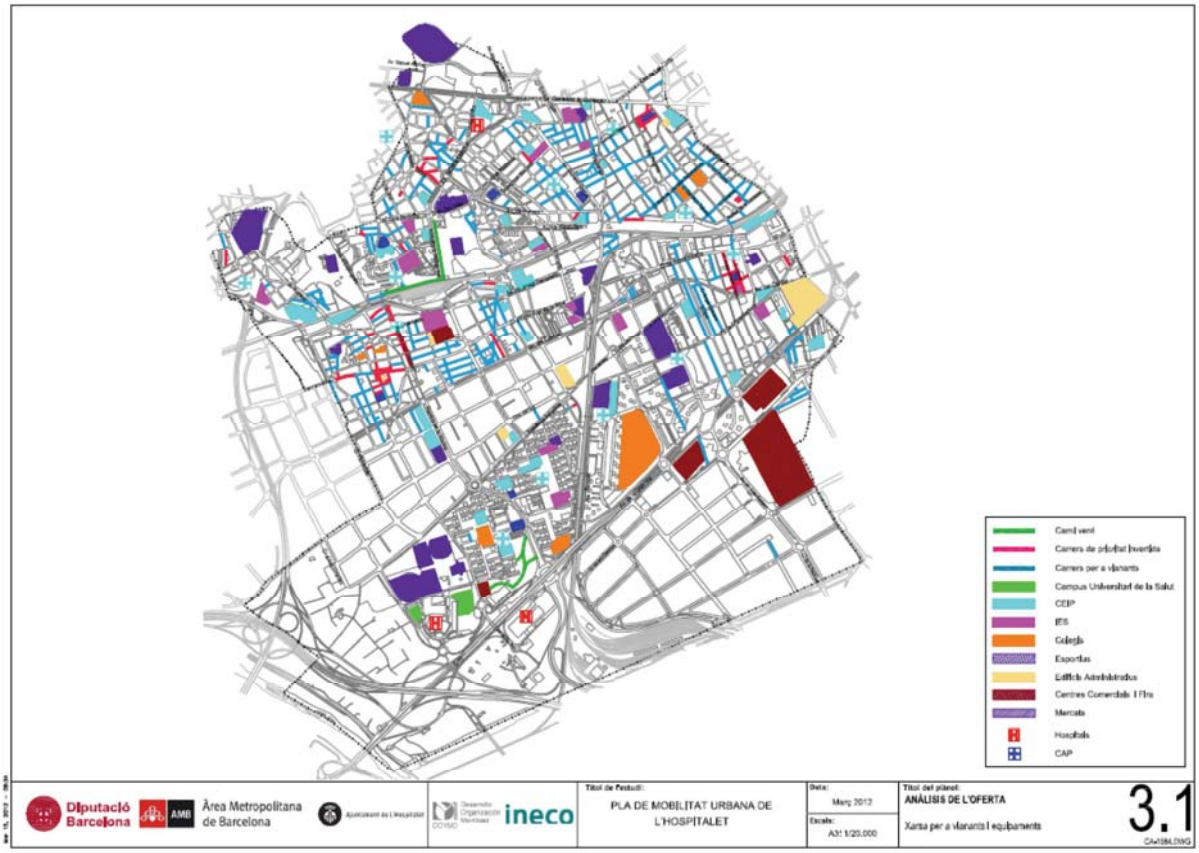
Com a resultat de la diagnosi s'ha obtingut que el desplaçament a peu és el mode prioritari a L'Hospitalet. Malgrat això, s'ha detectat també baixa comunicació entre barris, degut a efectes barrera per exemple, i alguns carrers amb voreres estretes o obstacles.

Per tal de millorar les condicions dels vianants i promocionar l'ús dels desplaçaments a peu, el PMU defineix una xarxa de fàcil identificació per a la mobilitat a peu. La proposta es basa en constituir una xarxa amb voreres d'amplitud suficient, identificable com a xarxa de vianants (senyalització específica) i que permeti la comunicació entre barris i interna a cada barri.

Les actuacions a desenvolupar són:

a) Definició de la xarxa bàsica de vianants

La connexió interna a cada barri entre equipaments i zones residencials està generalment ben resolta. Per contra, en la connexió entre barris s'ha detectat alguns punts de dificultat pel vianant. Actualment existeixen 34 km de vies exclusives o de prioritat per a vianants. La configuració de la xarxa de vianants connexa requereix actuar en 19 punts d'encreuament de les vies de tren actualment no resolts.



A la xarxa bàsica definida en concentren les definicions de millora de la senyalització, implantació de zones estancials, ampliació de voreres i altres que es detallen a continuació.

b) Augment d'amplitud de voreres

Les actuacions s'han basat en diferents documents, per un costat s'han pres en compte les pautes de la guia de *Recomanacions de mobilitat per al disseny urbà de Catalunya,* que fixa una amplada lliure mínima de vorera en 2 metres. Com a criteri principal s'han pres l'**Ordre del Ministeri d'Habitatge (VIV/561/2010)**, que estableix una amplada lliure mínima d'1,8m i les directrius de la **Diputació de Barcelona** que marquen una amplada mínima de vorera de 2,5m a la xarxa principal de vianants. Per aquest motiu, es proposa per a L'Hospitalet de Llobregat configurar una xarxa bàsica amb una amplada mínima de 2,5 m; una amplada que permet l'encreuament de dues cadires de rodes i el creuament simultani de tres persones. En aquells trams on l'espai no permeti instal·lar voreres de l'amplada fixada instal·laran mesures de pacificació del trànsit per assegurar el confort i la seguretat dels vianants. En tot cas l'amplada es determinarà en funció del volum de vianants.

Es proposa ampliar voreres a la xarxa bàsica definida, assegurant condicions de mobilitat de vianants en confort. Aquesta proposta es desenvoluparà mitjançant actuacions puntuals en els punts que han estat sol·licitats en el procés de participació, o bé on coincideix una elevada circulació de vianants i s'han detectat problemes específics en el desenvolupament de la diagnosi.

Els punts d'actuació inicial són:

C. de Barcelona (de Ctra. de Hospitalet a C. Enric Prat de La Riba)

C. del Montseny (de Torrent Gornal a Riera Blanca)

C. de Mas (de Vallparda a Riera Blanca)

C. de l'Aprestadora, (de C. Independència a C. Alhambra)

C. de Pujós (de Vallparda a C. Progrés)

C. d'Occident (de C Creu Roja a C. Progrés)

Ronda de la Torrassa (de Rambla Catalana a Riera Blanca)

C. Castelao (de C. Aprestadora a Granvia de L'Hospitalet)

A aquests punts s'han incorporat altres sorgits del Procés de Participació, que es detallen a la fitxa de proposta corresponent.

Les actuacions de ampliació de voreres suposen eliminació de carrils de aparcament o de circulació. Les taules següents indiquen a mode de exemple algunes de les actuacions possibles.

situació actual de la secció

	Carrer	vorera 1	aparcament1	Franja separadora	c. circulació 1	c. circulació 2	Franja separadora	aparcament 2	vorera 2	
1	Carrer Más	2	2,2	1	2,8				2	
2	Carrer Montseny	2			2,8		1	2,2	2	
3,1	Carrer Aprestadora (tram 1)	2			3	3			2	entre Pi i Maragall i Castelao
3,2	Carrer Aprestadora (tram 2)	2			3	3			1,5	entre Prat de la Manta i Blas Fernández Lirola
4	Ronda Torrassa	2,1				3		2	2,1	
5	Carrer Pujós	1,6	2		2,9				1,6	
6	Carrer Occident	1,6				3,3		2	1,6	
7,1	Carrer Castelao (tram 1)	2	2		2,9	2,9		2	2	entre Nazaret i Gran Via
7,2	Carrer Castelao (tram 2)	2	2		2,9	2,9			2,9	entre Nazaret i Aprestadora
8	Carrer Barcelona	1,6	2	1	3				1,6	

situació proposada

	Carrer	vorera 1	aparcament1	Franja separadora	c. circulació 1	c. circulació 2	Franja separadora	aparcament 2	vorera 2	
1	Carrer Más	3,25			3,5				3,25	
2	Carrer Montseny	2,8			3,3				2,8	
3,1	Carrer Aprestadora (tram 1)	3,25			3,5				3,25	entre Pi i Maragall i Castelao
3,2	Carrer Aprestadora (tram 2)	3			3,5				3	entre Prat de la Manta i Blas Fernández Lirola
4	Ronda Torrassa	2,5				3,2			2,5	
5	Carrer Pujós	2,5			3,1				2,5	
6	Carrer Occident	2,5				2,5			2,5	
7,1	Carrer Castelao (tram 1)	3,15			3,25	3,25			3,15	entre Nazaret i Gran Via
7,2	Carrer Castelao (tram 2)	3			3,2	3,5			3	entre Nazaret i Aprestadora
8	Carrer Barcelona	2,6			3,5				2,6	

8.1.2. Crear i millorar àrees de vianants i zones de prioritat invertida

La planificació de les mesures per a promoure els desplaçaments a peu estan adreçades a aconseguir millorar la qualitat de l'espai dels vianants.

- Entorn ben connectat amb xarxes de vianants que permetin un accés fàcil i segur als indrets d'interès del municipi.
- Caminar ha de ser còmode, lliure de cotxes, lliure de sorolls excessius, amb una amplada suficient de voreres per assegurar l'accessibilitat, evitar els elements de risc, etc.
- Xarxa de vianants adequada. Les cruïlles als carrers han de ser fàcils, segures i sense provocar excessives demores.
- Vies per a vianants netes d'obstacles, en bon estat de conservació, en la mesura del possible han de ser agradables a la vista i transmetre seguretat.
- L'espai ha de ser clar i visible: ben senyalitzat, amb rutes de vianants conegudes, correctament il·luminat.

Aquestes actuacions s'han concretat en propostes:

a) Pacificació del carrer del Progrés

La pacificació del **carrer del Progrés** registra intensitats de vianants entre 7.000 i 12.000 persones/dia.

b) Pacificació de la zona comercial de Santa Eulàlia

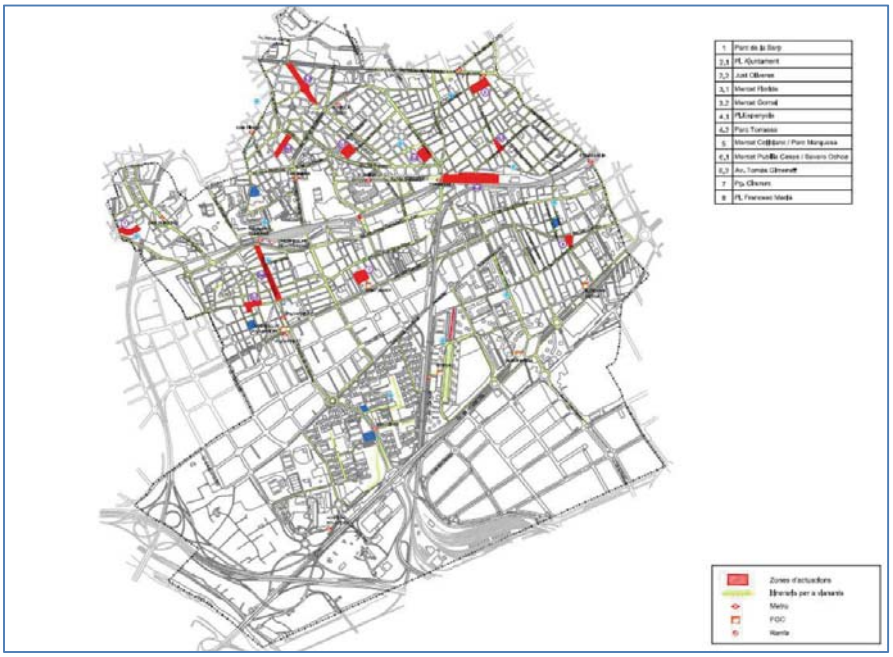
Pacificació de la zona comercial de **Santa Eulàlia** en la què es poden assolir fins a 23.000 vianants/dia.

A ambdós casos respon a una detecció d'elevada intensitat de vianants, en vies que no disposen de voreres amb amplada suficient per a donar un correcte Nivell de Servei.

c) Zones de vianants ampliables en dies festius

Les propostes es combinen amb altres actuacions de major flexibilitat com la implantació de **zones de vianants ampliables en dies festius,** amb preferent localització en els barris de major tradició com passeig o activitat comercial. Aquests són:

- Sant Josep: Parc de la Serp
- Centre: Plaça de l'Ajuntament / Rbla. de Just Oliveras
- Florida: Mercat de la Florida / Mercat Torrent Gornal
- Torrassa: Plaça Espanyola / Parc de la Torrassa
- Collblanc: Mercat Collblanc / Parc de la Marquesa
- Pubilla Casas: Mercat Pubilla Casas – Av. de Severo Ochoa / Av. de Tomàs Giménez
- Carrer de Sanfeliu: al voltant de la Plaça dels Cirerers
- Santa Eulàlia: Mercat i Plaça de Francesc Macià i Llussà



El sistema d'ampliació de la zona de vianants és mitjançant la implantació de pilones o mobiliari urbà mòbil, a més de la senyalització corresponent.

8.1.3. Garantir l'accessibilitat universal

Per tal de millorar les condicions dels vianants i promocionar l'ús dels desplaçaments a peu, s'inclouen propostes d'actuacions puntuals sobre la infraestructura de mobilitat a peu. Les actuacions són:

a) Adaptació a PMR i eliminació de barreres arquitectòniques

Se concreta la proposta en actuacions sol·licitades en el procés participatiu en el què es citaren l'existència de quioscs en voreres, semàfors i mobiliari urbà en general que redueix l'espai de vianants.

b) Millora de la seguretat a les cruïlles

S'han detectat interseccions que no disposen del total de passos senyalitzats amb passos de vianants, així com altres en les què s'observen obstacles o problemes de visibilitat. Pel què es plantegen actuacions de millora de les interseccions mitjançant:

- **Millora de la llegibilitat:** Instal·lar o reforçar la senyalització d'encreuament. Instal·lar passos de vianants en totes les cruïlles i modificar el perfil transversal del carrer, en els casos que sigui necessari.
- **Millora de la visibilitat:** Eliminar l'aparcament de vehicles, el mobiliari urbà o la vegetació quan poden impedir la correcta visibilitat de vianants en els encreuaments. Indirectament aquesta mesura també ajuda a la visibilitat per part de conductors, ciclistes i altres.
- **Eliminació d'obstacles per a la circulació de vianants:** En totes aquelles voreres que siguin objecte d'ampliació ja s'incorporarà la eliminació dels obstacles que puguin existir. A la resta de voreres en les què no sigui possible fer ampliació, es proposa la modificació de la ubicació de mobiliari urbà, contenidors, senyals, i altres elements detectats. Es proposa la realització d'un estudi específic per a cada zona.
- **Protecció de l'ocupació de les voreres:** Consistents en dissenys que evitin el pas de vehicles i increment de vigilància per a evitar l'estacionament de vehicles sobre les voreres.

c) Resolució de punts d'elevat pendent

Es plantegen actuacions destinades a resoldre punts d'elevat pendent, mitjançant rampes o tapís roulant.

8.1.4. Fomentar la interrelació entre barris propers. Permeabilitzar les artèries viàries per al vianant

Aquesta línia estratègica es desenvolupa mitjançant la creació d'eixos cívics entesos com a itineraris per a vianants d'elevada qualitat i continuïtat.

Per aquesta continuïtat es proposen actuacions sobre la infraestructura, complementades amb la implantació d'una imatge de continuïtat dels itineraris. Això s'aconsegueix a través d'elements de disseny com mobiliari urbà, tals com jardineres, papereres i elements de descans per al vianant (zones estancials) com els bancs, i la implantació d'elements de senyalització específica per a vianants. Les actuacions són:

a) Estudis específics

Es proposa la realització d'estudis específics de detall per a cadascuna de les zones seleccionades en els que es defineixin la senyalització necessària per a vianants, el tipus de mobiliari urbà i la ubicació dels elements que composin la zona estancial. En definitiva, es proposa la redacció d'un projecte executiu de cada zona estancial.

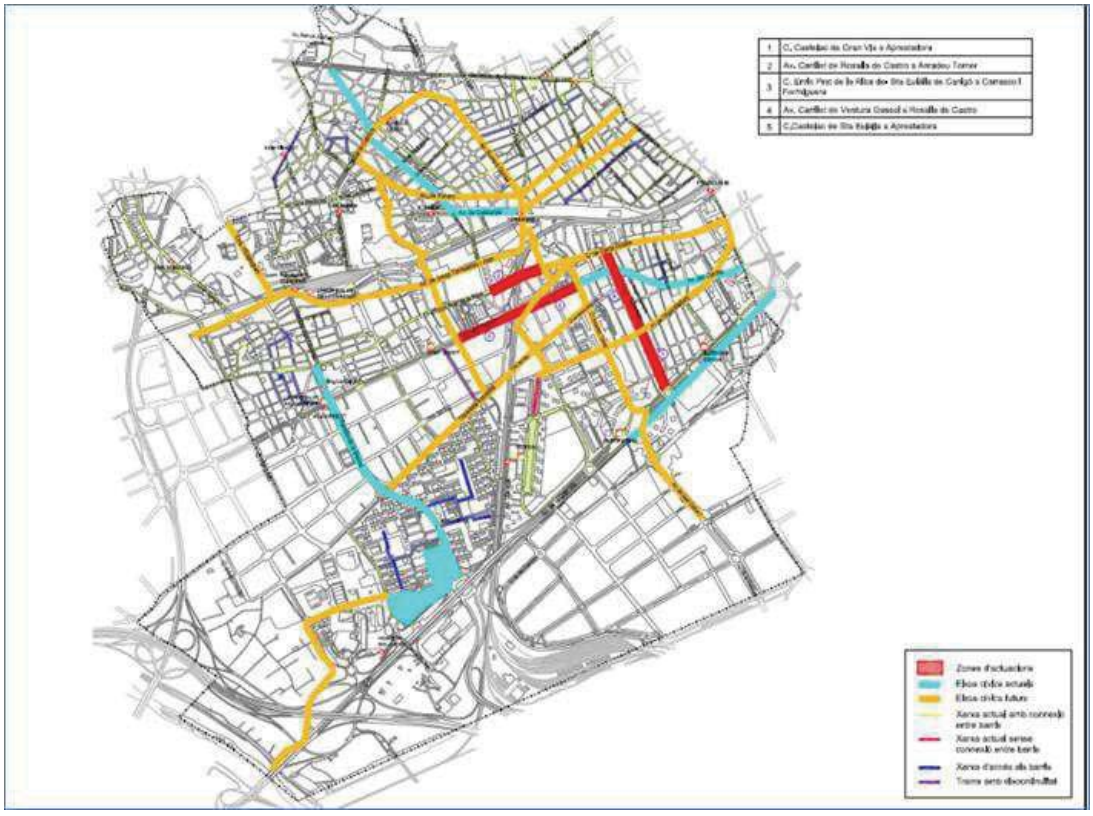
L'objectiu és potenciar la mobilitat a peu entre barris, garantir uns itineraris accessibles als principals centres d'atracció i generació de viatges, corregint les disfuncions detectades. Actualment es poden identificar quatre eixos cívics no connectats entre si:

- Av. de Tomás Giménez – av. de Miraflores – av. de Catalunya
- Av. del Carrilet (entre Badal i Amadeu Torner)
- Rambla de la Marina – Rambla de Just Oliveras
- Av. de la Granvia de L'Hospitalet (entre Parc de l'Alhambra i c. de Miguel Hernández)

b) Nous eixos cívics

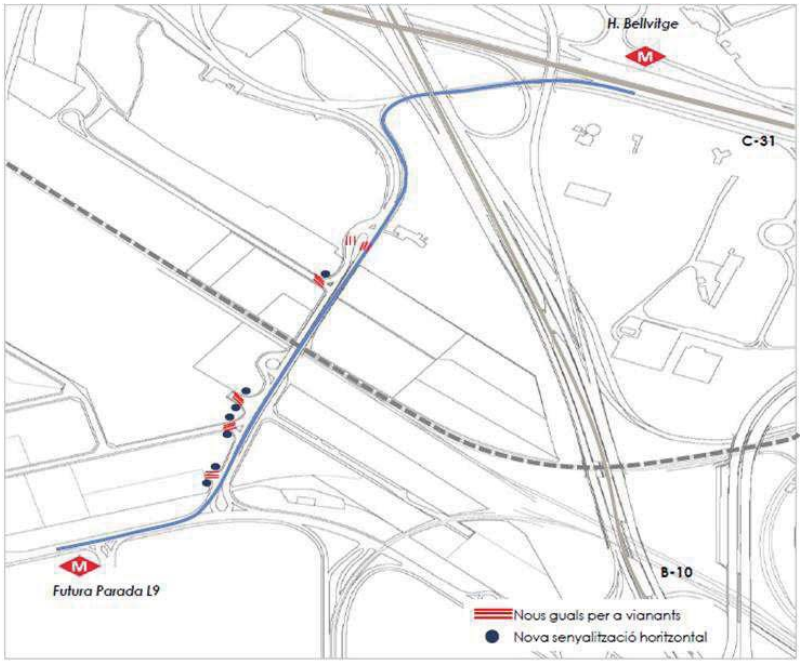
Als quals se'ls pot afegir cinc nous eixos cívics eliminant els punts de discontinuïtat detectats al desenvolupament del PMU:

- C. del Teide – av. de Ventura Gasol – c. de Leonardo da Vinci
- C. de Juan Ramón Jiménez – c. de Jansana – c. de Santa Eulàlia – av. del Carrilet
- Santa Eulàlia – Prat de La Riba
- Av. de Carrilet (entre c. d'Amadeu Torner i av. de la Fabregada)
- C. de Castelao



Connexió amb la Zona Franca

Dins d'aquest objectiu s'incorpora la proposta de resoldre connexions interurbanes a peu i en bicicleta. En particular es recull la proposta de la Mesa del Delta de connectar la Zona Franca amb el centre de L'Hospitalet a través de l'Av. de la Feixa Llarga.



8.2. Objectiu 2: Augmentar la participació de la bicicleta

Les línies estratègiques corresponents a aquest objectiu són:

8.2.1.- Redefinir la xarxa d'itineraris ciclistes i resoldre punts febles detectats.

Per a augmentar la participació de la bicicleta en la distribució modal és necessària una xarxa tant interna com externa, que permeti realitzar les connexions bàsiques. En aquest sentit, es realitzen propostes de **millora sobre la xarxa urbana** dirigides no només a ampliar la xarxa de carrils reservats, sinó a fomentar la convivència entre bici i cotxe o bici i vianant per a obtenir una xarxa el més complerta possible.

D'altra banda, es proposen algunes millores puntuals amb l'objectiu de millorar la seguretat viària i, per últim, l'ampliació dels espais d'aparcament.

L'objectiu de la proposta supera l'àmbit del Pla Director i proposa afegir a la xarxa de carrils bici la xarxa ciclable (prioritat invertida/zones de vianants/carrers pacificats 30). La xarxa serà sensiblement més ample i el nombre de km, superior. La proposta es concreta en la redacció d'un nou pla director de vies per a bicis que defineixin les seccions a implantar a cada via, depenent de la jerarquia viària assignada. Es proposen les següents actuacions:

a) Adequar el Pla Director de la Bicicleta

Es tracta d'adequar el Pla Director de la Bicicleta al nou concepte d'itineraris ciclables, en base a les directrius del present PMU:

1) En les vies vertebrals, carril bici protegit o vorera bici.
2) En les vies articulars, circulació per carrers de zones 30 o vorera bici.
3) En les vies veïnals convencionals, amb calçada i vorera a diferent nivell, circulació pel carrer zona 30 o per vorera bici.
4) En les vies veïnals de plataforma única, circulació en convivència amb la resta d'usuaris.

b) Ampliació de carrils

Es proposa l'ampliació de carrils en els trams que siguin imprescindibles i la modificació de la normativa actual per a permetre el pas de les bicicletes per altre tipus de vies. Les actuacions proposades configuren una xarxa ciclista interconnectada que es mostra en la figura adjunta i en el plànol 8.14.

En conjunt representen 18 kms de nova vialitat disponible per a la bicicleta amb tipologia condicionada a l'ampliació de la limitació de velocitat a 30 km/h en les zones urbanes.

En cas de fer-se nous carrils, aquests han d'anar per la calçada; també es treballarà per substituir els que ja estan per vorera, es baixaran a calçada, la implantació de 4,5 km més de vies ciclistes (plànol) i la resolució de punts de conflicte detectats (relatius a senyalització i millora de la seguretat).

Plànol 8.14

Respecte a les connexions interurbanes, actualment existeix una xarxa de bicicletes interurbana que permet realitzar les principals connexions amb les poblacions de l'entorn. No obstant aquesta xarxa presenta algunes mancances que caldrà resoldre per a garantir una mobilitat segura.

c) Adequació dels itineraris interurbans

Es proposa una **adequació dels itineraris interurbans,** i en concret es proposa millorar l'accés des del nucli urbà de L'Hospitalet de Llobregat cap al riu (zona d'oci) i amb la Zona Franca, associada a la proposta de connexió de itinerari de vianats (plànol 8.13)

En altre ordre d'actuacions es planteja al PMUS l'adequació d'una sèrie de punts febles detectats durant el procés de diagnosi. Concretament es proposen:

- Actuacions de senyalització a 15 punts
- Actuacions de semaforització a 10 punts
- Actuacions de millora de connectivitat a 13 punts

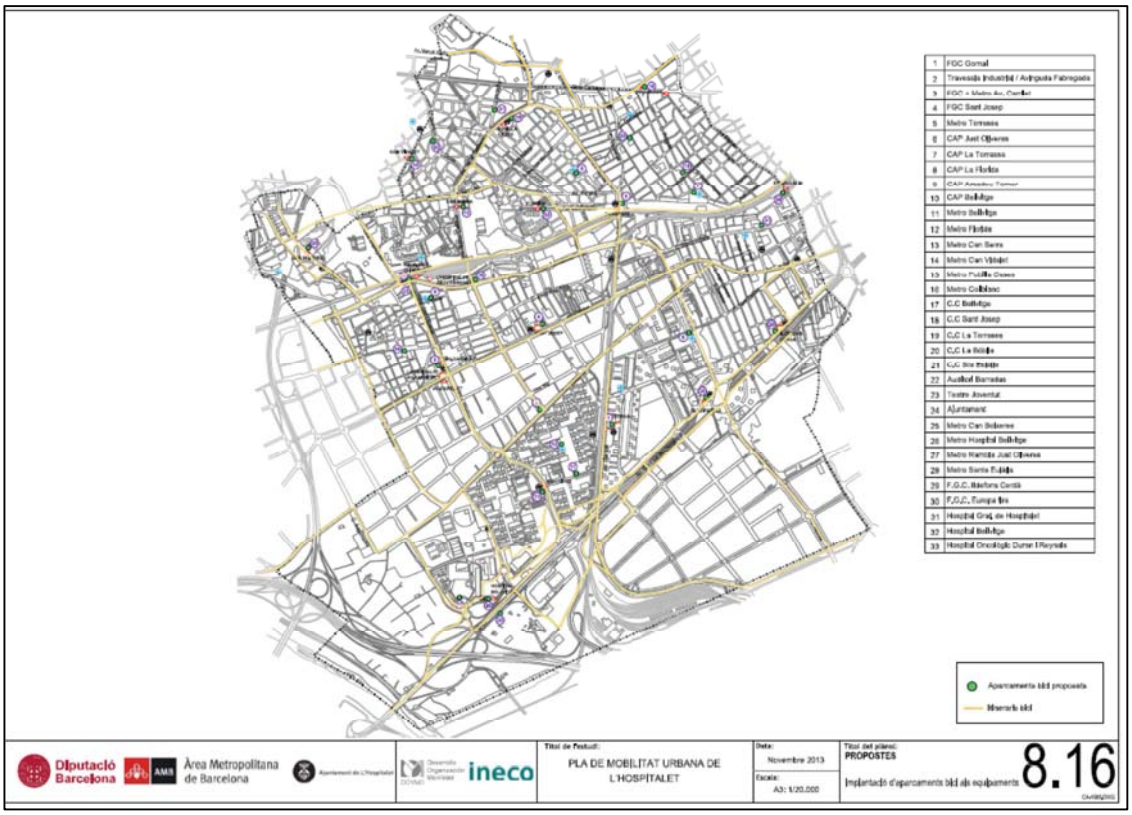
8.2.2.- Ampliació de llocs d'aparcaments de bicicletes

Amb l'objectiu de fomentar l'ús de la bicicleta cal garantir l'aparcament a les principals destinacions, havent-se detectat a la diagnosi la manca d'oferta a algunes destinacions rellevants. Es proposa:

a) Nous aparcaments

Es planteja dotar les principals destinacions, com a mínim, amb un punt d'aparcament, entenent-se que cada punt d'aparcament inclou diversos punts d'ancoratge.

En concret, es contempla la implantació d'aparcaments per a bicicletes (un total de 33 punts, detallats al plànol 8.16, situats a les principals destinacions, particularment punts d'aportació de viatges en transport públic, que actualment no en disposen.



8.2.3. Ampliació de llocs d'aparcaments de bicicletes de lloguer

Amb l'objectiu de fomentar l'ús de la bicicleta de lloguer l'actuació proposada és:

a) Establir convenis amb empreses

S'ha proposat establir convenis amb empreses, hotels i altres institucions per fomentar l'ús de la bicicleta, com a compensació es proposa la implantació d'aparcaments per a bicis als hotels i el préstec de bicicletes elèctriques per temps limitat.

8.3. Objectiu 3: Promoure la utilització del transport públic davant del transport privat, i oferir un sistema de transport col·lectiu de qualitat i competitiu

8.3.1. Dissenyar una xarxa de transport col·lectiu ajustada a la demanda potencial

La xarxa d'autobusos s'estructura en un entramat de línies que cobreixen gairebé la totalitat del municipi de L'Hospitalet de Llobregat. La seva estructura està condicionada per l'existència de la infraestructura ferroviària en superfície de rodalies i la part de la Granvia de L'Hospitalet no soterrada.

El diagnòstic de la xarxa d'autobusos al municipi identifica l'existència d'una concentració de línies en tres eixos que recorren el municipi d'est a oest: la Granvia de L'Hospitalet i la Carretera de Collblanc, que concentren nombroses línies de pas, i al carrer Enric Prat de la Riba.

Destacant els alts percentatges de cobertura de població, per damunt del 90% per a un radi de 250 metres. Al cas de les línies d'autobús amb interval de pas de 10 minuts o menys (L12, L14, 15, 54, 72 i 110), la població coberta és d'un 11%. Si s'analitza la cobertura territorial, és pot afirmar que és bona a tot el municipi. Els barris de Bellvitge (sector La Marina) i Gornal (sector Granvia Sud) presenten una cobertura menor, el que resulta raonable donada la seva localització i usos del sòl predominants.

Millorar la competitivitat del transport públic requereix que els serveis tinguin les característiques de comoditat i fiabilitat demandades pels usuaris.

Per tal d'avançar en la consecució d'una xarxa de transport col·lectiu ajustada a la demanda potencial, s'inclouen en aquesta línia estratègica actuacions sobre les infraestructures com ara l'eliminació d'obstacles per a la circulació fluïda i prioritària dels vehicles de transport col·lectiu i la implantació de carrils bus, així com actuacions de reestructuració de la xarxa d'autobusos per a l'optimització dels recorreguts i la seva adaptació a les necessitats de mobilitat de la població.

a) Millora en les condicions de circulació dels autobusos

Millorar les condicions de circulació dels autobusos redundarà en la millora de les freqüències de pas i en la puntualitat dels serveis, elements clau en la percepció del transport públic per part dels usuaris.

Aquesta actuació persegueix l'eliminació dels punts crítics dels recorreguts de les línies d'autobús. S'eliminaran els obstacles i els girs difícils que es localitzin tant en l'entrada a les parades com en el recorregut de les rutes.

Les intervencions previstes inclouen correccions de la geometria de les voreres i la reubicació del mobiliari urbà o l'eliminació de places d'aparcament i la poda o eliminació d'arbres.

En les següents fitxes es mostren les intervencions identificades.

Localització: Carrer Progres Línies afectades: LH1, LH2, N3	
Descripció del problema: Dificultat d'accés a la parada localitzada al carrer Progrés enfront del mercat Actuació: Es proposa la reducció de la vorera, per eliminar l'obstacle	
Prioritat: mitjana	

Localització: Carrer Font – Av. Miraflores Línies afectades: LH2	
Descripció del problema: Gir molt difícil en l'encreuament del carrer Font i l'av. Miraflores, amb el risc de petites col·lisions amb mobiliari urbà d'una banda o amb els vehicles aparcats per l'altre Actuació: Dues actuacions: eliminar el mobiliari urbà que destorbi el gir, o bé, eliminar les places d'aparcament situades en la vorera contrària.	
Prioritat: alta	

Localització: Carrers Montseny i Progrés Línies afectades: L12	
Descripció del problema: Gir molt difícil en l'encreuament dels carrers Montseny i Progrés a causa de la geometria de les voreres i a la col·locació del mobiliari urbà. Actuació: Es proposa la modificació, o fins i tot l'eliminació, de la ubicació dels fitons	
Prioritat: alta	

Localització: Av Isabel la Catòlica – Carrer San Rafael Línies afectades: L14	
Descripció del problema: Gir des d'av. Isabel la Catòlica a c. Sant Rafael: S'envaeix momentàniament el carril contrari en la sortida de la rotonda cap al carrer Sant Rafael Actuació: Modificació de la vorera en el gir	
Prioritat: alta	

Localització: Carrer Sant Pius X Línies afectades: L12, L16	
Descripció del problema: L'arbre sobresurt una mica de l'alineació de la vorera. En els casos en què l'autobús giri pegat a la vorera pot copejar el vehicle Actuació: Es proposa l'eliminació de l'obstacle, retallant l'arbre o eliminant-ho íntegrament	
Prioritat: alta	

Localització: Av. Fabregada (bajada) – Av. Carrilet Línies afectades: LH1, LH2,L14	
Descripció del problema: L'amplària dels carrils existents en aquest trams de l'Avinguda de Fabregada no permet el pas de 2 autobusos o 1 autobús i un camió en paral·lel. Actuació: Limitar l'estacionament en els trams amb insuficient amplitud de calçada	
Prioritat: alta	

b) Establir una classificació dins de les línies d'autobús

La modificació a demanda dels itineraris dels autobusos dóna com a resultat un cert component històric a l'evolució i configuració de la xarxa de línies. Una modificació de totes

les línies de cop suposaria un canvi de costums molt important per a la població i en qualsevol cas no es considera necessari el redisseny total de la xarxa.

Per garantir l'eficiència en la gestió de la xarxa de línies d'autobús, s'establirà una jerarquia clara entre elles, la qual cosa permetrà als usuaris percebre la situació de cada línia dins del seu entorn. Es proposa realitzar aquesta classificació amb la col·laboració d'AMB.

La següent és la jerarquia proposada, com a punt de partida:

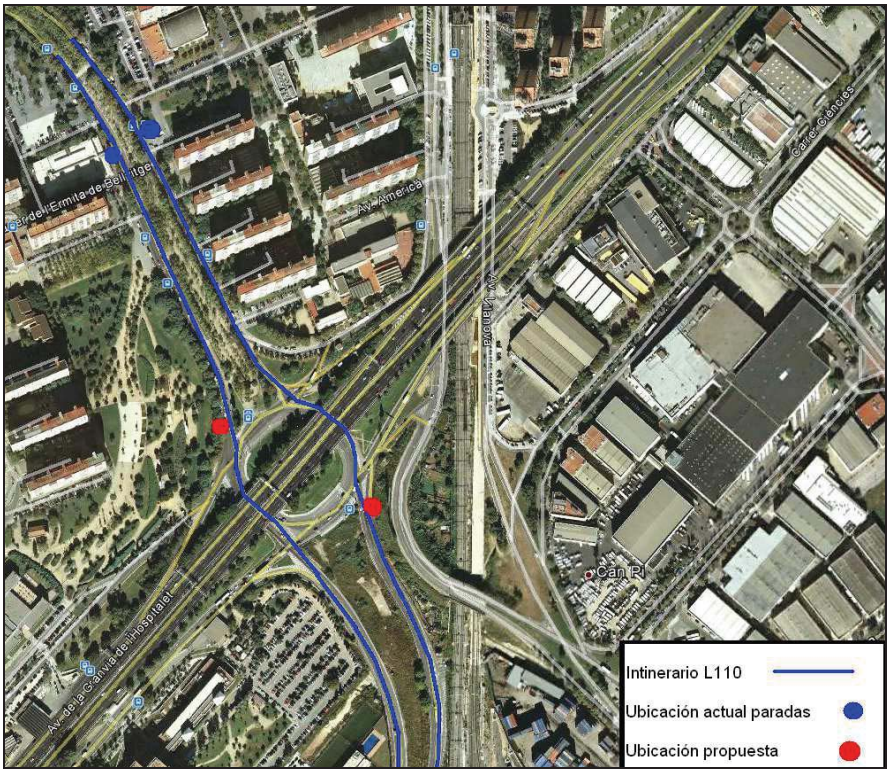
- Línies internes ; De connexió entre barris com les LH1, LH2
- Línies de connexió amb Barcelona
- Línies de connexió metropolitana

c) Actuacions de millora de la xarxa de bus urbà. Millora de connectivitat entre línies

S'han plantejat diverses actuacions orientades a la millora de la xarxa d'autobusos urbans.

Entre les mesures a adoptar en el marc d'aquesta actuació destaquen les relacionades amb la mitigació de les conseqüències de l'efecte barrera des del punt de vista de la connexió entre les línies procedents de la zona nord i sud de la Granvia amb els que recorren la Granvia en sentit est-oest.

Amb aquest objectiu s'estudiarà en particular la conveniència de situar parades de la línia L110 a les interseccions amb la Granvia de L'Hospitalet per garantir el transbord amb les línies que recorren la Granvia de L'Hospitalet. A continuació es mostra un esquema amb la proposta de localització d'aquestes parades.



Altres actuacions de millora de la xarxa de bus urbà consisteixen en l'optimització de recorreguts per tal de cobrir la demanda d'una forma més eficient, escurçant i optimitzant el recorregut.

Es realitzaran, així mateix, estudis per analitzar possibles itineraris alternatius per optimitzar recorreguts i millorar l'accessibilitat d'àrees amb baixa cobertura.

També s'estudiaran alternatives per incrementar la freqüència de pas en itineraris amb alta demanda, pel què s'incrementaran els serveis operats per les línies amb més demanda i s'aplicaran horaris de pas coordinats amb les línies que comparteixen trams de recorregut.

El manteniment de les freqüències programades resulta complicat quan els recorreguts són excessivament llargs, motiu pel qual s'analitzaran igualment alternatives per mitigar aquest efecte.

Totes aquestes millores de la xarxa de bus urbà es concreten a través de les actuacions recollides en les fitxes 20 a 24:

- Nova parada en la línia L110
- Optimització de recorreguts en les línies LH1 i LH2
- Realització d'estudi d'optimització i millora de la línia L10.
- Proposada de coordinació entre les línies L82/L52/L85
- Proposada de reforç en les línies L12 i L14

d) Implantació de carrils bus i increment de la vigilància

L'habilitació de carrils d'ús exclusiu és una de les mesures amb major efecte per a la consecució de l'objectiu de prioritització de la circulació dels vehicles de transport públic. La seva utilització permet millorar la velocitat comercial i la puntualitat respecte a la programació dels serveis; resultats aquests amb gran impacte sobre la percepció de la qualitat del servei pels usuaris.

La dotació actual de carrils bus a L'Hospitalet és baixa. A causa de la configuració de la trama urbana del municipi, la seva inserció en determinades zones pot repercutir de manera important en la resta de la circulació i en l'estacionament.

Una vegada es soterrin els trams de la Granvia que queden per soterrar, es proposa la creació de carril bus en els vials superiors de la mateixa, igual que estan en els trams ja soterrats.

En la resta del municipi, la inserció de carrils reservats nous dependrà de la política d'estacionament i estructura viària.

Es proposen la inserció de carrils bus només en aquells carrers que tinguin dos o més carrils de circulació per sentit i en les quals es consideri necessari després d'analitzar els següents aspectes:

- Que es tracti d'una via amb congestió recurrent i amb retards significatius en la circulació dels autobusos.
- Que el volum d'autobusos que recorren la via es trobi entorn dels 15- 20 vehicles per hora.
- Que es produeixi una millora real en el transport públic i impacte en la resta de la circulació.

La implantació de carrils bus requereix a més dotar els serveis de vigilància dels elements necessaris per al seu control efectiu.

e) Millora del sistema de prioritat semafòrica

Per a l'optimització de l'operació de les rutes en certs trams en què els temps de recorregut són elevats, així com la velocitat comercial baixa, s'analitzarà la possibilitat de millorar la regulació semafòrica.

En cas necessari, s'instal·laran semàfors que proporcionin prioritat semafòrica als autobusos.

Els trams en què es proposa revisar la regulació semafòrica són els següents:

- Granvia de L'Hospitalet, Ciutat de la Justícia i Santa Eulàlia – L52
- Santa Eulàlia i Riera Blanca - LH2, 52, 82, 58
- Granvia de L'Hospitalet-Natzaret i Granvia de L'Hospitalet-Igualtat; - L70
- Tram inicial de la línia 14 al Mercat de Bellvitge – L14
- Tram Dr. R. Solanich i Av. d'Isabel la Catòlica - L16

f) Impulsar Línia 9. Adaptar la xarxa de superfície a la nova línia

L'obertura de la Línia 9 de Metro millorarà indubtablement les connexions de L'Hospitalet amb la resta de l'àrea metropolitana.

L'actual xarxa d'autobusos de L'Hospitalet necessita redefinir-se i adequar-se a la millora que tindrà la xarxa de metro amb l'engegada de la futura línia 9, entre la zona universitària i l'Aeroport del Prat.

Encara que al principi la Línia 9, no hauria de tenir molta o cap incidència en les línies d'autobusos, de manera que no es suprimís o alterés cap d'aquestes, com ja va passar a l'engegada altres línies de metro, és un tema que necessita un estudi, amb la finalitat d'optimitzar els recursos.

S'ha detectat almenys 4 línies que veurien afectades el seu recorregut parcialment amb la posada en servei de la Línia 9 de Metro:

- L12 entre les estacions Torrassa i Collblanc
- L16 entre les estacions de Torrassa i Gornal
- LH1 i LH2 entre les estacions de Collblanc, Amadeu Torner (Fira) i Gornal

8.3.2. Garantir l'accés al transport públic a les persones de mobilitat reduïda

Els mitjans de transport públic han de garantir l'accessibilitat universal. Les necessitats dels usuaris potencials dels serveis i en particular les dificultats que tenen les persones amb problemes de mobilitat, justifiquen l'extensió de l'accessibilitat a tots els modes de transport públic.

L'accessibilitat a tota la xarxa de transport públic de L'Hospitalet és un factor clau, que encara que ben tractat en general, requereix d'ajustos indispensables per convertir la xarxa en universalment accessible per a persones de mobilitat reduïda.

L'Ajuntament de L'Hospitalet en l'exercici de les seves competències, garantirà que les instal·lacions i infraestructures de transport públic al municipi estiguin adaptades a les persones amb mobilitat reduïda, per assegurar l'accés universal a aquests mitjans de transport.

a) Garantir l'accessibilitat en les estacions de metro, rodalies i FGC

L'Ajuntament, tot i que no té les competències en el cas de la xarxa ferroviària, vetllarà perquè es compleixi la normativa al respecte tant a les estacions com en els projectes de renovació / adaptació del material mòbil de metro, Rodalies i FGC.

En aquest sentit, es reivindica la millora de l'accessibilitat a les següents estacions:

- Xarxa de metro: s'observa que la parada de Metro de Just Oliveras i Rodalies de L'Hospitalet de Llobregat no està adaptada per a persones amb mobilitat reduïda. Estan previstes de forma immediata les obres de millora de l'estació, quedant pendent la millora de l'accessibilitat als trens de Rodalies

  Així mateix, els ascensors d'accés al Metro tenen els botons molt alts, de manera que fan difícil poder picar a les persones que van en cadira de rodes, per exemple, la

parada de Just Oliveras en L'Hospitalet o a Plaça de Sants i Plaça Espanya a Barcelona.

- Xarxa de Rodalies, es destaca de manera especial que la parada del baixador de Bellvitge no permet l'accés a persones amb mobilitat reduïda, fet que ADIF hauria de resoldre el més aviat possible.

b) Utilitzar un material mòbil accessible per a persones amb la mobilitat reduïda que operin en condicions de seguretat i de qualitat

Es proposa revisar l'operativitat del sistema a tota la flota d'autobusos a les línies que passen per L'Hospitalet de Llobregat per tal d'adequar-la totalment a les persones amb mobilitat reduïda. Per això és necessari:

- Als autobusos en general manca, o no tenen operatiu el sistema d'indicació sonora a l'interior. Es proposa revisar l'operativitat del sistema sonor.
- Pel que fa a les rampes d'accés, encara que la majoria dels autobusos ja compten amb elles, es fa imprescindible assegurar-se de l'estat de les mateixes, per assegurar un correcte servei.

c) Mantenir i millorar el servei de transport adaptat i d'acompanyament a PMR

Per part dels usuaris es valora de manera molt positiva el servei de transport adaptat i d'acompanyament per a persones amb mobilitat reduïda.

Aquest servei presta una labor social important i per tant s'ha d'optimitzar en el seu funcionament per garantir la seva viabilitat i manteniment en el temps.

Per això, es proposa un estudi d'optimització del servei, en el qual s'analitzin la possibilitat d'optimitzar les rutes de manera dinàmica i/o analitzar un sistema de transport a la demanda.

Entre les millores proposades s'inclou també la possibilitat d'incorporar una ruta de microbús a Barcelona.

8.3.3. Habilitar parades de transport públic ben equipades

Amb l'objectiu de millorar la competitivitat del transport públic, cal que el servei assoleixi elevats estàndards de comoditat i fiabilitat tal com demanen els usuaris.

En aquest sentit, la informació és un element fonamental per a l'usuari del transport públic i contribueix a fer el servei més atractiu. La implementació d'una informació completa, clara, actualitzada i accessible permet millorar la fiabilitat sobre el servei, el que al seu torn permet incrementar la quota d'ús del transport públic.

a) Millora de la informació a les parades: Millores en la informació estàtica.

Actualitzar la informació estàtica de les diferents línies en totes les parades de la xarxa de transport públic. Per assegurar que els usuaris disposin de la informació bàsica més actualitzada i real possible.

En particular, la informació bàsica que s'ha d'assegurar a les parades és la següent:

- Horaris de la línia o línies que passen pel punt de parada.
- Plànol de la xarxa de transport públic urbà, amb un pla de detall de la zona més propera (excepte en els pals de parada).

Els estudis tècnics indiquen que el valor de cost assignat pels usuaris al temps d'espera en parades i estacions és més del doble del valor atorgat al mateix interval de temps quan correspon a temps de viatge. El factor clau per a aquesta valoració és la incertesa. La informació veraç en temps real sobre el temps d'espera a les parades elimina aquesta incertesa, millorant notablement la valoració del temps total de viatge per part dels passatgers i per tant la seva valoració global respecte a la qualitat del servei.

El confort durant el temps d'espera està associat igualment a la comoditat en l'àmbit de la parada. Les dimensions de les voreres són en aquest cas el principal factor limitant per a la instal·lació de marquesines a les parades.

Les actuacions previstes en el marc d'aquesta línia estratègica, inclouen accions sobre el mobiliari urbà de les parades i el seu entorn per tal d'evitar la presència d'elements que obstaculitzin els fluxos d'accés i descens dels passatgers, aplicant criteris d'accessibilitat per a persones amb mobilitat reduïda.

S'inclouen igualment actuacions dirigides a facilitar l'aproximació dels vehicles a les parades per facilitar l'accés dels passatgers i reduir el temps d'operació dels vehicles en les mateixes. Les actuacions proposades són:

b) Millora de la informació a les parades: Millores en la informació dinàmica

Dotar les parades de major demanda amb panells informatius dinàmics sobre temps d'espera i incidències de les diferents línies. Potenciar la instal·lació de panells dinàmics, que informin als usuaris sobre els temps d'espera. Es proposa escometre 6 - 7 instal·lacions/any.

A continuació es mostren les 41 parades amb major demanda. Una vegada completada la instal·lació de panells en aquestes parades, es recomana una re-avaluació de la demanda de les parades per establir les següents parades sobre les quals és necessari actuar.

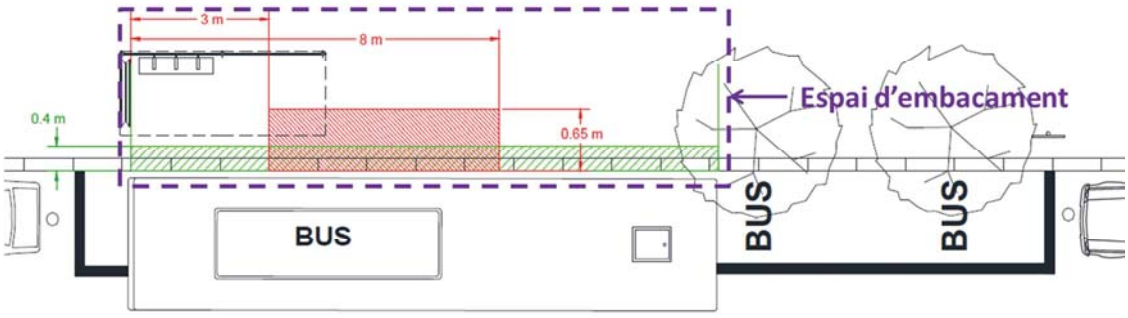
	Codi Parada	Ubicació		Codi Parada	Ubicació
1	106835	Av. Isabel la Católica - Primavera	22	2970	Av. Granvia - Física
2	102154	Enric Prat de la Riba - Mestre Candi	23	2969	Av. Granvia - Joan Carles I
3	917	Av. Granvia - "Cotxeres de TMB"	24	906	Ctra. de Collblanc - Av. Tomás Giménez
4	104433	Sta. Eulàlia - Av. Metro	25	106867	Francesc Moragas - Pl. Remunta
5	108188	Barcelona - Rbla. Just Oliveras	26	108782	Progrés - Mas
6	102152	Enric Prat de la Riba - Estrella	27	102339	Girona - Barcelona
7	106833	Av. Isabel la Católica - Pl. de Tuzla	28	104440	Sta. Eulàlia - Salvadors
8	106869	Av. del Carrilet - Pge. Milans	29	106868	Francesc Moragas - Av. del Carrilet
9	102155	Enric Prat de la Riba - Mare de Déu de la Mercè	30	108703	Trav. Industrial - Av. Fabregada
10	108705	Av. Fabregada - Migdia	31	104244	Sant Pius X - Joan XXIII
11	106841	Av. Isabel la Católica - Aigües del Llobregat	32	105627	Rosalía de Castro - Josep Tarradellas

	Codi Parada	Ubicació		Codi Parada	Ubicació
12	104435	Sta. Eulàlia - Cultura	33	104093	Riera Blanca - Trav. de les Corts
13	101334	Barcelona - Tecla Sala	34	106843	Av. Isabel la Católica - Av. Electricitat
14	100716	Av. Josep Tarradellas - Rbla. Just Oliveras	35	92	Av. Granvia - Igualtat
15	916	Av. Granvia - "Hospital Oncologic"	36	2971	Av. Granvia - Literatura
16	3024	Av. Granvia - Alhambra	37	109045	Primavera - Aigües del Llobregat
17	106848	Av. Masnou - Clavells	38	100861	Av. Miraflores - l'Enginyer Moncunill
18	2968	Av. Granvia - Salvador Espriu	39	104705	Sta. Eulàlia - Riera Blanca
19	104248	Sta. Eulàlia - Àngel Guimerà	40	472	Av. Granvia - Pl. Europa
20	91	Av. Granvia - Miquel Hernàndez	41	102255	Florida - Bóbiles
21	1612	Av. Granvia - Av. Mare de Déu de Bellvitge			

c) Millora de l'espai d'embarcament de la parada

L'espai d'embarcament de la parada de la majoria de les parades d'autobús és envaït per diferents elements, que van des d'arbres, a mobiliari urbà. Això provoca que els usuaris tinguin problemes en la baixada i pujada a l'autobús. Les parades d'autobús no estan adaptades a persones amb mobilitat reduïdes i en ocasions hi ha barreres arquitectòniques. S'han identificat 37 parades que requereixen d'alguna actuació en aquest àmbit.

Les parades en les quals és necessari actuar es troben a l'annex de la fitxa 33 i en el plànol 8.33.



d) Millora de l'accessibilitat física i de l'entorn de la parada

Dins de les parades de major demanda una majoria d'elles tenen problemes d'accessibilitat física per als usuaris. El principal problema localitzat està relacionat amb els passos de vianants Per regla general el principal problema és la falta de passos de zebra a l'entorn de la parada, o la no correcta adaptació dels mateixos (falta de rebaixa en la vorera, falta paviment acanalat en la vorera per senyalitzar-los a persones invidents, etc.). S'han identificat 21 parades amb dificultats en l'entorn de la parada.

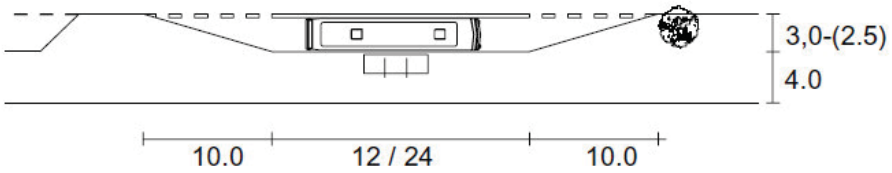
Les parades en les quals és necessari actuar es troben a l'annex de la fitxa 34 i en el plànol 8.34.

e) Millora de l'aproximació dels vehicles a les parades

El diagnòstic revela la necessitat d'actuar sobre 12 parades que presenten dificultats per a l'aproximació dels vehicles a la zona de parada. Les deficiències i obstacles són variats, per exemple, la presència en els voltants de la parada de contenidors, passos de zebra, una longitud insuficient de la zona de parada, la ubicació de la parada en zona no rectilínia, la ubicació de la parada en la proximitat de places senyalitzades com d'aparcament o estacionament de taxis, resultant tot això, en dificultats per al conductor i els usuaris.

S'estableix com a criteri general la localització de la zona de parada en el carril de circulació. En aquells casos en què no sigui possible s'haurà d'establir una zona de reserva.

Quan calgui realitzar una dàrsena, les dimensions estandar seran les que es mostren a continuació:



En cas de localitzar-se la parada en la línia d'estacionament, la longitud de reserva d'espai serà:

- Amb aparcament a banda i banda: 25m
- Amb aparcament anterior a la parada: 20m
- Amb aparcament posterior a la parada: 18m
- Sense línia d'aparcament: 13m

Les parades en les quals és necessari actuar es troben en l'annex de la fitxa 35, on es defineix l'actuació necessària a cadascuna de les 21 parades a actuar i en el plànol 8.35.

8.4. Objectiu 4: Fomentar un ús racional del cotxe

Per fomentar l'ús racional del vehicle privat s'han elaborat diverses propostes encaminades a optimitzar el funcionament de la xarxa.

8.4.1. Garantir una xarxa viària de qualitat

L'Hospitalet de Llobregat disposa d'una xarxa viària de més de 268 km, hereva del ràpid creixement urbanístic que ha patit .A les darreres dècades s'han creat infraestructures i espais públics que han ajudat a alleugerar els seus dèficits inicials com les Rondes de Barcelona que han permès descongestionar les vies d'accés a Barcelona al seu pas per L'Hospitalet, i a la vegada connectar la xarxa local entre els barris limítrofes.

Una anàlisi per tipologies de via revela que el 79% de la xarxa està constituïda per vies de sentit únic amb 105 km. de vies d'un únic carril de circulació. La xarxa està configurada amb vials de reduïda capacitat amb un 46% de vies d'un carril i un 40% de vies de dos carrils de circulació. Actualment la problemàtica de circulació es concentra en els accessos a la ciutat, mantenint la xarxa interior uns nivells de servei suficients per la circulació actual.

No obstant es pot comprovar la irregularitat de la trama de la xarxa viària amb poca ortogonalitat, el que dificulta la interpretació d'itineraris lògics, sobre tot per a forans i una dificultat per la comunicació interna deguda al efecte barrera de les infraestructures ferroviàries. L'actuació proposta és:

a) Establir una jerarquia viària

Es proposa establir una jerarquia viària que assigni una la funcionalitat especifica a cada carrer, diferenciant entre les vies d'estar i les vies de passar. En el cas particular de L'Hospitalet aquesta classificació es concreta en:

- Vies vertebrals (connecten L'Hospitalet de Llobregat amb la resta de municipis i permeten la penetració a la ciutat)
- Vies articulars (connecten els barris)

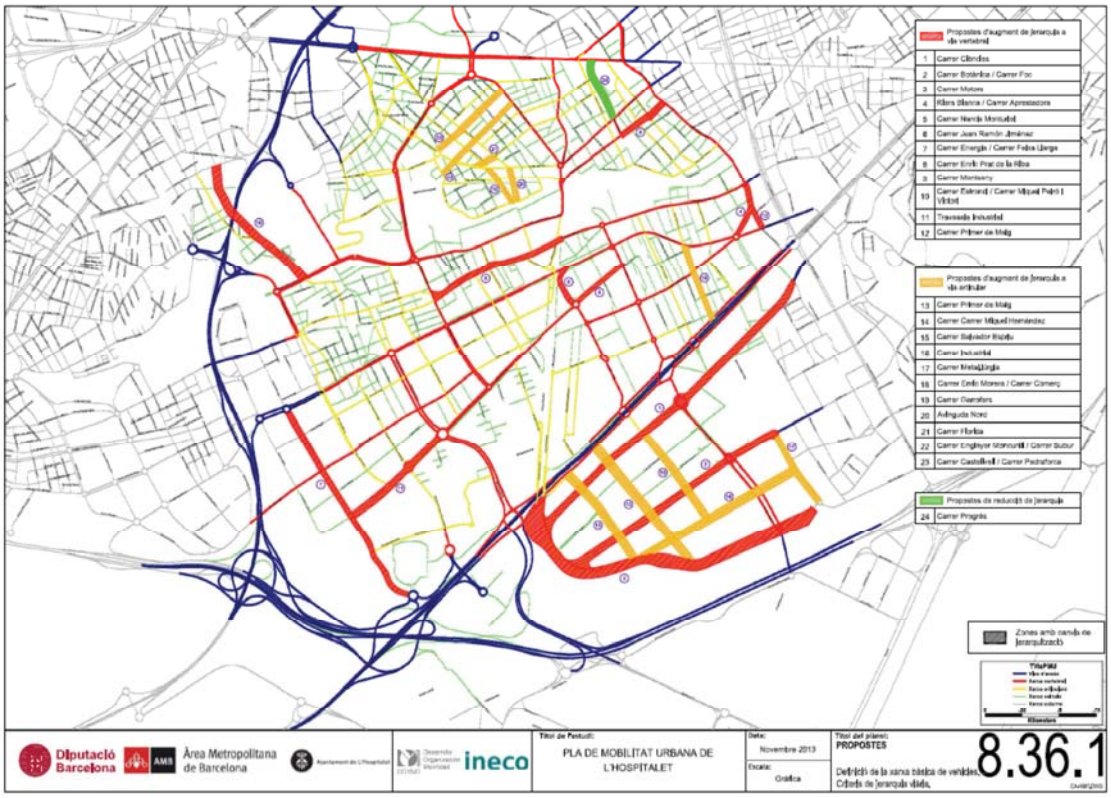
- Vies veïnals (vies pacificades sense trànsit de pas)

La classificació té en compte les propostes de pacificació del trànsit a algunes vies de la ciutat. Espais on la prioritat passa als vianants i es fan actuacions per a reduir les velocitats dels vehicles i rebaixar les intensitats de trànsit rodat.

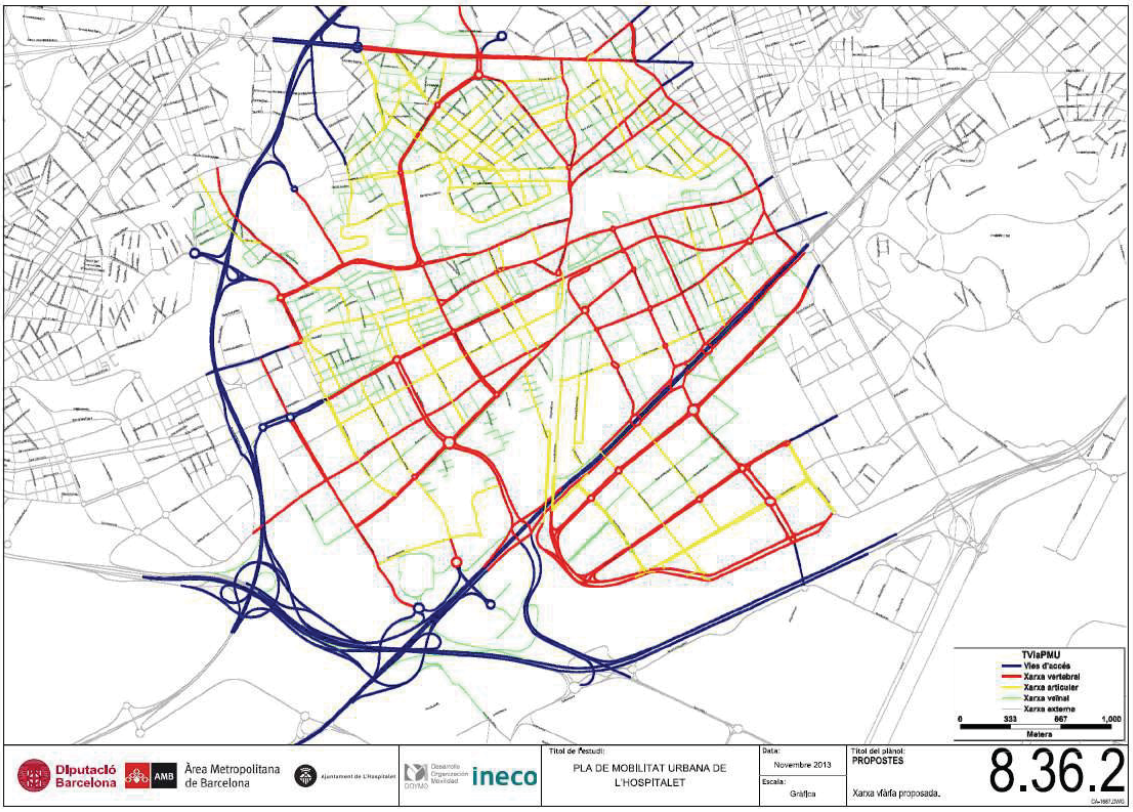
La definició de xarxa viaria s'ha fet amb els criteris de assegurar una bona continuïtat i una bona cobertura geogràfica, tant a escala de la ciutat como xarxa de connexió entre barris com a escala superior, permetent la connexió amb la xarxa metropolitana.

Classificació funcional	Tipologia constructiva	Regulació	Amplada útil vorera	Amplada total vorera	Amplada carrils de circulació	Aparcament	Càrrega i descàrrega	Tipología de via ciclista (ordre de preferencia)	funcions		
Vertebral (Primaria o basica)	Convencional (calçada i vorera a diferent nivell)	Limitació velocitat (R-301): 30, 40 i 50 km/h	Mínim 1,8 m. Si és itinerari principal vianants, mínim 2,5 m	Miim 2,2 m. Si es itinerari principal de vianants , minim 2,9 m	Mínim 3,00 metres màxim 3,25 metres. Excepte carril bus mínim 3,20 metres.	Funció de l'espai disponible i necessitats d'aparcament	Funció de l'espai disponible i necessitats de c/d.	1.- Carril bici protegit 2.- vorera bici	• Vies destinades fonamentalment a la circulació de vehicles motoritzats.	• Defineixen esquema general de la ciutat	• Estructura cel·lular que allotja al seu interior i connecta entre si el conjunt de nuclis que formen la ciutat.
Articular (Secundaria, colectora o distribuidora)	Convencional (calçada i vorera a diferent nivell)	Limitació velocitat (R-301) :30 km/h	Mínim 1,8 m. Si és itinerari principal vianants, mínim 2,5 m	Miim 2,2 m. Si es itinerari principal de vianants , minim 2,9 m	Mínim 3,00 metres màxim 3,25 metres. Excepte carril bus mínim 3,20 metres.	Funció de l'espai disponible i necessitats d'aparcament	Funció de l'espai disponible i necessitats de c/d.	1.- carrer zona 30 3.- vorera bici	• Vies destinades fonamentalment al servei de les propietats col·lindants.	• Defineixen esquema de barri.	• Condueixen el trànsit pel trajecte més curt (o altre criteri del gestor) des dels edificis fins a la xarxa principal o primària.
Veïnal (secundaria veinal)	Convencional (calçada i vorera a diferent nivell)	Convencional. Limitació velocitat (R-301) :30 km/h	Mínim 1,8 m. Si és itinerari principal vianants, mínim 2,5 m	Miim 2,2 m. Si es itinerari principal de vianants , minim 2,9 m	Mínim 3,00 metres màxim 3,25 metres.	Funció de l'espai disponible i necessitats d'aparcament	Funció de l'espai disponible i necessitats de c/d.	1.- carrer zona 30 3.- vorera bici	• Especial atenció a les condicions d'habitabilitat.	• Trànsit més reduït.	
	Plataforma única (IMD < 1.000 / No aparcament / Continuïtat funcional i perceptiva)	No prioritat vianats	Mínim 1,8 m. Si és itinerari principal vianants, mínim 2,5 m	Miim 2,2 m. Si es itinerari principal de vianants , minim 2,9 m	Mínim 3,00 metres màxim 3,25 metres.	Funció de l'espai disponible i necessitats d'aparcament	Funció espai disponible i necessitats de c/d. Deixar espais on es pugui fer aquesta tasca.	1.- carrer de convivencia			
		Prioritat vianants (S-28)	No aplica	No aplica	No aplica	No	Funció espai disponible i necessitats de c/d. Deixar espais on es pugui fer aquesta tasca, no aparcaments.	1.- carrer de convivència			
		Exclussiu vianants (R-102)	No aplica	no aplica	no aplica	No	La distribució de mercaderies es fara en el temps inmprescindible y en els horaris que s'estableixin.	1.- carrer de convivència			

Aquesta jerarquia viària s'ha aplicat a la xarxa de L'Hospitalet, modificant la jerarquia d'alguna de les vies actuals. Els següents plànols mostren les vies que han estat modificades i la nova estructura de jerarquia viària resultant.



Aquesta actuació es complementa amb propostes de millora d'algunes interseccions.



Les propostes es detallen a l'annex corresponent (estudi específic d'interseccions) i es concreten les actuacions als punts següents:

f) Av. de Vilanova – c. dels Motors

g) Rotonda Av. d'Amèrica

h) Av. de Severo Ochoa – C. de Marcel·lí Esquius

i) C. de Miquel Hernández – Granvia de l'Hospitalet

j) C. de la Riera Blanca – Santa Eulàlia

k) Pl. de Mestre Claver

l) C. d'Isabel la Catòlica – Av. de l'Electricitat

m) C. de Blas Infante

n) Av. del Carrilet – c. de l'Aprestadora

8.4.2. Millorar la connectivitat interurbana i les circumval·lacions externes a (Millora de la senyalització d'orientació)

L'Hospitalet de Llobregat està envoltat de vies de gran capacitat com la Ronda de Dalt, Ronda Litoral i la Granvia de L'Hospitalet que la divideix en dues parts amb activitats clarament diferenciades.

Els polígons industrials que envolten el nucli urbà de L'Hospitalet i sobretot el districte econòmic generen un important nombre de desplaçaments que juntament amb la utilització de les vies esmentades per als accessos a la ciutat de Barcelona configuren una xarxa perifèrica a la ciutat de gran capacitat però saturada en les hores punta.

a) Potenciar mitjançant senyalització

L'objectiu de la proposta és **potenciar mitjançant senyalització l'ús d'aquestes vies** pel trànsit de pas, millorar la connectivitat amb els polígons i evitar el pas per l'interior de la ciutat.

Es parteix d'un projecte de senyalització ja redactat que es preveu implantar per fases, condicionat a la disponibilitat econòmica.

8.4.3. Fomentar polítiques per a una millor utilització del vehicle privat

Aquesta línia estratègica es proposa desenvolupar-la mitjançant campanyes de comunicació i promoció del vehicle compartit als polígons industrials. Es proposa les següents línies d'actuació:

a) Compartir cotxe

El model proposat és el del projecte **Compartir cotxe**. El servei consisteix en facilitar la trobada de persones que estan interessades a compartir el vehicle privat a l'hora de fer un viatge. A través del correu electrònic és possible el contacte amb altres persones interessades i optimitzen l'ocupació dels vehicles.

b) Potenciació del car-pooling

Altra proposta és la **potenciació del car-pooling a través d'un portal integrat** consistent en la creació d'un portal integrat en el qual es pugui oferir la utilització del vehicle compartit per part dels ciutadans de L'Hospitalet, actuacions particularment dirigides als polígons industrials.

En aquesta línia estratègica, dins del procés de participació es va proposar la constitució de Taules de la Mobilitat per a cada Polígon, a través dels quals s'impulsin mesures de transport col·lectiu o vehicles compartits per a l'accés als mateixos.

c) Implantació de zones urbanes d'atmosfera protegida (ZUAP)

Acompanyat del foment de polítiques per a l'ús de vehicles no contaminants s'establiran les zones urbanes d'atmosfera protegida (aquells sectors, barris de la ciutat que per les seves especials circumstàncies calguin protegir mediambientalment). En aquestes zones l'ús de vehicles altament contaminants seria restrictiu.

Es proposa que les directrius per a la implantació siguin les recollides en PMQA, pel que fa a les zones a protegir, els criteris de catalogació, els vehicles amb restriccions, la difusió, la implantació, així com:

- Avantatges fiscals per als vehicles no contaminants. Pels conductors que disposin de vehicle elèctric i híbrids, descomptes en l'impost de circulació o zona blava gratuïta.
- Regulació de la mobilitat en vehicles no contaminants a l'Ordenança Municipal de Mobilitat.
- Reducció de taxes fiscals per a vehicles no contaminants.
- Incentivació a centres comercials per a la implantació de punts de càrrega de vehicles elèctrics.

Regulació a l'Ordenança de mobilitat, de la possibilitat d'aplicar taxes especials als vehicles més contaminants per a l'ús de les zones d'estacionament regulat, si es donen episodis de contaminació ambiental. Alertes emeses per la Generalitat de Catalunya.

d) Realització campanyes de comunicació i promoció del vehicle compartit als polígons industrials (PDE)

Els Plans de Desplaçament d'Empresa (PDE) consisteixen en programes d'actuació dirigides a gestionar el mode d'accés dels treballadors a les seves feines. Bàsicament consisteixen en fomentar els modes col·lectius mitjançant:

- Subvencions del transport públic
- Compartir vehicle
- Utilització de vehicle d'empresa
- Transport d'empresa

8.5. Objectiu 5: Compatibilitzar l'oferta d'aparcament amb la demanda

Aquest objectiu es desenvolupa en dues línies estratègiques:

- Programa AIRE (Àrea integral de regulació d'estacionament)
- Alliberació de l'espai públic per a usos sostenibles.

8.5.1. Regular integralment l'estacionament en via pública i incrementar la vigilància

L'Hospitalet de Llobregat presenta actualment una gran oferta d'estacionament en via pública de tipus lliure i gratuït. Aquesta situació genera una situació còmoda per al resident però no permet l'estacionament en rotació associat a les necessitats de les activitats econòmiques.

Les actuacions que es proposen són:

a) Regulació integral de l'aparcament

Per afavorir l'activitat econòmica es proposa una ampliació progressiva de la zona regulada per donar oferta a l'aparcament de curtes durades (menys de 2 hores) i que han estat demanades en algunes zones durant el procés participatiu.

Després del conjunt d'actuacions proposades sobre la xarxa viària (conversió en zones de vianants, ampliació de voreres...) i altres actuacions previstes el dèficit de oferta d'estacionament per curtes durades (menys de 2 hores) persisteix a moltes zones. Per satisfer aquest tipus de demanda es proposa l'ampliació de la zona regulada actual a les zones deficitàries i la implantació de zones mixtes (zona verda) de forma que els residents no es vegin afectats per l'actuació.

Es proposa en conseqüència l'elaboració d'un projecte de regulació integral de l'aparcament que defineixi la tipologia de places a implantar a cada zona i dimensioni el nombre de parquímetres, vigilants i política tarifària.

Així mateix, la regulació integral d'aparcament (AIRE) permetrà integrar la vigilància de les zones de càrrega i descàrrega dins del sistema de vigilància global de la zona regulada.

8.5.2. Alliberar espai públic en superfície per a usos més socials i sostenibles

Com estratègia paral·lela a l'anterior, es proposa la recuperació de superfícies utilitzades com a estacionament de llarga durada per a usos més sostenibles com la peatonalitat, la bicicleta o el transport públic. Per això, s'ha de reconduir aquesta necessitat d'estacionament a aparcaments fora de via pública, el que requereix la construcció d'infraestructures.

En aquesta línia s'han plantejat les següents actuacions:

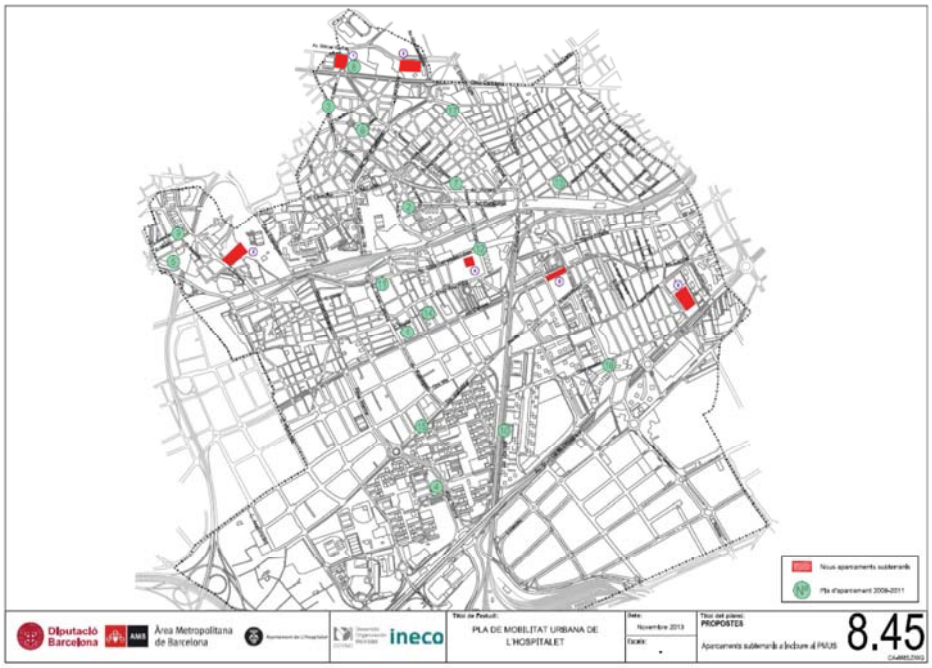
a) Pla d'aparcaments subterranis. Reserva d'espais en sis zones

Reserva d'espais en sis zones situades en el barris de major dèficit residencial, per a construir en el futur nous estacionaments subterranis. El plànol adjunt mostra la localització d'aquests aparcaments.

Aquestes reserves de sol per aparcament s'afegirien a la planificació i programació de Pla d'aparcament 2008 -2011 no executats que suposen 3.280 places en 14 punts de la ciutat (plànol 8.45)

b) Incrementar la vigilància en zones d'indisciplina d'aparcament

Es proposa la implantació d'elements físics (fitons, defenses de voreres...) que impedeixin aquests estacionaments o bé la instal·lació de càmeres amb sistema de lectura de matrícules que permetin optimitzar la regulació en funció dels criteris fixats, particularment en les zones en què durant el procés de diagnosi s'han detectat indisciplina de tipus recurrent o consolidades.

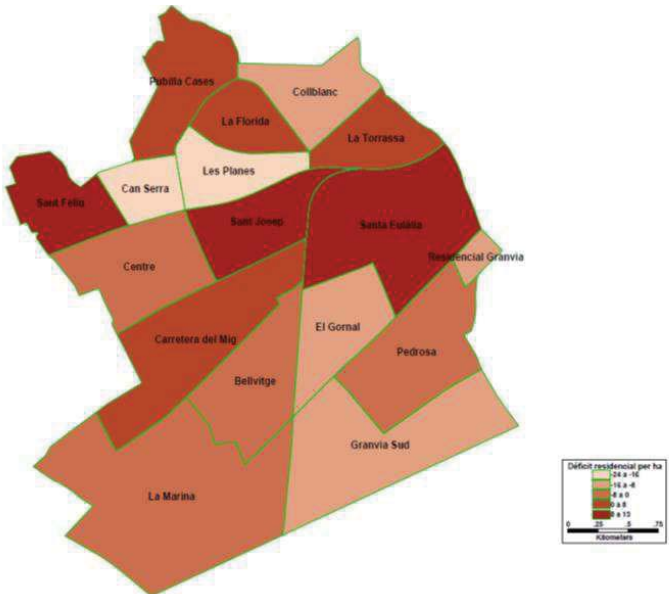


Les proposades actuacions es complementen amb:

c) Instal·lació d'aparcaments de dissuasió

En aquesta línia i havent-se detectat la presència de vehicles pesants en algunes zones d'aparcament dels polígons industrials, es proposa l'habilitació en punts de l'Àrea Metropolitana d'aparcaments especialment equipats per a vehicles pesants amb instal·lacions de vigilància i serveis per a aquests vehicles. Es concreta la proposta en la sol·licitud a l'AMB d'un estudi específic de les possibilitats de localització de solars per a aquests vehicles, considerant que la problemàtica sobrepassa l'àmbit municipal de L'Hospitalet de Llobregat.

d) Normativa urbanística metropolitana introduint els requeriments de permetre en les noves edificacions l'increment de places per habitatge, a fi de que es puguin absorbir els dèficits infraestructurals actualment existents, sense tenir que recórrer a inversions públiques. Es proposa aquest tipus d'operació a barris amb un major dèficit infraestructural; Sant Feliu, Sant Josep, Santa Eulàlia i, en segon nivell, Pubilla Casas, La Florida, La Torrassa i Carretera del Mig.



8.6. Objectiu 6. Garantir una distribució de mercaderies àgil i ordenada

Del procés de diagnosi s'ha obtingut que la distribució de la càrrega i descàrrega per dies de la setmana, es duen a terme en dies feiners, destacant el dimecres i el dijous en el conjunt de zones. Les hores amb major activitat de càrrega i descàrrega són les hores centrals dels matins amb algun repunt a mitja vesprada.

De l'enquesta realitzada a comerciants destaca el fet de que reclamen com a solució la creació de més aparcaments i zones de càrrega i descàrrega.

Per tant l'objectiu del PMU per abordar la problemàtica associada al transport de mercaderies en l'àmbit del municipi consisteix en aplicar les mesures necessàries per garantir una distribució de mercaderies, de manera àgil, ordenada, amb el mínim impacte sobre el sistema de mobilitat de la ciutat i garantia del ple desenvolupament de les activitats econòmiques de la ciutat.

Resulta clau adaptar la regulació i planificació d'aquesta activitat a les característiques específiques del municipi per a això en el marc del PMU es defineixen actuacions articulades sobre dues línies estratègiques que es descriuen a continuació.

8.6.1. Ordenar les condicions operatives de la distribució de mercaderies i establir la reserva suficient de zones de càrrega i descàrrega

L'element clau en aquest àmbit consisteix en generar els mecanismes apropiats des del sistema regulador per incentivar una gestió eficient pels operadors implicats, optimitzant el nombre de vehicles en circulació i estacionats en les vies públiques i racionalitzant, per tant, les seves operacions.

En consonància amb les mesures regulatòries i incentivadores d'una gestió eficient, des de l'Ajuntament es vetllarà més per administrar de manera eficaç els espais destinats a l'estacionament dels vehicles per a les operacions de càrrega i descàrrega, analitzant les necessitats concretes de cada zona, eliminant els obstacles físics que dificultin l'accés fluid dels vehicles a les places dedicades a la càrrega i descàrrega de mercaderies i intensificant la vigilància respecte a la utilització de les mateixes.

Es proposen les següents actuacions:

a) Millora de l'oferta i gestió de la Càrrega i Descàrrega de Mercaderies

Per a la consecució de l'objectiu proposat s'efectuarà un estudi detallat de les necessitats d'espai per a càrrega i descàrrega en cada àrea del municipi i es crearan noves zones diferenciades en dues categories: Normals i Alta rotació. S'elaborarà un registre dinàmic que contempli les necessitats específiques de les activitats comercials, tant de les existents com per a les noves llicències que s'atorguin en l'horitzó del PMUS.

S'analitzaran en particular les necessitats de càrrega i descàrrega en àrees de vianants per tal de definir els criteris per a la implantació de zones reservades a les activitats de càrrega i descàrrega en aquestes àrees d'especial sensibilitat i amb necessitats creixents.

El diagnòstic de la situació actual identifica les deficiències més rellevants i condueix a recomanar la següent classificació per a les places dels diferents sectors:

Localització	Deficiències identificades	Categoria proposta
Mercat de Santa Eulàlia	Manquen places de càrrega i descàrrega	Alta Rotació
Mercat de Can Serra	Per la remodelació del Mercat de Can Serra caldrà revisar les zones de càrrega i descàrrega	Alta Rotació
Carrer Mestre Carbó	Dèficit de places de càrrega i descàrrega	Normals
Avda. Carrilet	Dèficit de places de càrrega i descàrrega	Normals
Mercat de Collblanc	Entrada al mercat de Collblanc complicada que provoca dificultats de pas pels vehicles de càrrega i descàrrega	Alta Rotació
Carrer Major	Per les dificultats d'accés els transportistes han de maniobrar marxa enrere	Normals
Carrer Llobregat	Carrer sense càrrega i descàrrega i complicacions pel pas d'un bus o camió ja que la calçada queda reduïda	Normals
Carrer Pareto i carrer Santa Eulàlia	Al augmentar el nombre de comerços, s'ha produït un increment en la distribució de mercaderies en carrers de vianants o en zona invertida. S'hauria d'estudiar la distribució	Alta Rotació
Zona Gran Via Sud	Problemàtica generada per la càrrega i descàrrega de la zona	Alta Rotació
Zona Caprabo (voltants del carrer Severo Ochoa)	Manca de places de càrrega i descàrrega i utilització inadequada de algunes places per cotxes privats i contenidors municipals	Ús Privatiu
Mercat de Bellvitge	Falta habilitar una zona de càrrega i descàrrega a l'exterior en l'espai central pels camions de gran tonatge.	Alta Rotació

b) Eliminació d'obstacles a les zones C / D

Es fa indispensable l'eliminació dels obstacles que impossibiliten la utilització de certes places de càrrega i descàrrega com l'eliminació progressiva dels contenidors

d'escombraries i d'altres obstacles que dificulten l'accés i sortida dels vehicles, incrementant els temps d'operació i ocasionant problemes addicionals de congestió sobre els vials.

c) Unificació de la Senyalització de les zones de càrrega i descàrrega

S'adaptarà la senyalització existent als nous criteris i característiques definides per a les zones de càrrega i descàrrega, eliminant-se les confusions que existeixin en algunes zones actualment.

S'adjunta nova senyalització a implantar.

d) Potenciar la DUM nocturna i silenciosa

La DUM nocturna és realitza entre les 22:00 i les 6:00 del matí, amb vehicles de gran tonatge i amb dispositius elèctrics de descàrrega que minimitzen el soroll generat.

L'objectiu de la iniciativa és millorar la DUM a la ciutat a través d'un repartiment més còmode, eficaç i sostenible, reduint les molèsties del trànsit de grans vehicles per la ciutat i a més permetent guanyar places d'aparcament durant el dia.

Es proposa que l'Ajuntament impulsi acords amb els grans establiments comercials de la ciutat per fomentar l'arribada dels grans distribuïdors per la nit, fora de les hores punta del dia.

e) Incorporar avenços Tecnològics i Propostes de gestió innovadors (Plataformes Logístiques). Promoure la col·laboració amb Altres Ciutats a la recerca de les Millors Pràctiques de la DUM

Molts dels problemes associats a la distribució de mercaderies en l'àmbit urbà són comuns a la gran majoria de les ciutats de mida gran i mig.

La gestió dels espais, de les vies d'aproximació o el control de la indisciplina dels vehicles de càrrega i descàrrega són els principals problemes que s'estan analitzant en múltiples projectes de recerca europeus, en els que intervenen tècnics de diferents ciutats europees.

La proposta consisteix en participar en projectes de gestió innovadora de les places de càrrega i descàrrega existents a la ciutat, aplicant les noves tecnologies o regulant l'espai existent de forma variable durant el temps, amb funció de la seva utilitat.

f) Regulació de les zones de Càrrega i Descàrrega convencionals i grogues

L'ordenança de mobilitat del municipi de L'Hospitalet vigent, recull la definició de les zones grogues com: zona destinada a la càrrega i descàrrega de mercaderies en zones del municipi d'intensíssima demanda d'aquest servei, i exclusivament per a aquesta finalitat.

El temps Màxim d'Estacionament serà de 30 minuts i la utilització d'aquestes zones exigeix la possessió d'un distintiu obligatori.

La Revisió d'aquesta ordenança inclourà la nova regulació d'aquestes zones: la utilització d'aquestes zones obligarà a l'adquisició d'un tiquet a cost 0 cada 10 minuts d'estada.

g) Increment de la vigilància en els infraccions relacionades amb la indisciplina d'Aparcament

S'ha detectat a la diagnosi tècnica una ocupació d'algunes zones de càrrega i descàrrega per part de vehicles que no realitzen operacions. Cal destacar l'aparició d'un percentatge representatiu de vehicles que utilitzen les zones de càrrega i descàrrega de manera no reglamentària. També hi ha hagut una variació, però de menor entitat, en la tipologia de vehicles que utilitzen aquesta zona. Ha augmentat el percentatge de vehicles comercials, que en 2010 estava entorn al 68% i actualment s'han registrat uns percentatges per damunt del 70% en dues de les zones estudiades.

De l'enquesta a comerciants s'han detectat queixes de la mala utilització de les zones de càrrega i descàrrega, pel que es fa necessari un increment de la vigilància de les mateixes.

Per aquest motius es proposa generar mecanismes legals per dotar de competències en el marc de la vigilància de zones de càrrega i descàrrega als vigilants de l'estacionament regulat, perquè puguin multar i sancionar als incomplidors.

8.6.2. Alliberar la xarxa viària de la ciutat de grans vehicles pesants

L'operació de grans vehicles pesants genera importants efectes externs associats a la congestió que provoquen, el volum de soroll i la contaminació atmosfèrica que produeixen. A això s'afegeix que bona part del viari del municipi presenta característiques que dificulten la circulació fluïda d'aquests vehicles. A L'Hospitalet es concentra una activitat industrial important representada pels polígons industrials de la Carretera del Mig, Santa Eulàlia – Provençana i Pedrosa – Granvia Sud, localitzats a l'entorn del nucli urbà.

La gestió eficient del trànsit de grans vehicles en l'àmbit de les ciutats passa per la identificació precisa dels tràfics de vehicles pesants i la creació d'itineraris per a la seva canalització, estratègia que es posarà en marxa en el marc del PMUS, per això es proposa les següents actuacions:

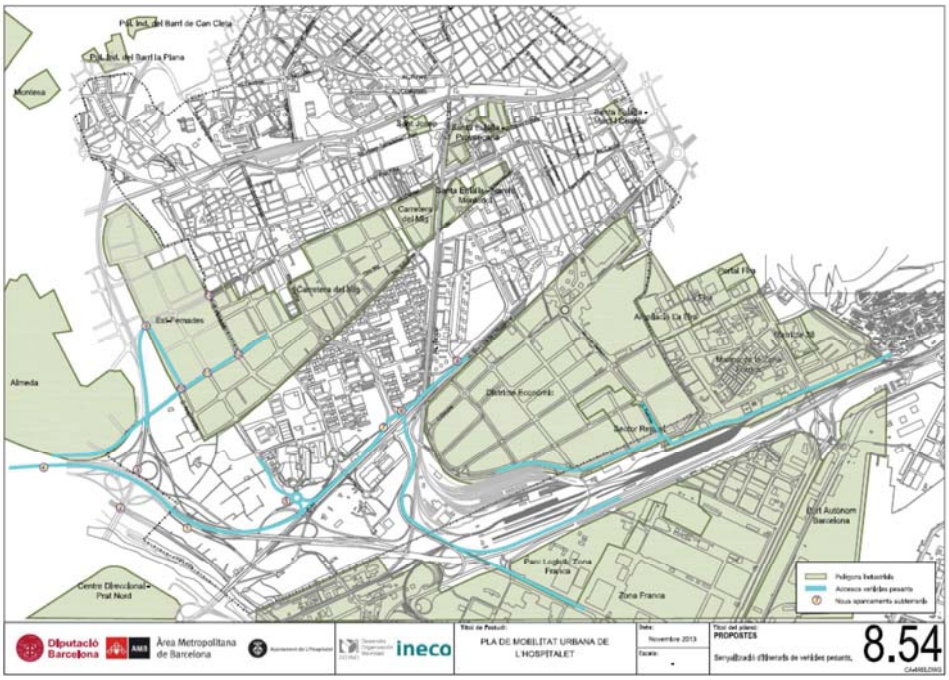
a) Senyalització d'itineraris dels vehicles pesants

Per a evitar el pas d'aquests vehicles pel nucli urbà de L'Hospitalet, es proposa implantar una senyalització específica dels itineraris per mitjà d'indicadors estàndard. Es tracta d'evitar que els operadors accedeixin a l'entramat viari de la ciutat de manera involuntària. Aquesta operació es complementa amb la proposta de situar a l'exterior de l'àmbit urbà zones d'aparcament de camions que en el seu cas poden permetre la ruptura de càrrega i l'accés a la ciutat en vehicles de menor mida.

Els principals itineraris de vehicles pesants es realitzen des de la Ronda Litoral, o l'A-2, amb destinació a les zones industrials de L'Hospitalet. Les vies d'entrada a aquestes zones són la Carretera del Mig i la Travessia Industrial.

L'accés a la zona industrial del districte econòmic es realitza per la Carretera antiga del Prat, o pel lateral de la Granvia de L'Hospitalet a través de carrers com Primer de Maig, Miguel Hernández, Salvador Espriu o Joan Carles I.

Per a gestionar aquest trànsit es proposa la instal·lació de 13 senyals informatius específics pel trànsit pesant. (Detallats en els punts al plànol 8.54 del capítol de propostes).


Pol. Ind. del Barri de Can Clota
Pol. Ind. del Barri la Plana
Montesa
Almeda
Centre Direccional-Prat Nord
Parc Logístic Zona Franca
Zona Franca
Polígons Industrials
Accessos vehicles pesants
Nous aparcaments subterranis
Diputació Barcelona
Àrea Metropolitana de Barcelona
ineco
PLA DE MOBILITAT URBANA DE L'HOSPITALET
Novembre 2013
PROPOSTES
8.54

8.7. Objectiu 7: Fomentar la intermodalitat com a mesura per assolir un ús eficient dels diferents mitjans de transport

Per fomentar l'ús de transport públic, aquest ha de ser atractiu de cara a la ciutadania i per tant, les propostes d'actuació s'han de centrar en aquest aspecte. Es proposen les següents línies estratègiques.

8.7.1. Preveure la coexistència de bicicleta i vianant

a) Modificació de l'Ordenança de Circulació de L'Hospitalet

Actualment l'Ordenança de Circulació de L'Hospitalet marca la velocitat màxima a la què es podrà circular per les vies públiques de titularitat municipal de 30 km/hora. Aquesta norma suposa la coexistència en les zones 30 de bicicletes i vianants.

Concretament l'Ordenança de Mobilitat de L'Hospitalet, en referència a la circulació de bicicletes estableix:

Article 43. Circulació de cicles i bicicletes.

1. Com a norma general les bicicletes circularan obligatòriament per la calçada.

2. Quan hi hagi carrils bici senyalitzats específicament, ho faran preferentment per aquests, respectant la senyalització, l'ordenació del trànsit i les normes de prioritat de pas previstes per la resta de vehicles.

3. Les bicicletes també podran circular, excepte en moments d'aglomeració de vianants, i sempre respectant la prioritat dels vianants, per:

a) Parcs públics i àrees de vianants.

b) Per carrers veïnals de plataforma única amb prioritat de vianants en el sentit de circulació dels vehicles. Per carrers veïnals de plataforma única amb ús exclusiu de vianants en el doble sentit de circulació.

Als efectes expressats en aquest article, s'entendrà que hi ha aglomeració quan no sigui possible conservar 1 metre de distància entre la bicicleta i els vianants que hi circulin, o circular en línia recta 5 metres de manera continuada i preferentment pel centre de la via.

8.7.2. Concebre un sistema de transport públic integrat

La coordinació tant física com horària de les xarxes de transport públic propicia la intermodalitat, proporcionant un valor afegit molt rendible en l'ús de qualsevol servei públic.

Els aspectes que necessàriament ha de satisfer una estació intermodal per obtenir l'acceptació de la ciutadania són els següents:

- Seguretat tant pel que al trànsit es refereix com a les agressions i actes de vandalisme.
- Accessibilitat tant pel que al funcionament del sistema de transport es refereix com a la superació de barreres físiques.
- Informació / comunicació de manera que sigui clara i concisa, que permeti conèixer tant els serveis oferts com els possibles problemes i incidències que ocorrin en el servei.
- Comoditat de manera que els usuaris se sentin en un ambient adequat.

En el cas concret de L'Hospitalet, per millorar la intermodalitat es proposa el desenvolupament de les següents actuacions:

a) Es proposa la realització d'un estudi i projecte per a la millora de l'intercanvi entre metro-bus-FGC i RENFE per assegurar bones condicions d'accessibilitat (a peu i en bicicleta) i de seguretat.

Es realitzaran actuacions en dues direccions:

D'una banda mitjançant una senyalització adequada que no generi incertesa en l'usuari. De manera que la ruta que el ciutadà hagi de seguir d'una parada a una altra de diferent mitjà de transport, no li suposi un impediment al desplaçament.

D'altra banda, es tractarà d'apropar les parades el màxim possible, però això no és una actuació aïllada per la qual cosa caldrà estudiar l'efecte que es produiria amb una reordenació de la línia o optimització de parades.

b) Millora de la senyalització entre modes de transport públic

Com s'ha analitzat en el punt anterior, per aconseguir una intermodalitat eficient, cal establir una adequada senyalització que no generi incertesa en l'usuari i que li permeti arribar a l'estació de connexió sense problemes.

Es proposa un projecte de senyalització integral per la orientació als usuaris en els punts d'intercanvi entre diferents modes de transport públic o entre transport públic i bicicleta.

c) Reivindicar el desenvolupament dels grans intercanviadors previstos: La Torrassa i Ernest Lluch

S'espera una millora en la intermodalitat i per tant en la mobilitat global de L'Hospitalet mitjançant el desenvolupament d'aquests grans intercanviadors, previstos en el Pla Director d'Infraestructures.

8.8. Objectius 8: Millorar la mobilitat segura mitjançant la reducció de l'accidentabilitat.

Les línies estratègiques que es plantegen per a la consecució d'aquest objectiu són les següents.

8.8.1. Reduir l'accidentabilitat a l'àmbit urbà de L'Hospitalet de Llobregat. Eliminació de punts negres

Està justificada la necessitat de recerca de vies per reduir el nombre d'accidents que es produeixen en el municipi així com les conseqüències dels mateixos. D'aquesta manera, es proposen una sèrie d'actuacions que incideixen en l'educació i formació dels ciutadans en l'adequació d'interseccions i semàfors, i en la persecució de comportaments incívics.

Es considera que aquestes mesures contribuiran notablement en l'augment de la seguretat dels desplaçaments i per tant en la qualitat de vida dels ciutadans.

Les actuacions proposades són:

a) Actualitzar els PLSV de L'Hospitalet

Es fixarà com a objectiu del Pla assolir un 16% de reducció del nombre d'accidents amb víctimes / milió de vehicles-km respecte a l'any de referència del Pla.

El PLSV s'inclouran mesures d'educació i conscienciació ciutadanes i s'establirà l'horitzó temporal.

b) Actuacions de millora en interseccions i trams: Femades - Av. Carrilet, Ponent- Catalunya

De l'anàlisi de sinistralitat s'ha obtingut una sèrie d'interseccions i trams que es consideren perillosos. Aquestes interseccions ja són subjecte de millora per motius de fluïdesa de trànsit.

L'actualització del PLSV inclourà un estudi de detall d'aquests punts amb propostes d'actuació, entre els quals es trobarà una nova rotonda a la cruïlla Femades - Carrilet i l'eix Av. de Catalunya / Ponent, convertint-les en sentit únic.

c) Millora de la regulació semafòrica. Actuacions en la regulació semafòrica existent i implantació de noves semaforitzacions

Es realitzarà de manera que es prioritzin els passos de vianants en tota la regulació semafòrica en l'ordre següent:

1) En els eixos cívics
2) En els camins escolars
3) En els eixos comercials

d) Increment de la vigilància en infraccions relacionades amb el risc d'accidents

Es posaran en marxa campanyes de control de trànsit tant per part de la Guàrdia Urbana, així com mitjançant elements tècnics que facilitin la detecció de comportaments inadequats (lectura de matrícules i *Foto Rojo*)

8.8.2. Potenciar les accions preventives per garantir la seguretat i el respecte a l'espai dels diferents usuaris de la via pública.

Una manera de millorar la Seguretat Viària als desplaçaments és la prevenció. Per això, s'aposta per la implantació d'accions preventives i la millora del respecte als espais destinats per als diferents usuaris. És necessari un adequat comportament i conscienciació dels

ciutadans, a més de l'establiment de directrius i de la gestió de dispositius i infraestructures perquè això sigui possible.

La diagnosi ha posat de relleu deficiències als accessos dels centres escolars i a les vies de l'entorn. D'altra banda, els nens i nenes són un dels sectors de vianants més vulnerables, als quals cal donar una especial atenció en matèria de seguretat viària per fomentar que puguin realitzar sols els desplaçaments a l'escola. En aquest sentit es proposen actuacions en entorns escolars segons els criteris següents:

- Actuacions de tipus urbanístic dirigides a ampliar la superfície per als alumnes en les situacions d'entrada i sortida de les escoles.
- Actuacions de millora de la regulació semafòrica dirigides a donar més temps per travessar els carrers sobre els itineraris a les escoles en els períodes d'entrada i sortida lectiva.
- Actuacions de millora de la visibilitat, il·luminació.
- Actuacions de control d'accés als vehicles dirigides a dissuadir la utilització del vehicle privat per accedir a l'escola. També s'inclou en aquest apartat actuacions de limitació de velocitat per incrementar la seguretat viària.

Les actuacions proposades són:

a) Redacció de directrius de disseny de l'entorn zones escolars

Es proposen unes directrius de disseny urbanístic a l'entorn dels centres escolars per tal d'aplicar-los a tots els centres escolars. Es tracta de disposar d'uns criteris a aplicar quan es realitzin actuacions a l'entorn d'una escola, o bé de corregir progressivament el disseny dels actuals.

Les zones d'actuació i escoles sol·licitades en el procés de participació són:

- Escola Xaloc
- Escola Pineda
- Col·legi Sant Jaume
- Escola Patufet
- Escola Sant Josep Obrer
- Institut Fontserè

b) Instal·lació de sistemes radar de control de velocitat

Una de les principals causes d'accidentabilitat és l'excés de velocitat per la qual cosa es considera necessari el reforç del sistema de radars, amb la instal·lació de radars mòbils que moderin la velocitat dels conductors, així mateix es proposen actuacions passives com la implantació progressiva d'estacionaments en semibateria en el mateix sentit de la circulació a fi de permetre la sortida del vehicle amb millor visibilitat.

c) Implantació de zones d'estacionament en semibateria inversa

Aquest sistema permet realitzar la sortida del vehicle en condicions de millor visibilitat ja que està orientat cap el sentit de la marxa, millorant la seguretat viària.

8.8.3. Fixar criteris de solució en les interseccions vianants/vehicles

Del procés de participació s'ha posat de relleu l'existència de cruïlles on resulta perillós travessar, com a conseqüència de la manca de visibilitat. La resolució d'aquesta problemàtica mitjançant la **Millora de la visibilitat dels vianants a les cruïlles i ampliació de vorera** permetrà millorar la seguretat viària dels vianants. Per aquest motiu es proposa la següent actuació:

a) Resoldre els punts de conflicte

Per tal de donar solució als punts de conflicte de coexistència de vianants i vehicles a les zones de prioritat invertida, es proposa fer un estudi amb un llistat d'actuacions als punts de conflicte, extrets del procés de participació del PMU, més l'estudi previ fet per Mobilitat amb l'inventari de vials de prioritat invertida de l'any 2011.

1. Elaboració d'un inventari de punts de conflicte
2. Priorització de les intervencions
3. Actuacions d'escometre per resoldre'ls

8.8.4. Fer un seguiment per valorar l'efectivitat de les actuacions correctores i preventives

Totes les propostes que es plantegin en el Pla Local de Seguretat Viària, s'estudiaran i redactaran amb la fi de millorar les característiques que existeixen actualment en la mobilitat en l'àmbit de la seguretat viària. Però tot l'esforç que es requereix per part de tots els agents implicats no servirà de res si no es continua realitzant amb el pas del temps.

Es proposa realitzar un seguiment de les actuacions realitzades per estimar l'impacte que hagi suposat, valorar si ha estat l'esperat o no i realitzar posteriors actuacions tenint en compte aquests resultats. De manera que, si l'efecte ha sigut l'esperat, es continuarà en la mateixa línia per seguir millorant aquest aspecte, o si per contra, l'efecte no ha sigut l'esperat, s'analitzaran els motius d'aquesta desviació perquè les noves actuacions aconsegueixin corregir-la.

Amb aquesta finalitat es planteja la següent actuació:

a) Crear els dispositius i bases de dades per actualitzar anualment els indicadors del Pla local de Seguretat Viària, amb l'objectiu de controlar i prendre mesures eficients

Per tal de conèixer l'evolució de l'accidentabilitat i prendre mesures concretes per a la seva gestió i control, és necessari crear una base de dades d'accidents amb tota la informació, uns protocols concrets d'inventari i uns informes trimestrals de seguiment.

Es proposa crear un programa informàtic amb una base de dades digitalitzada que permeti obtenir dades d'accidentabilitat de forma immediata, i extreure informes sobre les característiques dels accidents produïts.

Es proposa la creació d'una base de dades que s'actualitzin amb periodicitat anual, de manera que permeti obtenir un seguiment de les mesures adoptades i estimar l'evolució de l'efecte que aquestes mesures s'han produït en la societat.

8.9. Objectiu 9: Controlar periòdicament l'evolució dels principals contaminants provocats pel sector del transport (GEH, NOx i PM10) per fer el seguiment dels efectes de l'aplicació de les mesures fixades pel PMU

Segons el valor mitjà la valoració de la qualitat de l'aire de L'Hospitalet en 2006 seria acceptable, ja que està per sota de 50, encara que en la majoria dels anys es registren valors per damunt de 50, que ho caracteritzarien com una qualitat de l'aire satisfactòria (per damunt de 50). El valor màxim registrat de 83 obtindria una caracterització de qualitat de l'aire excel·lent.

Un dels principals reptes amb què s'enfronta la salut pública i europea és la reducció de la contaminació atmosfèrica, i el soroll a les ciutats.

S'entén per tant, la importància de la consecució d'aquest objectiu i per això es defineixen les següents línies estratègiques:

8.9.1. Reduir les emissions de gasos contaminants.

En la lluita contra la contaminació ambiental, és important controlar i regular les emissions de substàncies contaminants al medi ambient, combatre el canvi climàtic global i evitar o reduir les emissions a l'atmosfera de substàncies contaminants.

S'ha demostrat que el trànsit és un dels principals focus d'emissió a l'atmosfera de substàncies contaminants. Com cal esperar, les zones on l'emissió de contaminants és més gran coincideixen amb les zones que concentren més trànsit motoritzat, que a més és de caràcter privat.

Solen ser habituals en els nuclis urbans les superacions nivells màxims d'emissions per al cas de les emissions de NOx i PM10, que estableix el Reial Decret 102/2011, de 28 de gener, relatiu a la millora de la qualitat de l'aire.

Per tot això, es proposen les següents actuacions:

a) Controlar periòdicament l'evolució dels principals contaminants provocats pel sector del transport (GEH, NOx i PM_{10}) per fer el seguiment dels efectes de l'aplicació de les mesures fixades pel PMU

Es controlarà periòdicament els nivells d'emissió de gasos contaminants. Això es realitzarà amb estacions físiques que proporcionin dades sobre els punts més conflictius de la xarxa viària, i amb la presa de dades en moviment per tal de controlar tota la xarxa urbana.

b) Fomentar que les empreses de transport posseeixin un Pla de Gestió Ambiental

D'aquesta manera s'assegura el compromís per part d'empreses tant públiques com privades de respectar el codi de bones pràctiques.

c) Introducció de mesures en favor de l'extensió del vehicle elèctric. Creació d'estacionaments per a vehicles elèctrics

Es proposen una sèrie d'avantatges per als conductors de vehicles elèctrics tant des d'un punt de vista econòmic mitjançant beneficis fiscals, reducció de l'impost de circulació i zona blava gratuïta, com des d'un punt de vista de comoditat dels conductors com els aparcaments preferents per a vehicles elèctrics i zones de recàrrega situades en nous aparcaments.

També es redactarà una normativa en col·laboració amb l'Àrea d'Urbanisme, per a requerir places de vehicle elèctric (cotxes i motos) i punts de recàrrega en les noves edificacions.

d) Promoció de l'ús de vehicles ecològics en el transport públic urbà. Millora de la flota actual

Es proposa renovar la flota d'autobusos que hi ha actualment implantant vehicles sostenibles com ara els híbrids. Aquesta mesura excedeix de les competències del PMU i depèn les polítiques de renovació de flota dels organismes gestors del transport públic (AMB, Generalitat,...)

e) Considerar criteris ecològics en la renovació de la flota de vehicles municipals

Tenir en compte les característiques de consum i emissions dels models que hagin en el mercat.

8.9.2. Reduir el nivell de soroll dels vehicles

El 80% del soroll que es produeix en el context urbà i periurbà es produeix per la presència de trànsit. Com aquest es troba en continu creixement donades les característiques de mobilitat que presenta la societat actual, també es produeix el creixement de la contaminació acústica.

La contaminació acústica produeix un fort impacte en la qualitat de vida de les persones, afectant negativament sobre la son i produint trastorns auditius, increment de l'estrès, danys en l'equilibri, deficiències en la comunicació verbal i efectes sobre el sistema circulatori.

La Comissió Europea recomana la implantació d'una estratègia que persegueixi la reducció del volum de trànsit urbà, una major fluïdesa i una reducció en origen per disminuir la contaminació acústica de les ciutats europees.

Les actuacions proposades són:

a) Actualització del mapa acústic de la ciutat

Aquesta actualització es realitza amb la finalitat d'avaluar la incidència del trànsit sobre la xarxa bàsica de la ciutat.

b) Paviment sonoreductor a la xarxa bàsica

Es pretén obtenir una pavimentació completa de la xarxa bàsica cada 12 anys. De manera que cada 6 anys es renovi el paviment de les vies d'accés, cada 9 anys les vies primàries i cada 12 les secundàries.

D'altra banda, la pintura es renovarà segons les indicacions de la taula següent:

IMD (veh/dia)	Pavimentació
IMD < 10.000	*1 cop cada 12 anys*
10.000 < IMD < 20.000	*1 cop cada 9 anys*
IMD > 20.000	*1 cop cada 6 anys*

8.10. Objectiu 10: Aprofitar els avenços tecnològics per millorar el sistema de mobilitat

En referència al present objectiu s'han proposat una sèrie de línies estratègiques de desenvolupament tecnològic que es concreten en:

8.10.1. Implementar o estendre els sistemes de gestió del trànsit i de l'aparcament a tot el municipi

El trànsit d'agitació generat per vehicles en busca d'estacionament és una de les fonts de congestió habitual a les grans ciutats. Amb la finalitat d'evitar aquest trànsit i facilitar al conductor la localització d'oferta d'aparcament disponible, es planteja implantar una senyalització variable als accessos d'entrada a L'Hospitalet i en punts de la xarxa bàsica que indiqui la localització i l'estat d'ocupació dels estacionaments públics.

Les actuacions que es proposen són:

a) Localització d'aparcaments

Es proposa un sistema que senyalitzi la localització dels aparcaments de rotació i l'estat d'ocupació (lliure / ocupació elevada / complert). El sistema ha de ser recolzat mitjançant informació que ha de subministrar el gestor de cada aparcament i controlat pel Centre de de Gestió de la Mobilitat de l'Ajuntament de L'Hospitalet.

S'estima que inicialment el sistema pot englobar 8 aparcaments de rotació (aproximadament 2.600 places) , pels quals s'ubicaran 8 panels de senyalització variable. Aquest sistema tindrà especial importància associat al desenvolupament de la regulació integral d'estacionament en el municipi (àrea verda i àrea blava).

Els nous aparcaments públics que es poden construir durant el desenvolupament del pla s'haurien d'incloure dins del sistema integrat de senyalització variable.

8.10.2. Incorporar sistemes d'ajuda a l'explotació per a la gestió dels serveis de transport públic

a) Coordinació de la xarxa semafòrica amb el Sistema de Distribució de control del Trànsit Urbà

Amb la finalitat de millorar les velocitats comercials dels autobusos, es proposa la coordinació de la xarxa semafòrica: Sistema de Distribució de Control del Trànsit Urbà (SDCTU) amb el sistema SAE dels diferents operadors. Concretament els eixos i interseccions proposats són:

1.- Rambla de la Marina / Travessia Industrial / Fabregada.

2.- Amadeu Torner.

3.- Carrilet / Rambla de la Marina.

4.- Santa Eulàlia / Enric Prat de la Riba / Barcelona.

5.- Isabel la Catòlica / Dr. Ramón Solanich i Riera.

6.- Rosalia de Castro / Montseny / Progrés / Mas.

7.- Occident / Mont / Font / Miraflores.

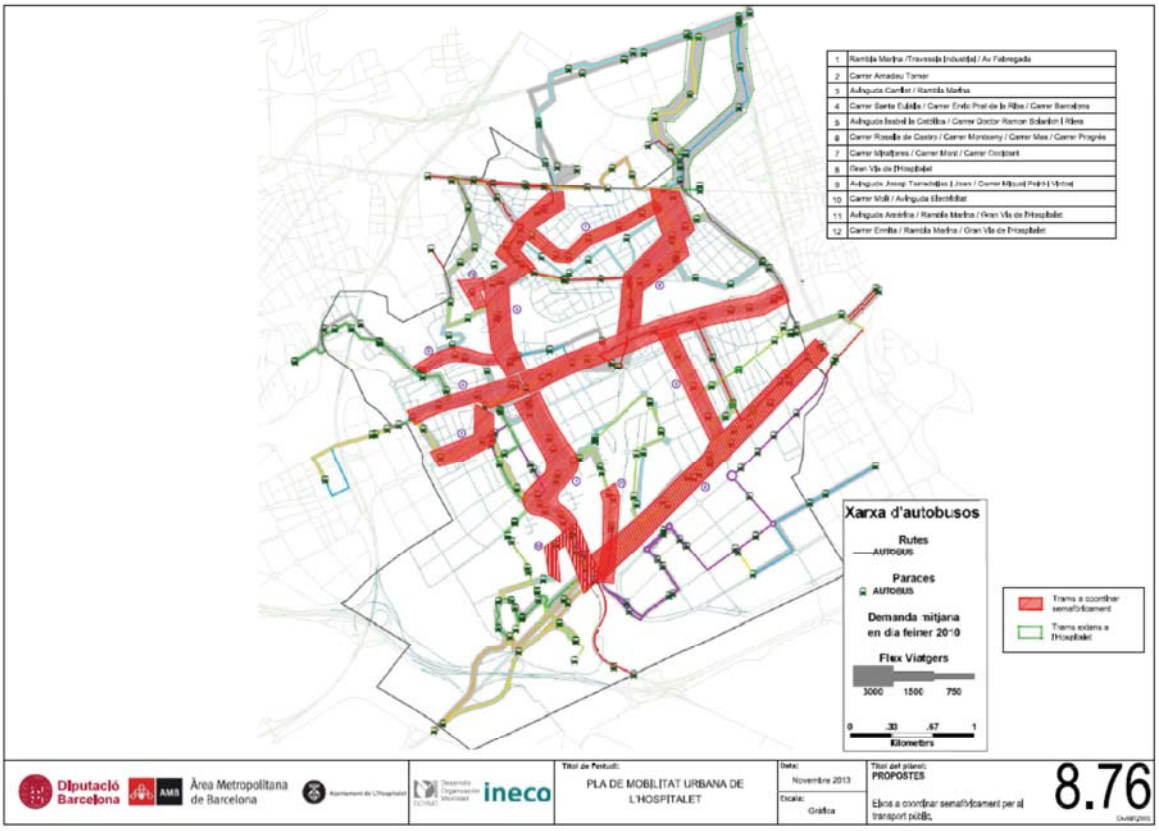
8.- Granvia de l'Hospitalet.

9.- Josep Tarradellas i Joan / Miquel Peiró i Victori.

10.- Molí / Electricitat.

11.- América / Rambla de la Marina / Granvia de L'Hospitalet.

12.- Ermita / Rambla de la Marina.



8.10.3. Gestió dinàmica de la mobilitat i integració en el SDCTU

Ja es disposa d'una aplicació multiplataforma de tota la informació disponible sobre la xarxa de transport disponible a L'Hospitalet i a tota l'Àrea Metropolitana. Incloent informació dinàmica, recorreguts i ubicació de parades, entre uns altres. Es proposa:

a) Implantació de noves aplicacions

Ampliar aquesta tecnologia amb altres aplicacions, com per exemple:

- Sistema d'avís telefònic (missatge) del pas d'expedicions de transport públic (bus i RENFE) per determinades parades predefinides.
- Sistema d'avís d'incidències o obres a la xarxa viària en vies predefinides per l'usuari.

8.11. Objectiu 11: Preveure una configuració de l'espai públic d'acord amb el model de mobilitat

Tal i com es va acordar en el Pacte per la Mobilitat de L'Hospitalet de Llobregat, es proposa impulsar la convivència d'usos, que s'han concretat en dues línies estratègiques principals, una de tipus infraestructural i sis línies de tipus normatiu.

Aquestes línies estratègiques es descriuen a continuació.

8.11.1. Completar la xarxa d'accés i les infraestructures necessàries per encaminar el trànsit de pas per vials exteriors al nucli urbà, i el trànsit de connexió pel viari vertebral

El soterrament de les vies de RENFE, constituirà una modificació substancia del sistema de mobilitat de L'Hospitalet. Per no ser competència municipal, la proposta del PMUS actual es circumscriu a una redefinició de la xarxa bàsica, quan aquestes vies puguin entrar en funcionament.

Les actuacions més rellevants són:

a) Substitució del traçat de les actuals vies

La substitució del traçat de les actuals vies de tren per vies mixtes de circulació amb espai per a vianants i bicicletes. Les actuacions que s'han incorporat i analitzat són:

- Vies avinguda Vilafranca
- Vies avinguda Vilanova
- Garrofers → Nord → Canigó
- Carrer Ciències
- Josep Tarradellas → Cultura → Amadeu Torner
- Prat de la Riba → Santa Eulàlia
- Avinguda Carrilet (Sant Josep → Santa Eulàlia)

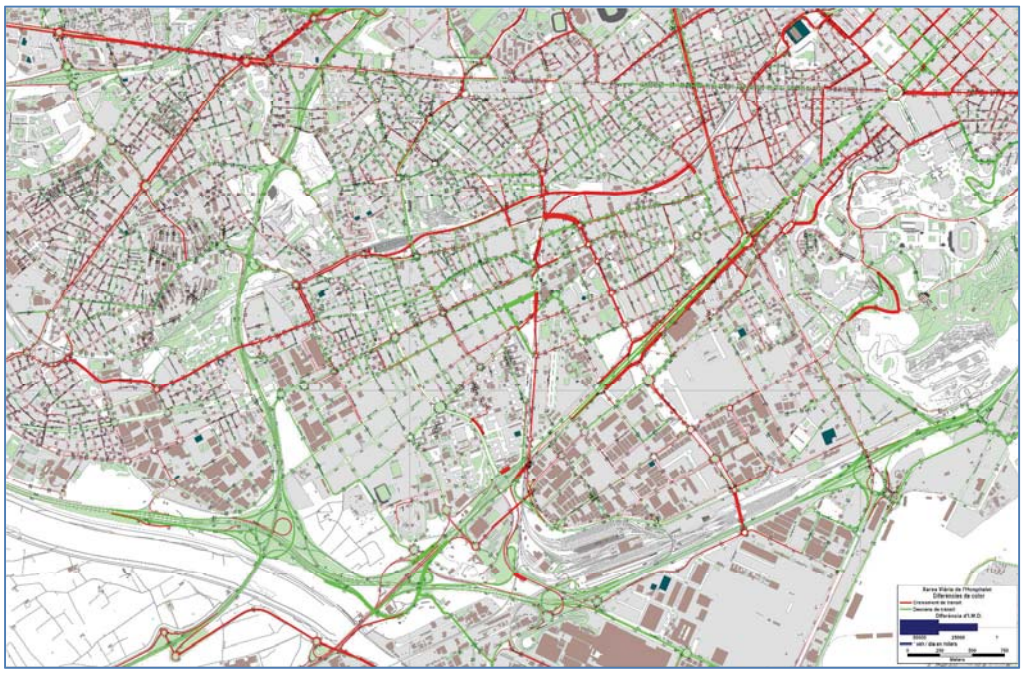
La utilització del model de simulació de trànsit per a l'elaboració del PMUS ha permès calcular el trànsit que poden absorbir el nou viari i amb això completar aquestes actuacions amb altres connexions que connectin de forma global la xarxa. Les actuacions complementàries proposades es concreten en:

- Unió de l'av. d'Amèrica amb la Rambla de la Marina
- Soterrament de la Granvia de L'Hospitalet
- Connexió de l'av. Joan Carles I amb la Ronda Litoral.
- Prolongació del carrer de Narcís Monturiol fins a carrer de Castelao
- Urbanització del carrer d'Aprestadora (2a fase)
- Prolongació del carrer de Josep Molins fins a Can Rigal.

S'adjunta plànol resultant de la possible situació futura amb el nou viari incorporat.

S'observa com la nova xarxa permet una millor connectivitat entre els diferents barris sense constituir-se com a eixos de trànsit de pas que segueix circulant per les vies del perímetre (Ronda Litoral, Ronda de Dalt i Granvia). L'aplicació del model de simulació per a valorar l'efecte de construcció d'aquesta xarxa determina modificacions d'itineraris que produeixen les càrregues de trànsit a les noves vies que es mostren a la taula següent:

		I.M.D. (vehicles / dia feiner)	
Núm.	**Actuació proposada**	**Màxima**	**Tram I.M.D. Màxima**
1	*Vies Avinguda Vilafranca*	*11,154*	*Coromines — Riera Blanca*
2	*Vies Avinguda Vilanova*	*15,037*	*J. Tarradellas — Santa Eulàlia*
3	*Garrofers / Nord / Canigó*	*9,065*	*J. Tarradellas — Vies Av. Vilafranca*
4	*C. Ciències*	*8,245*	*Mare de Déu de Bellvitge — Motors*
5	*Josep Tarradellas / Cultura / Amadeu Torner*	*16,853*	*Carrasco i Formiguera — Sta. Eulàlia*
6	*Enric Prat de la Riba / Santa Eulàlia*	*8,508*	*Canigó — Rosalia de Castro*
7	*Av. Carrilet (Sant Josep — Santa Eulàlia)*	*6,752*	*Salamina — Pujades*



8.11.2. Recolzar el desenvolupament d'actuacions del PDI i altres àmbits superiors

a) Ampliació de l'oferta de transport públic

El soterrament de les vies de RENFE anirà acompanyat d'operacions d'ampliació de l'oferta de transport públic de gran impacte, com l'obertura de Línia 9 de metro, les ampliacions de les línies 1 i 2, i l'ampliació del tramvia del Baix Llobregat.

Això suposarà una modificació de les càrregues i utilitzacions del transport col·lectiu actual, el qual incrementa la seva capacitat i incideix en una modificació del repartiment modal favorable al transport públic.

8.11.3. Actuacions dirigides a fomentar la coordinació de modes

El desenvolupament d'activitats a la ciutat de L'Hospitalet ha generat demandes de mobilitat, en ocasions de difícil assimilació per la xarxa viària degut a la configuració urbanística de cada barri. A més a més, les infraestructures viàries i ferroviàries han impedit la connectivitat global de la xarxa condicionant la utilització de les diferents activitats i equipaments i requerint unes demandes d'aparcament que en ocasions no poden ser satisfetes. Per aquest motiu el PMUS proposa la utilització de modes alternatius que en múltiples ocasions han de ser coordinats per permetre l'accés a tots els barris.

L'estratègia general del PMUS va dirigida a la recuperació d'espais per a usos més rendibles socialment, com són el vianant, la bicicleta o el transport públic, reduint progressivament l'espai per al vehicle privat.

Dins d'aquesta línia estratègica es plantegen una sèrie d'actuacions de tipus normatiu o de criteris de disseny dirigides a fomentar l'ús compartit de les superfícies per diferents modes.

Les actuacions proposades principals són:

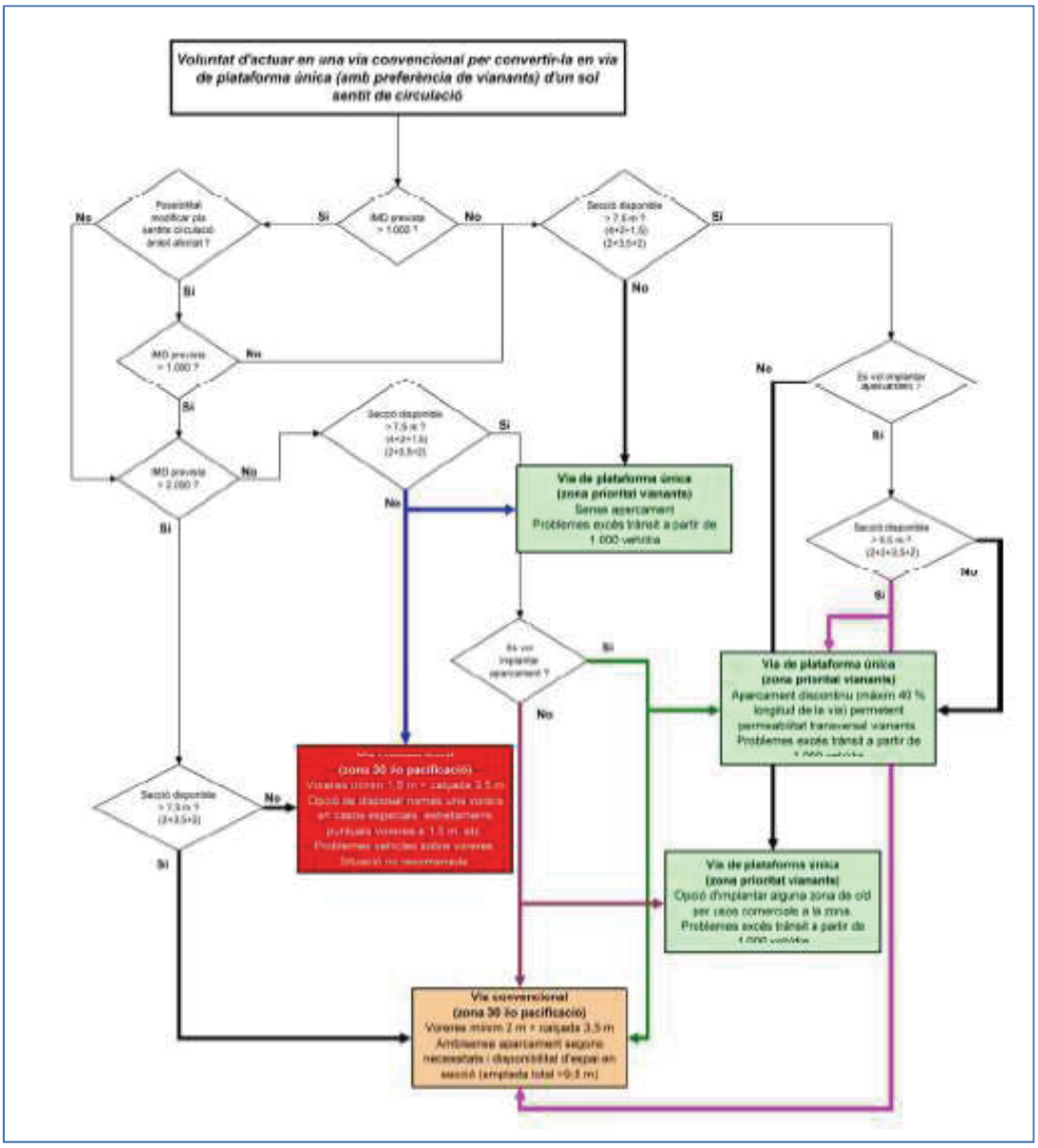
a) Redacció d'una instrucció que reguli els requisits mínims que han de complir els centres d'activitat en funció dels viatges atrets i generats, como places d'aparcament, places de càrrega i descàrrega, reserves, localització d'accessos, basada en el Decret de Mobilitat Generada i millorada amb especificacions concretes segons la zona.

b) Coordinació amb les propostes dels EAMG. La implantació de noves activitats en el terme municipal de L'Hospitalet, anirà coordinada a l'aprovació dels EAMG corresponents. Les propostes incloses en aquests estudis seran revisats des de la perspectiva de la seva coherència amb els PMUS.

c) Redacció d'uns criteris de disseny de les interseccions entre vies de diferent nivell jeràrquic, basada en els criteris aportats per la Diputació de Barcelona.

d) Actualització del pla d'aparcaments. Es proposa la priorització de la construcció d'estacionament fora de via pública, condicionats als estudis de viabilitat singulars de cada zona.

e) Pla per incrementar la lluminositat del viari per millorar la mobilitat segura. Per tal de millorar la mobilitat segura, es planteja fer actuacions concretes als punts detectats al procés de participació on es percep una major índex d'inseguretat.



Aquestes propostes normatives es completen amb propostes concretes de tipus infraestructural com una revisió integral del disseny de la Rambla de la Marina, sorgida de diverses peticions durant el procés de participació i d'un de millorar l'enllumenat públic i la senyalització viària, derivades del mateix procés.

8.12. Objectiu 12: Sensibilitzar la ciutadania i conscienciar-la dels valors dels objectius del Pacte per la Mobilitat. Informació, formació i educació

Dins d'aquest objectiu s'han desenvolupat propostes d'actuació integrades en dues línies estratègiques. La primera consisteix en l'aportació d'informació al ciutadà a través de panells a la via pública o de publicacions extretes d'un observatori de la mobilitat. Una segona línia estratègica és el manteniment de les actuals campanyes d'educació, sensibilització i promoció dels modes més sostenibles.

Les línies estratègiques i propostes derivades de les mateixes es detallés a continuació.

8.12.1. Augmentar l'oferta d'informació als ciutadans

Es proposa la creació d'un Observatori de la Mobilitat com un instrument de recollida i difusió de la informació més rellevant en matèria de mobilitat. La Llei defineix l'Observatori com un instrument d'avaluació i seguiment dels instruments de planificació i per a l'anàlisi dels efectes que aquests poden produir quan s'apliquin.

D'acord amb això, el PMUS proposa les actuacions:

a) Recollir el màxim d'informació, especialment de caire estadístic, relacionada amb la mobilitat i la seva difusió en format electrònic

L'Observatori neix amb una clara voluntat d'integració de la informació existent en l'àmbit de la mobilitat per la qual cosa es construirà a partir de l'aportació de les dades estadístiques i de la informació d'interès acordades per les diferents parts que hi participen amb la finalitat d'analitzar i dissenyar noves polítiques i actuacions tendents a una gestió sostenible de la mobilitat. D'aquesta manera, la ciutadania interessada (consultors, professorat, personal investigador) en l'àmbit de la mobilitat a Catalunya disposaran d'informació valuosa i fàcilment accessible per a la seva feina. Aquest compromís d'exhaustivitat fa referència, també, a l'horitzó temporal de les dades i a la seva territorialització quan sigui possible.

b) Elaborar la memòria Anual de dades de mobilitat de la ciutat de L'Hospitalet "L'observatori de la Mobilitat"

Una de les tasques de l'Observatori de la Mobilitat serà la de realitzar un informe anual de les dades recollides per tal de veure la progressió que segueixen els objectius marcats al PMU.

c) Ser l'eina d'avaluació de les polítiques de mobilitat

L'Observatori pretén convertir-se en una eina d'avaluació i seguiment del model de mobilitat per tal d'analitzar si la tendència d'aquest model segueix l'orientació prevista a la Llei en els sis eixos que caracteritzen el model de mobilitat desitjable (qualitat de vida, competitivitat econòmica, sostenibilitat, seguretat, saludabilitat i integració social). Per això, s'ha definit una bateria d'indicadors, cadascun d'ells relacionat amb un o més eixos, que han de servir com a imatge dels resultats obtinguts per l'aplicació de les polítiques de mobilitat.

Les dades que composen aquesta memòria seran per una part els indicadors de seguiment del PMU i altres dades representatives de la mobilitat de la ciutat al darrer any.

Des d'altra perspectiva, també s'ha plantejat la transmissió d'informació al ciutadà des de la pròpia via pública, incrementant el nombre de panells d'informació variable ja existent (10).

Es proposa la implantació de 12 nous panells situats a la xarxa bàsica de circulació amb tecnologia similar als ja implantats. El cost de l'actuació s'estima en 144.000 euros.

8.12.2. Fomentar l'ús dels mitjans de transport més sostenibles

L'Ajuntament de L'Hospitalet ja desenvolupa campanyes per a fomentar l'ús dels modes de transport sostenible; bicicleta, peu, les quals es proposa mantenir i consolidar.

Així es manté com a proposta del present PMUS potenciar els desplaçaments en bicicleta, donat que es tracta d'un tipus de desplaçament que reporta grans beneficis, tant en la salut de les persones com al medi ambient.

Per tal de promocionar aquest tipus de desplaçament l'Ajuntament de L'Hospitalet de Llobregat es compromet a organitzar i col·laborar anualment en actes de promoció així com de realitzar una campanya de sensibilització sobre la bicicleta.

Es proposen les següents actuacions:

a) De la mateixa forma se proposa la continuïtat de realització de campanyes i actes de promoció de la mobilitat a peu.

En el moment actual es desenvolupen un programa d'itineraris saludables i caminades populars de 10 kms i 18 kms que es proposen mantenir com a mínim.

b) Promoció de la realització de Plans de desplaçaments d'empresa i plans de mobilitat sectorial.

Els **Plans de desplaçaments d'empresa** suposen un gran ajut en quant a la consolidació de la idea de mobilitat sostenible, per tant l'Ajuntament de la ciutat de L'Hospitalet desitja promocionar i ajudar en la confecció d'aquests plans per a les empreses.

c) Participar en projectes sobre mobilitat sostenible

Per últim es proposa participar en projectes sobre mobilitat sostenible amb altres entitats extra municipals, sobretot les ciutats veïnes del Delta del Llobregat, Barcelona i entitats com la Zona Franca i el Port de Barcelona.

S'establiran convenis o vincles amb altres administracions per tal de participar i col·laborar en projectes de mobilitat que puguin aportar un "know-how" positiu que pugui ser aplicat a la ciutat de L'Hospitalet.

d) Educació vial a les escoles

La seguretat viària a la ciutat de L'Hospitalet, es considera una responsabilitat compartida. Les administracions competents en la matèria i la ciutadania han d'actuar de manera responsable, l'administració informant i sensibilitzant els usuaris de la mobilitat i els ciutadans, com usuaris de les infraestructures viàries, han de participar-hi activament.

L'esforç i el compromís de tots és imprescindible per a assolir els objectius marcats en matèria de seguretat.

Les campanyes de comunicació i divulgació sobre seguretat viària ajuden a sensibilitzar l'opinió pública i poden incidir alhora de moure's per la ciutat de manera més segura, responsable i sostenible.

Actualment s'estan realitzant 149 activitats en les què participa 4.860 usuaris.

Es proposa el manteniment del nombre de campanyes actuals plantejant com a objectiu arribar dins de sis anys a una participació més àmplia fins arribar a tota la població escolaritzada.

e) Redacció dels plans d'accessibilitat als polígons industrials.

A L'Hospitalet s'ubiquen cinc polígons industrials, susceptibles de realitzar plans d'accessibilitat.

1. P.I. Femades: Ja disposa de Pla d'accessibilitat
2. P.I. Almeda: Ja disposa de Pla d'accessibilitat
3. Districte econòmic. Disposa de pla d'accessibilitat però redactat l'any 2002, pel què és convenient revisar i actualitzar-lo.
4. P.I. Camí del Mig. Es tracta d'un polígon industrial que està patint una transformació a activitat residencial. Es redactarà un Pla d'accessibilitat adaptat a la nova situació.
5. P.I. Santa Eulàlia – Travessia Industrial. Aquest polígon està desapareixent com a tal i intengrant-se físicament al centre urbà, pel què l'accessibilitat es troba contemplats en els plans urbanístics de la ciutat.

En conseqüència es proposen com a mesures del PMUS la redacció dels plans d'accessibilitat del Districte Econòmic i del P.I. del Camí del Mig.

9. INDICADORS PMUS DE L'HOSPITALET DE LLOBREGAT

Indicadors PMUS L'HOSPITALET DE LLOBREGAT

Grup	Nom Indicador	Definició	calcul / resultats			valor indicador
1. Global	1.1. Repartiment modal intern (D)	Desplaçaments per mode x 100 / Desplaçaments totals (mobilitat dins del municipi)	interns a peu i bici	383.611	78%	78%
			interns transport public	52.969	11%	11%
			interns vehicle privat	54.311	11%	11%
			total	490.891	100%	100%
	1.2. Repartiment modal intern - extern (mob.generada) (D)	Desplaçaments per mode x 100 / Desplaçaments totals (mobilitat cap a fora del municipi)	generats de connexio a peu i bici	47.465	14%	14%
			generats de connexio en transport public	165.965	51%	51%
			generats de connexio en vehicle privat	113.918	35%	35%
			total generats de connexio	327.348	100%	100%
	1.3. Repartiment modal extern - intern (mobilitat atreta) (D)	Desplaçaments per mode x 100 / Desplaçaments totals (mobilitat atreta cap al municipi)	atrets de connexio a peu i bici	16.800	7%	7%
			atrets de connexio en transport public	121.780	54%	54%
			atrets de connexio en vehicle privat	86.399	38%	38%
			total atrets de connexio	224.979	100%	100%
	1.4. Autocontenció (D)	Viatges interns al municipi x 100 / Viatges totals		490.891		47%
2. Vianants	2.1. Prioritat per a vianants	Xarxa viària exclussiva vianants o convivència (km) x 100 / Xarxa viària total (km)		31		11%
	2.2. Dèficit per a vianants	Longitud voreres de menys d'1,8 m útils o inexistent (km) x 100 / Longitud voreres (km)		17		23%
	2.4. Passos vianants senyalitzats	Passos vianants senyalitzats x 100 / Passos vianants necessaris		558		45%
	2.5. Passos vianants adaptats	Passos vianants adaptats x 100 / Passos vianants senyalitzats		116		21%
3. Bicicletes	3.1. Xarxa per a bicicletes (D)	Xarxa vies ciclistes (carril bici, vorera bici, zona 30, etc.)(km) x 1000 / Població total		13,02		0,25
	3.2. Xarxa ciclable	Xarxa vies ciclistes (carril bici, vorera bici, zona 30, etc.)(km) x 100 / Xarxa viària total		65		24%
	3.3. Aparcaments per a bicicletes	Places aparcament bicicletes x 1000 / Població total		322		2,01
4. Transport públic	4.1. Adaptació PMR autobusos (D)	Vehicles adaptats x 100 / Total vehicles		100%		100%
	4.2. Adaptació a PMR estacions TP (D)	Estacions adaptades x 100 / Total estacions		16		84,2%
	4.3. Velocitat comercial transport públic urbà (D)	Km útils / Hores útils		11,25		11,25
	4.4. Integració Tarifària (D)	Població amb integració tarifària		100%		100,0%
	4.5. Cobertura del transport públic (D)	Població sense connexió amb la capital de comarca x 100 / Població total		0,0%		0,0%
	4.6. Cobertura territorial del transport públic	Població amb parada autobús urbà a menys 250 m x 100 / Població total		91%		91,0%
		Cobertura autobusos amb interval de pas de 10 minuts o menys (250 m)		11%		11,0%
		Població amb parada de la xarxa ferroviària a menys 600 m x 100 / Població total		91%		91,0%
	4.7. Productivitat transport públic urbà	Viatgers anuals / Km. útils anuals		1,14		1,14
	4.8. Freqüència mitjana de pas	Per cada línia (bus): Temps de servei / Exped. dia, i després fem la mitjana entre tots els valors obtinguts.		21,02		21,02
	4.9. Parades amb marquesina	Parades de bus amb marquesina x 100 / Parades servei de bus totals		137		41,27%
	4.10. Parades en carril circulació	Parades bus en carril de circulació x 100 / Parades servei bus totals		180		180
	4.11. Dèficit servei bus urbà	(Costos explotació - Ingressos) x 100 / Costos explotació		n.d.		n.d.
	4.12. Xarxa carril bus	Km carril bus / kms de vies por on circulen buses		4,20		6%
5. Vehicle privat motoritzat	5.1. Turismes per habitant (D)	Nombre turismes x 1000 / Població total		72.175		275
	5.2. Motos per habitant	Nombre motocicletes i ciclomotors x 1000 / Població total		15.127		86
	5.3. Saturació xarxa viària	Xarxa primària nivell servei E o F en l'hora punta (km) x 100 / Xarxa primària total (km)		2.498.583		14%
	5.4. Xarxa primària o bàsica	Xarxa viària bàsica vertebral (km) x 100 / Xarxa viària total (km)		60,25		17%
				44,77		17%
	5.5. Zones 30	Xarxa viària zona 30 (km) x 100 / Xarxa viària total (km)		34		12,7%

Indicadors PMUS L'HOSPITALET DE LLOBREGAT

Grup	Nom Indicador	Definició	calcul / resultats			valor indicador
6. Aparcament	6.1. Aparcament regulat en via pública	Places d'aparcament regulades x 100 / Places d'aparcament		613		2,4%
	6.2. Cobertura aparcament via pública A	Places d'aparcament en via pública x 100 / Turismes censats		19.921		29%
				613		
				571		
				1.757		
				21.105		
				72.175		
				29%		
	6.3. Cobertura aparcament via pública B	Places d'aparcament en via pública x 100 / Nombre habitatges		21.105		22%
	6.4. Cobertura aparc. fora via pública - ús privat A	Places d'aparcament fora de via pública x 100 / Turismes censats		49.059		68%
	6.5. Cobertura aparc. fora via pública - ús privat B	Places d'aparcament fora de via pública x 100 / Nombre habitatges		49.059		51%
7. Distrib. mercaderies	7.1. Intensitat de vehicles pesants	(IMD pesants tram * km del tram) x 100 / (IMD total tram x km del tram)		0,9%		0,9%
	7.2. Espai viari distrib. urbana mercaderies (D)	Places estacionament per a càrrega i descàrrega x 1000 / Població total		1.274		4,8
	7.3. Zones càrrega / descarr. (D)	Places estacionament per a càrrega i descàrrega x 100 / Places d'aparcament (via publica)		1.274		6,0%
8. Seguretat viària	8.1. Víctimes mortals en accidents de trànsit (D)	Víctimes mortals àmbit urbà x 1000 / Població total		1		0,004
	8.2. Accidents amb víctimes	Accid. amb víctimes àmbit urbà x 100 / Població total		483		0,18%
	8.3. Víctimes vianants	Víctimes vianants àmbit urbà x 100 / Víctimes totals		116		18,35%
9. Pla Director de Mobilitat de la RMB	9.1. Minimitzar distància mitjana desplaçaments (D)	Distància mitjana del primer desplaçament per mobilitat obligada (km)		13,6		13,60
		Distància mitjana del primer desplaçament per mobilitat obligada (km)		31,0		31,00
		Distància mitjana del primer desplaçament per mobilitat obligada (km)		20,9		20,90
		Distància mitjana del primer desplaçament per mobilitat obligada (km)		3,8		3,80
		Distància mitjana del primer desplaçament per mobilitat obligada (km)		11,25		11,25
		Distància mitjana del primer desplaçament per mobilitat obligada (km)		24,0		24,00
		Distància mitjana del primer desplaçament per mobilitat obligada (km)		0,86		0,86
		Distància mitjana del primer desplaçament per mobilitat obligada (km)		5,81		5,81
		Distància mitjana del primer desplaçament per mobilitat obligada (km)		8,36		8,36
	9.2. Potenciar canvi modal mobilitat metropolitana (D)	% desplaçaments intra + intermunicipals a peu i bicicleta		383.611		42,9%
		% desplaçaments intra + intermunicipals en transport públic		52.969		32,7%
		% desplaçaments intra + intermunicipals amb vehicle privat motoritzat		54.311		24,4%
	9.7. Reduir contaminació acústica resultant dels ... (D)	Nivell de soroll: vies veïnals		65		65
	9.8. Reduir ocupació espai públic pels vehicles (D)	(Superfície via pública - Superfície calçada segregada) x 100 / Superfície via pública		47,7		47,7
	9.10. Reduir l'accidentalitat (D)	Nombre accidents amb víctimes per cada 10^8 veh x km d'un any		483		58

Pla de mobilitat urbana de L'Hospitalet de Llobregat

Document II.
PROGRAMA D'ACTUACIONS

Barcelona, Maig 2014

Diputació Barcelona · AMB Àrea Metropolitana de Barcelona · Ajuntament de L'Hospitalet · DOYMO Desarrollo Organización Movilidad · ineco

ÍNDEX

INTRODUCCIÓ **4**

A. FITXES DEL PMUS DE L'HOSPITALET **6**

B. ANNEX FITXES **121**

C. DISTRIBUCIÓ TEMPORAL DE LES ACTUACIONS **163**

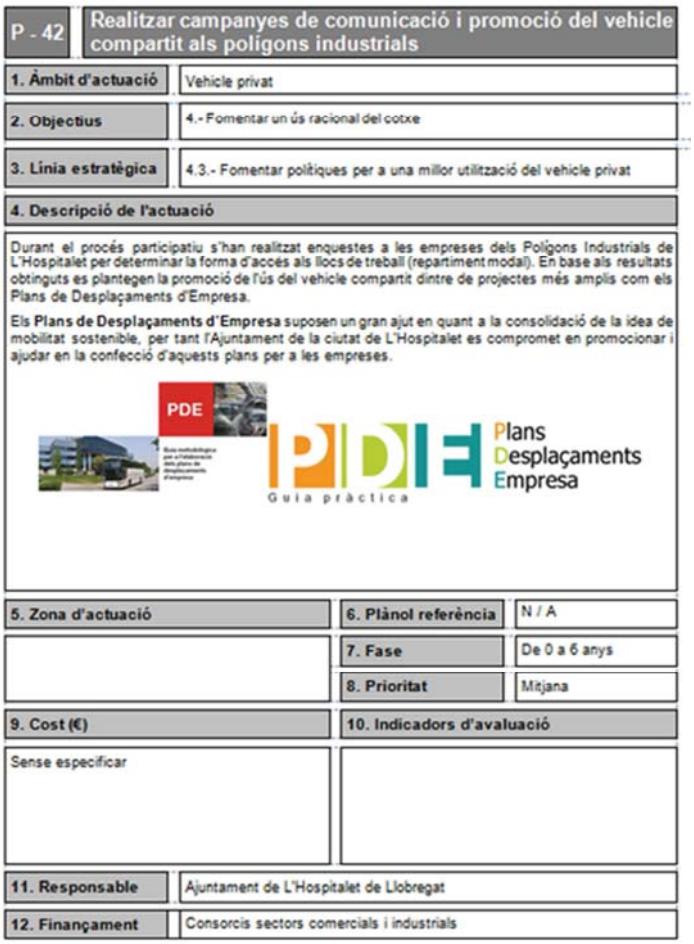
Les propostes que s'incorporen al present Pla de Mobilitat Urbana de L'Hospitalet de Llobregat sorgeixen de diferents fonts d'informació:

- Dels resultats derivats de la diagnosi tècnica realitzada pel Pla.
- D'idees i estudis previs de l'Ajuntament de L'Hospitalet.
- D'idees i raonaments del procés de Participació Ciutadana.

Les propostes d'actuació es detallen al **Programa d'actuacions** on, a banda de la descripció de la proposta també es marquen els criteris de priorització i la partida pressupostària que suposaria l'execució de la proposta.

Les fitxes d'actuació desenvolupen els continguts de cada proposta, detallant el seu abast, termini d'execució i graus de prioritat, àmbits d'actuació, etc., i tenen per objectiu permetre als responsables de la gestió de la mobilitat l'aplicació de les propostes i el seu seguiment.

Els **continguts** de cada **Fitxa d'actuació** (veure figura adjunta) es desenvolupa al programa d'actuacions.



P - 42	Realitzar campanyes de comunicació i promoció del vehicle compartit als polígons industrials		
1. Àmbit d'actuació	Vehicle privat		
2. Objectius	4.- Fomentar un ús racional del cotxe		
3. Línia estratègica	4.3.- Fomentar polítiques per a una millor utilització del vehicle privat		
4. Descripció de l'actuació			
Durant el procés participatiu s'han realitzat enquestes a les empreses dels Polígons Industrials de L'Hospitalet per determinar la forma d'accés als llocs de treball (repartiment modal). En base als resultats obtinguts es plantegen la promoció de l'ús del vehicle compartit dintre de projectes més amplis com els Plans de Desplaçaments d'Empresa. Els **Plans de Desplaçaments d'Empresa** suposen un gran ajut en quant a la consolidació de la idea de mobilitat sostenible, per tant l'Ajuntament de la ciutat de L'Hospitalet es compromet en promocionar i ajudar en la confecció d'aquests plans per a les empreses.			
5. Zona d'actuació		6. Plànol referència	N / A
		7. Fase	De 0 a 6 anys
		8. Prioritat	Mitjana
9. Cost (€)		10. Indicadors d'avaluació	
Sense especificar			
11. Responsable	Ajuntament de L'Hospitalet de Llobregat		
12. Finançament	Consorcis sectors comercials i industrials		

Els **continguts** de cada **Fitxa d'actuació** són:

- **Nom de la proposta:** Nom concret de l'actuació plantejada
- **1.- Àmbit d'actuació:** Mode o temàtica a la que es refereix l'actuació proposada.
- **2.- Objectius:** Apartat on es relaciona la proposta amb els objectius a assolir fixats pel Pla de Mobilitat Urbana i Línia estratègica principal: Apartat on es relaciona la proposta d'actuació amb la línia estratègica dins la qual s'emmarca.
- **3.- Descripció de la proposta:** Es detalla l'abast i els continguts de cada proposta, concretant les actuacions a desenvolupar.
- **4.- Zona d'actuació:** Àmbit de l'actuació on es planteja l'actuació. Caràcter municipal/supramunicipal de la proposta.
- **5.- Documentació gràfica de referència.** Relació de plànols que acompanya la proposta d'actuació.
- **6.- Fase:** Totes les actuacions previstes s'han classificat i programat temporalment en funció de les previsions municipals en dos escenaris temporals:
    - Curt termini (1-3 anys)
    - Mig termini (4-6 anys)
- **7.- Prioritat:** Es proposa una classificació per prioritats, definit el grau de prioritat de cada proposta, diferenciant entre "alta", "mitjana" i "baixa".
- **8.- Cost:** Es fa una primera estimació del cost d'implantació de la proposta, tant pel que fa als 6 anys de vigència del Pla, com en relació als costos anuals.

- **9.- Responsable / Agents implicats:** Es detallen els agents que estaran implicats en l'execució, el control i el seguiment de les actuacions proposades.
- **10.- Possibles fonts de finançament.**
- **11.- Indicadors de seguiment:** S'inclouen els d'indicadors de seguiment amb l'objecte d'avaluar de forma qualitativa i quantitativa l'impacte de les mesures.

En els casos necessaris es completa la fitxa amb croquis, taules o plànols descriptius de les actuacions proposades.

Les propostes que es detallen a continuació s'han agrupat per objectius per facilitar la seva lectura. No obstant les propostes poden estar relacionades amb més d'un objectiu.

A. FITXES DEL PMUS DE L'HOSPITALET

Objectiu 1: Afavorir les condicions per a la mobilitat de vianants amb la dotació de major superfície d'espai públic i superfície amb millor qualitat (en termes d'accessibilitat i seguretat per a la realització dels desplaçaments a peu).

P 1	Definir la xarxa bàsica per a vianants
P 2	Augmentar l'amplitud de les voreres amb deficiències (xarxa bàsica)
P 3	Pacificar el carrer Progrés, zona comercial de Santa Eulàlia
P 4	Dotar a cada barri d'illes de vianants ampliables en dies festius
P 5	Millorar l'accessibilitat per les PMR
P 6	Eliminar obstacles de les voreres
P 7	Millorar la visibilitat dels vianants a les cruïlles: disseny
P 8	Protegir voreres de l'estacionament de vehicles
P 9	Millorar la senyalització d'orientació per a vianants
P 10	Ampliar i millorar els passos de vianants
P 11	Resoldre punts d'elevat pendent
P 12	Crear eixos cívics, establint llocs adients d'estada i descans dels vianants en els desplaçaments a peu, i integrant les àrees enjardinades (places i parcs) presents en els itineraris
P 13	Resoldre les connexions interurbanes que es poden realitzar a peu

Objectiu 2: Augmentar la participació de la bicicleta en el conjunt de mitjans de transport d'ús habitual, tot creant les condicions d'infraestructures, de gestió del trànsit i d'educació viària necessàries per promoure'n la utilització.

P 14	Redefinir la xarxa d'itineraris ciclistes. Definició i adequació dels itineraris urbans i interurbans
P 15	Millorar la senyalització de la xarxa ciclista i resoldre els punts febles detectats
P 16	Implantar aparcaments als centres d'activitat terciària, equipaments que no disposen (Hospitals, ambulatoris, CAPs, edificis municipals, als polígons industrials i als nusos de connexió viària)
P 17	Implantar sistemes de lloguer de bicicletes.

Objectiu 3: Promoure la utilització del transport públic davant del transport privat, i oferir un sistema de transport col·lectiu de qualitat i competitiu respecte als desplaçaments en vehicle privat.

P 18	Millorar les condicions de circulació dels autobusos: eliminació d'obstacles, millora girs, etc.
P 19	Establir una classificació dins de las línies d'autobús.
P 20	Actuar en millores de la xarxa de bus urbà: nova parada en la línia 110
P 21	Actuar en millores de la xarxa de bus urbà: optimització de recorreguts en les línies LH1 i LH2
P 22	Actuar en millores de la xarxa de bus urbà: realització d'estudi d'optimització i millora de la línia L10.
P 23	Actuar en millora de la xarxa de bus urbà: coordinació entre les línies L82/L52/L85
P 24	Actuar en millores de la xarxa de bus urbà: reforç en les línies L12 i L14
P 25	Implantar carrils bus i increment de la vigilància.
P 26	Millorar el sistema de prioritat semafòrica.
P 27	Impulsar Línia 9. Adaptar la xarxa de superfície a la nova línia.
P 28	Garantir l'accessibilitat en les estacions de metro, rodalies i FGC.
P 29	Utilitzar un material mòbil accessible per a persones amb la mobilitat reduïda que operin en condicions de seguretat i de qualitat.
P 30	Mantenir i millorar el servei de transport adaptat i d'acompanyament a PMR.
P 31	Millorar la informació a les parades: Millores en la informació estàtica.
P 32	Millorar la informació a les parades: Millores en la informació dinàmica.
P 33	Millorar l'espai d'embarcament i parada.
P 34	Millorar l'accessibilitat física i de l'entorn de la parada.
P 35	Millorar l'aproximació dels vehicles a les parades.

Objectiu 4: Fomentar un ús racional del cotxe, bo i aplicant mesures que facilitin el traspàs de ciutadans a altres mitjans de transport més sostenibles i que promoguin la intermodalitat.

P 36	Definir la xarxa bàsica de vehicles. Criteris de jerarquia viària
P 37	Millorar interseccions amb alta intensitat o conflictivitat de trànsit
P 38	Millorar senyalització d'orientació de la xarxa bàsica de vehicles
P 39	Potenciar el car-pooling i car-sharing
P 40	Millorar la senyalització reglamentària en el conjunt del viari de la ciutat
P 41	Promoure la utilització de vehicles menys contaminants, moguts per energies alternatives. Implantació de zones urbanes d'atmosfera protegides. ZUAP
P 42	Realitzar campanyes de comunicació i promoció del vehicle compartit als polígons industrials

Objectiu 5: Compatibilitzar l'oferta d'aparcament amb la demanda de rotació i de residents, el dinamisme econòmic de la ciutat i les bones condicions d'accés i mobilitat per als mitjans més sostenibles.

P 43	Impulsar l'AIRE (Àrea Integral de Regulació de l'Estacionament) al conjunt dels barris. Definir els sistemes de regulació de l'estacionament per vehicles (ordenació de zones blaves, verdes, grogues i altres zones de rotació controlada). En els estudis d'implantació incloure l'oferta privada
P 44	Habilitar estacionaments per a autobusos i camions de manera que no interfereixin en la mobilitat urbana
P 45	Construir noves infraestructures i revisar la normativa de requisits d'aparcament en nous edificis
P 46	Generar mecanismes legals per aprofitar els mitjans tècnics i competencials per incrementar la vigilància en zones d'indisciplina d'aparcament

Objectiu 6: Garantir una distribució de mercaderies, de manera àgil, ordenada, amb el mínim impacte sobre el sistema de mobilitat de la ciutat i garant del ple desenvolupament de les activitats econòmiques de la ciutat.

P 47	Millorar l'oferta i gestió de la càrrega i descàrrega de mercaderies
P 48	Eliminar obstacles a les zones C/D
P 49	Unificar la senyalització de les zones de càrrega i descàrrega
P 50	Potenciar la DUM nocturna i silenciosa. (Mercadona, Caprabo…)
P 51	Incorporar avenços tecnològics i propostes de gestió innovadores. (plataformes logístiques) Promoure la col·laboració amb altres ciutats en la recerca de les millors pràctiques de la DUM
P 52	Regular les zones de càrrega i descarrega convencionals i grogues
P 53	Incrementar vigilància en les infraccions relacionades amb la indisciplina d'aparcament.
P 54	Senyalitzar itineraris de vehicles pesants

Objectiu 7: Fomentar la intermodalitat com a mesura per assolir un ús eficient dels diferents mitjans de transport en cada tram de la cadena de transport.

P 55	Revisar la normativa de circulació de bicicletes. Convivència amb altres modes.
P 56	Millorar l'intercanvi entre metro-bus - FGC i RENFE. Assegurar bones condicions d'accessibilitat (a peu i en bicicleta) i de seguretat
P 57	Millorar la senyalització entre modes de transport públic
P 58	Desenvolupar els grans intercanviadors previstos: La Torrassa i Ernest Lunch

Objectiu 8: Millorar la mobilitat segura mitjançant la reducció de l'accidentalitat i respectant l'espai públic destinat a cada mitjà de transport

P 59	Actualitzar els PLSV de L'Hospitalet
P 60	Actuacions de millora en interseccions i trams: Femades - Av. del Carrilet, Ponent - Catalunya
P 61	Millorar la regulació semafòrica. Actuacions en la regulació semafòrica existent i implantació de noves semaforitzacions.
P 62	Incrementar la vigilància en infraccions relacionades amb el risc d'accidents.
P 63	Millorar la seguretat als itineraris escolars (urbanístiques, de regulació semafòrica, de millora de la visibilitat, il·luminació, i control d'accés).
P 64	Instal·lar sistemes radar de control de velocitat.
P 65	Adequar els estacionaments en bateria actuals a semibateria i bateria inversa
P 66	Resoldre els punts de conflicte.
P 67	Crear els dispositius i bases de dades per actualitzar anualment els indicadors del Pla local de Seguretat Viària, amb l'objectiu de controlar i prendre mesures eficients.

Objectiu 9: Controlar i disminuir els nivells de contaminació atmosfèrica i acústica provocats pel trànsit.

P 68	Controlar periòdicament l'evolució dels principals contaminants provocats pel sector del transport (GEH, Nox i PM10) per fer el seguiment dels efectes de l'aplicació de les mesures fixades pel PMU
P 69	Fomentar que les empreses de transport posseeixin un Pla de Gestió Ambiental
P 70	Introduir mesures en favor de l'extensió del vehicle elèctric. Creació d'estacionaments per a vehicles elèctrics
P 71	Promoure de l'ús de vehicles ecològics en el transport públic urbà. Millora de la flota actual
P 72	Considerar criteris ecològics en la renovació de la flota de vehicles municipals
P 73	Actualitzar el mapa acústic de la ciutat
P 74	Instal·lar paviment sonoreductor a la xarxa bàsica

Objectiu 10: Mobilitat intel·ligent. **Aprofitar els avenços tecnològics** existents per millorar el sistema de mobilitat i el control del trànsit.

P 75	Implantar senyalització variable d'aparcaments
P 76	Coordinar la Semaforització amb el SAE
P 77	Implantar sistemes de detecció de rutes per bluetooth
P 78	Millorar la informació a través de noves tecnologies, sistemes de detecció de rutes per bluetooth, pàgines web, aplicacions d'android,...

Objectiu 11: Preveure una configuració de l'espai públic que tingui en compte les necessitats del model de mobilitat.

P 79	Ampliar el viari bàsic associat al soterrament de les vies de FFCC.
P 80	Unir transversalment l'Avinguda Amèrica amb la Rambla de la Marina
P 81	Recolzar el desenvolupament d'infraestructures de transport urbà depenents d'altres organismes
P 82	Desenvolupar la segona fase d'urbanització de la Granvia de L'Hospitalet
P 83	Connectar l'avinguda Joan Carles I amb la Ronda Litoral
P 84	Revisar la vialitat prevista al sector industrial del Camí del Mig, Aprestadora, Narcís Monturiol i Rambla de la Marina
P 85	Actualitzar les directrius per a les noves actuacions urbanístiques
P 86	Actualitzar el Pla d'aparcaments
P 87	Incrementar la lluminositat del viari per millorar la mobilitat segura
P 88	Dissenyar les connexions de viaris dels viaris de diferents usos (criteris de Diputació de Barcelona)

Objectiu 12: Sensibilitzar la ciutadania i conscienciar-la dels valors que contenen els principis i objectius establerts en aquest pacte. **Informar, formar i educar** tenen uns objectius comuns: conscienciar i sensibilitzar els ciutadans.

P 89	Elaborar una Memòria Anual de dades de mobilitat de la ciutat "L'observatori de la Mobilitat"
P 90	Incorporar nous panells de senyalització variable
P 91	Realitzar campanyes d'educació vial a les escoles
P 92	Realitzar campanya de sensibilització sobre la bicicleta i els seus beneficis en salut i medi ambient. Organitzar i col·laborar en actes de promoció de desplaçaments en bicicleta
P 93	Realitzar campanyes i actes de promoció de la mobilitat a peu. Promoure L'Hospitalet com a referent de la promoció dels desplaçaments a peu
P 94	Promoure la realització de Plans de Desplaçaments d'Empresa i plans de mobilitat sectorial. Realització del PDE de l'Ajuntament
P 95	Participar en projectes sobre mobilitat sostenible amb altres entitats

Objectiu 1: Afavorir les condicions per a la mobilitat de vianants amb la dotació de major superfície d'espai públic i superfície amb millor qualitat (en termes d'accessibilitat i seguretat per a la realització dels desplaçaments a peu).

P	**1**	Definir la xarxa bàsica per a vianants
P	**2**	Augmentar l'amplitud de les voreres amb deficiències (xarxa bàsica)
P	**3**	Pacificar el carrer Progrés, zona comercial de Santa Eulàlia
P	**4**	Dotar a cada barri d'illes de vianants ampliables en dies festius
P	**5**	Millorar l'accessibilitat per les PMR
P	**6**	Eliminar obstacles de les voreres
P	**7**	Millorar la visibilitat dels vianants a les cruïlles: disseny
P	**8**	Protegir voreres de l'estacionament de vehicles
P	**9**	Millorar la senyalització d'orientació per a vianants
P	**10**	Ampliar i millorar els passos de vianants
P	**11**	Resoldre punts d'elevat pendent
P	**12**	Crear eixos cívics, establint llocs adients d'estada i descans dels vianants en els desplaçaments a peu, i integrant les àrees enjardinades (places i parcs) presents en els itineraris
P	**13**	Resoldre les connexions interurbanes que es poden realitzar a peu

P - 1 Definir xarxa bàsica per a vianants

1. Àmbit d'actuació	Mobilitat a peu
2. Objectius	1.- Afavorir les condicions per a la mobilitat dels vianants.
3. Línia estratègica	1.1.- Crear i millorar àrees de vianants i zones de prioritat invertida

4. Descripció de l'actuació

Fonament: És voluntat de l'Ajuntament de L'Hospitalet de Llobregat la creació d'itineraris peatonals de connexió entre barris amb alts índexs de qualitat entesos com: suficient amplada de voreres, bones condicions de circulació i il·luminació i dotats de zones de descans intermèdies.

Descripció de la proposta: Es proposa definir la xarxa bàsica peatonal amb una sèrie de zones estancials dotades de mobiliari urbà que serveixi per millorar la qualitat d'itineraris peatonals interbarris. Aquesta proposta es completa amb la P-12

5. Zona d'actuació		**6. Plànol referència**	Plànol 8.3.
Tot el municipi		**7. Fase**	De 0 a 3 anys
		8. Prioritat	Alta

9. Cost (€)

Cost integrat dintre dels Serveis Tècnics Municipals

10. Indicadors d'avaluació

Nom	Valor actual 2012	Valor objectiu 2018 - 2024
Espai viari específic per al vianant (exclusiu + prioritat)	34 km	***km

11. Responsable	Ajuntament de L'Hospitalet de Llobregat
12. Finançament	Local

P - 2 Augmentar l'amplitud de les voreres amb deficiències (xarxa bàsica de vianants)

1. Àmbit d'actuació	Mobilitat a peu
2. Objectius	1.- Afavorir les condicions per a la mobilitat dels vianants.
3. Línia estratègica	1.1.- Crear i millorar àrees de vianants i zones de prioritat invertida

4. Descripció de l'actuació

Fonament: Segons les directrius de la Diputació de Barcelona i coincidint amb el nou *Documento Técnico que desarrolla las Condiciones Básicas de Accesibilidad y no Discriminación para el Acceso y la Utilización de los Espacios Públicos Urbanizados*, una vorera es considera accessible quan disposa d'una amplada lliure d'1,8m.

A L'Hospitalet es detecten nombroses vies o trams on la vorera és inaccessible (0,9m), i moltes altres on no arriben al nivell d'accessible (1,8m). Tanmateix, es considera un objectiu bàsic del PMU incorporar dins la planificació urbanística una amplada mínima de vorera per a tots els nous vials projectats o en previsió.

Es proposa que tota la xarxa principal de vianants, tant actual com futura, disposi de voreres d'un mínim de 2,5m d'amplada útil, per tal de garantir el pas dels vianants de forma còmoda i segura.

Descripció de la proposta: Es proposa l'ampliació a 2,5m les voreres de les següents vies o trams:

- Pont Santa Eulàlia entre Prat de la Riba / Santa Eulàlia
- Carrer Canigó
- Ctra. d'Esplugues / Av. de Josep Tarradellas
- C. de Barcelona
- C. del Montseny
- C. de Mas
- C. de l'Aprestadora (entre Castelao i Alhambra)
- C. de Pujós
- C. d'Occident
- Ronda de la Torrassa
- C.de Castelao

Posteriorment s'actuarà a la resta de vials on es detecten deficiències d'amplades, tant a la diagnosi tècnica com al procés de participació

L'actuació suposa la supressió de tot o una part de l'estacionament de totes les vies afectades. –en total es suprimirien aproximadament 960 places. D'altra banda, es proposa incorporar a la normativa urbanística la obligatorietat d'incorporar voreres amb una amplada útil mínima de 2,5m a tota la xarxa.

5. Zona d'actuació		**6. Plànol referència**	Plànol 8.4 - Taula P2
Tot el municipi		**7. Fase**	De 0 a 6 anys
		8. Prioritat	Mitjana

9. Cost (€)

6.400 m x 2,50 m = 16.000 m^2
16.000 m^2 x 50 € = 800.000 €

10. Indicadors d'avaluació

Nom	Valor actual 2012	Valor objectiu 2018 - 2024
Voreres de menys de 2.5m		
% de xarxa amb voreres a 2,5m		

11. Responsable	Ajuntament de L'Hospitalet de Llobregat
12. Finançament	Promotors Urbanístics / Local

P - 3 Pacificar el carrer del Progrés, zona comercial de Santa Eulàlia

1. Àmbit d'actuació	Mobilitat a peu
2. Objectius	1.- Afavorir les condicions per a la mobilitat dels vianants.
3. Línia estratègica	1.2.- Dissenyar xarxa d'itineraris segurs i accessibles per a tots els vianants. Crear una xarxa bàsica de vianants

4. Descripció de l'actuació

Es proposa la transformació dels següents carrers que presenten elevada intensitat de vianants i han estat sol·licitats al procés participatiu:

- C. del Progrés (7.000 – 12.000 vianants/dia)
- Zona comercial Santa Eulàlia (21.000 vianants/dia)

La transformació consisteix en la millora de les condiciones per al vianant, mitjançat ampliació de la superfície disponible. A ambdós casos es tracta de vies amb activitat comercial.

5. Zona d'actuació	**6. Plànol referència**
Barri de Santa Eulàlia. Carrer Progrés i zona comercial de Santa Eulàlia	**7. Fase**
	8. Prioritat

Plànol 8.1 - Taula P3	
De 0 a 3 anys	
Alta	

9. Cost (€)

C. del Progrés

300 m x 8 m=2.400 m^2 x 215 €= 516.000 €

Zona comercial Santa Eulàlia

3.500 m^2 x 215 € = 752.500 €.

10. Indicadors d'avaluació

	2012	2018
2.1. Prioritat per a vianants (xarxa exclusiva de vianants o convivència km)		
2.2. Dèficit vianants (longitud de voreres menys d'1,8 m útil km)		
Intensitat vianants c. Progrés	12.000	
Intensitat vianants zona comercial	21.000	

11. Responsable	Ajuntament de L'Hospitalet de Llobregat
12. Finançament	Comerciants

P - 4 Dotar a cada barri d'illes de vianants ampliables en dies festius

1. Àmbit d'actuació	Mobilitat a peu
2. Objectius	1.- Afavorir les condicions per a la mobilitat dels vianants.
3. Línia estratègica	1.2.- Dissenyar xarxa d'itineraris segurs i accessibles per a tots els vianants. Crear una xarxa bàsica de vianants

4. Descripció de l'actuació

Fonament: L'Hospitalet és una ciutat compacta. Des del centre geogràfic de la ciutat, s'estima que una persona a peu trigaria com a màxim 30 min en arribar a qualsevol part de la ciutat. La xarxa viària està travessada pels dos eixos ferroviaris que condicionen els itineraris als passos que creuen les vies. L'origen independent de certs barris de la ciutat (Centre, Collblanc, La Torrassa) ha produït una configuració de la xarxa viària individualitzada per cada barri sense visió global de conjunt, fins al punt que gairebé tots els barris s'han acabat unint i confonent, donant com a resultat a l'actualitat, itineraris per a vianants no directes i per tant no còmodes en alguns casos.

Per aquest motiu a L'Hospitalet es produeixen majoritàriament desplaçaments interns a cada barri pel què es planteja la dotació d'illes de vianants pròpies a cada barri, les quals a més podran ser ampliades amb mesures de pacificació del trànsit en els dies festius a fi d'incrementar l'oferta de zones de vianants.

Descripció: Es proposa pacificar aquestes vies mitjançant mobiliari urbà que pugui ser col·locat i retirat, implementant pilones per evitar l'estacionament il·legal, acompanyat de la prohibició de l'estacionament a tot l'àmbit. Concretament es proposa actuar en tots aquests carrers:

- Sant Josep: Parc de la Serp
- Centre: Plaça de l'Ajuntament / Rbla. de Just Oliveras
- Florida: Mercat de la Florida / Mercat Torrent Gornal
- Torrassa: Plaça Espanyola / Parc de la Torrassa
- Collblanc: Mercat Collblanc / Parc de la Marquesa
- Pubilla Casas: Mercat Pubilla Casas – Av. de Severo Ochoa / Av. de Tomàs Giménez
- Sanfeliu: al voltant de la Plaça dels Cirerers
- Santa Eulàlia: Mercat i Plaça de Francesc Macià

A més es realitzaran intervencions en els carrers adjacents als sectors centrals de cada barri, implantant plataforma única i sistemes de control d'accés els caps de setmana i festius.

5. Zona d'actuació		**6. Plànol referència**	Plànol 8.2
Casc urbà. Centres de barri		**7. Fase**	De 0 a 3 anys
		8. Prioritat	Mitjana
9. Cost (€)		**10. Indicadors d'avaluació**	
40 elements de mobiliari urbà tipus jardinera x 800 € = 32.000 €			

11. Responsable	Ajuntament de L'Hospitalet de Llobregat
12. Finançament	Veïns, promotors urbanístics

P - 5 Millorar l'accessibilitat per les PMR

1. Àmbit d'actuació	Mobilitat a peu
2. Objectius	1.- Afavorir les condicions per a la mobilitat dels vianants.
3. Línia estratègica	1.3.- Garantir l'accessibilitat universal

4. Descripció de l'actuació

Fonament: L'estructura urbana de L'Hospitalet s'ha basat en un increment de xarxa consolidada en la què es troben múltiples passos de vianants no adaptats a PMR. Del procés de participació i de la diagnosi tècnica han sorgit una sèrie de necessitats d'adaptació de passos als què se'ls anirà donant resposta en funció de les possibilitats. Igualment ha sorgit la necessitat de millorar les condicions de seguretat dels itineraris de vianants.

Descripció de la proposta: Es proposa l'actuació de rebaixar les voreres en les vies o trams sol·licitats en el procés participatiu *(veure taula)* i millorar condicions de seguretat.

Com a actuacions singulars es proposen:

- **Millora** de les condicions de seguretat del Campus Universitari de Bellvitge.
- **Adaptació** de l'estació de Metro de Can Buxeres i el pas de zebra al costat del Mercat de Bellvitge.
- **Actuacions contínues** als carrers: Av. del Carrilet, C. del Radi, C. de Joan Pallarès, C. de Mas, C. del Montseny i Granvia Sud.

5. Zona d'actuació		**6. Plànol referència**	Plànol 8.5 - Taula P5
Tot el municipi		**7. Fase**	De 0 a 6 anys
		8. Prioritat	Alta

9. Cost (€)	**10. Indicadors d'avaluació**

Sense especificar

Nom	Valor actual 2011	Valor objectiu 2018 - 2024
Passos adaptats		

11. Responsable	Ajuntament de L'Hospitalet de Llobregat
12. Finançament	Ajuntament de L'Hospitalet de Llobregat

P - 6 Eliminar obstacles de les voreres

1. Àmbit d'actuació	Mobilitat a peu
2. Objectius	1.- Afavorir les condicions per a la mobilitat dels vianants.
3. Línia estratègica	1.3.- Garantir l'accessibilitat universal.

4. Descripció de l'actuació

Fonament: S'han detectat durant els inventaris punts no habilitats per a la mobilitat PMR per l'existència d'obstacles que redueixen l'amplada útil i impedeix el pas de cadires de rodes.

Descripció de la proposta: Es proposa l'actuació d'eliminar els obstacles a les següents vies o trams sol·licitats en el procés participatiu: Av. Can Serra, Av. del Masnou, Trav. Industrial, Feixa Llarga, Pont del Llobregat, C. de Mas i C. de Barcelona.

5. Zona d'actuació		**6. Plànol referència**	Plànol 8.6. - Taula P6
Tot el municipi		**7. Fase**	De 0 a 6 anys
		8. Prioritat	Alta
9. Cost (€)		**10. Indicadors d'avaluació**	
Sense especificar			

11. Responsable	Ajuntament de L'Hospitalet de Llobregat
12. Finançament	Local

P - 7 Millorar la visibilitat dels vianants a les cruïlles: disseny

1. Àmbit d'actuació	Mobilitat a peu
2. Objectius	1.- Afavorir les condicions per a la mobilitat dels vianants.
3. Línia estratègica	1.3.- Garantir l'accessibilitat universal.

4. Descripció de l'actuació

Fonament: Les entrevistes realitzades al procés participatiu i els inventaris a la ciutat han posat de relleu l'existència de cruïlles on resulta perillós travessar, com a conseqüència de la manca de visibilitat. La resolució d'aquesta problemàtica permetrà no només millorar la seguretat viària dels alumnes als camins escolars, sinó que repercutirà de forma beneficiosa sobre la resta de vianants.

Descripció de la proposta: Modificació del disseny de les cruïlles amb baixa visibilitat.

Eliminació de places d'aparcaments a algunes cruïlles i complementàriament implantació de pilones, elements de mobiliari urbà, aparcament de motos per tal d'evitar obstacles que redueixen la visibilitat dels passos de vianants.

Es considera la supressió d'una plaça d'aparcament de turismes i la substitució per aparcament de motos, amb l'objectiu d'augmentar la visibilitat a les cruïlles on és necessari aquesta actuació. A totes les cruïlles on s'eliminin places d'aparcament, es recomana que, si les que cal eliminar són reserves, es traslladin aquestes sense eliminar-les.

5. Zona d'actuació		**6. Plànol referència**	N / A
Diverses cruïlles del centre urbà		**7. Fase**	De 0 a 3 anys
		8. Prioritat	Alta
9. Cost (€)		**10. Indicadors d'avaluació**	
Sense especificar			

11. Responsable	Ajuntament de L'Hospitalet de Llobregat
12. Finançament	Promotors Urbanístics / Local

P - 8 Protegir voreres de l'estacionament de vehicles

1. Àmbit d'actuació	Mobilitat a peu
2. Objectius	1.- Afavorir les condicions per a la mobilitat dels vianants.
3. Línia estratègica	1.3.- Garantir l'accessibilitat universal.

4. Descripció de l'actuació

Fonament: Les entrevistes realitzades al procés participatiu i els inventaris a la ciutat han posat de relleu l'existència de trams de voreres ocupats per vehicles, el què en ocasions requereix augmentar la vigilància o implantar sistemes de protecció de voreres tipus fitons.

- Disciplinar els estacionaments sobre vorera
- Modificació de les característiques de les voreres
- Instal·lació estratègica de mobiliari urbà i altres elements

Intervenció en carrers sorgits del Procés de Participació: C. de la Riera de la Creu, c. de Jacint Verdaguer, c. de Martí i Blasi, c. dels Garrofers, c. de l'Enginyer Moncunill, c. de les Amapolas, c. del Montseny, Av. del Nord i a la proximitat de la Residència Can Serra.

5. Zona d'actuació		**6. Plànol referència**	N / A - Taula P8
Diversos trams de voreres del nucli urbà		**7. Fase**	De 0 a 3 anys
		8. Prioritat	Alta
9. Cost (€)		**10. Indicadors d'avaluació**	
Sense especificar			

11. Responsable	Ajuntament de L'Hospitalet de Llobregat
12. Finançament	Promotors Urbanístics / Local

P - 9 Millorar la senyalització d'orientació per a vianants

1. Àmbit d'actuació	Mobilitat a peu
2. Objectius	1.- Afavorir les condicions per a la mobilitat dels vianants.
3. Línia estratègica	1.3.- Garantir l'accessibilitat universal.

4. Descripció de l'actuació

La generació de més 460.000 viatges diaris a peu a L'Hospitalet, justifica la implantació d'una xarxa de qualitat per a la mobilitat de vianants. Aquesta xarxa ha de disposar de condicions bones de qualitat (prioritat de vianants) i connectivitat. Per tal de millorar les condicions dels vianants i promocionar l'ús dels desplaçaments a peu, es proposa definir una xarxa de fàcil identificació (i per tant senyalitzada i clarament identificable) per a la mobilitat a peu. La proposta es basa en constituir una xarxa amb voreres d'amplitud suficientment identificable com a xarxa peatonal (senyalització específica) i que permeti la comunicació entre barris i interna a cada barri.

L'envergadura de la proposta obliga a una implantació progressiva per barris, en els què s'anirà substituint la senyalització actual per un nou model, ja desenvolupat.

5. Zona d'actuació		**6. Plànol referència**	Taula P9 pressupost (annex)
Tot el municipi		**7. Fase**	De 0 a 6 anys
		8. Prioritat	Mitjana

9. Cost (€)

157.542 € (Veure detall pressupost annex)

10. Indicadors d'avaluació

Nom	Valor actual 2011	Valor objectiu 2018 - 2024
Nombre de panels de senyalització per vianants		

11. Responsable	Ajuntament de L'Hospitalet de Llobregat
12. Finançament	Local

P - 10 Ampliar i millorar els passos de vianants

1. Àmbit d'actuació	Mobilitat a peu
2. Objectius	1.- Afavorir les condicions per a la mobilitat dels vianants.
3. Línia estratègica	1.3.- Garantir l'accessibilitat universal.

4. Descripció de l'actuació

Fonament: Durant el desenvolupament del PMU s'ha analitzat la xarxa bàsica de vianants obtenint-se els següents valors:

- A la xarxa de vianants existeixen 1.231 passos, dels quals el 54% estan semaforitzats.
- A un 69% de les interseccions manca al menys un pas de vianants.

Així mateix, en el procés participatiu s'han recollit sol·licituds de nous passos o d'ampliació d'existents *(Taula P11)*.

Descripció de la proposta: Es proposa l'Actuació progressiva d'ampliació dels passos en els punts definits a la taula.

Al procés d'actuació serà prioritari completar els passos de vianants allà on manqui algú, i segons la jerarquia viària (primer les articulars i posteriorment les actuacions objectes de demanda particular.

Es planteja com objectiu que en 6 anys estiguin pintats la totalitats de passos de vianants de la xarxa bàsica.

5. Zona d'actuació		**6. Plànol referència**	N / A - Taula P10
Tot el municipi		**7. Fase**	De 0 a 6 anys
		8. Prioritat	Baixa

9. Cost (€)

371 passos x 150 € = 55.650 €

10. Indicadors d'avaluació

Nom	Valor actual 2011	Valor objectiu 2018 - 2024
% passos semaforitzats	54%	
Interseccions totalment senyalitzades – xarxa bàsica	69%	

11. Responsable	Ajuntament de L'Hospitalet de Llobregat
12. Finançament	Promotors Urbanístics / Local

P - 11 Resoldre els punts d'elevat pendent

1. Àmbit d'actuació	Mobilitat a peu
2. Objectius	1.- Afavorir les condicions per a la mobilitat dels vianants.
3. Línia estratègica	1.3.- Garantir l'accessibilitat universal.

4. Descripció de l'actuació

Fonament: S'han detectat durant els inventaris una sèrie de trams de voreres amb pendent >8%. La proporció és del 4,3% respecte a la longitud de voreres dels itineraris de vianants.

Descripció de la proposta: Es planteja la instal·lació de cintes transportadores (tapís roulant) al carrer de Miquel Peiró i Victorí, Av. de Can Serra, C. del Molí i C.de la Mare de Déu dels Desemparats.

Al Parc de les Planes fins a C. del Teide es proposa posar escales mecàniques.

5. Zona d'actuació		**6. Plànol referència**	Plànol 8.7. - Taula P11
Zona urbana		**7. Fase**	De 0 a 6 anys
		8. Prioritat	Baixa

9. Cost (€)

Escala mecànica: aprox. 30.000 € (1 unit)
Tapís roulant: aprox. 100.000 € (1 unit) x 4 = 400.000 €

10. Indicadors d'avaluació

Nom	Valor actual 2011	Valor objectiu 2018 - 2024
% de voreres amb pendent major de del 8%	4,3 %	

11. Responsable	Ajuntament de L'Hospitalet de Llobregat
12. Finançament	Promotors urbanístics

P - 12	**Crear eixos cívics, establint llocs adients d'estada i descans dels vianants en els desplaçaments a peu, i integrant les àrees enjardinades (places i parcs) presents en els itineraris**

1. Àmbit d'actuació	Mobilitat a peu
2. Objectius	1.- Afavorir les condicions per a la mobilitat dels vianants.
3. Línia estratègica	1.4.- Fomentar la interrelació entre barris propers. Permeabilitzar les artèries viàries per al vianant.

4. Descripció de l'actuació

Fonament: L'objectiu és potenciar la mobilitat a peu, entre barris, garantir uns itineraris accessibles als principals centres d'atracció i generació de viatges, corregint les disfuncions detectades. Actualment es poden identificar quatre eixos cívics no connectats entre si:

1.- Av. de Tomás Giménez – av. de Miraflores – av. de Catalunya
2.- Av. del Carrilet (entre Badal i c. d'Amadeu Torner)
3.- Rambla de la Marina – Rambla de Just Oliveras
4.- Av. de la Granvia de L'Hospitalet (entre Parc de l'Alhambra i c. de Miguel Hernández)

Descripció de la proposta: En concret, es planteja la creació d'eixos cívics eliminant els punts de discontinuïtat detectats al desenvolupament del PMU). Aquests eixos s'afegirien als existents

1.- C. de Castelao
2.- Av. del Carrilet (entre c. d'Amadeu Torner i c. de Rosalía de Castro)
3.- Prat de La Riba – Santa Eulàlia (c. del Canigó – c. de Carrasco i Formiguera)
4.- Av. del Carrilet (av. de Ventura Gassol – c. de Rosalia de Castro)

Es planteja una xarxa d'eixos cívics futurs amb connexió als eixos cívics actuals. Aquesta xarxa d'eixos cívics presenten unes característiques pròpies: són connectors entre barris; presenten espais d'estada i descans i incorporen en el seu traçat parcs i zones enjardinades. Es corresponen amb els eixos principals de la xarxa viària bàsica plantejades a la proposta P1.

5. Zona d'actuació		**6. Plànol referència**	Plànol 8.12
Eixos cívics		**7. Fase**	De 0 a 6 anys
		8. Prioritat	Mitjana

9. Cost (€)	**10. Indicadors d'avaluació**
Part del cost està integrat dintre dels Serveis Tècnics Municipals	

11. Responsable	Ajuntament de L'Hospitalet de Llobregat
12. Finançament	Local

P - 13 Resoldre les connexions interurbanes que es poden realitzar a peu

1. Àmbit d'actuació	Mobilitat a peu
2. Objectius	1.- Afavorir les condicions per a la mobilitat dels vianants.
3. Línia estratègica	1.4.- Fomentar la interrelació entre barris propers. Permeabilitzar les artèries viàries per al vianant.

4. Descripció de l'actuació

Fonament: Per potenciar la mobilitat a peu, entre L'Hospitalet i els municipis limítrofs; Barcelona, Cornellà i amb la Zona Franca cal garantir uns itineraris accessibles.

En concret, es planteja la millora als punts sol·licitats per la Mesa del Delta.

Descripció de la proposta: La connexió a peu amb L'Hospitalet de Llobregat, es pot realitzar mitjançant un itinerari per l'Av. de la Feixa Llarga.

Requereix les actuacions següents:

- Millora dels paviments
- Ampliació de voreres i/o de l'espai lliure de pas
- Millora de les cruïlles per a vianants
- Reubicació i/o millora del mobiliari urbà existent

5. Zona d'actuació		**6. Plànol referència**	Plànol 8.13. - Taula P13
Trams concrets		**7. Fase**	De 0 a 3 anys
		8. Prioritat	Alta
9. Cost (€)		**10. Indicadors d'avaluació**	
370.000 €			

11. Responsable	Ajuntament de L'Hospitalet de Llobregat
12. Finançament	Ajuntament de L'Hospitalet de Llobregat Consorci de la Zona Franca

Objectiu 2: Augmentar la participació de la bicicleta en el conjunt de mitjans de transport d'ús habitual, tot creant les condicions d'infraestructures, de gestió del trànsit i d'educació viària necessàries per promoure'n la utilització.

P	**14**	Redefinir la xarxa d'itineraris ciclistes. Definició i adequació dels itineraris urbans i interurbans
P	**15**	Millorar la senyalització de la xarxa ciclista i resoldre els punts febles detectats
P	**16**	Implantar aparcaments als centres d'activitat terciària, als equipaments que no en disposin (Hospitals, ambulatoris, CAPs, edificis municipals, als polígons industrials i als nusos de connexió viària).
P	**17**	Implantar sistemes de lloguer de bicicletes.

P - 14 Redefinir la xarxa d'itineraris ciclistes. Definició i adequació dels itineraris urbans i interurbans

1. Àmbit d'actuació	Bicicleta
2. Objectius	2.- Augmentar la participació de la bicicleta
3. Línia estratègica	2.1.- Dissenyar una xarxa d'itineraris ciclistes. No es tracta només de crear nous carrils bici sinó de generar una xarxa contínua amb diferents tipologies.

4. Descripció de l'actuació

Fonament: Per tal de fomentar la mobilitat en bicicleta cal disposar d'una xarxa contínua. L'anàlisi de l'oferta actual posa de relleu una implantació progressiva del Pla Director anterior (38%) i alguns punts de discontinuïtat. Això suposa la longitud actual dels carrils reservats per a bicicleta de 13,02 km.

L'actuació proposta no és només ampliar la xarxa de carrils reservats, sinó fomentar la convivència entre bici i cotxe o bici – vianant per a obtenir una xarxa el més complerta possible.

Descripció de la proposta: Superar l'àmbit del Pla Director i afegir a la xarxa de carrils bici la xarxa ciclable (prioritat invertida/zones de vianants/carrers pacificats 30). La xarxa serà sensiblement més ample i el nombre de km, superior.

Adequació del Pla Director de la Bicicleta al nou concepte d'itineraris ciclables, en base a les directrius del present PMU (aplicació del nou reglament):

1) Carrils bici en calçada (segregats si no és plataforma única)
2) Baixar els actuals carrils bici en vorera, a la calçada (en els cassos que sigui possible)
3) ≥30 km/h – Carril bici segregat
   ≤30 km/h – No carril bici: zona ciclable

Es proposa l'ampliació de carrils en els trams que siguin imprescindibles i la modificació de la normativa actual per a permetre el pas de les bicicletes per altre tipus de vies.

En cas de fer-se nous carrils, aquests han d'anar per la calçada; també es treballarà per substituir els que ja estan per vorera, es baixaran a calçada, la implantació de 4,5 km més de vies ciclistes (plànol) i la resolució de punts de conflicte detectats (relatius a senyalització i millora de la seguretat).

5. Zona d'actuació		**6. Plànol referència**	Plànol 8.14. - Taula P14
Tot el municipi		**7. Fase**	De 0 a 6 anys
		8. Prioritat	Mitjana

9. Cost (€)

Sense especificar, una part del cost està integrat dintre dels Serveis Tècnics Municipals.

10. Indicadors d'avaluació

Nom	Valor actual 2012	Valor objectiu 2018 - 2024
Xarxa per a bicicletes	13 km	
Xarxa ciclable	51,3 km	
Desplaçaments en bicicleta		

11. Responsable	Ajuntament de L'Hospitalet de Llobregat
12. Finançament	Promotors Urbanístics / Local. Mancomunitat Municipis. MMAMB

P - 15	Millorar la senyalització de la xarxa ciclista i resoldre els punts febles detectats

1. Àmbit d'actuació	Bicicleta
2. Objectius	2.- Augmentar la participació de la bicicleta
3. Línia estratègica	2.1.- Dissenyar una xarxa d'itineraris ciclistes. No es tracta només de crear nous carrils bici sinó de generar una xarxa contínua amb diferents tipologies.

4. Descripció de l'actuació

Fonament: Per tal de fomentar la mobilitat en bicicleta cal disposar d'una xarxa contínua. L'anàlisi de l'oferta actual posa de relleu alguns punts de discontinuïtat o amb senyalització defectuosa. S'ha realitzat un inventari dels punts (taula i figura adjuntes).

Descripció de la proposta: Es proposa actuar sobre els punts corregint les mancances detectades. Concretament es proposen:

- Actuacions de senyalització a 15 punts
- Actuacions de semaforització a 10 punts
- Millora de connectivitat a 13 punts

5. Zona d'actuació		**6. Plànol referència**	Plànol 8.15. - Taula P15
Tot el municipi		**7. Fase**	De 0 a 3 anys
		8. Prioritat	Mitjana

9. Cost (€)	**10. Indicadors d'avaluació**
15 punts a senyalitzar x 215 € = 2.150 € 10 punts semàfors x 5.000 € = 50.000 € 13 punts connexió x 30 m2 x 150 € = 58.500 €	

11. Responsable	Ajuntament de L'Hospitalet de Llobregat
12. Finançament	Local

P - 16	**Implantar aparcaments als centres d'activitat terciària, als equipaments que no en disposin (hospitals, ambulatoris, CAPs, edificis municipals), als polígons industrials i als nusos de connexió viària)**

1. Àmbit d'actuació	Bicicleta
2. Objectius	2.- Augmentar la participació de la bicicleta
3. Línia estratègica	2.2.- Considerar un conjunt suficientment ampli de llocs d'aparcament de bicicletes.

4. Descripció de l'actuació

Fonament: Amb l'objectiu de fomentar l'ús de la bicicleta cal garantir l'aparcament a les principals destinacions, havent-se detectat a la diagnosi la manca d'oferta a algunes destinacions rellevants.

Descripció de la proposta: Es planteja dotar les principals destinacions, com a mínim, amb un punt d'aparcament, entenent-se que cada punt d'aparcament inclou diversos punts d'ancoratge.

En concret, es contempla la implantació d'aparcaments per a bicicletes (un total de 33 punts) a les següents destinacions:

1. FGC Gornal	5. Metro Torrassa	9. CAP Sant Andreu Torner	13. Metro Can Serra	17. Centre Cívic Cultural Bellvitge	21. Centre Cívic Sta. Eulàlia	25. Metro Can Boixeres	29. FGC I. Cerdà	33. Oncològic Duran i Reinals
2. P.I. Trav Industrial/ Fabregada	6. CAP Just Oliveras	10. CAP Bellvitge	14. Metro Can Vidalet	18. Centre Cívic Sant Josep	22. Auditori Barradas	26. Metro Hospital Bellvitge	30. FGC Europa Fira	
3. FGC+Metro Av. Carrilet	7. CAP La Torrassa	11. Metro Bellvitge	15. Metro Pubilla Casas	19. Centre Cívic La Torrassa	23. Teatre Joventut	27. Metro Rba. J. Oliveras	31. Hosp Gral L'Hospitalet	
4. FGC Sant Josep	8. CAP La Florida	12. Metro Florida	16. Metro Collblanc	20. Centre Cívic La Bòbila	24. Ajuntament	28. Metro Sta. Eulàlia	32. Hospital Bellvitge	

Complementàriament s'anirà desenvolupant la xarxa d'aparcaments de BiciBox, actualment dotada de 18 estacions (veure plànol)

5. Zona d'actuació	**6. Plànol referència** — Plànol 8.16
Tot el municipi	**7. Fase** — De 0 a 3 anys
	8. Prioritat — Mitjana

9. Cost (€)

33 punts x 5 barres x 115 € = 18.975 €

10. Indicadors d'avaluació

Nom	Valor actual 2011	Valor objectiu 2018 - 2024
Aparcament per a bicicletes		

11. Responsable	Ajuntament de L'Hospitalet de Llobregat
12. Finançament	Local

P - 17 Implantar sistemes de lloguer de bicicletes

1. Àmbit d'actuació	Bicicleta
2. Objectius	2.- Augmentar la participació de la bicicleta.
3. Línia estratègica	2.3.- Afavorir l'ús de la bicicleta i la implantació de sistemes de lloguer de bicicletes

4. Descripció de l'actuació

Fonament: Amb l'objectiu de fomentar l'ús de la bicicleta es proposa facilitar la implantació d'empreses de lloguer de bicicletes i fomentar la tinença i lloguer de bicicletes en hotels i centres similars.

Descripció de la proposta: Establir convenis amb empreses, hotels i altres institucions per fomentar l'ús de la bicicleta de lloguer.

Implantació d'aparcaments per a bicis als hotels i proposta de préstec de bicicletes elèctriques per temps limitat.

5. Zona d'actuació		**6. Plànol referència**	N / A
Tot el municipi		**7. Fase**	De 0 a 6 anys
		8. Prioritat	Mitjana
9. Cost (€)		**10. Indicadors d'avaluació**	
10 bicis elèctriques x 1.200 € = 12.000 €			

11. Responsable	Ajuntament de L'Hospitalet de Llobregat
12. Finançament	Possible publicitat

Objectiu 3: Promoure la utilització del transport públic davant del transport privat, i oferir un sistema de transport col·lectiu de qualitat i competitiu respecte als desplaçaments en vehicle privat.

P	**18**	Millorar les condicions de circulació dels autobusos: eliminació d'obstacles, millora girs, etc.
P	**19**	Establir una classificació dins de les línies d'autobús
P	**20**	Actuar en millores de la xarxa de bus urbà: nova parada en la línia 110
P	**21**	Actuar en millores de la xarxa de bus urbà: optimització de recorreguts en les línies LH1 i LH2
P	**22**	Actuar en millores de la xarxa de bus urbà: realització d'estudi d'optimització i millora de la línia L10
P	**23**	Actuar en millores de la xarxa de bus urbà: coordinació entre les línies L82 / L52 / L85
P	**24**	Actuar en millores de la xarxa de bus urbà: reforç en les línies L12 i L14
P	**25**	Implantar carrils bus i incrementar la vigilància
P	**26**	Millorar el sistema de prioritat semafòrica
P	**27**	Impulsar Línia 9. Adaptar la xarxa de superfície a la nova línia
P	**28**	Garantir l'accessibilitat en les estacions de metro, rodalies i FGC
P	**29**	Utilitzar un material mòbil accessible per a persones amb la mobilitat reduïda que operin en condicions de seguretat i de qualitat
P	**30**	Mantenir i millorar el servei de transport adaptat i d'acompanyament a PMR
P	**31**	Millorar la informació a les parades: Millores en la informació estàtica
P	**32**	Millorar la informació a les parades: Millores en la informació dinàmica
P	**33**	Millorar l'espai d'embarcament i parada
P	**34**	Millorar l' accessibilitat física i de l'entorn de la parada
P	**35**	Millorar l'aproximació dels vehicles a les parades

P - 18	Millorar les condicions de circulació dels autobusos: eliminació d'obstacles, millora girs, etc.

1. Àmbit d'actuació	Transport públic
2. Objectius	3.- Promoure la utilització del transport públic davant del transport privat, i oferir un sistema de transport col·lectiu de qualitat i competitiu respecte als desplaçaments en vehicle privat.
3. Línia estratègica	3.1.- Dissenyar una xarxa de transport col·lectiu ajustada a la demanda potencial (autobús, RENFE, metro).

4. Descripció de l'actuació

Eliminació dels punts crítics dels recorreguts de les línies d'autobús. S'eliminaran els obstacles i els girs difícils que es localitzin.

A l'annex a les fitxes s'adjunta un llistat amb sis punts sobre els quals és necessari actuar, indicant la prioritat d'actuació.

5. Zona d'actuació		**6. Plànol referència**	N / A - Taula P18
C. del Progrés 4-6 C. de la Font – Av. de Miraflores 1-3 C.de Montseny i C. del Progrés 1-3 Av. d'Isabel la Catòlica – C. de Sant Rafael 4-6 C. de Sant Pius X 1-3 Av. de la Fabregada 4-6		**7. Fase**	De 0 a 3 anys
		8. Prioritat	Alta

9. Cost (€)	**10. Indicadors d'avaluació**
40.000 €	Nombre d'obstacles retirats / Nombre d'obstacles detectats

11. Responsable	Ajuntament de L'Hospitalet de Llobregat i AMB
12. Finançament	Local

P- 19	Establir una classificació dins de les línies d'autobús

1. Àmbit d'actuació	Transport públic
2. Objectius	3.- Promoure la utilització del transport públic davant del transport privat, i oferir un sistema de transport col·lectiu de qualitat i competitiu respecte als desplaçaments en vehicle privat.
3. Línia estratègica	3.1.- Dissenyar una xarxa de transport col·lectiu ajustada a la demanda potencial (autobús, RENFE, metro).

4. Descripció de l'actuació

Els usuaris es plantegen dubtes respecte a com es confeccionen els itineraris dels autobusos i quins són els criteris per modificar-los. En aquest sentit, es reconeix que es modifiquen a demanda, i per tant, hi ha una certa component històrica en l'evolució i configuració de la xarxa de línies d'autobús, i que difícilment es pot fer una xarxa partint de zero, modificant totes les línies de cop, perquè a la gent li costaria molt acostumar-se i adaptar-se al canvi.

Per això, seria convenient establir una jerarquia clara entre totes les línies d'autobús que componen la xarxa de transport de L'Hospitalet, per garantir l'eficiència en la gestió de les mateixes, i que els usuaris percebin la situació de cada línia dins del seu entorn. Es proposa realitzar aquesta classificació amb la col·laboració d'AMB.

La següent és la jerarquia proposada, com a punt de partida:

- Línies de **connexió**: totes aquelles que connecten entre si els diferents municipis.
- Línies **internes**: no surten del municipi (no es dóna el cas a L'Hospitalet).
- Línies de **proximitat**: aquelles que connecten barris contigus, per exemple LH1/LH2.

5. Zona d'actuació		**6. Plànol referència**	N / A
Tot el municipi		**7. Fase**	De 4 a 6 anys
		8. Prioritat	Mitjana

9. Cost (€)	**10. Indicadors d'avaluació**
Integrat dintre del cost del Serveis Tècnics Municipals	Nombre de línies jerarquitzades

11. Responsable	Ajuntament de L'Hospitalet de Llobregat i AMB.
12. Finançament	Local

P - 20 Actuar en millores de la xarxa de bus urbà: nova parada en la línia 110

1. Àmbit d'actuació	Transport públic
2. Objectius	3.- Promoure la utilització del transport públic davant del transport privat, i oferir un sistema de transport col·lectiu de qualitat i competitiu respecte als desplaçaments en vehicle privat.
3. Línia estratègica	3.1.- Dissenyar una xarxa de transport col·lectiu ajustada a la demanda potencial (autobús, RENFE, metro).

4. Descripció de l'actuació

La línia 110 travessa de nord a sud L'Hospitalet, creuant sota la Granvia de L'Hospitalet. S'assenyala que a pesar que la Granvia ha deixat de ser una barrera en alguns aspectes, des del punt de vista de la connexió amb autobús de la zona nord i sud, segueix sent una barrera, perquè no hi ha línies que connectin la zona nord amb la zona sud de la Granvia.

Precisament per solucionar aquest problema, i eliminar en la mesura del possible l'efecte barrera, es recomanable estudiar la possibilitat de situar sengles parades en la proximitat de la Granvia, doncs actualment estan a una gran distància, la qual cosa provoca que els usuaris que desitgin connectar amb els autobusos que recorren la Granvia en sentit aquest-oest.

En l'annex a les fitxes s'ha inclòs un esquema que mostra la possible localització de parades a l'entorn de la Granvia. Amb la creació d'aquestes parades l'efecte barrera de la Granvia quedaria més atenuat encara.

Es proposa realitzar una enquesta per conèixer els usuaris potencials de les noves parades. Amb la creació d'aquestes parades l'efecte barrera de la Granvia quedaria més atenuat encara.

5. Zona d'actuació		**6. Plànol referència**	N / A - Taula P20
Rambla Marina – Granvia de L'Hospitalet		**7. Fase**	De 0 a 3 anys
		8. Prioritat	Alta

9. Cost (€)	**10. Indicadors d'avaluació**
10.000€	Realització de l'estudi

11. Responsable	Ajuntament de L'Hospitalet de Llobregat i AMB
12. Finançament	Local / AMB

P - 21	**Actuar en millores de la xarxa de bus urbà: optimització de recorreguts en les línies LH1 i LH2**

1. Àmbit d'actuació	Transport públic
2. Objectius	3.- Promoure la utilització del transport públic davant del transport privat, i oferir un sistema de transport col·lectiu de qualitat i competitiu respecte als desplaçaments en vehicle privat.
3. Línia estratègica	3.1.- Dissenyar una xarxa de transport col·lectiu ajustada a la demanda potencial (autobús, RENFE, metro).

4. Descripció de l'actuació

Els recorreguts de les línies LH1 i LH2 resulten complicats per als usuaris, les línies amb la intenció de cobrir la major quantitat possible de carrers de L'Hospitalet tenen un recorregut ineficient.

Es proposa realitzar un estudi per analitzar possibles itineraris alternatius, mitjançant els quals es pugui cobrir la demanda d'una forma més eficient, escurçant i optimitzant el recorregut.

5. Zona d'actuació		**6. Plànol referència**	N / A - Taula P21
Tot el municipi		**7. Fase**	De 0 a 6 anys
		8. Prioritat	Mitjana
9. Cost (€)		**10. Indicadors d'avaluació**	
15.000 €		Realització de l'estudi	

11. Responsable	Local
12. Finançament	Ajuntament de L'Hospitalet de Llobregat i AMB

P - 22 Actuar en millores de la xarxa de bus urbà: realització d'estudi d'optimització i millora de la L10.

1. Àmbit d'actuació	Transport públic
2. Objectius	3.- Promoure la utilització del transport públic davant del transport privat, i oferir un sistema de transport col·lectiu de qualitat i competitiu respecte als desplaçaments en vehicle privat.
3. Línia estratègica	3.1.- Dissenyar una xarxa de transport col·lectiu ajustada a la demanda potencial (autobús, RENFE, metro).

4. Descripció de l'actuació

La línia L10 realitza un recorregut molt llarg, que travessa els municipis del Prat, L'Hospitalet, Cornellà, Esplugues, Sant Joan Despí, Sant Just Desvern i Sant Feliu de Llobregat. Com a conseqüència d'aquest llarg recorregut els temps de pas varien bastant amb els previstos.

Es proposa estudiar la possibilitat de dividir la línia en 2, i potser incloure entre les freqüències un servei exprés que realitzi tot el recorregut, parant en una sèrie de parades d'alta demanda. En qualsevol cas, aquestes actuacions han de dur-se a terme amb el consens més alt possible entre els municipis afectats.

5. Zona d'actuació		**6. Plànol referència**	Plànol: 3.15 - Taula P22
Àmbit recorregut per la línia		**7. Fase**	De 0 a 3 anys
		8. Prioritat	Alta
9. Cost (€)		**10. Indicadors d'avaluació**	
15.000 €		Realització de l'estudi	
11. Responsable	AMB		
12. Finançament	Local		

P - 23 Actuar en millores de la xarxa de bus urbà: coordinació entre les línies L82/L52/L85

1. Àmbit d'actuació	Transport públic
2. Objectius	3.- Promoure la utilització del transport públic davant del transport privat, i oferir un sistema de transport col·lectiu de qualitat i competitiu respecte als desplaçaments en vehicle privat.
3. Línia estratègica	3.1.- Dissenyar una xarxa de transport col·lectiu ajustada a la demanda potencial (autobús, RENFE, metro).

4. Descripció de l'actuació

Si bé es valora positivament que les línies L52 i L82 connecten bé en tota la zona nord de L'Hospitalet, s'observa que aquestes línies tenen recorreguts molt similars, dins del municipi de L'Hospitalet i Cornellà, i de vegades van un darrere l'altre.

La línia L82 connecta amb el municipi de Gavà i té els seus horaris coordinats amb la línia L85. Per contra, la línia L52 que uneix amb el municipi de Sant Feliu de Llobregat, no està coordinada amb la línia L82.

Es proposa ajustar les freqüències de pas de la línia L52, perquè igual que les L82 i L85 ja estan coordinades entre si, les tres línies acabin passant prou espaiades en el temps una de l'altra. Es proposa que passin a tenir una freqüència de 15 minuts.

La proposta sorgeix d'intentar coordinar les línies L82 i L52 que tenen un recorregut quasi idèntic dins de L'Hospitalet i que passen a la vegada per moltes parades. Per a fer aquesta coordinació s'ha de considerar la 85, ja que actualment la línia 82 està coordinada amb ella (tenen el mateix recorregut des de que surten de Cornellà fins que arriben a Gavà). Si es canvien horari de forma independent es pot alterar la coordinació, per tant es proposa coordinar les tres línies a la vegada.

5. Zona d'actuació		**6. Plànol referència**	N / A - Taula P23
Àmbit comú recorregut per les línies 52 i 82		**7. Fase**	De 0 a 3 anys
		8. Prioritat	Mitjana
9. Cost (€)		**10. Indicadors d'avaluació**	
8.100 € / dia		Freqüències L52 (15 minuts actualment)	
11. Responsable	AMB		
12. Finançament	AMB		

P - 24 Actuar en millores de la xarxa de bus urbà: reforç en les línies L12 i L14

1. Àmbit d'actuació	Transport públic
2. Objectius	3.- Promoure la utilització del transport públic davant del transport privat, i oferir un sistema de transport col·lectiu de qualitat i competitiu respecte als desplaçaments en vehicle privat.
3. Línia estratègica	3.1.- Dissenyar una xarxa de transport col·lectiu ajustada a la demanda potencial (autobús, RENFE, metro).

4. Descripció de l'actuació

Les línies L12 i L14 són amb diferència les més eficients i regulars de la xarxa d'autobusos. I així ho perceben els usuaris. Precisament per això, aquestes línies haurien de ser reforçades en la mesura del possible, per l'elevada ocupació que presenten, i amb la finalitat de que continuïn sent modèliques.

Es proposa en primera fase millorar la regulació d'aquestes línies per evitar la formació de caravanes d'autobusos. En segona, millorar la freqüència de forma que els intervals de pas de les línies L12 i L14 siguin de 5 minuts en hora punta, en comptes dels 7 minuts actuals.

5. Zona d'actuació		**6. Plànol referència**	N / A
Tot el municipi		**7. Fase**	De 0 a 3 anys
		8. Prioritat	Mitjana

9. Cost (€)	**10. Indicadors d'avaluació**

37.350 € /dia	• Freqüències HP L12/L14 (5 minuts actualment)
	• Demanda:
	  ○ L12 (9.838 viatgers/dia – 2010)
	  ○ L14 (7.262 viatgers/dia – 2010)

11. Responsable	AMB
12. Finançament	AMB

P - 25 Implantar carrils bus i incrementar la vigilància

1. Àmbit d'actuació	Transport públic
2. Objectius	3.- Promoure la utilització del transport públic davant del transport privat, i oferir un sistema de transport col·lectiu de qualitat i competitiu respecte als desplaçaments en vehicle privat.
3. Línia estratègica	3.1.- Dissenyar una xarxa de transport col·lectiu ajustada a la demanda potencial (autobús, RENFE, metro).

4. Descripció de l'actuació

La dotació actual de carrils bus a L'Hospitalet és baixa. A causa de la configuració de la trama urbana del municipi, la seva inserció en determinades zones pot repercutir de manera important en la resta de la circulació i en l'estacionament.

La inserció de carrils reservats nous depèn de la política d'estacionament i estructura viària. Es proposen els següents criteris per a la introducció gradual de carrils bus:

- Creació de carril bus en els trams que es soterrin de la Granvia de L'Hospitalet.
- Així mateix, en aquells casos en els quals es modifiqui el sentit de la circulació de diferents carrers de la xarxa actual, generant vies de dues o més carrils per sentit, s'estudiarà la conveniència d'implantar un carril bus, atenent als següents criteris:
  - Que es tracti d'una via amb congestió recurrent i amb retards significatius en la circulació dels autobusos
  - En vies urbanes, on la capacitat es redueix per sota dels 600 vehicles per hora i per carril, una plataforma d'un carril reservat podria justificar-se amb volums d'autobusos molt inferiors, entorn dels 15-20 vehicles per hora.
  - Avaluació dea la millora real en transport públic i impacte en la resta de la circulació

Com a conclusió es proposa la realització d'estudis específics per a cada cas analitzant la viabilitat i cost-benefici d'implantació de carrils bus.

5. Zona d'actuació		**6. Plànol referència**	N / A - Taula P25
Tot el municipi		**7. Fase**	De 0 a 6 anys
		8. Prioritat	Mitjana

9. Cost (€)	**10. Indicadors d'avaluació**
50 €/km	• Km carril bus (3,9 km actualment) • Velocitat comercial mitjana de les línies que travessen el municipi (18,1 km/h AMB; 14 km/h TMB actualment)

11. Responsable	Ajuntament de L'Hospitalet de Llobregat
12. Finançament	Local

P - 26 Millorar el sistema de prioritat semafòrica

1. Àmbit d'actuació	Transport públic
2. Objectius	3.- Promoure la utilització del transport públic davant del transport privat, i oferir un sistema de transport col·lectiu de qualitat i competitiu respecte als desplaçaments en vehicle privat.
3. Línia estratègica	3.1.- Dissenyar una xarxa de transport col·lectiu ajustada a la demanda potencial (autobús, RENFE, metro).

4. Descripció de l'actuació

En certs trams els temps de recorregut són elevats, així com la velocitat comercial baixa, això es deu a la regulació semafòrica en aquests trams.

Per millorar la velocitat comercial dels autobusos, es proposa revisar la regulació semafòrica en els trams:

- Granvia de L'Hospitalet, Ciutat de la Justícia i Santa Eulàlia - L52
- Santa Eulàlia i Riera Blanca - LH2, L52, L82, L58
- Granvia de L'Hospitalet - Natzaret i Granvia de L'Hospitalet - Igualtat - L70
- Tram inicial de la línia 14 al Mercat de Bellvitge - L14
- Tram Dr. R. Solanich i Av. d'Isabel la Catòlica - L16

En cas necessari s'instal·laran semàfors que proporcionin prioritat semafòrica als autobusos.

5. Zona d'actuació		**6. Plànol referència**	N / A - Taula P26
Tot el municipi		**7. Fase**	De 0 a 3 anys
		8. Prioritat	Mitjana
9. Cost (€)		**10. Indicadors d'avaluació**	
100.000 €		**Velocitat comercial mitjana de les línies:** LH2 (14,2 km/h TMB actualment) L14 (14,2 2 km/h TMB actualment) L16 (13,6 2 km/h TMB actualment) L52 (14,1 2 km/h TMB actualment) L70 (18,9 2 km/h TMB actualment) L82 (16,5 2 km/h TMB actualment) L85 (15,6 2 km/h TMB actualment)	

11. Responsable	Ajuntament de L'Hospitalet de Llobregat
12. Finançament	Local

P - 27 Impulsar Línia 9. Adaptar la xarxa de superfície a la nova línia

1. Àmbit d'actuació	Transport públic
2. Objectius	3.- Promoure la utilització del transport públic davant del transport privat, i oferir un sistema de transport col·lectiu de qualitat i competitiu respecte als desplaçaments en vehicle privat.
3. Línia estratègica	3.1.- Dissenyar una xarxa de transport col·lectiu ajustada a la demanda potencial (autobús, RENFE, metro).

4. Descripció de l'actuació

Per a la mobilitat dins de L'Hospitalet de Llobregat es considera necessària l'obertura de la Línia 9 de Metro, per potenciar les connexions de L'Hospitalet amb la resta de l'Àrea Metropolitana.

L'actual xarxa d'autobusos de L'Hospitalet necessitarà redefinir-se i adequar-se a la millora que tindrà la xarxa de metro amb l'engegada de la futura línia 9, entre la Zona Universitària i l'Aeroport del Prat. Encara que al principi la Línia 9, no hauria de tenir molta o cap incidència en les línies d'autobusos, de manera que no se suprimís o alterés cap d'aquestes, com ja va passar en l'engegada altres línies de metro, és un tema que necessita un estudi, amb la finalitat d'optimitzar els recursos.

S'ha detectat almenys 4 línies que veurien afectat el seu recorregut parcialment amb la posada en servei de la Línia 9 de Metro:

- L12 entre les estacions Torrassa i Collblanc
- L16 entre les estacions de Torrassa i Gornal
- LH1 i LH2 entre les estacions de Collblanc, Amadeu Torner (Fira) i Gornal

5. Zona d'actuació		**6. Plànol referència**	N / A - Taula P27
Tot el municipi		**7. Fase**	De 4 a 6 anys
		8. Prioritat	Mitjana
9. Cost (€)		**10. Indicadors d'avaluació**	
50.000 €		Nombre línies reordenades	
11. Responsable	AMB / TMB		
12. Finançament	Local		

P - 28 Garantir l'accessibilitat en les estacions de metro, Rodalies i FGC

1. Àmbit d'actuació	Transport públic
2. Objectius	3.- Promoure la utilització del transport públic davant del transport privat, i oferir un sistema de transport col·lectiu de qualitat i competitiu respecte als desplaçaments en vehicle privat.
3. Línia estratègica	3.2.- Garantir l'accés al transport públic a les persones de mobilitat reduïda

4. Descripció de l'actuació

L'accessibilitat en tota la xarxa de transport públic de L'Hospitalet és un factor clau, que encara que ben tractat en general, requereix d'ajustos indispensables per convertir la xarxa en universalment accessible per a persones de mobilitat reduïda. Per tant es reivindica la millora de l'accessibilitat a les següents estacions:

- **Xarxa de metro**. S'observa que la parada de Metro de Just Oliveras i Rodalies de L'Hospitalet de Llobregat no està adaptada per a persones amb mobilitat reduïda. Estan previstes les obres de millora de metro, quedant pendent la millora de l'accessibilitat en Rodalies.

  Així mateix, els ascensors d'accés al Metro tenen els botons molt alts, de manera que fan difícil poder picar a les persones que van en cadira de rodes, per exemple, la parada de Just Oliveres a L'Hospitalet o a Plaça de Sants i Plaça Espanya a Barcelona.

- **Xarxa de ferrocarril**. Es destaca de manera especial que la parada del baixador de Bellvitge no permet l'accés a persones amb mobilitat reduïda, fet que ADIF hauria de resoldre el més aviat possible.

5. Zona d'actuació		**6. Plànol referència**	N / A - Taula P28
Tot el municipi		**7. Fase**	De 0 a 3 anys
		8. Prioritat	Alta
9. Cost (€)		**10. Indicadors d'avaluació**	
7 M€		Nombre de parades *no* adaptades (3 parades actualment)	

11. Responsable	TMB / ADIF
12. Finançament	Diputació de Barcelona

P - 29	**Utilitzar un material mòbil accessible per a persones amb la mobilitat reduïda que operin en condicions de seguretat i de qualitat**

1. Àmbit d'actuació	Transport públic
2. Objectius	3.- Promoure la utilització del transport públic davant del transport privat, i oferir un sistema de transport col·lectiu de qualitat i competitiu respecte als desplaçaments en vehicle privat.
3. Línia estratègica	3.2.- Garantir l'accés al transport públic a les persones de mobilitat reduïda

4. Descripció de l'actuació

Actualment tota la flota d'autobusos de les línies que passen per L'Hospitalet de Llobregat estan adaptades totalment a les persones amb mobilitat reduïda.

Es proposa mantenir aquest nivell i fer un seguiment dels següents aspectes:

- Sistema d'indicació sonor a l'interior. Es proposa revisar l'operativitat del sistema sonor.
- Rampes d'accés. Encara que la majoria dels autobusos ja compten amb elles.

5. Zona d'actuació		**6. Plànol referència**	N / A - Taula P29
Tot el municipi		**7. Fase**	De 0 a 6 anys
		8. Prioritat	Alta

9. Cost (€)	**10. Indicadors d'avaluació**
Sense especificar	Nombre d'autobusos adaptats

11. Responsable	AMB / TMB
12. Finançament	AMB

P - 30	Mantenir i millorar el servei de transport adaptat i d'acompanyament a PMR

1. Àmbit d'actuació	Transport públic
2. Objectius	3.- Promoure la utilització del transport públic davant del transport privat, i oferir un sistema de transport col·lectiu de qualitat i competitiu respecte als desplaçaments en vehicle privat.
3. Línia estratègica	3.2.- Garantir l'accés al transport públic a les persones de mobilitat reduïda

4. Descripció de l'actuació

Del Procés de Participació s'ha extret que per part dels usuaris es valora de manera molt positiva el servei de transport adaptat i d'acompanyament per a persones amb mobilitat reduïda. Paral·lelament de la diagnosi tècnica s'ha derivat una bona rendibilitat d'aquest servei.

Aquest servei presta una labor social important i per tant s'ha d'optimitzar en el seu funcionament per garantir la seva viabilitat i manteniment en el temps.

Per això, es proposa un estudi d'optimització del servei, en el qual s'analitzin la possibilitat d'optimitzar les rutes de manera dinàmica i/o analitzar un sistema de transport a la demanda.

Es proposa també realitzar un estudi de rendibilitat per incorporar una ruta de microbús a Barcelona.

5. Zona d'actuació		**6. Plànol referència**	N / A - Taula P30
Tot el municipi		**7. Fase**	De 0 a 6 anys
		8. Prioritat	Mitjana
9. Cost (€)		**10. Indicadors d'avaluació**	
10.000 €		---	

11. Responsable	Ajuntament de L'Hospitalet de Llobregat
12. Finançament	Local

P - 31 Millorar la informació a les parades: Millores en la informació estàtica

1. Àmbit d'actuació	Transport públic
2. Objectius	3.- Promoure la utilització del transport públic davant del transport privat i oferir un sistema de transport col·lectiu de qualitat i competitiu respecte als desplaçaments en vehicle privat.
3. Línia estratègica	3.3.- Habilitar parades de transport públic ben equipades.

4. Descripció de l'actuació

Actualitzar la informació estàtica de les diferents línies en totes les parades de la xarxa de transport públic. Per assegurar que els usuaris disposin de la informació bàsica més actualitzada i real possible.

5. Zona d'actuació		**6. Plànol referència**	N / A - Taula P31
Tot el municipi		**7. Fase**	De 0 a 3 anys
		8. Prioritat	Alta

9. Cost (€)	**10. Indicadors d'avaluació**
4.000 €	Nombre de parades actualitzades

11. Responsable	AMB
12. Finançament	Local

P - 32 Millora de la informació a les parades: Millores en la informació dinàmica

1. Àmbit d'actuació	Transport públic
2. Objectius	3.- Promoure la utilització del transport públic davant del transport privat i oferir un sistema de transport col·lectiu de qualitat i competitiu respecte als desplaçaments en vehicle privat.
3. Línia estratègica	3.3.- Habilitar parades de transport públic ben equipades.

4. Descripció de l'actuació

Dotar les parades de major demanda amb panells informatius dinàmics sobre temps d'espera i incidències de les diferents línies. Potenciar la instal·lació de panells dinàmics, que informin als usuaris sobre els temps d'espera.

Es proposa instal·lar 40 pantalles al llarg del període del PMUS.

5. Zona d'actuació		**6. Plànol referència**	N / A - Taula P32
Tot el municipi		**7. Fase**	De 0 a 6 anys
		8. Prioritat	Mitjana

9. Cost (€)	**10. Indicadors d'avaluació**
8.000 € / panell	• Nº de parades instal·lades/any • Nº parades amb panell/nombre total de parades del municipi

11. Responsable	Ajuntament de L'Hospitalet de Llobregat / AMB
12. Finançament	AMB

P - 33 Millora de l'espai d'embarcament i parada

1. Àmbit d'actuació	Transport públic
2. Objectius	3.- Promoure la utilització del transport públic davant del transport privat i oferir un sistema de transport col·lectiu de qualitat i competitiu respecte als desplaçaments en vehicle privat.
3. Línia estratègica	3.3.- Habilitar parades de transport públic ben equipades.

4. Descripció de l'actuació

El espai d'embarcament i parada de la majoria de les parades d'autobús és envaït per diferents elements, que van des d'arbres, a mobiliari urbà. Això provoca que els usuaris tinguin problemes en la baixada i pujada a l'autobús.

S'adjunta l'annex a les fitxes el llistat de 37 parades que requereixen d'alguna actuació en aquest àmbit.

5. Zona d'actuació	**6. Plànol referència**	Plànol: Actuacions en parades autobús urbà Taula P33
Tot el municipi	**7. Fase**	De 0 a 3 anys
	8. Prioritat	Alta

9. Cost (€)	**10. Indicadors d'avaluació**
150.000 €	Nombre de parades amb dificultats en l'espai d'embarcament (37 parades actualment).

11. Responsable	Ajuntament de L'Hospitalet de Llobregat
12. Finançament	Local

P - 34 Millorar l'accessibilitat física i de l'entorn de la parada

1. Àmbit d'actuació	Transport públic
2. Objectius	3.- Promoure la utilització del transport públic davant del transport privat i oferir un sistema de transport col·lectiu de qualitat i competitiu respecte als desplaçaments en vehicle privat.
3. Línia estratègica	3.3.- Habilitar parades de transport públic ben equipades.

4. Descripció de l'actuació

Dins de les parades de major demanda una majoria d'elles tenen problemes d'accessibilitat física per als usuaris. El principal problema localitzat està relacionat amb els passos de vianants. Per regla general aquests problemes d'accessibilitat a les parades estan lligats a problemes amb el espai d'embarcament i dotació parades.

S'adjunta l'annex a les fitxes el llistat parades que requereixen d'alguna actuació.

5. Zona d'actuació	**6. Plànol referència**	Plànol: Actuacions en parades autobús urbà
Tot el municipi	**7. Fase**	De 0 a 3 anys
	8. Prioritat	Alta
9. Cost (€)	**10. Indicadors d'avaluació**	
120.000€	Nombre de parades amb dificultats a l'entorn de la parada (12 parades actualment).	

11. Responsable	Ajuntament de L'Hospitalet de Llobregat
12. Finançament	Local

P - 35 Millorar l'aproximació dels vehicles a les parades

1. Àmbit d'actuació	Transport públic
2. Objectius	3.- Promoure la utilització del transport públic davant del transport privat i oferir un sistema de transport col·lectiu de qualitat i competitiu respecte als desplaçaments en vehicle privat.
3. Línia estratègica	3.3.- Habilitar parades de transport públic ben equipades.

4. Descripció de l'actuació

21 parades presenten dificultats per a l'aproximació dels vehicles a la zona de parada, aquests obstacles varien, per exemple, la presència en els voltants de la parada de passos de zebra, una longitud insuficient de la zona de parada, la ubicació de la parada en zona no rectilínia, la ubicació de la parada en la proximitat de places senyalitzades com d'aparcament o estacionament de taxis, resultant tot això, en dificultat per al conductor i els usuaris. En les parades en les que s'hagin de parar autobusos articulats i ho permeti la configuració de la via (18m) s'adequaran les longituds.

S'adjunta l'annex a les fitxes el llistat parades que requereixen d'alguna actuació.

5. Zona d'actuació		**6. Plànol referència**	Plànol: Actuacions en parades autobús urbà Taula P35
Tot el municipi		**7. Fase**	De 0 A 3 anys
		8. Prioritat	Alta
9. Cost (€)		**10. Indicadors d'avaluació**	
100.000€		Nombre de parades amb l'aproximació dels vehicles (21 parades actualment).	
11. Responsable	Ajuntament de L'Hospitalet de Llobregat		
12. Finançament	Local		

Objectiu 4: Fomentar un ús racional del cotxe, bo i aplicant mesures que facilitin el traspàs de ciutadans a altres mitjans de transport més sostenibles i que promoguin la intermodalitat.

P	**36**	Definir la xarxa bàsica de vehicles. Criteris de jerarquia viària
P	**37**	Millorar interseccions amb alta intensitat o conflictivitat de trànsit
P	**38**	Millorar senyalització d'orientació de la xarxa bàsica de vehicles
P	**39**	Potenciar el car-pooling i car-sharing
P	**40**	Millorar la senyalització reglamentària en el conjunt del viari de la ciutat
P	**41**	Promoure la utilització de vehicles menys contaminants, moguts per energies alternatives. Implantació de zones urbanes d'atmosfera protegida. ZUAP
P	**42**	Realitzar campanyes de comunicació i promoció del vehicle compartit als polígons industrials

P - 36 Definir la xarxa bàsica de vehicles. Criteris de jerarquia viària

1. Àmbit d'actuació	Vehicle privat
2. Objectius	4.- Fomentar un ús racional del cotxe
3. Línia estratègica	4.1.- Garantir una xarxa viària que doni accés als diferents barris i polígons industrials, en condicions de seguretat i qualitat, minimitzant en trànsit de pas.

4. Descripció de l'actuació

Fonament: definir les funciones de les diferents xarxes actuals i futures que composen la mobilitat de la ciutat de L'Hospitalet, i en particular establir una xarxa primària per als vehicles. Sobre aquesta xarxa és necessari implementar la major part dels esforços, donat que es calcula que aproximadament suposa el 75% de viatges diaris.

La proposta de jerarquització manté els criteris de regularitzar els espais per a la mobilitat de nous planejaments i d'establir unes condicions de jerarquia uniformes.

Els criteris per definir la xarxa bàsica han estat:

- Utilització actual, seleccionant les vies que suporten actualment una IMD superior a 5.000 veh/dia.
- Connectivitat. S'ha completat la xarxa de forma que conformi una malla interconnectada entre si, i amb la xarxa viària exterior (Ronda Litoral, Ronda de Dalt i Granvia de L'Hospitalet).
- Utilització del transport públic. S'han inclòs a la xarxa bàsica les vies suport de les línies de transport públic, amb un pas significatiu d'expedicions (>6 expedicions / hora).

En el plànol adjunt s'inclouen les definicions de vies, que es concreten en:

- Vies vertebrals (connecten L'Hospitalet amb la resta de municipis i permeten la penetració a la ciutat)
- Vies articulars (connecten els barris)
- Vies veïnals (vies pacificades sense trànsit de pas)

Es proposa mantenir com a document de referència per a les seccions viàries el PDMS (2002-2010).

5. Zona d'actuació		**6. Plànol referència**	Plànol 8.36.1 / 8.36.2 / 8.36.3 / 8.36.4
Tot el municipi		**7. Fase**	De 0 a 3 anys
		8. Prioritat	Alta
9. Cost (€)		**10. Indicadors d'avaluació**	
Integrat dintre del cost dels Serveis Municipals.			
11. Responsable	Ajuntament de L'Hospitalet de Llobregat		
12. Finançament			

P - 37 Millorar interseccions amb alta intensitat o conflictivitat de trànsit

1. Àmbit d'actuació	Vehicle privat
2. Objectius	4.- Fomentar un ús racional del cotxe
3. Línia estratègica	4.1.- Garantir una xarxa viària que doni accés als diferents barris i polígons industrials, en condicions de seguretat i qualitat, minimitzant en trànsit de pas.

4. Descripció de l'actuació

Fonament: En el procés de diagnosi del PMU i a sol·licitud de la direcció de l'estudi s'han analitzat de forma específica quatre interseccions que s'han estudiat amb el model de simulació micro-Aimsun. El procés de participació ha evidenciat altres interseccions amb problemes de seguretat, que s'han inclòs en les propostes.

Descripció de la proposta: En base als resultats obtinguts s'han plantejat propostes específiques per a cada intersecció, sintèticament són:

1. Millora de temps de pas
2. Carrils específics
3. Ampliació de la mida de la rotonda

Les propostes es detallen a l'annex corresponent (estudi específic d'interseccions). Es concreten com actuacions els punts següents:

- Av. de Vilanova – c. Motors,
- Rotonda Av. Amèrica,
- C. de Severo Ochoa – c. de Marcel·lí Esquius,
- C. de Miquel Hernández – Granvia de L'Hospitalet
- Riera Blanca – Santa Eulàlia
- Pl. de Mestre Clavé
- C. d'Isabel la Catòlica – c. de la Electricitat
- C. de Blas Infante
- Avinguda del Carrilet – c. de l'Aprestadora

5. Zona d'actuació		**6. Plànol referència**	N / A - Taula P37
Tot el municipi		**7. Fase**	De 0 a 3 anys
		8. Prioritat	Alta

9. Cost (€)	**10. Indicadors d'avaluació**
El cost està dintre dels Serveis Tècnics Municipals.	

11. Responsable	Ajuntament de L'Hospitalet de Llobregat
12. Finançament	

P - 38 Millorar la senyalització d'orientació de la xarxa bàsica de vehicles

1. Àmbit d'actuació	Vehicle privat
2. Objectius	4.- Fomentar un ús racional del cotxe
3. Línia estratègica	4.2.- Millorar la connectivitat interurbana i les circumval·lacions externes

4. Descripció de l'actuació

Els problemes d'orientació a la xarxa bàsica de vehicles aconsella la millora de la senyalització d'orientació existent. Es proposa l'execució en base a un projecte d'implantació ja redactat.

5. Zona d'actuació		**6. Plànol referència**	N / A - Taula P38
Tot el municipi		**7. Fase**	De 0 a 3 anys
		8. Prioritat	Alta
9. Cost (€)		**10. Indicadors d'avaluació**	
297.176,00 *(Veure taula annex)*			

11. Responsable	Ajuntament de L'Hospitalet de Llobregat
12. Finançament	Local

P - 39 Potenciar el car-pooling i car-sharing

1. Àmbit d'actuació	Vehicle privat
2. Objectius	4.- Fomentar un ús racional del cotxe
3. Línia estratègica	4.3.- Fomentar polítiques per a una millor utilització del vehicle privat

4. Descripció de l'actuació

Per tal de promoure la utilització del vehicle compartit a la ciutat de L'Hospitalet es proposa la creació d'un portal integrat en el qual es pugui oferir la utilització del vehicle compartit per part dels ciutadans de L'Hospitalet.

El **sistema car–pooling** consisteix en l'acord entre diversos ciutadans, amb orígens i destinacions similars en els seus desplaçaments quotidians, per tal de compartir un únic vehicle, dividint les despeses del viatge.

Per a l'èxit d'aquesta iniciativa, resulta imprescindible treballar per una homogeneïtzació de les pàgines web que ofereixen serveis de car–pooling de cara a una millor eficàcia d'aquest servei.

Mitjançant aquest servei online es poden veure les persones que estan inscrites per fer un viatge semblant al sol·licitat. A través del correu electrònic es posen en contacte entre ells.

Es veuen quines són les preferències, si disposen o no de cotxe, el motiu del viatge, i tot un seguit de dades per fer més fàcil la trobada de companys i companyes de viatge. Es poden deixar un missatge electrònic entre elles d'una manera immediata i sense intermediaris.

El **car-sharing** consisteix en la possibilitat de llogar un vehicle per hores, de forma que permeti la realització de viatges de distància mitjana o llarga sense obligar a la propietat de vehicle.

Representa un avantatge en quant a que disminueix la necessitat de places d'aparcament i permet l'ús de vehicles de forma flexible per diferents persones. És un sistema especialment adequat per a empreses o treballadors que requereixen desplaçar-se dins de la seva jornada laboral, evitant la necessitat de portar el seu propi vehicle al treball en el primer viatge del dia. Es facilitarà a les empreses que comercialitzin aquest producte la implantació a L'Hospitalet, oferint la possibilitat d'ús d'alguns aparcaments.

5. Zona d'actuació		**6. Plànol referència**	N / A - Taula P40
Tot el municipi		**7. Fase**	De 0 a 6 anys
		8. Prioritat	Baixa
9. Cost (€)		**10. Indicadors d'avaluació**	
20.000 €			

11. Responsable	Ajuntament de L'Hospitalet de Llobregat
12. Finançament	Generalitat de Catalunya

P - 40 Millorar la senyalització reglamentària en el conjunt del viari de la ciutat

1. Àmbit d'actuació	Vehicle privat
2. Objectius	4.- Fomentar un ús racional del cotxe
3. Línia estratègica	4.3.- Fomentar polítiques per a una millor utilització del vehicle privat

4. Descripció de l'actuació

Fonament: Del procés participatiu s'ha després la necessitat de millorar la senyalització reglamentària.

Descripció de la proposta: Es planteja un estudi per a una renovació integral de la senyalització reglamentària a L'Hospitalet de Llobregat.

5. Zona d'actuació		**6. Plànol referència**	N / A
Tot el municipi		**7. Fase**	De 0 a 3 anys
		8. Prioritat	Alta
9. Cost (€)		**10. Indicadors d'avaluació**	
El cost està integrat dintre dels Serveis Tècnics Municipals			

11. Responsable	Ajuntament de L'Hospitalet de Llobregat
12. Finançament	Promotors urbanístics / Local

P - 41 Promoure la utilització de vehicles menys contaminants, moguts per energies alternatives. Implantació de zones urbanes d'atmosfera protegida (ZUAP).

1. Àmbit d'actuació	Vehicle privat
2. Objectius	4.- Fomentar un ús racional del cotxe
3. Línia estratègica	4.3.- Fomentar polítiques per a una millor utilització del vehicle privat

4. Descripció de l'actuació

Fonament: Acompanyat del foment de polítiques per a l'ús de vehicles no contaminants s'establiran les zones urbanes d'atmosfera protegida (aquells sectors, barris de la ciutat que per les seves especials circumstàncies calguin protegir mediambientalment). En aquestes zones l'ús de vehicles altament contaminants seria restrictiu.

Descripció de la proposta: Es proposa que les directrius per a la implantació siguin les recollides en PMQA, pel que fa a les zones a protegir, els criteris de catalogació, els vehicles amb restriccions, la difusió, la implantació, així com:

- Avantatges fiscals per als vehicles no contaminants. Pels conductors que disposin de vehicle elèctric i híbrids, descomptes en l'impost de circulació o zona blava gratuïta.
- Regulació de la mobilitat en vehicles no contaminants a l'Ordenança Municipal de Mobilitat.
- Reducció de taxes fiscals per a vehicles no contaminants.
- Incentivació a centres comercials per a la implantació de punts de càrrega de vehicles elèctrics.
- Regulació a l'Ordenança de mobilitat, de la possibilitat d'aplicar taxes especials als vehicles més contaminants per a l'ús de les zones d'estacionament regulat, si es donen episodis de contaminació ambiental. Alertes emeses per la Generalitat de Catalunya.

5. Zona d'actuació		**6. Plànol referència**	N / A
Tot el municipi		**7. Fase**	De 0 a 6 anys
		8. Prioritat	Alta

9. Cost (€)

El cost està integrat dins dels Serveis Tècnics Municipals

10. Indicadors d'avaluació

Nom	Valor actual 2013	Valor objectiu 2018	2024
Nombre de punts de càrrega			
Nº de veh. elèctrics			
Nº de veh. híbrids			
Nº de veh. autogas			

11. Responsable	Ajuntament de L'Hospitalet de Llobregat
12. Finançament	Departament de Medi Ambient de la Generalitat de Catalunya

P - 42 Realitzar campanyes de comunicació i promoció del vehicle compartit als polígons industrials

1. Àmbit d'actuació	Vehicle privat
2. Objectius	4.- Fomentar un ús racional del cotxe
3. Línia estratègica	4.3.- Fomentar polítiques per a una millor utilització del vehicle privat

4. Descripció de l'actuació

Durant el procés participatiu s'han realitzat enquestes a les empreses dels Polígons Industrials de L'Hospitalet per determinar la forma d'accés als llocs de treball (repartiment modal). En base als resultats obtinguts es plantegen la promoció de l'ús del vehicle compartit dintre de projectes més amplis com els Plans de Desplaçaments d'Empresa.

Els **Plans de Desplaçaments d'Empresa** suposen un gran ajut en quant a la consolidació de la idea de mobilitat sostenible, per tant l'Ajuntament de la ciutat de L'Hospitalet es compromet en promocionar i ajudar en la confecció d'aquests plans per a les empreses.

PDE Plans Desplaçaments Empresa
Guia pràctica

5. Zona d'actuació		**6. Plànol referència**	N / A
		7. Fase	De 0 a 6 anys
		8. Prioritat	Mitjana

9. Cost (€)	**10. Indicadors d'avaluació**
Sense especificar	

11. Responsable	Ajuntament de L'Hospitalet de Llobregat
12. Finançament	Consorcis sectors comercials i industrials

Objectiu 5: Compatibilitzar l'oferta d'aparcament amb la demanda de rotació i de residents, el dinamisme econòmic de la ciutat i les bones condicions d'accés i mobilitat per als mitjans més sostenibles.

P	**43**	Impulsar l'AIRE (Àrea Integral de Regulació de l'Estacionament) al conjunt dels barris. Definir els sistemes de regulació de l'estacionament per vehicles (ordenació de zones blaves, verdes, grogues i altres zones de rotació controlada). En els estudis d'implantació incloure l'oferta privada
P	**44**	Habilitar estacionaments per a autobusos i camions de manera que no interfereixin en la mobilitat urbana
P	**45**	Construir noves infraestructures i revisar la normativa de requisits d'aparcament en nous edificis
P	**46**	Generar mecanismes legals per aprofitar els mitjans tècnics i competencials per incrementar la vigilància en zones d'indisciplina d'aparcament

P - 43	**Impulsar l'AIRE (Àrea Integral de Regulació de l'Estacionament) al conjunt dels barris. Definir els sistemes de regulació de l'estacionament per vehicles (ordenació de zones blaves, verdes, grogues i altres zones de rotació controlada).**

1. Àmbit d'actuació	Aparcament
2. Objectius	5.- Compatibilitzar l'oferta d'aparcament amb la demanda
3. Línia estratègica	5.1.- Regular integralment l'estacionament de superfície i incrementar la vigilància

4. Descripció de l'actuació

Fonament: L'Hospitalet presenta actualment una utilització de l'estacionament a calçada de tipus lliure i gratuït. Aquesta situació genera una oferta per al resident però no permet l'estacionament en rotació associat a les necessitats de les activitats econòmiques. Pel què es proposa una regulació integral de l'estacionament establint per a cada zona un repartiment de les diferents regulacions, inclosa la càrrega i descàrrega, en funció de les necessitats de cada zona.

Previ al procés d'implantació, és bàsic definir reglamentàriament les diferents tipologies de sistemes de regulació, per això es proposa una ampliació progressiva de la zona regulada per donar oferta a l'aparcament de curtes durades (menys de 2 hores) i que han estat demanades en algunes zones durant el procés participatiu.

5. Zona d'actuació		**6. Plànol referència**	N / A - Taula P43
Tot el municipi (començant a Can Serra i Pubilla Cases)		**7. Fase**	De 0 a 3 anys
		8. Prioritat	Alta

9. Cost (€)

Estudis previs 25.000 €

Projecte (pendent de valoració)

10. Indicadors d'avaluació

Nom	Valor actual 2011	Valor objectiu 2018	2024
Dèficit forà d'aparcament			
Indisciplina d'estacionament			
Aparcament regulat en via pública			

11. Responsable	Ajuntament de L'Hospitalet de Llobregat
12. Finançament	Local

P - 44 Habilitar estacionaments per a autobusos i camions de manera que no interfereixin en la mobilitat urbana

1. Àmbit d'actuació	Aparcament
2. Objectius	5.- Compatibilitzar l'oferta d'aparcament amb la demanda
3. Línia estratègica	5.1.- Regular integralment l'estacionament de superfície i incrementar la vigilància

4. Descripció de l'actuació

Fonament: La circulació de vehicles pesants per la xarxa urbana de L'Hospitalet genera interferències als altres vehicles i als vianants al tractar-se de vies no adaptades al trànsit de vehicles de gran mida

La presència d'importants polígons industrials en la proximitat immediata genera necessitats d'aparcament que és convenient resoldre. Actualment 262 camions >10T censats.

Actuació proposada: Sol·licitar a AMB un estudi per a habilitar zones d'aparcament de camions i autocars a la perifèria a l'àrea Metropolitana, amb possibilitat de ruptura de càrrega. Aquestes zones tindran els serveis suficients per a la seva utilització. Els serveis necessaris seran:

- Connexió amb el transport públic
- Vigilància (tancament)
- Possibilitat d'aparcar el vehicle del conductor en la proximitat
- Serveis al vehicle (neteja, taller)
- Serveis al conductor (dutxes, telèfon, zona de descans)

5. Zona d'actuació		**6. Plànol referència**	N / A
Zones Industrials		**7. Fase**	De 0 a 6 anys
		8. Prioritat	Mitjana

9. Cost (€)

10. Indicadors d'avaluació

Nom	Valor actual 2011	Valor objectiu 2018	2024
Places per camions a pàrquings exteriors			

11. Responsable	Ajuntament de L'Hospitalet de Llobregat
12. Finançament	Particulars, consorcis, gremis o altres administracions.

P - 45 Construir noves infraestructures i revisar la normativa de requisits d'aparcament en nous edificis

1. Àmbit d'actuació	Aparcament
2. Objectius	5.- Compatibilitzar l'oferta d'aparcament amb la demanda
3. Línia estratègica	5.2.- Alliberar l'espai públic en superfície per a usos més socials i sostenibles

4. Descripció de l'actuació

Fonament: L'espai públic és un bé escàs.

Es proposa la recuperació de superfícies utilitzades com a estacionament de llarga durada per a usos més sostenibles com la peatonalitat, la bicicleta o el transport públic. Per això, s'ha de reconduir aquesta necessitat d'estacionament a aparcaments fora de calçada, el que requereix la construcció d'infraestructures. Es proposen reserves de sòl en 6 ubicacions.

Paral·lelament es proposa revisar la Normativa urbanística metropolitana introduint els requeriments.

*A. **Edificis d'habitatge**.*

a. En sòl urbà una plaça per cada habitatge de més de 130 m^2 o una plaça per cada dos habitatges de 80 a 130 m^2 i una plaça per cada quatre habitatges menors de 80 m^2, tot referit a superfície construïda.

b. En sòl urbanitzable objecte d'un pla parcial, les que es fixin en aquest, amb el límit mínim d'una plaça, almenys, per cada 200 m^2 d'edificació i es completarà l'estàndard legal per mitjà de la reserva de superfície d'estacionament.

c. En sòl urbà, objecte d'un Pla Especial de Reforma Interior, les que s'hi fixin, amb un mínim d'una plaça per cada 200 m^2 de sostre edificable potencial."

Actuacions: Es planteja mantenir el Pla d'aparcaments redactat en plans anteriors i introduir algunes demandes sorgides del procés participatiu.

5. Zona d'actuació		**6. Plànol referència**	Plànol 8.45 - Taula P45
Tot el municipi		**7. Fase**	De 0 a 6 anys
		8. Prioritat	Mitjana

9. Cost (€)

El cost està integrat dintre del Serveis Tècnics Municipals

10. Indicadors d'avaluació

Nom	Valor actual 2011	Valor objectiu 2018	2024
Places per camions a pàrquings exteriors			

11. Responsable	Ajuntament de L'Hospitalet de Llobregat
12. Finançament	Promotors urbanístics / Local

P - 46 Generar mecanismes legals per aprofitar els mitjans tècnics i competencials per incrementar la vigilància en zones d'indisciplina d'aparcament

1. Àmbit d'actuació	Aparcament
2. Objectius	5.- Compatibilitzar l'oferta d'aparcament amb la demanda
3. Línia estratègica	5.2.- Alliberar l'espai públic en superfície per a usos més socials i sostenibles

4. Descripció de l'actuació

Fonament: En el procés de diagnosi del PMU s'han detectat vies en les què s'estaciona de forma recurrent sobre les voreres o doble fila. Així mateix, en el procés participatiu s'han sol·licitat increments de vigilància, particularment a l'entorn de zones escolars.

Descripció de la proposta: Es proposa la implantació d'elements físics (fitons, defenses de vorera) que impedeixin aquests estacionaments o bé la instal·lació de càmeres amb sistema de lectura de matrícules que permetin optimitzar la regulació en funció dels criteris fixats.

5. Zona d'actuació		**6. Plànol referència**	Plànol 8.46 - Taula P46
Tot el municipi		**7. Fase**	De 0 a 3 anys
		8. Prioritat	Alta

9. Cost (€)

El cost de l'estudi està integrat dintre dels Serveis Tècnics Municipals.

10. Indicadors d'avaluació

Nom	Valor actual 2011	Valor objectiu 2018	2024

11. Responsable	Ajuntament de L'Hospitalet de Llobregat
12. Finançament	Local

Objectiu 6: Garantir una distribució de mercaderies, de manera àgil, ordenada, amb el mínim impacte sobre el sistema de mobilitat de la ciutat i garant del ple desenvolupament de les activitats econòmiques de la ciutat.

P	**47**	Millorar l'oferta i gestió de la càrrega i descàrrega de mercaderies
P	**48**	Eliminar obstacles a les zones C/D
P	**49**	Unificar la senyalització de les zones de càrrega i descàrrega
P	**50**	Potenciar la DUM nocturna i silenciosa. (Mercadona, Caprabo…)
P	**51**	Incorporar avenços tecnològics i propostes de gestió innovadores. (plataformes logístiques) Promoure la col·laboració amb altres ciutats en la recerca de les millors pràctiques de la DUM
P	**52**	Regular les zones de càrrega i descàrrega convencionals i grogues
P	**53**	Incrementar la vigilància en les infraccions relacionades amb la indisciplina d'aparcament.
P	**54**	Senyalitzar itineraris de vehicles pesants

P - 47 Millorar la gestió de la càrrega i descàrrega de mercaderies

1. Àmbit d'actuació	Càrrega i Descàrrega
2. Objectius	6.- Garantir una distribució de mercaderies de manera àgil, ordenada, amb el mínim impacte sobre el sistema de mobilitat de la ciutat i garant del ple desenvolupament de les activitats econòmiques de la ciutat
3. Línia estratègica	6.1.- Ordenar les condicions operatives de la distribució de mercaderies i establir la reserva suficient de zones de càrrega i descàrrega.

4. Descripció de l'actuació

Per a la consecució de l'Objectiu proposat s'actuarà en 4 fases:

- Creació de noves zones de càrrega i descàrrega, diferenciant en dos categories: **Normals** i **Alta Rotació**. Es recomana actuar en els següents sectors:

Localització	Naturalesa
Mercat de Santa Eulàlia	Alta Rotació
Mercat de Can Serra	Alta Rotació
Carrer de Mestre Carbó	Normal
Av.de Carrilet	Normal
Mercat de Collblanc	Alta Rotació
Carrer Major	Normal
Carrer de Llobregat	Normal
Carrer de Pareto i carrer de Santa Eulàlia	Alta Rotació
Zona Granvia Sud	Normal
Mercat de Bellvitge	Alta Rotació

- Realització d'un registre dinàmic que contempli les necessitats de places de càrrega i descàrrega de les noves activitats comercials, tant de les ja existents (petits comerços) com de les noves llicències comercials, durant la vigència del PMUS.
- Finalment, es realitzarà un estudi detallat dels criteris d'implantació de zones de càrrega i descàrrega en zones per als vianants i en les cadenes privades de supermercats.

5. Zona d'actuació		**6. Plànol referència**	N / A - Taula P47
Tot el municipi		**7. Fase**	De 0 a 6 anys
		8. Prioritat	Alta

9. Cost (€)	**10. Indicadors d'avaluació**
500.000 €	Places estacionament per a càrrega i descàrrega x 1000/Població total Places estacionament per a càrrega i descàrrega x 100/Places d'aparcament

11. Responsable	Ajuntament de L'Hospitalet de Llobregat
12. Finançament	Local

P - 48 Eliminar obstacles a les zones de C/D

1. Àmbit d'actuació	Càrrega i Descàrrega
2. Objectius	6.- Garantir una distribució de mercaderies de manera àgil, ordenada, amb el mínim impacte sobre el sistema de mobilitat de la ciutat i garant del ple desenvolupament de les activitats econòmiques de la ciutat
3. Línia estratègica	6.1.- Ordenar les condicions operatives de la distribució de mercaderies i establir la reserva suficient de zones de càrrega i descàrrega.

4. Descripció de l'actuació

Es fa indispensable l'eliminació dels obstacles que impossibiliten la utilització de certes places de càrrega i descàrrega com la eliminació progressiva dels contenidors d'escombraries.

5. Zona d'actuació		**6. Plànol referència**	N / A - Taula P48
Tot el municipi		**7. Fase**	De 0 a 6 anys
		8. Prioritat	Alta
9. Cost (€)		**10. Indicadors d'avaluació**	
50.000 €		--	

11. Responsable	Ajuntament de L'Hospitalet de Llobregat
12. Finançament	Local

P - 49 Unificar la senyalització de les zones de càrrega i descàrrega

1. Àmbit d'actuació	Càrrega i Descàrrega
2. Objectius	6.- Garantir una distribució de mercaderies de manera àgil, ordenada, amb el mínim impacte sobre el sistema de mobilitat de la ciutat i garant del ple desenvolupament de les activitats econòmiques de la ciutat
3. Línia estratègica	6.1.- Ordenar les condicions operatives de la distribució de mercaderies i establir la reserva suficient de zones de càrrega i descàrrega.

4. Descripció de l'actuació

De forma complementària a l'actuació descrita en la fitxa P-50 s'adaptarà la senyalització existent als nous criteris i característiques de les zones de càrrega i descàrrega. Per eliminar la confusió que existeix en algunes zones actualment.

Es proposa homogeneïtzar i actualitzar la senyalització de zones de càrrega i descàrrega en tot el municipi.

5. Zona d'actuació		**6. Plànol referència**	N / A - Taula P49
Tot el municipi		**7. Fase**	De 0 a 6 anys
		8. Prioritat	Alta
9. Cost (€)		**10. Indicadors d'avaluació**	
120.000 €		Nombre senyals nous	

11. Responsable	Ajuntament de L'Hospitalet de Llobregat
12. Finançament	Local

P - 50 Potenciar la DUM nocturna i silenciosa

1. Àmbit d'actuació	Càrrega i Descàrrega
2. Objectius	6.- Garantir una distribució de mercaderies de manera àgil, ordenada, amb el mínim impacte sobre el sistema de mobilitat de la ciutat i garant del ple desenvolupament de les activitats econòmiques de la ciutat
3. Línia estratègica	6.1.- Ordenar les condicions operatives de la distribució de mercaderies i establir la reserva suficient de zones de càrrega i descàrrega.

4. Descripció de l'actuació

La **Distribució Urbana de Mercaderies** nocturna es realitza entre les 22:00 i les 6:00 del matí, amb vehicles de gran tonatge i amb dispositius de descàrrega del material elèctrics (no fan soroll).

L'objectiu de la iniciativa és millorar la DUM a la ciutat a través d'un repartiment més còmode, eficaç i sostenible, reduint les molèsties del trànsit de grans vehicles per la ciutat i a més permetent guanyar places d'aparcament durant el dia.

Es proposa que l'Ajuntament impulsi acords amb els grans establiments comercials de la ciutat per fomentar l'arribada dels grans distribuïdors per la nit, fora de les hores punta del dia.

5. Zona d'actuació		**6. Plànol referència**	N / A
Tot el municipi		**7. Fase**	De 0 a 6 anys
		8. Prioritat	Alta
9. Cost (€)		**10. Indicadors d'avaluació**	
10.000 € (cost de l'estudi)		--	

11. Responsable	Ajuntament de L'Hospitalet de Llobregat
12. Finançament	Sector empresarial i comercial

P - 51	**Incorporar avenços tecnològics i propostes de gestió innovadores. Promoure la col·laboració amb altres ciutats de la recerca de les millors pràctiques de la DUM**

1. Àmbit d'actuació	Càrrega i Descàrrega
2. Objectius	6.- Garantir una distribució de mercaderies de manera àgil, ordenada, amb el mínim impacte sobre el sistema de mobilitat de la ciutat i garant del ple desenvolupament de les activitats econòmiques de la ciutat
3. Línia estratègica	6.1.- Ordenar les condicions operatives de la distribució de mercaderies i establir la reserva suficient de zones de càrrega i descàrrega.

4. Descripció de l'actuació

La Distribució Urbana de Mercaderies és i serà un dels principals problemes de mobilitat de les grans i mitjanes ciutats metropolitanes.

La gestió dels espais, de les vies d'aproximació o el control de la indisciplina dels vehicles de càrrega i descàrrega son els principals problemes que s'estan analitzant en múltiples projectes de recerca europeus, en els que intervenen tècnics de diferents ciutats europees.

La proposta consisteix en participar en projectes de gestió innovadora de les places de càrrega i descàrrega existents a la ciutat, aplicant les noves tecnologies o regulant l'espai existent de forma variable durant el temps en funció de la seva utilitat.

5. Zona d'actuació		**6. Plànol referència**	N / A
Tot el municipi		**7. Fase**	De 0 a 6 anys
		8. Prioritat	Baixa

9. Cost (€)	**10. Indicadors d'avaluació**
10.000 € (Cost de l'estudi / Projecte / Prova pilot)	

11. Responsable	Ajuntament de L'Hospitalet de Llobregat
12. Finançament	Programes europeus. Local

P - 52 Regular les zones de càrrega i descàrrega convencionals i grogues

1. Àmbit d'actuació	Càrrega i Descàrrega
2. Objectius	6.- Garantir una distribució de mercaderies de manera àgil, ordenada, amb el mínim impacte sobre el sistema de mobilitat de la ciutat i garant del ple desenvolupament de les activitats econòmiques de la ciutat
3. Línia estratègica	6.1.- Ordenar les condicions operatives de la distribució de mercaderies i establir la reserva suficient de zones de càrrega i descàrrega.

4. Descripció de l'actuació

L'Ordenança de Mobilitat del municipi de L'Hospitalet de Llobregat vigent recull la definició de les zones grogues com: zona destinada a la càrrega i descàrrega de mercaderies en zones del municipi d'intensíssima demanda d'aquest servei, i exclusivament per aquesta finalitat. El temps màxim d'estacionament serà de 30 minuts i la utilització d'aquestes zones exigeix la possessió d'un distintiu obligatori.

La revisió d'aquesta ordenança inclourà la nova regulació d'aquestes zones. La utilització d'aquestes obligarà a l'adquisició d'un tiquet a cost 0 cada 10 minuts d'estada.

5. Zona d'actuació		**6. Plànol referència**	N / A
Tot el municipi		**7. Fase**	De 0 a 6 anys
		8. Prioritat	Alta
9. Cost (€)		**10. Indicadors d'avaluació**	
20.000 € (Cost de l'estudi)		Regulació de les zones grogues en la nova ordenança de mobilitat	

11. Responsable	Ajuntament de L'Hospitalet de Llobregat
12. Finançament	Local

P - 53 Incrementar la vigilància en les infraccions relacionades amb la indisciplina d'aparcament

1. Àmbit d'actuació	Càrrega i Descàrrega
2. Objectius	6.- Garantir una distribució de mercaderies de manera àgil, ordenada, amb el mínim impacte sobre el sistema de mobilitat de la ciutat i garant del ple desenvolupament de les activitats econòmiques de la ciutat
3. Línia estratègica	6.1.- Ordenar les condicions operatives de la distribució de mercaderies i establir la reserva suficient de zones de càrrega i descàrrega.

4. Descripció de l'actuació

Hi ha queixes per part d'usuaris de la mala utilització de les zones de càrrega i descàrrega. Fa necessari un increment de la vigilància de les mateixes.

Es proposa generar mecanismes legals per dotar de competències en el marc de la vigilància de zones de de càrrega i descàrrega als vigilants de l'estacionament regulat, perquè puguin multar i sancionar als incomplidors.

5. Zona d'actuació		**6. Plànol referència**	N / A - Taula P53
Tot el municipi		**7. Fase**	De 0 a 6 anys
		8. Prioritat	Alta
9. Cost (€)		**10. Indicadors d'avaluació**	
500.000 €		Nombre d'infraccions/any en C/D	
11. Responsable	Ajuntament de L'Hospitalet de Llobregat		
12. Finançament	Local		

P - 54 Senyalització d'itineraris de vehicles pesants

1. Àmbit d'actuació	Càrrega i Descàrrega
2. Objectius	6.- Garantir una distribució de mercaderies de manera àgil, ordenada, amb el mínim impacte sobre el sistema de mobilitat de la ciutat i garant del ple desenvolupament de les activitats econòmiques de la ciutat
3. Línia estratègica	6.2.- Alliberar la xarxa viaria de la ciutat de grans vehicles pesants.

4. Descripció de l'actuació

La gestió eficient del trànsit de grans vehicles en l'àmbit de les ciutats passa per la identificació precisa dels tràfics de vehicles pesants i la creació d'itineraris per a la seva canalització, estratègia que es posarà en marxa en el marc del PMUS.

Per a evitar el pas d'aquests vehicles pel nucli urbà de L'Hospitalet de Llobregat, es proposa implantar una senyalització específica dels itineraris per mitjà d'indicadors estàndard. Es tracta d'evitar que els operadors accedeixin a l'entramat viari de la ciutat de manera involuntària. Aquesta operació es complementa amb la proposta d'efectuar l'estudi referit a la fitxa 44 per situar a l'exterior de l'àmbit urbà zones d'aparcament de camions que en el seu cas poden permetre la ruptura de càrrega i el trasllat de la mercaderia a vehicles més adaptats a la ciutat.

Per a gestionar aquest trànsit es proposa la instal·lació de 13 senyals informatius específics pel trànsit pesant. (Indicats en el plànol adjunt).

5. Zona d'actuació		**6. Plànol referència**	Plànol 8.54
Tot el municipi		**7. Fase**	De 0 a 6 anys
		8. Prioritat	Mitjana

9. Cost (€)	**10. Indicadors d'avaluació**
600 € x senyal = 7.800 €	Nombre de senyals específics per a trànsit pesant.

11. Responsable	Ajuntament de L'Hospitalet de Llobregat
12. Finançament	Local

Objectiu 7: Fomentar la intermodalitat com a mesura per assolir un ús eficient dels diferents mitjans de transport en cada tram de la cadena de transport.

P	**55**	Revisar de la normativa de circulació de bicicletes. Convivència amb altres modes.
P	**56**	Millorar l'intercanvi entre metro-bus - FGC i RENFE. Assegurar bones condicions d'accessibilitat (a peu i en bicicleta) i de seguretat
P	**57**	Millorar la senyalització entre modes de transport públic
P	**58**	Desenvolupar els grans intercanviadors previstos: La Torrassa i Ernest Lluch

P - 55 Revisar la normativa de circulació de bicicletes. Convivència amb altres modes

1. Àmbit d'actuació	Transport públic
2. Objectius	7.- Fomentar la intermodalitat com a mesura per assolir un ús eficient dels diferents mitjans de transport en cada tram de la cadena de transport.
3. Línia estratègica	7.1.- Preveure la coexistència de bicicleta i vianant.

4. Descripció de l'actuació

L'Ordenança de Mobilitat de L'Hospitalet, en referència a la circulació de bicicletes estableix:

Article 43. Circulació de cicles i bicicletes

1. Com a norma general les bicicletes circularan obligatòriament per la calçada.
2. Quan hi hagi carrils bici senyalitzats específicament, ho faran preferentment per aquests, respectant la senyalització, l'ordenació del trànsit i les normes de prioritat de pas previstes per la resta de vehicles.
3. Les bicicletes també podran circular, excepte en moments d'aglomeració de vianants, i sempre respectant la prioritat dels vianants, per:
   a) Les voreres i passeigs de més de 5 metres i 3 metres d'espai lliure.
   b) Parcs públics i àrees de vianants.
   c) Zones de prioritat invertida en els dos sentits de circulació.

Als efectes expressats en aquest article, s'entendrà que hi ha aglomeració quan no sigui possible conservar 1 metre de distància entre la bicicleta i els vianants que hi circulin, o circular en línia recta 5 metres de manera continuada i preferentment pel centre de la via.

Es proposa modificar l'Ordenança amb el següent redactat:

Article 43. Circulació de cicles i bicicletes

1. Com a norma general les bicicletes circularan obligatòriament per la calçada.
2. Quan hi hagi carrils bici senyalitzats específicament, ho faran preferentment per aquests, respectant la senyalització, l'ordenació del trànsit i les normes de prioritat de pas previstes per la resta de vehicles.
3. Les bicicletes també podran circular, excepte en moments d'aglomeració de vianants, i sempre respectant la prioritat dels vianants, per:
   a) Parcs públics i àrees de vianants.
   b) Per carrers veïnals de plataforma única amb prioritat de vianants en el sentit de circulació dels vehicles. Per carrers veïnals de plataforma única amb ús exclusiu de vianants en el doble sentit de circulació.

Als efectes expressats en aquest article, s'entendrà que hi ha aglomeració quan no sigui possible conservar 1 metre de distància entre la bicicleta i els vianants que hi circulin, o circular en línia recta 5 metres de manera continuada i preferentment pel centre de la via.

5. Zona d'actuació		**6. Plànol referència**	N / A - Taula P55
Tot el municipi		**7. Fase**	De 0 a 6 anys
		8. Prioritat	Alta
9. Cost (€)		**10. Indicadors d'avaluació**	
0 €		Núm. accidents amb vianants i bicicletes implicats.	
11. Responsable	Ajuntament de L'Hospitalet de Llobregat		
12. Finançament	Local		

P - 56	**Millorar intercanvi entre metro-bus-FGC i RENFE. Assegurar bones condicions d'accessibilitat (a peu i en bicicleta) i de seguretat**

1. Àmbit d'actuació	Transport públic
2. Objectius	7.- Fomentar la intermodalitat com a mesura per assolir un ús eficient dels diferents mitjans de transport en cada tram de la cadena de transport.
3. Línia estratègica	7.2.- Concebre un sistema de transport públic integrat.

4. Descripció de l'actuació

Resulta important la millora de les zones d'intercanvi modal entre metre i autobús adequades.

La millora de l'intercanvi entra la xarxa de transport ferroviari i bus s'ha d'orientar des de diversos angles. D'una banda la millora de la senyalització per millorar l'orientació dels usuaris en els intercanvis. I per l'altra, en els casos en els quals sigui possible apropar les parades d'autobús a les estacions.

Aquesta última acció no es pot estudiar de manera aïllada. S'ha de vincular a altres aspectes com la reordenació de la línia o l'optimització de parades.

5. Zona d'actuació	**6. Plànol referència**	Plànol: Actuacions en parades autobús urbà Taula P56
Tot el municipi	**7. Fase**	De 0 a 6 anys
	8. Prioritat	Mitjana

9. Cost (€)	**10. Indicadors d'avaluació**
300.000 €	--

11. Responsable	Ajuntament de L'Hospitalet de Llobregat / AMB / TMB Metro, FGC i RENFE
12. Finançament	Local. AMB i Operadors de transport

P - 57 Millorar la senyalització entre modes de transport públic

1. Àmbit d'actuació	Transport públic
2. Objectius	7.- Fomentar la intermodalitat com a mesura per assolir un ús eficient dels diferents mitjans de transport en cada tram de la cadena de transport.
3. Línia estratègica	7.2.- Concebre un sistema de transport públic integrat.

4. Descripció de l'actuació

S'ha d'intentar, en la mesura del possible, la correcta senyalització dels diferents modes de transport en estacions properes, en connexions i en els intercanviadors, per a d'aquesta manera facilitar la intermodalitat.

Tanmateix s'ha de detectar els punts febles d'informació intermodal a L'Hospitalet de Llobregat.

5. Zona d'actuació		**6. Plànol referència**	N / A - Taula P57
Tot el municipi		**7. Fase**	De 0 a 6 anys
		8. Prioritat	Mitjana
9. Cost (€)		**10. Indicadors d'avaluació**	
10.000 €		--	

11. Responsable	Ajuntament de L'Hospitalet de Llobregat - TMB / AMB
12. Finançament	Diputació Barcelona

P - 58	Desenvolupar els grans intercanviadors previstos: La Torrassa i Ernest Lluch

1. Àmbit d'actuació	Transport públic
2. Objectius	7.- Fomentar la intermodalitat com a mesura per assolir un ús eficient dels diferents mitjans de transport en cada tram de la cadena de transport.
3. Línia estratègica	7.2.- Concebre un sistema de transport públic integrat.

4. Descripció de l'actuació

Es tracta d'impulsar la posada en servei dels intercanviadors de La Torrassa i Ernest Lluch perjudiquen la mobilitat global en L'Hospitalet.

5. Zona d'actuació		**6. Plànol referència**	N / A - Taula P58
Tot el municipi		**7. Fase**	De 4 a 6 anys
		8. Prioritat	Alta

9. Cost (€)	**10. Indicadors d'avaluació**
Integrat dintre del cost dels Serveis Tècnics Municipals	Inauguració intercanviadors

11. Responsable	Ajuntament de L'Hospitalet de Llobregat
12. Finançament	

Objectiu 8: Millorar la mobilitat segura mitjançant la reducció de l'accidentabilitat i respectant l'espai públic destinat a cada mitjà de transport

P	59	Actualitzar el PLSV de L'Hospitalet de Llobregat
P	60	Actuacions de millora en interseccions i trams: Femades - Av. del Carrilet, Ponent - Catalunya
P	61	Millorar la regulació semafòrica. Actuacions en la regulació semafòrica existent i implantació de noves semaforitzacions.
P	62	Incrementar la vigilància en infraccions relacionades amb el risc d'accidents.
P	63	Millorar la seguretat als Itineraris escolars (urbanístiques, de regulació semafòrica, de millora de la visibilitat, il·luminació, i control d'accés).
P	64	Instal·lar sistemes radar de control de velocitat.
P	65	Adequar els estacionaments en bateria actuals a semibateria i bateria inversa
P	66	Resoldre els punts de conflicte.
P	67	Crear els dispositius i bases de dades per actualitzar anualment els indicadors del Pla local de Seguretat Viària, amb l'objectiu de controlar i prendre mesures eficients.

P - 59 Actualitzar el PLSV de L'Hospitalet de Llobregat

1. Àmbit d'actuació	Mobilitat segura
2. Objectius	8.- Millorar la mobilitat segura mitjançant la reducció de l'accidentabilitat i respectant l'espai públic destinat a cada mitjà de transport
3. Línia estratègica	8.1.- Reduir l'accidentabilitat a l'àmbit urbà de L'Hospitalet de Llobregat. Eliminació de punts negres.

4. Descripció de l'actuació

L'últim Pla de Seguretat Viària redactat tenia una vigència establerta fins a l'any 2010.

Es proposa redactar un **Pla Local de Seguretat Viària** per tal d'acomplir com a mínim l'objectiu de reduir en un 16% el nombre d'accidents amb víctimes / milió de vehicles-km respecte a l'any de referència del pla. El nou Pla ha de tenir un horitzó temporal més ampli, que inclogui, entre unes altres, mesures d'educació i conscienciació ciutadanes. S'hauran de considerar específicament actuacions per a la seguretat de les motocicletes.

El Pla Local de Seguretat Viària serà dirigit per la Guàrdia Urbana que té el coneixement per establir l'horitzó temporal i els objectius del pla sobre la base de la situació actual de l'accidentalitat

També, serà necessària la constitució d'una comissió tècnica que avaluï el seguiment mitjançant:

- Percentatge de consecució d'objectius
- Valoració d'actuacions
- Coordinació de criteris

5. Zona d'actuació		**6. Plànol referència**	N / A - Taula P59
Tot el municipi		**7. Fase**	De 0 a 6 anys
		8. Prioritat	Alta

9. Cost (€)	**10. Indicadors d'avaluació**
90.000 €	Nombre d'accidents amb víctimes / milió de vehicles-km

11. Responsable	Ajuntament de L'Hospitalet de Llobregat / Guàrdia Urbana
12. Finançament	Local

P - 60 Actuacions de millora en interseccions i trams: Femades - Av. del Carrilet, Ponent - Catalunya

1. Àmbit d'actuació	Mobilitat segura
2. Objectius	8.- Millorar la mobilitat segura mitjançant la reducció de l'accidentabilitat i respectant l'espai públic destinat a cada mitjà de transport
3. Línia estratègica	8.1.- Reduir l'accidentabilitat a l'àmbit urbà de L'Hospitalet de Llobregat. Eliminació de punts negres.

4. Descripció de l'actuació

S'han observat una sèrie de trams en interseccions en els quals per diversos motius es produeixen accidents.

Al proper PLSV es redactarà un estudi d'annex amb punts negres i propostes d'actuació i un annex d'indicadors de mesura.

S'inclourà en el PLSV un estudi de detall d'aquests punts amb propostes d'actuació, entre ells incloure l'eix Avinguda de Catalunya / Ponent i convertir-les en sentit únic i la creació d'una rotonda en l'encreuament Femades - Carrilet.

5. Zona d'actuació		**6. Plànol referència**	Plànol 8.60 - Taula P60
Tot el municipi		**7. Fase**	De 0 a 6 anys
		8. Prioritat	Alta
9. Cost (€)		**10. Indicadors d'avaluació**	
850.000 €		Nº punts o trams de concentració d'accidents	
11. Responsable	Ajuntament de L'Hospitalet de Llobregat		
12. Finançament	Local i interlocal		

P - 61	**Millorar la regulació semafòrica. Actuacions en la regulació semafòrica existent i implantació de noves semaforitzacions.**

1. Àmbit d'actuació	Mobilitat segura
2. Objectius	8.- Millorar la mobilitat segura mitjançant la reducció de l'accidentabilitat i respectant l'espai públic destinat a cada mitjà de transport
3. Línia estratègica	8.1.- Reduir l'accidentabilitat a l'àmbit urbà de L'Hospitalet de Llobregat. Eliminació de punts negres.

4. Descripció de l'actuació

Es prioritzaran els vianants en tota la regulació semafòrica de la ciutat segons el següent ordre:

1) En els eixos cívics
2) En els camins escolars
3) En els eixos comercials

5. Zona d'actuació		**6. Plànol referència**	N / A - Taula P61
Tot el municipi. En especial aquells sorgits de la diagnosi participada.		**7. Fase**	De 0 a 6 anys
		8. Prioritat	Alta
9. Cost (€)		**10. Indicadors d'avaluació**	
10.000 € més el cost del Serveis Tècnics Municipals		--	

11. Responsable	Ajuntament de L'Hospitalet de Llobregat
12. Finançament	Local

P - 62 Incrementar la vigilància en infraccions relacionades amb el risc d'accidents

1. Àmbit d'actuació	Mobilitat segura
2. Objectius	8.- Millorar la mobilitat segura mitjançant la reducció de l'accidentabilitat i respectant l'espai públic destinat a cada mitjà de transport
3. Línia estratègica	8.1.- Reduir l'accidentabilitat a l'àmbit urbà de L'Hospitalet de Llobregat. Eliminació de punts negres.

4. Descripció de l'actuació

Per prevenir comportaments incívics, i perillosos, per part dels conductors, l'aprofitament de mitjans tècnics per a l'augment de la vigilància, com ara el Foto Rojo i la lectura de matrícules, que donin suport als mitjans humans (Guàrdia Urbana).

5. Zona d'actuació		**6. Plànol referència**	N / A - Taula P62
Tot el municipi. En especial aquells sorgits de la diagnosi participada.		**7. Fase**	De 0 a 6 anys
		8. Prioritat	Alta

9. Cost (€)	**10. Indicadors d'avaluació**
25.000 € any x aparell en renting 4 aparells (100.000 €) Per 6 anys un Total de 600.000 €	Nº infraccions / any

11. Responsable	Ajuntament de L'Hospitalet de Llobregat
12. Finançament	Local

P - 63 Itineraris escolars (urbanístiques, de regulació semafòrica, de millora de la visibilitat, il·luminació, i control d'accés)

1. Àmbit d'actuació	Mobilitat segura
2. Objectius	8.- Millorar la mobilitat segura mitjançant la reducció de l'accidentabilitat i respectant l'espai públic destinat a cada mitjà de transport
3. Línia estratègica	8.2.- Potenciar les accions preventives per garantir la seguretat i el respecte a l'espai dels diferents usuaris de la via pública

4. Descripció de l'actuació

En general, l'objectiu és **pacificar l'entorn escolar.**

Es proposa una regulació semafòrica de manera que s'adeqüin les fases semafòriques en aquells horaris sensibles.

Es proposa que existeixi disciplina en l'aparcament en les zones properes a l'entorn escolar .

La pacificació del trànsit pot efectuar-se mitjançant la utilització d'elements mòbils i fixes.

S'utilitzarà senyalització específica tant de tipus lluminós com especials.

5. Zona d'actuació		**6. Plànol referència**	N / A - Taula P63
Tot el municipi		**7. Fase**	De 0 a 3 anys
		8. Prioritat	Alta
9. Cost (€)		**10. Indicadors d'avaluació**	
Sense valorar		Nombre d'atropellaments	

11. Responsable	Ajuntament de L'Hospitalet de Llobregat
12. Finançament	Local

P - 64 Instal·lació de sistemes radar de control de velocitat

1. Àmbit d'actuació	Mobilitat segura
2. Objectius	8.- Millorar la mobilitat segura mitjançant la reducció de l'accidentabilitat i respectant l'espai públic destinat a cada mitjà de transport
3. Línia estratègica	8.2.- Potenciar les accions preventives per garantir la seguretat i el respecte a l'espai dels diferents usuaris de la via pública

4. Descripció de l'actuació

Amb l'objectiu de reduir l'excés de velocitat en determinats trams i contribuir a la disminució de l'accidentabilitat, es proposa la instal·lació de radars.

Es proposa la seva instal·lació prioritària en els trams detectats en el diagnòstic de la xarxa viària bàsica.

El nombre òptim de radars és de vuit. I com a característica principal, es que han de ser mòbils.

Els criteris d'instal·lació seran:

- Accidentalitat
- Aforament
- Queixes
- D'altres

5. Zona d'actuació	**6. Plànol referència**	Plànol: Vies de localització de radars Taula P64
Tot el municipi	**7. Fase**	De 0 a 6 anys
	8. Prioritat	Mitjana

9. Cost (€)	**10. Indicadors d'avaluació**
560.000€	Nº radars instal·lat / any

11. Responsable	Ajuntament de L'Hospitalet de Llobregat
12. Finançament	Local / Leasing privat

P - 65 Adequar els estacionaments en bateria actuals a semibateria i bateria inversa

1. Àmbit d'actuació	Mobilitat segura
2. Objectius	8.- Millorar la mobilitat segura mitjançant la reducció de l'accidentabilitat i respectant l'espai públic destinat a cada mitjà de transport
3. Línia estratègica	8.2.- Potenciar les accions preventives per garantir la seguretat i el respecte a l'espai dels diferents usuaris de la via pública

4. Descripció de l'actuació

Per millorar la seguretat en la incorporació a la circulació dels vehicles estacionats en bateria i semibateria es recomana la utilització adequada de senyalització i marques vials per tal de fer-ho en sentit favorable al de la marxa.

5. Zona d'actuació		**6. Plànol referència**	N / A - Taula P65
Tot el municipi		**7. Fase**	De 0 a 6 anys
		8. Prioritat	Mitjana

9. Cost (€)	**10. Indicadors d'avaluació**
- Una part del cost està integrat dintre del Serveis Tècnics Municipals. - La resta, sense valorar	Nombre de col·lisions en aparcaments en bateria

11. Responsable	Ajuntament de L'Hospitalet de Llobregat
12. Finançament	Locals

P - 66 Resoldre els punts de conflicte

1. Àmbit d'actuació	Mobilitat segura
2. Objectius	8.- Millorar la mobilitat segura mitjançant la reducció de l'accidentabilitat i respectant l'espai públic destinat a cada mitjà de transport
3. Línia estratègica	8.3.- Fixar criteris de solució en les interseccions vianants/vehicles

4. Descripció de l'actuació

Per tal de donar solució als punts de conflicte de coexistència de vianants i vehicles a les zones de prioritat invertida, es proposa fer un estudi amb un llistat d'actuacions als punts de conflicte, extrets del procés de participació del PMU, més l'estudi previ fet per Mobilitat amb l'inventari de vials de prioritat invertida de l'any 2011.

1. Elaboració d'un inventari de punts de conflicte
2. Priorització de les intervencions
3. Actuacions d'escometre per resoldre'ls

5. Zona d'actuació		**6. Plànol referència**	N / A - Taula P66
Tot el municipi		**7. Fase**	De 0 a 6 anys
		8. Prioritat	Mitjana

9. Cost (€)	**10. Indicadors d'avaluació**
Cost integrat dintre del Serveis Tècnics Municipals	Nº punts o trams de concentració de accidents

11. Responsable	Ajuntament de L'Hospitalet de Llobregat
12. Finançament	Local

P - 67	**Crear els dispositius i bases de dades per actualitzar anualment els indicadors del Pla local de Seguretat Viària, amb l'objectiu de controlar i prendre mesures eficients**

1. Àmbit d'actuació	Mobilitat segura
2. Objectius	8.- Millorar la mobilitat segura mitjançant la reducció de l'accidentabilitat i respectant l'espai públic destinat a cada mitjà de transport
3. Línia estratègica	8.4.- Fer un seguiment per valorar l'efectivitat de les actuacions correctores i preventives

4. Descripció de l'actuació

Per garantir el compliment i facilitar el seguiment del Pla local de Seguretat Viària, es proposa la creació de bases de dades d'actualització anual amb els principals indicadors que s'estableixin en el Pla.

5. Zona d'actuació		**6. Plànol referència**	N / A
Tot el municipi		**7. Fase**	De 0 a 6 anys
		8. Prioritat	Alta

9. Cost (€)	**10. Indicadors d'avaluació**
6.000 €	Creació base de dades de seguiment

11. Responsable	Ajuntament de L'Hospitalet de Llobregat
12. Finançament	Local

Objectiu 9 - Controlar i disminuir els nivells de contaminació atmosfèrica i acústica provocats pel trànsit.

P 68	Controlar periòdicament l'evolució dels principals contaminants provocats pel sector del transport (GEH, Nox i PM10) per fer el seguiment dels efectes de l'aplicació de les mesures fixades pel PMU
P 69	Fomentar que les empreses de transport posseeixin un Pla de Gestió Ambiental
P 70	Introduir mesures en favor de l'extensió del vehicle elèctric. Creació d'estacionaments per a vehicles elèctrics
P 71	Promoure l'ús de vehicles ecològics en el transport públic urbà. Millora de la flota actual
P 72	Considerar criteris ecològics en la renovació de la flota de vehicles municipals
P 73	Actualitzar el mapa acústic de la ciutat
P 74	Instal·lar paviment sonoreductor a la xarxa bàsica

P - 68	**Controlar periòdicament l'evolució dels principals contaminants provocats pel sector del transport (GEH, Nox i PM10) per fer el seguiment dels efectes de l'aplicació de les mesures fixades pel PMU**

1. Àmbit d'actuació	Medi ambient
2. Objectius	9.- Controlar i disminuir els nivells de contaminació atmosfèrica i acústica provocats pel trànsit
3. Línia estratègica	9.1.- Reduir les emissions de gasos contaminants

4. Descripció de l'actuació

Per garantir i vigilar el grau de compliment del PMU resulta fonamental el control de les emissions de gasos contaminants emesos pels mitjans de transport.

Per a això es proposa realitzar controls periòdics dels nivells més rellevants d'aquests gasos, els controls es realitzaran de dues formes, mitjançant estacions físiques, que recopilin informació en els punts més conflictius de la xarxa, i mitjançant presa de dades en moviment, per intentar tenir una visió clara de la situació en tota la xarxa urbana.

Els paràmetres de mesura vindran fixats pel Pla de Millora de la Qualitat de l'Aire.

5. Zona d'actuació	**6. Plànol referència**	N / A
Tot el municipi	**7. Fase**	De 0 a 6 anys
	8. Prioritat	Mitjana

9. Cost (€)	**10. Indicadors d'avaluació**
300.000 €	Nivells de GEH PM10 Nox

11. Responsable	Ajuntament de L'Hospitalet de Llobregat
12. Finançament	Local.

P - 69 Fomentar que les empreses de transport posseeixin un Pla de Gestió Ambiental

1. Àmbit d'actuació	Medi ambient
2. Objectius	9.- Controlar i disminuir els nivells de contaminació atmosfèrica i acústica provocats pel trànsit
3. Línia estratègica	9.1.- Reduir les emissions de gasos contaminants

4. Descripció de l'actuació

Resulta fonamental per a la mobilitat sostenible que les empreses de transport privades i públiques estiguin implicades.

Per assegurar això, es proposa la realització per part de de les empreses de transport d'un Pla de Gestió Ambiental. Que garanteixi bones pràctiques des d'un punt de vista sostenible, social, mediambiental i econòmicament.

5. Zona d'actuació		**6. Plànol referència**	N / A
Tot el municipi		**7. Fase**	De 0 a 6 anys
		8. Prioritat	Mitjana
9. Cost (€)		**10. Indicadors d'avaluació**	
Desconegut		Nombre de Plans de Gestió Ambiental realitzats / Nombre total d'empreses de transport	

11. Responsable	Ajuntament de L'Hospitalet de Llobregat
12. Finançament	Privat

P - 70	**Introduir mesures en favor de l'extensió del vehicle elèctric. Creació d'estacionaments per a vehicles elèctrics.**

1. Àmbit d'actuació	Medi ambient
2. Objectius	9.- Controlar i disminuir els nivells de contaminació atmosfèrica i acústica provocats pel trànsit
3. Línia estratègica	9.1.- Reduir les emissions de gasos contaminants

4. Descripció de l'actuació

Per tal d'impulsar l'ús del vehicle elèctric a la ciutat de L'Hospitalet és necessari portar a terme les següents accions:

- Creació d'estacionaments preferents per a vehicles elèctrics tant en calçada com fora de calçada.
- Implantació de zones de recàrrega fora de calçada a nous aparcaments i en calçada prop dels principals edificis públics.

- Redacció d'una normativa en col·laboració amb l'Àrea d'Urbanisme per a requerir places de vehicle elèctric (cotxes i motos) i punts de recàrrega en les noves edificacions.

5. Zona d'actuació		**6. Plànol referència**	N / A
Tot el municipi		**7. Fase**	De 0 a 6 anys
		8. Prioritat	Alta
9. Cost (€)		**10. Indicadors d'avaluació**	
500.000 €		Nombre de vehicles elèctric / Nombre total de vehicles	
11. Responsable	Ajuntament de L'Hospitalet de Llobregat		
12. Finançament	Departament de Medi Ambient de la Generalitat de Catalunya		

P - 71 Promoure l'ús de vehicles ecològics en el transport públic urbà. Millora de la flota actual

1. Àmbit d'actuació	Medi ambient
2. Objectius	9.- Controlar i disminuir els nivells de contaminació atmosfèrica i acústica provocats pel trànsit
3. Línia estratègica	9.1.- Reduir les emissions de gasos contaminants

4. Descripció de l'actuació

La renovació de la flota d'autobusos ha de contemplar, en la mesura que l'economia ho permeti, la introducció de vehicles sostenibles, per exemple híbrids.

5. Zona d'actuació		**6. Plànol referència**	N / A
Tot el nucli urbà.		**7. Fase**	De 0 a 6 anys
		8. Prioritat	Mitjana
9. Cost (€)		**10. Indicadors d'avaluació**	
300.000 € / veh		Nº de autobusos ecològics / nº autobusos totals	

11. Responsable	AMB
12. Finançament	Diputació de Barcelona. Àrea Metropolitana de Barcelona ICAEN IDAE

P - 72 Considerar criteris ecològics en la renovació de la flota de vehicles municipals

1. Àmbit d'actuació	Medi ambient
2. Objectius	9.- Controlar i disminuir els nivells de contaminació atmosfèrica i acústica provocats pel trànsit
3. Línia estratègica	9.1.- Reduir les emissions de gasos contaminants

4. Descripció de l'actuació

A l'hora de renovar la flota de vehicles municipals, és important tenir en compte les característiques de consum i emissions dels diferents models disponibles al mercat.

Per fer-ho, es necessitarà:

- Fer un inventari de la flota actual de vehicles municipals.
- Definir estàndards de consum i emissions de la flota municipal.
- Implantar criteris ecològics en la renovació de flotes municipals.
- Introducció dels càlculs específics als plecs de condicions de les contractes de serveis.

5. Zona d'actuació		**6. Plànol referència**	N / A - Taula P72
Tot el municipi		**7. Fase**	De 0 a 6 anys
		8. Prioritat	Alta
9. Cost (€)		**10. Indicadors d'avaluació**	
100.000 €		Nombre de vehicles municipals renovats/nombre de vehicles municipals totals	

11. Responsable	Ajuntament de L'Hospitalet de Llobregat
12. Finançament	Departament de medi ambient de la Generalitat de Catalunya. Ministeri d'Indústria i d'Energia (eficiència energètica IDAE ICAEN

P - 73 Actualitzar el mapa acústic de la ciutat

1. Àmbit d'actuació	Medi ambient
2. Objectius	9.- Controlar i disminuir els nivells de contaminació atmosfèrica i acústica provocats pel trànsit
3. Línia estratègica	9.2.- Reduir el nivell de soroll dels vehicles

4. Descripció de l'actuació

Amb caràcter general es proposa una actualització del mapa sonor del municipi. El mapa acústic de L'Hospitalet es va realitzar amb mesuraments reals en punts definits prèviament i tenint en compte, respecte a altres mapes acústics, la incidència de les infraestructures.

Durant el període de vigència del present PMU, es proposa actualitzar el mapa acústic de la ciutat de forma que es pugui avaluar d'incidència del trànsit sobre la xarxa bàsica de la ciutat.

5. Zona d'actuació		**6. Plànol referència**	N / A - Taula P73
Tot el municipi		**7. Fase**	De 0 a 6 anys
		8. Prioritat	Alta
9. Cost (€)		**10. Indicadors d'avaluació**	
20.000 €		Evolució dels nivells de contaminació acústica en els 6 anys.	

11. Responsable	Ajuntament de L'Hospitalet de Llobregat
12. Finançament	Departament de medi ambient de la Generalitat de Catalunya

P - 74 Instal·lar paviment sonoreductor a la xarxa bàsica

1. Àmbit d'actuació	Medi ambient
2. Objectius	9.- Controlar i disminuir els nivells de contaminació atmosfèrica i acústica provocats pel trànsit
3. Línia estratègica	9.2.- Reduir el nivell de soroll dels vehicles

4. Descripció de l'actuació

Es proposa que el paviment a les vies bàsiques sigui sonoreductor i es renovarà com a màxim cada 6 anys a les vies d'accés, cada 9 anys a les vies primàries i cada 12 a les secundàries.

Es proposa que cada 12 anys la pavimentació de tota la xarxa bàsica sigui complerta.

De la mateixa forma, la pintura es renovarà segons la I.M.D de la via seguint la següent taula:

	Termini d'execució	
IMD (veh/dia)	**Pavimentació**	**Pintura**
IMD < 10.000	1 cop cada 12 anys	1 cop cada 6 anys
10.000 < IMD < 20.000	1 cop cada 9 anys	1 cop cada 4 anys
IMD > 20.000	1 cop cada 6 anys	1 cop cada 2 anys

L'objectiu és repintar la xarxa bàsica cada 6 anys i pavimentar-ne la meitat.

5. Zona d'actuació		**6. Plànol referència**	N / A
Tot el municipi		**7. Fase**	De 0 a 6 anys
		8. Prioritat	Alta
9. Cost (€)		**10. Indicadors d'avaluació**	
27 € / m^2		Km xarxa bàsica reasfaltats amb paviment sonoreductor/ km. xarxa bàsica	
11. Responsable	Ajuntament de L'Hospitalet de Llobregat		
12. Finançament	Departament de Medi Ambient de la Generalitat de Catalunya / Local		

Objectiu 10: Mobilitat intel·ligent. **Aprofitar els avenços tecnològics** existents per millorar el sistema de mobilitat i el control del trànsit.

P	**75**	Implantar senyalització variable d'aparcaments
P	**76**	Coordinar la Semaforització amb el SAE
P	**77**	Implantar sistemes de detecció de rutes per bluetooth
P	**78**	Millorar la informació a través de noves tecnologies, sistemes de detecció de rutes per bluetooth, pàgines web, aplicacions d'android,...

P - 75 Implantar senyalització variable d'aparcaments

1. Àmbit d'actuació	Noves tecnologies
2. Objectius	10.- Mobilitat intel·ligent. Aprofitar els avenços tecnològics existents per millorar el sistema de mobilitat i el control del trànsit
3. Línia estratègica	10.1.- Implementar o estendre sistemes de gestió de trànsit i de l'aparcament

4. Descripció de l'actuació

Fonament: El trànsit d'agitació generat per vehicles en busca d'estacionament és una de les fonts de congestió habitual a les grans ciutats. Amb la finalitat d'evitar aquest trànsit i facilitar al conductor la localització d'oferta d'aparcament disponible, es planteja implantar una senyalització variable als accessos d'entrada a L'Hospitalet i en punts de la xarxa bàsica que indiqui la localització i l'estat d'ocupació dels estacionaments públics.

Descripció de la proposta: Es proposa indicar clarament la localització dels aparcaments de rotació i l'estat d'ocupació (lliure / ocupació elevada / complert).

El sistema ha de ser recolzat mitjançant informació que ha de subministrar el gestor de cada aparcament i controlat pel Centre de de Gestió de la Mobilitat de l'Ajuntament de L'Hospitalet.

S'estima que inicialment el sistema pot englobar 8 aparcaments de rotació, pels quals s'ubicaran 8 panels de senyalització variable. Aquest sistema tindrà especial importància associat al desenvolupament de la regulació integral d'estacionament en el municipi (àrea verda i àrea blava).

Aparcaments Públics		
1	Pl. Ajuntament	332
2	Poliesportiu Centre (C/Esconxador,11)	108
3	La Farga	1.140
4	Pl. Collblanc / C. Progrés / Pl. Mercat	233
5	Vidreries Llobregat	248
6	Francesc Macià	223
7	Av. Masnou / Pl. Eivissa / Pedrafbrca	240
8	Av.Electricitat / Molino / Isabel Católica	224

5. Zona d'actuació		**6. Plànol referència**	Plànol 8.75
Tot el municipi		**7. Fase**	De 0 a 6 anys
		8. Prioritat	Mitjana

9. Cost (€)

8 panels x 6.000 € = 48.000 euros

10. Indicadors d'avaluació

Nom	Valor actual 2011	Valor objectiu 2018 2024
Nombre de panels	0	7
Nombre de pàrquings integrats en el sistema	0	8

11. Responsable	Ajuntament de L'Hospitalet de Llobregat
12. Finançament	Anunciadors complementaris / Privat

P - 76 Coordinar la semaforització amb el SAE

1. Àmbit d'actuació	Noves tecnologies
2. Objectius	10.- Mobilitat intel·ligent. Aprofitar els avenços tecnològics existents per millorar el sistema de mobilitat i el control del trànsit
3. Línia estratègica	10.2.- Incorporar sistemes d'ajuda a l'explotació per a la gestió dels serveis de transport públic

4. Descripció de l'actuació

Amb la finalitat de millorar les velocitats comercials dels autobusos, es proposa la **coordinació de la xarxa semafòrica:** Sistema de Distribució de Control del Trànsit Urbà (SDCTU) amb el sistema SAE dels diferents operadors.

S'intervindrà preferentment en els següents trams:

1.- Rambla de la Marina / Travessia Industrial / Fabregada.
2.- Amadeu Torner.
3.- Carrilet / Rambla de la Marina.
4.- Santa Eulàlia / Enric Prat de la Riba / Barcelona.
5.- Isabel la Catòlica / Dr. Ramón Solanich i Riera.
6.- Rosalia de Castro / Montseny / Progrés / Mas.
7.- Occident / Mont / Font / Miraflores.
8.- Granvia de L'Hospitalet.
9.- Josep Tarradellas i Joan / Miquel Peiró i Victori.
10.- Molí / Electricitat.
11.- América / Rambla de la Marina / Granvia de L'Hospitalet.
12.- Ermita / Rambla de la Marina.

5. Zona d'actuació		**6. Plànol referència**	Plànol 8.76
Tot el municipi		**7. Fase**	De 0 a 6 anys
		8. Prioritat	Alta

9. Cost (€)	**10. Indicadors d'avaluació**
25 nous semàfors bus x 1.000 € = 25.000 € Coordinació software SDCTU amb SAE dels operadors = 25.000 €	Velocitat comercial dels autobusos

11. Responsable	Ajuntament de L'Hospitalet de Llobregat / AMB i operadors
12. Finançament	AMB / ATM / TMB i BaixBUS

P - 77 Implantar sistemes de detecció de rutes per bluetooh

1. Àmbit d'actuació	Noves tecnologies
2. Objectius	10.- Mobilitat intel·ligent. Aprofitar els avenços tecnològics existents per millorar el sistema de mobilitat i el control del trànsit
3. Línia estratègica	10.2.- Incorporar sistemes d'ajuda a l'explotació per a la gestió dels serveis de transport públic

4. Descripció de l'actuació

Fonament: Ja es disposa d'una aplicació multiplataforma de tota la informació sobre la xarxa de transport a L'Hospitalet i en tota l'Àrea Metropolitana, incloent informació dinàmica, recorreguts i ubicació de parades, entre d'altres.

Descripció de la proposta: Es proposa ampliar aquesta tecnologia amb altres aplicacions, com per exemple:

- Sistema d'avís telefònic (missatge) del pas d'expedicions de transport públic (bus i RENFE) per determinades parades predefinides.
- Sistema d'avís d'incidències o obres a la xarxa viària en vies predefinides per l'usuari.
- Sistemes per conèixer des del centre les rutes triades pels conductors (origen – destinació)

5. Zona d'actuació		**6. Plànol referència**	N / A - Taula P77
Tot el municipi		**7. Fase**	De 0 a 3 anys
		8. Prioritat	Alta

9. Cost (€)	**10. Indicadors d'avaluació**
15 punts de bluetooh 40.000 euros	Nombre d'usuaris de l'aplicació

11. Responsable	Ajuntament de L'Hospitalet de Llobregat i AMB
12. Finançament	AMB / ATM / Operadors

P - 78	Millorar la informació a través de noves tecnologies, sistemes de detecció de rutes per bluetooh, pàgines web, aplicacions d'android...

1. Àmbit d'actuació	Noves tecnologies
2. Objectius	10.- Mobilitat intel·ligent. Aprofitar els avenços tecnològics existents per millorar el sistema de mobilitat i el control del trànsit
3. Línia estratègica	10.3.- Gestió dinàmica de la mobilitat i la integració en el SDCTU

4. Descripció de l'actuació

Proposta: Es proposa la instal·lació (i continuació del desenvolupament del sistema implantat) d'una aplicació específica de mobilitat que permeti cercar els millors itineraris disposant de tota la informació sobre el transport públic i altres modes de desplaçament.

Descripció de la proposta: Sistema de selecció de mode de viatge més adequat amb consulta des de ordinador, tablet o smartphone. Aquesta aplicació hauria d'incorporar els diferents modes de desplaçament, el càlcul del temps de recorregut i les diferents aplicacions existents referides a cotxe compartit, bicicleta pública, etc...

5. Zona d'actuació		**6. Plànol referència**	N / A
Tot el municipi		**7. Fase**	De 0 a 3 anys
		8. Prioritat	Alta
9. Cost (€)		**10. Indicadors d'avaluació**	
Sense especificar		Nombre d'usuaris i nº d'entrades de consulta	

11. Responsable	Ajuntament de L'Hospitalet
12. Finançament	Local / AMB / ATM / DIBA

Objectiu 11: Preveure una configuració de l'espai públic que tingui en compte les necessitats del model de mobilitat.

P	**79**	Ampliar el viari bàsic associat al soterrament de les vies de FFCC.
P	**80**	Unir transversalment l'Avinguda Amèrica amb la Rambla de la Marina
P	**81**	Recolzar el desenvolupament d'infraestructures de transport urbà dependents d'altres organismes
P	**82**	Desenvolupar la segona fase d'urbanització de la Granvia de L'Hospitalet
P	**83**	Connectar l'avinguda Joan Carles I amb la Ronda Litoral
P	**84**	Revisar la vialitat prevista al sector industrial del Camí del Mig, Aprestadora, Narcís Monturiol i Rambla de la Marina
P	**85**	Actualitzar les directrius per a les noves actuacions urbanístiques
P	**86**	Actualitzar el Pla d'aparcaments
P	**87**	Incrementar la Iluminositat del viari per millorar la mobilitat segura
P	**88**	Dissenyar cruïlles i vies de diferents tipologies constructives (vies plataforma única i vies convencionals)

P - 79 Ampliar el viari bàsic associat al soterrament de les vies de FFCC.

1. Àmbit d'actuació	Disseny de la xarxa viària
2. Objectius	11.- Preveure una configuració de l'espai públic que tingui en compte les necessitats del model de mobilitat
3. Línia estratègica	11.1.- Completar la xarxa d'accés i les infraestructures necessàries per encaminar el trànsit de pas per vials exteriors al nucli urbà, i el trànsit de connexió pel viari vertebral

4. Descripció de l'actuació

Fonament: En el procés de diagnosi del PMUS s'ha observat l'important efecte de barrera que exerceixen les vies de ferrocarril.

El soterrament d'aquestes vies, malgrat no és previsible a curt termini, és convenient contemplar-lo a efectes de tenir dibuixada una imatge futura de la xarxa i evitar noves actuacions de desconnexió. Per aquest motiu i aprofitant la elaboració d'un model de simulació de trànsit s'ha proposat una xarxa connexa que absorbeix la càrrega futura prevista i que permeti descarregar les vies actuals recuperant espais per al vianant, la bicicleta i el transport públic.

Descripció de la proposta: S'ha desenvolupat una proposta de xarxa bàsica de 4,9 km vies a les actuals, configurant una xarxa tant en sentit transversal a les actuals vies com en sentit longitudinal o de substitució de les mateixes.

5. Zona d'actuació		**6. Plànol referència**	Plànols 8.79.1 Taula P79
Tot el municipi		**7. Fase**	De 0 a 6 anys
		8. Prioritat	Mitjana
9. Cost (€)		**10. Indicadors d'avaluació**	
Sense especificar		Vehicle x Kms saturats	
11. Responsable	Ajuntament de L'Hospitalet de Llobregat		
12. Finançament	Ministeri de Foment		

P - 80	Unir transversalment l'Avinguda Amèrica amb la Rambla de la Marina

1. Àmbit d'actuació	Disseny de la xarxa viària
2. Objectius	11.- Preveure una configuració de l'espai públic que tingui en compte les necessitats del model de mobilitat
3. Línia estratègica	11.1.- Completar la xarxa d'accés i les infraestructures necessàries per encaminar el trànsit de pas per vials exteriors al nucli urbà, i el trànsit de connexió pel viari vertebral

4. Descripció de l'actuació

Fonament: L'Avinguda d'Amèrica circula pel costat Llobregat del traçat del ferrocarril (Vilanova). Configura un viari que envolta perifèricament el barri de Bellvitge, junt amb la Rambla de la Marina. El barri queda comunicat amb les dues vies però existeix dificultat per la connexió entre elles, al no disposar al seu interior de vies de circulació bàsiques sinó de zones de vianants i vies de caràcter local.

Descripció de la proposta: Es proposa la connexió directa de l'Avinguda d'Amèrica amb la Rambla de la Marina (davant la Biblioteca de Bellvitge), operació sol·licitada durant el procés de participació, amb objecte de permetre un itinerari directe pels veïns que evitarà l'actual itinerari obligat per Av. d'Amèrica cap a la Granvia de L'Hospitalet i Rambla de la Marina en sentit ascendent.

5. Zona d'actuació		**6. Plànol referència**	Plànol 8.80
Districte VI		**7. Fase**	De 0 a 3 anys
		8. Prioritat	Mitjana

9. Cost (€)	**10. Indicadors d'avaluació**
80.000 €	IMD Av. d'Amèrica – Rambla de la Marina

11. Responsable	Ajuntament de L'Hospitalet de Llobregat
12. Finançament	Local

P - 81 Recolzar el desenvolupament d'infraestructures de transport urbà dependents d'altres organismes

1. Àmbit d'actuació	Disseny de la xarxa viària
2. Objectius	11.- Preveure una configuració de l'espai públic que tingui en compte les necessitats del model de mobilitat
3. Línia estratègica	11.2.- Recolzar el desenvolupament d'actuacions del PDI i altres àmbits superiors

4. Descripció de l'actuació

Reclamar al Ministeri de Foment i a Adif la necessitat de realitzar el soterrament.

El conveni per al soterrament definitiu del ferrocarril al seu pas per L'Hospitalet es va signar al maig de 2007, entre el Ministeri de Foment, la Generalitat de Catalunya i l'Ajuntament de L'Hospitalet.

La inversió total prevista era de 300 Milions d'euros, finançats en un 85% pel Ministeri de Foment, un 10% per la Generalitat i en un %% per l'Ajuntament.
El projecte contempla el soterrament de 4 km de vies que actuen com una barrera important per a la mobilitat diària en el municipi. En l'acord inicial estava previst el soterrament de la línia C2, que separa Bellvitge del Gornal i Sant Josep de Sta Eulàlia, el soterrament d'un tram de la línia de Vilafranca C4, que distancia Sant Josep de la Florida i de La Torrassa, i la construcció i engegada d'una gran estació situada en La Torrassa que connectarà Rodalies (c2 i C4) amb el Metro (L1 i L9)

5. Zona d'actuació		**6. Plànol referència**	N / A
Tot el municipi		**7. Fase**	De 0 a 6 anys
		8. Prioritat	Mitjana

9. Cost (€)	**10. Indicadors d'avaluació**
15 milions (Ajuntament de L'Hospitalet) 300.000.000 € (cost total)	KM de via soterrats (o km actualment)

11. Responsable	Ajuntament de L'Hospitalet de Llobregat / ADIF / Ministeri de Foment i Generalitat de Catalunya
12. Finançament	Local / Generalitat de Catalunya / Ministerio de Fomento

P - 82 Desenvolupar la segona fase d'urbanització de la Granvia de L'Hospitalet

1. Àmbit d'actuació	Disseny de la xarxa viària
2. Objectius	11.- Preveure una configuració de l'espai públic que tingui en compte les necessitats del model de mobilitat
3. Línia estratègica	11.2.- Recolzar el desenvolupament d'actuacions del PDI i altres àmbits superiors

4. Descripció de l'actuació

Fonament: La primera fase de reforma i urbanització de la Granvia de L'Hospitalet ha permès unir el nucli urbà residencial de L'Hospitalet amb el seu districte econòmic, eliminant parcialment l'efecte barrera. El procés ha consistit en un soterrament de la calçada central de la Granvia de L'Hospitalet acompanyat d'una reducció de nombre de carrils. Aquesta actuació no ha reduït la capacitat degut al manteniment d'una calçada soterrada d'alta capacitat i calçades laterals de característiques urbanes.

Descripció de la proposta: Es proposa continuar aquesta operació en el tram de la Granvia de L'Hospitalet entre l'Avinguda de Vilanova i el Riu Llobregat, mantenint els mateixos criteris de disseny. Per tant, soterrant calçada central, reduir el nombre de carrils en superfície, ampliar les amplades de les voreres i reduir la velocitat màxima de manera que sigui fàcil pel vianant el pas entre les bandes mar i muntanya d'aquestes vies. Aquesta reforma permet desenvolupar figures de planejament i projectes com ara el BIOPOL o el Campus Universitari de Bellvitge.

5. Zona d'actuació		**6. Plànol referència**	N / A
Avinguda de la Granvia de L'Hospitalet		**7. Fase**	De 0 a 6 anys
		8. Prioritat	Alta

9. Cost (€)	**10. Indicadors d'avaluació**
Sense especificar	Superfície urbanitzada. Núm. De desplaçament a peu i vehicle a tot l'àmbit.

11. Responsable	Ajuntament de L'Hospitalet de Llobregat
12. Finançament	Generalitat de Catalunya / Ajuntament de L'Hospitalet Ministerio de Fomento

P - 83 Connectar l'avinguda Joan Carles I amb la Ronda Litoral

1. Àmbit d'actuació	Disseny de la xarxa viària
2. Objectius	11.- Preveure una configuració de l'espai públic que tingui en compte les necessitats del model de mobilitat
3. Línia estratègica	11.2.- Recolzar el desenvolupament d'actuacions del PDI i altres àmbits superiors

4. Descripció de l'actuació

Fonament: Actualment l'accés a la Fira Granvia de L'Hospitalet obliga al pas per la Plaça Cerdà, o al pas per la Ronda Litoral per agafar el sentit ascendent del Passeig de la Zona Franca. A ambdós casos es sobrecarreguen itineraris ja fortament saturats.

Descripció de la proposta: Es proposa donar una alternativa d'accés a les activitats de La Fira i al sector del Districte Econòmic, basada en la Ronda Litoral, de forma que no carregui sobre l'actual itinerari per l'Av. de la Granvia de L'Hospitalet o per Passeig de la Zona Franca.

Per això es proposa connectar mitjançant una rotonda a diferent nivell sobre la Ronda Litoral, ambdós sentits de la marxa amb l'Av. Joan Carles I.

5. Zona d'actuació		**6. Plànol referència**	Plànol 8.83 - Taula P83
Ronda Litoral i Av. Joan Carles I		**7. Fase**	De 0 a 6 anys
		8. Prioritat	Alta

9. Cost (€)	**10. Indicadors d'avaluació**
Sense especificar	Augment IMD Joan Carles I Reducció IMD Pg. De la Zona Franca i Granvia de L'Hospitalet. (IMD referides especialment a vehicles pesants)

11. Responsable	Ministerio de Fomento / Generalitat de Catalunya
12. Finançament	Ministerio de Fomento / Generalitat de Catalunya

P - 84	**Revisar la vialitat prevista al sector industrial del Camí del Mig, Aprestadora, Narcís Monturiol i redisseny de la Rambla de la Marina**

1. Àmbit d'actuació	Disseny de la xarxa viària
2. Objectius	11.- Preveure una configuració de l'espai públic que tingui en compte les necessitats del model de mobilitat
3. Línia estratègica	11.3.- Dissenyar un teixit urbà que afavoreixi la coexistència de trànsits

4. Descripció de l'actuació

Fonament: S'han detectat a la Rambla de la Marina i en el sector industrial del Camí del Mig algunes disfuncions relacionades amb la regulació semafòrica que actualment són irresolubles sense modificar la configuració vial actual.

Descripció de la proposta: Dintre de la revisió del sistema viari actual es proposa les actuacions següents:

- Revisió integral del disseny de la Rambla de la Marina (tram Bellvitge)
- Prolongació el carrer de Narcís Monturiol fins a c. de Castelao
- Urbanització del carrer d'Aprestadora (2a fase)
- Prolongació del carrer de Josep Molins fins a Can Rigal.

5. Zona d'actuació		**6. Plànol referència**	N / A
Tot el municipi		**7. Fase**	De 0 a 6 anys
		8. Prioritat	Mitjana
9. Cost (€)		**10. Indicadors d'avaluació**	
Sense especificar		Superfície urbanitzada	

11. Responsable	Ajuntament de L'Hospitalet de Llobregat
12. Finançament	Local

P - 85	Actualitzar les directrius per a les noves actuacions urbanístiques

1. Àmbit d'actuació	Disseny de la xarxa viària
2. Objectius	11.- Preveure una configuració de l'espai públic que tingui en compte les necessitats del model de mobilitat
3. Línia estratègica	11.4.- Adoptar unes mesures constructives que garanteixin la prioritat de la mobilitat a peu, en bicicleta i en transport col·lectiu

4. Descripció de l'actuació

Fonament: El desenvolupament d'activitats a la ciutat de L'Hospitalet ha generat demandes de mobilitat, en ocasions de difícil assimilació per la xarxa viària degut a la configuració urbanística de cada barri. A més a més, les infraestructures viàries i ferroviàries han impedit la connectivitat global de la xarxa condicionant la utilització de les diferents activitats i equipaments i requerint unes demandes d'aparcament que en ocasions no poden ser satisfetes.

Descripció de la proposta: Redactar una instrucció que reguli els requisits mínims que han de complir els centres d'activitat en funció dels viatges atrets i generats (places d'aparcament, places de càrrega i descàrrega, reserves, localització d'accessos, etc.).

La instrucció es basarà en el Decret 344/2006 d'Estudis d'Avaluació de Mobilitat Generada amb especificacions concretes segons la zona.

5. Zona d'actuació		**6. Plànol referència**	N / A
Tot el municipi		**7. Fase**	De 0 a 6 anys
		8. Prioritat	Mitjana

9. Cost (€)	**10. Indicadors d'avaluació**
10.000 € Cost del Serveis Tècnics Municipals	

11. Responsable	Ajuntament de L'Hospitalet de Llobregat
12. Finançament	Local

P - 86 Actualitzar el Pla d'aparcaments

1. Àmbit d'actuació	Disseny de la xarxa viària
2. Objectius	11.- Preveure una configuració de l'espai públic que tingui en compte les necessitats del model de mobilitat
3. Línia estratègica	11.5.- Preveure les places d'aparcament per a residents i de rotació necessàries fora de calçada per absorbir la demanda

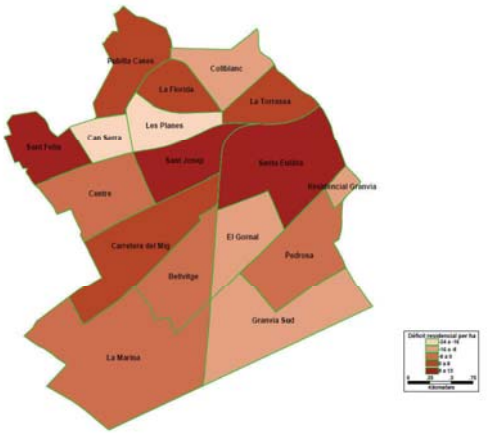
4. Descripció de l'actuació

En base als resultats de la diagnosi d'aparcament realitzada, resulten alguns sectors amb un clar dèficit infraestructural d'aparcament.

Fonament: La diagnosi ha posat de relleu que la situació de l'aparcament (dèficit) no és homogènia a la ciutat, per tant, tampoc hauria d'esser homogènia l'exigència de dotació de places d'aparcament per vivenda. La ràtio exigida dependrà del dèficit residencial actual i futur, resultant de la previsió de supressió de places en calçada. A més de l'objectiu perseguit de que els nous habitatges que es desenvolupin a zones amb dèficit puguin absorbir part del dèficit de l'entorn, es planteja l'actuació específica en algunes zones de construcció de nous aparcaments de rotació o mixtos d'iniciativa municipal.

Les zones de major dèficit es mostren a la taula adjunta, junt amb els punts en els què es proposen estacionament fora de calçada. Barris de Sanfeliu, Sant Josep, Santa Eulàlia, La Florida i Bellvitge.

Descripció de la proposta: Es proposa la priorització de la construcció d'estacionament fora de calçada en aquestes zones, condicionats als estudis de viabilitat singulars de cada zona.



Plànol de dèficit aparcament

5. Zona d'actuació		**6. Plànol referència**	Plànol 8.45 - Taula P86
Tot el municipi		**7. Fase**	De 0 a 6 anys
		8. Prioritat	Mitjana

9. Cost (€)

A determinar

10. Indicadors d'avaluació

Nom	Valor Actual (2013)	Valor objectiu	
		2018	2024
Places d'aparcament o fora de calçada	49.059		
Dèficit d'estacionament infraestructural	1.903		

11. Responsable	Ajuntament de L'Hospitalet
12. Finançament	Local / Privat

P - 87 Incrementar la lluminositat del viari per millorar la mobilitat segura

1. Àmbit d'actuació	Disseny de la xarxa viària
2. Objectius	11.- Preveure una configuració de l'espai públic que tingui en compte les necessitats del model de mobilitat
3. Línia estratègica	11.6.- Millorar l'enllumenat públic

4. Descripció de l'actuació

Per tal de millorar la mobilitat segura, es planteja fer actuacions concretes als punts detectats al procés de participació on es percep un major índex d'inseguretat.

5. Zona d'actuació		**6. Plànol referència**	N / A - Taula P87
Tot el municipi		**7. Fase**	De 0 a 3 anys
		8. Prioritat	Alta
9. Cost (€)		**10. Indicadors d'avaluació**	
A determinar		Nombre d'actuacions	

11. Responsable	Ajuntament de L'Hospitalet de Llobregat
12. Finançament	Local

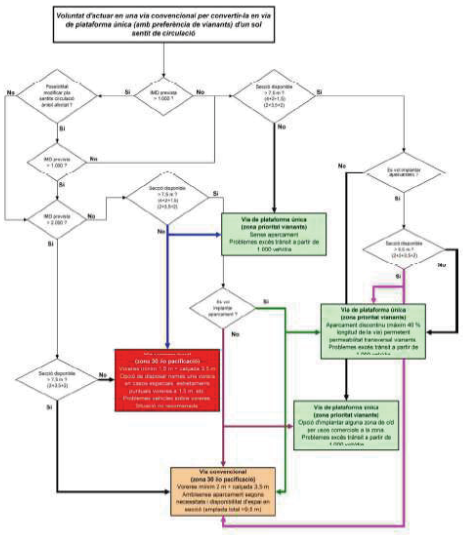
P - 88 Dissenyar les connexions dels futurs viaris de diferents usos i millorar les existents

1. Àmbit d'actuació	Disseny de la xarxa viària
2. Objectius	11.- Preveure una configuració de l'espai públic que tingui en compte les necessitats del model de mobilitat
3. Línia estratègica	11.7.- Fixar criteris de solució dels encreuaments de diferent nivell de jerarquització viària

4. Descripció de l'actuació

Fonament: En el present PMUS s'inclou una proposta de redefinició de la jerarquia viària. Aquesta proposta haurà de ser completada amb els dissenys de les interseccions entre vies de diferent nivell jeràrquic.

Descripció de la proposta: Es proposa l'aplicació dels criteris de disseny de les cruïlles de diferent jerarquia viària elaborat per la Diputació de Barcelona, per encàrrec del Servei de Mobilitat.



Arbre de decisions sobre la conversió de vies convencionals a vies de plataforma única.
Font: Diputació de Barcelona

5. Zona d'actuació		**6. Plànol referència**	N / A - Taula P88
Tot el municipi		**7. Fase**	De 0 a 6 anys
		8. Prioritat	Mitjana
9. Cost (€)		**10. Indicadors d'avaluació**	
Sense especificar		Superfície urbanitzada	

11. Responsable	Ajuntament de L'Hospitalet de Llobregat
12. Finançament	Diputació de Barcelona / Local

Objectiu 12: Sensibilitzar la ciutadania i conscienciar-la dels valors que contenen els principis i objectius establerts en aquest pacte. **Informar, formar i educar** tenen uns objectius comuns: conscienciar i sensibilitzar els ciutadans.

P	**89**	Elaborar una Memòria Anual de dades de mobilitat de la ciutat "L'observatori de la Mobilitat"
P	**90**	Incorporar nous panells de senyalització variable
P	**91**	Realitzar campanyes d'educació vial a les escoles
P	**92**	Realitzar campanya de sensibilització sobre la bicicleta i els seus beneficis en salut i medi ambient. Organitzar i col·laborar en actes de promoció de desplaçaments en bicicleta
P	**93**	Realitzar campanyes i actes de promoció de la mobilitat a peu. Promoure L'Hospitalet com a referent de la promoció dels desplaçaments a peu
P	**94**	Promoure la realització de Plans de Desplaçaments d'Empresa i plans de mobilitat sectorial. Realització del PDE de l'Ajuntament
P	**95**	Participar en projectes sobre mobilitat sostenible amb altres entitats

P - 89	Elaborar una Memòria Anual de dades de mobilitat de la ciutat. "L'Observatori de la Mobilitat"

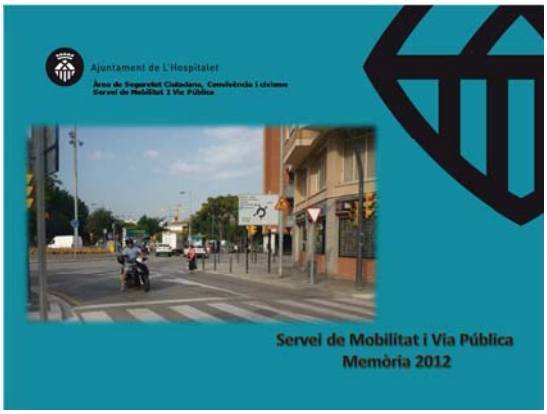
1. Àmbit d'actuació	Informació, formació i educació
2. Objectius	12.- Sensibilitzar la ciutadania i conscienciar-la dels valors. Informar, formar i educar
3. Línia estratègica	12.1.- Augmentar l'oferta d'informació als ciutadans

4. Descripció de l'actuació

Fonament: És requisit en la redacció dels PMUS l'establiment d'una sèrie d'indicadors que permetin el seguiment de l'efectivitat de les mesures proposades i aplicades. Per això, es requereix un òrgan de seguiment.

Descripció de la proposta: Es proposa la constitució d'un Observatori de la Mobilitat la tasca de la qual serà realitzar un informe anual de les dades recollides per tal de veure la progressió que segueixen els objectius marcats al PMUS.

Les dades que composen aquesta memòria seran els indicadors de seguiment definits al PMUS i altres dades representatives de la mobilitat que es considerin d'interès.



5. Zona d'actuació		**6. Plànol referència**	N / A
Tot el municipi		**7. Fase**	De 0 a 1 any
		8. Prioritat	Alta
9. Cost (€)		**10. Indicadors d'avaluació**	
10.000 €			

11. Responsable	Ajuntament de L'Hospitalet de Llobregat
12. Finançament	Local / Generalitat de Catalunya

P - 90 Incorporar nous panells de senyalització variable

1. Àmbit d'actuació	Informació, formació i educació
2. Objectius	12.- Sensibilitzar la ciutadania i conscienciar-la dels valors. Informar, formar i educar
3. Línia estratègica	12.1.- Augmentar l'oferta d'informació als ciutadans

4. Descripció de l'actuació

Fonament: La senyalització variable sobre l'estat del trànsit té un efecte beneficiós sobre la circulació degut a que elimina el trànsit d'agitació i redueix la longitud dels itineraris. Actualment a L'Hospitalet de Llobregat es disposa de 10 panells de senyalització variable

Descripció de la proposta: Es proposa ampliar el nombre de panells en 12 unitats més repartits per la xarxa viària bàsica d'Hospitalet (veure plànol)

Vista general del panell d'informació, en aquest cas amb missatges per a millorar la seguretat viària en cotxe i moto.

5. Zona d'actuació		**6. Plànol referència**	N / A
Tot el municipi		**7. Fase**	De 0 a 3 anys
		8. Prioritat	Alta

9. Cost (€)	**10. Indicadors d'avaluació**
Panell 8.000 euros Escomesa elèctrica: 4.000 euros Total: 12.000 euros Inversió de 12 unit x 12.000 €= 144.000 €	- Nombre de panells instal·lats - Missatges emesos

11. Responsable	Ajuntament de L'Hospitalet de Llobregat
12. Finançament	Local / Privat

P - 91 Realitzar campanyes d'educació vial a les escoles

1. Àmbit d'actuació	Informació, formació i educació
2. Objectius	12.- Sensibilitzar la ciutadania i conscienciar-la dels valors. Informar, formar i educar
3. Línia estratègica	12.2.- Fomentar l'ús dels mitjans de transport més sostenibles

4. Descripció de l'actuació

Fonament: La seguretat viària a la ciutat de L'Hospitalet, es considera una responsabilitat compartida. Les administracions competents en la matèria i la ciutadania han d'actuar de manera responsable, l'administració informant i sensibilitzant els usuaris de la mobilitat i els ciutadans, com usuaris de les infraestructures viàries, han de participar-hi activament.

L'esforç i el compromís de tots és imprescindible per a assolir els objectius marcats en matèria de seguretat.

Les campanyes de comunicació i divulgació sobre seguretat viària ajuden a sensibilitzar l'opinió pública i poden incidir alhora de moure's per la ciutat de manera més segura, responsable i sostenible.

Actualment s'estan realitzant 149 activitats en les què participa 4.860 usuaris.

Descripció de la proposta: Es proposa el manteniment del nombre de campanyes actuals plantejant com a objectiu arribar dins de sis anys a una participació més àmplia fins arribar a tota la població escolaritzada.

5. Zona d'actuació		**6. Plànol referència**	N / A - Taula P91
Tot el municipi		**7. Fase**	De 0 a 3 anys
		8. Prioritat	Alta

9. Cost (€)

12.000 €

10. Indicadors d'avaluació

Nom	Valor Actual 2013	Valor objectiu	
		2018	2024
Nombre d'activitats	149		
Nombre de participants	4.860		

11. Responsable	Ajuntament de L'Hospitalet de Llobregat
12. Finançament	Local

P - 92	**Realitzar campanya de sensibilització sobre la bicicleta i els seus beneficis en salut i medi ambient. Organitzar i col·laborar en actes de promoció de desplaçaments en bicicleta**

1. Àmbit d'actuació	Informació, formació i educació
2. Objectius	12.- Sensibilitzar la ciutadania i conscienciar-la dels valors. Informar, formar i educar
3. Línia estratègica	12.2.- Fomentar l'ús dels mitjans de transport més sostenibles

4. Descripció de l'actuació

Fonament: La voluntat de l'Ajuntament de L'Hospitalet és potenciar els desplaçaments en bicicleta, donat que es tracta d'un tipus de desplaçament que reporta grans beneficis, tant en la salut de les persones com al medi ambient.

Per tal de promocionar aquest tipus de desplaçament l'Ajuntament es compromet a organitzar i col·laborar anualment en actes de promoció així com de realitzar una campanya de sensibilització sobre la bicicleta.

Descripció de la proposta: Es proposen convenis de col·laboració o subvencions a entitats que fomentin l'ús de la bicicleta i instal·lació d'aparcaments en la proximitat de les entitats que facilitin l'ús de bicicletes als seus usuaris (hotels / empreses / administracions públiques / col·legis).

5. Zona d'actuació	**6. Plànol referència**	N / A - Taula P92
Tot el municipi	**7. Fase**	De 0 a 6 anys
	8. Prioritat	Alta

9. Cost (€)	**10. Indicadors d'avaluació**
30.000 € (5.000 €/any)	Nombre de desplaçaments o subvencions a entitats que fomentin l'ús de la bicicleta.

11. Responsable	Ajuntament de L'Hospitalet
12. Finançament	Local / Privat

P - 93	**Realitzar campanyes i actes de promoció de la mobilitat a peu. Promoure L'Hospitalet com a referent de la promoció dels desplaçaments a peu**

1. Àmbit d'actuació	Informació, formació i educació
2. Objectius	12.- Sensibilitzar la ciutadania i conscienciar-la dels valors. Informar, formar i educar
3. Línia estratègica	12.2.- Fomentar l'ús dels mitjans de transport més sostenibles

4. Descripció de l'actuació

Fonament: La voluntat de l'Ajuntament de L'Hospitalet és potenciar els desplaçaments a peu, donat que al igual que els desplaçaments en bici, es tracta d'un tipus de desplaçament que reporta grans beneficis, tant en la salut de les persones com al medi ambient.

Descripció de la proposta: Es proposa potenciar la ciutat com ideal per moure's a peu, per això es realitzaran campanyes i actes de promoció anuals. Mantenir als que actualment estan en funcionament: itineraris saludables (cars) i caminades populars (10 kms i 18 kms).

5. Zona d'actuació	**6. Plànol referència**	N / A
Tot el municipi	**7. Fase**	De 0 a 6 anys
	8. Prioritat	Alta

9. Cost (€)	**10. Indicadors d'avaluació**
5.000 € x 6 = 30.000 €	Nombre de desplaçaments a peu partint de les dades de la Diagnosi del PMU

11. Responsable	Ajuntament de L'Hospitalet
12. Finançament	Local

P - 94	**Promoure la realització de Plans de Desplaçaments d'Empresa i plans de mobilitat sectorial. Realitzar el PDE a l'Ajuntament**

1. Àmbit d'actuació	Informació, formació i educació
2. Objectius	12.- Sensibilitzar la ciutadania i conscienciar-la dels valors. Informar, formar i educar
3. Línia estratègica	12.2.- Fomentar l'ús dels mitjans de transport més sostenibles

4. Descripció de l'actuació

Fonament: Els Plans de Desplaçaments d'Empresa suposen un gran ajut en quant a la consolidació de la idea de mobilitat sostenible, per tant l'Ajuntament de L'Hospitalet es compromet en promocionar i ajudar en la confecció d'aquests plans per a les empreses.

Descripció de la proposta: Es proposa com a primera actuació la gestió del polígon industrial del Camí del Mig. El sistema proposat és elaborar plans específics en convenis amb entitats d'ordre superior (DIBA o Generalitat).

Paral·lelament a la implantació dels sistemes d'estacionament regulat en els diferents polígons industrials de L'Hospitalet, s'impulsarà la gestió global de cadascun d'ells la figura del gestor de la mobilitat del polígon.

També es proposa la redacció dels plans d'accessibilitat del Districte Econòmic per la seva singularitat en quant a mobilitat.

5. Zona d'actuació		**6. Plànol referència**	N / A
Tot el municipi		**7. Fase**	De 0 a 6 anys
		8. Prioritat	Alta

9. Cost (€)	**10. Indicadors d'avaluació**
20.000 €	Nombre de Plans d'Empresa

11. Responsable	Ajuntament de L'Hospitalet de Llobregat
12. Finançament	Privat / Generalitat de Catalunya / Diputació de Barcelona

P - 95 Participar en projectes sobre mobilitat sostenible amb altres entitats

1. Àmbit d'actuació	Informació, formació i educació
2. Objectius	12.- Sensibilitzar la ciutadania i conscienciar-la dels valors. Informar, formar i educar
3. Línia estratègica	12.2.- Fomentar l'ús dels mitjans de transport més sostenibles

4. Descripció de l'actuació

Fonament: L'Hospital vol mantenir-se en primera línia de les actuacions de mobilitat sostenible, per la qual cosa desitja intercanviar experiències amb altres ciutats o entitats. Actualment es participa en la Mesa del Delta del Llobregat i en la Mesa de Cornellà amb la gestió dels polígons d'Almeda i Femades.

Descripció de la proposta: Es proposa establir convenis o vincles amb altres administracions per tal de participar i col·laborar en projectes de mobilitat que puguin aportar un "know-how" positiu que pugui ser aplicat a la ciutat de L'Hospitalet.

5. Zona d'actuació		**6. Plànol referència**	N / A
Tot el municipi		**7. Fase**	De 0 a 6 anys
		8. Prioritat	Alta
9. Cost (€)		**10. Indicadors d'avaluació**	
10.000 €		Constitució Mesa de Mobilitat i Participació	

11. Responsable	Ajuntament de L'Hospitalet de Llobregat
12. Finançament	Local / Generalitat de Catalunya / AMB / Diputació de Barcelona

B. ANNEX DE LES FITXES DEL PMUS DE L'HOSPITALET

Annex de taules:

A continuació es presenten les taules amb informació complementària a cada fitxa d'actuació, en la què s'inclou la informació següent:

REFERÈNCIA: Dada de localització en el plànol de l'actuació proposada

UBICACIÓ: Via on es concreta l'actuació

TRAM: Tram de la via anterior on es proposa l'actuació

ACTUACIÓ: Tipus de millora proposada

TAULA P2			
REF.	**UBICACIÓ**	**TRAM**	**ACTUACIÓ**
V. 100	Avinguda del Carrilet	Entre C. Rossend Arús i Rambla de la Marina	Ampliar voreres <0.9m
V. 101	Travessia Industrial	Entre Rbla. De la Marina i Av. de la Fabregada	Ampliar voreres <0.9m
V. 102	Carrer de Girona	Entre Av. de Josep Tarradellas i C. de Lleida	Ampliar voreres <0.9m
V. 103	Avinguda de Josep Tarradellas	Entre C. Menéndez Pidal i C. Joan Maragall	Ampliar voreres <0.9m
V. 104	Carrer d'Enric Prat de la Riba	Entre C. Ciutat Comtal i C. Amadeu Torner	Ampliar voreres <0.9m
V. 105	Avinguda del Carrilet	Entre C. Ciutat Comtal i Av. Vilanova	Ampliar voreres <0.9m
V. 14	Barri de Sanfeliu		Ampliar voreres a la zona de les escoles.
V. 25	Carrer del Doctor Martí i Julià		Ampliar voreres a la zona de les escoles.
V. 26	Carrer de Castelao	Des del Nº 26 al Nº 1	Ampliar voreres i vigilar l'aparcament de vehicles de damunt de la vorera.
V. 31	Zona Pubilla Cases	Carrer Castellvell	Ampliar de voreres i eliminar d'obstacles.
V. 35	Avinguda de l'Electricitat		Ampliar voreres, reparar i vigilar l'estacionament sobre vorera dels vehicles.
V. 4	Avinguda de Vilanova		Habilitar zona de vianants que anés paral·lela a la via del tren i que feu el recorregut a peu més amable i còmode.
V. 5	Carrer de l'Enginyer Moncunill, 2	Escola Pedraforca	Ampliar voreres de l'entorn de l'escola són molt estretes i reparar voreres en mal estat
V. 63	Carrer de França	Xixonenca	Ampliar voreres i eliminar obstacles (terrasses)
V. 64	Carrer de Caterina Albert		Ampliar vorera (actualment fa 85 cms)
V. 65	Carrer dels Joncs		Ampliar vorera al sector pròxim del Col·legi Pineda
V. 82	Carrer de Santa Eulàlia	Entre C. General Prim i C. Comerç	Ampliar vorera
V. 94	Carrer de Barcelona	Entre Rbla. Just Oliveres i C. Girona	Eliminar el cordó d'aparcament en els dos trams de carrer i ampliar vorera
V. 98	Carrer Barcelona	Entre C. Álvarez Castro i C. Riera de l'Escorxador	Ampliar voreres <0.9m
V. 99	Carrer de la Riera de la Creu	Entre Pl. Repartidor i C. Santa Bàrbara	Ampliar voreres <0.9m
V. 91	Carrer de Mas		Col·locar reixetes als arbres per anivellar amb l'altura de la vorera.
V. 92	Carrer del Montseny		Col·locar reixetes als arbres per anivellar amb l'altura de la vorera.
V. 93	Carrer del Progrés		Col·locar reixetes als arbres per anivellar amb l'altura de la vorera.

V. 15	Carrer de Francesc Moragas		Configurar carrer per la dificultat de vianants.
V. 16	Carrer de l'Església		Configurar carrer per la dificultat de vianants.
V. 73	Carrer de Barcelona		Configurar carrer per la dificultat de vianants (obstacles).

TAULA P5			
REF.	**UBICACIÓ**		**ACTUACIÓ**
V. 1	General		Rebaixar les voreres dels passos de vianants que no estan rebaixades o no de manera correcta. Dificulta pas PMR
V. 106	Metro CAN BOIXERES		Adequar d'una rampa utilitzant una part de la zona d'aparcament existent
V. 107	Avinguda del Carrilet		Configurar els passos de vianants mal acabats que dificulten el pas de les PMR
V. 17	Carrer del Radi	Carrer Ebre	Rebaixar voreres per permetre pas PMR, cotxets nens, carros compra.
V. 18	Carrer de Joan Pallarès	Carrer Riera de la Creu	Rebaixar voreres per permetre pas PMR, cotxets nens, carros compra.
V. 22	Carrer de Mas	carrer perpendicular	Rebaixar voreres per permetre pas PMR, cotxets nens, carros compra.
V. 23	Carrer del Montseny	carrer perpendicular	Rebaixar voreres per permetre pas PMR, cotxets nens, carros compra.
V. 56	Granvia Sud	zona industrial	Adaptar els passos de vianants per a PMR.
V. 58	Mercat 2 de Bellvitge	Consultori Mèdic	Adaptar el pas de vianants resulta conflictiu pels vianants i PMR. Un costat té un mur
V. 8	Parc de les Planes		Instal·lar escales mecàniques (carrers amb molta pendent).
V. 111	Barri Santa Eulàlia		Millorar l'enllumenat públic dels carrers
V. 112	Parc de les Planes		Millorar l'enllumenat públic dels carrers
V. 36	Carrer de Font		Arranjar correctament les voreres, presenten problemes.
V. 37	Carrer de Martí i Blasi		Arranjar correctament les voreres, presenten problemes.
V. 38	Carrer dels Naranjos		Arranjar correctament les voreres, presenten problemes.
V. 39	Carrer de Marcel·lí Esquius		Arranjar correctament les voreres, presenten problemes.
V. 40	Carrer de Pere Pelegrí		Arranjar correctament les voreres, presenten problemes.
V. 41	Avinguda del Bosc		Arranjar correctament les voreres, presenten problemes.

S.V. 4	Es senyala que el paviment a l'àrea de Santa Eulàlia és relliscant. En aquest sentit, es considera més econòmic canviar el tipus de paviment davant que l'Ajuntament hagi de pagar un ciutadà si rellisca, si es fa mal i demanda al Consistori.		Implantar tractament antilliscant al paviment de l'àrea de Santa Eulàlia
V. 113	General (exemple Carrer Major)		Definir i senyalitzar els passos alternatius quan es realitzin obres al carrer. No contempla PMR

TAULA P6			
REF.	**UBICACIÓ**	**TRAM**	**ACTUACIÓ**
V. 3	Avinguda de Can Serra		Desplaçar quiosc que dificulta el pas per la vorera
V. 32	Davant Creu Roja		Desplaçar quiosc que dificulta el pas per la vorera
V. 33	Avinguda del Masnou		Treure quiosc abandonat que dificulta el pas per la vorera
V. 34	Sortida del Metro de La Florida		Treure quiosc abandonat que dificulta el pas per la vorera
V. 57	Travessia Industrial de la Feixa Llarga	Viver i La Fabregada	Resoldre problema d'accessibilitat per una tanca que només deixa un pas de 50cm pels vianants
V. 59	Pont del Llobregat		Treure base d'una farola en mig de la zona de pas de vianants
V. 95	Carrer de Mas	Carrer de Rafael Campalans	Desplaçar semàfor per deixar més espai al vianants
V. 96	Carrer de Barcelona	Carrer de l'Església	Desplaçar semàfor per deixar més espai al vianants

TAULA P11			
REF.	**UBICACIÓ**	**TRAM**	**ACTUACIÓ**
V. 2	Avinguda de Can Serra		Carrer de molt pendent i problemàtic perquè hi ha un equipament de referència important com és l'ambulatori o un institut.
V. 42	Parc de les Planes		Dificultat d'accessibilitat perquè té escales sense alternatives de rampes.
V. 44	Carrer del Molí		Rampa del carrer té molt pendent i dificulta el pas de PMR
V. 55	Carrer de Colom		Escales que no permeten accés PMR
V. 9	Carrer de la Mare de Déu dels Desemparats		Carrer d'accés al col·legi té molt pendent.

TAULA P8

REF.	UBICACIÓ	TRAM	ACTUACIÓ
V. 19	Carrer de la Riera de la Creu		Evitar indisciplina dels conductors que aparquen en voreres dificultant el pas de vianants
V. 20	Barri de Sant Josep		Evitar indisciplina dels conductors que aparquen en voreres dificultant el pas de vianants
V. 29	Carrer de Jacint Verdaguer	Col·legi El Casal	Controlar hores de sortida de l'escola per situacions d'inseguretat per l'excessiva velocitat i per tenir calçada plena de cotxes.
V. 49	Residència Can Serra		Zona amb molt estacionament indegut que obliga als vianants a baixar a la calçada
V. 50	Carrer de l'Enginyer Moncunill		Zona que es detecta molts vehicles mal estacionats
V. 51	La Florida		Controlar aquesta zona i el camí escolar perquè és una zona de risc pels vehicles mal estacionats.
V. 52	Carrer de les Amapolas		Motos mal estacionades a la vorera impedint pas dels vianants. Han de baixar a la calçada
V. 53	Carrer de Martí i Blasi		Motos mal estacionades a la vorera impedint pas dels vianants. Han de baixar a la calçada
V. 54	Avinguda del Nord		Estacionament indegut en voreres; passos de zebra i en doble fila suposa perill pel vianant
V. 89	Carrer del Montseny	Carrer Martí i Julià	Protegir pas de vianants amb pilones per evitar C/D
V. 90	Carrer del Montseny	Carrer del Llobregat	Protegir pas de vianants amb pilones per evitar C/D

TAULA P9

PRESSUPOST SENYALITZACIÓ D'ORIENTACIÓ DE VIANANTS

UNITATS	CONCEPTE	PREU UNITARI	TOTAL
1.400,00	Xapa plana de trespa de 650 x 120 mm, de 10 mm de gruix, inlcoses abraçadores, cargoleria i tots els elementsnecessaris per a la seva instal·lació	43,00	60.200,00
400,00	Suport d'alumini de 80 mm diàmetre	49,00	19.600,00
400,00	Excavació, cimentació de suports i muntatge de plaques	85,00	34.000,00
400,00	Placa de 30 x 25 cm de plànol de situació, informació, incloses abraçadores per a col·locar a suport	41,00	16.400,00

TOTAL	130.200,00
IVA (21%)	27.342,00
TOTAL PRESSUPOST	**157.542,00**

TAULA P10			
REF.	**UBICACIÓ**	**TRAM**	**ACTUACIÓ**
V. 108	Avinguda de Catalunya	Carrer Mimoses	Passos de vianants mal pintats (perill d'identificació pels conductors)
V. 11	Carrer de Tecla Sala		Falta de definició dels passos de vianants
V. 12	Carrer del Baró de Maldà		Falta de definició dels passos de vianants
V. 27	Barri de Santa Eulàlia Carrer - Josep Anselm Clavé	Escola Azorín	Es detecta inseguretat per la circulació de camions a zona escolar.
V. 28	Carrer de l'Aprestadora	Escola Bernat Desclot	Es detecta inseguretat per la circulació de vehicles (inclús en direcció contrària) a zona escolar.
V. 45	Carrer dels Naranjos		Passos de vianants estrets que quan estaciona vehicle no deixa passar i treu visibilitat.
V. 46	Carrer de Martí Blasi		Passos de vianants estrets que quan estaciona vehicle no deixa passar i treu visibilitat.
V. 47	Carrer dels Garrofers		Passos de vianants estrets que quan estaciona vehicle no deixa passar i treu visibilitat.
V. 48	Carrer del Llorer		Passos de vianants estrets que quan estaciona vehicle no deixa passar i treu visibilitat.
V. 60	Travessia Industrial	C. Riera dels Frares	Manca pas de vianants
V. 61	Rambla de la Marina		Hi ha un pas de vianants que no té continuïtat
V. 62	Pont Bellvitge a Gornal	Prop Granvia	Lluny del pont, el pas de vianants més pròxim està a uns 50 metres.
V. 67	Carrer de Caterina Albert	Carrer Campoamor	Mala ubicació dels contenidors que dificulta la visibilitat dels vianants.
V. 74	Carrer del Baró de Maldà	Carrer Barcelona	Pas de vianants fora de l'itinerari natural
V. 75	Carrer del Baró de Maldà	Carrer Barcelona	Cruïlla sense pas de vianants
V. 76	Carrer de Tecla Sala	Carrer Barcelona	Cruïlla sense pas de vianants
V. 83	Carrer l'Església	Carrer Barcelona	Cruïlla sense pas de vianants
V. 84	Carrer de Frederic Prats	Carrer Barcelona	Cruïlla sense pas de vianants
V. 85	Carrer de la Riera de la Creu	Carrer Barcelona	Cruïlla sense pas de vianants
V. 86	Carrer d'Enric Prat de la Riba	Carrer Estrella	Cruïlla sense pas de vianants

TAULA P13			
REF.	**UBICACIÓ**	**TRAM**	**ACTUACIÓ**
V. 71	Carrer de la Feixa Llarga		Millorar connexió amb L'Hospitalet de Llobregat
V. 72	Carrer de la Pedrosa		Millorar connexió entre Zona Franca i L'Hospitalet de Llobregat

TAULA P14			
REF.	**UBICACIÓ**	**TRAM**	**ACTUACIÓ**
BICI 1	Avinguda del Carrilet		Col·locar carril bici
BICI 5	Bellvitge		Dissenyar correctament el carril bici de Bellvitge perquè la correcta circulació de bicis. Actualment circulen per la Rbla. de la Marina perquè es més ampla i no té desnivell.
BICI 6	Carrer d'Enric Prat de la Riba		El carril bici va per la vorera i és molt perillós. Manquen carrils bici.
BICI 7	Avinguda del Masnou		Carril bici sense continuïtat
BICI 9	Rambla de Just Oliveras		Falta de continuïtat del carril bici, queda tallat.
BICI 10	Granvia de L'Hospitalet	Rambla de la Marina	El carril bici de Gran Via es talla quan arriba a Rbla. Marina. Petits senyals verds que indiquen per on continuar i són poc visibles.
BICI 13	General		Connectar i continuar la trama de carril bici de la ciutat amb la dels municipis de l'entorn.
	Granvia de L'Hospitalet		Indicar amb marques longitudinals el carril bici en alguns trams.
	Avinguda Vilanova		Carril segregat del trànsit per vorera, ocupant totalment una vorera sense espai per vianants.
	Travessia Industrial		Carril aïllat, sense connexió. Ocupa quasi totalment vorera sense espai per a vianants.
	Carrer d'Amadeu Torner		Falta connexió amb altre carril bici. Format per dos trams inconnexos.
	Av. Mare de Déu de Bellvitge	Rambla de la Marina	Discontinuïtat amb la connexió del tram de l'Hospital
	Av. Josep Tarradellas	Carretera d'Esplugues	Connectar amb la ctra. Esplugues perquè té un tram sense carril bici. Alternativa pel Parc Can Buxeres seguint la ruta verda.
	Cornisa verda		Connecta amb el carril de Josep Tarradellas per un punt conflictiu (pas inferior de Ctra Esplugues). Connecta amb el carril bici al Parc de les Planes
	Ctra. Esplugues		No té continuïtat a la zona d'Esplugues i amb una senyalització deficient. Amplada inferior a la mínima recomanada i pendent superior al 6%

	Av. Masnou		No connecta amb cap altre carril bici
	Av. Electricitat		No connecta amb cap altre carril bici i inexistent amb el carril del Parc de les Planes. Compartit amb els vehicles motoritzats. Pendent superior al 6%.

TAULA P15			
REF.	**UBICACIÓ**	**TRAM**	**ACTUACIÓ**
BICI 2	General		Resoldre la deficient senyalització de carrils bici
BICI 3	General		Senyalitzar itineraris i llocs d'interès
BICI 4	Pont de Santa Eulàlia (Pont de la Vanguard)		Punt negre. S'ha de passar molt ràpid
BICI 11	Carrer de Campoamor	Avinguda d'Amèrica	Millorar el gir de la cruïlla perquè és força complicada

TAULA P18				
REF.	**MODE**	**UBICACIÓ**	**LÍNIA**	**ACTUACIÓ**
T.P. 25	Autobusos	c. del Progrés/c. d'Occident	LH2	Gir molt difícil en el encreuament dels carrers Progrés i Occident, inclòs el carril reservat situat a la Plaza del Mercat de Collblanc. Existeix certa dificultat en la entrada a la parada situada davant el mercat, però la sortida de la parada cap al carrer d'Occident, no presenta dificultat.
T.P. 26	Autobusos	c. de la Font i av. de Miraflores	LH2	Gir molt difícil en el encreuament del carrer Font i l'avinguda de Miraflores, amb risc de petites col·lisions amb mobiliari urbà per un costat o amb els vehicles aparcats per l'altre
T.P. 27	Autobusos	c. del Montseny i del Progrés	L12	Gir molt difícil en el creuament dels carrers de Montseny i Progrés degut a la geometria de les voreres i a la col·locació del mobiliari urbà, i també per la existència del tendal d'un comerç amb el que l'autobús acostuma a xocar quan està desplegat.
T.P. 28	Autobusos	Avinguda d'Isabel la Catòlica / c. de Sant Rafael	L14	Gir des d'avinguda Isabel la Catòlica a c. Sant Rafael: S'envaeix momentàniament el carril contrari en la sortida de la rotonda cap al carrera Sant Rafael
T.P. 29	Autobusos		L12 i L16	L'arbre sobresurt una mica de l'alineació de la vorera. En els casos en que l'autobús giri pegat a la vorera pot colpejar el vehicle .
T.P. 30	Autobusos	Avinguda de la Fabregada / Av. del Carrilet	LH1, LH2 i L14	Avinguda de la Fabregada (baixada) - avinguda del Carrilet: Estretament de calçades. L'amplària dels carrils existents en aquest tram de l'avinguda de Fabregada no permet el pas de 2 autobusos o 1 autobús i un camió en paral·lel.
	Autobusos	Rotonda Can Tries		Anàlisi de viabilitat de redisseny / millora de la rotonda
	Autobusos			Anàlisi conjunt amb AMB, sobre possibilitat d'implantació de parades per autobusos articulats (18 metres).

TAULA P20				
REF.	**MODE**	**UBICACIÓ**	**LÍNIA**	**ACTUACIÓ**
T.P. 14	Autobusos		Línia 110	Impossibilitat de transbord entre les línies que travessen la Granvia i la línia 110
T.P. 31	Autobusos	Granvia de L'Hospitalet		La Granvia continua sent una barrera per a la connectivitat Nord-Sud amb autobús

TAULA P21				
REF.	**MODE**	**UBICACIÓ**	**LÍNIA**	**ACTUACIÓ**
T.P. 32	Autobusos	Polígons Industrials sud		Mal accés amb autobús als polígons industrials del Sud de L'Hospitalet de Llobregat

T.P. 49	Autobusos		LH1 i LH2	Recorreguts poc eficients, especialment en les línies LH1 i LH2

ULA P22				
REF.	**MODE**	**UBICACIÓ**	**LÍNIA**	**ACTUACIÓ**
T.P. 9	Autobusos			Elevat temps de recorregut

TAULA P23				
REF.	**MODE**	**UBICACIÓ**	**LÍNIA**	**ACTUACIÓ**
T.P. 50	Autobusos		L52, L82	Si bé es valora positivament que les línies L52 i L82 connecten bé tota la zona nord de L'Hospitalet, s'observa que aquestes tenen recorreguts molt similars i de vegades van un darrere l'altre. Això es produeix perquè tenen freqüències de pas diferents i això provoca que en algun moment es solapen en el moment de pas.

TAULA P25			
REF.	**MODE**	**UBICACIÓ**	**ACTUACIÓ**
T.P. 15	Autobusos	GENERAL AUTOBUSOS	Ocupació del carril-bus per part de vehicles

TAULA P26				
REF.	**MODE**	**UBICACIÓ**	**LÍNIA**	**ACTUACIÓ**
T.P. 13	Autobusos		Trams: Ciutat de la Justícia i Santa Eulàlia; Santa Eulàlia i Riera Blanca; Granvia de L'Hospitalet - Nazaret i Granvia - Igualtat; Tram inici de la línia 14 al Mercat de Bellvitge; Tram Dr. R.	Lentitud de servei en aquests trams

			Solanich i Av. d'Isabel la Catòlica	
T.P. 16	Autobusos		Els 8 semàfors de prioritat per als autobusos	Problemes de congestió al no ajustar-se la presència del bus i el temps dels semàfors

TAULA P27				
REF.	**MODE**	**UBICACIÓ**	**LÍNIA**	**ACTUACIÓ**
T.P. 18	Autobusos			Amb l'entrada en funcionament de la línia 9 de metro, hi haurà línies d'autobús que disminueixin la seva utilitat.

TAULA P28				
REF.	**MODE**	**UBICACIÓ**	**LÍNIA**	**ACTUACIÓ**
T.P. 6	Autobusos			No està senyalitzat el lloc d'accés a les rampes dels autobusos adaptades a persones amb mobilitat reduïda i per tant no es sap el lloc on s'ha d'esperar
T.P. 34	Metro	Metro de Plaça Espanya i de Plaça de Sants		Les parades de metro de Plaça Espanya i de Plaça de Sants no estan adaptades a les persones amb mobilitat reduïda.
T.P. 35	Metro	Metro Just Oliveras		L'estació de metro de Just Oliveras no està adaptada per a persones amb mobilitat reduïda
T.P. 36	Metro	Parades metro (Just Oliveras, pl. Sants i pl. Espanya)		Les parades de metro amb ascensor tenen el botó d'avís molt alt
T.P. 38	RENFE	RENFE. Parades Just Oliveras i Bellvitge		Parades no accessibles

TAULA P29				
REF.	**MODE**	**UBICACIÓ**	**LÍNIA**	**ACTUACIÓ**
T.P. 3	Autobusos			Els autobusos no avisen de manera acústica de les parades, unes vegades per carència de sistema sonor i altres perquè el conductor l'apaga
T.P. 4	Autobusos			Les rampes d'accés als autobusos per a persones amb mobilitat reduïda a vegades no funcionen i a més s'utilitza per persones que no tenen mobilitat reduïda
T.P. 5	Autobusos			Les rampes d'accés als autobusos estan lluny del lloc on es marca el viatge

TAULA P30				
REF.	**MODE**	**UBICACIÓ**	**LÍNIA**	**ACTUACIÓ**
T.P. 47	Transport públic			Es valora de manera molt positiva el servei d'acompanyament per a persones amb mobilitat reduïda

TAULA P31				
REF.	**MODE**	**UBICACIÓ**	**LÍNIA**	**ACTUACIÓ**
T.P. 10	Autobusos			Informació poc clara en les parades

TAULA P 32				
REF.	**MODE**	**UBICACIÓ**	**LÍNIA**	**ACTUACIÓ**
T.P. 12	Autobusos			Manca informació en "temps real" de l'espera benvolguda

TAULA P 33				
REF.	**MODE**	**UBICACIÓ**	**LÍNIA**	**ACTUACIÓ**
T.P. 1	Autobusos	Parades autobús (per exemple: Avinguda d'Isabel la Catòlica)		No tenen marquesines i en molts llocs perquè no hi caben a les voreres.
T.P. 2	Autobusos	Parades autobús.		Les parades d'autobús no estan adaptades a persones amb mobilitat reduïdes i en ocasions hi ha barreres arquitectòniques. A més no hi ha senyals acústics.
V. 78		Carrer de Santa Eulalia		Impossible l'apropament del bus a la parada.

TAULA P 35				
REF.	**MODE**	**UBICACIÓ**	**LÍNIA**	**ACTUACIÓ**
T.P. 17	Autobusos			Presència de contenidors i altres obstacles en les parades de l'autobús

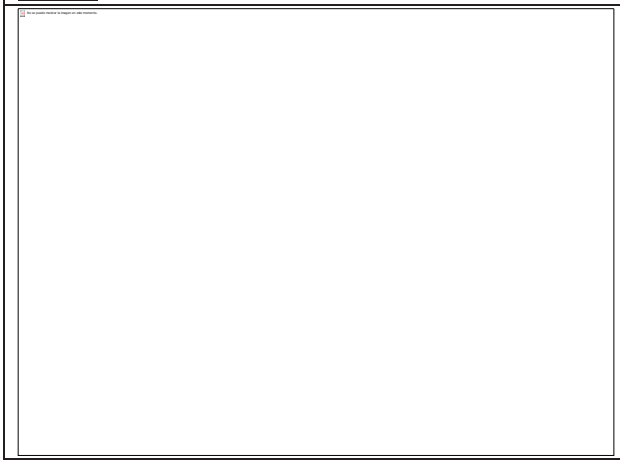
ANNEX FITXES

P-18: Millora en les condicions de circulació dels autobusos: eliminació d'obstacles, millora girs, etc.

S'adjunta a continuació una fitxa amb els punts en els què és necessari actuar. S'estableix un ordre de prioritat:

- Prioritat alta: 1 - 3
- Prioritat mitjana: 4 – 6

Localització: Carrer Progrés	Línies afectades: LH1, LH2, N3
Descripció del problema: Dificultat d'accés a la parada localitzada al carrer Progrés enfront del mercat	Actuació: Es proposa la reducció de la vorera, per eliminar l'obstacle
Prioritat: Mitjana	

Localització: Carrer de Font – Av. de Miraflores	Línies afectades: LH2
Descripció del problema: Gir molt difícil en l'encreuament del carrer de Font i l'av. de Miraflores, amb el risc de petites col·lisions amb mobiliari urbà d'una banda o amb els vehicles aparcats per l'altre.	Actuació: Dues actuacions: eliminar el mobiliari urbà que destorbi el gir, o bé, eliminar les places d'aparcament situades en la vorera contrària.
Prioritat: alta	
	

Localització: Carrers Montseny i Progrés	Línies afectades: L12
Descripció del problema: Gir molt difícil en l'encreuament dels carrers Montseny i Progrés a causa de la geometria de les voreres i a la col·locació del mobiliari urbà.	Actuació: Es proposa la modificació, o fins i tot l'eliminació, de la ubicació dels fitons.
Prioritat: Alta	

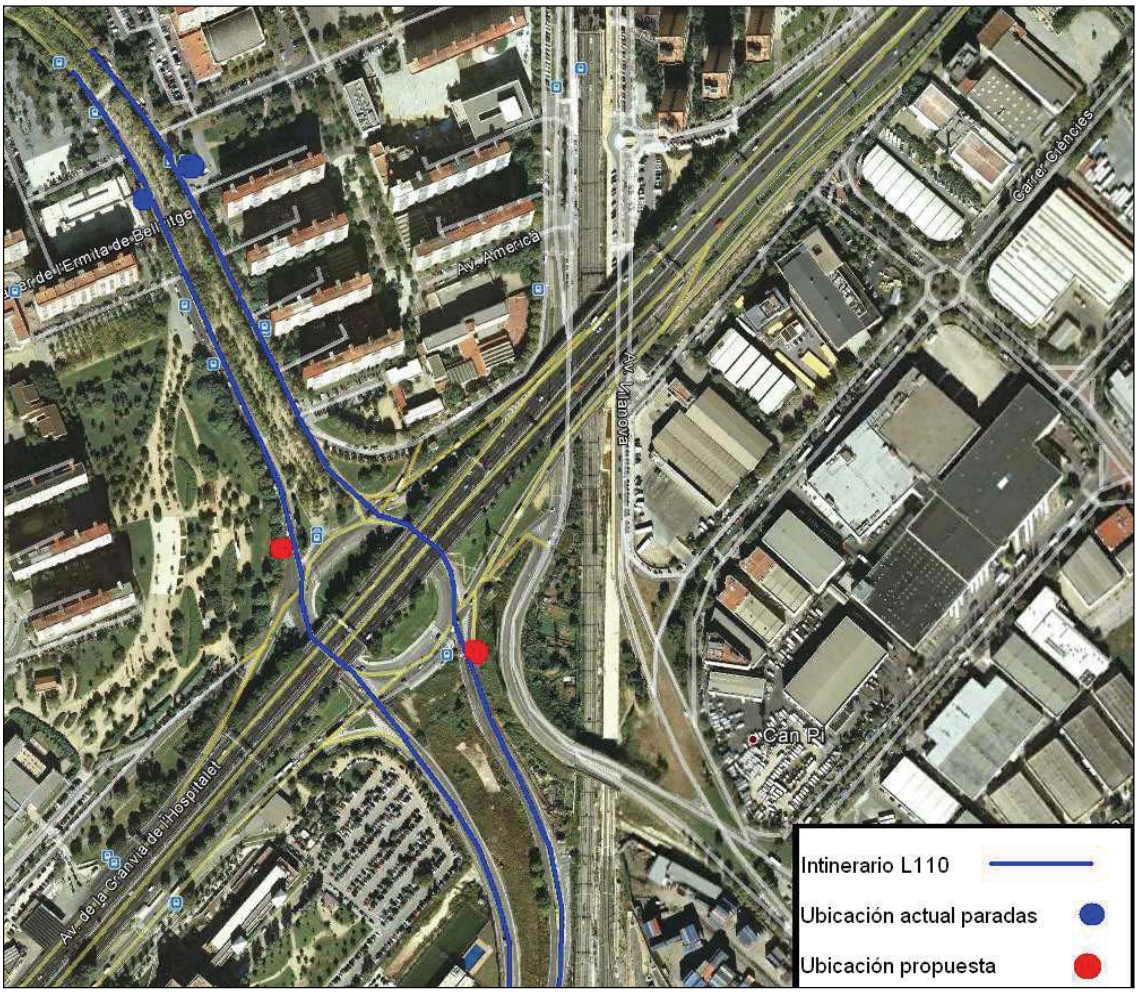
Localització: Av. d'Isabel la Catòlica – Carrer de San Rafael	Línies afectades: L14
Descripció del problema: Gir des d'Av. d'Isabel la Catòlica a C. de Sant Rafael: S'envaeix momentàniament el carril contrari en la sortida de la rotonda cap al carrer de Sant Rafael.	Actuació: Modificació de la vorera en el gir
Prioritat: Mitjana	

Localització: Carrer de Sant Pius X	Línies afectades: L12, L16
Descripció del problema: L'arbre sobresurt una mica de l'alineació de la vorera. En els casos en què l'autobús giri pegat a la vorera pot copejar el vehicle.	Actuació: Es proposa l'eliminació de l'obstacle, retallant l'arbre o eliminant-ho íntegrament.
Prioritat: Alta	

Localització: Av. de la Fabregada (baixada) – Av. de Carrilet	Línies afectades: LH1, LH2, L14
Descripció del problema: L'amplària dels carrils existents en aquests trams de l'Avinguda de la Fabregada no permet el pas de 2 autobusos o 1 autobús i un camió en paral·lel.	Actuació: Limitar l'estacionament en els trams amb insuficient amplitud de calçada.
Prioritat: Mitjana	

P-20: Realització d'estudi sobre la conveniència de situar parades de la línia L110 en la intersecció amb la Gran Via per garantir el transbord.

A continuació es mostra un esquema amb la proposta de localització de parades relativa a la fitxa P-20:



P33: Millora de l'espai d'embarcament i parada.

En la següent taula es troben les parades que requereix actuació en aquest sentit:

Codi Plànol actual	Codi Parada	Ubicació	Espai d'embarcament i parada (A)	Actuació
PB1	106835	Av. d' Isabel la Catòlica - Primavera	Existeixen arbres en zona de parada	Eliminar elements de mobiliari urbà o altres
PB2	102154	Enric Prat de la Riba - Mestre Candi	Existeixen elements de mobiliari urbà en zona de parada	Eliminar elements de mobiliari urbà o altres
PB3	917	Av. Granvia - "Cotxeres de TMB"	Part de la parada sense pavimentar. Existeixen elements de mobiliari urbà i vegetació en zona de parada	Desplaçar parada
PB4	104159	Rosalia de Castro - Treball	Parada en desnivell i amb graons	Desplaçar parada
PB5	104433	Sta. Eulàlia - Av. Metro	Existeixen arbres en zona de parada	Llevar arbre
PB6	101328	Barcelona - Rbla. Just Oliveras	Existeixen elements de mobiliari urbà en zona de parada	Eliminar elements de mobiliari urbà o altres
PB8	102152	Enric Prat de la Riba - Estrella	Existeixen elements de mobiliari urbà en zona de parada	Eliminar elements de mobiliari urbà o altres
PB7	106833	Av. Isabel la Catòlica - Pl. de Tuzla	Existeixen elements de mobiliari urbà i vegetació en zona de parada	Re col·locar elements de la parada
PB9	106869	Av. del Carrilet - Pge. Milans	Existeixen elements de mobiliari urbà en zona de parada	Eliminar elements de mobiliari urbà o altres
PB10	102155	Enric Prat de la Riba - Mare de Déu de la Mercè	Existeixen elements de mobiliari urbà en zona de parada	Ressituar la paperera i eliminar una de les 2 marquesines
PB12	106841	Av. Isabel la Catòlica - Aigües del Llobregat	Existeixen elements de mobiliari urbà en zona de parada	Retirar pilones
PB13	104435	Sta. Eulàlia - Cultura	Existeixen elements de mobiliari urbà	Eliminar elements de mobiliari urbà o altres
PB14	101334	Barcelona - Tecla Sala	Existeixen elements de mobiliari urbà en zona de parada	Eliminar elements de mobiliari urbà, com la paperera
PB15	100716	Av. Josep Tarradellas - Rbla. Just Oliveras	Existeixen elements de mobiliari urbà en zona de parada	Desplaçar parada
PB16	916	Av. Granvia - "Hospital Oncològic"	Existeixen elements de mobiliari urbà en zona de parada.	Ressituar la marquesina
PB17	3024	Av. Granvia - Alhambra	Existeixen arbres en zona de parada	Tapar escocell
PB18	106848	Av. Masnou - Clavells	Existeixen elements de mobiliari urbà en zona de parada	Retirar jardinera
PB19	2968	Av. Granvia - Salvador Espriu	Existeixen elements de mobiliari urbà i arbres en zona de parada	Llevar arbre
PB20	104249	Sta. Eulàlia - Jardins Provençana	Alçada de la vorera insuficient	Aixecar la vorera en zona de parada
PB21	04248	Sta. Eulàlia - Àngel Guimerà	Existeixen arbres en zona de parada i profunditat insuficient	Llevar arbre i canviar la parada per un pal
PB22	91	Av. Granvia - Miquel Hernández	Existeixen elements de mobiliari urbà i arbres en zona de parada	Llevar arbre
PB23	1612	Av. Granvia - Mare de Déu de Bellvitge	Existeixen elements de mobiliari urbà en zona de parada	Eliminar elements de mobiliari urbà, i ampliar la vorera
PB24	906	Ctra. de Collblanc - Av.	Existeixen elements de mobiliari urbà o altres en zona de parada	Eliminar elements de mobiliari urbà o altres

Codi Plànol actual	Codi Parada	Ubicació	Espai d'embarcament i parada (A)	Actuació
		Tomás Giménez		
PB25	106867	Francesc Moragas - Pl. Remunta	Existeixen elements de mobiliari urbà i arbres en zona de parada	Ressituar parada
PB26	18782	Progrés - Mas	Existeixen elements de mobiliari urbà en zona de parada	Llevar senyal
PB27	102339	Girona - Barcelona	Existeixen elements de mobiliari urbà i arbres en zona de parada	Llevar arbre, paperera i senyal
PB28	104440	Sta. Eulàlia - Salvadors	Existeixen elements d'arbres en zona de parada	Llevar arbres
PB31	104244	Sant Pius X - Joan XXIII	Existeixen elements de mobiliari urbà en zona de parada	Eliminar obstacles i remodelar la parada
PB32	105627	Rosalía de Castro - Josep Tarradellas	Existeixen elements de mobiliari urbà i arbres en zona de parada	Eliminar elements de mobiliari urbà o altres
PB33	104093	Riera Blanca - Trav. de les Corts	Existeixen elements de mobiliari urbà en zona de parada	Eliminar cabina de telèfon i bàcul
PB34	16843	Av. Isabel la Catòlica - Av. Electricitat	Existeixen elements de mobiliari urbà en zona de parada	Retirar pilones
PB35	92	Av. Granvia - Igualtat	Existeixen arbres en zona de parada	Llevar arbre
PB36	2971	Av. Granvia - Literatura	Existeixen arbres en zona de parada	Tapar escocell
PB37	109045	Primavera - Aigües del Llobregat	Existeixen elements de mobiliari urbà en zona de parada	Ressituar parada més a baix
PB38	10861	Av. Miraflores - l'Enginyer Moncunill	Existeixen elements de mobiliari urbà en zona de parada	Retirar pilones
PB39	472	Av. Granvia - Pl. Europa	Existeixen arbres en zona de parada	Llevar arbre
PB41	104196	Estronci - "Can Buxeres"	Existeixen elements de mobiliari urbà en zona de parada	Llevar el tòtem i el fanal

P-34: Millora de l'accessibilitat física i de l'entorn de la parada.

En la següent taula es troben les parades que requereix actuació en aquest sentit:

Codi Plànol actual	Codi Parada	Ubicació	Diagnosi entorn (C)	Actuació
PB1	106835	Av. Isabel la Catòlica - Primavera	Problemàtiques associades als passos de vianants	Senyalització per a invidents mitjançat paviment acanalat (m^2)
				Enrasament de gual de vianants existent.
PB4	104159	Rosalia de Castro - Treball	Itinerari d'accés a la parada no accessible	Desplaçar parada
PB6	101328	Barcelona - Rbla. Just Oliveras	Problemàtiques associades als passos de vianants	Posar plataforma d'embarcament
PB8	102152	Enric Prat de la Riba - Estrella	Problemàtiques associades als passos de vianants	Ampliar la vorera en zona de parada
PB7	106833	Av. Isabel la Catòlica - Pl. de Tuzla	Problemàtiques associades als passos de vianants	Senyalització per a invidents mitjançat paviment acanalat (m^2)
PB9	106869	Av. del Carrilet - Ptge. Milans	Problemàtiques associades als passos de vianants	Senyalització per a invidents mitjançat paviment acanalat (m^2)
				Enrasament de gual de vianants existent.
PB10	102155	Enric Prat de la Riba - Mare de Déu de la Mercè	Problemàtiques associades als passos de vianants	Senyalització per a invidents mitjançat paviment acanalat (m^2)
PB11	108705	Av. Fabregada - Migdia	Alçada de la vorera insuficient	Ampliar la vorera i la seva altura
PB15	100716	Av. Josep Tarradellas - Rbla. Just Oliveras	Problemàtiques associades als passos de vianants	Senyalització per a invidents mitjançat paviment acanalat (m^2)
PB16	916	Av. Granvia - "Hospital Oncològic"	Itinerari d'accés a la parada no accessible	Millorar la vorera, si la DG de Carreteres ho permet
PB19	2968	Av. Granvia - Salvador Espriu	Problemàtiques associades als passos de vianants	Senyalització per a invidents mitjançat paviment acanalat (m^2)
PB20	104249	Sta. Eulàlia - Jardins Provençana	Alçada de la vorera insuficient	Aixecar la vorera en zona de parada
PB22	91	Av. Granvia - Miquel Hernández	Problemàtiques associades als passos de vianants	Senyalització per a invidents mitjançat paviment acanalat (m^2)
PB24	906	Ctra. de Collblanc - Av. Tomás Giménez	Problemàtiques associades als passos de vianants	Senyalització per a invidents mitjançat paviment acanalat (m^2)

Codi Plànol actual	Codi Parada	Ubicació	Diagnosi entorn (C)	Actuació
PB25	106867	Francesc Moragas - Pl. Remunta	Alçada de la vorera insuficient	Ressituar parada
PB26	108782	Progrés - Mas	Problemàtiques associades als passos de vianants	Senyalització per a invidents mitjançat paviment acanalat (m^2)
				Construcció de guals de vianants (1 ud)
PB31	104244	Sant Pius X - Joan XXIII	Alçada de la vorera insuficient	Aixecar la vorera en zona de parada
PB32	105627	Rosalía de Castro - Josep Tarradellas	Problemàtiques associades als passos de vianants	Senyalització per a invidents mitjançat paviment acanalat (m^2)
				Enrasament de gual de vianants existent.
PB36	2971	Av. Granvia - Literatura	Problemàtiques associades als passos de vianants	Senyalització per a invidents mitjançat paviment acanalat (m^2)
PB38	100861	Av. Miraflores - l'Enginyer Moncunill	Problemàtiques associades als passos de vianants	Senyalització per a invidents mitjançat paviment acanalat (m^2)
PB40	102255	Florida - Bòbiles	Problemàtiques associades als passos de vianants	Construcció de guals de vianants (2 ud)

P-35: Millora en aproximació dels vehicles a les parades

En la següent taula es troben les parades que requereix actuació en aquest sentit:

Codi Plànol actual	Codi Parada	Ubicació	Aproximació (B)	Actuació
PB3	917	Av. Granvia - "Cotxeres de TMB"	Parada ubicada en un tram no rectilini	Desplaçar parada
PB4	104159	Rosalia de Castro-Treball	Parada en desnivell i amb graons	Desplaçar parada
PB11	108705	Av. Fabregada - Migdia	Longitud insuficient. Part de la parada en zona d'aparcament motos.	Ampliar zona de parada
PB13	104435	Sta. Eulàlia - Cultura	Gual de vehicles actiu en zona de parada	Redissenyar vorera (recréixer, fent que l'auto ús pari en el carril de circulació)
PB14	101334	Barcelona - Tecla Sala	Vehicles estacionats il·legalment	Situar plataforma d'embarcament
B15	100716	Av. Josep Tarradellas - Rbla. Just Oliveras	Part de la parada ubicada en un tram no rectilini en aparcament taxi.	Desplaçar parada
PB 20	104249	Sta. Eulàlia - Jardins Provençana	Reclau de longitud insuficient	Ampliar el reclau
PB23	1612	Av. Granvia - Av. Mare de Déu de Bellvitge	Longitud insuficient de parada (bus 18m)	Ampliar zona de parada
PB30	106868	Francesc Moragas - Av. del Carrilet	Gual de vehicles actiu en zona de parada	Desplaçar parada
PB29	108703	Trav. Industrial - Av. Fabregada	Longitud insuficient. Part de la parada ubicada en zona d'aparcament.	Llevar estacionament, ampliar vorera, també desplaçar una mica la marquesina
PB37	109045	Primavera - Aigües del Llobregat	Longitud insuficient, pas de vianants en zona de parada	Ressituar parada més a baix
PB40	102255	Florida - Bòbiles	Longitud insuficient, tram amb contenidors	Desplaçar la parada fins al següent escocell, eliminar pilones

TAULA P37			
REF.	**UBICACIÓ**	**TRAM**	**ACTUACIÓ**
C. 3	Avinguda de Severo Ochoa - Carrer de Marcel·lí Esquius	Intersecció	Resoldre correctament la intersecció
C. 12	Rambla de Just Oliveras	Carrer d'Enric Prat de la Riba - Carrer de Barcelona	Proposar pacificar el trànsit
C. 26	Avinguda de Vilanova nº 10		Rotonda molt estreta. Els vehicles passen per sobre
C. 27	Rotonda Avinguda d'Amèrica	Avinguda d'Europa	Encara que hi ha pas de vianants, aquests passen pel mig de la rotonda. Molt de trànsit de vehicles i vianants
C. 34	Carrer de Miguel Hernández	Laterals Granvia de L'Hospitalet	Demanar fer una rotonda o reduir el nombre de carrils de 4 a 2 o fins i tot un per accedir al barri per no tenir que donar una gran volta.
C. 35	Lateral Granvia de L'Hospitalet costat mar	Avinguda de Vilanova	Millorar irregularitats en la senyalització.
C. 36	Del Carrer de Vilanova al Carrer dels Motors		Hi ha un cediu el pas en una corba una mica tancada

TAULA P38			
REF.	**UBICACIÓ**	**TRAM**	**ACTUACIÓ**
C. 4	Accés al Centre		Millorar la senyalització dels itineraris
C. 8	Accés Avinguda d'Amèrica		Senyalitzar correctament l'accés
C. 9	Rotonda Granvia de L'Hospitalet		Senyalitzar correctament la rotonda
C. 10	Sortida Granvia de L'Hospitalet		Si t'equivoques de sortida estàs obligat a donar molta volta.
C. 47	Barri Bellvitge		Solucionar la deficiència de la senyalització d'alguns carrer i els números dels edificis.

Detall pressupost:

PRESSUPOST SENYALITZACIÓ D'ORIENTACIÓ DE VEHICLES (mòduls 26 mm oberts)

UNITATS	CONCEPTE	PREU UNITARI	TOTAL
1.400,00	Mòduls amb perfil d'alumini de **26 mm**, de mides 1400 x 175 mm i de 2 mm de gruix, **obert** per la part posterior, incloses abraçadores, cargoleria i tots els elements per a la seva instal·lació	66,00	92.400,00
400,00	Suport telescòpic d'alumini de 114-90 mm diàmetre	258,00	103.200,00
400,00	Excavació, cimentació de suports i muntatge de mòduls	125,00	50.000,00

TOTAL	245.600,00
IVA (21%)	51.576,00
TOTAL PRESSUPOST	**297.176,00**

Vehicles + vianants
454.718,00

TAULA P40			
REF.	**UBICACIÓ**	**TRAM**	**ACTUACIÓ**
C. 9	Rotonda Granvia de L'Hospitalet		Millorar senyalització amb la rotonda
C. 16	Carrer de Fortuny	Carrer de l'Aprestadora	Detecció de senyals tapats o amb difícil visibilitat per la ubicació d'arbres
C. 17	Zona Granvia de L'Hospitalet	Direcció Bellvitge	Detectar els senyals tapats o amb difícil visibilitat per la ubicació d'arbres
C. 30	Carrer de la Botànica		Permetre el gir dels turismes per aquest carrer
C. 33	Carrer de la Mare de Déu de Bellvitge	Davant Camp de Beisbol	Senyalitzar correctament. Manca de senyalització en cruïlles.
C. 37	Rotonda IKEA		Millorar la senyalització d'aquesta rotonda
C. 43	General		Un 70% dels carrers de L'Hospitalet són zones 30, però no estan senyalitzats com a tals ni prou pacificats i això provoca que els vehicles circulin a més velocitat, no respectant la velocitat adequada.
C. 45	Districte II		Senyalitzar millor el carrers de prioritat invertida.
S.V. 20	A l'alçada de l'Institut Oncològic a la Granvia de L'Hospitalet, hi ha un senyal de velocitat màxima 30 quan l'anterior que està a menys de 700 metres és de 70 km. Es considera que el canvi és massa dràstic i que s'hauria de substituir la de 30km/hora per una de 50 km/h"	Institut Oncològic Granvia de L'Hospitalet	Revisar la senyalització de velocitat, hi ha canvis bruscos de limitacions.

TAULA P43			
REF.	**UBICACIÓ**	**TRAM**	**ACTUACIÓ**
AP. 3	Avinguda de Josep Tarradellas i Avinguda del Bosc		Carrers i cruïlles on l'aparcament en bateria dificulta el sortir de l'aparcament per manca de visibilitat
AP. 4	Carrer de les Amapolas	Carrer Rosa de Alexandria	Carrers i cruïlles on l'aparcament en bateria dificulta el sortir de l'aparcament per manca de visibilitat
AP. 7	Barri Centre i Barri de Sant Josep		Resoldre la saturació d'aparcament
AP. 8	Santa Eulàlia		Fa temps es va prometre zona blava però encara no s'ha portat a terme
AP. 13	Carrer de l'Estronci		Mala ubicació de l'aparcament en superfície, redueix el seu potencial. La seva intervenció ampliaria el nombre de places.
AP. 17	Club Petanca de Pubilla Cases		Resoldre l'aparcament en mal estat, irregularitats que dificulten el pas
AP. 19	Avinguda d'Amèrica	Avinguda de Vilanova	Regular la indisciplina de l'aparcament en vorera o en el mateix carril bici
AP. 20	Avinguda de Vilanova	Sota el pont	Habilitar aparcament de motos sota el pont
AP. 21	Carrer de Campoamor		Alternar el costat d'aparcament. Actualment només a un costat fix
AP. 22	Avinguda de Vilanova		Repintar i senyalitzar
AP. 27	Aparcament soterrat de la Ciutat de la Justícia		Aparcament lluny de la zona comercial de Santa Eulàlia

TAULA P45			
REF.	**UBICACIÓ**	**TRAM**	**ACTUACIÓ**
AP. 7	Barri Centre i Barri de Sant Josep		Aparcament saturat
AP. 9	Barris de la Torrassa i Santa Eulàlia		Habilitar més zones d'aparcament, costa molt aparcar.
AP. 11	Barris Districte I		Habilitar més zones d'aparcament, costa molt aparcar.
AP. 14	Districte II		Trobar aparcament es una problemàtica molt important, sobretot durant el cap de setmana.
AP. 15	Carrer d'Amadeu Torner		Habilitar més zones d'aparcament, costa molt aparcar.
AP. 16	Zona de la Pubilla Cases		Habilitar més zones d'aparcament, costa molt aparcar.
AP. 24	Barri de Can Serra	Carrer de Sant Pere i Carrer Oriental	Per ampliació de voreres s'ha reduït les places d'aparcament
AP. 28	Districte VI		S'ha aturat el projecte de construcció d'un pàrquing a la zona Col·legi Pla de Llobregat. Hi ha dèficit real de places d'aparcament que s'hagués pogut cobrir.

TAULA P46			
REF.	**UBICACIÓ**	**TRAM**	**ACTUACIÓ**
AP. 2	Casa Boleda (Taller Ocupacional)		Controlar els conductors que estacionen inadequadament als aparcaments reservats per a persones amb discapacitat.
AP. 10	Carrer del Teide		Gran quantitat de cotxes abandonats que ocupen aparcament a la calçada.
AP. 12	Metro CAN BOIXERES	Barri Sanfeliu	L'aparcament que és a prop del Metro de Can Boixeres és utilitzat per gent de fora que aparca el vehicle i agafa el metro per anar a Barcelona
AP. 18	Zona Industrial Carretera del Mig		Controlar els conductors que estacionen inadequadament a la vorera o C/D i impedeixen el pas de vianants. Molt perillós
AP. 25	General		Resoldre la falta de vigilància en zones d'aparcament regulat i àrees de càrrega i descàrrega
AP. 29	General		Controlar els conductors que estacionen inadequadament als aparcaments reservats per a persones amb discapacitat.
AP. 30	Residencia Bellvitge		Controlar els conductors que estacionen inadequadament als aparcaments reservats per a persones amb discapacitat.
SV 5	Al c. d'Amadeu Torner hi ha dèficit d'aparcament en superfície. És una zona que concentra l'ambulatori, Mercadona, etc., amb la conseqüent afluència de persones, i en canvi, únicament disposa d'un petit pàrquing	Santa Eulàlia	Comportament incívics de cotxes que s'acumulen a les voreres mal estacionats, dificultant el pas de vianants per la vorera

TAULA P47			
REF.	**UBICACIÓ**	**TRAM**	**ACTUACIÓ**
C/D 1	Mercat de Santa Eulàlia		Manquen places de càrrega i descàrrega
C/D 2	Can Serra		Per la **remodelació** del Mercat de Can Serra caldrà revisar les zones de càrrega i descàrrega
C/D 3	Carrer Mestre Carbó		Dèficit de places de càrrega i descàrrega
C/D 5	Av. de Carrilet		Dèficit de places de càrrega i descàrrega
C/D 7	Mercat de Collblanc	entrada per c. Progrés	Entrada al Mercat de Collblanc complicada que provoca dificultats de pas pels vehicles de càrrega i descàrrega
C/D 8	Carrer Major		Per les dificultats d'accés els transportistes han de maniobrar marxa enrere
C/D 9	Carrer del Llobregat		Carrer sense càrrega i descàrrega i complicacions pel pas d'un bus o camió ja que la calçada queda reduïda
C/D 13	Carrer de Pareto i Carrer de Santa Eulàlia		Al augmentar el nombre de comerços, s'ha produït un increment en la distribució de mercaderies, però ubicats en carrers de vianants o en zona invertida. S'hauria d'estudiar la distribució
C/D 14	Zona Granvia Sud	Granvia de L'Hospitalet 53	Problemàtica generada per la càrrega i descàrrega de la zona
C/D 17	Zona Caprabo		Manca de places de càrrega i descàrrega i utilització inadequada de algunes places per cotxes privats i contenidors municipals
C/D 20	Mercat 1 de Bellvitge		Habilitar una zona de càrrega i descàrrega a l'exterior en l'espai central pels camions de gran tonatge.

TAULA P48			
REF.	**UBICACIÓ**	**TRAM**	**ACTUACIÓ**
C/D 21	GENERAL, especialment en el barri de Bellvitge		Dèficit de places de càrrega i descàrrega i ocupació d'algunes per contenidors municipals

TAULA P49			
REF.	**UBICACIÓ**	**TRAM**	**ACTUACIÓ**
C/D 6	Carrer de la Unió	Carrer de Jacint Verdaguer	Les plaques de senyalització de càrrega i descàrrega ubicades al carrer no s'entenen bé.
C/D 15	Mercat Vell de La Florida		Problemes amb les senyalitzacions de càrrega i descàrrega modificades: Creen confusions
C/D 16	Avinguda del Masnou		Problemes amb les senyalitzacions de càrrega i descàrrega modificades: Creen confusions.

TAULA P53			
REF.	**UBICACIÓ**	**TRAM**	**ACTUACIÓ**
C/D 4	Zona de Can Serra		Les zones destinades per a càrrega i descàrrega estan ocupades per vehicles del veïnat
C/D 10	Carrer del Progrés		Complicacions del pas de vehicles
C/D 11	Mercat del Carrer Unió		Ocupació de les places de càrrega i descàrrega per contenidors del mercat.
C/D 12	Carrer de Martí Codolar		No es respecten el horaris de càrrega i descàrrega, sobretot àrea compresa entre C. Santa Eulàlia fins als aparcaments.
C/D 18	Carrer de Severo Ochoa		Zona de C/D que no es respecta, sempre ocupada per particulars.
C/D 19	Carrer de Colom		Manca de regulació en zona de càrrega i descàrrega
C/D 22	General		Mal ús de zones de càrrega i descàrrega
V. 79	Carrer de Santa Eulàlia	Entre C. de Pareto i C. de Jacint Verdaguer	Càrrega i descàrrega a la calçada del carrer Santa Eulàlia
V. 80	Carrer de Santa Eulàlia	Entre C. Jacint Verdaguer i C. Buenos Aires	Càrrega i descàrrega a la calçada del carrer de Santa Eulàlia
V. 81	Carrer de Santa Eulàlia	Entre C. Comerç i C. Josep Anselm Clavé	Càrrega i descàrrega a la calçada i estretament del carrer de Santa Eulàlia

TAULA P55			
REF.	**UBICACIÓ**	**TRAM**	**ACTUACIÓ**
BICI 17	General		Convivència entre els vianants i els ciclistes és difícil per la manca de civisme
BICI 18	Districte II		Districte amb un gran ús de bicicletes i amb voreres molt estretes. Quan els ciclistes no van per la calçada provoca un gran perill per als vianants ja que van a molta velocitat

TAULA P56			
REF.	**UBICACIÓ**	**TRAM**	**ACTUACIÓ**
T.P.37	En estacions com Av. del Carrilet, Rbla. de Just Oliveres, Bellvitge, Pubilla Casas i Can Vidalet	Vàries	Manca de zones properes d'intercanvi modal entre metro i bus

TAULA P57			
REF.	**UBICACIÓ**	**TRAM**	**ACTUACIÓ**
T.P. 43	Ferrocarril	Vàries	Mala coordinació entre FGC i Rodalies i falta de senyalització

TAULA P58			
REF.	**UBICACIÓ**	**TRAM**	**ACTUACIÓ**
T.P. 44	Metro i RENFE	Vàries	El projecte de construcció d'un intercanviador de les línies 1 i 9 de Metro i RENFE sembla parat
T.P. 46	Metro i Trambaix	Vàries	L'intercanviador de Ernest Lluch de la estació de la Línia 5 del metro amb les línies T1, T2, T3 dels Trambaix porta molt de temps parat, malgrat que el 80% de l'actuació ja està feta

TAULA P59			
REF.	**UBICACIÓ**	**TRAM**	**ACTUACIÓ**
S.V. 23	General		El Pla de Seguretat Viària només arribava a l'any 2010

TAULA P60			
REF.	**UBICACIÓ**	**TRAM**	**ACTUACIÓ**
S.V. 10	Carrer de Francesc Moragas	Carrer de Provença	Cruïlla on es produeixin molts accidents. Punts sensibles a accidents
S.V. 17	Avinguda de Catalunya	Carrer dels Garrofers	Perill en els xamfrans on hi ha molts cotxes aparcats que resten visibilitat
S.V. 19	Rambla de la Marina	Des de Granvia	Manca de miralls per accedir a la Rambla La Marina, ajudaria a millorar la seguretat. Existeixin contenidors que dificulten la visibilitat.
S.V. 21	Av. de Carmen Amaya	Costat de Mercadona	Els guals estan destrossats, el que fa sigui molt perillós
S.V. 22	Trams i punt de concentració d'accidents		Punts i trams d'elevat nombre d'accidents

TAULA P61			
REF.	**UBICACIÓ**	**TRAM**	**ACTUACIÓ**
S.V. 8	Av. de Josep Tarradellas		Per ser carrers amples els vehicles circulen a massa velocitat.
S.V. 9	C. d'Enric Prat de Riba		Per ser carrers amples els vehicles circulen a massa velocitat.
V.10	Riera Blanca i a L'Illa		En els passos de vianants amb semàfors el temps de pas de vianants és massa curt
V. 21	Rambla de la Marina		Temps semafòrics massa llargs tant pels vehicles com pels vianants
C. 24	C. de Pere Pelegrí	Av. de Can Serra	Manca semàfor en la cruïlla. Perillosa, poca visibilitat
C. 25	C. de Pere Pelegrí	Av. de l'Electricitat	Manca semàfor en la cruïlla. Perillosa, poca visibilitat
C. 1	Entre Av. de Severo Ochoa i Av. del Bosc	Davant Centre Cultural La Bòbila	Cruïlla perillosa
C. 2	C. de Sta. Eulàlia	Entre c. de Sta. Eulàlia i Riera Blanca	Retencions en moments puntuals
C. 6	C. de Mas		En aquest carrer a primera hora del matí hi ha molta densitat de trànsit
C. 7	Travessera de Collblanc		En aquest carrer a primera hora de matí hi ha molta densitat de trànsit
C. 13	Av. de Josep Tarradellas i Joan		Els semàfors estan molt descoordinats
C. 14	Rotonda davant RENFE		Els semàfors estan molt descoordinats
C. 32	C. de Castelao		La mala sincronització dels semàfors provoca lentitud.
C. 28	Rambla de la Marina		L'excés de velocitat dels vehicles. Es proposa col·locar semàfors per fer reduir la velocitat.

TAULA P62			
REF.	**UBICACIÓ**	**TRAM**	**ACTUACIÓ**
S.V. 6	Carrer de Natzaret		Molts vehicles es salten el senyal d'stop i no respecten el pas de vianants
S.V. 7	Carrer d'Enric Morera		Molts vehicles es salten el senyal d'stop i no respecten el pas de vianants

TAULA P63			
REF.	**UBICACIÓ**	**TRAM**	**ACTUACIÓ**
C. 20	Can Trias	Escola Xaloc	Permissivitat per part de la Guàrdia Urbana als cotxes mal estacionats dels pares que recullen als nens, impedint el pas a la resta.
C. 21	Can Trias	Escola Pineda	Permissivitat per part de la Guàrdia Urbana als cotxes mal estacionats dels pares que recullen als nens, impedint el pas a la resta.
C. 39	Col·legi Sant Jaume		Col·lapse per aparcar en doble fila o zones inadequades
C. 40	Escola Patufet	Rambla de la Marina	Col·lapse per aparcar en doble fila o zones inadequades
C. 41	Escola Sant Josep Obrer	Tecla Sala	Col·lapse per aparcar en doble fila o zones inadequades
C. 42	Institut Fontserè		Caldria pacificar el trànsit a l'entorn escolar
V. 69	Carrer dels Joncs	Carrer Tries (Escola Pineda)	Vehicles mal estacionats, en doble fila, a la sortida de les escoles. Dificulten pas de vianants i de cotxes

TAULA P64			
REF.	**UBICACIÓ**	**TRAM**	**ACTUACIÓ**
S.V. 1	Av. de Carrilet / c. de Sta. Eulàlia / Travessia Indústria		Excés de velocitat quan hi ha molta distància entre semàfors
S.V. 2	Av. Torrent Gornal		Excés de velocitat
S.V. 12	C. de Santa Eulàlia		Elevada velocitat dels cotxes, provocant inseguretat dels vianants.
S.V. 13	C. d'Amadeu Torner		Elevada velocitat dels cotxes, provocant inseguretat dels vianants.
S.V. 14	Av. de Catalunya	C. de Teide	Carrers on encara els cotxes circulen a gran velocitat
S.V. 15	Av. de Catalunya	C. dels Pins	Carrers on encara els cotxes circulen a gran velocitat
S.V. 16	Av. de Catalunya	C. dels Garrofers	Carrers on encara els cotxes circulen a gran velocitat
S.V. 18	Rambla de la Marina, nº 300	Escola Bernat Metge	Doble corba que té un problema de visibilitat
C. 28	Rambla de la Marina		Excés de velocitat dels vehicles. Es proposa col·locar semàfors per fer reduir la velocitat.
C. 29	Av. de Vilanova		Excés de velocitat dels vehicles.

TAULA P65			
REF.	**UBICACIÓ**	**TRAM**	**ACTUACIÓ**
AP. 3	Av. de Josep Tarradellas i Av. del Bosc		Carrers i cruïlles on l'aparcament en bateria dificulta el sortir de l'aparcament per manca de visibilitat
AP. 4	Carrer de les Amapoles	C. Rosa de Alejandria	Carrers i cruïlles on l'aparcament en bateria dificulta el sortir de l'aparcament per manca de visibilitat

TAULA P66			
REF.	**UBICACIÓ**	**TRAM**	**ACTUACIÓ**
C. 43	General		Un 70% dels carrers de L'Hospitalet són zones 30, però no estan senyalitzats com a tals ni prou pacificats i això provoca que els vehicles circulin a més velocitat, no respectant la velocitat adequada.
C. 44	C. de la Mare de Déu dels Desemparats		Carrer amb plataforma única on circulen cotxes i vianants crea inseguretat als vehicles

TAULA P72		
REF.	**MODE**	**ACTUACIÓ**
TP. 19	Autobusos	L'ús d'autobusos que es moguin amb combustibles més sostenibles.
M.A. 4		La central de Gas Natural també perjudica L´Hospitalet, i l'empresa es va comprometre a compensar a la ciutat. Aquesta compensació consistia a dotar d'autobusos de gas natural al municipi, de manera tal que contribueixi a la reducció de la pol·lució i, per tant, a la millora de la qualitat de l'aire i això ara com ara no s'ha fet

TAULA P73			
REF.	**UBICACIÓ**	**TRAM**	**ACTUACIÓ**
M.A. 1	Av. d'Isabel la Catòlica		Carrers sorollosos pels vehicles d'emergència.
M.A. 4	Zona Granvia Sud		Es valora que és necessari treballar per una mobilitat sostenible, però també crear una ciutat sostenible que contempli molts altres elements. En aquest sentit, caldria tenir usar dades actuals sobre la contaminació acústica, especialment a la zona de Granvia Sud.

TAULA P77				
REF.	**MODE**	**UBICACIÓ**	**TRAM**	**ACTUACIÓ**
T.P. 20	*Autobusos*	*Av. de Josep Tarradellas / C. de Miquel Peiró*	*LH1*	*Pèrdues de temps per la regulació semafòrica en l'encreuament de l'av. Josep Tarradellas i el c. de Miquel Peiró (pont de Can Boixeres). Es manté el mateix cicle semafòric. El gir cap al carrer Miquel de Peiró des de Josep Tarradellas, obliga a la detenció consecutiva en dos semàfors.*
T.P. 21	Autobusos	c. de Molí / av. de la Electricitat	LH1	Pèrdues de temps per regulació semafòrica a l'encreuament del c. Moli i l'av. Electricitat
T.P. 22	Autobusos	Av. d'América/ Rbla. de la Marina	LH1	Pèrdues de temps per regulació semafòrica a l'encreuament de l'av. Amèrica i la Rbla. Marina. Els vehicles procedents de l'Avinguda de Amèrica s'han de detenir-se sempre en dos semàfors consecutius
T.P. 23	Autobusos	C. de Santa Eulàlia	L16, L52, L82, LH1, LH2, N13, 902	Pèrdues de temps per regulació semafòrica als creus del c. Santa Eulàlia en general
T.P. 24	Autobusos	Rbla. de la Marina / c. de la Ermita	L14	Pèrdues de temps per regulació en la Rambla Marina amb la calli Ermita. Els autobusos de la línia 14 tenen final de recorregut en aquesta parada de la Rambla Marina. Per iniciar el seu recorregut han de realitzar un gir d'esquerres i després d'incorporar-se a la Rambla es dirigeix nord. El semàfor especifico per a autobusos, els permet el gir cap a l'esquerra, havent-se de detenir després en un altre semàfor abans d'incorporar-se a la Rambla.

TAULA P79			
REF.	**UBICACIÓ**	**TRAM**	**ACTUACIÓ**
C - G.P 1	Av. d'Amèrica	C. d'Enric Prat de la Riba-Pont sobre el tren (Soterrament vies tren)	Connectar
C - G.P 2	C. d'Amadeu Torner	Av. de Josep Tarradellas i Joan (soterrament vies tren)	Connectar
C - G.P 5	Av. de Torrent Gornal	Av. de Ponent (Soterrament vies tren)	Connectar
C - G.P 7	Ronda de la Via	C. Sants i Av. de Josep Tarradellas i Joan	Construir Ronda de la Via i connectar C. de Sants i Av. de Josep Tarradellas i Joan
C - G.P 9	C. del Canigó - C. dels Garrofers – Av. del Nord		Connectar
C - G.P 11	Ronda de la Via	C. de Sants i Av. d'Isabel la Catòlica	Construir Ronda de la Via i connectar C. de Sants i Av. d'Isabel la Catòlica
C - G.P 12	C. de les Ciències	Entre Carrer 3 fins a C. dels Motors	Prolongar
C - G.P 13	Av. de Vilanova – Av. d'Amèrica	Granvia de L'Hospitalet – Av. del Carrilet	Continuïtat

TAULA P83			
REF.	**UBICACIÓ**	**TRAM**	**ACTUACIÓ**
C - G.P 4	Ronda Litoral	Av. de Joan Carles I	Connectar

TAULA P86

Barri	Turismes	Oferta d'aparcament superficie	Oferta d'aparcament (fora calçada veins)	Oferta d'aparcament (P. Públics)	Oferta d'aparcament (fora de calçada)	Oferta residencial	Dèficit Residencial	Dèficit Residencial per HA
Centre	8.899	1146	6352	1580	7932	9078	-179	-2
Sanfeliu	2.183	642	950		950	1592	591	12
Sant Josep	6.389	1380	3725	557	4282	5662	727	13
la Torrassa	4.686	748	3352	545	3897	4645	41	1
Collblanc	5.024	775	3546	1315	4861	5636	-612	-12
Santa Eulàlia	12.510	2778	7599	484	8083	10861	1649	13
la Florida	6.332	1085	4519	517	5036	6121	211	6
les Planes	3.508	1237	1764	1427	3191	4428	-920	-22
Can Serra	3.358	897	1850	1317	3167	4064	-706	-24
Pubilla Cases	6.189	1557	3989	636	4625	6182	7	0
el Gornal	2.494	1505	1549		1549	3054	-560	-10
Bellvitge	9.092	3508	176	1175	1351	4859	4233	55
Carretera del Mig	2.670	2724	0		0	2724	-54	0
Granvia Sud	743	1956	0		0	1956	-1213	-10
Residencial Granvia	528	556	132		132	688	-160	-16
Pedrosa	350	664	0		0	664	-314	-4
La Marina	143	978	0		0	978	-835	-4
Total	**75.098**	**24.136**	**39.506**	**9.553**	**49.059**	**73.195**	**1.903**	**-2**

Barri	Turismes	Oferta d'aparcament superficie	Oferta d'aparcament (fora calçada)	Oferta residencial	Dèficit Residencial	Dèficit Residencial per HA
Centre	8899	1146	7200	8346	553	7
Sanfeliu	2183	642	990	1632	551	11
Sant Josep	6389	1380	4223	5603	786	14
la Torrassa	4686	748	3800	4548	138	3
Collblanc	5024	775	4020	4795	229	4
Santa Eulàlia	12510	2778	8614	11392	1118	9
la Florida	6332	1085	5123	6208	124	3
les Planes	3508	1237	2000	3237	271	6
Can Serra	3358	897	2177	3074	284	10
Pubilla Cases	6189	1557	4522	6079	110	2
el Gornal	2494	1505	1756	3261	-767	-13
Bellvitge	9092	3508	200	3708	5384	74
Carretera del Mig	2670	2724	0	2724	-54	0
Granvia Sud	743	1956	0	1956	-1213	-10
Residencial Granvia	528	556	150	706	-178	-18
Pedrosa	350	664	0	664	-314	-4
La Marina	143	978	0	978	-835	-4
No consta						
Total	75098	24136	44775	68911	6187	94

TAULA P87			
REF.	**UBICACIÓ**	**TRAM**	**ACTUACIÓ**
S.V. 3	"A pesar de valorar positivament la inexistència de problemes d'aparcament, [...]; sí s'assenyala la necessària millora de l'enllumenat, especialment a la zona propera al mercat a l'aire lliure. Aquesta carència de llum provoca sensació d'inseguretat i dóna una aparença de zona "morta". Pel que, és fonamental reforçar la il·luminació per afavorir que les persones tinguin sensació de seguretat i puguin efectuar les seves compres amb tranquil·litat"	Zona Mercat Torrent Gornal	Inseguretat per falta d'enllumenat
V. 111	Barri de Santa Eulàlia		Inseguretat per falta d'enllumenat públic dels carrers
V. 112	Parc de les Planes		Inseguretat per falta d'enllumenat públic

TAULA P88				
REF.	**UBICACIÓ**	**TRAM**		**ACTUACIÓ**
S.V. 11	Entre el C. de la Joventut i el C. d'Albareda hi ha un baden per a reduir la velocitat dels vehicles molt elevat que inclús quan els vehicles van molt lents toquen el terra.	C.de la Joventut	C. d'Albareda	Hi ha un baden per reduir la velocitat del vehicles molt alt, provocant que els vehicles toquin el terra.
S.V. 21		Av. de Carmen Amaya	Costat Mercadona	Els guals estan destrossats, és molt perillós
V. 13	General Hospitalet			Disseny dels carrers amb prioritat invertida

TAULA P91			
REF.	**UBICACIÓ**	**TRAM**	**ACTUACIÓ**
V. 68	Zona enjardinada C. Joncs	C. de Can Tries	Manca de civisme i disseny inadequat d'algunes zones verdes. Fan malbé la zona verda
V. 110	Plaça de l'Ajuntament		Infants i joves que provoquen molèsties al vianants per jugar a pilota a la rampa d'accés al pàrquing i a la mateixa plaça

TAULA P92		
REF.	**UBICACIÓ**	**ACTUACIÓ**
BICI 14	Carrer de Mas	Carrer de pujada de vehicles on baixen ciclistes en direcció contraria a gran velocitat
BICI 15	Carrer de Montseny	Carrer de pujada de vehicles on baixen ciclistes en direcció contraria a gran velocitat
BICI 16	Districte IV i V	Els carrils bici propers al centres d'ensenyament és un perill perquè són zones amb molta confluència de gent

C. DISTRIBUCIÓ TEMPORAL DE LES ACTUACIONS

Aquest document és fruit de l'avaluació conjunta de l'**Ajuntament de L'Hospitalet**, la **Diputació de Barcelona** i l'empresa consultora **DOYMO** d'aquelles propostes d'actuació descrites al Document I que són executables directa o indirectament per l'Ajuntament.

En aquesta avaluació s'han tingut en compte les actuacions proposades al Document I, les quals s'han valorat per tal de determinar quines propostes eren viables i descartar-ne les que no ho fossin.

En total s'obtenen **95 actuacions a realitzar:**

1. Definir la xarxa bàsica per a vianants
2. Augmentar l'amplitud de les voreres amb deficiències (xarxa bàsica)
3. Pacificar el carrer Progrés, zona comercial de Santa Eulàlia
4. Dotar a cada barri d'illes de vianants ampliables en dies festius
5. Millorar l'accessibilitat per les PMR
6. Eliminar obstacles de les voreres
7. Millorar la visibilitat dels vianants a les cruïlles: disseny
8. Protegir voreres de l'estacionament de vehicles
9. Millorar la senyalització d'orientació per a vianants
10. Ampliar i millorar els passos de vianants
11. Resoldre els punts d'elevat pendent
12. Crear Eixos Cívics. Establir llocs adients d'estada i descans dels vianants en els desplaçaments a peu, i integrar les àrees enjardinades (places i pares) presents en els itineraris
13. Resoldre les connexions interurbanes que es poden realitzar a peu.
14. Redefinir la xarxa d'itineraris ciclistes. Definició i adequació dels itineraris urbans i interurbans
15. Millorar la senyalització de la xarxa ciclista i resoldre els punts febles detectats
16. Implantar aparcaments als centres d'activitat terciària, equipaments que no disposen (Hospitals, ambulatoris, CAPs, edificis municipals, als polígons industrials i als nusos de connexió viària
17. Implantar sistemes de lloguer de bicicletes
18. Millorar les condicions de circulació dels autobusos: eliminació d'obstacles, millora girs, etc.
19. Establir una classificació dins de las línies d'autobús
20. Actuar en millores de la xarxa de bus urbà: nova parada en la línia L110
21. Actuar en millores de la xarxa de bus urbà: optimització de recorreguts en les línies LH1 i LH2
22. Actuar en millores de la xarxa de bus urbà: realització d'estudi d'optimització i millora de la línia L10.
23. Actuar en millores de la xarxa de bus urbà: proposada de coordinació entre les línies L82/L52/L85
24. Actuar en millores de la xarxa de bus urbà: proposada de reforç en les línies L12 i L14
25. Implantar carrils bus i incrementar la vigilància
26. Millorar el sistema de prioritat semafòrica

27. Impulsar Línia 9. Adaptar la xarxa de superfície a la nova línia
28. Garantir l'accessibilitat en les estacions de metro, rodalies i FGC
29. Utilitzar un material mòbil accessible per a persones amb la mobilitat reduïda que operin en condicions de seguretat i de qualitat
30. Mantenir i millorar el servei de transport adaptat i d'acompanyament a PMR
31. Millorar la informació a les parades: Millores en la informació estàtica
32. Millorar la informació a les parades: Millores en la informació dinàmica
33. Millorar l'espai d'embarcament i parada
34. Millorar l'accessibilitat física i de l'entorn de la parada
35. Millorar l'aproximació dels vehicles a les parades
36. Definir la xarxa bàsica de vehicles. Criteris de jerarquia viària
37. Millorar interseccions amb alta intensitat o connectivitat de trànsit
38. Millorar la senyalització d'orientació, de la xarxa bàsica de vehicles
39. Potenciar el car-pooling
40. Millorar la senyalització reglamentaria en el conjunt del viari de la ciutat
41. Promoure la utilització de vehicles menys contaminants, moguts per energies alternatives. Implantació de zones urbanes d'atmosfera protegida. ZUAP
42. Realitzar campanyes de comunicació i promoció del vehicle compartit als polígons industrials
43. Impulsar l'AIRE (Àrea Integral de Regulació de l'Estacionament) al conjunt dels barris. Definir els sistemes de regulació de l'estacionament per vehicles (ordenació de zones blaves, verdes, grogues i altres zones de rotació controlada).
44. Habilitar estacionaments per a autobusos i camions de manera que no interfereixin en la mobilitat urbana
45. Construir noves infraestructures i revisar la normativa de requisits d'aparcament en nous edificis
46. Generar mecanismes legals per aprofitar nous mitjans tècnics i humans per a l'increment de la vigilància en zones d'indisciplina d'aparcament
47. Millorar l'oferta i gestió de la càrrega i descàrrega de mercaderies
48. Eliminar obstacles a les zones C/D
49. Unificar la senyalització de les zones de càrrega i descàrrega
50. Potenciar la DUM nocturna i silenciosa.
51. Incorporar avenços tecnològics i propostes de gestió innovadores (plataformes logístiques). Promoure la col·laboració amb altres ciutats en la recerca de les millors pràctiques de la DUM.
52. Regular les zones de càrrega i descàrrega convencionals i grogues
53. Incrementar la vigilància en les infraccions relacionades amb la indisciplina d'aparcament
54. Senyalitzar itineraris dels vehicles pesants
55. Revisar la normativa de circulació de bicicletes. Convivència amb altres modes
56. Millorar l'intercanvi entre metro-bus-FGC i RENFE. Assegurar bones condicions d'accessibilitat (a peu i en bicicleta) i de seguretat

57. Millorar la senyalització entre modes de transport públic
58. Desenvolupar els grans intercanviadors previstos: La Torrassa i Ernest Lluch
59. Actualitzar els PLSV de L'Hospitalet
60. Actuacions de millora enintersecccions i trams: Femades - Av. Carrilet, Ponent - Catalunya
61. Millorar la regulació semafòrica. Actuacions en la regulació semafòrica existent i implantació de noves semaforitzacions
62. Incrementar la vigilància en infraccions relacionades amb el risc d'accidents
63. Millorar la seguretat als itineraris escolars (urbanístiques, de regulació semafòrica, de millora de la visibilitat, il·luminació, i control d'accés)
64. Instal·lar sistemes radar de control de velocitat
65. Adequar els estacionaments en bateria actuals a semibateria i bateria inversa
66. Resoldre els punts de conflicte
67. Crear els dispositius i bases de dades per actualitzar anualment els indicadors del Pla local de Seguretat Viària, amb l'objectiu de controlar i prendre mesures eficients
68. Controlar periòdicament l'evolució dels principals contaminants provocats pel sector del transport (GEH, Nox i PM10) per fer el seguiment dels efectes de l'aplicació de les mesures fixades pel PMU
69. Fomentar que les empreses de transport posseeixin un Pla de Gestió Ambiental
70. Introduir mesures en favor de l'extensió del vehicle elèctric. Creació d'estacionaments per a vehicles elèctrics
71. Promoure l'ús de vehicles ecològics en el transport públic urbà. Millorar la flota actual
72. Considerar criteris ecològics en la renovació de la flota de vehicles municipals
73. Actualitzar el mapa acústic de la ciutat
74. Instal·lar paviment sonoreductor a la xarxa bàsica
75. Implantar senyalització variable d'aparcaments
76. Coordinar la semaforització amb el SAE.
77. Implantar sistemes de detecció de rutes per bluetooth
78. Millorar la informació a través de noves tecnologies, sistemes de detecció de rutes per bluetooh, pàgines web, aplicacions d'android,...
79. Ampliar el viari bàsic associat al soterrament de les vies de FFCC.
80. Unir transversalment l'avinguda Amèrica amb la Rambla de la Marina
81. Recolzar el desenvolupament d'infraestructures de transport urbà dependents d'altres organismes
82. Desenvolupar la segona fase d'urbanització de la Granvia de L'Hospitalet
83. Connectar l'avinguda Joan Carles I amb la Ronda Litoral
84. Revisar la vialitat prevista al Sector industrial del Camí de Mig, Aprestadora, Narcís Monturiol i Rambla de la Marina
85. Actualitzar les directrius per a les noves actuacions urbanístiques
86. Actualitzar el Pla d'aparcaments
87. Incrementar la Iluminositat del viari per millorar la mobilitat segura

88. Dissenyar les connexions dels viaris de diferents usos i millorar els existents
89. Elaborar una Memòria Anual de dades de mobilitat de la ciutat. "L'observatori de la Mobilitat"
90. Incorporar nous panells de senyalització variable
91. Realitzar campanyes d'educació vial a les escoles
92. Realitzar campanya de sensibilització sobre la bicicleta i els seus beneficis en salut i medi ambient. Organitzar i col·laborar en actes de promoció de desplaçaments en bicicleta
93. Realitzar campanyes i actes de promoció de la mobilitat a peu. Promoure L'Hospitalet com a referent de la promoció dels desplaçaments a peu
94. Promoure la realització de Plans de Desplaçaments d'Empresa i plans de mobilitat sectorial. Realització del PDE de l'Ajuntament
95. Participar en projectes sobre mobilitat sostenible amb altres entitats

Cada actuació triada segueix uns dels **12 objectius** establerts amb l'Ajuntament seguint les seves prioritats vers el municipi. Aquests objectius són:

1. Afavorir les condicions per a la mobilitat dels vianants amb la dotació de major superfície d'espai públic i superfície amb millor qualitat en termes d'accessibilitat i seguretat per a la realització dels desplaçaments a peu.
2. Augmentar la participació de la bicicleta en el conjunt de mitjans de transport d'ús habitual, tot creant les condicions d'infraestructures, de gestió del trànsit i d'educació viària necessàries per promoure'n la utilització.
3. Promoure la utilització del transport públic davant del transport privat, i oferir un sistema de transport col·lectiu de qualitat i competitiu respecte als desplaçaments en vehicle privat.
4. Fomentar un ús racional del cotxe, bo i aplicant mesures que facilitin el traspàs de ciutadans a altres mitjans de transport més sostenibles i que promoguin la intermodalitat.
5. Compatibilitzar l'oferta d'aparcament amb la demanda de rotació i de residents, el dinamisme econòmic de la ciutat i les bones condicions d'accés i mobilitat per als mitjans més sostenibles.
6. Garantir una distribució de mercaderies, de manera àgil, ordenada, amb el mínim impacte sobre el sistema de mobilitat de la ciutat i garant del ple desenvolupament de les activitats econòmiques de la ciutat.
7. Fomentar la intermodalitat com a mesura per assolir un ús eficient dels diferents mitjans de transport en cada tram de la cadena de transport.
8. Millorar la mobilitat segura mitjançant la reducció de l'accidentabilitat i respectant l'espai públic destinat a cada mitjà de transport.
9. Controlar i disminuir els nivells de contaminació atmosfèrica i acústica provocats pel trànsit.
10. Mobilitat intel·ligent. Aprofitar els avenços tecnològics existents per millorar el sistema de mobilitat i el control del trànsit.
11. Preveure una configuració de l'espai públic que tingui en compte les necessitats del model de mobilitat. Incloure el criteris de tipologia i disseny de la xarxa viària.
12. Sensibilitzar la ciutadania i conscienciar-la dels valors que contenen els principis i objectius establerts en aquest pacte. Informar, formar i educar tenen uns objectius comuns: conscienciar i sensibilitzar els ciutadans.

Tanmateix, el desenvolupament de les actuacions seleccionades es poden agrupar en **38 grans línies estratègiques** que donaran com a resultat:

1. Dissenyar xarxa d'itineraris segurs i accessibles per a tots els vianants. Crear una xarxa bàsica de vianants.
2. Crear i millorar àrees de vianants i zones de prioritat invertida.
3. Garantir l'accessibilitat universal.
4. Fomentar la interrelació entre barris propers. Permeabilitzar les artèries viàries per al vianant.
5. Dissenyar una xarxa d'itineraris ciclistes.
6. Considerar un conjunt suficientment ampli de llocs d'aparcament de bicicletes…
7. Afavorir la implantació de sistemes de lloguer de bicicletes.
8. Dissenyar una xarxa de transport col·lectiu ajustada a la demanda potencial (autobús, FGC, RENFE, Metro)
9. Garantir l'accés al transport públic a les persones de mobilitat reduïda.
10. Habilitar parades de transport públic ben equipades.
11. Garantir una xarxa viària que doni accés als diferents barris i polígons industrials, en condicions de seguretat i qualitat, minimitzant en trànsit de pas.
12. Millorar la connectivitat interurbana i les circumval·lacions externes.
13. Fomentar polítiques per a una millor utilització del vehicle privat.
14. Regular integralment l'estacionament de superfície i incrementar la vigilància.
15. Alliberar l'espai públic en superfície per a usos més socials i sostenibles.
16. Ordenar les condicions operatives de la distribució de mercaderies i establir la reserva suficient de zones de càrrega i descàrrega.
17. Alliberar la xarxa viària de la ciutat de grans vehicles pesants.
18. Preveure la coexistència de bicicleta i vianant.
19. Concebre un sistema de transport públic integrat.
20. Reduir l'accidentalitat a l'àmbit urbà de L'Hospitalet de Llobregat. Eliminació de punts negres.
21. Potenciar les accions preventives per garantir la seguretat i el respecte a l'espai dels diferents usuaris de la via pública.
22. Fixar criteris de solució en les interseccions vianants/vehicles.
23. Fer un seguiment per valorar l'efectivitat de les actuacions correctores i preventives.
24. Reduir les emissions de gasos contaminants.
25. Reduir el nivell de soroll dels vehicles.
26. Implementar o estendre sistemes de gestió de trànsit i de l'aparcament.
27. Incorporar sistemes d'ajuda a l'explotació per a la gestió dels serveis de transport públic
28. Gestió dinàmica de la mobilitat i la integració en el SDCTU
29. Completar la xarxa d'accés i les infraestructures necessàries per encaminar el trànsit de pas per vials exteriors al nucli urbà, i el trànsit de connexió pel viari vertebral.
30. Recolzar el desenvolupament d'actuacions del PDI i altres àmbits superiors.

31. Dissenyar un teixit urbà que afavoreixi la coexistència de trànsits.
32. Potenciar un tipus d'urbanització encaminat a la barreja d'usos.
33. Adoptar unes mesures constructives que garanteixin la prioritat de la mobilitat a peu, en bicicleta i en transport col·lectiu.
34. Preveure les places d'aparcament per a residents i de rotació necessàries fora de calçada per absorbir la demanda.
35. Millorar l'enllumenat públic i la senyalització viària.
36. Fixar criteris de solució dels encreuaments de diferent nivell de jerarquització viària i potenciar un tipus d'urbanització encaminat a la barreja d'usos.
37. Augmentar l'oferta d'informació als ciutadans.
38. Fomentar l'ús dels mitjans de transport més sostenibles.

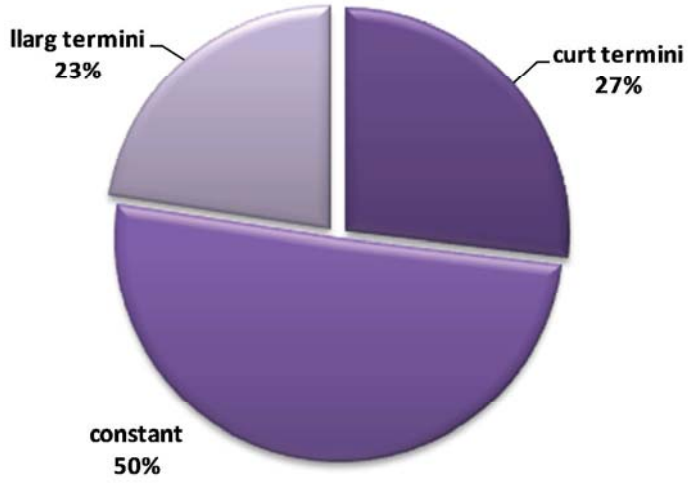
En la taula següent es mostren aquestes relacions simbolitzades en color verd.

CODI FITXA		Actuacions directament vinculades	MOBILITAT A PEU	MOBILITAT EN BICICLETA	MOBILITAT EN TRANSPORT PUBLIC	TRANSPORT PRIVAT	APARCAMENT	C/D	SEGURETAT VIÀRIA	PARTICIPACIÓ COMUNICACIÓ
P	1	Definir la xarxa bàsica per a vianants	■						■	
P	2	Augmentar l'amplitud de les voreres amb deficiències (xarxa bàsica)	■						■	
P	3	Pacificar el carrer Progrés, zona comercial de Santa Eulàlia	■						■	
P	4	Dotar a cada barri d'illes de vianants ampliables en dies festius	■	■					■	
P	5	Millorar l'accessibilitat per les PMR	■						■	
P	6	Eliminar obstacles de les voreres	■	■					■	
P	7	Millorar la visibilitat dels vianants a les cruïlles: disseny	■	■			■		■	
P	8	Protegir voreres de l'estacionament de vehicles	■				■		■	
P	9	Millorar la senyalització d'orientació per a vianants	■							
P	10	Ampliar i millorar els passos de vianants	■	■			■		■	
P	11	Resoldre els punts d'elevat pendent	■	■						
P	12	Crear Eixos Cívics. Establir llocs adients d'estada i descans dels vianants en els desplaçaments a peu, i integrar les àrees enjardinades (places i pares) presents en els itineraris	■	■					■	
P	13	Resoldre les connexions interurbanes que es poden realitzar a peu.	■	■					■	
P	14	Redefinir la xarxa d'itineraris ciclistes. Definició i adequació dels itineraris urbans i interurbans		■						
P	15	Millorar la senyalització de la xarxa ciclista i resoldre els punts febles detectats		■						
P	16	Implantar aparcaments als centres d'activitat terciària, equipaments que no disposen (Hospitals, ambulatoris, CAPs, edificis municipals, als polígons industrials i als nusos de connexió viària)		■			■			
P	17	Implantar sistemes de lloguer de bicicletes		■						
P	18	Millorar les condicions de circulació dels autobusos: eliminació d'obstacles, millora girs, etc.			■		■			
P	19	Establir una classificació dins de las línies d'autobús			■					
P	20	Actuar en millores de la xarxa de bus urbà: nova parada en la línia 110			■					
P	21	Actuar en millores de la xarxa de bus urbà: optimització de recorreguts en les línies LH1 i LH2			■					
P	22	Actuar en millores de la xarxa de bus urbà: realització d'estudi d'optimització i millora de la línia L10.			■					
P	23	Actuar en millora de la xarxa de bus urbà: coordinació entre les línies L82/L52/L85			■					
P	24	Actuar en millores de la xarxa de bus urbà: reforç en les línies L12 i L14			■					
P	25	Implantar carrils bus i incrementar la vigilància			■	■				
P	26	Millorar el sistema de prioritat semafòrica			■	■				
P	27	Impulsar Línia 9. Adaptar la xarxa de superficie a la nova línia			■					
P	28	Garantir l'accessibilitat en les estacions de metro, rodalies i FGC	■		■					
P	29	Utilitzar un material mòbil accessible per a persones amb la mobilitat reduïda que operin en condicions de seguretast i de qualitat	■		■					
P	30	Mantenir i millorar el servei de transport adaptat i d'acompanyament a PMR	■		■					
P	31	Millorar la informació a les parades: Millores en la informació estàtica	■		■					■
P	32	Millorar la informació a les parades: Millores en la informació dinàmica	■		■					■
P	33	Millorar l'espai d'embarcament i parada	■		■					
P	34	Millorar l'accessibilitat física i de l'entorn de la parada	■		■					
P	35	Millorar l'aproximació dels vehicles a les parades			■		■			
P	36	Definir la xarxa bàsica de vehicles. Criteris de jerarquia viària				■				
P	37	Millorar interseccions amb alta intensitat o conflictivitat de trànsit			■	■				
P	38	Millorar la senyalització d'orientació de la xarxa bàsica de vehicles				■				
P	39	Potenciar el car-pooling i car-sharing				■				
P	40	Millorar la senyalització reglamentària en el conjunt del viari de la ciutat				■				
P	41	Promoure la utilització de vehicles menys contaminants, moguts per energies alternatives. Implantació de zones urbanes d'atmosfera protegida (ZUAP)				■				
P	42	Realitzar campanyes de comunicació i promoció del vehicle compartit als polígons industrials				■				■
P	43	Impulsar l'AIRE (Àrea Integral de Regulació de l'Estacionament) al conjunt dels barris. Definir els sistemes de regulació de l'estacionament per vehicles (ordenació de zones blaves, verdes, grogues i altres zones de rotació controlada). En els estudis d'implantació incloure l'oferta privada					■			
P	44	Habilitar estacionaments per a autobusos i camions de manera que no interfereixin en la mobilitat urbana					■			
P	45	Construir noves infraestructures i revisar la normativa de requisits d'aparcament en nous edificis					■			
P	46	Generar mecanismes legals per aprofitar els mitjans tècnics i competencials per incrementar la vigilància en zones d'indisciplina d'aparcament					■			
P	47	Millorar l'oferta i gestió de la càrrega i descàrrega de mercaderies				■	■	■		
P	48	Eliminar obstacles a les zones C/D					■	■	■	
P	49	Unificar la senyalització de les zones de càrrega i descàrrega						■		
P	50	Potenciar la DUM nocturna i silenciosa. (Mercadona, Caprabo...)					■	■	■	
P	51	Incorporar avenços tecnològics i propostes de gestió innovadores (plataformes logístiques). Promoure la col·laboració amb altres ciutats en la recerca de les millors pràctiques de la DUM.						■		■
P	52	Regular les zones de càrrega i descàrrega convencionals i grogues					■	■		
P	53	Incrementar la vigilància en les infraccions relacionades amb la indisciplina d'aparcament					■	■		
P	54	Senyalitzar itineraris dels vehicles pesants						■		
P	55	Revisar la normativa de circulació de bicicletes. Convivència amb altres modes		■	■	■		■	■	
P	56	Millorar l'intercanvi entre metro-bus-FGC i RENFE. Assegurar bones condicions d'accessibilitat (a peu i en bicicleta) i de seguretat	■	■	■					
P	57	Millorar la senyalització entre modes de transport públic	■	■	■	■		■		
P	58	Desenvolupar els grans intercanviadors previstos: La Torrassa i Ernest LLuch	■		■					
P	59	Actualitzar els PLSV de L'Hospitalet	■	■					■	
P	60	Actuacions de millora en interseccions i trams: Femades - Av. del Carrilet, Ponent - Catalunya	■	■		■			■	
P	61	Millorar la regulació semafòrica. Actuacions en la regulació semafòrica existent i implantació de noves semaforitzacions	■	■		■			■	
P	62	Incrementar la vigilància en infraccions relacionades amb el risc d'accidents				■			■	
P	63	Milorar la seguretat als itineraris escolars (urbanístiques, de regulació semafòrica, de millora de la visibilitat, il·luminació i control d'accés)	■	■					■	
P	64	Instal·lar sistemes radar de control de velocitat				■			■	
P	65	Adequar els estacionaments en bateria actuals a semibateria i bateria inversa				■	■		■	
P	66	Resoldre els punts de conflicte		■		■			■	
P	67	Crear els dispositius i bases de dades per actualitzar anualment els indicadors del Pla Local de Seguretat Viària, amb l'objectiu de controlar i prendre mesures eficients							■	■
P	68	Controlar periòdicament l'evolució dels principals contaminants provocats pel sector del transport (GEH, Nox i PM10) per fer el seguiment dels efectes de l'aplicació de les mesures fixades pel PMU	■							
P	69	Fomentar que les empreses de transport posseeixin un Pla de Gestió Ambiental								■
P	70	Introduir mesures en favor de l'extensió del vehicle elèctric. Creació d'estacionaments per a vehicles elèctrics				■	■	■		■
P	71	Promoure l'ús de vehicles ecològics en el transport públic urbà. Millora de la flota actual			■					
P	72	Considerar criteris ecològics en la renovació de la flota de vehicles municipals				■				
P	73	Actualitzar el mapa acústic de la ciutat				■				
P	74	Instal·lar paviment sonoreductor a la xarxa bàsica				■				
P	75	Implantar senyalització variable d'aparcaments					■	■		
P	76	Coordinar de la semaforització amb el SAE.				■				
P	77	Implantar sistemes de detecció de rutes per bluetooth		■		■				
P	78	Millorar la informació a través de noves tecnologies, sistemes de detecccio de rutes per bluetooh, pàgines web, aplicacions d'android,...		■		■				
P	79	Ampliar el viari bàsic associat al soterrament de les vies de FFCC.			■	■				
P	80	Unir transversalment l'avinguda Amèrica amb la Rambla de la Marina	■	■	■	■				
P	81	Recolzar el desenvolupament d'infraestructures de transport urbà depenents d'altres organismes			■					
P	82	Desenvolupar la segona fase d'urbanització de la Granvia de L'Hospitalet	■	■	■	■	■			
P	83	Connectar l'avinguda Joan Carles I amb la Ronda Litoral	■	■	■	■	■			
P	84	Revisar la vialitat prevista al sector industrial del Camí de Mig, Aprestadora, Narcís Monturiol i Rambla de la Marina	■	■	■	■		■		
P	85	Actualitzar les directrius per a les noves actuacions urbanístiques		■	■	■				■
P	86	Actualitzar el Pla d'aparcaments				■	■	■		
P	87	Incrementar la illuminositat del viari per millorar la mobilitat segura				■				■
P	88	Dissenyar les connexions dels viaris de diferents usos (criteris de Diputació de Barcelona)	■	■		■				
P	89	Elaborar una Memòria Anual de dades de mobilitat de la ciutat. "L'observatori de la Mobilitat"								■
P	90	Incorporar nous panells de senyalització variable				■				■
P	91	Realitzar campanyes d'educació vial a les escoles	■	■						■
P	92	Realitzar campanya de sensibilització sobre la bicicleta i els seus beneficis en salut i medi ambient. Organitzar i col·laborar en actes de promoció de desplaçaments en bicicleta		■						■
P	93	Realitzar campanyes i actes de promoció de la mobilitat a peu. Promoure L'Hospitalet com a referent de la promoció dels deplaçaments a peu	■							■
P	94	Promoure la realització de Plans de Desplaçaments d'Empresa i plans de mobilitat sectorial. Realització del PDE de l'Ajuntament	■	■	■	■				■
P	95	Participar en projectes sobre mobilitat sostenible amb altres entitats	■	■	■	■				■

Cada actuació consta d'una fitxa detallada on s'anomenen els objectius establerts, el títol de l'actuació, una descripció, es relaciona amb els àmbits d'actuació, es diu la seva zona d'actuació, la fase d'execució, es fa una estimació del cost i si n'hi ha es diu possibles fonts de finançament i s'estableix un indicador d'avaluació de la proposta.

De cada actuació s'ha estudiat la seva viabilitat tenint en compte l'estat del municipi i avaluant les millores que hi puguin existir. Així, cada actuació s'integra dins d'un programa d'actuacions amb dos horitzons temporals:

- A curt termini: d'1 a 3 anys
- A mig termini: de 3 a 6 anys
- Execució constant durant els 6 anys de durada del PMU



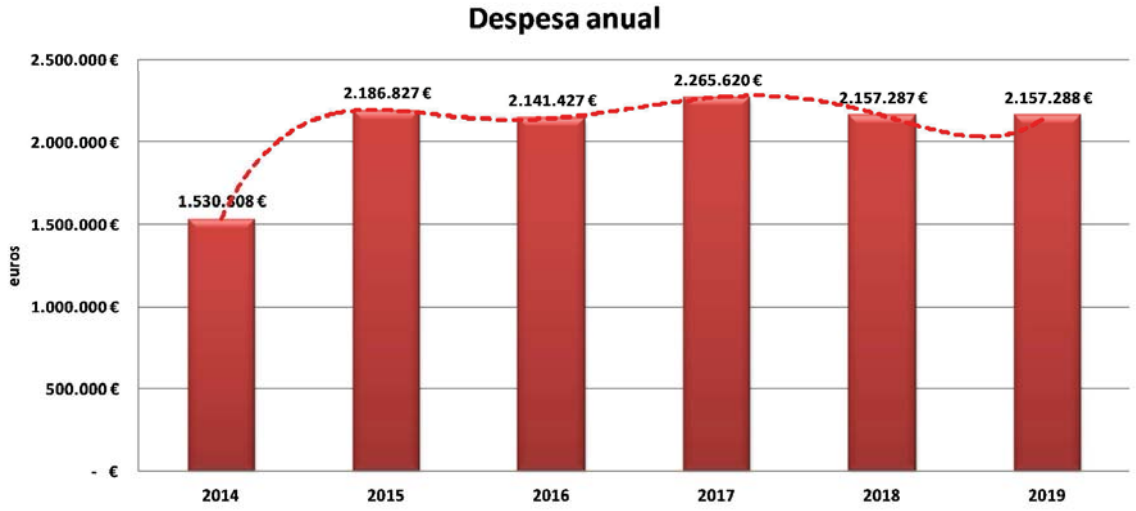
En aquesta divisió temporal s'ha realitzat una estimació de repartiment de costos per cada any de vigència del pla.

CODI FITXA		Actuacions directament vinculades	1	2	3	4	5	6	>6	TOTAL
P	1	Definir la xarxa bàsica per a vianants	- €							- €
P	2	Augmentar l'amplitud de les voreres amb deficiències (xarxa bàsica)	133.333 €	133.333 €	133.333 €	133.333 €	133.333 €	133.333 €		800.000 €
P	3	Pacificar el carrer Progrés, zona comercial de Santa Eulàlia				422.667 €	422.667 €	422.667 €		1.268.000 €
P	4	Dotar a cada barri d'illes de vianants ampliables en dies festius	10.667 €	10.667 €	10.667 €					32.000 €
P	5	Millorar l'accessibilitat per les PMR								- €
P	6	Eliminar obstacles de les voreres								- €
P	7	Millorar la visibilitat dels vianants a les cruilles: disseny								- €
P	8	Protegir voreres de l'estacionament de vehicles								- €
P	9	Millorar la senyalització d'orientació per a vianants		31.508 €	31.508 €	31.508 €	31.508 €	31.508 €		157.542 €
P	10	Ampliar i millorar els passos de vianants	9.275 €	9.275 €	9.275 €	9.275 €	9.275 €	9.275 €		55.650 €
P	11	Resoldre els punts d'elevat pendent	71.667 €	71.667 €	71.667 €	71.667 €	71.667 €	71.667 €		430.000 €
P	12	Crear Eixos Cívics. Establir llocs adients d'estada i descans dels vianants en els desplaçaments a peu, i integrar les àrees enjardinades (places i pares) presents en els itineraris								- €
P	13	Resoldre les connexions interurbanes que es poden realitzar a peu.		123.333 €	123.333 €	123.333 €				370.000 €
P	14	Redefinir la xarxa d'itineraris ciclistes. Definició i adequació dels itineraris urbans i interurbans								- €
P	15	Millorar la senyalització de la xarxa ciclista i resoldre els punts febles detectats	36.883 €	36.883 €	36.883 €					110.650 €
P	16	Implantar aparcaments als centres d'activitat terciària, equipaments que no disposen (Hospitals, ambulatoris, CAPs, edificis municipals, als polígons industrials i als nusos de connexió viària)			18.975 €					18.975 €
P	17	Implantar sistemes de lloguer de bicicletes	2.000 €	2.000 €	2.000 €	2.000 €	2.000 €	2.000 €		12.000 €
P	18	Millorar les condicions de circulació dels autobusos: eliminació d'obstacles, millora girs, etc.	13.333 €	13.333 €	13.333 €					40.000 €
P	19	Establir una classificació dins de las línies d'autobús								- €
P	20	Actuar en millores de la xarxa de bus urbà: nova parada en la línia 110		10.000 €						10.000 €
P	21	Actuar en millores de la xarxa de bus urbà: optimització de recorreguts en les línies LH1 i LH2		3.000 €	3.000 €	3.000 €	3.000 €	3.000 €		15.000 €
P	22	Actuar en millores de la xarxa de bus urbà: realització d'estudi d'optimització i millora de la línia L10.		3.000 €	3.000 €	3.000 €	3.000 €	3.000 €		15.000 €
P	23	Actuar en millora de la xarxa de bus urbà: coordinació entre les línies L82/L52/L85	2.700 €	2.700 €	2.700 €					8.100 €
P	24	Actuar en millores de la xarxa de bus urbà: reforç en les línies L12 i L14	12.450 €	12.450 €	12.450 €					37.350 €
P	25	Implantar carrils bus i incrementar la vigilància				30.000 €	30.000 €	30.000 €		90.000 €
P	26	Millorar el sistema de prioritat semafòrica	33.333 €	33.333 €	33.333 €					100.000 €
P	27	Impulsar Línia 9. Adaptar la xarxa de superficie a la nova línia					25.000 €	25.000 €		50.000 €
P	28	Garantir l'accessibilitat en les estacions de metro, rodalies i FGC								- €
P	29	Utilitzar un material mòbil accessible per a persones amb la mobilitat reduïda que operin en condicions de seguretast i de qualitat								- €
P	30	Mantenir i millorar el servei de transport adaptat i d'acompanyament a PMR	1.667 €	1.667 €	1.667 €	1.667 €	1.667 €	1.667 €		10.000 €
P	31	Millorar la informació a les parades: Millores en la informació estàtica	1.333 €	1.333 €	1.333 €					4.000 €
P	32	Millorar la informació a les parades: Millores en la informació dinàmica	1.333 €	1.333 €	1.333 €	1.333 €	1.333 €	1.333 €		8.000 €
P	33	Millorar l'espai d'embarcament i parada	50.000 €	50.000 €	50.000 €					150.000 €
P	34	Millorar l'accessibilitat física i de l'entorn de la parada	40.000 €	40.000 €	40.000 €					120.000 €
P	35	Millorar l'aproximació dels vehicles a les parades	33.333 €	33.333 €	33.333 €					100.000 €
P	36	Definir la xarxa bàsica de vehicles. Criteris de jerarquia viària								- €
P	37	Millorar interseccions amb alta intensitat o conflictivitat de trànsit								- €
P	38	Millorar la senyalització d'orientació de la xarxa bàsica de vehicles		297.176 €						297.176 €
P	39	Potenciar el car-pooling i car-sharing	3.333 €	3.333 €	3.333 €	3.333 €	3.333 €	3.333 €		20.000 €
P	40	Millorar la senyalització reglamentària en el conjunt del viari de la ciutat								- €
P	41	Promoure la utilització de vehicles menys contaminants, moguts per energies alternatives. Implantació de zones urbanes d'atmosfera protegida (ZUAP)								- €
P	42	Realitzar campanyes de comunicació i promoció del vehicle compartit als polígons industrials								- €
P	43	Impulsar l'AIRE (Àrea Integral de Regulació de l'Estacionament) al conjunt dels barris. Definir els sistemes de regulació de l'estacionament per vehicles (ordenació de zones blaves, verdes, grogues i altres zones de rotació controlada). En els estudis d'implantació incloure l'oferta privada	333.333 €	333.333 €	333.333 €	333.333 €	333.333 €	333.333 €		2.000.000 €
P	44	Habilitar estacionaments per a autobusos i camions de manera que no interfereixin en la mobilitat urbana								- €
P	45	Construir noves infraestructures i revisar la normativa de requisits d'aparcament en nous edificis								- €
P	46	Generar mecanismes legals per aprofitar els mitjans tècnics i competencials per incrementar la vigilància en zones d'indisciplina d'aparcament								- €

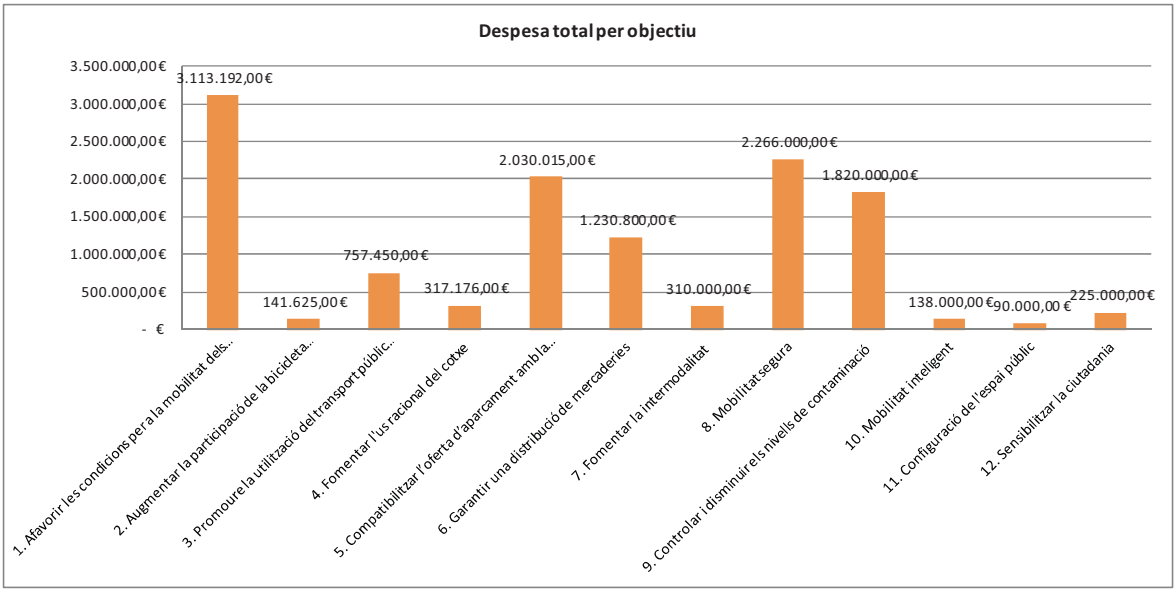
P	47	Millorar l'oferta i gestió de la càrrega i descàrrega de mercaderies	83.333 €	83.333 €	83.333 €	83.333 €	83.333 €	83.333 €		500.000 €
P	48	Eliminar obstacles a les zones C/D	8.333 €	8.333 €	8.333 €	8.333 €	8.333 €	8.333 €		50.000 €
P	49	Unificar la senyalització de les zones de càrrega i descàrrega	20.000 €	20.000 €	20.000 €	20.000 €	20.000 €	20.000 €		120.000 €
P	50	Potenciar la DUM nocturna i silenciosa. (Mercadona, Caprabo...)		10.000 €						10.000 €
P	51	Incorporar avenços tecnològics i propostes de gestió innovadores (plataformes logístiques). Promoure la col·laboració amb altres ciutats en la recerca de les millors pràctiques de la DUM.				10.000 €				10.000 €
P	52	Regular les zones de càrrega i descàrrega convencionals i grogues			20.000 €					20.000 €
P	53	Incrementar la vigilància en les infraccions relacionades amb la indisciplina d'aparcament	83.333 €	83.333 €	83.333 €	83.333 €	83.333 €	83.333 €		500.000 €
P	54	Senyalitzar itineraris dels vehicles pesants			20.800 €					20.800 €
P	55	Revisar la normativa de circulació de bicicletes. Convivència amb altres modes								- €
P	56	Millorar l'intercanvi entre metro-bus-FGC i RENFE. Assegurar bones condicions d'accessibilitat (a peu i en bicicleta) i de seguretat	50.000 €	50.000 €	50.000 €	50.000 €	50.000 €	50.000 €		300.000 €
P	57	Millorar la senyalització entre modes de transport públic		10.000 €						10.000 €
P	58	Desenvolupar els grans intercanviadors previstos: La Torrassa i Ernest LLuch								- €
P	59	Actualitzar els PLSV de L'Hospitalet			90.000 €					90.000 €
P	60	Actuacions de millora en interseccions i trams: Femades - Av. del Carrilet, Ponent - Catalunya	141.667 €	141.667 €	141.667 €	141.667 €	141.667 €	141.667 €		850.000 €
P	61	Millorar la regulació semafòrica. Actuacions en la regulació semafòrica existent i implantació de noves semaforitzacions	1.667 €	1.667 €	1.667 €	1.667 €	1.667 €	1.667 €		10.000 €
P	62	Incrementar la vigilància en infraccions relacionades amb el risc d'accidents		120.000 €	120.000 €	120.000 €	120.000 €	120.000 €		600.000 €
P	63	Milorar la seguretat als itineraris escolars (urbanístiques, de regulació semafòrica, de millora de la visibilitat, il·luminació i control d'accés)	50.000 €	50.000 €	50.000 €					150.000 €
P	64	Instal·lar sistemes radar de control de velocitat	93.333 €	93.333 €	93.333 €	93.333 €	93.333 €	93.333 €		560.000 €
P	65	Adequar els estacionaments en bateria actuals a semibateria i bateria inversa								- €
P	66	Resoldre els punts de conflicte								- €
P	67	Crear els dispositius i bases de dades per actualitzar anualment els indicadors del Pla Local de Seguretat Viària, amb l'objectiu de controlar i prendre mesures eficients	1.000 €	1.000 €	1.000 €	1.000 €	1.000 €	1.000 €		6.000 €
P	68	Controlar periòdicament l'evolució dels principals contaminants provocats pel sector del transport (GEH, Nox i PM10) per fer el seguiment dels efectes de l'aplicació de les mesures	50.000 €	50.000 €	50.000 €	50.000 €	50.000 €	50.000 €		300.000 €
P	69	Fomentar que les empreses de transport posseeixin un Pla de Gestió Ambiental								- €
P	70	Introduir mesures en favor de l'extensió del vehicle elèctric. Creació d'estacionaments per a vehicles elèctrics	83.333 €	83.333 €	83.333 €	83.333 €	83.333 €	83.333 €		500.000 €
P	71	Promoure l'ús de vehicles ecològics en el transport públic urbà. Millora de la flota actual				300.000 €	300.000 €	300.000 €		900.000 €
P	72	Considerar criteris ecològics en la renovació de la flota de vehicles municipals				33.333 €	33.333 €	33.333 €		100.000 €
P	73	Actualitzar el mapa acústic de la ciutat			20.000 €					20.000 €
P	74	Instal·lar paviment sonoreductor a la xarxa bàsica								- €
P	75	Implantar senyalització variable d'aparcaments		48.000 €						48.000 €
P	76	Coordinar de la semaforització amb el SAE.			50.000 €					50.000 €
P	77	Implantar sistemes de detecció de rutes per bluetooth			40.000 €					40.000 €
P	78	Millorar la informació a través de noves tecnologies, sistemes de deteccció de rutes per bluetooh, pàgines web, aplicacions d'android,...								- €
P	79	Ampliar el viari bàsic associat al soterrament de les vies de FFCC.								- €
P	80	Unir transversalment l'avinguda Amèrica amb la Rambla de la Marina			80.000 €					80.000 €
P	81	Recolzar el desenvolupament d'infraestructures de transport urbà depenents d'altres organismes							########	
P	82	Desenvolupar la segona fase d'urbanització de la Granvia de L'Hospitalet								- €
P	83	Connectar l'avinguda Joan Carles I amb la Ronda Litoral								- €
P	84	Revisar la vialitat prevista al sector industrial del Camí de Mig, Aprestadora, Narcís Monturiol i Rambla de la Marina								- €
P	85	Actualitzar les directrius per a les noves actuacions urbanístiques		10.000 €						10.000 €
P	86	Actualitzar el Pla d'aparcaments								- €
P	87	Incrementar la lluminositat del viari per millorar la mobilitat segura								- €
P	88	Dissenyar les connexions dels viaris de diferents usos (criteris de Diputació de Barcelona)								- €
P	89	Elaborar una Memòria Anual de dades de mobilitat de la ciutat. "L'observatori de la Mobilitat"	10.000 €							10.000 €
P	90	Incorporar nous panells de senyalització variable	48.000 €	48.000 €	48.000 €					144.000 €
P	91	Realitzar campanyes d'educació vial a les escoles	2.000 €	2.000 €	2.000 €	2.000 €	2.000 €	2.000 €		12.000 €
P	92	Realitzar campanya de sensibilització sobre la bicicleta i els seus beneficis en salut i medi ambient. Organitzar i col·laborar en actes de promoció de desplaçaments en bicicleta	5.000 €	5.000 €	5.000 €	5.000 €	5.000 €	5.000 €		30.000 €
P	93	Realitzar campanyes i actes de promoció de la mobilitat a peu. Promoure L'Hospitalet com a referent de la promoció dels deplaçaments a peu	5.000 €	5.000 €	5.000 €	5.000 €	5.000 €	5.000 €		30.000 €
P	94	Promoure la realització de Plans de Desplaçaments d'Empresa i plans de mobilitat sectorial. Realització del PDE de l'Ajuntament	3.333 €	3.333 €	3.333 €	3.333 €	3.333 €	3.333 €		20.000 €
P	95	Participar en projectes sobre mobilitat sostenible amb altres entitats	1.667 €	1.667 €	1.667 €	1.667 €	1.667 €	1.667 €		10.000 €

La suma de la despesa proposada per l'execució del PMU durant 6 anys és de 12.470.258 €, el que representa una despesa mitjana anual de poc més de 2 milions d'euros a l'any.

La despesa anual estimada és la següent:



Aquesta despesa es pot segregar també en funció dels objectius a assolir:



Destaquen els objectius 1 (vianants), 8 (seguretat), 5 (aparcament) i 9 (contaminació) com els objectius sobre els què l'Ajuntament de L'Hospitalet realitzarà les majors inversions.

Pla de mobilitat urbana de L'Hospitalet de Llobregat

Document III. Annexos
Volum I
(Plànols fitxes propostes)

Març 2014

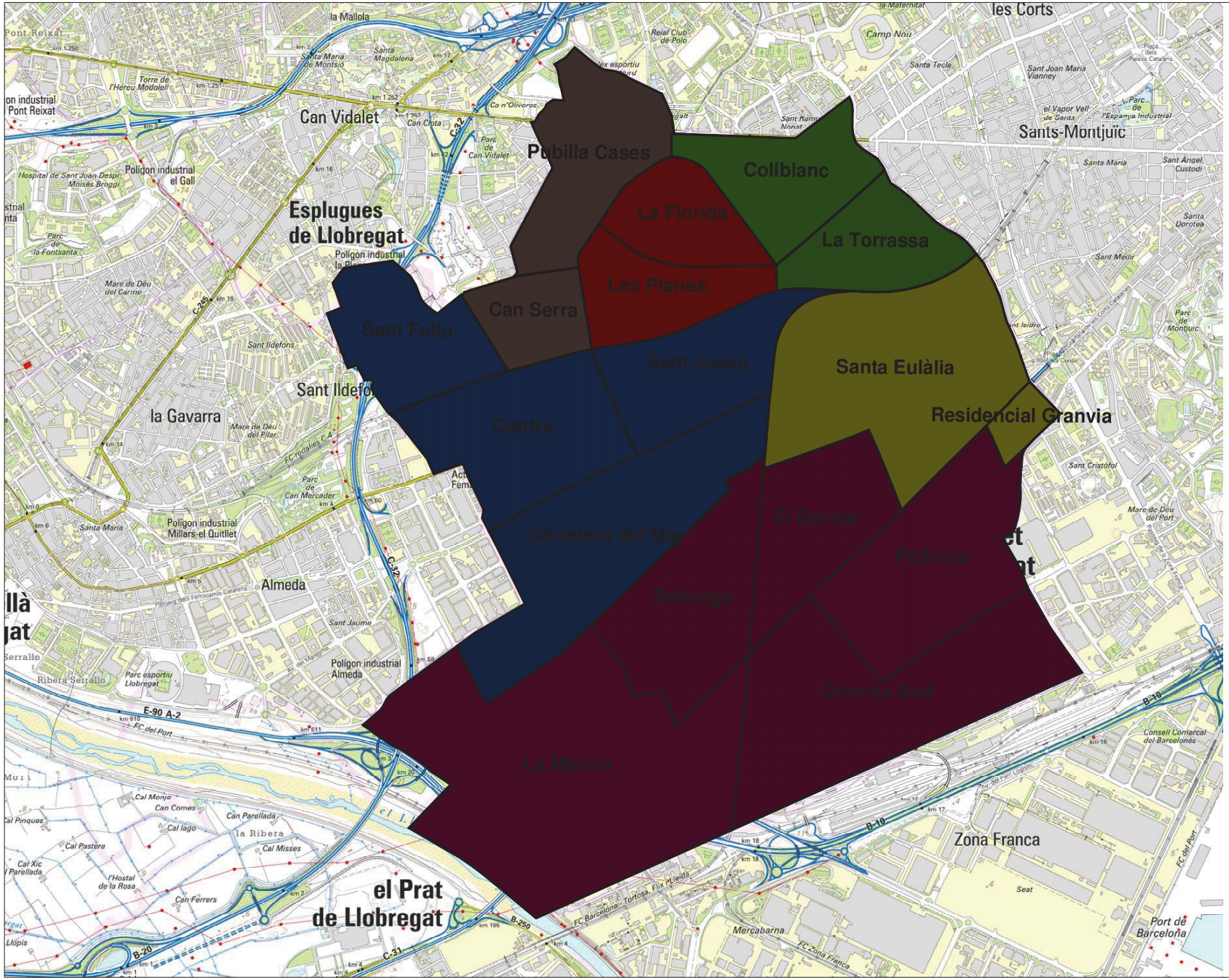
Diputació Barcelona
AMB Àrea Metropolitana de Barcelona
Ajuntament de L'Hospitalet
ineco
DOYNO Desarrollo Organización Movilidad

Diputació Barcelona | AMB Àrea Metropolitana de Barcelona | Ajuntament de L'Hospitalet | Observatorio Organización Movilidad DOTMO | ineco

Títol de l'estudi:	Data:	Títol del plànol:
PLA DE MOBILITAT URBANA DE L'HOSPITALET	Març 2012	ANÀLISIS TERRITORIAL I SOCIECONÓMICA
	Escala: A3: 1/100.000	Situació del municipi

2.1

CA-1592.DWG



Diputació Barcelona · AMB Àrea Metropolitana de Barcelona · Ajuntament de L'Hospitalet

Empresa consultora: DOYMO Desarrollo Organización Movilidad · ineco

Títol de l'estudi: PLA DE MOBILITAT URBANA DE L'HOSPITALET

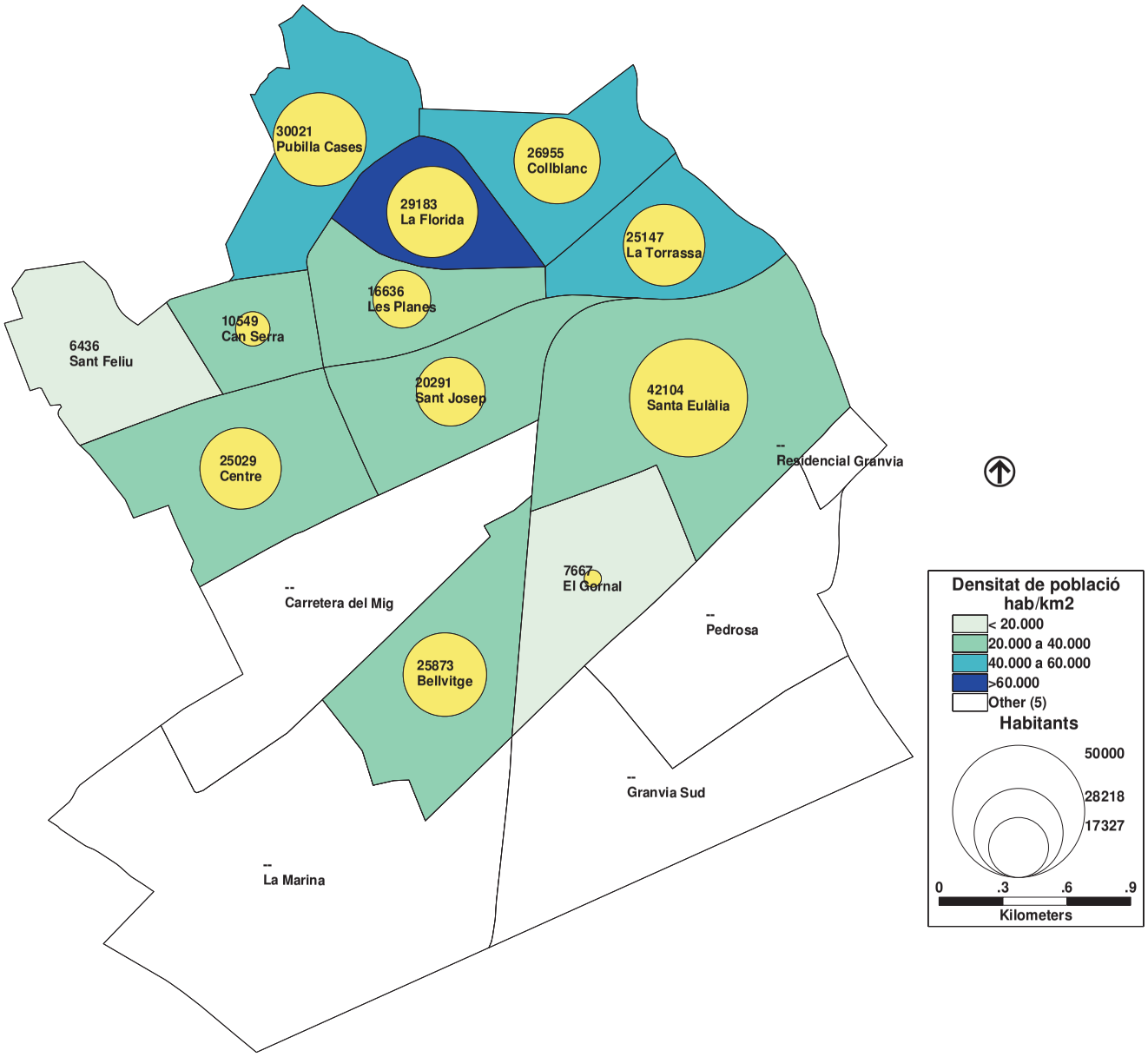
Data: Març 2012

Escala:

Títol del plànol: ANÀLISI TERRITORIAL I SOCIOECONÒMICA

Districtes i barris

2.2



Diputació Barcelona · AMB Àrea Metropolitana de Barcelona · Ajuntament de L'Hospitalet

Empresa consultora: DOYMO Desarrollo Organización Movilidad · ineco

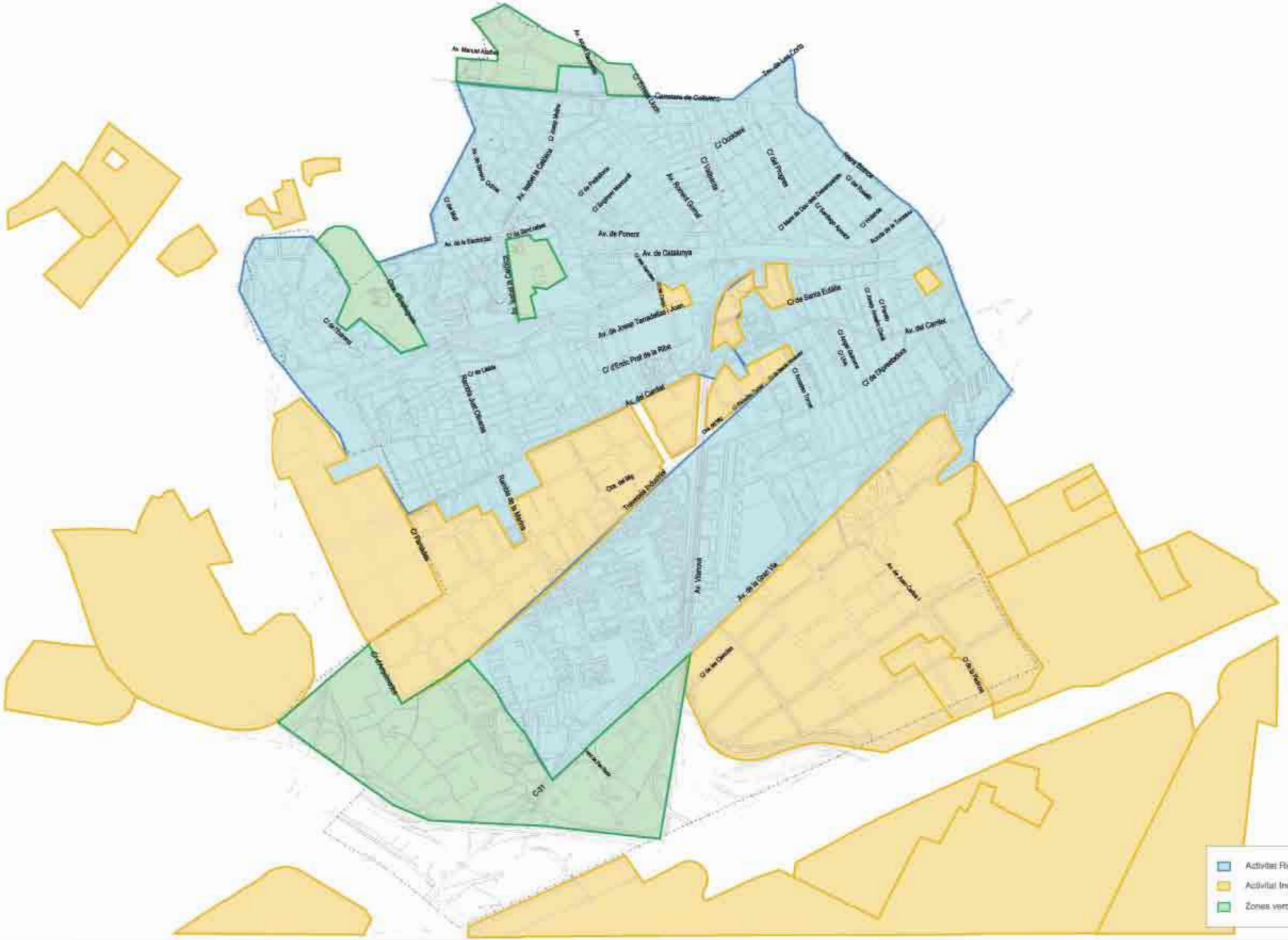
Títol de l'estudi:
PLA DE MOBILITAT URBANA DE L'HOSPITALET

Data: Març 2012

Escala:

Títol del plànol:
ANÀLISI TERRITORIAL I SOCIOECONÒMICA
Habitants i densitat de població per barris

2.3



Diputació Barcelona · AMB Àrea Metropolitana de Barcelona · Ajuntament de L'Hospitalet · DOYMO Desarrollo Organización Movilidad · ineco

Títol de l'estudi:
PLA DE MOBILITAT URBANA DE L'HOSPITALET

Data: Març 2012

Escala: A3: 1/20.000

Títol del plànol:
ANÀLISIS TERRITORIAL I SOCIECONÓMICA

Activitats

2.4

CA-1593.DWG

Diputació Barcelona | AMB Àrea Metropolitana de Barcelona | Ajuntament de L'Hospitalet | DOVIMO Desarrollo Organización Movilidad | ineco

Títol de l'estudi:
PLA DE MOBILITAT URBANA DE L'HOSPITALET

Data:
Maig 2013

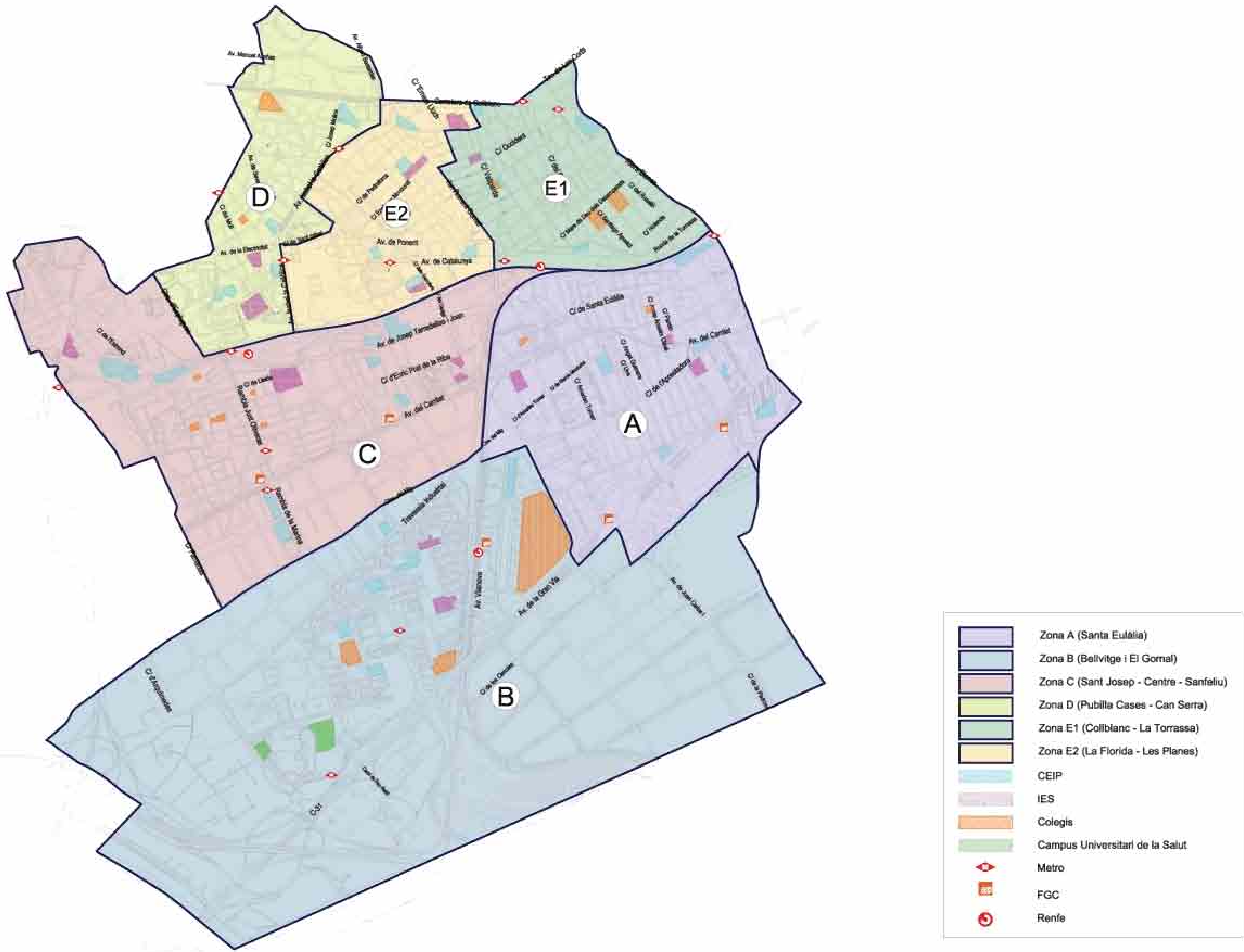
Escala:
A3: 1/20.000

Títol del plànol:
ANÀLISIS TERRITORIAL I SOCIECONÓMICA

Centre actractors i generadors. Equipaments

2.8

CA-1584.DWG



Diputació Barcelona

AMB Àrea Metropolitana de Barcelona

Ajuntament de L'Hospitalet

DOYMO Desarrollo Organización Movilidad

ineco

Títol de l'estudi:

PLA DE MOBILITAT URBANA DE L'HOSPITALET

Data: Maig 2013

Escala: A3: 1/20.000

Títol del plànol:

ANÀLISIS TERRITORIAL I SOCIECONÓMICA

Centre actractors i generadors. Escoles

2.9

CA-1584.DWG

Diputació Barcelona · AMB Àrea Metropolitana de Barcelona · Ajuntament de L'Hospitalet · Desarrollo Organización Movilidad DOYMO · ineco

Títol de l'estudi: PLA DE MOBILITAT URBANA DE L'HOSPITALET

Data: Maig 2013

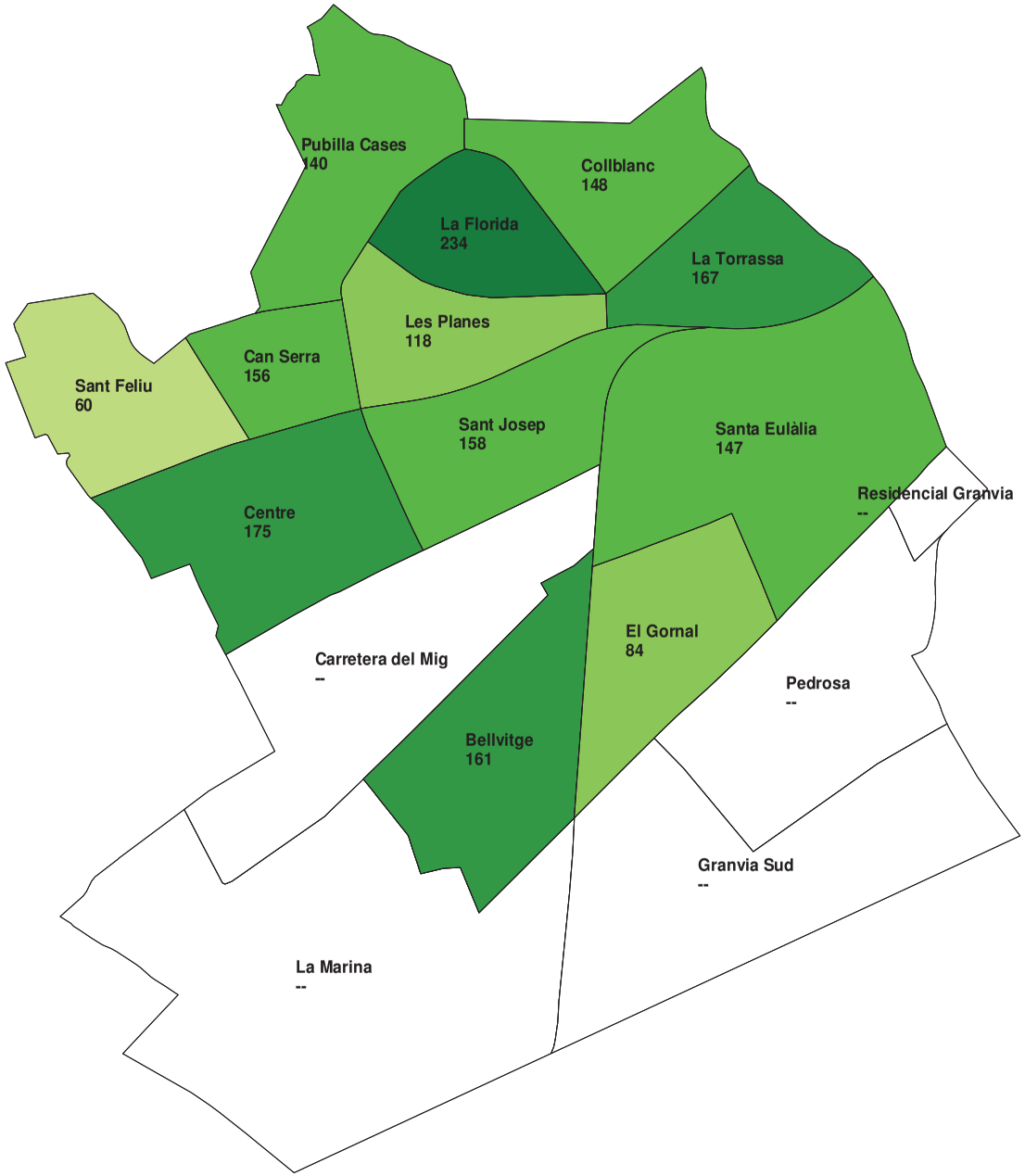
Escala: A3: 1/20.000

Títol del plànol: ANÀLISIS TERRITORIAL I SOCIECONÒMICA

Centre actractors i generadors. Polígons Econòm

2.10

CA-1584.DWG



Diputació Barcelona | AMB Àrea Metropolitana de Barcelona | Ajuntament de L'Hospitalet | DOYMO Desarrollo Organización Movilidad | ineco

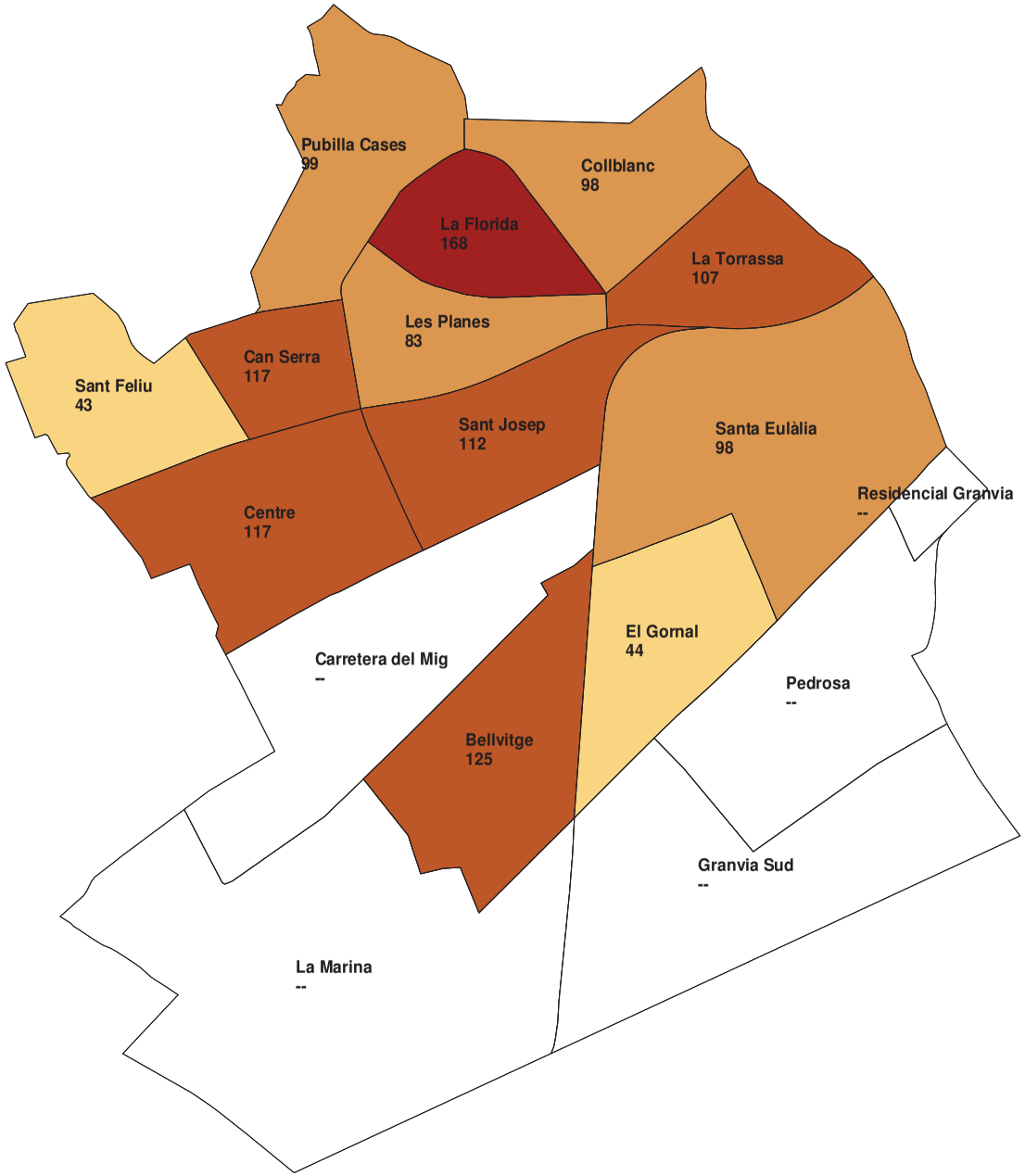
Títol de l'estudi:
PLA DE MOBILITAT URBANA DE L'HOSPITALET

Data:
Novembre 2013

Escala:
Gràfica

Títol del plànol:
ANÀLISI TERRITORIAL I SOCIOECONÒMICA
Densitat de vehicles

2.11



Diputació Barcelona | AMB Àrea Metropolitana de Barcelona | Ajuntament de L'Hospitalet | DOYMO Desarrollo Organización Movilidad | ineco

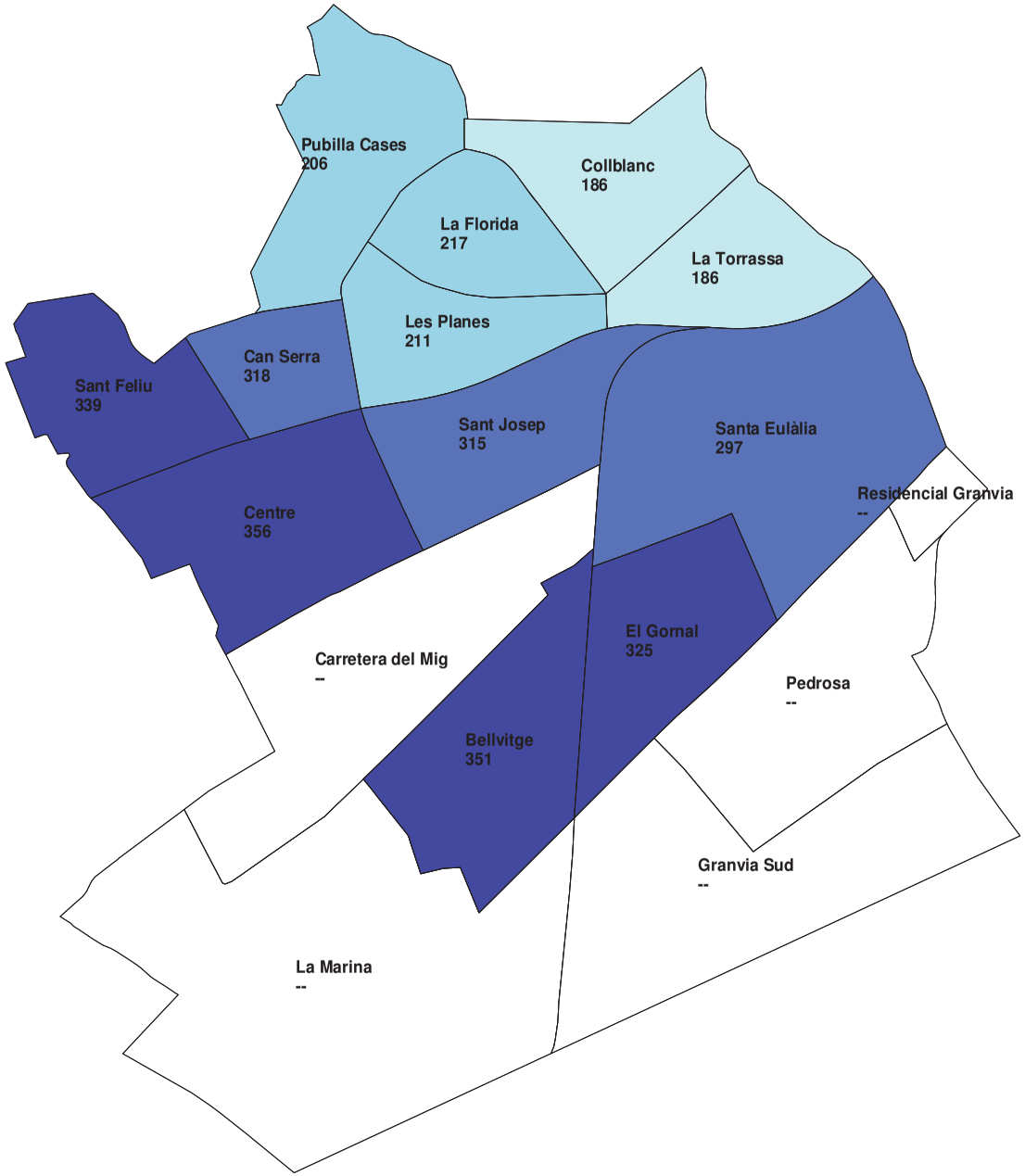
Títol de l'estudi:
PLA DE MOBILITAT URBANA DE L'HOSPITALET

Data:
Novembre 2013

Escala:
Gràfica

Títol del plànol:
ANÀLISI TERRITORIAL I SOCIOECONÒMICA
Densitat de turismes

2.12



Diputació Barcelona | AMB Àrea Metropolitana de Barcelona | Ajuntament de L'Hospitalet | DOYMO Desarrollo Organización Movilidad | ineco

Títol de l'estudi:
PLA DE MOBILITAT URBANA DE L'HOSPITALET

Data:
Novembre 2013

Escala:
Gràfica

Títol del plànol:
ANÀLISI TERRITORIAL I SOCIOECONÒMICA

Índex de motorització

2.13

Camí verd	
Carrers de prioritat invertida	
Carrers per a vianants	
Bellvitge. Gran quantita de carrers exclusius per a vianants	

Diputació Barcelona | AMB Àrea Metropolitana de Barcelona | Ajuntament de L'Hospitalet | DOYMO Desarrollo Organización Movilidad | ineco

Títol de l'estudi: PLA DE MOBILITAT URBANA DE L'HOSPITALET

Data: Maig 2013

Escala: A3: 1/20.000

Títol del plànol: ANÀLISIS DE L'OFERTA

Xarsa per a vianants. Classificació

3.1

CA-1584.DWG

- Polígons Econòmics
- Itineraris per a vianants
- Campus Universitari de la Salut
- CEIP
- IES
- Colegis
- Esportius
- Edificis Administratius
- Centres Comercials i Fira
- Mercats
- Hospitals
- CAP
- Metro
- FGC
- Renfe

Diputació Barcelona · AMB Àrea Metropolitana de Barcelona · Ajuntament de L'Hospitalet · DOYMO Desarrollo Organizacional y Movilidad · ineco

Títol de l'estudi:
PLA DE MOBILITAT URBANA DE L'HOSPITALET

Data: Maig 2013

Escala: A3: 1/20.000

Títol del plànol:
ANÀLISIS DE L'OFERTA

Xarxa d'itineraris principals per a vianants. Classificació

3.3

CA-1584.DWG

- Itinerari per a vianants
- Pas sota vies
- Pas sota vies amb semàfor
- Pas sobre vies amb escala
- Pas sobre vies amb ascensor
- Pas sobre vies amb escala-rampa
- METRO
- FGC
- RENFE

Diputació Barcelona · AMB Àrea Metropolitana de Barcelona · Ajuntament de L'Hospitalet · DOYMO Desarrollo Organización Movilidad · ineco

Títol de l'estudi: PLA DE MOBILITAT URBANA DE L'HOSPITALET

Data: Maig 2013

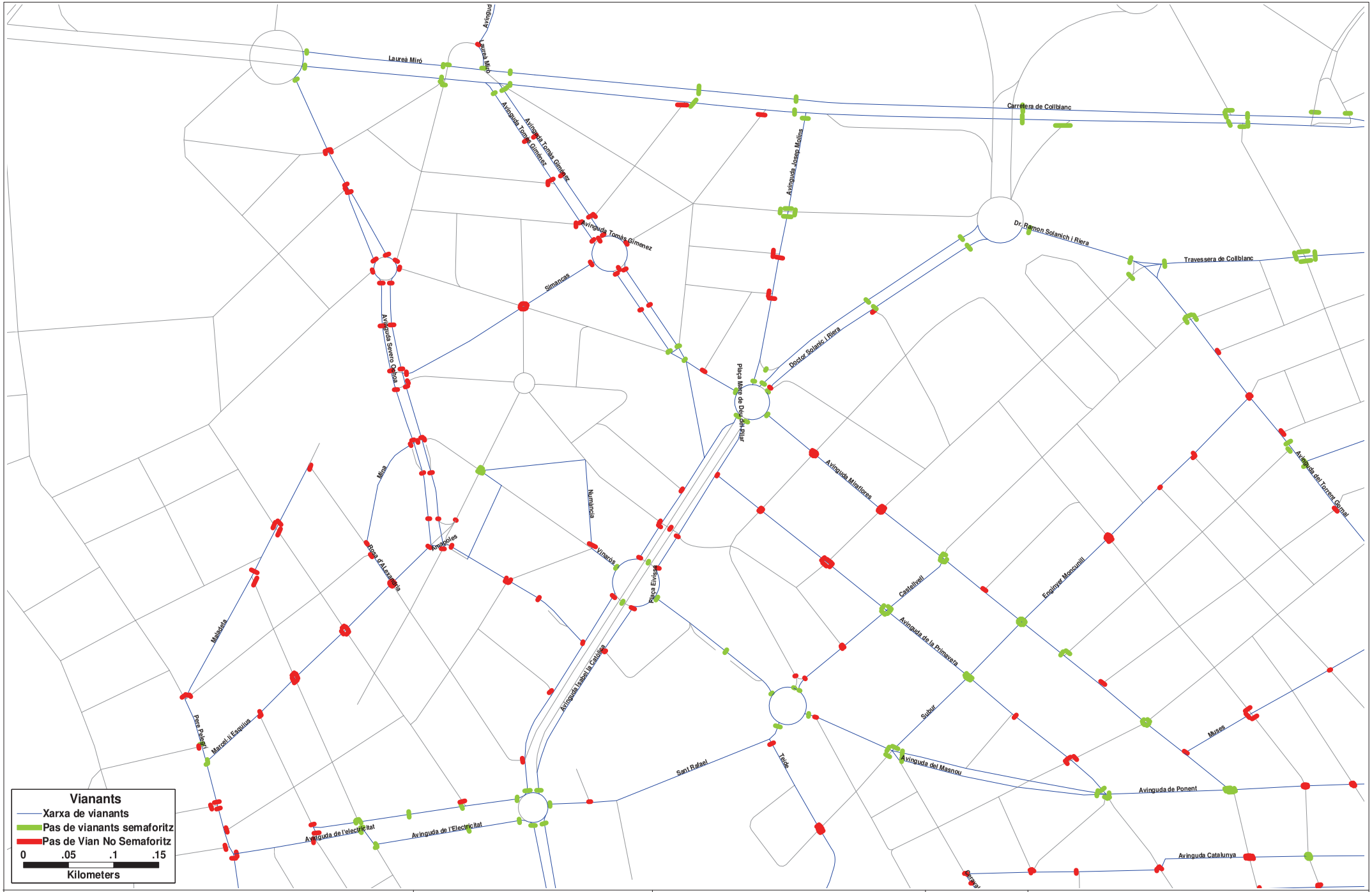
Escala: A3: 1/20.000

Títol del plànol: ANÀLISIS DE L'OFERTA

Passos vianants vies fèrries

3.4

CA-1584.DWG



Diputació Barcelona | AMB Àrea Metropolitana de Barcelona | Ajuntament de L'Hospitalet | DOYMO Desarrollo Organización Movilidad | ineco

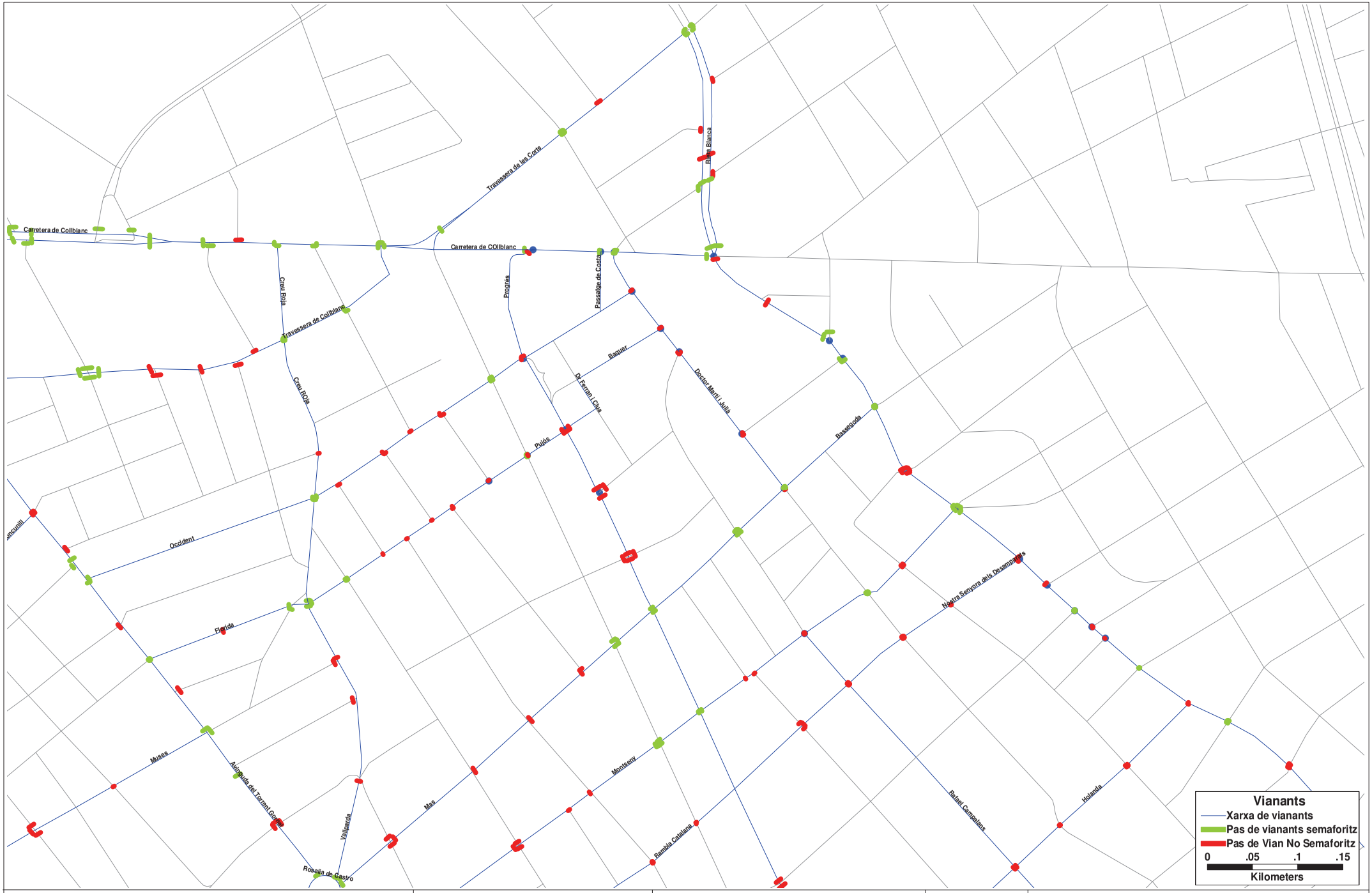
Títol de l'estudi:
PLA DE MOBILITAT URBANA DE L'HOSPITALET

Data: Març 2012

Escala: Gràfica

Títol del plànol
ANÀLISI DE L'OFERTA
Passos de vianants. Xarxa de vianants

3.4.1



Diputació Barcelona · AMB Àrea Metropolitana de Barcelona · Ajuntament de L'Hospitalet

DOYMO Desarrollo Organización Movilidad · ineco

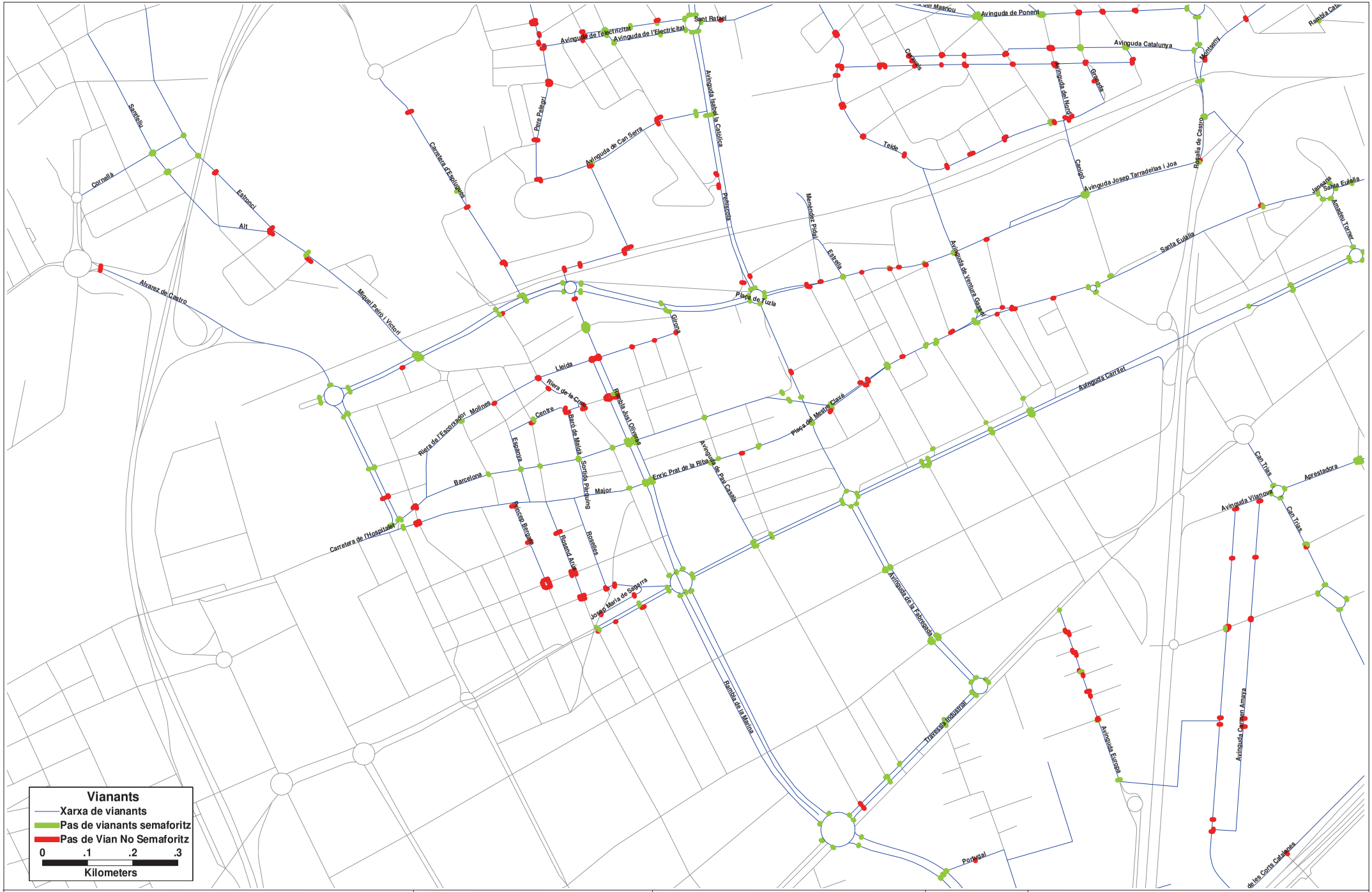
Títol de l'estudi:
PLA DE MOBILITAT URBANA DE L'HOSPITALET

Data:
Març 2012

Escala:
Gràfica

Títol del plànol
ANÀLISI DE L'OFERTA
Passos de vianants. Xarxa de vianants

3.4.2



Diputació Barcelona | AMB Àrea Metropolitana de Barcelona | Ajuntament de L'Hospitalet

DOYMO Desarrollo Organización Movilidad | ineco

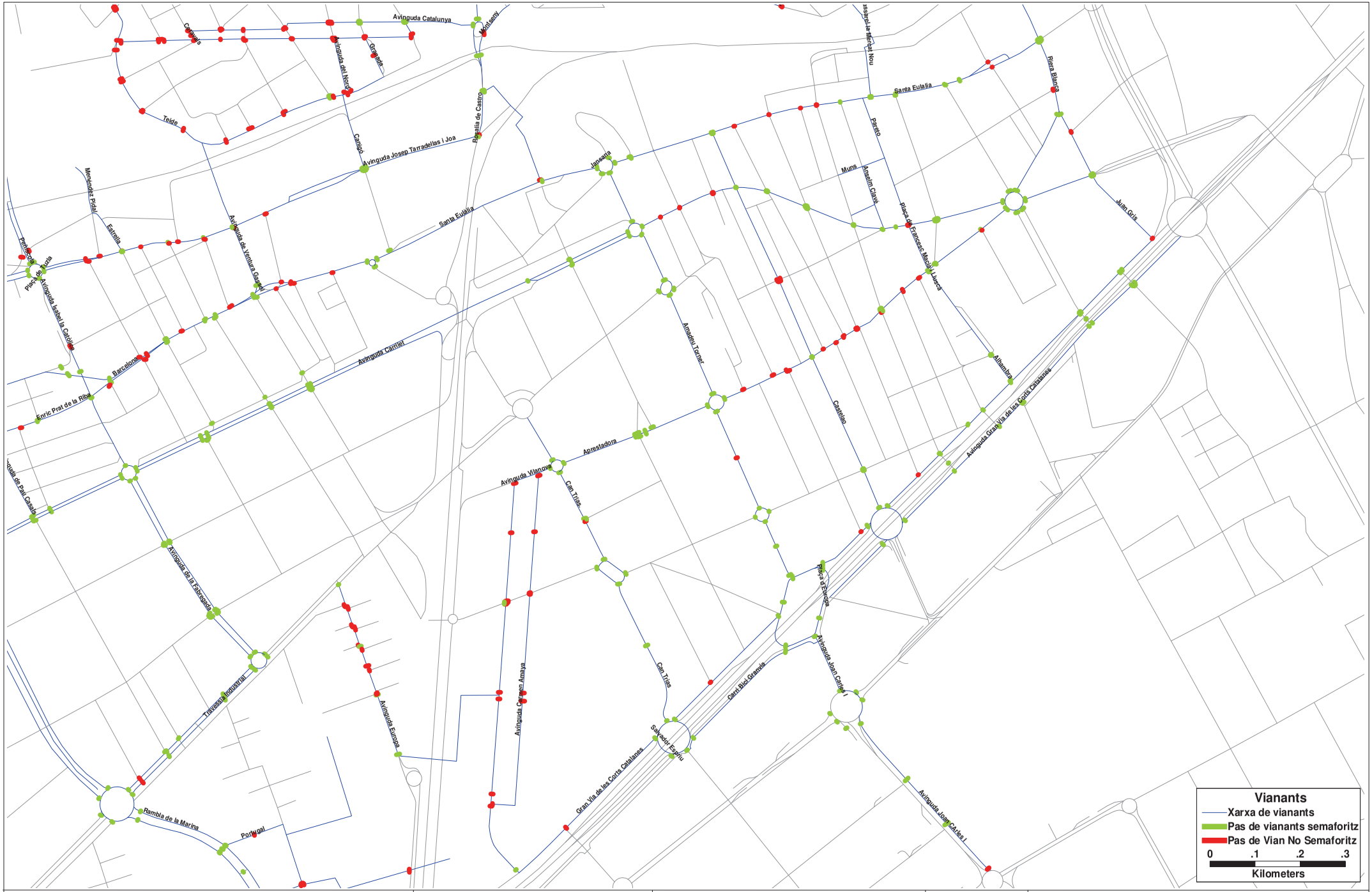
Títol de l'estudi:
PLA DE MOBILITAT URBANA DE L'HOSPITALET

Data: Març 2012

Escala: Gràfica

Títol del plànol
ANÀLISI DE L'OFERTA
Passos de vianants. Xarxa de vianants

3.4.3



Diputació Barcelona | AMB Àrea Metropolitana de Barcelona | Ajuntament de L'Hospitalet

DOYMO Desarrollo Organización Movilidad | ineco

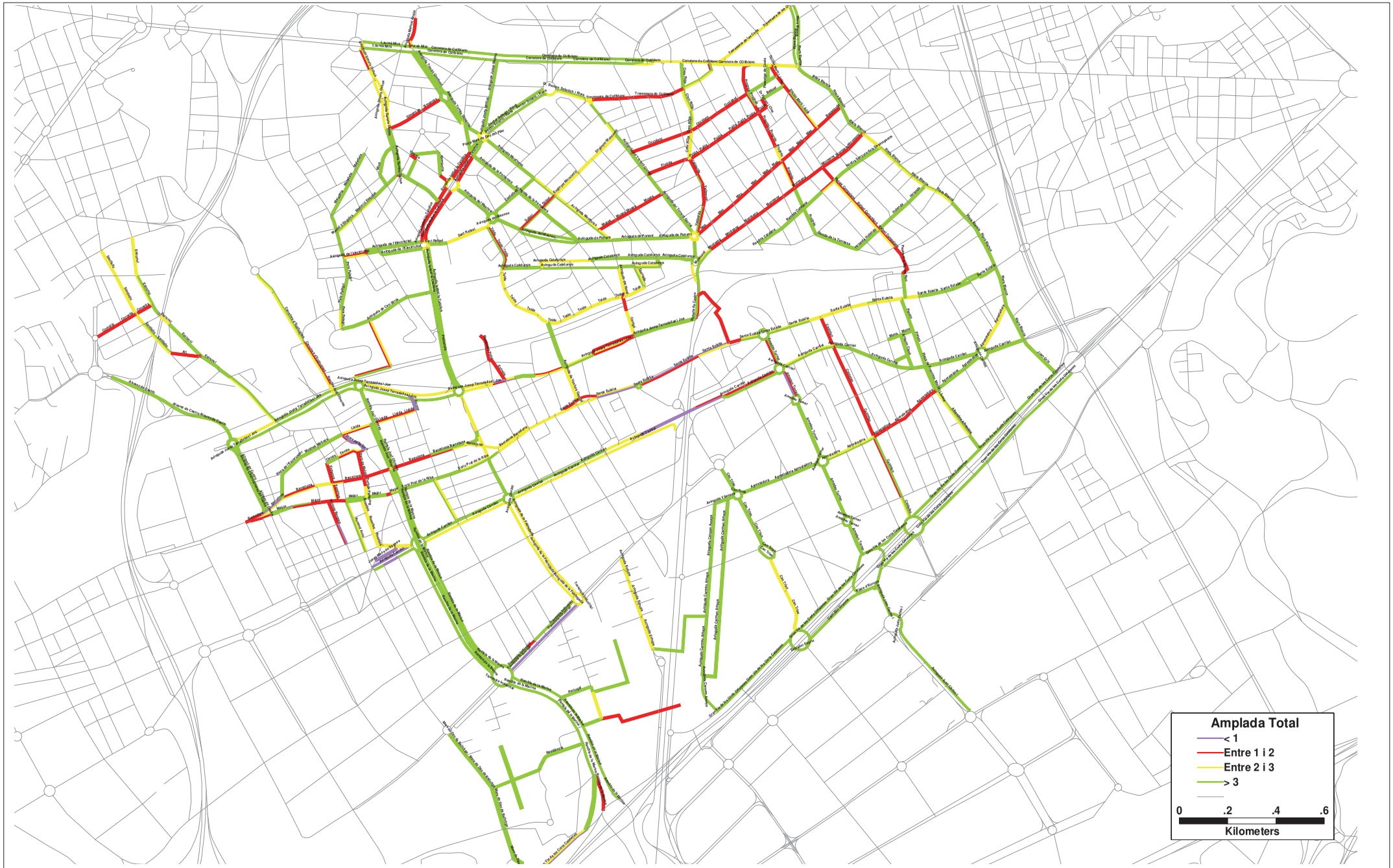
Títol de l'estudi:
PLA DE MOBILITAT URBANA DE L'HOSPITALET

Data: Març 2012

Escala: Gràfica

Títol del plànol
ANÀLISI DE L'OFERTA
Passos de vianants. Xarxa de vianants

3.4.4



Diputació Barcelona

AMB Àrea Metropolitana de Barcelona

Ajuntament de L'Hospitalet

DOYMO Desarrollo Organización Movilidad

ineco

Títol de l'estudi:

PLA DE MOBILITAT URBANA DE L'HOSPITALET

Data: Març 2012

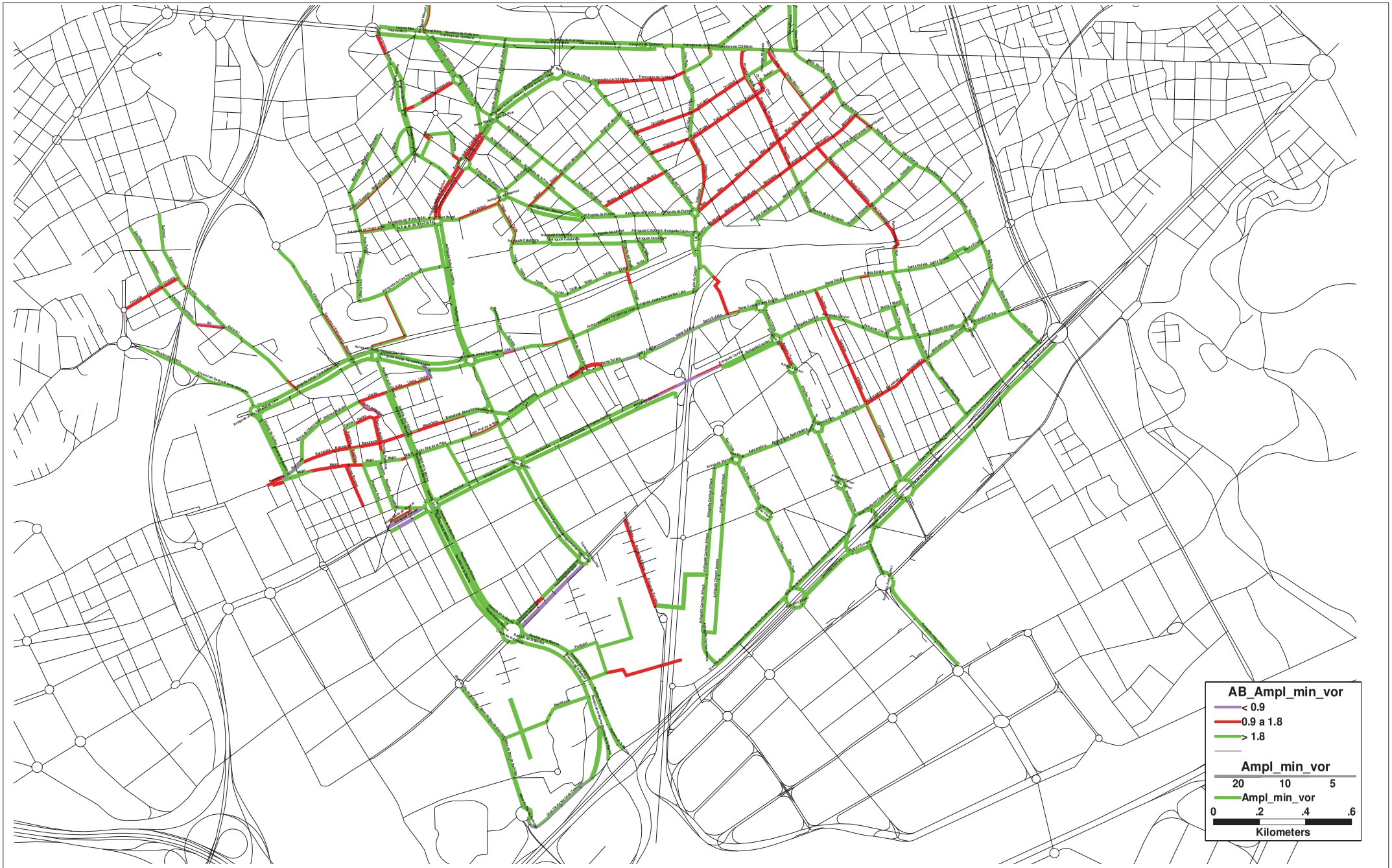
Escala:

Títol del plànol

ANALISI DE LOFERTA

Xarxa de vianants. Amplada Total

3.5



Diputació Barcelona

AMB Àrea Metropolitana de Barcelona

Ajuntament de L'Hospitalet

DOYMO Desarrollo Organización Movilidad

ineco

Títol de l'estudi:

PLA DE MOBILITAT URBANA DE L'HOSPITALET

Data:

Març 2012

Escala:

Títol del plànol

ANALISI DE LOFERTA

Xarxa de vianants. Amplada lliure

3.6

Diputació Barcelona

AMB Àrea Metropolitana de Barcelona

Ajuntament de L'Hospitalet

DOYMO Desarrollo Organización Movilidad

ineco

Títol de l'estudi:

PLA DE MOBILITAT URBANA DE L'HOSPITALET

Data:

Març 2012

Escala:

Títol del plànol

ANALISI DE LOFERTA

Xarxa de vianants. Amplada lliure

3.6

Diputació Barcelona

AMB Àrea Metropolitana de Barcelona

Ajuntament de L'Hospitalet

DOYMO Desarrollo Organización Movilidad

ineco

Titol de l'estudi:
PLA DE MOBILITAT URBANA DE L'HOSPITALET

Data:
Novembre 2013

Escala:
Gràfica

Titol del plànol:
ANÀLISI DE L'OFERTA

Itineraris de vianants. Pendents

3.7

Diputació Barcelona | AMB Àrea Metropolitana de Barcelona | Ajuntament de L'Hospitalet | DOYMO | ineco

Títol de l'estudi: PLA DE MOBILITAT URBANA DE L'HOSPITALET

Data: Maig 2013

Escala: A3: 1/20.000

Títol del plànol: ANÀLISIS DE L'OFERTA

Xarxa de vies ciclistes i aparcament

3.8

CA-1584.DWG

Diputació Barcelona | AMB Àrea Metropolitana de Barcelona | Ajuntament de L'Hospitalet | DOYMO Desarrollo Organización y Movilidad | ineco

Títol de l'estudi:
PLA DE MOBILITAT URBANA DE L'HOSPITALET

Data:
Març 2012

Escala:
A3: 1/20.000

Títol del plànol:
ANÀLISIS DE L'OFERTA

Itineraris per a ciclistes

3.9

CA-1584.DWG

Diputació Barcelona · AMB Àrea Metropolitana de Barcelona · Ajuntament de L'Hospitalet

Desarrollo Organización Movilidad · ineco

Títol de l'estudi:
PLA DE MOBILITAT URBANA DE L'HOSPITALET

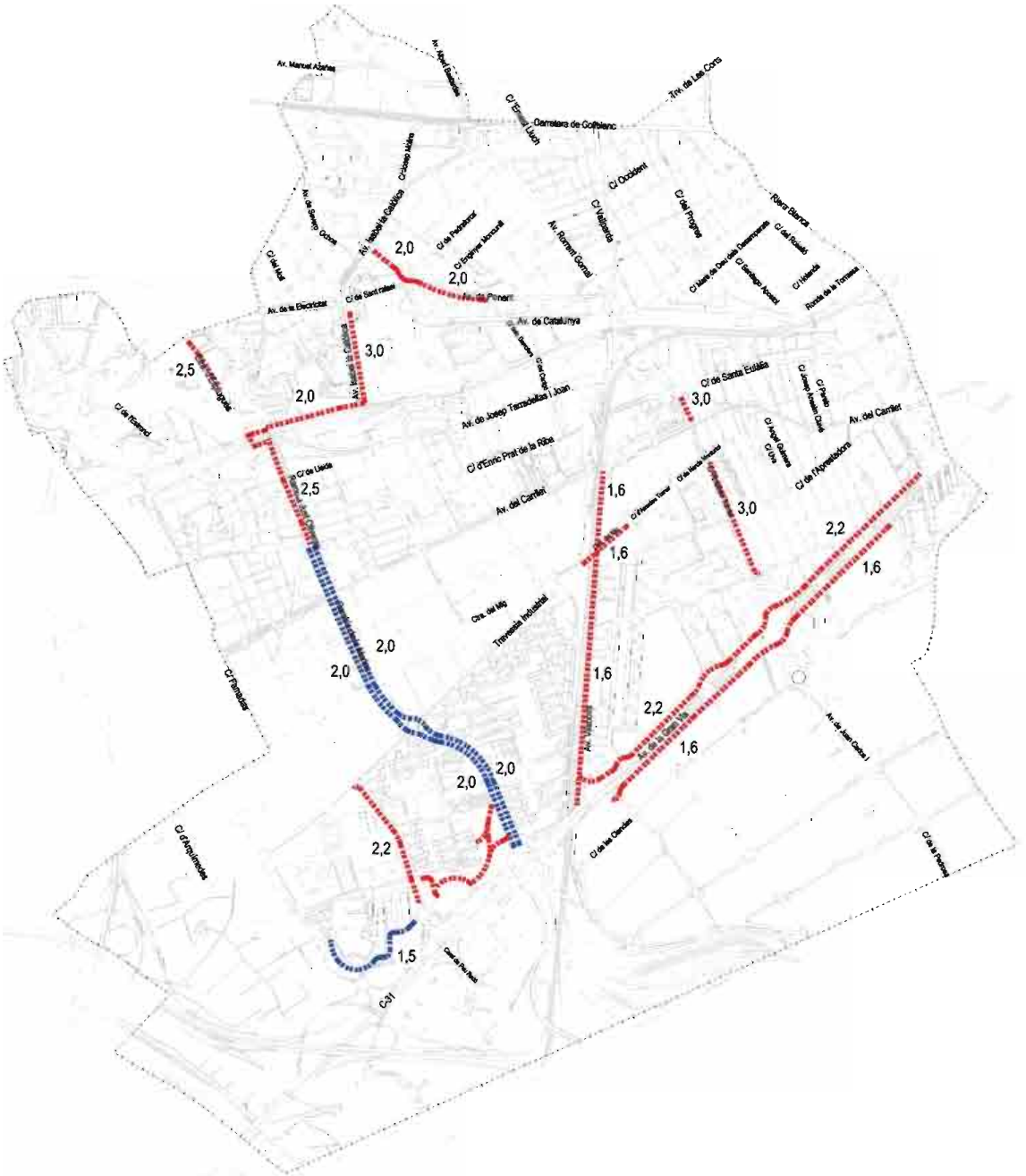
Data:
Març 2012

Escala:
A3: 1/20.000

Títol del plànol:
ANÀLISIS DE L'OFERTA
Itineraris per a ciclistes

3.9

CA-1584 DWG



AMPLADES MÍNIMES CARRIL BICI (metres)
Manual per al disseny de vies ciclistes de Catalunya

3,00	Camí Verd amb intensitats normals
2,50	Pista-Bici
3,00	Carril bici protegit bidireccional a zona interurbana
1,50	Carril bici unidireccional a zona urbana
1,50	Vorera-Bici
1,75	Carril bici protegit bidireccional en zona urbana
2,00	Carril bici a contracorrent del trànsit motoritzat

Doble sentit
Un sentit

Diputació Barcelona · AMB Àrea Metropolitana de Barcelona · Ajuntament de L'Hospitalet · DOYMO Desarrollo Organizacional Movilidad · ineco

Títol de l'estudi:
PLA DE MOBILITAT URBANA DE L'HOSPITALET

Data: Maig 2013
Escala: A3: 1/20.000

Títol del plànol:
ANÀLISIS DE L'OFERTA
Amplada vies ciclistes

3.10
CA-1584.DWG

Diputació Barcelona

Àrea Metropolitana de Barcelona

Ajuntament de L'Hospitalet

DOVIMO Desarrollo Organización Movilidad

ineco

Títol de l'estudi:

PLA DE MOBILITAT URBANA DE L'HOSPITALET

Data:

Març 2012

Escala:

A3: 1/20.000

Títol del plànol:

ANÀLISIS DE L'OFERTA

Xarxa d'itineraris de ciclistes. Pendents

3.11

CA-1594.DWG

- Carrer de convivència
- Camí verd
- Pista bici
- Carril bici protegit
- Carril bici
- Vorera bici
- Bicibox
- Aparcament bici
- Metro
- FGC
- Renfe

Diputació Barcelona · AMB Àrea Metropolitana de Barcelona · Ajuntament de L'Hospitalet · Gerència de Urbanisme, Arquitectura, Territori i Paisatge · ineco

Títol de l'estudi:
PLA DE MOBILITAT URBANA DE L'HOSPITALET

Data:
Març 2012

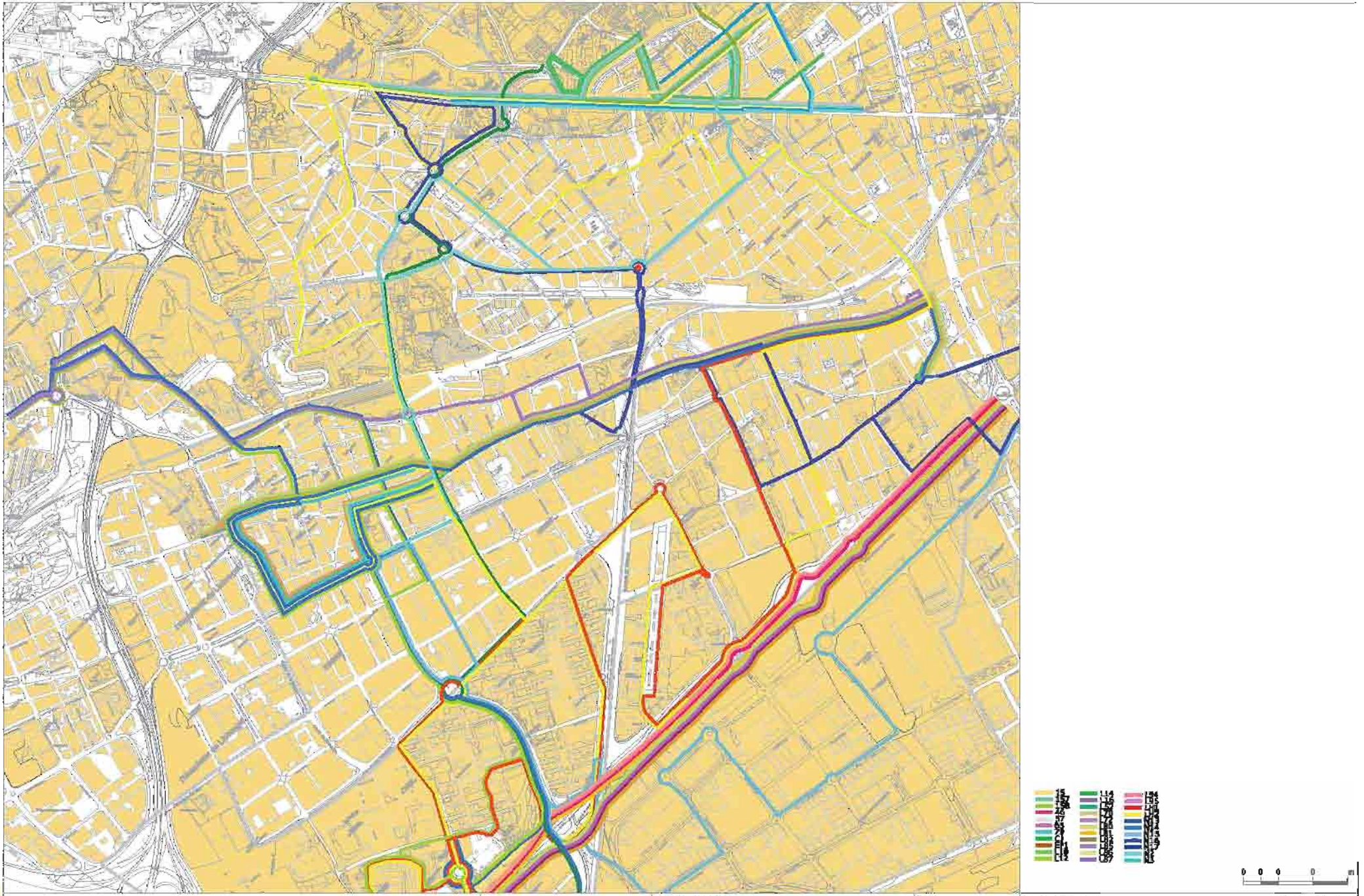
Escala:
A3: 1/20.000

Títol del plànol:
ANÀLISIS DE L'OFERTA

Estacions de Bicibox

3.12

CA-1584.DWG



Diputació Barcelona

AMB Àrea Metropolitana de Barcelona

Ajuntament de L'Hospitalet

Desarrollo Organización Movilidad DOYMO

ineco

Títol de l'estudi:

PLA DE MOBILITAT URBANA DE L'HOSPITALET

Data:

Marzo 2012

Escala:

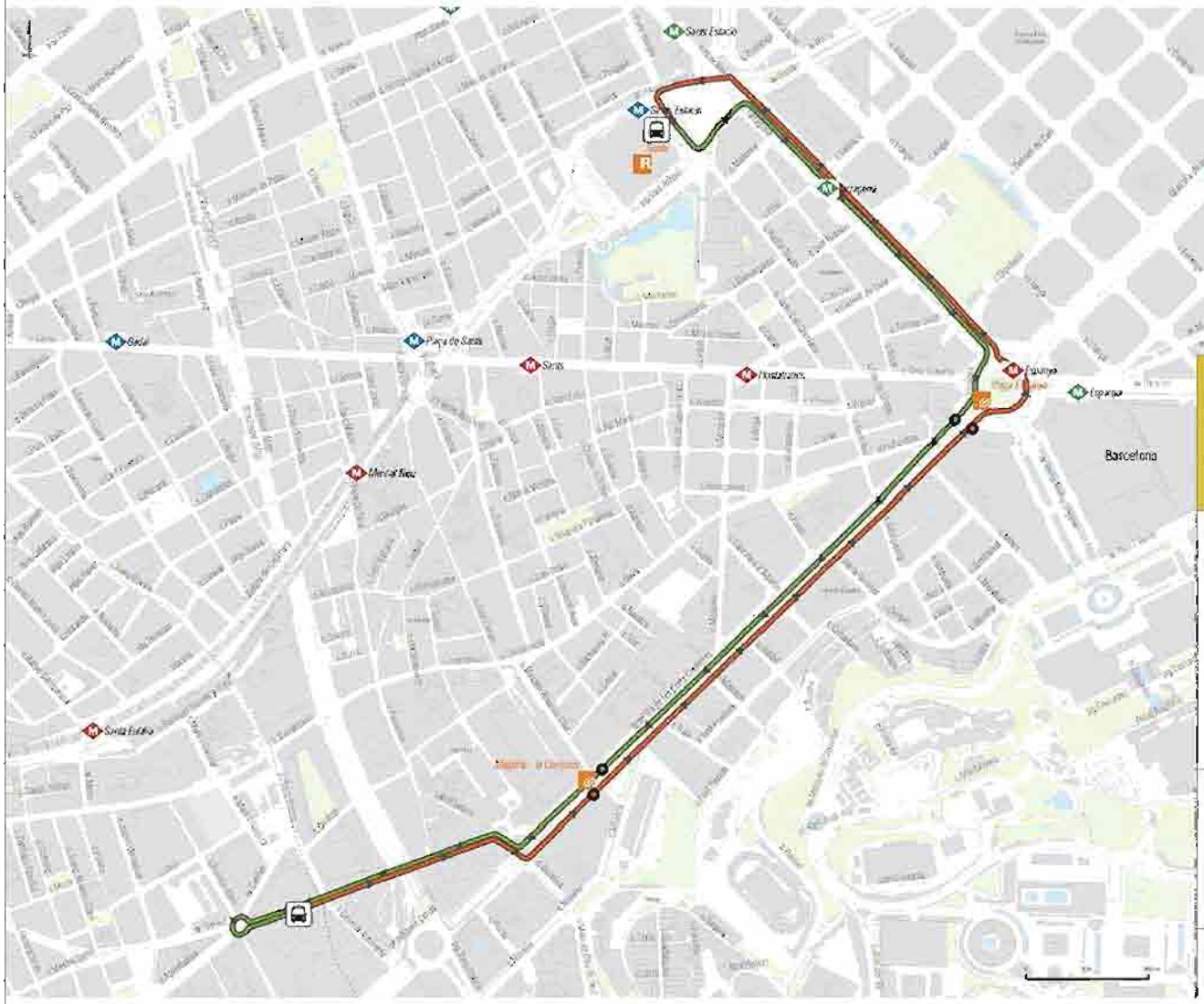
A3: 1/15.000

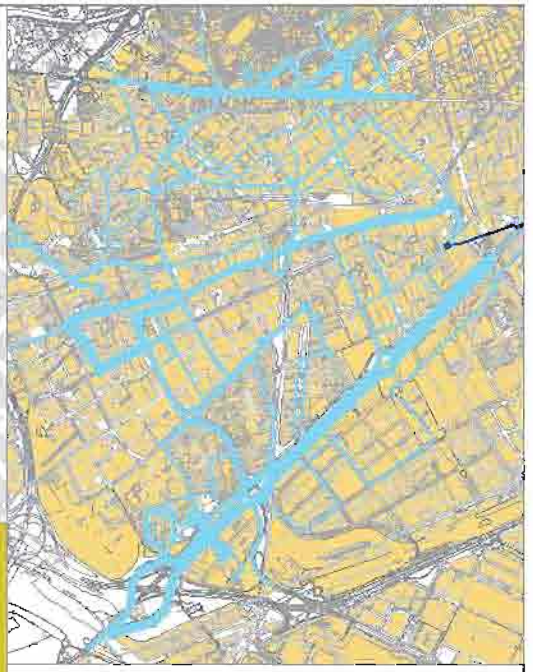
Títol del plànol:

ANÁLISI DE L'OFERTA

Xarxa de serveis de transport públic. Línees de autobusos.

3.15





CJ

BARCELONA
Estació de Sants
(Porta Principal-Pl. Països Catalans)

L'HOSPITALET DE LLOBREGAT
Av. Carrilet (Aprestadora-"Escultora")

Línia	CJ	
Recorregut	Estació de Sants - Ciutat de la Justícia (L'Hospitalet de Ll.)	
Nombre parades	4/4	
Tipologia parades	2/2	Marquesines
	2/2	Pals
Horaris	L a V	De 07:20 a 16:30
	S	
	Festius	
Freqüència (min)	L a V	15 min
	S	
	Festius	
Nombre expedicions dia feiner	68	
Longitud (km)	6,36	
Velocitat comercial (km/h)	12,58	
Temps de viatge (h)	0,50	
Capacitat (tipus de vehicle)	96 (Estàndard)	
Capacitat (places-km/dia)	20 743	
km recorreguts /any	50.976	
Cobertura (%hab) (250m)	1,3%	
ISC (2010)	78,85	
IQA (2010)	97,09	
Índex de Puntualitat (2010)	79,02	

Diputació Barcelona · AMB Àrea Metropolitana de Barcelona · Ajuntament de L'Hospitalet · IDOM Desarrollo Organización Novedades · ineco

Títol de l'estudi:
PLA DE MOBILITAT URBANA DE L'HOSPITALET

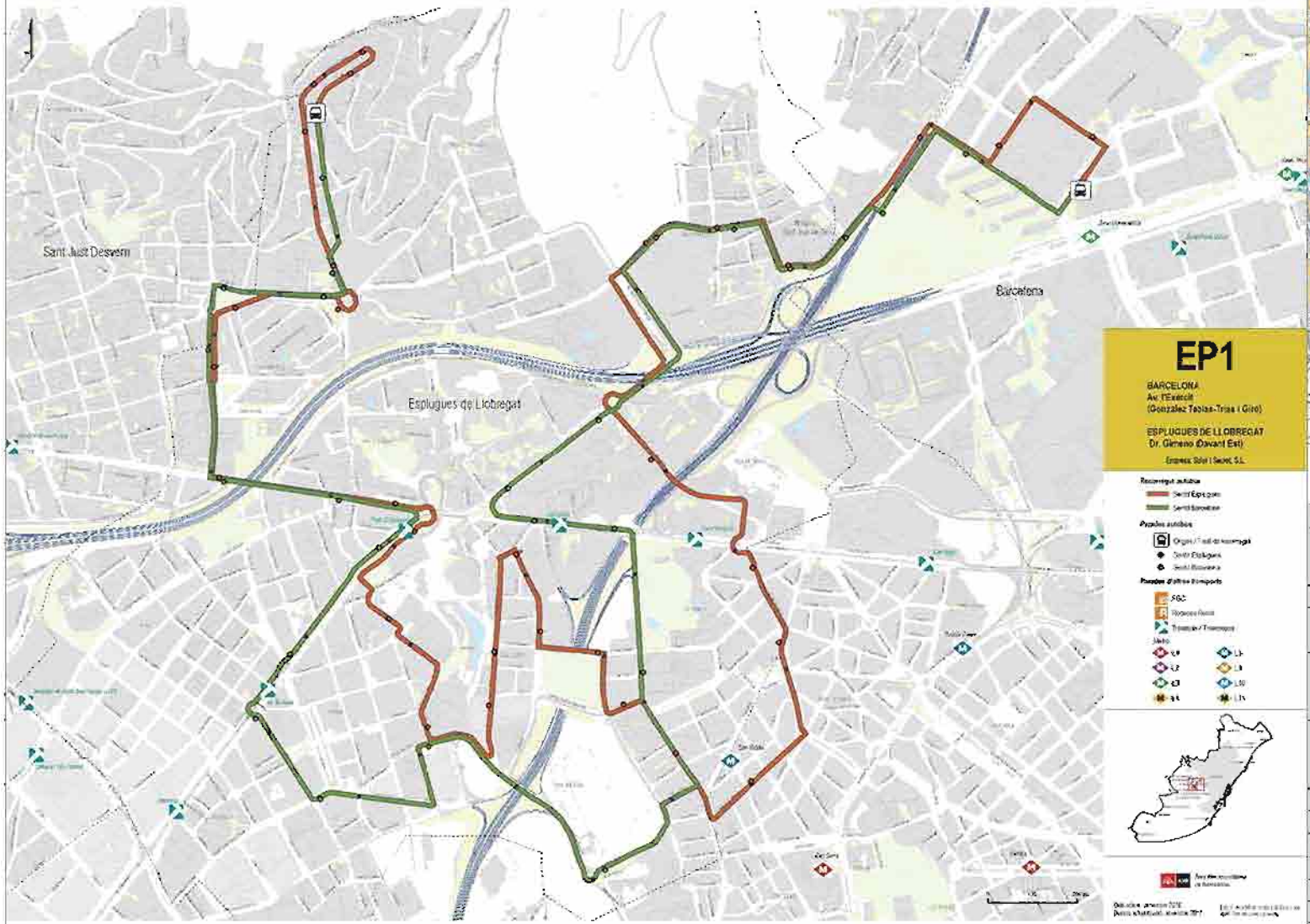
Data:
Març 2012

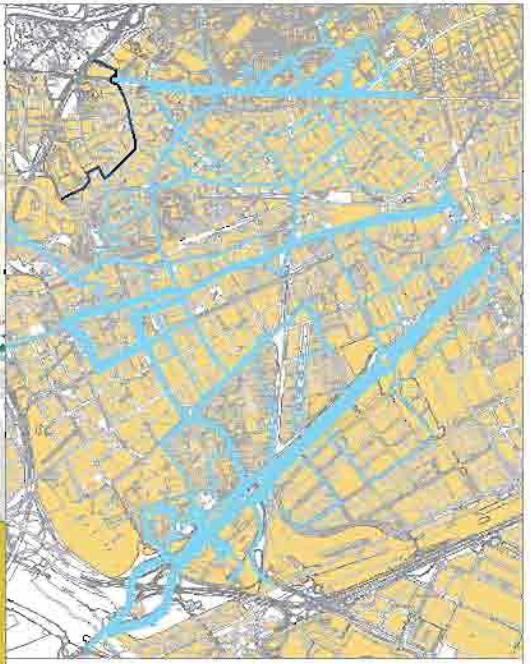
Escala:

Títol del plànol:
ANÀLISI DE L'OFERTA

Xarxa de serveis de autobusos
línia CJ

3.16





Línia	EP1	
Recorregut	Esplugues de Llobregat (Dr. Gimeno) - Barcelona (Av. l'Exercit)	
Nombre parades	26/32	
Tipologia parades	17/18	Marquesinas
	9/12	Pals
Horaris	L a V	De 06:30 a 21:30
	S	De 06:30 a 21:30
	Festius	
Frequència (min)	L a V	30 min
	S	30 min
	Festius	
Nombre expedicions dia tipo	90	
Longitud (km)	45,86	
Velocitat comercial (km/h)	16,69	
Temps de viatge (h)	2,75	
Capacitat (tipus de vehicle)	96 (Estàndard)	
Capacitat (places-km/dia)	198.119	
km recorreguts / any	747647,66	
Cobertura (%hab) (250m)	4,7%	
ISC (2010)	74,38	
IQA (2010)	95,48	
Índex de Puntualitat (2010)	68,19	

Diputació Barcelona · AMB Àrea Metropolitana de Barcelona · Ajuntament de L'Hospitalet · Desarrollo Organización Movilidad · ineco

Títol de l'estudi: PLA DE MOBILITAT URBANA DE L'HOSPITALET

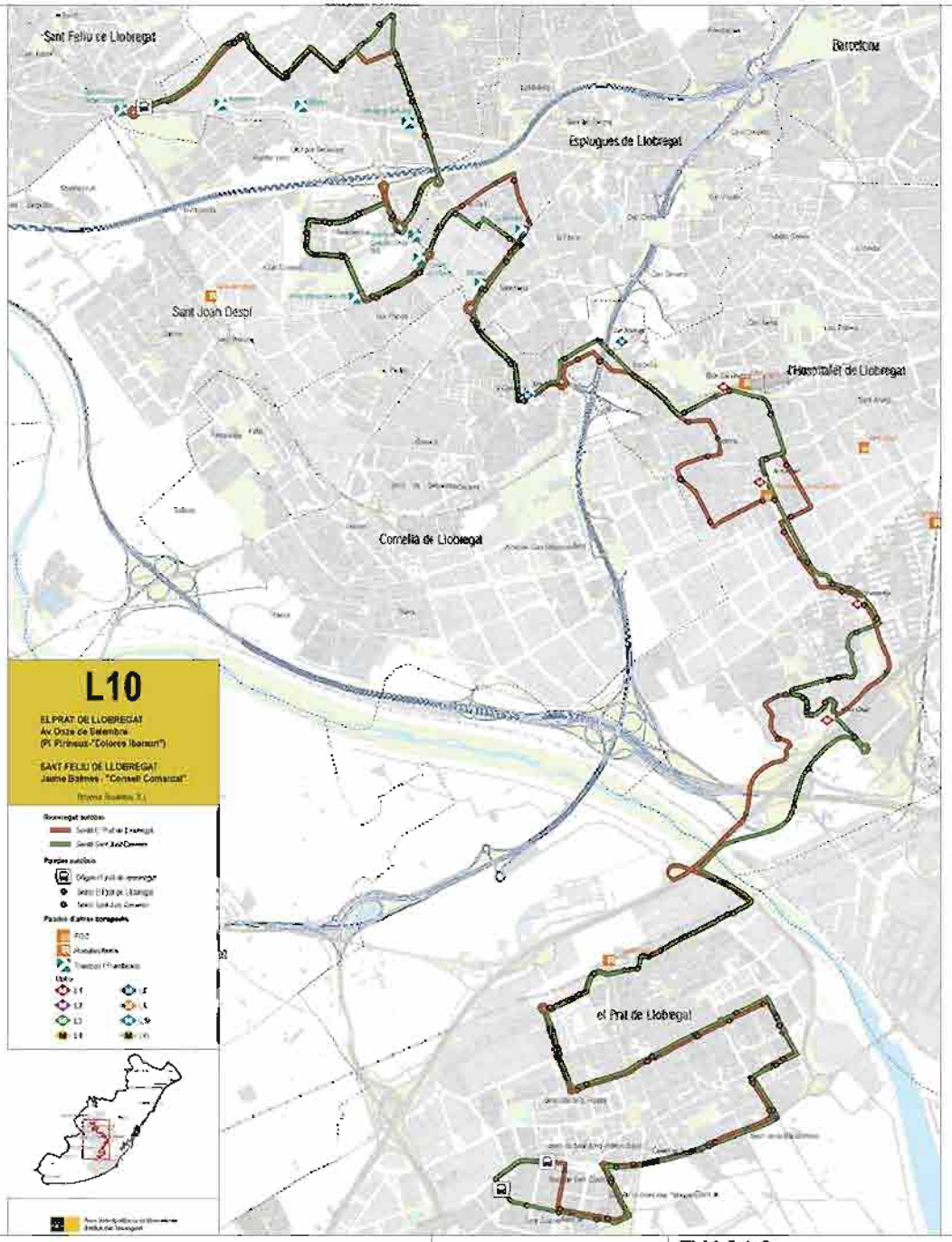
Data: Marzo 2012

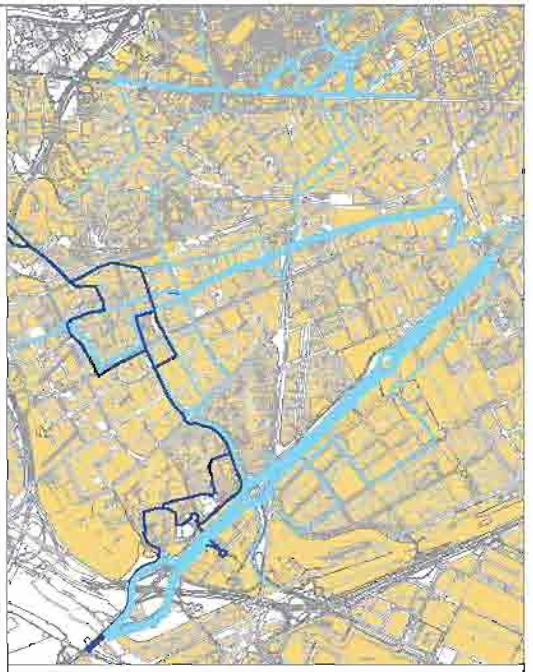
Escala:

Títol del plànol: ANÀLISI DE L'OFERTA

Xarxa de serveis de autobusos
línia EP1

3.17





Línia	L10	
Recorregut	El Prat de Ll. (St Cosme) - Sant Just Desvern (Serveis Funerals)	
Nombre parades	66/68	
Tipologia parades	38/37	Marquesina
	28/31	Pals
Horaris	L a V	De 05'10 a 22'45
	S	De 05'25 a 22'45
	Festius	De 07'40 a 21'40
Freqüència (min)	L a V	20 min
	S	30 min
	Festius	30 min
Nombre expedicions dia tipo	90	
Longitud (km)	45,86	
Velocitat comercial (km/h)	16,69	
Temps de viatge (h)	2,75	
Capacitat (tipus de vehicle)	98 (Estàndard)	
Capacitat (places-km/dia)	198 119	
Km recorreguts / any	747647,56	
Cobertura (%hab) (250m)	14,0%	
ISC (2010)	74,98	
IQA (2010)	95,48	
Índex de Puntualitat (2010)	88,10	

Diputació Barcelona · AMB Àrea Metropolitana de Barcelona · Ajuntament de l'Hospitalet · DOYMO Desarrollo Organización Movilidad · ineco

Títol de l'estudi:
PLA DE MOBILITAT URBANA DE L'HOSPITALET

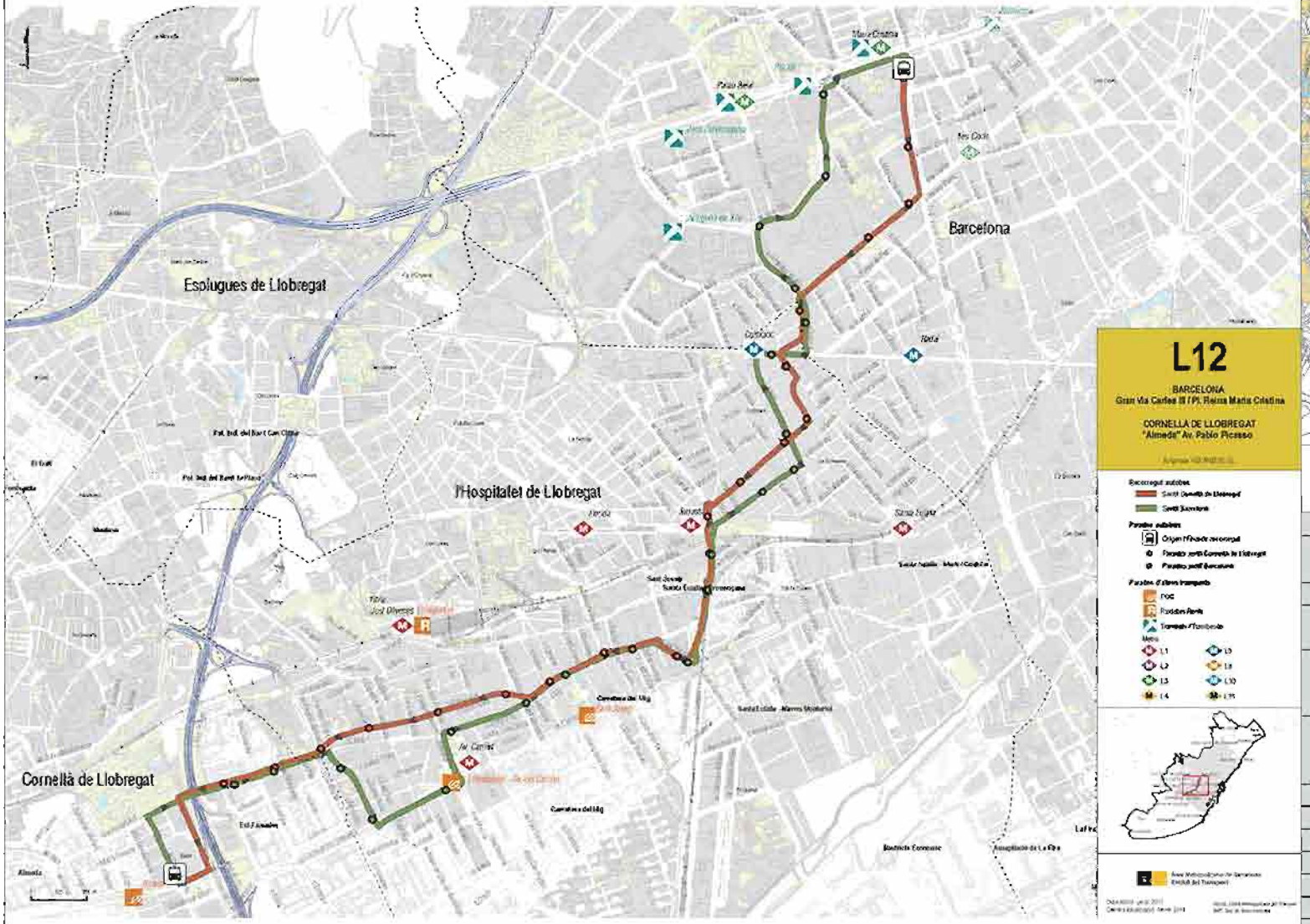
Data:
Març 2012

Escala:

Títol del plànol:
ANÀLISI DE L'OFERTA

Xarxa de serveis de autobusos
línia L10

3.18



L12

BARCELONA
Gran Via Carles III / Pl. Reina Maria Cristina

CORNELLÀ DE LLOBREGAT
"Almeda" Av. Pablo Picasso

Línia	L12	
Recorregut	Barcelona (Pl. Reina Maria Cristina) - Cornellà (Almeda)	
Nombre parades	21/23	
Tipologia parades	14/16	Marquesines
	7/7	Pals
Horaris	L a V	De 05:30 a 22:15
	S	De 05:30 a 22:15
	Festius	De 09:30 a 21:00
Freqüència (min)	L a V	7 min
	S	20 min
	Festius	30 min
Nombre expedicions dia tipo	227	
Longitud (km)	14,02	
Velocitat comercial (km/h)	12,64	
Temps de viatge (h)	1:11	
Capacitat (tipus de vehicle)	95 (Estàndard)	
Capacitat (places-km dia)	152.719	
Km recorreguts / any		
Cobertura (%hab) (250m)	25,6%	
ISC (2010)	71,46	
ICA (2010)	96,26	
Índex de Puntualitat (2010)	84,09	

Diputació Barcelona · AMB Àrea Metropolitana de Barcelona · Ajuntament de l'Hospitalet · DOYMO Desarrollo Organización Movilidad · ineco

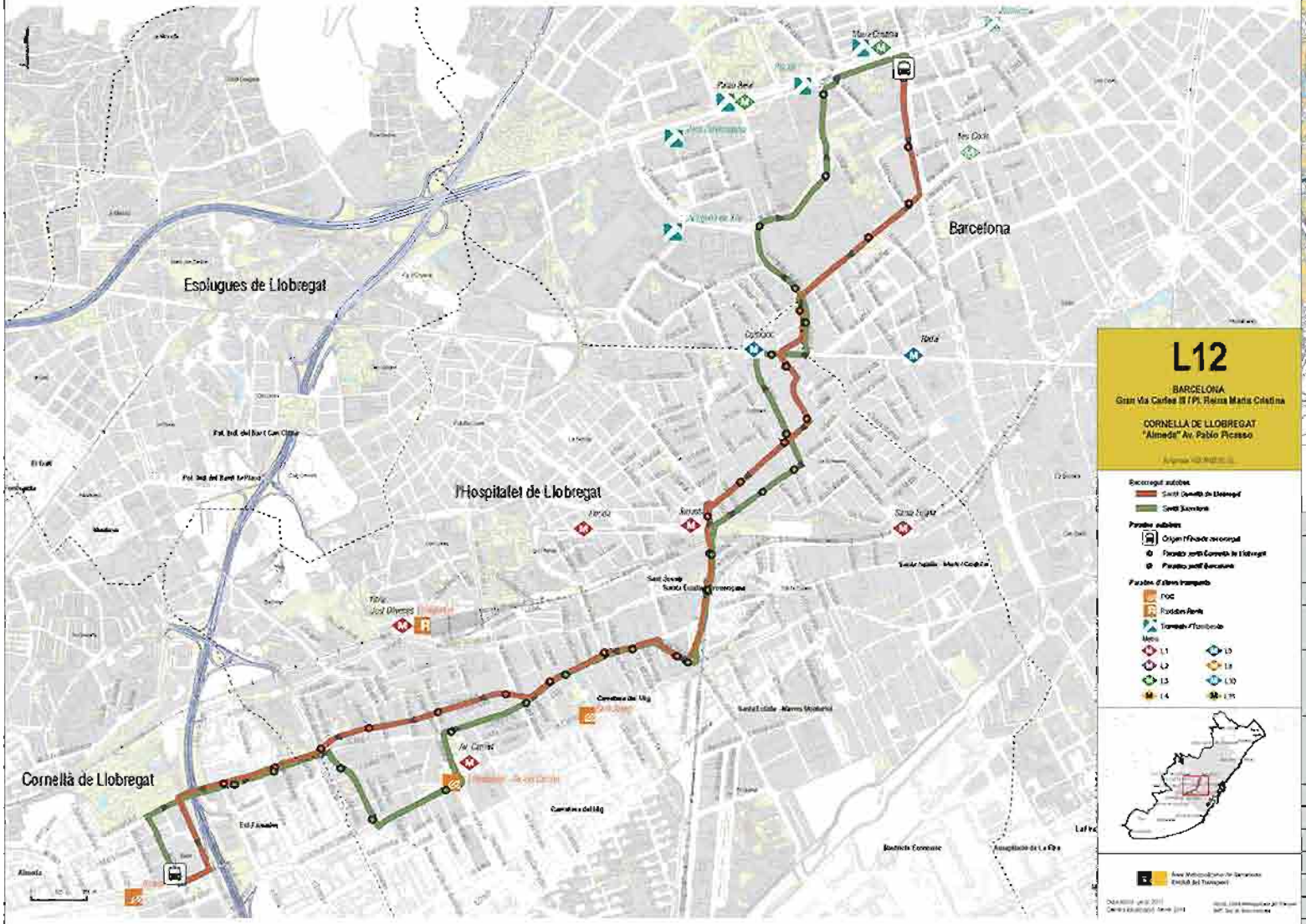
Títol de l'estudi:
PLA DE MOBILITAT URBANA DE L'HOSPITALET

Data:
Març 2012

Escala:

Títol del plànol:
ANÀLISI DE L'OFERTA
Xarxa de serveis de autobusos
línia L12

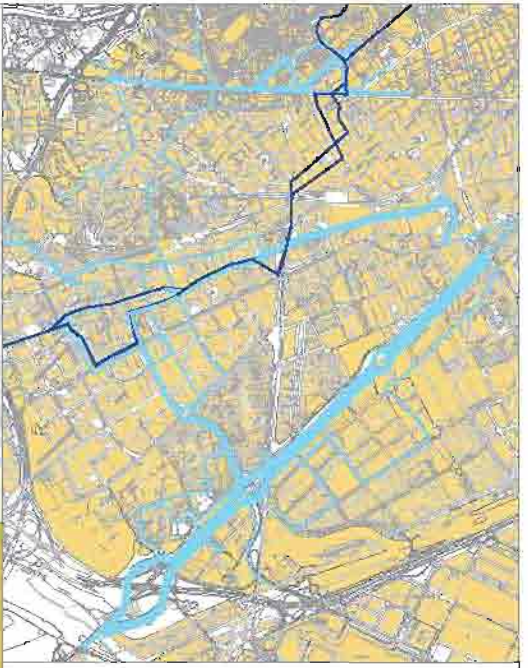
3.19



L12

BARCELONA
Gran Via Carles III / Pl. Reina Maria Cristina

CORNELLÀ DE LLOBREGAT
"Almeda" Av. Pablo Picasso



Línia	L12	
Recorregut	Barcelona (Pl. Reina Maria Cristina) - Cornellà (Almeda)	
Nombre parades	21/23	
Tipologia parades	14/16	Marquesines
	7/7	Pals
Horaris	L a V	De 05:30 a 22:15
	S	De 05:30 a 22:15
	Festius	De 09:30 a 21:00
Freqüència (min)	L a V	7 min
	S	20 min
	Festius	30 min
Nombre expedicions dia tipo	227	
Longitud (km)	14,02	
Velocitat comercial (km/h)	12,64	
Temps de viatge (h)	1:11	
Capacitat (tipus de vehicle)	95 (Estàndard)	
Capacitat (places-km dia)	152.719	
Km recorreguts / any		
Cobertura (%hab) (250m)	25,6%	
ISC (2010)	71,46	
ICA (2010)	96,26	
Índex de Puntualitat (2010)	84,09	

Diputació Barcelona · AMB Àrea Metropolitana de Barcelona · Ajuntament de l'Hospitalet · DOYMO Desarrollo Organización Movilidad · ineco

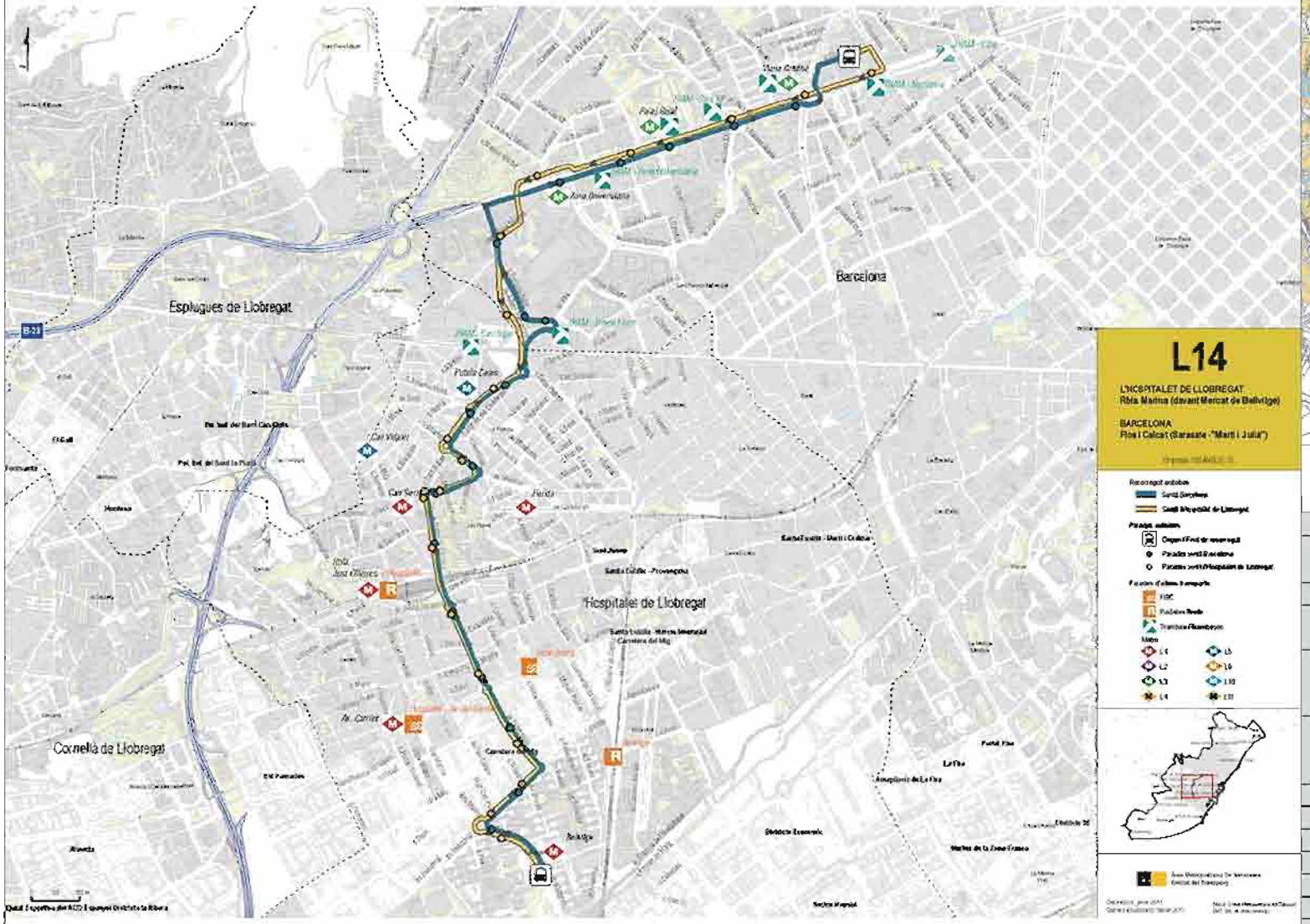
Títol de l'estudi:
PLA DE MOBILITAT URBANA DE L'HOSPITALET

Data:
Març 2012

Escala:

Títol del plànol:
ANÀLISI DE L'OFERTA
Xarxa de serveis de autobusos
línia L12

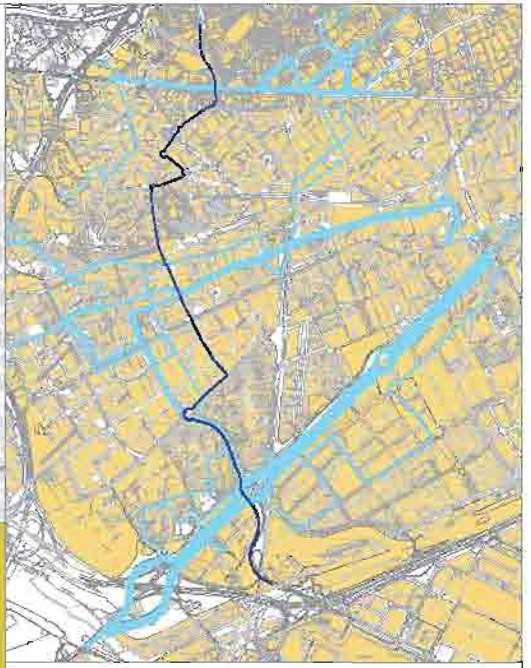
3.18



L14

L'HOSPITALET DE LLOBREGAT
Rbla Marina (davant Mercat de Bellvitge)

BARCELONA
Ros i Calcat (Barcasse - "Martí i Julià")



Línia	L14	
Recorregut	Barcelona d'Numància - L'Hospitalet de Ll. (Bellvitge)	
Nombre parades	24/21	
Tipologia parades	15/16	Marquesina
	6/5	Psis
Horaris	L a V	De 05:30 a 22:15
	S	De 06:20 a 21:30
	Festius	De 09:30 a 21:10
Freqüència (min)	L a V	7 min
	S	20 min
	Festius	30 min
Nombre expedicions dia tipo	227	
Longitud (km)	14,66	
Velocitat comercial (km/h)	14,24	
Temps de viatge (h)	1:03	
Capacitat (tipus de vehicle)	95 (Estàndard)	
Capacitat (places-km dia)	159.718	
Km recorreguts / any	415324,386	
Cobertura (%hab) (250m)	21,5%	
ISC (2010)	72,92	
ICA (2010)	96,33	
Índex de Puntualitat (2010)	86,25	

Diputació Barcelona · AMB Àrea Metropolitana de Barcelona · Ajuntament de L'Hospitalet · Gerència d'Ordenació i Mobilitat · ineco

Títol de l'estudi:
PLA DE MOBILITAT URBANA DE L'HOSPITALET

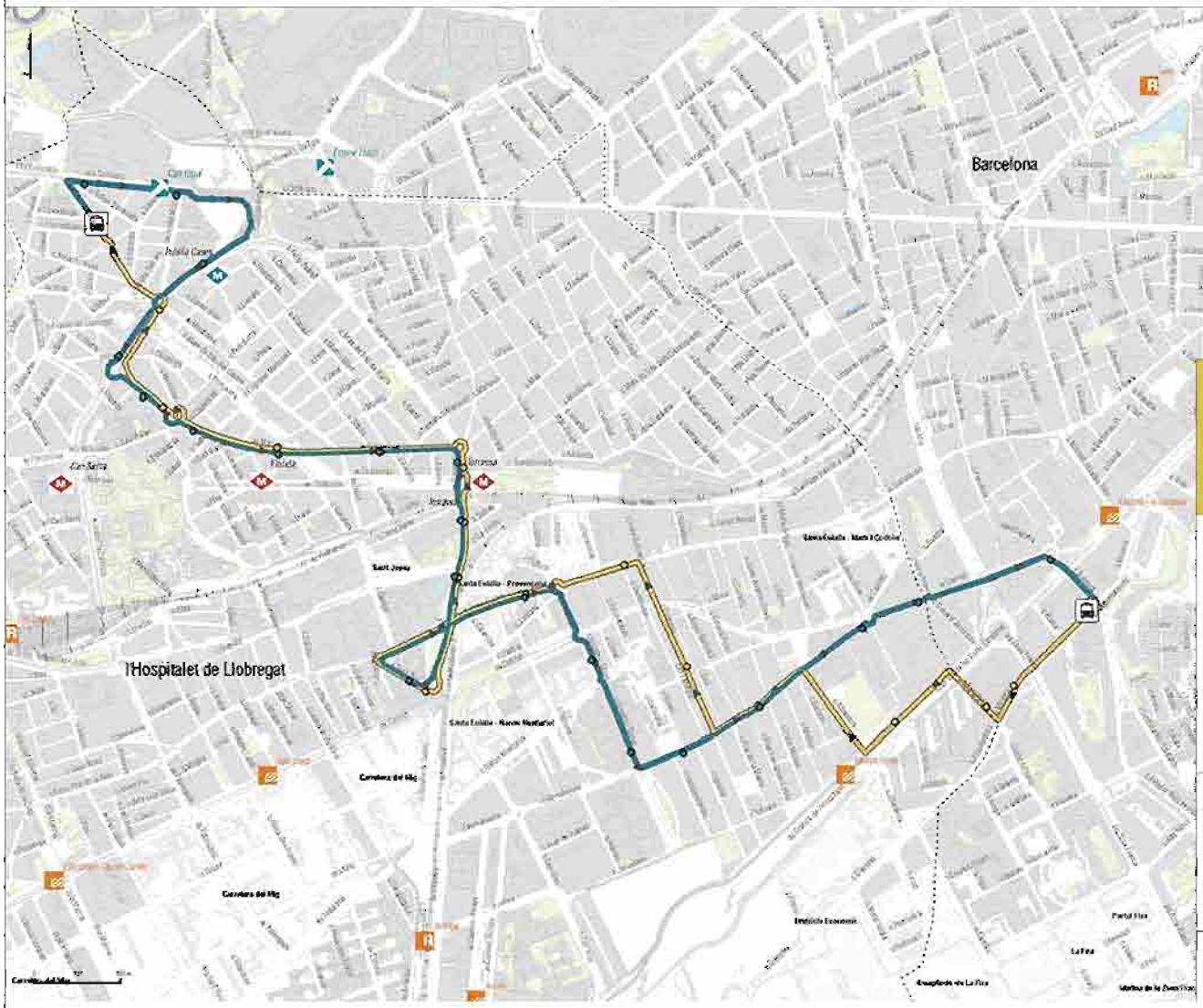
Data:
Març 2012

Escala:

Títol del plànol:
ANÀLISI DE L'OFERTA

Xarxa de serveis de autobusos
línia L14

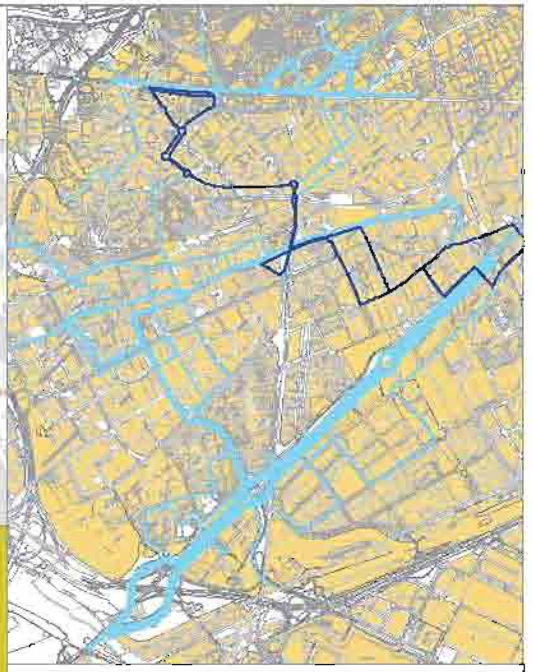
3.20

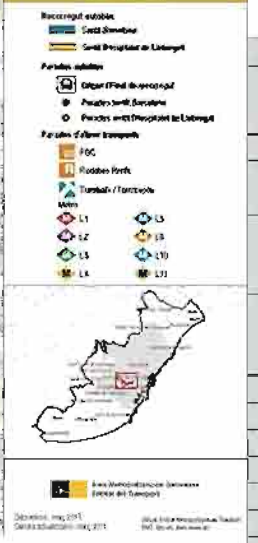


L16

L'HOSPITALET DE LLOBREGAT
"Pubilla Cases"

BARCELONA
Miranda "Zona Franca"





Línia	L16	
Recorregut	Barcelona (Zona Franca) - L'Hospitalet de Ll. (Pubilla Cases)	
Nombre parades	20/18	
Tipologia parades	11/9	Marquesines
	9/9	Pals
Horaris	L a V	De 05:30 a 22:15
	S	De 06:40 a 21:30
	Festius	De 09:20 a 21:30
Freqüència (min)	L a V	20 min
	S	30 min
	Festius	30 min
Nombre expedicions dia tipo	74	
Longitud (km)	12,88	
Velocitat comercial (km/h)	13,56	
Temps de viatge (h)	0:95	
Capacitat (tipus de vehicle)	48 (MIDI)	
Capacitat (places-km/dia)	22 875	
km recorreguts / any	2056661,92	
Cobertura (%hab) (250m)	40,1%	
ISC (2010)	69,59	
ICA (2010)	95,43	
Índex de Puntualitat (2010)	82,26	

Diputació Barcelona · AMB Àrea Metropolitana de Barcelona · Ajuntament de L'Hospitalet · DDYMO Desenvolupament Organització Mobilitat · ineco

Títol de l'estudi:
PLA DE MOBILITAT URBANA DE L'HOSPITALET

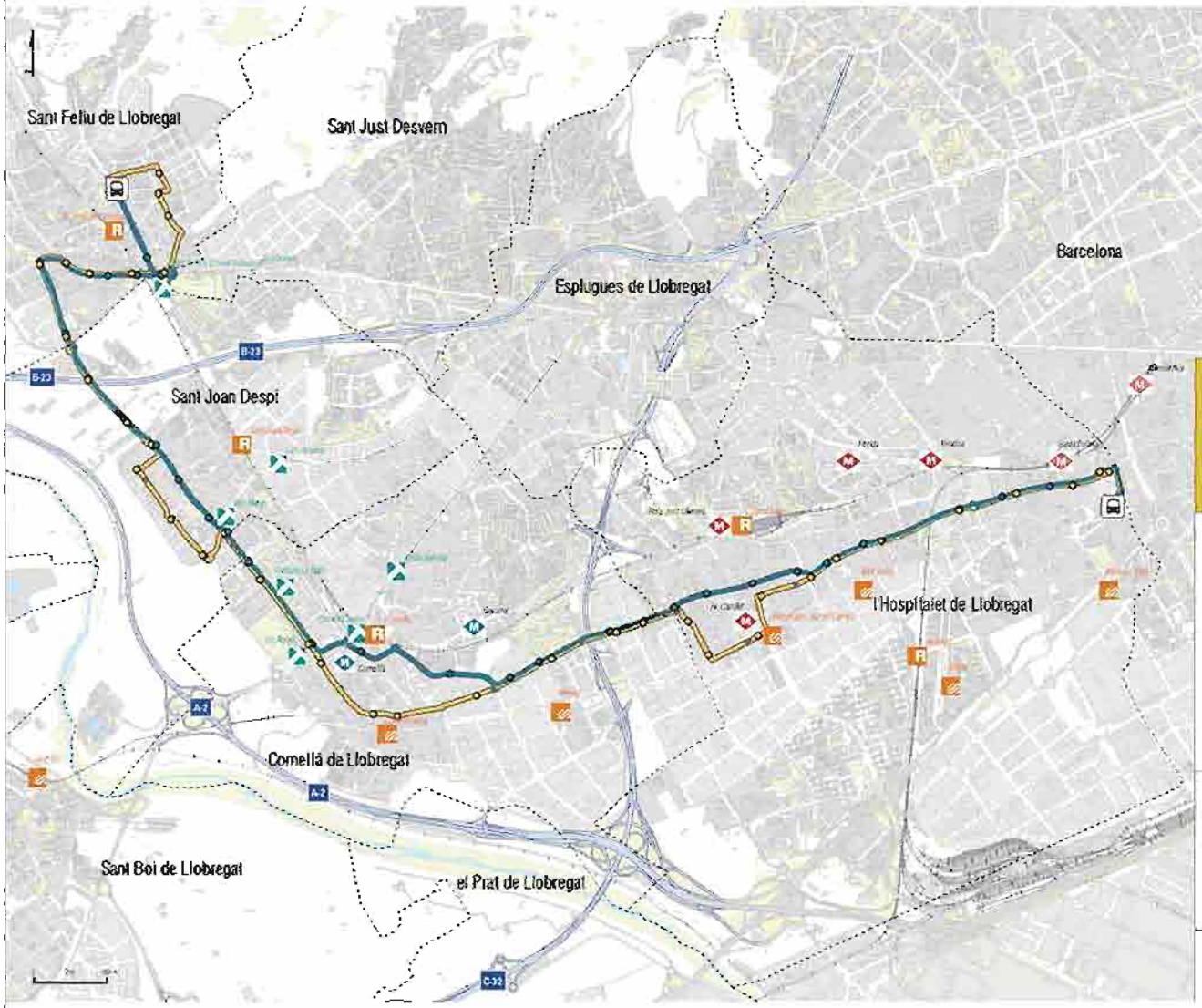
Data:
Març 2012

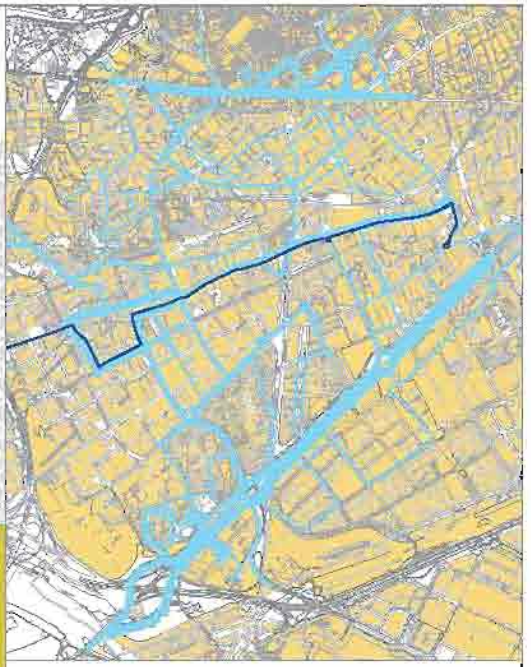
Escala:

Títol del plànol:
ANÀLISI DE L'OFERTA

Xarxa de serveis de autobusos
línia L16

3.21





Línia	L52	
Recorregut	L'Hospitalet de Ll. (Ciutat de la Justícia) - St Feliu (Pl Pere Dot)	
Nombre parades	32/38	
Tipologia parades	12/20	Marquesina
	20/16	Pals
Horaris	L a V	De 04:55 a 23:00
	S	De 04:55 a 22:35
	Festius	De 06:30 a 22:50
Freqüència (min)	L a V	20 min
	S	30 min
	Festius	30 min
Nombre expedicions dia tipo	101	
Longitud (km)	25,20	
Velocitat comercial (km/h)	14,06	
Temps de viatge (h)	1.79	
Capacitat (tipus de vehicle)	96 (Estàndard)	
Capacitat (places-km/dia)	122.191	
km recorreguts / any	392667,84	
Cobertura (%hab) (250m)	18,9%	
ISC (2010)	75,89	
ICA (2010)	96,9	
Índex de Puntualitat (2010)	71,86	

Diputació Barcelona · AMB Àrea Metropolitana de Barcelona · Ajuntament de L'Hospitalet · DOYMO Desarrollo Organización Movilidad · ineco

Títol de l'estudi:
PLA DE MOBILITAT URBANA DE L'HOSPITALET

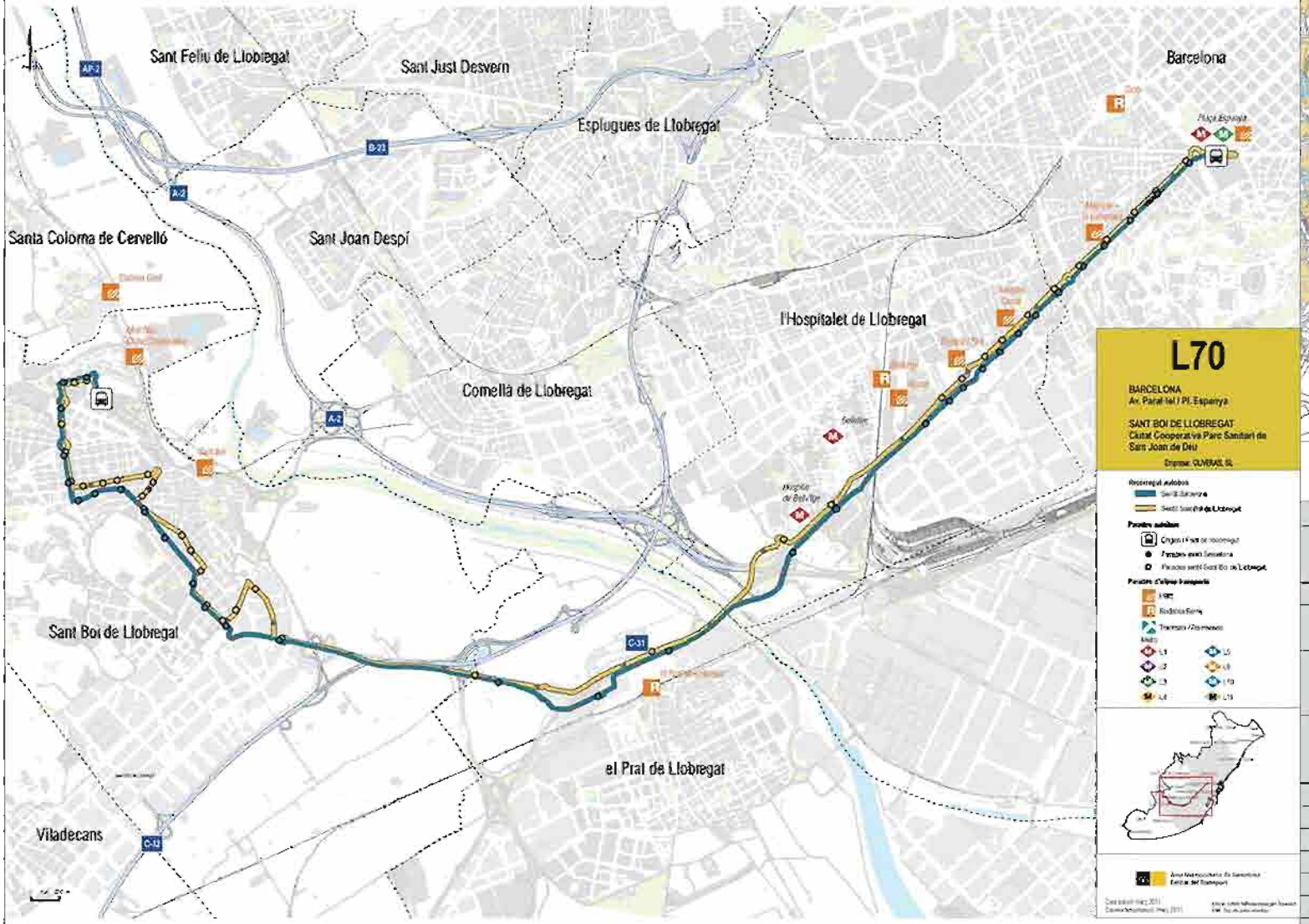
Data:
Març 2012

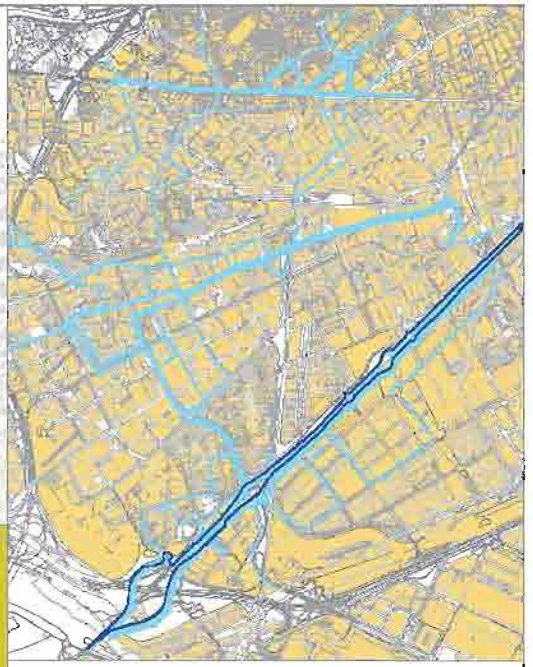
Escala:

Títol del plànol:
ANÀLISI DE L'OFERTA

Xarxa de serveis de autobusos
línia L52

3.22





Línia	L70	
Recorregut	Barcelona (Pl Espanya) - Sl Boi (Ciutat Cooperativa)	
Nombre parades	30/32	
Tipologia parades	26/22	Marquesines
	8/10	Pals
Horaris	L a V	De 05:20 a 22:30
	S	De 04:55 a 22:10
	Festius	De 04:55 a 22:10
Freqüència (min)	L a V	20 min
	S	40 min
	Festius	50 min
Nombre expedicions dia tipo	103	
Longitud (km)	32,09	
Velocitat comercial (km/h)	18,92	
Temps de viatge (h)	1.70	
Capacitat (tipus de vehicle)	96 (Estàndard)	
Capacitat (places-km/dia)	156.841	
km recorreguts / any	466899,005	
Cobertura (%hab) (250m)	7,1%	
ISC (2010)	71,83	
ICA (2010)	96,36	
Índex de Puntualitat (2010)	73,66	

Diputació Barcelona · AMB Àrea Metropolitana de Barcelona · Ajuntament de L'Hospitalet · Observatorio Organización Movilidad · ineco

Títol de l'estudi:
PLA DE MOBILITAT URBANA DE L'HOSPITALET

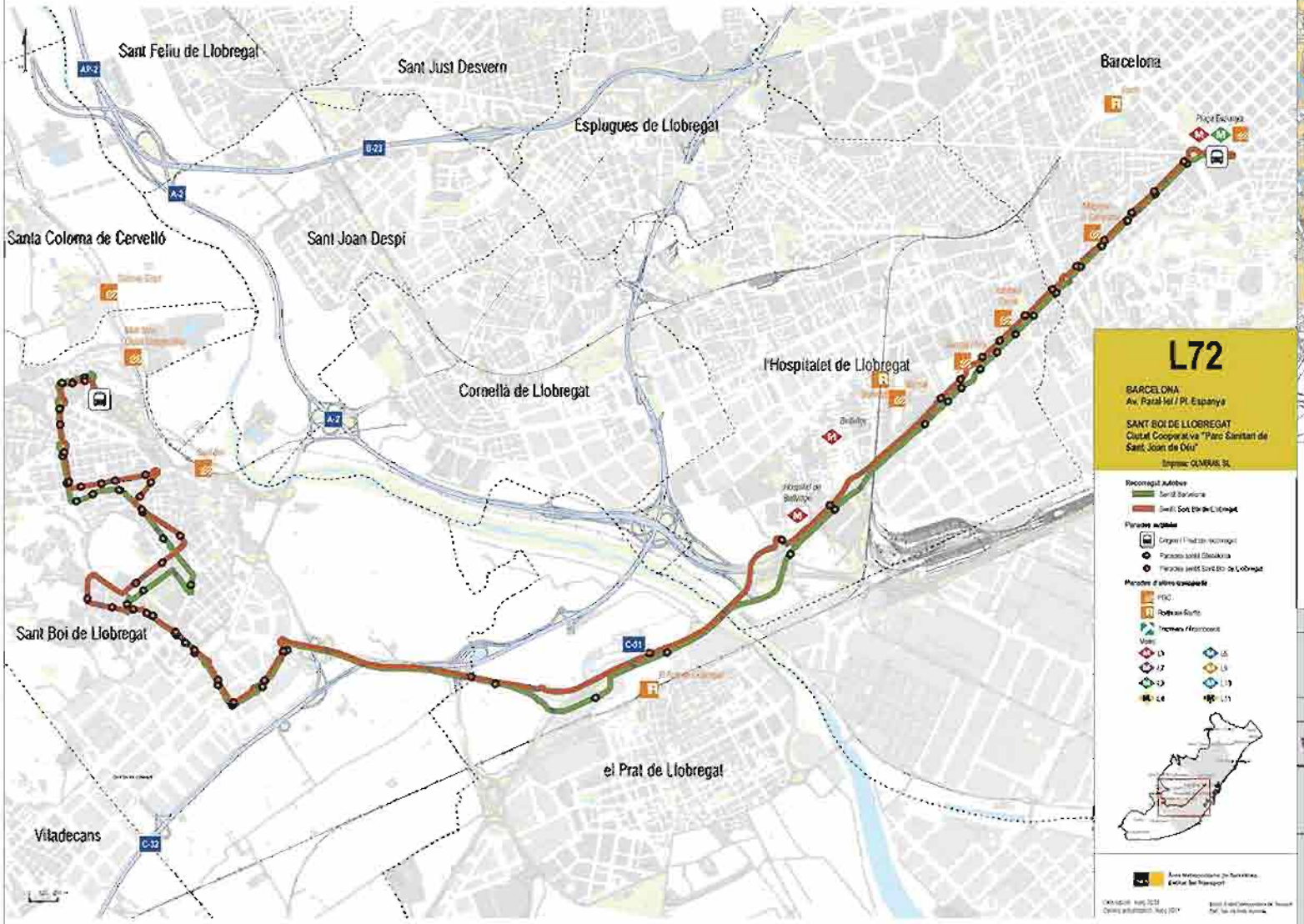
Data: Març 2012

Escala:

Títol del plànol:
ANÀLISI DE L'OFERTA

Xarxa de serveis de autobusos
línia L70

3.23



Línia	72	
Recorregut	Polígon Pedrosa / La Bonanova	
Nombre parades (i/v)	14+14	
Tipologia parades dins L'Hospitalet	16	Marquesines
	5	Pals
Horaris	L a V	De 6:00 a 22:35
	S	De 6:00 a 22:05
	Festius	De 8:00 a 22:05
Freqüència (min)	L a V	De 6 a 15 min
	S	12
	Festius	30
Nombre expedicions dia tipo	227	
Longitud (km)	17	
km recorreguts / any	645.056	
Cobertura (%hab) (250m)	0,4%	

Diputació Barcelona · AMB Àrea Metropolitana de Barcelona · Ajuntament de L'Hospitalet · Desarrollo Organización Movilidad DOYMO · ineco

Títol de l'estudi:
PLA DE MOBILITAT URBANA DE L'HOSPITALET

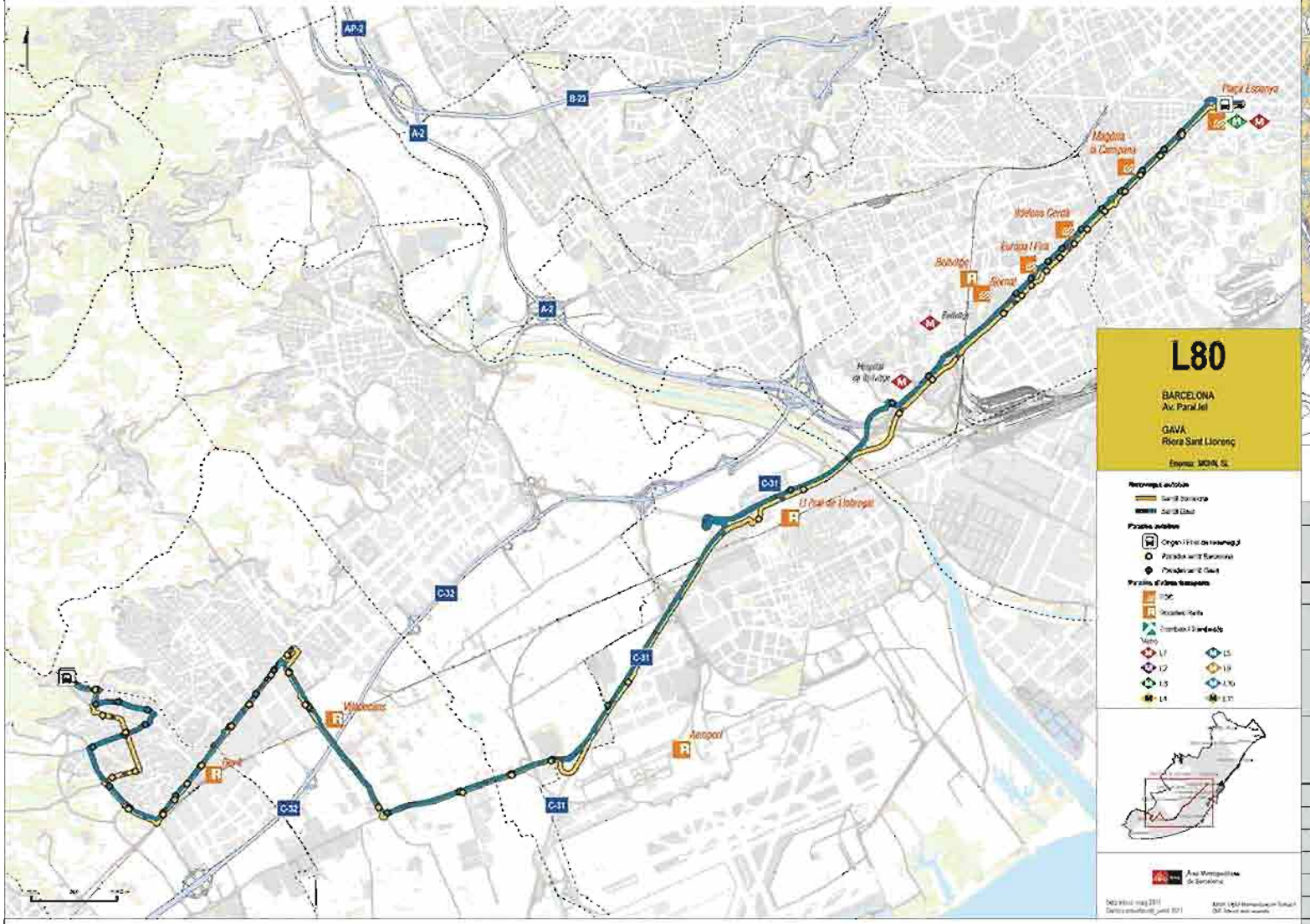
Data:
Març 2012

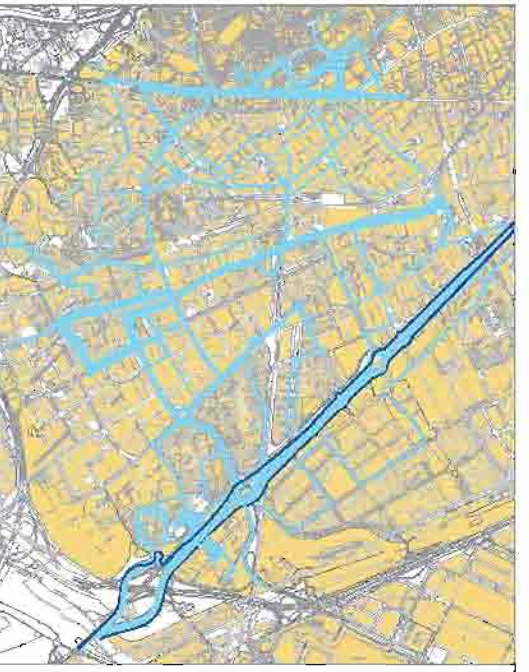
Escales:

Títol del plànol:
ANÀLISI DE L'OFERTA

Xarxa de serveis de autobusos
línia L72

3.24





L80

BARCELONA
Av. Paral·lel

GAVÀ
Riera Sant Llorenç

Empresa: MOHN, SL

Línia	L80	
Recorregut	Barcelona (Pl. Espanya) - Gavà (Can Tries)	
Nombre parades	38/38	
Tipologia parades	24/27	Marquesines
	14/11	Pals
Horaris	L a V	De 05'15 a 22'40
	S	De 05.00 a 22.55
	Festius	De 05.00 a 22.55
Freqüència (min)	L a V	45 min
	S	60 min
	Festius	60 min
Nombre expedicions dia tipo	46	
Longitud (km)	44,08	
Velocitat comercial (km/h)	24,4	
Temps de viatge (h)	1,81	
Capacitat (tipus de vehicle)	95 (Estàndard)	
Capacitat (places-km/dia)	98 285	
km recorreguts l'any	331416,53	
Cobertura (%hab) (250m)	7,1%	
ISC (2010)	69,84	
IQA (2010)	95,49	
Índex de Puntualitat (2010)	69,27	

Diputació Barcelona · AMB Àrea Metropolitana de Barcelona · Ajuntament de L'Hospitalet · DOYMO Desenvolupament Organització Mobilitat · ineco

Títol de l'estudi:
PLA DE MOBILITAT URBANA DE L'HOSPITALET

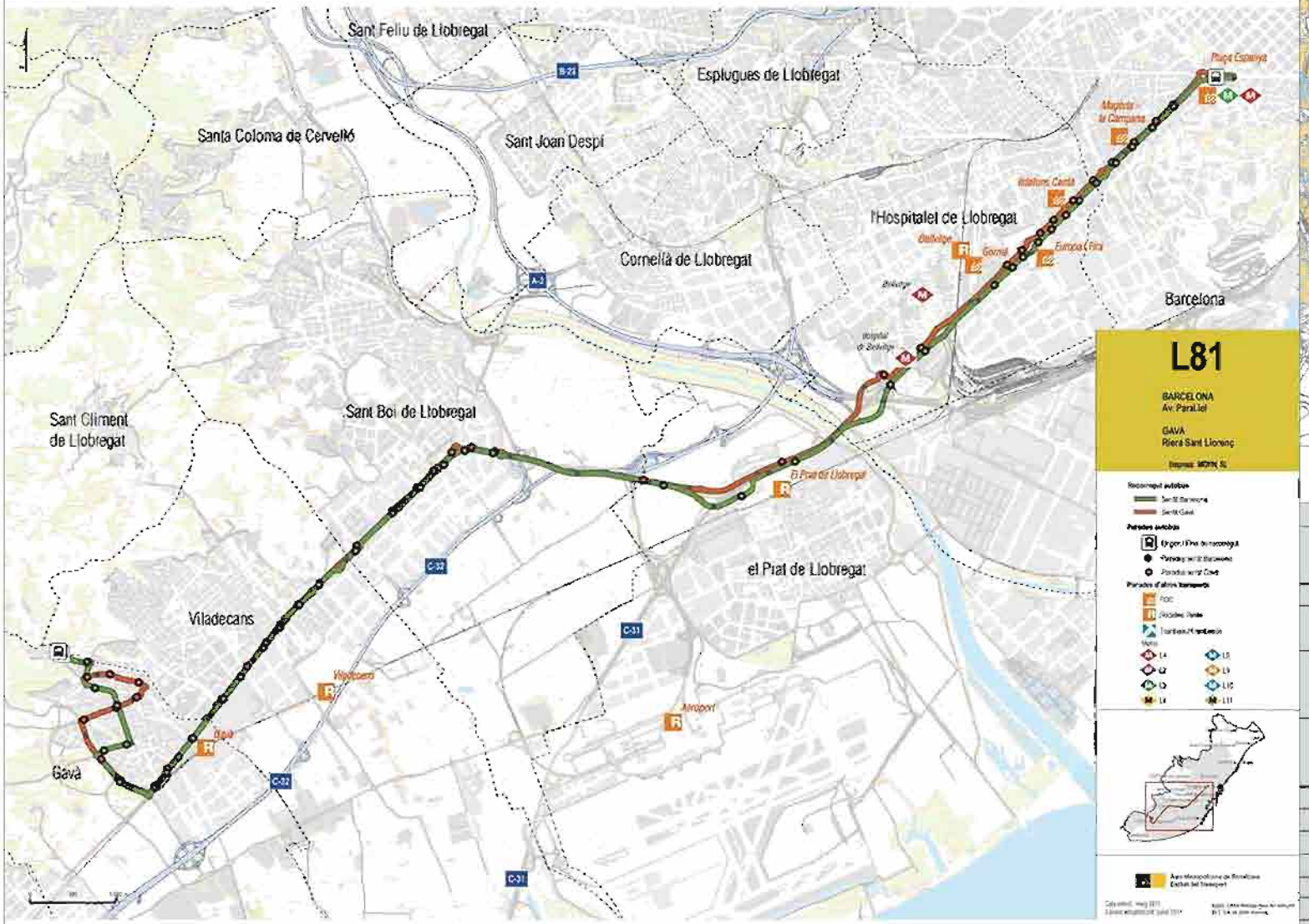
Data:
Març 2012

Escala:

Títol del plànol:
ANÀLISI DE L'OFERTA

Xarxa de serveis de autobusos
línia L80

3.25



L81

BARCELONA
Av. Paral·lel

GAVÀ
Riera Sant Llorenç

Empresa: MOHN, SL

Línia	L81	
Recorregut	Barcelona (Pl Espanya) - St Boi - Gavà (Can Tries)	
Nombre parades	41/40	
Tipologia parades	32/27	Marquesina
	9/13	Pals
Horaris	L a V	De 05:15 a 23:20
	S	De 05:15 a 23:13
	Festius	De 05:15 a 23:13
Freqüència (min)	L a V	30 min
	S	40 min
	Festius	40 min
Nombre expedicions dia tipo	73	
Longitud (km)	40,44	
Velocitat comercial (km/h)	21,98	
Temps de viatge (h)	1,84	
Capacitat (tipus de vehicle)	90 (Estàndard)	
Capacitat (places-km/dia)	140.805	
km recorreguts / any	637290,72	
Cobertura (ST/ab) (250m)	7,1%	
ISC (2010)	72,84	
IQA (2010)		
Índex de Puntualitat (2010)	70,28	

Diputació Barcelona · AMB Àrea Metropolitana de Barcelona · Ajuntament de L'Hospitalet · Desarrollo Organización Movilidad DOYMO · ineco

Títol de l'estudi:
PLA DE MOBILITAT URBANA DE L'HOSPITALET

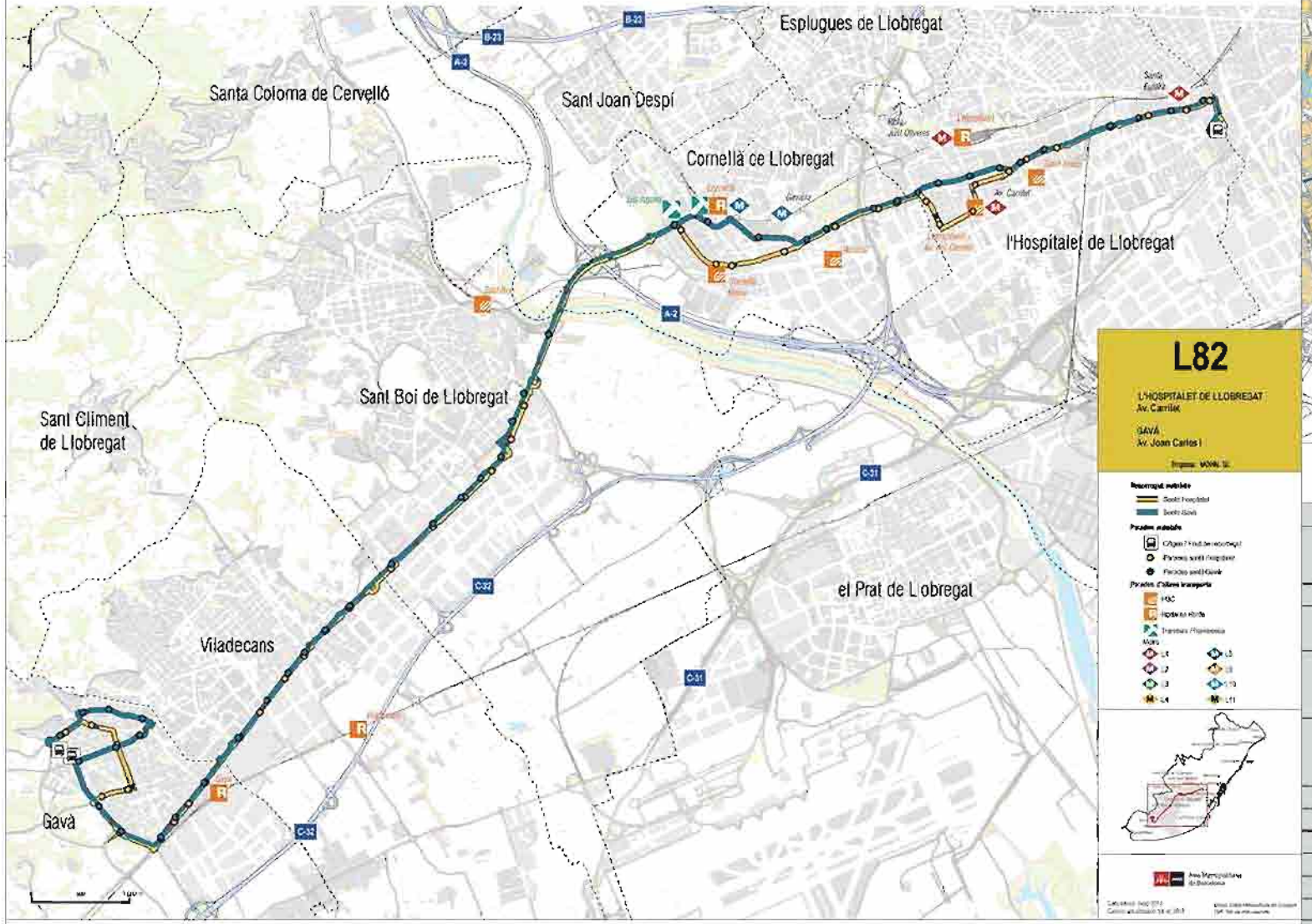
Data:
Març 2012

Escales:

Títol del plànol:
ANÀLISI DE L'OFERTA

Xarxa de serveis de autobusos
línia L81

3.26



Línia	L82	
Recorregut	L'Hospitalet de Ll (Ciutat de la Justícia) - Cornellà - Gavà (Av Joan Carles I)	
Nombre parades	45/42	
Tipologia parades	35/33	Marquesines
	10/9	Pals
Horaris	L a V	De 4:35 a 23:00
	S	De 4:35 a 23:00
	Festius	De 4:35 a 23:00
Freqüència (min)	L a V	30 min
	S	40 min
	Festius	40 min
Nombre expedicions dia tipo	71	
Longitud (km)	30,14	
Velocitat comercial (km/h)	16,47	
Temps de viatge (h)	2,32	
Capacitat (tipus de vehicle)	86 (Estàndard)	
Capacitat (places-km/dia)	129.955	
km recorreguts / any	439030,775	
Cobertura (%hab) (250m)	19,0%	
ISC (2010)	59,14	
IQA (2010)	97,1	
Índex de Puntualitat (2010)	68,91	

Diputació Barcelona · AMB Àrea Metropolitana de Barcelona · Ajuntament de L'Hospitalet · Desarrollo Organización Movilidad DOYMO · ineco

Títol de l'estudi:
PLA DE MOBILITAT URBANA DE L'HOSPITALET

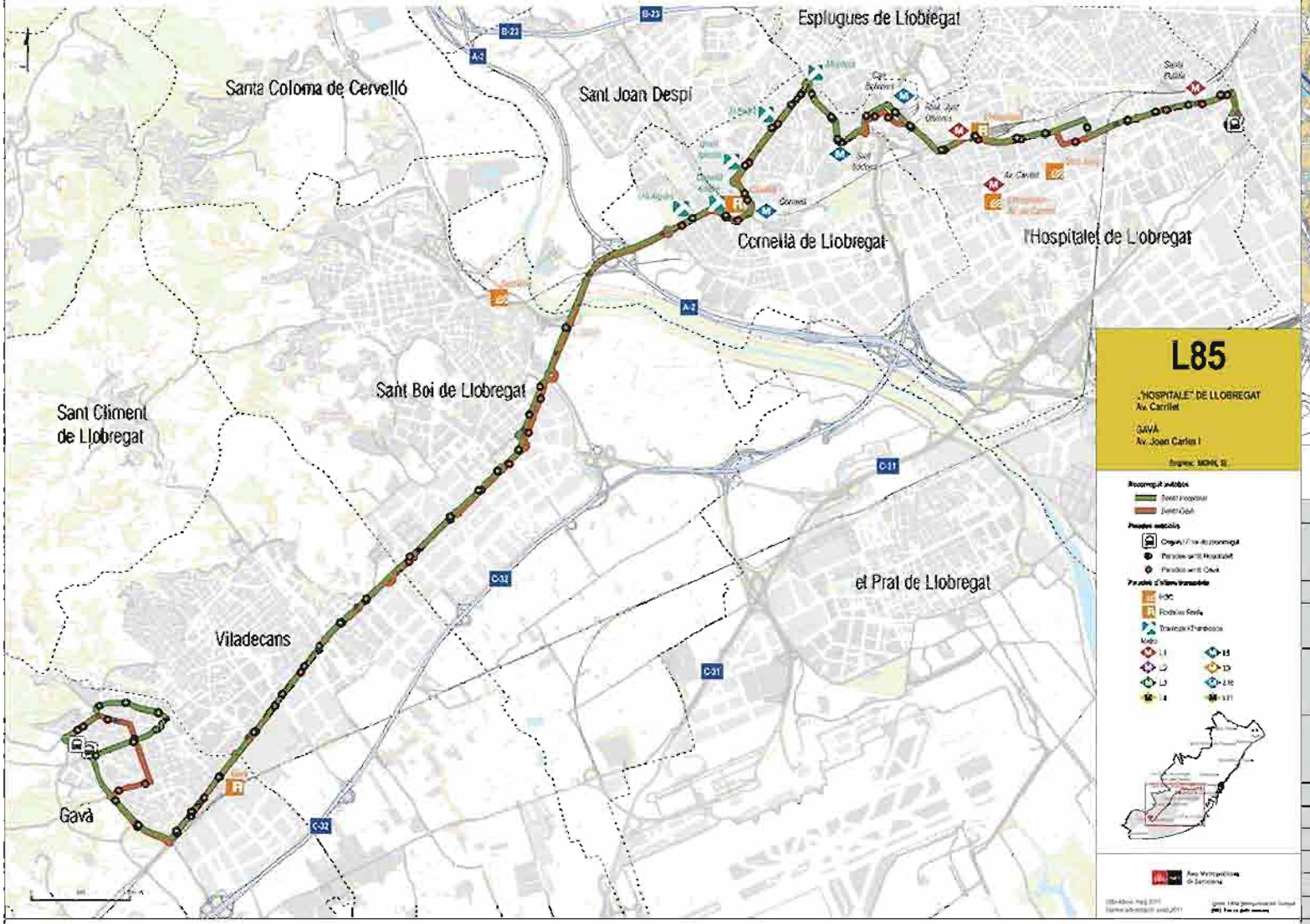
Data:
Març 2012

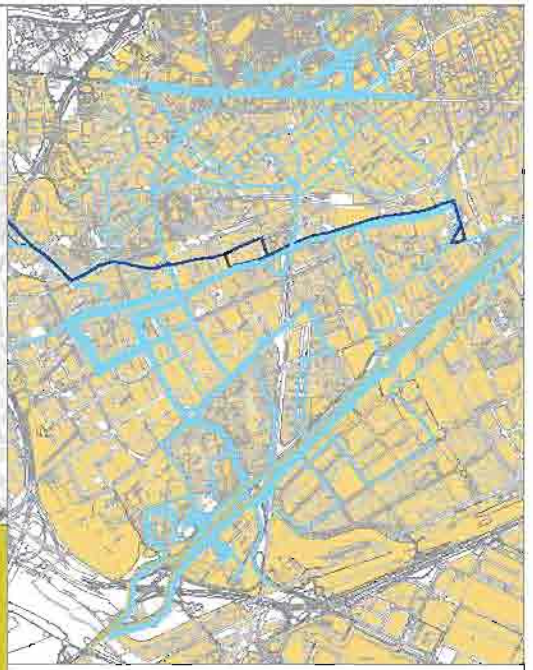
Escala:

Títol del plànol:
ANÀLISI DE L'OFERTA

Xarxa de servei de autobusos
línia L82

3.27





Línia	L85	
Recorregut	L'Hospitalet de Ll (Ciutat de la Justícia) - Gavà (Av Joan Carles I)	
Nombre parades	48/44	
Tipologia parades	36/30	Marquesina
	12/14	Pals
Horaris	L a V	De 5.10 a 32.05
	S	De 4.30 a 23.08
	Festius	De 4.30 a 23.08
Freqüència (min)	L a V	15 min
	S	40 min
	Festius	40 min
Nombre expedicions dia tipo	69	
Longitud (km)	41,68	
Velocitat comercial (km/h)	15,57	
Temps de viatge (h)	2,68	
Capacitat (tipus de vehicle)	96 (Estàndard)	
Capacitat (places-km/dia)	139 951	
km recorreguts / any	459294,47	
Cobertura (%hab) (250m)	21,5%	
ISC (2016)	58,52	
IOA (2016)		
Índex de Puntualitat (2016)	63,6	

Diputació Barcelona · AMB Àrea Metropolitana de Barcelona · Ajuntament de L'Hospitalet · DOYMO Desarrollo Organización Movilidad · ineco

Títol de l'estudi:
PLA DE MOBILITAT URBANA DE L'HOSPITALET

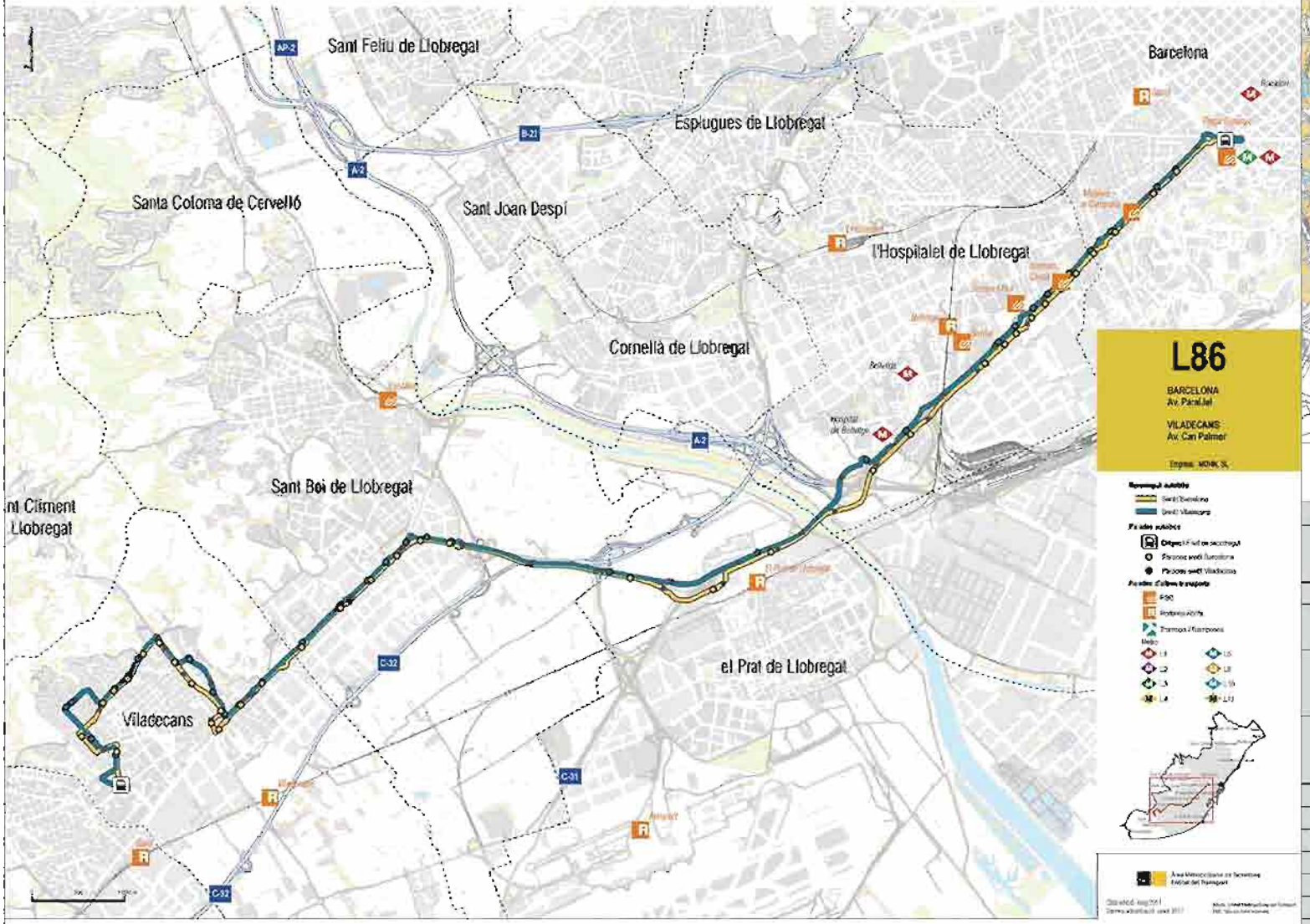
Data:
Març 2012

Escala:

Títol del plànol:
ANÀLISI DE L'OFERTA

Xarxa de serveis de autobusos
línia L85

3.28



Línia	L86	
Recorregut	Barcelona (Pl Espanya) - St Boi - Viladecans (Av Can Palmer)	
Nombre parades	36/39	
Tipologia parades	27/24	Marquesines
	10/14	Pals
Horaris	L a V	De 5:05 a 23:17
	S	De 06:30 a 23:17
	Festius	De 06:30 a 23:17
Freqüència (min)	L a V	15 min
	S	20 min
	Festius	20 min
Nombre expedicions dia tipo	146	
Longitud (km)	37,46	
Velocitat comercial (km/h)	20,16	
Temps de viatge (h)	1:86	
Capacitat (tipus de vehicle)	96 (Estàndard)	
Capacitat (places-km/dia)	261.772	
km recorreguts / any	561823,195	
Cobertura (%hab) (250m)	7,1%	
ISC (2010)	71,49	
ICA (2010)	95,24	
Índex de Puntualitat (2010)	70,49	

Diputació Barcelona · AMB Àrea Metropolitana de Barcelona · Ajuntament de l'Hospitalet · DOYMO Desarrollo Organización Movilidad · ineco

Títol de l'estudi:
PLA DE MOBILITAT URBANA DE L'HOSPITALET

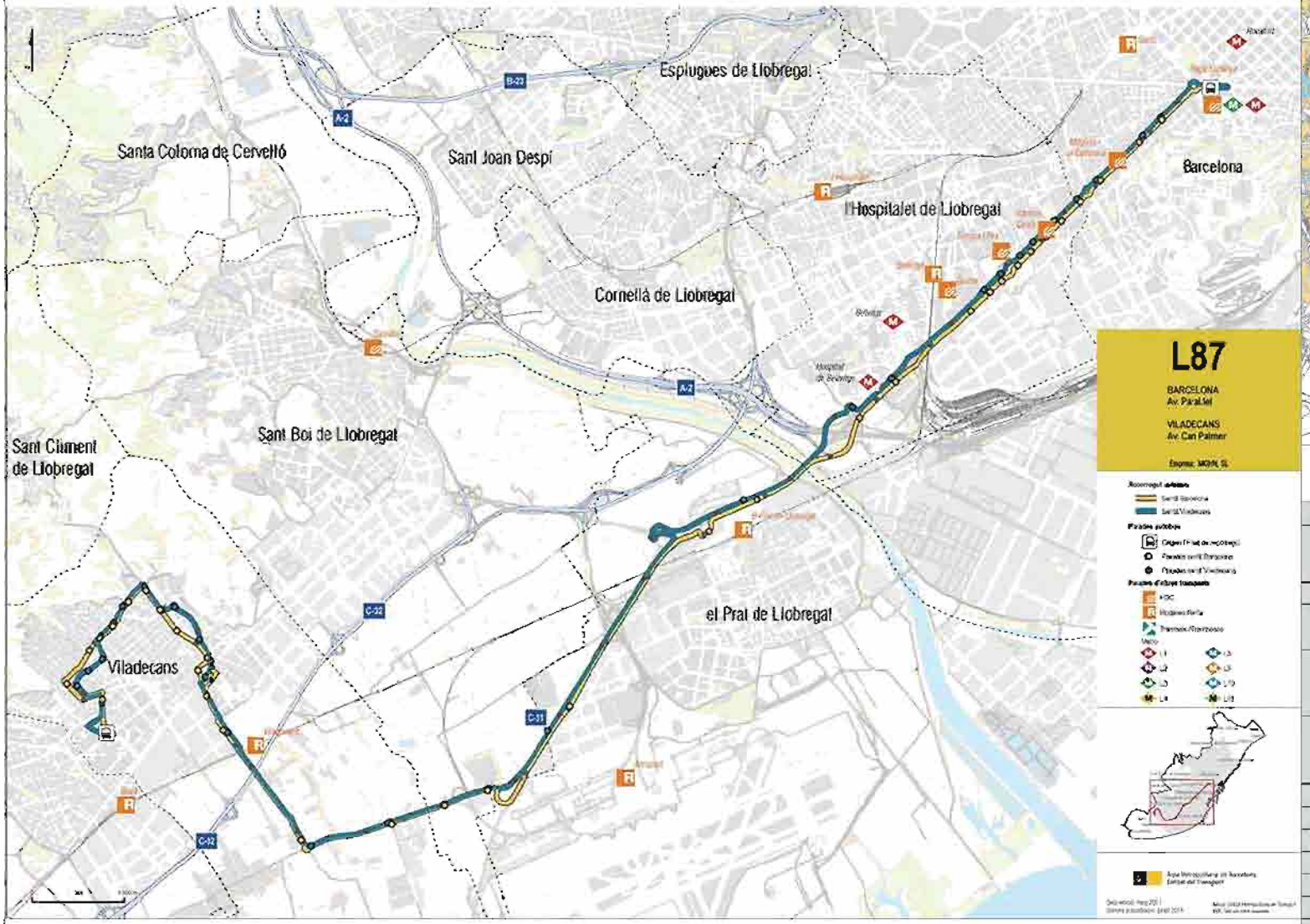
Data:
Març 2012

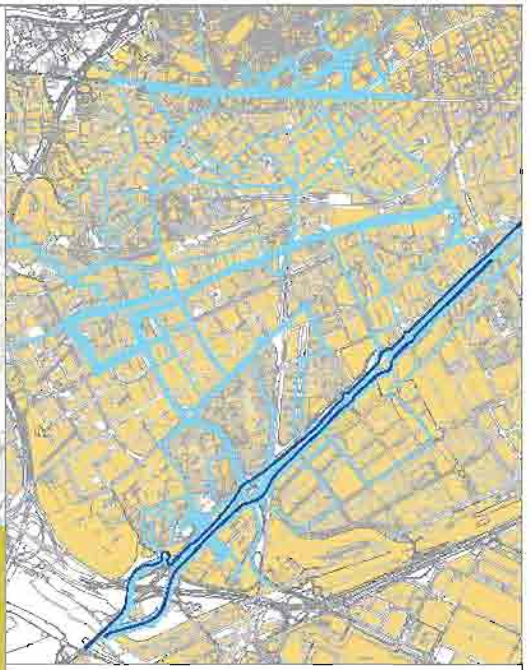
Escala:

Títol del plànol:
ANÀLISI DE L'OFERTA

Xarxa de serveis de autobusos
línia L86

3.29





Línia	L87	
Recorregut	Barcelona (Pl Espanya) - Viladecans (Av Can Palmer)	
Nombre parades	32/34	
Tipologia parades	21/21	Marquesina
	11/13	Pals
Horaris	L a V	De 04:50 a 23:25
	S	De 07:10 a 23:35
	Festius	De 07:10 a 23:35
Freqüència (min)	L a V	45 min
	S	60 min
	Festius	60 min
Nombre expedicions dia tipo	50	
Longitud (km)	41,09	
Velocitat comercial (km/h)	23,16	
Temps de viatge (h)	1,77	
Capacitat (tipus de vehicle)	95 (Estàndard)	
Capacitat (places-km/dia)	97.731	
km recorreguts l'any	325131,1	
Cobertura (%hab) (250m)	7,1%	
ISC (2010)	70,34	
IQA (2010)		
Índex de Puntualitat (2010)	64,26	

Diputació Barcelona · AMB Àrea Metropolitana de Barcelona · Ajuntament de l'Hospitalet · DOYMO Desarrollo Organización Movilidad · ineco

Títol de l'estudi:
PLA DE MOBILITAT URBANA DE L'HOSPITALET

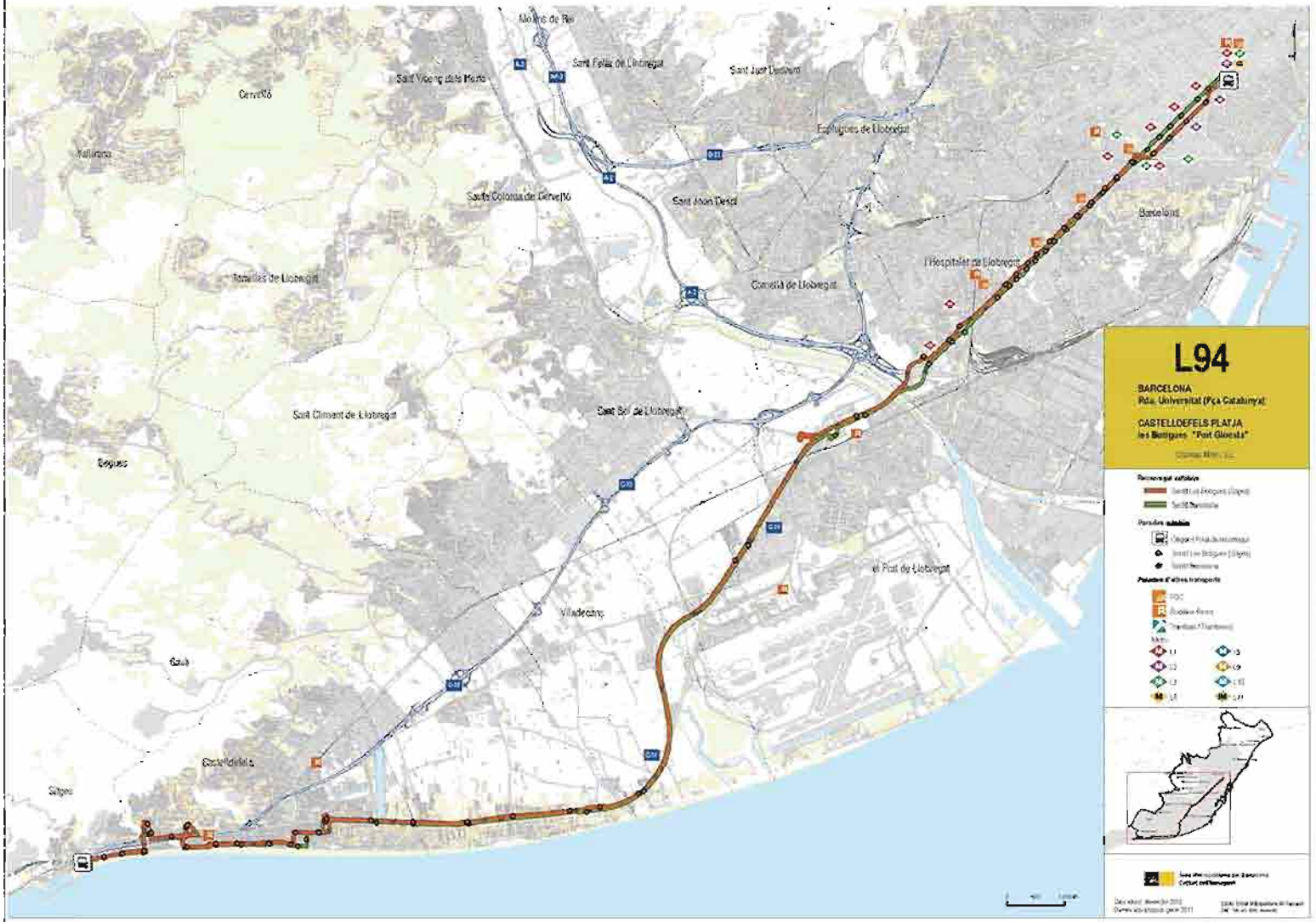
Data:
Març 2012

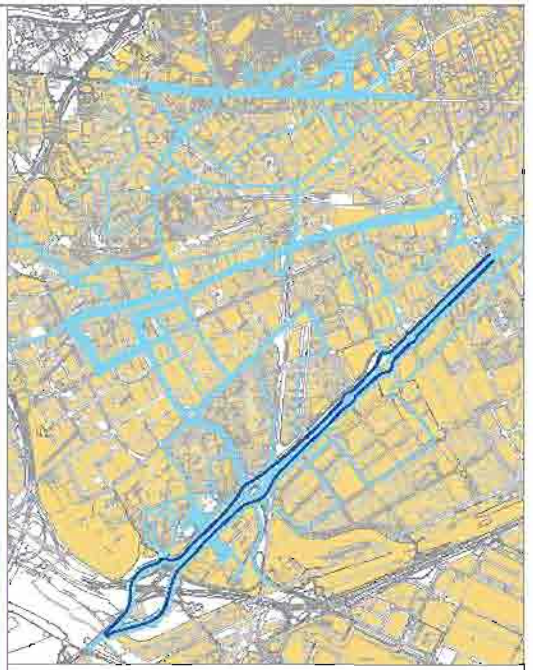
Escala:

Títol del plànol:
ANÀLISI DE L'OFERTA

Xarxa de serveis de autobusos
línia L87

3.30





Línia	L94	
Recorregut	Barcelona (Pl Catalunya) - Castelldefels Platja (les Botigues)	
Nombre parades	43/44	
Tipologia parades	27/26	Marquesines
	16/18	Pals
Horaris	L a V	De 06:55 a 23:05
	S	De 06:55 a 23:05
	Festius	De 06:40 a 22:40
Freqüència (min)	L a V	30 min
	S	30 min
	Festius	30 min
Nombre expedicions dia tipo	65	
Longitud (km)	59,38	
Velocitat comercial (km/h)	27,12	
Temps de viatge (h)	2,19	
Capacitat (tipus de vehicle)	96 (Estàndard)	
Capacitat (places-km/dia)	184,052	
km recorreguts / any	796603,075	
Cobertura (%hab) (250m)	7,6%	
ISC (2010)	69,32	
IQA (2010)	96,78	
Índex de Puntualitat (2010)	64,02	

Diputació Barcelona | AMB Àrea Metropolitana de Barcelona | Ajuntament de L'Hospitalet | DDYMO Desenvolto Organización Movilidad | ineco

Títol de l'estudi:
PLA DE MOBILITAT URBANA DE L'HOSPITALET

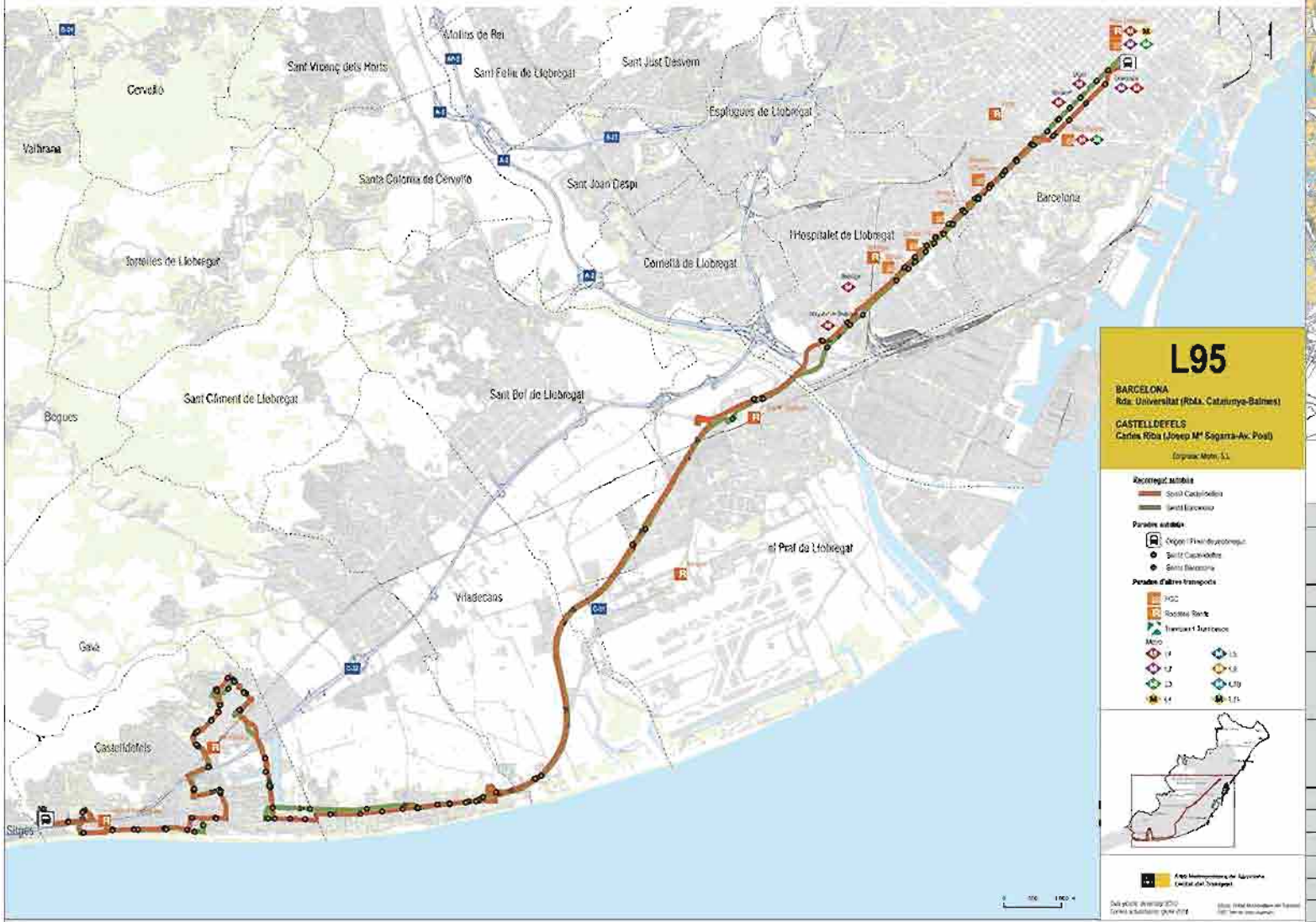
Data:
Marzo 2012

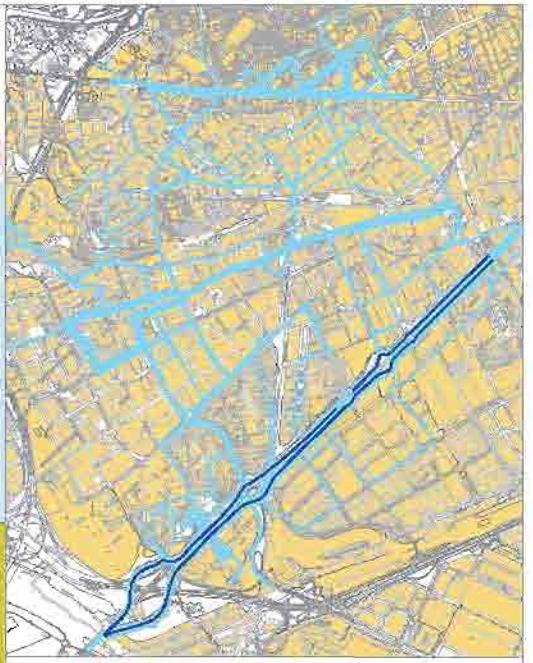
Escala:

Títol del plànol:
ANÀLISI DE L'OFERTA

Xarxa de serveis de autobusos
línia L94

3.31





Línia	L95	
Recorregut	Barcelona (Pl Catalunya) - Castelldefels (Av Prat)	
Nombre parades	60/57	
Tipologia parades	47/40	Marquesina
	13/17	Pals
Horaris	L a V	De 05:50 a 00:00
	S	De 06:00 a 23:30
	Festius	De 06:00 a 23:30
Freqüència (min)	L a V	20 min
	S	30 min
	Festius	30 min
Nombre expedicions dia tipo	109	
Longitud (km)	69,71	
Velocitat comercial (km/h)	25,12	
Temps de viatge (h)	2,78	
Capacitat (tipus de vehicle)	Estàndard/Low Entry	
Capacitat (places-km/dia)	364.713	
km recorreguts / any	1179817,25	
Cobertura (%hab) (250m)	7,4%	
ISC (2010)	59,01	
IQA (2010)	97,9	
Índex de Puntualitat (2010)	60,48	

Diputació Barcelona · AMB Àrea Metropolitana de Barcelona · Ajuntament de L'Hospitalet · Desenvolupament Organització Mobilitat DOYMO · ineco

Títol de l'estudi:
PLA DE MOBILITAT URBANA DE L'HOSPITALET

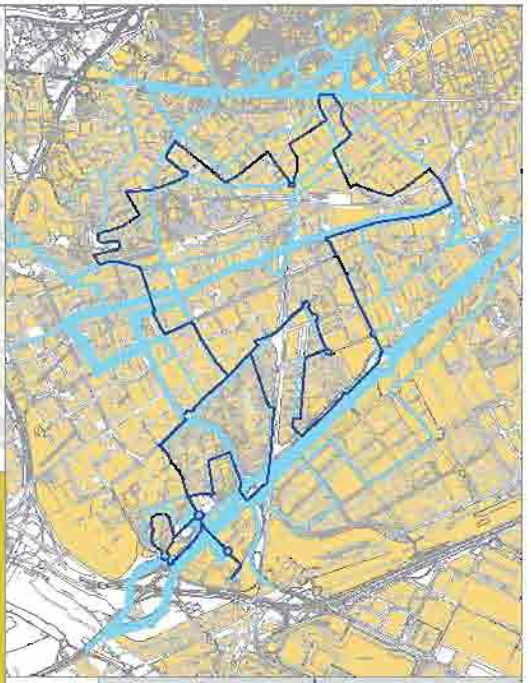
Data:
Març 2012

Escala:

Títol del plànol:
ANÀLISI DE L'OFERTA

Xarxa de serveis de autobusos
línia L95

3.32



LH1

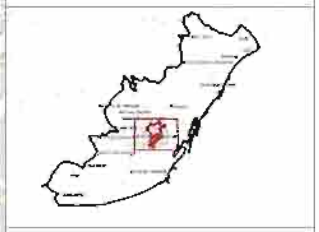
L'HOSPITALET DE LLOBREGAT
Cª. Antiga del Prat (Tanatori)

Empresa: Rosanbus, SL

Recorregut autobus
Recorregut LH1

Paradas autobus
Origen / Final de recorregut
Paradas

Paradas d'altres transports
FGC
Rodalies Renfe
Tramboix / Trambosca
Metro
L1 L2 L3 L4 L5 L9 L10 L11



Àrea Metropolitana de Barcelona
Entitat del Transport

Data edició: gener 2011
Darrera actualització: gener 2011

Línia	LH1	
Recorregut	Tanatori - Collblanc - Sta Eulàlia - Tanatori (circular)	
Nombre paradas	55	
Tipologia paradas	39	Marquesinas
	16	Pals
Horans	L a V	04:45 am - 22:30
	S	05:00 a 22:30
	Festius	07:00 a 22:30
Freqüència (min)	L a V	De 04:45 a 06:45 cada 20 min.
		De 07:00 a 07:15 cada 15 min.
		De 07:20 a 07:30 cada 10 min.
		De 07:45 a 21:00 cada 15 min.
		De 21:30 a 22:30 cada 30 min.
	S	30
	Festius	30
Nombre expedicions dia tipo	97	
Longitud (km)	21,1	
Velocitat comercial (km/h)	13,3	
Temps de viatge (h)	1,0	
Capacitat (tipus de vehicle)	48 (Mini)	
Capacitat (places km/dia) (dia tipo)	98.242	
km recorreguts / any	395.094	
Cobertura (ºShao) (250m)	57,1%	
ISC (2010)	70,32	
IOA (2010)	96,28	
Índex de Puntualitat (2010)	63,02	

Diputació Barcelona · AMB Àrea Metropolitana de Barcelona · Ajuntament de L'Hospitalet · DDYMO Desarrollo Organización Movilidad · ineco

Títol de l'estudi:
PLA DE MOBILITAT URBANA DE L'HOSPITALET

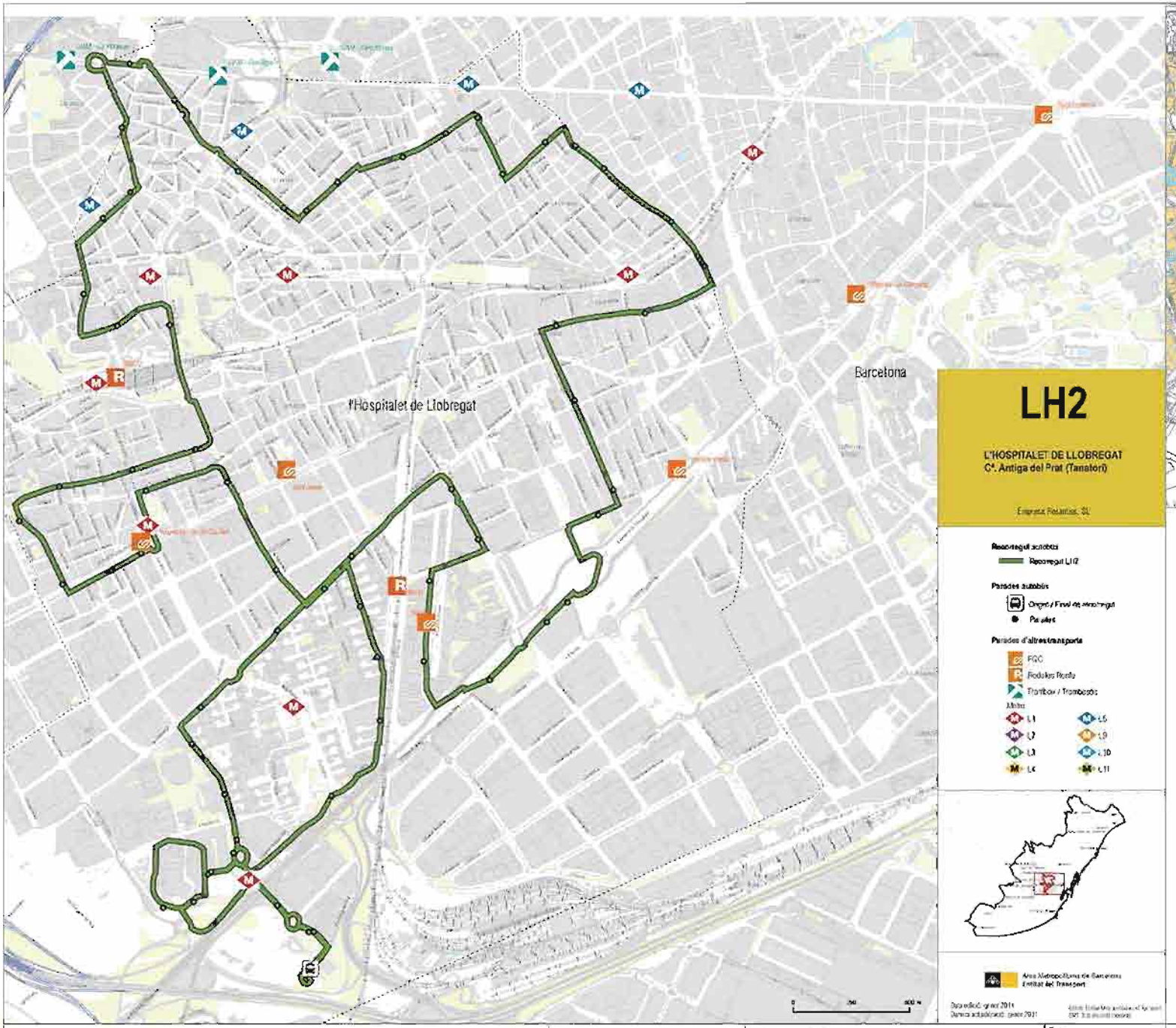
Data:
Marzo 2012

Escala:

Títol del plànol:
ANÀLISI DE L'OFERTA

Xarxa de serveis de autobusos
línia LH1

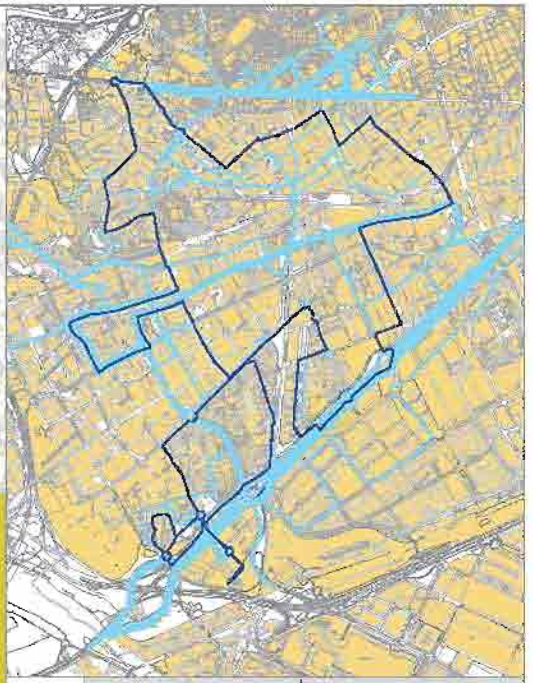
3.33



LH2

L'HOSPITALET DE LLOBREGAT
C/. Antiga del Prat (Tanatori)

Empresa Reunida, SL



Línia	LH2	
Recorregut	Residència Bellvitge - Sta Eulàlia - Collblanc - Residència Bellvitge (circular)	
Nombre parades	66	
Tipologia parades	39	Marquesina
	17	Pals
Horaris	L a V	04:40 am - 22:30
	S	05:00 a 22:30
	Festius	07:15 a 22:45
Freqüència (min)	L a V	De 04:40 a 04:45 cada 5 min
		De 05:05 a 07:05 cada 20 min.
		De 07:20 a 20:20 cada 15 min
		De 20:40 a 22:00 cada 20 min
		De 22:00 a 22:30 cada 30 min
	S	30
	Festius	30
Nombre expedicions dia tipo	98	
Longitud (km)	22,2	
Velocitat comercial (km/h)	14,2	
Temps de viatge (h)	1,6	
Capacitat (tipus de vehicle)	48 (Midi)	
Capacitat (places km/dia tipo)	104.429	
km recorreguts / any	425.352	
Cobertura (5/hab) (250m)	58,6%	
ISC (2010)	75,63	
IGA (2010)	96,57	
Índex de Puntualitat (2010)	66,54	

Diputació Barcelona · AMB Àrea Metropolitana de Barcelona · Ajuntament de L'Hospitalet · Desarrollo Organización Movilidad DOYMO · ineco

Títol de l'estudi:
PLA DE MOBILITAT URBANA DE L'HOSPITALET

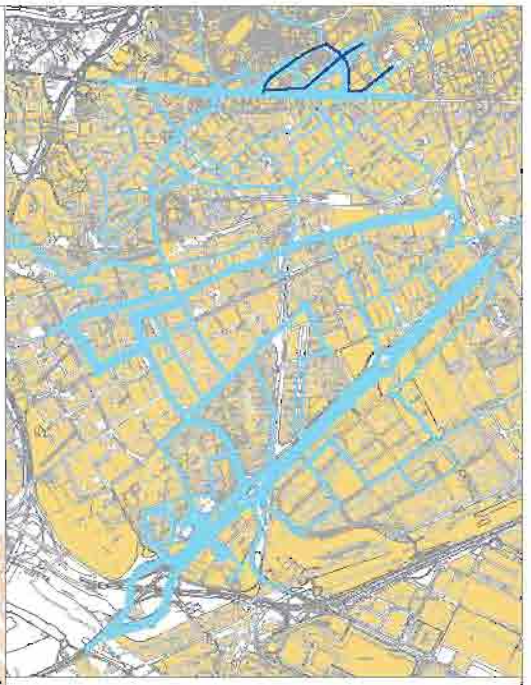
Data:
Març 2012

Escala:

Títol del plànol:
ANÀLISI DE L'OFERTA

Xarxa de serveis de autobusos
línia LH2

3.34



Línia	15	
Recorregut	Conca - Sant Antoni Maria Claret (Barcelona) / Cardenal Reig-Av St Ramon Nonat (Barcelona)	
Nombre parades (i/v)	20/20	
Tipologia parades dins L'Hospitalet	1	Marquesines
	0	País
Horaris	L a V	De 5:05 a 23:05
	S	De 5:05 a 23:30
	Festius	De 8:00 a 23:00
Freqüència (min)	L a V	De 6 a 20 min
	S	De 11 a 15 min
	Festius	De 25 a 30 min
Nombre expedicions dia tipo	254	
Longitud (km)	17,5	
Km recorreguts / any	769.072	
Cobertura (%hab) (250m)	0,9%	

Diputació Barcelona · AMB Àrea Metropolitana de Barcelona · Ajuntament de L'Hospitalet · DOYMO Desarrollo Organización Movilidad · ineco

Títol de l'estudi:
PLA DE MOBILITAT URBANA DE L'HOSPITALET

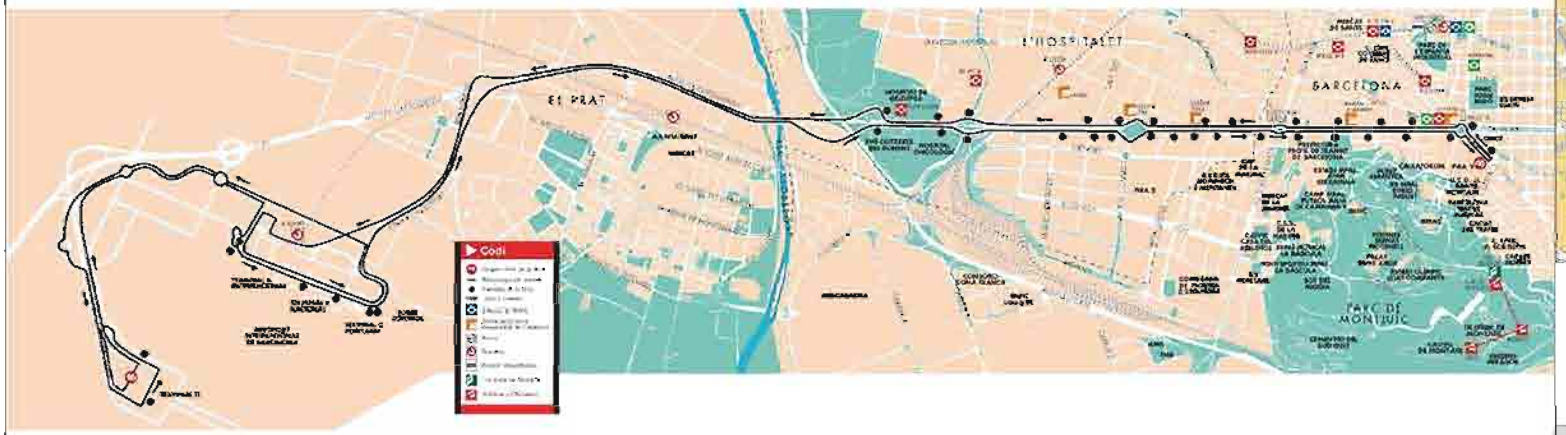
Data: Març 2012

Escala:

Títol del plànol:
ANÀLISI DE L'OFERTA

Xarxa de serveis de autobusos
línia 15

3.35



Línia	46	
Recorregut	Av Paral·lel-Llança (Barcelona) / Aeroport-Terminal T1 (Prat Llobregat)	
Nombre parades (Ud.)	23/22	
Tipologia parades dins L'Hospitalet	15	Marquesines
	3	Pals
Horaris	L a V	De 5:00 a 00:15
	S	De 5:00 a 00:15
	Festius	De 5:00 a 00:15
Freqüència (min)	L a V	20 min
	S	20 min
	Festius	20 min
Nombre expedicions dia tipo	112	
Longitud (km)	38,9	
Km recorreguts / any	838.537	
Cobertura (%hab. <250m)	7,6%	

Diputació Barcelona · AMB Àrea Metropolitana de Barcelona · Ajuntament de L'Hospitalet · DOYMO Desarrollo Organización Movilidad · ineco

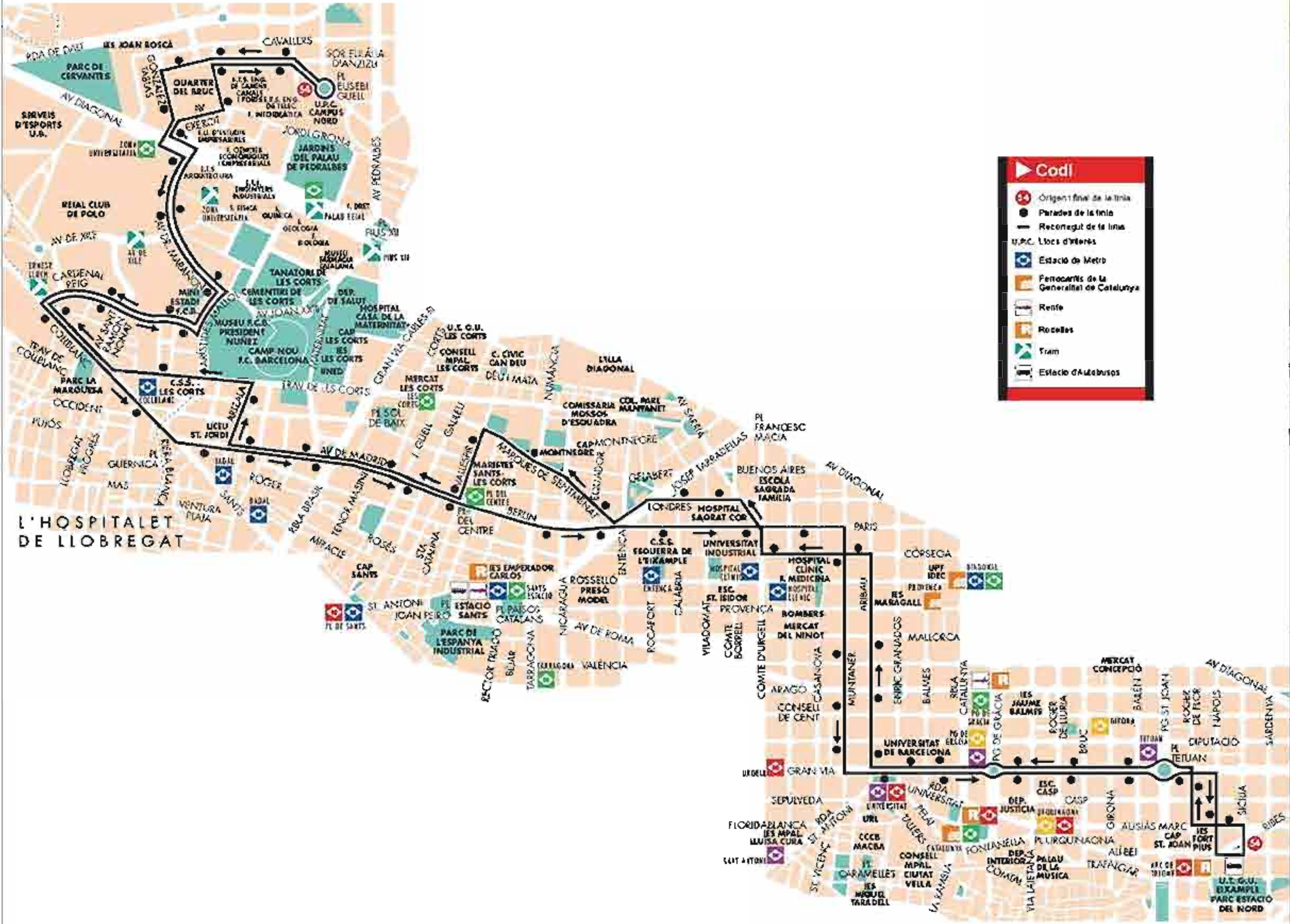
Títol de l'estudi:
PLA DE MOBILITAT URBANA DE L'HOSPITALET

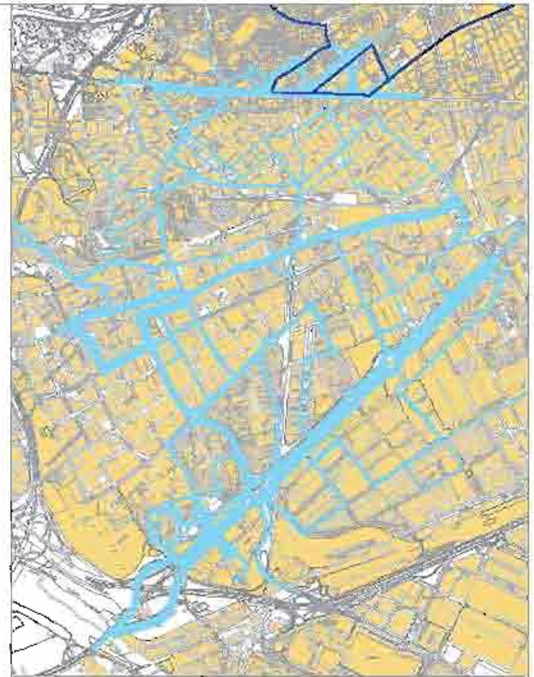
Data:
Març 2012

Escala:

Títol del plànol:
ANÀLISI DE L'OFERTA
Xarxa de serveis de autobusos
línia L46

3.36





Línia	54	
Recorregut	Campus Nord (Barcelona) / Estacio Nord (Barcelona)	
Nombre parades (i/v)	33/34	
Tipologia parades dins L'Hospitalet	1	Marquesines
	1	Pals
Horaris	L a V	De 5:20 a 22:50
	S	De 5:20 a 22:50
	Festivos	De 6:00 a 22:50
Freqüència (min)	L a V	De 6 a 15 min
	S	De 17 a 20 min
	Festivos	De 20 a 35 min
Nombre expedicions dia tipo	231	
Longitud (km)	21	
km recorreguts / any	790.845	
Cobertura (%hab) (250m)	2,1%	

Diputació Barcelona | AMB Àrea Metropolitana de Barcelona | Ajuntament de L'Hospitalet | DOYMO Desarrollo Organización Movilidad | ineco

Títol de l'estudi: PLA DE MOBILITAT URBANA DE L'HOSPITALET

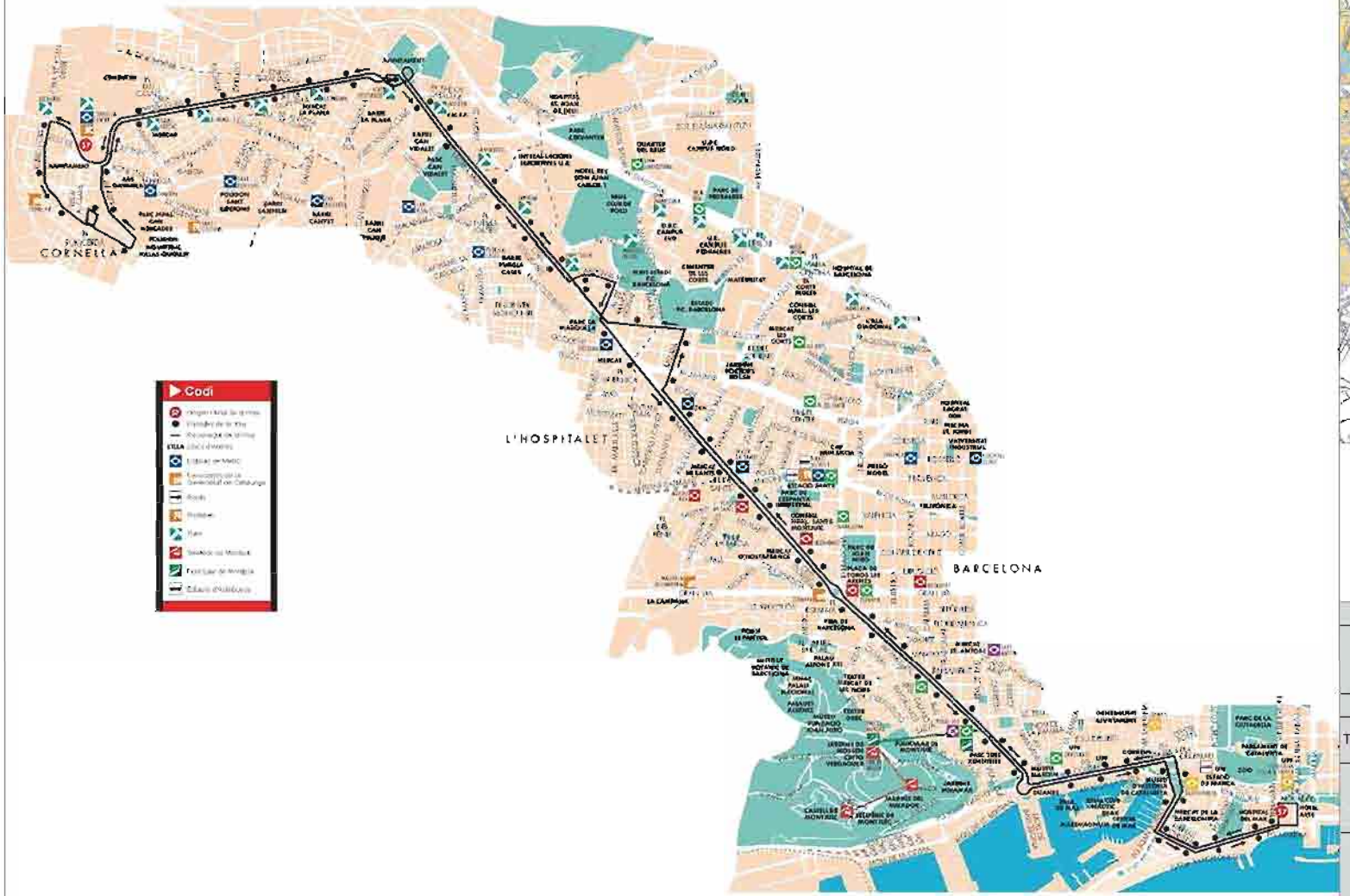
Data: Marzo 2012

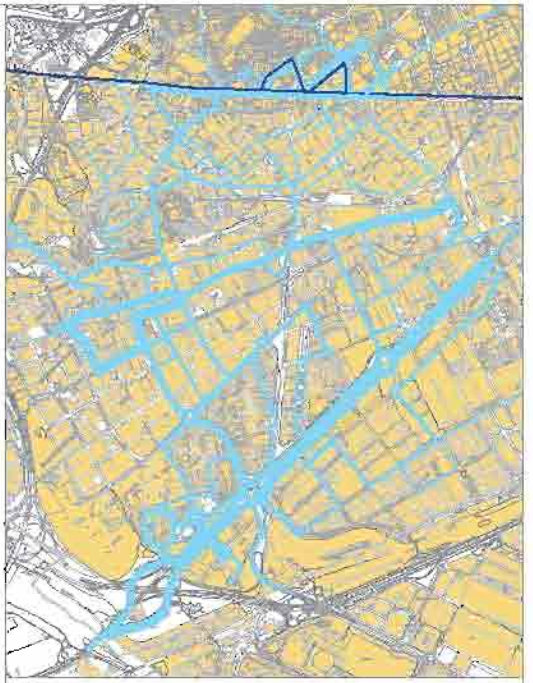
Escala:

Títol del plànol: ANÀLISI DE L'OFERTA

Xarxa de serveis de autobusos línia L54

3.37





Línia	57	
Recorregut	Trelawny-Ronda Litoral (Barcelona) / Pl de la Llibertat-Bus 57 (Cornellà)	
Nombre parades (i/v)	47/46	
Tipologia parades dins L'Hospitalet	3	Marquesines
	4	Pals
Horaris	L a V	De 4.00 a 23.30
	S	De 4.00 a 22.50
	Festius	De 4'35 a 22'50
Freqüència (min)	L a V	De 13 a 25 min
	S	De 13 a 25 min
	Festius	De 13 a 30 min
Nombre expedicions dia tipo	128	
Longitud (km)	32,0	
km recorreguts / any	786.161	
Cobertura (%hab) (250m)	8,1%	

Diputació Barcelona · AMB Àrea Metropolitana de Barcelona · Ajuntament de L'Hospitalet · DOYMO Desarrollo Organización Movilidad · ineco

Títol de l'estudi: PLA DE MOBILITAT URBANA DE L'HOSPITALET

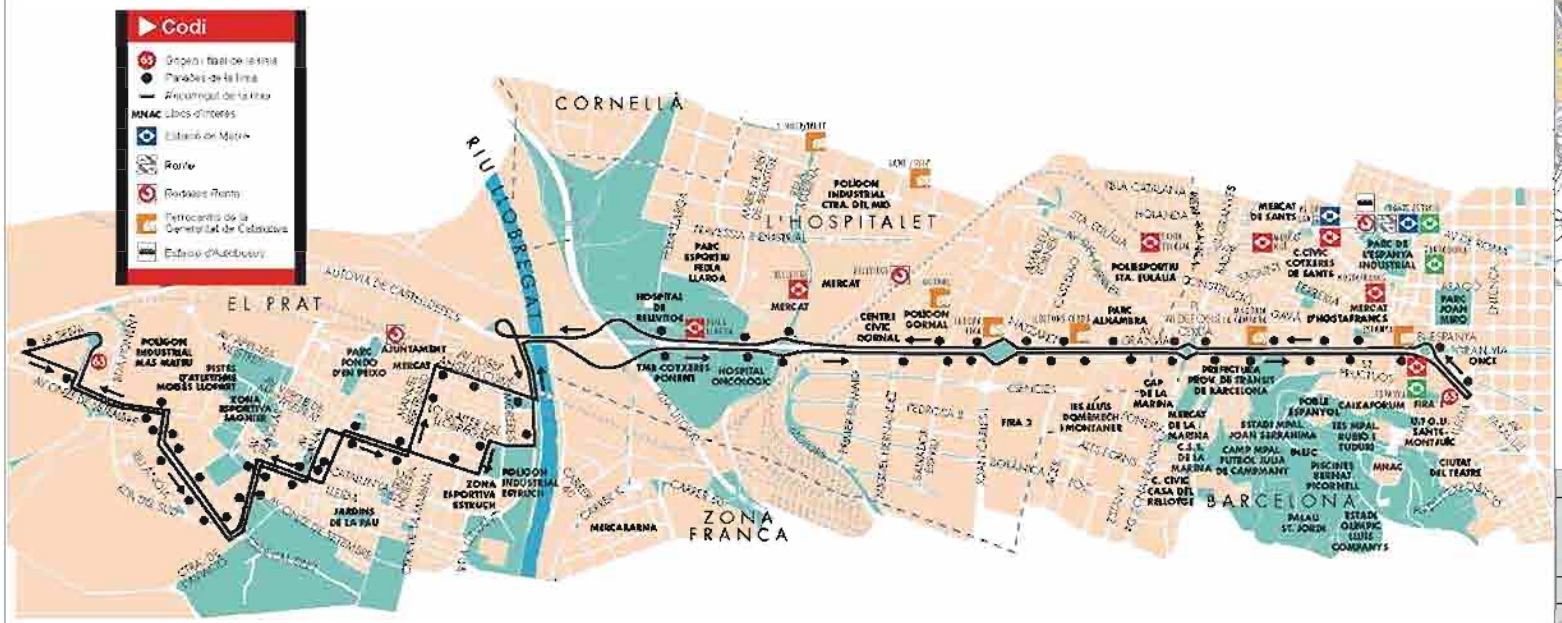
Data: Marzo 2012

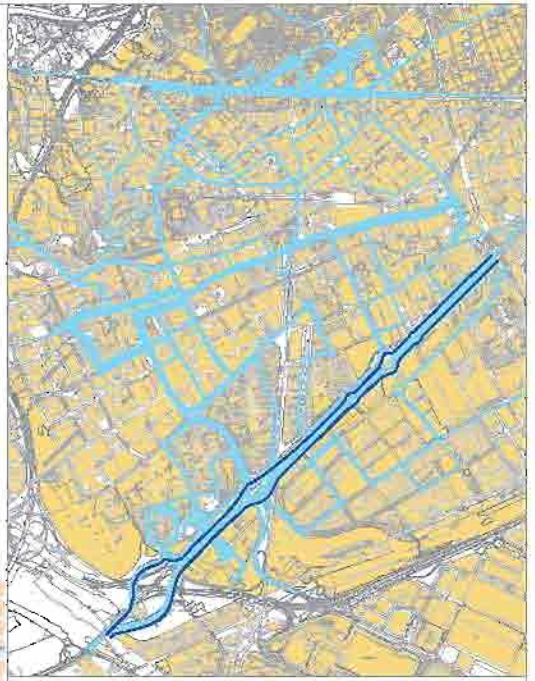
Escala:

Títol del plànol: ANÀLISI DE L'OFERTA

Xarxa de serveis de autobusos línia L57

3.38





Línia	65	
Recorregut	Av Paral·lel-Lleida (Barcelona)/Conudas-Pl Volateria (Prat Llobregat)	
Nombre parades (i/v)	31/36	
Tipologia parades dins L'Hospitalet	17	Marquesines
	1	Pals
Horaris	L a V	De 4.30 a 23.30
	S	De 4.30 a 23.30
	Festius	De 5:00 a 23:30
Freqüència (min)	L a V	De 11 a 17 min
	S	De 9 a 13 min
	Festius	De 15 a 19 min
Nombre expedicions dia tipo	176	
Longitud (km)	25,0	
km recorreguts / any	804.917	
Cobertura (%hab) (250m)	7,6%	

Diputació Barcelona · AMB Àrea Metropolitana de Barcelona · Ajuntament de L'Hospitalet · Desarrollo Organización Movilidad DOYMO · ineco

Títol de l'estudi:
PLA DE MOBILITAT URBANA DE L'HOSPITALET

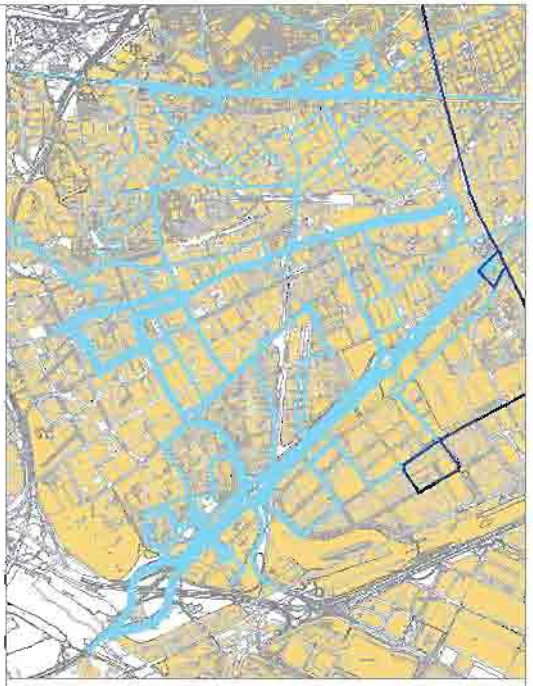
Data: Març 2012

Escala:

Títol del plànol:
ANÀLISI DE L'OFERTA

Xarxa de serveis de autobusos
línia L65

3.39



Línia		72
Recorregut		Polígon Pedrosa / La Bonanova
Nombre parades (IN)		14+14
Tipologia parades dins L'Hospitalet	18	Marquesines
	5	Pals
Horaris	L a V	De 6:00 a 22:35
	S	De 6:00 a 22:05
	Festius	De 8:00 a 22:05
Freqüència (min)	L a V	De 6 a 15 min
	S	12
	Festius	30
Nombre expedicions dia tipo		227
Longitud (km)		17
km recorreguts / any		645.056
Cobertura (%hab) (250m)		0,4%

Diputació Barcelona · AMB Àrea Metropolitana de Barcelona · Ajuntament de L'Hospitalet · Desarrollo Organización Movilidad DOYMO · ineco

Títol de l'estudi:
PLA DE MOBILITAT URBANA DE L'HOSPITALET

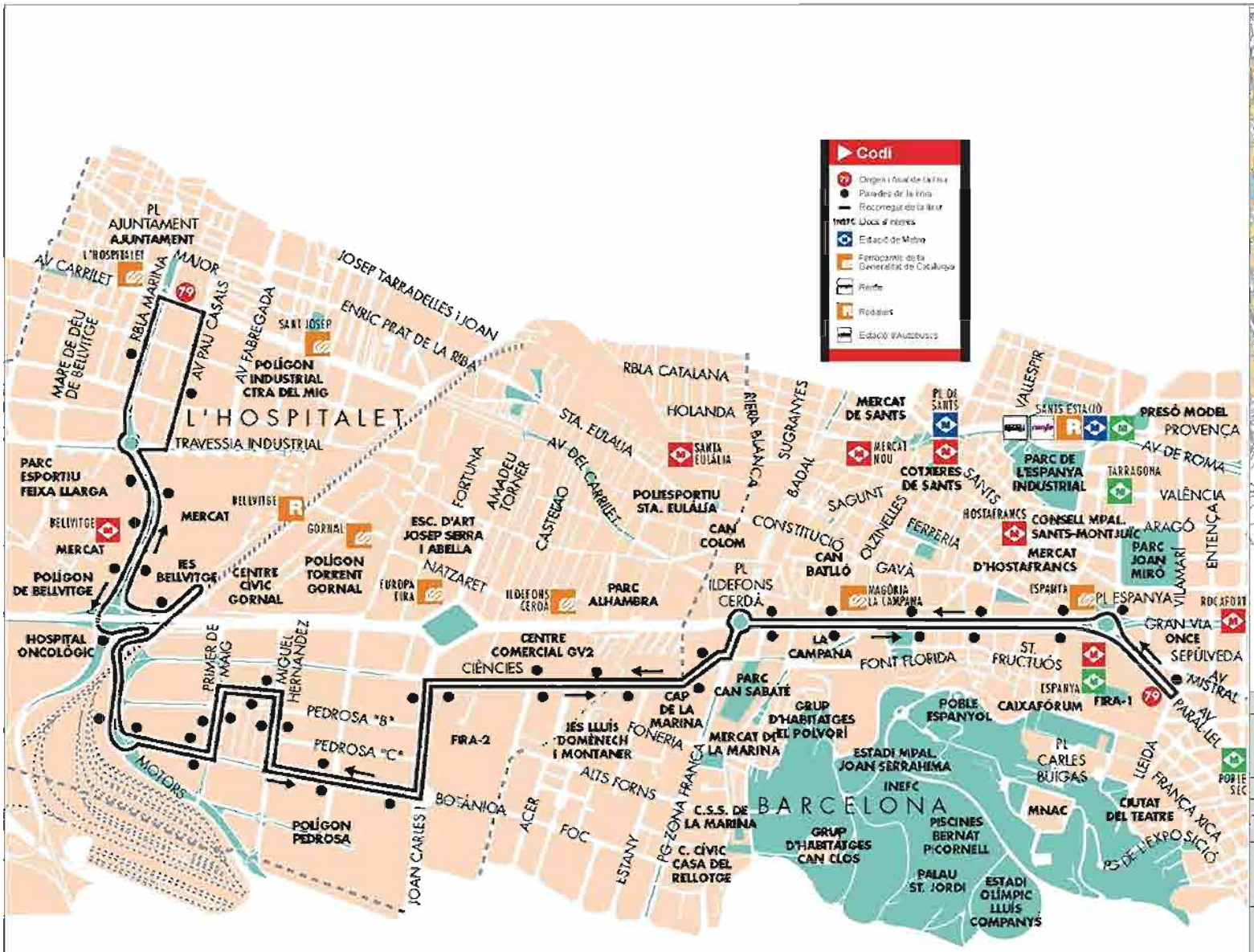
Data:
Marzo 2012

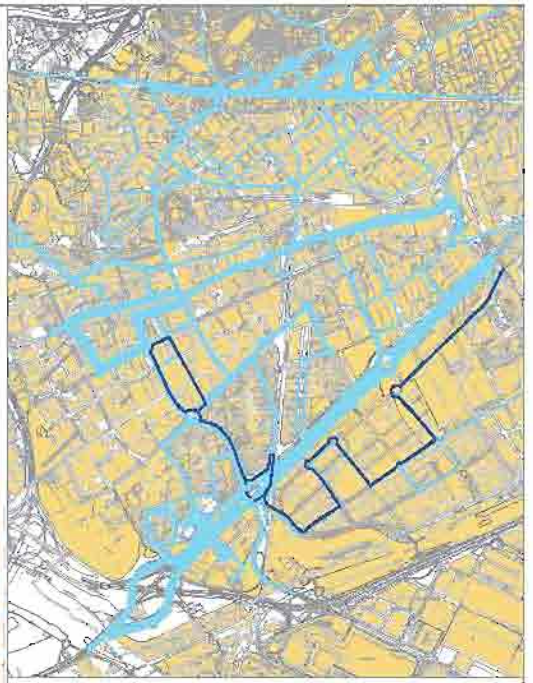
Escala:

Títol del plànol:
ANÀLISI DE L'OFERTA

Xarxa de serveis de autobusos
línia L72

3.40





Línia	79	
Recorregut	Av Parc Hol-Pl Espanya (Barcelona) i Av Comtat Urgo (Hospitalet de Llobregat)	
Nombre parades (Ev)	22/23	
Tipologia parades dins L'Hospitalet	20	Marquesines
	7	Pals
Horaris	L a V	6:00 a 22:00
	S	6:00 a 22:00
	Festius	9:00 a 22:00
Freqüència (min)	L a V	De 13 a 15 min
	S	De 16 a 22 min
	Festius	De 20 a 30 min
Nombre expedicions dia tipo	122	
Longitud (km)	16.7	
km recorreguts / any	382.906	
Cobertura (%hab) (250m)	7,0%	

Diputació Barcelona · AMB Àrea Metropolitana de Barcelona · Ajuntament de L'Hospitalet · DOYMO Desarrollo Organización Movilidad · ineco

Títol de l'estudi:
PLA DE MOBILITAT URBANA DE L'HOSPITALET

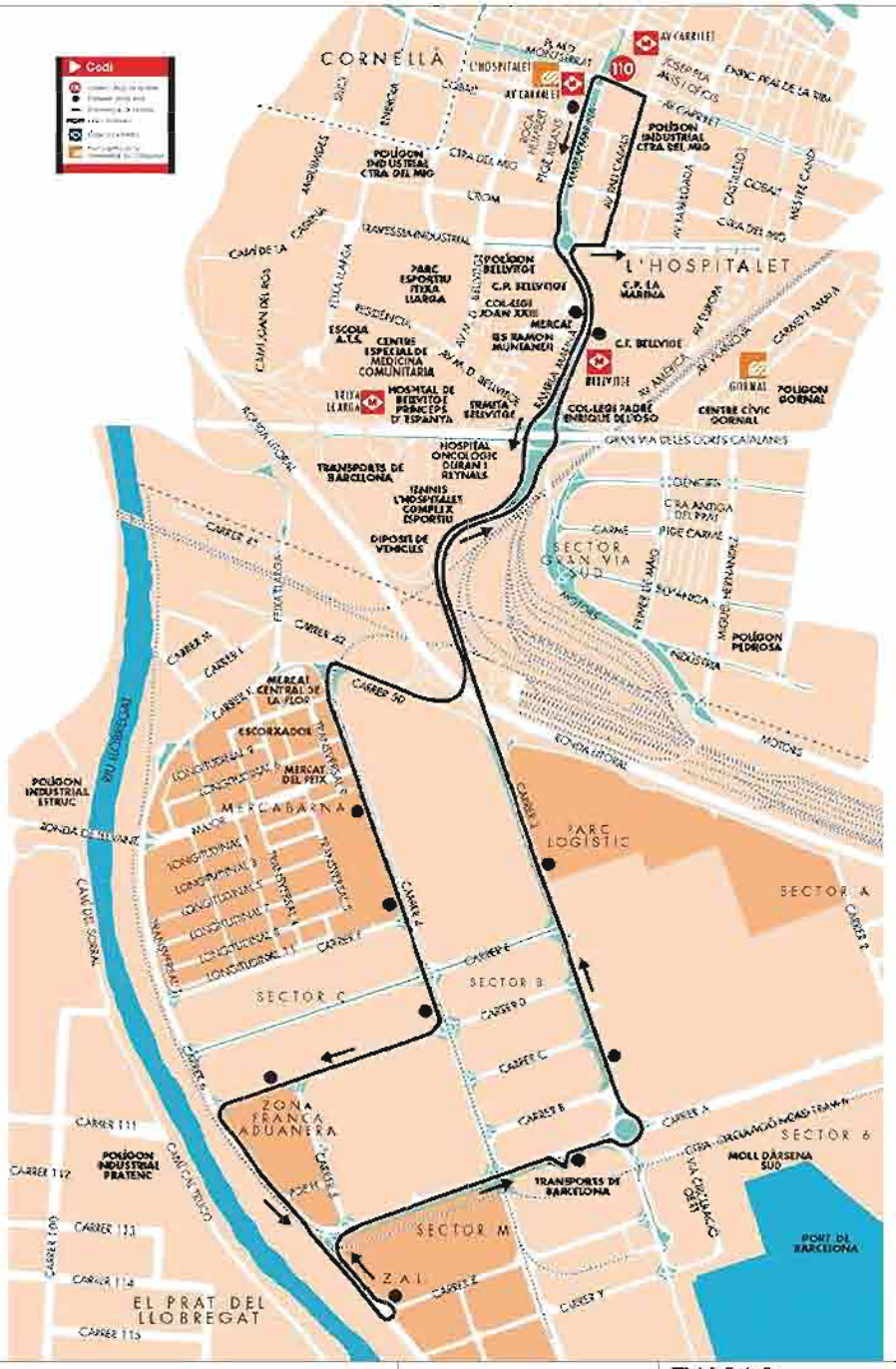
Data:
Març 2012

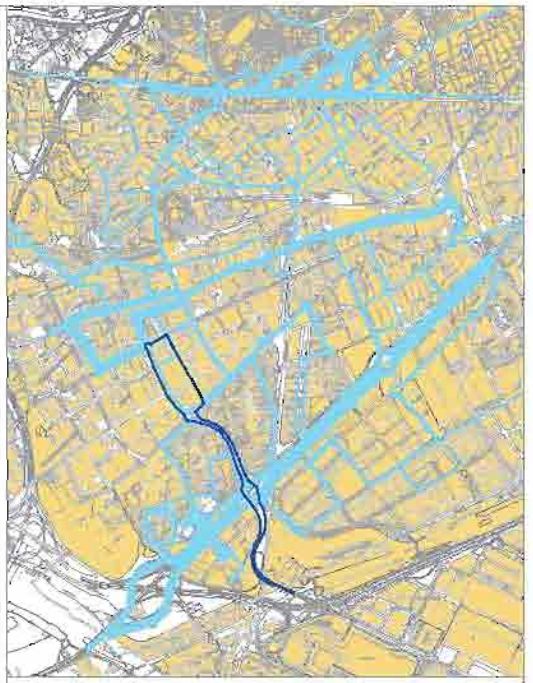
Escala:

Títol del plànol:
ANÀLISI DE L'OFERTA

Xarxa de serveis de autobusos
línia L79

3.41





Línia	110	
Recorregut	Av. Carrilet (Hospitalet) / Zona Franca	
Nombre parades (i/v)	8/9	
Tipologia parades dins L'Hospitalet	9	Marquesines
	0	Pals
Horaris	L a V	De 5:00 a 21:00
	S	-
	Festivos	-
Freqüència (min)	L a V	De 7 a 44 min
	S	-
	Festivos	-
Nombre expedicions dia tipo	111	
Longitud (km)	16,7	
km recorreguts / any	187.799	
Cobertura (%hab) (250m)	2,4%	

Diputació Barcelona · AMB Àrea Metropolitana de Barcelona · Ajuntament de L'Hospitalet · Desenvolupament Organización Movilidad DOYMO · ineco

Títol de l'estudi:
PLA DE MOBILITAT URBANA DE L'HOSPITALET

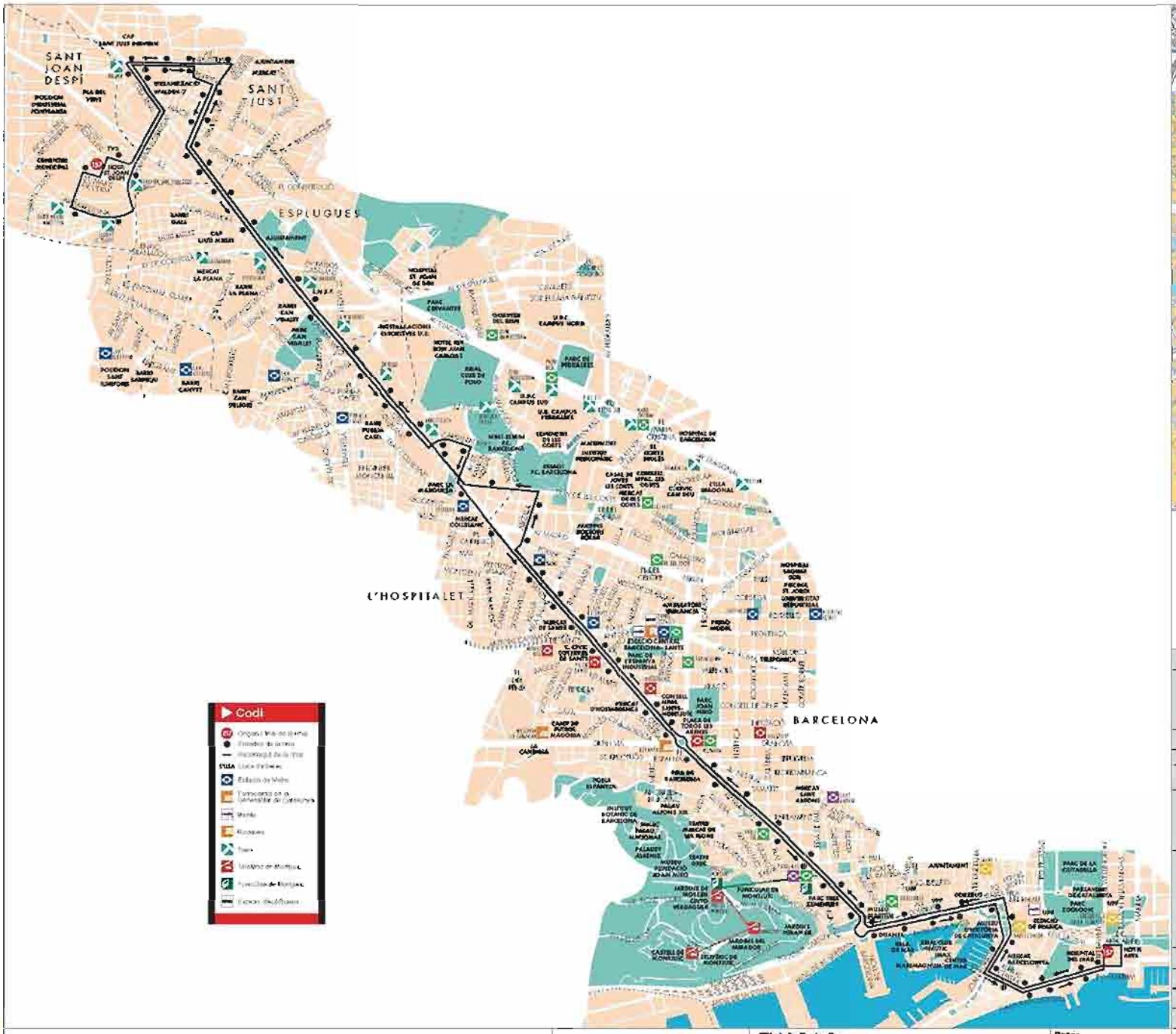
Data: Març 2012

Escala:

Títol del plànol:
ANÀLISI DE L'OFERTA

Xarxa de serveis de autobusos
línia L110

3.42



Línia	157	
Recorregut	Trelawny-Ronda Litoral (Barcelona) i Av Barcelona-John F Kennedy (S. Joan d'espí)	
Nombre parades (Ev)	50/46	
Tipologia parades dins L'Hospitalet	3	Marquesines
	4	Pals
Horaris	L a V	De 4:45 a 23:30
	S	De 4:45 a 23:30
	Festius	De 5:45 a 23:30
Freqüència (min)	L a V	De 15 a 19 min
	S	De 18 a 25 min
	Festius	De 19 a 24 min
Nombre expedicions dia tipo	124	
Longitud (km)	30,9	
km recorreguts / any	738.354	
Cobertura (%hab) (250m)	8,1%	

Diputació Barcelona · AMB Àrea Metropolitana de Barcelona · Ajuntament de L'Hospitalet · DOYMO Desarrollo Organización Movilidad · ineco

Títol de l'estudi:
PLA DE MOBILITAT URBANA DE L'HOSPITALET

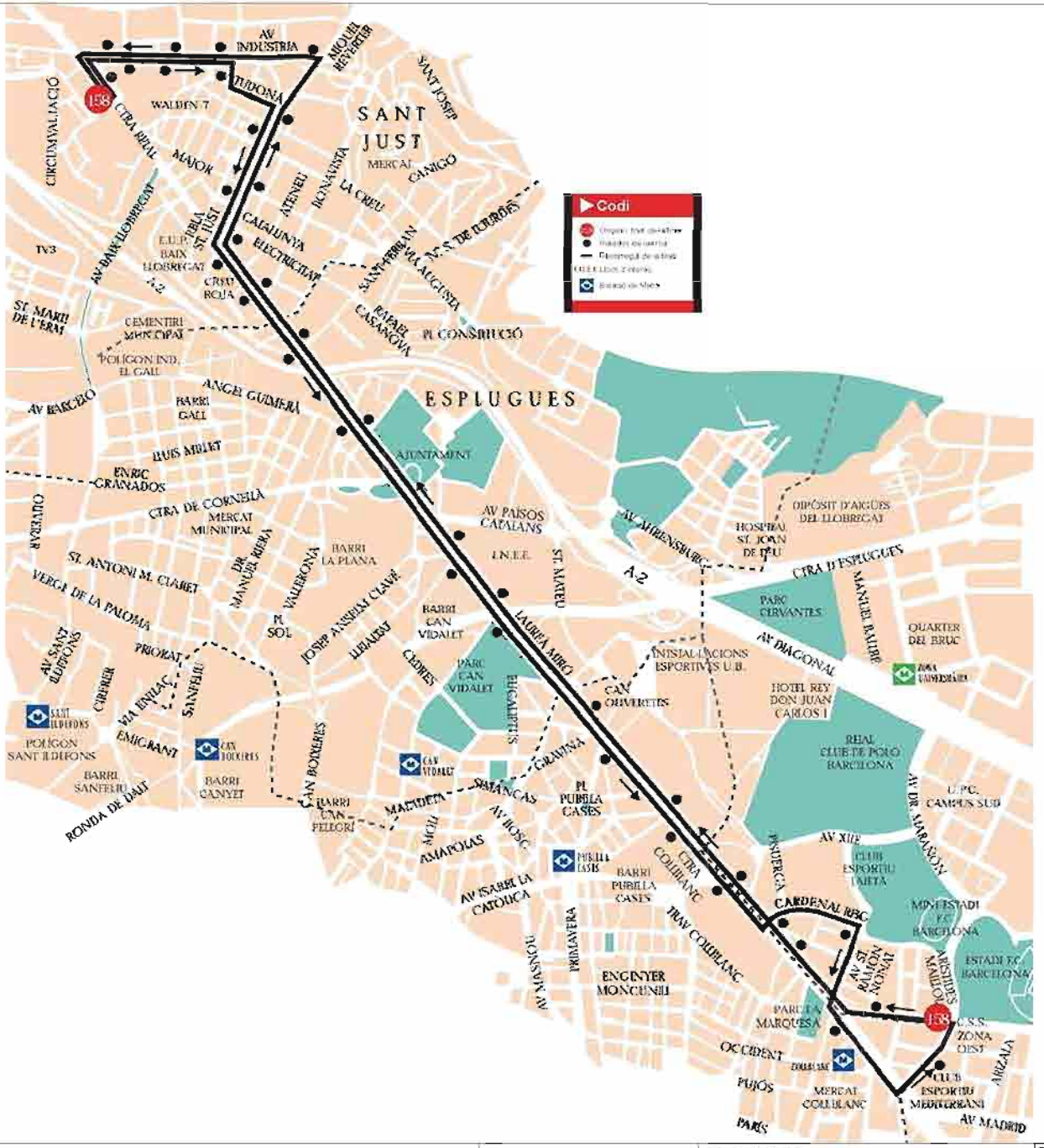
Data:
Març 2012

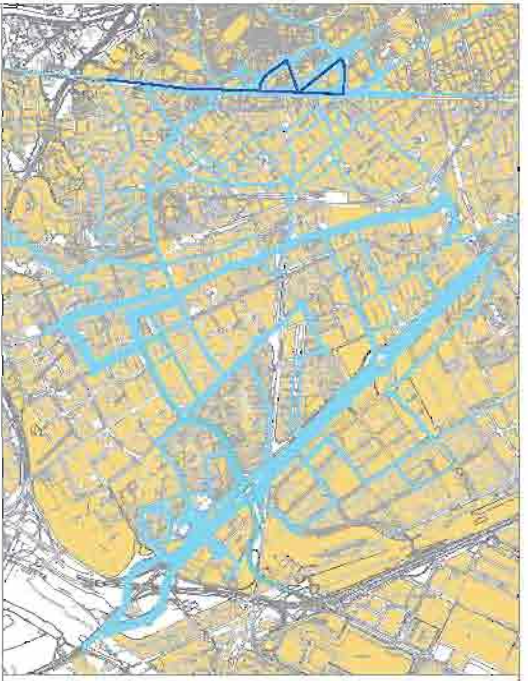
Escala:

Títol del plànol:
ANÀLISI DE L'OFERTA

Xarxa de serveis de autobusos
línia L157

3.43





Línia	158	
Recorregut	Travessera de Les Corts-Aristides Maillol (Barcelona)/Av Indústria-Walden 7 (Sant Just)	
Nombre parades (IN)	19/20	
Tipologia parades dins L'Hospitalet	2	Marquesines
	4	Pals
Horaris	L a V	De 5.15 a 22.10
	S	-
	Festius	-
Freqüència (min)	L a V	De 30 a 60 min
	S	-
	Festius	-
Nombre expedicions dia tipus	42	
Longitud (km)	11,5	
km recorreguts / any	66.494	
Cobertura (%hab) (250m)	8,1%	

Diputació Barcelona · AMB Àrea Metropolitana de Barcelona · Ajuntament de L'Hospitalet · DDYMO Desarrollo Organización Movilidad · ineco

Títol de l'estudi:
PLA DE MOBILITAT URBANA DE L'HOSPITALET

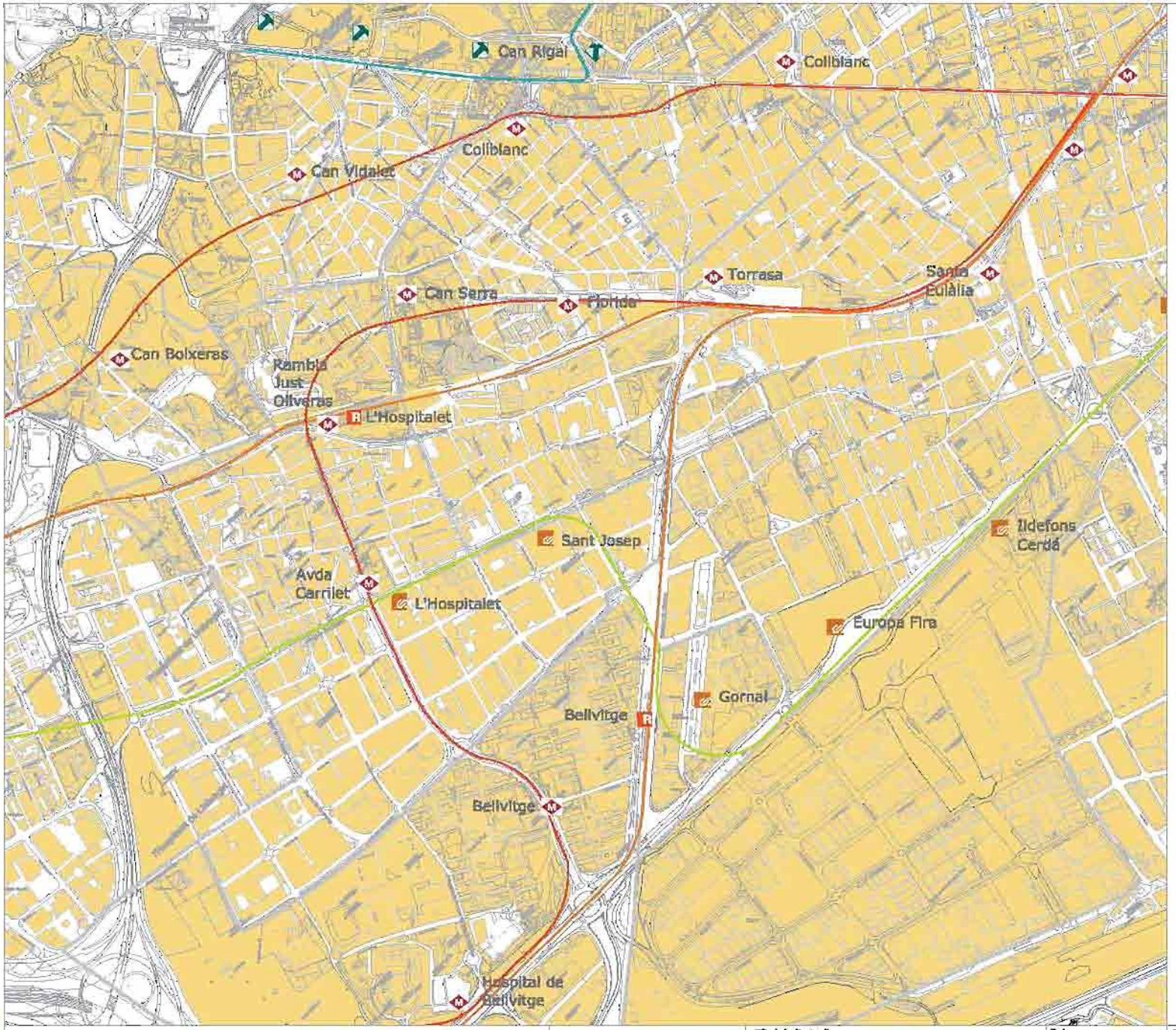
Data: Març 2012

Escala:

Títol del plànol:
ANÀLISI DE L'OFERTA

Xarxa de serveis de autobusos
línia L158

3.44



Diputació Barcelona · AMB Àrea Metropolitana de Barcelona · Ajuntament de L'Hospitalet · Desarrollo Organización Movilidad · ineco

Títol de l'estudi:
PLA DE MOBILITAT URBANA DE L'HOSPITALET

Data: Març 2012

Escala: A3:1/15.000

Títol del plànol:
ANÀLISI DE L'OFERTA

Xarxa de serveis de transport públic. Línies ferroviàries.

3.45

Llegenda

- Cobertura 250 metres
- Barris

0 0 0 0 m

Diputació Barcelona · AMB Àrea Metropolitana de Barcelona · Ajuntament de L'Hospitalet · Gerencia Organización Movilidad ODYMO · ineco

Títol de l'estudi:
PLA DE MOBILITAT URBANA DE L'HOSPITALET

Data:
Març 2012

Escala:
A3: 1/15.000

Títol del plànol:
ANÀLISI DE L'OFERTA

Cobertura geogràfica de les línies d'autobús

3.46

Linies d'autobús amb interval de pas igual o inferior a 15 minuts:

L1	L2
CJ	L12
L14	L86
L88	15
54	57
65	72
79	110
157	

Llegenda

- Cobertura 250 metres
- Barris

0 0 0 0 m

Diputació Barcelona · AMB Àrea Metropolitana de Barcelona · Ajuntament de L'Hospitalet · Gerencia Organización Movilidad DOYMO · ineco

Títol de l'estudi:
PLA DE MOBILITAT URBANA DE L'HOSPITALET

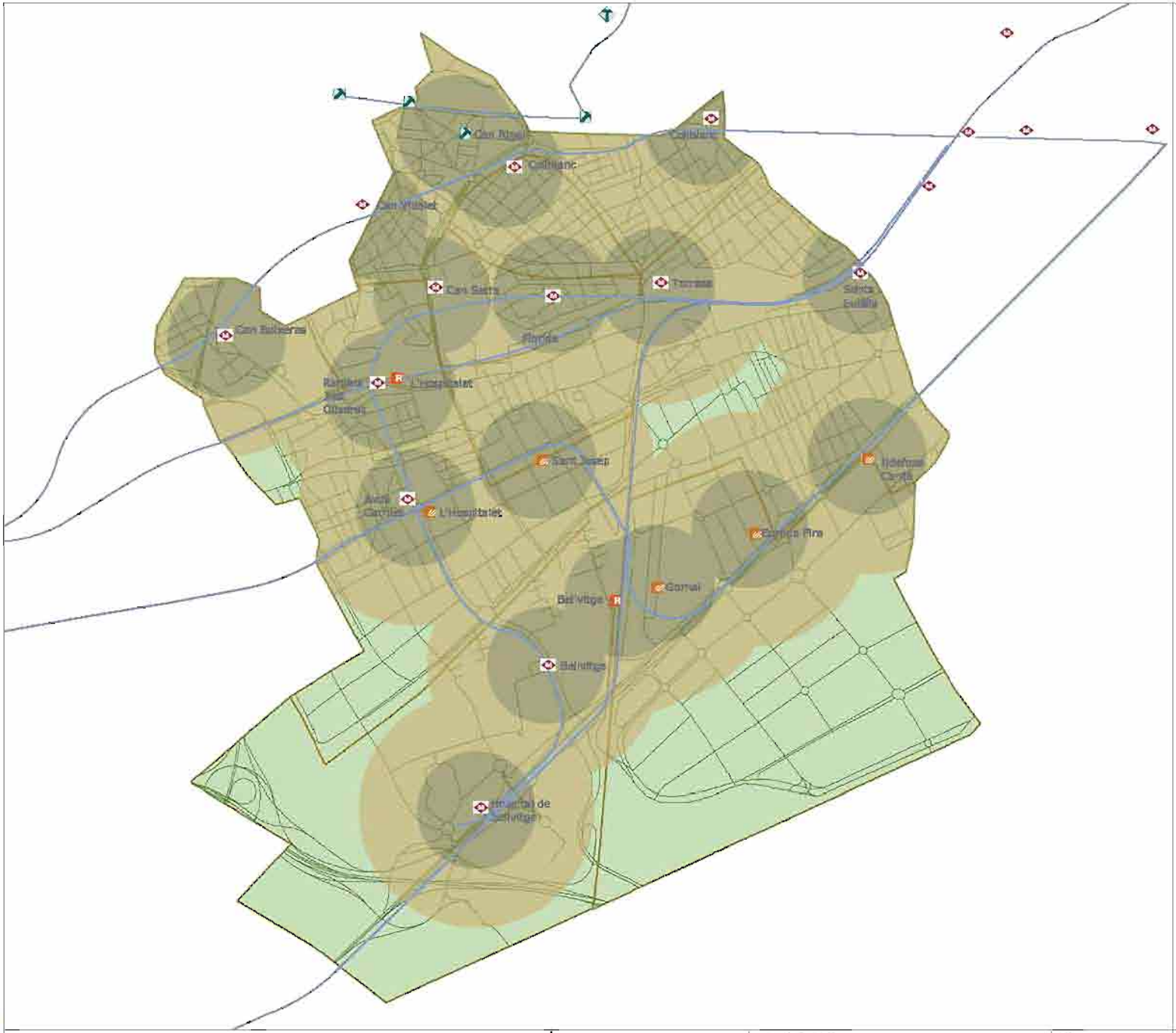
Data:
Març 2012

Escala:
A3: 1/15.000

Títol del plànol:
ANÀLISI DE L'OFERTA

3.47

Cobertura geogràfica de les línies d'autobús amb interval de pas igual o inferior a 15 minuts



Diputació Barcelona · Àrea Metropolitana de Barcelona · Ajuntament de L'Hospitalet · Desarrollo Organización Movilidad DOYMO · ineco

Títol de l'estudi:
PLA DE MOBILITAT URBANA DE L'HOSPITALET

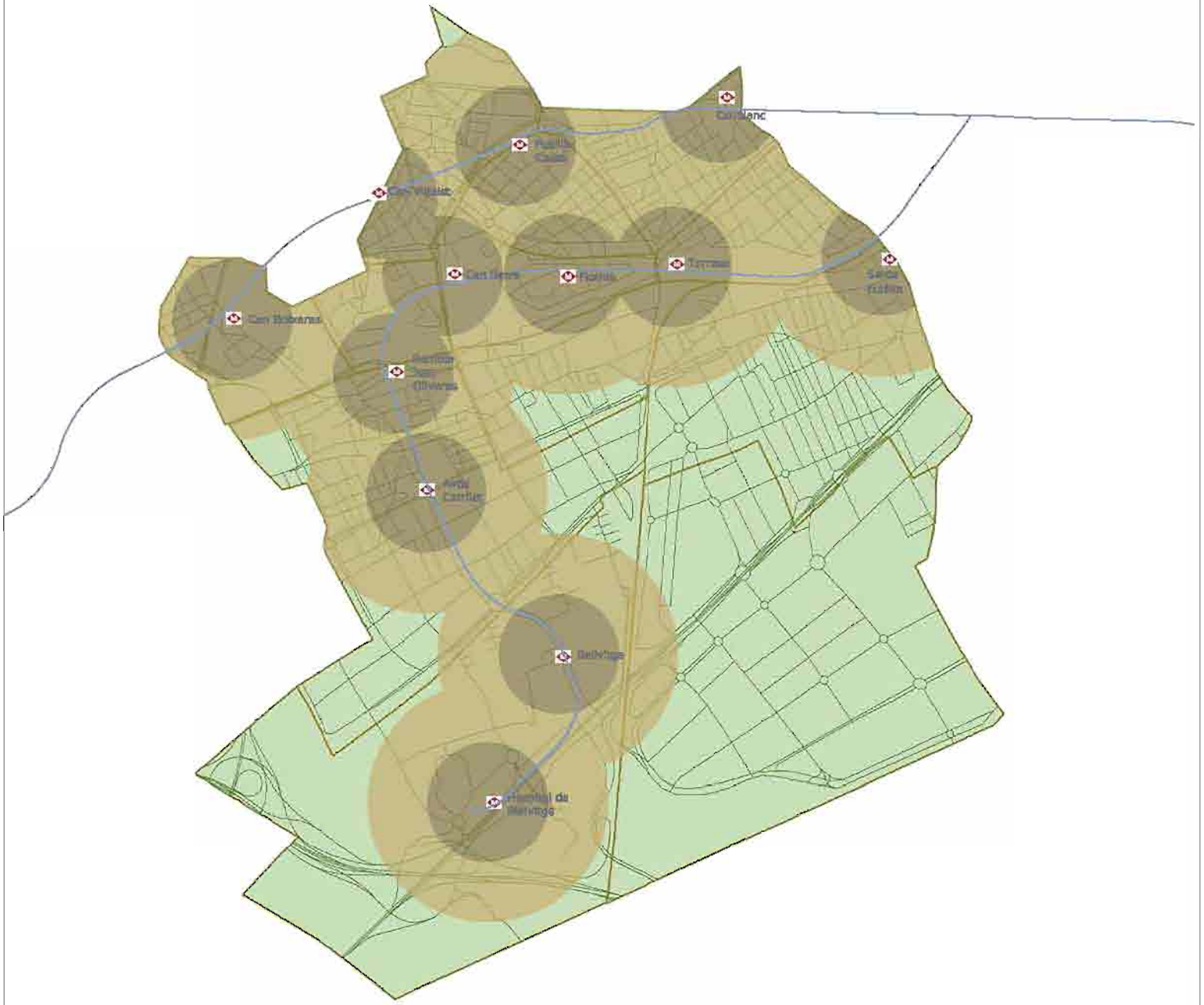
Data: Març 2012

Escala: A3: 1/15.000

Títol del plànol:
ANÀLISI DE L'OFERTA

Cobertura geogràfica de ferrocarril

3.48



Diputació Barcelona · AMB Àrea Metropolitana de Barcelona · Ajuntament de L'Hospitalet · Gerència de Desenvolupament Organització i Mobilitat · ineco

Títol de l'estudi:
PLA DE MOBILITAT URBANA DE L'HOSPITALET

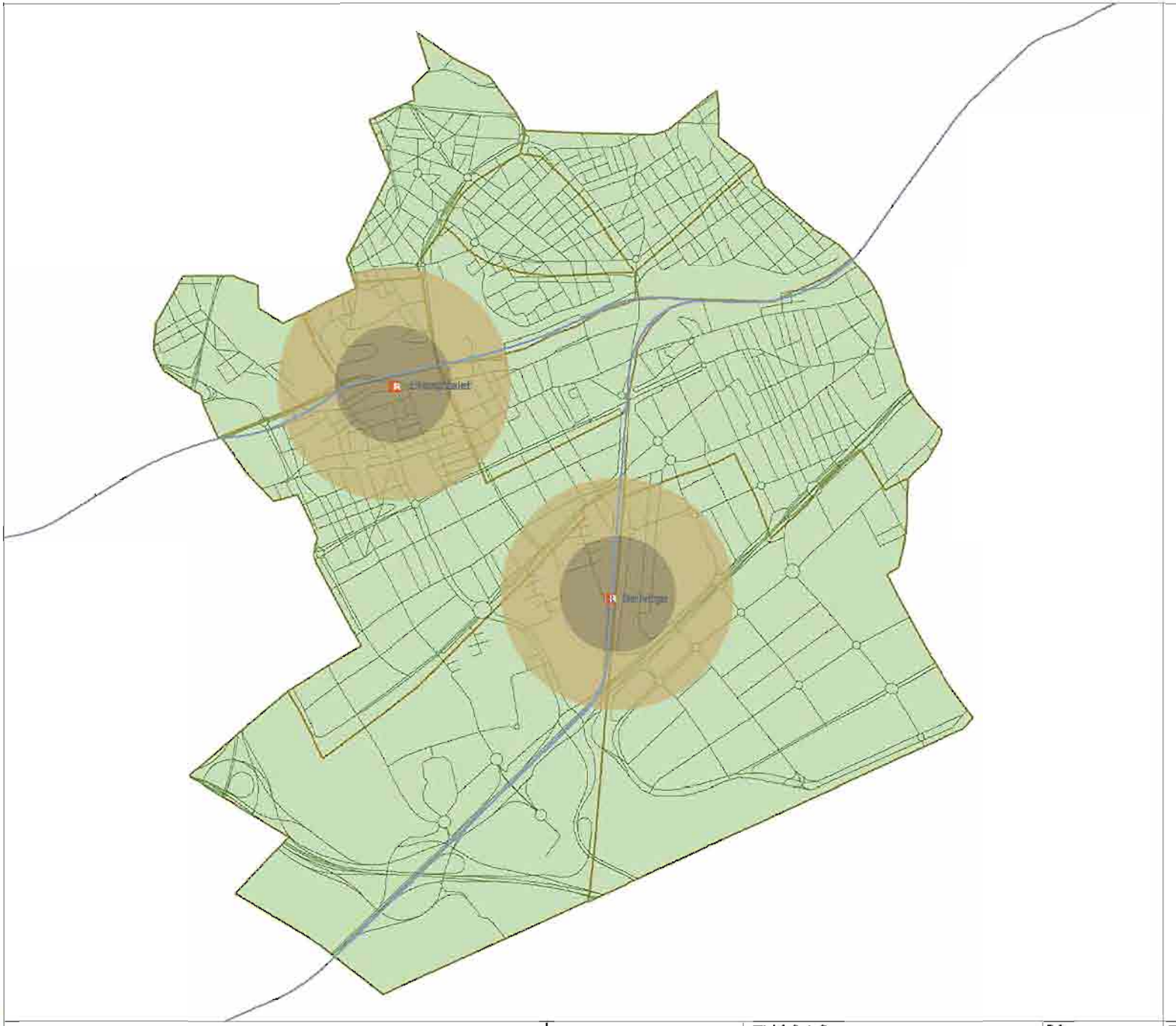
Data:
Març 2012

Escala:
A3: 1/15.000

Títol del plànol:
ANÀLISI DE L'OFERTA

Cobertura geogràfica de Metro

3.49



Diputació Barcelona · AMB Àrea Metropolitana de Barcelona · Ajuntament de L'Hospitalet · Desarrollo Organización Movilidad DOYMO · ineco

Títol de l'estudi:
PLA DE MOBILITAT URBANA DE L'HOSPITALET

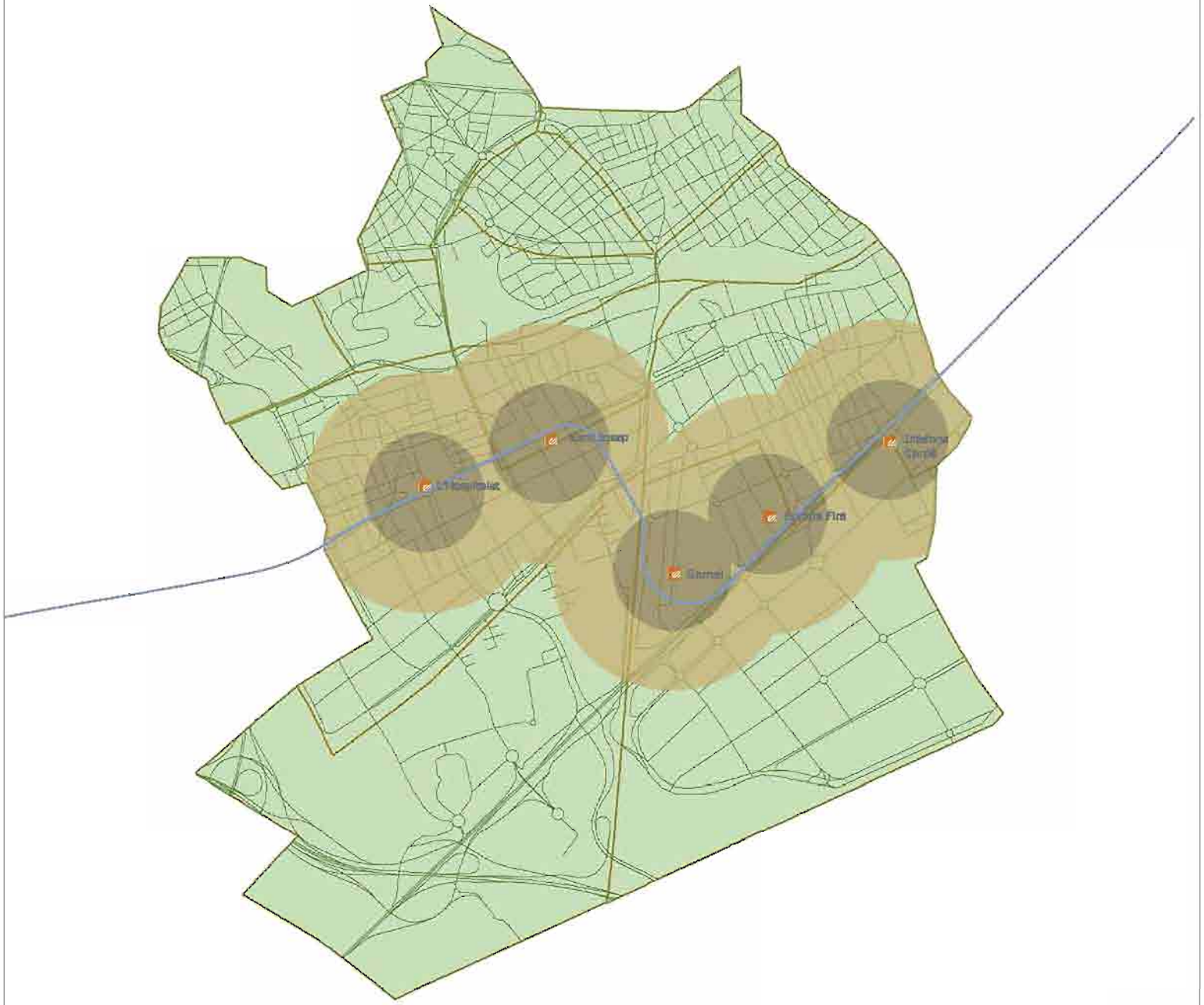
Data:
Març 2012

Escala:
A3:1/15.000

Títol del plànol:
ANÀLISI DE L'OFERTA

Cobertura geogràfica de Rodalies

3.50



Diputació Barcelona · AMB Àrea Metropolitana de Barcelona · Ajuntament de L'Hospitalet · Desarrollo Organización Movilidad DOYMO · ineco

Títol de l'estudi:
PLA DE MOBILITAT URBANA DE L'HOSPITALET

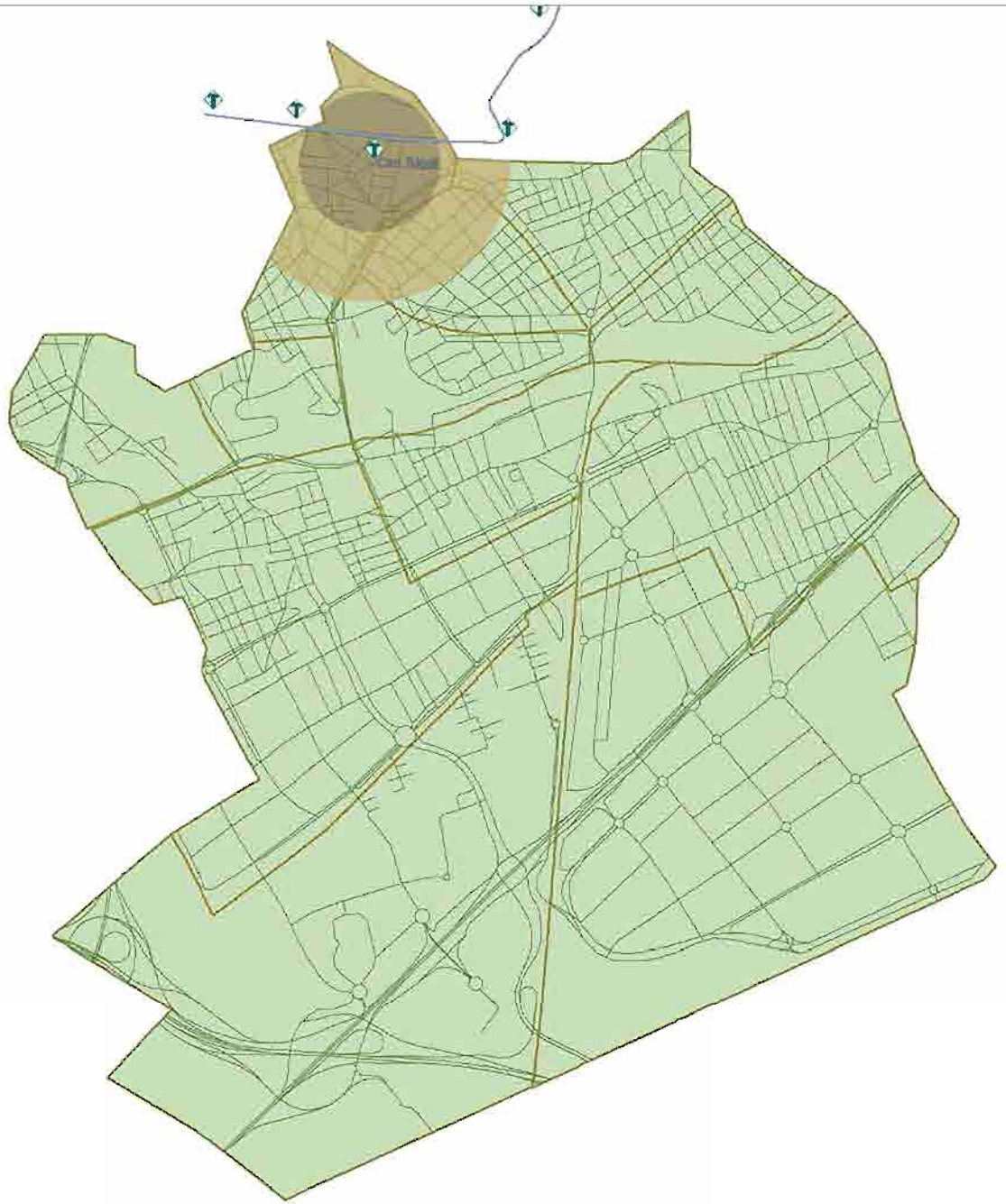
Data:
Març 2012

Escala:
A3: 1/15.000

Títol del plànol:
ANÀLISI DE L'OFERTA

Cobertura geogràfica de FGC

3.51



Diputació Barcelona | AMB Àrea Metropolitana de Barcelona | Ajuntament de L'Hospitalet | Desarrollo Organización Movilidad DOYMO | ineco

Títol de l'estudi:
PLA DE MOBILITAT URBANA DE L'HOSPITALET

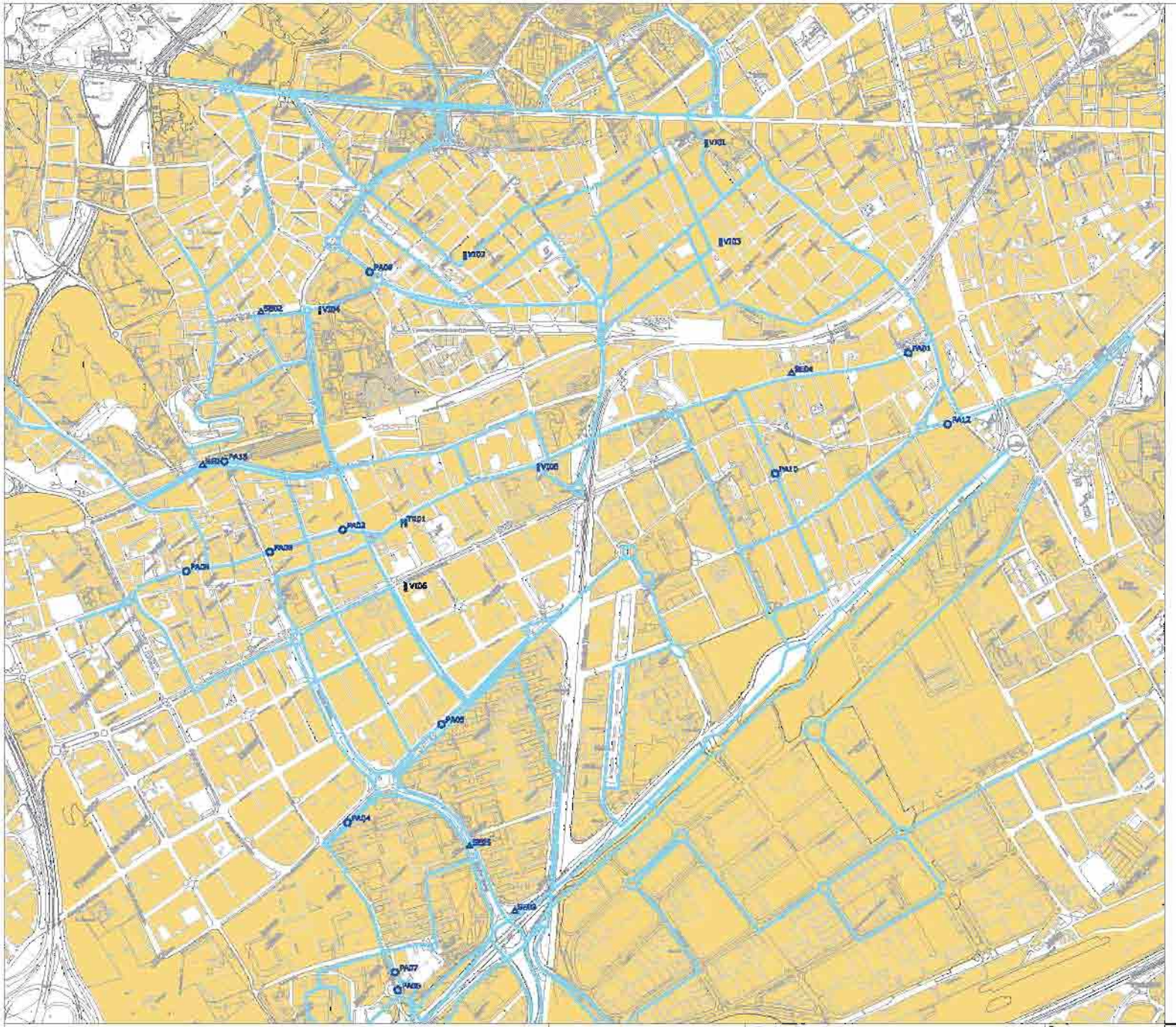
Data:
Març 2012

Escala:
A3:1/15.000

Títol del plànol:
ANÀLISI DE L'OFERTA

Cobertura geogràfica de Tram

3.52



PARADES
SENYALIZACIÓ
VIARI
TRANSIT

Diputació Barcelona | AMB Àrea Metropolitana de Barcelona | Ajuntament de L'Hospitalet | Desarrollo Organización Movilidad DOYMO | ineco

Títol de l'estudi:
PLA DE MOBILITAT URBANA DE L'HOSPITALET

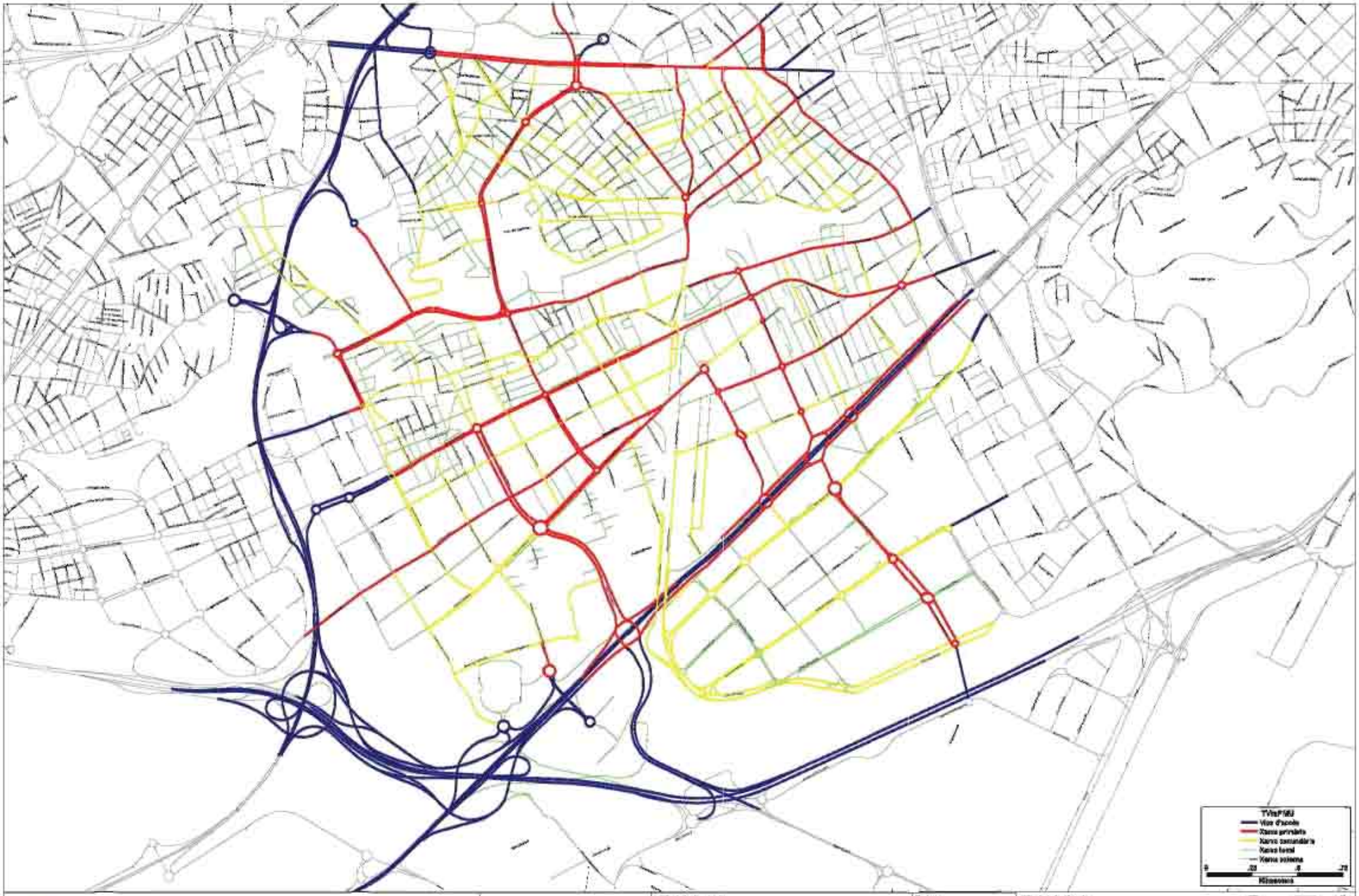
Data: Marzo 2012

Escala: A3:1/15.000

Títol del plànol:
DEMANDA EN TRANSPORT PÚBLIC

3.53

Punts i/o trams de conflicte en els itinerars de la xarxa de autobuses



Diputació Barcelona · AMB Àrea Metropolitana de Barcelona · Ajuntament de L'Hospitalet · Gerència d'Ordenació i Mobilitat · ineco

Títol de l'estudi:
PLA DE MOBILITAT URBANA DE L'HOSPITALET

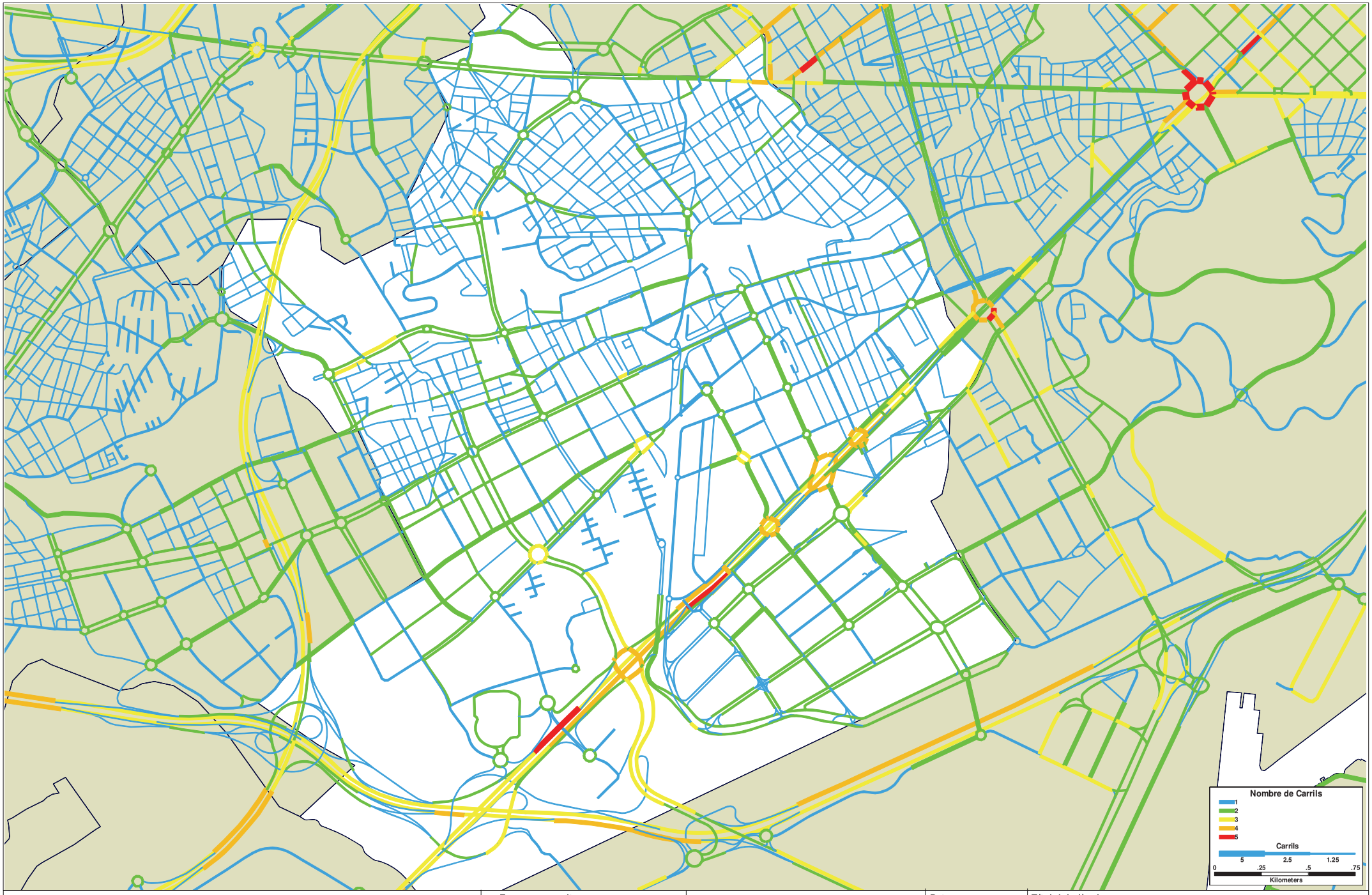
Data:
Novembre 2013

Escala:
Gràfica

Títol del plànol:
ANÀLISIS DE L'OFERTA

Jerarquia viària.

3.54



Diputació Barcelona

AMB Àrea Metropolitana de Barcelona

Ajuntament de L'Hospitalet

Empresa consultora:

DOYMO Desarrollo Organización Movilidad

ineco

Títol de l'estudi:

PLA DE MOBILITAT URBANA DE L'HOSPITALET

Data:

Febrer 2012

Escala:

Títol del plànol:

ANÀLISI DE L'OFERTA

Carrils de Circulació

3.55

Diputació Barcelona

AMB Àrea Metropolitana de Barcelona

Ajuntament de L'Hospitalet

DOYMO Desarrollo Organización Movilidad

ineco

Títol de l'estudi:
PLA DE MOBILITAT URBANA DE L'HOSPITALET

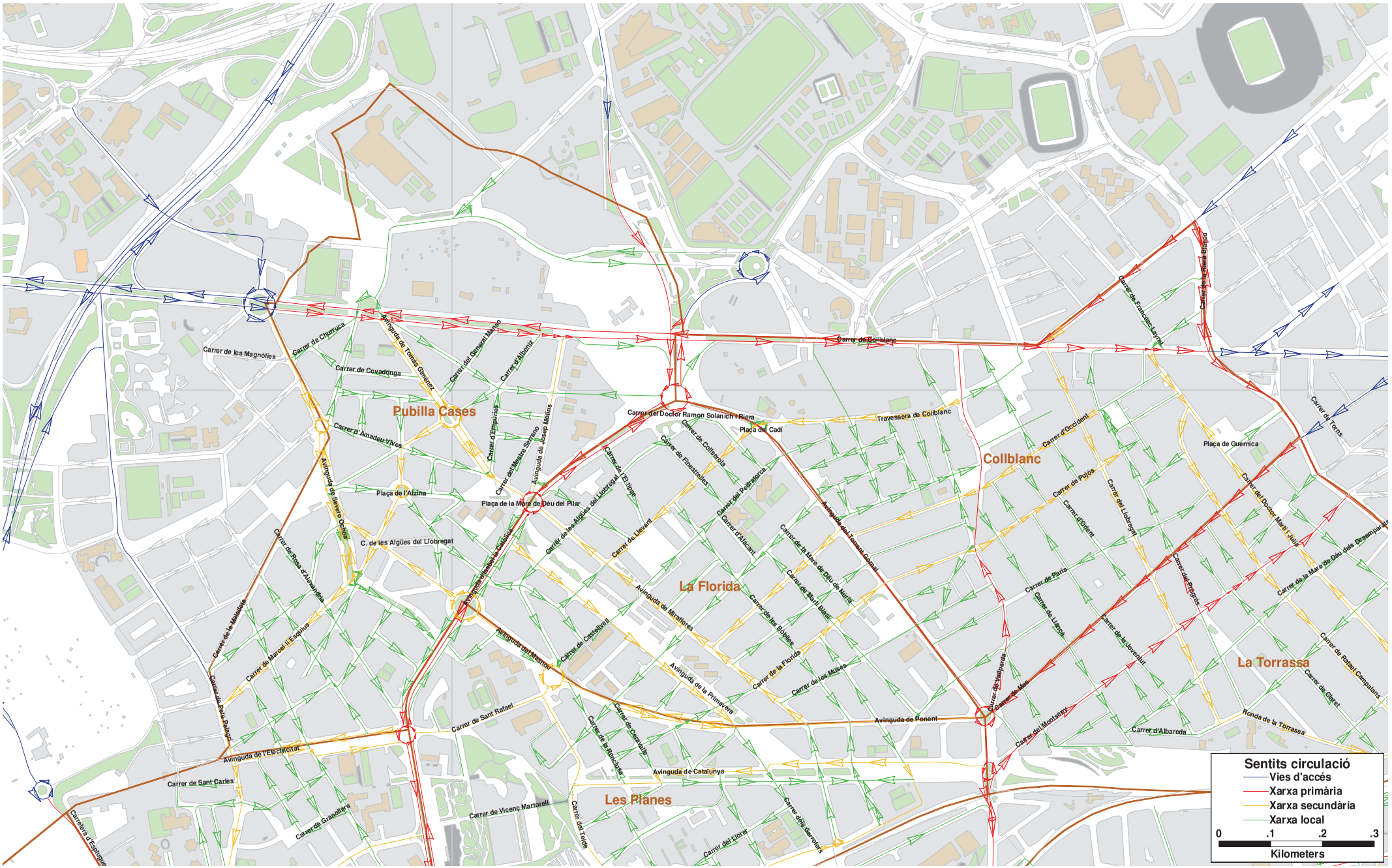
Data:
Novembre 2013

Escala:
Gràfica

Títol del plànol:
ANÀLISI DE L'OFERTA

Sentits circulació xarxa bàsica

3.56



Diputació Barcelona

AMB Àrea Metropolitana de Barcelona

Ajuntament de L'Hospitalet

DOYMO Desarrollo Organización Movilidad

ineco

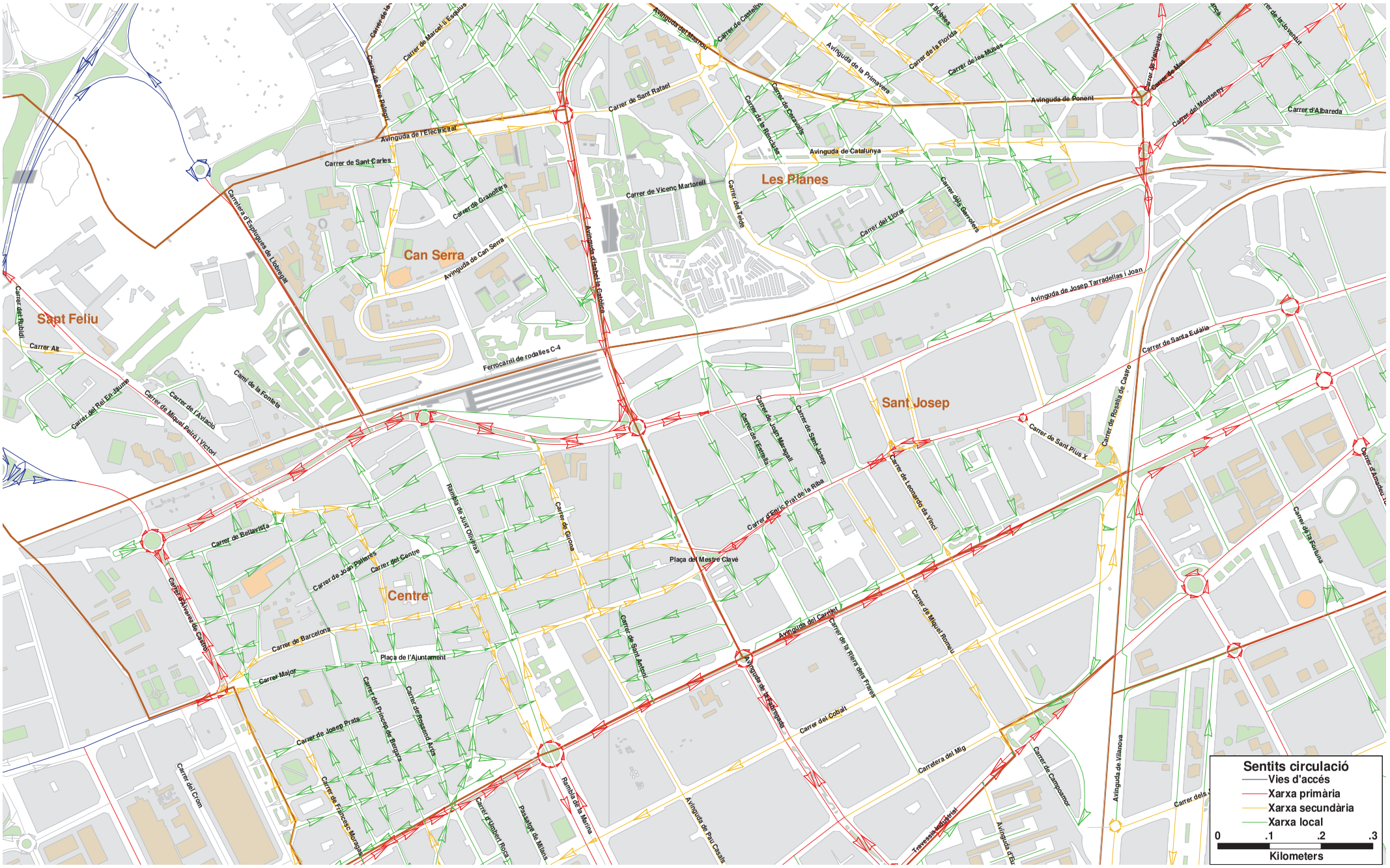
Titol de l'estudi:
PLA DE MOBILITAT URBANA DE L'HOSPITALET

Data:
Novembre 2013

Escala:
Gràfica

Titol del plànol:
ANÀLISI DE L'OFERTA
Sentits de circulació

3.56.a



Diputació Barcelona

Àrea Metropolitana de Barcelona

Ajuntament de L'Hospitalet

DOYMO Desarrollo Organización Movilidad

ineco

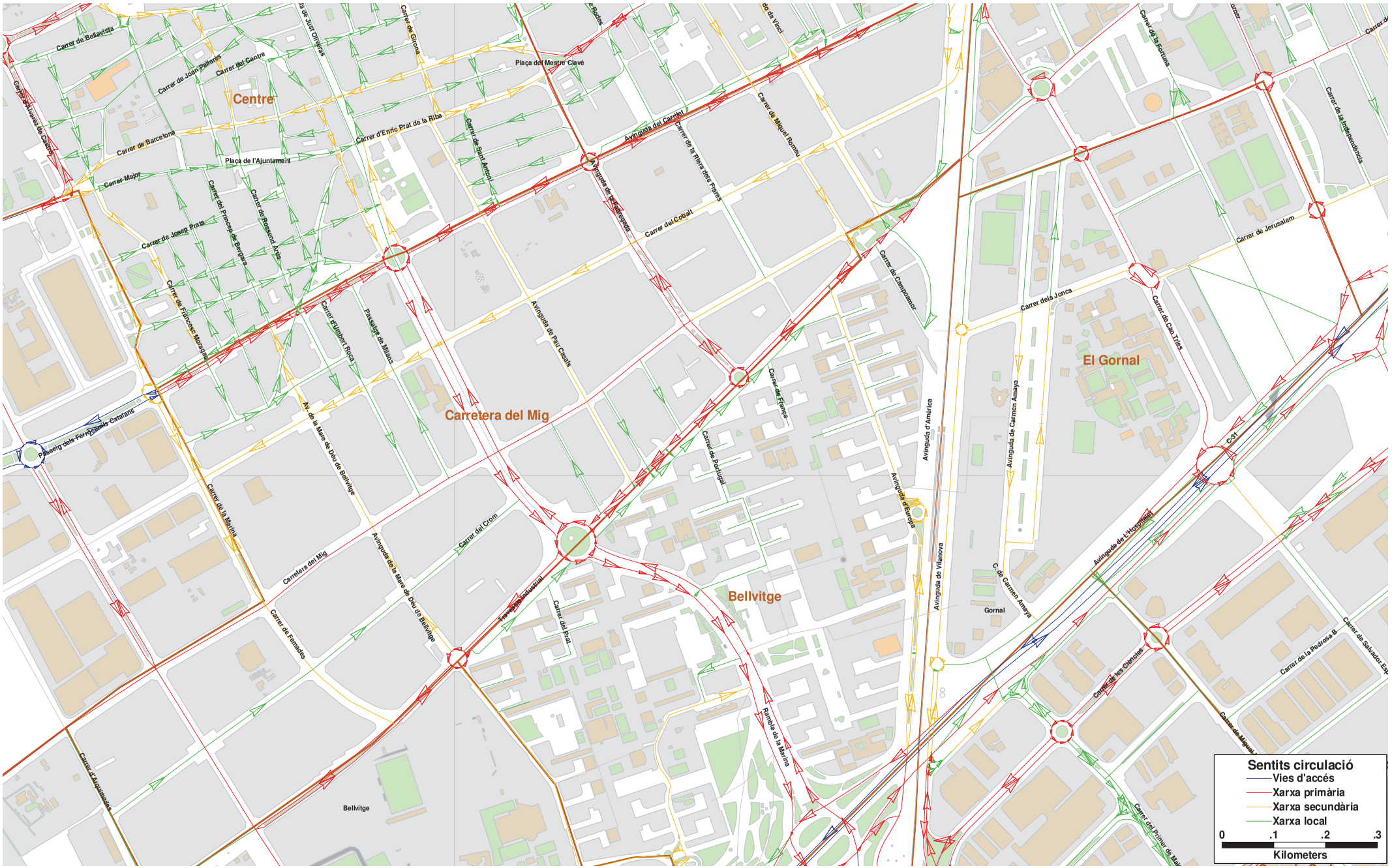
Títol de l'estudi:
PLA DE MOBILITAT URBANA DE L'HOSPITALET

Data:
Novembre 2013

Escala:
Gràfica

Títol del plànol:
ANÀLISI DE L'OFERTA
Sentits de circulació

3.56.b



Diputació Barcelona

AMB Àrea Metropolitana de Barcelona

Ajuntament de L'Hospitalet

DOYMO Desarrollo Organización Movilidad

ineco

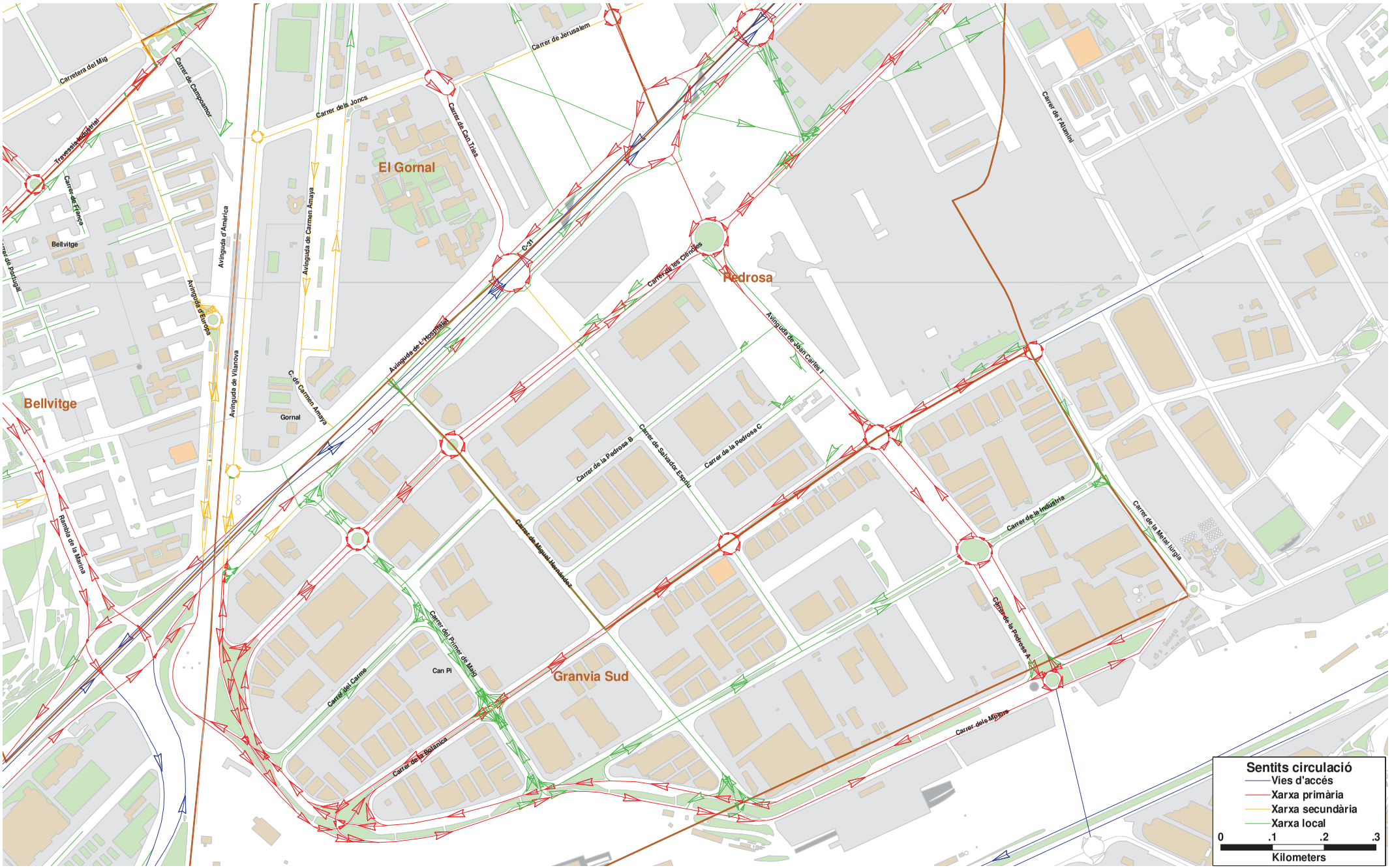
Títol de l'estudi:
PLA DE MOBILITAT URBANA DE L'HOSPITALET

Data:
Novembre 2013

Escala:
Gràfica

Títol del plànol:
ANÀLISI DE L'OFERTA
Sentits de circulació

3.56.c



Diputació Barcelona · AMB Àrea Metropolitana de Barcelona · Ajuntament de L'Hospitalet · DOYMO Desarrollo Organización Movilidad · ineco

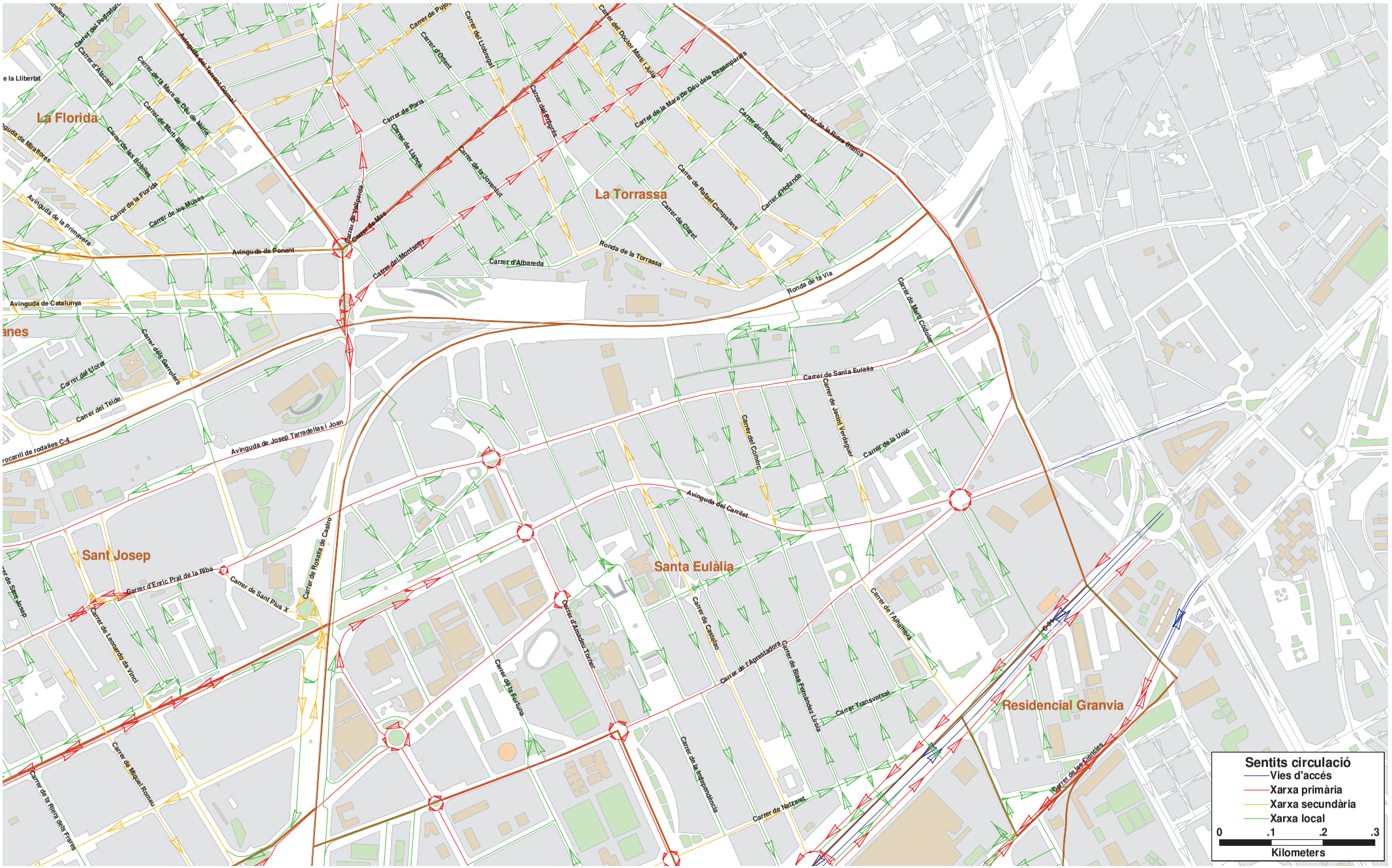
Títol de l'estudi:
PLA DE MOBILITAT URBANA DE L'HOSPITALET

Data:
Novembre 2013

Escala:
Gràfica

Títol del plànol:
ANÀLISI DE L'OFERTA
Sentits de circulació

3.56.d



Diputació Barcelona | AMB Àrea Metropolitana de Barcelona | Ajuntament de L'Hospitalet | DOYMO Desarrollo Organización Movilidad | ineco

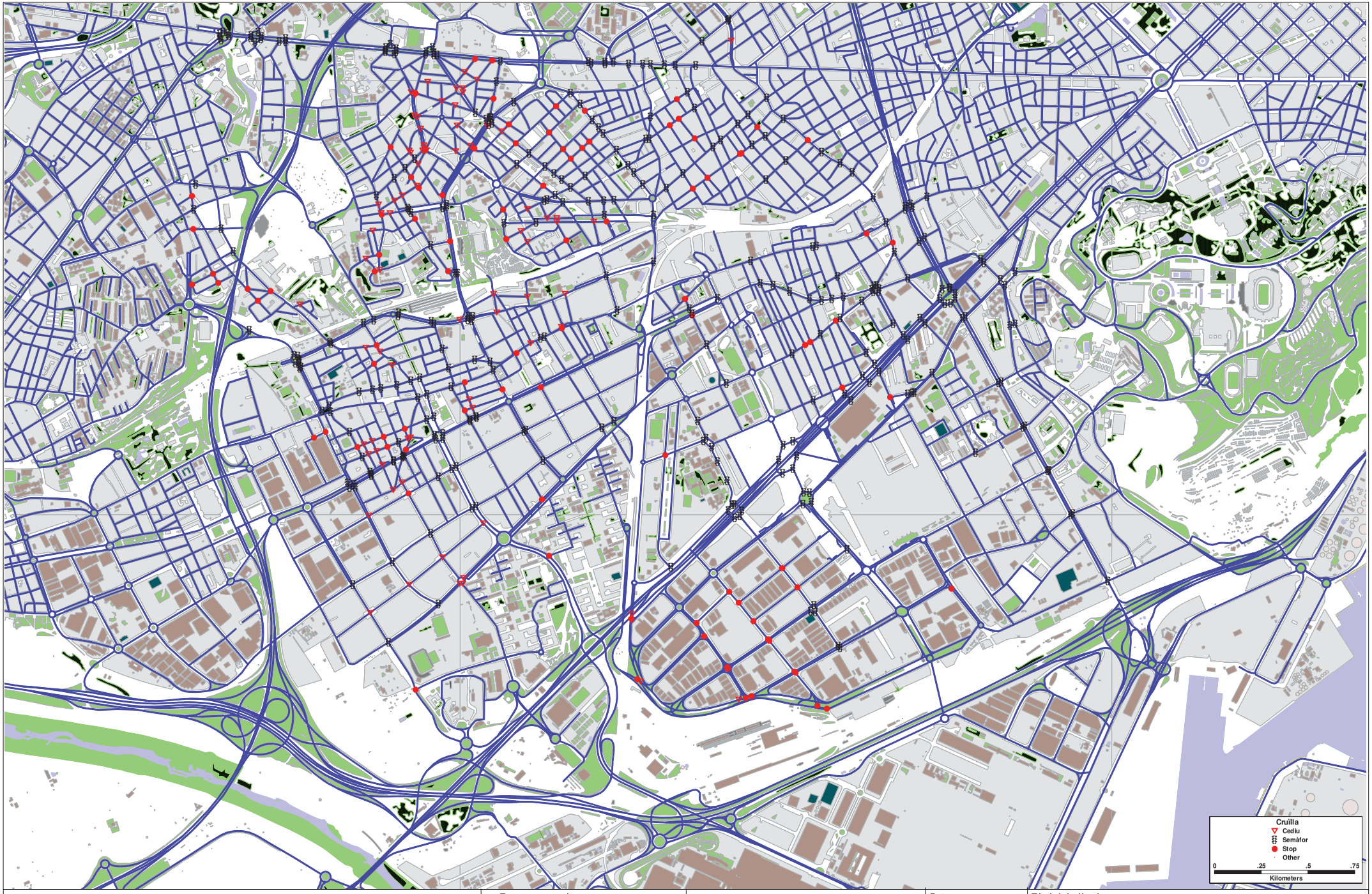
Títol de l'estudi:
PLA DE MOBILITAT URBANA DE L'HOSPITALET

Data: Novembre 2013

Escala: Gràfica

Títol del plànol:
ANÀLISI DE L'OFERTA
Sentits de circulació

3.56.e



Diputació Barcelona

AMB Àrea Metropolitana de Barcelona

Ajuntament de L'Hospitalet

Empresa consultora:

DOYMO Desarrollo Organización Movilidad

ineco

Títol de l'estudi:

PLA DE MOBILITAT URBANA DE L'HOSPITALET

Data:

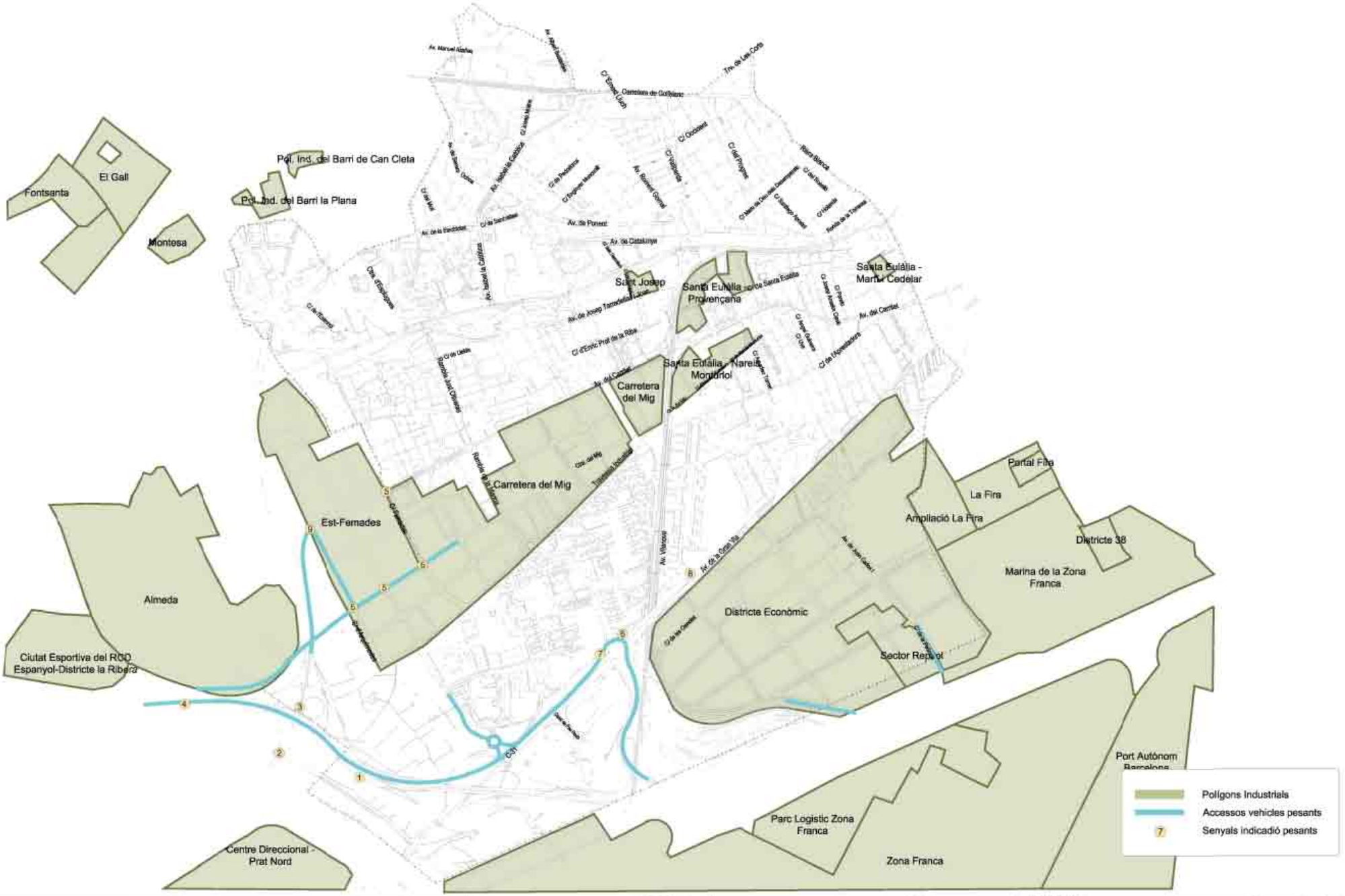
Febrer 2012

Escala:

Títol del plànol:

ANÀLISI DE L'OFERTA
Tipologia Interseccions

3.57



Diputació Barcelona | AMB Àrea Metropolitana de Barcelona | Ajuntament de L'Hospitalet | DDYMO Desarrollo Organización Movilidad | ineco

Títol de l'estudi: PLA DE MOBILITAT URBANA DE L'HOSPITALET

Data: Març 2012

Escala: A3: 1/20.000

Títol del plànol: ANÀLISIS DE L'OFERTA

Itineraris vehicles pesants

3.58

CA-1584.DWG

6
7
8
9
10
11

1
2
3
4
5

Vies principals
Senyals indicadió pesants

Diputació Barcelona | AMB Àrea Metropolitana de Barcelona | Ajuntament de L'Hospitalet | DOYMO Desarrollo Organización Movilidad | ineco

Títol de l'estudi:
PLA DE MOBILITAT URBANA DE L'HOSPITALET

Data: Març 2012
Escala: A3: 1/20.000

Títol del plànol:
ANÀLISIS DE L'OFERTA
Senyals d'orientació

3.59

CA-1595.DWG

Mar 15, 2012 – 09:45

Diputació Barcelona

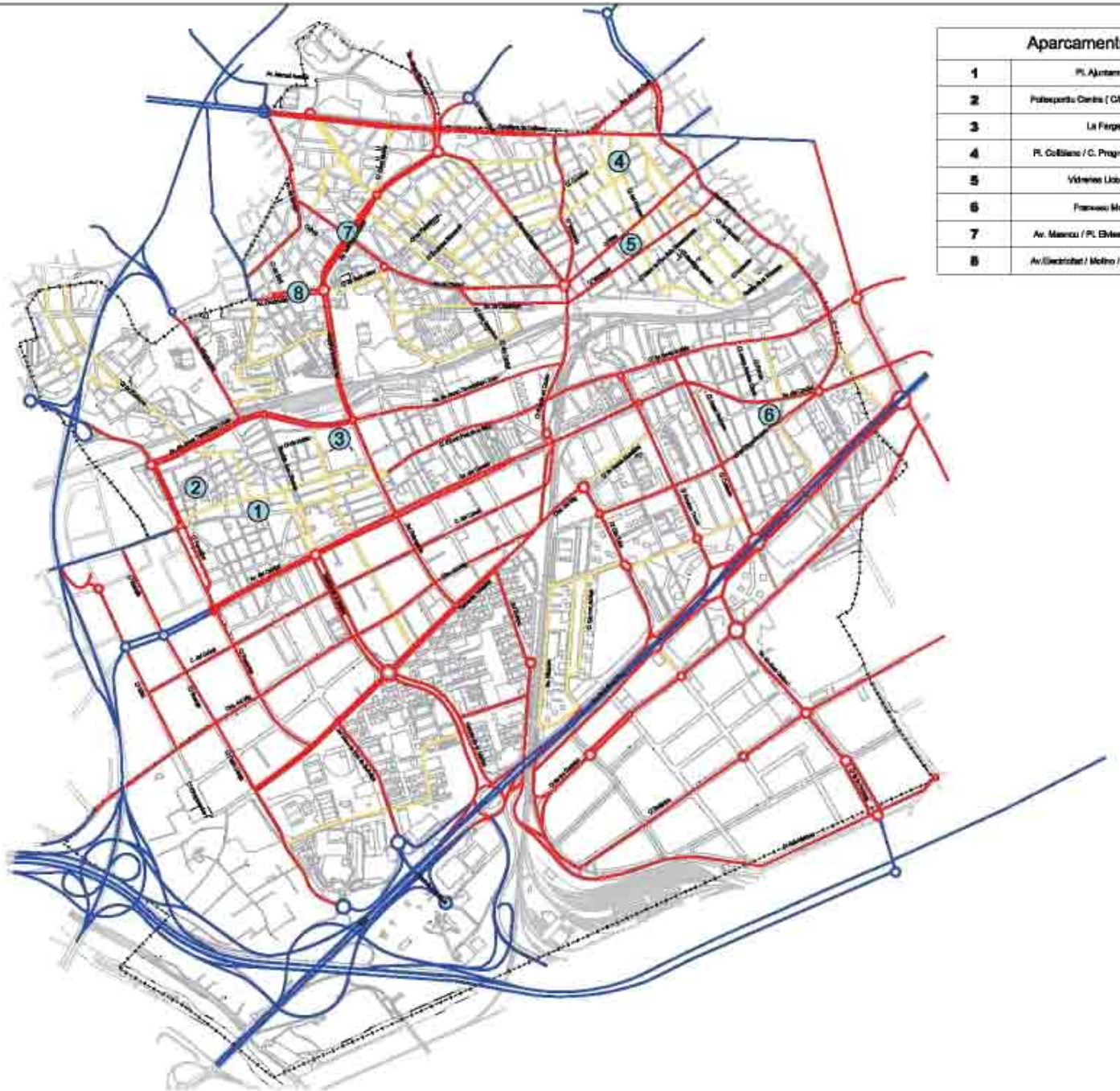
Àrea Metropolitana de Barcelona

ineco

PLA DE MOBILITAT URBANA DE L'HOSPITALET

ANÀLISI DE L'OFERTA

3.60



Aparcaments Públics		
1	Pl. Ajuntament	332
2	Poliesportiu Centre (C/Escorxador,11)	108
3	La Farga	1.140
4	Pl. Collblanc / C. Progrés / Pl. Mercat	233
5	Vidreres Llobregat	248
6	Francesc Macià	220
7	Av. Masnou / Pl. Elvireo / Pedrafonca	240
8	Av.Electricitat / Molino / Isabel Católica	224

Diputació Barcelona

AMB Àrea Metropolitana de Barcelona

Ajuntament de L'Hospitalet

Desarrollo Organización Movilidad DOYMO ineco

Títol de l'estudi:

PLA DE MOBILITAT URBANA SOSTENIBLE DE L'HOSPITALET DE LLOBREGAT

Data: JULIOL 2013

Escala: A3:1/20.000

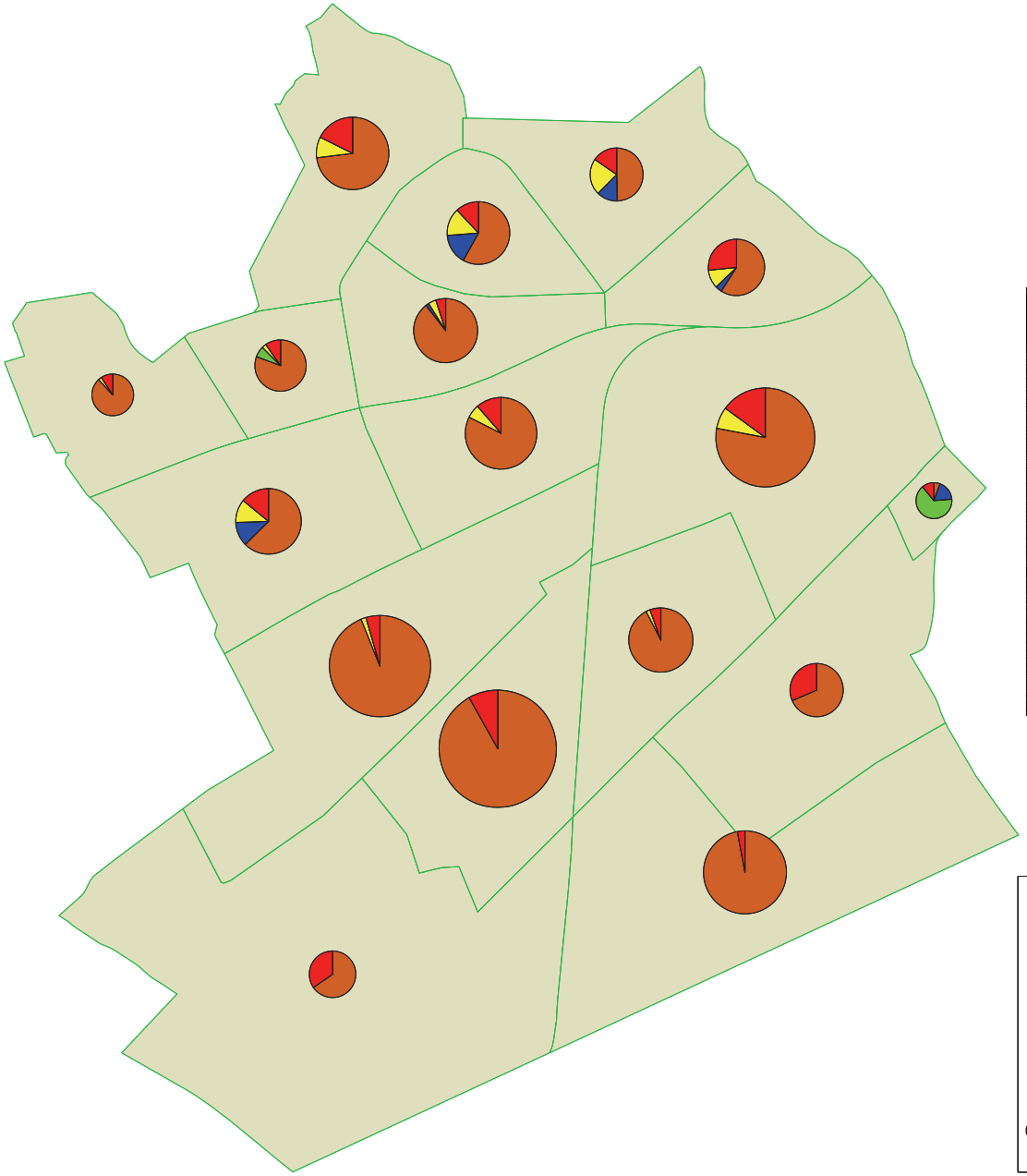
Títol del plànol:

....

Aparcament fora de calçada. Localització aparcaments públics

3.60.2

CA-1879.DWG



Barri	Places No regulades	Places Zona Blava	Places Zona Verda	Places C/D	Places Motos	Total places via pública
Centre	835	158	0	153	188	1.334
Sanfeliu	534	0	0	16	56	606
Sant Josep	1.284	0	0	96	178	1.558
la Torrassa	602	38	0	108	271	1.019
Collblanc	455	117	0	203	141	916
Santa Eulàlia	2.137	0	0	193	411	2.741
la Florida	716	194	0	175	148	1.233
les Planes	1.146	21	0	50	64	1.281
Can Serra	698	0	126	23	85	932
Pubilla Cases	1.161	0	0	148	280	1.589
el Gornal	1.188	0	0	26	71	1.285
Bellvitge	3.397	0	0	31	270	3.698
Carretera del Mig	2.678	0	0	46	128	2.852
Granvia Sud	1.950	0	0	6	53	2.009
Residencial Granvia	26	85	445	0	51	607
Pedrosa	636	0	0	0	292	928
La Marina	478	0	0	0	253	731
Total	19.921	613	571	1.274	2.940	25.319
Percentatge	79%	2%	2%	5%	12%	100%

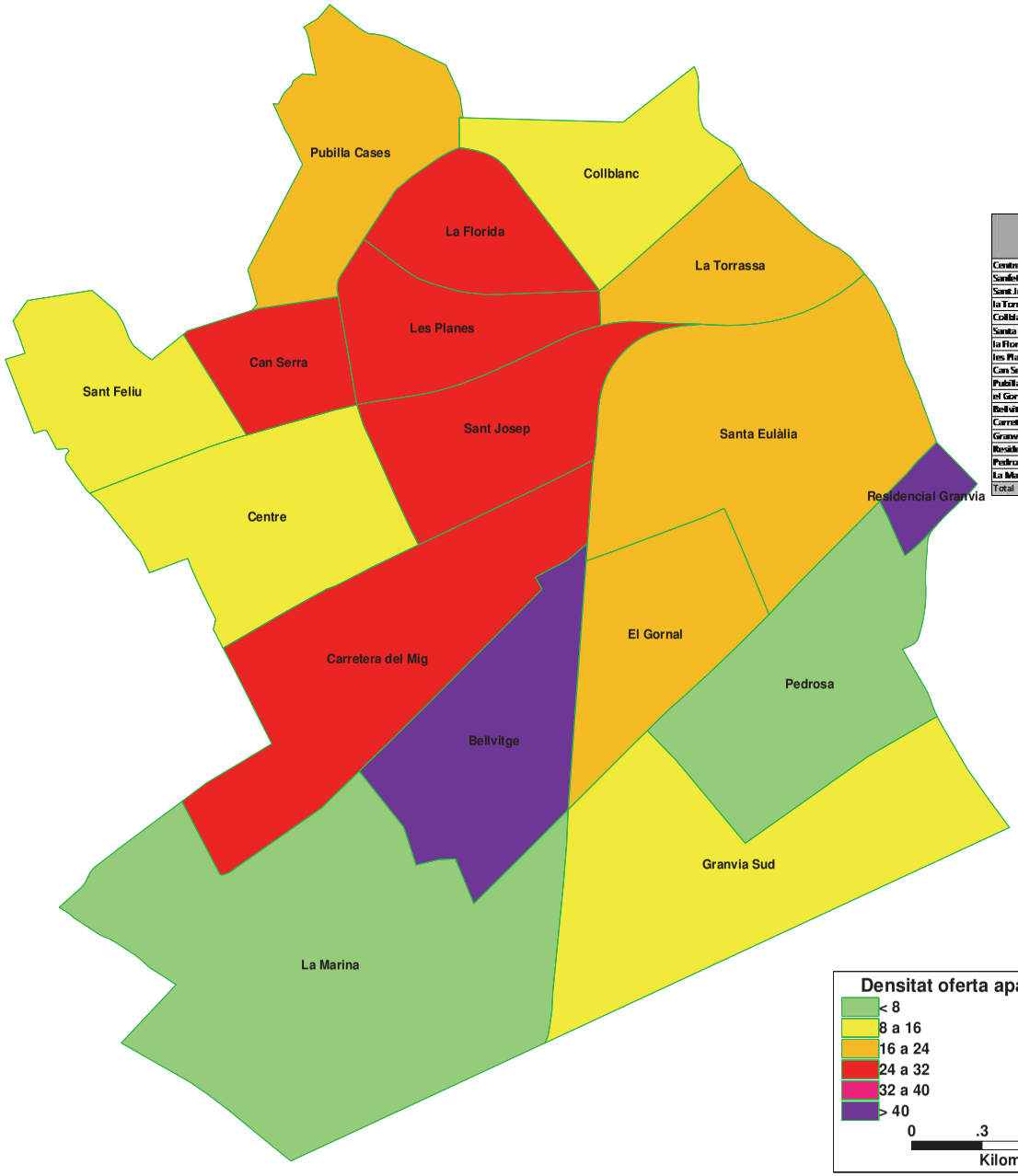
Diputació Barcelona · AMB Àrea Metropolitana de Barcelona · Ajuntament de L'Hospitalet · DOYMO Desarrollo Organización Movilidad · ineco

Títol de l'estudi:
PLA DE MOBILITAT URBANA DE L'HOSPITALET

Data:
Escala: Març 2012

Títol del plànol
ANÀLISI DE L'OFERTA
Oferta d'aparcament a la via pública per barris

3.61



Barri	Places No regulades	Places Zona Blava	Places Zona Verda	Places C/D	Places Motos	Total places via pública	Oferta d'aparcament (calçada sense motos)	Area (ha)	Densitat d'aparcament (turismes i C/D) en calçada
Centre	835	158	0	153	188	1.334	1146	76	15,0
Sanllehu	534	0	0	16	56	606	550	51	10,8
Sant Josep	1.284	0	0	96	178	1.558	1380	57	24,1
la Torrassa	692	38	0	108	271	1.019	748	44	17,1
Collblanc	455	117	0	203	141	916	775	51	15,1
Santa Eulàlia	2.137	0	0	193	411	2.741	2330	127	18,3
la Florida	716	194	0	175	148	1.233	1085	38	28,7
les Planes	1.146	21	0	50	64	1.281	1217	42	28,9
Can Serra	698	0	126	23	85	932	847	29	29,5
Pubilla Cases	1.161	0	0	148	280	1.589	1309	62	21,0
el Gornal	1.188	0	0	26	71	1.285	1214	57	21,3
Bellvitge	3.397	0	0	31	270	3.698	3428	73	47,3
Carretera del Mig	2.678	0	0	46	128	2.852	2724	110	24,8
Granvia Sud	1.950	0	0	6	53	2.009	1956	125	15,6
Residencial Granvia	26	85	445	0	51	607	556	10	58,2
Pedrosa	636	0	0	0	292	928	636	89	7,2
La Marina	478	0	0	0	253	731	478	207	2,3
Total	19.921	613	571	1.274	2.940	25.319	22.379	Promig	22,7

Diputació Barcelona · AMB Àrea Metropolitana de Barcelona · Ajuntament de L'Hospitalet · DOYMO Desarrollo Organización Movilidad · ineco

Títol de l'estudi:
PLA DE MOBILITAT URBANA DE L'HOSPITALET

Data:
Escala: Març 2012

Títol del plànol
ANÀLISI DE L'OFERTA
Densitat d'aparcament a la calçada

3.62

Parada TAXI estudiada
Parada TAXI no estudiada
Parada TAXI estudiada però no regulada

Diputació Barcelona | AMB Àrea Metropolitana de Barcelona | Ajuntament de L'Hospitalet | DOVMO Desarrollo Organizacional Movilidad | ineco

Títol de l'estudi:
PLA DE MOBILITAT URBANA DE L'HOSPITALET

Data: Març 2012

Escala: A3: 1/20.000

Títol del plànol:
ANÀLISIS DE L'OFERTA

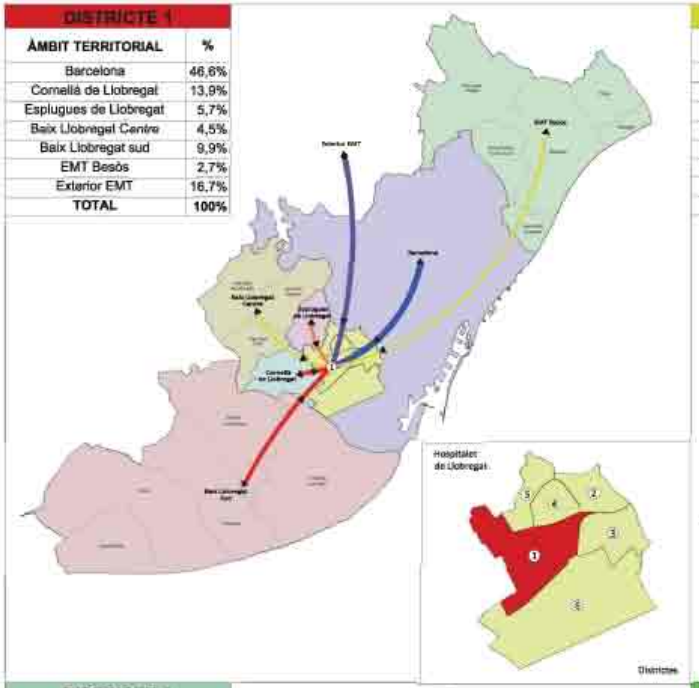
Localització de parades de TAXI

3.63

CA-1613.DWG

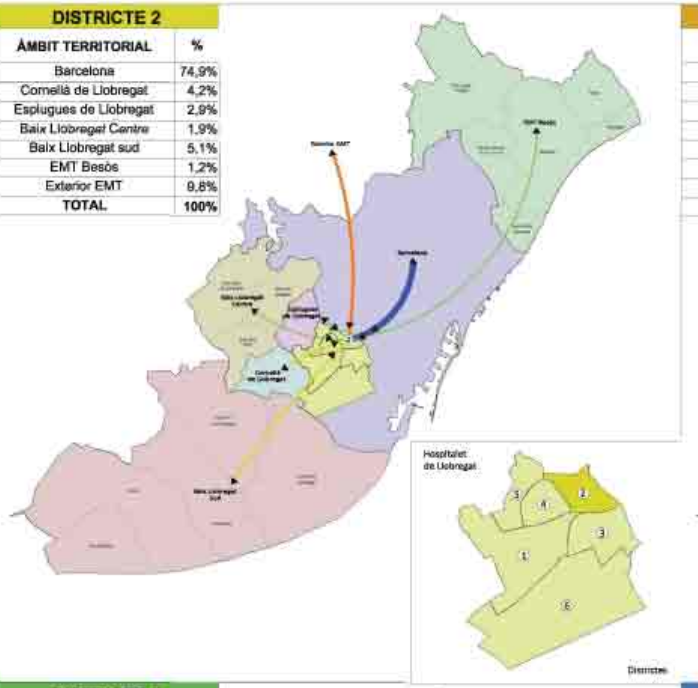
DISTRICTE 1

ÀMBIT TERRITORIAL	%
Barcelona	46,6%
Cornellà de Llobregat	13,9%
Esplugues de Llobregat	5,7%
Baix Llobregat Centre	4,5%
Baix Llobregat sud	9,9%
EMT Besòs	2,7%
Exterior EMT	16,7%
TOTAL	**100%**



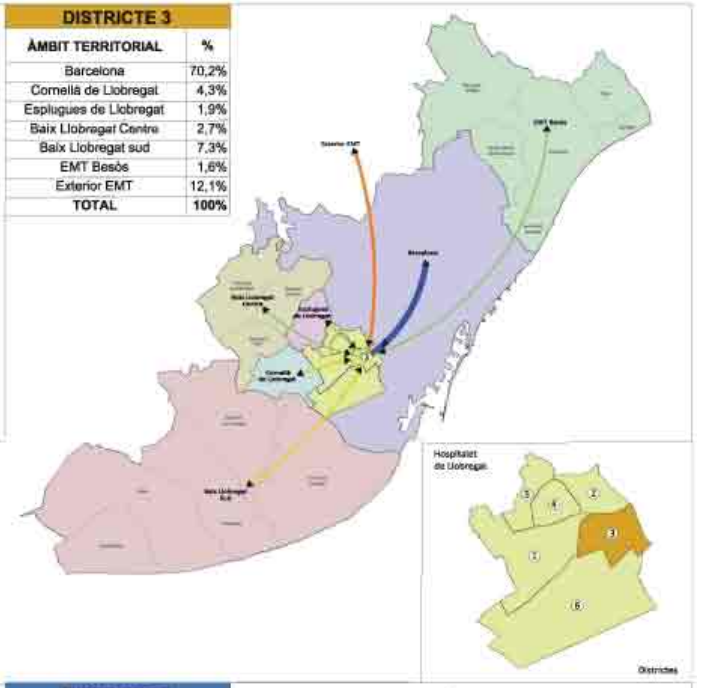
DISTRICTE 2

ÀMBIT TERRITORIAL	%
Barcelona	74,9%
Cornellà de Llobregat	4,2%
Esplugues de Llobregat	2,9%
Baix Llobregat Centre	1,9%
Baix Llobregat sud	5,1%
EMT Besòs	1,2%
Exterior EMT	9,8%
TOTAL	**100%**



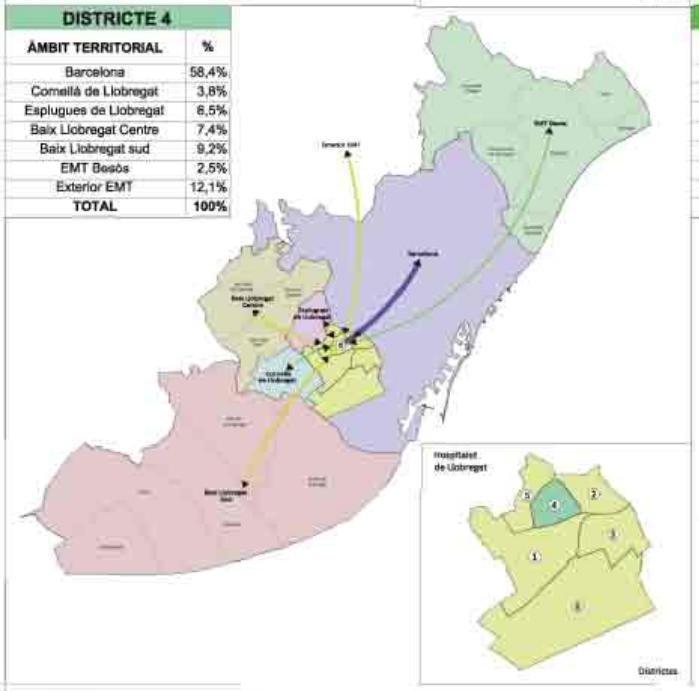
DISTRICTE 3

ÀMBIT TERRITORIAL	%
Barcelona	70,2%
Cornellà de Llobregat	4,3%
Esplugues de Llobregat	1,9%
Baix Llobregat Centre	2,7%
Baix Llobregat sud	7,3%
EMT Besòs	1,6%
Exterior EMT	12,1%
TOTAL	**100%**



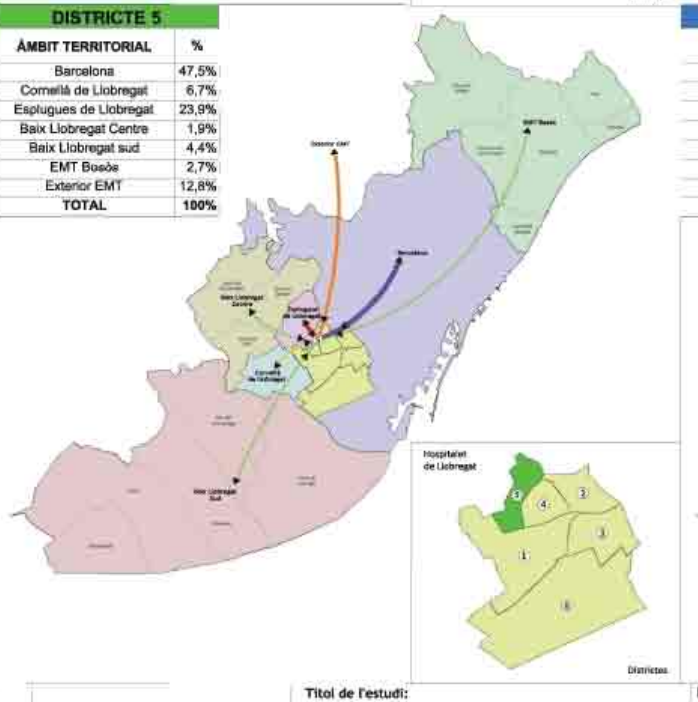
DISTRICTE 4

ÀMBIT TERRITORIAL	%
Barcelona	58,4%
Cornellà de Llobregat	3,8%
Esplugues de Llobregat	6,5%
Baix Llobregat Centre	7,4%
Baix Llobregat sud	9,2%
EMT Besòs	2,5%
Exterior EMT	12,1%
TOTAL	**100%**



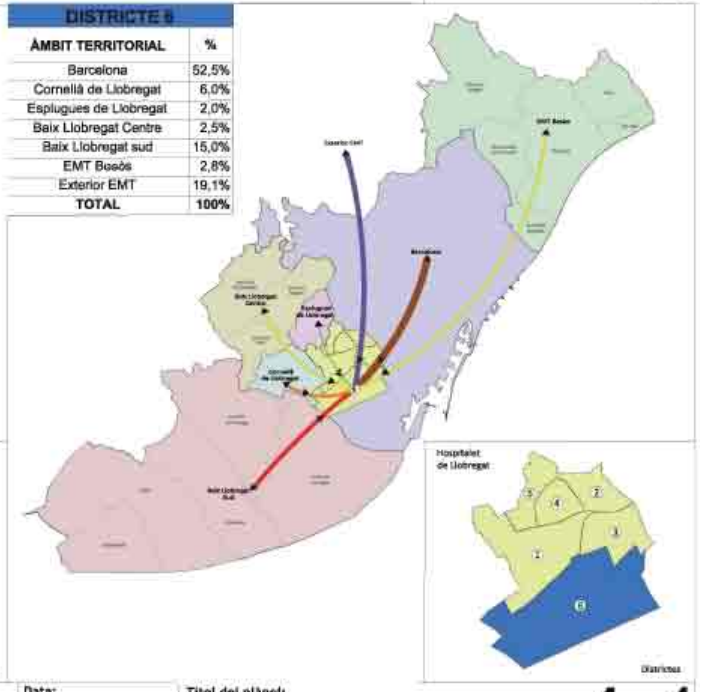
DISTRICTE 5

ÀMBIT TERRITORIAL	%
Barcelona	47,5%
Cornellà de Llobregat	6,7%
Esplugues de Llobregat	23,9%
Baix Llobregat Centre	1,9%
Baix Llobregat sud	4,4%
EMT Besòs	2,7%
Exterior EMT	12,8%
TOTAL	**100%**



DISTRICTE 6

ÀMBIT TERRITORIAL	%
Barcelona	52,5%
Cornellà de Llobregat	6,0%
Esplugues de Llobregat	2,0%
Baix Llobregat Centre	2,5%
Baix Llobregat sud	15,0%
EMT Besòs	2,8%
Exterior EMT	19,1%
TOTAL	**100%**



Diputació Barcelona · AMB Àrea Metropolitana de Barcelona · Ajuntament de L'Hospitalet · DOYMO Gerencia Organización Movilidad · ineco

Títol de l'estudi:
PLA DE MOBILITAT URBANA DE L'HOSPITALET

Data: Març 2012

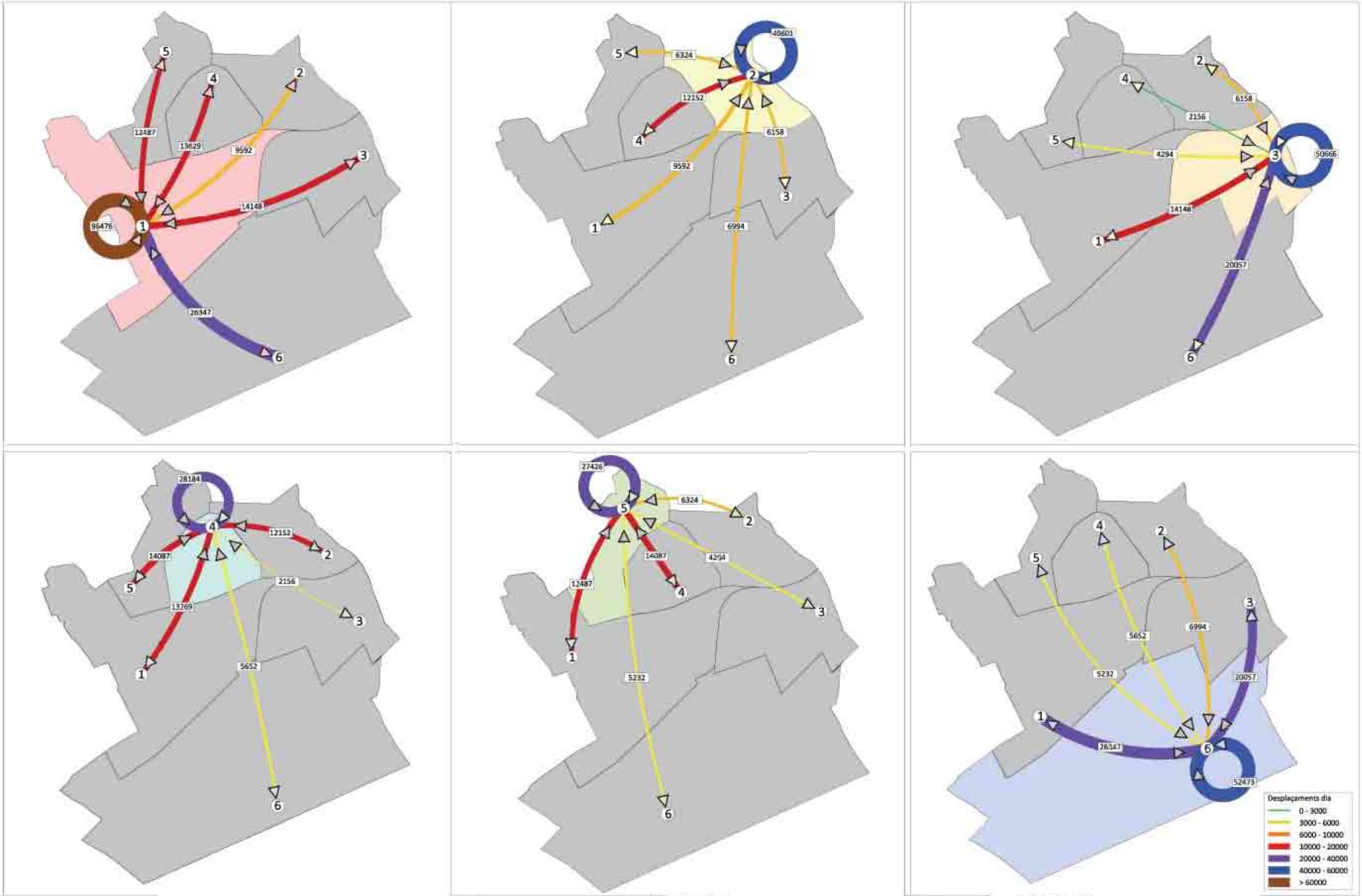
Escala: A3: 1/20.000

Títol del plànol:
ANÀLISIS DE LA DEMANDA

Principals fluxos de generació i/o atracció de viatges amb altres municipis

4.1

CA-1596.DWG



Diputació Barcelona | AMB Àrea Metropolitana de Barcelona | Ajuntament de L'Hospitalet | DOYMO Desarrollo Organización Movilidad | ineco

Titol de l'estudi:

PLA DE MOBILITAT URBANA DE L'HOSPITALET

Data: Març 2012

Escala: A3: S/E

Titol del plànol:

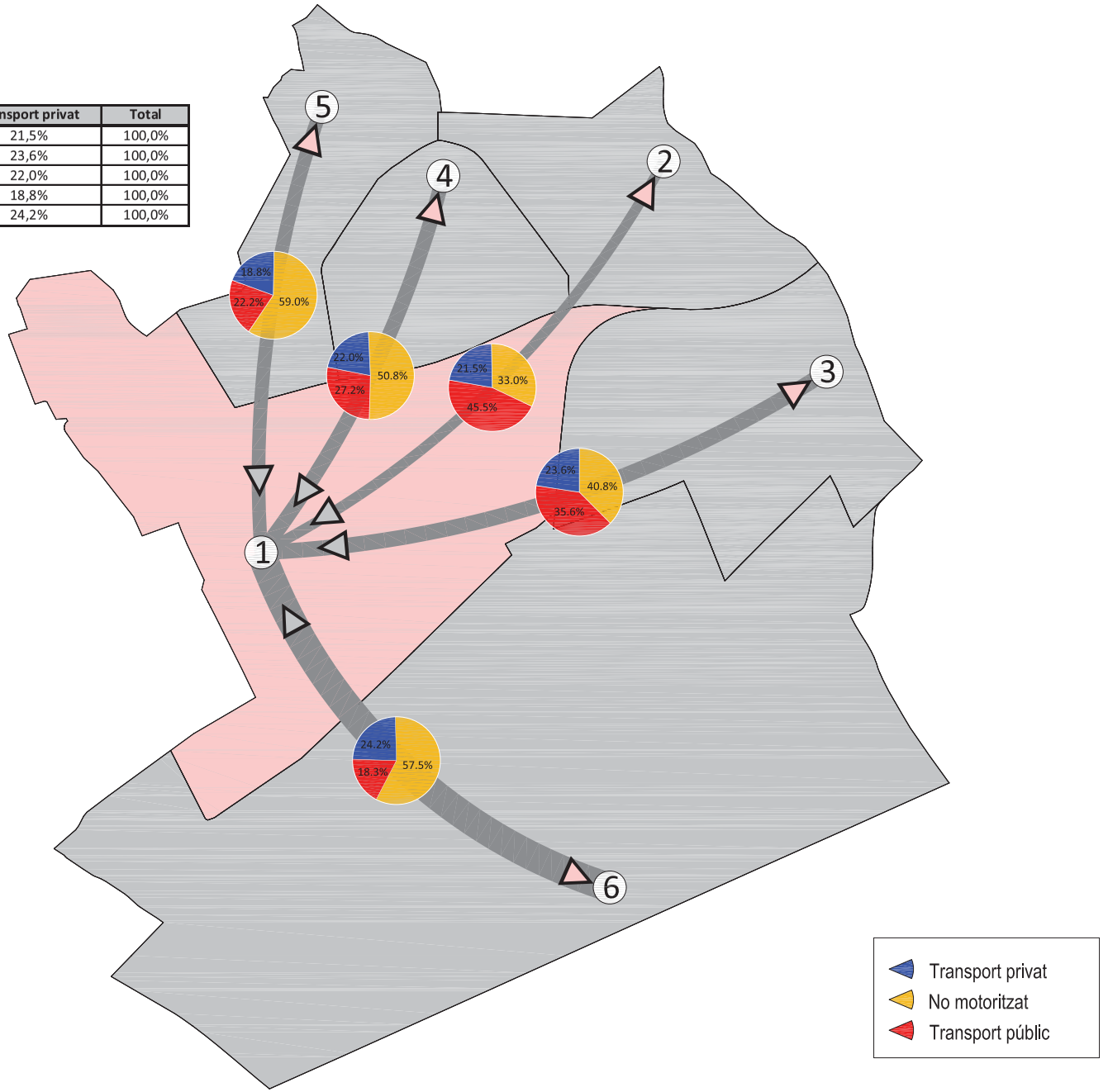
ANÀLISIS DE LA DEMANDA

Principals floxos de generació i/o atracció de viatges per districtes

4.2

CA-1597.DWG

Districte		Desplaçaments	No motoritzat	Transport públic	Transport privat	Total
1	2	9592	33,0%	45,5%	21,5%	100,0%
	3	14148	40,8%	35,6%	23,6%	100,0%
	4	13269	50,8%	27,2%	22,0%	100,0%
	5	12487	59,0%	22,2%	18,8%	100,0%
	6	26347	57,5%	18,3%	24,2%	100,0%



Diputació Barcelona · AMB Àrea Metropolitana de Barcelona · Ajuntament de L'Hospitalet · DOYMO Desarrollo Organización Movilidad · ineco

Títol de l'estudi:
PLA DE MOBILITAT URBANA DE L'HOSPITALET

Data: Març 2012

Escala: A3: S/E

Títol del plànol:
ANÀLISIS DE LA DEMANDA

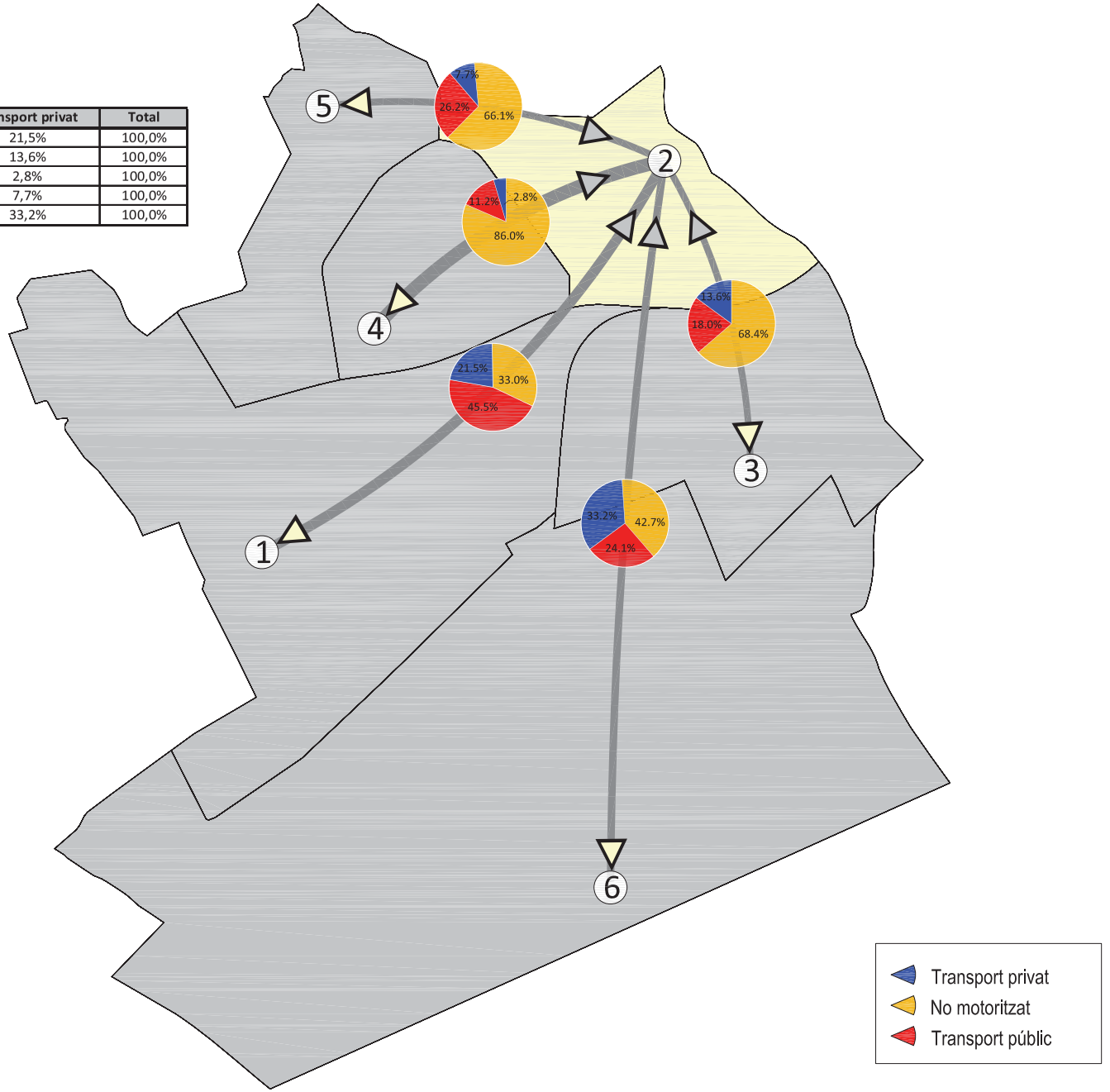
Repartiment modal per barris o zones del municipi (districite 1)

4.3

CA-1597.DWG

Mar 14, 2012 - 13:52

Districte		Desplaçaments	No motoritzat	Transport públic	Transport privat	Total
2	1	9592	33,0%	45,5%	21,5%	100,0%
	3	6158	68,4%	18,0%	13,6%	100,0%
	4	12152	86,0%	11,2%	2,8%	100,0%
	5	6324	66,1%	26,2%	7,7%	100,0%
	6	6994	42,7%	24,1%	33,2%	100,0%



Diputació Barcelona · AMB Àrea Metropolitana de Barcelona · Ajuntament de L'Hospitalet · DOYMO Desarrollo Organización Movilidad · ineco

Títol de l'estudi:
PLA DE MOBILITAT URBANA DE L'HOSPITALET

Data: Març 2012

Escala: A3: S/E

Títol del plànol:
ANÀLISIS DE LA DEMANDA

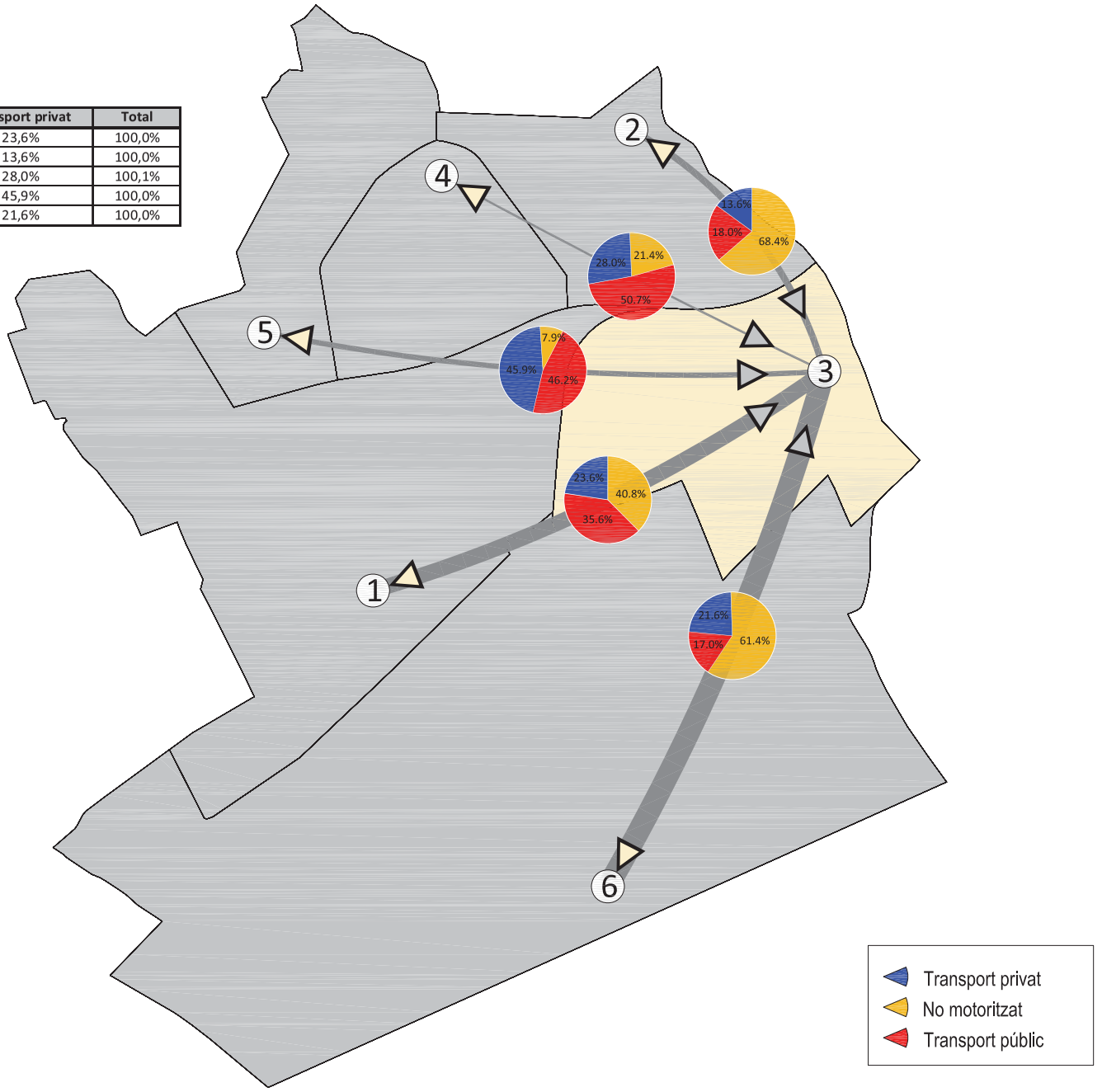
Repartiment modal per barris o zones del municipi (districite 2)

4.4

CA-1597.DWG

Mar 14, 2012 - 13:52

Districte		Desplaçaments	No motoritzat	Transport públic	Transport privat	Total
3	1	14148	40,8%	35,6%	23,6%	100,0%
	2	6158	68,4%	18,0%	13,6%	100,0%
	4	2156	21,4%	50,7%	28,0%	100,1%
	5	4294	7,9%	46,2%	45,9%	100,0%
	6	20057	61,4%	17,0%	21,6%	100,0%



Diputació Barcelona · AMB Àrea Metropolitana de Barcelona · Ajuntament de L'Hospitalet · DOYMO Desarrollo Organización Movilidad · ineco

Títol de l'estudi:
PLA DE MOBILITAT URBANA DE L'HOSPITALET

Data: Març 2012

Escala: A3: S/E

Títol del plànol:
ANÀLISIS DE LA DEMANDA

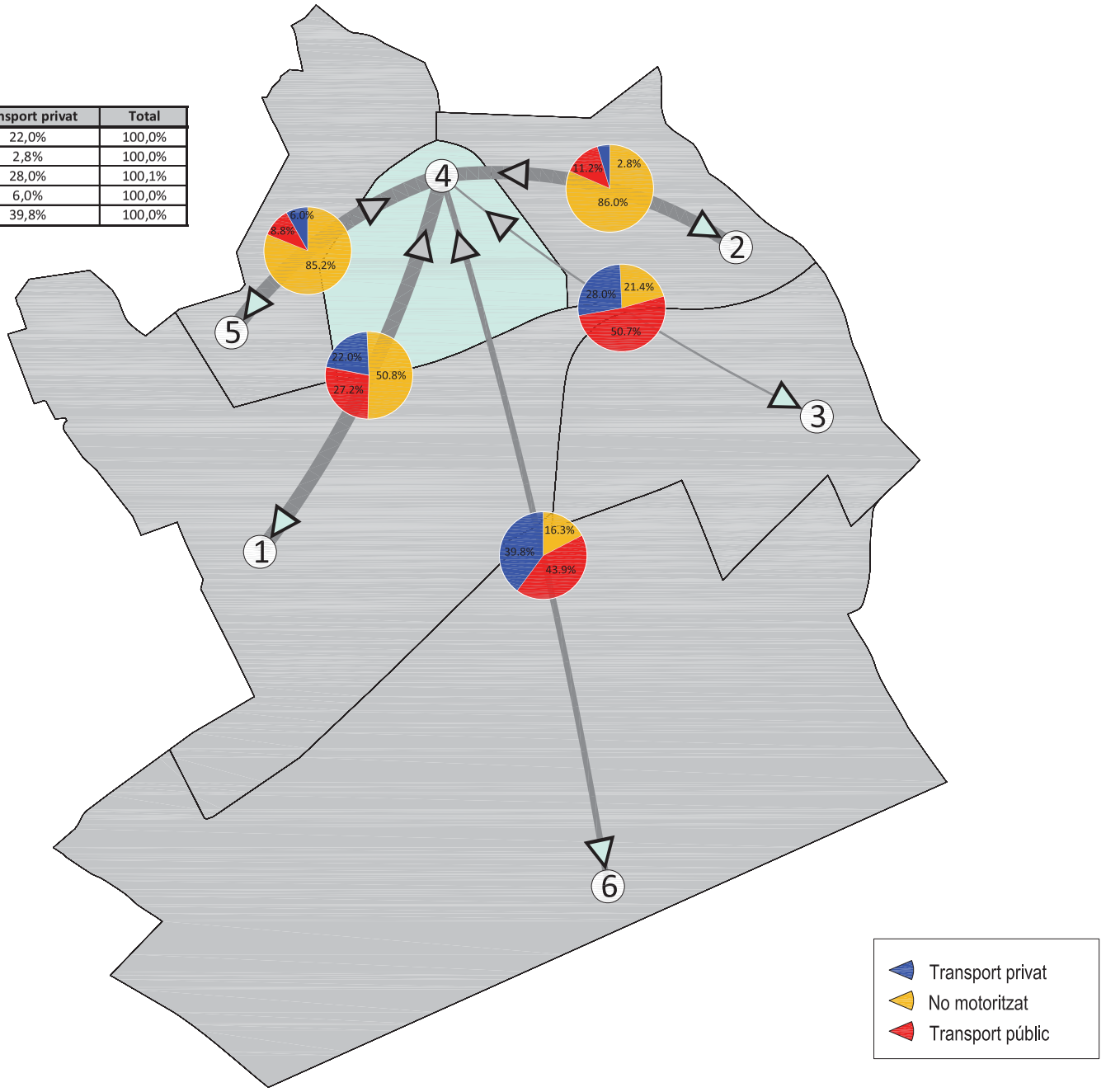
Repartiment modal per barris o zones del municipi (districte 3)

4.5

CA-1597.DWG

Mar 14, 2012 - 13:52

Districte		Desplaçaments	No motoritzat	Transport públic	Transport privat	Total
4	1	13269	50,8%	27,2%	22,0%	100,0%
	2	12152	86,0%	11,2%	2,8%	100,0%
	3	2156	21,4%	50,7%	28,0%	100,1%
	5	14087	85,2%	8,8%	6,0%	100,0%
	6	5652	16,3%	43,9%	39,8%	100,0%



Diputació Barcelona · AMB Àrea Metropolitana de Barcelona · Ajuntament de L'Hospitalet · DOYMO Desarrollo Organización Movilidad · ineco

Títol de l'estudi:
PLA DE MOBILITAT URBANA DE L'HOSPITALET

Data: Març 2012

Escala: A3: S/E

Títol del plànol:
ANÀLISIS DE LA DEMANDA

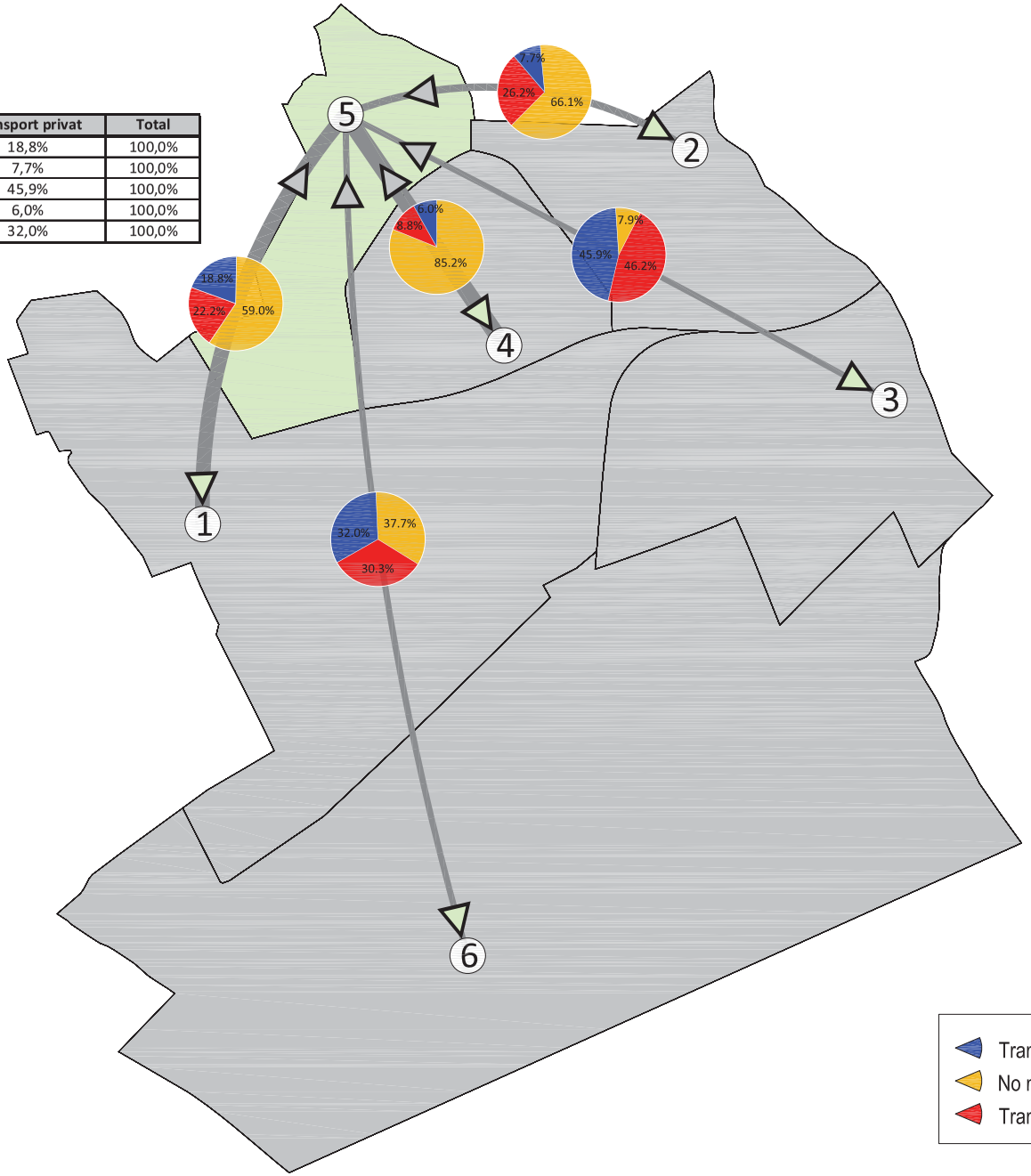
Repartiment modal per barris o zones del municipi (districite 4)

4.6

CA-1597.DWG

Mar 14, 2012 - 13:53

Districte		Desplaçaments	No motoritzat	Transport públic	Transport privat	Total
5	1	12487	59,0%	22,2%	18,8%	100,0%
	2	6324	66,1%	26,2%	7,7%	100,0%
	3	4294	7,9%	46,2%	45,9%	100,0%
	4	14087	85,2%	8,8%	6,0%	100,0%
	6	5232	37,7%	30,3%	32,0%	100,0%



Mar 14, 2012 - 13:53

Diputació Barcelona · AMB Àrea Metropolitana de Barcelona · Ajuntament de L'Hospitalet · DOYMO Desarrollo Organización Movilidad ineco

Títol de l'estudi:
PLA DE MOBILITAT URBANA DE L'HOSPITALET

Data: Març 2012

Escala: A3: S/E

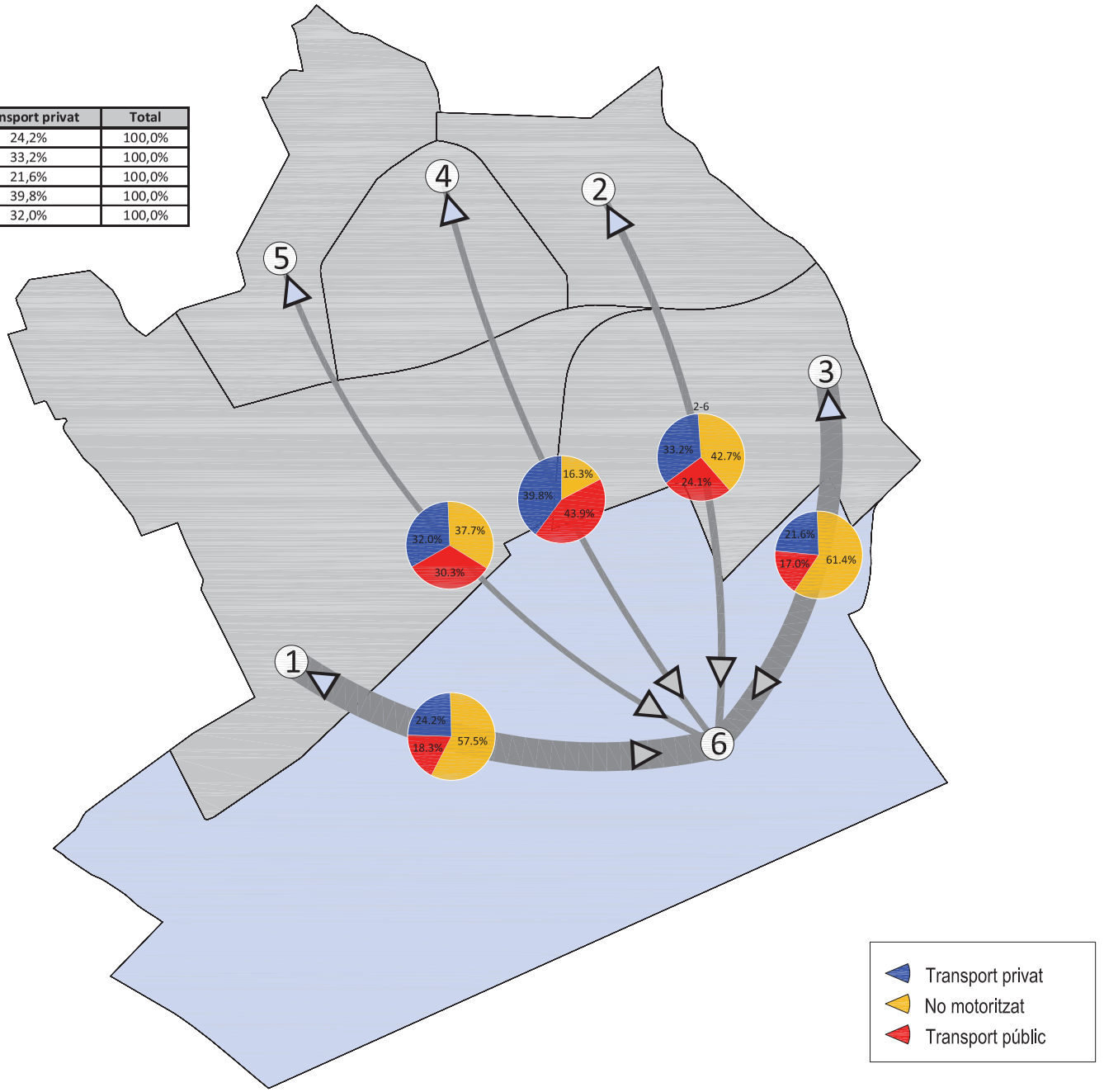
Títol del plànol:
ANÀLISIS DE LA DEMANDA

Repartiment modal per barris o zones del municipi (districite 5)

4.7

CA-1597.DWG

Districte		Desplaçaments	No motoritzat	Transport públic	Transport privat	Total
6	1	26347	57,5%	18,3%	24,2%	100,0%
	2	6994	42,7%	24,1%	33,2%	100,0%
	3	20057	61,4%	17,0%	21,6%	100,0%
	4	5652	16,3%	43,9%	39,8%	100,0%
	5	5232	37,7%	30,3%	32,0%	100,0%



Diputació Barcelona · AMB Àrea Metropolitana de Barcelona · Ajuntament de L'Hospitalet · DOYMO Desarrollo Organización Movilidad · ineco

Títol de l'estudi:
PLA DE MOBILITAT URBANA DE L'HOSPITALET

Data: Març 2012

Escala: A3: S/E

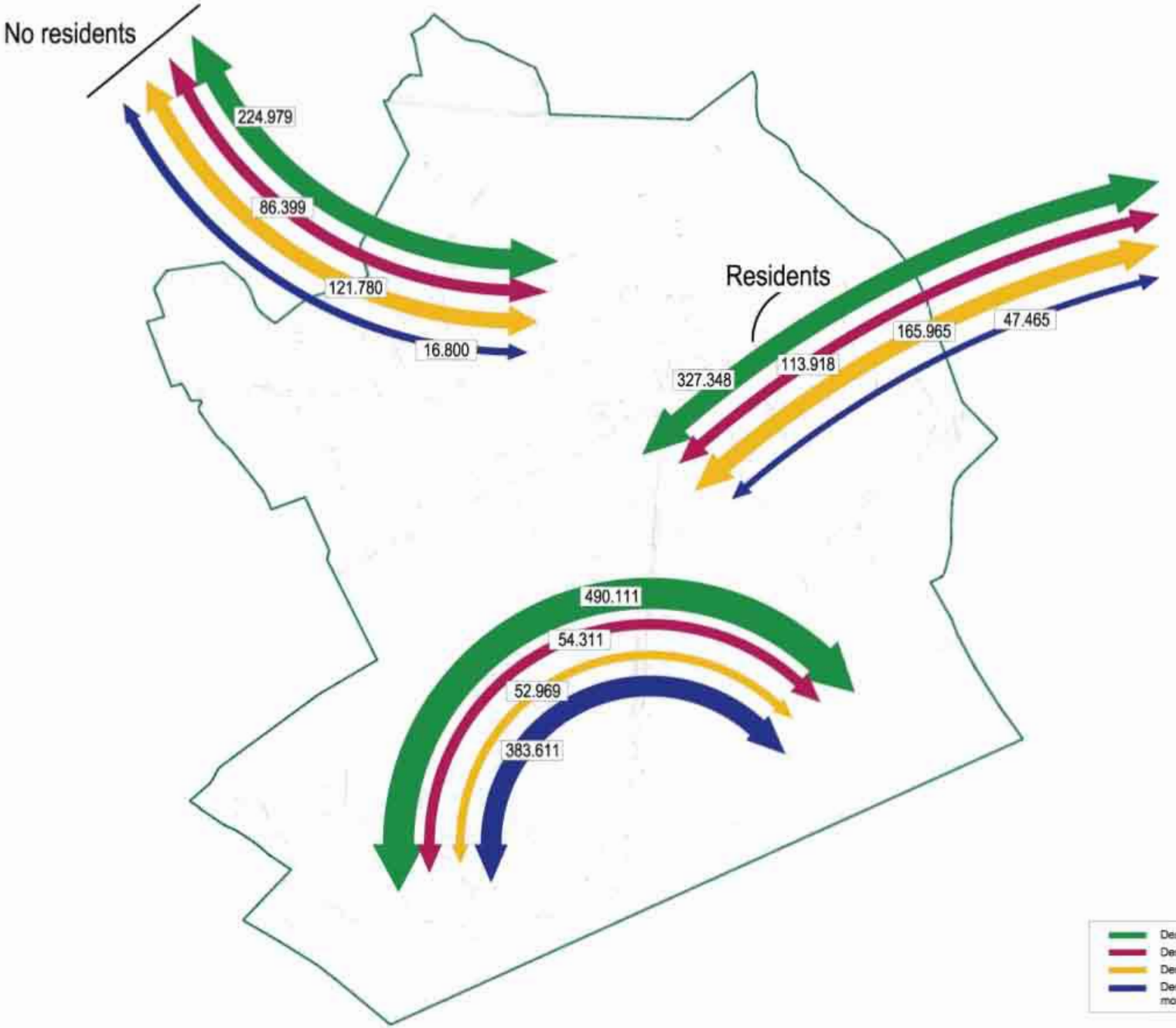
Títol del plànol:
ANÀLISIS DE LA DEMANDA

Repartiment modal per barris o zones del municipi (districite 6)

4.8

CA-1597.DWG

Mar 14, 2012 - 13:53



Diputació Barcelona · AMB Àrea Metropolitana de Barcelona · Ajuntament de L'Hospitalet · DOYMO Desarrollo Organizacional y Movilidad · ineco

Títol de l'estudi:
PLA DE MOBILITAT URBANA DE L'HOSPITALET

Data:
Març 2012

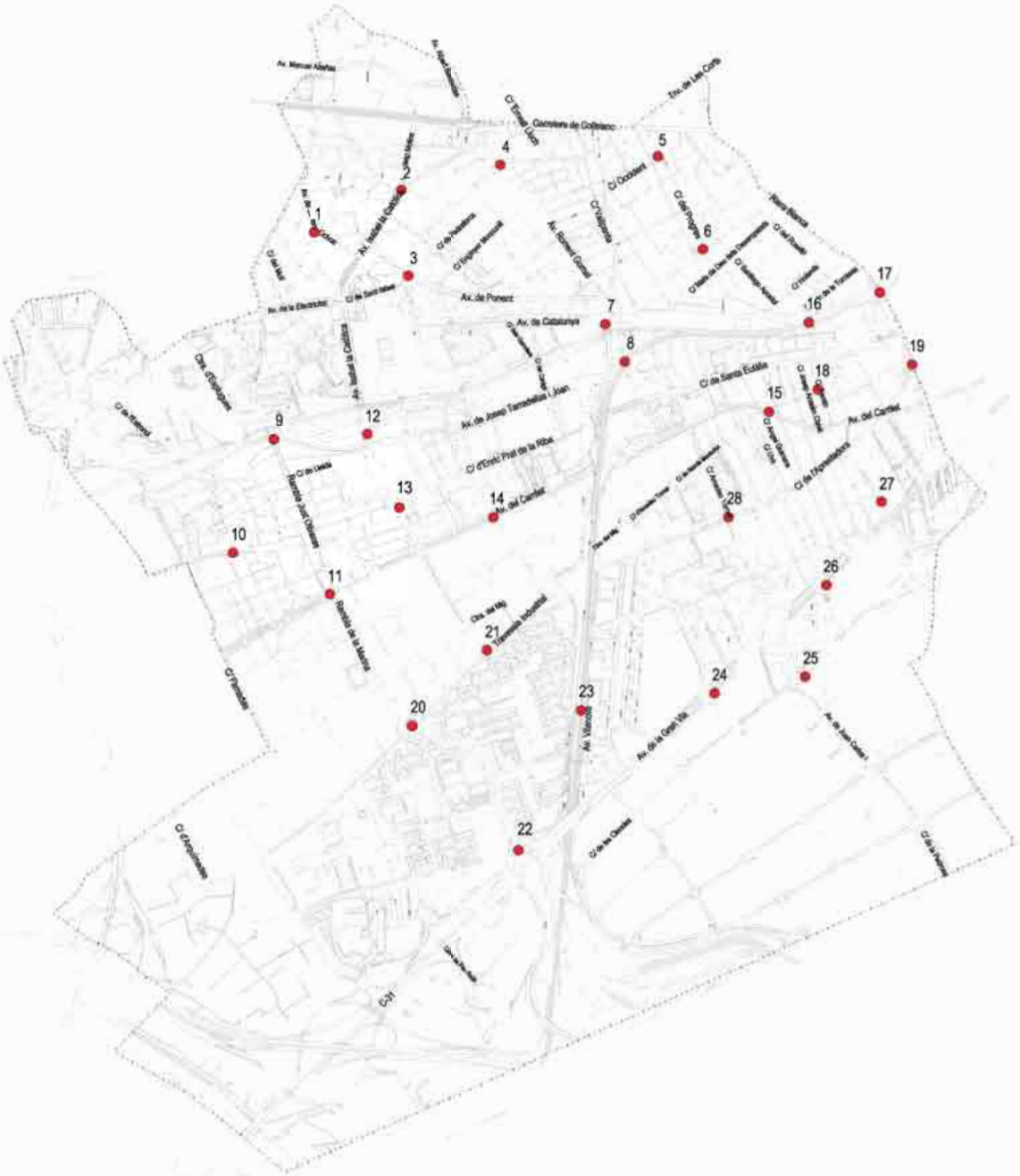
Escala:
A3: 1/20.000

Títol del plànol:
ANÀLISIS DE LA DEMANDA

Principals fluxos de generació i/o atracció de viatges

4.9

CA-1614.DWG



Diputació Barcelona | AMB Àrea Metropolitana de Barcelona | Ajuntament de L'Hospitalet | DOYMO Desarrollo Organización Movilidad | ineco

Títol de l'estudi:
PLA DE MOBILITAT URBANA DE L'HOSPITALET

Data: Març 2012

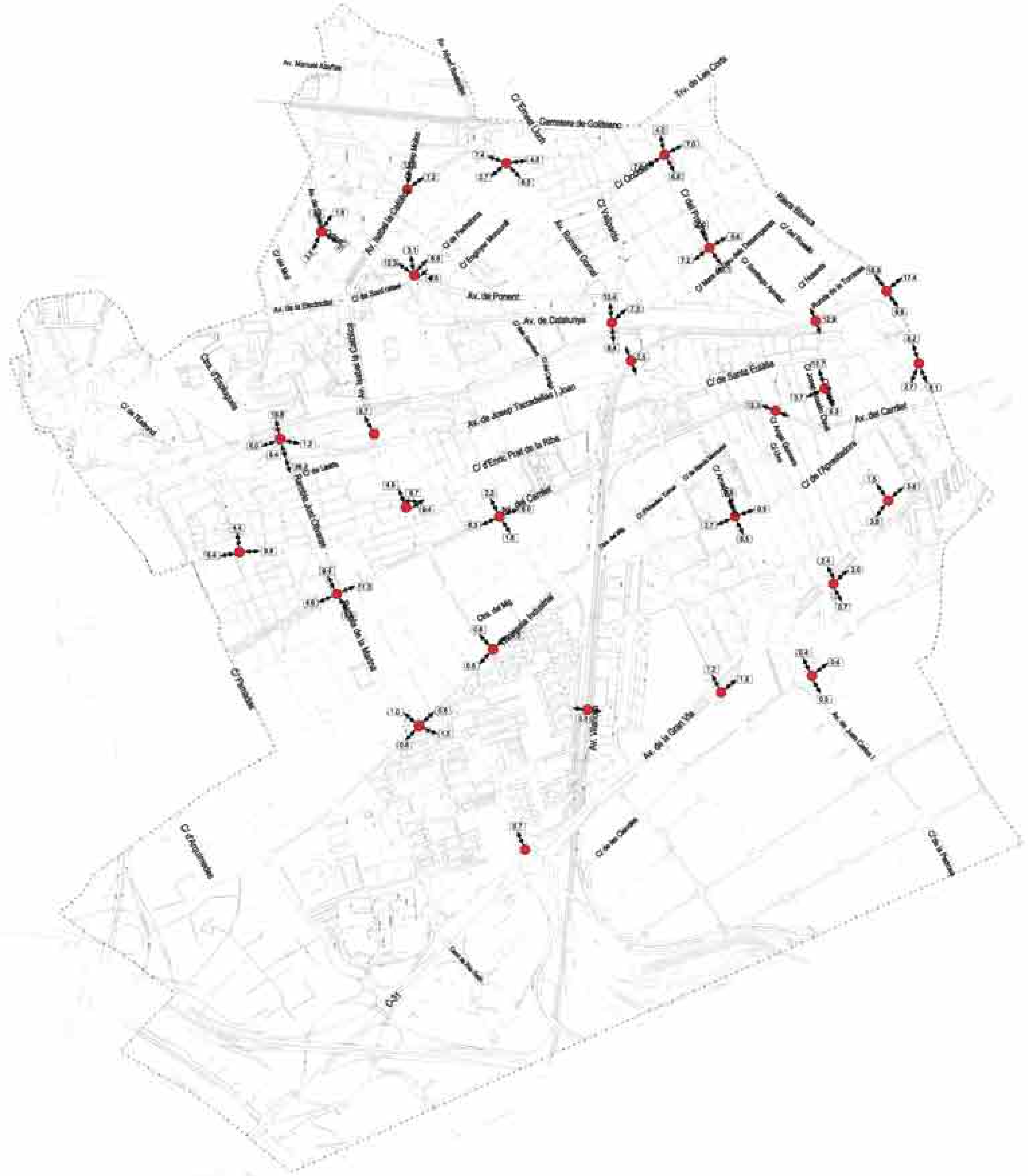
Escala: A3: 1/20.000

Títol del plànol:
ANÀLISIS DE LA DEMANDA

Punts d'aforaments de vianants

4.10

CA-1584.DWG



Títol de l'estudi:

PLA DE MOBILITAT URBANA DE L'HOSPITALET

Data: Març 2012

Escala: A3: 1/20.000

Títol del plànol:

ANÀLISIS DE LA DEMANDA

Intensitat mitjana diària de vianants

4.11

CA-1584.DWG

Diputació Barcelona
AMB Àrea Metropolitana de Barcelona
Ajuntament de L'Hospitalet
DOYMO Desarrollo Organización Movilidad
ineco

Red actual de connexió entre barris

Red actual sense connexió entre barris

Diputació Barcelona

AMB Àrea Metropolitana de Barcelona

Ajuntament de L'Hospitalet

ineco

Títol de l'estudi:

PLA DE MOBILITAT URBANA DE L'HOSPITALET

Data: Març 2012

Escala: A3: 1/20.000

Títol del plànol:

ANÀLISIS DE LA DEMANDA

Xarxa d'itineraris principals per a vianants

4.12

CA-1584.DWG

Diputació Barcelona | AMB Àrea Metropolitana de Barcelona | Ajuntament de L'Hospitalet | Departament Organització Mobilitat | ineco

Títol de l'estudi:
PLA DE MOBILITAT URBANA DE L'HOSPITALET

Data: Març 2012

Escala: A3: 1/20.000

Títol del plànol:
ANÀLISIS DE LA DEMANDA

Intensitat mitjana diària de bicicletes

4.13

CA-1584.DWG

Diputació Barcelona · AMB Àrea Metropolitana de Barcelona · Ajuntament de L'Hospitalet · DOYMO Desarrollo Organizacional y Movilidad · ineco

Títol de l'estudi:
PLA DE MOBILITAT URBANA DE L'HOSPITALET

Data: Març 2012

Escala: A3: 1/20.000

Títol del plànol:
ANÀLISIS DE LA DEMANDA

Ocupació d'aparcament de bicicletes

4.14

CA-1584.DWG

Diputació Barcelona

Títol de l'estudi:
PLA DE MOBILITAT URBANA SOSTENIBLE DE L'HOSPITALET DE LLOBREGAT

Data:
Febrer 2012

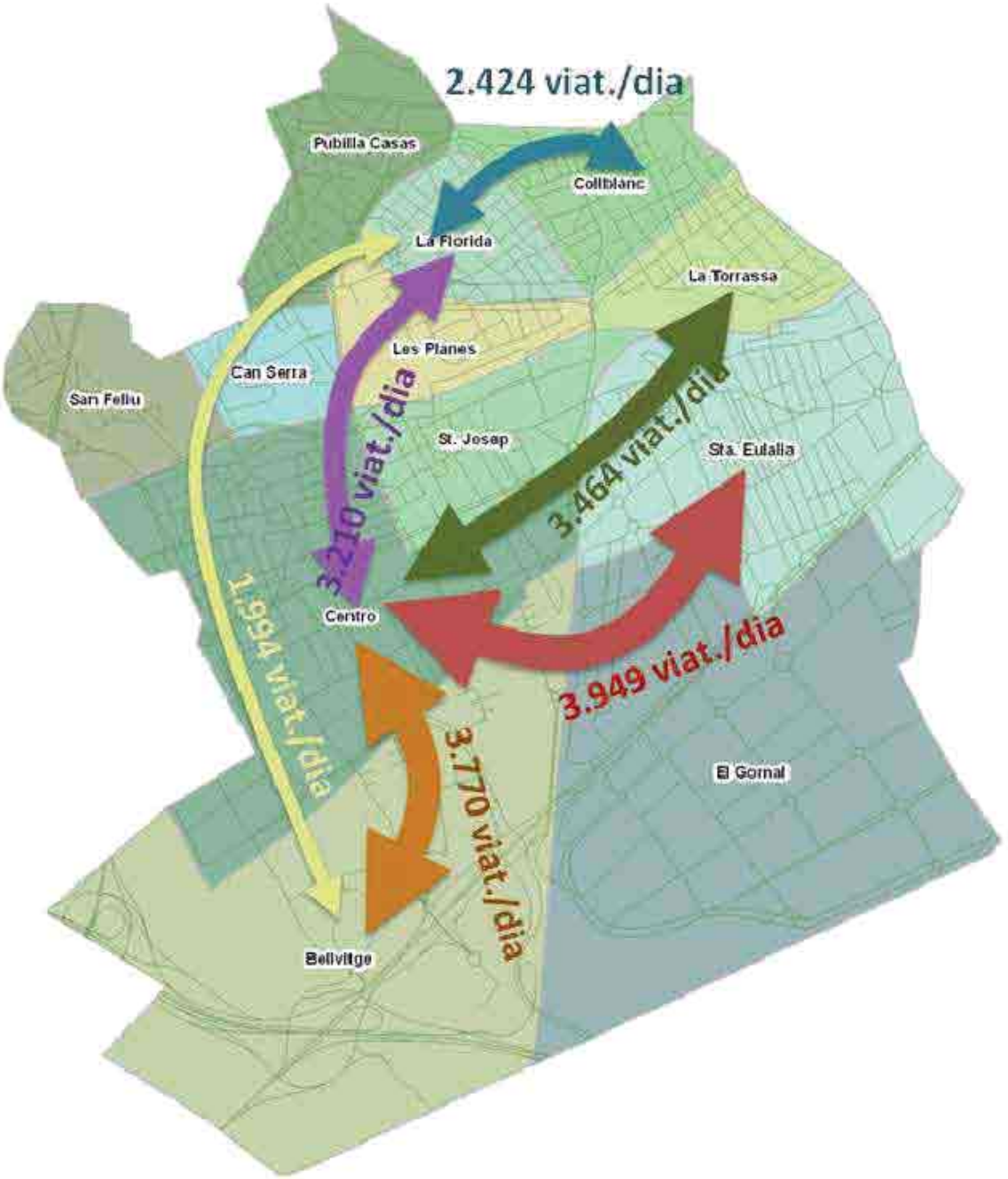
Escala:
A3: 1/20.000

Títol del plànol:
ANÀLISIS DE LA DEMANDA

Connectivitat d'itineraris ciclistes

4.15

CA-1615.DWG



Diputació Barcelona · AMB Àrea Metropolitana de Barcelona · Ajuntament de L'Hospitalet · Diputació Organització Territorial · ineco

Títol de l'estudi:
PLA DE MOBILITAT URBANA DE L'HOSPITALET

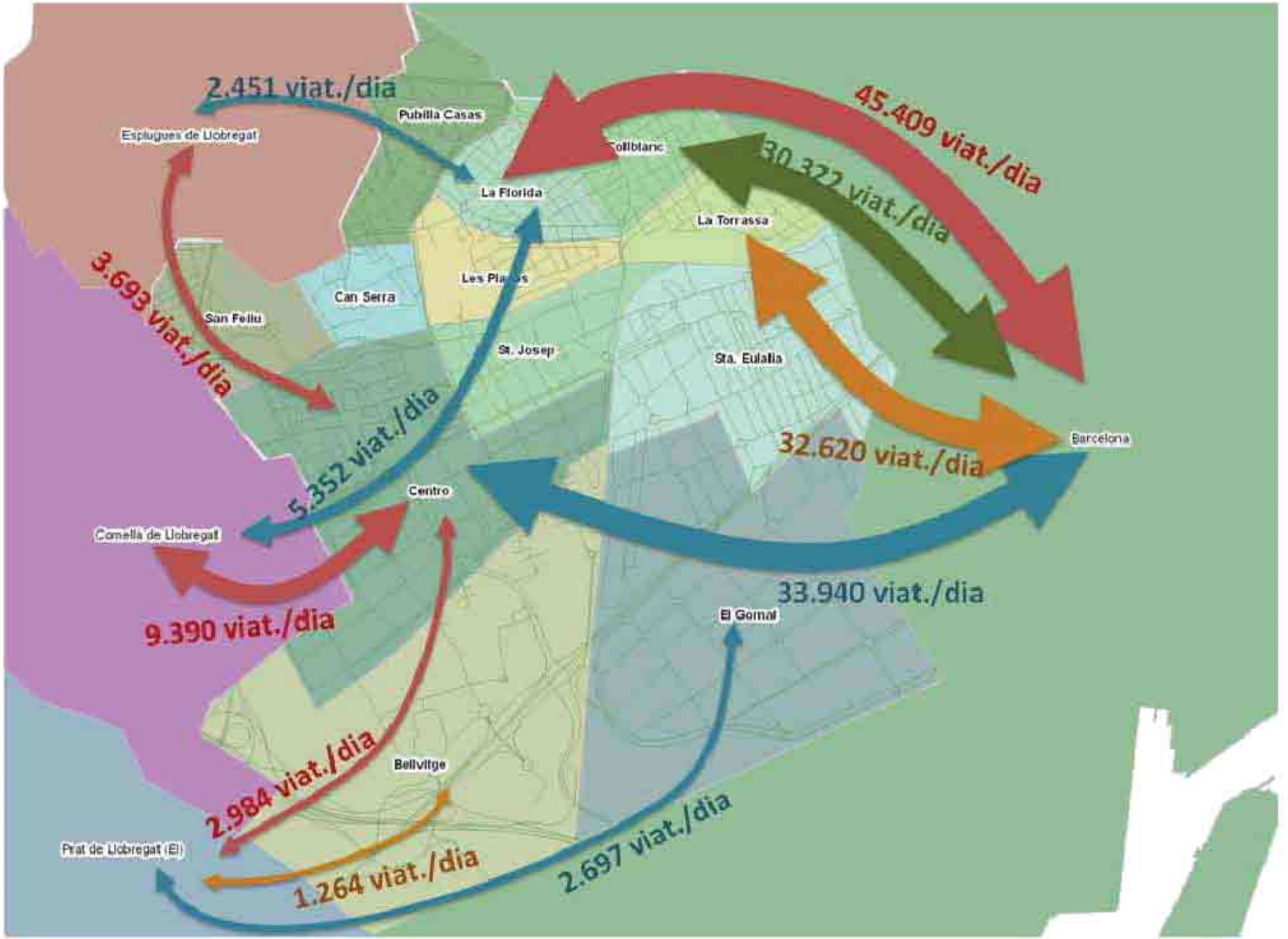
Data: Maig 2012

Escala:

Títol del plànol:
DEMANDA EN TRANSPORT PÚBLIC

Demanda de viatges interna

4.16



Diputació Barcelona · AMB Àrea Metropolitana de Barcelona · ineco

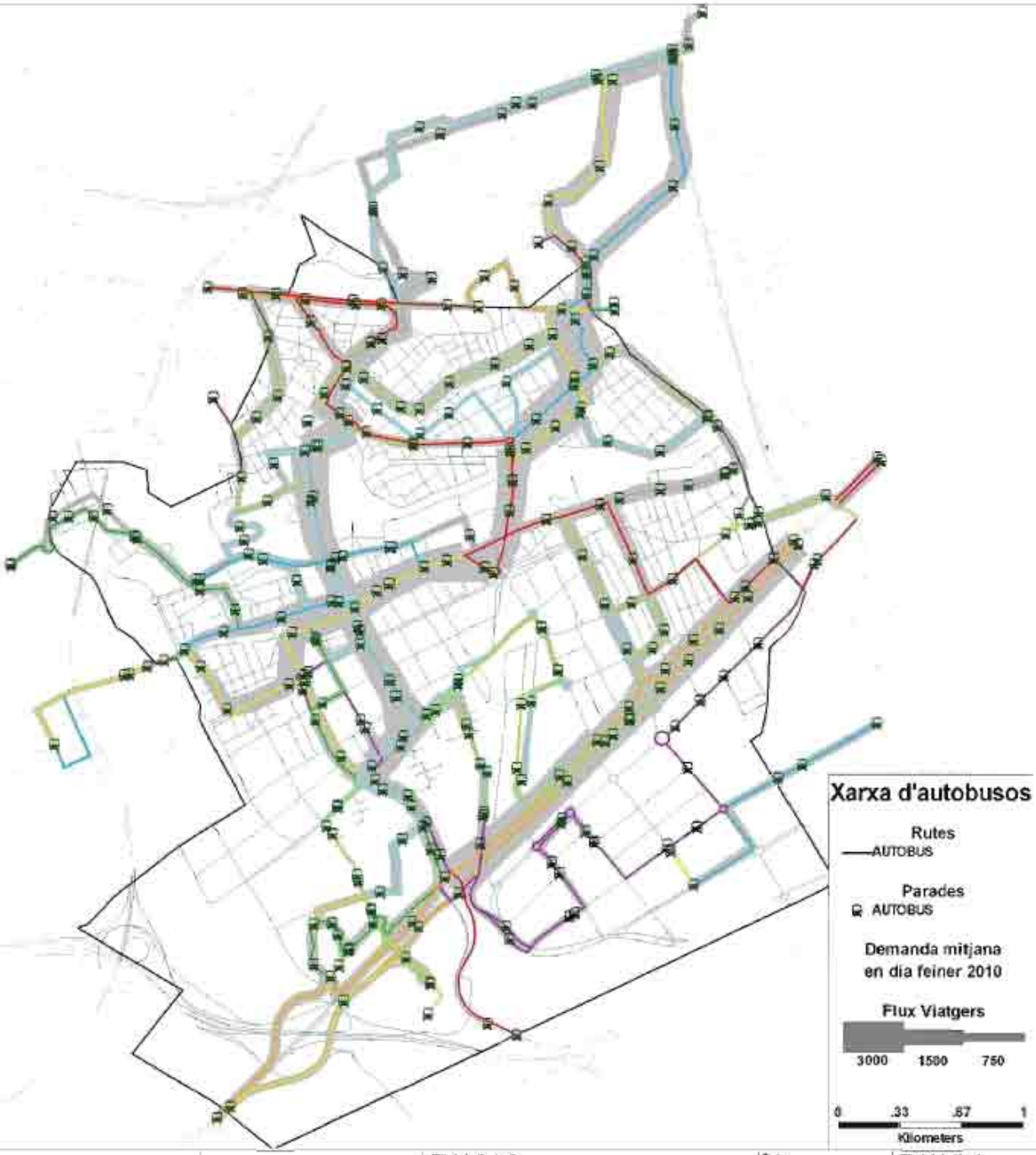
Títol de l'estudi:
PLA DE MOBILITAT URBANA DE L'HOSPITALET

Data:
Març 2012

Títol del plànol:
DEMANDA EN TRANSPORT PÚBLIC

Demanda de viatges externa

4.17



Diputació Barcelona · AMB Àrea Metropolitana de Barcelona · Ajuntament de L'Hospitalet · ineco

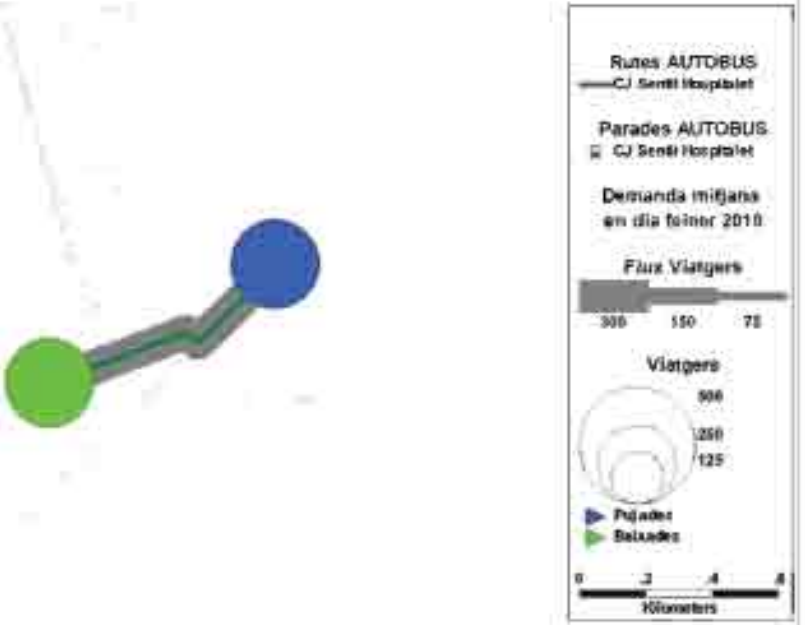
Títol de l'estudi:
PLA DE MOBILITAT URBANA DE L'HOSPITALET

Data:
Marzo 2012

Escala:

Títol del plànol:
DEMANDA EN TRANSPORT PÚBLIC
Diagrames de càrrega y descàrrega

4.18



Diputació Barcelona · AMB Àrea Metropolitana de Barcelona · Ajuntament de L'Hospitalet · Generalitat de Catalunya Departament de Política Territorial i Obres Públiques · ineco

Títol de l'estudi:
PLA DE MOBILITAT URBANA DE L'HOSPITALET

Data:
Març 2012

Escala:

Títol del plànol:
DEMANDA EN TRANSPORT PÚBLIC

Diagrames de carga. Línia CJ sentit A

4.19

Rutes AUTOBUS
CJ Sentit Barcelona

Parades AUTOBUS
CJ Sentit Barcelona

Demanda mitjana
en dia feiner 2010

Flux Viatgers

250 125 62.5

Viatgers

500
250
125

Pujades
Baixades

0 .2 .4 .6
Kilometers

Diputació Barcelona

AMB Àrea Metropolitana de Barcelona

ineco

Títol de l'estudi:
PLA DE MOBILITAT URBANA DE L'HOSPITALET

Data:
Març 2012

Escala:

Títol del plànol:
DEMANDA EN TRANSPORT PÚBLIC

Diagrames de carga. Línia CJ sentit B

4.20

Diputació Barcelona · AMB Àrea Metropolitana de Barcelona · Ajuntament de l'Hospitalet · ineco

Títol de l'estudi:
PLA DE MOBILITAT URBANA DE L'HOSPITALET

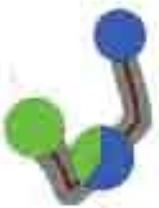
Data:
Març 2012

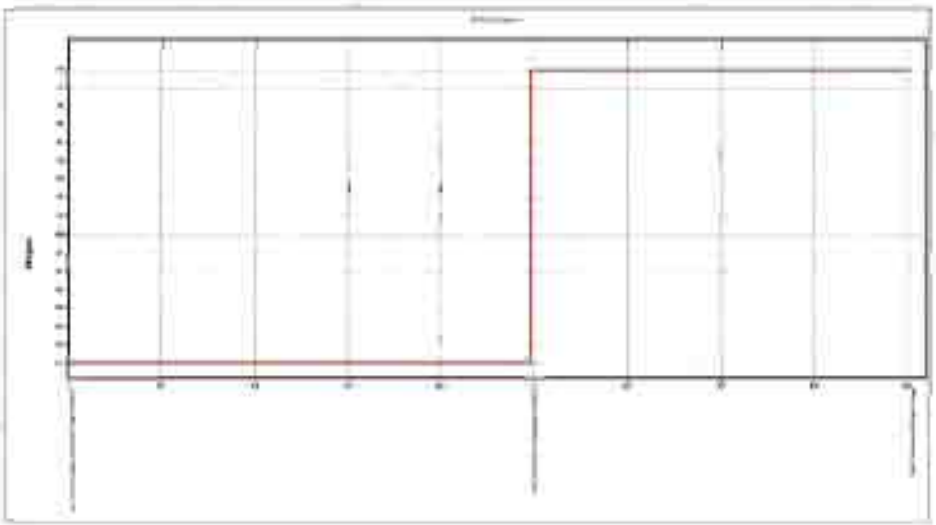
Servia:

Títol del plànol:
DEMANDA EN TRANSPORT PÚBLIC

Diagrames de carga. Línea EP1 sentit A

4.21





Diputació Barcelona · Àrea Metropolitana de Barcelona · ineco

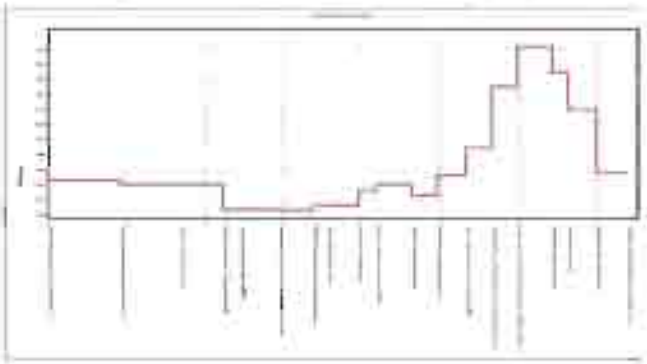
PLA DE MOBILITAT URBANA DE L'HOSPITALET

Data: Març 2012

Títol del plànol: DEMANDA EN TRANSPORT PÚBLIC

Diagrames de carga. Línea EP1 sentit B

4.22



Diputació Barcelona · AMB Àrea Metropolitana de Barcelona · Ajuntament de L'Hospitalet · Diputació Barcelona ineco

Títol de l'estudi:
PLA DE MOBILITAT URBANA DE L'HOSPITALET

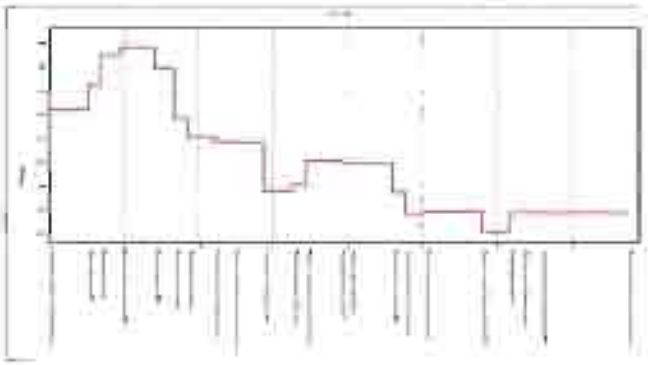
Data:
Març 2012

Escala:

Títol del plànol:
DEMANDA EN TRANSPORT PÚBLIC

Diagrames de carga. Línea 10 sentit A

4.23



Diputació Barcelona | Àrea Metropolitana de Barcelona | Ajuntament de L'Hospitalet | Diputació Barcelona ineco

Títol de l'estudi:
PLA DE MOBILITAT URBANA DE L'HOSPITALET

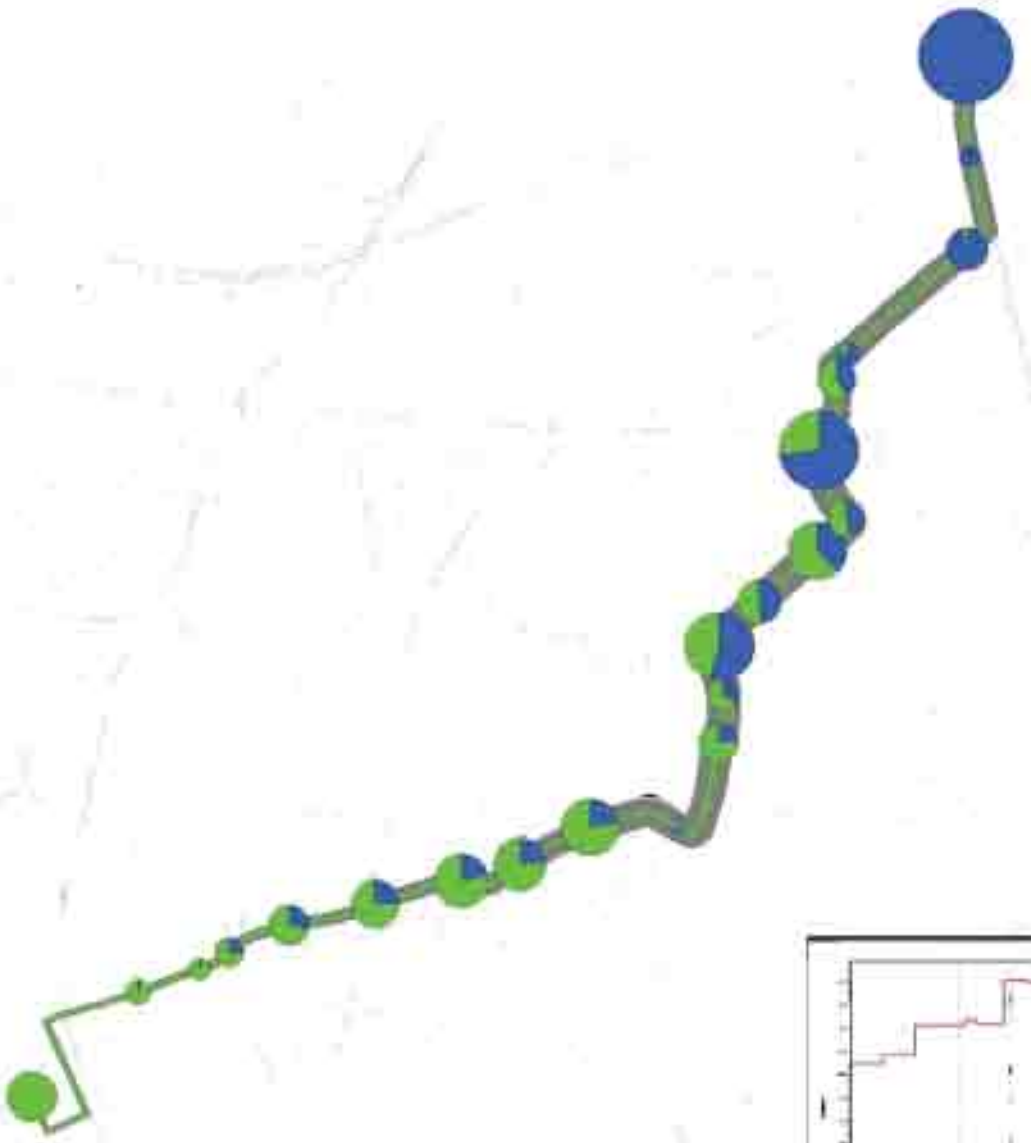
Data:
Març 2012

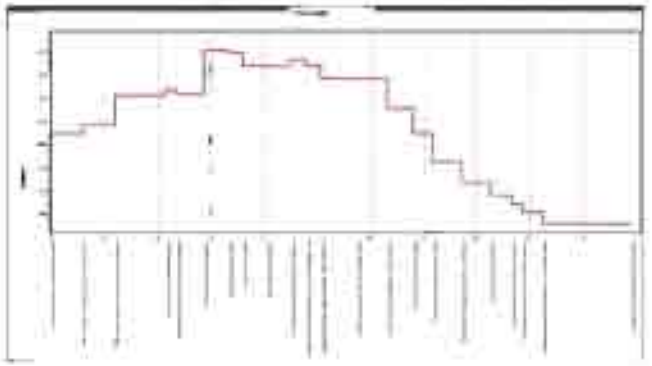
Escala:

Títol del plànol:
DEMANDA EN TRANSPORT PÚBLIC

Diagrames de carga. Línea 10 sentit B

4.24





Diputació Barcelona | Àrea Metropolitana de Barcelona | ineco

Títol de l'estudi: PLA DE MOBILITAT URBANA DE L'HOSPITALET

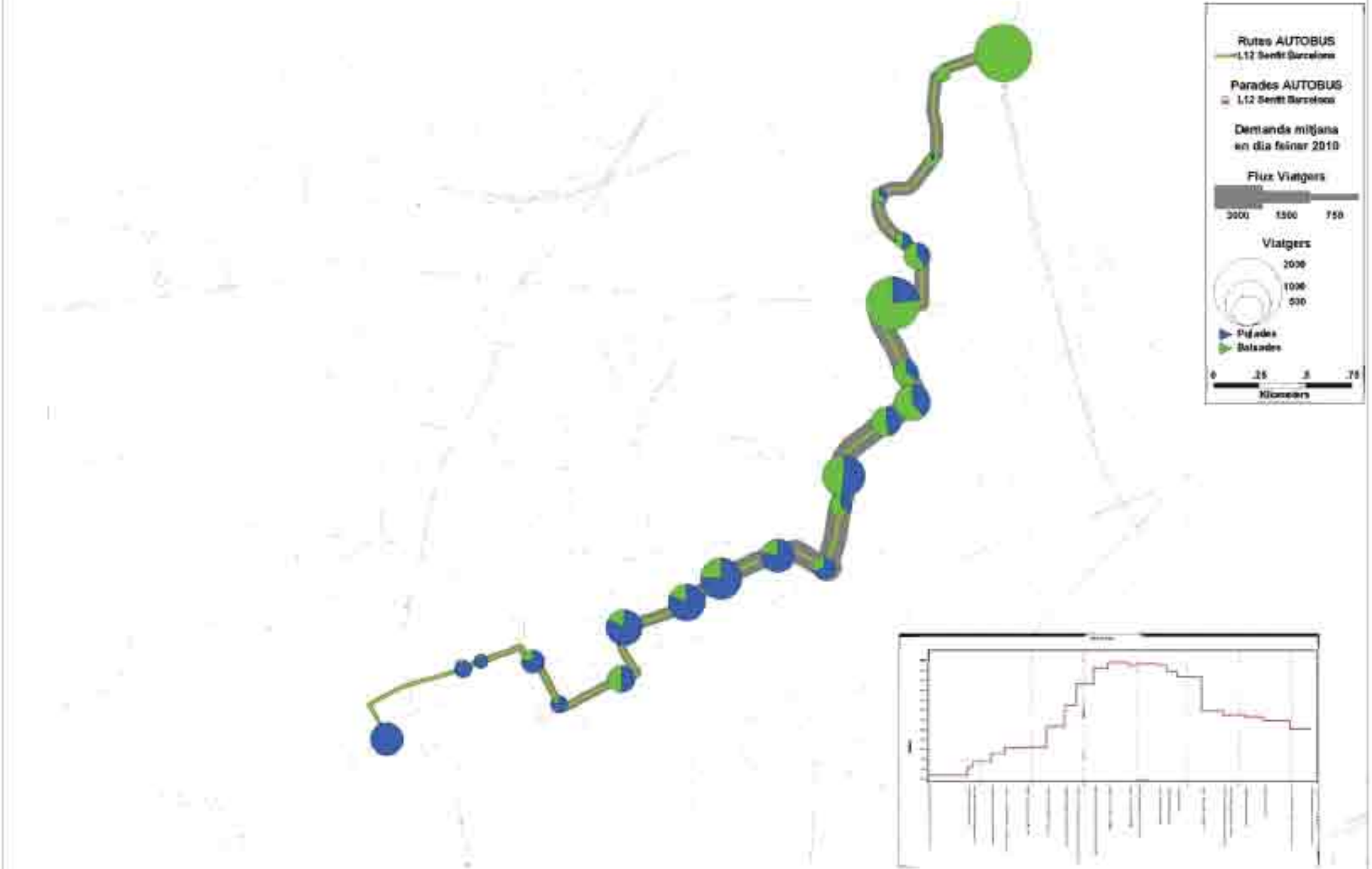
Data: Març 2012

Escala:

Títol del plànol: DEMANDA EN TRANSPORT PÚBLIC

Diagrames de carga. Línia 12 sentit A

4.25



Diputació Barcelona · AMB Àrea Metropolitana de Barcelona · ineco

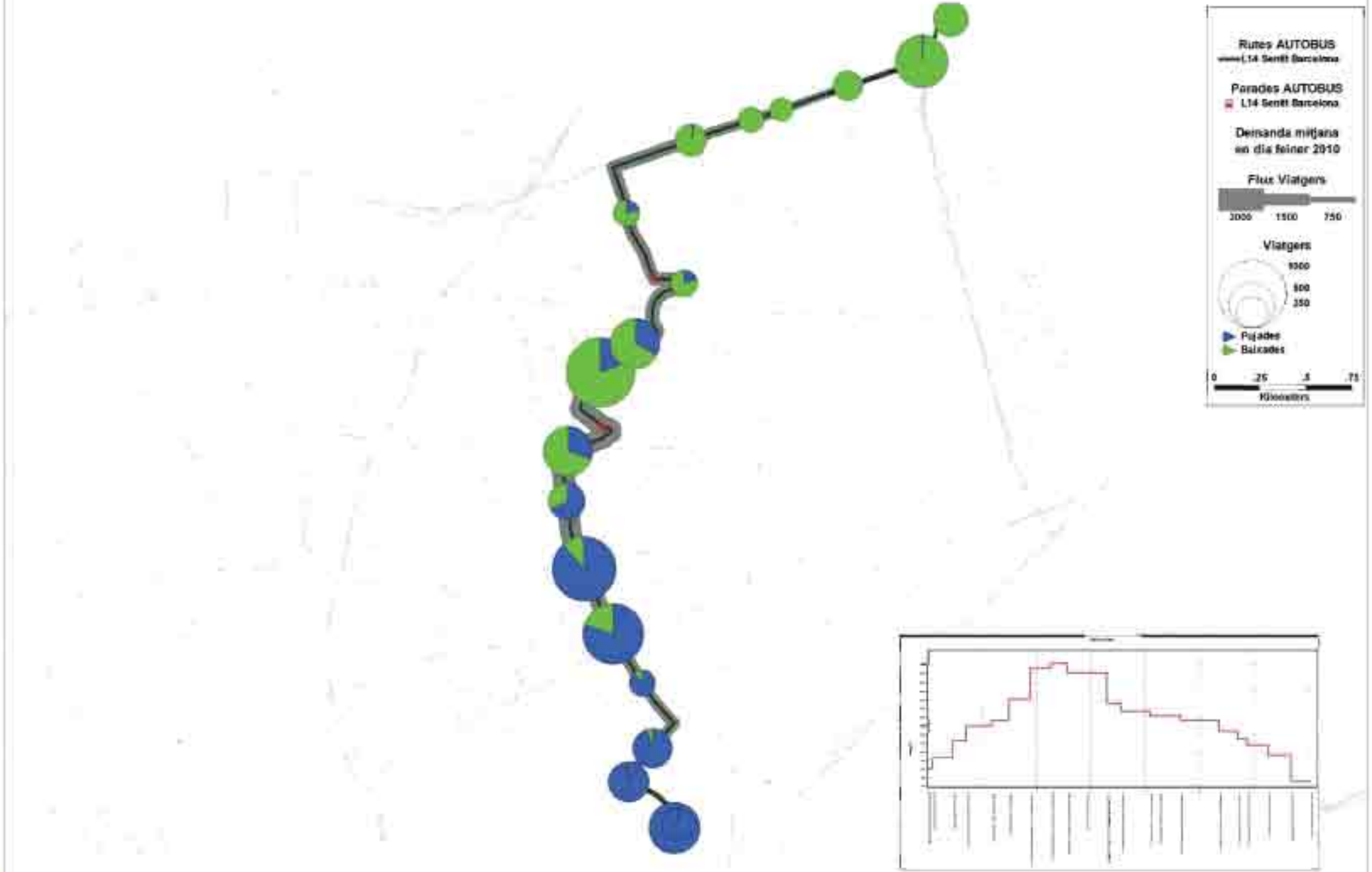
Títol de l'estudi
PLA DE MOBILITAT URBANA DE L'HOSPITALET

Data
Març 2012

Títol del plànol
DEMANDA EN TRANSPORT PÚBLIC

Diagrames de carga. Línea 12 sentit B

4.26



Diputació Barcelona · AMB Àrea Metropolitana de Barcelona · Ajuntament de L'Hospitalet · ineco

Títol de l'estudi:
PLA DE MOBILITAT URBANA DE L'HOSPITALET

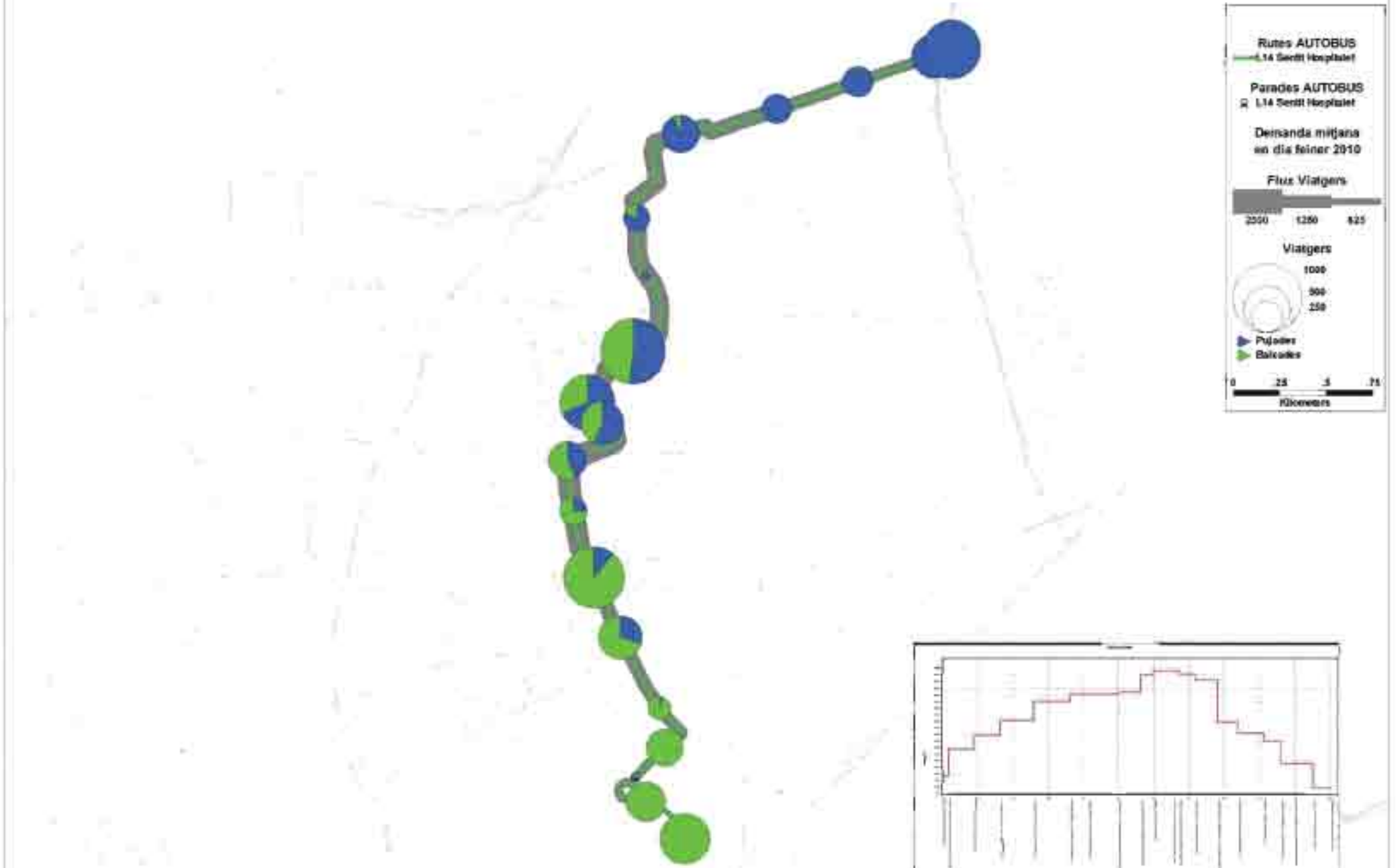
Data:
Març 2012

Escala:

Títol del plànol:
DEMANDA EN TRANSPORT PÚBLIC

Diagrames de carga. Línea 14 sentit A

4.27



Diputació Barcelona · AMB Àrea Metropolitana de Barcelona · Ajuntament de L'Hospitalet · Consorci Regional de Transports de Catalunya · ineco

Títol de l'estudi:
PLA DE MOBILITAT URBANA DE L'HOSPITALET

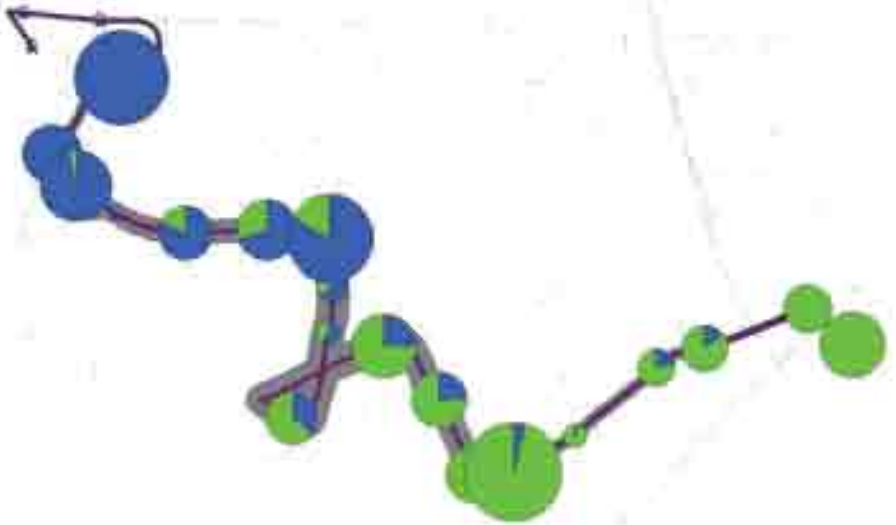
Data:
Març 2012

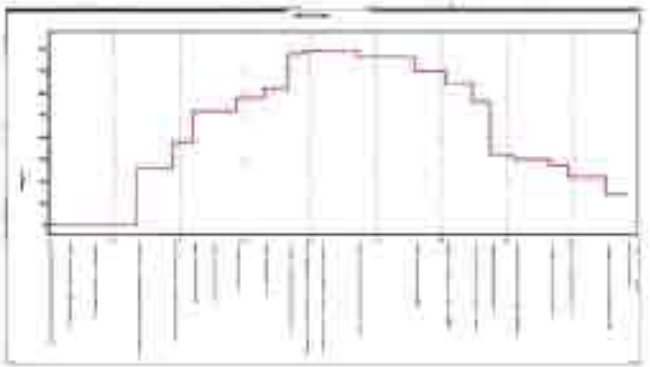
Revisió:

Títol del plànol:
DEMANDA EN TRANSPORT PÚBLIC

Diagrames de carga. Línea 14 sentit B

4.28





Diputació Barcelona | Àrea Metropolitana de Barcelona | ineco

Títol de l'estudi:
PLA DE MOBILITAT URBANA DE L'HOSPITALET

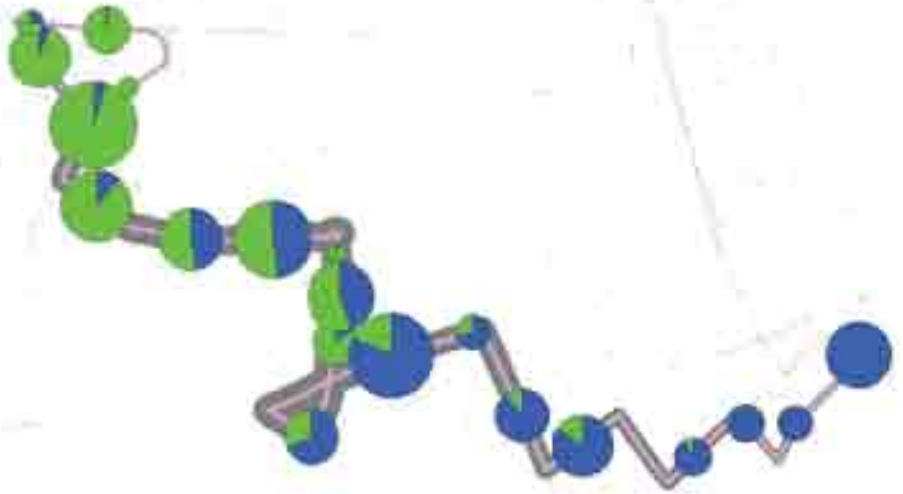
Data:
Març 2012

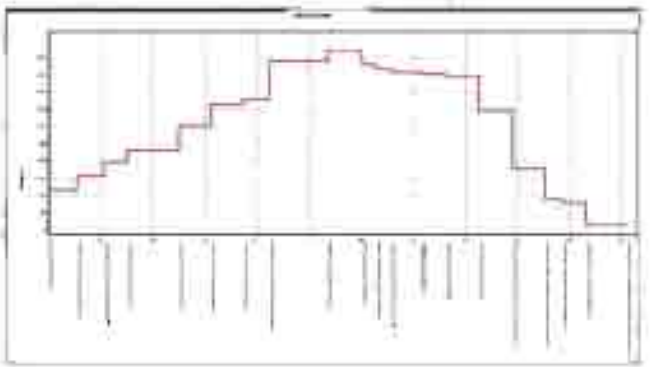
Escala:

Títol del plànol:
DEMANDA EN TRANSPORT PÚBLIC

Diagrames de carga. Línea 15 sentit A

4.29





Diputació Barcelona | Àrea Metropolitana de Barcelona | Ajuntament de L'Hospitalet | Departament Territori i Sostenibilitat | ineco

Títol de l'estudi:
PLA DE MOBILITAT URBANA DE L'HOSPITALET

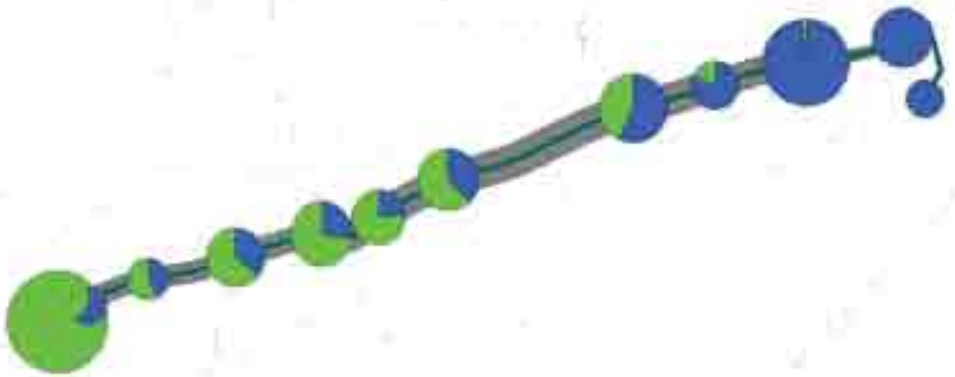
Data:
Març 2012

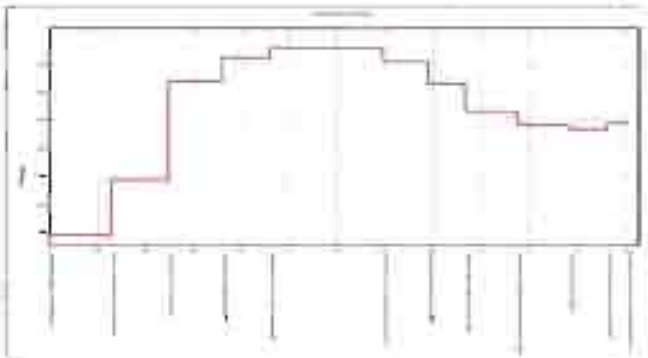
Escala:

Títol del plànol:
DEMANDA EN TRANSPORT PÚBLIC

Diagrames de carga. Línea 16 sentit B

4.30





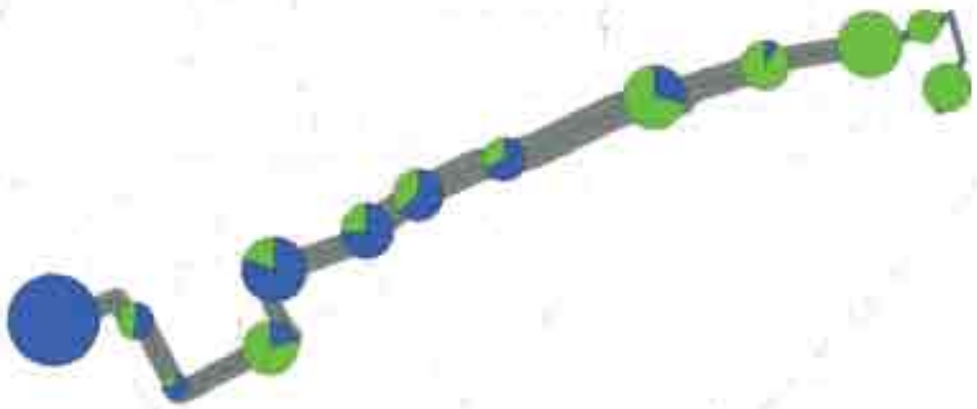
Diputació Barcelona · Àrea Metropolitana de Barcelona · Ajuntament de L'Hospitalet · ineco

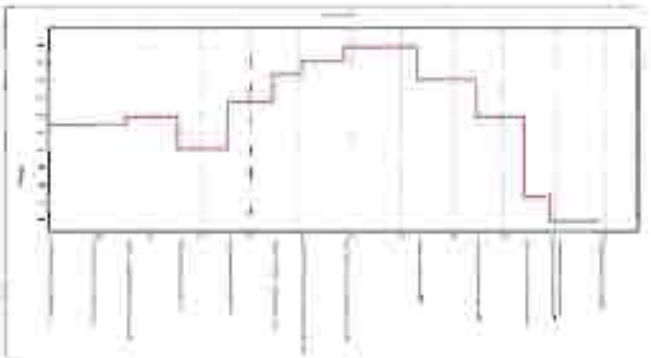
Títol de l'estudi:
PLA DE MOBILITAT URBANA DE L'HOSPITALET

Data: Març 2012
Escala:

Títol del plànol:
DEMANDA EN TRANSPORT PÚBLIC
Diagrames de carga. Línea 52 sentit A

4.31





Diputació Barcelona · AMB Àrea Metropolitana de Barcelona · Ajuntament de L'Hospitalet · Diputació Barcelona ineco

Títol de l'estudi:
PLA DE MOBILITAT URBANA DE L'HOSPITALET

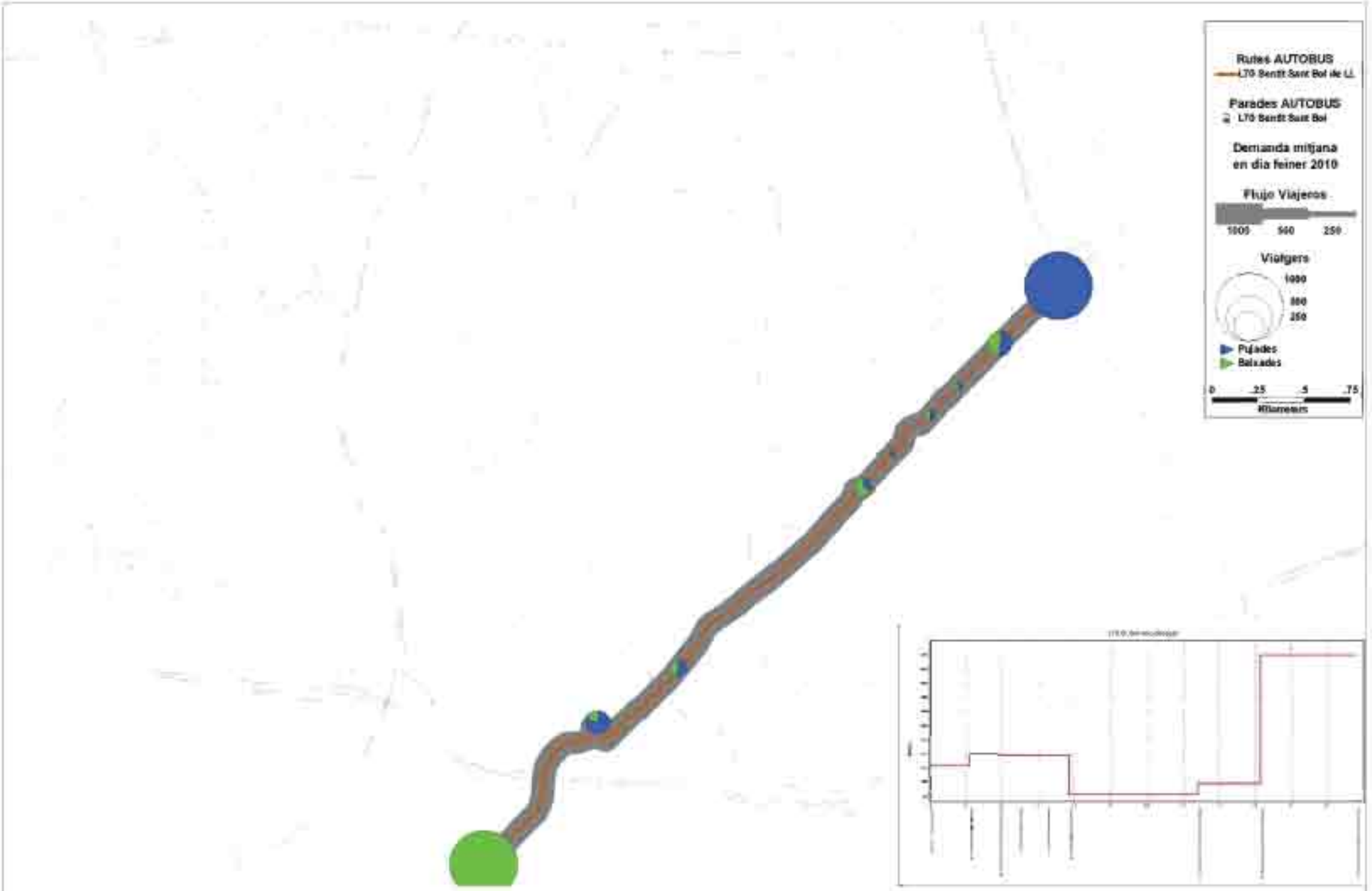
Data:
Març 2012

Escala:

Títol del plànol:
DEMANDA EN TRANSPORT PÚBLIC

Diagrames de carga. Línea 52 sentit S

4.32



Diputació Barcelona | Àrea Metropolitana de Barcelona | Ayuntamiento de L'Hospitalet | ineco

Títol de l'estudi:
PLA DE MOBILITAT URBANA DE L'HOSPITALET

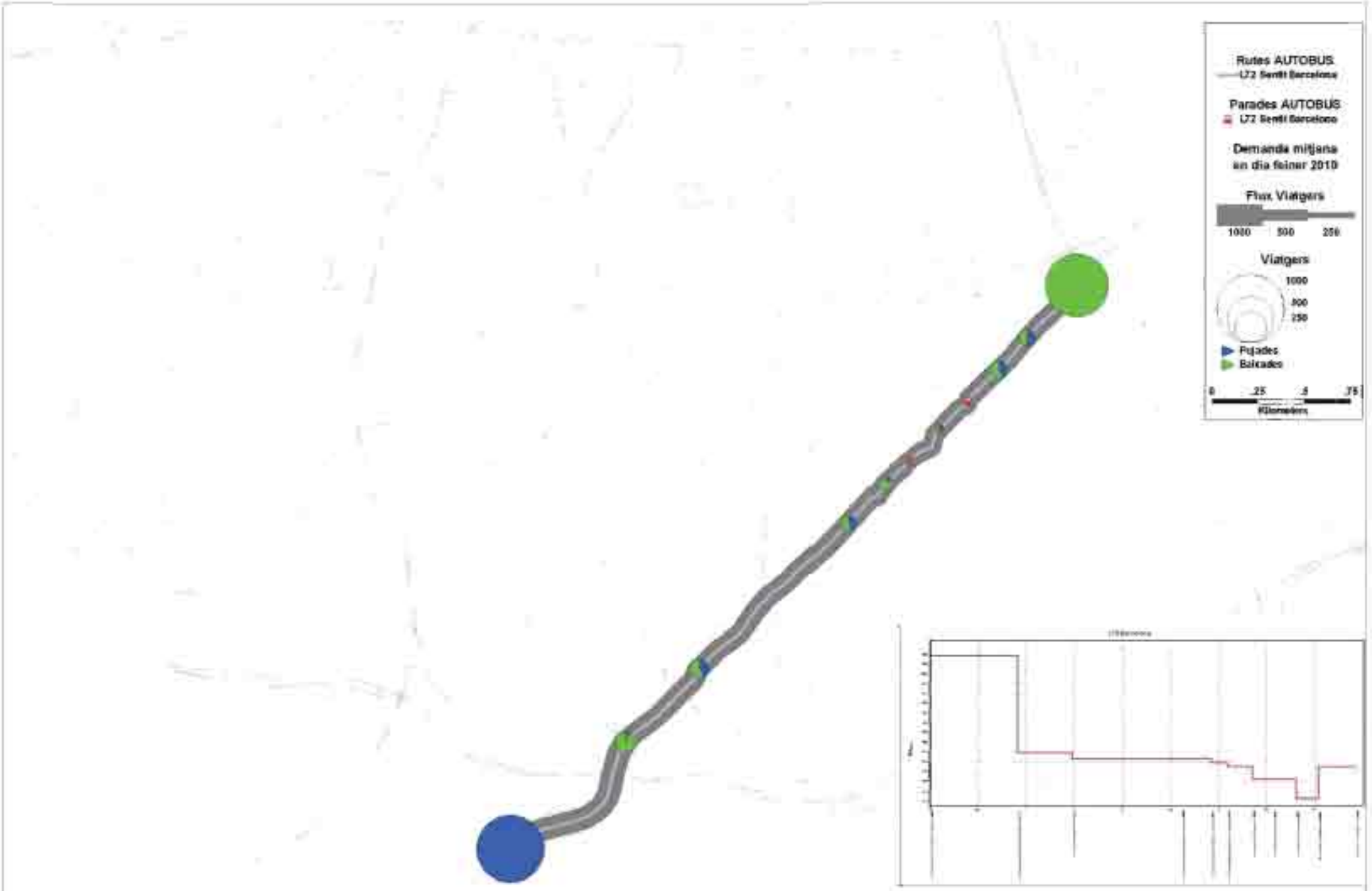
Data:
Marzo 2012

Escala:

Títol del plànol:
DEMANDA EN TRANSPORT PÚBLIC

Diagramas de carga. Línea 70 sentit A

4.33



Diputació Barcelona | Àrea Metropolitana de Barcelona | Ajuntament de l'Hospitalet | ineco

Títol de l'estudi:
PLA DE MOBILITAT URBANA DE L'HOSPITALET

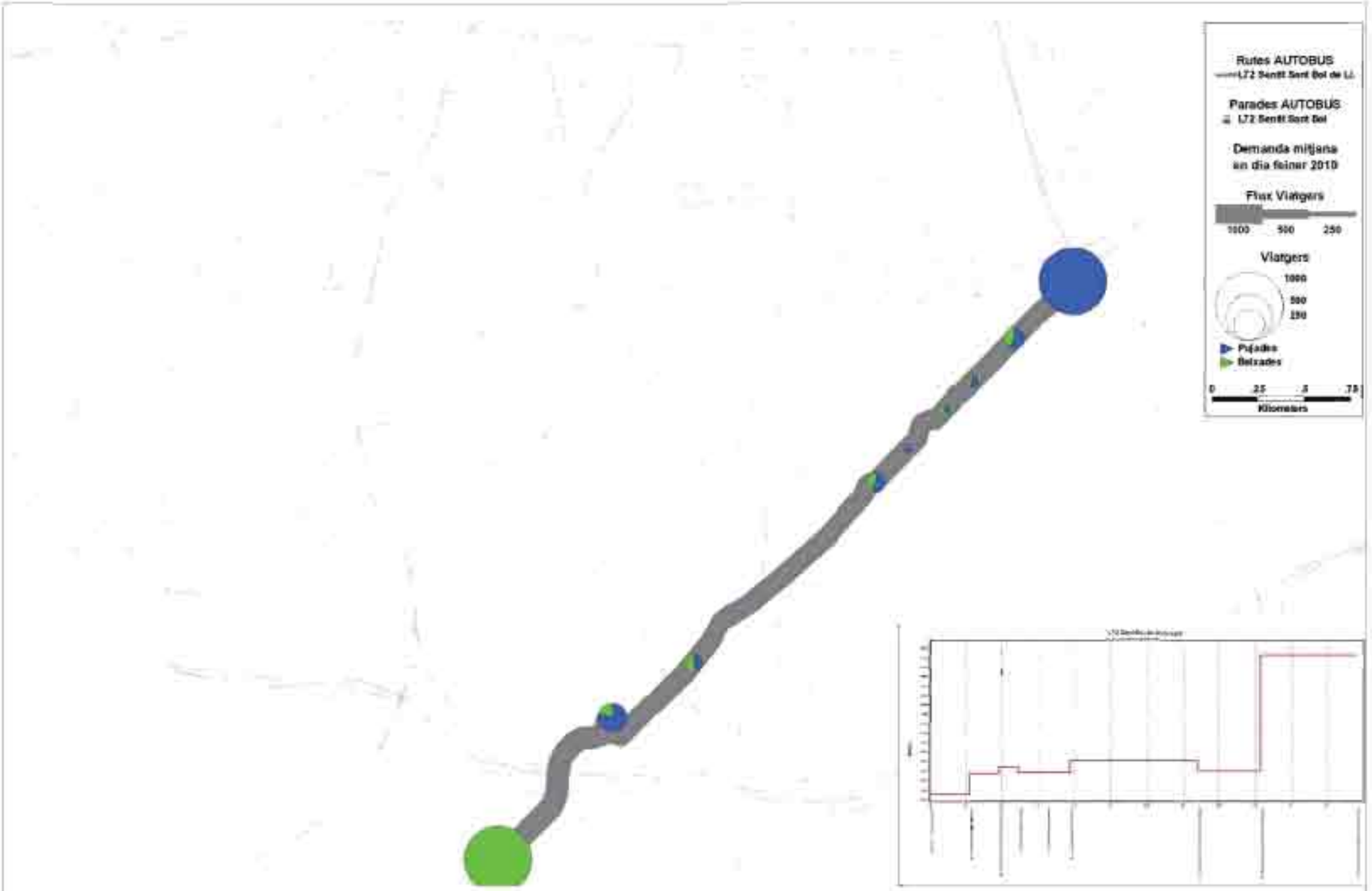
Data:
Marzo 2012

Escala:

Títol del plànol:
DEMANDA EN TRANSPORT PÚBLIC

Diagramas de carga. Línea 70 sentit B

4.34



Diputació Barcelona · AMB Àrea Metropolitana de Barcelona · Ajuntament de l'Hospitalet · ineco

Títol de l'estudi:
PLA DE MOBILITAT URBANA DE L'HOSPITALET

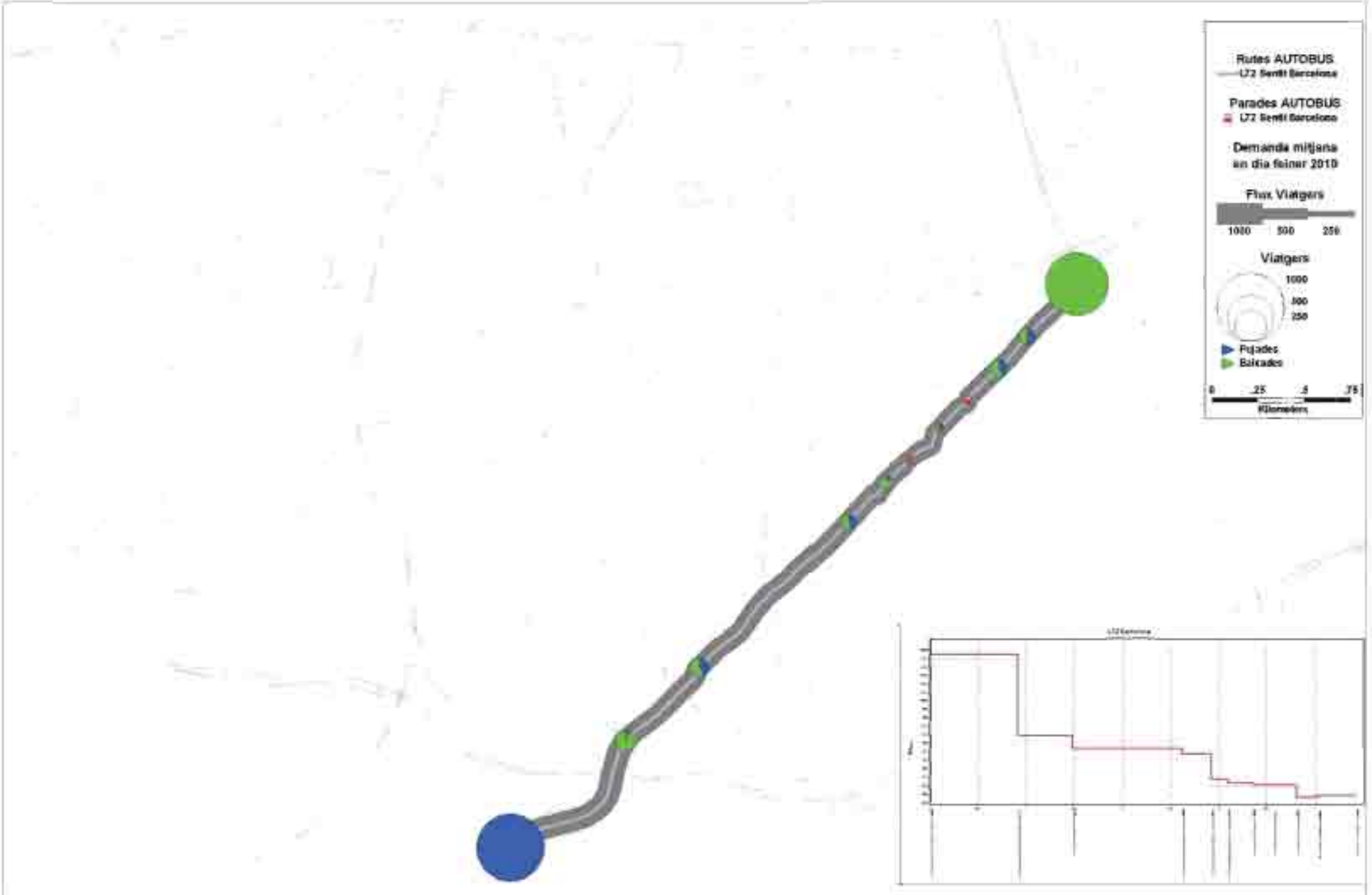
Data:
Maig 2012

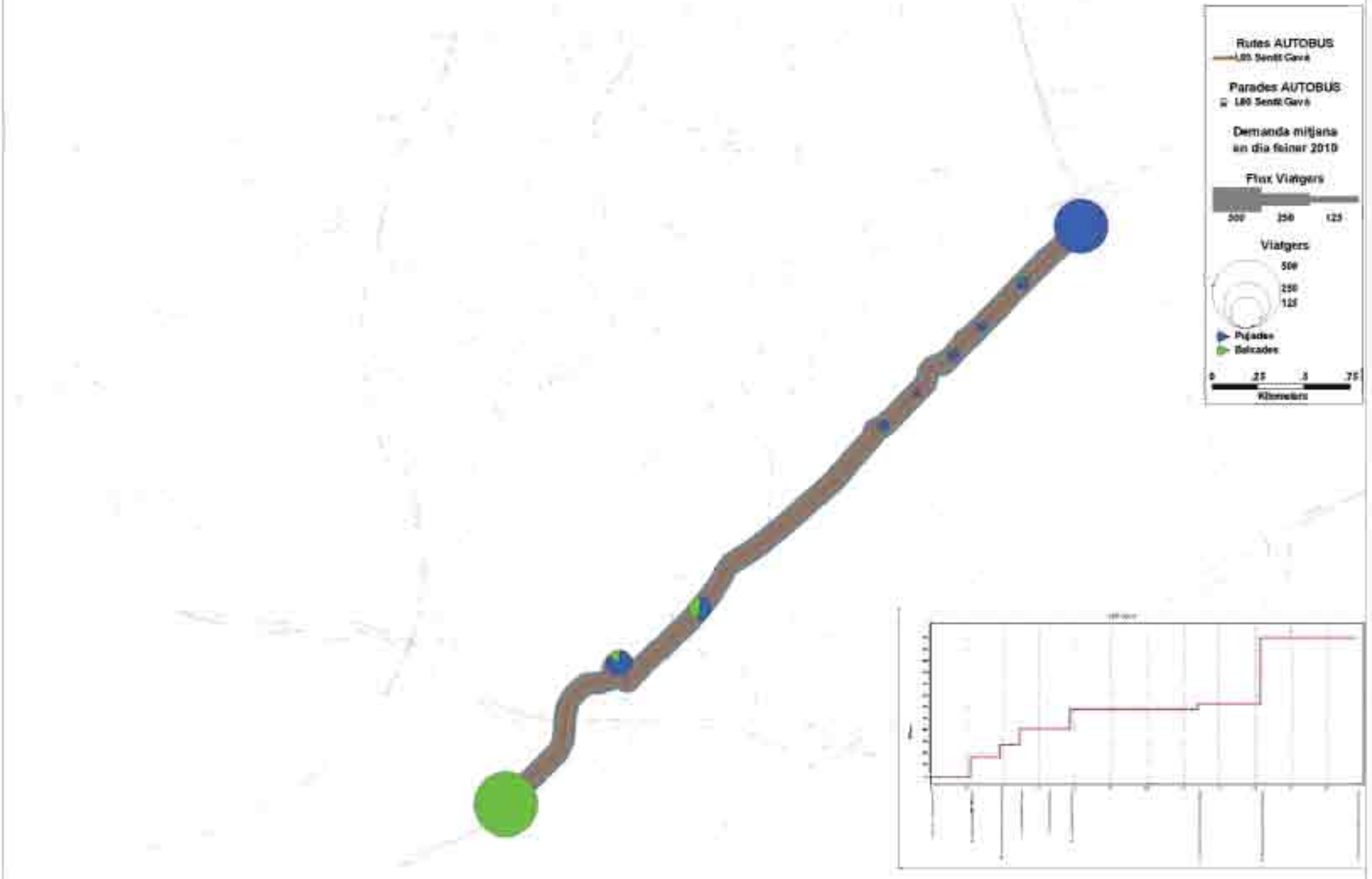
Escala:

Títol del plànol:
DEMANDA EN TRANSPORT PÚBLIC

Diagrames de càrrega. Línia 72 sentit A

4.35


Rutes AUTOBUS
L72 Sentit Barcelona
Parades AUTOBUS
L72 Sentit Barcelona
Demanda mitjana
en dia feiner 2010
Flux Viatgers
1000
500
250
Viatgers
1000
500
250
Pujades
Baixades
0
.25
.5
.75
Kilometers



Diputació Barcelona · AMB Àrea Metropolitana de Barcelona · Ajuntament de l'Hospitalet · ineco

Títol de l'estudi:
PLA DE MOBILITAT URBANA DE L'HOSPITALET

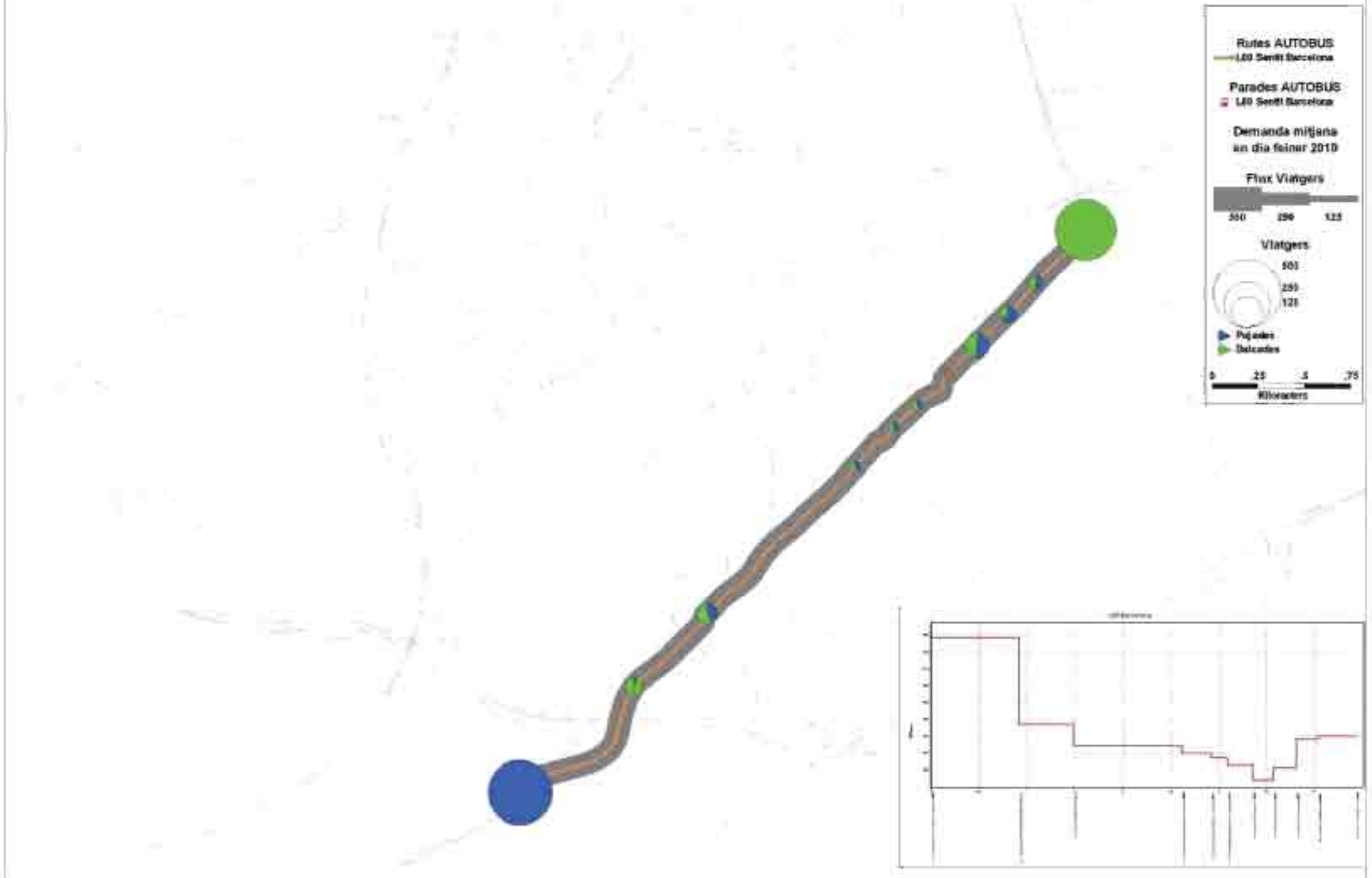
Data:
Maig 2012

Escala:

Títol del plànol:
DEMANDA EN TRANSPORT PÚBLIC

Diagrames de càrrega. Línia 80 sentit A

4.37



Diputació Barcelona · AMB Àrea Metropolitana de Barcelona · Ajuntament de l'Hospitalet · ineco

Títol de l'estudi:
PLA DE MOBILITAT URBANA DE L'HOSPITALET

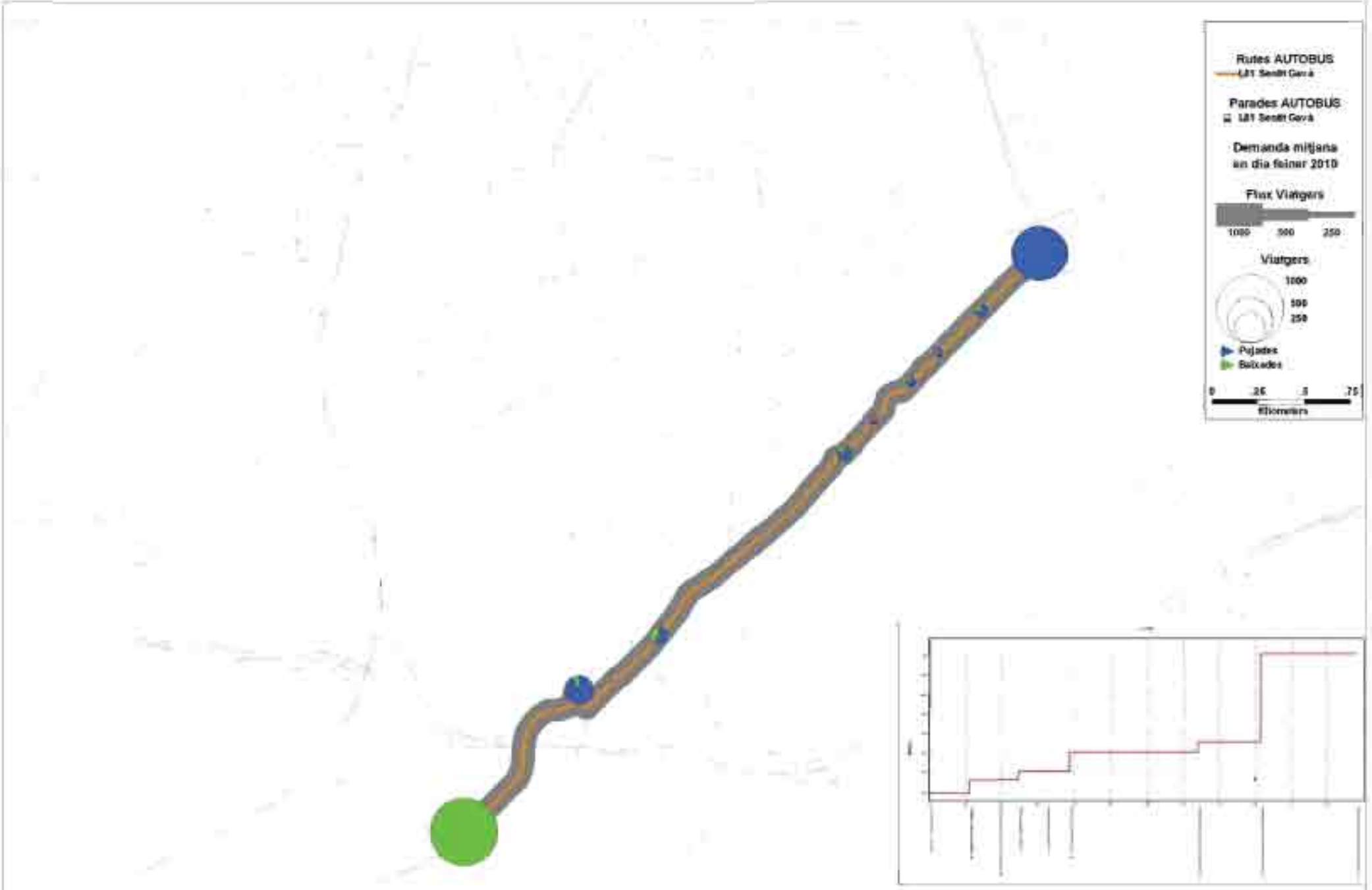
Data:
Maig 2012

Escala:

Títol del plànol:
DEMANDA EN TRANSPORT PÚBLIC

Diagrames de càrrega. Línia 60 sentit B

4.38



Diputació Barcelona · Àrea Metropolitana de Barcelona · Ajuntament de l'Hospitalet · ineco

Títol de l'estudi:
PLA DE MOBILITAT URBANA DE L'HOSPITALET

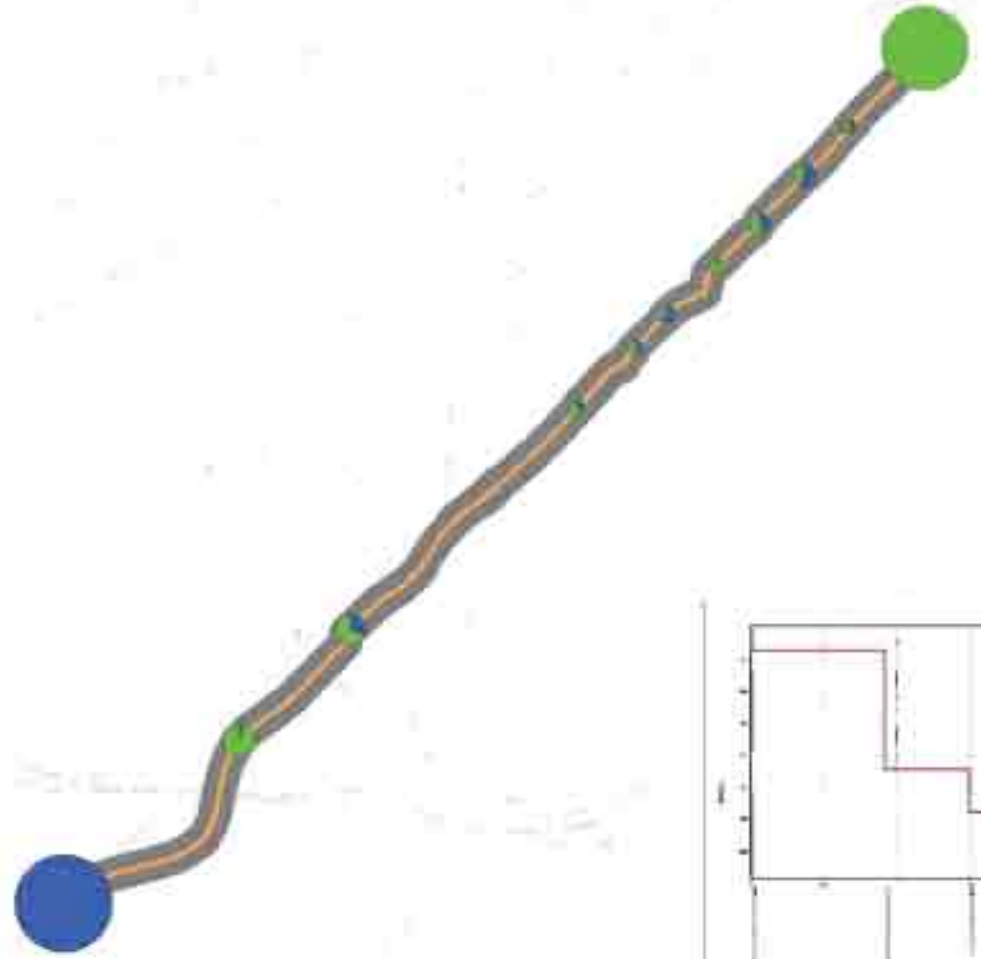
Data:
Març 2012

Escala:

Títol del plànol:
DEMANDA EN TRANSPORT PÚBLIC

Diagrames de càrrega. Línia 81 sentit A

4.39



Diputació Barcelona · Àrea Metropolitana de Barcelona · Ajuntament de l'Hospitalet · ineco

Títol de l'estudi:
PLA DE MOBILITAT URBANA DE L'HOSPITALET

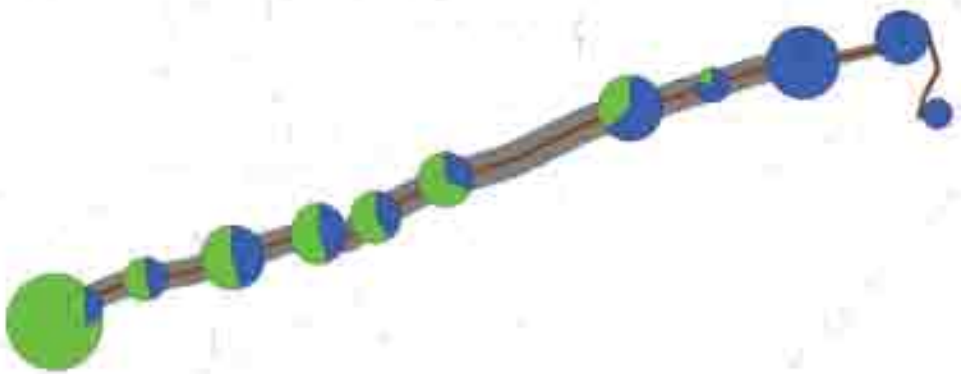
Data:
Maig 2012

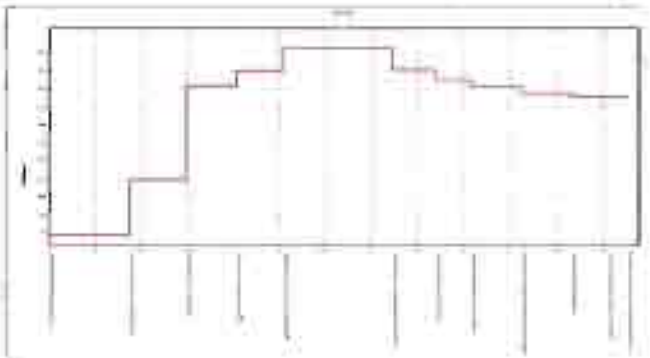
Escala:

Títol del plànol:
DEMANDA EN TRANSPORT PÚBLIC

Diagrames de càrrega. Línia 81 sentit B

4.40





Diputació Barcelona · AMB Àrea Metropolitana de Barcelona · Ajuntament de L'Hospitalet · Diputació Barcelona ineco

Títol de l'estudi:
PLA DE MOBILITAT URBANA DE L'HOSPITALET

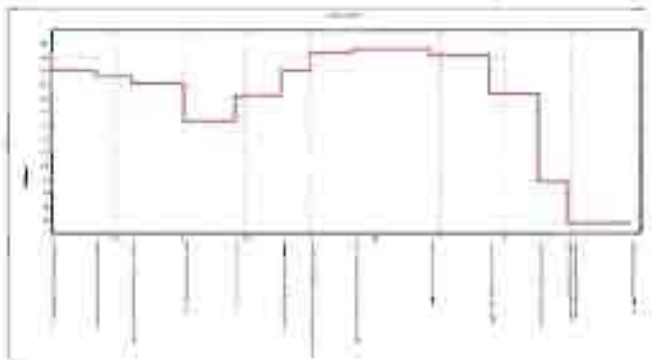
Data:
Març 2013

Escala:

Títol del plànol:
DEMANDA EN TRANSPORT PÚBLIC

Diagrames de carga. Linea 82 sentit A

4.41



Diputació Barcelona · AMB Àrea Metropolitana de Barcelona · Ajuntament de L'Hospitalet · Diputació Barcelona ineco

Títol de l'estudi:
PLA DE MOBILITAT URBANA DE L'HOSPITALET

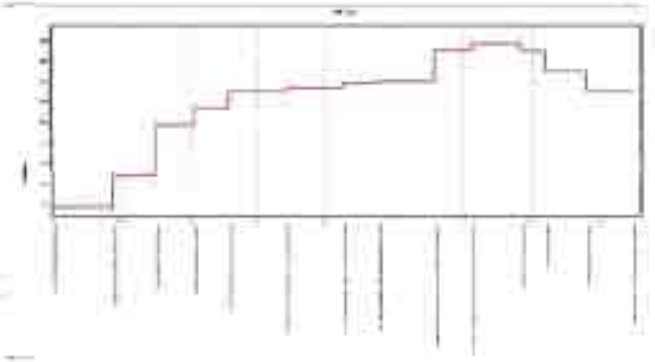
Data:
Març 2012

Escala:

Títol del plànol:
DEMANDA EN TRANSPORT PÚBLIC

Diagrames de carga. Linea 82 sentit S

4.42



Diputació Barcelona | Àrea Metropolitana de Barcelona | Ajuntament de L'Hospitalet | ineco

Títol de l'estudi: PLA DE MOBILITAT URBANA DE L'HOSPITALET

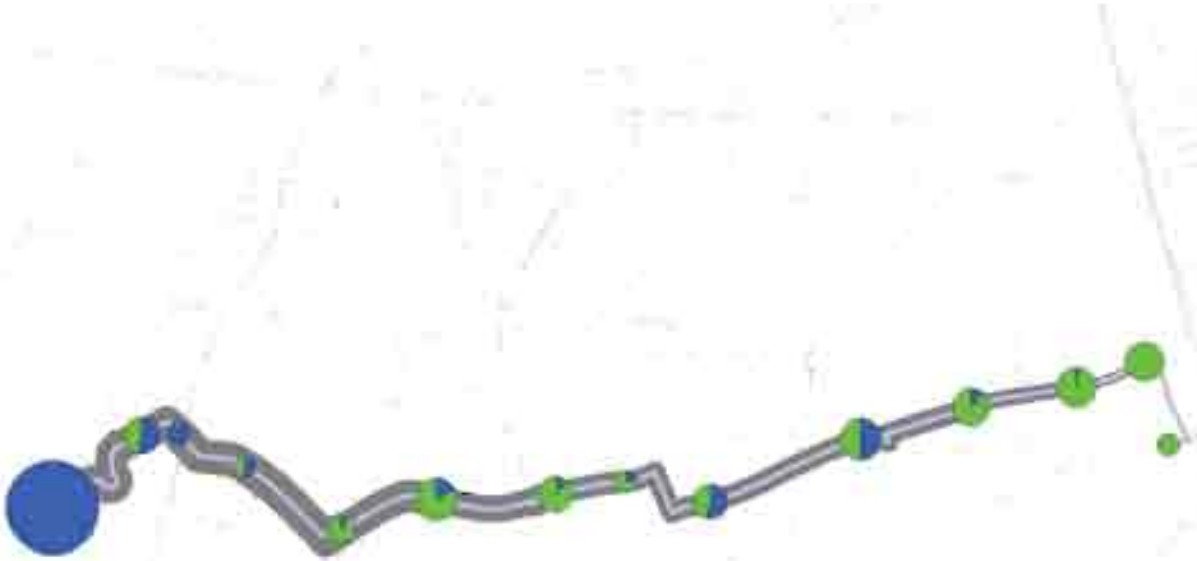
Data: Març 2012

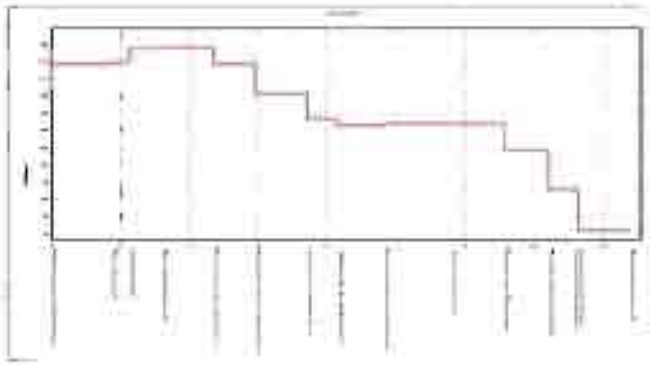
Escala:

Títol del plànol: DEMANDA EN TRANSPORT PÚBLIC

Diagrames de carga. Línia 85 sentit A

4.43





Diputació Barcelona · Àrea Metropolitana de Barcelona · Ajuntament de L'Hospitalet · Generalitat de Catalunya · ineco

Títol de l'estudi:
PLA DE MOBILITAT URBANA DE L'HOSPITALET

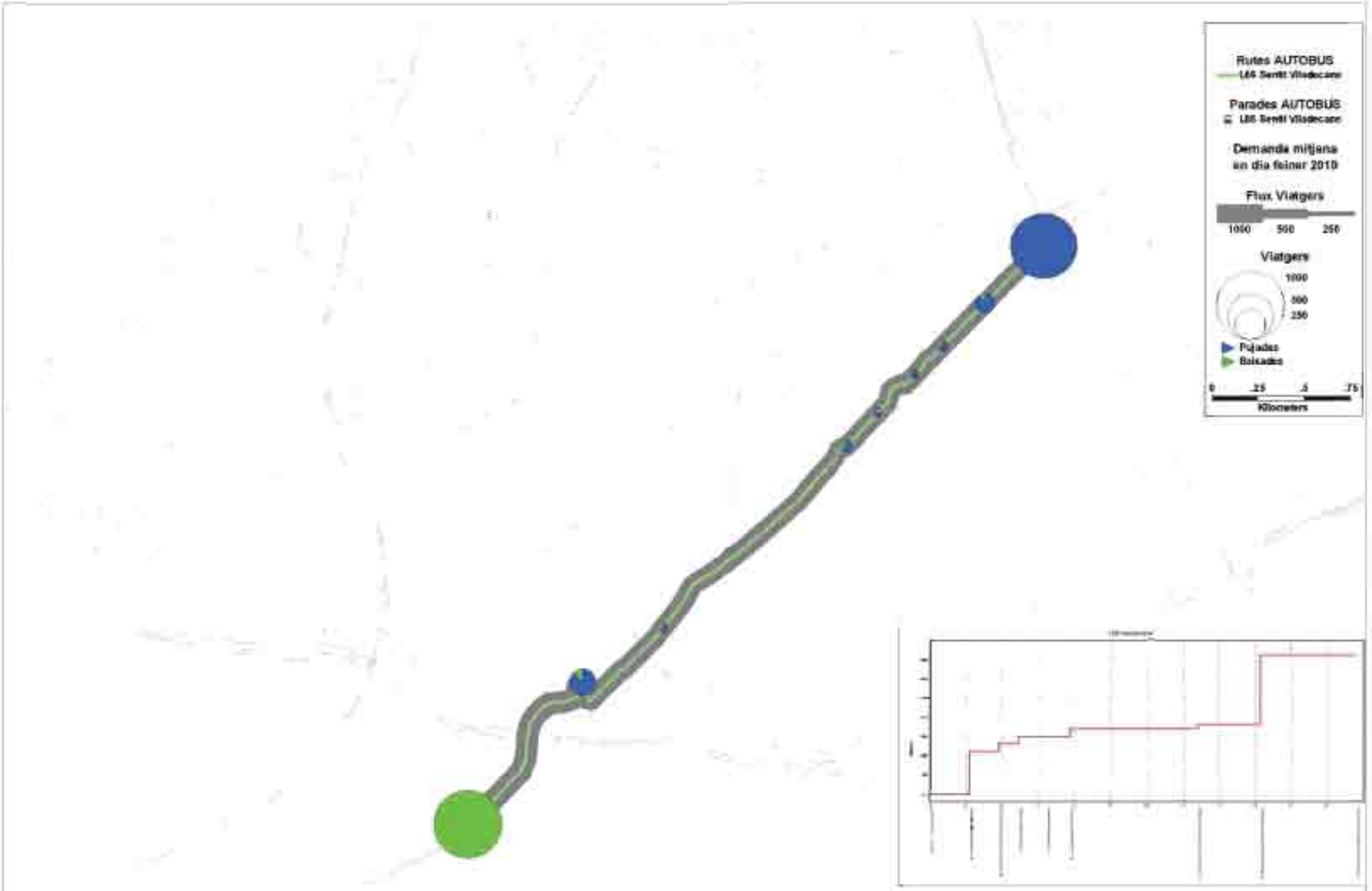
Data:
Març 2012

Escala:

Títol del plànol:
DEMANDA EN TRANSPORT PÚBLIC

Diagrames de carga. Línea 85 sentit fi

4.44



Diputació Barcelona · Àrea Metropolitana de Barcelona · ineco

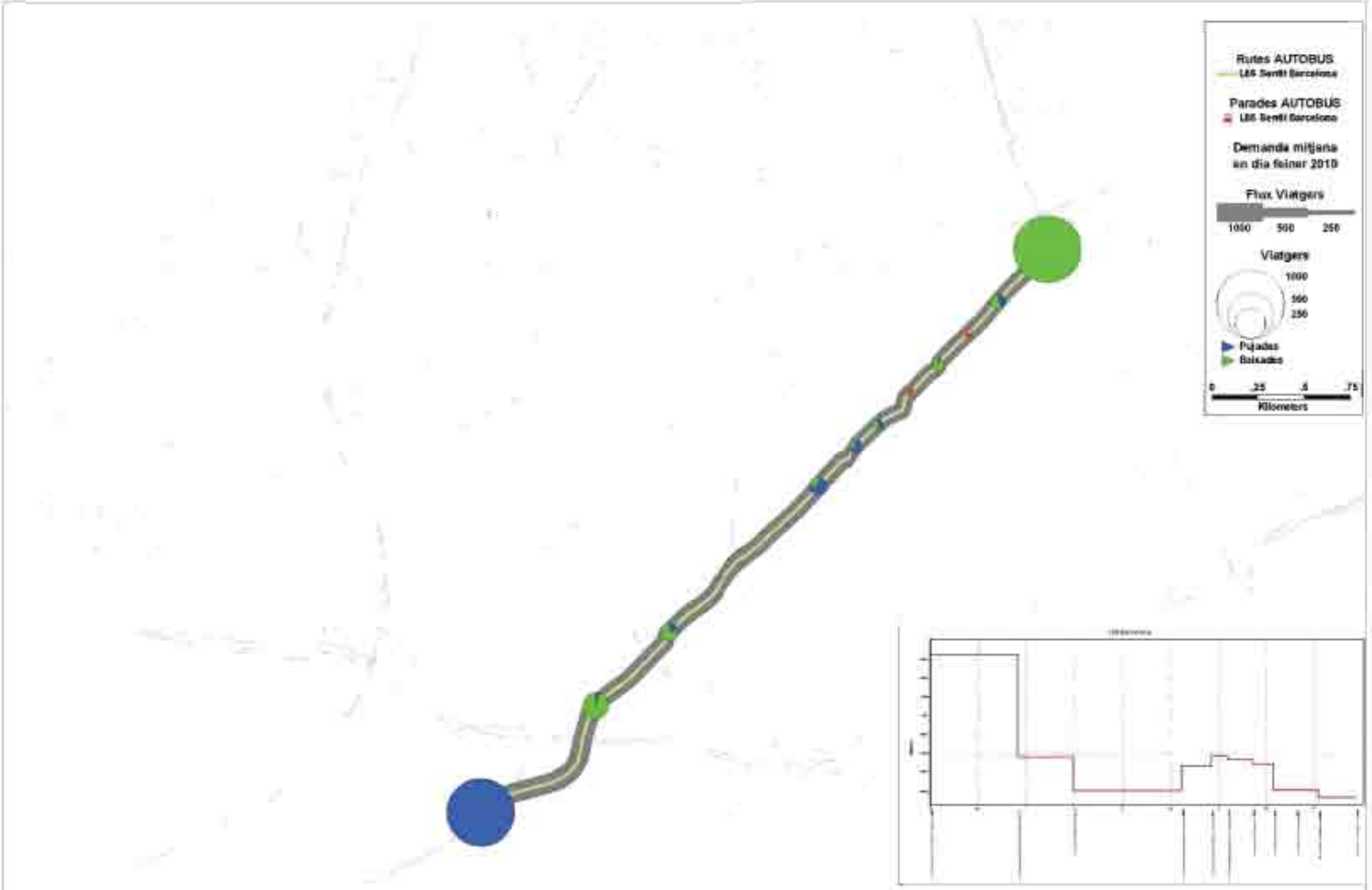
Títol de l'estudi:
PLA DE MOBILITAT URBANA DE L'HOSPITALET

Data:
Maig 2012

Títol del plànol:
DEMANDA EN TRANSPORT PÚBLIC

Diagrames de càrrega. Línia 96 sentit A

4.45


Rutes AUTOBUS
L65 Sentit Barcelona
Parades AUTOBUS
L65 Sentit Barcelona
Demanda mitjana
en dia feiner 2010
Flux Viatgers
1000
500
250
Viatgers
1000
500
250
Pujades
Baixades
0
.25
.5
.75
Kilometers

Diputació Barcelona · Àrea Metropolitana de Barcelona · ineco

Títol de l'estudi:
PLA DE MOBILITAT URBANA DE L'HOSPITALET

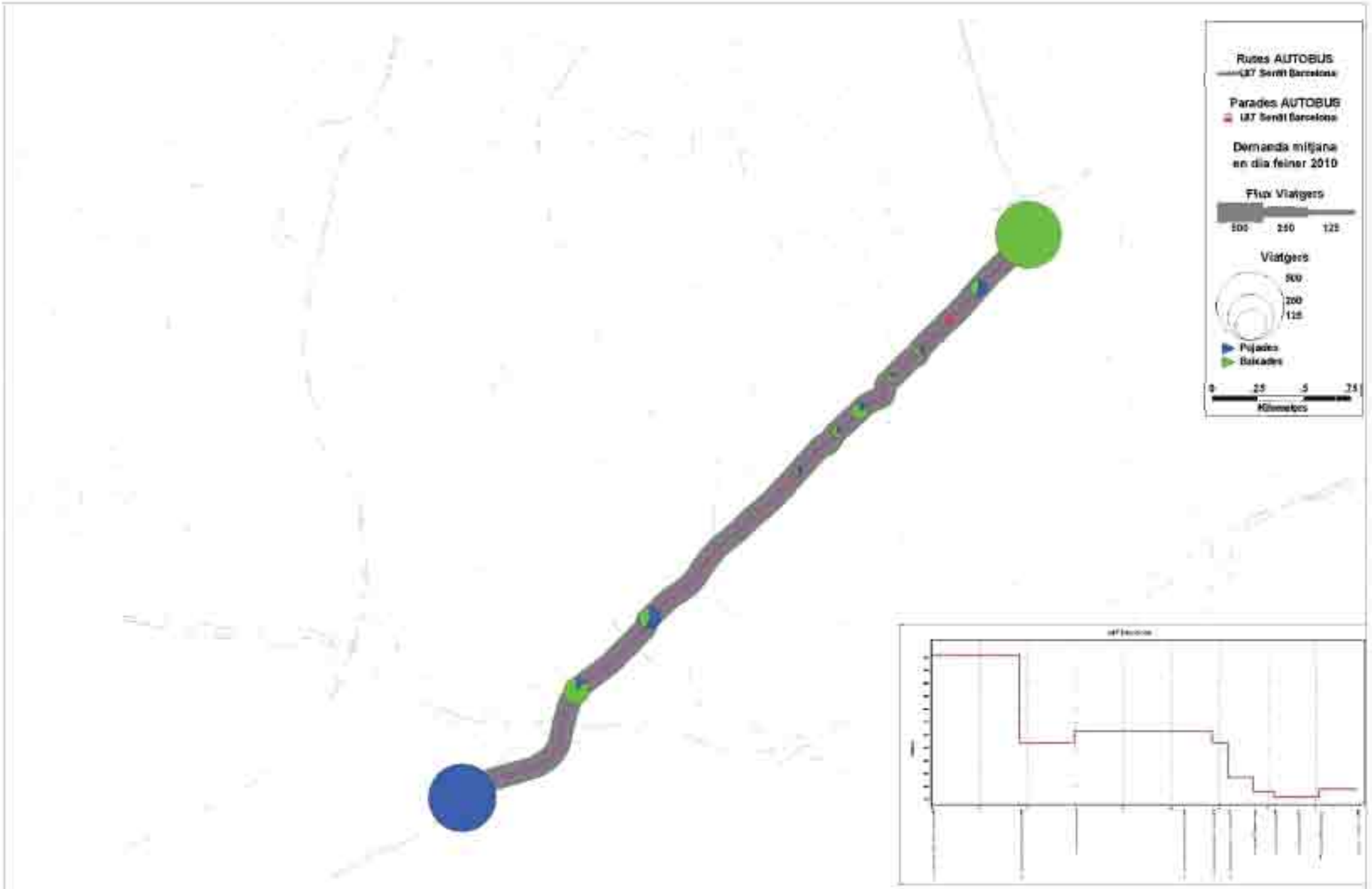
Data:
Maig 2012

Escala:

Títol del plànol:
DEMANDA EN TRANSPORT PÚBLIC

Diagrames de càrrega. Línia 87 sentit A

4.47



Diputació Barcelona

Àrea Metropolitana de Barcelona

ineco

Títol de l'estudi:
PLA DE MOBILITAT URBANA DE L'HOSPITALET

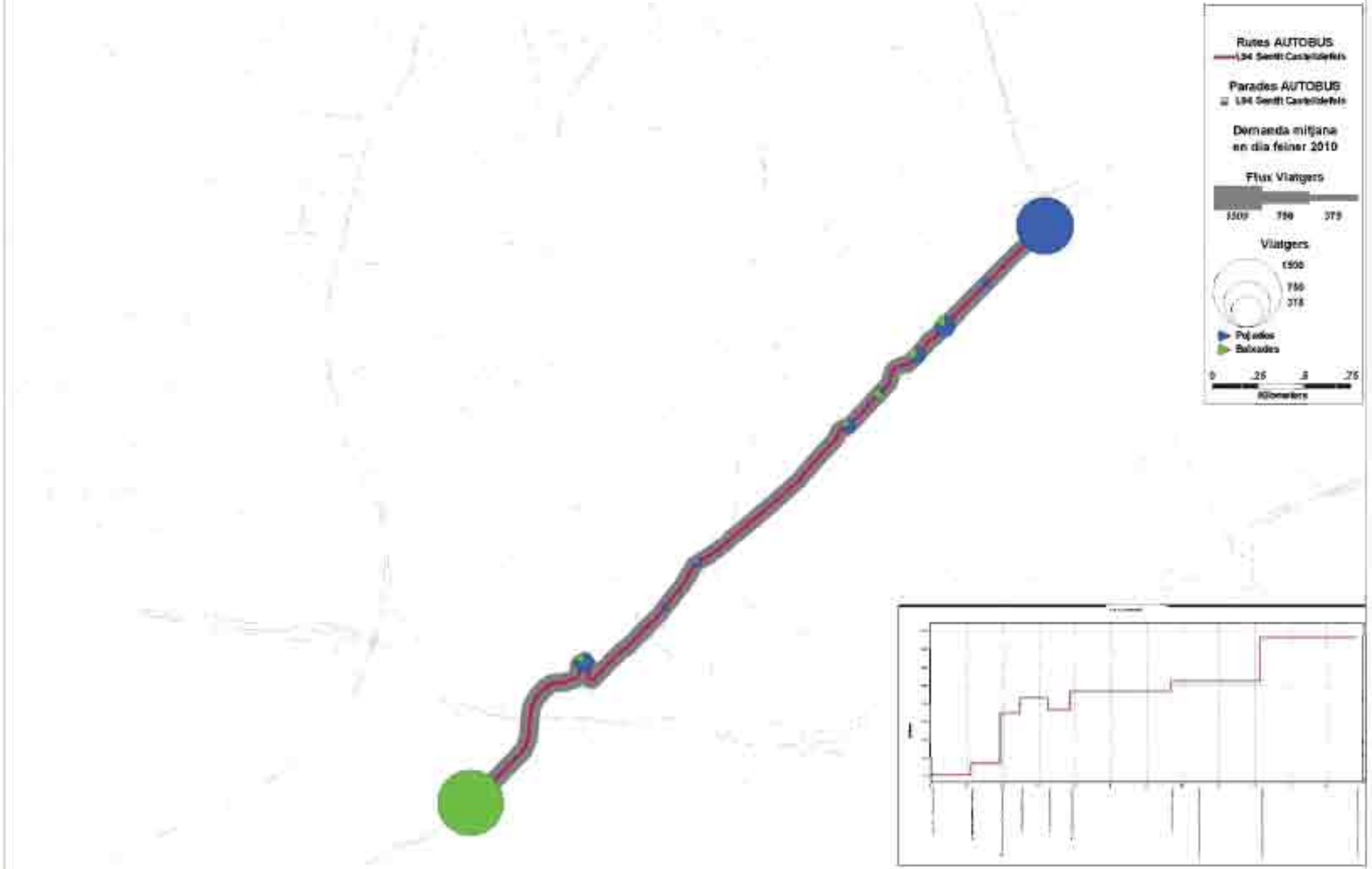
Data:
Març 2012

Escala:

Títol del plànol:
DEMANDA EN TRANSPORT PÚBLIC

Diagrames de càrrega. Línia 87 sentit B

4.48



Diputació Barcelona · AMB Àrea Metropolitana de Barcelona · Ajuntament de l'Hospitalet · Generalitat de Catalunya Departament de Territori i Sostenibilitat · ineco

Títol de l'estudi:
PLA DE MOBILITAT URBANA DE L'HOSPITALET

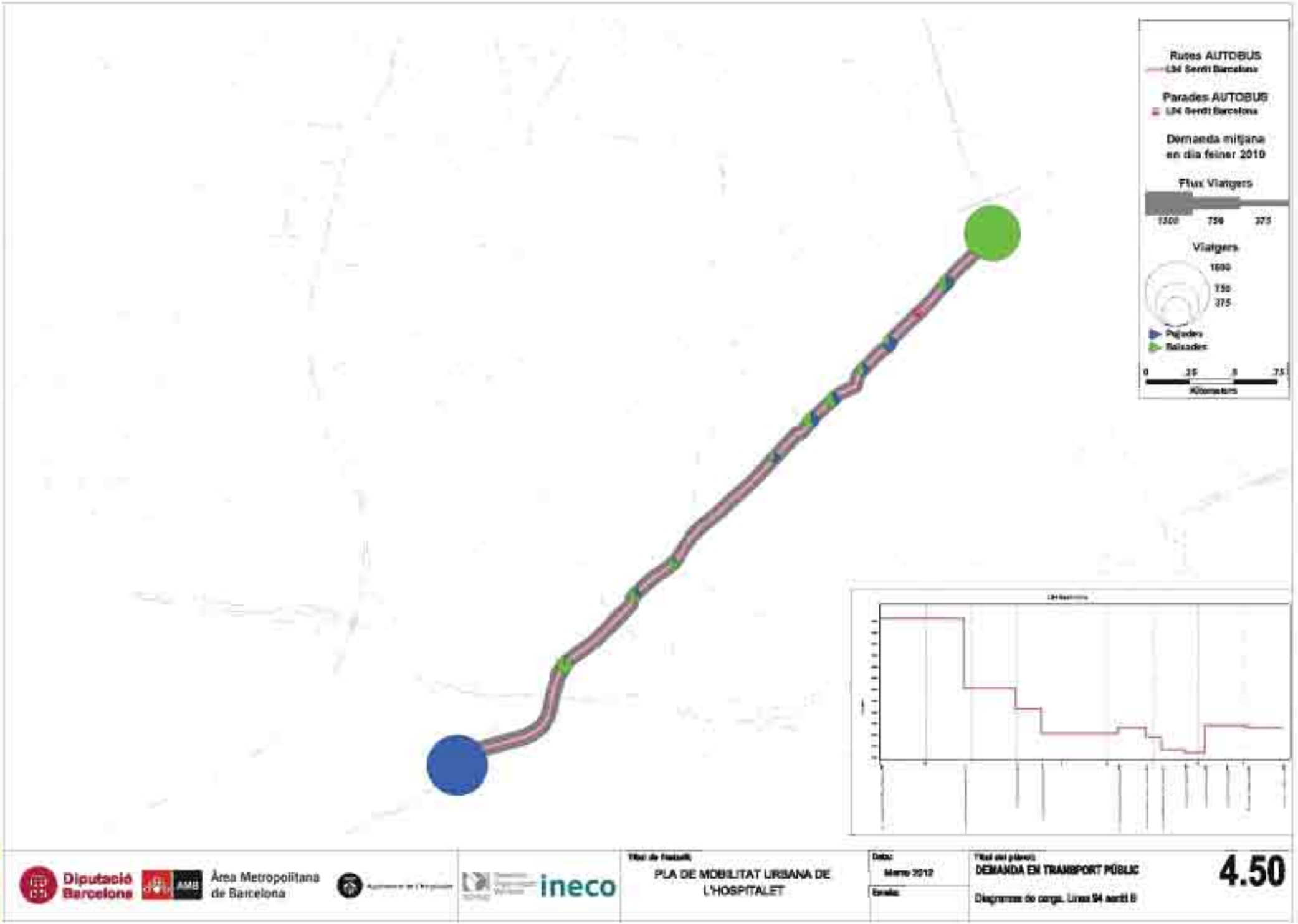
Data:
Març 2012

Escala:

Títol del plànol:
DEMANDA EN TRANSPORT PÚBLIC

Diagrames de carga. Linea 94 sentit A

4.49



Diputació Barcelona · AMB Àrea Metropolitana de Barcelona · Ajuntament de l'Hospitalet · Generalitat de Catalunya Departament de Territori i Sostenibilitat · ineco

Títol de l'estudi:
PLA DE MOBILITAT URBANA DE L'HOSPITALET

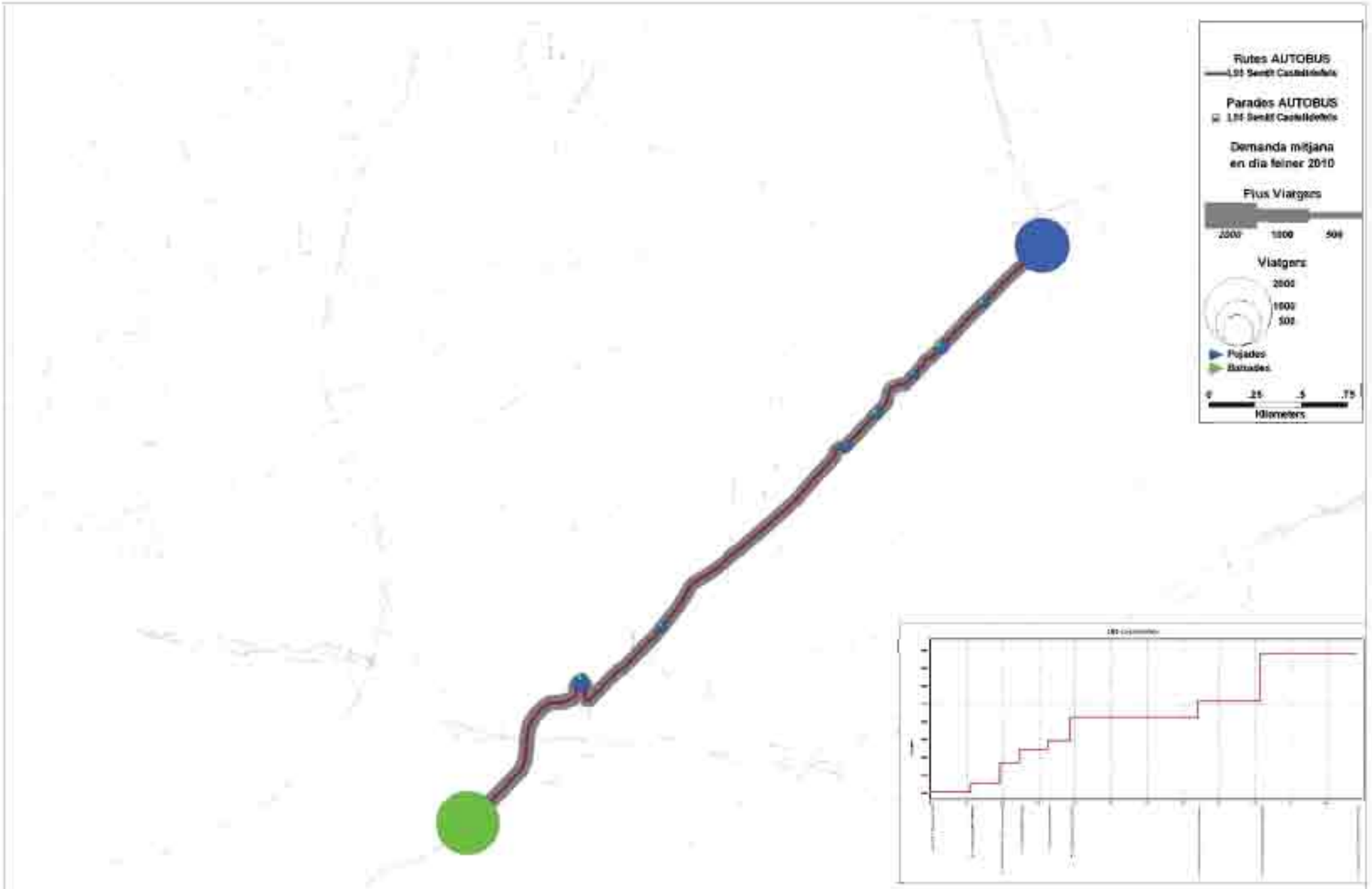
Data:
Març 2012

Escala:

Títol del plànol:
DEMANDA EN TRANSPORT PÚBLIC

Diagrames de carga. Linea 94 sentit B

4.50



Diputació Barcelona · Àrea Metropolitana de Barcelona · ineco

Títol de l'estudi:
PLA DE MOBILITAT URBANA DE L'HOSPITALET

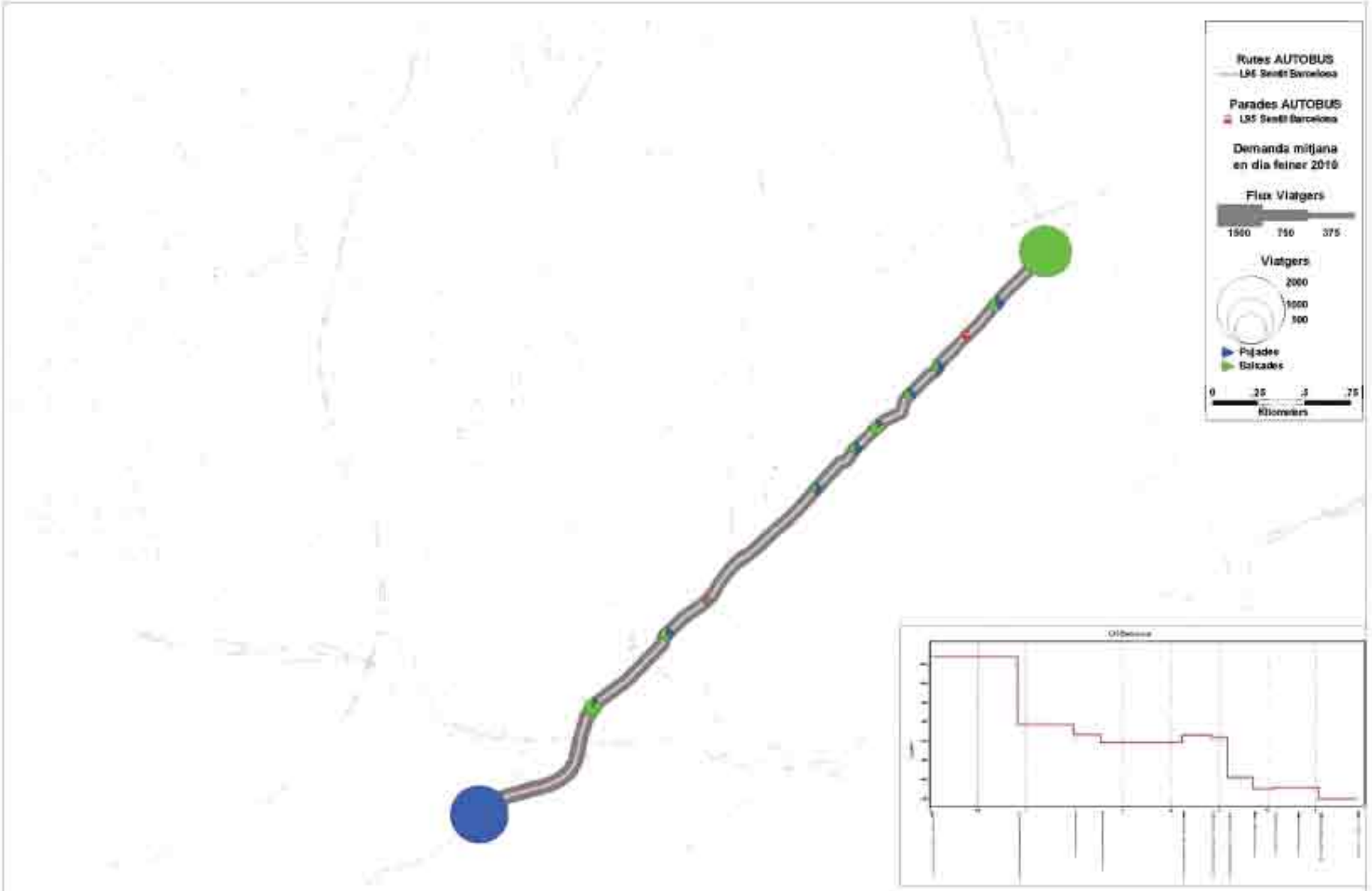
Data:
Maig 2012

Escala:

Títol del plànol:
DEMANDA EN TRANSPORT PÚBLIC

Diagrames de carga. Linea 95 sentit A

4.51



Diputació Barcelona · Àrea Metropolitana de Barcelona · ineco

Títol de l'estudi:
PLA DE MOBILITAT URBANA DE L'HOSPITALET

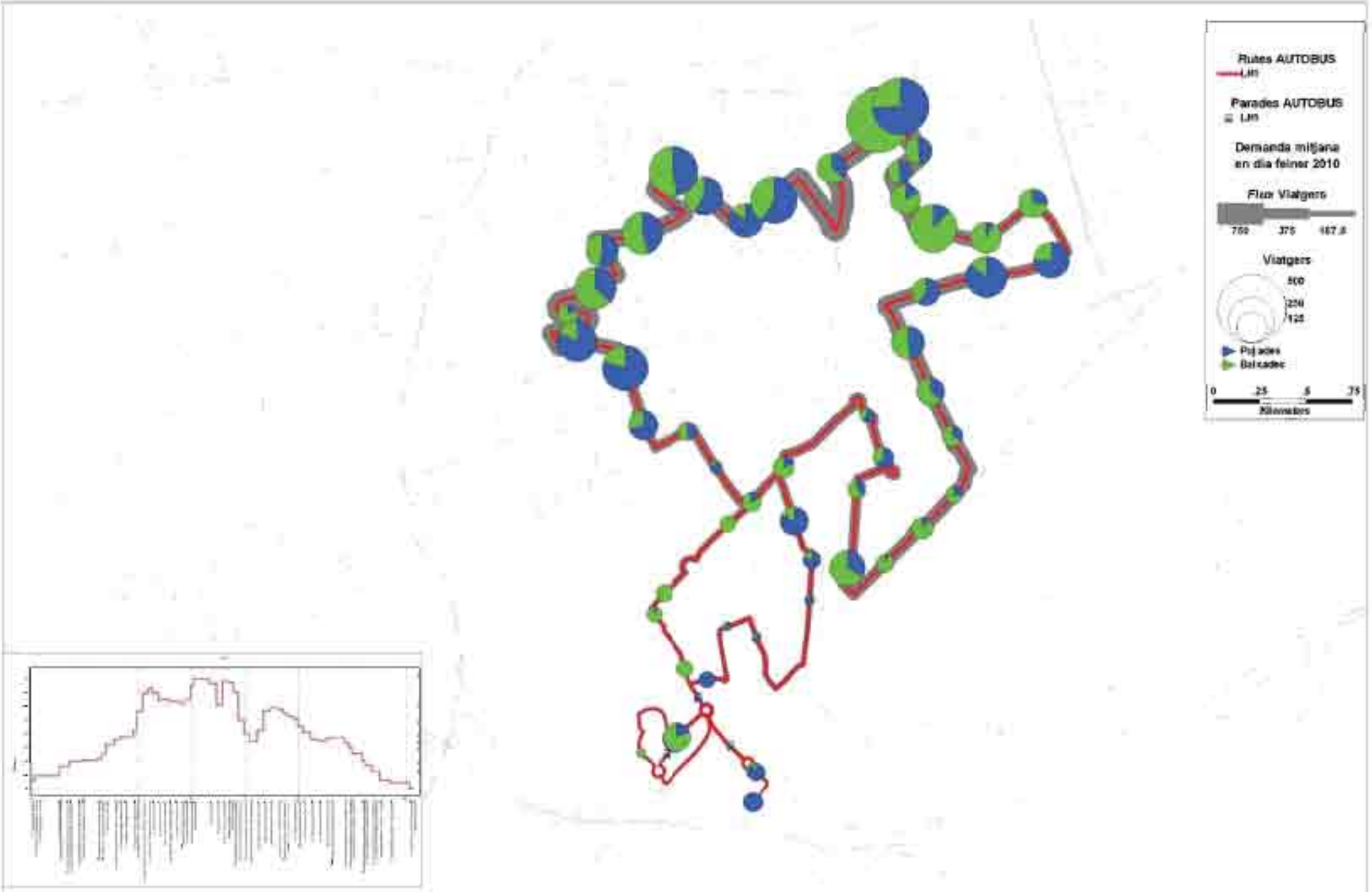
Data:
Març 2012

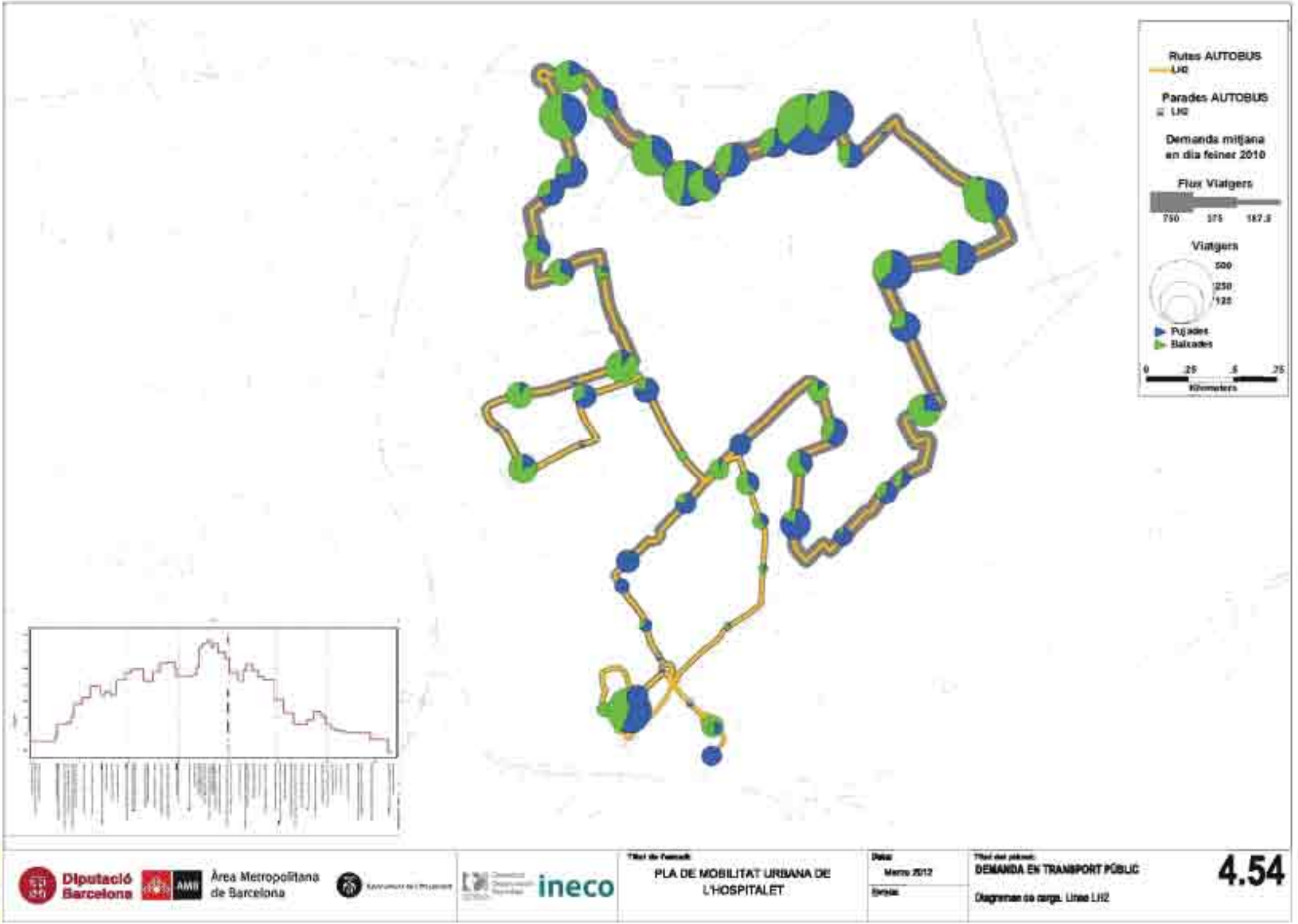
Escala:

Títol del plànol:
DEMANDA EN TRANSPORT PÚBLIC

Diagrames de carga. Línia 95 sentit B

4.52


Rutes AUTOBUS
L1
Parades AUTOBUS
L1
Demanda mitjana
en dia feiner 2010
Flux Viatgers
750
375
187.5
Viatgers
500
250
125
Pujades
Baixades
0
2.5
5
7.5
Kilometers



Diputació Barcelona · Àrea Metropolitana de Barcelona · ineco

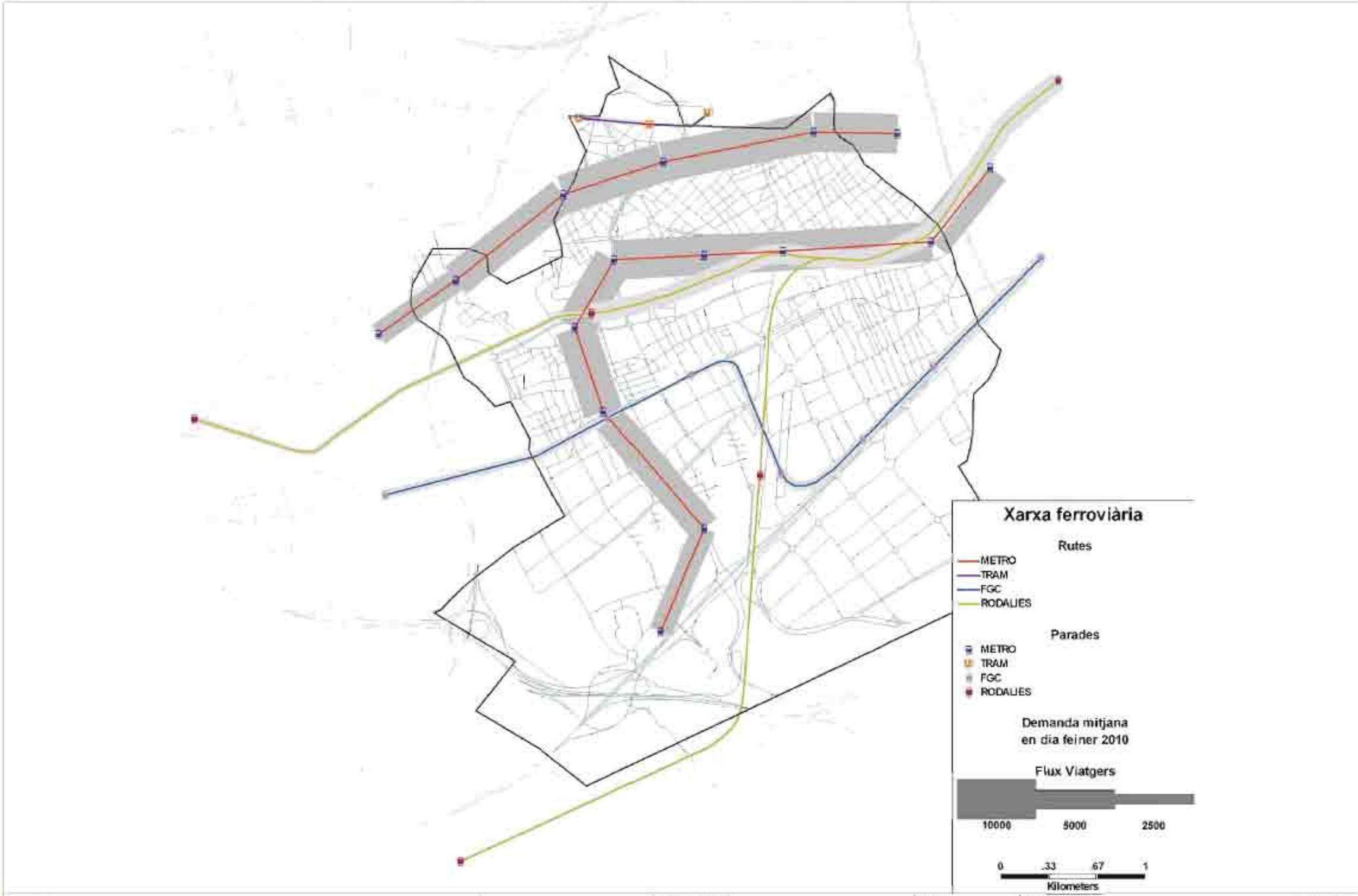
PLA DE MOBILITAT URBANA DE L'HOSPITALET

Data: Març 2012

DEMANDA EN TRANSPORT PÚBLIC

Diagrames de carga. Linea L-H2

4.54



Diputació Barcelona | AMB Àrea Metropolitana de Barcelona | Ajuntament de L'Hospitalet | Departament Organització Mobilitat | ineco

Títol de l'estudi:
PLA DE MOBILITAT URBANA DE L'HOSPITALET

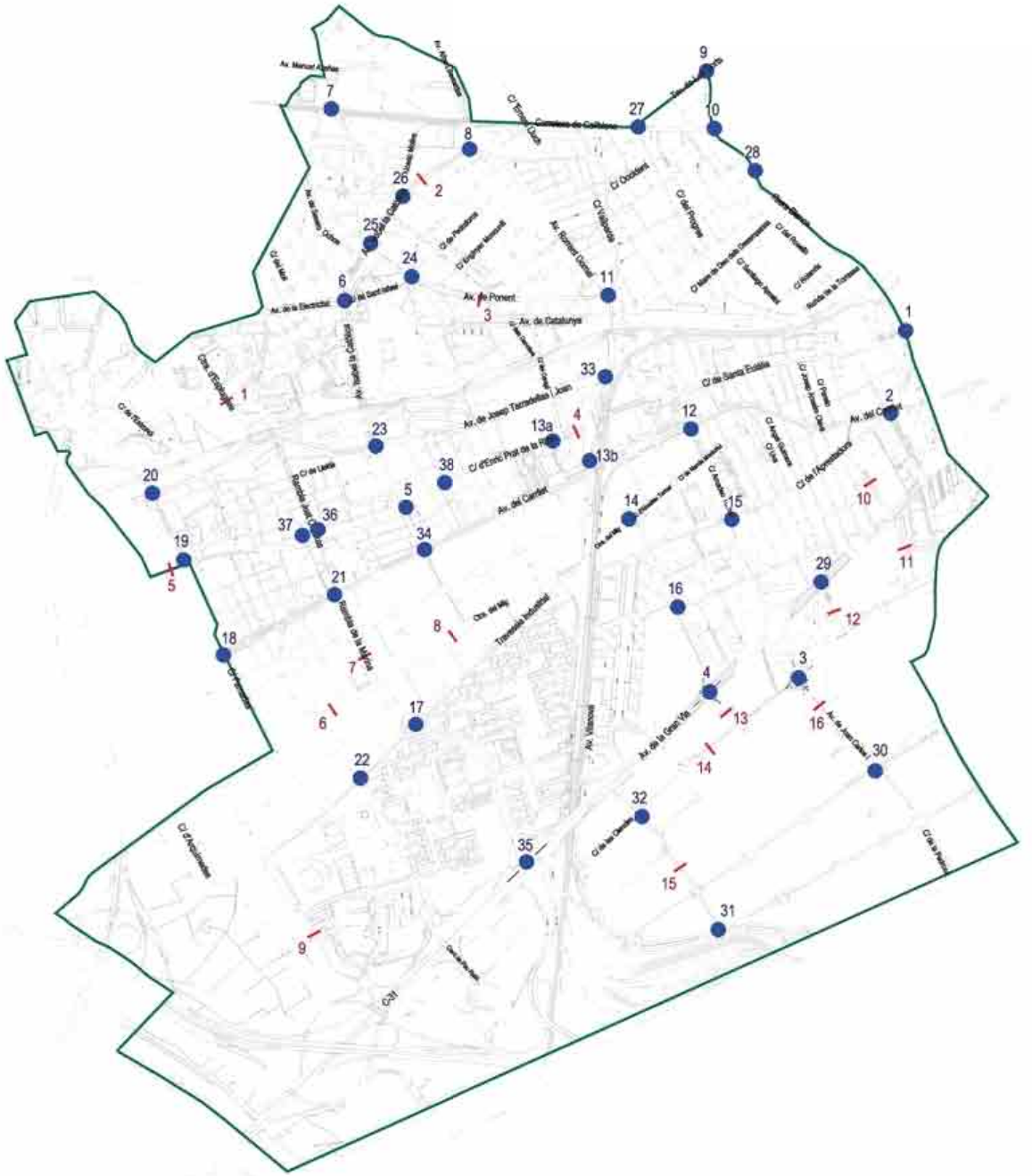
Data: Marzo 2012

Escala:

Títol del plànol:
DEMANDA EN TRANSPORT PÚBLIC

Diagramas de carga. Xarxa ferroviaria

4.55



Diputació Barcelona · AMB Àrea Metropolitana de Barcelona · Ajuntament de L'Hospitalet · DOYMO Desarrollo Organizacional y Movilidad · ineco

Títol de l'estudi:
PLA DE MOBILITAT URBANA DE L'HOSPITALET

Data: Març 2012

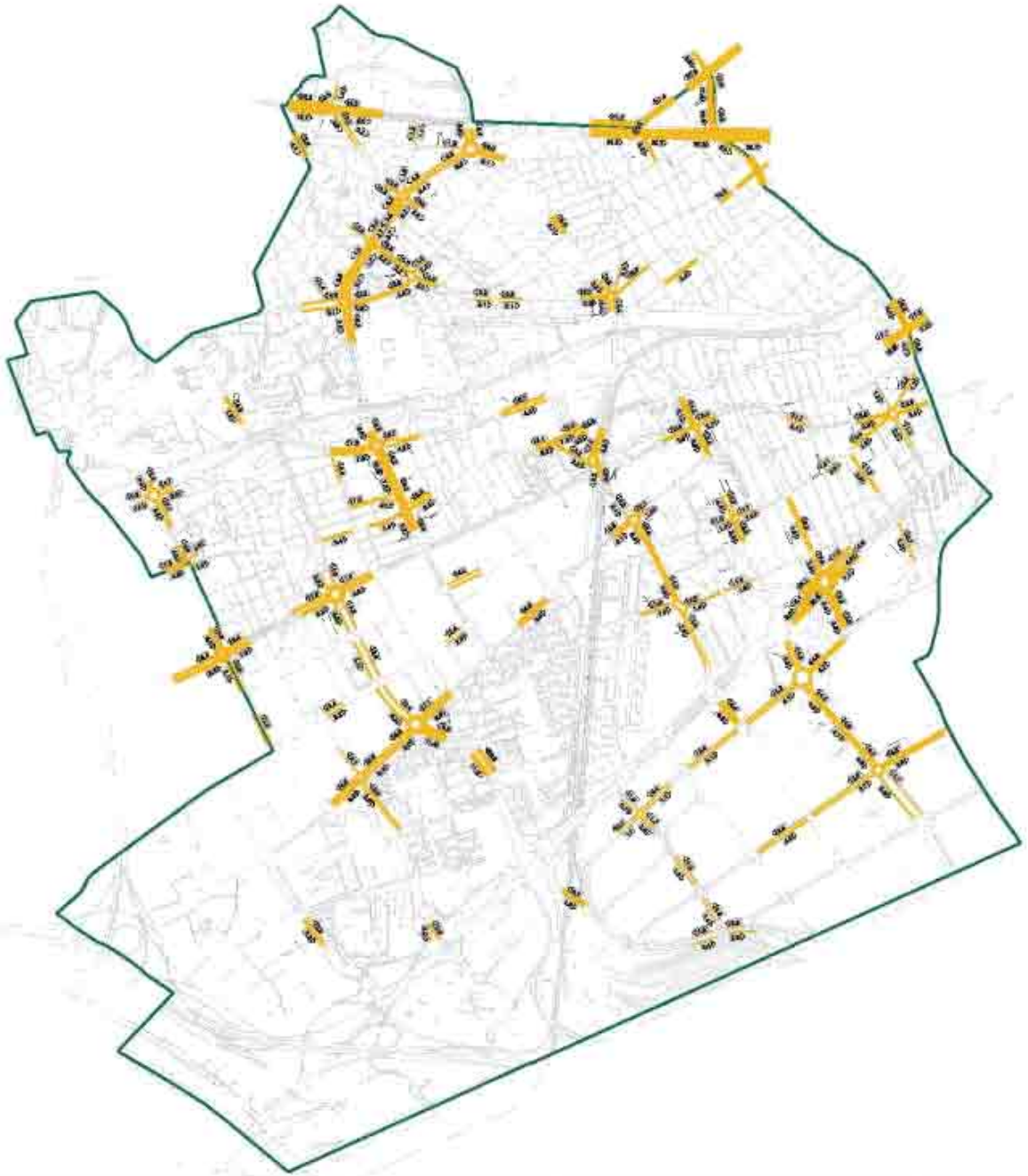
Escala: A3: 1/20.000

Títol del plànol:
ANÀLISIS DE LA DEMANDA

Punts de recollida d'informació
Aforaments

4.56

CA-1598.DWG



2.8 IMD (en milers)

Diputació Barcelona | AMB Àrea Metropolitana de Barcelona | Ajuntament de L'Hospitalet | Desarrollo, Organización, Movilidad | ineco

Títol de l'estudi:
PLA DE MOBILITAT URBANA DE L'HOSPITALET

Data:
Març 2012

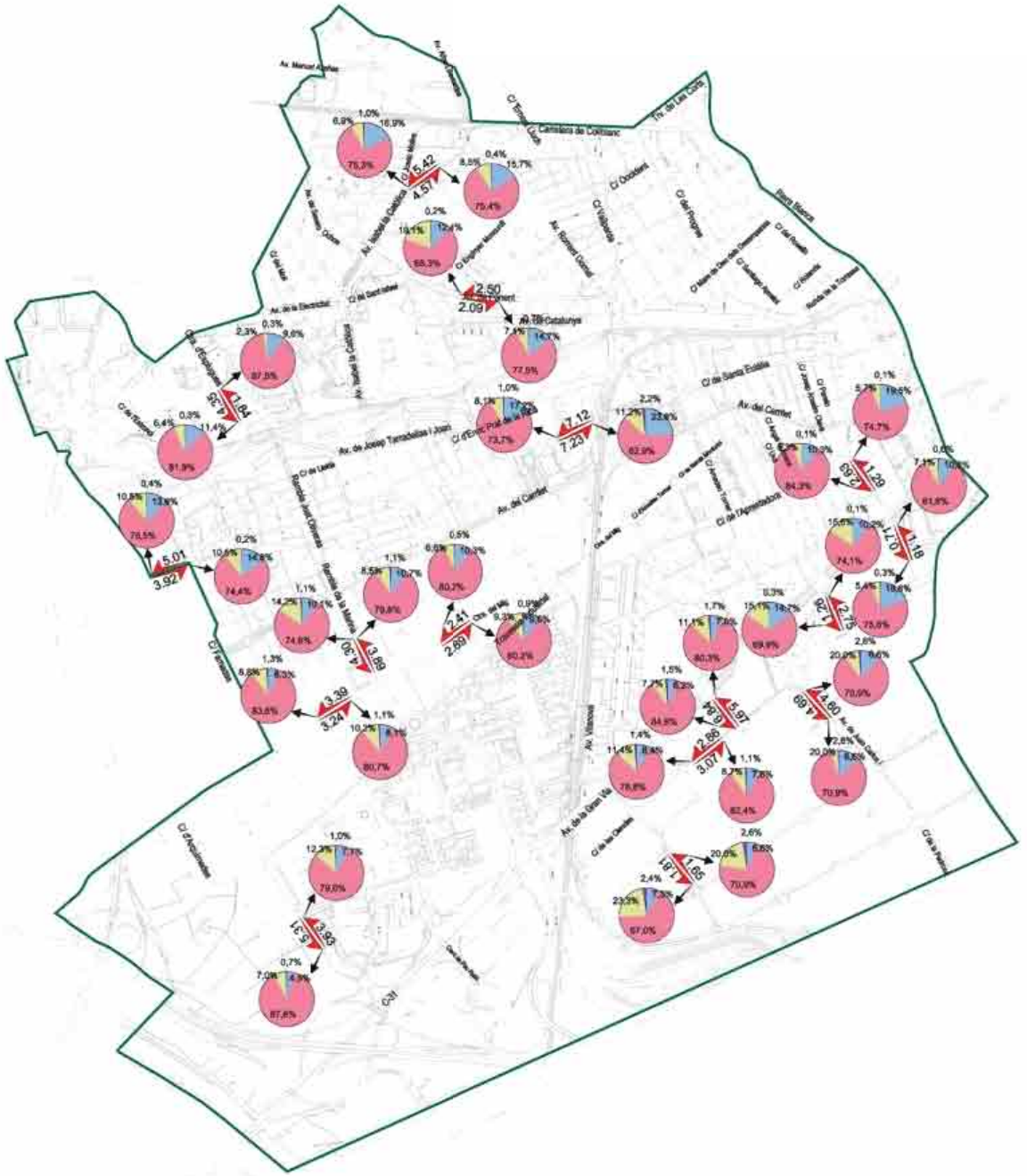
Escala:
A3: 1/20.000

Títol del plànol:
ANÀLISIS DE LA DEMANDA

Intensitat mitjana diària (IMD) de vehicles motoritzats

4.57

CA-1614.DWG



Diputació Barcelona | AMB Àrea Metropolitana de Barcelona | Ajuntament de L'Hospitalet

DOYMO Desarrollo Organización Movilidad | ineco

Títol de l'estudi:
PLA DE MOBILITAT URBANA DE L'HOSPITALET

Data: Març 2012

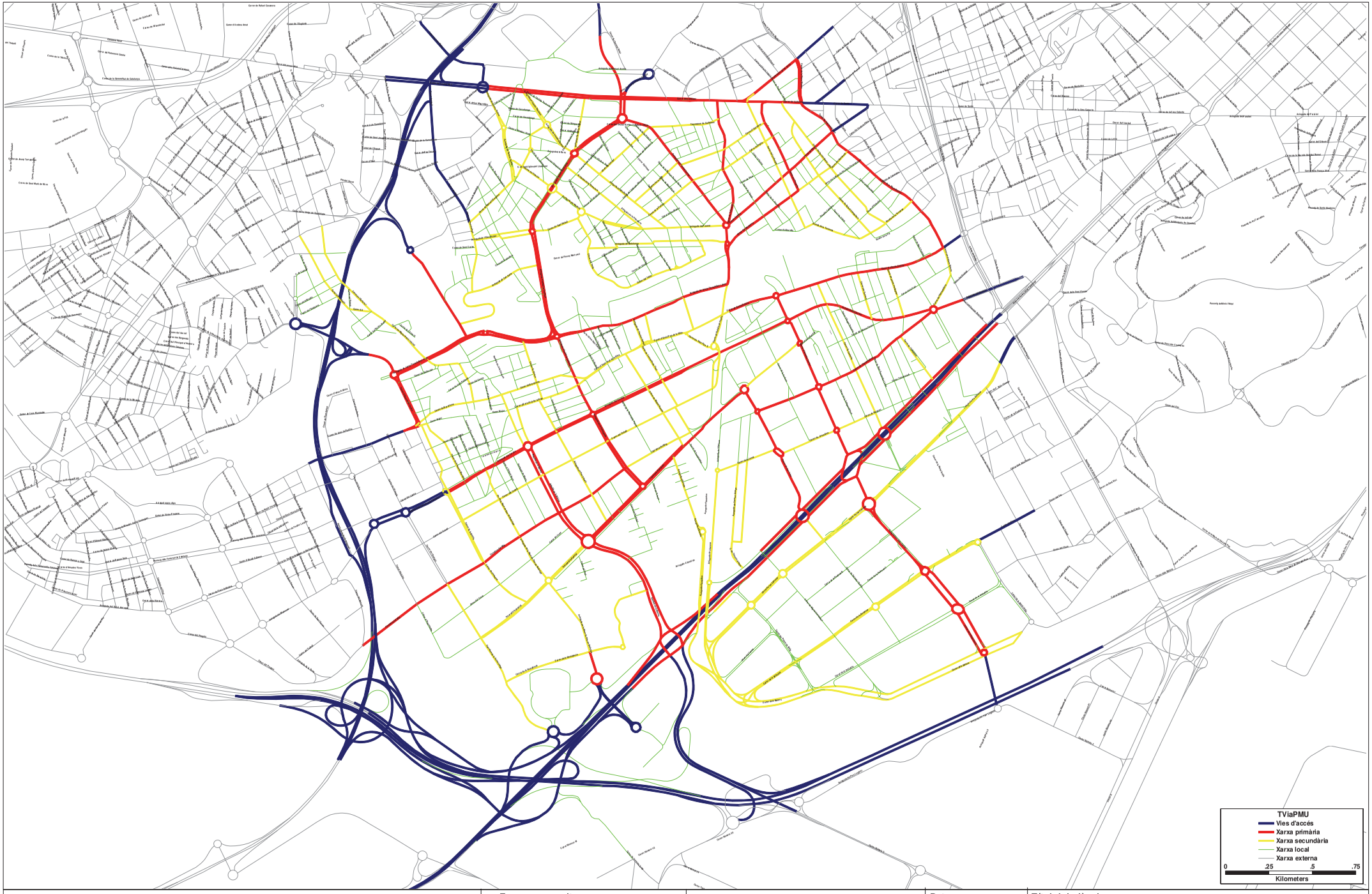
Escala: A3: 1/20.000

Títol del plànol:
ANÀLISIS DE LA DEMANDA

Composició del trànsit

4.58

CA-1616.DWG



Diputació Barcelona

AMB Àrea Metropolitana de Barcelona

Ajuntament de L'Hospitalet

Empresa consultora:

DOYMO Desarrollo Organización Movilidad

ineco

Títol de l'estudi:

PLA DE MOBILITAT URBANA DE L'HOSPITALET

Data:

Febrer 2012

Escala:

Títol del plànol:

ANÀLISI DE LA DEMANDA

Xarxa Bàsica

4.59

Diputació Barcelona

AMB Àrea Metropolitana de Barcelona

Ajuntament de L'Hospitalet

Empresa consultora:

DOYMO Desarrollo Organización Movilidad

ineco

Títol de l'estudi:

PLA DE MOBILITAT URBANA DE L'HOSPITALET

Data:

Febrer 2012

Escala:

Títol del plànol:

ANÀLISI DE LA DEMANDA

I.M.D. l'Hospitalet (Assignació)

4.60

Diputació Barcelona

AMB Àrea Metropolitana de Barcelona

Ajuntament de L'Hospitalet

Empresa consultora:

DOYMO Desarrollo Organización Movilidad

ineco

Títol de l'estudi:

PLA DE MOBILITAT URBANA DE L'HOSPITALET

Data:

Febrer 2012

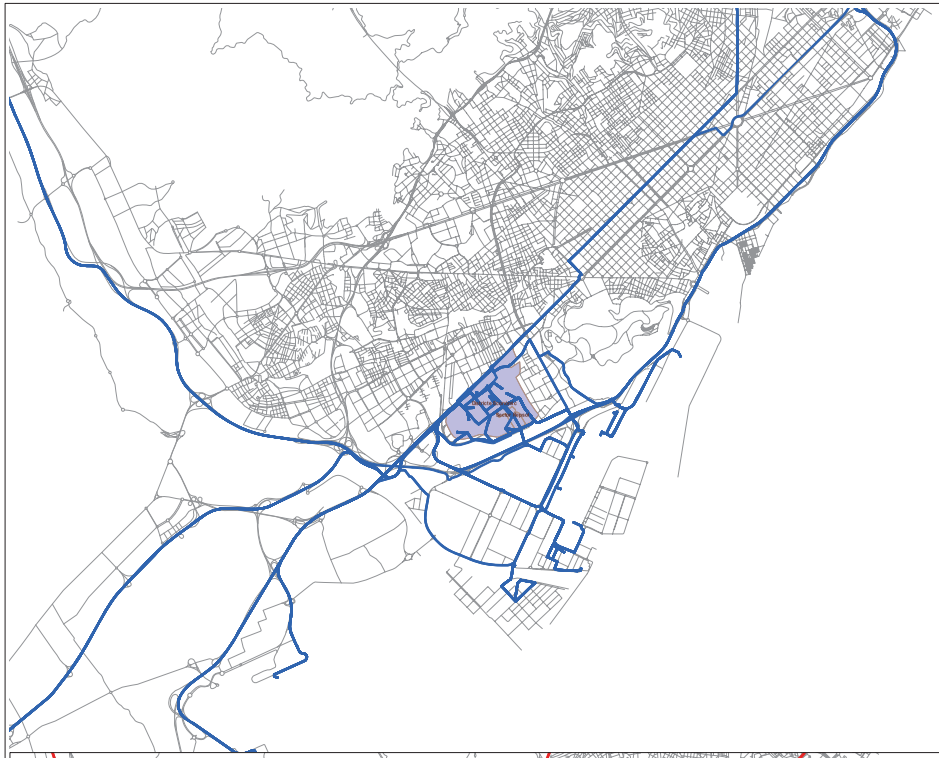
Escala:

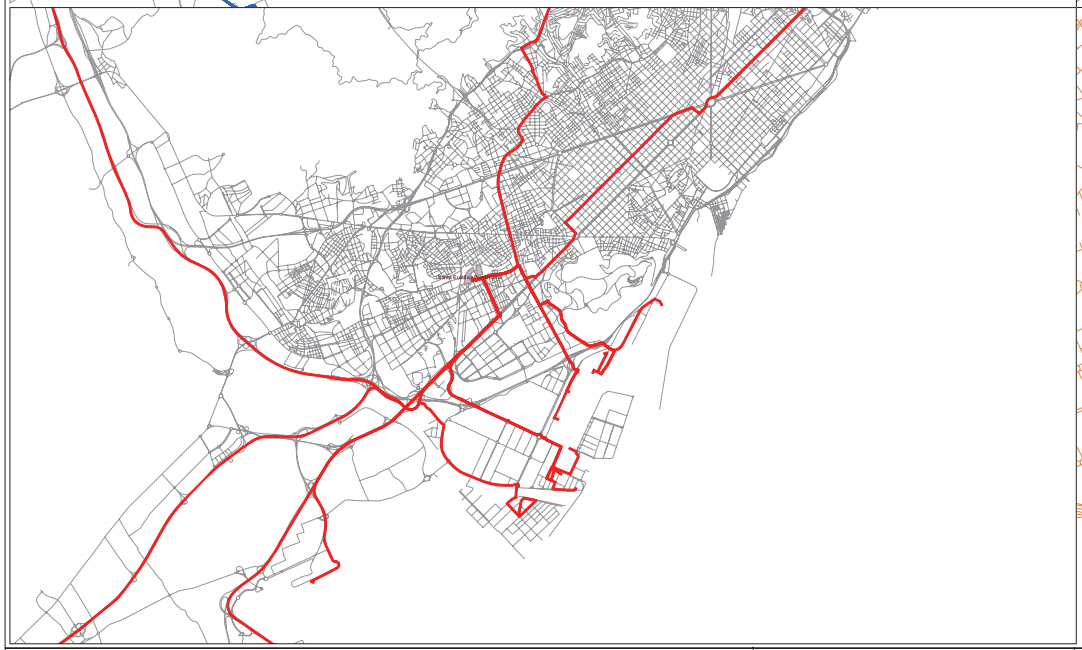
Títol del plànol:

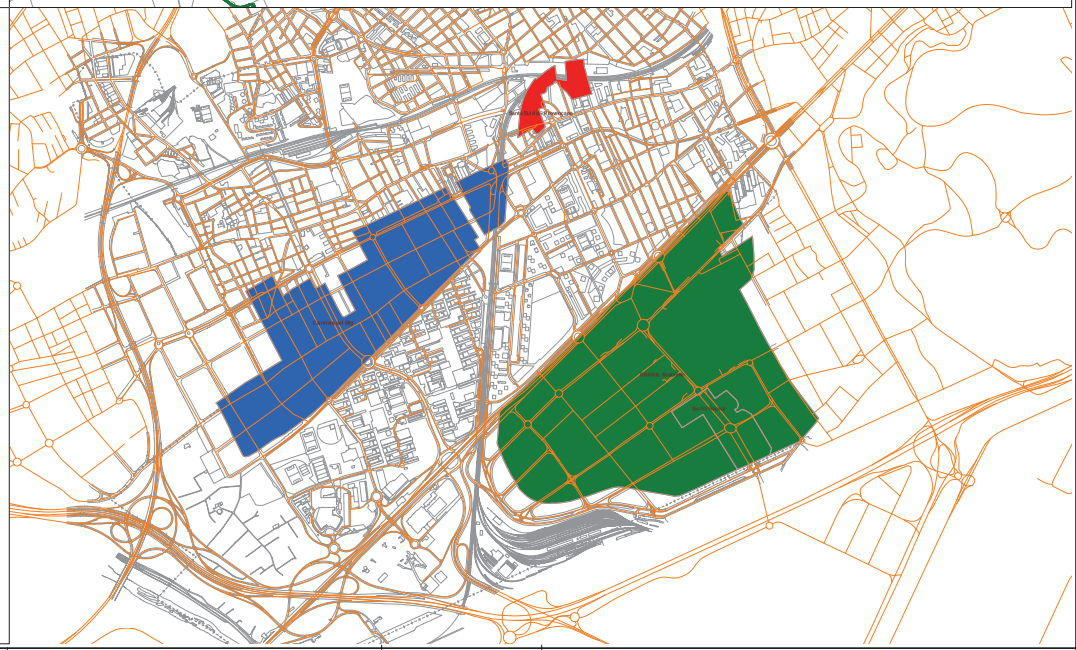
ANÀLISI DE LA DEMANDA

Intensitats diàries als accessos

4.61







Diputació Barcelona

AMB Àrea Metropolitana de Barcelona

Ajuntament de L'Hospitalet

Empresa consultora:

Desarrollo Organización Movilidad DOYMO

ineco

Títol de l'estudi:

PLA DE MOBILITAT URBANA DE L'HOSPITALET

Data:

Febrer 2012

Escala:

Títol del plànol:

ANÀLISI DE LA DEMANDA

Itineraris d'Accés als Polígons

4.62

Diputació Barcelona | AMB Àrea Metropolitana de Barcelona | Ajuntament de L'Hospitalet | ineco

Títol de l'estudi:
PLA DE MOBILITAT URBANA DE L'HOSPITALET

Data: Març 2012

Escala: A3: 1/20.000

Títol del plànol:
ANÀLISIS DE LA DEMANDA

Punts de retenció de vehicles en hora punta

4.63

CA-1814.DWG

Diputació Barcelona

AMB Àrea Metropolitana de Barcelona

Ajuntament de L'Hospitalet

Empresa consultora:

DOYMO Desarrollo Organización Movilidad

ineco

Títol de l'estudi:

PLA DE MOBILITAT URBANA DE L'HOSPITALET

Data:

Febrer 2012

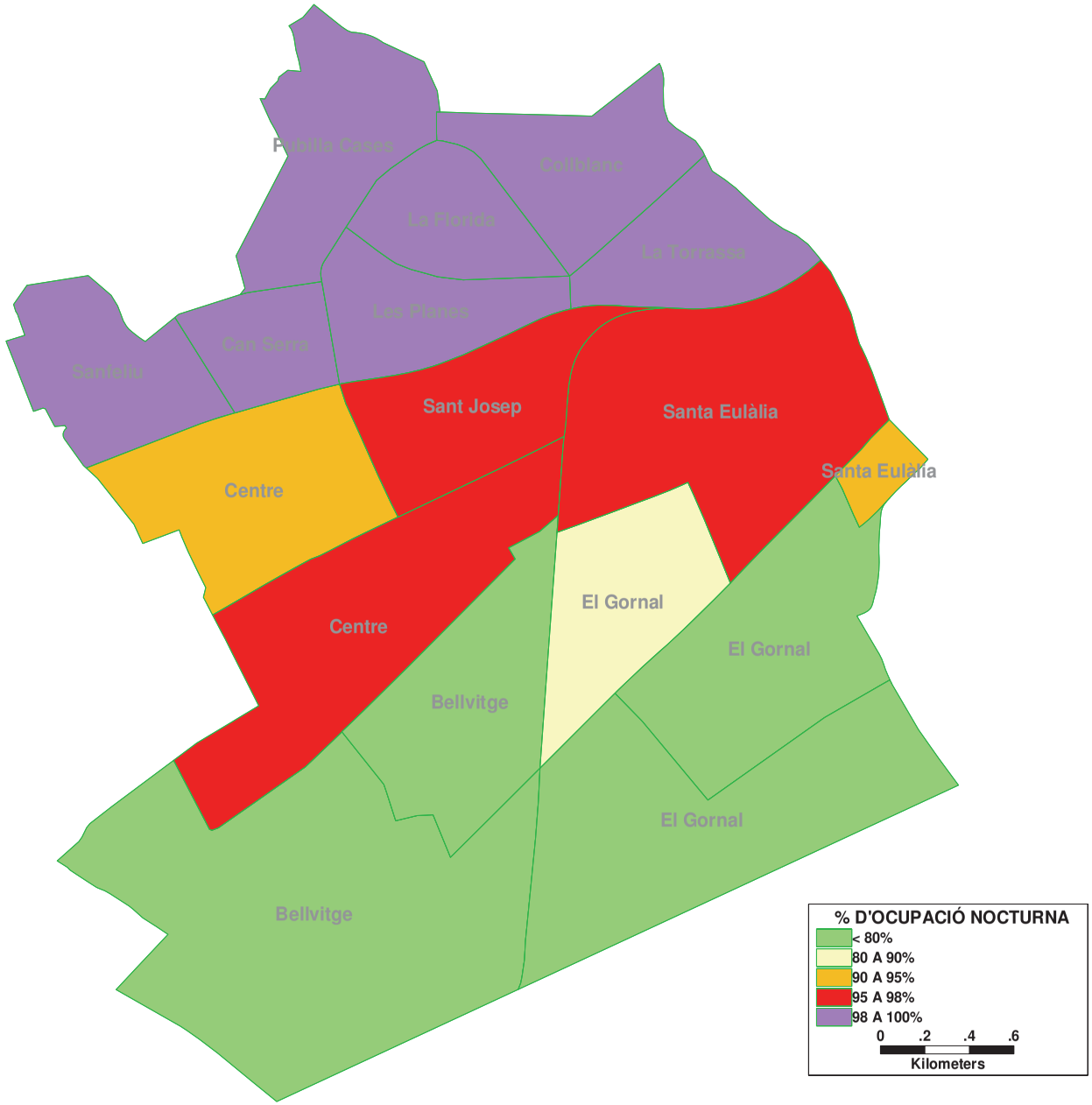
Escala:

Títol del plànol:

ANÀLISI DE LA DEMANDA

Nivells de Servei i Saturació de la Xarxa

4.64



Diputació Barcelona

AMB Àrea Metropolitana de Barcelona

Ajuntament de L'Hospitalet

DOYMO Desarrollo Organización Movilidad

ineco

Títol de l'estudi:

PLA DE MOBILITAT URBANA DE L'HOSPITALET

Data:

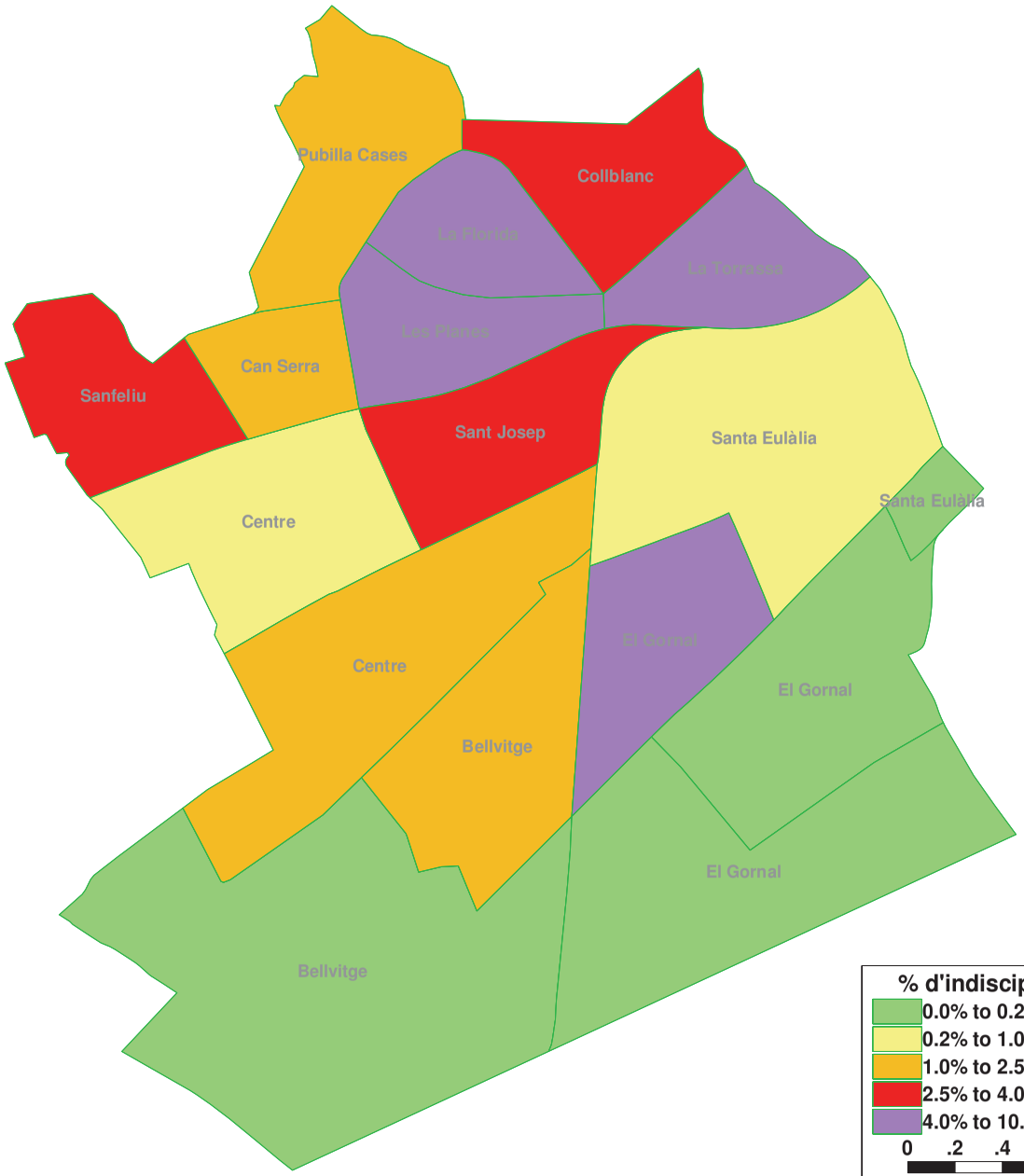
Escala: Març 2012

Títol del plànol

ANÀLISI DE LA DEMANDA

Demanda d'aparcament nocturna

4.65



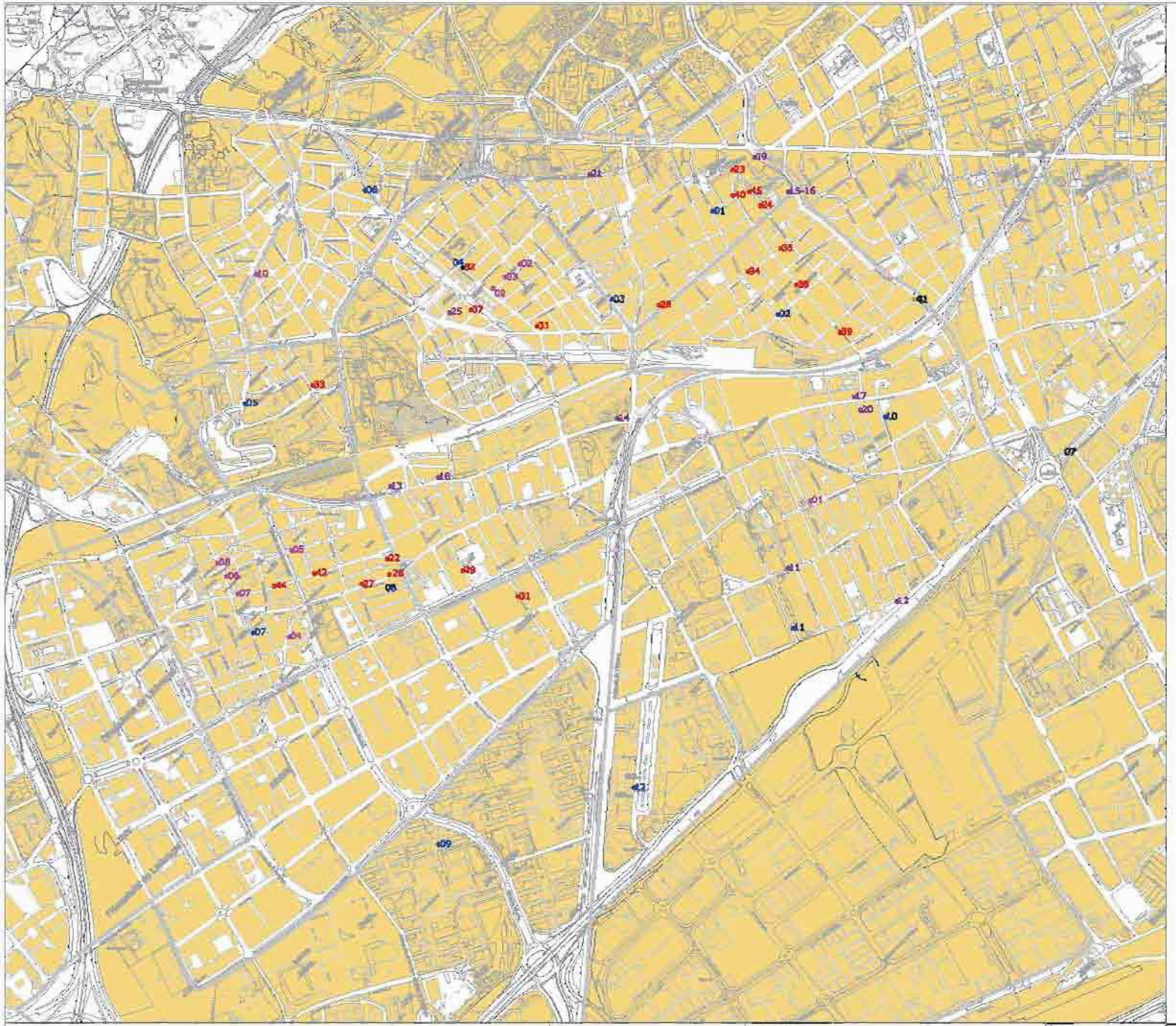
Diputació Barcelona | AMB Àrea Metropolitana de Barcelona | Ajuntament de L'Hospitalet | DOYMO Desarrollo Organización Movilidad | ineco

Títol de l'estudi:
PLA DE MOBILITAT URBANA DE L'HOSPITALET

Data:
Escala: Març 2012

Títol del plànol
ANÀLISI DE LA DEMANDA
Percentatge d'il·legalitat nocturn

4.66



1 C/Progres (entre Fortuny i Pujós)
2 Rbla.Catalunya ,72 (Jaume Busquets)
3 Avda .Torrent Gornal, 43 (Jardí)
4 Avda. Miraflores,52 (Riera- Pedraforca)
5 C/Pere Pelegrí,56 (davant Mercat Can Sorra)
6 Avda. Tomás Giménez ,64 (entre Plza. Públicas Casas i Amadeu Vives)
7 C/Rosend Arús (entre Josep Prats i Provença)
8 C/Prat de la Riba (entre Vilumara i Plza. Mestre Clavé
9 Rbla. Marina,261 (costat Marina Center)
10 C/ Jacint Verdaguer, 11 (entre Unió i Sta. Eulalia)
11 C/Amadeu Torner,22 (davant Mercadona)
12 Avda. Carmen Amaya,37

	Via Adreça	de núm	a núm	Metres
	Zones de càrrega i descàrrega ubicades a carrers veïnals			
1	C/ Àngel Guimerà	122	124	13
2	C/ Font	42	46	15
3	C/ Font	58	64	25
4	C/ Santa Anna	16	20	3
5	C/ Tarragona	7	9	15
6	C/ Tecla Sala	11	13	18
7	C/ Tecla Sala	1	1	29
8	C/ España	6	8	6
9	C/ Font	88	88	
10	C/ Hierbabuena	32	32	
	Zones de càrrega i descàrrega ubicades a carrers vertebrals			
11	C/ Aprestadora	105	105	15
12	Travessera Corts	34	36	22
13	Avda. Josep Tarradellas Joan	170	172	30
14	Avda. Josep Tarradellas Joan	40	40	16
15	C/ Riera Blanca	50	52	10
16	C/ Riera Blanca	46	48	7
17	C/ Santa Eulàlia	108	112	10
18	Avda. Josep Tarradellas Joan	138	140	10
19	C/ Riera Blanca	22	22	
20	C/ Santa Eulàlia	71	77	21
21	C/ Travessera Collblanc	37	39	16
	Zones de càrrega i descàrrega ubicades a carrers articulars			
22	C/ Barcelona	5	19	30
23	C/ Doctor Martí i Julià	23	25	16
24	C/ Doctor Martí i Julià	65	67	10
25	C/ Enginyer Monsunt	55	57	26
26	C/ Enric Prat de la Riba	200	212	55
27	C/ Enric Prat de la Riba	218	230	40
28	C/ Mas	142	146	10
29	C/ Mestre Candi	34	36	10
30	C/ Miquel Romeu	79	83	23
31	Avda. Miraflores	8	8	6
32	Avda. Miraflores	50	52	4
33	C/ Moli	14	14	14
34	C/ Montseny	73	73	8
35	C/ Montseny	37	37	20
36	C/ Pere Pelegrí	60	71	31
37	C/ Primavera	81	83	10
38	C/ Rafael Campalans	104	106	10
39	C/ Rafael Campalans	162	162	18
40	C/ Rafael Campalans	24	26	20
41	Ronda Terrassa	3	17	20
42	C/ Barcelona	74	74	10
43	C/ Barcelona	86	88	20
44	C/ Barcelona	104	104	10
45	C/ Doctor Martí i Julià	52	58	10

Diputació Barcelona | AMB Àrea Metropolitana de Barcelona | Ajuntament de L'Hospitalet | Desarrollo Organización Movilidad DOYMO | ineco

Títol de l'estudi: PLA DE MOBILITAT URBANA DE L'HOSPITALET

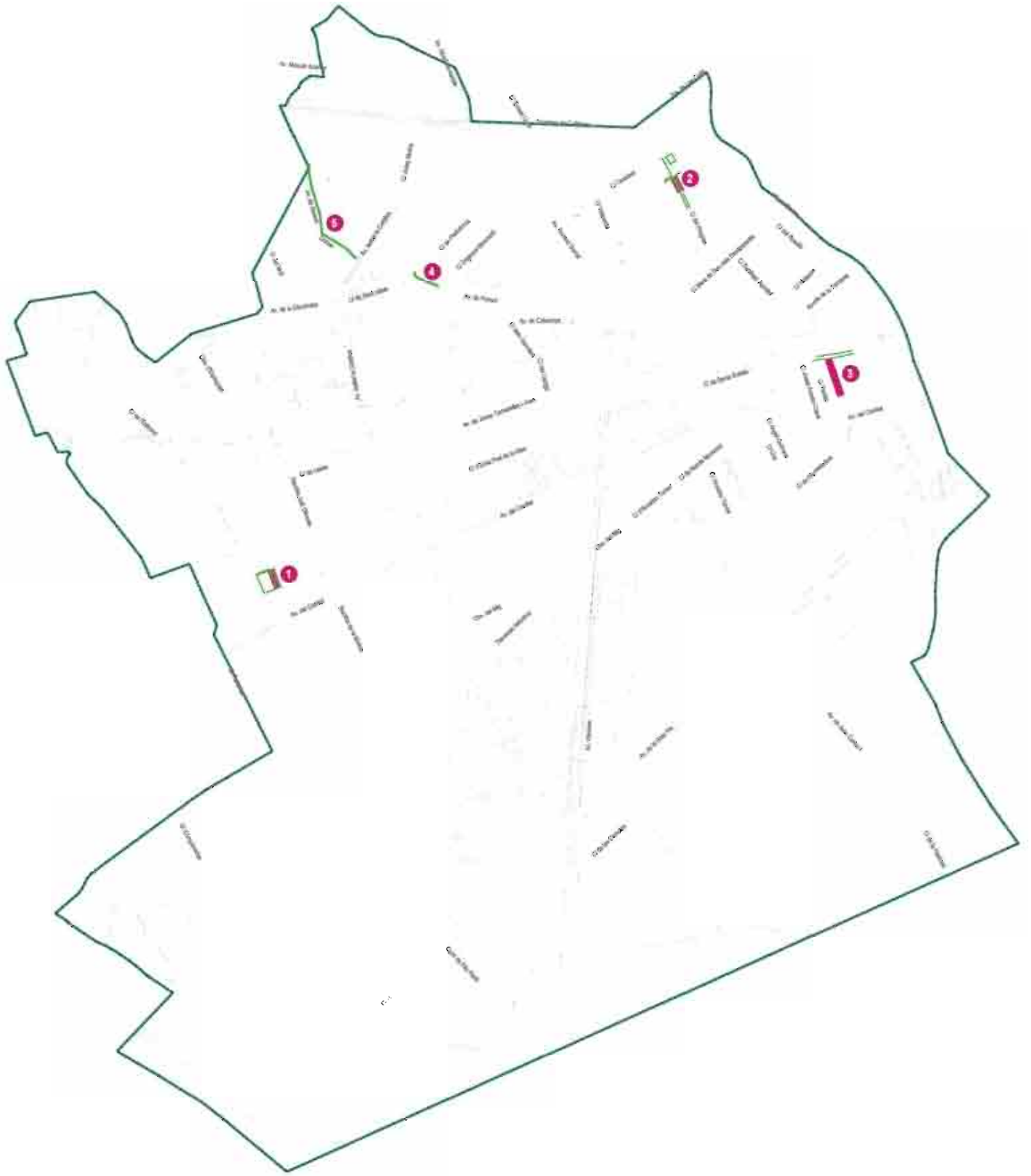
Data: Marzo 2012

Escala:

Títol del plànol: DEMANDA EN TRANSPORT PÚBLIC

Demanda Càrrega i Descàrrega selecció de zones

4.67



Trams de anàlisi de càrrega i descàrrega

Zones d'enquestes a comerciants

Diputació Barcelona | AMB Àrea Metropolitana de Barcelona | Ajuntament de L'Hospitalet | DOYMO Desarrollo Organizacional Movilidad | ineco

Títol de l'estudi:
PLA DE MOBILITAT URBANA DE L'HOSPITALET

Data: Març 2012

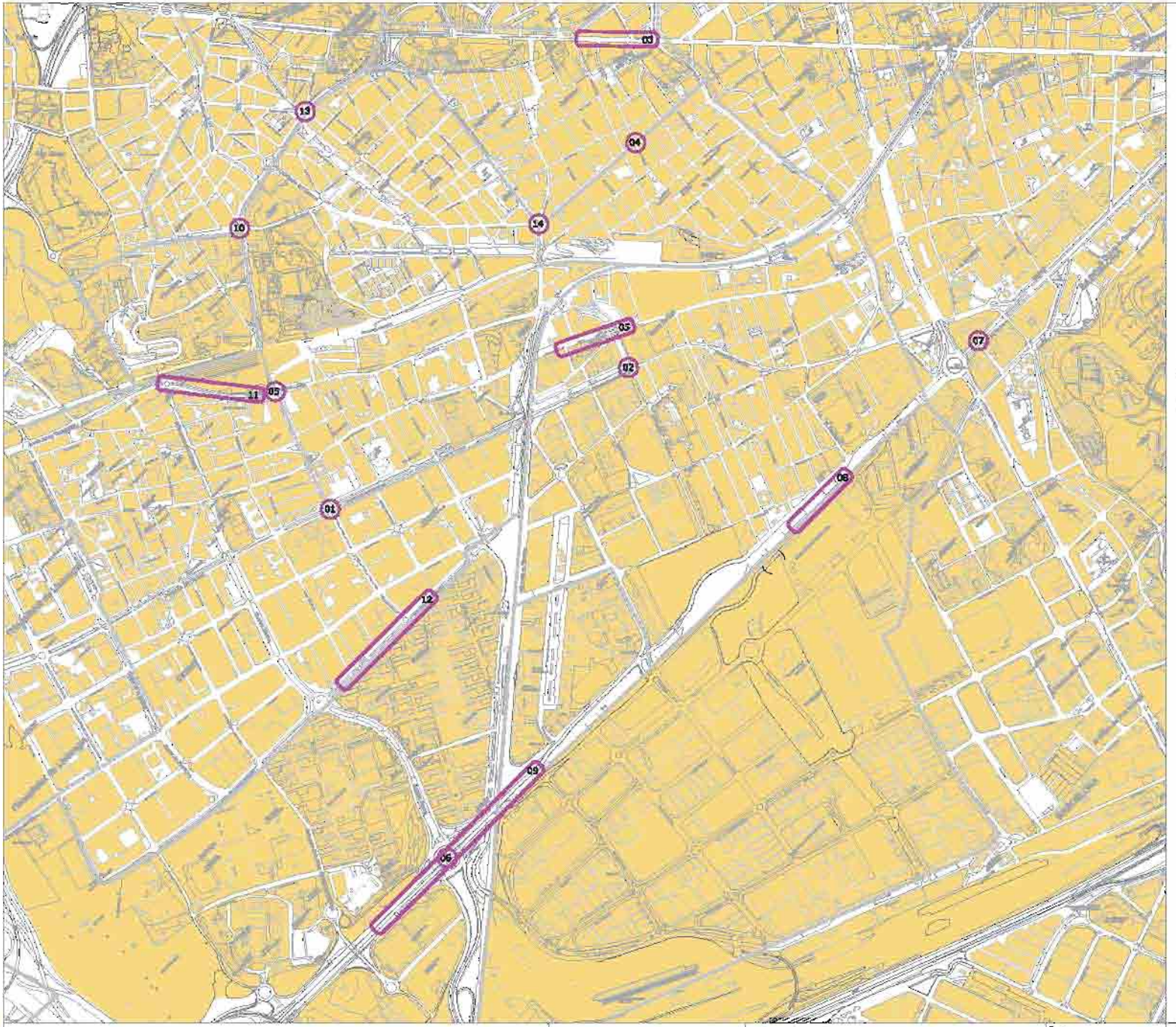
Escala: A3: 1/20.000

Títol del plànol:
ANÀLISIS DE LA DEMANDA

Anàlisi de càrrega i descàrrega, i enquestes a comerciants

4.68

CA-1614.DWG



	Nom de carrer	Nombre d'accidents 2008	2009	2010	Total
0	Av. Carrilet amb C. Amadeu Torrent	8	3	5	16
1	Av. Carrilet amb Av. Fabregada	1	9	2	12
2	Av. Carrilet 114-145	2	5	10	17
3	Cr. Cellblanc 2-27	7	4	5	16
4	C. Mas amb C. Progrés	3	4	3	10
5	Santa Eulàlia 207-249	5	5	5	15
6	G.V. de l'Hospitalet amb Rb. Marina	1	3	8	12
7	G.V. de l'Hospitalet amb C. Fisica	4	4	7	15
8	G.V. de l'Hospitalet 19-30	8	3	7	18
9	G.V. de l'Hospitalet 153-205	14	13	6	33
10	Av. Isabel la Católica amb Av. Electricitat	5	5	5	15
11	Av. Josep Tarradellas i Joan 153-187	4	4	7	15
12	Travessera Industrial 145-163	4	1	4	10
13	Plaça Mare de Déu del Pilar	5	3	2	10
14	Plaça Bias Infante	4	6	1	11
15	Plaça Tuzla	3	6	3	12

Diputació Barcelona | AMB Àrea Metropolitana de Barcelona | Ajuntament de L'Hospitalet | DOYMO Desarrollo Organización Movilidad | ineco

Títol de l'estudi:

PLA DE MOBILITAT URBANA DE L'HOSPITALET

Data: Marzo 2012

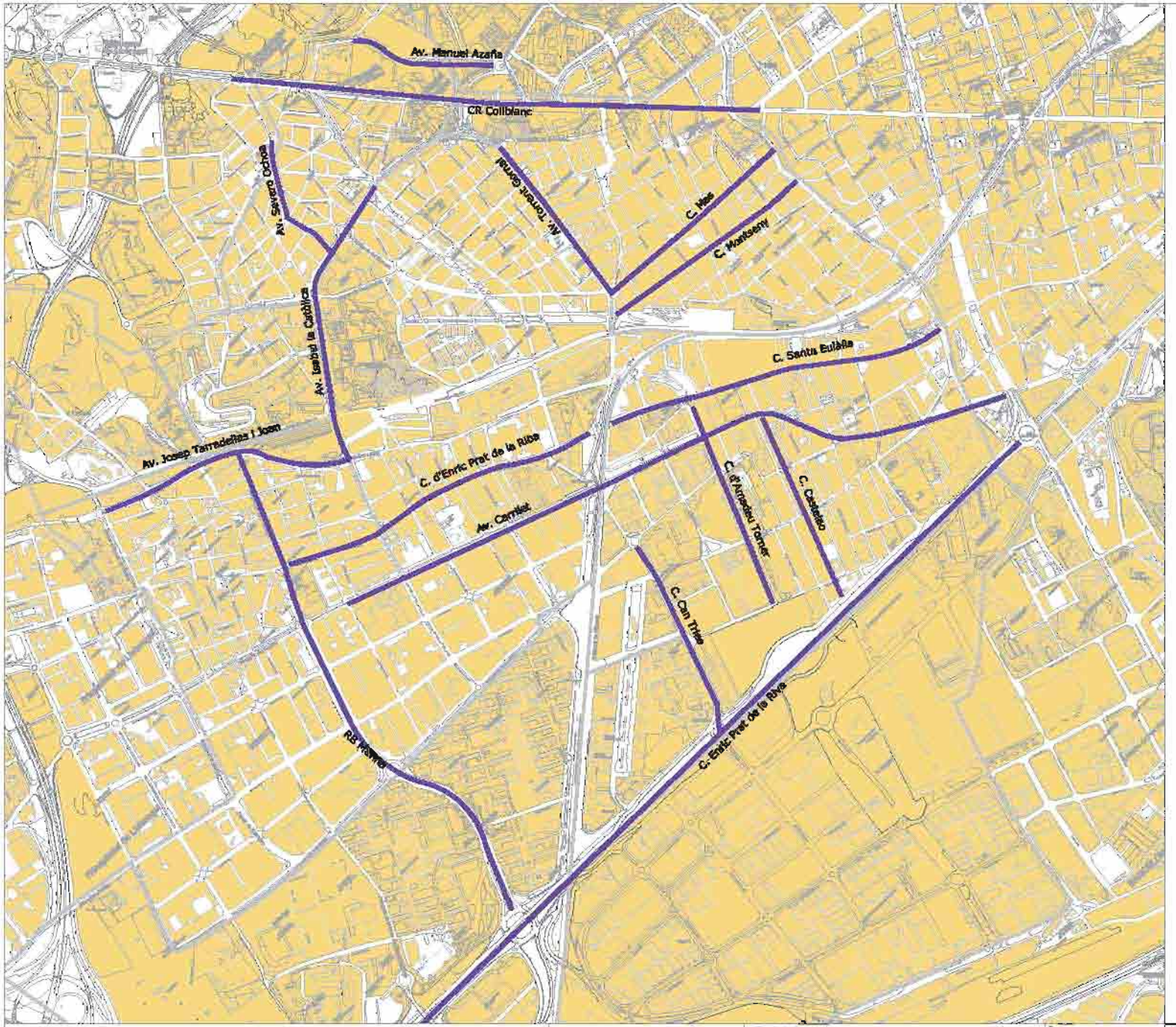
Escala:

Títol del plànol:

DEMANDA EN TRANSPORT PÚBLIC

5.1

Punts de concentració de accidentes 2008 - 2011



1	Dos Rivas, C	3	4	12	21	0,7	30
2	Carrilet, AV	28	41	44	113	8,8	30
3	Collblanc, CR	36	15	15	66	2	33
4	Enric Prat de la Riba, C	8	10	8	36	1,1	33
5	Fabregada, AV	9	10	5	24	0,7	34
6	Isabel la Católica, AV	14	20	17	51	1,3	30
7	Manuel Azaña, AV	8	10	17	35	0,5	70
8	Marina, RB	19	13	20	52	1,4	37
9	Mas, C	9	20	19	30	0,7	56
10	Montseny, C	11	6	4	21	0,7	30
11	Santa Eulàlia, C	22	27	20	69	1,5	45
12	Severo Ochoa, AV	5	6	11	22	0,9	44
13	Torrent Gornal, AV	7	9	10	26	0,7	37
14	Granvia de l'Hospitalet, AV	42	39	52	133	3,7	36
15	Josep Tarradellas i Joan, AV	27	22	24	73	2	37

Diputació Barcelona | AMB Àrea Metropolitana de Barcelona | Ajuntament de L'Hospitalet | Desarrollo Organización Movilidad DOYMO | ineco

Títol de l'estudi:
PLA DE MOBILITAT URBANA DE L'HOSPITALET

Data: Marzo 2012

Escala:

Títol del plànol:
DEMANDA EN TRANSPORT PÚBLIC

Trams de concentració de accidentes 2008 - 2010

5.2

Xarxa actual amb connexió entre barris

Xarxa actual sense connexió entre barris

Xarxa d'accés als barris

Trams amb discontinuïtat

Diputació Barcelona

Àrea Metropolitana de Barcelona

Ajuntament de L'Hospitalet

ineco

Títol de l'estudi:

PLA DE MOBILITAT URBANA DE L'HOSPITALET

Data:

Març 2012

Escala:

A3: 1/20.000

Títol del plànol:

DIAGNOSI

Vies amb discontinuïtats per a vianants

6.1

CA-1584.DWG

Diputació Barcelona

AMB Àrea Metropolitana de Barcelona

Ajuntament de L'Hospitalet

DOYMO Desarrollo Organización Movilidad

ineco

Títol de l'estudi:

PLA DE MOBILITAT URBANA DE L'HOSPITALET

Data:

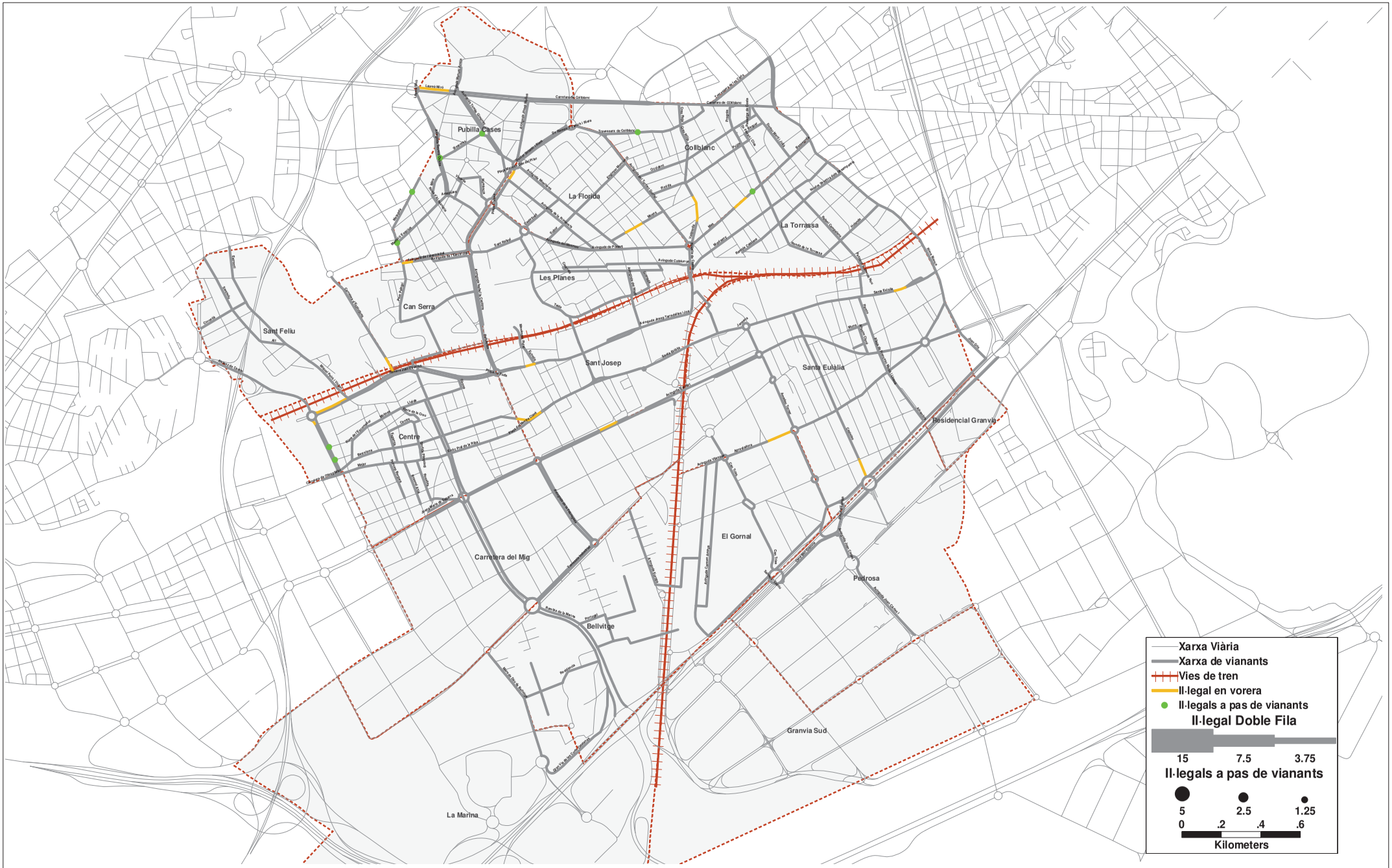
Escala: Març 2012

Títol del plànol

DIAGNOSI PARTICIPADA DE LA MOBILITAT

Xarxa de vianants. Pendents > 8%

6.2



Diputació Barcelona

AMB Àrea Metropolitana de Barcelona

Ajuntament de L'Hospitalet

DOYMO Desarrollo Organización Movilidad

ineco

Títol de l'estudi:

PLA DE MOBILITAT URBANA DE L'HOSPITALET

Data:

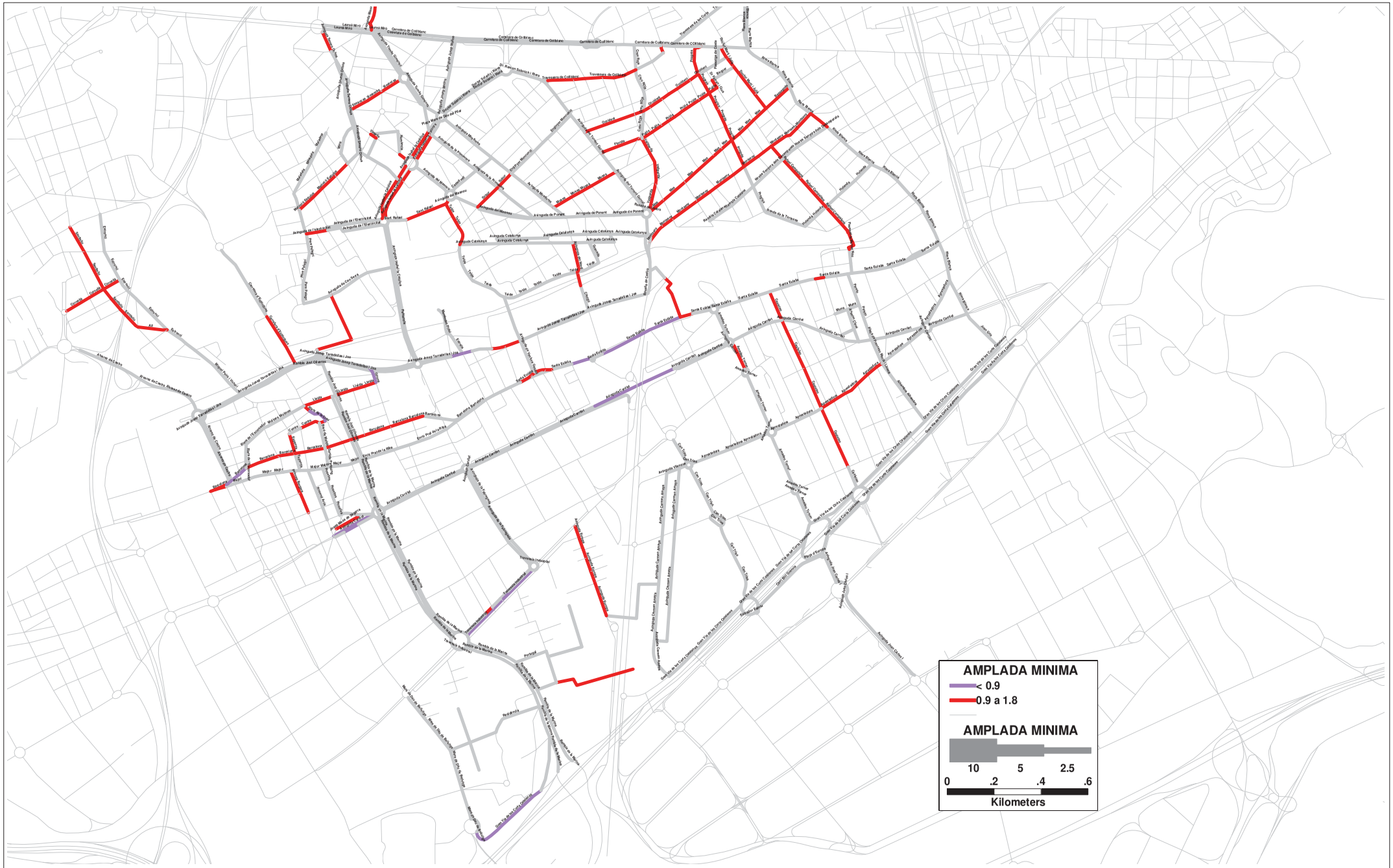
Escala: Març 2012

Títol del plànol

DIAGNOSI PARTICIPADA DE LA MOBILITAT

Il·legalitat diurna en vorera i passos de vianants

6.3



Diputació Barcelona

AMB Àrea Metropolitana de Barcelona

Ajuntament de L'Hospitalet

DOYMO Desarrollo Organización Movilidad

ineco

Títol de l'estudi:

PLA DE MOBILITAT URBANA DE L'HOSPITALET

Data:

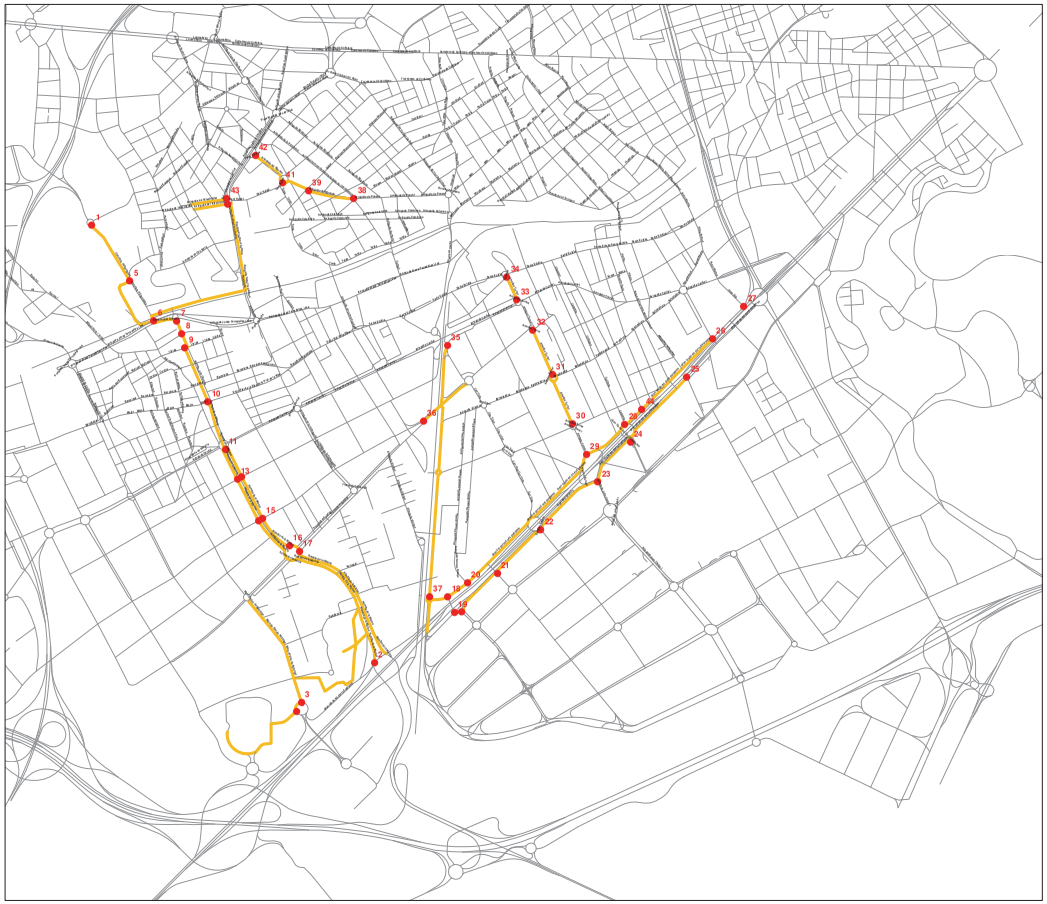
Escala: Març 2012

Títol del plànol

DIAGNOSI PARTICIPADA DE LA MOBILITAT

Xarxa de vianants. Amplada lliure < 1.8

6.4



1		Sense connexió amb Esplugues	16		Interseccions ben semaforitzades i senyalitzades	31		Si hi ha semàfor per a bicicletes, No hi ha senyalització horitzontal
2		Final Carril bici. Falta senyalització vertical	17		Si hi ha semàfor per a bicicletes, No hi ha senyalització horitzontal	32		No hi a connexió
3		No hi ha conexió. Vorera estreta	18		No hi ha semàfor	33		No hi a connexió
4		Doble sentit. Carrils estrets	19		No hi ha senyalització horitzontal per a bicicletes en el pas de vianants	34		No hi a connexió
5		No hi ha semàfor per a bicicletes, No hi ha senyalització horitzontal	20		No hi ha senyalització horitzontal per a bicicletes en el pas de vianants	35		No hi a connexió
6		No hi ha semàfor per a bicicletes	21		No hi ha semàfor per a bicicletes, No hi ha senyalització horitzontal	36		No hi a connexió
7		No hi ha bona connexió Josep Tarradelles - Just Oliveres	22		No hi ha semàfor per a bicicletes, No hi ha senyalització horitzontal	37		El carril ocupa tota la vorera
8		No hi ha senyalització	23		No hi ha semàfor per a bicicletes, No hi ha senyalització horitzontal. la connexió amb la via verda no està ben indicada	38		No hi ha senyalització de final de carril. No hia connexió
9		No hi ha senyalització	24		No hi ha semàfor per a bicicletes, No hi ha senyalització horitzontal	39		No hi ha semàfor per a bicicletes
10		Interseccions ben semaforitzades i senyalitzades	25		Inici carril	40		No hi ha semàfor per a bicicletes
11		Interseccions ben semaforitzades i senyalitzades	26		Tram ben senyalitzat	41		No hi ha semàfor per a bicicletes
12		Interseccions ben semaforitzades i senyalitzades	27		Connexió amb carril bici de Barcelona No hi ha senyalització horitzontal	42		No hi ha connexió
13		Interseccions ben semaforitzades i senyalitzades	28		No hi ha senyalització horitzontal	43		Carril de coexistencia amb cotxe. No hi ha connexió amb carril Isabel la Católica
14		Interseccions ben semaforitzades i senyalitzades	29		No hi ha senyalització horitzontal	44		Tram ben senyalitzat
15		Interseccions ben semaforitzades i senyalitzades	30		Fin carril sense connexió	45		

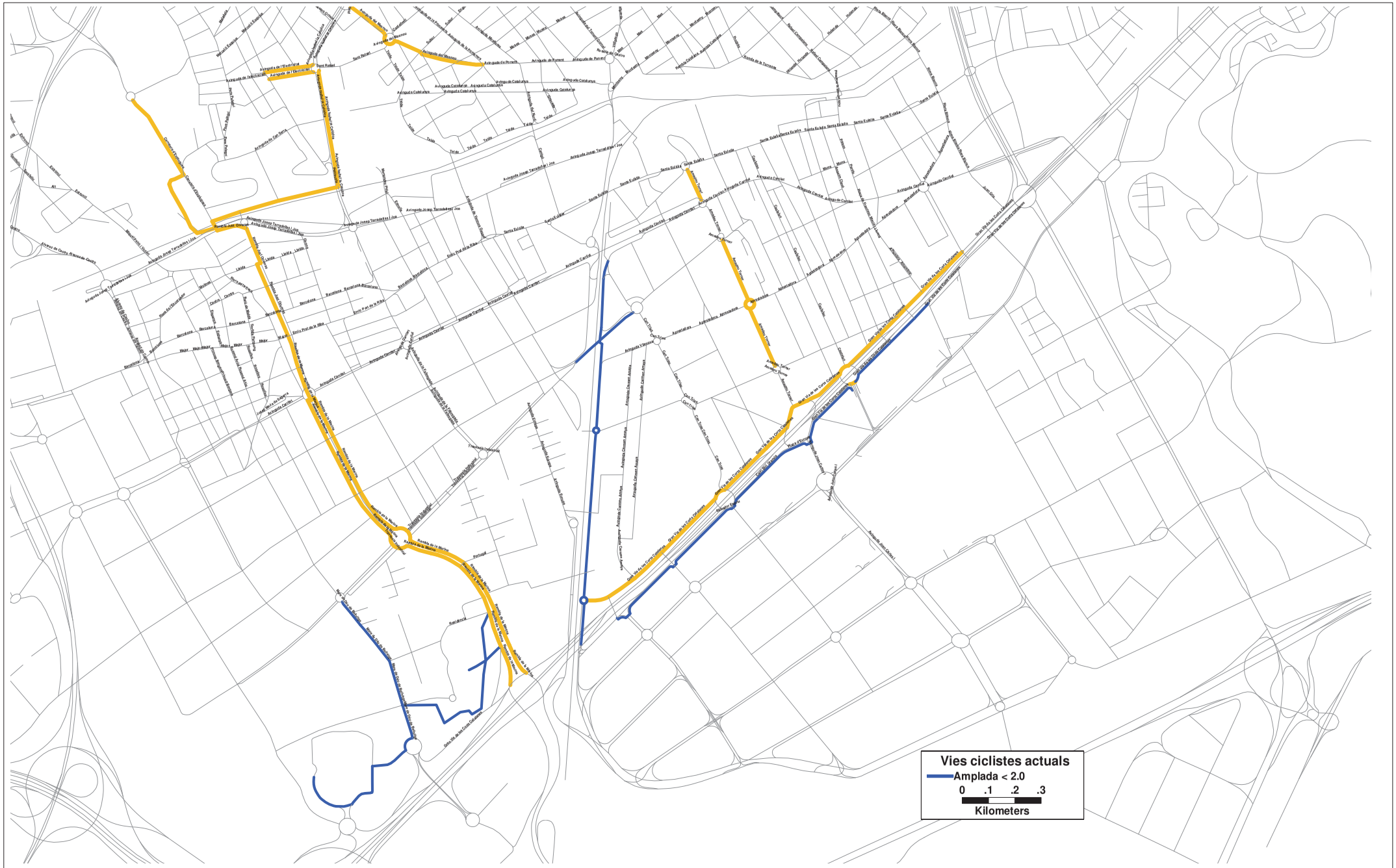
Diputació Barcelona · AMB Àrea Metropolitana de Barcelona · Ajuntament de L'Hospitalet · DOYMO Desarrollo Organización Movilidad · ineco

Títol de l'estudi:
PLA DE MOBILITAT URBANA DE L'HOSPITALET

Data:
Escala: Març 2012

Títol del plànol
DIAGNOSI PARTICIPADA DE LA MOBILITAT
Condicionament de les interseccions

6.5



Diputació Barcelona

Àrea Metropolitana de Barcelona

Ajuntament de L'Hospitalet

DOYMO Desarrollo Organización Movilidad

ineco

Títol de l'estudi:

PLA DE MOBILITAT URBANA DE L'HOSPITALET

Data:

Març 2012

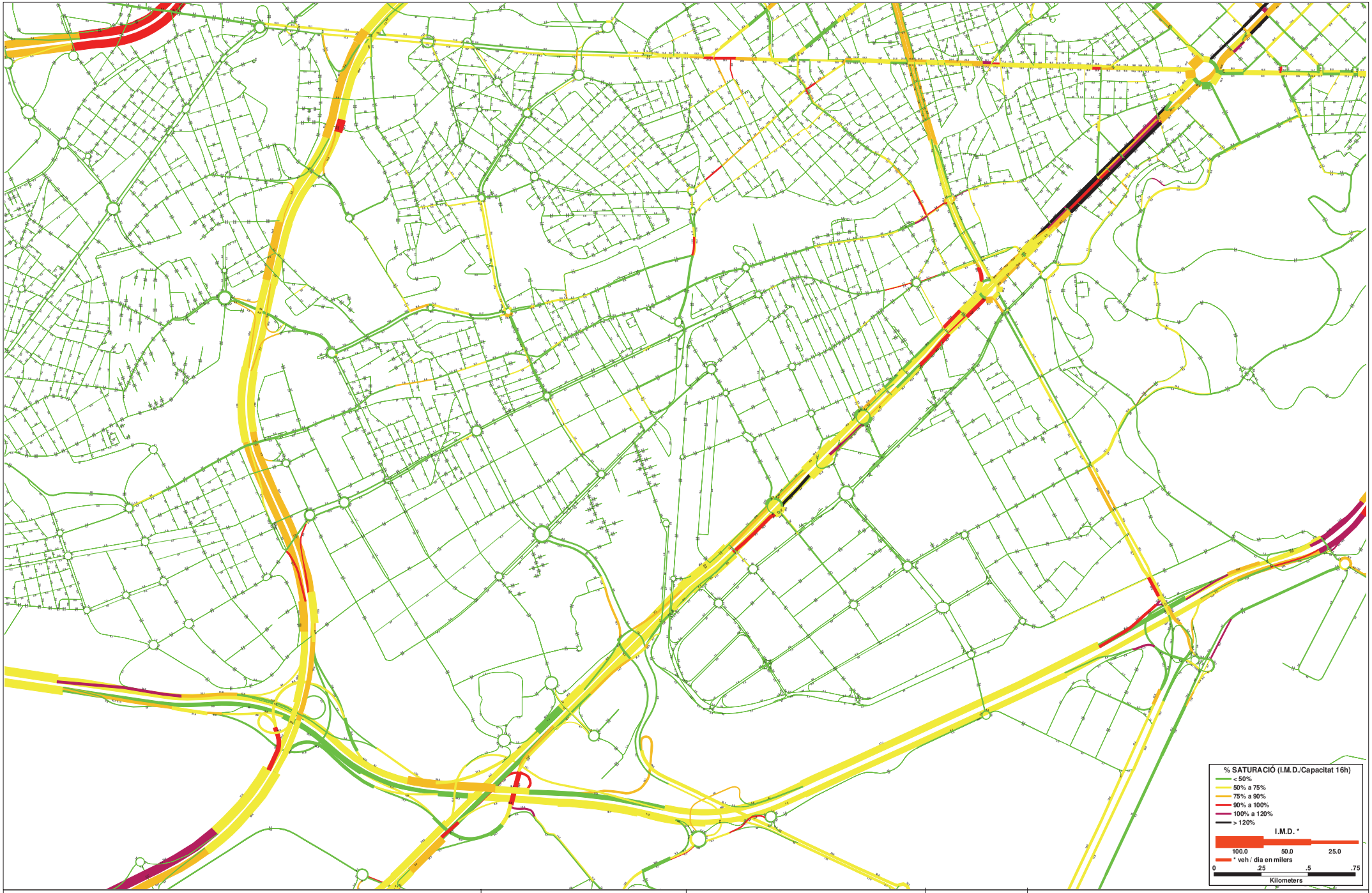
Escala:

Títol del plànol

DIAGNOSI PARTICIPADA DE LA MOBILITAT

Carrils bici bidireccionals < 2.0 m

6.6



Diputació Barcelona

Àrea Metropolitana de Barcelona

Ajuntament de L'Hospitalet

Empresa consultora:

DOYMO Desarrollo Organización Movilidad

ineco

Títol de l'estudi:

PLA DE MOBILITAT URBANA DE L'HOSPITALET

Data:

Febrer 2012

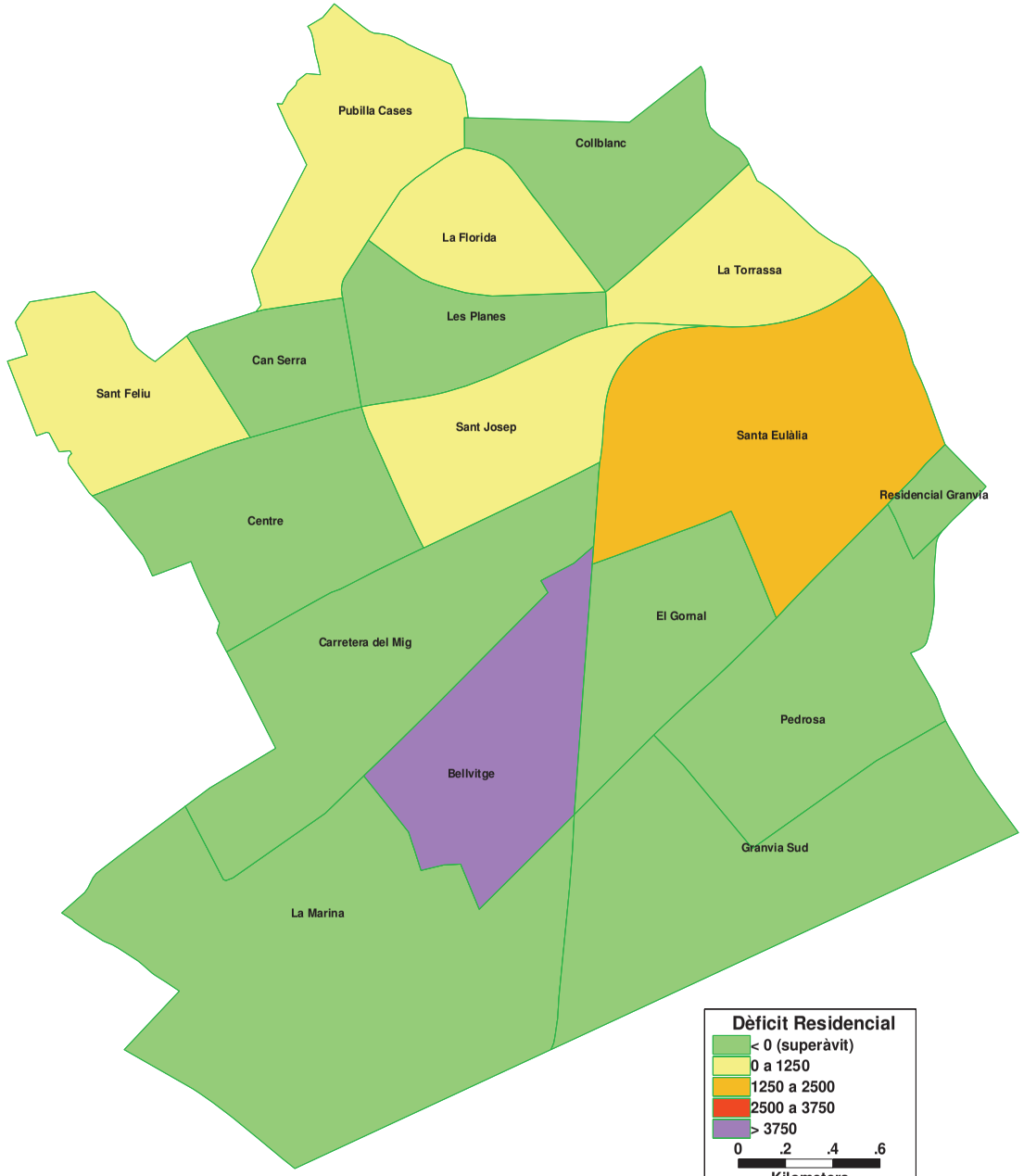
Escala:

Títol del plànol:

DIAGNOSI PARTICIPADA DE LA MOBILITAT

Nivells de Servei i Índexs de Saturació de la Xarxa. Escenari tendencial a 12 anys

6.7



Diputació Barcelona

AMB Àrea Metropolitana de Barcelona

Ajuntament de L'Hospitalet

DOYMO Desarrollo Organización Movilidad

ineco

Títol de l'estudi:

PLA DE MOBILITAT URBANA DE L'HOSPITALET

Data:

Escala:

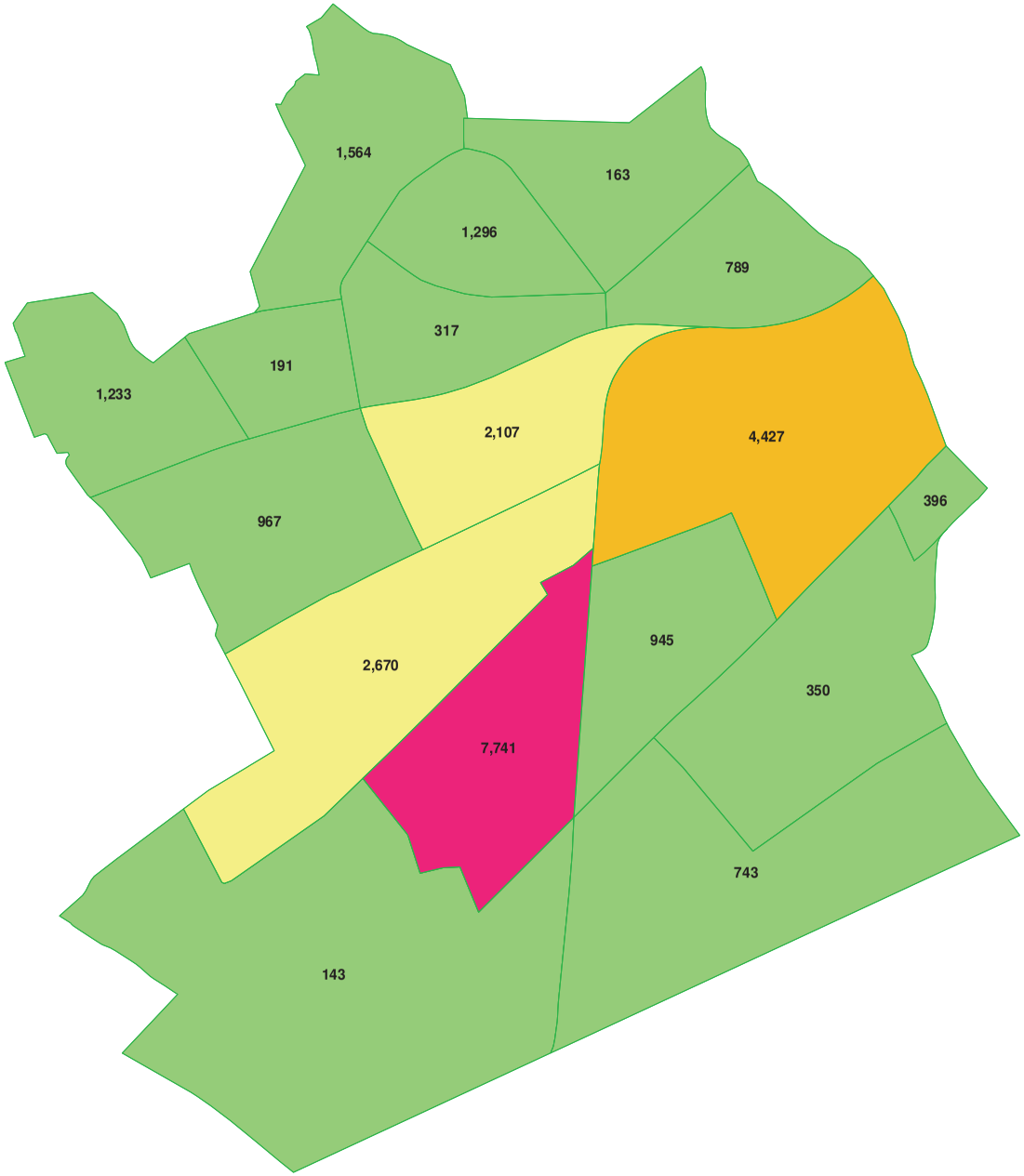
Març 2012

Títol del plànol

DIAGNOSI PARTICIPADA DE LA MOBILITAT

Déficit d'aparcament residencial

6.8



Diputació Barcelona

AMB Àrea Metropolitana de Barcelona

Ajuntament de L'Hospitalet

DOYMO Desarrollo Organización Movilidad

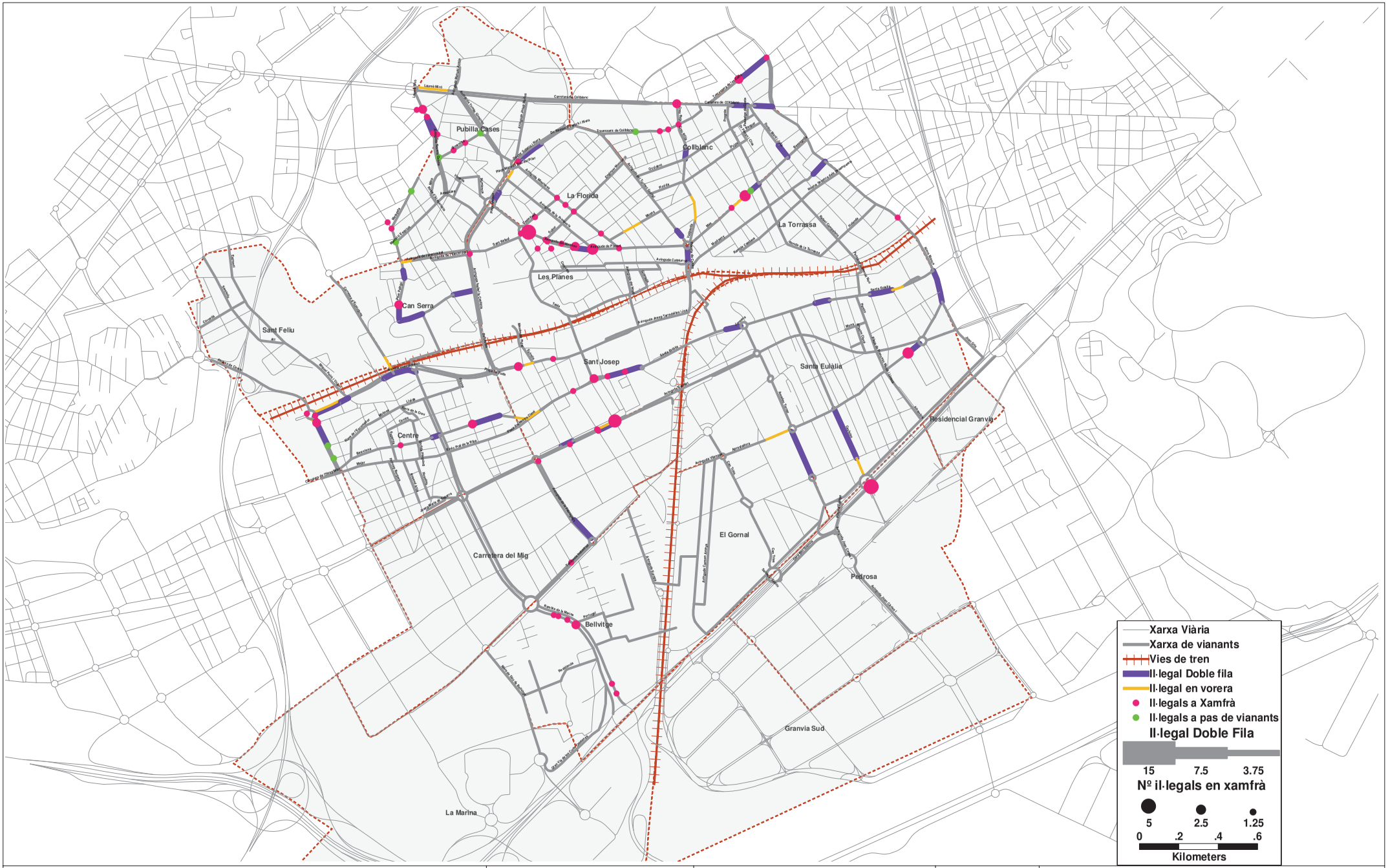
ineco

Títol de l'estudi:
PLA DE MOBILITAT URBANA DE L'HOSPITALET

Data:
Escala: Març 2012

Títol del plànol
DIAGNOSI PARTICIPADA DE LA MOBILITAT
Déficit infraestructural

6.9



Diputació Barcelona

AMB Àrea Metropolitana de Barcelona

Ajuntament de L'Hospitalet

DOYMO Desarrollo Organización Movilidad

ineco

Títol de l'estudi:

PLA DE MOBILITAT URBANA DE L'HOSPITALET

Data:

Escala: Març 2012

Títol del plànol

DIAGNOSI PARTICIPADA DE LA MOBILITAT

Il·legalitat total d'aparcament a la via pública

6.10

Diputació Barcelona · AMB Àrea Metropolitana de Barcelona · Ajuntament de L'Hospitalet · ineco

Títol de l'estudi:
PLA DE MOBILITAT URBANA DE L'HOSPITALET

Data: Novembre 2013

Escala: A3: 1/20.000

Títol del plànol:
PROPOSTES

Xarxa d'itineraris principals per a vianants
Equipaments en zones a pacificar

8.1

CA-1885.DWG

1	Parc de la Serp
2.1	Plaça Ajuntament
2.2	Rambla Just Oliveras
3.1	Mercat Florida
3.2	Mercat Torrent Gomal
4.1	Plaça Espanyola
4.2	Parc La Torrassa
5	Mercat Collblanc / Parc Marquesa
6.1	Mercat Publilla Cases / Severo Ochoa
6.2	Avinguda Tomás Gimenez
7	Plaça Cinarera
8	Plaça Francesc Macià

Zones d'actuacions
Itinerario per a vianants
Metro
FGC
Renfe

Diputació Barcelona · AMB Àrea Metropolitana de Barcelona · Ajuntament de L'Hospitalet · ineco

Títol de l'estudi:
PLA DE MOBILITAT URBANA DE L'HOSPITALET

Data: Novembre 2013

Escala: A3: 1/20.000

Títol del plànol:
PROPOSTES

Potenciar illes de vianants ampliables en dies festius

8.2

CA-1585.DWG

Diputació Barcelona

AMB Àrea Metropolitana de Barcelona

Ajuntament de L'Hospitalet

ineco

Títol de l'estudi:

PLA DE MOBILITAT URBANA DE L'HOSPITALET

Data:
Novembre 2013

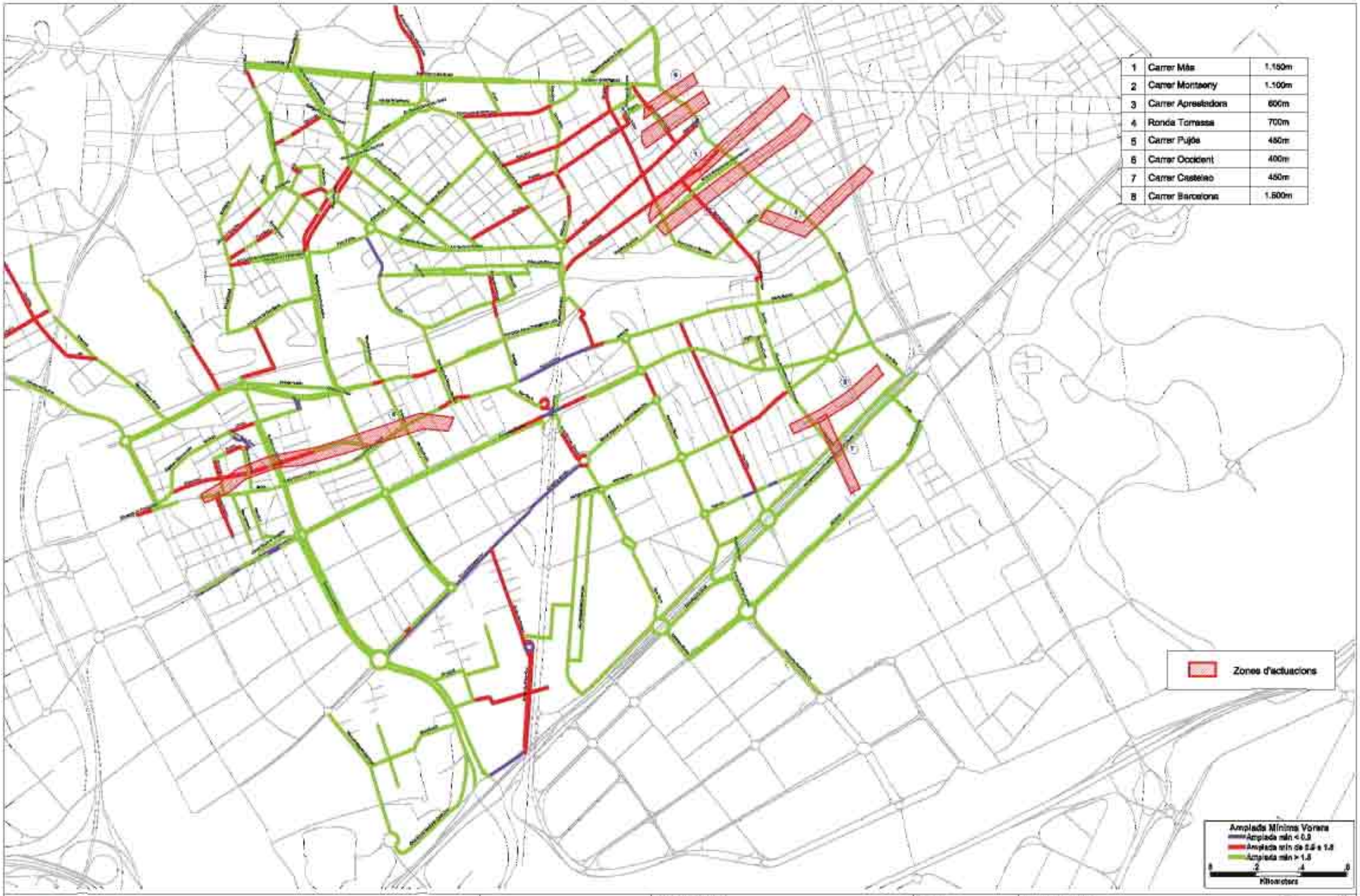
Escala:
A3: 1/20.000

Títol del plànol:
PROPOSTES

Xarxa d'itineraris principals per a vianants i equipaments.

8.3

CA-1585.DWG



Diputació Barcelona · AMB Àrea Metropolitana de Barcelona · Ajuntament de L'Hospitalet · ineco

Títol de l'estudi:
PLA DE MOBILITAT URBANA DE L'HOSPITALET

Data: Novembre 2013

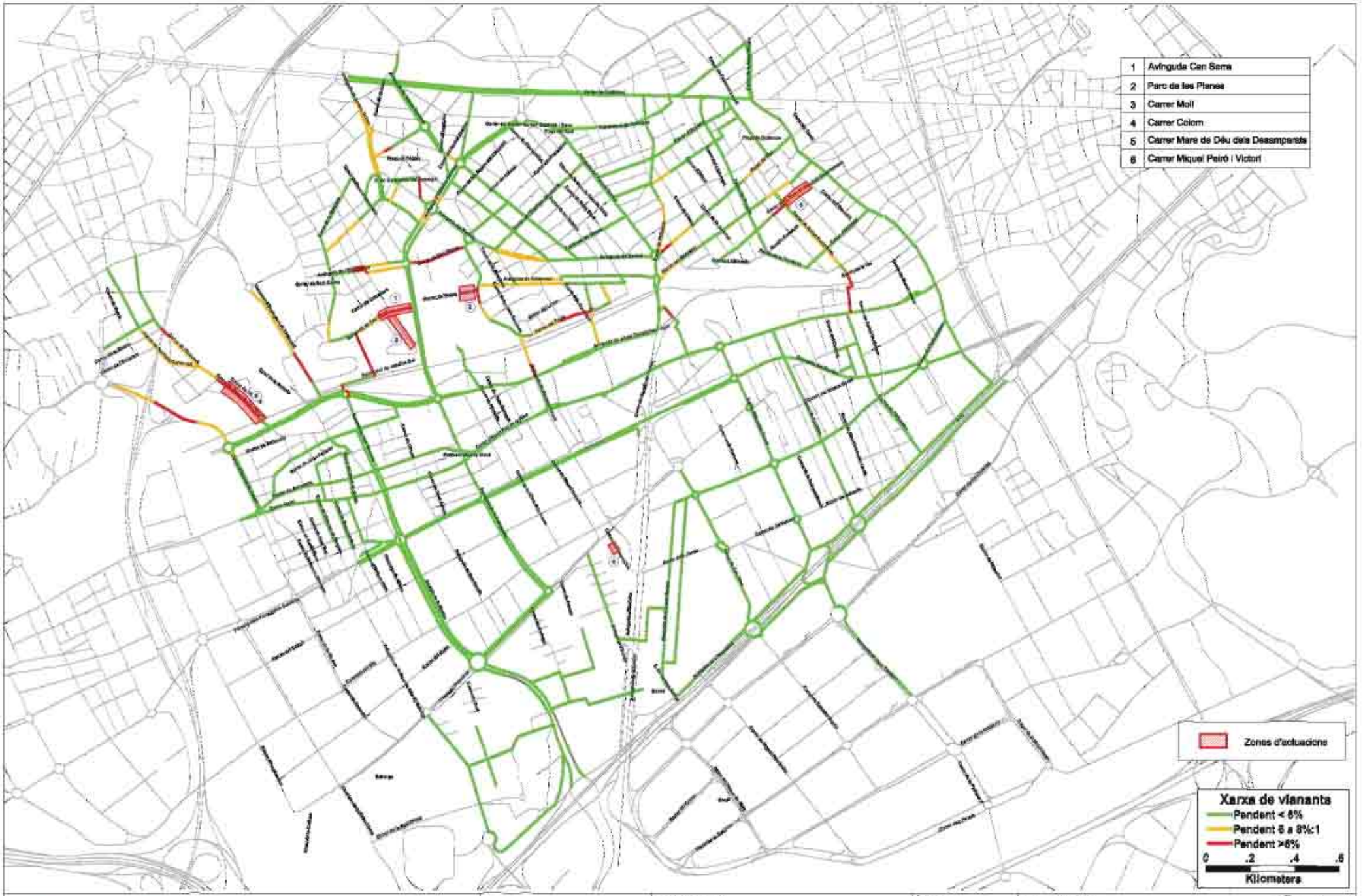
Escala: Gràfica

Títol del plànol:
PROPOSTES

Augment de l'amplitud de les voreres amb deficiències.

8.4

CA-1667.DWG



Diputació Barcelona · AMB Àrea Metropolitana de Barcelona · Ajuntament de L'Hospitalet · Desarrollo Organización Movilidad · ineco

Títol de l'estudi:
PLA DE MOBILITAT URBANA DE L'HOSPITALET

Data:
Novembre 2013

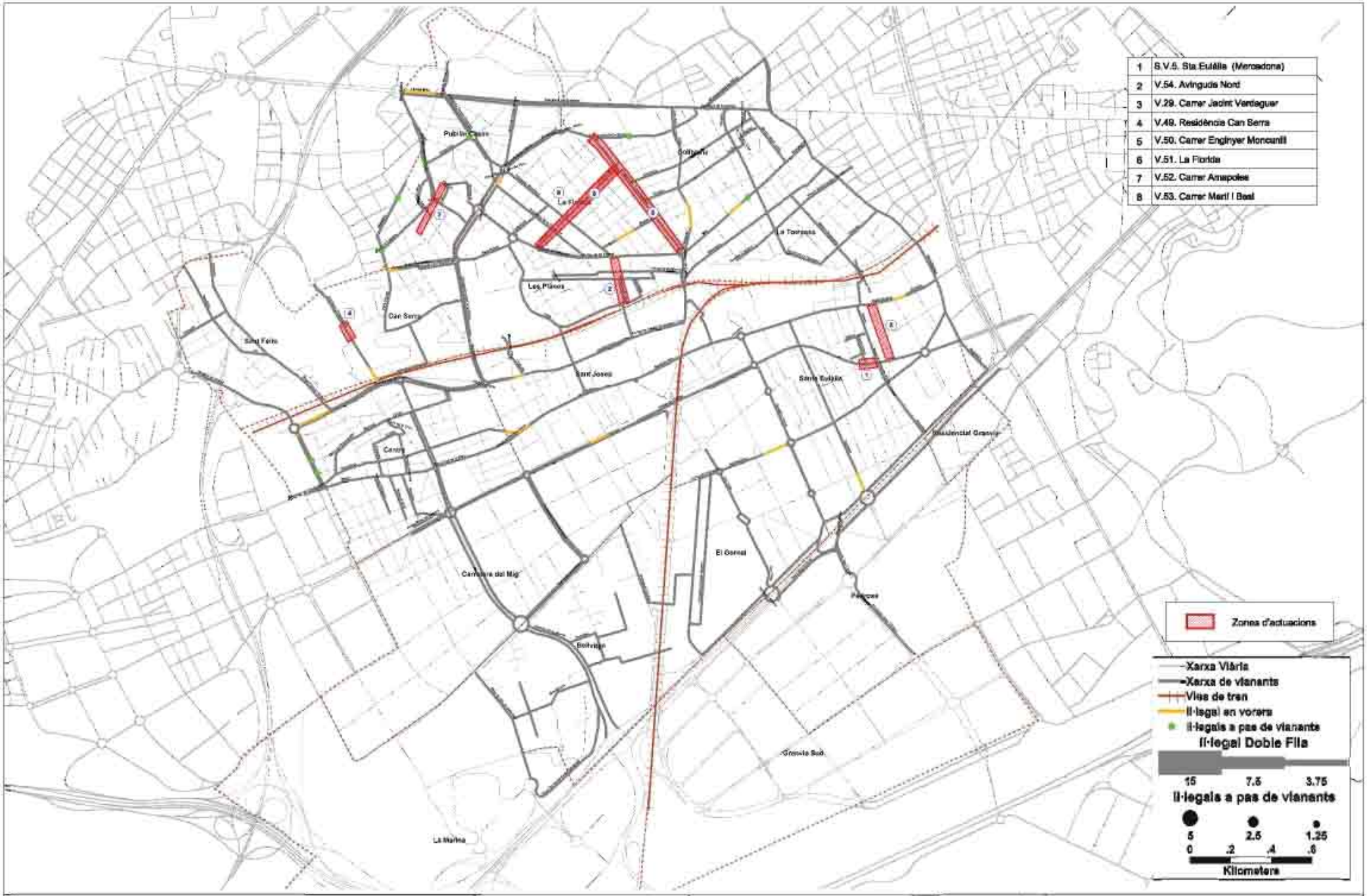
Escala:
Gràfica

Títol del plànol:
PROPOSTES

Resolució de punts d'elevat pendent.

8.7

CA-1887.DWG



Diputació Barcelona | AMB Àrea Metropolitana de Barcelona | Ajuntament de L'Hospitalet | Desarrollo Organización Movilidad ineco

Títol de l'estudi:
PLA DE MOBILITAT URBANA DE L'HOSPITALET

Data: Novembre 2013

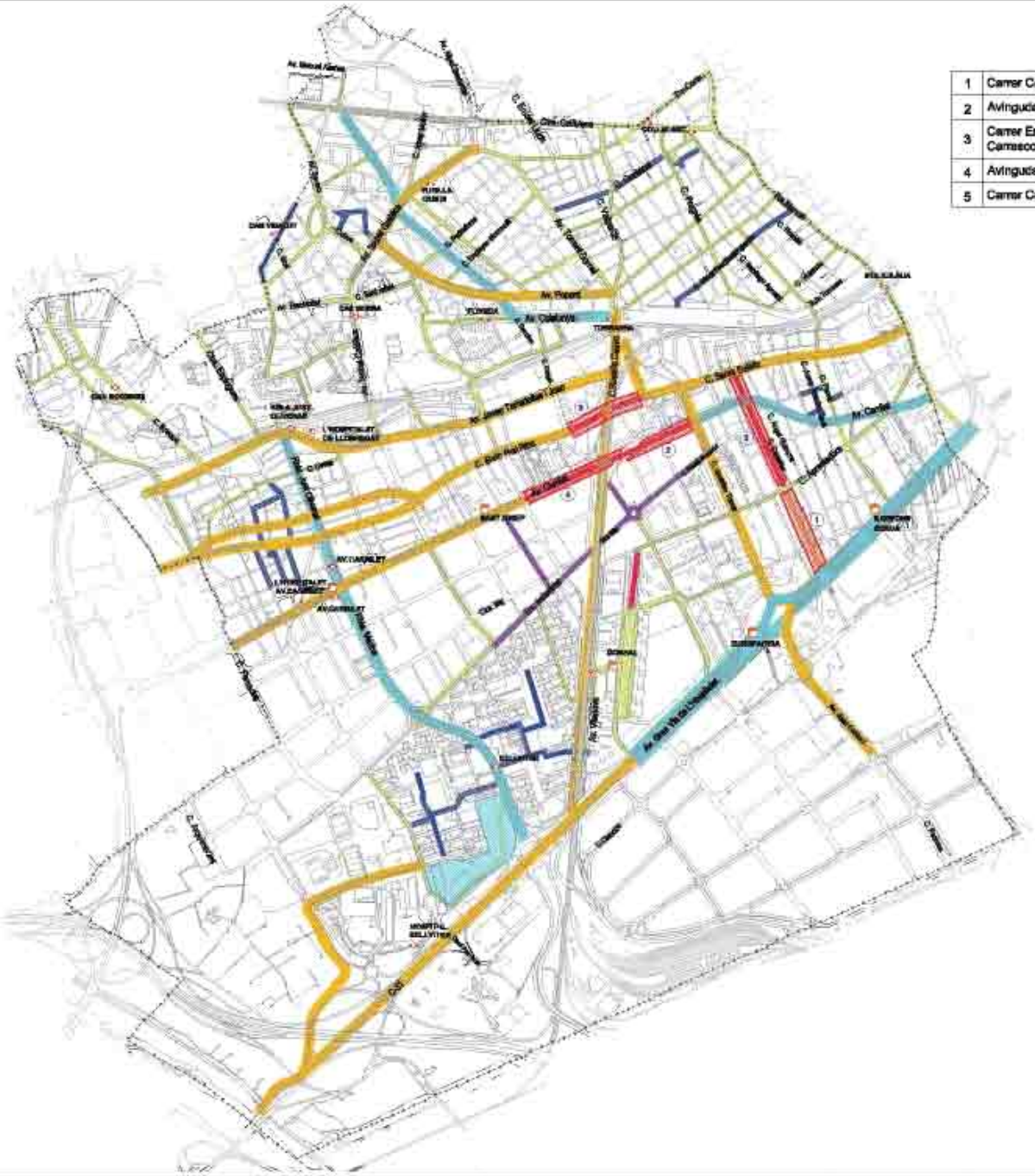
Escala: Gràfica

Títol del plànol:
PROPOSTES

Protecció de voreres.

8.9

CA-1887.DWG



Diputació Barcelona · AMB Àrea Metropolitana de Barcelona · Ajuntament de L'Hospitalet · ineco

Títol de l'estudi:
PLA DE MOBILITAT URBANA DE L'HOSPITALET

Data: Novembre 2013

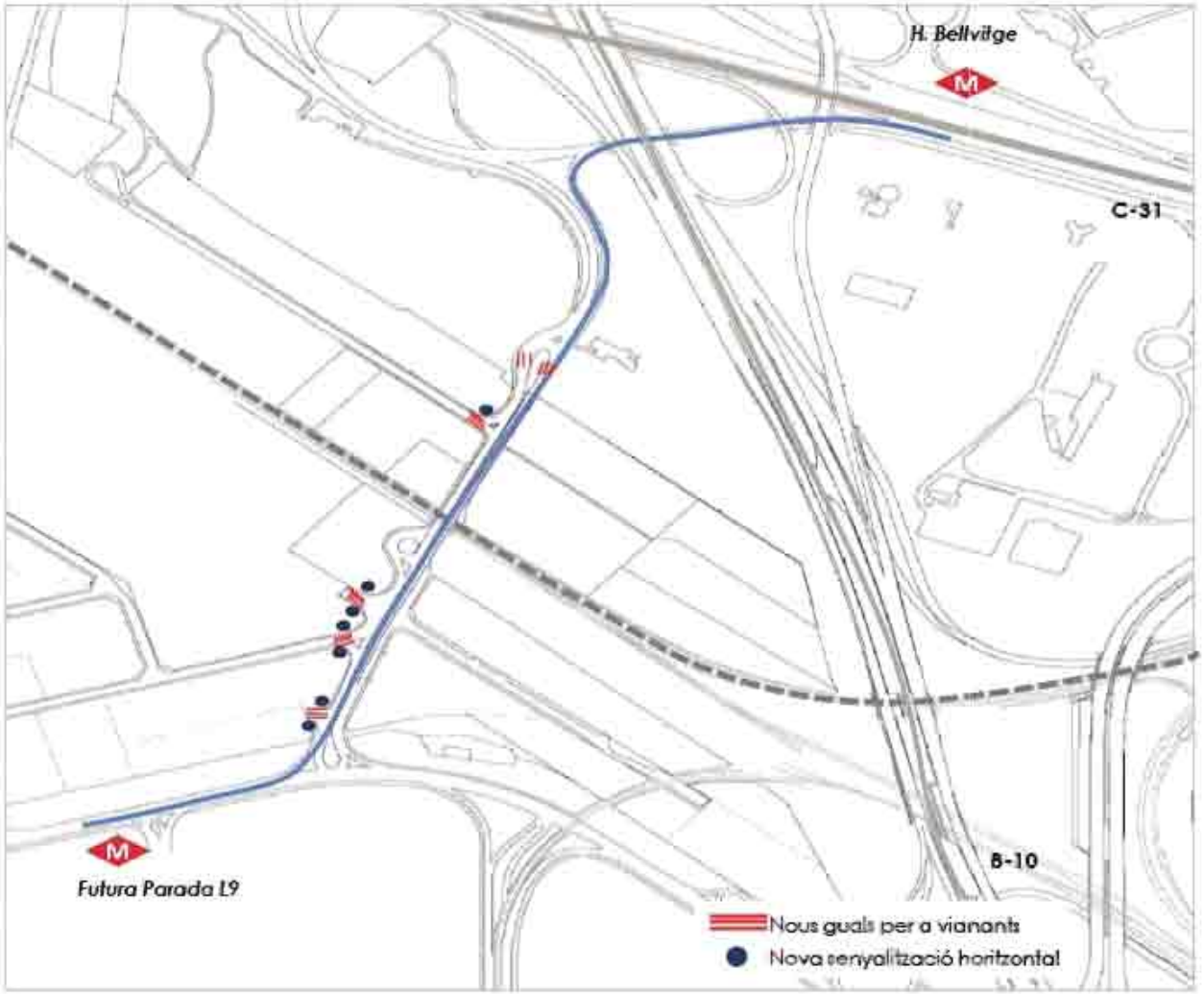
Escala: A3: 1/20.000

Títol del plànol:
PROPOSTES

Crear eixos cívics amb connexions i zones d'estada.

8.12

CA-1585.DWG



Diputació Barcelona | AMB Àrea Metropolitana de Barcelona | Ajuntament de L'Hospitalet | ineco

Títol de l'estudi:
PLA DE MOBILITAT URBANA DE L'HOSPITALET

Data: Novembre 2013

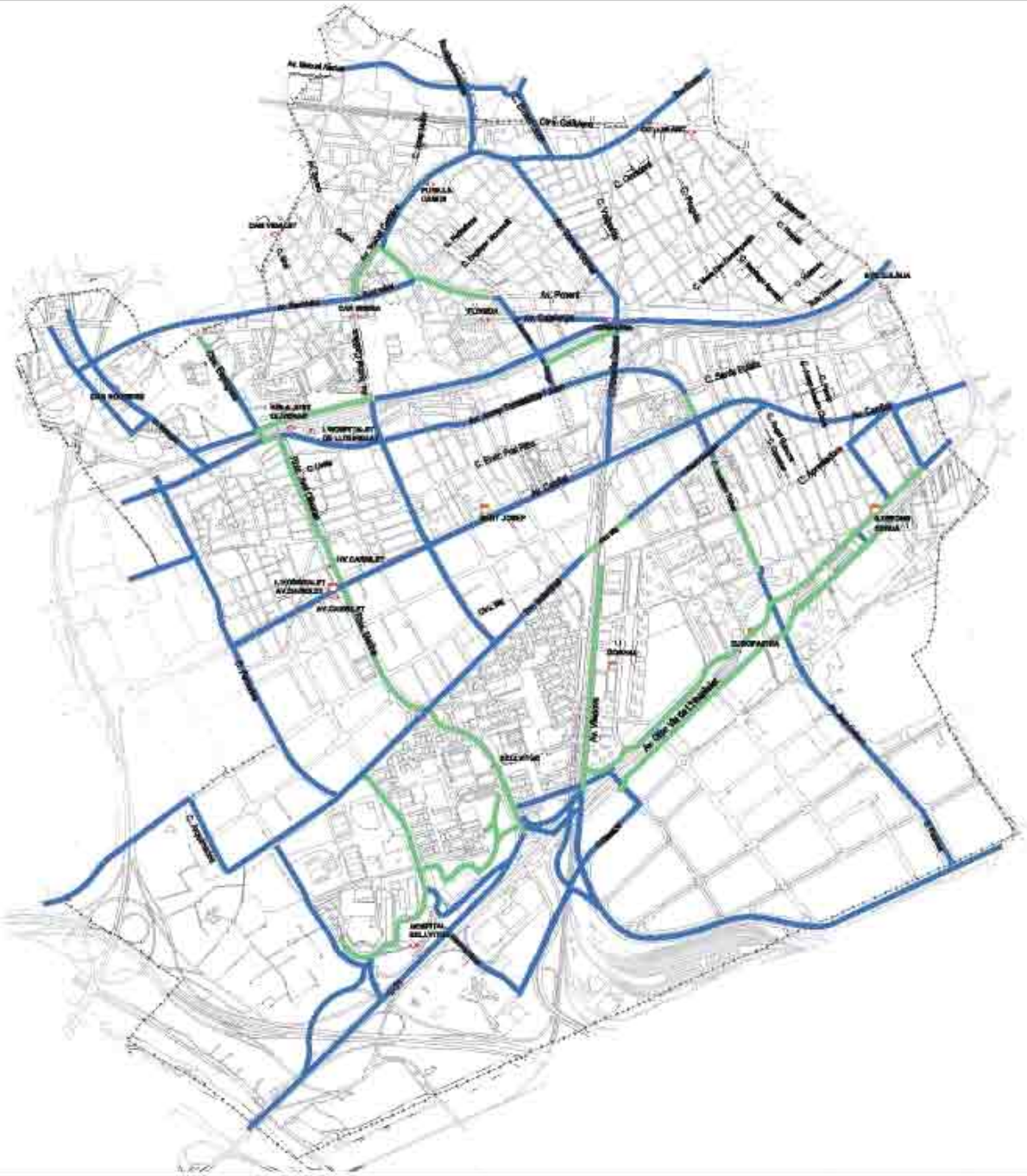
Escala: -

Títol del plànol:
PROPOSTES

Connexió Hospitalet amb Zona Franca.

8.13

CA-1667.DWG



Carril bici proposats
Principals vies ciclistes actuals

Diputació Barcelona | AMB Àrea Metropolitana de Barcelona | Ajuntament de L'Hospitalet | ineco

Títol de l'estudi:
PLA DE MOBILITAT URBANA DE L'HOSPITALET

Data:
Novembre 2013

Escala:
A3: 1/20.000

Títol del plànol:
PROPOSTES

Xarxa principal proposada per bicis.

8.14

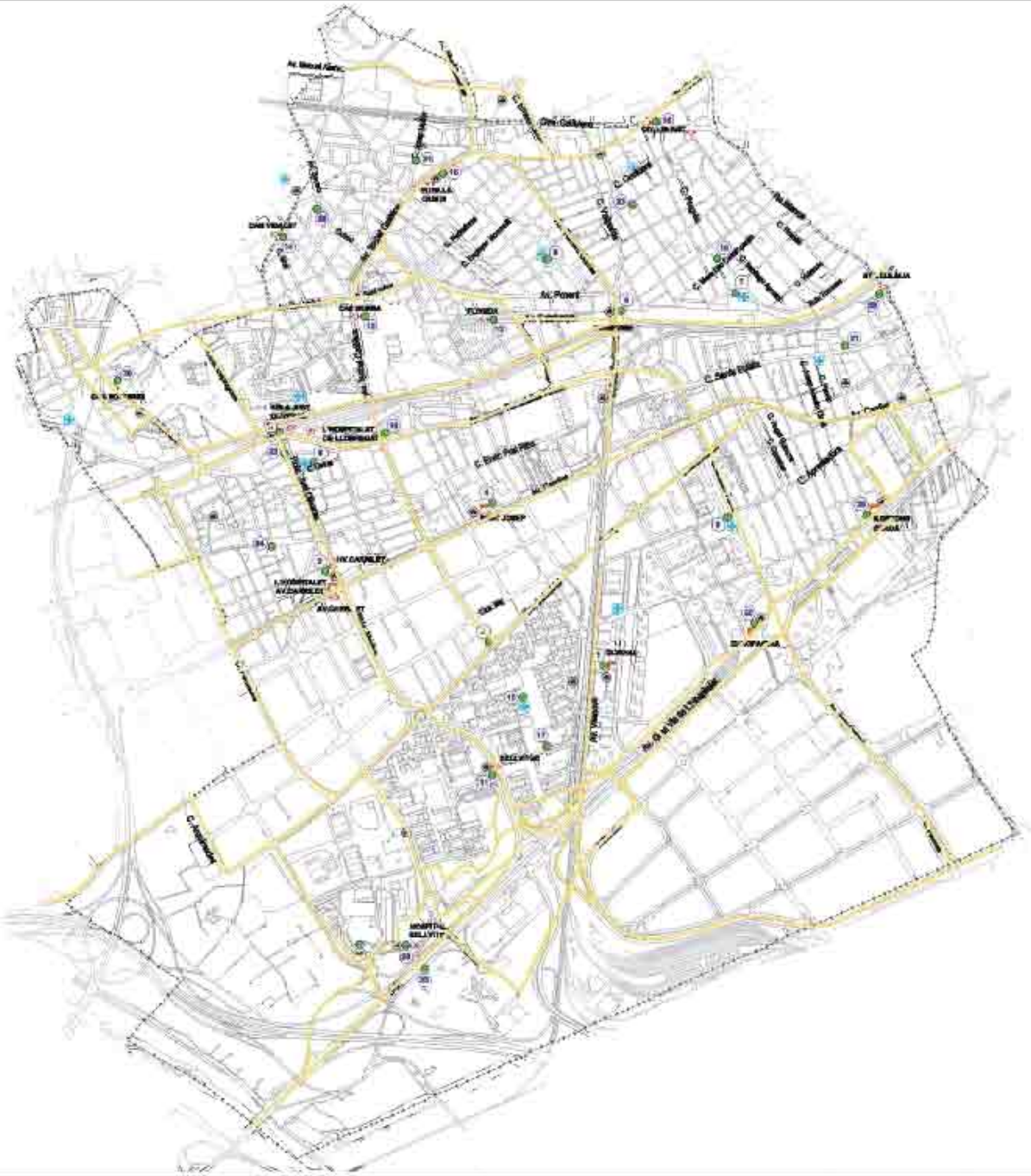
CA-1985.DWG

1	Sense connexió amb Esplugues	16	[illegible]	31	No hi ha semàfor per a bicicletes. No hi ha senyalització horitzontal
2	Final Gran Via. Falta senyalització vertical	17	No hi ha semàfor per a bicicletes. No hi ha senyalització horitzontal	32	No hi ha connexió
3	[illegible]	18	No hi ha connexió	33	No hi ha connexió
4	Doble sentit. Carril estret.	19	No hi ha senyalització horitzontal per a bicicletes en el pas de vianants	34	No hi ha connexió
5	No hi ha semàfor per a bicicletes. No hi ha senyalització horitzontal	20	No hi ha senyalització horitzontal per a bicicletes en el pas de vianants	35	No hi ha connexió
6	No hi ha semàfor per a bicicletes	21	No hi ha semàfor per a bicicletes. No hi ha senyalització horitzontal	36	No hi ha connexió
7	No hi ha bona connexió Josep Tarradellas - Just Oliveras	22	No hi ha semàfor per a bicicletes. No hi ha senyalització horitzontal	37	[illegible]
8	No hi ha senyalització	23	[illegible]	38	[illegible]
9	No hi ha senyalització	24	No hi ha semàfor per a bicicletes. No hi ha senyalització horitzontal	39	No hi ha semàfor per a bicicletes
10	[illegible]	25	[illegible]	40	No hi ha semàfor per a bicicletes
11	[illegible]	26	[illegible]	41	No hi ha semàfor per a bicicletes
12	[illegible]	27	Connexió amb carril bici de Barcelona. No hi ha senyalització horitzontal	42	No hi ha connexió
13	[illegible]	28	No hi ha senyalització horitzontal	43	[illegible]
14	[illegible]	29	No hi ha senyalització horitzontal	44	[illegible]
15	[illegible]	30	[illegible]	45	

Punts d'actuació

Diputació Barcelona | AMB Àrea Metropolitana de Barcelona | Ajuntament de L'Hospitalet | ineco

Títol de l'estudi:	Data:	Títol del plànol:	
PLA DE MOBILITAT URBANA DE L'HOSPITALET	Novembre 2013	PROPOSTES	8.15
	Escala: -	Resolució dels punts febles a la xarxa de bicicletes	CA-1585.DWG



1	FGC Gornal
2	Travessia Industrial / Avinguda Fabregada
3	FGC + Metro Av. Carrilet
4	FGC Sant Josep
5	Metro Torrassa
6	CAP Just Oliveras
7	CAP La Torrassa
8	CAP La Florida
9	CAP Amadeu Torner
10	CAP Bellvitge
11	Metro Bellvitge
12	Metro Florida
13	Metro Can Serra
14	Metro Can Vidalet
15	Metro Pubilla Cases
16	Metro Collblanc
17	C.C Bellvitge
18	C.C Sant Josep
19	C.C La Torrassa
20	C.C La Bòbila
21	C.C Sta Eulàlia
22	Auditori Barradas
23	Teatre Joventut
24	Ajuntament
25	Metro Can Boixeres
26	Metro Hospital Bellvitge
27	Metro Rambla Just Oliveras
28	Metro Santa Eulàlia
29	F.G.C. Ildefons Cerdà
30	F.G.C. Europa fira
31	Hospital Gral. de Hospitalet
32	Hospital Bellvitge
33	Hospital Oncològic Duran i Reynals

Aparcaments bici proposats

Itinerari bici

Diputació Barcelona

AMB Àrea Metropolitana de Barcelona

Ajuntament de L'Hospitalet

ineco

Títol de l'estudi:

PLA DE MOBILITAT URBANA DE L'HOSPITALET

Data: Novembre 2013

Escala: A3: 1/20.000

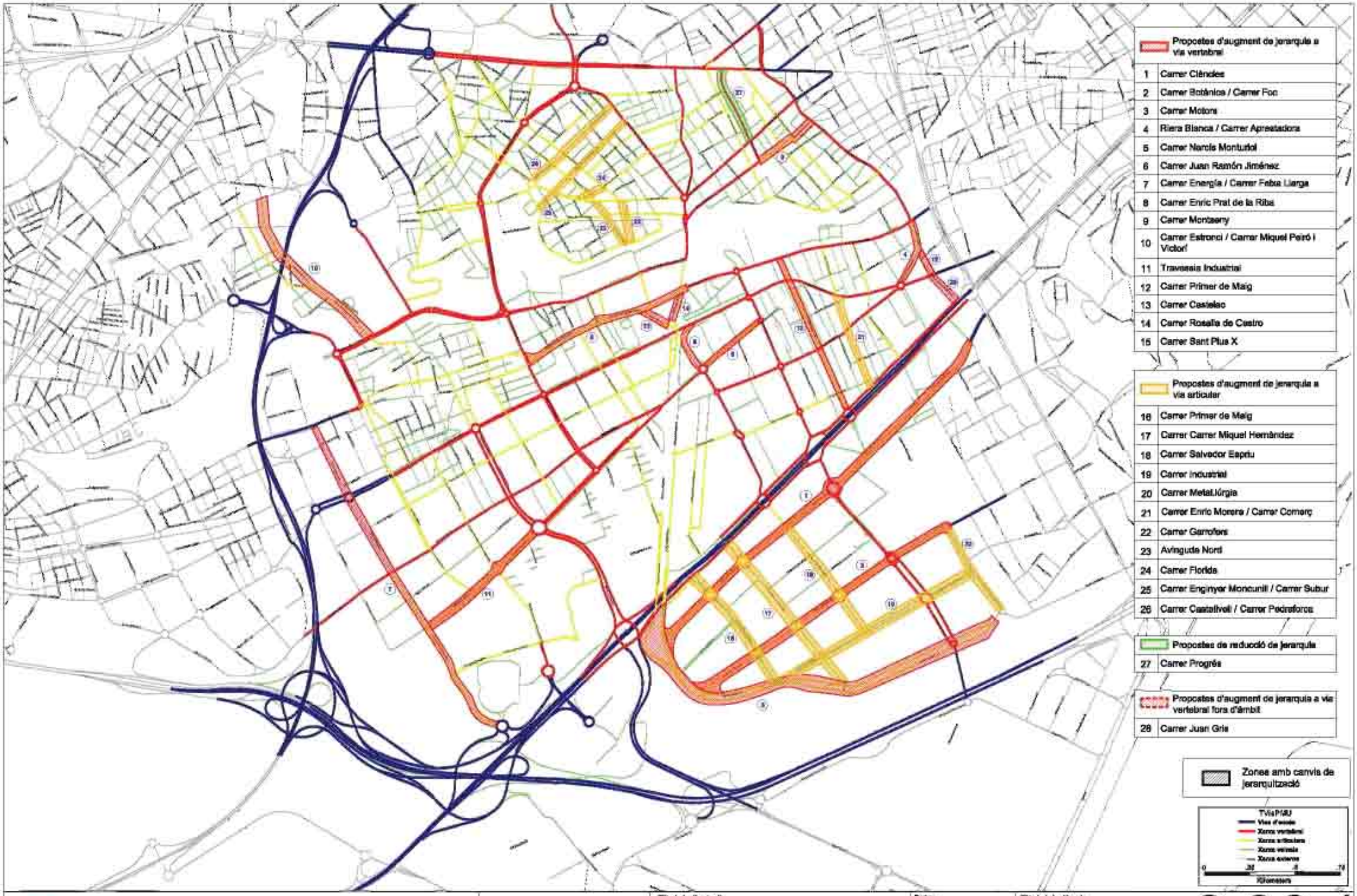
Títol del plànol:

PROPOSTES

Implantació d'aparcaments bici als equipaments

8.16

CA-1585.DWG



Diputació Barcelona · AMB Àrea Metropolitana de Barcelona · Ajuntament de L'Hospitalet · Universitat Politècnica de Catalunya · ineco

Títol de l'estudi:
PLA DE MOBILITAT URBANA DE L'HOSPITALET

Data: Novembre 2013

Escala: Gràfica

Títol del plànol:
PROPOSTES

Definició de la xarxa bàsica de vehicles. Criteris de jerarquia viària.

8.36.1

Diputació Barcelona

AMB Àrea Metropolitana de Barcelona

Ajuntament de L'Hospitalet

ineco

Títol de l'estudi:
PLA DE MOBILITAT URBANA DE L'HOSPITALET

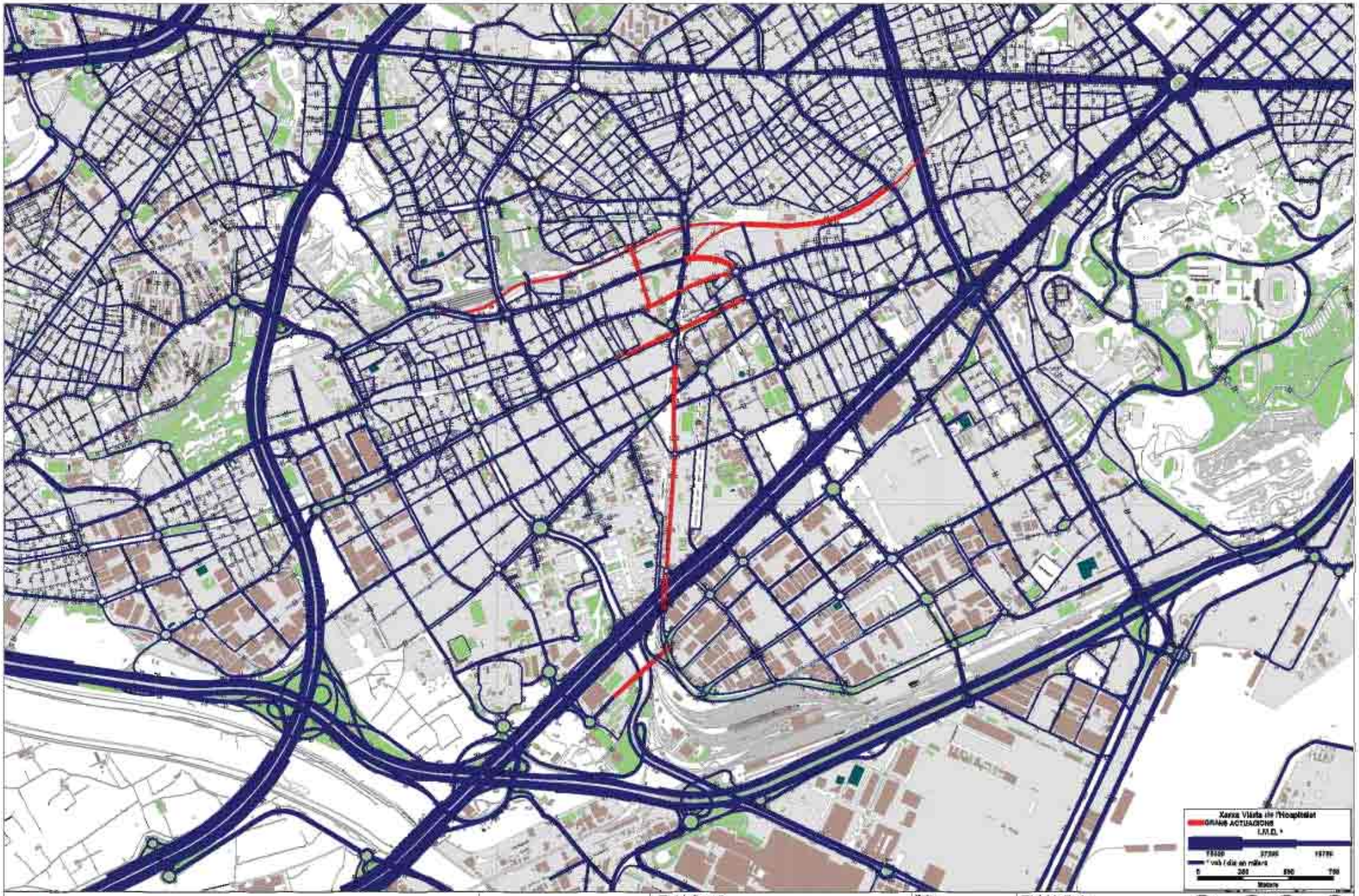
Data:
Novembre 2013

Escala:
Gràfica

Títol del plànol:
PROPOSTES

Xarxa viària proposada.

8.36.2



Diputació Barcelona · AMB Àrea Metropolitana de Barcelona · Ajuntament de L'Hospitalet · ineco

Títol de l'estudi:
PLA DE MOBILITAT URBANA DE L'HOSPITALET

Data:
Novembre 2013

Escala:
Gràfica

Títol del plànol:
PROPOSTES

Grans actuacions viàries.
I.M.D l'Hospitalet (Assignació)

8.36.3

CA-186F.DWG

Diputació Barcelona · AMB Àrea Metropolitana de Barcelona · Ajuntament de L'Hospitalet · Gerència d'Ordenació i Mobilitat · ineco

Títol de l'estudi:
PLA DE MOBILITAT URBANA DE L'HOSPITALET

Data: Novembre 2013

Escala: Gràfica

Títol del plànol:
PROPOSTES

Grans actuacions viàries.
Diferències de trànsit vs Actual.

8.36.4

CA-1667.DWG

Diputació Barcelona

AMB Àrea Metropolitana de Barcelona

Ajuntament de L'Hospitalet

ineco

Títol de l'estudi:
PLA DE MOBILITAT URBANA DE L'HOSPITALET

Data:
Novembre 2013

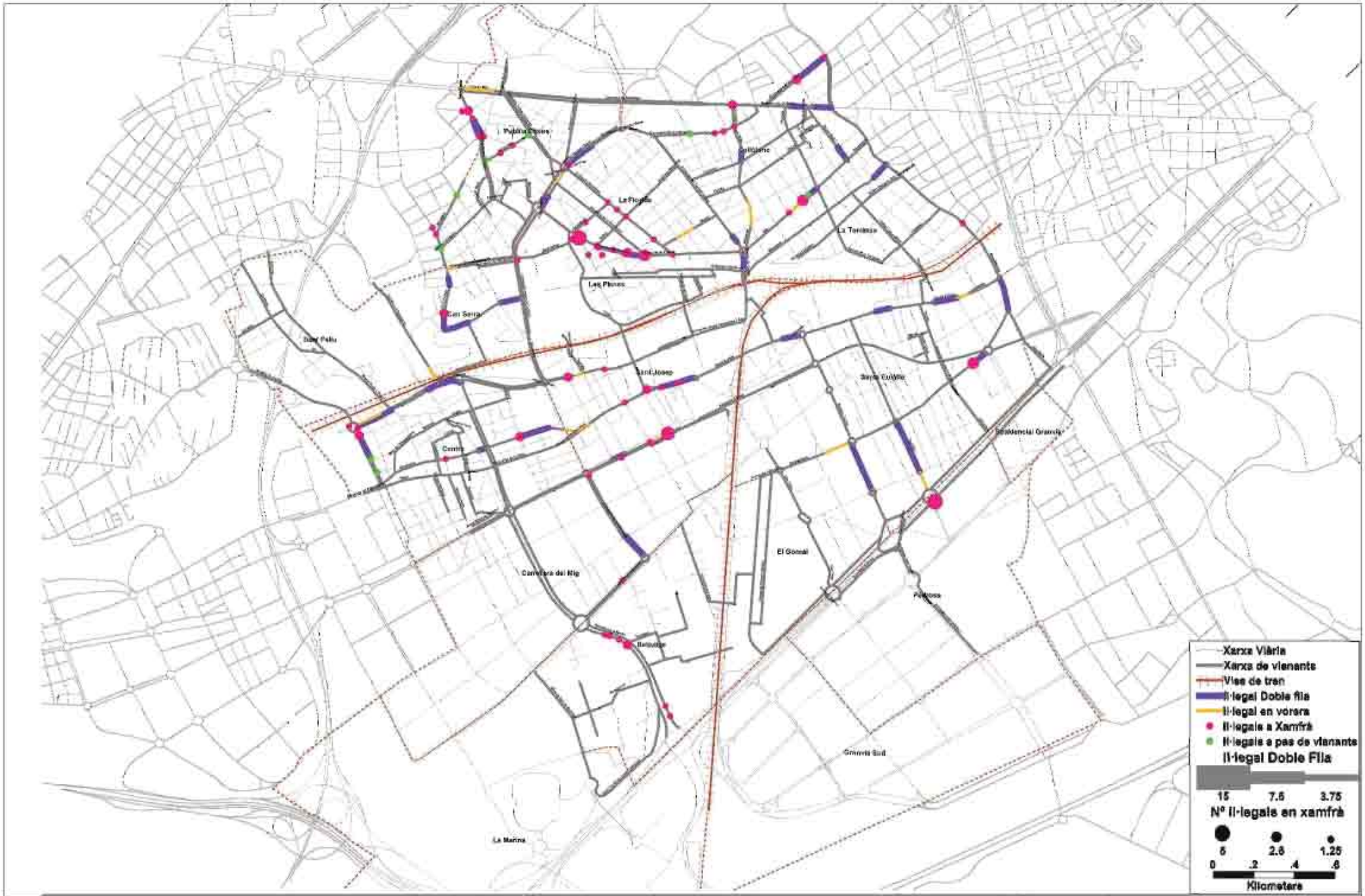
Escala:
-

Títol del plànol:
PROPOSTES

Aparcaments subterranis proposats

8.45

CA-1885.DWG



Diputació Barcelona

AMB Àrea Metropolitana de Barcelona

Ajuntament de L'Hospitalet

ineco

Títol de l'estudi:

PLA DE MOBILITAT URBANA DE L'HOSPITALET

Data:
Novembre 2013

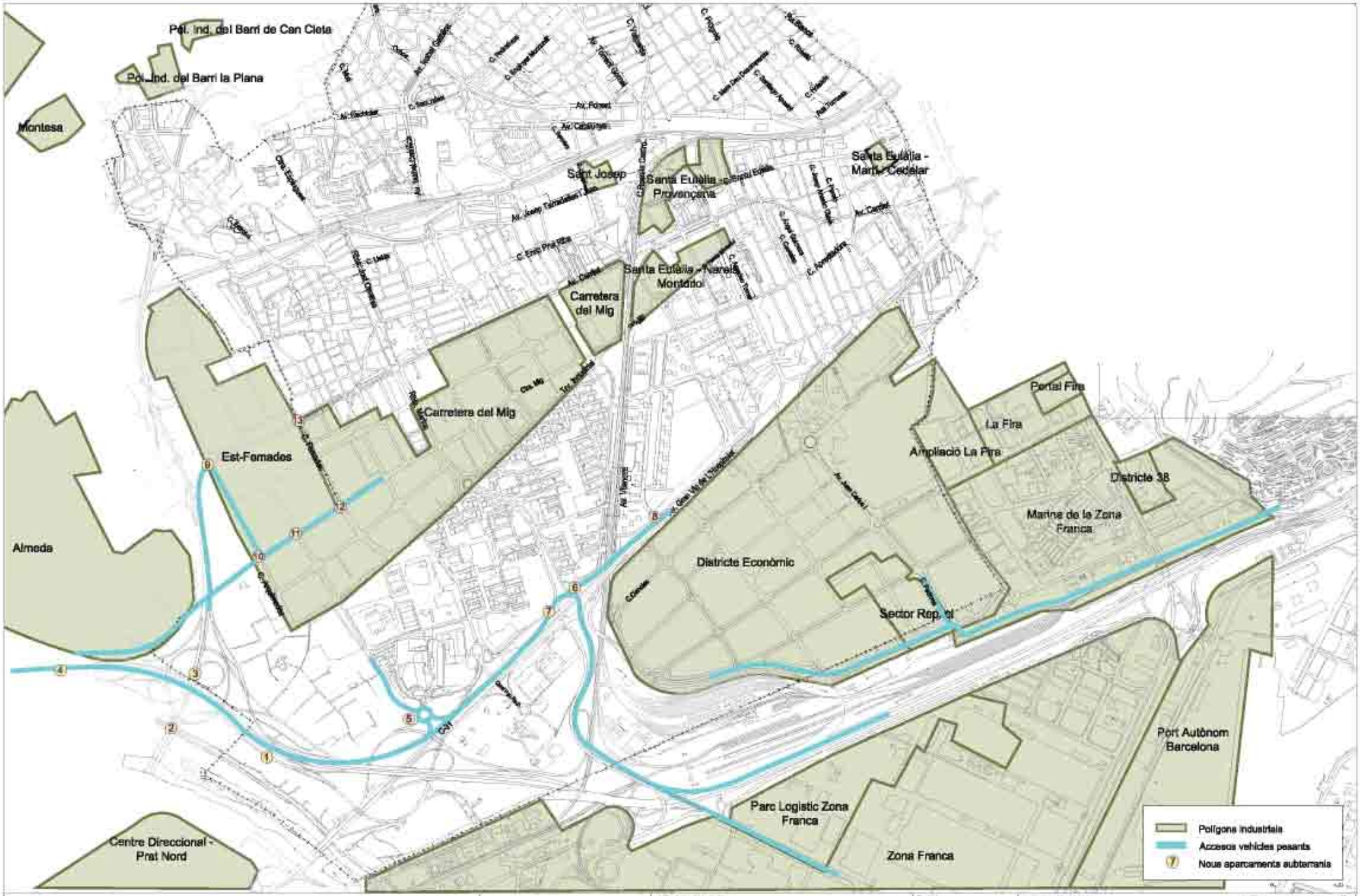
Escala:
Gràfica

Títol del plànol:
PROPOSTES

Zones a incrementar la vigilància sobre la indisciplina d'aparcament.

8.46

CA-1867.DWG



Diputació Barcelona · AMB Àrea Metropolitana de Barcelona · Ajuntament de L'Hospitalet · ineco

Títol de l'estudi:
PLA DE MOBILITAT URBANA DE L'HOSPITALET

Data: Novembre 2013

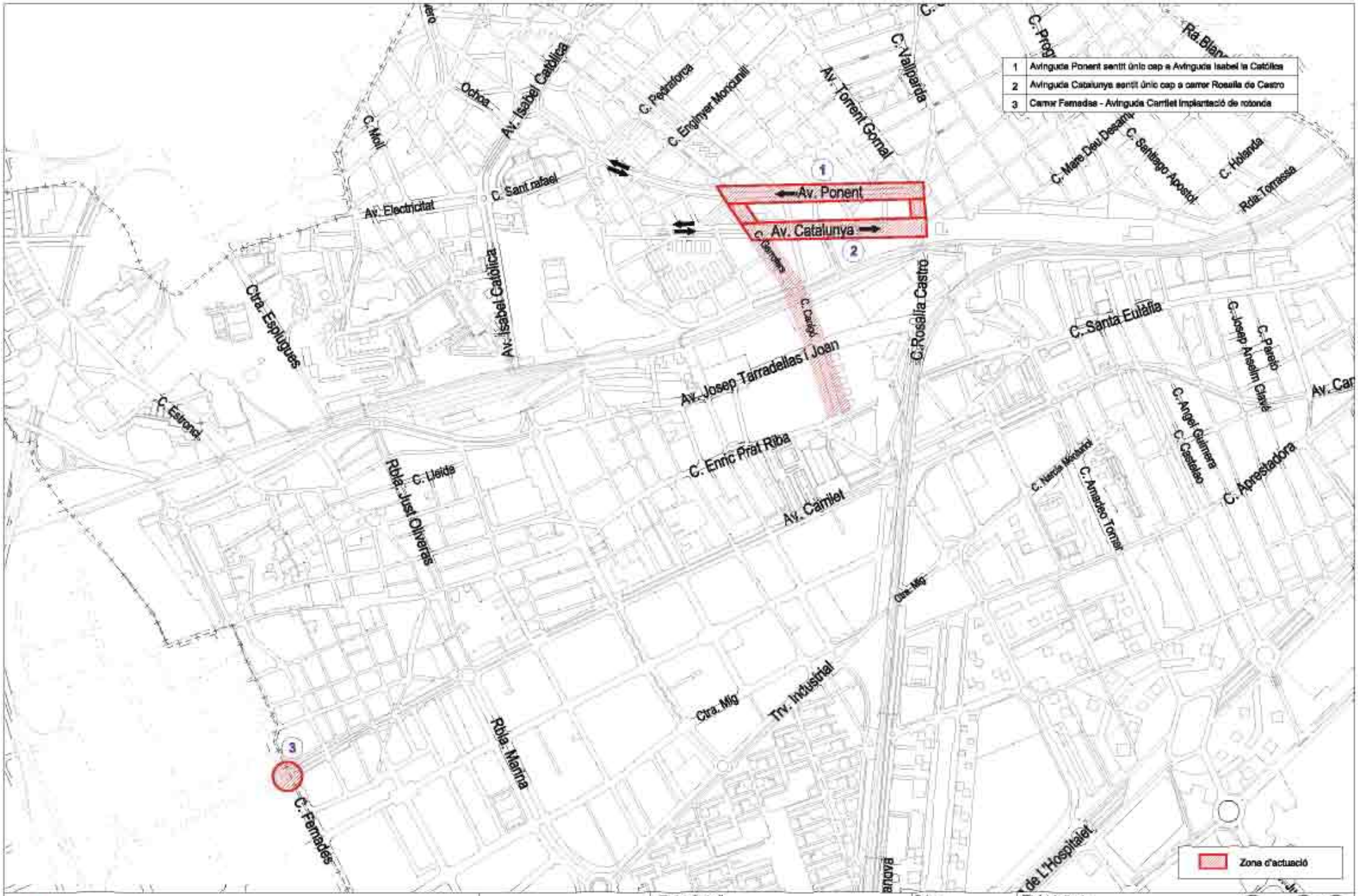
Escala: -

Títol del plànol:
PROPOSTES

Senyalització d'itineraris de vehicles pesants.

8.54

CA-1585.DWG



Diputació Barcelona | AMB Àrea Metropolitana de Barcelona | Ajuntament de L'Hospitalet | ineco

Títol de l'estudi:
PLA DE MOBILITAT URBANA DE L'HOSPITALET

Data: Novembre 2013

Escala: A3: 1/9.000

Títol del plànol:
PROPOSTES

Actuacions de millora en interseccions i trams.

8.60

CA-1985.DWG

APARCAMENTS PÚBLICS		
1	Plaça Ajuntament	222
2	Pollesportiu Centre (Carrer Escorxador,11)	108
3	La Farga	1.140
4	Plaça Collblanc / Carrer Progrés / Plaça Mercat	333
5	Vidrieres Llobregat	248
6	Francesc Macià	223
7	Avinguda Masnou / Plaça Elvissa / Pedraforca	240
8	Avinguda Electricitat / Molino / Isabel Católica	224

Senyalització variable d'aparcaments i direccions que indica la senyal

Diputació Barcelona

AMB Àrea Metropolitana de Barcelona

Ajuntament de L'Hospitalet

ineco

Títol de l'estudi:
PLA DE MOBILITAT URBANA DE L'HOSPITALET

Data:
Novembre 2013

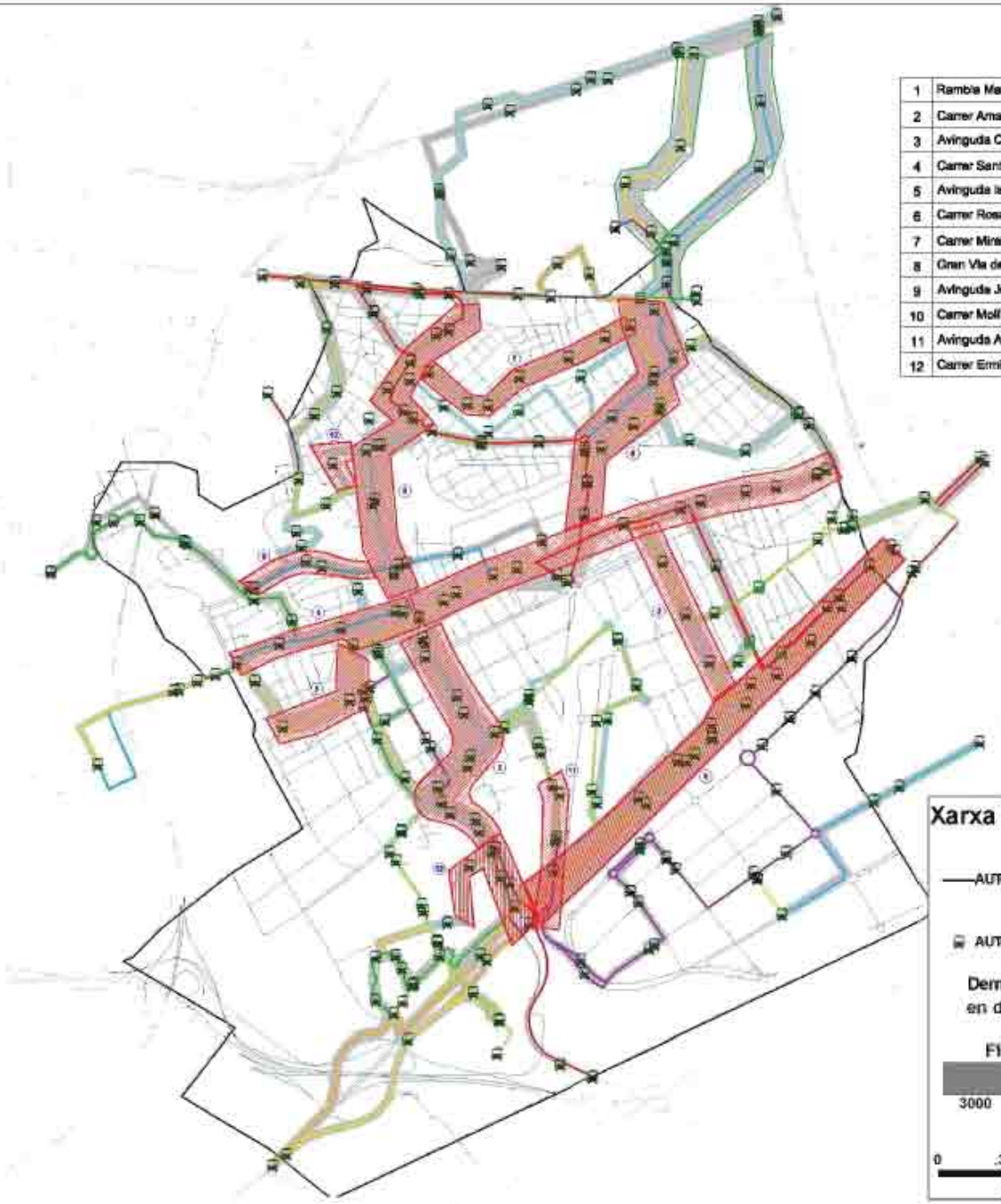
Escala:
S/E

Títol del plànol:
PROPOSTES

Senyalització variable d' aparcaments

8.75

CA-1663.DWG



1	Rambla Marina /Travessia Industrial / Av Fabregada
2	Carrer Amadeu Torner
3	Avinguda Carrilet / Rambla Marina
4	Carrer Santa Eulàlia / Carrer Enric Prat de la Riba / Carrer Barcelona
5	Avinguda Isabel la Católica / Carrer Doctor Ramon Solanich i Riera
6	Carrer Rosalia de Castro / Carrer Montseny / Carrer Mas / Carrer Progrés
7	Carrer Miraflores / Carrer Mont / Carrer Occident
8	Gran Via de l'Hospitalet
9	Avinguda Josep Tarradellas i Joan / Carrer Miquel Peiró i Victori
10	Carrer Moll / Avinguda Electricitat
11	Avinguda América / Rambla Marina / Gran Via de l'Hospitalet
12	Carrer Ermita / Rambla Marina / Gran Via de l'Hospitalet

Xarxa d'autobusos

Rutes
AUTOBUS

Parades
AUTOBUS

Demanda mitjana
en dia feiner 2010

Flux Viatgers

3000 1500 750

0 .33 .67 1
Kilometers

Trams a coordinar semafòricament

Trams exterms a l'Hospitalet

Diputació Barcelona · AMB Àrea Metropolitana de Barcelona · Ajuntament de L'Hospitalet · ineco

Títol de l'estudi:
PLA DE MOBILITAT URBANA DE L'HOSPITALET

Data:
Novembre 2013

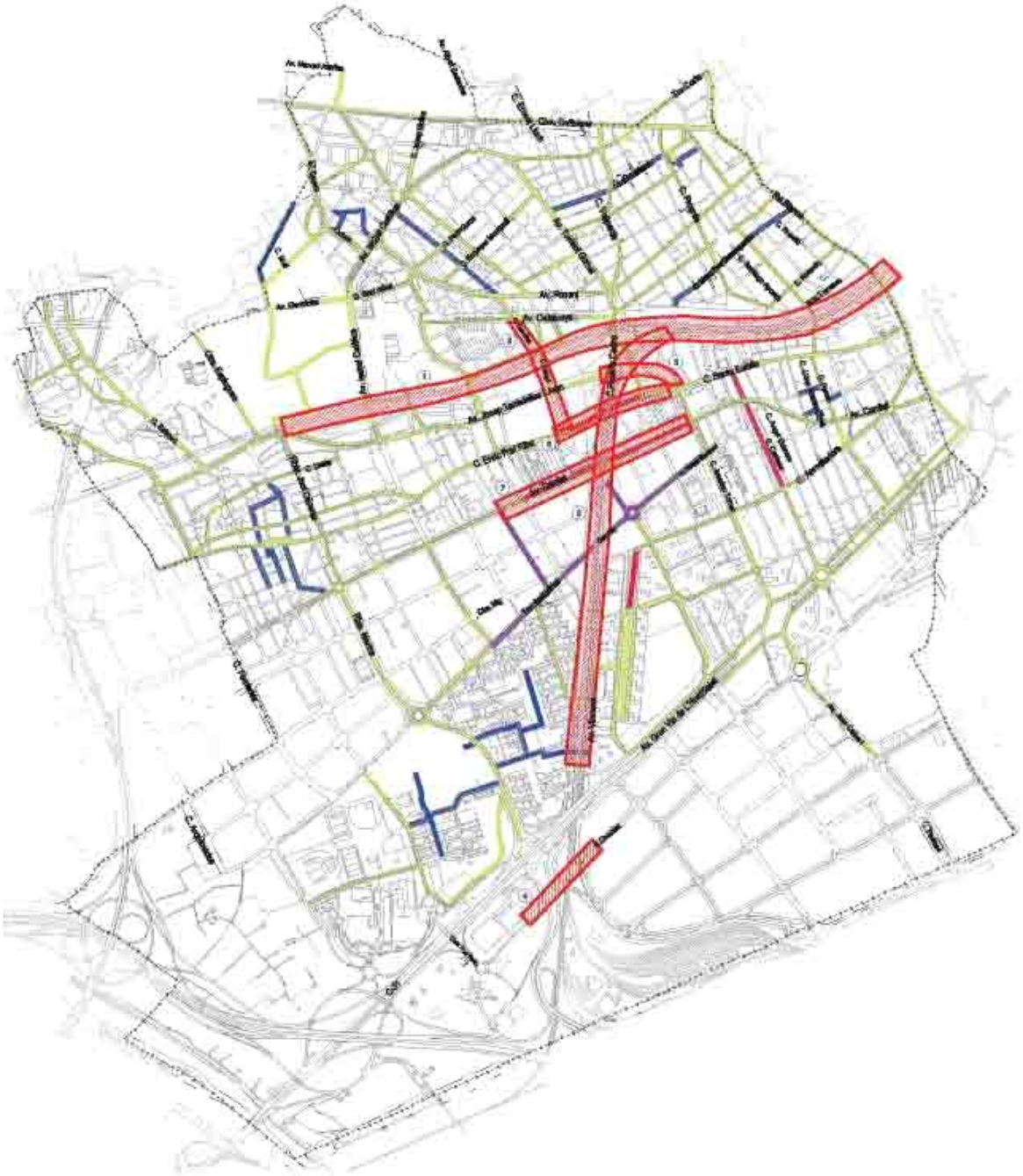
Escala:
Gràfica

Títol del plànol:
PROPOSTES

Eixos a coordinar semafòricament per al transport públic.

8.76

CA-1867.DWG



1	Vies Avinguda Villafranca / Vies Parc Torrassa / Ronda Via
2	Vies Avinguda Vilanova
3	Carrer Garrofera / Carrer Nord / Carrer Carigó
4	Carrer Clàncies
5	Avinguda Josep Tarradellas / Carrer Cultural / Carrer Amadeu Torner
6	Carrer Enric Prat de la Riba / Avinguda Santa Eulàlia
7	Avinguda Carrilet

- Trams proposats
- Xarxa actual amb connexió entre barris
- Xarxa actual sense connexió entre barris
- Xarxa d'accés als barris
- Trams amb discontinuïtat

Diputació Barcelona · AMB Àrea Metropolitana de Barcelona · Ajuntament de L'Hospitalet · ineco

Títol de l'estudi:
PLA DE MOBILITAT URBANA DE L'HOSPITALET

Data: Novembre 2013

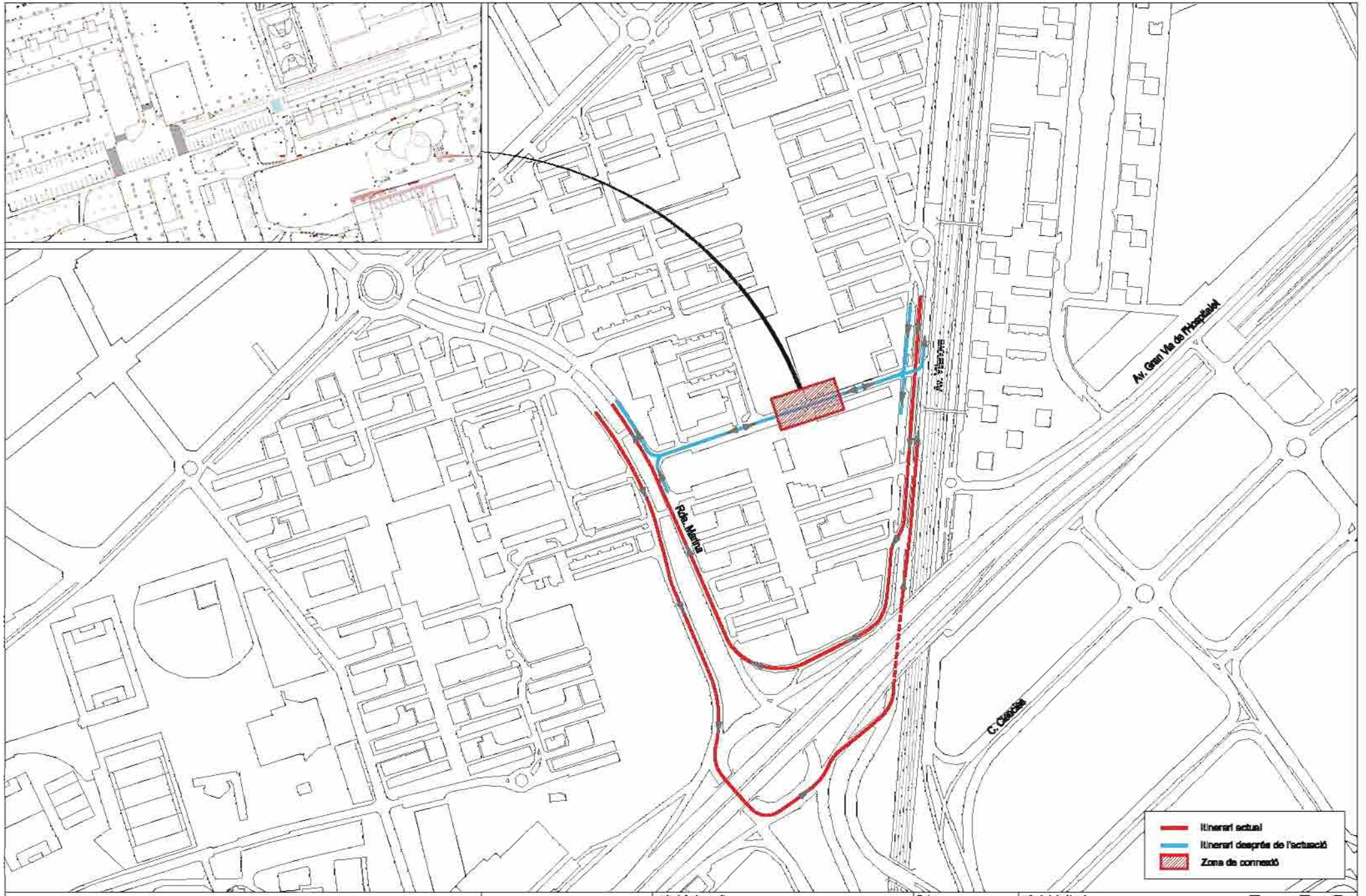
Escala: A3: 1/20.000

Títol del plànol:
PROPOSTES

Ampliació de la xarxa bàsica viària vehicles / vianants.

8.79.1

CA-1585.DWG



Diputació Barcelona · AMB Àrea Metropolitana de Barcelona · Ajuntament de L'Hospitalet

Desarrollo Organizativo y Movilidad · ineco

Títol de l'estudi:
PLA DE MOBILITAT URBANA DE L'HOSPITALET

Data: Novembre 2013

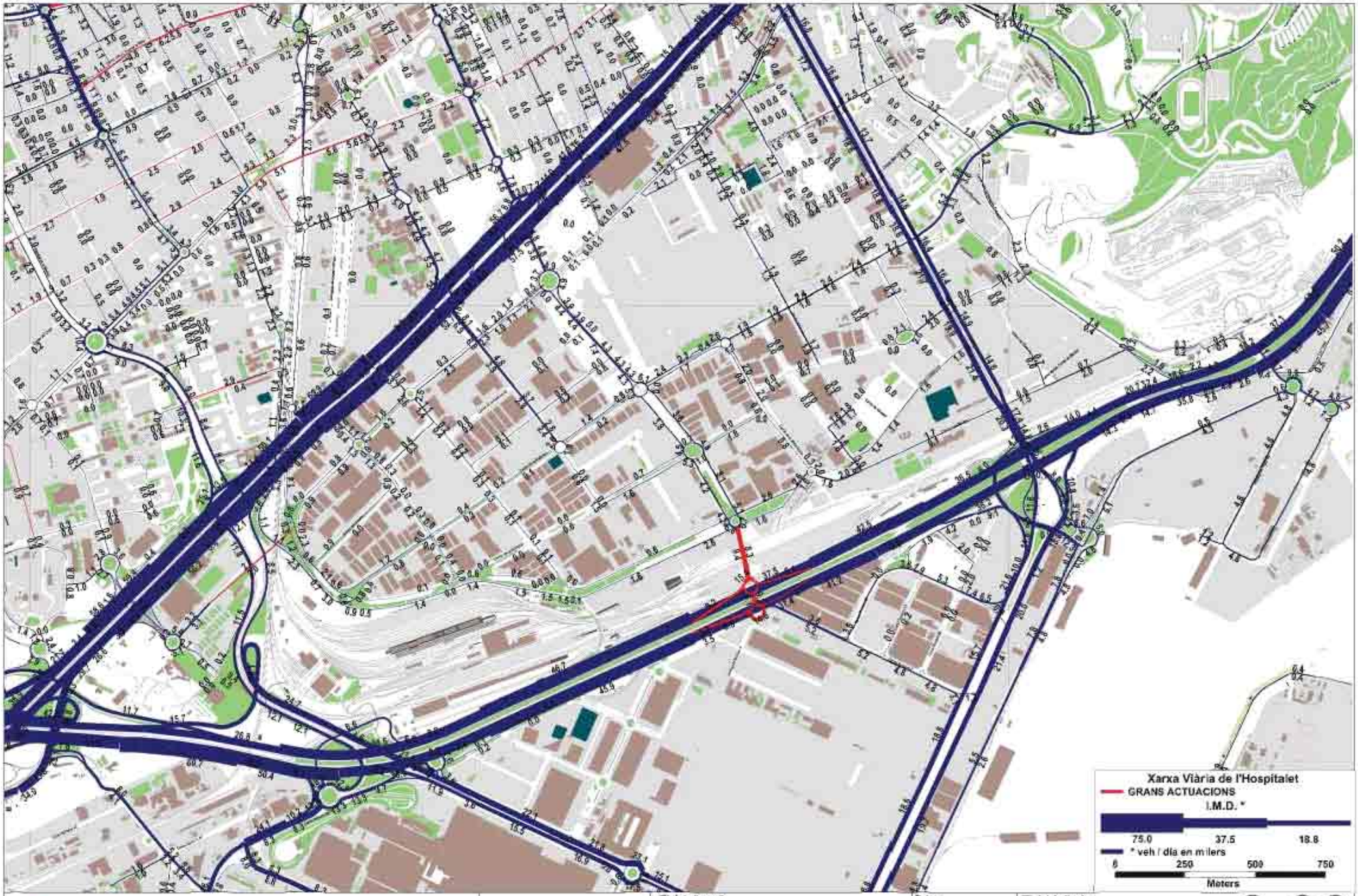
Escala: A3: 1/20.000

Títol del plànol:
PROPOSTES

Unir Avenida América amb Rambla Marina

8.80

CA-1885.DWG



Diputació Barcelona · AMB Àrea Metropolitana de Barcelona · Ajuntament de L'Hospitalet · ineco

Títol de l'estudi:
PLA DE MOBILITAT URBANA DE L'HOSPITALET

Data: Novembre 2013

Escala: Gràfica

Títol del plànol:
PROPOSTES

Connectar l'avinguda Joan Carles I amb la Ronda Litoral.

8.83

CA-1867.DWG

Diputació Barcelona · AMB Àrea Metropolitana de Barcelona · Ajuntament de L'Hospitalet · ineco

Títol de l'estudi:
PLA DE MOBILITAT URBANA DE L'HOSPITALET

Data: Novembre 2013

Escala:

Títol del plànol:
PROPOSTES

Nous panells de senyalització variable

8.88

CA-1667.DWG

Pla de mobilitat urbana sostenible de L'Hospitalet de Llobregat

Document III:

Informe de resultats del procés de participació ciutadana (Fase de diagnòstic)

Barcelona, Octubre 2014

Diputació Barcelona · AMB Àrea Metropolitana de Barcelona · Ajuntament de L'Hospitalet · DOYMO Desarrollo Organización Movilidad · ineco

ÍNDEX

1. ANTECEDENTS 3

2. PRESENTACIÓ 5

3.- METODOLOGIA 6

4.- BUIDATS DE PARTICIPACIÓ 9

- **La mobilitat de vianants 10**
- **La mobilitat amb bicicleta 16**
- **Mobilitat en Vehicle privat 19**
- **Mobilitat en transport públic 30**

1.- ANTECEDENTS

La Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat estableix els principis i els objectius als quals ha de respondre una gestió de la mobilitat de les persones i del transport de les mercaderies dirigida a la sostenibilitat i la seguretat. En base a aquests objectius i a l'article 9 de la llei es defineixen els PMU:

- Els plans de mobilitat urbana són el document bàsic per configurar les estratègies de mobilitat sostenible dels municipis de Catalunya.
- L'àmbit territorial dels plans de mobilitat urbana és el del municipi.
- El contingut dels plans de mobilitat urbana s'ha d'adequar als criteris i les orientacions establertes pels plans directors de mobilitat.
- La iniciativa per elaborar i aprovar els plans de mobilitat urbana correspon als ajuntaments.
- L'elaboració i l'aprovació dels plans de mobilitat urbana són obligatòries per als municipis amb servei de transport col·lectiu urbà de viatgers.
- Els plans de mobilitat urbana s'han de revisar cada sis anys.

El Servei de Mobilitat i Via Pública de l'Ajuntament de L'Hospitalet, va sol·licitar a la Diputació de Barcelona i a AMB el finançament i suport per l'elaboració del Pla de Mobilitat Urbana, ja que el darrer pla "Pla Director de Mobilitat Sostenible de 2002" ja havia acabat la seva vigència i no s'adequava als nous requeriments de la llei. Aquest procés de redacció va començar a finals de l'any 2010.

Per a elaboració del PMU, les administracions finançadores van contractar a traves d'un concurs a la empresa Doymo com a redactora del Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de L'Hospitalet.

Un PMU té diverses fases. La primera d'anàlisi és una foto de la mobilitat de la nostra ciutat. La segona de diagnosi inclou un procés de participació ciutadana per tal que els ciutadans/es ens facin arribar les seves visions, propostes, problemes,..... La metodologia emprada són sessions de participació. Per aquesta fase també s'ha contractat una empresa específica especialitzada en processos de participació. A continuació es detallen les diferents fases del Pla de Mobilitat Urbana Sostenible.

Anàlisi:

- Fase 1. Recollida d'informació.
- Fase 2. Anàlisi de l'oferta existent.
- Fase 3. Anàlisi de la demanda.

Diagnosi:

- Fase 4. Caracterització/modelització del sistema de mobilitat.
- Fase 5. Diagnosi participada de la situació actual i futura Objectius.

Objectius:

- Fase 6. Establiment d'objectius. Estudi d'alternatives.

Proposta:

- Fase 7. Propostes participades d'actuació, programes i indicadors de seguiment.
- Fase 8. Tràmits i modificacions.

2.- PRESENTACIÓ

L'Ajuntament de L'Hospitalet de Llobregat està elaborant, amb el suport de la Diputació de Barcelona, el Pla de Mobilitat Urbana (PMU) del municipi. El Pla de Mobilitat es configura com l'eina de treball per definir el model de mobilitat de L'Hospitalet, establint com a punt de partida uns criteris de mobilitat compartits. Aquest fet comporta la necessitat d'obrir aquest debat a la societat civil i afavorir que estiguin representats tots els agents socials implicats en la mobilitat del territori, amb l'objectiu d'acordar els principis, objectius i actuacions per portar a terme el Pla.

L'Ajuntament ha volgut fomentar la implicació activa dels agents socials del municipi, elaborant el Programa de Participació Ciutadana del PMU, per incorporar de la manera més eficient i ordenada la participació activa dels agents socials vinculats a la mobilitat del territori.

La proposta de procés participatiu prenia com a referència principal el treball amb un espai de debat estable de ciutat entorn la mobilitat com és el Consell Municipal de la Sostenibilitat, en el marc del qual es troba el Grup de treball de mobilitat sostenible, territori i transport públic.

Tot i així, més enllà del treball amb els membre d'aquest espai, el PMU s'ha volgut elaborar obrint el debat i la reflexió sobre la mobilitat a més agents socials del municipi i així s'ha obert el debat en altres espais territorials i sectorials. L'informe que aquí es presenta, és el resultat integrat del treball realitzat en els diferents espais i recull la perspectiva de la ciutadania consultada entorn la mobilitat a la ciutat.

3.- METODOLOGIA

Situació actual de la fase 5.

Diagnosi participada de la situació actual i futura Objectius.

Per tal de dur endavant la fase 5, des de l'equip de coordinació del PMU del Servei de Mobilitat i Via Pública, de l'Àrea de Seguretat, Convivència i Civisme, es va dissenyar un esquema i calendari del procés de participació que va abastar el major nombre de persones involucrades i interessades en qualsevol aspecte de la mobilitat a la nostra ciutat.

El procés va incloure reunions sectorials, territorials i amb grups de treball dels diferents consells constituïts a la ciutat. Entre la documentació adjunta hi ha l'esquema del procés de participació on es recullen totes les trobades i els sectors participants.

Les reunions van tenir una durada d'aproximadament dues hores. Hi havia una primera part d'exposició de la diagnosi, sempre acurada al sector, territori o consell que hi va participar, que durava uns 30 minuts. La segona part era una dinàmica de treball on s'afavoria i potenciava la participació dels assistents mitjançant preguntes dirigides.

El procés de treball realitzat fins el moment correspon a la fase de diagnòstic de l'elaboració del PMU. En aquesta fase els objectius bàsics amb els que s'ha treballat han estat dos:

- Donar a conèixer els principals elements de la diagnosi tècnica entorn la mobilitat.
- Incorporar la perspectiva ciutadana a la diagnosi.

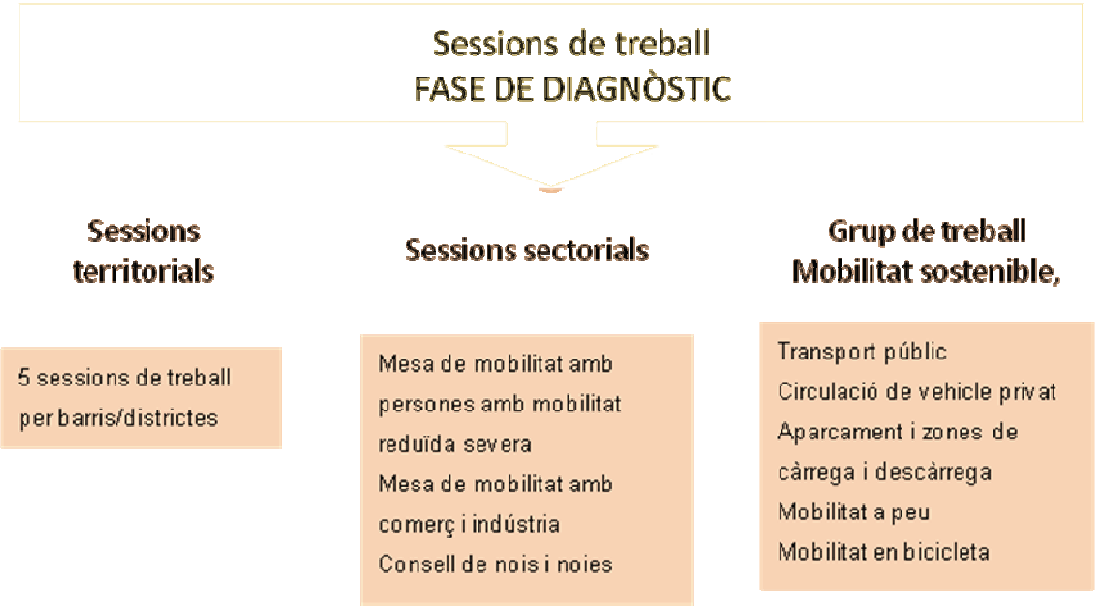
Per aquest motiu totes les sessions de treball s'han estructurat en dues parts ben diferenciades:

- Una primera part informativa, on un tècnic responsable de DOYMO, equip redactor del PMU, explicava els principals elements de la diagnosi tècnica pel que fa a mobilitat de vianants, bicicletes, vehicle privat i transport públic.
- Una segona part, on tècnics d'INDIC, s'encarregaven de dinamitzar el debat i recollir les aportacions ciutadanes.

En concret, les sessions realitzades han estat:

- **Grup de Mobilitat sostenible, territori i transport públic** del Consell de Sostenibilitat. L'objectiu del treball amb aquest grup era impulsar la reflexió i anàlisi amb perspectiva de ciutat. Es van organitzar tres sessions temàtiques:
    - Transport públic.
    - Circulació de transport privat i aparcament i zones de càrrega i descàrrega.
    - Mobilitat a peu i en bicicleta.
- **Grups sectorials** per reflexionar en clau sectorial i de ciutat:
    - Sessió amb persones amb mobilitat reduïda severa.
    - Sessió amb la Mesa de comerç.
    - Sessió amb representants i agents del sector industrial.
    - Sessió amb el Consell de nois i noies.

- **Grups de treball territorials** per copsar la diversitat i complexitat del municipi, amb representants d'entitats i ciutadans a títol individual. Es van organitzar un total de 5 sessions territorials:
    - Districte I
    - Districte II
    - Districte III
    - Districte IV i V
    - Districte VI

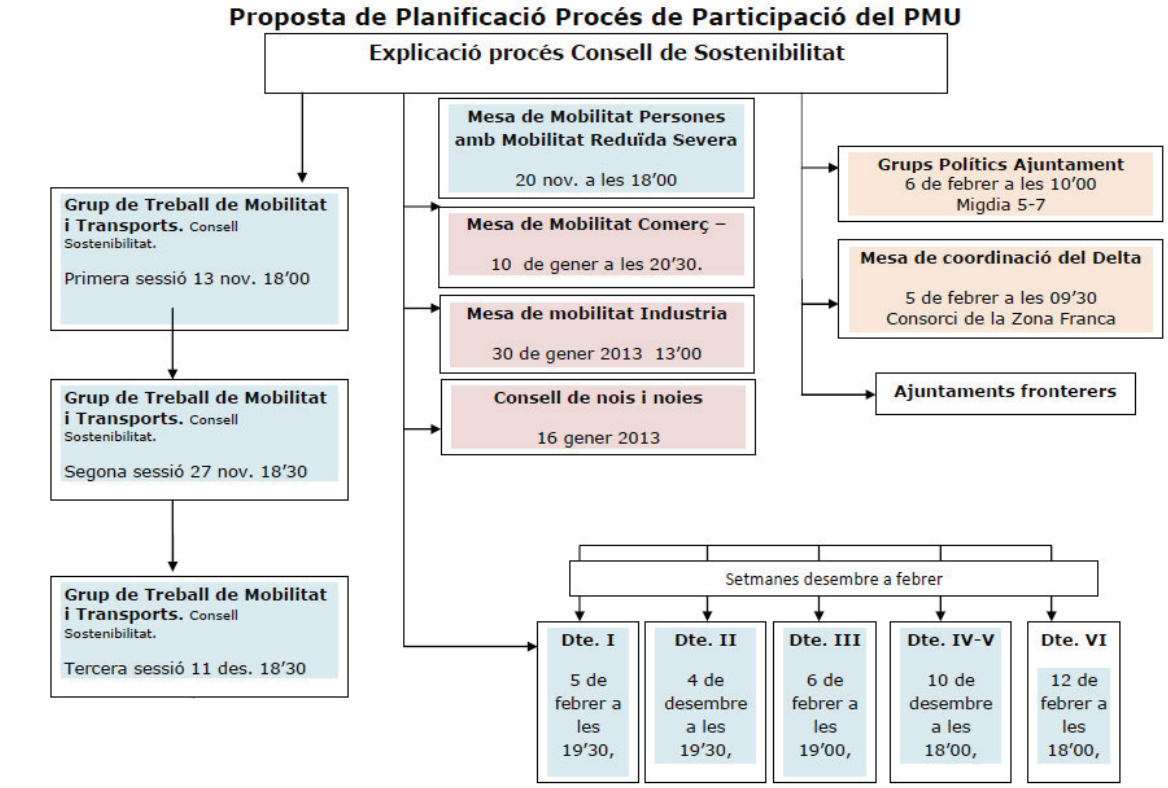


Els resultats de les diferents sessions han estat integrats en el document que a continuació es presenta. S'han organitzat per àmbits temàtics:

- Mobilitat de vianants.
- Mobilitat de bicicletes.
- Mobilitat en vehicle privat.
- Mobilitat en transport públic.

Cada apartat inclou les aportacions realitzades sobre aspectes generals de la ciutat i puntualitzacions realitzades sobre com afecta el tema en els diferents barris de la ciutat.

Ajuntament de L'Hospitalet
Àrea de Seguretat, Convivència i Civisme
Servei de Mobilitat



4.- BUIDATS DEL PROCÉS DE PARTICIPACIÓ

LA MOBILITAT DE VIANANTS

Una primera reflexió sorgida al llarg del procés és que hi ha diferents aspectes que afecten a la mobilitat de vianants i condicionen que aquesta es produeixi en condicions de comoditat i seguretat. En alguns casos es tracta d'elements vinculats a la configuració dels carrers i en d'altres a actituds incíviques que acaben tenint un efecte sobre la mobilitat. A continuació recollim els principals aspectes que afecten a la mobilitat de vianants.

- **Efecte barrera de les infraestructures**

  Tal i com ja apunta la diagnosi tècnica, hi ha un important efecte barrera d'algunes infraestructures que creuen i envolten el municipi, com són les Rondes, la Granvia i les dues vies de tren. Aquestes infraestructures dificulten considerablement la mobilitat a peu i condicionen els itineraris i desplaçaments. En contrast amb aquestes barreres, es valora molt positivament algunes actuacions com l'obertura de la Rambla Marina que connecta Bellvitge a la resta del municipi i millora la connexió d'aquest barri amb la resta de la ciutat.

- **Desnivells d'alguns carrers**

  Un altre element que dificulta la mobilitat a peu, en especial a la zona nord del municipi, és el pendent pronunciat d'alguns carrers. Aquesta situació ve donada per la pròpia configuració del territori i es reconeix que és de difícil solució, però es valora la necessitat d'actuar en alguns llocs, per exemple, l'Avinguda de Can Serra, on el pendent és pronunciat i compta amb equipaments de referència importants com ara un ambulatori o un institut i on les persones amb mobilitat reduïda tenen moltes dificultats per accedir.

- **Configuració de carrers**

  Alguns carrers tenen edificis que sobresurten a les voreres, dificultant el pas dels vianants, tot i que s'és conscient de les dificultats de modificar aquestes situacions. Com a exemples, es cita el carrer Francesc Moragas i el carrer Església.

  Al Districte VI s'observa una manca de civisme important per part de la gent que en ocasions passa per on no ha de passar, però en alguna ocasió això bé provocat per un mal disseny de l'espai públic. Per exemple, s'assenyala que en el barri del Gornal, en la zona enjardinada entre el Carrer Joncs i el Carrer Can Tries, la gent passa pel mig de la zona verda, fent-la malbé, però perquè és l'itinerari natural de pas i creuament del carrer. Es considera que aquests elements els haurien de tenir present els urbanistes a l'hora de dissenyar l'espai públic i facilitar les zones de pas pels itineraris "naturals" dels veïns i veïnes.

- **Carrers de vianants**

  En els darrers anys, a L'Hospitalet hi ha hagut una important actuació en molts carrers, ampliant voreres, convertir-los en carrers de vianants o amb prioritat invertida, fet que es valora molt positivament. Entre d'altres, es destaquen:

  - L'entorn del Mercat de Santa Eulàlia ha afavorit el passeig i també al comerç.
  - Al Districte II, amb el Projecte d'Intervenció Integral de Collblanc – La Torrassa s'han millorat molts carrers. En concret s'ha intervingut en més de 80 cruïlles, fet que ha millorat molt la mobilitat a peu pel barri.

    Malgrat aquestes importants intervencions realitzades els darrers anys, es destaca que la tipologia de carrers, estrets, amb pendent, amb edificis alts i molta densitat de població, genera una sobreocupació de les voreres, ja que no hi ha més espai. Fins i tot, en els carrers on hi ha prioritat invertida, la sensació és que els vianants no s'han fet seu el carrer i segueixen anat per les voreres perquè no

es fien dels vehicles. Cal tenir present que és un Districte amb molta gent gran, i això condiciona i determina la mobilitat, tant per l'ús del transport públic o privat, com per la mobilitat a peu, ja que les pendents i les voreres mal acabades són una dificultat per aquest col·lectiu.

S'observa que la diferenciació de la calçada de la vorera amb llambordes diferents en els carrers amb prioritat invertida provocat que, a la pràctica, els vianants segueixin anant pel lateral i els cotxes circulin a més velocitat, perdent tota raó de ser la prioritat invertida.

També es proposa incorporar alguns nous carrers per vianants, entre d'altres:

- Habilitar una zona de vianants que anés paral·lela a la via del tren per l'avinguda Vilanova i que fes el recorregut a peu més amable i còmode per aquesta zona.
- Al Districte II, el carrer Progrés és molt comercial i té molt de trànsit de vianants tot i tenir les voreres molt estretes. Per aquest motiu es considera que hauria de ser un carrer de vianants, amb possibilitat de càrrega i descàrrega perquè hi ha molts comerços. En el seu dia, ja es va fer aquesta proposta i els comerciants no van voler, perquè consideren que és un carrer d'accés necessari per a vehicles i d'aparcament rotatiu important.

- **Espai útil de pas a les voreres**

Els espais destinats als vianants, tret de les zones de vianants o de prioritat invertida, són les voreres. En aquest sentit s'assenyala que hi ha força carrers que tenen unes voreres molt estretes i en alguns casos no possibiliten el pas d'una persona amb cadira de rodes. Més enllà de si la vorera és més o menys estreta, resulta molt important observar quin és l'espai útil de pas, ja que sovint hi ha molts obstacles o mobiliari urbà mal ubicat que dificulta el pas en general, i de manera molt especial a les persones amb mobilitat reduïda. La presència d'obstacles a les voreres resulta especialment sensible en els carrers propers a les sortides del metro ja que són punts on passa molta gent. Aquest fet es considera especialment greu en carrers on hi ha una escola o centre d'ensenyament on surten molts infants i adolescents de cop. Com a exemples, s'assenyalen alguns punts especialment afectats:

- El barri de Sant Feliu.
- Al Districte VI, la majoria de carrers de Bellvitge tenen les voreres molt amples, i només hi ha algun cas concret on les voreres són estretes, com el carrer França, a l'alçada de la Xixonenca. A més, en aquest cas la presència de terrasses al carrer no ajuda. De la mateixa manera, s'apunta que el carrer Caterina Albert té en la seva banda més propera a muntanya una vorera d'uns 85 centímetres, això comporta que no pugui passar una persona en cadira de rodes. Aquest fet és especialment delicat tenint present que hi ha el pont d'accés entre el Gornal i Bellvitge, amb el Col·legi Pineda a prop, de manera que passen molts infants per aquest carrer. En aquesta mateixa zona, el carrer Joncs també té una vorera molt estreta i també és un carrer per el que passen molts infants per la seva proximitat al Col·legi Pineda. Hi ha alguna zona del barri on les voreres són estretes i a més, l'accés a l'habitatge és directe des del carrer. En aquests casos si es col·loquen pilones o senyals encara es redueix més la zona de pas dels vianants i això és un inconvenient.
- Al Districte II, els carrers perpendiculars al carrer Mas i el carrer Montseny presenten dificultats perquè les voreres no estan ben acabades.
- Al Districte IV i V, si bé s'apunta que, en general, a la zona de Pubilla Cases té carrers molt arreglats, s'observa que hi ha força carrers amb voreres estretes, com per exemple el carrer Castellvell. Però a més, en força casos hi ha obstacles a les voreres que encara redueixen més la zona útil de pas. Per exemple, s'assenyala que els arbres treuen molt espai de pas i que podrien tenir un forat més petit que no ocupés tant d'espai útil de vorera.

  En algun altre cas, el problema el genera la presència d'un quiosc, com per exemple, davant de la Creu Roja. Aquest fet és especialment delicat quan són quioscos que estan tancats i abandonats, perquè aleshores ocupen un espai sense tenir cap ús, com passa a l'avinguda Masnou i a la sortida del Metro de La Florida. Un altre carrer amb voreres estretes i mal acabades és l'avinguda

Electricitat. Altres carrers amb voreres problemàtiques són el carrer Font i el carrer Martí i Blasi. I els carrers Naranjos, Marcel·lí Esquius i Pere Pelegrí i l'Avinguda del Bosc, ja que no tenen les voreres ben arranjades.

- Al Districte VI, al Pont del Llobregat hi ha la base d'una farola en mig de la zona de pas, ja que en el seu dia es va treure però encara està la base de la mateixa dificultant el pas dels vianants i les bicicletes i suposant un perill si alguna persona no la veu a temps.

Un dels punts més sensibles per la mobilitat de vianants es produeix en els creuaments i els passos de vianants. S'observa diferents elements a millorar en aquest àmbit. D'una banda, molts carrers necessitarien passos de vianants i en d'altres estan mal alineats, de manera que no faciliten la trajectòria dels vianants i moltes persones acaben creuant pel lloc que no correspon.

- Al Districte I s'assenyalen mancances als carrer Tecla Sala i carrer Baró de Maldà.
- Al Districte IV i V es destaca que els barris de la zona nord de L'Hospitalet tenen força passos de vianants que són estrets. Aquest fet s'agreuja quan aparca un vehicle gran, ja que treu zona de pas, i especialment, treu molta visibilitat, fet que comporta un perill pel vianant que ha de treure el cap molt a poc a poc perquè el puguin veure els cotxes que circulen. Per exemple, s'apunten els carrers Naranjos, Martí Blasi, Garrofers i Llorer, com carrers que tenen aquesta problemàtica.
- Al Districte VI, en algunes cruïlles de carrers manca un pas de vianants. Es destaca, per exemple, la manca d'un pas a la Travessia Industrial a l'alçada del carrer Riera dels Frares, o a la mateixa Rambla Marina hi ha algun pas de vianants en una de les calçades però després no té continuïtat en l'altra. També s'assenyala que en el pont que creua de Bellvitge al Gornal més proper a la Granvia, si es baixa per les escales, el pas de vianants més pròxim està a uns 50 metres. Seria convenient desplaçar-lo uns 50 metres per fer-lo coincidir amb les escales del pont perquè molta gent que creua va carregada d'anar a comprar al Mercadona.

Un altre problema és que en ocasions els passos de vianants no estan ben rebaixats o ben acabats i això dificulta el pas de les persones amb mobilitat reduïda o els cotxets de la compra o dels infants.

- Un exemple és el pas de vianants que creua l'avinguda del Carrilet que és molt estret, i hauria de ser més ample per facilitar el pas als vianants.

En d'altres casos, manca una millor senyalització del pas de vianants, renovant la pintura, ja que s'observa que en aquelles zones on està ben senyalitzats, el civisme és major a l'hora de respectar el senyals.

- Per exemple al Districte IV i V, a l'avinguda de Catalunya després del carrer Mimoses té els passos de vianants molt mal pintats, i això és un perill pels vianants, si un conductor d'un vehicle no els identifica.

Un altre aspecte positiu és que en algun cas s'hagin posat passos de vianants en rotondes de manera que s'evita haver de donar tota la volta.

- **Paviment i accessibilitat**

El tipus de paviment i l'estat de manteniment són altres factors que condicionen la mobilitat a peu. En ocasions, als carrers de vianants les rajoles acumulen aigua quan plou i com es mouen esquitxen a la gent quan passa. Tot i que s'intenta fer un bon manteniment molt fàcilment es tornen a trencar.

- Per exemple, el paviment en l`àrea de Santa Eulàlia és relliscant i està en mal estat. Un dels motius del mal estat del paviment és el pas de vehicles pesats, tot i que també s'afegeix que és un tipus de paviment que no ha funcionant bé a cap lloc. La solució proposada és posar un material tipus el que hi ha a la zona de Pi i Maragall; o simplement canviar i posar asfalt de color, ja que és un material que no dóna problemes.

- També al Districte IV i V s'apunten alguns punts negres des del punt de vista de l'accessibilitat a alguns espais públics, com per exemple al Parc de Les Planes, perquè en algun accés té unes escales sense alternatives de rampes. Més enllà de la rampa, s'assenyala que quan plou al Parc de les Planes es fan molts tolls d'aigua i dificulta la mobilitat de les persones. A més, s'observa que el manteniment de les rampes del Parc de les Planes és deficient.
- Al pont del cementiri (continuïtat del carrer Estrella) manquen reixes i desaigua molt malament. Caldria canalitzar l'aigua perquè si no el terra rellisca molt i aquest fet dificulta el pas dels vianants.
- La rampa del carrer Molí té molta pendent, fet que dificulta el pas de les persones amb mobilitat reduïda.
- Al Districte VI, al carrer Colom hi ha unes escales que no permeten l'accés a les persones amb mobilitat reduïda, caldria adaptar aquest pas. També s'assenyala que a la zona industrial de Granvia Sud hi ha molts passos de vianants que no estan adaptats a persones amb mobilitat reduïda. Un altre problema d'accessibilitat s'identifica a la Travessia Industrial a la Feixa Llarga a l'alçada del Viver i la Fabregada, on l'existència d'una tanca només deixa un pas de 50 centímetres pels vianants. Es demana poder desplaçar una mica la tanca per poder tenir més zona de pas pels vianants.

  Un altre punt conflictiu des del punt de vista de l'accessibilitat del vianant i les persones amb mobilitat reduïda és el pas de vianants ubicat entre el consultori mèdic i el Mercat 2 de Bellvitge, on un dels costats sí que té el pas rebaixat, però a l'altre costat hi ha un mur que no permet el pas accessible. Per això es proposa desplaçar dos metres el pas de vianants per facilitar el pas dels vianants i les persones amb mobilitat reduïda.
- També al barri del Gornal, moltes rajoles, tot i ser recents, estan aixecades per l'erosió que provoquen les arrels dels arbres o perquè en el seu dia es van col·locar malament. També en alguns casos hi ha rajoles trencades com al carrer Can Trias, davant l'escola Xaloc, o a l'avinguda Vilanova 12, davant del pas de vianants.

Des del punt de vista de l'accessibilitat s'assenyala la manca de diferenciació del terra mitjançant paviment rugós per ajudar a les persones invidents a desplaçar-se per la ciutat, en especial en les parades del transport públic i els creuaments de carrers.

- **Incivisme**

  En moltes ocasions les dificultats de mobilitat del vianant venen motivades per diferents actituds incíviques:

  - Estacionament il·legal dels vehicles sobre les voreres quan no hi ha pilones que ho impedeixen. En aquest sentit, es percep que no hi ha prou fermesa o voluntat polítics de sancionar aquestes conductes. Per exemple:
    - A la zona del Mercadona a Santa Eulàlia,
    - Al Districte I, al carrer Riera de la Creu, i al barri Sant Josep en general.
    - Al Districte III, al carrer Castelao, del número 26 al número 1.
    - Al Districte IV i V, l'entorn de la residència de Can Serra és una àrea amb molt estacionament indegut que obliga als vianants a baixar a la calçada, amb el perill que això comporta, i més tenint en compte el perfil de persones usuàries d'aquest servei, que sovint tenen la mobilitat molt reduïda. També es detecten molts vehicles mal estacionats al carrer Enginyer Moncunill.
    - També es destaca la zona de La Florida i el camí escolar com una zona de risc pels vehicles mal estacionats.
    - Al Districte VI, en general es percep una manca de civisme dels conductors de vehicles pels passos dels vianants. En concret es destaca de manera especial en la zona industrial de la carretera del Mig, ja que en l'horari laboral molts vehicles estan estacionats a la vorera o carregant i descarregant mercaderies.

Aquesta ocupació impedeix el pas dels vianants, i en molts casos fa necessari baixar a la calçada per poder passar, fet que és molt perillós.

- Les motos en la vorera també es consideren un problema perquè redueixen molt espai pel vianant. A més a més, sovint accedeixen amb el vehicle en marxa per la vorera fins que l'estacionen.
  - Al Districte IV i V, s'apunten el carrer Amapolas i el carrer Martí i Blasi com especialment problemàtics en aquest sentit.

- En l'Avinguda Amèrica i l'Avinguda Vilanova, tot i haver aparcament de motos en la calçada, moltes aparquen en la vorera o en el mateix carril bici, fet que dificulta el pas, tant de vianants com de les persones que van en bici. Caldria revisar les zones d'aparcament de motos, donat que en algunes àrees no s'utilitzen molt, i en d'altres zones aparquen en la vorera per una manca d'aparcament específic.
  - La circulació de bicicletes per les voreres es considera un factor de perill per les persones que van per la vorera caminant o en cadira de rodes, especialment si aquestes persones tenen dificultats per moure's.
    - Per exemple, es cita la Rambla Marina, on les bicis van pel mig provocant molèsties als vianants.
    - A l'avinguda Vilanova el fet de tenir una vorera ample, a més de reduir places d'aparcament, ha provocat que algunes persones incíviques utilitzin la vorera per fer carreres de bicis i motos.
    - També algunes bicis passen a alta velocitat per les rampes dels ponts que creuen de Bellvitge a Gornal i provoquen molèsties als vianants.
  - L'incivisme d'una part de la població a l'hora de recollir les caques dels gossos, provoca que les voreres dels carrers estiguin molt brutes. Aquesta brutícia afecta de manera especial a les persones que van en cadira de rodes no motoritzades, ja que toquen les rodes amb les mans.
  - Infants i joves que provoquen molèsties: en ocasions hi ha molts infants i adolescents que juguen a pilota i provoquen molèsties als vianants.
    - Per exemple, a la Plaça de l'Ajuntament. També juguen per la rampa d'accés al pàrquing de l'Ajuntament, o en la font de la plaça, amb el risc que això suposa. Com a solució es considera convenient una major intervenció policial de caire cívic per evitar aquestes molèsties i que algú pugui prendre mal.

- **Seqüència dels semàfors**

  El temps d'espera en els semàfors es valora excessiu, tant pels vianants com pels vehicles. Es creu que haurien de canviar més ràpidament i això agilitzaria el pas de tothom. El temps excessiu provoca que els vianants sovint han d'esperar quan no hi ha cotxes, i acaben passant en vermell, amb el perill que comporta.
    - Per exemple, els semàfors del carril bici de Rambla Marina no estan sincronitzats ni amb els vianants ni amb els cotxes i això enrareix el pas i el fa perillós. Es considera que hauria de coincidir amb els vehicles perquè circulen en la mateixa direcció que aquests.

- **Enllumenat i visibilitat**

  L'enllumenat dels carrers és un altre element a tenir en compte pel que fa a la percepció de seguretat en els desplaçaments a peu. Per exemple, aquest fet pren importància en els desplaçaments dels nois i noies en algunes zones com el barri de Santa Eulàlia o en el Parc de les Planas.

  També s'apunta la necessitat de millora de l'enllumenat en general a tota la ciutat i en concret en les següents zones:
    - La zona al costat del mercat a l'aire lliure del mercat Torrent Gornal. Aquesta mancança de llum provoca una sensació d'inseguretat i dóna a l'àrea una aparença de zona "morta". Per tant, és fonamental reforçar la il·luminació per

afavorir que les persones tinguin sensació de seguretat i puguin efectuar les seves compres amb tranquil·litat.

En aquesta línia, cal estudiar quin tipus d'enllumenat és el més adient col·locar a L'Hospitalet. En aquest sentit, es valora més positivament la llum blanca, ja que il·lumina més que la groga.

També es destaca que en ocasions la mala ubicació dels contenidors d'escombraries fa que els vianants no tinguin una bona visibilitat a l'hora de passar, perquè al ser més alts que un vehicle, per mirar han de sortir a la calçada, fet que suposa un risc.

- Per exemple, s'indica el creuament entre els carrers Caterina Albert i Campoamor, al Districte VI.

- **Obres als carrers**

En els darrers anys hi ha hagut moltes obres als carrers de L'Hospitalet i en molts casos no estan ben definits o ben senyalitzats els passos alternatius. En altres casos, si bé existeix una bona senyalització dels passos alternatius, quan es realitza una obra, l'itinerari alternatiu no és prou ample o no contempla l'accessibilitat de les persones amb mobilitat reduïda. Per aquest motiu, es considera necessari normativitzar les bastides, perquè així estigui clar com han de ser les bastides en funció de cada tipologia de carrer.

- Un exemple és la zona del carrer Major.

També es valora molt positivament que l'Ajuntament enviï un correu a l'ONCE cada cop que realitza unes obres a la via pública, perquè això permet avisar a totes les persones del seu col·lectiu.

- **Entorns de les zones escolars**

Els entorns dels centres escolars són evidentment zones especialment sensibles a la mobilitat per l'alta presència de nois i noies. Es valora positivament la col·laboració de la Policia local en les entrades i sortides però, s'apunta que caldria millorar els entorns d'alguns centres escolars pel que fa a la mobilitat. Sorgeixen alguns exemples:

- Al voltant de l'escola Pedraforca, les voreres són molt estretes amb moltes rajoles en mal estat. També s'identifica problemes com rajoles aixecades, acumulació d'aigua quan plou que esquitxa als vianants a Rafael Campalans i a la plaça de l'Institut Eugeni d'Ors.
- Al Districte III s'identifiquen diverses zones:

  Escola Azorín: es detecta inseguretat a l'entrada i sortida de l'escola degut al pas de camions. Sorgeixen diferents alternatives de millora per tal d'evitar aquestes situacions de risc, especialment per al infants, com restringir el pas de camions, especialment al matí i a migdia, posar elements de reducció de velocitat, garantir la presencia de la Guàrdia urbana, etc.

  Escola Bernat Desclot: la porta d'entrada i sortida dels infants es realitza en una carrer que es propietat dels edificis de l'entorn. El pas de cotxes pel carrer, inclús en contra direcció, provoquen situacions de risc per al infants.

  Col·legi Casal dels Àngels: al carrer Jacint Verdaguer, quan els infants surten del centre, a les 13 hores i a les 17 hores, la presència de cotxes a una velocitat excessiva crea una situació de inseguretat. A més a més, la calçada està plena de cotxes i genera una reducció de la visibilitat al creuar el carrer.
- Al Districte VI, al carrer Joncs amb el carrer Can Tries, al voltant de l'Escola Pineda, molts pares i mares aparquen en doble fila i dificulten el pas dels vianants i els vehicles.

LA MOBILITAT AMB BICICLETA

- **Unificació de criteris**

  En primer lloc, cal establir quin és el criteri a l'hora de quantificar els quilometres de carril bici a la ciutat, perquè hi ha diferents xifres, en funció de si es compten les dues direccions o no. D'acord amb la diagnosi tècnica, a L'Hospitalet hi ha 13 km de carril bici perquè els carrils bici amb dos sentits de circulació només es compatibilitzen com un.

- **El Pla Director de la Bicicleta**

  L'Hospitalet compta amb un Pla Director de la Bicicleta (PDB). Actualment s'ha executat un 28% d'aquest PDB, més o menys és el que estava previst per aquest període de temps. La sensació és que aquelles accions que eren més fàcilment executables ja s'han realitzat, i s'observa que el que resta per executar implica realitzar obres més costoses. De cara a la planificació de les accions a realitzar, caldria ser realistes i veure les possibilitats reals, valorant la dificultat (cal fer obres, només es tracta de pintar i senyalitzar, etc.). Actualment és necessari tenir molt present el cost de les possibles intervencions per valorar la seva viabilitat. En aquest sentit, si no es soterren les vies com estava previst caldrà valorar possibles alternatives. Per exemple, es valora que manquen carrils bici d'est a oest.

  En tot cas, tot i que des de la diagnosi tècnica es valora molt positivament el PDB, es considera que cal actualitzar-lo perquè en els darrers anys ha canviat molt la cultura del desplaçament en bicicleta dintre de les ciutats.

- **Oportunitats de nous carrils**

  S'observa com a oportunitat que a L'Hospitalet disposa de força carrers molt amples amb carrils amples que es podrien reduir i així obligar a disminuir la velocitat i col·locar un carril bici.

  - Per exemple, a l'Avinguda del Carrilet.

  Per altra banda, en les zones i carrers on no caben els carrils bici, mentre es pacifiqui el trànsit i es respectin les zones 30 ja és suficient. En aquests carrers el problema sorgeix quan tenen unes fortes pendents i són de pujada, ja que en baixada o pla el ritme de la bici no és un problema, però en pujada, sí. Aleshores l'opció que utilitzen la majoria de persones que van en bici és anar per la vorera, provocant molèsties als vianants.

- **Disseny dels carrils bici actuals**

  Respecte els carrils bici existents, s'observa que tenen una amplada irregular, la majoria estan en vorera i són de doble sentit de circulació, fet que els fa més perillosos. Per exemple:

  - El carril bici de Bellvitge no es fa servir gaire perquè no està ben dissenyat. Els ciclistes circulen per la Rambla Marina, ja que és molt més ampla i no té desnivell. A més, s'observa que és un carril bici que tampoc connecta amb res.
  - El carril bici del carrer Enric Prat de la Riba va per la vorera i no hauria d'anar per allà perquè és perillós.
  - Existeix algun carril bici sense continuïtat que li treu tot el sentit de ser en algun carrer, com és el cas de l'avinguda Masnou.
  - El mateix passa amb el carril bici que va per la Rambla Just Oliveres, que queda tallat i no té continuïtat. Així mateix, el carril bici per la Granvia quan arriba a

l'alçada de la Rambla Marina s'acaba, i només hi ha unes petites senyals verdes al terra que t'indiquen per on continuar fins a connectar amb el proper carril bici. Però, aquest sistema no és efectiu perquè no es veuen i ningú les respecta. També es valora que el gir entre la cruïlla del Carrer Campoamor i l'Avinguda Amèrica és força complicada.

- **Senyalització dels carrils bici**

  En general, la senyalització dels carrils bici és deficient i genera inseguretat als i les ciclistes. A més, tampoc estan senyalitzats els itineraris ni els llocs d'interès pels que es passa o el temps que resta per arribar a algun lloc. A més, quan s'executen obres als carrers no es contemplen itineraris alternatius segurs.

- **Estacionament de bicicletes**

  S'observa un dèficit d'estacionaments per a bicicletes i s'apunta que hi ha força robatori de bicicletes, fins i tot del servei públic.

- **Connectivitat dels carrils bici amb els municipis de l'entorn**

  Caldria tenir en compte la connectivitat i continuïtat de la trama de carril bici de la ciutat amb la dels municipis de l'entorn, ja que L'Hospitalet té molts municipis amb els que comparteix molts desplaçaments de proximitat (Barcelona, Cornellà, etc.).

- **Bicibox interurbà**

  Es considera que s'ha perdut l'oportunitat de fer un *bicing* interurbà de manera que es pogués promoure la connexió entre totes les ciutats veïnes. Però si més no, encara es podrien fer algunes zones mixtes per facilitar la mobilitat entre les ciutats properes, entre el Bicibox de la zona del Baix Llobregat i el *Bicing* de Barcelona.

- **Seguretat viària**

  En positiu, cada vegada es percep una major sensibilització i respecte dels conductors dels vehicles respecte les persones que van en bicicleta. També ajuda el fet de que s'ha pacificat el trànsit, i això disminueix la velocitat dels vehicles. No es disposa de dades d'accidentalitat de ciclistes reals i es considera que aniria bé per poder fer una valoració global.

- **Punts conflictius**

  Existeixen diferents punts conflictius per als ciclistes. Es proposa contrastar la base de dades de punts negres per als ciclistes que tenen els serveis tècnics i les entitats del territori:

  - Com a punt negre es destaca el pont de Santa Eulàlia (Pont de la "Vanguard"), perquè cal passar ràpid i quan no passen els cotxes.
  - Al Districte II, al carrer Mas i el carrer Montseny, tots dos de pujada, són utilitzats per molta gent per baixar en bici per la calçada i és molt perillós.
  - Al Districte III, al llarg de la Granvia, proper a la plaça Cerdà, el carril bici està ubicat massa prop de la parada de l'autobús. Aquest fet provoca riscos per als vianants que baixen de l'autobús, ja que el creuament d'una bici pot provocar accidents.
  - Al Districte IV i V, es considera que col·locar carrils bici propers als centres d'ensenyament és un perill perquè són zones amb molta confluència de gent i pot provocar accidents entre persones que van en bicicleta, especialment infants i joves, amb els mateixos nois i noies i els seus pares quan entren i surten dels centres d'ensenyament.

- **Convivència amb els vianants**

  En ocasions, la convivència entre els vianants i els ciclistes és difícil per la manca de civisme de tots dos. Els vianants molts cops van pel carril bici sense respectar els senyals, i els ciclistes poden anar a altes velocitats per la vorera generant un risc per als vianants. Cal tenir en compte que hi ha moltes tipologies de bicicletes i de ciclistes. I que hi ha carrils bici que tenen un itinerari mal ubicat. De fet, es destaca que manquen itineraris rectes.

  - L'incivisme es considera que és un problema global a tota la ciutat, però en el cas del Districte II es veu incrementat per la tipologia de carrers, que presenten unes

voreres molt estretes. Això provoca que quan els ciclistes no van per la calçada, siguin un perill pels vianants.

- **Eficiència de la bicicleta**

  Es destaca positivament que en els darrers anys s'ha demostrat que el transport més ràpid a L'Hospitalet és la bicicleta. Les percepcions sobre la intensitat d'ús d'aquest mode de transport són diverses.

  - Per exemple al Districte II, malgrat la difícil topografia del territori, amb pendents importants i carrers i voreres estretes, es percep un gran ús de la bicicleta.
  - Els Districtes IV i V no són molt agraïts per anar en bicicleta, per la tipologia de carrers estrets, però a més, no es percep que hi hagi un ús important d'aquest mitja de transport per tota la ciutat.

MOBILITAT EN VEHICLE PRIVAT

En primer lloc, es recorda que la voluntat dels anteriors Plans de Mobilitat tenien com a objectius fonamentals treure el cotxe privat del carrer, promovent la construcció d'aparcaments soterrats i la millora del transport públic, i això s'ha de mantenir com a objectius fonamentals.

- **Xarxa viària**

  A L'Hospitalet no hi ha gaires punts conflictius, i els pocs existents són en moments molt puntuals del dia. Fins i tot, es considera que la xarxa viària està sobre dimensionada.

  - Els únics punts conflictius s'ubiquen en les vies de pas, com les Rondes o la Granvia. En tot cas, aquests punts només suposen un problema important pel transport públic que utilitza aquestes vies i es pot veure alentit. Fet que es pot resoldre disposant de carrils bus i semàfors amb prioritat semafòrica pel transport públic.
  - L'accés al centre és defineix com complex, tant per la seva estructura de barri, amb carrers estrets, com per les direccions úniques de circulació establertes. Aquests trets dificulten els itineraris dels vehicles, especialment dels proveïdors de mercaderies. Per tant, caldria millorar la senyalització dels itineraris, ja que alguns d'aquest proveïdors no coneixen la zona i això els complica la mobilitat pel barri.

- **Accessos regulats a zones de vianants**

  - Accés al barri de Santa Eulàlia**.** El sistema de regulació del trànsit de vehicles en l'illa de vianants es realitza mitjançant pilones, disposant el veïnat de targetes que li permeten l'accés durant les 24 hores del dia. Tanmateix, es valora que els sistema no funciona bé, i que la circulació a l'àrea va millor si no estan operatives, com de fet succeeix actualment perquè estan espatllades.

El problemes que provoca el sistema de pilones són diversos:

- El fet que cada habitatge i cada comerç tingui dret únicament a una targeta d'accés fa que no sigui còmode i operatiu l'accés a l'illa, doncs en molts casos els residents d'un habitatge tenen dos vehicles, o els comerços tenen més d'un proveïdor de productes.
- Tot i que es valora molt positivament la pacificació del trànsit en els horaris d'entrada i sortida de les escoles, es considera que a la pràctica es tracta d'un quart hora com a màxim el temps que els pares i meres triguen en deixar o recollir als infants. Per això es considera que seria suficient amb una vigilància de la guàrdia urbana en aquests dos moments puntuals.
- En moltes ocasions, les targetes no funcionen i no respon cap persona al intèrfon quan demanes l'obertura automàtica a distància perquè la teva targeta no ha funcionat, o perquè és un taxi, etc. Aquest mal funcionament fa que per accedir a casa o al comerç, sovint estiguen obligats a realitzar itineraris no correctes, entrant en carrers en direcció contrària, fent girs no permesos, etc.
- En ocasions, els proveïdors no poden complir l'horari marcat per l'accés obert de pilones, aspecte que complica la distribució de mercaderies.
- S'ha de tenir molt en compte als veïns, ja que poden anar a casa seva acompanyats de qualsevol persona que no tingui la tarja. Persones que, en algun cas, poden tenir algun tipus de mobilitat reduïda per diferents causes en algun moment.
- És necessari avaluar bé la conveniència de situar pilones i on. Per exemple, al carrer Pareto amb Unió. En el cas de que s'hagués d'instal·lar, seria millor deixar-la tal i com esta i posar una senyal d'obligació girar a l'esquerra, a la farola que hi ha al costat de la cabina de l'ONCE, ja que si no el problema ja no serà amb els comerciants, sinó amb els pares i la pròpia escola.

- **Connectivitat entre els barris**

  La connectivitat entre els barris de Sant Feliu i Can Serra és deficient. Per millorar la situació, es proposa l'obertura d'algun vial d'accés més directe entre els dos barris.

  També s'indica que tot i que hi ha quatre sortides per anar de la Granvia al barri, no hi ha cap accés del barri a la Granvia.

- **Zones de retencions puntuals**

  Tot i que es destaca positivament que no hi ha gaires punts de saturació de la circulació a L'Hospitalet, sí que s'observa que la barrera física que suposen les vies de tren i la manca de passos per creuar les vies genera algunes dificultats.

  - Per exemple, s'apunta un al creuament entre el carrer Santa Eulalia i Riera Blanca, perquè no hi ha un altre carrer de pas de les vies.
  - S'indica algun punt concret on hi ha retencions de trànsit, per exemple, al carrer Mas, al matí a primera hora, hi ha molta densitat de trànsit.
  - També hi ha molta circulació de vehicles a la travessera de Collblanc.

- **Excessos de velocitat**

  A L'Hospitalet, en general, no hi hagi gaires punts amb un excés de velocitat, però es detecten alguns punts on els vehicles circulen a una velocitat excessiva

  - Per exemple, això passa a l'avinguda del Carrilet, al carrer Santa Eulàlia i la Travessia Industria al passar les vies del tren.
  - També a l'avinguda Torrent Gornal, el fet de tenir dos carrils de circulació en cada sentit pot generar la sensació als conductors de que poden córrer més, per això es posa en dubte aquesta intervenció.
  - Al Districte I per exemple, l'Avinguda Josep Tarradellas i Joan i el carrer Enric Prat de la Riba, que per ser força amples, els vehicles circulen a massa velocitat. S'observa que la única manera de reduir la velocitat és col·locant semàfors.

- Al Districte II entre el carrer Joventut i el carrer Albareda hi ha un baden per reduir la velocitat dels vehicles molt alt que fins i tot quan els vehicles van molt lents toquen el terra.
- En general es valora que els carrers de Collblanc – La Torrassa són força segurs. Per exemple, es destaca el camí escolar del carrer Ramon i Cajal, perquè és molt utilitzat i la gent el respecte. En canvi, sí que s'observa, que si bé de dia els conductors són força respectuosos amb la velocitat durant la nit, això no es respecte tant, i els vehicles circulen a més velocitat.
- El carrer Martí i Julià té les voreres molt estretes i és un carrer amb pas de molts vianants, gran part dels quals són nens i nenes de les dues escoles de la zona. Aquest fet provoca que en ocasions sigui un carrer perillós perquè els vehicles circulen a força velocitat i les voreres van molt plenes de gent.
- Al Districte III, al barri de Santa Eulàlia, es detecten excessos de velocitat al carrer Santa Eulàlia i al carrer Amadeu Torner.
- També preocupa el disseny de la rotonda ubicada en el carrer Amadeu Torner i el carrer Narcís Monturiol. Aquesta rotonda és massa gran i un vehicle a una velocitat considerable acaba pujant a la zona central de la rotonda.
- Al Districte IV i V s'observen alguns carrers on els cotxes circulen a força velocitat, com són: l'avinguda Catalunya amb el carrer Teide, el carrer Pins i el carrer Garrofers.
- Al Districte VI es valora molt positivament l'elevació dels passos de vianants per a que els cotxes tinguin que disminuir la velocitat i per a què l'accessibilitat dels vianants sigui més fàcil.

  En la zona de l'Avinguda Mare de Déu de Bellvitge, l'entrada al porxo que travessa la vorera està molt bé, però pot ser caldria estendre aquestes actuacions a més espais.

  A la Rambla Marina, els vehicles circulen a una velocitat massa elevada. Per solucionar-ho, es proposa col·locar semàfors que s'activin en funció de la velocitat de circulació dels vehicles, així la gent s'acostumarà a reduir la velocitat. A més, alguna zona amb una doble corba requeriria d'un semàfor per obligar a reduir la velocitat.

  Un altre carrer amb un excés de velocitat és l'Avinguda Vilanova. De fet, es destaca que es va col·locar un pas de vianants elevat el qual ha sigut molt eficaç per aquell tram, però potser caldria posar-ne algun més, perquè els vehicles no s'accelerin.
- En alguns casos els badens estan en mal estat, amb els molèsties i perill
- que comporta. Per exemple al Districte VI, a l'avinguda Carmen Amaya, al costat del Mercadona i la farmàcia.

- **Col·lapses en l'entorn dels centres escolars**

  Es destaca l'hàbit i la manera de fer molt generalitzada entre els pares i mares de portar o anar a recollir els nens i nenes en cotxe, fins i tot quan viuen al costat, perquè així aprofiten el viatge per anar o tornar de treballar.

  Aquesta mobilitat de vehicles provoca que, tot i que només siguin un 10 o 20 % de les famílies, es generi un cert col·lapse al aparcar en doble fila o zones indegudes. Aquest fet es veu agreujat els dies de pluja o mal temps. Entre d'altres, s'apunten com a punts conflictius:

  - L'Escola Sant Jaume, l'Escola Patufet a la Rambla Marina, a l'escola Sant Josep Obrer, a la Tecla Sala, i al carrer Joncs o Can Tries entre molts d'altres.
  - També es podria pacificar el trànsit en algun entorn escolar com ara a l'institut Fontsere

- **Pacificació de carrers**

  S'indica que a L'Hospitalet un 70% dels seus carrers són zones 30 de facto, però no estan senyalitzats com a tals, ni prou pacificats. La no senyalització de les zones 30 provoca que els vehicles circulin a més velocitat, no respectant la velocitat adequada.

  La pacificació d'alguns carrers no sempre ve acompanyada d'una millor sensació de seguretat, ja que en carrers amb plataforma única, el fet que els cotxes circulen per la mateixa calçada que els vianants els provoca inseguretat. Per exemple:

  - El carrer Mare de Deu dels Desamparats.
  - Al Districte II també s'observa que els carrers que s'han fet de prioritat invertida per pacificar el trànsit i la gent és faci seu el carrer, però no ha estat, i la gent segueix anant per les voreres. Per això es proposa senyalitzar millor aquests carrers.
  - També es proposa pacificar algun tram de carrer com ara:
  - Pacificar el trànsit de la Rambla Just Oliveras entre els carrers Enric Prat de la Riba i el carrer Barcelona. Això implicaria reduir el trànsit del carrer Casa Nova.
  - Al Districte II es valora que el carrer Progrés podria ser un carrer de vianants perquè es considera que és molt comercial. Tot i això, quan en el seu dia es va fer la proposta, els comerciants no van voler perquè això trauria molts aparcaments rotatius que els consideren imprescindibles.
  - **Presència de rotondes**
  - S'observa que no fa molt temps que s'han implantat les rotondes al nostre país i els conductors no les acaben d'utilitzar correctament, ja que tothom va pel carril exterior independentment de per on surti, i ningú va per l'interior, això redueix la seva eficiència i augmenta el risc. En aquesta línia, s'assenyalen:
  - El creuament de l'avinguda Severo Ochoa i l'avinguda Bosc té dibuixada una rotonda al terra però no actua com a tal, i això genera confusió i augmenta la perillositat de la intersecció.
  - Entre els carrers Miguel Hernández i els laterals de la Granvia es demana fer una rotonda o reduir els nombre de carrils de quatre a dos o fins i tot un carril per accedir al barri, sense tenir que anar fins a la rotonda entre el Xaloc i l'Ikea. Són 7.590 metres per fer un canvi de sentit i ajudaria a que els camions no entrin al barri i destrossin la glorieta. A més, els caps de setmana i dies d'oferta, l'IKEA i l'entrada de l'escola provoca molts col·lapses a la rotonda del Ikea.
  - **Interseccions conflictives**
  - Existeixen a la ciutat algunes interseccions conflictives:
  - La intersecció entre l'avinguda Severo Ochoa i el carrer Marcel·lí Esquius presenta un alt grau de perillositat perquè no acaba d'estar ben resolta.
  - En alguna cruïlla es produeixen força accidents, per exemple, entre el carrer Francesc Moragas i el carrer Provença.
  - En el barri del Gornal, en l'Avinguda Vilanova a l'alçada del número 10, hi ha una rotonda molt estreta en la que els camions molts cops passen per sobre. El pas dels vianants i de les bicicletes es fa pel mateix costat dels cotxes i és perillós perquè manca visibilitat als vehicles per poder-ho fer de manera segura.
  - En la rotonda de l'avinguda Amèrica amb l'avinguda Europa hi ha un pas de vianants habilitat però la gent molt sovint passa pel mig de la rotonda i és molt perillós. A més, és una zona amb molt de trànsit de vehicles i de vianants.
  - Un altre punt negre que s'identifica és a la Rambla Marina a l'alçada del número 300, a la part del darrera de l'Escola Bernat Metge, on existeix una doble corba que té un problema de visibilitat pels vehicles que el fa molt perillós. Tot i la col·locació d'un mirall, es considera que caldria alguna intervenció més per fer que els vehicles circulin a menor velocitat.

- Al Districte VI, alguns carrers amb mala visibilitat no estan correctament senyalitzats. Per exemple, en l'avinguda de Mare de Déu de Bellvitge, davant del camp de Beisbol, hi ha una cruïlla per on passen força cotxes i un punt cec que no està correctament senyalitzat. També, per accedir a Rambla Marina des de la Granvia per la banda dels números pars, només hi ha miralls per incorporar-se a la circulació davant el Mercat però la resta de blocs no, i aquesta seria una mesura que ajudaria a millorar la seguretat. A més, es destaca que hi ha contenidors que dificulten la visibilitat.

En alguns carrers i cruïlles, el fet d'aparcar en bateria limita molt la visibilitat i provoca que tingui un cert risc el sortir d'aquests aparcaments. Per exemple es citen:

- Les avingudes Josep Tarradellas i Bosque, i la cruïlla del carrer Amapola amb el carrer Rosa de Alejandría.
- Al Districte IV i V, ens els xamfrans amb molts vehicles estacionats, com passa entre l'avinguda Catalunya i el carrer Garrofers, els vianants perden molt la visibilitat del carrer, augmentant el risc d'accidents.

En altres ocasions, els conductors no respecten els senyals de circulació:

- Per exemple, al carrer Natzaret molts vehicles es salten la senyal d'Stop i no respecten el pas de vianants, el mateix passa al carrer Enric Morera. Al carrer Progrés hi ha cotxes que entren en contra direcció i al carrer Enginyer Moncunill els cotxes aparquen en doble fila.
- Al Districte III, al carrer Riera Blanca amb el carrer Santiago Ramon y Cajal i el carrer Santa Eulàlia , la sortida de l'aparcament obliga a girar i degut al poc espai que queda, s'envaeix el carril de l'esquerra. Aquest fet es valora que s'ha produït amb motiu del desdoblament del carrer.

- **Sentits de circulació i girs**

Es proposa permetre el gir dels turismes a l'esquerra del carrer Botànica, encara que sigui només per veïnat o turismes, ja que no si cal recórrer 450 metres d'anada fins a poder donar la volta al carrer Primer de Maig i tornar enrere 450 metres més.

També s'indica que caldria revisar els sentits de circulació del carrer Campoamor per accedir a Bellvitge, perquè actualment és necessari donar molta volta. En aquest sentit, es proposa obrir un pas d'accés del carrer Caterina Albert a l'avinguda Amèrica. En aquest punt, s'assenyala que obrir l'accés en sentit de muntanya a mar no seria un problema, però a l'inversa sí, de mar a muntanya, perquè provocaria que molts vehicles passessin per aquesta via.

- **Semàfors**

Tot i que la diagnosi tècnica assenyala com una qualitat el fet de que a L'Hospitalet disposi de moltes cruïlles amb semàfors, algunes persones consideren que en les vies secundàries és preferible que no hi hagi semàfors, mentre que en altres zones s'indiquen que falta algun element semafòric.

També es detecten alguns carrers on els passos de vianant amb semàfors no tenen la seqüència adequada, per exemple:

- A Riera Blanca o a l'Illa, el temps de pas pels vianants és massa curt.
- En d'altres ubicacions, els semàfors són molt lents, tant a l'hora de posar-se vermells com verds per vianants i vehicles. Es considera que haurien de trigar menys en canviar en general, perquè no hi ha ni tants vehicles circulant ni els vianants són tant lents.
- Hi ha carrers on els semàfors estan descoordinats, com per exemple, a l'Avinguda Josep Tarradellas i Joan i la rotonda de davant la RENFE.
- Al Districte III, en alguns punts del barri, com a la sortida del carrer Fortuny amb l'entrada al carrer Aprestadora en la zona de Granvia cap a Bellvitge, es detecten senyals tapades o amb difícil visibilitat per la ubicació d'arbres just davant. Es posa èmfasi en la necessitat de pensar que els arbres creixen i poden generar aquest problema.

- També es destaca la mala ubicació del semàfor en el cantó carrer Mestre Carbó i carrer Castelao, amb la col·locació del pas de vianants a uns deu metres del mateix. Seria necessari moure'l.
- Al Districte IV i V, a l'avinguda Catalunya els semàfors estan molt mal distribuïts, perquè entre el carrer Teide i el carrer Pins hi ha tres, i després ja no hi ha més, i en canvi és una zona escolar per on passen molts infants i joves. Es proposa distribuir millor els semàfors i posar tanques perquè els nens i nenes no creuin el carrer per on no deuen.
- També s'assenyala que la cruïlla entre el carrer Pere Pelegrí i l'avinguda Can Serra és força perillosa perquè no hi ha visibilitat, i es demana la col·locació d'un semàfor. També es proposa la col·locació d'un semàfor entre el carrer Pere pelegrí i l'avinguda de l'Electricitat, tot i que està en el terme municipal de Cornella i per tant caldria negociar-ho amb aquest municipi.
- Al Districte VI, una mala sincronització dels semàfors del carrer Castelao, que provoca que circular per aquest carrer sigui molt lent.

- **Senyalització**
  - Al barri de Bellvitge, la senyalització d'alguns carrers i els números dels edificis és força deficient, i dificulta saber on han d'anar les persones que no s'ho coneixen.
  - Al Districte VI, al lateral de la Granvia al costat mar, a l'avinguda Vilanova (zona de Prosegur), s'identifiquen vàries irregularitats en la senyalització amb presència de senyals que s'han de treure, com ara prohibit aparcar, velocitat màxima 50 o un stop. Tanmateix al principi del carrer, el doble sentit no està senyalitzat correctament, els carrils no estan pintats a l'asfalt i quant es surt de les empreses no se sap cap on s'ha d'anar.

    En l'accés al barri cal millorar la senyalització ja que molta gent pensa que continuant recte entraran a la C·1 o a Bellvitge. També caldria impedir l'estacionament en els laterals de la rotonda que dificulten el pas.

    A l'alçada de l'Institut Oncològic a la Granvia, hi ha un senyal de velocitat màxima 30 quant l'anterior que està a més de 700 metres és de 70 km. Es considera que el canvi és massa dràstic i que caldria substituir la de 30km/hora per una de 50 km/h.

    Del carrer Vilanova al carrer Motors hi ha un *cedeix el pas* en una corba una mica tancada. Es complica perquè el jardí que hi ha està mal cuidat amb presencia de matolls que dificulta la visibilitat perquè el carril està situat a un nivell superior.

    Per últim, és necessari millorar la senyalització de la rotonda del Ikea fins a la parada del bus H12 i allà obligar els tràilers a anar pel carrer Miguel Hernández, perquè sinó es troben una rotonda que és massa petita per girar.

- **Mal ús del vehicle privat a l'hora d'estacionar al carrer**

  S'observa que una de les problemàtiques més importants per la mobilitat a L'Hospitalet és l'incivisme i el mal ús del vehicle privat a l'hora d'estacionar al carrer. Es destaca que molta gent estaciona el vehicle en segona fila i això és el que fa retardar el transport públic en la majoria d'ocasions. Aquesta manca de civisme es considera que ve acompanyada de la complicitat de la Policia Local de no sancionar aquestes conductes. Hi ha la sensació que no es multa a ningú encara que s'aparqui en zona de càrrega i descàrrega, zona blava sense pagar o en segona fila.

  Tot i això, s'assenyala que també és cert que hi ha graus d'incivisme i d'infraccions, de manera que estacionar en zona de càrrega i descàrrega potser no és molt greu, però fer-ho a la vorera o en un pas de vianants sí. La sensació de la gent és que a L'Hospitalet la Policia Local és molt permissiva amb les infraccions, augmentant l'incivisme i la sensació d'impunitat de la gent. Per això, es considera que la policia hauria de ser més estricte i sancionar totes les infraccions que es produeixen, tant a l'hora d'aparcar com a l'hora de circular.

  - Per exemple al Districte III, en la zona de l'escola Xaloc i l' escola Pineda (Can Trias) es detecta una alta permissivitat per part de la guàrdia urbana als cotxes aparcats malament a l'hora d'entrada i sortida d'aquestes centres d'ensenyaments, tot i que

aquesta invasió dels cotxes dels pares i mares que recullen als seus fills i filles provoca la reducció de la calçada a un únic carril d'anada i de tornada. Es valora que aquest fet és un greuge comparatiu amb altres zones i moments del barri, en el que no hi ha permissivitat.

- **Zona d'espai públic destinada al vehicle privat**

  S'observa que a L'Hospitalet hi ha una alta densitat de població i es destina gran part de l'espai públic a l'aparcament del vehicle privat no regulat, provocant un cert grau de saturació. Cal analitzar quin model de ciutat volem i quins objectius ens plantegem, perquè es considera que el criteri hauria de ser treure el vehicle privat de la calçada i que la població es vagi mentalitzant que quan una persona es compra un cotxe també ha de pensar on l'aparcarà. Cal anar reduint l'aparcament en calçada i fomentant l'aparcament soterrat. Tanmateix, l'aparcament de la calçada hauria de ser més rotatiu i de pagament. Cal tenir present que quan s'amplia la vorera per al vianant, es redueixen places d'aparcament, i aquesta hauria de ser la tendència.

  Malgrat això, s'apunta que a l'hora de fer l'anàlisi s'hauria de tenir més en compte la població resident que no pas el nombre de vehicles matriculats, perquè així podríem tenir el potencial grau de saturació de l'aparcament, i que potser mirant el nombre de vehicles matriculats no sembla saturat però no és real, perquè molta gent no té cotxe perquè no pot o per la dificultat d'aparcar-lo.

  Es valora que el fet que la majoria de l'aparcament en superfície de L'Hospitalet no està regulat, genera cert grau de saturació perquè la majoria de veïns i veïnes deixen el cotxe aparcat molts dies i no el mouen per a res.

  - Al Districte I s'assenyala un dèficit important de places d'aparcament en superfície a tots els barris, fins i tot a la zona industrial on tradicionalment hi havia força aparcament. Aquest fet es veu agreujat per l'ampliació de voreres i la pacificació del trànsit en molts carrers. A més a més, s'apunta que la Policia Local retira molts cotxes amb la grua a les sis del matí. Tot i que hi ha aparcament soterrat en pàrquings es considera que aquests no estan plens perquè són molt cars. També al carrer Estronci hi ha una mala ubicació de l'aparcament en superfície, fet que redueix el potencial d'aparcament que ofereix el carrer. Es considera que aquesta seria una intervenció fàcil i sense cost i ampliaria el nombre de places d'aparcament.
  - Al Districte II, l'aparcament és una problemàtica molt important, especialment durant el cap de setmana. Molta gent ha d'anar a Santa Eulàlia a aparcar o, fins i tot, aparca a Bellvitge i després agafa el metro. Es tracta d'un barri molt dens i amb poques places d'aparcament en superfície. Molts conductors acaben aparcant en pàrquings, però els pàrquings municipals i els privats són molt cars i no tothom els pot pagar. També s'assenyala que el fet de tenir Barcelona al costat, amb zona d'àrea verda , provoca que molts vehicles de veïns i veïnes de Barcelona o que volen anar a Barcelona acaben aparcant a Collblanc – La Torrassa. Tot i aquestes mancances, es valora que el carrer Mas no hauria de perdre un carril de circulació per tenir aparcament perquè això genera una mica de congestió a la zona.
  - Al Districte III, al carrer Amadeu Torner hi ha dèficit d'aparcament en superfície. És una zona que concentra l'ambulatori, el Mercadona, etc. amb la conseqüent afluència de persones, i en canvi, únicament disposa d'un pàrquing petit. A més a més, en la zona del carrer Aprestadora amb el carrer Amadeu Torner caldrà tenir en compte que quan es construeixi la residència de gent gran, el problema s'agreujarà.
  - Al Districte IV i V, a tots els barris de la zona nord de L'Hospitalet es considera que manca força aparcament. Per exemple, a la zona de Pubilla Cases, un conductor pot estar més d'una hora buscant aparcament a la nit.

    Es valoren molt positivament les actuacions que hi ha hagut en els darrers anys a la zona nord de la ciutat, millorant molts carrers ampliant voreres. Per exemple, al barri de Can Serra s'han ampliat les voreres del carrer Sant Pere i del carrer Oriental. Però, aquestes intervencions han reduït les places d'aparcament, tot i que hi havia la previsió de fer pàrquings aquests o no s'han acabat de fer, com és el cas del pàrquing que estava previst fer a l'avinguda Severo Ochoa, o s'han fet però estan força buits, com és l'aparcament de Can Buixeres a la zona de la carretera d'Esplugues, perquè

la gent no està disposada a pagar tants diners, uns 18.000 € per 50 anys de concessió. Per una altra banda, també s'han posat pilones a les voreres per evitar l'aparcament sobre la vorera, per exemple, al carrer Badajoz.

- Al Districte VI, al carrer Campoamor només es pot aparcar a un costat de la calçada, i es valora que seria interessant que s'anés alternant cada costat per sanejar els dos costats de la calçada, ja que es facilitaria la neteja. També al Districte VI es proposa senyalitzar com aparcament l'avinguda Vilanova, ja que malgrat que hi ha cotxes aparcats poden passar camions de gran tonatge, al igual que sota la Granvia també es podrien habilitar places d'aparcament en línia.

- **Zones de regulació de l'aparcament**

  Es considera que un dels elements claus per garantir el bon funcionament del sistema d'aparcament, bé sigui la zona blava, la zona verda o les àrees de càrrega i descàrrega, és la vigilància i el rigor en el seu compliment. Es valora que aquesta vigilància no es dóna de manera correcta a la ciutat i seria necessari aconseguir-ho.

  - A la zona de Santa Eulàlia es recorda que es va prometre la instal·lació de zona blava ja fa molts anys, però no s'ha portat a terme per diferents raons. Per aquest motiu, es recorda que seria interessant transformar algunes de les places d'aparcament lliure en zona blava, especialment a en un tram de l'avinguda Carrilet.

  - Al Districte I existeix una demanda d'increment de places de zona blava. S'és conscient que hi ha diferències d'opinió entre els comerciants, partidaris de la regulació de l'estacionament mitjançant la zona blava, i el veïnat que no vol zona blava. En tot cas, es destaca que al barri Centre i el barri Sant Josep estan bastant saturats i caldria estudiar i buscar solucions equilibrades i consensuades amb totes les parts.

  - El Mercat de Can Serra serà remodelat properament. Per tant, es proposa que s'aprofiti aquesta remodelació per revisar les zones de càrrega i descàrrega i les places d'estacionament de zona blava

  - Fruit de la remodelació dels carrers del barri Centre s'han reduït les places de zona blava, reducció valorada positivament pel veïnat del barri.

  - Tot i disposar d'un bon aparcament al barri de Sant Feliu proper a la parada de metro de Can Boixeres, aquest és molt utilitzat per persones de fora del municipi que aparca el vehicle allà i agafa el metro per anar a Barcelona.

  - Al Districte IV i V, l'aparcament ubicat al Club de Petanca de Pubilla Cases està en molt mal estat, i el camí d'accés presenta moltes irregularitats que dificulten el pas.

- **Aparcaments soterrat**

  - Els aparcaments soterrats representen una bona oportunitat per treure cotxes de la calçada, però és necessari promoure iniciatives per fomentar-ne el seu ús.

  - Per exemple, s'apunta que s'ha construït un nou aparcament soterrat a l'avinguda Catalunya – avinguda Electricitat però, actualment està molt buit perquè de moment el veïnat no està molt disposada a pagar el seu cost.

  - Des de l'àmbit del comerç s'assenyala que generalment si es disposa d'aparcament en les proximitats, es facilita la compra als clients. Per tant, alguns botiguers regalen un val d'aparcament amb la compra. En aquest sentit, es lamenta que els responsables de l'aparcament soterrani de Francesc Macià no vulguin negociar cap conveni amb l'associació de comerciants, de manera que el preu de l'aparcament d'un particular, un botiguer o l'associació és el mateix. Aquest fet motiva que alguns dels botiguers ho gestionen pel seu compte. S'indica que el preu actual en aquest aparcament és de 43 cèntims el quart d'hora, cosa que es considera molt car; durant el Nadal va haver-hi una promoció de regal de 30 minuts pel preu de 15 minuts, però aquestes rebaixes són excepcionals i per terminis de temps molt puntuals.

    En canvi, amb l'aparcament de la Ciutat de la Justícia sí que ha estat possible arribar a acords puntuals. Per exemple, es cita l'acord de preu tancat per tres dies per la Fira

dels artesans. Tot i això, s'assenyala que aquest pàrquing queda lluny de la zona comercial de Santa Eulàlia per un/a client/a que ha de carregar les seves bosses fins al cotxe.

- Al Districte VI, tot i que hi havia la previsió de construir un pàrquing a la zona del Col·legi Pla de Llobregat que havia de ser mig de propietat del Mercadona, mig públic, aquest projecte s'ha aturat. Però, es considera que hi ha un dèficit real de places d'aparcament, i que s'hagués pogut cobrir aquesta oferta.

- **Aparcaments per a persones discapacitades**

  No es respecten els aparcaments reservats per a persones discapacitades, ocasionant un problema greu per a aquestes persones que quan han d'utilitzar aquestes places no poden perquè estan ocupades indegudament.

  - Per exemple, els aparcaments reservats per a discapacitat de la Coordinadora, a la Casa Voleda (Taller Ocupacional), o la residencia de Bellvitge, sovint estan ocupats per vehicles que no tenen autorització. A més, si es denuncia i la policia local intervé, en algunes ocasions ha tingut conseqüències en els vehicles particulars autoritzats a aparcar perquè alguna gent pren represàlies.

  Es recorda que amb la targeta de persona amb discapacitat a L'Hospitalet es pot aparcar en zones de càrrega i descàrrega, zona verda i zona blava sense pagar.

- **Aparcament de motos**

  Es destaca que hi ha 71 aparcaments per a motos en el Gornal, però en general aquestes

  aparquen a qualsevol lloc. També es podria habilitar un aparcament de motos sota el pont a l'Avinguda Vilanova.

- **Ubicació de contenidors**

  En algunes zones la ubicació dels contenidors d'escombreries generen problemes, ja siguin de visibilitat o perquè estan situats en llocs poc adients, provocant molèsties tant al veïnat com als comerciants. Es detallen alguns exemples:

  - Els contenidors situats al carrer Santa Eulàlia, entre Anselm Clavé i Pareto, absorbeixen residus procedents del Col·legi Azorín i dels comerços d'alimentació del carrer Anselm Clavé, quan aquests disposen de una zona mes condicionada en el mateix carrer, a l'altura de la Plaça dels Avis. Aquests contenidors, podrien estar ubicats a parets fredes, i no davant comerços. Per exemple, podrien anar entre el carrer Anselm Clavé i el carrer Comerç.
  - El carrer Santa Eulalia, al ser el carrer principal del barri, hauria de tenir menys impediments tan físics, com visuals.
  - Al carrer Mestre Carbó, els contenidors estan ubicats just a la cantonada amb el carrer Uva. Es valora que podrien anar perfectament a la cantonada, a la part dreta, (banda muntanya), ja que allà sí que hi ha parets fredes, i no destorben cap comerç.
  - Al carrer Jacint Verdaguer, els contenidors estan a pocs metres del ubicat a la mateixa cantonada amb el carrer Unió. Es podrien desplaçar entre avinguda del Carrilet i el carrer Unió, ja que allà hi ha un tram força llarg i no hi ha cap comerç, en tot cas empreses i oficines.
  - Al carrer Unió amb Pareto, a l'alçada de Pius XII, hi ha contenidors a una banda i a l'altre de la plaça. Es podrien suprimir els del carrer Unió ja que treuen places d'aparcament de la zona de càrrega i descarrega, en una zona on se'n disposa de poca.
  - Els contenidors de la plaça Pius XII, a l'alçada del carrer Doctor Fleming amb el carrer Anselm Clavé, podrien anar a la paret freda del COPEN, i així hi hauria un pas mes accessible a la plaça, ja que hi ha els contenidors, aparcaments, bústia de correus i un "tòtem publicitari" dificulta l'accés a la plaça per aquell tram.

- **Oferta i distribució de places de càrrega i descàrrega**

  Es valora que en algunes zones manquen places de càrrega i descàrrega. En aquest tema, algunes persones assenyalen que hem de ser conscients de la tasca que realitzen els proveïdors, que van d'un indret a un altre transportant mercaderies tot el dia, i per tant caldria facilitar la seva feina el màxim possible. Es detallen alguns punts amb aquest dèficit:

  - Al Mercat de Santa Eulàlia només hi ha sis places i caldria disposar de moltes més.
  - Caldria ampliar la zona de càrrega i descàrrega del carrer Mestre Carbó.
  - Noves places al barri Centre: es podrien posar noves zones al carrer Enric Prat de la Riba, a més a més de la que ja existeix al carrer Major.
  - Al Districte III, durant els últims anys, es detecta un creixement de comerços (fruiteries, etc.) que ha implicat l'augment de la distribució de mercaderies pel barri. Molts d'aquests comerços estan ubicats a carrers de vianants o zones de prioritat invertida com, per exemple, el carrer Pareto, el carrer Sant Eulàlia, etc. Seria necessari preveure abans de la llicència l'estudi de com es farà aquesta distribució de mercaderies i quan es realitzarà. Així, aquesta informació podria ser un criteri a valorar per concedir la llicència d'activitats en el lloc sol·licitat.
  - Al Districte III, la càrrega i descàrrega en la zona de Granvia Sud genera alguns problemes. Per exemple, es cita la zona ubicada a la Granvia número 53, ja que és un carrer sense sortida i la presència de camions efectuant la càrrega i descàrrega bloqueja el carrer i impedeix el pas de qualsevol altre vehicle.
  - Al Districte VI, si bé el Mercat 1 de Bellvitge ja disposa una zona de càrrega i descàrrega en el pàrquing soterrat, els camions de gran tonatge no poden entrar-hi. Per aquest motiu es demana que s'habiliti una zona de càrrega i descàrrega a l'exterior, en l'espai central que hi ha entremig.

- **Poc respecte per les zones de càrrega i descàrrega**

  Més enllà del nombre de places, moltes vegades les zones de càrrega i descàrrega estan ocupades indegudament ja sigui per cotxes privats, ja sigui per contenidors municipals.

  - Al voltant del mercat, al carrer Unió, hi ha contenidors ubicats dins de la zona de càrrega i descàrrega.
  - A la zona de Can Serra les zones destinades a càrrega i descarrega estan ocupades per vehicles del veïnat.
  - Al Districte III, al carrer Martí Codolar, els horaris de càrrega i descàrrega no es respecten, especialment en la zona compresa entre carrer Santa Eulàlia fins als aparcaments. Com a possible solució, es suggereix posar una parrilla al carrer Ramon y Cajal, que evitaria el col·lapse que actualment es genera en aquest punt.
  - Al Districte IV i V, a l'avinguda Severo Ochoa, la zona de càrrega i descàrrega del Consum, sempre està ocupada per vehicles que no els correspon.

- **Senyalització de les zones de càrrega i descàrrega**

  En ocasions, les plaques de senyalització de càrrega i descàrrega no estan prou bé indicades i els conductors no saben si està permès aparcar o no, i sota quines condicions.

  - Per exemple, a les zones ubicades al carrer Unió amb el Carrer Jacint Verdaguer.
  - Al Districte IV i V, s'observa que en algun cas hi ha hagut canvis en les zones de càrrega i descàrrega que no s'han senyalitzat degudament. Per exemple, en el Mercat Vell de La Florida, s'han modificat les zones de càrrega i descàrrega i no s'ha canviat la senyalització, provocant confusió respecte a si pot o no pot aparcar. O en l'avinguda Masnou s'han mogut quatre contenidors, i no se sap si és perquè algú no autoritzat els ha mogut o perquè ho ha fet el mateix Ajuntament, per això hauria d'estar ben senyalitzat i actualitzat per no induir a errors i confusions.
  - Al Districte VI, la zona de carrega i descàrrega del carrer Colom no està regulada.

- **Dificultats de pas per distribuir les mercaderies**

  Pel que fa al transport de mercaderies s'indiquen algunes dificultats:

  - A l'entorn del Mercat de Collblanc, l'entrada pel carrer Progrés és complicada i provoca dificultats de pas pels vehicles de càrrega i descàrrega.
  - Al Carrer Major, en ocasions l'accés dels transportistes es realitza marxa enrere per les dificultats d'accés.
  - Es detecten dificultats de pas en el carrer Llobregat, carrer sense zona de càrrega i descàrrega i amb complicacions pel pas d'un autobús o camió, ja que la calçada ha quedat molt reduïda. A més, cal tenir en compte que aquest carrer fa de porta d'entrada a la ciutat des de Travessera de les Corts.
  - El carrer Progrés presenta complicacions al pas de vehicles, tot i que s'assenyala que sí està dotat de places de carrega i descàrrega.
  - Caldria fer doble direcció el tram de carrers entre el carrer Pere Pelegrí i carrer Faust, ja que actualment és de difícil pas, també degut a l'aparcament en segona o tercera fila que es practica en la zona.
  - Per últim, la parada de taxis ubicada al carrer Enric Prat de la riba, entre Riera de la Creu i la rambla Marina i davant del Casino, ha anat creixent i ocupant part de la calçada. Com a conseqüència, aquesta zona queda molt col·lapsada i el camions grans tenen dificultats per passar. S'assenyala que fins al moment l'actuació de la guàrdia urbana no està tenint efecte, i per tant, caldria estudiar altres mesures per evitar aquesta situació.

- **Qualitat de l'aire**

  El futur Pla de Millora de la Qualitat de l'aire obligarà a establir zones urbanes d'atmosfera protegida i això tindrà un efecte directe amb temes de mobilitat. Per exemple, establirà zones per on no podran circular els vehicles que tinguin una etiqueta vermella per ser molt contaminants o es bonificarà els vehicles que siguin ecològics.

  És valora necessari treballar per una mobilitat sostenible, però també crear una ciutat sostenible que contempli molts altres elements. En aquest sentit, caldria tenir cura i passar dades actuals sobre la contaminació acústica, especialment a la zona de Granvia Sud.

  - Per exemple, al Districte II el carrer Mas és el que presenta un major grau de saturació, i això provoca que també generi una contaminació atmosfèrica important.

- **Medició i informació sobre la qualitat de l'aire**

  La qualitat de l'aire actualment es mesura amb una cabina ubicada en parcs, sota un arbre, etc. i per tant, la informació no s'adequa a la resta de zones del municipi. Es demana canviar la ubicació a altres llocs per tal d'aconseguir dades reals. També es reinvindica el panell d'informació sobre la qualitat de l'aire que hi havia a l'entrada de L'Hospitalet.

- **Contraprestacions de Gas Natural**

  Es valora que la central de Gas Natural també perjudica L'Hospitalet, i l'empresa havia de fer una compensació, consistent en proveir els autobusos municipals amb gas natural, de manera tal que contribueixi a la reducció de la pol·lució i, per tant, a la millora de la qualitat de l'aire. Això encara no s'ha fet.

- **Carrers molt sorollosos**

  A l'Avinguda Isabel la Catòlica, els vehicles d'emergència que passen generen molt soroll, provocant molèsties pels veïns i veïnes de la zona, tot i que hi ha un senyal de que s'ha de respectar el descans dels veïnat.

MOBILITAT EN TRANSPORT PÚBLIC

Xarxa d'autobusos

- **Línies ineficients**

  La diagnosi tècnica assenyala que la cobertura del bus és molt correcta a L'Hospitalet, però la realitat és que alguns autobusos fan uns recorreguts molt ineficients que provoca que molta gent eviti agafar-los. Per exemple, es destaquen la LH1 i la LH2, com dues línies que tenen un recorregut molt estrany per passar per tots els carrers, i això fa trigui molt en completar els seu recorregut. La línia 2 té un itinerari que dona molta volta i això alenteix molt el trajecte. Aquest fet es considera especialment preocupant per ser la línia que va al tanatori i molta gent l'utilitza per això, però és molt poc pràctica. Tot i que es destaca que al tanatori també arriba el metro però aleshores depenent d'on es vingui cal donar una recorregut molt llarg.

  De la mateixa manera, la L10 té un recorregut molt llarg, en concret té un temps de volta de 3 hores i 20 minuts, que connecten Sant Feliu del Llobregat amb el Prat de Llobregat passant per L'Hospitalet. Això provoca que el temps d'espera sigui de 20 minuts o més. Per això es proposa que la L10 en un futur es transformi en línia exprés o es divideixi en dues línies.

- **Velocitat comercial dels autobusos**

  La majoria de carrers grans pels que circulen els autobusos de L'Hospitalet són de doble sentit de circulació. Aquest aspecte, juntament amb la inexistència de semàfors de prioritat d'autobús, dificulta la seva sincronització per agilitzar el pas d'autobusos. A més a més, l'amplada del molts carrers de la ciutat no permeten disposar de carrils bus sinó és traient zones d'aparcament, com a la Carretera de Barcelona.

  A més, el fet de que els autobusos passin per carrers estrets provoca que sigui de molt difícil regulació perquè a la que hi ha un cotxe mal estacionat provoca retard en la línia. En aquest sentit, s'apunta que la indisciplina dels conductors provoca molts retards a les línies de bus. Ara bé, s'observa que la crisi ha provocat que hagi baixat el trànsit i això facilita la fluïdesa de la circulació.

  Per exemple, algunes línies de bus fan itineraris molt similars en el seu pas per Hospitalet i no estan coordinades, provocant situacions ineficients. Per exemple, la línia 52 i la 82. En aquests casos, si els busos anessin coordinats, aniria millor perquè la seva freqüència de pas es veuria millorada. Es comenta que això passa perquè són línies molt llargues que van a municipis diferents i és difícil coordinar les seves sortides i arribades.

  També s'assenyala que la línia 10 té un temps d'espera molt llarg, que en un dia laborable pot anar dels 20 als 30 minuts però en festius i caps de setmana es pot esperar més d'una hora.

- **Criteris de modificació i creació dels itineraris**

  Es plantegen dubtes respecte a com es confeccionen els itineraris dels autobusos i quins són els criteris per a modificar-los. En aquest sentit, es reconeix que es modifiquen a demanda ciutadana, i per tant, hi ha una certa component històrica en l'evolució i configuració de la xarxa de línies d'autobús. Difícilment es pot fer una xarxa partint de "0" modificant totes les línies de cop, perquè a la gent li costaria molt acostumar-se i adaptar-se al canvi.

  En alguns barris de L'Hospitalet, com el barri Sant Feliu, les pendents són un problema per al veïnat, i per això és important que hi arribi el transport públic. En aquest cas, passa el bus

número 10, però la seva freqüència de pas és molt baixa perquè el seu itinerari és molt llarg. Per millorar la situació actual, es proposa que arribin al barri de Sant Feliu altres línies de bus. S'apunta que la zona de Gornal tampoc no té una bona connectivitat en autobús.

D'altra banda, alguns equipaments importants de la ciutat, com la Ciutat Judicial o l'Hospital de Bellvitge, no tenen gaires parades d'autobús. S'assenyala que l'únic bus que para a la ciutat judicial és el 16, i només el 14 va a l'Hospital de Bellvitge però no arriba a la porta. Tot i això es recorda que el metro sí que arriba a l'hospital.

S'observa que el bus que uneix la Residència de Bellvitge amb l'Hospital Duran Reynals podria fer alguna parada a mig recorregut i així més gent podria agafar-lo. Però, s'assenyala que aquest és un servei privat entre Hospitals, per tant el paper de l'Ajuntament seria parlar amb els responsables, tot i que l'Associació de Veïns ja ho va fer i no va ser possible arribar a cap acord.

L'accés a l'Institut Català d'Oncologia (ICO), en la Granvia, es realitza per un pas soterrani valorat com insegur. Per evitar-ho, i malgrat l'existència de dues línies (la 1 i la 2), es demana que les línies interurbanes que passen per aquesta zona poguessin fer tota la rotonda i tenir una parada enfront de l'ICO i així evitar el pas del pas soterrat.

En la Travessia Industrial, en el gir a l'alçada del carrer Campoamor i el carrer Miquel Romeu, per accedir al carrer Caterina Albert, l'autobús ha de passar del carril dret a la parada que està a l'esquerra, i és un gir sense semàfor, fet que ho fa força difícil.

- **Freqüència de pas i canvi del final de la línia d'autobús 16**

  La línia d'autobús 16 finalitza el seu recorregut amb una parada en el carrer Mineria de Barcelona. Es proposa canviar el final de la línia i traslladar-la al carrer Radi, ja que aproparia al veïnat i la ubicaria dins del municipi.

  Aquesta línia passa cada 20 minuts, però sovint passen dos autobusos 16 al mateix temps, un seguit de l'altre. Es demana distanciar-los i permetre disposar de major freqüència, ja que aquesta línia enllaça amb altres parts i zones de la ciutat.

- **Les línies B52 i B82 fan recorreguts similars amb freqüències de pas diferents**

  Si bé es valora positivament que les línies B52 i B82 connecten de manera adequada tota la zona nord de L'Hospitalet, s'observa que les línies B52 i B82 tenen recorreguts molt similars i a vegades van un darrera l'altre. Això es produeix perquè tenen freqüències de pas diferents i provoca que se solapin en el moment de pas.

- **La Granvia segueix essent una barrera per la connectivitat nord sud amb autobús**

  S'assenyala que tot i que la Granvia ha deixat de ser una barrera en alguns aspectes, des del punt de vista de la connectivitat en autobús de la zona nord i sud, segueix essent una barrera, perquè no hi ha línies que connectin la zona nord amb la zona sud de la Granvia.

- **Mal accés amb autobús als polígons industrials de la zona sud de L'Hospitalet**

  Es destaca el mal accés amb autobús als polígons industrials de la zona sud de l'Hospitalet.

- **Les línies L12 i L14 són línies modèliques**

  Hi ha un gran acord en que les línies L12 i L14 són modèliques, perquè són molt ràpides, tenen una alta freqüència i un recorregut molt clar i ben definit.

  En aquests casos es produeix un efecte de retroalimentació, en el sentit que al funcionar bé la línia, més persones l'utilitza, i aleshores s'augmenta el número de vehicles. Aquest increment provoca un augment de la freqüència de pas, i fa encara més atractiva la línia, provocant que més gent l'utilitzi. En el cas de les línies amb baixa freqüència de pas, la situació és la inversa, poques persones usuàries, menys vehicles, menys atractiva la línia, menys usuaris.

  Es destaca molt positivament la implantació d'autobusos híbrids, per exemple a la Línia 14, perquè generen menys emissions de CO_2. Però a més a més, són més silenciosos i còmodes pels usuaris.

També s'apunta una demanda històrica del barri del Gornal: el bus número 14 hauria d'arribar fins al barri del Gornal, perquè així quedaria cobert l'accés a unes zones amb forta connexió al barri.

- **Manca de connexió entre el Centre i la residència de Can Serra**

  Actualment l'autobús que porta del barri centre a la residència de Can Serra deixa una mica lluny perquè no passa el pont de la carretera d'Esplugues. Aquesta acció depèn d'ADIF i l'Ajuntament ja ha fet instàncies per a que ho incloguin en el Pla d'Infraestructures.

- **Servei de bus en cap de setmana i bus nocturn**

  Hi ha línies d'autobús que no funcionen en diumenge, com per exemple el número 12 que en diumenge només arriba fins a Collblanc. Això limita molt la mobilitat en cap de setmana i festius. Es comenta la percepció de que el servei de bus nocturn no és suficient per a les necessitats actuals.

- **Els autobusos de llarg recorregut obliguen a fer transbord a Plaça Espanya**

  S'assenyala que els autobusos de llarg recorregut que abans anaven de Plaça de Sants a Sant Just Desvern, i passen per la zona nord de L'Hospitalet, ara paren a la plaça Espanya i obliguen a fer un transbord per canviar d'autobús. Per una persona amb mobilitat reduïda, aquest canvi és molest perquè els obliga a pujar i baixar.

- **Servei d'acompanyament per a persones amb mobilitat reduïda**

  Es valora de manera molt positiva el servei d'acompanyament per a persones amb mobilitat reduïda. De fet, aquest és un servei que no està reconegut per llei, tot i que en el seu dia es van recollir moltes firmes perquè així fos. Tot i això, l'Ajuntament de L'Hospitalet l'ofereix i la població el valora molt bé.

- **Manca de marquesines a les parades d'autobús**

  S'assenyala que existeixen moltes parades d'autobús de L'Hospitalet que no tenen marquesina, en molts casos perquè no hi caben a les voreres, especialment a la zona nord de L'Hospitalet. Tot i que aquestes zones han millorat molt en els darrers anys, hi ha barris que tenen moltes limitacions força irresolubles, carrers estrets, voreres estretes, pendents, etc. Això dificulta la col·locació de marquesines a les parades dels autobusos. En aquest casos, com a mínim es podria posar algun banc, com ja s'ha començat a fer en algunes parades, fet que es valora molt positivament.

  Altres indrets on es troben a faltar marquesines són:

  - L'avinguda Isabel la Catòlica.
  - Les parades del carrer Francesc Moragas
  - Al Districte III:
    - Carrer Aprestadora.
    - Carrer Castelao amb Carrer Santa Maria. Aquest punt és d'alta intensitat d'ús, ja que passen 5 línies d'autobús que connecten amb equipaments de salut, etc. Ara bé, caldria estudiar bé com i on fer-ho, ja que el lloc és petit i estret i segurament seria necessari canviar la ubicació.
    - Carrer Amadeu Torner, amb un parada de dues línies d'autobús.
    - Carrer Castelao amb el carrer Nazaret, prop de l'escola Prat de la Riba.
    - Granvia, a la parada del Parc de l'Alhambra.

  S'observa que les marquesines de les parades d'autobús no estan adaptades per a que hi puguin estar les persones que van amb cadira de rodes. I fins i tot, en ocasions tenen barreres arquitectòniques molt pròximes que dificulten el seu accés. A més, la majoria d'elles no tenen senyals acústiques, de manera que si hi ha una persona invident no sap quin és l'autobús que passa. També manca aquest sistema en l'interior dels autobusos, tot i que algunes persones assenyalen que en ocasions sí que hi ha però el conductor l'apaga.

També s'observa que tot i disposar de marquesina en algunes parades, aquestes no tenen paravent, de manera que les persones que estan esperant el bus pateixen força les inclemències del temps. En aquest punt, s'assenyalen de manera especial les parades de bus de l'Avinguda Carmen Amaya.

- **Accessibilitat als autobusos**

  Tot i que la majoria d'autobusos tenen rampes d'accés per a persones amb mobilitat reduïda, en ocasions el sistema no funciona perquè s'ha espatllat. S'apunta que si un autobús té el sistema de rampes espatllat, ha de deixar i circular i s'ha de portar a arreglar. En aquest sentit, es valora que les rampes s'espatllen força perquè l'utilitza la gent que no té la mobilitat reduïda i per tant es fa malbé ràpid. Caldria evitar que l'utilitzi tothom, i només deixar-lo per a ús exclusiu per a persones amb mobilitat reduïda.

  El fet de no disposar d'un lloc per picar el viatge en la mateixa rampes d'accés a l'autobús és una dificultat per a les persones que l'utilitzen perquè els obliga a fer un desplaçament molest o que els i algú altra persona marqui el viatge.

  S'observa que tampoc està senyalitzat al terra el lloc per on ha d'accedir la persona amb mobilitat reduïda a les parades dels autobusos, per tant no sap el lloc on s'ha d'esperar. També hi ha parades de bus on és difícil accedir perquè el bus no arriba a la vorera per manca d'espai a la parada, i en aquests casos es considera que estaria bé disposar de plataformes prefabricades perquè la gent pogués accedir-hi fàcilment. Per exemple, a la parada de la Travessia Industria amb l'Avinguda Fabregada, l'autobús no es pot apropar adequadament a la parada.

  S'assenyala com a mancança important, el fet que els autobusos que circulen per L'Hospitalet en la majoria de casos són petits i no permeten que viatgin dues persones en cadira de rodes al mateix temps perquè no hi ha dos llocs habilitats per a elles. Això provoca que si hi ha un matrimoni o amics que volen anar junts no puguin.

  S'observa que en determinades hores del dia, en concret quan entren i surten els infants de les escoles, hi ha moltes mares i pares que van en transport públic amb el cotxet de l'infant i això satura molt ràpidament els autobusos. Per aquest motiu es considera que caldria reforçar molt la freqüència de pas dels autobusos en aquestes franges horàries.

- **Informació dels temps d'espera**

  La manca d'informació de l'hora de pas dels autobusos és un problema important, perquè tot i que hi ha un horari teòric, aquest no és gens real. L'aplicació del Mou-te de la Generalitat de Catalunya només recull els horaris teòrics, i perquè aquests es poguessin complir les línies de bus haurien de ser prioritàries i sense la presència d'altres vehicles mal estacionats.

  La millor solució seria disposar de panells informatius informatitzats, el problema és que tenen un cost d'uns 6.000 € cadascun, i ara no és un moment propici per aquestes inversions. Per això, es proposa com a solució parcial posar els horaris de pas estimats en estacions concretes. S'admet que és un gran repte saber l'horari real de pas de l'autobús per a cada estació, fet que dificulta la seva utilització, i més tenint en compte que la seva freqüència de pas en general és molt irregular.

  Per exemple, en la parada de bus al Gornal davant de la parròquia hi ha l'hora de sortida del bus per l'altre costat de la línia, però no l'hora d'arribada i de tornar a sortir.

- **Manca d'informació dels itineraris dels autobusos**

  Més enllà de la manca d'informació dels horaris de pas, també es troba a faltar informació dels itineraris de cada línia d'autobús. L'Hospitalet disposa de moltes línies de bus i una bona cobertura a nivell teòric però, la sensació és que és difícil saber quin itinerari fa cada línia de bus i la gent en general no sap els recorreguts de cada bus. Només les persones usuàries que l'utilitzen habitualment saben el recorregut de cada línia.

  Caldria millorar els punts d'informació sobre la xarxa d'autobusos urbans. Es comenta que el punt informatiu ubicat a Santa Eulàlia no funciona. Per tant, es proposa arranjar-lo i establir dos punt nous, a la Ciutat Judicial i la Vanguard.

  També es proposa marcar les parades amb numeració específica per facilitar la identificació de la persona usuària, la informació, etc. D'aquesta manera cada parada a més d'un nom de

carrer podria tenir un número associat de tal forma que a una persona li resultés més fàcil saber on ha de baixar.

- **Intermodalitat entre serveis**

  Caldria millorar la intermodalitat entre modes de transport públic. Per exemple, entre les parades d'autobús de les línies L12 i L14 i les estacions de metro i de RENFE de Just Oliveres. A l'estació de rodalies de L'Hospitalet sí que hi ha parada de bus, però aquesta està en males condicions i allunyada de la sortida per la presència d'aparcaments de taxi. Les que passen a prop, tampoc tenen doble sentit. Sens dubte, això està provocat per les dificultats que presenten els carrers de L'Hospitalet, però en algun cas es podria millorar força.

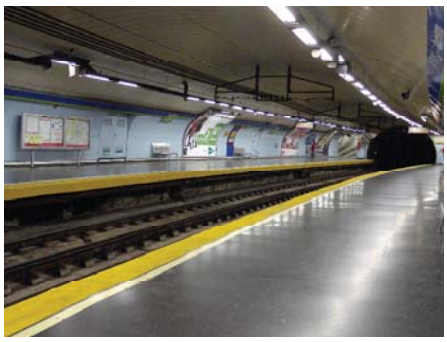
- **Sorolls pel pas del bus**

  S'assenyala que en els carrers estrets, o amb molta pendent, com al barri Sant Feliu, els busos fan molt soroll al desplaçar-se, i això genera molèsties als veïns de l'entorn.

- **Preu del bus**

  Finalment, s'assenyala que el bus té un preu força car fet que provoca que molta gent no l'utilitzi.

Xarxa de metro



- **Xarxa de metro**

  En termes generals es valora molt correcta la xarxa de metro. Fins i tot, s'observa que millorarà amb la posada en marxa de la futura línia 9, prevista per l'any 2014, entre la zona universitària i l'aeroport del Prat. Respecte la futura línia 9, s'assenyala que no hauria de tenir gaire o cap incidència en les línies d'autobusos, de manera que no es suprimís o alterés cap d'aquestes, com ja va passar en la posada en marxa d'altres línies de metro.

- **Accessibilitat a les parades de metro**

  Tot i que en general la xarxa de metro és accessible per a tothom, s'observa que la parada de metro de Just Oliveres no està adaptada per a persones amb mobilitat reduïda, ni tampoc la parada de Collblanc de la línia 5. També és necessari l'ascensor en l'accés a la parada de metro Santa Eulàlia. En els últims temps, aquesta mancança s'ha agreujat amb motiu de la reorganització dels serveis mèdics, que obliguen a desplaçar-se a veure a alguns especialistes mèdics a Bellvitge.

  En aquelles parades que sí que tenen ascensor, tenen el botó d'avís massa elevat, de manera que fan difícil poder picar a les persones que van en cadira de rodes.

- **Manca de zones d'intercanvi modal**

  Com ja s'ha assenyalat, es troba a faltar una zona d'intercanvi modal entre metro i bus, més propera de manera que a la sortida del metro es pogués connectar amb una bona xarxa d'autobusos. En estacions com Av Carrilet, Rbla. Just Oliveres, Bellvitge, Pubilla Casas, Can Vidalet existeixen però es troben 50 o 100 metres allunyades.

Xarxa de tramvia

- **Freqüència**

  Es valora molt positivament la parada del Trambaix a L'Hospitalet perquè té una freqüència d'entre 4 i 6 minuts, i tot que només hi ha una parada a L'Hospitalet és molt utilitzada.

- **Manca de connexió entre el Trambaix i el Trambesòs**

  Malgrat està fora del marc d'actuació del Pla de Mobilitat Urbana de L'Hospitalet perquè és una acció que depèn de l'Ajuntament de Barcelona, es destaca com a mancança important el fet de que el Trambesòs i el Trambaix no estiguin connectats, perquè això donaria una cobertura molt més importants a totes dues línies.

  S'observa que ja hi ha construïts i en marxa més de 30 km de tramvia, i només manquen 3'5 Km per connectar totes dues línies, però la poca predisposició de l'Ajuntament de Barcelona està paralitzant l'actuació.

- **Manca de connexió entre la línia 5 de metro i el Trambaix, posada en marxa de l'intercanviador d'Ernest Lluch**

  L'intercanviador d'Ernest Lluch de l'estació de la Línia 5 del metro amb les línies T1, T2,T3 dels Trambaix porta molt de temps aturat. Això és una pena, tenint en compte que el 80% de l'actuació ja està feta i, per tant, manca poc per acabar l'obra. Aquest intercanviador milloraria la connexió de la zona nord de L'Hospitalet en transport públic.

Xarxa de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya

- **Necessitat de prolongar la línia de ferrocarrils que arriba fins a Plaça Espanya fins a Gràcia per connectar-la amb la línia de FGC del Vallès**

  Tot i que va més enllà d'una acció dintre del Pla de Mobilitat de L'Hospitalet, s'observa que milloraria molt la connexió i la potencialitat de les línies de FGC si es connectessin les dues línies, la del Baix Llobregat i la del Vallès. Per aconseguir-ho, caldria prolongar la línia del Llobregat que arriba a Plaça Espanya fins a Gràcia per a connectar-la amb la línia del Vallès.

- **Accessibilitat als FGC**

  L'accés als combois de FGC es valora positivament.

- **Manca de senyalització entre la RENFE i els Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya**

  Les indicacions per senyalitzar la connexió entre RENFE i la parada de Ferrocarrils de l'Avinguda del Carrilet és deficient. Tot i que dintre de la parada de RENFE està senyalitzat, un cop surts al carrer ja no hi ha cap indicació. Aquest fet es considera especialment

preocupant tenint en compte que a Hospitalet hi ha més de 180.000 pernoctacions de persones que moltes d'elles probablement utilitzen aquests mitjans de transport.

Xarxa de tren

- **Infrautilització del tren a la ciutat**

  El tren està molt infrautilitzat a L'Hospitalet, tot i ser la terminal de moltes línies de tren importants. Per exemple, sens dubte, el tren és el transport més ràpid per anar a la plaça de Catalunya de Barcelona i a l'aeroport del Prat.

- **Mala planificació i manca d'execució del Pla de Rodalies**

  El Pla de Rodalies no s'ha acabat d'executar però, a més a més, presenta mancances importants. En concret, es considera que és un error important que la parada de L'Hospitalet tingui un sol accés. Cal tenir en compte que l'estació fa més de 500 metres i, per tant, podria tenir diferents accessos que facilitessin la proximitat a parades de bus.

  Les estacions de Rodalies podien tenir dos accessos (un per cada extrem). Es va posar d'exemple l'estació de Rodalies de L'Hospitalet amb un accés per Av. Isabel la Católica.

- **Esquema de vies molt antic i poc eficient**

  Es destaca que les línies de tren de L'Hospitalet estan molt obsoletes i són molt ineficients, provocant un embut de totes les línies que arriben a la ciutat. Això provoca importants retards i condiciona la regularitat del servei. Caldria passar de 2 vies d'accés a com a mínim 4. Per exemple, la línia de Vilanova i la Geltrú té una freqüència molt baixa, i en canvi té molts usuaris, caldria una remodelació total de la mateixa. I tot i que hi ha el projecte de soterrament de les vies de la línia de Vilanova això pot trigar a executar-se. En canvi la línia de Vilafranca funciona una mica millor.

- **Manca d'intercanviador a la Torrassa**

  Si bé està previst realitzar un intercanviador a la Torrassa entre la línia 1 i la línia 9 i RENFE, aquest projecte sembla força aturat, tot i que la línia 9 fins a la zona universitària i l'aeroport sembla que s'obrirà l'any 2014.

- **Des de l'estació de Bellvitge no es permet fer itineraris de llarg recorregut**

  Tot i que molts trens que surten de Bellvitge després tenen un llarg recorregut fins a la frontera amb França per Girona o fins a Sant Vicenç de Calders per Puigcerdà, actualment o no paren els trens o obliguen a baixar a Barcelona i canviar de tren, això es considera innecessari i poc eficient.

- **Accessibilitat**

  L'estació de RENFE de Just Oliveres no està adaptada a les persones amb mobilitat reduïda. També l'estació de RENFE de Bellvitge té greus problemes d'accessibilitat per a persones amb mobilitat reduïda. S'apunta que si es permetés l'accés des de l'Avinguda de Vilanova es podria alliberar el pas soterrat com via de pas dels vianants. Per fer això, només caldria tirar el tancament i agafar part de la vorera per poder ampliar l'estació per les dues andanes i permetre la cancel·lació de bitllets en totes dues direccions.

- **Andanes i voreres estretes a les estacions de RENFE**

  S'apunta que les parades són un perill per a les persones usuàries, ja que tenen unes andanes molt estretes i que no garanteixen les condicions de seguretat i accessibilitat que caldria complir, especialment les vies 1 i 3. L'estació no és accessible en cap sentit.

- **Manca d'indicadors informatius per les persones usuàries**

  S'assenyala que a les estacions no hi ha cartells i senyals informatives per les persones usuàries, i això dificulta el seu ús per les persones que no l'utilitzen habitualment. No obstant, s'apunta que a l'estació de rodalies de L'Hospitalet sí que n'hi ha tot i que la informació que es dóna no sempre és real.

- **Tanques trencades en la línia de RENFE que són molt perilloses**

  S'observa que hi ha una zona on les tanques de les vies del tren estan trencades. Això depèn d'ADIF i ja se'ls i ha notificat, però és important resoldre-ho perquè molta gent passa pel mig per creuar les vies i és molt perillós. És en la zona de l'últim pont tocant a banda muntanya.

Taxi

- **El taxi és un transport privat d'interès col·lectiu**

  Es recorda que el taxi està valorat com un transport privat d'interès col·lectiu i que el transport públic col·lectiu està molt subvencionat. En aquest sentit, es recorda que l'Ajuntament també bonifica en un 50% l'impost de circulació d'aquells vehicles que són híbrids, no contaminants.

- **La millora del transport públic col·lectiu afecta al taxi**

  La millora del transport públic col·lectiu ha provocat que hi hagi un excés de llicències de taxis. En aquest sentit, el número de taxis és massa per la demanda existent, i això fa poc rentable tenir taxis.

- **El taxi també requereix de bona velocitat comercial i poder accedir a determinades zones**

  S'observa que el taxi també necessita disposar d'una bona velocitat comercial i per això també requereix de carrils propis com el bus i poder realitzar alguns girs no permesos per a la resta de vehicles. O de la mateixa manera que passa amb el bus, quan hi ha alguna obra o accident, el taxi també hauria de tenir accés a aquestes zones amb el pas restringit.

- **Necessitat de més parades de taxi**

  S'apunta una manca de parades de taxi, en algun cas perquè cal crear-ne de noves i en d'altres perquè cal ampliar les ja existents. En general, en tots els hotels, estacions o llocs d'interès hi hauria d'haver parades de taxi, com per exemple, s'ha fet en el nou Hotel Porta Fira, i en d'altres. Però se n'haurien de crear de noves, per exemple, a l'Avinguda del Carrilet en la Ciutat de la Justícia, o al carrer de Collblanc amb el carrer Costa. I ampliar d'altres, com per exemple, la parada de l'Hospital de la Creu Roja, especialment durant el dia.

- **El Congrés de telefonia mòbil 2013 a la Fira serà un repte per la mobilitat de la ciutat**

  Properament hi haurà un gran esdeveniment a la Fira com és el Congrés de Telefonia Mòbil. Cal tenir en compte que molta d'aquesta gent es mou en taxi i per tant, serà necessari preveure una zona important de parades de taxi, amb uns bons accessos d'entrades i sortides a les principals vies de circulació.

Procés de participació del Pla de Mobilitat urbana de l'Hospitalet de Llobregat

Sessió de treball: Districte I, Centre, Sant Josep i Sanfeliu

5 de febrer de 2013: Mobilitat de vianants, transport públic i vehicle privat

Presentació

El passat dimarts dia 5 de febrer va tenir lloc la sessió de treball del procés de participació del Pla de Mobilitat Urbana del Districte I, Centre, Sant Josep i Sanfeliu. La sessió es va organitzar en dues parts. Una primera part de presentació de les idees força del diagnòstic tècnic i una segona part de reflexió i treball per identificar els aspectes que caracteritzen la mobilitat avui al Districte I de l'Hospitalet. A continuació recollim les idees força identificades pels participants amb l'objectiu que es puguin anar completant i concretant amb el treball de futures sessions del procés participatiu.

Idees aportades

La mobilitat de vianants i bicicletes

- **Carrers per als vianants**

  Es valora molt positivament la millora que hi ha hagut als carrers pels vianants, s'han ampliat les voreres i la pacificació de carrers amb prioritat invertida. Fins i tot, es valora molt positivament que a Hospitalet s'hagin posat passos de vianants passen per sobre les rotondes i eviten donar tota la volta.

- **Entrades i sortides als centres d'ensenyament**

  Es destaca molt positivament la col·laboració de la policia local amb els centres d'ensenyament a l'hora d'entrar i sortir els alumnes. Tot i això s'apunta la manca de camins escolars segurs a l'entorn de les escoles.

- **Manca d'alguns passos de vianants**

  S'apunta que hi ha força carrers que no tenen tots els passos de vianants ben definits, i en concret s'apunten dos carrers, el carrer Tecla Sala i el carrer baró de Maldà.

- **Disseny dels carrers amb prioritat invertida**

  S'observa que a l'hora de fer els carrers amb prioritat invertida a Hospitalet s'ha optat per diferenciar la calçada de la vorera amb llambordes diferents, això ha provocat que a la pràctica els vianants segueixin anant pel lateral i els cotxes circulin a més velocitat, perdent tota raó de ser la prioritat invertida.

- **Amplada de voreres**

  Hi ha molts carrers de l'Hospitalet amb voreres estretes, però aquest fet es considera especialment greu en carrers on hi ha una escola o centre d'ensenyament on surten molts infants i adolescents de cop. Per exemple s'assenyala aquesta problemàtica al barri de Sanfeliu.

- **Obstacles a les voreres**

  Es destaca que les voreres en molts casos tenen molts obstacles, papereres, pòsters de llum, senyals de trànsit, etc. que dificulten la mobilitat i redueixen

- **Configuració de carrers**

  Hi ha carrers que tenen edificis que sobresurten a les voreres i això dificulta el pas dels vianants. Tot i que s'és conscient de les dificultats de modificar aquestes situacions s'apunten com a dificultats, en concret s'assenyalen al carrer Francesc Moragas i el carrer Església.

- **Accessibilitat en passos de vianants**

  S'apunta que hi ha un parell de passos de vianants sense les voreres rebaixades i això dificulta l'accessibilitat de les persones amb mobilitat reduïda i persones amb cotxets o carros de la compra en concret són : Radi/ Ebre i Joan Pallarès/Riera de la Creu.

- **Actituds incíviques de conductors de vehicles, ciclistes i infants**

  S'apunta que els conductors/es de vehicles són força incívics i aparquen a les voreres de manera incorrecta dificultant el pas dels vianants, per exemple, s'assenyala al carrer Riera de la Creu, o el barri Sant Josep en general.

  També provoquen molèsties als vianants les persones que van en bici per les voreres o pels carrers de vianants a molta velocitat, per exemple, les bicis van pel mig de la Rambla Marina provocant molèsties als vianants.

  S'assenyala que hi ha molts infants i adolescents que juguen a pilota, per exemple a la Plaça de l'Ajuntament molestant a les persones que passen pel carrer. També juguen per la rampa d'accés al pàrquing de l'Ajuntament, o en la font de la Plaça, amb el risc que això suposa. Per això es considera convenient una major intervenció policial de caire cívic per evitar aquestes molèsties i que algú pugui prendre mal.

- **Seqüència dels semàfors**

  Es considera que és excessiu el temps d'espera en els semàfors, tant pels vianants com per als vehicles, es creu que haurien de canviar més ràpidament i això agilitzaria el pas de tothom. Perquè els vianants molts cops han d'esperar quan no hi ha cotxes, i acaben passant en vermell fet que és perillós. Això passa per exemple a Rambla Marina.

- **Ús de la bicicleta**

  En general es considera que no hi ha massa gent que va en bicicleta a l'Hospitalet però a més, hi ha barris com el barri de Sanfeliu, on les fortes pendents no faciliten que la gent vagi en bici.

- **Carrils bici**

  S'assenyala que manquen carrils bici a l'Hospitalet i els que hi ha no acaben de connectar entre si. Fins i tot s'apunta que algun està mal ubicat. Per exemple, es considera que el carril bici del carrer Enric Prat de la Riba va per la vorera i no hauria d'anar per allà perquè és perillós.

Transport públic

- **Connexió en transport públic del barri Centre**

  Tot i que en general es considera que el barri Centre està molt bé a nivell de transport públic, es destaca que té millor connexió amb els municipis de l'entorn que amb alguns barris de la ciutat. Així, per exemple, es destaca que la connexió amb Barcelona a través del metro o la RENFE és molt bona, però quan la connectivitat depèn del transport públic de superfície, el bus, aleshores les connexions ja no són tant bones, especialment amb els barris del Nord com Pubilla Cases.

- **Eficiència de les línies de bus**

  Les línies de bus 12 i 14 funcionen molt bé. En aquests casos es produeix un efecte de retroalimentació, en el sentit que al funcionar bé la línia més gent l'utilitza i aleshores s'augmenta el número de vehicles, fet que augmenta la freqüència de pas, i això fa encara més atractiva la línia, fet que provoca que més gent l'utilitzi. En el cas de les línies amb baixa freqüència de pas, la situació és la inversa, pocs usuaris, menys vehicles, menys atractiva la línia, menys usuaris.

  Tot i que hi ha una bona cobertura de tota la ciutat a nivell de bus hi ha línies molt poc eficients. Hi ha determinades zones d'Hospitalet que tot i tenir alguna línia de bus que hi arriba aquesta és molt poc eficient. Per exemple, la zona de Pubilla Cases i la zona de Sanfeliu, tot i que hi arriba el número 10.

  En aquest sentit hi ha que valora necessari replantejar tot el transport públic en superfície de l'Hospitalet per fer-lo més eficient.

- **Cobertura de les línies de bus**

  L'Hospitalet disposa de moltes línies de bus i una bona cobertura a nivell teòric però la sensació és que és difícil saber quin itinerari fa cada línia de bus i la gent en general no sap els recorreguts de cada bus. Només els usuaris que l'utilitzen habitualment saben el recorregut de cada línia.

  Hi ha barris de l'Hospitalet, com el barri Sanfeliu, on les pendents són un problema per als veïns, i per això és important que hi arribi el transport públic. En aquest cas, passa el bus número 10 però la seva freqüència de pas és molt baixa perquè el seu itinerari és molt llarg, per això es proposa que arribin al barri de Sanfeliu altres línies de bus.

- **Freqüències de pas**

  Hi ha línies de bus que fan itineraris molt similars en el seu pas per Hospitalet i al no estar coordinades provoquen situacions ineficients. Per exemple, la línia 52 i la 82. Es considera que en aquests casos si els busos anessin coordinats aniria millor perquè la seva freqüència de pas es veuria millorada. Al anar descoordinats a vegades passen molt seguits i a vegades triguen molt. Es comenta que això passa perquè són línies molt llargues que van a municipis diferents i és difícil coordinar les seves sortides i arribades.

- **Servei de bus en cap de setmana**

  Hi ha línies de bus que no funcionen en diumenge, com per exemple el 12 que en diumenge només arriba fins a Collblanc. Això limita molt la mobilitat en cap de setmana i festius

- **Itineraris de línies**

  Hi ha qui observa que al carrer Francesc Moragas hi ha dues parades de bus molt pròximes on s'aturen moltes línies de bus, i es considera que és un carrer estret, fet que genera problemes de trànsit i molt soroll als veïns, per això es proposa passar les línies per el Passatge Camps i el carrer de Femades. Però hi ha qui considera que això seria un error, perquè tot i que és poca distància això podria fer que gent que viu més lluny ja no utilitzés aquestes línies de bus.

- **L'autobús llançadora que uneix la Residència de Bellvitge amb l'Hospital Duran Reynals**

  S'observa que el bus que uneix la Residència de Bellvitge amb l'Hospital Duran Reynals podria fer alguna parada a mig recorregut i així més gent podria agafar-lo. Però s'assenyala que aquest és un servei privat entre Hospitals però l'Ajuntament pot mirar de parlar amb els responsables, tot i que l'Associació de Veïns ja ho va fer i no va ser possible arribar a cap acord.

- **Indicadors de temps d'espera**

  S'observa que manquen indicadors de temps d'espera a les parades de bus. Això comporta que els usuaris no sàpiguen quan temps falta perquè passi el proper bus, fet que dificulta la seva utilització, i més tenint en compte que la seva freqüència de pas en general és molt irregular.

- **Parades de bus**

  Hi ha moltes parades de bus que no disposen de marquesina, en alguns casos perquè no hi ha espai però en d'altres sí que hi ha. Per exemple, s'apunta que a les parades del carrer Francesc Moragas no hi ha espai a la vorera per posar una marquesina.

- **Accessibilitat a les parades de bus**

  S'observa que hi ha parades de bus on és difícil accedir perquè el bus no arriba a la vorera per manca d'espai a la parada, i en aquests casos es considera que estaria bé disposar de plataformes prefabricades perquè la gent pogués accedir-hi fàcilment.

- **Sorolls pel pas del bus**

  S'assenyala que en els carrers estrets, o amb molta pendent, com al barri Sanfeliu, els busos fan molt soroll al desplaçar-se, i això genera molèsties als veïns de l'entorn.

- **Preu del bus**

  Finalment, s'assenyala que el bus té un preu força car fet que provoca que molta gent no l'utilitzi.

Vehicle privat

- **Velocitat dels cotxes**

  S'assenyala que hi ha carrers, com per exemple, l'Avinguda Josep Tarradellas i Joan i el carrer Enric Prat de la Riba, que per ser força amples, els vehicles circulen a massa velocitat. S'observa que la única manera de reduir la velocitat és col·locant semàfors.

- **Punts sensibles a accidents**

  S'apunta que hi ha alguna cruïlla de l'Hospitalet on es produeixen força accidents, com per exemple, entre el carrer Francesc Moragas i el carrer Provença.

- **Connectivitat entre els barris de Sanfeliu i el barri de Can Serra**

  S'observa que la connectivitat entre els barris de Sanfeliu i Can Serra és deficient, per això es proposa l'obertura d'algun vial d'accés més directe entre els dos barris.

- **Pacificació de la Rambla Just Oliveras**

  Es proposa pacificar el trànsit de la Rambla Just Oliveras entre els carrers Enric Prat de la Riba i el carrer Barcelona. Això implicaria reduir el trànsit del carrer Casa Nova.

- **Seqüència i coordinació dels semàfors**

  Tal i com s'ha indicat en general els semàfors són molt lents, tant a l'hora de posar-se vermells com verds per vianants i vehicles. Es considera que haurien de trigar menys en canviar en general, perquè no hi ha ni tants vehicles circulant ni els vianants són tant lents.

  Hi ha carrers on els semàfors estan molt descoordinats, com per exemple, a l'Avinguda Josep Tarradellas i Joan i la rotonda de davant la RENFE

- **Aparcament**

  S'assenyala que hi ha un dèficit important de places d'aparcament en superfície a tots els barris dels Districte I, fins i tot a la zona industrial on tradicionalment hi havia força aparcament. Aquest fet es veu agreujat per l'ampliació de voreres i la pacificació del trànsit en molts carrers. A més s'apunta que la policia local retira molts cotxes amb la grua a les sis del matí.

  Tot i que hi ha aparcament soterrat en pàrquings es considera que aquests no estan plens perquè són molt cars

- **Zona blava en el barri Centre**

  Fruit de la remodelació dels carrers del barri Centre s'han reduït les places de zona blava, i això ho valoren positivament els veïns del barri.

- **Aparcament proper a la parada de metro de Can Boixeres**

  S'assenyala que tot i disposar d'un bon aparcament al barri de Sanfeliu proper a la parada de metro de Can Boixeres aquest és molt utilitzat per gent de fora que aparca el vehicle allà i agafa el metro per anar a Barcelona.

- **Mala distribució de l'aparcament en superfície**

  S'observa que al carrer Estronci hi ha una mala ubicació de l'aparcament en superfície, fet que redueix el potencial d'aparcament que ofereix el carrer. Es considera que aquesta seria una intervenció fàcil i sense cost i ampliaria el nombre de places d'aparcament.

- **Zones de càrrega i descàrrega**

  Es destaca que en general hi ha un mal ús de les zones de càrrega i descàrrega, que està utilitzat per molts vehicles indegudament, i això redueix la seva efectivitat.

- **Llicències dels guals**

  S'apunta que hi ha guals que no paguen la llicència i per tant redueixen aparcament en superfície indegudament.

Procés de participació del Pla de Mobilitat urbana de l'Hospitalet de Llobregat

Sessió de treball: Districte II, Collblanc - La Torrassa

4 de desembre de 2012: Mobilitat de vianants, transport públic i vehicle privat

Presentació

El passat dimarts dia 4 de desembre va tenir lloc la sessió de treball del procés de participació del PMU del Districte II, Collblanc – La Torrassa. La sessió es va organitzar en dues parts. Una primera part de presentació de les idees força del diagnòstic tècnic i una segona part de reflexió i treball per identificar els aspectes que caracteritzen la mobilitat avui al Districte II de l'Hospitalet. A continuació recollim les idees força identificades pels participants amb l'objectiu que es puguin anar completant i concretant amb el treball de futures sessions del procés participatiu.

Idees aportades

La mobilitat de vianants i bicicletes

- **Els barris de Collblanc i La Torrassa tenen força carrers de prioritat invertida**

  És valora molt positivament el fet de que al Districte II hi ha força carrers de prioritat invertida, cosa que facilita la mobilitat dels vianants.

- **El Pla d'Intervenció Integral ha generat una millora important al Districte II**

  Amb el Projecte d'Intervenció Integral de Collblanc – La Torrassa s'han millorat molts carrers del Districte II, en concret s'ha intervingut en més de 80 cruïlles, fet que ha millorat molt la mobilitat a peu pel barri.

- **La tipologia de carrers no facilita la mobilitat dels vianants**

  Tot i les importants intervencions que hi ha hagut els darrers anys, es destaca que la tipologia de carrers, estrets, amb pendent, amb edificis alts, i molta densitat de població, genera una sobre ocupació de les voreres, ja que no hi ha més espai. Fins i tot, en els carrers on hi ha prioritat invertida, la sensació és que els vianants no s'han fet seu el carrer i segueixen anat per les voreres perquè no es fien dels vehicles.

- **Barri amb molta gent gran**

  S'assenyala que cal tenir present que el Districte II és un districte amb molta gent gran, i això condiciona i determina la mobilitat, tant per l'ús del transport públic o privat, com per la mobilitat a peu, ja que les pendents i les voreres mal acabades són una dificultat per aquest col·lectiu.

- **Els carrers perpendiculars entre el carrer Mas i el carrer Montseny són de difícil accés per a persones amb mobilitat reduïda o per a la gent que va en cotxets d'infants o de la compra**

  S'observa que els carrers perpendiculars al carrer Mas i el carrer Montseny presenten dificultats per a persones amb mobilitat reduïda i per a la gent que va en cotxet d'infants o de la compra perquè les voreres no estan ben acabades.

- **El carrer Progrés és un carrer molt comercial i per on passen molts vianants**

  S'observa que el carrer Progrés és molt comercial i té molt de trànsit de vianants tot i tenir les voreres molt estretes, per això es considera que hauria de ser un carrer de vianants, amb possibilitat de càrrega i descàrrega, en la mesura que hi ha molts comerços. Però en el seu dia, ja es va fer aquesta proposta i els comerciants no van voler, perquè consideren que és un carrer d'accés necessari per a vehicles i d'aparcament rotatiu important.

- **Molt ús de la bicicleta tot i la topografia difícil del territori**

  Es destaca positivament que hi ha un gran ús de la bicicleta per la ciutat i el Districte en concret, tot i la difícil topografia del territori, ja que hi ha pendents importants, i carrers i voreres estretes.

- **Indisciplina de la gent que va en bici i certa impunitat**

  Es detecten problemes de convivència entre el vianant i la persona que va en bici, especialment per la indisciplina de la gent que va en bicicleta que no respecte cap norma de circulació. Aquest es considera que és un problema global a tota la ciutat, però en el cas del Districte II es veu incrementat per la tipologia de carrers, que presenten unes voreres molt estretes. Això provoca que quan els ciclistes no van per la calçada, siguin un perill pels vianants. A més, es considera que els ciclistes actuen amb molta impunitat, ja que ningú els diu res ni els sanciona.

- **Els carrers de pujada com el carrer Mas o el carrer Montseny s'utilitzen de baixada per part d'alguns ciclistes**

  S'observa que al carrer Mas i el carrer Montseny que són de pujada són utilitzats per molta gent per baixar en bici per la calçada i això és molt perillós.

Transport públic

- **Molt bona valoració de la línia 12 d'autobusos**

  Es destaca la qualitat de la línia 12 d'autobusos, tant pel seu itinerari com per la seva freqüència de pas..

- **Lentitud de la Línia 1 d'autobusos**

  S'observa que la línia 1 té un itinerari que dona moltes voltes i per uns carrers molt lents fet que provoca que sempre arribi tard, i trigui molt en fer tot el recorregut.

- **En un futur la línia 9 de metro donarà una cobertura important**

  S'assenyala que en un futur la línia 9 de metro també oferirà un servei important per la ciutat.

- **El futur soterrament de les vies també és una oportunitat de futur**

  Tot i que amb l'actual situació de crisi econòmica sembla que el projecte de soterrament de les vies que creuen la ciutat s'ha aturat, es considera que aquest projecte, tard o d'hora suposarà una gran millora per l'Hospitalet.

- **El futur canvi modal previst a la parada de la Torrassa un altre bon projecte de futur**

  També es destaca l'intercanviador previst per la parada de la Torrassa que ja s'ha començat a executar però que encara no s'ha finalitzat.

- **Barris del Districte II amb moltes limitacions d'espai que condiciona la col·locació de marquesines**

  Tot i que el barri ha millorat molt en els darrers anys, s'assenyala que el barri té moltes limitacions força irresolubles, carrers estrets, voreres estretes, pendents, etc. Això dificulta la col·locació de marquesines a les parades dels autobusos. De fet, en la majoria de parades no hi ha marquesines per manca d'espai, però com a mínim es podria posar algun banc com ja s'ha començat a fer en algunes parades, fet que es valora molt positivament.

- **Es valoren molt positivament les plataformes d'accés als autobusos i les rampes d'accés**

  Es valoren molt positivament les plataformes d'accés als autobusos que hi ha a les parades i les rampes d'accés de que disposen els autobusos, perquè faciliten molt l'accessibilitat de les persones amb més dificultats de mobilitat.

- **Manca d'accessibilitat per a persones amb mobilitat reduïda en la parada de Collblanc de la línia 5 del metro**

  S'observa, que si bé la parada de La Torrassa de la línia 1 de metro està molt ben adaptada per a persones amb mobilitat reduïda la parada de Collblanc de la línia 5 encara no és accessible.

- **Inexistència de panells informatius a les parades de l'autobús**

  S'apunta una manca de panells informatius a les parades d'autobús.

Vehicle privat

- **Pacificació d'alguns carrers i excessos de velocitat en alguns carrers**

  Es destaca que no es respecta la velocitat en els carrers de prioritat invertida, fet que provoca que molts vianants no es facin seu el carrer.

  Es valora que el carrer Progrés podria ser un carrer de vianants perquè es considera que és molt comercial. Tot i això, quan en el seu dia es va fer la proposta els comerciants no van voler perquè això trauria molts aparcaments rotatius que els consideren imprescindibles.

  Entre el carrer Joventut i el carrer Albareda hi ha un baden per reduir la velocitat dels vehicles molt alt que fins i tot quan els vehicles van molt lents toquen el terra.

  També s'observa que els carrers que s'han fet de prioritat invertida per pacificar el trànsit i la gent és faci seu el carrer, però no ha sigut així, la gent encara no es fa seu el carrer i segueixen anant per les voreres. Per això es proposa senyalitzar millor aquests carrers.

- **Sensació d'inseguretat en alguns carrers per l'excés de velocitat dels vehicles**

  En general es valora que els carrers de Collblanc – La Torrassa són força segurs. Per exemple, es destaca el camí escolar del carrer Ramon i Cajal, perquè és molt utilitzat i la gent el respecte. En canvi, sí que s'observa, que si bé de dia els conductors són força respectuosos amb la velocitat durant la nit, això no es respecte tant, i els vehicles circulen a més velocitat.

  També s'apunta que el carrer Martí i Julià té les voreres molt estretes i és un carrer on hi passen molts vianants, molts dels quals són nenes i nenes, perquè hi ha dues escoles a la

zona, i això provoca que en ocasions sigui un carrer perillós perquè els vehicles circulen a força velocitat i les voreres van molt plenes de gent.

- **Pol·lució en el carrer Mas**

  Es destaca que el carrer Mas és el que presenta un major grau de saturació, i això provoca que també generi una contaminació atmosfèrica important.

- **Moltes dificultats per trobar aparcament**

  S'apunta que l'aparcament és una problemàtica molt important en tot el Districte II, especialment durant el cap de setmana. Molta gent ha d'anar a Santa Eulàlia a aparcar, o fins i tot, aparca a Bellvitge i després agafa el metro.

  S'observa que és un barri molt dens i amb pocs aparcaments. Molta gent acaba aparcant en pàrquings. Però es considera que els pàrquings municipals i els privats són molt cars i no tothom els pot pagar. Es comenta que és un barri amb molta població immigrada, i molta d'aquesta població té vehicle privat. Es considera que això provoca que hi hagi un parc de vehicles important per l'espai que hi ha.

  També s'assenyala que el fet de tenir Barcelona al costat, amb zona d'àrea verda provoca que molts vehicles de veïns i veïnes de Barcelona o que volen anar a Barcelona acaben aparcant a Collblanc – La Torrassa.

- **Bona valoració de la zona blava**

  Hi ha una bona valoració de la zona blava, perquè permet la rotació en l'aparcament en la zona comercial, si bé, s'observa que molta gent l'utilitza com aparcament permanent més que com aparcament puntual per anar a comprar. De fet, la zona blava va ser una demanda dels comerciants. Actualment està sent molt utilitzada, però també s'assenyala que si s'apugen els preus la gent deixarà d'utilitzar-la.

- **Tot i la manca d'aparcament es valora que el carrer Mas hauria de tenir dos carrils i perdre l'aparcament**

  S'assenyala que tot i que manca força aparcament a la zona del Districte II, es considera que el carrer Mas no hauria de perdre un carril de circulació per tenir aparcament perquè això genera una mica de congestió a la zona.

Procés de participació del Pla de Mobilitat urbana de l'Hospitalet de Llobregat

Sessió de treball: Districte III, Santa Eulàlia i Residencial Gran Via

6 de febrer de 2013: Mobilitat de vianants, transport públic i vehicle privat

Presentació

El passat dimarts dia 6 de febrer va tenir lloc la sessió de treball del procés de participació del Pla de Mobilitat Urbana del Districte III, Santa Eulàlia i Residencial Gran Via, també conegut per Gran Via Sud. La sessió es va organitzar en dues parts. Una primera part de presentació de les idees força del diagnòstic tècnic i una segona part de reflexió i treball per identificar els aspectes que caracteritzen la mobilitat avui al Districte III de l'Hospitalet. A continuació, recollim les idees força identificades per les persones participants amb l'objectiu que es puguin anar completant i concretant amb el treball de futures sessions del procés participatiu.

Idees aportades

La mobilitat de vianants i bicicletes

- **Amplada i obstacles de les voreres.**

  Es valora que algunes voreres són molt estretes. Aquest problema es veu agreujat quan tenen obstacles com arbres, papereres, etc. que incomoden o impedeixen el pas de persones, cotxes, carros de la compra, etc.

  També s'apunta que algunes de les voreres s'han construït massa àmplies, prioritzant el pas de vianants sobre d'altres usos de la via pública, com l'aparcament. En aquest sentit, es considera que les voreres s'haurien de construir d'acord amb l'amplada de la calçada.

- **La millora de les pendents en el barri de Santa Eulàlia.**

  Es valora que, en general, les pendents en el barri de Sant Eulàlia han estat millorades en els últims anys.

- **Incivisme en l'aparcament dels vehicles.**

  Al carrer Martí Codolar, els horaris de càrrega i descàrrega no es respecten. . especialment en la zona compresa entre carrer Santa Eulàlia fins als aparcaments. Com a possible solució, es suggereix posar una parrilla al carrer Ramon y Cajal, que evitaria el col·lapse que actualment es genera en aquest punt.

  També es destaca les dificultats de pas per al vianant al carrer Castelao, del número 26 al número 1. La causa és que la vorera és molt estreta, i els conductors aparquen els cotxes damunt d'aquesta, impedint la bona accessibilitat i mobilitat del vianant.

- **Inseguretat a les entrades i sortides de les escoles.**

  En general, es detecten força problemes i necessitats de millora respecte a les entrades i sortides de les escoles vinculada a la inseguretat del vianant:

  Escola Azorín: es detecta inseguretat a l'entrada i sortida de l'escola ja que passen camions. Sorgeixen diferents alternatives de millora per tal d'evitar aquestes situacions de risc, especialment per al infants, com restringir el pas de camions, especialment al matí i a migdia, posar elements de reducció de velocitat, garantir la presencia de la guàrdia urbana, etc.

  Escola Bernat Desclot: la porta d'entrada i sortida dels infants es realitza en una carrer que es propietat dels edificis de l'entorn. El pas de cotxes pel carrer, inclús en contra direcció, fa crear situacions de risc per al infants.

  Col·legi El Casal: al carrer Jacint Verdaguer, quan els infants surten del centre, a les 13 hores i a les 17 hores, la presència de cotxes a una velocitat excessiva crea una situació de inseguretat. A més a més, la calçada està repleta de cotxes i genera una reducció de la visibilitat al creuar el carrer.

- **La càrrega i descàrrega de mercaderies i l'efecte sobre els vianants.**

  Durant els últims anys, es detecta un creixement de comerços (fruiteries, etc.) que ha implicat l'augment de la distribució de mercaderies pel barri. Molts d'aquests comerços estan ubicats a carrers de vianants o zones de prioritat invertida com, per exemple, el carrer Pareto, el carrer Sant Eulàlia, etc. Seria necessari preveure abans de la llicència l'estudi de com es farà aquesta distribució de mercaderies i quan es realitzarà. Així, aquesta informació seria un criteri a valorar per concedir la llicència d'activitats en el lloc sol·licitat.

- **Normativa d'aparcament de les motos en vorera.**

  Sorgeix el dubte sobre com han d'aparcar els motoristes els seus vehicles en la vorera. S'informa que en aquelles voreres de tres o més metres d'amplada, l'aparcament està permès, excepte si existeix un aparcament de motos a menys de 100 metres; i sempre han de pujar a la vorera amb la moto apagada i arrossegant-la.

- **La conducció dels ciclistes pel barri**

  Preocupa la conducció dels ciclistes, ja que sovint circulen per damunt la vorera, independentment de l'amplada d'aquesta, amb les conseqüents incomoditats, empentes, etc als vianants. Es comenta que anys enrere les bicicletes estaven obligades a portar matrícula, de manera similar que els turismes, i allò permetia identificar un ciclista si cometia una infracció.

- **Ubicació del carril bici.**

  A llarg de la Gran Via, proper a la plaça Cerdà, el carril bici està ubicat massa prop de la parada de l'autobús. Aquest fet provoca riscos per als vianants que baixen de l'autobús, ja que el creuament d'una bici pot provocar accidents.

Transport públic

- **Millorar la connexió i les parades dels autobusos amb l'ICO**

  L'accés a l'Institut Català d'Oncologia (ICO), en la Gran Via, es realitza per un pas soterrani valorat com insegur. Per evitar-ho, i malgrat l'existència de dues línies (la 1 i la 2), es demana que les línies interurbanes que passen per aquesta zona poguessin fer tota la rotonda i tenir una parada enfront de l'ICO i així evitar el pas del pas soterrat.

- **Canvi del final de la línia d'autobús 16**

  La línia d'autobús 16 finalitza el seu recorregut amb una parada en el carrer Mineria de Barcelona. Es proposa canviar el final de la línia i traslladar-la al carrer Radi, ja que aproparia al veïnat i la ubicaria dins del municipi.

- **Serveis de bus nocturn**

  Es comenta la percepció de que el servei de bus nocturn no és suficient per a les necessitats actuals.

- **Parades sense marquesines**

  Es detecten diferents parades d'autobús urbà on seria necessari instal·lar la marquesina:

  - Carrer Aprestadora.
  - Carrer Castelao amb Carrer Santa Maria. Aquest punt és d'alta intensitat d'ús, ja que passen 5 línies d'autobús que connecten amb equipaments de salut, etc. Ara bé, caldria estudiar bé com i on fer-ho, ja que el lloc és petit i estret i segurament seria necessari canviar la ubicació.
  - Carrer Amadeu Torner, amb un parada de dues línies d'autobús.
  - Carrer Castelao amb el carrer Nazaret, prop de l'escola Prat de la Riba.
  - Gran via, a la parada del Parc de l'Alhambra.

- **Accessibilitat a les parades de metro**

  És necessari l'ascensor en l'accés a la parada de metro Santa Eulàlia. En els últims temps, aquesta mancança s'ha agreujat més encara amb motiu de la reorganització dels serveis mèdics, que obliguen a desplaçar-se a veure a alguns especialistes mèdics a Bellvitge.

- **Punts d'informació sobre la xarxa d'autobús**

  Es comenta que el punt informatiu ubicat Santa Eulàlia no funciona. Caldria millorar els punts d'informació sobre la xarxa d'autobusos urbans. Es proposa arranjar aquesta última i establir dos punt nous, a la Ciutat Judicial i la Vanguard.

- **La informació de les parades**

  Es proposa marcar les parades amb numeració específica per facilitar la identificació de la persona usuària, la informació, etc. D'aquesta manera cada parada a més d'un nom de carrer podria tenir un número associat de tal forma que a una persona li resultés més fàcil saber on ha de baixar.

- **Freqüència de pas de l'autobús 16**

  Aquesta línia passa cada 20 minuts, però sovint passen dos autobusos 16 al mateix temps, un seguit de l'altre. Es demana distanciar-los i permetre disposar de major freqüència, ja que aquesta línia enllaça amb altres parts i zones de la ciutat.

- **Ubicació i quantitat de les parades de taxi**

  Es valora que hi ha dificultats per trobar taxi al barri, ja que si no et desplaces als carrers grans (carrer santa Eulàlia, per exemple) no trobes parades. Per aquest motiu es proposa ampliar les parades de taxi, de manera que un/a veí/na pugui disposar a una distància de 300 o 400 metres al voltant de la seva residència, a més a més de les parades ja existents en punts claus (estació, hospital, etc).

Vehicle privat

- **Excessos de velocitat en alguns carrers**

  Alguns carrers del barri de Sant Eulàlia pateixen de l'alta velocitat dels cotxes, amb els conseqüent riscos per la seguretat dels vianants. Entre d'altres, es destaca el carrer Santa Eulàlia i el carrer Amadeu Torner.

  També preocupa el disseny de la rotonda ubicada en el carrer Amadeu Torner i el carrer Narcís Monturiol. Aquesta rotonda és massa gran i un vehicle a una velocitat considerable acaba pujant a la zona central de la rotonda.

- **Senyalització i semàfors**

  En alguns punts del barri, com a la sortida del carrer Fortuny amb l'entrada al carrer Aprestadora on en la zona de gran Via cap a Bellvitge, es detecten senyals tapades o amb difícil visibilitat per la ubicació d'arbres just davant. Es posa èmfasi en la necessitat de pensar que els arbres creixen i poden generar aquest problema.

  També es destaca la mala ubicació del semàfor en el cantó carrer Mestre Carbó i carrer Castelao, amb la col·locació del pas de vianants a uns deu metres del mateix. Seria necessari moure'l.

  Permissivitat davant el mal aparcament

  En la zona de l'escola Xaloc i l' escola Pineda (Can Trias) es detecta una alta permissivitat per part de la guàrdia urbana als cotxes aparcats malament a l'hora d'entrada i sortida d'aquestes centres d'ensenyaments, tot i que aquesta invasió dels cotxes dels pares i mares que recullen als seus fills i filles provoca la reducció de la calçada a un únic carril d'anada i de tornada. Es valora que aquest fet és un greuge comparatiu amb altres zones i moments del barri, en el que no hi ha permissivitat.

- **Dèficit d'aparcament en superfície**

  Al carrer Amadeu Torner hi ha dèficit d'aparcament en superfície. És una zona que concentra l'ambulatori, el Mercadona, etc. amb la conseqüent afluència de persones, i en canvi, únicament disposa d'un pàrquing petit.

  A més a més, en la del carrer Aprestadora amb el carrer Amadeu Torner caldrà tenir en compte que quan es construeixi la residència de gent gran, el problema s'agreujarà.

- **Ocupació de les places en superfície**

  Sorgeix el dubte sobre si no es podria fer alguna cosa davant la situació de veïns que tenen 3 o 4 cotxes i ocupen una plaça d'aparcament públic durant tot l'any, ja que van canviant un cotxe per altre però mai abandonen la plaça que ocupen.

- **El pes de la costum i l'hàbit**

  S'assenyala que les persones estem acostumades a deixar el cotxe en qualsevol lloc, encara que destorbi i estigui mal aparcat, amb les llums d'emergència.

- **Dificultats de gir**

  En el carrer Riera Blanca amb el carrer Santiago Ramon y Cajal i el carrer Santa Eulàlia , la sortida de l'aparcament obliga a girar i degut al poc espai que queda, s'envaeix el carril de l'esquerra. Aquest fet es valora que s'ha produït amb motiu del desdoblament del carrer.

- **Càrrega i descàrrega**

  La càrrega i descàrrega en la zona de Gran via Sud genera alguns problemes. Per exemple, es cita la zona de C/D ubicada a la gran via número 53, ja que és un carrer sense sortida i la presència de camions efectuant la càrrega i descàrrega bloqueja el carrer i impedeix el pas de qualsevol altre vehicle.

Medi ambient

- **Mobilitat sostenible en una ciutat sostenible**

  Es valora que és necessari treballar per una mobilitat sostenible, però també crear una ciutat sostenible que contempli molts altres elements. En aquest sentit, caldria tenir cura i passar dades actuals sobre la contaminació acústica, especialment a la zona de Gran Via Sud.

- **Medició i informació sobre la qualitat de l'aire**

  La qualitat de l'aire actualment es mesura amb una cabina ubicada en parcs, sota un arbre, etc. i per tant , la informació no s'adequa a la resta de zones del municipi. Es demana canviar la ubicació a altres llocs per tal d'aconseguir dades reals.

  També es reinvindica la informació sobre la qualitat de l'aire que hi havia a la entrada de l'Hospitalet.

- **Contraprestacions de Gas Natural**

  La central de Gas Natural també perjudica l'Hospitalet, i l'empresa havia de fer una compensació. Aquesta consistia en fer autobusos municipals amb gas natural, de manera tal que contribueixi a la reducció de la pol·lució i, per tant, a la millora de la qualitat de l'aire i això encara no s'ha fet

Procés de participació del Pla de Mobilitat urbana de l'Hospitalet de Llobregat

Sessió de treball: Districtes IV i V, Pubilla Cases, Can Serra, La Florida, Les Planes

10 de desembre de 2012: Mobilitat de vianants, transport públic i vehicle privat

Presentació

El passat dilluns dia 10 de desembre va tenir lloc la sessió de treball del procés de participació del PMU dels Districtes IV i V. La sessió es va organitzar en dues parts. Una primera part de presentació de les idees força del diagnòstic tècnic i una segona part de reflexió i treball per identificar els aspectes que caracteritzen la mobilitat avui als Districtes IV i V de l'Hospitalet. A continuació recollim les idees força identificades pels participants amb l'objectiu que es puguin anar completant i concretant amb el treball de futures sessions del procés participatiu.

Idees aportades

La mobilitat de vianants i bicicletes

- **Hi ha força voreres estrets i en mal estat en els districtes IV i V tot i que ha millorat molt**

  Si bé, s'apunta que a la zona de Pubilla Cases en general hi ha carrers molt arreglats, s'observa que hi ha força carrers amb voreres estretes, com per exemple el carrer Castellvell. Però a més, en força casos hi ha obstacles a les voreres que encara redueixen més la zona útil de pas. Per exemple, s'assenyala que els arbres treuen molt espai de pas i que pot ser podrien tenir un forat més petit que no ocupés tant d'espai útil de vorera.

  En algun altre cas, el problema el genera la presència d'un quiosc, com per exemple, davant de la Creu Roja. Aquest fet és especialment delicat quan són quioscos que estan tancats i abandonats, perquè aleshores ocupen un espai sense tenir cap ús, com passa a l'avinguda Masnou i a la sortida del Metro de La Florida.

  Un altre carrer amb voreres estretes i mal acabades és l'avinguda Electricitat, fet que es veu agreujat per la presencia sovint de cotxes mal estacionats a sobre de la vorera.

  Altres carreres amb voreres problemàtiques són el carrer Font i el carrer Martí i Blasi. I els carrers Naranjos, Marcel·li Esquius i Pere Pelegrí i l'Avinguda del Bosc, no tenen les voreres ben arranjades.

- **Mala accessibilitat en alguns carrers i espais públics**

  S'apunten alguns punts negres des del punt de vista de l'accessibilitat a alguns espais públics, com per exemple, al Parc de Les Planes, que en algun accés té unes escales sense alternatives de rampes.

  Més enllà de la rampa s'assenyala que quan plou al parc de les Planes es fan molts tolls d'aigua i això dificulta la mobilitat de les persones. A part, s'observa que hi ha un mal manteniment de les rampes que hi ha al Parc de les Planes.

  Al pont del cementiri (continuïtat del carrer Estrella) també s'apunta que manquen reixes i desaigua molt malament, caldria canalitzar l'aigua perquè si no el terra rellisca molt i aquest fet dificulta el pas dels vianants.

També s'apunta que la rampa del carrer Molí té molta pendent, fet que dificulta el pas de les persones amb mobilitat reduïda.

- **Passos de vianants estrets que quan aparca un cotxe gros no deixa passar o treu molta visibilitat**

  Es destaca que els barris de la zona nord de l'Hospitalet tenen força passos de vianants que són estrets per la tipologia de carrers que hi ha, de manera que quan aparca un vehicle gran aquest treu zona de pas, i especialment, treu molta visibilitat, fet que comporta un perill pel vianant que ha de treure el cap molt a poc a poc perquè el puguin veure els cotxes que circulen. Per exemple, s'apunten els carreres Naranjos, Martí Blasi, Garrofers i Llorer, com carrers que tenen aquesta problemàtica.

- **Necessitat de més manteniment dels passos de vianants**

  S'observa que els passos de vianants van perdent pintura i amb el temps ja no es veuen correctament. Per això s'assenyala que cal fer un bon manteniment i anar repassant la pintura cada cert temps. Per exemple, l'avinguda de Catalunya després del carrer Mimoses té els passos de vianants molt mal pintats, i això és un perill pels vianants, si un conductor d'un vehicle no els identifica.

- **L'estacionament incorrecte genera un perill pels vianants**

  L'incivisme de molta gent aparcant en zones indegudes (voreres o passos zebra) provoca que els vianants hagin de baixar de la vorera o els resti visibilitat a l'hora de passar i això augmenti el risc d'accidents. Per exemple, es destaca en el entorn de la residència de Can Serra, com una zona on hi ha molt estacionament indegut que obliga als vianants a baixar a la calçada, amb el perill que això comporta, i més tenint en compte el perfil de persones usuàries d'aquest servei, que sovint tenen la mobilitat molt reduïda. També es detecten molts vehicles mal estacionats al carrer Enginyer Moncunill.

  També es destaca la zona de La Florida i el camí escolar com una zona de risc pels vehicles mal estacionats.

- **Es sanciona poc als vehicles mal estacionats**

  La sensació d'alguns veïns és que la policia local no sanciona gaire als vehicles mal estacionats, tot i que no tothom està d'acord amb aquesta afirmació.

- **Estacionament de motos a la vorera**

  La presència de moltes motos estacionades a les voreres provoca que els vianants no tinguin zona de pas i hagin de baixar a la calçada. Per exemple, s'apunten el carrer Amapolas i el carrer Martí i Blasi com especialment problemàtics en aquest sentit.

- **Sensació de risc i impunitat dels ciclistes**

  Es considera que sovint hi ha molta gent que va en bicicleta de manera temerària generant un risc pels vianants i infringint la normativa, però mai se'ls sanciona, hi ha la sensació de que tenen impunitat per fer el que vulguin.

- **Poc ús de la bicicleta en els Districtes IV i V**

  S'observa que els districtes IV i V no són molt agraïts per anar en bicicleta, per la tipologia de carrers estrets. Però a més, no es percep que hi hagi un ús important d'aquest mitja de transport per tota la ciutat.

- **Itineraris de carril bici sense continuïtat**

  S'assenyala que hi ha algun carril bici sense continuïtat que li treu tot el sentit de ser en algun carrer, com és el cas, de l'avinguda Masnou.

- **Obstacles en els carrers dificulten la circulació de bicicletes i vianants**

  En algun carrer hi ha dificultat per encabir tots els usos que es vol promoure al carrer. Per exemple, s'apunta que en alguns carrers ho hi ha terrasses i carrils bici no queda espai per als vianants, i això és un perill, com passa a la zona del Casino.

- **Carrils bici perillosos a l'entorn de centres d'ensenyament**

  Es considera que col·locar carrils bici propers als centres d'ensenyament és un perill perquè són zones amb molta confluència de gent i això pot provocar que hi hagi accidents entre persones que van en bicicleta, especialment infants i joves, amb els mateixos nois i noies i els seus pares quan entren i surten dels centres d'ensenyament.

Transport públic

- **La línia 2 fa un itinerari que dona molta volta fet que l'alenteix molt**

  S'observa que la línia 2 té un itinerari que dona molta volta i això alenteix molt el trajecte. Aquest fet es considera especialment preocupant per ser la línia que va al tanatori i molta gent l'utilitza per això, però és molt poc pràctica. Tot i que es destaca que al tanatori també arriba el metro però aleshores depenent d'on es vingui cal donar una volta molt gran. En el mateix sentit, la línia 1 funciona una mica millor.

- **Hi ha freqüències de pas d'autobusos molt desequilibrades**

  Es destaca que hi ha línies d'autobús que tenen una freqüència de pas molt desequilibrada, en el sentit, que durant molta estona no passa cap, i després de cop passen dos autobusos de la mateixa línia molt seguits. Aquest fet s'atribueix a problemes en el trànsit que frenen alguns combois. En la majoria de casos això es produeix per estacionaments indeguts que no permeten el pas dels autobusos.

- **Hi ha equipaments importants de la ciutat, com la ciutat judicial o l'Hospital de Bellvitge, que no tenen gaires parades d'autobús**

  S'assenyala que l'únic bus que para a la ciutat judicial és el 16, i només el 14 va a l'Hospital de Bellvitge i no acaba d'arribar. Fet que es considera una mancança donada la importància d'aquests dos equipaments, tot i que el metro arribi a l'hospital.

- **Mala connexió en autobús a la zona de Gornal**

  S'apunta que la zona de Gornal no té una bona connectivitat en autobús.

- **Els autobusos que circulen per l'Hospitalet no permeten que viatgin dues persones en cadira de rodes a la vegada**

  S'assenyala com a mancança important, el fet que els autobusos que circulen per l'Hospitalet en la majoria de casos són petits i no permeten que viatgin dues persones en cadira de rodes al mateix temps perquè no hi ha dos llocs habilitats per a elles. Això provoca que si hi ha un matrimoni o amics que volen anar junts no puguin.

- **En determinades hores del dia hi ha moltes mares i pares que van amb infants amb cotxets en autobús i això satura el servei**

  S'observa que en determinades hores del dia, en concret quan entren i surten els infants de les escoles, hi ha moltes mares i pares que van en transport públic amb el cotxet de l'infant i això satura molt ràpidament els autobusos, per això es considera que caldria reforçar molt la freqüència de pas dels autobusos en aquestes franges horàries.

- **Mala accessibilitat a les parades de la RENFE de Just Oliveres**

  Es destaca negativament que la parada de la RENFE de Just Oliveres no sigui accessible per a persones amb mobilitat reduïda. A més les parades d'autobús més pròximes tampoc tenen les voreres ben acabades per a persones amb mobilitat reduïda.

- **Parades de la línia 1 i 5 de metro inaccessibles per a persones amb mobilitat reduïda**

  S'observa que hi ha parades de metro de les línies 1 i 5 que no estan adaptades a persones amb mobilitat reduïda, i això dificulta molt o fins i tot impossibilita el seu ús per aquestes persones. Aquest fet és especialment preocupant a la parada de metro de Just Oliveres.

Vehicle privat

- **Les zones de circulació pacificades es respecten força**

  En primer lloc, es valora molt positivament el respecte que tenen els conductors de vehicles a les zones que s'han pacificat del Districte IV i V.

- **Excés de velocitat en alguns carrers**

  S'observa que tot i que en les zones on s'ha pacificat el trànsit és respecte força, encara hi ha carrers on els cotxes circulen a força velocitat, com són: l'avinguda Catalunya amb el carrer Teide, el carrer Pins i el carrer Garrofers.

- **Semàfors mal distribuïts a l'avinguda Catalunya**

  Es considera que a l'avinguda Catalunya els semàfors estan molt mal distribuïts, perquè entre el carrer Teide i el carrer Pins hi ha tres, i després ja no hi ha més, i en canvi és una zona per on passen molts infants i joves perquè és una zona escolar. Per això es proposa distribuir millor els semàfors i posar tanques perquè els nens i nenes no creuin el carrer per on no deuen.

- **Manca de semàfor en la cruïlla entre el carrer Pere Pelegrí i l'Avinguda Can Serra, i entre el carrer Pere pelegrí i l'avinguda Electricitat**

  S'assenyala que la cruïlla entre el carrer Pere Pelegrí i l'avinguda Can Serra és força perillosa perquè no hi ha visibilitat, per això es demana la col·locació d'un semàfor (que ja es porta temps demanant a l'ajuntament). També es demana la col·locació d'un semàfor entre el carrer Pere pelegrí i l'Avinguda de l'Electricitat, però això ja està en el terme municipal de Cornella i per tant cal negociar amb ells.

- **L'estacionament indegut en voreres i en doble fila suposa un perill pel vianant**

  S'apunta que l'incivisme dels conductors/es que aparquen o a la vorera, o en passos zebra, o s'aturen en doble fila, generen un risc pels vianants, això passa força sovint a l'avinguda Nord.

- **Perill en els xamfrans on hi ha molts cotxes aparcats que resten visibilitat**

  S'assenyala que ens els xamfrans on hi ha molts vehicles estacionats, com passa entre l'avinguda Catalunya i el carrer Garrofers, els vianants perden molt la visibilitat del carrer i això augmenta molt el risc d'accidents.

- **Poca visibilitat en els camins escolars on els vehicles aparquen en doble fila o indegudament**

  Es valora especialment preocupant l'estacionament indegut que pot generar un risc pels infants perquè resta visibilitat, això pot passar en l'entorn dels centres d'ensenyament, fins i tot en carrers identificats com camins escolars segurs.

- **Manca d'aparcament**

  En general es considera que a tots els barris de la zona nord de l'Hospitalet manca força aparcament. Es destaca que a la zona de Pubilla Cases es pot estar més d'una hora buscant aparcament a la nit.

- **Actuacions en la via pública per guanyar vorera que han tret aparcament**

  Es valoren molt positivament les actuacions que hi ha hagut en els darrers anys a la zona nord de la ciutat, millorant molts carrers ampliant voreres. Per exemple, al barri de Can Serra s'han ampliat les voreres del carrer Sant Pere i del carrer Oriental. Però això ha reduït les places d'aparcament, i tot i que hi havia la previsió de fer pàrquings aquests o no s'han acabat de fer, com és el cas del pàrquing que estava previst fer a l'avinguda Severo Ochoa, o s'han fet però estan força buits, com és l'aparcament de Can Buixeres a la zona de la carretera d'Esplugues, perquè la gent no està disposada a pagar tants diners, uns 18.000 € per 50 anys de concessió.

  Per altra banda, també s'han posat pilones a les voreres per evitar l'aparcament sobre la vorera, per exemple, al carrer Badajoz.

- **Aparcament en mal estat a la zona del Club de Petanca de Pubilla Cases**

  S'apunta que l'aparcament que hi ha al Club de Petanca de Pubilla Cases està en molt mal estat, primer perquè el camí d'accés presenta moltes irregularitats que dificulten el pas.

- **Aparcament privat del carrer les Bòbiles**

  S'identifica que al carrer les Bòbiles hi ha un aparcament per a mestres i correus i sorgeix el dubte de si és públic i privat, i s'aclareix que és privat i per a us exclusiu dels mestres del centre d'ensenyament.

- **Força cotxes abandonats i en venda als carrers de l'Hospitalet**

  La manca d'aparcament es considera un problema greu, que es veu agreujat per la presencia de força cotxes abandonats al carrer, o cotxes que estan en venda, ja sigui per particulars o empreses.

- **Problemes amb les senyalitzacions de càrrega i descàrrega modificades**

  S'observa que en algun cas hi ha hagut canvis en les zones de càrrega i descàrrega que no s'han senyalitzat degudament, per exemple, en el Mercat vell de La Florida quan s'ha canviat d'ubicació no s'han canviat les senyals de càrrega i descàrrega i ara la gent no sap si pot o no pot aparcar. O en l'avinguda Masnou s'han mogut quatre contenidors, i no se sap si és perquè algú no autoritzat els ha mogut o perquè ho ha fet el mateix ajuntament, per això hauria d'estar ben senyalitzat i molt actualitzada (la senyalització) per no induir a errors i confusions.

- **Mala ubicació de les zones de càrrega i descàrrega**

  Es considera que hi ha zones de càrrega i descàrrega que no estan ben ubicades, ja que en algun lloc sobren i en d'altres manquen. Per exemple, s'assenyala que a la zona del Caprabo no hi ha suficient zona de càrrega i descàrrega i això obliga a estacionar malament al carrer, i en d'altres llocs hi ha i no s'utilitza gaire.

- **No es respecten les zones de càrrega i descàrrega**

  S'apunta que en general hi ha força incivisme per part dels conductors/es de vehicles privats que no respecten les zones de càrrega i descàrrega. Per exemple, a l'avinguda Severa Ochoa a la zona de càrrega i descàrrega del Consum, sempre està ocupada per vehicles que no els correspon.

- **No es sancionen els vehicles mal estacionats en zona de càrrega i descàrrega**

  S'assenyala que a més de no respectar-se les zones de càrrega i descàrrega la policia local no sanciona els vehicles mal estacionats.

Procés de participació del Pla de Mobilitat urbana de l'Hospitalet de Llobregat

Sessió de treball: Districte VI, Bellvitge i el Gornal

12 de febrer de 2013: Mobilitat de vianants, transport públic i vehicle privat

Presentació

El passat dimarts dia 12 de febrer va tenir lloc la sessió de treball del procés de participació del Pla de Mobilitat Urbana del Districte VI, Bellvitge i el Gornal. La sessió es va organitzar en dues parts. Una primera part de presentació de les idees força del diagnòstic tècnic i una segona part de reflexió i treball per identificar els aspectes que caracteritzen la mobilitat avui al Districte VI de l'Hospitalet. A continuació recollim les idees identificades pels participants.

Idees aportades

La mobilitat de vianants i bicicletes

- **Problemes d'accessibilitat en alguns carrers**

  S'apunta que al carrer Colom hi ha unes escales que no permeten l'accés a les persones amb mobilitat reduïda, caldria adaptar aquest pas. També s'assenyala que a la zona industrial de Granvia Sud hi ha molts passos de vianants que no estan adaptats a persones amb mobilitat reduïda.

  Un altre problema d'accessibilitat s'identifica a la Travessia Industrial a la Feixa Llarga a l'alçada del Viver i la Fabregada hi ha una tanca que només deixa un pas de 50 centímetres pels vianants. Es demana poder desplaçar una mica la tanca per poder tenir més zona de pas pels vianants.

  Un altre punt conflictiu des del punt de vista de l'accessibilitat del vianant i les persones amb mobilitat reduïda és el pas zebra que hi ha entre el consultori mèdic i el Mercat 2 de Bellvitge, on un dels costats sí que té el pas rebaixat, però a l'altre costat hi ha un mur que no permet el pas accessible. Per això es proposa desplaçar el pas zebra dos metres per facilitar el pas dels vianants i les persones amb mobilitat reduïda.

- **Obstacles a les voreres o les zones de pas dels vianants**

  S'assenyala que al Pont del Llobregat hi ha la base d'una farola en mig de la zona de pas, que en el seu dia es va treure però encara està la base de la mateixa dificultant el pas dels vianants i les bicicletes i suposant un perill si algú no la veu a temps.

- **Manca d'algun pas zebra en alguna cruïlla**

  S'observa que en algunes cruïlles de carrers manca un pas de vianants. Es destaca per exemple, la manca d'un pas zebra a la Travessia Industrial a l'alçada del carrer Riera dels

Frares, o a la mateixa Rambla Marina hi ha algun pas de vianants que està realitzat en una de les calçades però després no té continuïtat en l'altre.

També s'assenyala que en el pont que creua de Bellvitge al Gornal que està més proper a la Granvia, si es baixa per les escales, el pas de vianants més pròxim està a uns 50 metres, seria convenient desplaçar-lo perquè molta gent que creua el pont va carregada d'anar a comprar al Mercadona i haver de fer aquest tram és un problema, per això es demana desplaçar aquest pas uns 50 metres per fer-lo coincidir amb les escales del pont.

- **Pacificació del trànsit amb elevació dels passos de vianants**

  Es valora molt positivament l'elevació dels passos de vianants per a que els cotxes tinguin que disminuir la velocitat i perquè l'accessibilitat dels vianants sigui més fàcil. Es destaca que en la zona de l'Avinguda Mare de Déu de Bellvitge l'entrada al porxo que travessa la vorera està molt bé, però pot ser caldria estendre aquestes actuacions a més espais.

- **En general voreres molt amples però algun carrer amb voreres estretes**

  Es destaca molt positivament el fet que la majoria de carrers de Bellvitge tenen les voreres molt amples, i només hi ha algun cas concret on les voreres són estretes, en aquest sentit s'assenyala el carrer França, a l'alçada de la Xixonenca. A més, en aquest cas la presència de Terrasses al carrer no ajuda.

  De la mateixa manera s'apunta que el carrer Caterina Albert té en la seva banda més propera a muntanya una vorera d'uns 85 centímetres, això comporta que no pugui passar una persona en cadira de rodes. Aquest fet és especialment delicat tenint present que hi ha el pont d'accés entre el Gornal i Bellvitge, i hi ha el Col·legi Pineda a prop, de manera que passen molts infants per aquest carrer. En aquesta mateixa zona, s'apunta que el carrer Joncs també té una vorera molt estreta i també és un carrer per el que passen molts infants per la seva proximitat al Col·legi Pineda.

  Hi ha alguna zona del barri ¿.....? on les voreres són estretes i a més, l'accés a l'habitatge és directe des del carrer. En aquests casos si es col·loquen pilones o senyals encara es redueix més la zona de pas dels vianants i això és un inconvenient.

- **Avinguda Vilanova amb una vorera molt ample que ha generat comportaments incívics**

  Tot i que en general es valora positivament disposar de voreres amples, s'apunta que en el cas de l'Avinguda Vilanova, el fet de tenir una vorera ample, a més de reduir places d'aparcament ha provocat que algunes persones incíviques utilitzin la vorera per fer carreres de bicis i motos.

- **Voreres en mal estat**

  Tot i que es valora en general molt positivament l'amplada de les voreres del Districte VI, s'assenyala que en algunes voreres del barri del Gornal, tot i ser recents moltes rajoles estan aixecades per l'erosió que provoquen les arrels dels arbres o perquè en el seu dia es van col·locar malament.

- **Mala ubicació dels contenidors dificulta la visibilitat dels vianants**

  Es destaca que en ocasions la mala ubicació dels contenidors d'escombraries fa que els vianants no tinguin una bona visibilitat a l'hora de passar, perquè al ser més alts que un vehicle, per mirar han de sortir a la calçada, fet que suposa un risc. En concret s'apunta el creuament entre els carrers Caterina Albert i Campoamor.

- **Punts perillosos en algunes zones del Districte VI**

  En el barri del Gornal en l'Avinguda Vilanova a l'alçada del número 10 hi ha una rotonda molt estreta en la que els camions molts cops passen per sobre, que s'observa que el pas dels vianants i de les bicicletes es fa pel mateix costat dels cotxes i es considera perillós perquè manca visibilitat als vehicles per poder-ho fer de manera segura.

  També s'observa que en la rotonda de l'Avinguda Amèrica amb l'Avinguda Europa hi ha un pas de vianants habilitat però la gent molt sovint passa pel mig de la rotonda i això és molt perillós. A més és una zona amb molt de trànsit de vehicles i de vianants.

  Un altre punt negre que s'identifica és a la Rambla Marina a l'alçada del número 300 a la part del darrera de l'Escola Bernat Metge on hi ha una doble corba que té un problema de

visibilitat pels vehicles que el fa molt perillós, i tot i la col·locació d'un mirall, es considera que caldria alguna intervenció més per fer que els vehicles circulin a menor velocitat.

- **Manca de civisme i disseny inadequat d'algunes zones verdes**

  S'observa que hi ha una manca de civisme important per part de la gent que en ocasions passa per on no ha de passar, però en alguna ocasió això bé provocat per un mal disseny de l'espai públic. Per exemple, s'assenyala que en el barri del Gornal, en la zona enjardinada entre el Carrer Joncs i el Carrer Can Tries la gent passa pel mig de la zona verda, fent-la malbé, però perquè és l'itinerari natural de pas i creuament del carrer. Es considera que això ho haurien de tenir present els urbanistes a l'hora de dissenyar l'espai públic i facilitar les zones de pas pels itineraris "naturals" dels veïns i veïnes.

- **Manca de civisme dels conductors de vehicles que estacionen inadequadament i dificulta el pas dels vianants**

  S'observa que en general hi ha una manca de civisme dels conductors de vehicles pel pas dels vianants. En concret es destaca de manera especial en la zona industrial de la carretera del Mig que en l'horari laboral hi ha molts vehicles estacionats a la vorera o carregant i descarregant mercaderies de manera que impedeixen el pas dels vianants, i en molts casos cal baixar a la calçada per poder passar fet que és molt perillós.

  També s'apunta que en general en la zona industrial hi ha força incivisme dels conductors a l'hora d'aparcar generant molèsties importants als vianants.

- **Incivisme en l'ús de les bicicletes**

  S'assenyala que hi ha força incivisme per part de les persones que van en bicicleta, tant per un excés de velocitat com per circular per les zones on no deuen. En aquest sentit, s'apunta que en ocasions tot i haver un carril bici habilitat perquè vagin la gent en bici, alguns segueixen anant per la vorera molestant als vianants.

  També s'assenyala que hi ha bicis que passen a alta velocitat per les rampes dels ponts que creuen de Bellvitge a Gornal i provoquen molèsties als vianants.

- **Ubicació dels carrils bici**

  S'apunta que hi ha carrils bici que van per la vorera i carrils bici que van per la calçada, caldria valorar quina és la millor opció i unificar una mica el criteri.

- **Itineraris del carril bici**

  Es destaca que hi ha una manca de continuïtat d'alguns carrils bici, en especial s'apunta que el carril bici que va per la Rambla Just Oliveres queda tallat i no té continuïtat. Així mateix el carril bici que hi ha per la Granvia quan arriba a l'alçada de la Rambla Marina s'acaba, i només hi ha unes petites senyals verdes al terra que t'indiquen per on continuar fins a connectar amb el proper carril bici, però això no és efectiu perquè no es veuen i ningú les respecte.

  També es valora que el gir entre la cruïlla del Carrer Campoamor i l'Avinguda Amèrica és força complicada.

- **Poc respecte dels carrils bici o les voreres per part de les motos**

  S'observa que en l'Avinguda Amèrica i l'Avinguda Vilanova tot i haver aparcament de motos en la calçada moltes aparquen en la vorera o en el mateix carril bici, fet que dificulta el pas, tant de vianants com de les persones que van en bici.

- **Semàfors per les bicicletes mal regulats**

  S'observa que els semàfors del carril bici de Rambla marina no està sincronitzat ni amb els vianants ni amb els cotxes i això enrareix el pas i el fa més perillós. Es considera que hauria de coincidir amb els vehicles perquè circulen en la mateixa direcció que aquests.

Transport públic

- **Parada de RENFE del baixador de Bellvitge inaccessible per a persones amb mobilitat reduïda**

  Es destaca de manera especial que la parada del baixador de Bellvitge no permet l'accés a persones amb mobilitat reduïda, fet que ja s'ha demanat molts cops a RENFE.

- **Tanques trencades en la línia de RENFE que són molt perilloses**

  S'observa que hi ha una zona on les tanques de les vies del tren estan trencades. Això depèn d'ADIF i ja se'ls i ha notificat, però és important resoldre-ho perquè molta gent passa pel mig per creuar les vies i això és molt perillós. És en la zona de l'últim pont tocant a banda muntanya.

- **Manca de senyalització entre la RENFE i els Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya**

  Es destaca que hi ha una manca d'indicacions per senyalitzar la connexió entre RENFE i la parada de Ferrocarrils de l'Avinguda del Carrilet. Tot i que dintre de la parada de RENFE està senyalitzat un cop surts al carrer ja no hi ha cap indicació. Aquest fet es considera especialment preocupant tenint en compte que a Hospitalet hi ha més de 180.000 pernoctacions de persones que moltes d'elles probablement utilitzen aquests mitjans de transport.

- **Manca d'accessibilitat a la parada de metro de Just Oliveres**

  També s'apunta la manca d'accessibilitat per a persones amb mobilitat reduïda de la parada de Metro de Just Oliveres, fet que preocupa perquè tot i estar fora del Districte VI moltes persones l'utilitzen per anar a especialistes, fet que encara ho fa més preocupant perquè moltes d'aquestes persones tenen mobilitat reduïda.

- **Itineraris d'algunes línies de bus**

  Hi ha una demanda històrica del barri del Gornal de que el bus número 14 arribi fins al barri del Gornal perquè així quedaria cobert l'accés a unes zones amb forta connexió al barri.

- **Dificultats de pas del bus**

  S'apunta que en la Travessia Industrial en el gir que hi ha a l'alçada del carrer Campoamor i el carrer Miquel Romeu, per accedir al carrer Caterina Albert el bus ha de passar del carril dret a la parada que està a l'esquerra, i és un gir sense semàfor, fet que ho fa força difícil.

- **Temps d'espera d'algunes línies de bus**

  Es destaca que la línia 10 té un temps d'espera molt llarg, que en un dia laborable pot anar dels 20 als 30 minuts però en festius i caps de setmana es pot esperar més d'una hora.

- **Manca d'informació en les parades del temps que manca pel pas del pròxim bus**

  Es destaca que seria molt important poder saber el temps d'espera pel pas del següent bus en cada parada. En algun cas, hi ha manca d'informació a les parades del temps d'arribada i de sortida de la línia, ni que sigui el temps estimat. Per exemple, en la parada de bus que hi ha al Gornal davant de la parròquia hi ha l'hora de sortida del bus per l'altre costat de la línia però no l'hora d'arribada i de tornar a sortir. Però sense dubte ho ideal seria disposar d'un sistema electrònic que permetés saber el temps que manca pel pas del proper autobús.

- **Marquesines de les parades de bus sense paravents**

  S'observa que tot i disposar de marquesina en algunes parades, aquestes no tenen paravent, de manera que les persones que estan esperant el bus pateixen força les inclemències del temps. En aquest punt s'assenyalen de manera especial les parades de bus de l'Avinguda Carmen Amaya.

- **Parades de bus poc accessibles**

  Es destaca que tot i que hi ha parades de bus que disposen de plataformes prefabricades perquè els usuaris puguin accedir fàcilment a l'autobús, el fet de que aquest no es pugui apropar per manca d'espai en la parada provoca que la gent hagi de pujar directament des de la calçada, fet que dificulta l'accés. Per això, es proposa, o que l'autobús tingui més espai per poder-se apropar a la parada o que les plataformes prefabricades surtin més enfora per poder accedir directament d'aquestes a l'autobús. En concret s'apunta la parada de la Travessia Industria amb l'Avinguda Fabregada.

Vehicle privat

- **Excés de velocitat dels vehicles per alguns carrers del Districte VI**

  S'apunta que a la Rambla Marina els vehicles circulen a una velocitat massa elevada, per això es proposa col·locar semàfors que s'activin en funció de la velocitat de circulació dels vehicles així la gent s'acostumarà a reduir la velocitat. A més, hi ha alguna zona, on hi ha una doble corba que caldria posar un semàfor per obligar a reduir la velocitat.

  Un altre carrer amb un excés de velocitat és l'Avinguda Vilanova. De fet, es destaca que es va col·locar un pas de vianants elevat i això ha sigut molt eficaç per aquell tram, però pot ser caldria posar-ne algun més, perquè els vehicles no s'accelerin.

- **Permetre el gir dels turismes al carrer Botànica**

  Permetre el gir dels turismes a l'esquerra al carrer Botànica encara que sigui només per veïns o turismes ja que no si cal recórrer 450 metres d'anada fins a poder donar la volta al carrer primer de maig i tornar enrere 450 metres més.

- **Revisar els sentits de circulació d'alguns carrers i obrir algun nou pas**

  S'indica que caldria revisar els sentits de circulació del carrer Campoamor per accedir a Bellvitge perquè actualment cal donar molta volta. En aquest sentit, es proposa obrir un pas d'accés del carrer Caterina Albert a l'Avinguda Amèrica. En aquest punt s'assenyala que obrir l'accés en sentit de muntanya a mar no seria un problema, però a l'inversa sí, de mar a muntanya, perquè provocaria que molts vehicles passessin per aquesta via.

- **Manca d'accés des del barri a la Granvia**

  Es destaca que tot i que hi ha quatre sortides per anar de la Granvia al barri, no hi ha cap accés del barri a la Granvia.

- **Mala sincronització dels semàfors del carrer Castelao**

  S'identifica una mala sincronització dels semàfors del carrer Castelao, que provoca que circular per aquest carrer sigui molt lent.

- **Manca de senyalització en algunes cruïlles perilloses**

  S'observa que hi ha alguns carrers amb mala visibilitat que no estan correctament senyalitzats. Per exemple, en l'Avinguda de mare de Déu de Bellvitge davant del camp de Beisbol hi ha una cruïlla per on passen força cotxes i hi ha un punt cec que no està correctament senyalitzat.

- **Manca de miralls per accedir a Rambla Marina**

  S'apunta que per accedir a Rambla Marina des de la Granvia per la banda dels números pars, només hi ha miralls per incorporar-se a la circulació davant el Mercat " però la resta de blocs no, i aquesta seria una mesura que ajudaria a millorar la seguretat. A més, es destaca que hi ha contenidors que dificulten la visibilitat.

- **Aparcament de Motos sota el pont a l'Avinguda Vilanova**

  Es destaca que hi ha 71 aparcaments per a motos en el Gornal, però en general aquestes no respecten gaire els llocs d'aparcament i aparquen en qualsevol lloc. També es podria habilitar un aparcament de motos sota el pont a l'Avinguda Vilanova.

- **Alternar el costat on es pot aparcar al carrer Campoamor**

  S'apunta que al carrer Campoamor només es pot aparcar a un costat de la calçada, i es valora que seria interessant que s'anés alternant cada costat per sanejar els dos costats de la calçada, així es facilita la neteja.

- **S'ha aturat la construcció del pàrquing a la zona del Col·legi Pla del Llobregat**

  S'apunta que tot i que hi havia la previsió de construir un pàrquing a la zona del Col·legi Pla del Llobregat que havia de ser mig de propietat del Mercadona, mig públic, aquest projecte s'ha aturat. Però es considera que hi ha un dèficit real de places d'aparcament, i que s'hagués pogut cobrir aquesta oferta.

- **Vehicles mal estacionats a la sortida de les escoles**

  Es destaca que hi ha molts vehicles mal estacionats a l'hora d'anar a buscar els nens i nenes a l'escola, en concret s'apunta que el carrer Joncs amb el carrer Can Tries al voltant de l'Escola Pineda hi ha molts pares i mares aparcats en doble fila que dificulten el pas dels vianants i els vehicles.

- **Manca de respecte pels aparcaments per a persones amb discapacitat**

  Es destaca que en general hi ha una manca de civisme de molts conductors/es que aparquen en aparcaments per a persones amb alguna discapacitat i no ho són. Es considera que caldria perseguir i sancionar aquestes accions.

- **Manca de zona de càrrega i descàrrega regulada**

  S'apunta que la zona de carrega i descàrrega del carrer Colom no està regulada.

- **Manca de zona de càrrega i descàrrega al Mercat 1 de Bellvitge**

  Si bé es destaca que el Mercat 1 de Bellvitge ja disposa una zona de càrrega i descàrrega en el pàrquing soterrat, els camions de gran tonatge no poden entrar, per això es demana que s'habiliti una zona de càrrega i descàrrega a l'exterior en l'espai central que hi ha entre mig.

- **Possible nova rotonda**

  Entre els carrers Miguel Hernández i els laterals de la gran via es demana fer una rotonda o reduir els nombre de carrils a de 4 a dos o fins i tot un per accedir al barri sense tenir que anar fins a la rotonda que hi ha entre el Xaloc i l'Ikea. Són 7590 metres per fer un canvi de sentit i ajudaria a que els camions no entrin al barri i destrossin la glorieta que hi ha. A més l'IKEA els caps de setmana i dies d'oferta, i l'entrada de l'escola provoca molts col·lapses a la rotonda del Ikea.

- **Millores de la senyalització**

  Al lateral de la gran via al costat mar, a l'avinguda Vilanova, zona de Prosegur hi ha vàries irregularitats en la senyalització amb presència de senyals que s'na de treure com ara prohibit aparcar, velocitat màxima 50 o un stop.

  Tanmateix al principi del carrer sembla que hi ha un doble sentit però no està senyalitzat correctament ni pintats a l'asfalt els carrils i quant es surt d eles empreses no se sap cap on s'ha d'anar.

  En l'accés al barri cal millorar la senyalització ja que molta gent pensa que continuant recte entraran a la C·1 o a Bellvitge. També caldria impedir l'estacionament en els laterals de la rotonda que dificulten el pas.

  A l'alçada de l'institut oncològic a la gran via, hi ha un senyal de velocitat màxima 30 quant l'anterior que està a més de 700 metres és de 70 km. Es considera que el canvi és massa dràstic i que caldria substituir la de 30km/hora per una de 50 km/h

  Del carrer Vilanova al carrer Motors hi ha un cedeix el pas en una corba una mica tancada. Es complica perquè el jardí que hi ha està mal cuidat amb presencia de matolls que dificulta la visibilitat perquè el carril està situat a un nivell superior.

  Millorar la senyalització de la rotonda del Ikea fins a la parada del bus H12 i allà obligar els tràilers a anar pel carrer Miguel Hernández perquè sinó es troben una rotonda que es massa petita per girar.

Procés de participació del Pla de Mobilitat urbana de l'Hospitalet de Llobregat

Sessió de treball: Consell de nois i noies

16 de gener de 2013

Presentació

El passat dimecres 16 de gener de 2013 va tenir lloc la sessió de treball del procés de participació del PMU amb els i les representants del Consell de nois i noies de l'Hospitalet de Llobregat. En un primer moment es va presentar l'objectiu del procés i de la sessió. Tot seguit es van organitzar tres grups de treball rotatoris que treballaven tres qüestions: la mobilitat a peu i en bicicleta, la mobilitat en transport públic, i la mobilitat en vehicle privat. D'aquesta manera tots els i les participants van poder debatre i opinar sobre els diferents aspectes de la mobilitat al municipi.

A continuació recollim les aportacions fetes pels nois i noies amb l'objectiu que es pugui incorporar la perspectiva dels infants i adolescents al diagnòstic participatiu.

Idees aportades

Mobilitat a peu i en bicicleta

- En primer lloc els nois i noies assenyalen que un dels fets que condiciona la seva mobilitat a peu, en especial a la nit, és la percepció de manca de seguretat que hi tenen en algunes zones. Aquesta sensació en ocasions ve donada per la manca d'enllumenat en alguns carrers, per exemple al barri de Santa Eulàlia. També en el Parc de les Planas es troba a faltar una millor il·luminació.
- Un altre fet que condiciona la comoditat en els desplaçaments a peu és la presència d'obstacles a les voreres com papereres mal ubicades o altres elements que obstaculitzen el pas a la vorera. Es considera que en carrers propers a les sortides del metro aquest fet pren més importància ja que hi passa molta gent.
- També es destaquen comportaments incívics de cotxes que s'acumulen a les voreres mal estacionats, per exemple, a la zona del Mercadona a Santa Eulàlia, i això també dificulta el pas dels vianants per la vorera.
- Un punt crític per la mobilitat a peu dels nois i noies es produeix en els creuaments de carrers. En aquest sentit, s'assenyala que alguns passos de vianants tenen molt desgastada la pintura i això provoca que no es vegin correctament. A més, en algun cas, el temps dels semàfors destinat al pas de vianants és massa curt i canvia massa ràpid perquè es dona prioritat al pas dels cotxes.

- La pacificació d'alguns carrers no sempre ve acompanyada d'una millor sensació de seguretat ja que en carrers amb plataforma única, el fet que els cotxes circulen per la mateixa calçada que els vianants els provoca inseguretat. Es posa com exemple el carrer Mare de Deu dels Desamparats. Tot i això, s'assenyala que es podria pacificar el trànsit en algun entorn escolar com ara a l'institut Fontsere.
- Es proposa habilitar una zona de vianants que anés paral·lela a la via del tren per l'avinguda Vilanova i que fes el recorregut a peu més amable i còmode per aquesta zona.
- Les zones entorn centres escolars són evidentment zones amb molta presència de nois i noies. En aquest sentit, s'apunta que caldria millorar els entorns d'alguns centres escolars. Per exemple, al voltant de l'escola Pedraforca, les voreres són molt estretes i hi ha moltes rajoles en mal estat a les voreres. Aquest fet, també s'identifica a Rafael Campalans i a la plaça de l'Institut Eugeni d'Ors on també hi ha rajoles aixecades, i quan plou s'acumula aigua i esquitxa als vianants.
- També s'observen alguns problemes d'accessibilitat en carrers i zones on hi ha molta pendent, per exemple, en el Parc de les Planas es troben a faltar escales mecàniques. També s'apunta que el carrer d'accés al col·legi Montesori té molta pendent.
- Pel que fa a la mobilitat en bicicleta els nois i noies assenyalen la necessitat de més carrils bici. Es té la sensació que són inconnexos o que no porten enlloc, es valora que haurien de connectar equipaments o llocs concrets.
- També caldria revisar algun dels carrils bici existents. Per exemple, es considera que el carril bici de Bellvitge no es fa servir gaire perquè no està ben dissenyat. La gent circula per la Rambla Marina que és molt més ampla i no té desnivell. A més, s'observa que és un carril bici que tampoc connecta amb res. A més s'observa que hi ha una seqüència de semàfor especifica per ciclistes quant en realitat no hi ha passa ningú. La gent sí que baixa a peu passejant però no en bici.

Mobilitat en transport públic

- Malgrat la bona cobertura de transport públic existent a la ciutat la percepció dels nois i noies és que manquen més estacions i parades de metro, Renfe i FGC en especial a la zona nord de la ciutat. A més, s'observa que calcular la distància a una parada a 500 metres ja és una distància excessiva. Per altra banda, no es percep l'ús dels diferents transports públics de la mateixa manera. Es a dir, tenir una parada de FGC, no supleix no tenir el Metro.
- També s'assenyala la necessitat de finalitzar la L9 de Metro.
- Un altre aspecte que es demana és l'ampliació dels horaris del Metro a la nit de manera que es tanqués més tard.

- Tot i que hi ha estacions que estan adaptades, es considera que caldrien més ascensors perquè manquen ascensors a algunes parades de metro, com per exemple, a l'estació

de Collblanc. I tot i que alguna estació està ben adaptada això no supleix les que no ho estan.

- Pel que fa als accessos s'apunta que a Santa Eulalia caldria un pont d'accés entre la Vanguard i el barri de Torrassa. Així mateix en el pont de Santa Eulalia caldria modificar les rampes per facilitar el pas de les persones discapacitades.
- Respecte els FGC s'apunta que caldria millorar la senyalització dels temps d'espera dels combois. Però es destaca en positiu l'estació Europa-Fira perquè es considera que està molt bé.
- Respecte a la xarxa de bus s'indica que l'itinerari de la línia 54 dona massa volta. També s'apunta que manca alguna parada o línia de bus que porti al Splau.
- En referència a les freqüències s'assenyala que la línia 12 està molta estona parada abans no comença a circular. També s'assenyala que cal més freqüència de pas de la línia L95 i el 79.
- S'apunta que és necessari millorar la senyalització dels temps d'espera i de pas del bus perquè els usuaris sàpiguen quan temps falta perquè passi el següent.
- També es considera necessari ampliar el servei de bus nocturn.
- S'apunta la necessitat de posar més seients a les parades on hi ha més gent.

Transport en cotxe

- Pel que fa al transport privat els nois i noies destaquen els problemes vinculats a la seguretat. Es destaca que sovint els conductors no respecten els senyals. Per exemple, al carrer Natzaret molts vehicles es salten la senyal d'Stop i no respecten el pas de vianants, el mateix passa al carrer Enric Morera. Al carrer Progrés hi ha cotxes que entren en contra direcció. I al carrer Enginyer Moncunill els cotxes aparquen en doble fila.
- S'apunta que en alguns carrers els passos de vianant amb semàfors el temps de pas pels vianants és massa curt. Per exemple a Riera Blanca o a l'Illa.
- També s'indica algun punt concret on hi ha retencions de trànsit, per exemple, s'apunta que al carrer Mas, al matí a primera hora, hi ha molta densitat de trànsit. També hi ha molta circulació de vehicles a la travessera de Collblanc.
- S'observa que hi ha mala senyalització de l'accés a l'Avinguda Amèrica i la connexió amb la rotonda de Granvia.
- A més s'observa que si t'equivoques de sortida a la Granvia estàs obligat ha donar molta volta.
- Respecte a l'aparcament s'assenyala que als barris de la Torrassa i Santa Eulàlia costa molt aparcar. Caldria habilitar més zones d'aparcament ja que els aparcaments privats són molt cars.
- Per últim, s'indica que al carrer Teide hi ha molts cotxes abandonats que ocupen aparcament a la calçada.

Procés de participació del Pla de Mobilitat urbana de l'Hospitalet de Llobregat

Sessió de treball: Persones amb mobilitat reduïda

20 de novembre de 2012: Mobilitat de vianants, transport públic i vehicle privat

Presentació

El passat dimarts dia 20 de novembre va tenir lloc la sessió de treball del procés de participació del PMU amb el col·lectiu de persones amb mobilitat reduïda. La sessió es va organitzar en dues parts. Una primera part de presentació de les idees força del diagnòstic tècnic i una segona part de reflexió i treball per començar a identificar els aspectes que caracteritzen la mobilitat avui a l'Hospitalet. Aquesta trobada es va centrar en els aspectes que més afecten a les persones amb mobilitat reduïda. A continuació recollim les idees força identificades pels participants amb l'objectiu que es puguin anar completant i concretant amb el treball de futures sessions del procés participatiu.

Idees aportades

Amb relació a la mobilitat en general

- **La mobilitat cal pensar-la tenint en compte l'entorn de L'Hospitalet**

  Es destaca que als veïns i veïnes de l'Hospitalet els afecta molt la mobilitat i l'accés dels municipis del seu entorn, perquè hi ha molts desplaçaments amb els municipis veïns, especialment Barcelona i Cornellà (com la diagnosi tècnica assenyala). Això provoca que tot i que el Pla de Mobilitat Urbana de L'Hospitalet només fa referència a aquells aspectes que passen dintre del municipi, hi ha moltes accions dels municipis de l'entorn que els afecten. Per això es proposa, si més no, recollir aquestes idees i traslladar-les a les administracions competents. Per exemple, s'apunta que les parades de metro de Plaça Espanya i Plaça de Sants de la línia vermella no estan adaptades a les persones amb mobilitat reduïda.

- **El barem de les persones amb mobilitat reduïda no serveix**

  S'observa que el barem que s'utilitza per designar les persones amb mobilitat reduïda ha quedat obsolet ja que pràcticament només es poden acollir a aquest criteri les persones que van amb cadira de rodes. En canvi la realitat és que hii ha moltes altres persones que també tenen la mobilitat reduïda i en canvi no son considerades com a tal i per tant no es poden acollir als ajuts o recursos per aquest col·lectiu. Es valora que caldria canviar el concepte de persona amb mobilitat reduïda pel de "persona no capacitada per fer un ús correcte del transport públic ordinari". Això no només comportaria un canvi en el criteri de valoració sinó que també hauria d'implicar oferir un servei de transport públic adaptat segons la situació de cada persona.

- **Manca de recursos per executar accions previstes i necessàries**

  S'observa que actualment no hi ha recursos i això condiciona l'execució de moltes actuacions.

- **Tothom, i en especial els tècnics/ques, haurien d'anar un temps en cadira de rodes per la ciutat**

  Es destaca que les coses es veuen molt diferent quan es pateixen per un mateix, i per això, es recomana que tothom, però en especial els tècnics i tècniques de mobilitat haurien d'anar uns dies en cadira de rodes per la ciutat per ser conscients de totes les limitacions i condicionants que ha de patir una persona que va amb cadira de rodes durant tot el dia, des de que es lleva fins que se'n va a dormir.

- **Els patrons de mobilitat de les persones amb mobilitat reduïda són diferents**

S'assenyala que els patrons de mobilitat interna que la diagnosi tècnica indica dins els barris no són vàlids per les persones amb mobilitat reduïda. És a dir així com la població general fa molts desplaçaments a peu dins el barri perquè disposa dels equipaments en el propi barri, les persones amb mobilitat reduïda sovint s'han de desplaçar a altres zones o municipis que és on es troben els centres o equipaments especialitzats que fan servir.

La mobilitat de vianants

- **Voreres estretes**

  Es destaca que hi ha força carrers que tenen unes voreres molt estretes, que no permeten circular amb cadira de rodes.

- **Manca rebaixar les voreres d'alguns passos de vianants**

  S'assenyala que hi ha moltes passos de vianants on les voreres no estan rebaixades, o no estan rebaixades de manera correcte. Això dificulta molt el pas de les persones amb mobilitat reduïda.

- **Manca identificació de paviment rugós en les voreres per persones invidents**

  S'apunta que manca la identificació al terra mitjançant paviment rugós per ajudar a les persones invidents a desplaçar-se per la ciutat, en especial en les parades del transport públic i als creuaments de carrers.

- **Les bicis per la vorera molesten als vianants**

  La circulació de bicicletes per les voreres es considera un factor de perill per les persones que van per la vorera caminant o en cadira de rodes, especialment si aquestes persones tenen dificultats per moure's.

- **Les caques dels gossos són un problema per les persones que van en cadira de rodes**

  L'incivisme de la gent a l'hora de recollir les caques dels gossos provoca que les voreres dels carrers estiguin molt brutes, i això afecta de manera especial a les persones que van en cadira de rodes perquè les persones que van amb cadira de rodes no motoritzades toquen amb les mans les rodes.

- **Quan hi ha obres els passos alternatius no sempre són prou amples, però estan força ben senyalitzats**

  Si bé, s'observa que hi ha una bona senyalització dels passos alternatius quan es realitza una obra, es comenta que sovint l' itinerari alternatiu no és prou ample o no contempla l'accessibilitat de les persones amb mobilitat reduïda. Normalment estan pensats perquè passi una persona, però no dues, ni una amb cadira de rodes.

- **Desconeixement del grau d'implantació de semàfors sonors per invidents**

  Tot i que inicialment s'assenyala que manquen semàfors sonors per a persones invidents, es puntualitza a nivell tècnic, que actualment el 95% dels semàfors de l'Hospitalet estan adaptats per a persones invidents, però el que passa és que actualment funcionen amb un comandament que fa que s'activin quan passa una persona invident, i per això la gent no se n'adona. D'aquesta manera s'eviten les possibles molèsties del soroll quan no és necessari.

- **Fortes pendents d'alguns carrers**

  Una dificultat per les persones amb mobilitat reduïda són els carrers que tenen fortes pendents. Per exemple, s'assenyala l'Avinguda de Can Serra, com a carrer especialment preocupant pel fet de ser un carrer amb molta pendent i tenir un equipament de referència important com és l'ambulatori o un institut.

- **Barreres arquitectòniques**

  S'apunta que hi ha moltes barreres arquitectòniques a les voreres d'alguns carrers, per exemple, la mateixa Avinguda de Can Serra té un quiosc que dificulta el pas per la vorera.

- **Valoració positiva de l'avís d'obres**

  Es valora molt positivament, el fet de que l'ajuntament enviï un correu a l'ONCE cada cop que realitza unes obres a la via pública, perquè això permet avisar i traslladar la informació a les persones del col·lectiu.

Transport públic

- **Les parades de RENFE de Just Oliveres i de Bellvitge no són accessibles**

  Es destaca que la parada de RENFE de Just Oliveres no està adaptada a les persones amb mobilitat reduïda, ni tampoc la parada de Bellvitge. De fet, l'andana de la parada de RENFE de Just Oliveres es considera molt perillosa perquè és molt estreta i amb cadira de rodes no es pot passar.

- **Manca de marquesines a les parades d'autobús**

  S'assenyala que hi ha moltes parades d'autobús de L'Hospitalet que no tenen marquesina, en molts casos perquè no hi caben a les voreres, especialment a la zona nord de l'Hospitalet, com per exemple a l'Avinguda Isabel la Catòlica, però en d'altres, senzillament perquè no hi ha.

- **Les marquesines de les parades d'autobús no estan adaptades a persones amb mobilitat reduïda**

  S'observa que les marquesines de les parades d'autobús no estan adaptades per a que hi puguin estar les persones que van amb cadira de rodes. I fins i tot, en ocasions tenen barreres arquitectòniques molt pròximes que dificulten el seu accés.

  A més, la majoria d'elles no tenen senyals acústiques, de manera que si hi ha una persona invident no sap quin és l'autobús que passa.

- **Els autobusos no avisen de manera acústica de les parades**

  De la mateixa manera que manca un sistema sonor en les marquesines de les parades d'autobús, també manca aquest sistema en l'interior dels autobusos. Tot i que hi ha qui assenyala que a vegades sí que hi ha però el conductor l'apaga.

- **Les rampes d'accés als autobusos a vegades no funcionen**

  Tot i que la majoria d'autobusos tenen rampes d'accés per a persones amb mobilitat reduïda, a vegades el sistema no funciona perquè s'ha espatllat. S'apunta que si un autobús té el sistema de rampes espatllat s'ha de portar a arreglar i deixar de circular. En aquest sentit, es considera que les rampes s'espatllen força perquè l'utilitza la gent que no té la mobilitat reduïda i per tant es fa malbé ràpid. Caldria evitar que l'utilitzi tothom, i només deixar-lo per a ús exclusiu per a persones amb mobilitat reduïda.

- **Les rampes d'accés als autobusos estan lluny del lloc on es marca el viatge**

  El fet de no disposar d'un lloc per picar el viatge en la mateixa rampa d'accés a l'autobús és una dificultat per a les persones que l'utilitzen perquè els obliga a fer un desplaçament molest o que els i marqui el viatge algú altre.

- **No està senyalitzat el lloc d'accés a les rampes adaptades dels autobusos**

  S'observa que tampoc està senyalitzat al terra el lloc per on ha d'accedir la persona amb mobilitat reduïda a les parades dels autobusos, per tant no sap el lloc on s'ha d'esperar.

- **L'estació de metro de Just Oliveres no està adaptada**

  S'apunta que l'estació de metro de Just Oliveres no està adaptada a les persones amb mobilitat reduïda.

- **Les parades de metro amb ascensor tenen el boto d'avís molt alt**

  Es considera que els ascensors d'accés al metro tenen els botons molt a munt de manera que fan difícil poder picar a les persones que van en cadira de rodes, per exemple, la parada de Just Oliveres a L'Hospitalet o a Plaça de Sants i Plaça Espanya a Barcelona.

- **Manca de connexió entre el Centre i la residència de Can Serra**

  S'apunta que actualment l'autobús que porta del Centre a la residència de Can Serra deixa una mica lluny perquè no passa el Pont de la carretera d'Esplugues. Aquesta acció depèn d'ADIF i l'ajuntament ja ha fet instàncies per a que ho incloguin en el Pla d'Infraestructures.

- **Els autobusos de llarg recorregut obliguen a fer transbord a Plaça Espanya**

  S'assenyala que els autobusos de llarg recorregut que abans anaven de Plaça de Sants a Sant Just Desvern, i passen per la zona nord de L'Hospitalet, ara paren a la plaça Espanya i obliguen a fer un transbord per canviar d'autobús, això per una persona amb mobilitat reduïda és molest perquè els obliga a pujar i baixar.

- **Servei d'acompanyament per a persones amb mobilitat reduïda**

  Es valora de manera molt positiva el servei d'acompanyament per a persones amb mobilitat reduïda. De fet, aquest és un servei que no està reconegut per llei tot i que en el seu dia es van recollir moltes firmes perquè així fos, tot i això l'ajuntament de L'Hospitalet l'ofereix, i la gent el valora molt bé.

Vehicle privat

- **No es respecten els aparcaments reservats per a les persones amb mobilitat reduïda**

  No es respecten els aparcaments per a persones amb mobilitat reduïda, per exemple de la residència de Bellvitge. A més, si es denuncia i la policia local intervé, després això pot tenir conseqüències en els vehicles particulars autoritzats a aparcar perquè alguna gent pren represàlies.

- **Hi ha carrers i cruïlles on l'aparcament en bateria dificulta el sortir de l'aparcament per manca de visibilitat**

  En alguns carrers i cruïlles el fet d'aparcar en bateria limita molt la visibilitat i això provoca que tingui un cert risc el sortir d'aquests aparcaments. Per exemple es citen les avingudes Josep Tarradellas i Bosque, i la cruïlla del carrer Amapola amb el carrer Rosa de Alejandría.

- **Mala senyalització d'alguns carrers i números a Bellvitge**

  S'apunta que al barri de Bellvitge la senyalització d'alguns carrers i els números dels edificis és força deficient, i això dificulta saber on han d'anar les persones que no s'ho coneixen.

- **Manca de sensibilització i civisme de molts usuaris del transport privat**

  Es destaca que hi ha molta gent que no respecte les normes de circulació i estacionament i això genera un greuge a les persones amb mobilitat reduïda, per exemple, quan s'aparca a sobre la vorera o en un pas de vianants.

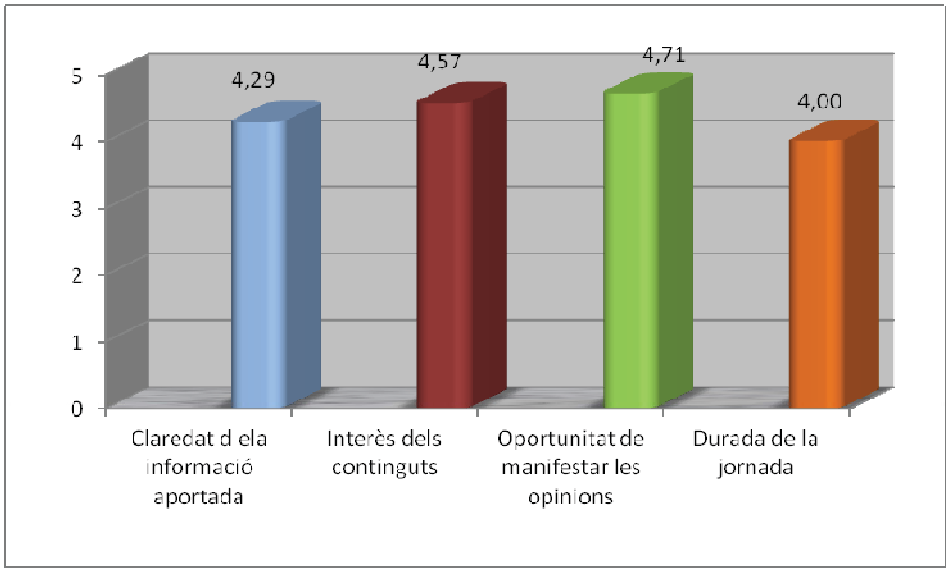
- **Carrers molt sorollosos**

  S'assenyala que a l'Avinguda Isabel la Catòlica els vehicles d'emergència que passen generen molt soroll fet que és molest pels veïns i veïnes de la zona. I tot i que hi ha un senyal de que s'ha de respectar el descans dels veïns això no es respecte gaire.

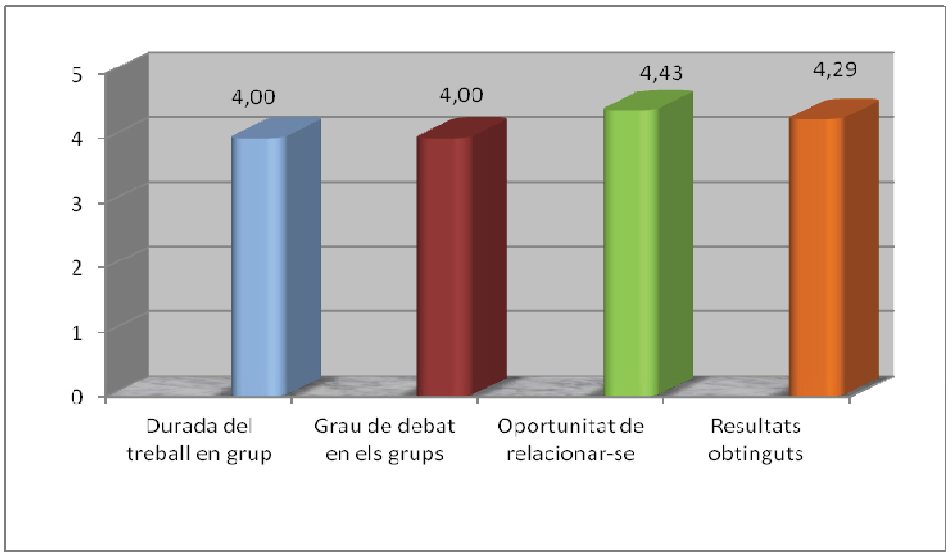
VALORACIÓ DE LA JORNADA

Els participants assenyalaven amb una x el grau de satisfacció de l' 1 al 5 respecte cadascun d'aquests ítems (1 seria gens satisfet i 5 seria molt satisfet)

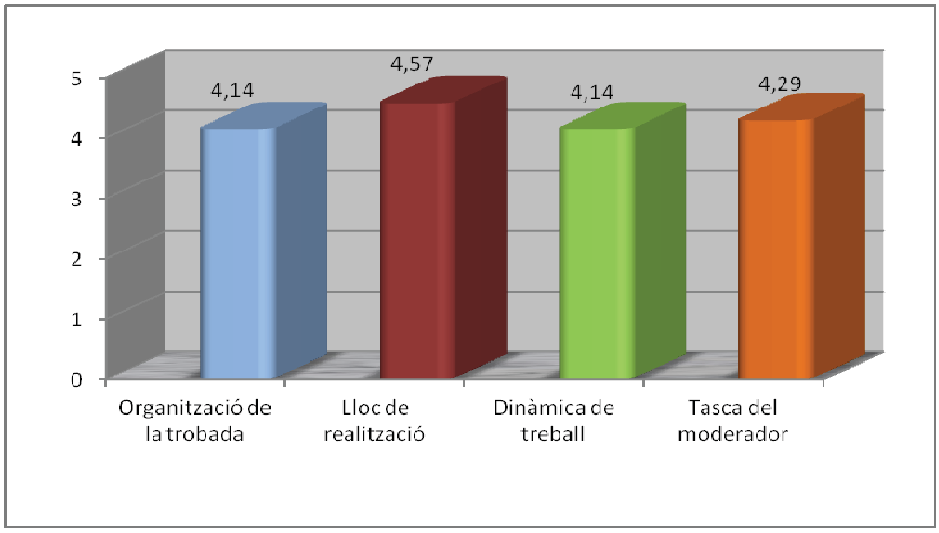
VALORACIÓ GENERAL DE LA JORNADA



VALORACIÓ DEL TREBALL EN GRUP



VALORACIÓ DE L'ORGANITZACIÓ



COMENTARIS REFERENTS A LA SESSIÓ

El més positiu de la jornada ha estat...

- Les reclamacions per defectes en la via pública
- Falta per veure
- La tasca dels moderadors
- Les aportacions en relació al col·lectiu
- La participació i l'espaí donat a la participació
- L'espai donat a la participació

El que menys m'ha agradat ha estat....

- Tot ha estat molt interessant
- Que només es parli de l'Hospitalet

No vull marxar sense dir que...

- Ha estat molt bé
- Que es continuï en aquesta línia de treball

Procés de participació del Pla de Mobilitat urbana de l'Hospitalet de Llobregat

Sessió de treball: Grup de mobilitat sostenible, territori i transport públic

27 de novembre de 2012: Transport Públic

Presentació

El passat dimarts dia 27 de novembre va tenir lloc la segona sessió de treball del procés de participació del PMU amb el Grup de mobilitat sostenible, territori i transport públic. La sessió es va organitzar en dues parts. Una primera part de presentació de les idees força del diagnòstic tècnic i una segona part de reflexió i treball per començar a identificar els aspectes que caracteritzen la mobilitat avui a l'Hospitalet. Aquesta segona trobada es va centrar en el transport públic. A continuació recollim les idees força identificades pels participants amb l'objectiu que es puguin anar completant i concretant amb el treball de futures sessions del procés participatiu.

Idees aportades

Xarxa d'autobusos

- **Tot i que el mapa de cobertura surt molt correcte hi ha moltes línies ineficients**

  La diagnosi tècnica assenyala que la cobertura del bus és molt correcte a L'Hospitalet, però la realitat és que hi ha autobusos que fan uns recorreguts molt ineficients que provoca que molta gent eviti agafar-los. Per exemple, es destaquen la LH1 i la LH2, com dues línies que tenen un recorregut molt estrany per passar per tots els carrers, i això fa trigui molt. De la mateixa manera la L10 té un recorregut molt llarg, en concret té un temps de volta de 3 hores i 20 minuts, que connecten Sant Feliu del Llobregat amb el Prat de Llobregat passant per l'Hospitalet. Això provoca que el temps d'espera sigui de 20 minuts o més. Per això es proposa que la L10 en un futur es transformi en línia exprés o es divideixi en dues línies.

- **Lenta velocitat comercial dels autobusos degut a diferents factors**

  S'apunta que el fet de que la majoria de carrers grans per els que circulen els autobusos de L'Hospitalet són de doble sentit de circulació dificulta poder sincronitzar els semàfors i per tant s'alenteix el temps de pas dels autobusos. Aquesta circumstància es veu agreujada per la manca de semàfors amb prioritat pels autobusos. A més, com que els carrers no són molt amples i no tenen molts carrils és difícil disposar de carrils bus. De fet, en la majoria dels que és possible ja hi ha carril bus, i en algun lloc on es podria posar carril bus, com ara, a la Carretera de Barcelona, caldria treure zones d'aparcament, i a Hospitalet no en sobren.

  A més, el fet de que els autobusos passin per carrers estrets provoca que sigui de molt difícil regulació perquè a la que hi ha un cotxe mal estacionat provoca retard en la línia. En aquest sentit, s'apunta que la indisciplina dels conductors provoca molts retards a les línies de bus.

Si bé, s'observa que la crisi ha provocat que hagi baixat el trànsit i això facilita la fluïdesa de la circulació.

- **Dubtes sobre els criteris de modificació i creació dels itineraris dels autobusos**

  Es plantegen dubtes respecte a com es confeccionen els itineraris dels autobusos i quins són els criteris per a modificar-los. En aquest sentit, es reconeix que es modifiquen a demanda, i per tant, hi ha una certa component històrica en l'evolució i configuració de la xarxa de línies d'autobús, i que difícilment es pot fer una xarxa partint de "0" modificant totes les línies de cop, perquè a la gent li costaria molt acostumar-se i adaptar-se al canvi. En molt poques ciutats del món això s'ha fet.

- **Les línies B52 i B82 fan recorreguts similars amb freqüències de pas diferents**

  Si bé es valora positivament que les línies B52 i B82 connecten bé tota la zona nord de L'Hospitalet, s'observa que les línies B52 i B82 tenen recorreguts molt similars i a vegades van un darrera l'altre. Això es produeix perquè tenen freqüències de pas diferents i això provoca que en algun moment se solapin en el moment de pas.

- **La Gran Via segueix sent una barrera per la connectivitat nord sud amb autobús**

  S'assenyala que tot i que la Gran Via ha deixat de ser una barrera en alguns aspectes, des del punt de vista de la connectivitat en autobús de la zona nord i sud, segueix sent una barrera, perquè no hi ha línies que connectin la zona nord amb la zona sud de la Gran Via.

- **Mal accés amb autobús als polígons industrials de la zona sud de L'Hospitalet**

  Es destaca que hi ha un mal accés amb autobús als polígons industrials de la zona sud de l'Hospitalet.

- **Les línies L12 i L14 són línies modèliques**

  Hi ha un gran acord en que les línies L12 i L14 són modèliques, perquè són molt ràpides, tenen una alta freqüència i un recorregut molt clar i ben definit.

- **Molt bona valoració dels autobusos híbrids de la L14**

  Es destaca molt positivament la implantació de bussos híbrids, perquè generen menys emissions de CO_2. Però a més, són més silenciosos i còmodes pels usuaris.

- **La irregularitat de l'hora de pas dels autobusos i la manca d'informació veraç és un problema**

  S'observa que la manca d'informació de l'hora de pas dels autobusos és un problema important, perquè tot i que hi ha un horari teòric aquest no és gens real. L'aplicació del Mou-te de la Generalitat només recull els horaris teòrics, i perquè aquests es poguessin complir les línies de bus haurien de ser prioritàries i sense la presència d'altres vehicles mal estacionats. La millor solució seria disposar de panells informatius informatitzats, el problema és que tenen un cost d'uns 6.000 € cada un, i ara no és un moment propici per aquestes inversions. Per això, es proposa com a solució parcial posar els horaris de pas estimats en estacions concretes. Però s'admet que és un gran repte saber l'horari real de pas del autobús per a cada estació

- **Manca d'informació dels itineraris del autobusos**

  Més enllà de la manca d'informació dels horaris de pas, també es troba a faltar informació dels itineraris de cada línia d'autobús.

- **Caldria treballar millor la intermodalitat entre serveis**

  S'apunta que caldria millorar la intermodalitat entre modes de transport públic. Per exemple, entre les parades d'autobús de les línies L12 i L14 i les estacions de metro i de RENFE de Just Oliveres. A l'estació de rodalies de l'Hospitalet si que hi ha parada de bus, però aquesta està en males condicions i allunyada de la sortida per la presència d'aparcaments de taxi. Les que passen a prop, tampoc tenen doble sentit. Sens dubte, això està provocat per les dificultats que presenten els carrers de l'Hospitalet, però en algun cas es podria millorar força.

De la mateixa manera, en les parades d'autobús es podrien millorar l'accessibilitat dels usuaris posant plataformes, o permetent l'aproximació del bus a la vorera, però per això cal disposar de més espai pel bus per aproximar-se.

Xarxa de metro

- **Xarxa de metro molt correcte en general**

  En termes generals es valora molt correcta la xarxa de metro. Fins i tot, s'observa que millorarà amb la posada en marxa de la futura línia 9, prevista per l'any 2014, entre la zona universitària i l'aeroport del Prat. Respecte la futura Línia 9, s'assenyala que no hauria de tenir gaire o cap incidència en les línies d'autobusos, de manera que no es suprimís o alterés cap d'aquestes, com ja va passar en la posada en marxa d'altres línies de metro.

- **Manca d'accessibilitat a la parada de metro de Just Oliveres**

  Tot i que en general la xarxa de metro és accessible per a tothom, s'observa que la parada de metro de Just Oliveres no està adaptada per a persones amb mobilitat reduïda.

- **Manca de zones d'intercanvi modal**

  Com ja s'ha assenyalat, es troba a faltar una zona d'intercanvi modal entre metro i bus, més propera de manera que a la sortida del metro es pogués connectar amb una bona xarxa d'autobusos. En estacions com Av Carrilet, Rbla. Just Oliveres, Bellvitge, Pubilla Casas, Can Vidalet existeixen però es troben 50 o 100 metres allunyades.

Xarxa de tramvia

- **El Trambaix té una sola parada a l'Hospitalet però és molt utilitzada**

  Es valora molt positivament la parada del Trambaix a l'Hospitalet perquè té una freqüència de entre 4 i 6 minuts.

- **Manca de connexió entre el Trambaix i el Trambesos**

  Tot i que està fora del marc d'actuació del Pla de Mobilitat Urbana de L'Hospitalet perquè és una acció que depèn de l'ajuntament de Barcelona, es destaca com a mancança important el fet de que el Trambesos i el Trambaix no estiguin connectats, perquè això donaria una cobertura molt més importants a totes dues línies. S'observa que ja hi ha construïts i en marxa més de 30 km de tramvia, i només manquen 3'5 Km per connectar totes dues línies, però la poca predisposició de l'ajuntament de Barcelona està paralitzant l'actuació.

- **Manca de connexió entre la línia 5 de metro i el Trambaix, posada en marxa de l'intercanviador d'Ernest Lluch**

  S'apunta que porta molt de temps aturat l'intercanviador d'Ernest Lluch de l'estació de la Línia 5 del metro amb les línies T1, T2,T3 dels Trambaix. Això és una pena tenint en compte que el

80% de l'actuació ja està feta i que per tant, ja manca poc per acabar l'obra. Aquest intercanviador milloraria la connexió de la zona nord de l'Hospitalet en transport públic.

Xarxa de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya

- **Necessitat de prolongar la línia de ferrocarrils que arriba fins a Plaça Espanya fins a Gràcia per connectar-la amb la línia de FGC del Vallès**

  Tot i que va més enllà d'una acció dintre del Pla de Mobilitat de l'Hospitalet, s'observa que milloraria molt la connexió i la potencialitat de les línies de FGC si es connectessin les dues línies, la del baix Llobregat i la del Vallès, per això caldria prolongar la línia del Llobregat que arriba a Plaça Espanya fins a Gràcia per a connectar-la amb la línia del Vallès.

- **Valoració correcte de l'accessibilitat als FGC**

  L'accés als combois de FGC es valora positivament.

Xarxa de tren

- **Tot i que l'Hospitalet és la terminal de moltes línies de tren està molt infrautilitzat l'ús del tren a la ciutat**

  El tren està molt infrautilitzat a l'Hospitalet tot i ser la terminal de moltes línies de tren importants. Per exemple, sens dubte, el tren és el transport més ràpid per anar a la plaça de Catalunya de Barcelona i a l'aeroport del Prat.

- **Mala planificació i manca d'execució del Pla de Rodalies**

  El Pla de Rodalies no s'ha acabat d'executar però a més presenta mancances importants. En concret, es considera que és un error important que la parada de l'Hospitalet tingui un sol accés. Cal tenir en compte, que l'estació fa més de 500 metres, i per tant, podria tenir diferents accessos que facilitessin la proximitat a parades de bus.

  Les estacions de Rodalies podien tenir dos accesos (un per cada extrem). Es va posar d'exemple l'estació de Rodalies de L'Hospitalet amb un accés per Av. Isabel la Católica

- **Esquema de vies molt antic i poc eficient**

  Es destaca que les línies de tren de l'Hospitalet estan molt obsoletes, i són molt ineficients provocant un embut de totes les línies que arriben a la ciutat. Això provoca importants retards i condiciona la regularitat del servei. Caldria passar de 2 vies d'accés a com a mínim 4. Per exemple, la línia de Vilanova i la Geltrú té una freqüència molt baixa, i en canvi té molts usuaris, caldria una remodelació total de la mateixa. I tot i que hi ha el projecte de

soterrament de les vies de la línia de Vilanova això pot trigar a executar-se. En canvi la línia de Vilafranca funciona una mica millor.

- **Manca d'intercanviador a la Torrassa**

  Si bé està previst realitzar un intercanviador a la Torrassa entre la línia 1 i la línia 9, i RENFE aquest projecte sembla força aturat, tot i que la línia 9 fins a la zona universitària i l'aeroport sembla que s'obrirà l'any 2014.

- **Des de l'estació de Bellvitge no es permet fer itineraris de llarg recorregut**

  Tot i que molts trens que surten de Bellvitge després tenen un llarg recorregut fins a la frontera amb França per Girona o fins a Sant Vicenç de Calders per Puigcerdà, actualment o no paren els trens o obliguen a baixar a Barcelona i canviar de tren, això es considera innecessari i poc eficient.

- **L'estació de RENFE de Bellvitge té moltes mancances**

  Actualment es considera que l'estació de RENFE de Bellvitge fa por, a més té problemes d'accessibilitat per a persones amb mobilitat reduïda. S'apunta que si es permetés l'accés des de l'Avinguda de Vilanova es podria alliberar el pas soterrat com via de pas dels vianants. Per fer això, només caldria tirar el tancament i agafar part de la vorera per poder ampliar l'estació per les dues andanes i permetre la cancel·lació de bitllets en totes dues direccions.

- **Andanes i voreres estretes a les estacions de RENFE**

  S'apunta que les parades són un perill per als usuaris, ja que tenen unes andanes molt estretes i que no garanteixen les condicions de seguretat i accessibilitat que caldria complir, especialment les vies 1 i 3. L'estació no és accessible en cap sentit.

- **Manca d'indicadors informatius pels usuaris**

  S'assenyala que a les estacions no hi ha cartells i senyals informatives pels usuaris, i això dificulta el seu ús per als usuaris que no l'utilitzen habitualment. No obstant s'apunta que a l'estació de rodalies de l'Hospitalet si que n'hi ha tot i que la informació que es dona no sempre és real.

Taxi

- **El taxi és un transport privat d'interès col·lectiu**

  Es recorda que el taxi està valorat com un transport privat d'interès col·lectiu i que el transport públic col·lectiu està molt subvencionat. En aquest sentit, es recorda que l'ajuntament també bonifica en un 50% l'impost de circulació d'aquells vehicles que són híbrids, no contaminants.

- **La millora del transport públic col·lectiu afecta al taxi**

  La millora del transport públic col·lectiu ha provocat que hi hagi un excés de llicències de taxis, hi ha massa taxis per la demanda que hi ha, i això fa poc rentable tenir taxis.

- **El taxi també requereix de bona velocitat comercial i poder accedir a determinades zones**

  S'observa que el taxi també necessita disposar d'una bona velocitat comercial i per això també requereix de carrils propis com el bus, i poder realitzar alguns girs. O de la mateixa manera que passa amb el bus, quan hi ha alguna obra o accident, el taxi també hauria de tenir accés a aquestes zones amb el pas restringit.

- **Necessitat de més parades de taxi**

S'apunta que manquen parades de taxi, en algun cas perquè cal crear-ne de noves i en d'altres perquè cal ampliar les ja existents. En general, en tots els hotels, estacions o llocs d'interès hi hauria d'haver parades de taxi, com per exemple, s'ha fet en el nou Hotel Porta Fira, i en d'altres. Però se n'haurien de crear de noves, per exemple, a l'Avinguda del Carrilet en la Ciutat de la Justícia, o al carrer de Collblanc amb el carrer Costa. I ampliar d'altres, com per exemple, la parada de l'Hospital de la Creu Roja, especialment durant el dia.

- **El proper Congrés de telefonia mòbil a la Fira serà un repte per la mobilitat de la ciutat**

  Properament hi haurà un gran esdeveniment a la Fira com és el Congrés de Telefonia Mòbil, i cal tenir en compte que molta d'aquesta gent es mou en taxi i per tant, caldrà preveure una zona important a parades de taxi, amb uns bons accessos d'entrades i sortides a les principals vies de circulació.

Procés de participació del Pla de Mobilitat urbana de l'Hospitalet de Llobregat

Sessió de treball: Grup de mobilitat sostenible, territori i transport públic

11 de desembre de 2012: Vehicle privat

Presentació

El passat dimarts dia 11 de desembre va tenir lloc la tercera sessió de treball del procés de participació del PMU amb el Grup de mobilitat sostenible, territori i transport públic. La sessió es va organitzar en dues parts. Una primera part de presentació de les idees força del diagnòstic tècnic i una segona part de reflexió i treball per començar a identificar els aspectes que caracteritzen la mobilitat avui a l'Hospitalet. Aquesta tercera trobada es va centrar en el vehicle privat. A continuació recollim les idees força identificades pels participants amb l'objectiu que es puguin anar completant i concretant amb el treball de futures sessions del procés participatiu.

Idees aportades

Saturació de les vies, excés de velocitat i seguretat

- **Voluntat de treure el cotxe privat del carrer i promoure el transport públic**

  En primer lloc, es recorda que la voluntat dels anteriors Plans de Mobilitat tenien com a objectius fonamentals, treure cotxe privat del carrer promovent la construcció d'aparcaments soterrats i millorar el transport públic, i això s'ha de mantenir com a objectius fonamentals.

- **Bona xarxa viària i pocs punts de conflicte**

  Es destaca que a l'Hospitalet no hi ha gaires punts conflictius, i els pocs que hi ha són en moments molt puntuals del dia. Fins i tot, es considera que la xarxa viària està sobredimensionada. Els únics punts conflictius són en les vies de pas, com les Rondes o la Granvia. En tot cas, aquests punts només suposen un problema important pel transport públic que utilitza aquestes vies i es pot veure alentit. Fet que es pot resoldre disposant de carrils bus i semàfors amb prioritat semafòrica pel transport públic.

- **Es creen algunes retencions en moments puntuals entre el carrer Santa Eulàlia i Riera Blanca**

  Tot i que es destaca positivament que no hi ha gaires punts de saturació de la circulació a l'Hospitalet, sí que s'observa que la barrera física que suposen les vies de tren i la manca de passos per creuar les vies genera algunes dificultats. Per exemple, s'apunta un al creuament entre el carrer Santa Eulalia i Riera Blanca, perquè no hi ha un altre carrer de pas de les vies.

- **Quan hi ha trams de carrers llargs els vehicles tendeixen a agafar més velocitat**

  Si bé, no es considera que a l'Hospitalet hi hagi gaires punts amb un accés de velocitat, sí que es considera que quan hi ha molta distància entre semàfor i semàfor s'incita a accelerar més, per exemple, això passa a l'avinguda del Carrilet, al carrer Santa Eulàlia i la Travessia Industria al passar les vies del tren.

- **La conversió de l'avinguda Torrent Gornal en dos carrils en cada sentit de circulació incita a augmentar la velocitat de circulació**

  S'observa que el fet d'haver fet dos carrils de circulació en cada sentit de l'avinguda Torrent Gornal pot generar la sensació als conductors de que poden córrer més, per això es posa en dubte aquesta intervenció.

- **Es generen situacions puntuals de col·lapse a les entrades i sortides de les escoles perquè els pares i mares porten els infants en cotxe**

  Es destaca que hi ha un hàbit i una certa cultura molt generalitzada entre els pares i mares de portar o anar a recollir els nens i nenes en cotxe, fins i tot quan viuen al costat, però així aprofiten el viatge per anar o tornar de treballar. Això provoca que tot i que només siguin un 10 o 20 % de les famílies es generi un cert col·lapse al aparcar en doble fila o zones indegudes. Aquest fet es veu agreujat els dies de pluja o mal temps. S'apunten com a punts conflictius l'Escola Sant Jaume, l'Escola Patufet a la rambla Marina, a l'escola Sant Josep Obrer, a la Tecla Sala, i al carrer Joncs o Can Tries entre molts d'altres.

- **Les noves normatives de millora de qualitat de l'aire s'hauran de tenir en compte en el futur Pla de Mobilitat perquè hi ha força aspectes que es poden veure afectats**

  S'observa que el futur Pla de Millora de la Qualitat de l'aire obligarà a establir zones urbanes d'atmosfera protegida i això tindrà un efecte directe amb temes de mobilitat. Per exemple, establirà zones per on no podran circular els vehicles que tinguin una etiqueta vermella per ser molt contaminants o es bonificarà els vehicles que siguin ecològics.

Senyalització, semàfors i incivisme

- **Necessitat de fer un estudi de les rotondes per garantir el seu bon ús**

  S'observa que no fa molt temps que s'han implantat les rotondes al nostre país i la gent no les acaba d'utilitzar correctament, tothom va pel carril exterior independentment de per on surti, i ningú va per l'interior, això redueix la seva eficiència i augmenta el risc.

- **Hi ha una cruïlla perillosa entre l'avinguda Severo Ochoa i l'avinguda Bosc davant el Centre Cultural la Bòbila**

  El creuament de l'avinguda Severo Ochoa i l'avinguda Bosc té dibuixada una rotonda al terra però que no actua com a tal, i això genera confusió i augmenta la perillositat de la intersecció.

- **La intersecció entre l'avinguda Severo Ochoa i el carrer Marcel·lí Esquius no està ben resolta**

  La intersecció entre l'avinguda Severo Ochoa i el carrer Marcel·lí Esquius també presenta un alt grau de perillositat perquè no acaba d'estar ben resolta.

- **Mal ús del vehicle privat a l'hora d'estacionar al carrer**

  S'observa que una de les problemàtiques més importants per la mobilitat a l'Hospitalet és l'incivisme i el mal ús del vehicle privat a l'hora d'estacionar al carrer. Es destaca que molta gent estaciona el vehicle en segona fila i això és el que fa retardar el transport públic en la majoria d'ocasions. Aquesta manca de civisme es considera que ve acompanyada de la complicitat de la policia local de no sancionar aquestes conductes. Hi ha la sensació que no es multa a ningú encara que s'aparqui en zona de càrrega i descàrrega, zona blava sense pagar, o en segona fila... es detecta molta impunitat.

  Tot i això, s'assenyala que també és cert que hi ha graus d'incivisme i d'infraccions, de manera que pot ser estacionar en zona de càrrega i descàrrega potser no és molt greu, però fer-ho a la vorera o en un pas de vianants sí, si bé, tot és una infracció i tot és sancionable.

- **No es respecten els aparcaments per a persones discapacitades**

  Es destaca que no es respecten els aparcaments reservats per a persones discapacitades, i això és un problema greu per a aquestes persones que quan han d'utilitzar aquestes places no poden perquè estan ocupades indegudament.

- **Necessitat de que la policia local sancioni més les infraccions que es realitzen a l'Hospitalet**

  S'apunta que la sensació de la gent, és que a l'Hospitalet la policia local és molt permissiva amb les infraccions, i això augmenta l'incivisme i la sensació d'impunitat de la gent. Per això, es considera que la policia hauria de ser més estricte i sancionar totes les infraccions que es produeixen, tant a l'hora d'aparcar com a l'hora de circular.

Aparcament i zones de càrrega i descàrrega

- **Ciutat molt densa i amb molta zona de l'espai públic destinada al vehicle privat**

  S'observa que a l'Hospitalet hi ha una alta densitat de població, i tot i que es destina gran part de l'espai públic a l'aparcament del vehicle privat no regulat, això provoca que hi hagi un cert grau de saturació.

  Però tot això, s'assenyala que la qüestió és quin model de ciutat volem i quins objectius ens plantegem, perquè es considera que el criteri hauria de ser treure el vehicle privat de la calçada i que la gent es vagi mentalitzant que quan una persona es compra un cotxe també ha de pensar on l'aparcarà. Hi ha un gran acord en el grup que cal anar reduint l'aparcament en calçada i fomentant l'aparcament soterrat. I l'aparcament de la calçada hauria de ser més rotatiu i de pagament.

  Cal tenir present que quan s'amplia vorera pel vianant es redueixen places d'aparcament, i aquesta hauria de ser la tendència.

  Malgrat això s'apunta que a l'hora de fer l'anàlisi potser s'hauria de tenir més en compte la població resident que no pas el nombre de vehicles matriculats, perquè així podríem tenir el potencial grau de saturació de l'aparcament, i que potser mirant el nombre de vehicles matriculats no sembla saturat però això no és real, perquè molta gent no té cotxe perquè no pot o per la dificultat d'aparcar-lo.

- **Massa aparcament no regulat a l'Hospitalet**

  Es destaca que la majoria de l'aparcament de l'Hospitalet no està regulat, i això genera cert grau de saturació perquè la majoria de veïns i veïnes deixen el cotxe aparcat molts dies i no el mouen per a res.

- **Hi ha un nou aparcament soterrat a l'avinguda Catalunya – avinguda Electricitat**

  S'apunta que s'ha construït un nou aparcament soterrat a l'avinguda Catalunya – avinguda Electricitat, però que actualment està molt buit perquè de moment la gent no està molt disposada a pagar el seu cost.

- **No es respecten els aparcaments reservats per a persones amb discapacitats**

  Com ja s'ha comentat en l'apartat d'incivisme, hi ha molt poc respecte pels aparcaments reservats per a persones amb discapacitat, per exemple, els aparcaments reservats per a discapacitat de la Coordinadora, a la Casa Boleda (Taller Ocupacional), moltes vegades estan ocupats per vehicles que no tenen autorització.

- **Es recorda que amb la targeta de persona disminuïda a l'Hospitalet es pot aparcar en zona de càrrega i descàrrega, zona verda i zona blava sense pagar**

  Es recorda que amb la targeta de persona amb disminució a l'Hospitalet es pot aparcar en zones de càrrega i descàrrega, zona verda i zona blava sense pagar.

- **Mala distribució de les zones de càrrega i descàrrega**

  S'observa que hi ha zones on manquen places de càrrega i descàrrega, com per exemple, al Mercat de Santa Eulàlia només hi ha sis places i caldria disposar de moltes més, i a altres llocs on gaire bé no s'utilitzen.

- **Poc respecte per les zones de càrrega i descàrrega**

  Més enllà del nombre de places de càrrega i descàrrega s'observa que molts cops hi ha les zones de càrrega i descàrrega estan ocupades indegudament, per cotxes privats, però a vegades pel mateix ajuntament, per exemple, ocupat per contenidors municipals.

- **Poc control de la policia local**

  Finalment, s'apunta que la policia local no sanciona gaire les infraccions per mal estacionament, ocupació de zones de càrrega i descàrrega, o aparcaments per a persones disminuïdes, de manera que caldria augmentar el seu control i reduir el grau de permissibilitat per evitar la sensació d'impunitat dels conductors/es incívics.

Procés de participació del Pla de Mobilitat urbana de l'Hospitalet de Llobregat

Sessió de treball: Grup de mobilitat sostenible, territori i transport públic

13 de novembre de 2012: Mobilitat de vianants i bicicletes

Presentació

El passat dimarts dia 13 de novembre va tenir lloc la primera sessió de treball del procés de participació del PMU amb el Grup de mobilitat sostenible, territori i transport públic. La sessió es va organitzar en dues parts. Una primera part de presentació de les idees força del diagnòstic tècnic i una segona part de reflexió i treball per començar a identificar els aspectes que caracteritzen la mobilitat avui a l'Hospitalet. Aquesta primera trobada es va centrar en la Mobilitat de vianants i bicicletes. A continuació recollim les idees força identificades pels participants amb l'objectiu que es puguin anar completant i concretant amb el treball de futures sessions del procés participatiu.

Idees aportades

La mobilitat de vianants

- **Ciutat compacte i amb alta densitat**

  La diagnosi tècnica assenyala que es produeix un alt percentatge de desplaçaments no motoritzats (42%), però no té en compte que la ciutat és molt compacte i amb una alta densitat**.** Hi ha barris amb més de 40.000 habitants per km^2 fet que pot provocar que anar amb transport públic no sigui rendible.

- **Limitació d'espais per on caminar**

  La sensació és que l'Hospitalet té una manca d'espais per on caminar i estar. La percepció és que no es disposa de moltes zones de passeig o zones on aturar-se a gaudir de l'entorn.

- **Efecte barrera de les infraestructures**

  Es coincideix amb la diagnosi tècnica que hi ha un important efecte barrera d'algunes infraestructures que creuen i envolten el municipi, com són les rondes, la gran via i les dues vies de tren. Aquestes infraestructures dificulten considerablement la mobilitat a peu. En contrast amb aquestes barreres es valora molt positivament l'obertura de la Rambla Marina que connecta Bellvitge a la resta del municipi.

- **Desnivells d'alguns carrers**

  Una altra problemàtica de difícil solució és la pendent d'alguns carrers, especialment per la zona nord del municipi.

- **Espai útil de pas a les voreres**

S'assenyala que hi ha força carrers que tenen unes voreres molt estretes. A més, molts dels carrers presenten un mobiliari urbà mal ubicat que dificulta el pas, especialment a les persones amb mobilitat reduïda. S'apunta que hi ha nombrosos obstacles a les voreres.

- **Carrers de vianants**

  Es destaca positivament el fet que en els darrers anys a l'Hospitalet hi ha hagut una important actuació en molts carrers per convertir-los en carrers de vianants. Per exemple, entorn el Mercat de Santa Eulàlia. Això ha afavorit el passeig i també al comerç. Hi ha hagut importants actuacions per netejar els carrers de mobiliari urbà mal ubicat.

  Als carrers de vianants s'apunta que les rajoles acumulen aigua quan plou i com es mouen esquitxen a la gent quan passa. I tot i que s'intenta fer un bon manteniment molt fàcilment es tornen a trencar.

- **Pacificació de carrers**

  S'indica que a l'Hospitalet un 70% dels seus carrers són zones 30 de facto, però no estan senyalitzats com a tals, ni prou pacificats. La no senyalització de les zones 30 provoca que els vehicles circulin a més velocitat no respectant la velocitat adequada.

- **Passos de vianants**

  S'observa que manquen passos de vianants (com la diagnosi tècnica ja assenyala), però a més alguns d'aquests estan mal alineats, de manera que no faciliten la trajectòria dels vianants.

  Un altre problema és que en ocasions els passos de vianants no estan ben rebaixats o ben acabats i això dificulta el pas de les persones amb mobilitat reduïda o els cotxets de la compra o dels infants.

  En els casos en que s'han repintat els passos de vianants i s'han pintat les zones d'aparcament s'observa que hi ha un major civisme de la gent a l'hora de respectar aquests senyals.

  Es valora que en alguns carrers caldria col·locar passos de vianants elevats, per forçar als vehicles a reduir la velocitat. Això s'hauria de fer fora la xarxa bàsica de carrers pels que no passa el transport públic, perquè si no aquests passos elevats redueixen la velocitat de pas del transport públic.

- **Presència de semàfors**

  Per altra banda, tot i que la diagnosi tècnica assenyala com una qualitat el fet de que a l'Hospitalet disposi de moltes cruïlles amb semàfors, hi ha qui considera que en les vies secundàries és preferible que no hi hagi semàfors, i per això considera negatiu que hi hagi tants carrers amb semàfors.

- **Obres als carrers**

  Es destaca que en els darrers anys hi ha hagut moltes obres als carrers de l'Hospitalet, i en molts casos no estan ben definits els passos alternatius, o no estan ben senyalitzats, com per exemple al carrer Major. Per això es considera necessari normativitzar les bastides, perquè així estigui clar com han de ser les bastides en funció de cada tipologia de carrer.

- **Incivisme dels vehicles**

  També s'assenyala que hi ha força incivisme per part dels vehicles a l'hora d'estacionar, tant els cotxes en doble fila, com sobre les voreres quan no hi ha pilones que ho impedeixen.

  A més, aquest fet es veu agreujat per la sensació de que hi ha una voluntat política de no sancionar en els casos d'incivisme.

  Les motos en la vorera també es consideren un problema perquè redueixen molt espai pel vianant. La sensació és que les persones que van en moto respecten menys les bicicletes que les que van en cotxe.

- **Informació a tenir en compte**

  Una dada que pot ser seria interessant tenir en compte, és la ràtio d'accidentalitat dels vianants a partir de les demandes que arriben a l'ajuntament.

La mobilitat amb bicicleta

- **Unificació de criteris**

  En primer lloc, s'assenyala que cal establir quin és el criteri a l'hora de quantificar els quilometres de carril bici a la ciutat, perquè hi ha diferents xifres, en funció de si es conten les dues direccions o no. Segons la diagnosi tècnica a l'Hospitalet hi ha 13 km de carril bici perquè els carrils bici amb dos sentits de circulació només es conten com un.

- **El Pla Director de la Bicicleta**

  L'Hospitalet compte amb un Pla Director de la Bicicleta (PDB). Actualment s'ha executat un 28% d'aquest PDB, que més o menys és el que estava previst per aquest període de temps. S'observa que el que resta per executar implica realitzar una obra o no estaven vinculats a obres noves previstes. En tot cas, tot i que des de la diagnosi tècnica es valora molt positivament el PDB es considera que cal actualitzar-lo perquè en els darrers anys ha canviat molt la cultura del desplaçament en bicicleta dintre de les ciutats.

  S'observa que de cara a la planificació de les accions a realitzar caldria ser realistes i veure les possibilitats reals, valorant la dificultat de si cal fer obres o si només es tracta de pintar i senyalitzar, etc. Perquè actualment cal tenir molt present el cost de les possibles intervencions per valorar la seva viabilitat. La sensació és que aquelles accions que eren més fàcil ja s'han executat, i ara manquen les intervencions que són més difícils. Si no es soterren les vies com estava previst caldrà valorar possibles alternatives.

  S'observa que manquen carrils bici d'est a oest.

- **Oportunitats de nous carrils**

  S'observa com a oportunitat que a l'Hospitalet hi ha força carrers molt amples amb carrils amples que es podrien reduir i així obligar a disminuir la velocitat i col·locar un carril bici, per exemple, a l'Avinguda del Carrilet.

  Per altra banda, en les zones i carrers on no caben els carrils bici, mentre es pacifiqui el transit i es respectin les zones 30 ja és suficient. En aquests carrers el problema sorgeix quan tenen unes fortes pendents i són de pujada, ja que en baixada o pla el ritme de la bici no és un problema però en pujada sí. Aleshores l'opció que utilitzen la majoria de persones que van en bici és anar per la vorera, però a les hores són una molèstia pels vianants.

- **Disseny dels carrils bici actuals**

  Respecte els carrils bici existents, s'observa que tenen una amplada irregular, la majoria estan en vorera i són de doble sentit de circulació, fet que els fa més perillosos.

- **Senyalització dels carrils bici**

  S'apunta que la senyalització dels carrils bici en general és deficient i això genera inseguretat als ciclistes.

  A més, tampoc estan senyalitzats els itineraris ni els llocs d'interès pels que es passa o el temps que resta per arribar a algun lloc.

- **Itineraris alternatius durant les obres**

  Quan s'executen obres als carrers no es contemplen itineraris alternatius segurs.

- **Estacionament de bicicletes**

S'observa que manquen estacionaments per a bicicletes.

S'apunta que hi ha força robatori de bicicletes, fins i tot del servei públic.

- **Connectivitat dels carrils bici amb els municipis de l'entorn**

  Caldria tenir en compte la connectivitat i continuïtat de la trama de carril bici de la ciutat amb la dels municipis de l'entorn, ja que l'Hospitalet té molts municipis amb els que comparteix molts desplaçaments de proximitat (Barcelona, Cornellà, etc.)

- **Bicibox interurbà**

  Es considera que s'ha perdut l'oportunitat de fer un bicing interurbà de manera que es pogués promoure la connexió entre totes les ciutats veïnes. Però si més no, es podrien fer algunes zones mixtes per facilitar la mobilitat entre les ciutats properes, entre el bicibox de la zona del Baix Llobregat i el bicing de Barcelona.

- **Seguretat viària**

  En positiu, es destaca que cada vegades es percep una major sensibilització i respecte dels conductors dels vehicles respecte les persones que van en bicicleta.

  També ajuda el fet de que s'ha pacificat el trànsit, i això disminueix la velocitat dels vehicles.

  No es disposa de dades d'accidentalitat de ciclistes reals i es considera que això aniria bé per poder fer una valoració global.

- **Punts conflictius**

  Com a punt negre es destaca el pont de Santa Eulàlia (Pont de la "Vanguard"), perquè cal passar ràpid i quan no passen els cotxes.

  Caldria contrastar la base de dades de punts negres per als ciclistes que tenen els serveis tècnics i les entitats del territori.

- **Convivència amb els vianants**

  En ocasions hi ha una difícil convivència entre els vianants i els ciclistes, per la manca de civisme de tots dos. Els vianants molts cops van pel carril bici sense respectar els senyals, i els ciclistes poden anar a altes velocitats per la vorera generant un risc per als vianants. Cal tenir en compte que hi ha moltes tipologies de bicicletes i de ciclistes. I que hi ha carrils bici que tenen un itinerari mal ubicat. De fet, es destaca que manquen itineraris rectes.

- **Eficiència de la bicicleta**

  Es destaca positivament que en els darrers anys s'ha demostrat que el transport més ràpid a l'Hospitalet és la bicicleta.

Procés de participació del Pla de Mobilitat urbana de l'Hospitalet de Llobregat

Sessió de treball: Mobilitat i Urbanisme

10 de geneer de 2013

Presentació

El passat dijous dia 10 de gener de 2013 va tenir lloc la sessió de treball del procés de participació del PMU amb els i les representants de les associacions de comerciants de la ciutat. La sessió es va organitzar en dues parts. En la primera part, es va realitzar la presentació del procés i l'explicació de les idees força del diagnòstic tècnic a càrrec del tècnic especialista en mobilitat.

La segona part es va dedicar a reflexionar i treballar en la identificació dels aspectes que caracteritzen la mobilitat avui a l'Hospitalet. A continuació recollim les idees força identificades pels participants amb l'objectiu que es puguin anar completant i concretant amb el treball de futures sessions del procés participatiu.

Idees aportades

Accés a les illes de vianants

El sistema de regulació del trànsit de vehicles en l'illa de vianants es realitza mitjançant pilones, disposant els veïnat de targetes que li permeten l'accés durant les 24 hores del dia. Tanmateix, es valora que els sistema no funciona bé, i que la circulació a l'àrea va millor si no estan operatives, com de fet succeeix actualment perquè estan espatllades.

El problemes que provoca el sistema de pilones són diversos:

- El fet que cada habitatge i cada comerç tingui dret únicament a una targeta d'accés fa que no sigui còmode i operatiu l'accés a l'illa, doncs en molts casos dels residents d'un habitatge tenen dos vehicles, o els comerços tenen més d'un proveïdor de productes.
- Tot i que es valora molt positivament la pacificació del trànsit en els horaris d'entrada i sortida de les escoles, es considera que a la pràctica es tracta d'un quart hora com a màxim el temps que els pares i meres triguen en deixar o recollir als infants. Per això es considera que seria suficient amb una vigilància de la guàrdia urbana en aquests dos moments puntuals.
- En moltes ocasions, les targetes no funcionen i no respon cap persona al intèrfon quan demanes l'obertura automàtica a distància perquè la teva targeta no ha funcionat, o perquè és un taxi, etc. Aquest mal funcionament fa que per accedir a

casa o al comerç, sovint estiguen obligats a realitzar itineraris no correctes, entrant en carrers en direcció contrària, fent girs no permesos, etc.

- Per últim, s"assenyala que en ocasions, els proveïdors no poden complir l"horari marcat per l"accés obert de pilones, aspecte que complica la distribució de mercaderies.

Aquesta problemàtica és similar al carrer Anselm Clavé, on també la guàrdia urbana controla les entrades i sortides de les escoles.

Aquestes reflexions porten a valorar altres possibles sistemes de regulació de l"accés, com la instal·lació de càmeres de control de l"accés de vehicles. En aquest cas, les pilones són eliminades i el control de quins vehicles estan autoritzats es realitza prèviament amb la inscripció de les matrícules en un registre municipal, i a través de les càmeres es controla el pas de vehicles. Aquest sistema es considera molt poc adient per al municipi, fonamentalment perquè avui dia pretendre disposar de totes les matrícules dels vehicles de mercaderies dels proveïdors és impossible, ja que la variabilitat dels proveïdors és molt alta i la mobilitat laboral tan intensa, amb tancament d'empreses, canvis de proveïdors o de transportistes, etc. S'ha de tenir molt en compte també, als veïns, ja que poden anar a casa seva acompanyats de qualsevol persona que no tingui la tarja, persones, que en algun cas, poden tenir algun tipus de mobilitat reduïda en algun moment, per diferents causes, això implica que t'hagin de recollir a casa teva, diferents persones, (be siguin familiars o no), i que aquestes tampoc tinguin tarja.....Com es controla tot això?

Hem d'entendre que estem al eix comercial, i per tant, vehicles, han de passar a la força.

Si hi ha pivots,(que també dificultan a les persones invidents, a mes de ser un obstacle,ja que hi ha trencats, torts, etc..) i guàrdia urbana, no caldria pilones.

Els comerciants entren al seu negoci i les coses es veuen diferents, es normal que tothom vulgui una zona "peatonal" ,..... però hi ha una vida quotidiana.....i, podem assegurar que aquestes pilones la dificulten, ja que no hi ha garantia de que tinguin un bon funcionament.

Aparcament a Santa Eulàlia

Es recorda que en aquesta àrea es va prometre la instal·lació de zona blava ja fa molts anys, però no s"ha portat a terme per diferents raons. Per aquest motiu, es recordar que seria interessant transformar algunes de les places d"aparcament lliure en zona blava, especialment a en un tram de l"avinguda Carrilet, o altres zones

Carrega i descàrrega

- **Ocupació de les places de càrrega i descàrrega per contenidors**

En general es valora que existeixen poques places d"aparcament destinades a la càrrega i descàrrega al voltant del mercat al carrer Unió. Aquesta situació es veu agreujada pel fet de que hi ha contenidors ubicats dins de la zona de càrrega i descàrrega. Tambe s'apunta que caldria ampliar la zona de càrrega i descàrrega del carrer Mestre Carbó.

IDEES APORTADES PER GRUP DE COMERCIANTS DE SANTA EULALIA

Reubicació dels contenidors

Sobre la actual ubicació de los contenidors, creiem que no obeeix a efectes pràctics dels ciutadans. Las distancies entre ells son desproporcionades i estan mal situats para tenir una utilització òptima de los mateixos. Hem observat, que els contenidors situats al carrer Santa Eulàlia, entre Anselm Clavé i Pareto, absorbeixen residus procedents del Col·legi Azorín i dels comerços d'alimentació del carrer Anselm Clavé, quan aquests disposen de una zona mes condicionada en la al mateix carrer, a la altura de la Plaça dels Avis.

Pensem que aquests contenidors, poden estar ubicats a parets fredes, i no davant comerços, encara que som conscients de que han d'anar instal·lats algun lloc.

Creiem que podrien anar entre el carrer Anselm Clavé i Comerç, ja que la proximitat que hi ha on son ara, fins l'altre tram que es entre Pareto i Jacint Verdaguer es adequada.

Així, quedaria:

Jacint Verdaguer a Pareto, un tram,(que ja hi son)

Ansem Clavé a Comerç, un altre

Santiago Rossinyol a General Prim, l'últim (ja hi son)

Posats així estan a una distancia mes correcte.

El carrer Santa Eulalia, al ser el carrer principal del barri, hauria de tenir menys impediments tan físics, com visuals.

Carrer Mestre Carbó

Aquests contenidors, estan ubicats, just a la cantonada amb el carrer Uva.

I en aquests cas, poden anar perfectament a la cantonada, a la part dreta,(banda muntanya) ja que allà si que hi ha parets fredes, i no destorben cap comerç.

Carrer Jacint Verdaguer:

Els contenidors que estem veien al carrer Jacint Verdaguer, estan a escassos metres, del que hi ha a la mateixa cantonada amb Unió

En aquests cas podrien desplaçar-se entre Avinguda del Carrilet i Unió, ja que allà, hi ha un tram força llarg, i no hi ha cap comerç, en tot cas empreses i oficines.

Carrer Unió

Al carrer Unió amb Pareto, a l'alçada de Pius XII ,hi ha contenidors a una banda i al altre de la plaça, podem doncs suprimir els del carrer Unió ,ja que hi ha els mateixos i també treuen places de aparcament a la zona de carrega i descarrega, ja que se'n disposa de poca.

Els contenidors de las Plaça Pius XII a l'alçada de doctor Fleming amb Anselm Clavé, podrien anar a la paret freda del COPEN, i així hi hauria un pas mes accessible a la plaça, ja que hi ha els contenidors, aparcaments bústia de correus i un "tòtem publicitari" (no se exactament que es), es fa difícil accedir a la plaça per aquell tram.

Plaça Camilo Jose Cela:

Aquesta zona disposa d'un parc que esta en fora d'us. Els seus principals usuaris son los nens del col·legit Azorín a l'hora del pati, els gossos i un col·lectiu de gent jove (que passa un gran número d' hores de dia y també la nit, i sabem el que tot això comporta).Creiem que esta plaça hi ha que dignificar-la i donar-li el us que li correspon. La principal actuació es la obertura d'aquesta plaça, amb tot això evitaríem que se converteixi simplement en un racó de joves en un clar risc d'exclusió social.

Il·luminació dels carrers

Els carrers principals i de l'eix comercial del barri de Santa Eulalia, estan poc il·luminats, ja que aquest tipus de llum tan fosc/ taronja , empobreix l'entorn.

Demanem ens es faci la revisió,tan del tipus de bombeta, perquè pugui ser mes clara, com a les zones noves , i també de la instal·lació, ja que els comerciants de la zona sovint es queden sense llum.

Pel que fa al tema de les pilones, i després d'haver mantingut una reunió amb els comerciants de la zona i l'àrea d'Urbanisme, s'havia plantejat que després d'efectuar les obres del paviment del carrer Pareto, la opció de posar la pilona a Pareto amb Unió, pel fet de que els cotxes no poguessin girar a la dreta, i fos obligació a la esquerra, que hi ha menys tram.

Aquestes fotos estan fetes a hora de la entrada de l'escola, i com es pot veure, es pràcticament impossible, ja que seria un dels moments, en que la pilona hauria d'estar pujada. En el cas de que s'hagués d'instal·lar, seria millor deixar-la tal i com esta i posar una senyal d'obligació girar a la esquerra, a la farola que hi ha al costat de la cabina de la ONCE, ja que si no, el problema ja no serà amb els comerciants, si no amb els pares, i la pròpia escola.

Hem de tenir en compte també, les persones invidents i el poc que els hi facilitem les coses, perquè si es vol tenir una ciutat, agradable per passejar, nomes es fan que posar traves.

Aquestes son nomes, algunes de les idees que aportem des de el grup de comerciants, i agraïm que ens deixeu col·laborar amb els projectes.

Procés de participació del Pla de Mobilitat urbana de l'Hospitalet de Llobregat

Sessió de treball: Comerç

10 de gener de 2013: Distribució de mercaderies, zones de regulació integral de l'estacionament, càrrega i descàrrega, accés a illes de vianants.

Presentació

El passat dijous dia 10 de gener de 2013 va tenir lloc la sessió de treball del procés de participació del PMU amb els i les representants de les associacions de comerciants de la ciutat. La sessió es va organitzar en dues parts. En la primera part, es va realitzar la presentació del procés i l'explicació de les idees força del diagnòstic tècnic a càrrec del tècnic especialista en mobilitat.

La segona part es va dedicar a reflexionar i treballar en la identificació dels aspectes que caracteritzen la mobilitat avui a l'Hospitalet. A continuació recollim les idees força identificades pels participants amb l'objectiu que es puguin anar completant i concretant amb el treball de futures sessions del procés participatiu.

Idees aportades

Accés a les illes de vianants

- **Accés al centre**

  L'accés al centre és defineix com complex, tant per la seva estructura de barri, amb carrers estrets, com per les direccions úniques de circulació establertes. Aquests trets dificulten els itineraris dels vehicles, especialment dels proveïdors de mercaderies.

  En aquest sentit, es valora que caldria millorar la senyalització dels itineraris, ja que alguns d'aquest proveïdors no coneixen la zona i això els complicat moure's pel barri.

- **Accés al barri de Santa Eulàlia**

  El sistema de regulació del trànsit de vehicles en l'illa de vianants es realitza mitjançant pilones, disposant els veïnat de targetes que li permeten l'accés durant les 24 hores del dia. Tanmateix, es valora que els sistema no funciona bé, i que la circulació a l'àrea va millor si no estan operatives, com de fet succeeix actualment perquè estan espatllades.

  El problemes que provoca el sistema de pilones són diversos:

  - El fet que cada habitatge i cada comerç tingui dret únicament a una targeta d'accés fa que no sigui còmode i operatiu l'accés a l'illa, doncs en molts casos dels residents d'un habitatge tenen dos vehicles, o els comerços tenen més d'un proveïdor de productes.

- Tot i que es valora molt positivament la pacificació del trànsit en els horaris d'entrada i sortida de les escoles, es considera que a la pràctica es tracta d'un quart hora com a màxim el temps que els pares i meres triguen en deixar o recollir als infants. Per això es considera que seria suficient amb una vigilància de la guàrdia urbana en aquests dos moments puntuals.
- En moltes ocasions, les targetes no funcionen i no respon cap persona al intèrfon quan demanes l'obertura automàtica a distància perquè la teva targeta no ha funcionat, o perquè és un taxi, etc. Aquest mal funcionament fa que per accedir a casa o al comerç, sovint estiguen obligats a realitzar itineraris no correctes, entrant en carrers en direcció contrària, fent girs no permesos, etc.
- Per últim, s'assenyala que en ocasions, els proveïdors no poden complir l'horari marcat per l'accés obert de pilones, aspecte que complica la distribució de mercaderies.

Aquesta problemàtica és similar al carrer Anselm Clavé, on també la guàrdia urbana controla les entrades i sortides de les escoles.

Aquestes reflexions porten a valorar altres possibles sistemes de regulació de l'accés, com la instal·lació de càmeres de control de l'accés de vehicles. En aquest cas, les pilones són eliminades i el control de quins vehicles estan autoritzats es realitza prèviament amb la inscripció de les matrícules en un registre municipal, i a través de les càmeres es controla el pas de vehicles. Aquest sistema es considera molt poc adient per al municipi, fonamentalment perquè avui dia pretendre disposar de totes les matrícules dels vehicles de mercaderies dels proveïdors és impossible, ja que la variabilitat dels proveïdors és molt alta i la mobilitat laboral tan intensa, amb tancament d'empreses, canvis de proveïdors o de transportistes, etc.

- **Zona Mercat Torrent Gornal**

Tot i que es valora positivament la inexistència de problemes d'aparcament, ja sigui per residents, clients o càrrega i descàrrega; sí s'assenyala la necessària millora de l'enllumenat, especialment en la zona al costat del *mercat a l'aire lliure*. Aquesta mancança de llum provoca una sensació d'inseguretat i dóna a l'àrea una aparença de zona "morta". Per tant, és fonamental reforçar la il·luminació per afavorir que les persones tinguin sensació de seguretat i puguin efectuar les seves compres amb tranquil·litat.

En aquesta línia, cal estudiar quin tipus d'enllumenat és el més adient col·locar a l'Hospitalet. En aquest sentit, es valora més positivament la llum blanca, ja que es considera que il·lumina més que la groga.

Durant el debat, aquesta necessitat es va ampliar a totes les zones de comerç, i finalment es va concloure que es tracta d'un tema general de ciutat, de garantir una bona il·luminació en tots els carrers.

- **Paviment de Santa Eulàlia**

S'assenyala que el paviment en l`àrea de Santa Eulàlia és relliscant. En aquest sentit, es considera més barat canviar el tipus de paviment que l'Ajuntament de l'Hospitalet hagi de pagar a un ciutadà si rellisca, cau, es fa mal i demanda al Consistori.

Es coincideix en assenyalar que un dels motius del mal estat del paviment estan influenciat per pas de vehicles pesats, tot i que també s'afegeix que és un tipus de paviment que no ha funcionant bé a cap lloc. La solució proposada és posar un material tipus el que hi ha a la zona de Pi i Maragall; o simplement canviar i posar asfalt de color, ja que és un material que no dóna problemes.

Zones de regulació integral de l'estacionament

- **Vigilància de les zones de regulació de l'aparcament**

  Es considera que un dels elements claus per garantir el bon funcionament del sistema d'aparcament, bé sigui la zona blava, la zona verda o les àrees de càrrega i descàrrega, és la vigilància i el rigor en el seu compliment. Es valora que a la ciutat aquesta vigilància no es dóna de manera correcta, i seria necessari aconseguir-ho.

- **Aparcament a Santa Eulàlia**

  Es recorda que en aquesta àrea es va prometre la instal·lació de zona blava ja fa molts anys, però no s'ha portat a terme per diferents raons. Per aquest motiu, es recordar que seria interessant transformar algunes de les places d'aparcament lliure en zona blava, especialment a en un tram de l'avinguda Carrilet.

- **Incentiu de compra: Vals d'aparcament pròxim**

  S'assenyala que generalment si es disposa d'aparcament es facilita la compra als clients. Per tant, alguns botiguers regalen un val d'aparcament amb la compra. En aquest sentit, es valora que és una pena que els responsables de l'aparcament soterrani de Francesc Macià no vulguin negociar cap conveni amb l'associació de comerciants, de manera que el preu de l'aparcament d'un particular, un botiguer o l'associació és el mateix. Aquest fet motiva que alguns dels botiguers ho gestionen pel seu compte. S'indica que el preu actual en aquest aparcament és de 43 cèntims el quart d'hora, cosa que es considera molt car; durant el Nadal va haver-hi una promoció de regal de 30 minuts pel preu de 15 minuts, però aquestes rebaixes són excepcionals i per terminis de temps molt puntuals.

  En canvi, amb l'aparcament de la Ciutat de la Justícia sí que ha sigut possible arribar a acords puntuals. Per exemple, es cita l'acord de preu tancat per tres dies per la Fira dels artesans. Tot i això, s'assenyala que aquest pàrquing queda lluny de la zona comercial de Santa Eulàlia per un/a client/a que ha de carregar les seves bosses fins al cotxe.

- **L'aparcament al Districte 1**

  En primer terme, es valora que es una zona del municipi on l'aparcament és molt difícil, ja siguis resident, comerciant o client/comprador.

  Tot i les dificultats per aparcar al carrer molts veïns no tenen una plaça d'aparcament degut a l'alt cost dels pàrquings.

  Per altra banda, existeix una demanda d'increment de places de zona blava. S'és conscient que hi ha diferències d'opinió entre els comerciants, partidaris de la regulació de l'estacionament mitjançant la zona blava, i el veïnat que no vol zona blava.

  En tot cas, es destaca que al barri Centre i el barri Sant Josep estan bastant saturats i caldria estudiar i buscar solucions equilibrades i consensuades amb totes les parts.

- **L'aparcament a Can Serra**

  El Mercat de Can Serra serà remodelat properament. Per tant, es proposa que s'aprofiti aquesta remodelació per revisar les zones de càrrega i descàrrega i les places d'estacionament de zona blava.

  També s'assenyala una zona del barri, les escales, on últimament es cometen molts robatoris.

Carrega i descàrrega

- **Ocupació de les places de càrrega i descàrrega per contenidors**

  En general es valora que existeixen poques places d'aparcament destinades a la càrrega i descàrrega al voltant del mercat al carrer Unió. Aquesta situació es veu agreujada pel fet de que hi ha contenidors ubicats dins de la zona de càrrega i descàrrega. També s'apunta que caldria ampliar la zona de càrrega i descàrrega del carrer Mestre Carbó.

  S'assenyala que a la zona de Can Serra les zones destinades a càrrega i descarrega estan ocupades per vehicles del veïnat.

- **Noves places al barri Centre**

  Respecte a la millora de les zones de càrrega i descàrrega, es valora que es podrien posar noves zones a Enric Prat de la Riba, a més a més de la que ja existeix al carrer Major.

  Com a reflexió general, es comenta que cal ser conscient de la tasca que realitzen els proveïdors, que van d'un indret a un altre transportant mercaderies tot els dia, i per tant caldria facilitar la seva feina el màxim possible.

- **Senyalització de la càrrega i descàrrega**

  Les plaques de senyalització de càrrega i descàrrega ubicades al carrer Unió amb el Carrer Jacint Verdaguer no s'entenen bé, i la gent no sap si està permès aparcar o no, i sota quines condicions.

Distribució de mercaderies

- **Dificultats de pas per distribuir les mercaderies**

  A l'entorn del Mercat de Collblanc s'assenyala que l'entrada pel carrer Progrés és complicada i provoca dificultats de pas pels vehicles de càrrega i descàrrega.

  Al Carrer Major es valora que en ocasions l'accés dels transportistes es realitza marxa enrere per les dificultats d'accés.

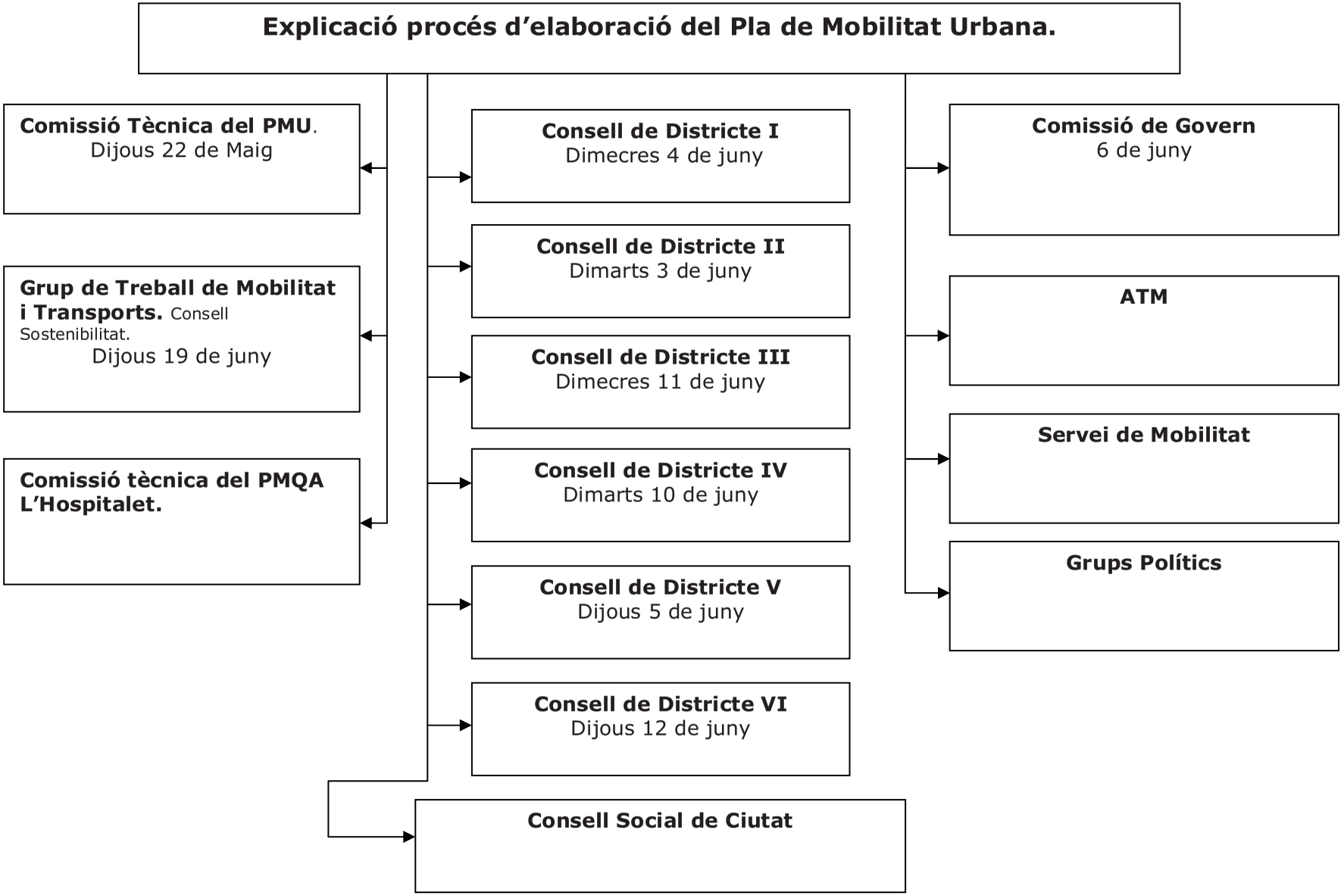
  També es detecten dificultats de pas en el carrer Llobregat, carrer sense zona de càrrega i descàrrega i complicacions pel pas d'un autobús o camió, ja que la calçada ha quedat molt reduïda. A més, hi ha que tenir en compte que aquest carrer fa de porta d'entrada a la ciutat des de Travessera de les Corts.

  El carrer Progrés també presenta complicacions al pas de vehicles, tot i que s'assenyala que sí està dotat de places de carrega i descàrrega.

  Caldria fer doble direcció el tram de carrers entre el carrer Pere Pelegrí i carrer Faust, ja que actualment és de difícil pas, també degut a l'aparcament en segona o tercera fila que es practica en la zona.

  Per últim, s'assenyala que la parada de taxis ubicada al carrer Enric Prat de la riba, entre Riera de la Creu i la rambla Marina i davant del Casino, ha anat creixent i ocupant part de la calçada. Com a conseqüència, aquesta zona queda molt col·lapsada i el camions grans tenen dificultats per passar. S'assenyala que fins al moment l'actuació de la guàrdia urbana no està tenint efecte, i per tant, caldria estudiar altres mesures per evitar aquesta situació.

Retorn del Procés de Participació del PMU



PLA DE MOBILITAT URBANA SOSTENIBLE DE L'HOSPITALET DE LLOBREGAT

Síntesi

Maig 2014

Diputació Barcelona xarxa de municipis

Àrea Metropolitana de Barcelona

DOYMO Desarrollo Organización Movilidad

ineco

Ajuntament de L'Hospitalet

1. Introducció

La Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat d'establir els principis i els objectius als quals ha de respondre una gestió de la mobilitat de les persones i del transport de les mercaderies dirigida a la sostenibilitat i la seguretat. En base a aquests objectius i a l'article 9 de la llei es defineixen els PMU:

- Els plans de mobilitat urbana són el document bàsic per configurar les estratègies de mobilitat sostenible dels municipis de Catalunya.

- L'àmbit territorial dels plans de mobilitat urbana és el del municipi.

- El contingut dels plans de mobilitat urbana s'ha d'adequar als criteris i les orientacions establertes pels plans directors de mobilitat.

- La iniciativa per elaborar i aprovar els plans de mobilitat urbana correspon als ajuntaments.

- L'elaboració i l'aprovació dels plans de mobilitat urbana són obligatòries per als municipis amb servei de transport col·lectiu urbà de viatgers.

- Els plans de mobilitat urbana s'han de revisar cada sis anys.

2. Metodologia

Anàlisi

- Fase 1. **Recollida d'informació**
- Fase 2. **Anàlisi de l'oferta existent**
- Fase 3. **Anàlisi de la demanda**

Diagnosi

- Fase 4. **Caracterització/modelització del sistema de mobilitat**
- Fase 5. **Diagnosi participada de la situació actual i futura**

Objectius

- Fase 6. **Establiment d'objectius. Estudi d'alternatives**

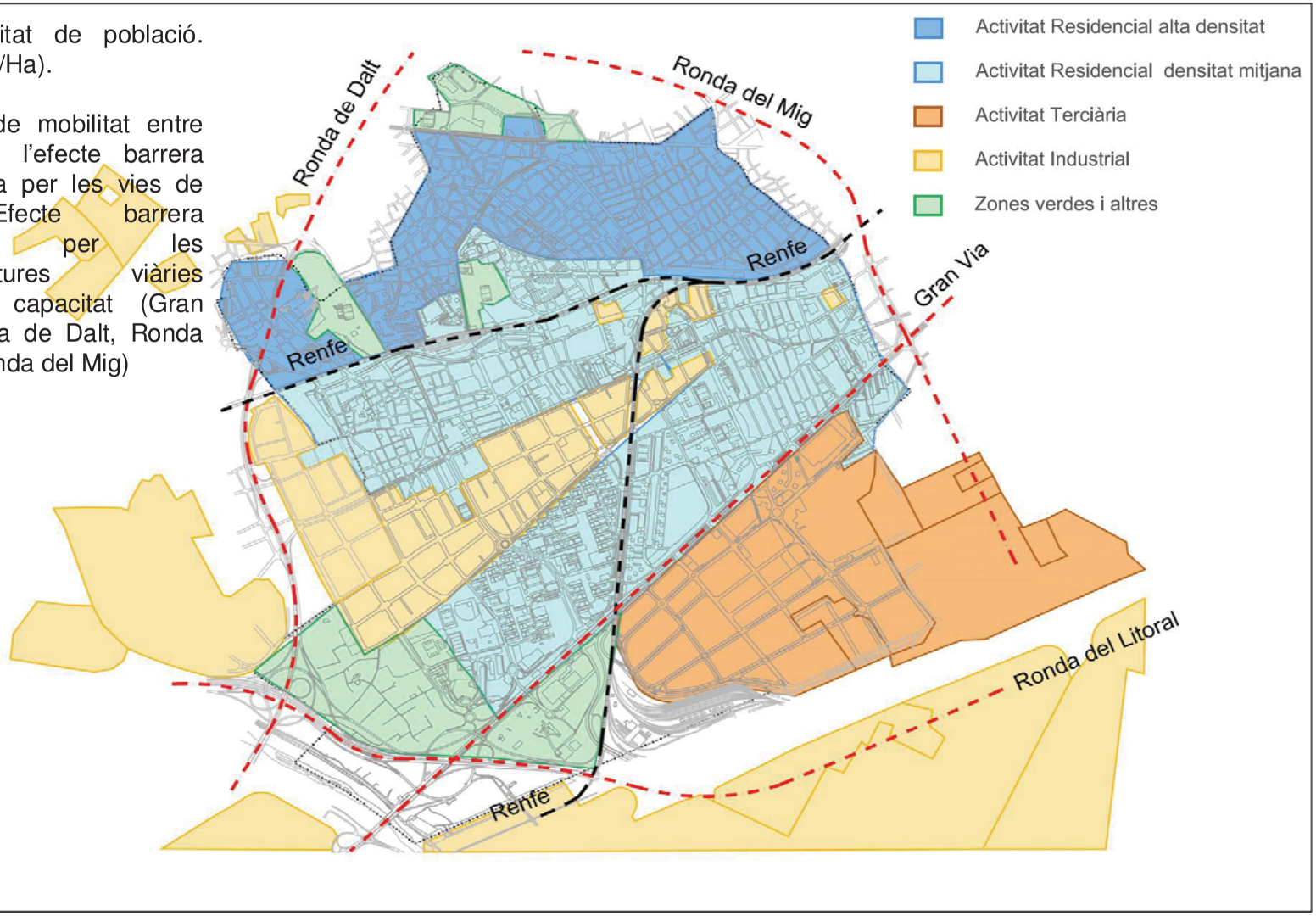
Proposta

- Fase 7. **Propostes participades d'actuació, programes i indicadors de seguiment**
- Fase 8. **Tràmits i modificacions**

3. Anàlisi territorial i socioeconòmic

Alta densitat de població. (206,5 hab/Ha).

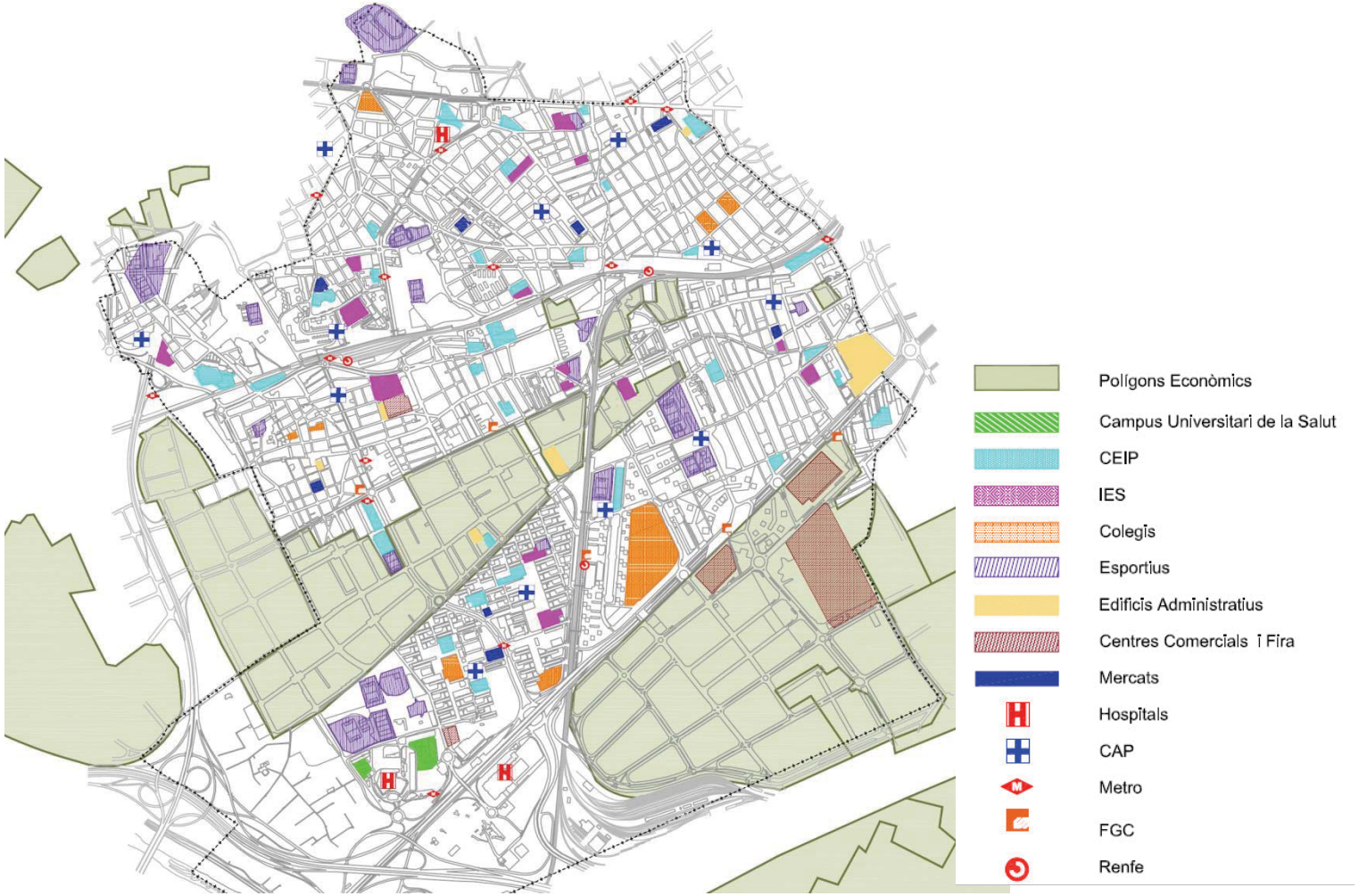
Dificultat de mobilitat entre barris per l'efecte barrera ocasionada per les vies de tren. Efecte barrera perimetral per les infraestructures viàries d'elevada capacitat (Gran Via, Ronda de Dalt, Ronda Litoral, Ronda del Mig)



Concentració d'activitats per territoris:
L'Av. del Carrilet i la Travessia Industrial separen la zona de polígons amb barris residencials. De la mateixa manera la Gran Via separa la zona d'activitats terciàries de les zones residencials.

3. Anàlisi territorial i socioeconòmic

Centres d'atracció i generació de viatges

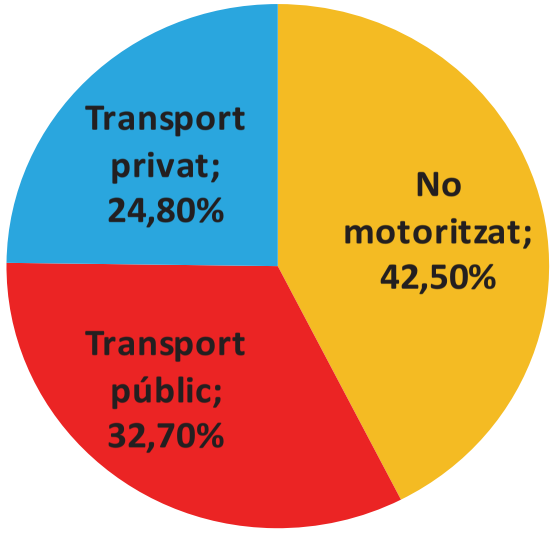


Pràcticament cada barri disposa de serveis pròxims com mercats, CAP's, etc., el que fa que els desplaçaments a peu siguin habituals.

MOBILITAT GLOBAL

4.1. Dades de Mobilitat

A la ciutat de L'Hospitalet de Llobregat, cada dia es realitzen **1.077.829 desplaçaments** sumant els efectuats pels residents i no residents, i els vinculats tant a desplaçaments interns com amb l'exterior. El 42,5% dels desplaçaments es realitzen a peu o bicicleta, el 24,8% en transport privat i el 32,7% en transport públic.

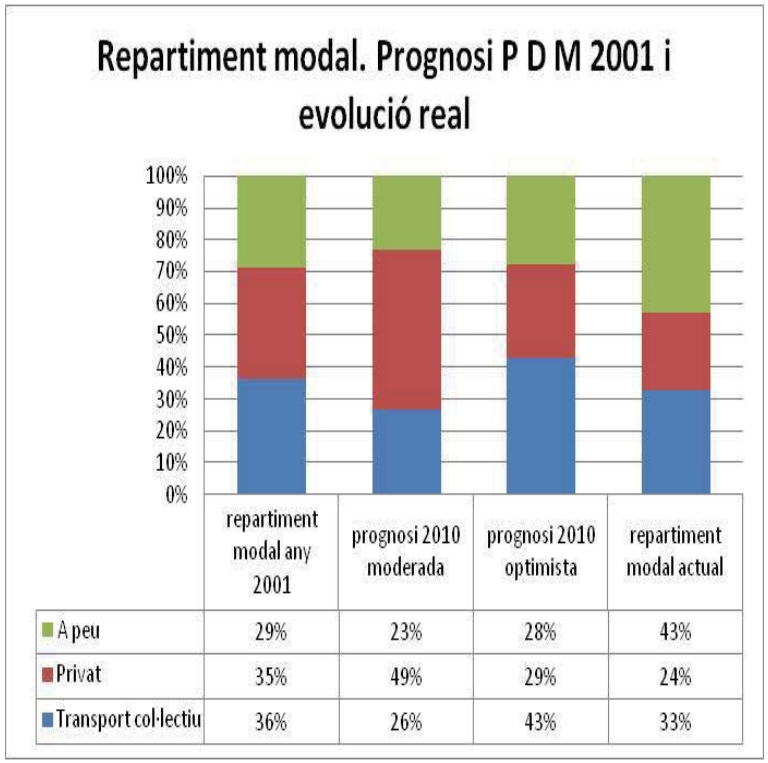


De la diagnosi realitzada a la ciutat de L'Hospitalet de Llobregat se'n deriva la gran importància que tenen els desplaçaments a peu (461.000 desplaçaments diaris) associats a les seves característiques de ciutat densa i amb múltiples dotacions de serveis interns a cada barri que han generat un repartiment modal característic.

Cada barri s'ha configurat com un espai d'intercanvi i comunicació ciutadana, detectant-se pel contrari certes dificultats per a la comunicació entre barris degut a les barreres físiques que constitueixen les vies de tren a alguns vials d'alta capacitat.

4.2. Dades de Mobilitat

L'evolució del repartiment modal en els últims 10 anys no ha suposat un increment de la quota per al transport públic i el conjunt de viatges motoritzats. L'ús del vehicle privat, l'any 2001 era del 35%, i les previsions més optimistes del Pla Director de Mobilitat de 2002 determinaven una disminució fins al 29%. Actualment s'ha superat aquesta previsió d'ús del vehicle privat que ha disminuït fins a un 24%. El Pla Director de Mobilitat preveia que aquesta disminució del vehicle privat seria conseqüència de la incrementació de l'ús del transport públic; però a l'actualitat aquest model s'ha mantingut similar al del 2001 (de 36% a 33%), en canvi, la mobilitat a peu s'ha incrementat notablement passant del 29% a l'any 2001 al 43% actual.



	repartiment modal any 2001	prognosi 2010 moderada	prognosi 2010 optimista	repartiment modal actual
A peu	29%	23%	28%	43%
Privat	35%	49%	29%	24%
Transport col·lectiu	36%	26%	43%	33%

I. DIAGNOSI TÈCNICA

VIANANTS

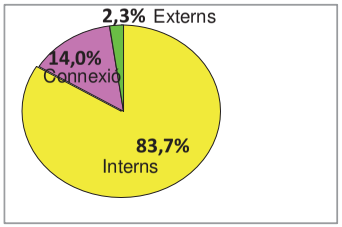
5.1. Diagnosi per modes. Vianants

Carrers per a vianants. Bona connectivitat interna de cada barri.

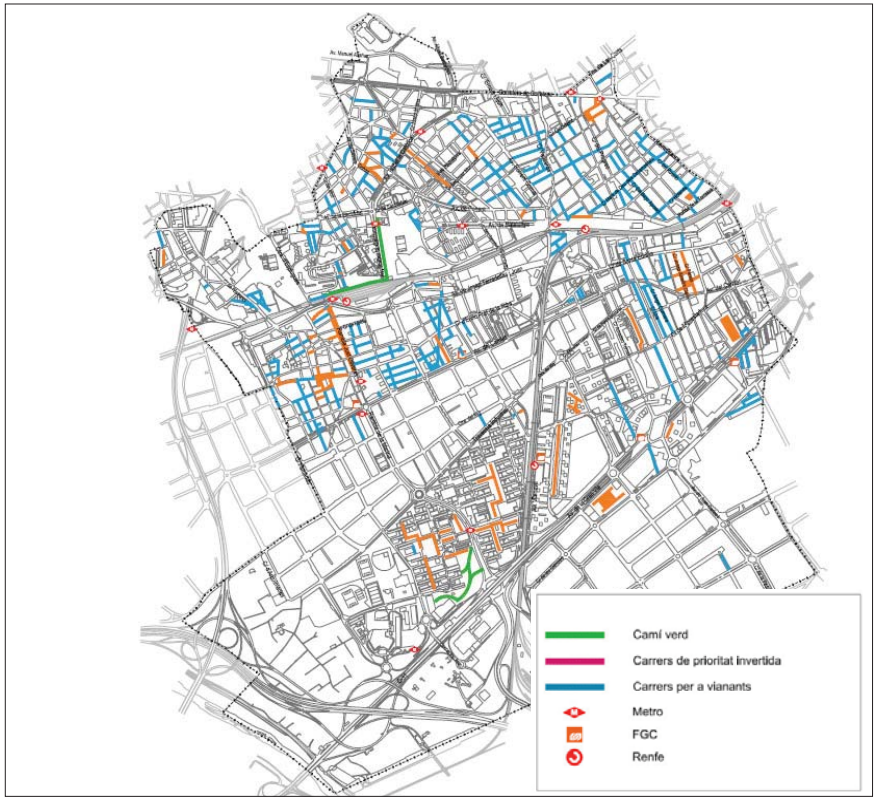
Peu i bicicleta

461.342

Interns	**383.611 (83.7%)**	
Connexió	**64.265 (14.0%)**	
Externs	**10.466 (2.3%)**	



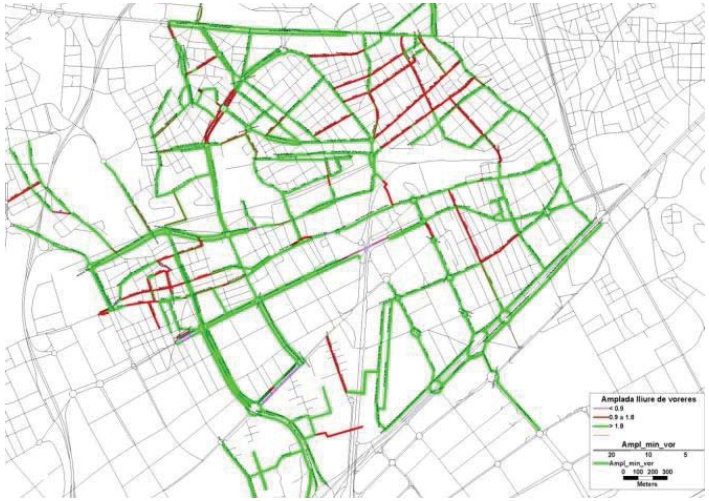
Efecte barrera de les vies d'alta capacitat i del ferrocarril que han contribuït a formar un territori molt compartimentat. S'observen actuacions de pacificació vial internes a cada barri.
Actualment hi ha 32,23 km de vies exclusives o de prioritat per vianants per a vianants.



19 punts de creuament de vies de tren. Només hi ha un punt que no està adaptat a persones amb mobilitat reduïda (des de l'Av. de Vilafranca al C. del Teide).

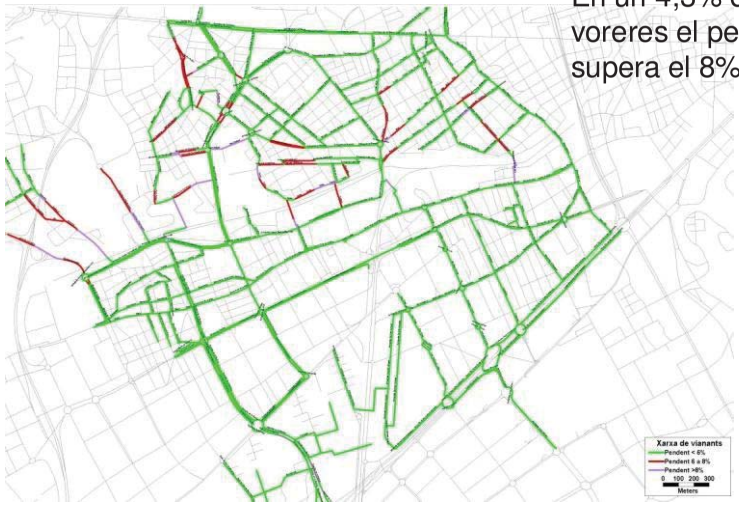
5.2. Diagnosi per modes. Vianants

Amplada útil de voreres (17 km)
(19% amb menys de 1,8 m)

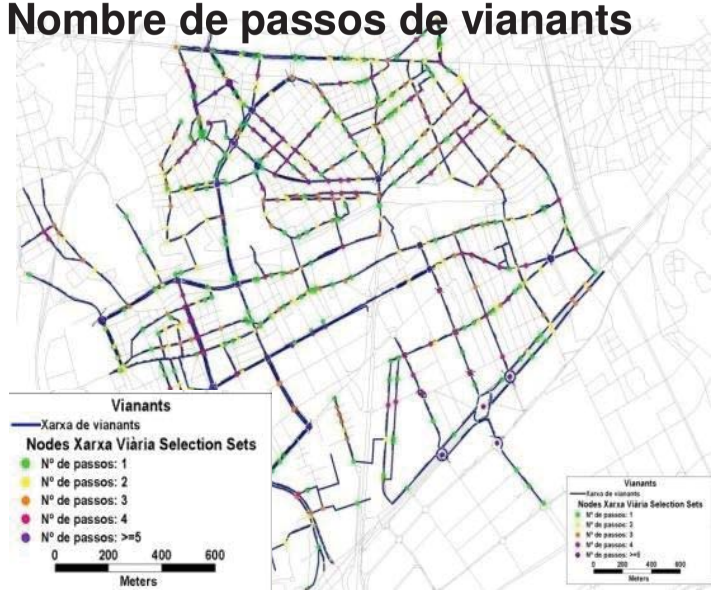


Pendents

En un 4,3% de les voreres el pendent supera el 8%.

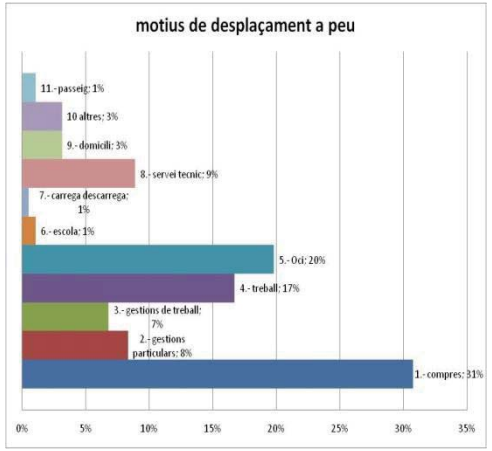


Nombre de passos de vianants



A la xarxa principal de vianants existeixen 1.231 passos, dels quals el 54% estan semaforitzats.

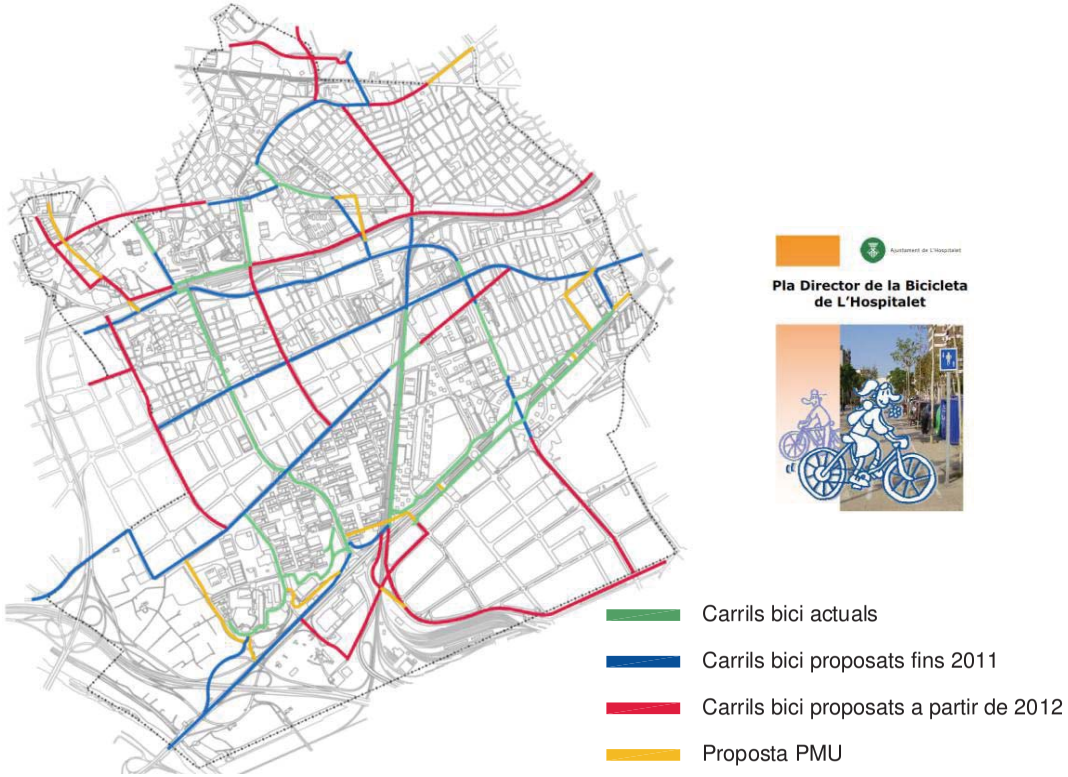
Tots els passos de vianants estan adaptats. En curs el Pont de Matacavalls.



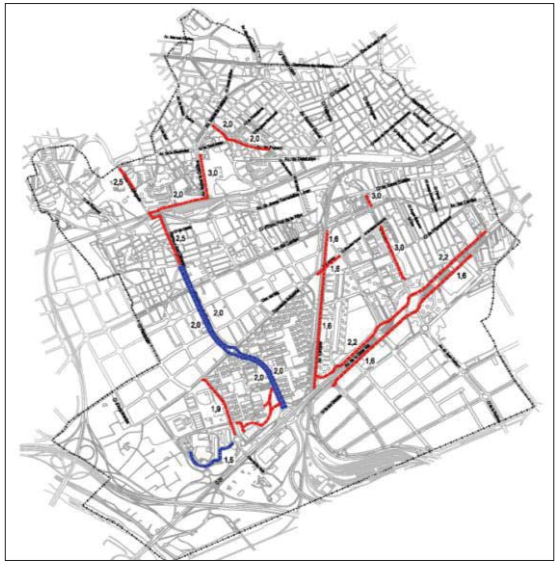
BICICLETES

6.1. Diagnosi per modes. Bicicletes

S'ha realitzat un inventari dels carrils reservats per a bicicleta.(13,02 km). S'ha comparat amb les previsions del pla director (any 2006) estimant que dels 47 km previstos, s'han construït un 28%. Dades significatives: 49 m de carril bici exclusiu / 1.000 hab. (a BCN 112 m/1.000 hab) i 203 m de carril útil/1.000 hab (a BCN 300m/1.000 hab).



El percentatge de xarxa bici sobre el total de la xarxa viària (260 km) és del **4,93%**, només tenint en compte els carrils bici. Si tenim en compte el total de quilòmetres de vies pacificades, el percentatge s'incrementa fins el **19,75%.**

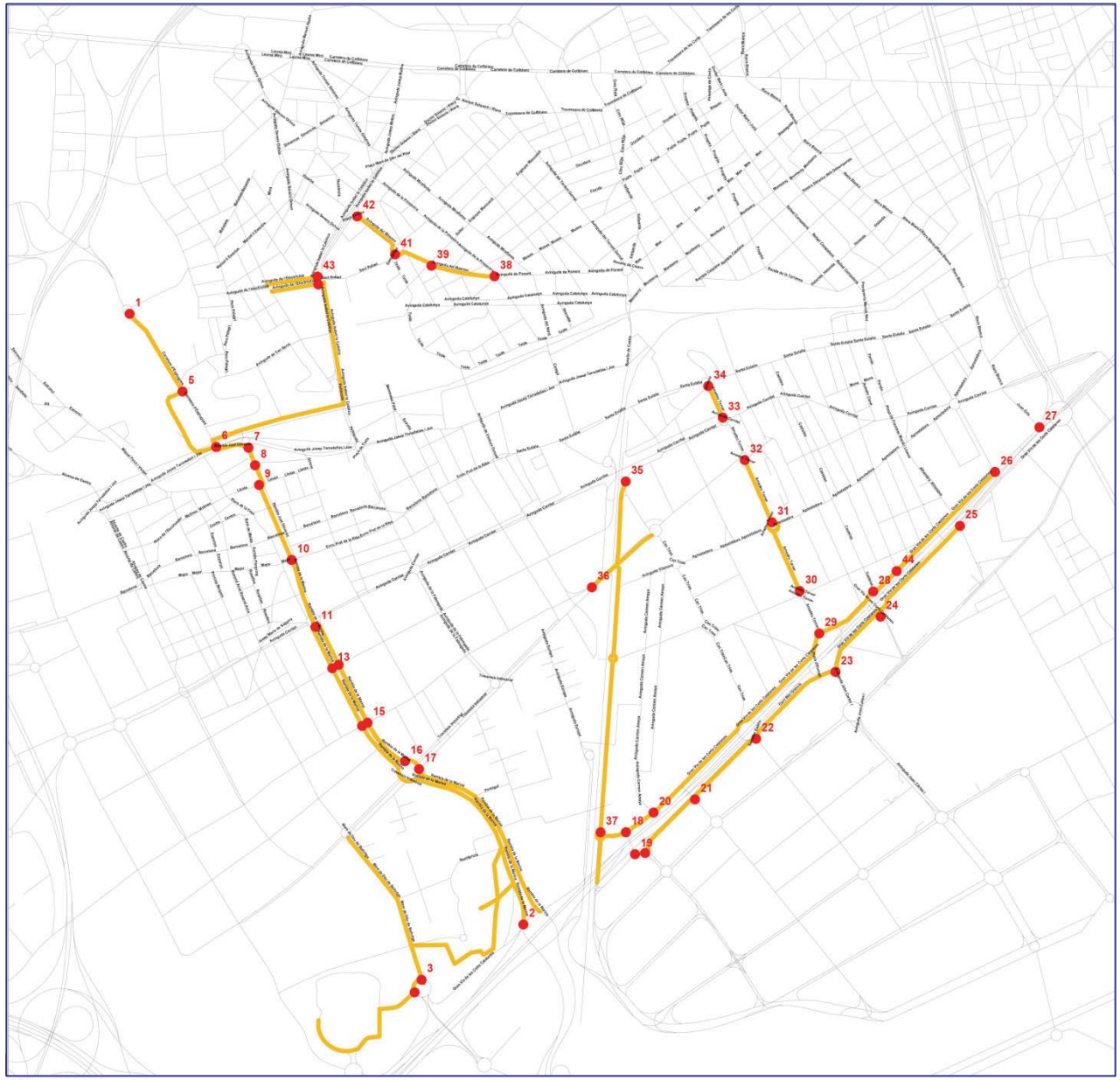


Els carrils bici bidireccionals que no compleixen amb les amplades mínimes són:

- Costat mar de la Gran Via
- Av. Vilanova
- Travessia Industrial
- i els carrils de la zona de Mare de Déu de Bellvitge.

6.2. Diagnosi per modes. Bicicletes

Punts conflictius



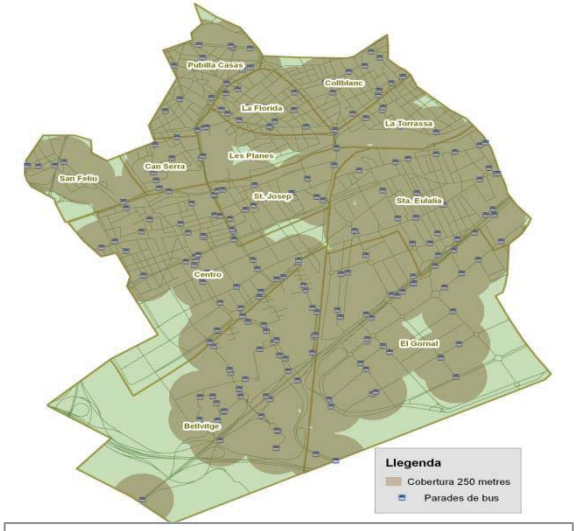
Els carrils bici actuals registren en la seva majoria problemes d'amplada.

En diverses interseccions no hi ha senyalització horitzontal ni vertical.

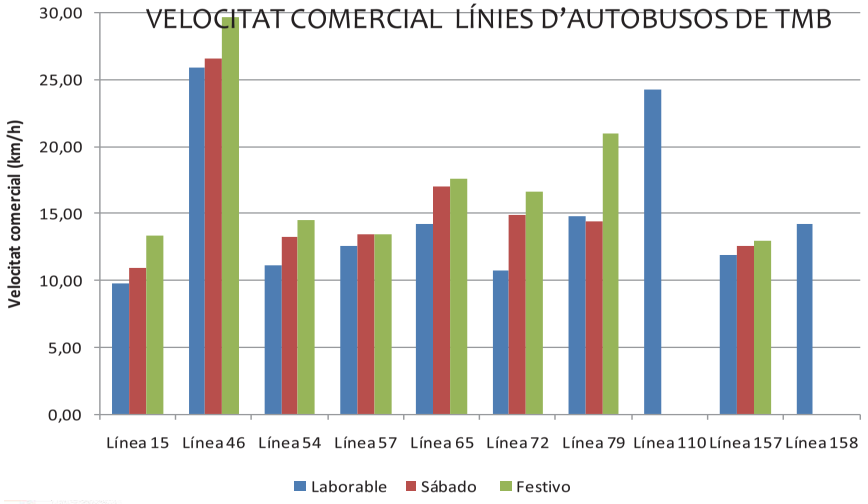
TRANSPORT PÚBLIC

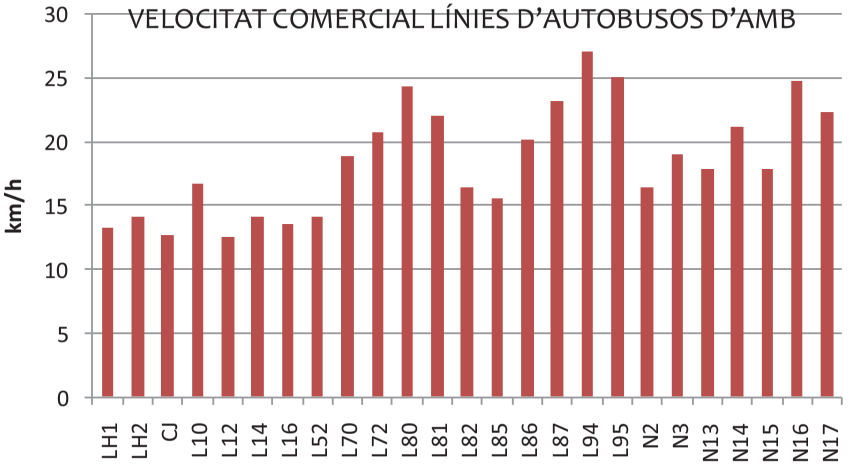
7.1.- Diagnosi per modes.
Transport públic. Xarxa d' Autobusos

CÀRREGA PER TRAMS DE LA XARXA D'AUTOBUSOS



✓ Cobertura 250 m:
91% de la població





Diputació Barcelona
xarxa de municipis

7.2.- Diagnosi per modes.
Transport públic. Xarxa d' Autobusos

✓ S'utilitza principalment per a la realització de viatges externs (67%), principalment amb Barcelona. En lo relatiu a desplaçaments interns, el centre és el principal origen o destinació.

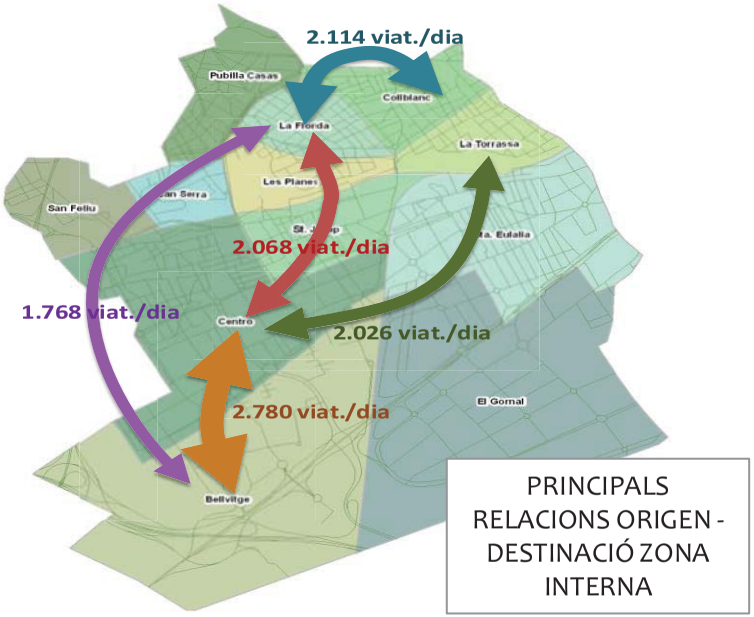
✓ **Estructura de la xarxa:**

- Estructura condicionada per l'existència de la infraestructura ferroviària en superfície i la part de la Granvia no soterrada.
- La comunicació entre el centre i la zona d'Ildefons Cerdà, on es concentra una important activitat comercial, no es troba solucionada de manera senzilla, ja que les línies circulars (LH1 i LH2) tenen recorreguts molt amplis.
- En alguns casos la gran longitud de les línies o la localització de parades a poca distància fa que presentin problemes de regulació afectant a les freqüències de pas.

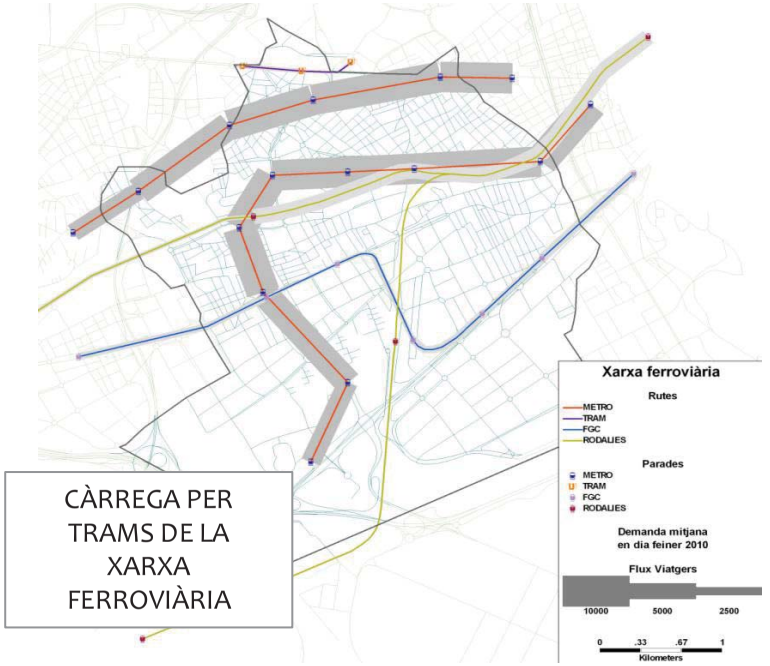
✓ **Cobertura:**

- Cobertura de població: per damunt del 90% → Alta cobertura

7.3.- Diagnosi per modes.
Transport públic. Oferta: Xarxa ferroviària



PRINCIPALS RELACIONS ORIGEN - DESTINACIÓ ZONA INTERNA



CÀRREGA PER TRAMS DE LA XARXA FERROVIÀRIA

✓ S'utilitza principalment per a la realització de viatges externs (89%), principalment amb Barcelona. En lo relatiu a desplaçaments interns, el centre és el principal origen / destinació.

✓**Cobertura territorial:**

- Cobertura de població: 46% a 300 metres, i 91% a 600 metres → Alta cobertura.
- Cobertura territorial: menor a la zona de Granvia Sud.

✓ **Freqüències de pas i capacitat del servei:**

- Adequada freqüència que dóna resposta a la demanda del mateix.

✓ **Infraestructuras:**

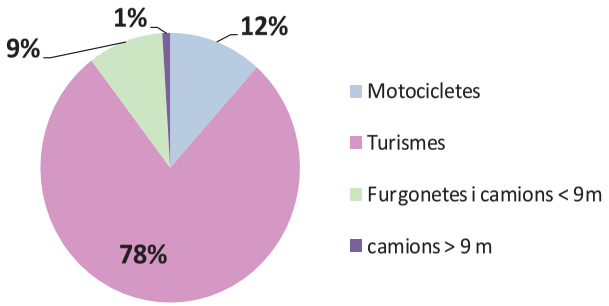
- Les línies C2 i C4 de rodalies, creant barreres entre els barris.
- Problemàtica ha estat analitzada amb anterioritat: soterrament d'aquestes línies.
- La conjuntura econòmica actual no permet dur a terme una actuació d'aquesta envergadura.

VEHICLE PRIVAT

8.1.- Diagnosi per modes. Vehicle privat

Per L'Hospitalet circulen diàriament 897.000 vehicles.

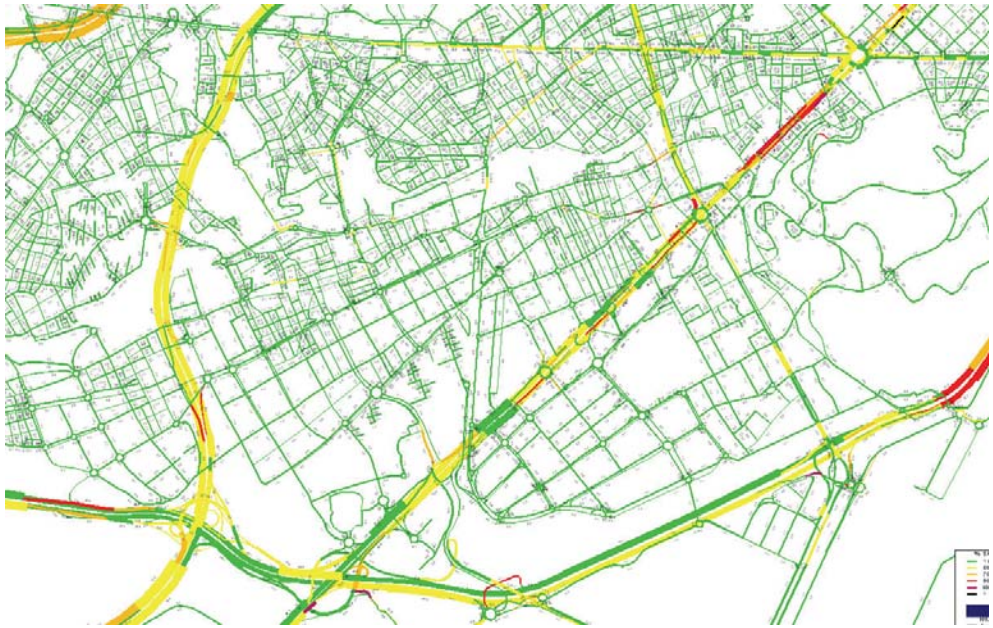
Un 20,4% és trànsit de pas (sense considerar la Gran Via i la zona del costat mar de la mateixa via).

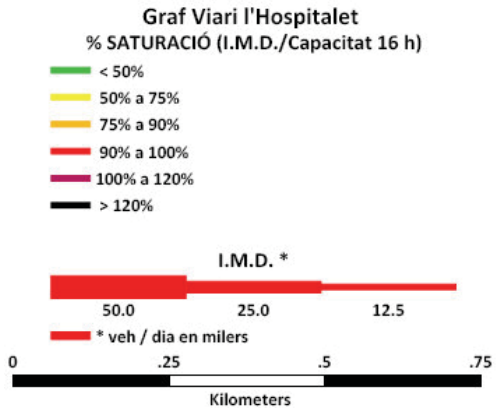


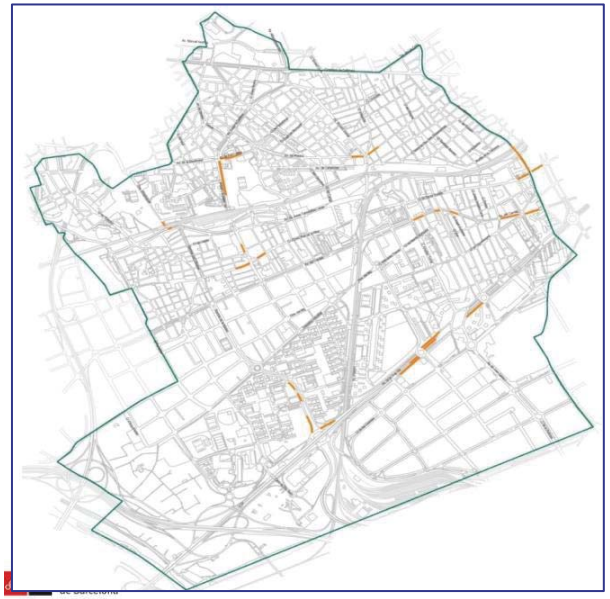
S'observa com la Gran Via i la Ronda de Dalt registren altes intensitats en les interseccions. Dins de l'àmbit urbà de L'Hospitalet destaquen, la continuïtat de punts sobre vies com: Eix Santa Eulàlia - Enric Prat de la Riba - Barcelona, l'Av. de Josep Tarradellas, el carrer de Riera Blanca o la Ctra. de Collblanc entre d'altres.

8.2.- Diagnosi per modes. Vehicle privat

Assignació de trànsit. Saturacions







A L'Hospitalet les principals intensitats i nivells de saturació es produeixen a les vies de frontera: Granvia, Ronda Litoral i Ronda de Dalt, mantenint-se un bon nivell de servei a l'interior del nucli urbà. En aquest interior s'han detectat alguns punts de retenció de vehicles en hores punta. Els més destacats són:

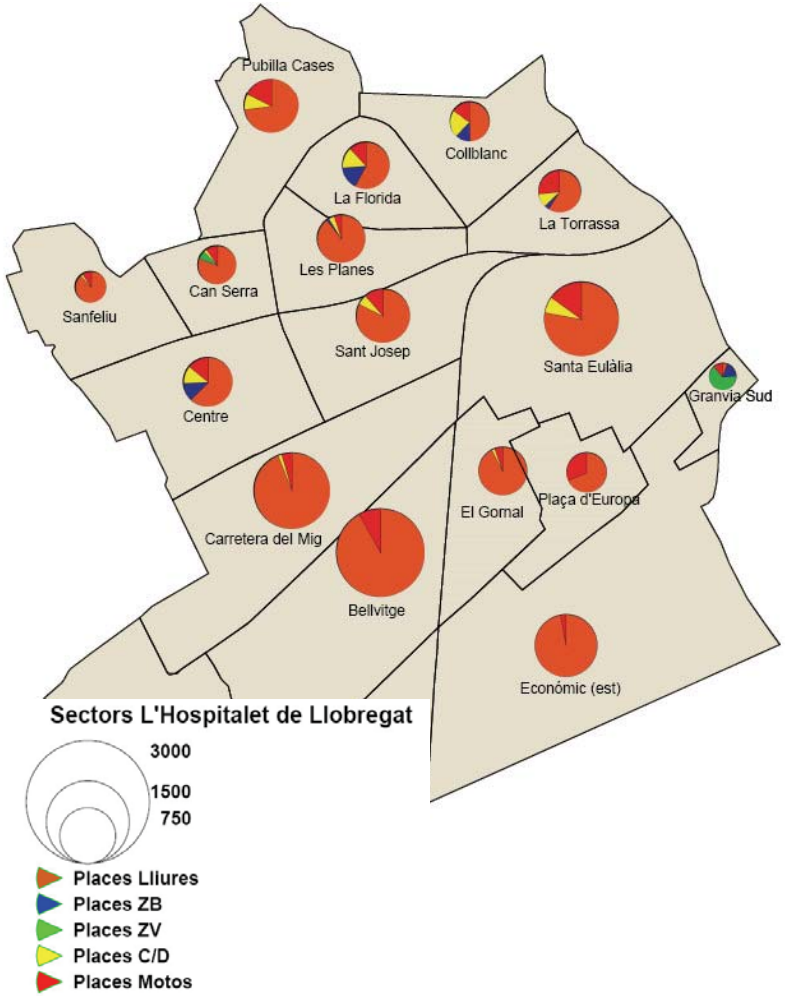
- Sortides de la Granvia a les rotondes de Rambla Marina, C. de Salvador Espriu, Plaça Europa o C. Castelao.
- Intersecció C. Riera Blanca i C. Constitució.
- Diferents punts de l'Avinguda Carrilet
- Plaça Mestre Clavé
- Av. Isabel la Catòlica
- C. Electricitat
- Carretera de Collblanc

APARCAMENT

2h
De dilluns a dissabte
de 9:00 a 14:00 h
i de 16:00 a 20:00h
Diumenges i festius lliure
ZONA D´ESTACIONAMENT
LIMITAT I CONTROLAT
TIQUET OBLIGATORI
mobiliari
P

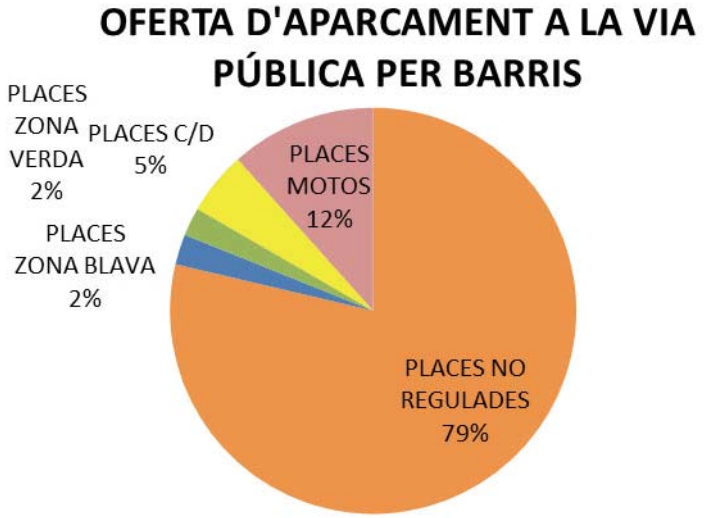
9.1.- Aparcament. Oferta a calçada

Oferta d'aparcament a la via pública per barris

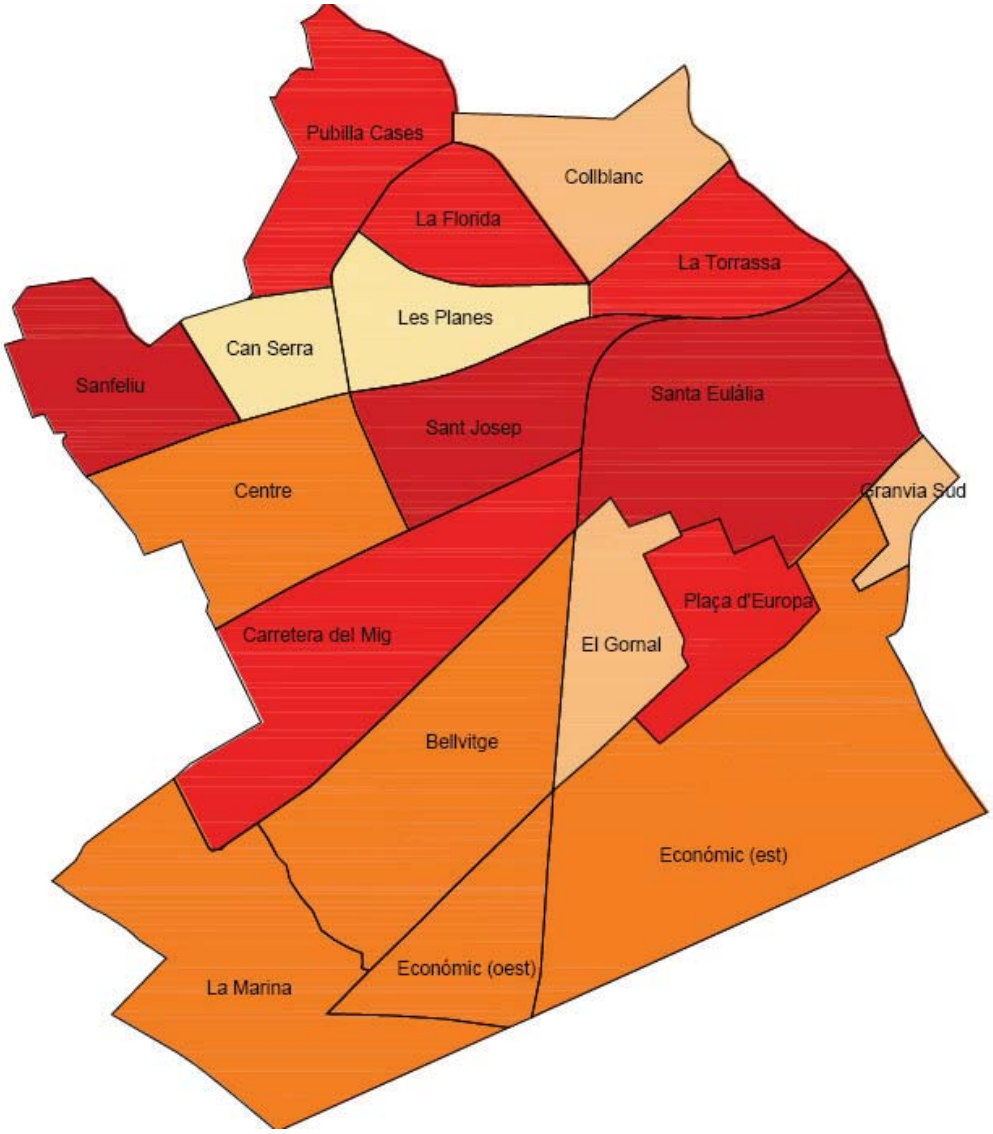


		oferta a calçada					
* Districte Adm_	Barri	Places Lliures no regulades"	Places Zona Blava	Places Zona Verda	Places C/D	Places Motos	Total places via pública
1	Carretera del Mig	2678	0	0	46	128	**2852**
1	Centre	835	158	0	153	188	**1334**
1	Sant Feliu	534	0	0	16	56	**606**
1	Sant Josep	1284	0	0	96	178	**1558**
2	Collblanc	455	117	0	203	141	**916**
2	La Torrassa	602	38	0	108	271	**1019**
3	Residencial Granvia	26	85	522	0	51	**684**
3	Santa Eulàlia	2137	0	0	193	411	**2741**
4	La Florida	716	194	0	175	148	**1233**
4	Les Planes	1146	21	0	50	64	**1281**
5	Can Serra	693	0	131	23	85	**932**
5	Pubilla Cases	1161	0	0	148	280	**1589**
6	Bellvitge	3397	0	0	31	270	**3698**
6	El Gornal	1188	0	0	26	71	**1285**
6	Granvia Sud	1950	0	0	6	53	**2009**
6	La Marina	478	0	0	0	253	**731**
6	Pedrosa	559	0	0	0	292	**851**
	No consta						
	TOTAL	19839	613	653	1274	2940	25319

El total de places inventariades en via pública és de **25.319.**



9.2.- Aparcament. Dèficit residencial



S'ha analitzat el dèficit residencial i el infraestructural, resultant de considerar únicament l'oferta fora de calçada. En aquest cas el dèficit és de 26.039 places i es concentra al sector central i nord de L'Hospitalet. *(Nota)*

Nota: En el districte Econòmic no s'ha considerat com a oferta residencial la dels centres comercials i recinte FIRA, ja que estan tancats.

9.3.- Aparcament. Utilització a rotació

A partir dels índexs de rotació per tipus de plaça d'aparcament s'ha estimat l'atracció de vehicles i el conjunt d'operacions d'aparcament a L'Hospitalet. L'oferta per rotació és de 73.550 places sobre les que es realitzen aproximadament 136.000 operacions d'aparcament diàries.

Tipus d'estacionament	Nombre de places	Índex de rotació	Distribució per durades d'estacionament				Total
			<30min	30min a 2h	2h a 4h	> 4h	
Zona Blava	613	5,62	22%	55%	18%	5%	3445
Zona no regulada	19.839	1,25	8%	12%	15%	65%	24799
Area verda	653	2,20	18%	11%	12%	59%	1437
Solar	1.712	1,09	11%	12%	18%	59%	1866
P. Públic	9.553	3,15	18%	30%	35%	17%	30092
P residente	39.506	1,60	2%	8%	8%	82%	63210
P empresa	400	1,10	12%	13%	35%	40%	440
carga y descarga	1.274	9,00	71%	15%	9%	5%	11466
Il·legal	2.125	9,00	85%	12%	2%	1%	19125
Total (sense ilegal)	**73.550**	**1,86**					**136.754**

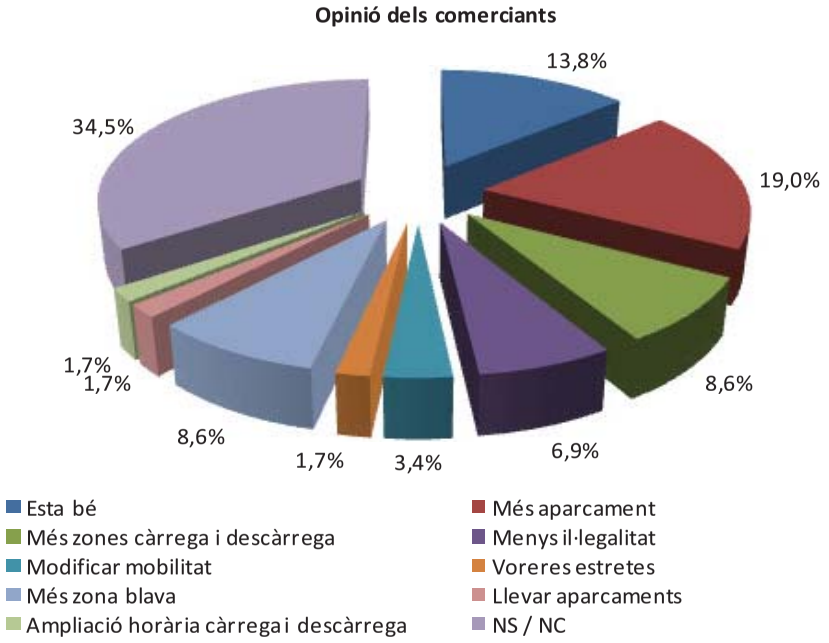
La calçada lliure rota a 1,25 vehicles/plaça.
La zona regulada rota a 5,62 vehicles/plaça i la càrrega i descàrrega a 9 veh/plaça.

CÀRREGA I DESCÀRREGA

10.1.- Càrrega i descàrrega

- ✓ Es disposa de 249 zones de C/D (4.800m)
- ✓ Dèficit de places d'aparcament en la meitat dels barris de L'Hospitalet.
- ✓ Major dèficit correspon al barri de Bellvitge.
- ✓ Increment en percentatge d'ús per part de vehicles comercials, amb estades més reduïdes, en els vehicles que roten.
- ✓ Alt percentatge de vehicles que no realitzen cap operació, ni càrrega ni descàrrega, i el baix nivell d'il·legalitat.
- ✓ Opinió reflectida pels comerciants:
  - Falta d'aparcament i zona blava
  - Dèficit en zones de càrrega i descàrrega.

Es pot concloure de manera general que existeix dèficit de zones de càrrega i descàrrega en el municipi i que aquesta situació està condicionada per la falta d'aparcament en general.

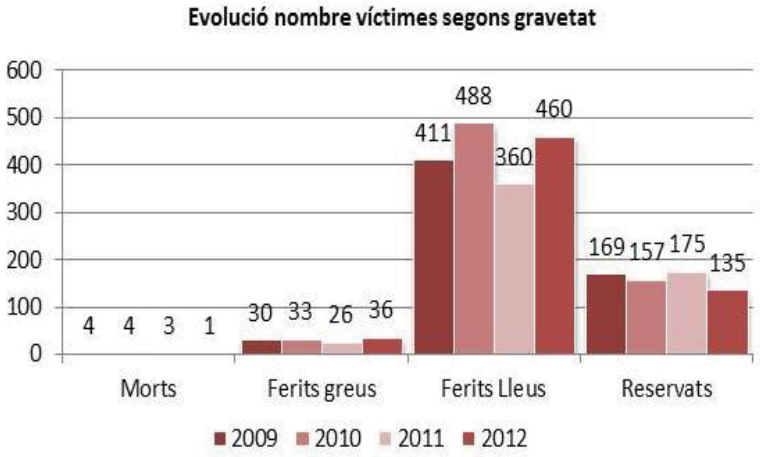


SEGURETAT VIAL

Diagnosi

✓ Xifres accidentabilitat. Període 2009-2012

- Nombre d'accidents amb víctimes s'ha reduït (de 560 a 483).
- Reducció del 2,9% en el nombre total de víctimes.
- Nombre de ferits greus es manté sobre 30 – 36 anuals.
- Principal causa d'accidents amb víctimes: col·lisió.
- Caracterització de les víctimes: la majoria són conductors.



- ✓ El Pla de Seguretat Viària de L'Hospitalet de Llobregat 2007-2010, va establir com a objectiu fonamental una reducció del 25% en el nombre d'accidents amb víctimes i en el nombre de víctimes l'any 2010 respecte l'any 2005. Aquest **objectiu no ha sigut assolit**.
- ✓ Trams de concentració d'accidents: s'han identificat **5 vies.**
- ✓ Punts de concentració d'accidents: s'han identificat **16 punts**.

MEDI AMBIENT

Contaminació atmosfèrica

A L'Hospitalet de Llobregat **l'estació de mesura de qualitat** química de l'aire, es troba en **l'avinguda Torrent Gornal.**

Es mesuren els paràmetres de NOx, O_3, CO i SO_2, automàticament cada hora i PM10 i PM2.5 manualment.

Per al càlcul de l'Índex de Qualitat de l'Aire (ICQA) s'utilitzen els nivells d'immissió de: monòxid de carboni (CO), diòxid de nitrogen (NO_2), diòxid de sofre (SO_2), ozó (O_3) i les partícules en suspensió (PM10 i PST).

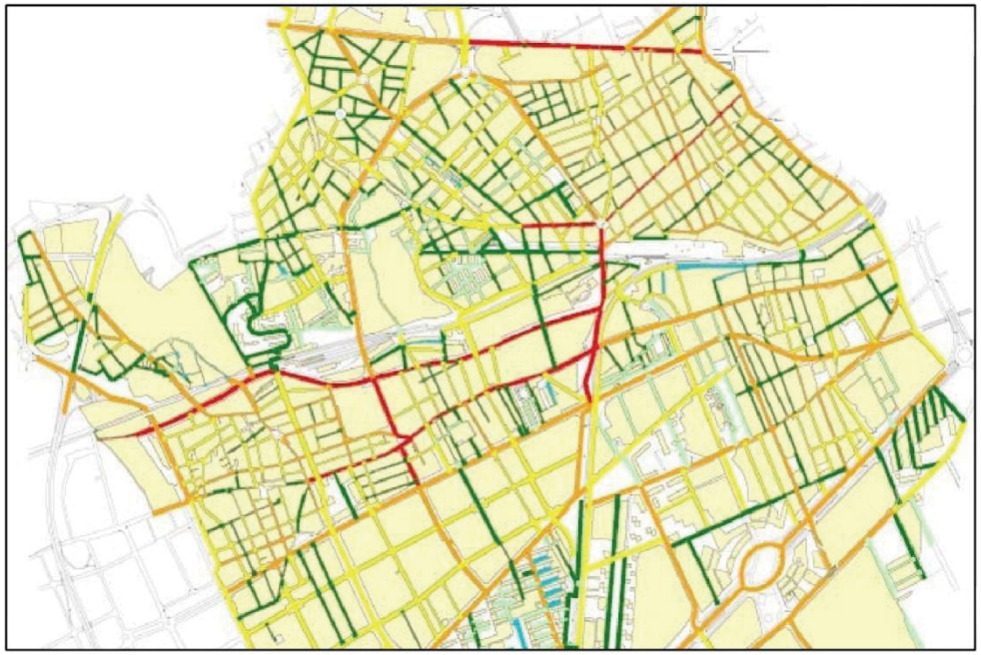
Valors de l´ICQA en L'Hospitalet

	Valor màxim	Valor mínim	**Valor mitjà**
Any 2006	80	8	**49**
Any 2007	78	-5	**54**
Any 2008	83	5	**55**
Any 2009	82	8	**52**

Segons el valor mitjà, **la valoració de la qualitat de l'aire de L'Hospitalet seria acceptable** en 2006, ja que està per sota de 50, encara que en la majoria dels anys es registren valors per sobre de 50, que ho caracteritzarien com una qualitat de l'aire satisfactòria (per sobre de 50). El valor màxim registrat de 83 obtindria una caracterització de qualitat de l'aire excel·lent.

12.2.- Medi ambient

Contaminació acústica



Nivells de soroll detectats:

- Vies d'accés i distribució principal: 70-75 dB de dia.
- Xarxa veïnal (trama urbana): 55-60 dB, alguns carrers amb valors entre 60-65 dB.
- Valors detectats durant la nit: 5-10 dBA.

Zonificació acústica del territori	Valors límit d'inmissió en dB (A) segons la normativa		
	Ld (7h – 21 h)	Le (21h – 23h)	Ln (23h – 7h)
Zona de sensibilitat acústica alta (A)	60	60	50
Zona de sensibilitat acústica moderada (B)	65	65	55
Zona de sensibilitat acústica baixa (C)	70	70	60

- L'índex de soroll diürn (Ld) és superior a l'assenyalat per la legislació vigent en diversos carrers dels districtes I, II i IV.
- L'índex de soroll nocturn (Ln) supera els 70 dB únicament a la Ronda del Litoral i els carrers Mas i Rosalia de Castro. Les Avingudes de la Fabregada i del Carrilet i la Carretera de Collblanc tenen un Ln comprès entre els 65dB (A) i els 70 dB (A).

II. DIAGNOSI PARTICIPADA

Diagnosi Participada

S'han realitzat 14 reunions amb els òrgans de participació ciutadana municipal, representants del sector del transport, la indústria i el comerç, així com el teixit associatiu de la ciutat.

Del procés de participació s'han derivat **319** sol·licituds o propostes d'actuacions de les quals (eliminant repeticions) s'han recollit al Pla de Mobilitat Urbana Sostenible **287**

Diagnosi Participada: idees aportades

		IDEES APORTADES						
DATA	SESSIÓ DE TREBALL	MOBILITAT GENERAL I SEGURETAT VIÀRIA	MOBILITAT VIANANTS I BICIS	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT	APARCAMENT I C/D	MEDI AMBIENT	TOTAL
20 novembre 2012	Grup de treball Persones amb Mobilitat Reduïda	5	22		5			**32**
27 novembre 2012	Grup de mobilitat sostenible, territori i transport públic. VIANATS I BICICLETA			32				**32**
4 desembre 12	Districte II, Collblanc - La Torrassa		9	9	6			**24**
10 desembre 2012	Districtes IV i V, Pubilla Cases, Can Serra, La Florida, Les Planes		12	8	16			**36**
11 desembre 2012	Grup de mobilitat sostenible, territori i transport públic. VEHICLE PRIVAT I APARCAMENT				13	8		**21**
10 gener 2013	Consell de comerç		4			9		**13**
16 gener 2013	Consell de nois i noies		10	11	7			**28**
24 de gener 2013	Grups Polítics							
30 gener 2013	Mobilitat Indústria							
4 febrer 2013	Taula del Delta							
5 febrer 2013	Districte I, Centre, Sant Josep i Sanfeliu		12	12	11			**35**
6 febrer 2013	Districte III, Santa Eulàlia i Residencial Gran Via		8	9	8		6	**31**
12 febrer 2013	Districte IV, Bellvitge i el Gornal		16	10	16			**42**
13 novembre 2013	Grup de mobilitat sostenible, territori i transport públic. TRANSPORT PÚBLIC I DISTRIBUCIÓ DE MERCADERIES		25					**25**
	Propostes PMU	23	120	51	40	50	3	**287**

Grup de mobilitat sostenible, territori i transport públic.

		IDEES APORTADES						
DATA	SESSIÓ DE TREBALL	MOBILITAT GENERAL I SEGURETAT VIÀRIA	MOBILITAT VIANANTS I BICIS	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT	APARCAMENT I C/D	MEDI AMBIENT	TOTAL
27 novembre 2012	Grup de mobilitat sostenible, territori i transport públic. VIANATS I BICICLETA			32				**32**
11 desembre 2012	Grup de mobilitat sostenible, territori i transport públic. VEHICLE PRIVAT I APARCAMENT				13	8		**21**
13 novembre 2013	Grup de mobilitat sostenible, territori i transport públic. TRANSPORT PÚBLIC I DISTRIBUCIÓ DE MERCADERIES		25					**25**

Diagnosi Participada

Districtes i barris

DATA	SESSIÓ DE TREBALL	MOBILITAT GENERAL I SEGURETAT VIÀRIA	MOBILITAT VIANANTS I BICIS	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT	APARCAMENT I C/D	MEDI AMBIENT	TOTAL
5 febrer 2013	**Districte I, Centre, Sant Josep i Sanfeliu**		12	12	11			**35**
4 desembre 12	**Districte II, Collblanc - La Torrassa**		9	9	6			**24**
6 febrer 2013	**Districte III, Santa Eulàlia i Residencial Gran Via**		8	9	8		6	**31**
12 febrer 2013	**Districte IV, Bellvitge i el Gornal**		16	10	16			**42**
10 desembre 2012	**Districtes IV i V, Pubilla Cases, Can Serra, La Florida, Les Planes**		12	8	16			**36**

Diagnosi Participada

altres associacions i entitats

		IDEES APORTADES						
DATA	SESSIÓ DE TREBALL	MOBILITAT GENERAL I SEGURETAT VIÀRIA	MOBILITAT VIANANTS I BICIS	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT	APARCAMENT I C/D	MEDI AMBIENT	TOTAL
20 novembre 2012	**Grup de treball Persones amb Mobilitat Reduïda**	5	22		5			**32**
10 gener 2013	**Consell de comerç**		4			9		**13**
16 gener 2013	**Consell de nois i noies**		10	11	7			**28**

ACTUACIONS JA REALITZADES O EN CURS

Determinades propostes sorgides al procés de participació han estat incorporades pel Servei de Mobilitat. Algunes estan acabades i altres en curs.

A continuació una petita mostra d'algunes actuacions:

1.- Regulació semafòrica de la rotonda de la Rambla de la Marina amb l'Avinguda del Carrilet (els semàfors permeten als vianants travessar la rotonda sencera en la mateixa fase).

Xarxa viària. Sincronització semafòrica de l'avinguda Josep Tarradellas en el tram amb la Rambla Just Oliveras.

Diagnosi Participada

2.- Informació dinàmica en parades bus. Indicador de temps d'espera a la parada de:

- Carrer Enric Prat de la Riba, núm 219. Plaça Mestre Clavé
- Carrer Santa Eulàlia, 234
- Carrer Sanfeliu, 58

3.- Regulació de l'estacionament. Millora de l'aparcament als barris.

- Ampliació de l'estacionament destinat a turismes en el Poliesportiu Sergio Manzano. Reconversió de l'estacionament per a autocars en estacionament per a vehicles. Execució segons semestre del 2014.

- Reordenació de l'estacionament al barri de Sanfeliu (carrer d'Estronci). Execució segon semestre 2014.

4.- Interconnexió dels itineraris ciclacles

- Execució del carril bici al barri del Gornal.

5.- Accessibilitat

- Adequació de les andanes de l'estació RENFE de L'Hospitalet, augment de l'amplada de les andanes i instal·lació d'un ascensor.

5.- Accessibilitat

- Inici de les obres per a la instal·lació d'un ascensor que faci accessible l'estació de la Línia I "Rambla Just Oliveras".

5.- Accessibilitat

- Instal·lació de rampes accessibles al pont de “Matacavalls” que connecta els barris de Sant Josep i Les Planes.

6.- Qualitat de l'aire

- Promoure de l'ús de vehicles ecològics en el transport públic urbà. Millora de la flota actual.

III. OBJECTIUS

13.- Plantejament d'Objectius

Al febrer de 2003 la ciutat de L'Hospitalet va elaborar el Pacte per la Mobilitat:

- sostenibilitat
- accessibilitat
- seguretat
- eficiència
- garantia de la qualitat de vida
- garantia del dinamisme econòmic
- integració de tots els col·lectius i administracions
- disposar d'alternatives de transport

El PMUS s'ha elaborat d'acord amb els **principis** que emmarquen aquests objectius coincidents amb els eixos estratègics. Les propostes que es descriuen a continuació s'han estructurat seguint els objectius i línies estratègiques que es defineixen en el Pacte per la Mobilitat de L'Hospitalet, i sorgeixen de diferents fonts d'informació:

- Dels resultats derivats de la diagnosi tècnica realitzada pel Pla.
- D'idees i estudis previs de l'Ajuntament de L'Hospitalet.
- D'idees i raonaments del procés de Participació Ciutadana.

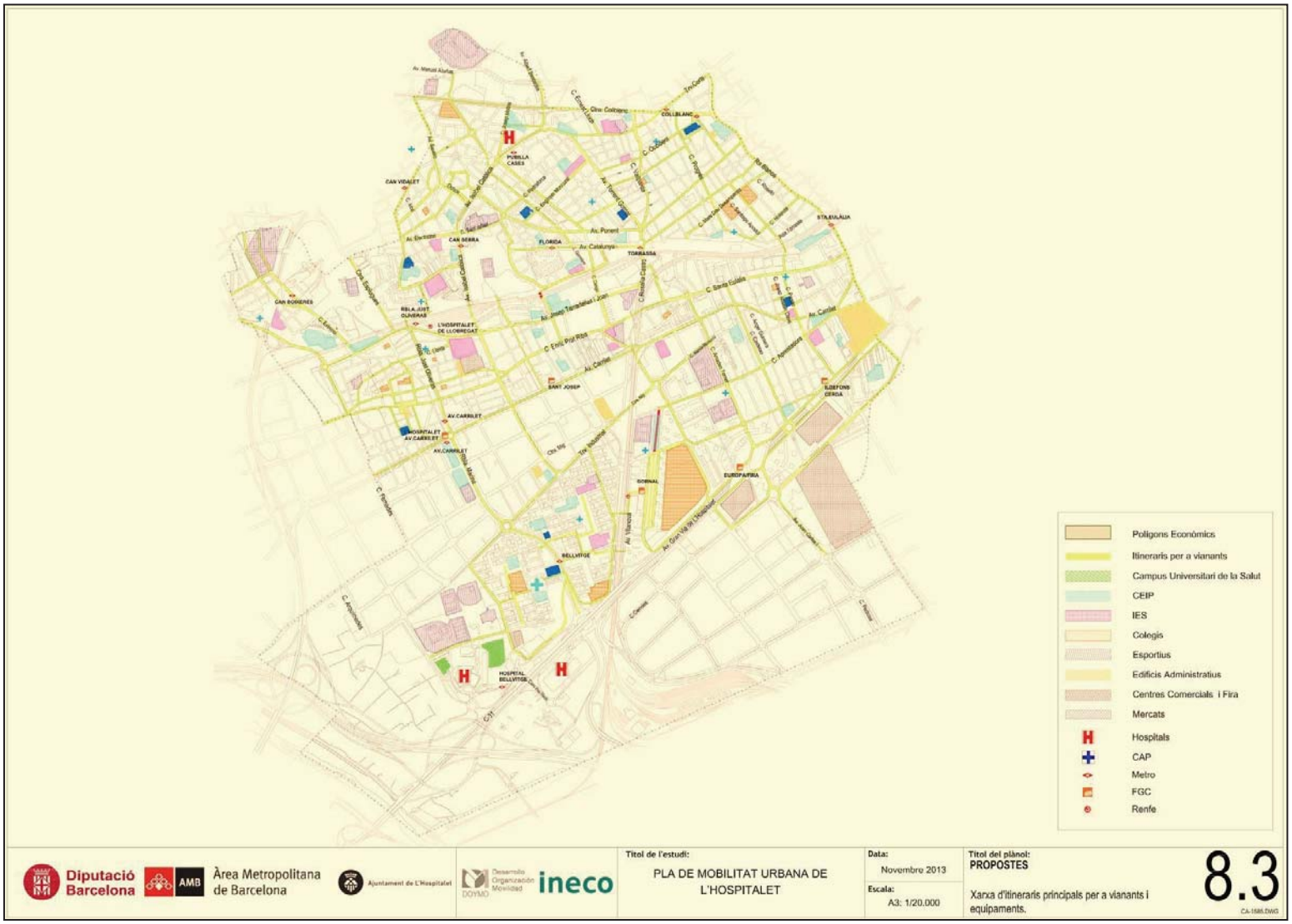
IV. PROPOSTES

14.1.- Objectiu 1: Afavorir les condiciones de mobilitat dels vianants

Per tal de fomentar els desplaçaments a peu s'han desenvolupat propostes dirigides a incrementar la superfície i qualitat de la xarxa per a vianants, eliminar obstacles innecessaris, ordenar l'aparcament de motos i cotxes i aconseguir voreres amples per garantir l'accessibilitat universal en tot l'espai de pública concurrència. Es proposen actuacions sobre la infraestructura, complementades amb la implantació d'una imatge de continuïtat dels itineraris. Les principals propostes són:

- **Dissenyar xarxa d'itineraris segurs i accessibles per a tots els vianants. Crear una xarxa bàsica de vianants.**
- Crear i millorar àrees de vianants i zones de prioritat invertida (carrer del Progrés i zona comercial de Santa Eulàlia).
- Implantació de zones de vianants ampliables en dies festius.
- Augment d'amplitud de voreres.
- Adaptació a PMR i eliminació de barreres arquitectòniques.
- Millora de la seguretat a les cruïlles.
- Fomentar la interrelació entre barris propers. Permeabilitzar les artèries viàries per al vianant.
- Completar els passos de vianants en aquells encreuaments en què es consideri necessari.

14.1.- Objectiu 1: Afavorir les condiciones de mobilitat dels vianants. Xarxa bàsica de vianants



14.2.- Objectiu 2: Augmentar la participació de la bicicleta

El PMUS inclou propostes de **millora sobre la xarxa ciclista urbana** dirigides no només a ampliar la xarxa de carrils reservats, sinó a fomentar la convivència entre bici i cotxe o bici – vianant per a obtenir una xarxa el més complerta possible.

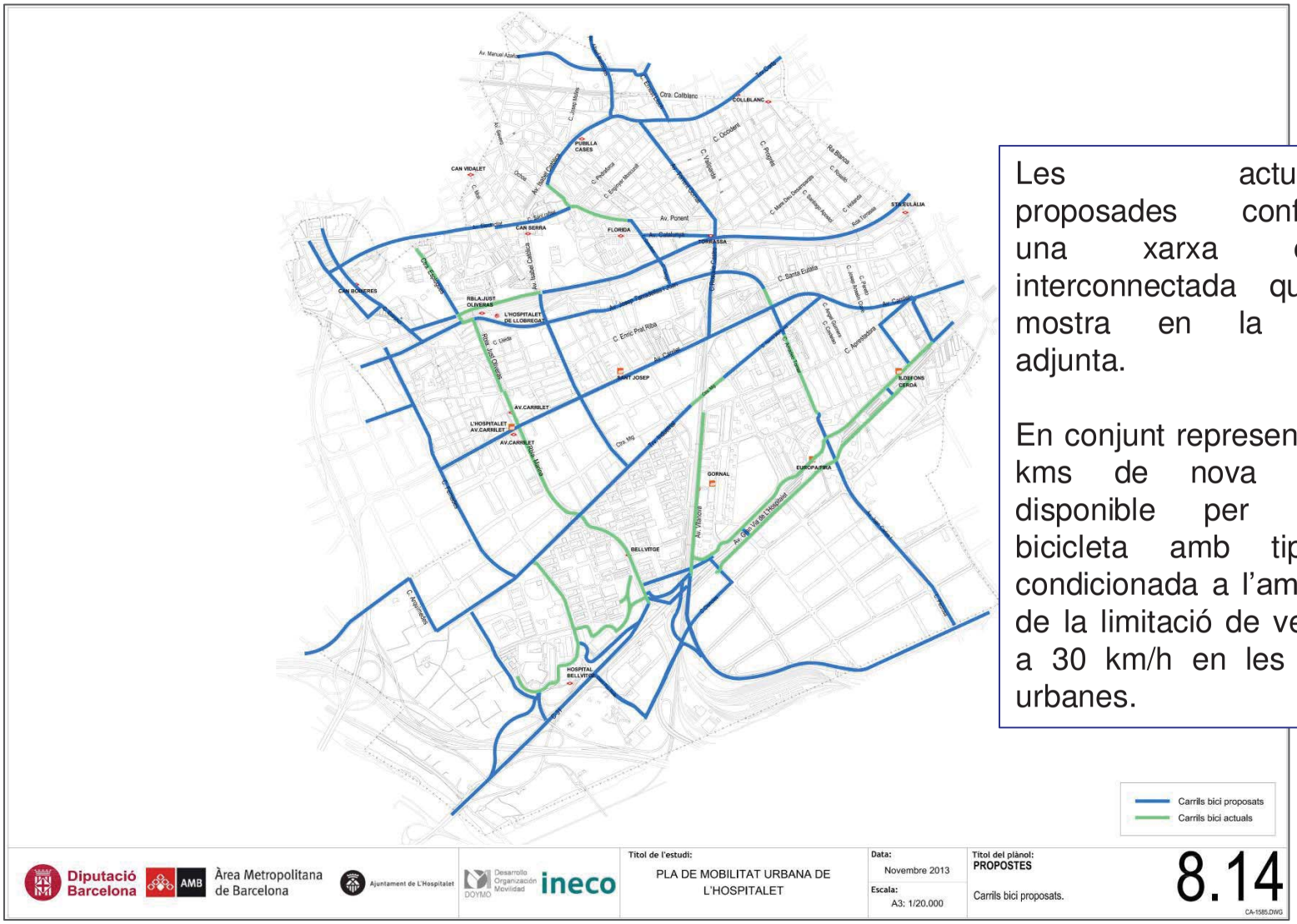
Es proposa adequar el Pla Director de la Bicicleta al nou concepte **d'itineraris ciclables**, en base a les directrius del present PMU:

- Es proposa l'ampliació de carrils en els trams que siguin imprescindibles i la modificació de la normativa actual per a permetre el pas de les bicicletes per altre tipus de vies. Les actuacions proposades configuren una xarxa ciclista interconnectada.
- Representen 18 kms de nova vialitat disponible per a la bicicleta amb tipologia condicionada a l'ampliació de la limitació de velocitat a 30 km/h en les zones urbanes.

En aquest sentit es proposa l'ampliació de carrils en els trams que siguin imprescindibles i la modificació de la normativa actual per a permetre el pas de les bicicletes per altre tipus de vies.

D'altra banda, es proposen algunes millores puntuals amb l'objectiu de millorar la seguretat viària i, per últim, l'ampliació dels espais d'aparcament.

14.2.- Objectiu 2: Augmentar la participació de la bicicleta. Xarxa d'itineraris ciclistes



Les actuacions proposades configuren una xarxa ciclista interconnectada que es mostra en la figura adjunta.

En conjunt representen 18 kms de nova vialitat disponible per a la bicicleta amb tipologia condicionada a l'ampliació de la limitació de velocitat a 30 km/h en les zones urbanes.

14.2.- Objectiu 2: Augmentar la participació de la bicicleta. Altres actuacions proposades

Actuacions de senyalització a 15 punts
Actuacions de semaforització a 10 punts
Actuacions de millora de connectivitat a 13 punts

Num	Direcció	Problemàtica
1	Ctra.Esplugues / C. Granollers	No hi ha senyalització horitzontal ni semàfor.
2	Rbla. Just Oliveras / C. Bruc	No hi ha senyalització.
3	Rbla. Just Oliveras / C. Llelda	No hi ha senyalització.
4	Rbla. Marina / Av. Carrilet	Hi ha semàfor pero no hi ha senyalització.
5	Av. Granvia / C. Primer de maig	No hi ha senyalització horitzontal en el pas de vianants.
6	Av. Granvia / Av. Carmen Amaya	No hi ha senyalització horitzontal en el pas de vianants.
7	Av. Granvia / C. Miguel Hernández	No hi ha senyalització horitzontal ni semàfor.
8	Av. Granvia / C. Salvador Espriu	No hi ha senyalització horitzontal ni semàfor.
9	Av. Granvia / Av. Juan Carles I	No hi ha senyalització horitzontal ni semàfor. Via verda no senyalltzada
10	Av. Granvia / P. Ildefons Cerdà	No hi ha senyalització horitzontal en connexló C. Barcelona
11	Av. Granvia / C. Castelao	No hi ha senyalització horitzontal.
12	Av. Granvia / C. Amadeu Torner	No hl ha senyalltzacló horltzontal.
13	C. Aprestadora / C. Amadeu Torner	Hi ha semàfor pero no hi ha senyalització.
14	Av. Ponents / C. Garrofers	No hi ha ni senyalització de final de carril ni connexió.

14.3.- Objectiu 3: Promoure la utilització del transport públic davant del transport privat, i oferir un sistema de transport col·lectiu de qualitat i competitiu

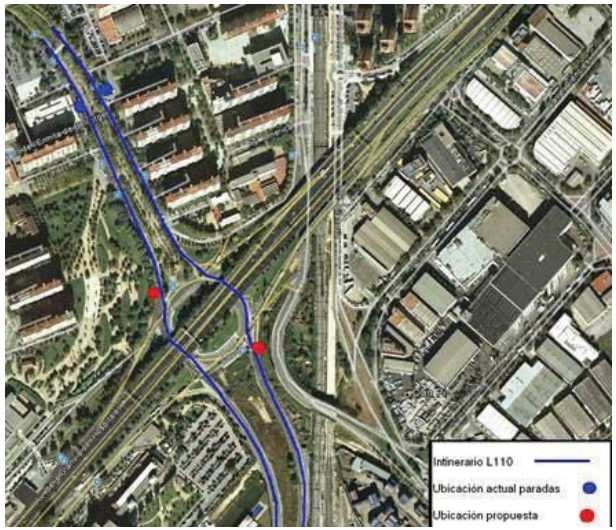
La promoció del transport col·lectiu s'ha basat en:

- adequar l'oferta a les necessitats canviants de la mobilitat
- garantir la cobertura territorial i horària del transport públic
- millorar l'accessibilitat, el confort de les parades i el seu entorn
- millorar els sistemes d'informació
- prioritzar la circulació dels vehicles de transport col·lectiu.

...en definitiva, optimitzar l'oferta en relació amb la seva demanda potencial i difondre aquesta oferta a la ciutadania.

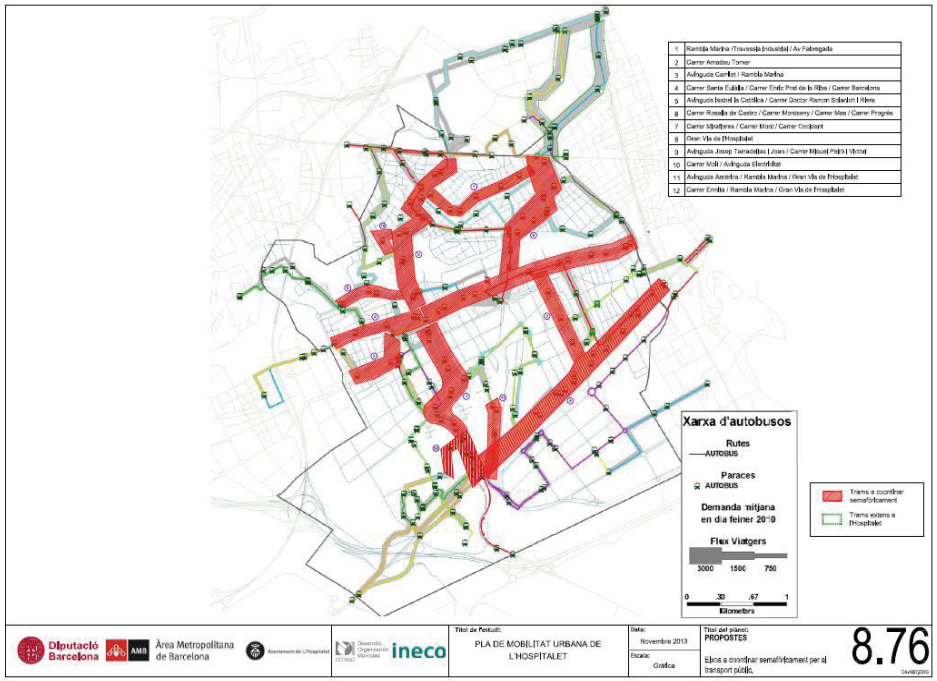
14.3.- Objectiu 3: Promoure la utilització del transport públic

- Millora en les condicions de circulació dels autobusos (correccions de la geometria de les voreres i la reubicació del mobiliari urbà o l'eliminació de places d'aparcament i la poda o eliminació d'arbres).
- Establir una classificació dins de les línies d'autobús (Línies de connexió, línies internes i línies de proximitat).
- Actuacions de millora de la xarxa de bus urbà (millora de la connexió entre les línies procedents de la zona nord i sud de la Granvia amb els què recorren la Granvia en sentit est-oest.)



14.3.- Objectiu 3: Promoure la utilització del transport públic

- Implantació de carrils bus i increment de la vigilància.
- Millora del sistema de prioritat semafòrica (5 trams).
- Impulsar la Línia 9. Adaptar la xarxa de superfície a la nova línia (modificació línies L12, L16, LH1 i LH2)
- Garantir l'accessibilitat en les estacions de metro, rodalies i FGC.
- Millora de la informació a les parades: Millores en la informació estàtica i dinàmica (panells informatius dinàmics sobre temps d'espera i incidències.



Trams a coordinar semafòricament per al Transport públic

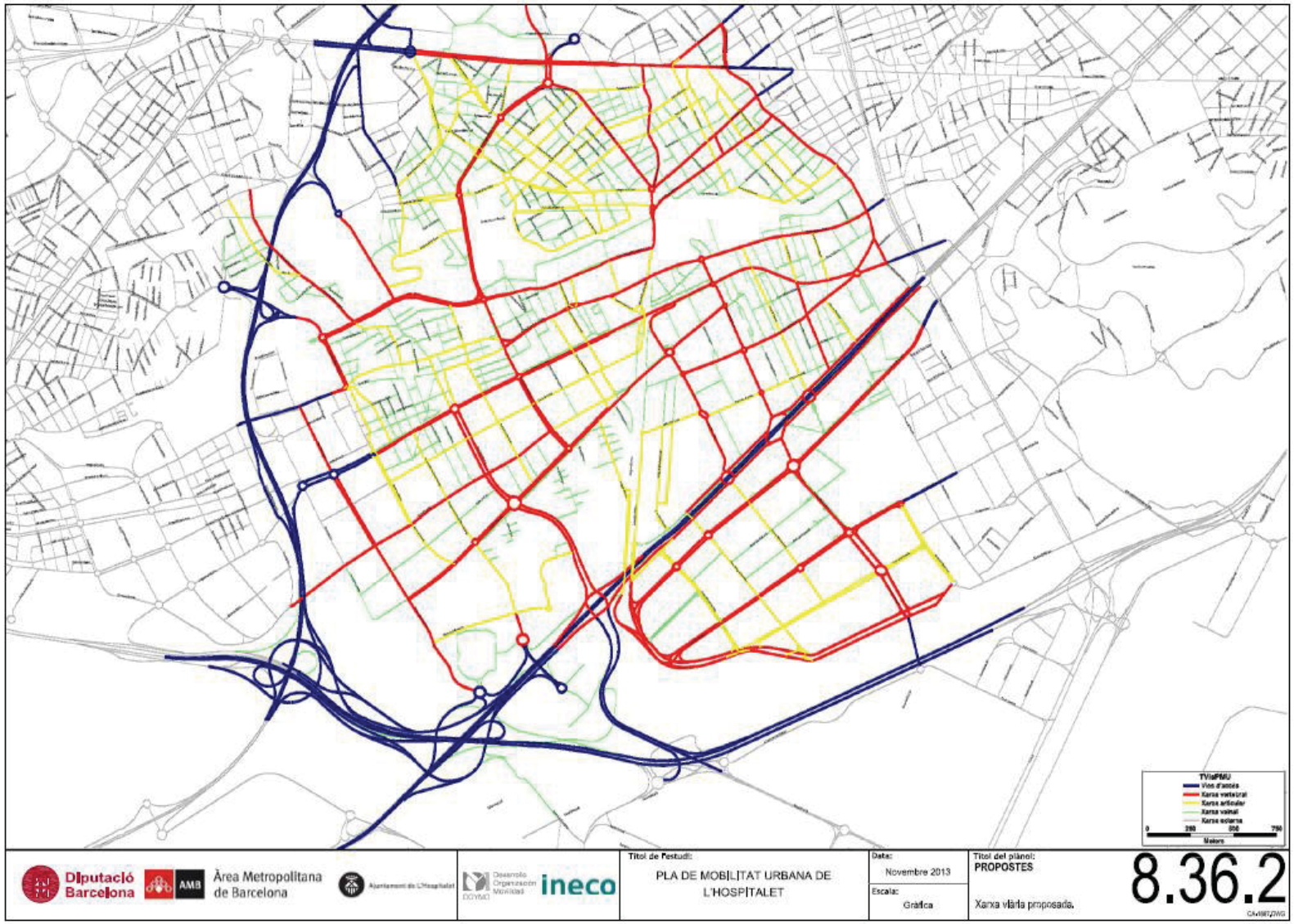
14.4.- Objectiu 4: Fomentar un ús racional del cotxe

Per fomentar l'ús racional del vehicle privat s'han elaborat diverses propostes encaminades a optimitzar el funcionament de la xarxa. Definint una jerarquia viària que diferencia la funcionalitat de cada carrer, diferenciant entre les vies d'estar i les vies de passar. La classificació es concreta en:

- Vies vertebrals (connecten L'Hospitalet de Llobregat amb la resta de municipis i permeten la penetració a la ciutat)
- Vies articulars (connecten els barris)
- Vies veïnals (vies pacificades sense trànsit de pas)

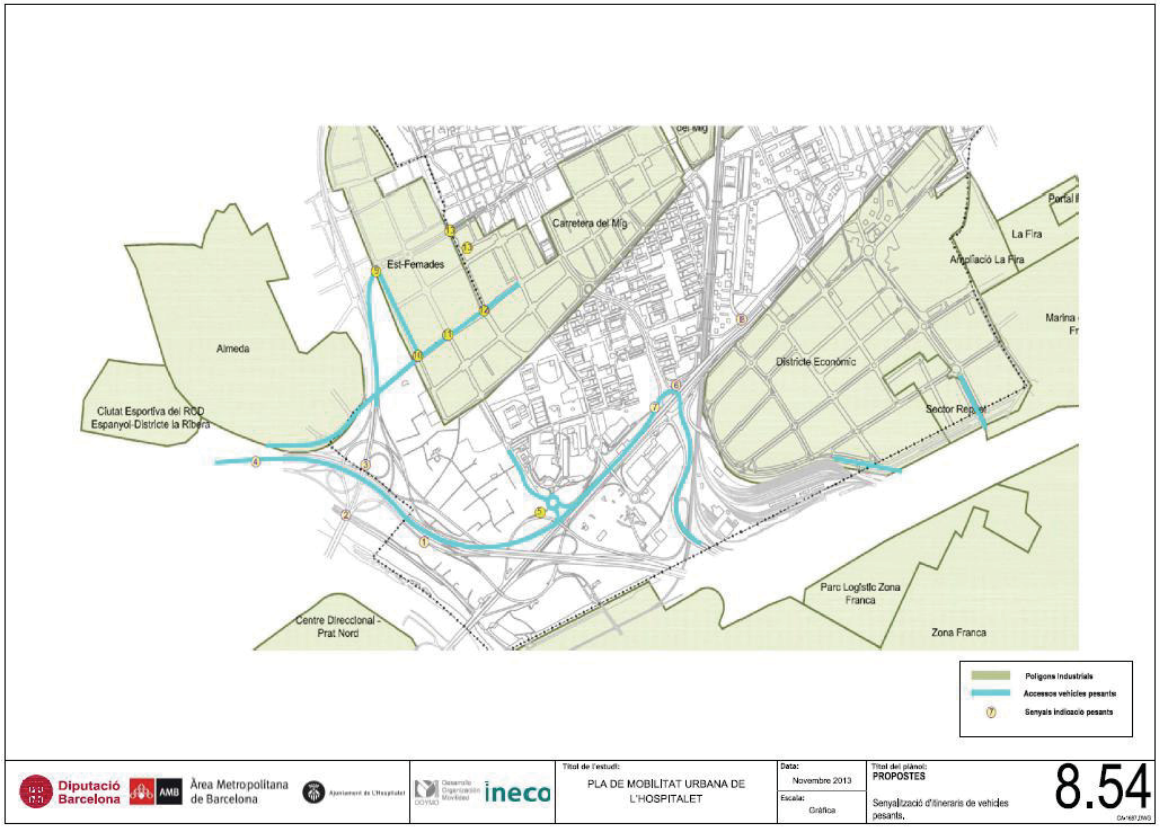
La classificació té en compte la proposta de pacificació del trànsit a la ciutat. Espais on la prioritat passa als vianants i es fan actuacions per a pacificar el trànsit. **Tota la ciutat es zona 30.**

14.4.- Objectiu 4: Fomentar un ús racional del cotxe. Xarxa bàsica



14.4.- Objectiu 4: Fomentar un ús racional del cotxe (Altres actuacions)

- Millorar la connectivitat interurbana i les circumval·lacions externes (senyalització d'accés als Polígons)
- Campanyes de comunicació i promoció del vehicle compartit als polígons industrials.
- Potenciació del car-pooling a través d'un portal integrat.



14.5.- Objectiu 5: Compatibilitzar l'oferta d'aparcament amb la demanda

Es planteja com a actuació principal una **regulació integral de l'estacionament a la ciutat Programa AIRE** (Àrea integral de regulació d'estacionament) que permeti optimitzar el rendiment de les places en calçada per a un doble ús; residencial en aquelles zones amb dèficit d'estacionament i d'alta rotació en les zones que presenti activitat terciària que s'hagi de potenciar.

Paral·lelament es manté l'estratègia de potenciar l'ús d'aparcaments fora de calçada per a alliberar espai públic i destinar-lo a usos socials o de desplaçaments a peu, bicicleta, carril, bus, i altres.

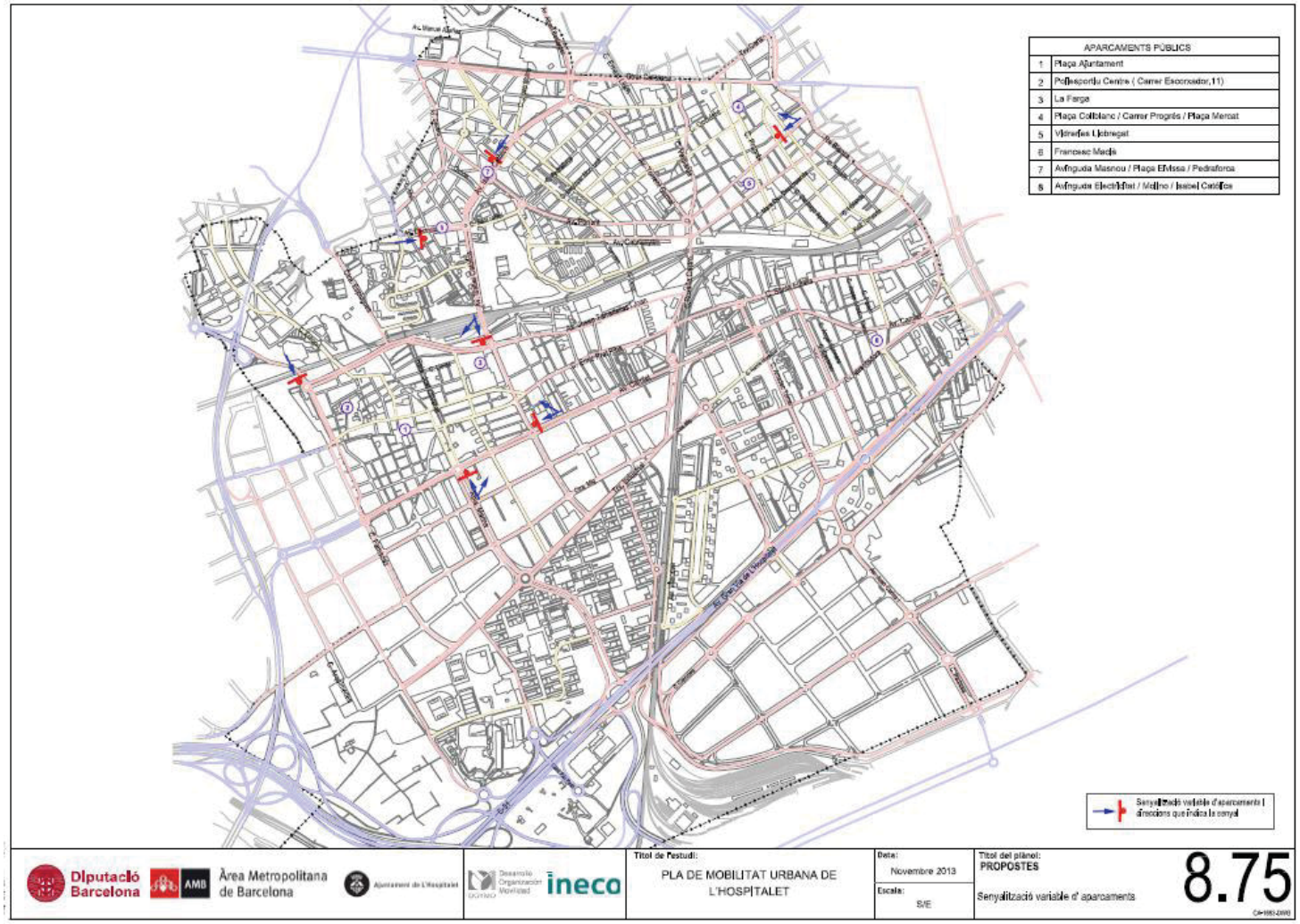
14.5.- Objectiu 5: Compatibilitzar l'oferta d'aparcament amb la demanda

S'han plantejat la reserva d'espais en sis zones situades en el barris de major dèficit residencial, per a construir en el futur nous estacionaments subterranis.

Havent-se detectat la presència de vehicles pesants en algunes zones d'aparcament dels polígons industrials, es sol·licita a l'AMB d'un estudi específic de les possibilitats de localització de solars per a aquests vehicles, considerant que la problemàtica sobrepassa l'àmbit municipal de L'Hospitalet de Llobregat.

Paral·lelament es proposa revisar la **Normativa urbanística metropolitana** introduint els requeriments de permetre en les noves edificacions l'increment de places per habitatge, a fi de que es puguin absorbir els dèficits infraestructurals actualment existents, sense tenir que recórrer a inversions públiques.

14.5.- Objectiu 5: Compatibilitzar l'oferta d'aparcament amb la demanda. Senyalització dinàmica d'aparcaments



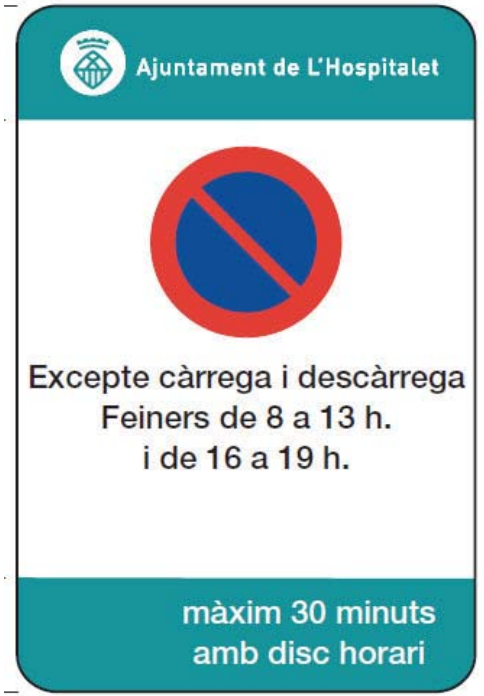
14.6.- Objectiu 6. Garantir una distribució de mercaderies àgil i ordenada

El PMUS proposa una sèrie de mesures per garantir una distribució de mercaderies, de manera àgil, ordenada, amb el mínim impacte sobre el sistema de mobilitat de la ciutat i garantia del ple desenvolupament de les activitats econòmiques de la ciutat. Les mesures consisteixen en:

- Eliminació d'obstacles a les zones de càrrega i descàrrega.
- Unificació de la senyalització de les zones de càrrega i descàrrega.
- Potenciar la DUM nocturna i silenciosa.
- Incorporar avenços tecnològics i propostes de gestió innovadors (Plataformes Logístiques). Promoure la col·laboració amb altres ciutats a la recerca de les millors pràctiques de la DUM.
- Regulació de les zones de càrrega i descàrrega **convencionals i grogues.**
- Increment de la vigilància en els infraccions relacionades amb la indisciplina d'Aparcament.
- Alliberar la xarxa viària de la ciutat de grans vehicles pesants mitjançant un sistema de senyalització específica.

14.6.- Objectiu 6. Garantir una distribució de mercaderies àgil i ordenada

Es proposa un estudi detallat de les necessitats d'espai per a càrrega i descàrrega en cada àrea del municipi i es crearan noves zones diferenciades en dues categories: **Normals i Alta rotació**, i l'elaboració d'un registre dinàmic que contempli les necessitats específiques de les activitats comercials, tant de les existents com per a les noves llicències que s'atorguin en l'horitzó del PMUS.



14.7.- Objectiu 7: Fomentar la intermodalitat com a mesura per assolir un ús eficient dels diferents mitjans de transport

El PMUS considera els diferents modes de transport com un sistema únic, proposant punts d'intercanvi modal.

Es proposen actuacions de gestió de la intermodalitat dirigides a augmentar la comoditat dels usuaris i a la reducció dels temps de desplaçament:

- Millora intercanvi entre metro-bus-FGC i RENFE, assegurant bones condicions d'accessibilitat (a peu i en bicicleta) i de seguretat. D'una banda mitjançant una senyalització adequada i d'altra banda apropant les parades el màxim possible.
- Millora de la senyalització entre modes de transport públic.
- Reivindicació del desenvolupament dels grans intercanviadors previstos: La Torrassa i Ernest Lluch.

14.8.- Objectiu 8: Millorar la mobilitat segura mitjançant la reducció de l'accidentabilitat

El PMUS estableix com a objectiu **la reducció de l'accidentabilitat, respectant l'espai públic destinat a cada mitjà de transport**. Això es concreta en les actuacions:

- Actualitzar els PLSV de L'Hospitalet (assolir un 16% de reducció del nombre d'accidents amb víctimes / milió de vehicles-km respecte a l'any de referència del Pla.)
- Resoldre punts de conflicte en interseccions i trams: Famades - Av. Carrilet, Ponent-Catalunya.
- Millora de la regulació semafòrica existent i implantació de noves semaforitzacions.
- Priorització dels passos de vianants en tota la regulació semafòrica.
- Increment de la vigilància en infraccions relacionades amb el risc d'accidents, amb mitjans humans i tècnics.
- Establir directrius per al disseny d'actuacions a l'entorn escolar.
- Implantar sistemes de radar de control de velocitat.

14.9.- Objectiu 9: Controlar periòdicament l'evolució dels principals contaminants provocats pel sector del transport

Dins del PMUS s'han inclòs mesures dirigides a reduir les emissions de gasos contaminants:

- Controlar periòdicament l'evolució dels principals contaminants provocats pel sector del transport (GEH, NOx i PM_{10})
- Fomentar que les empreses de transport posseeixin un Pla de Gestió Ambiental.
- Introducció de mesures en favor de l'extensió del vehicle elèctric. Creació d'estacionaments per a vehicles elèctrics.
- Promoció de l'ús de vehicles ecològics en el transport públic urbà. Considerar criteris ecològics en la renovació de la flota de vehicles municipals. (Vehicles de Foment)
- Regulació integral de l'estacionament a la ciutat Programa **AIRE** (Àrea integral de regulació d'estacionament) que permeti reduir el nombre de desplaçament en vehicle privat i dirigir-lo a altres modes de desplaçament més sostenibles.

14.9.- Objectiu 9: Controlar periòdicament l'evolució dels principals contaminants provocats pel sector del transport

Gestió de la mobilitat amb criteris mediambientals

El soroll emès pel trànsit és un dels grans problemes que afecten la salut i la qualitat de vida de les persones, especialment en els nuclis urbans. Per aquest motiu s'ha integrat mesures dins del PMUS amb especial atenció a reduir el nivell de soroll dels vehicles:

- Actualització del mapa acústic de la ciutat. Aquesta actualització es realitza amb la finalitat d'avaluar la incidència del trànsit sobre la xarxa bàsica de la ciutat.
- Implantació de paviment sonoreductor a la xarxa bàsica. Es pretén obtenir una pavimentació completa de la xarxa bàsica cada 12 anys. De manera que cada 6 anys es renovi el paviment de les vies d'accés, cada 9 anys les vies primàries i cada 12 les secundàries.

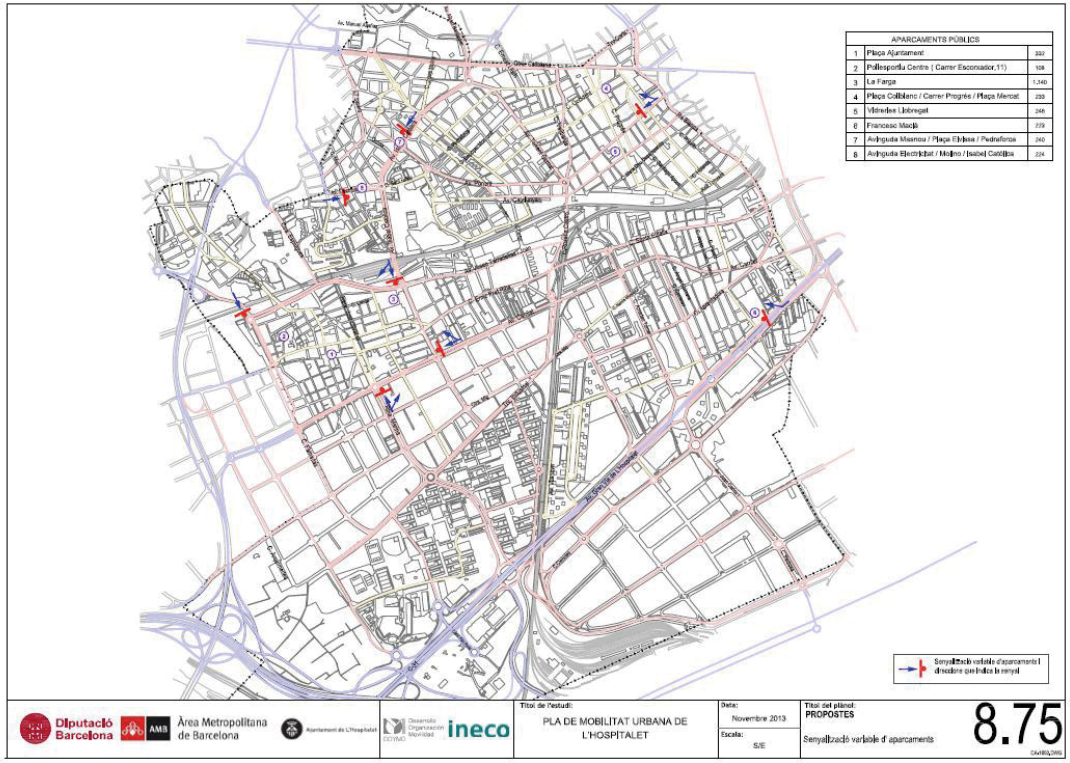
14.10.- Objectiu 10: Aprofitar els avenços tecnològics per millorar el sistema de mobilitat

L'Hospitalet no disposa de grans amplades de via i està sotmesa a una demanda intensa derivada de la gran densitat de població de la Ciutat.

Per aquest motiu pel què en el PMUS s'han proposat una sèrie de mesures de desenvolupament tecnològic dirigides a reduir el trànsit mitjançant l'orientació dels viatges (senyalització variable), direccionalment als estacionaments (reducció del trànsit d'agitació) o d'impulsar l'ús del transport públic (informació de rutes i coordinació semafòrica en les rutes dels autobusos).

14.10.- Objectiu 10: Aprofitar els avenços tecnològics per millorar el sistema de mobilitat

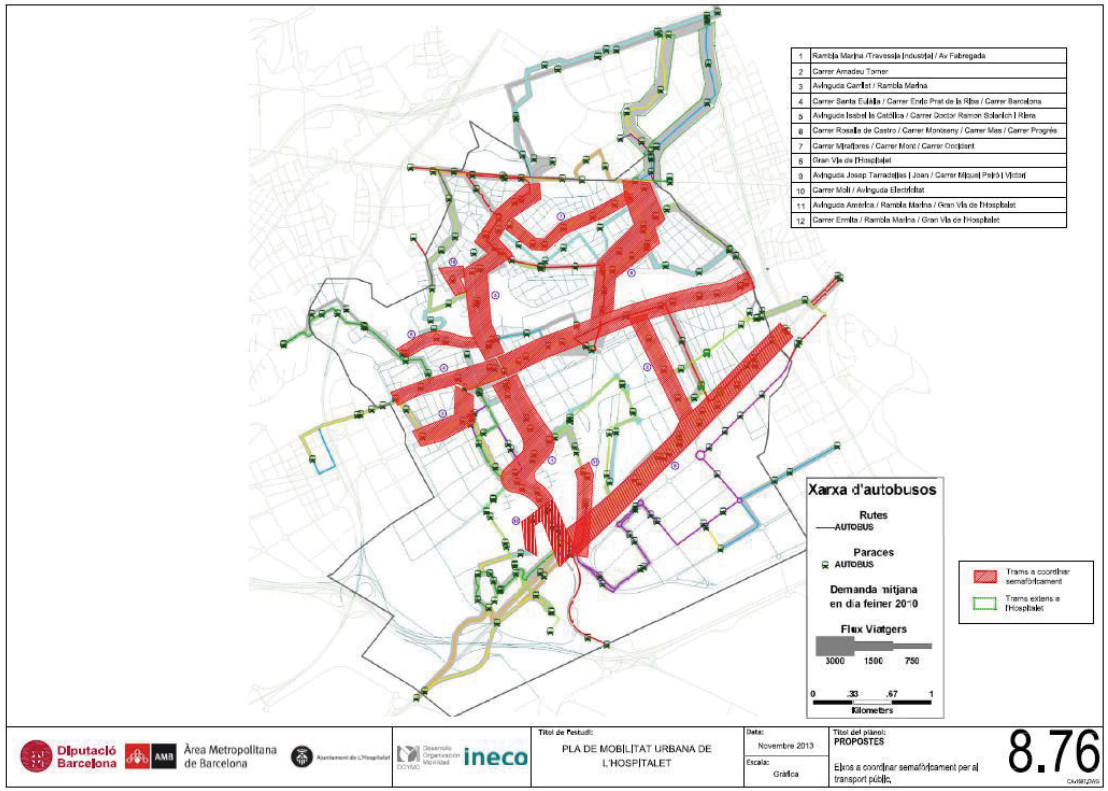
Implementació de sistemes de gestió del trànsit i de l'aparcament a tot el municipi. Es proposa un sistema que senyalitzi la localització dels aparcaments de rotació i l'estat d'ocupació (lliure / ocupació elevada / complert).



S'estima que inicialment el sistema pot englobar 8 aparcaments de rotació (aproximadament 2.600 places), pels quals s'ubicaran 8 panels de senyalització variable. Aquest sistema tindrà especial importància associat al desenvolupament de la regulació integral d'estacionament en el municipi (àrea verda i àrea blava).

14.10.- Objectiu 10: Aprofitar els avenços tecnològics per millorar el sistema de mobilitat

Incorporar sistemes d'ajuda a l'explotació per a la gestió dels serveis de transport públic es proposa la coordinació de la xarxa semafòrica amb el Sistema de Distribució de Control del Trànsit Urbà (SDCTU) amb el sistema SAE dels diferents operadors.



Concretament els eixos i interseccions proposats són:

1.- Rambla de la Marina / Travessia Industrial / Fabregada.
2.- Amadeu Torner.
3.- Carrilet / Rambla de la Marina.
4.- Santa Eulàlia / Enric Prat de la Riba / Barcelona.
5.- Isabel la Catòlica / Dr. Ramón Solanich i Riera.
6.- Rosalia de Castro / Montseny / Progrés / Mas.
7.- Occident / Mont / Font / Miraflores.
8.- Granvia de l'Hospitalet.
9.- Josep Tarradellas i Joan / Miquel Peiró i Victori.
10.- Molí / Electricitat.
11.- América / Rambla de la Marina / Granvia de L'Hospitalet.
12.- Ermita / Rambla de la Marina.

14.11.- Objectiu 11: Preveure una configuració de l'espai públic d'acord amb el model de mobilitat

El model de mobilitat de L'Hospitalet de Llobregat planteja una predominança dels modes no contaminants (peu i bicicleta) i l'ús dels transports col·lectius.

En la situació actual existent dos grans projectes, no dependents de la competència municipal, que poden modificar de forma substancial el sistema de mobilitat de la ciutat, tant en transport públic com en els modes privats, peu i bicicleta.

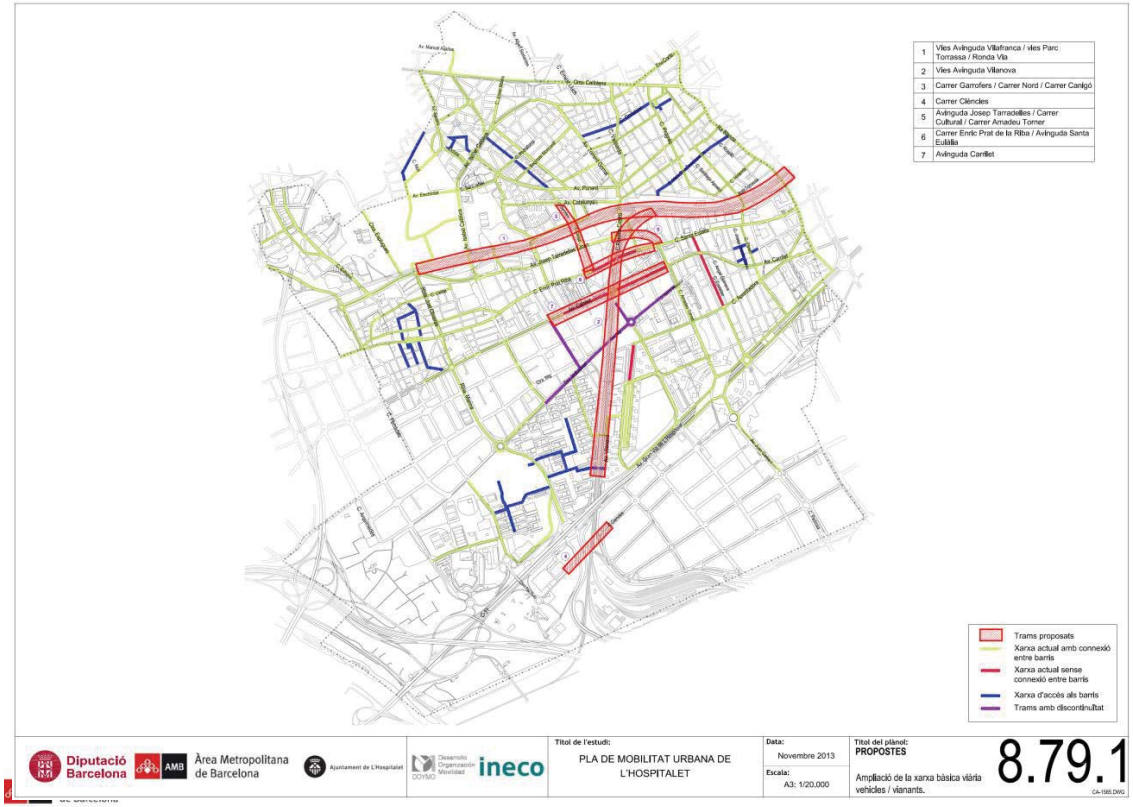
- Soterrament de les vies de RENFE
- Posada en marxa de la Línia 9 de metro i l'ampliació de les línies 1 i 2, i del Tramvia del Baix Llobregat.

Des d'aquesta perspectiva i tal i com es va acordar en el Pacte per la Mobilitat de L'Hospitalet de Llobregat, es proposa impulsar la convivència d'usos, que s'han concretat en actuacions de tipus infraestructural i de tipus normatiu.

14.11.- Objectiu 11: Preveure una configuració de l'espai públic d'acord amb el model de mobilitat

El soterrament de les vies de RENFE, constituirà una modificació substancia del sistema de mobilitat de L'Hospitalet. La proposta del PMUS actual es circumscriu a una redefinició de la xarxa bàsica.

Les actuacions més rellevants són la substitució del traçat de les actuals vies de tren per vies mixtes de circulació amb espai per a vianants i bicicletes.



Les actuacions que s'han incorporat i analitzat són:

Vies avinguda Vilafranca
Vies avinguda Vilanova
Garrofers → Nord → Canigó
Carrer Ciències
Josep Tarradellas → Cultura → Amadeu Torner
Prat de la Riba → Santa Eulàlia
Avinguda Carrilet (Sant Josep → Santa Eulàlia

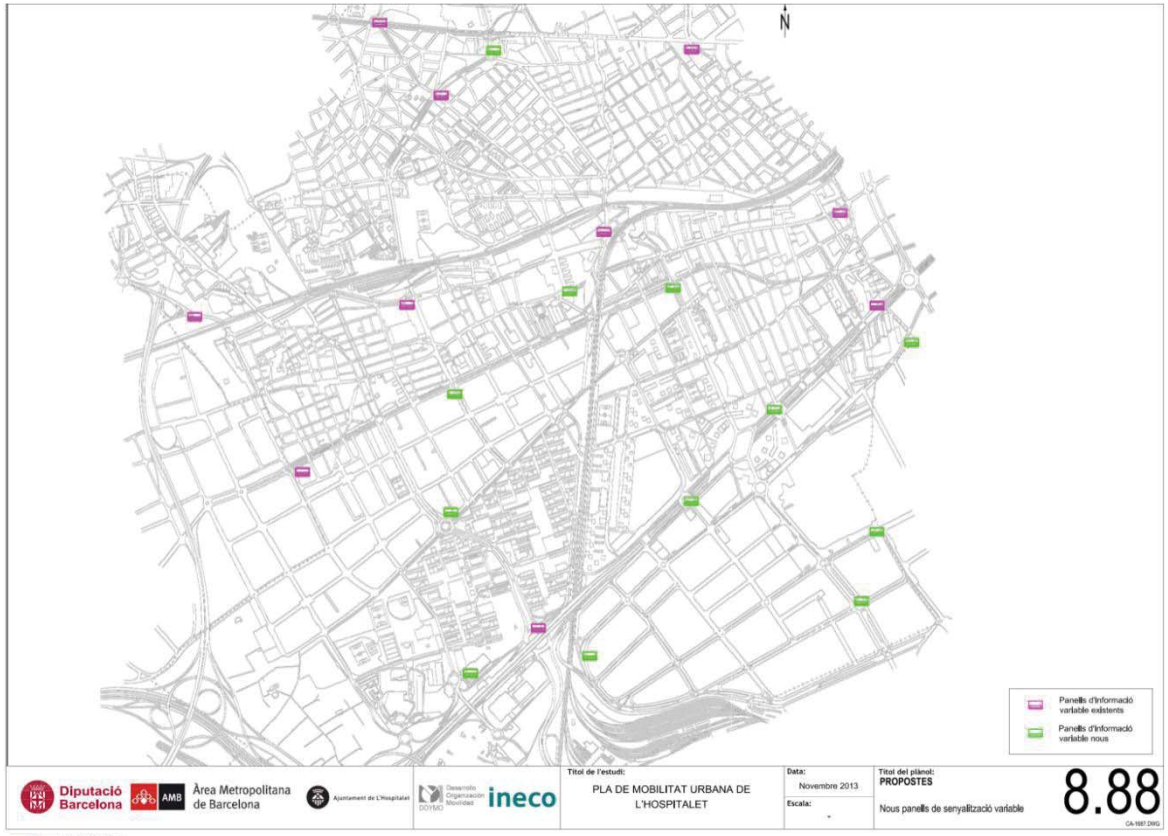
14.12.- Objectiu 12: Sensibilitzar la ciutadania i conscienciar-la dels valors dels objectius del Pacte per la Mobilitat. Informació, formació i educació

En el PMUS s'han desenvolupat propostes d'actuació d'aportació d'informació al ciutadà a través de panells a la via pública o de publicacions extretes d'un observatori de la mobilitat i de manteniment de les actuals campanyes d'educació, sensibilització i promoció dels modes més sostenibles. Es proposen les actuacions:

- Recollir el màxim d'informació, especialment de caire estadístic, relacionada amb la mobilitat i la seva difusió en format electrònic.
- Mantenir una avaluació de les polítiques de mobilitat.
- Elaborar una memòria Anual de dades de mobilitat de la ciutat de L'Hospitalet "L'observatori de la Mobilitat"

14.12.- Objectiu 12: Sensibilitzar la ciutadania i conscienciar-la dels valors dels objectius del Pacte per la Mobilitat. Informació, formació i educació

Des d'altra perspectiva, també s'ha plantejat la transmissió d'informació al ciutadà des de la pròpia via pública.

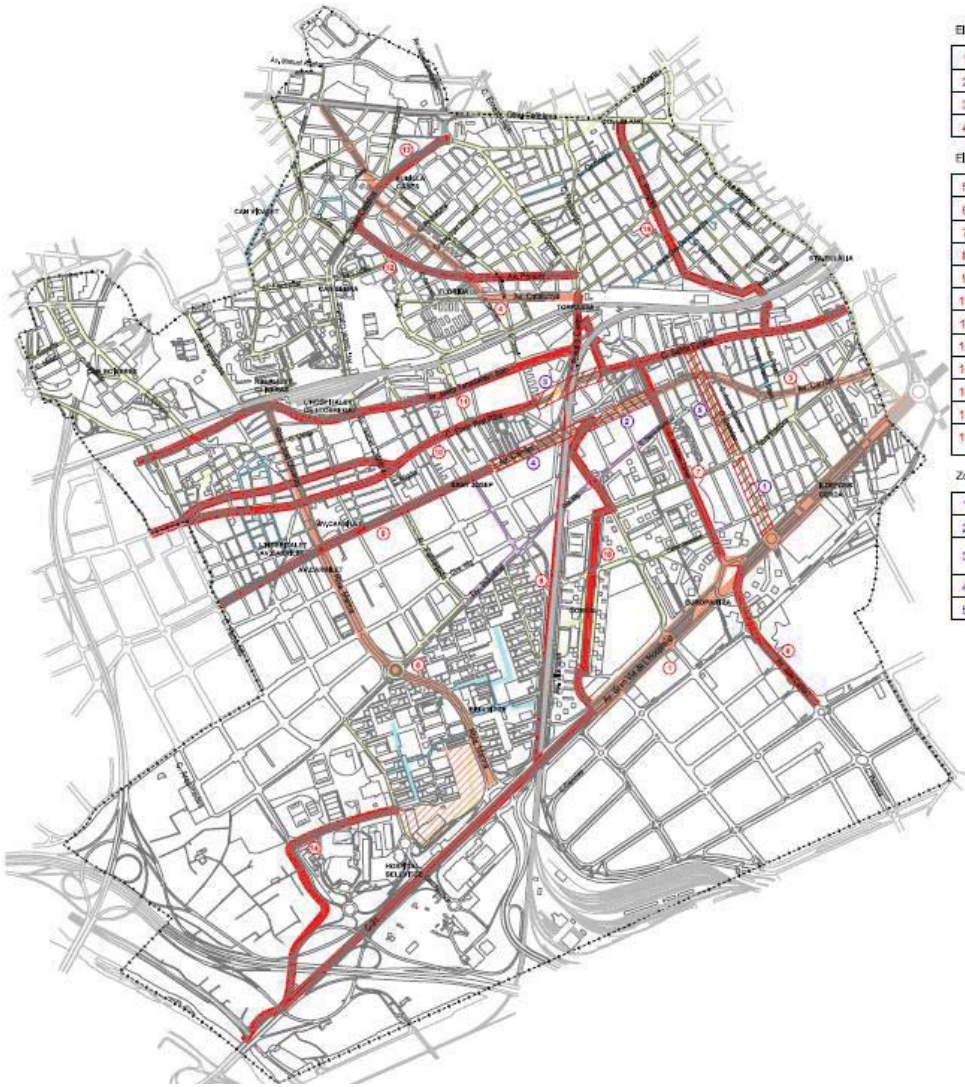


Es proposa incrementar el nombre de panells d'informació variable ja existent (10) amb la implantació de 12 nous panells situats a la xarxa bàsica de circulació amb tecnologia similar als ja implantats.

PROPOSTES

Actuacions principals del PMUS

1.- Implantació d'Eixos cívics



Eixos cívics actuals

1	Avinguda Gran Via de l'Hospitalet
2	Rambla Marina - Rambla Just Oliveras
3	Avinguda Carrilet
4	Avinguda Catalunya - Carrer Primavera - Carrer Tomás Giménez

Eixos cívics futurs

5	Avinguda Gran Via de l'Hospitalet (Tram sud)
6	Avinguda Juan Carles I
7	Carrer Amadeu Torner
8	Avinguda Vilanova - Carrer Rosalía de Castro
9	Avinguda Carrilet
10	Carrer Enric Prat de la Riba - Carrer Major - Carrer Barcelona
11	Avinguda Josep Tarradellas i Joan
12	Avinguda Ponent
13	Avinguda Isabel la Católica
14	Connexió Hospital bellvitge amb camí Ribera
15	Carrer Progrés - Ronda Torrassa - Pont la Torrassa
16	Passeig Carmen Amaya - Can Vies - Juan Ramón Jimenez - Avinguda Carrilet

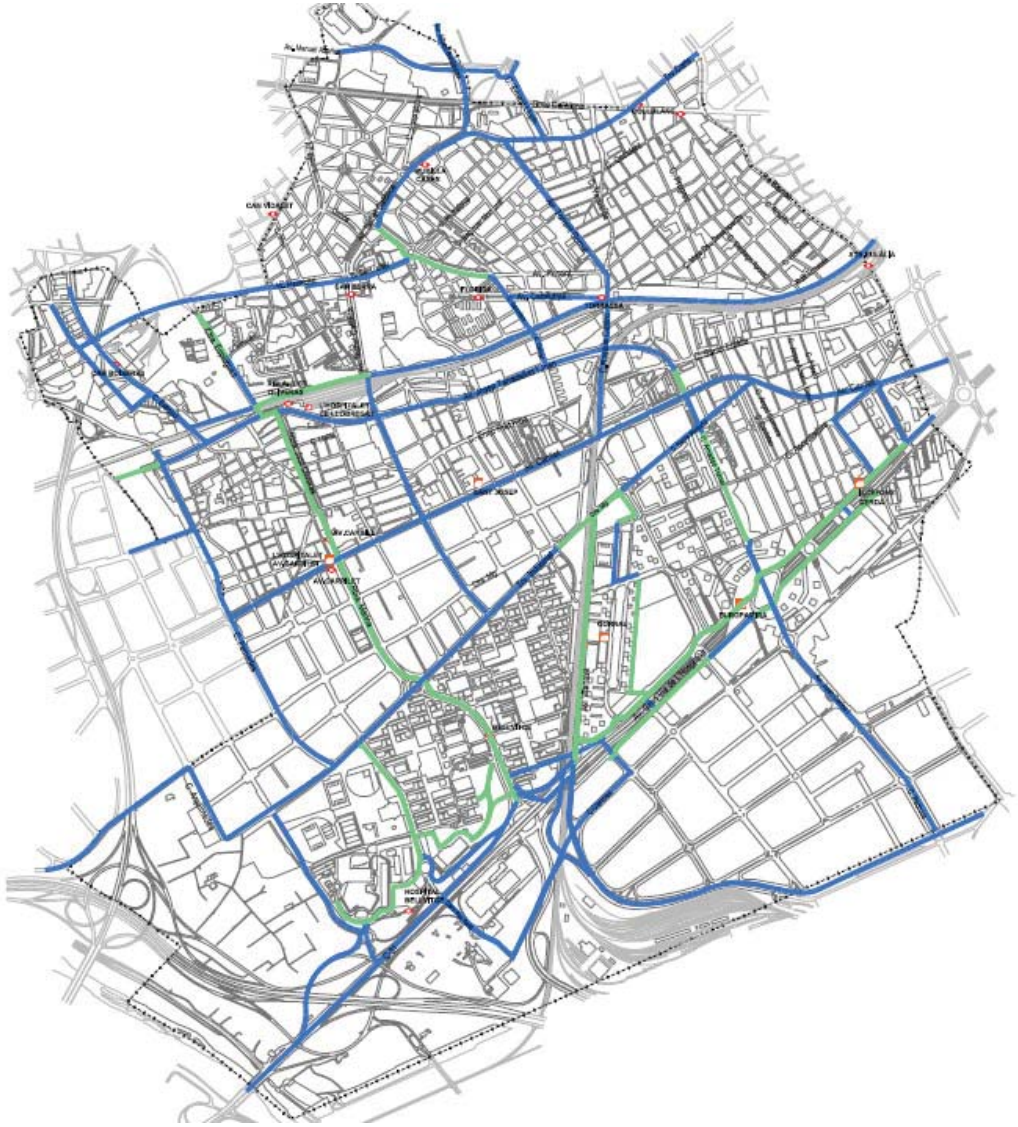
Zonas a actuar

1	Carrer Castelao de Gran Via a Apretadora
2	Avinguda Carrilet de Rosalía de Castro a Amadeu Torner
3	Carrer Enric Prat de la Riba de Sta Eulàlia de Cangó a Carrasco i Formiguera
4	Avinguda Carrilet de Ventura Gassol a Rosalía de Castro
5	Carrer Castelao de Sta Eulàlia a Apretadora

Zones d'actuacions
Eixos cívics actuals
Eixos cívics futurs
Xarxa actual amb connexió entre barris
Xarxa actual sense connexió entre barris
Xarxa d'accés als barris
Trams amb discontinuïtat

Disseny d'una xarxa d'itineraris segurs i accessibles per a tots els vianants, amb zones estancials.

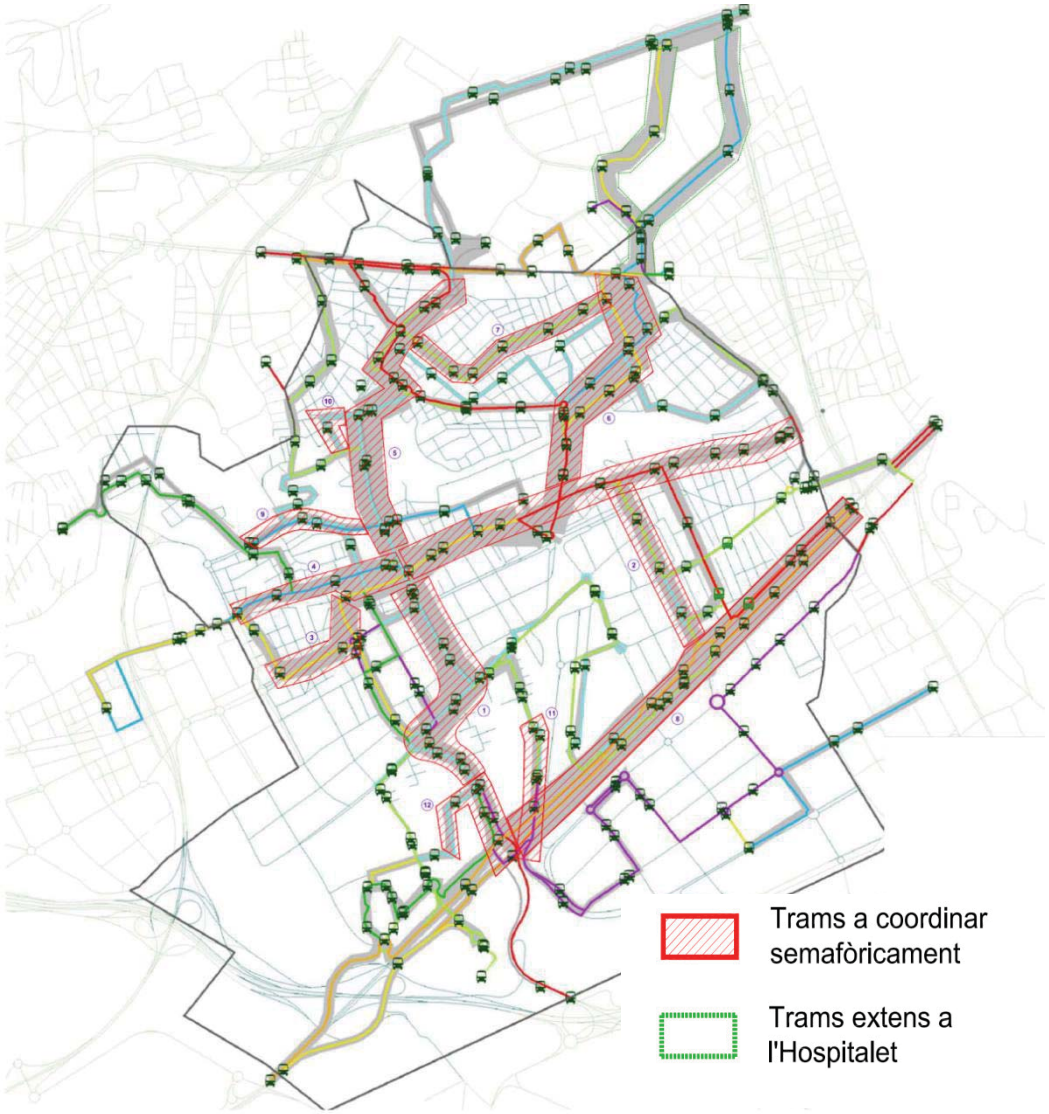
2.- Xarxa d'itineraris ciclables



Les actuacions proposades configuren una xarxa ciclista interconnectada que es mostra en la figura adjunta.

En conjunt representen 18 kms de nova vialitat disponible per a la bicicleta amb tipologia condicionada a l'ampliació de la limitació de velocitat a 30 km/h en les zones urbanes. En els carrers veïnals, la bicicleta tindrà preferència en la circulació per la calçada en relació a la resta de vehicles.

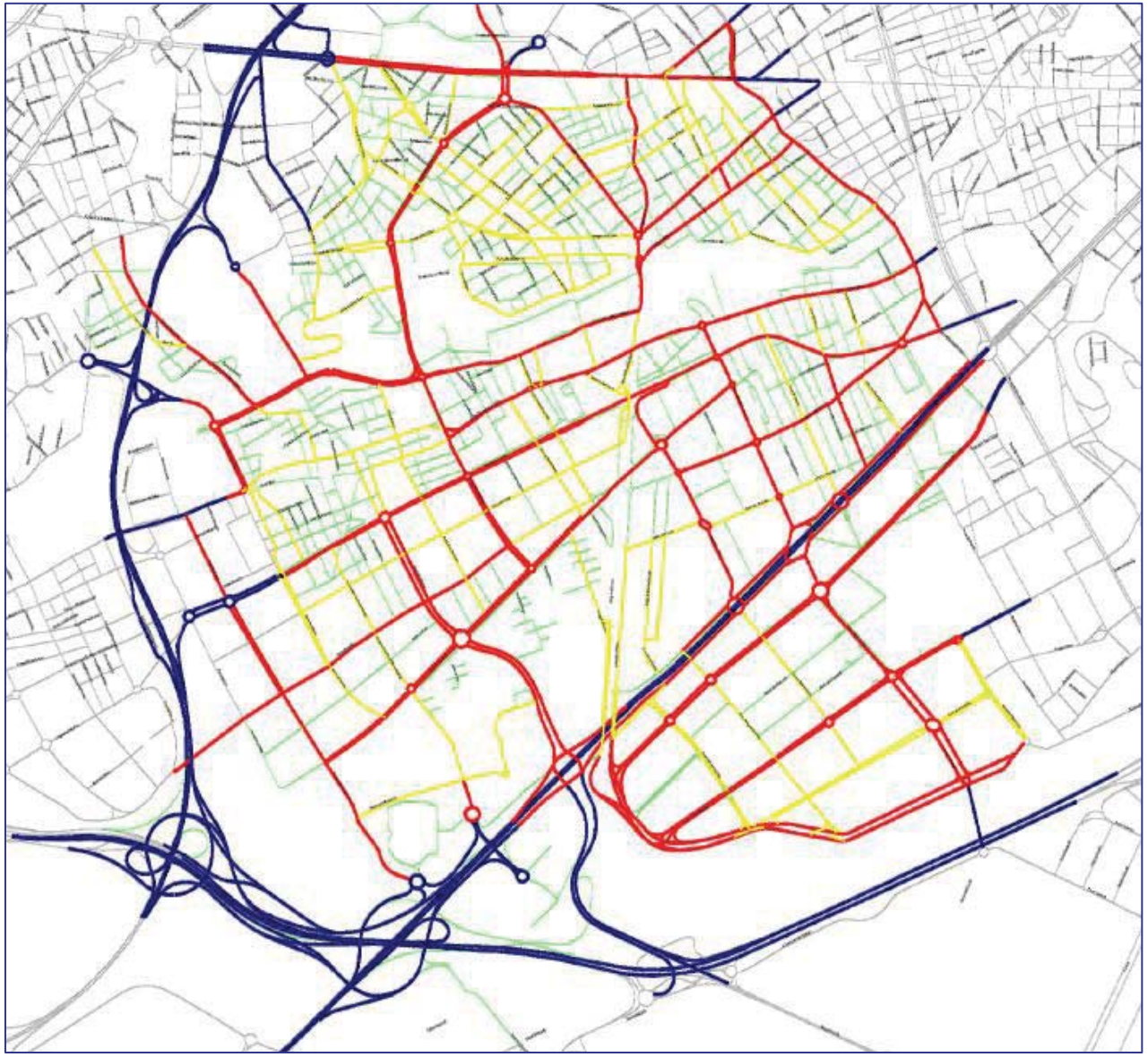
3.- Prioritització al bus



Amb la finalitat de millorar les velocitats comercials dels autobusos, es proposa la coordinació de la xarxa semafòrica amb el Sistema de Distribució de Control del Trànsit Urbà (SDCTU) amb el sistema SAE

1.- Rambla de la Marina / Travessia Industrial / Fabregada.
2.- Amadeu Torner.
3.- Carrilet / Rambla de la Marina.
4.- Santa Eulàlia / Enric Prat de la Riba / Barcelona.
5.- Isabel la Catòlica / Dr. Ramón Solanich i Riera.
6.- Rosalia de Castro / Montseny / Progrés / Mas.
7.- Occident / Mont / Font / Miraflores.
8.- Granvia de l'Hospitalet.
9.- Josep Tarradellas i Joan / Miquel Peiró i Victori.
10.- Molí / Electricitat.
11.- América / Rambla de la Marina / Granvia de L'Hospitalet.
12.- Ermita / Rambla de la Marina.

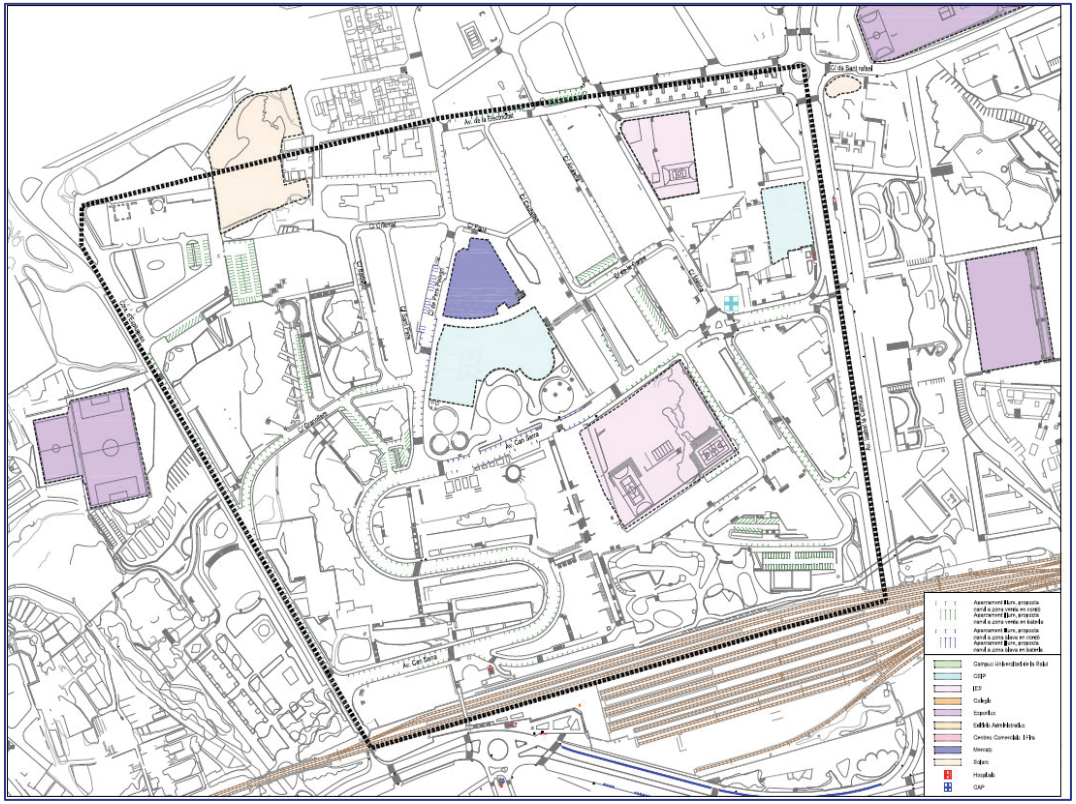
4.- Jerarquia viària



Establiment d'una xarxa per la circulació de vehicles, connexa amb la definició de funcions i. Jerarquies de cada tipus de via.

- Vies d'accés
- Xarxa vertebral
- Xarxa articulars
- Xarxa veinals
- Xarxa externa

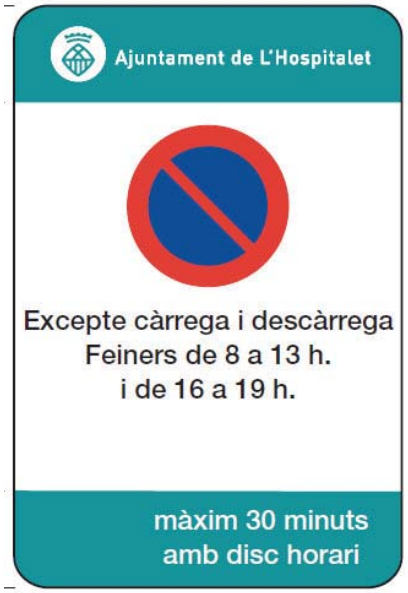
5.- Àrea Integral de regulació d'estacionament (AIRE)



Optimització del rendiment de les places en calçada per a un doble ús; residencial en aquelles zones amb dèficit d'estacionament i d'alta rotació en les zones que presenti activitat terciària.

Exemple de possible implantació del programa AIRE a Can Serra

6.- Regulació de les zones de càrrega i descàrrega



El PMUS proposa una sèrie de mesures per garantir una distribució de mercaderies, de manera àgil i ordenada:

- Unificació de la Senyalització de les zones de Càrrega i Descàrrega.
- Potenciar la DUM nocturna i silenciosa.
- Incorporar avenços Tecnològics i Propostes de gestió innovadors (Plataformes Logístiques).
- Regulació de les zones de Càrrega i descàrrega convencionals i grogues.
- Implantació de sensors d'aparcament que donen informació sobre l'ocupació de les places.

7.- Impuls de projectes pendents

Estan previstos dos grans projectes, no dependents de la competència municipal, que poden modificar de forma substancial el sistema de mobilitat de la ciutat, tant en transport públic com en els modes privats, peu i bicicleta.

- **Soterrament de les vies de RENFE.**
- **Posada en marxa de la Línia 9 de metro i l'ampliació de les línies 1 i 2, i del Tramvia del Baix Llobregat.**
- **Grans intercanviadors de La Torrassa i Ernest Lluch.**

8.- Millora de la mobilitat segura en entorns escolars

Accés a l' Escola Xaloc

Accés a l'escola Sant Josep Obrer

Es proposa redactar unes directrius de disseny urbanístic a l'entorn dels centres escolars per tal d'aplicar-los a tots els centres escolars.

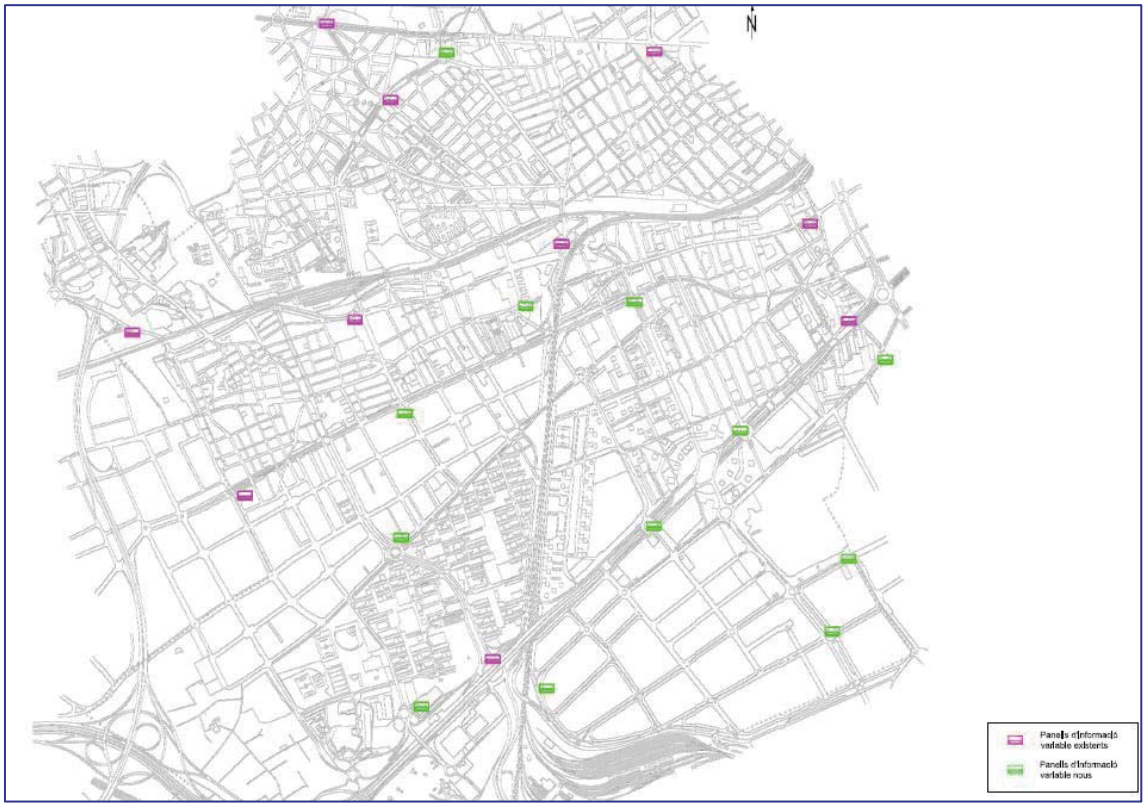
Les zones d'actuació i escoles sol·licitades en el procés de participació són:

- Escola Xaloc
- Escola Pineda
- Col·legi Sant Jaume
- Escola Patufet
- Escola Sant Josep Obrer
- Institut Fontserè

9.- Promoció del vehicle elèctric

Es proposen una sèrie d'avantatges per als conductors de vehicles elèctrics tant des d'un punt de vista econòmic mitjançant beneficis fiscals, reducció de l'impost de circulació i zona blava gratuïta, com des d'un punt de vista de comoditat dels conductors com els aparcaments preferents per a vehicles elèctrics i zones de recàrrega situades en nous aparcaments

10.- Aplicació de noves tecnologies



Proves – Pilot Smartcity: Sensors d'aparcament

Donen informació sobre ocupació de places (particularment aplicable a zones de càrrega i descàrrega).

Sensors de mesura de la qualitat de l'aire (NO_2, SO_2, O_3, CO, PM10) (Fabregada / Prat de la Riba i Amadeu Torner / Aprestadora)

Panells d'informació dinàmica

Increment del nombre de panells d'informació variable ja existent (10) amb la implantació de 12 nous panells.

Implementació de sistemes de senyalització variable dels aparcaments.

Informació de l'estat d'ocupació (lliure / ocupació elevada / complert). S'estima que inicialment el sistema pot englobar 8 aparcaments de rotació (aproximadament 2.600 places).

Sensors de detecció de vehicles.

Equip redactor:

DOYMO Desarrollo Organización Movilidad
Certificada ISO 9001 :2008 ISO 14001 :2004

ineco

Pla de mobilitat urbana sostenible de L'Hospitalet de Llobregat

Informe de Sostenibilitat Ambiental

Octubre 2014

Diputació Barcelona
AMB Àrea Metropolitana de Barcelona
Ajuntament de L'Hospitalet
DOYMO Desarrollo Organización Movilidad
ineco

CRÈDITS

Direcció facultativa

Diputació de Barcelona

Paloma Sánchez-Contador Escudero
Enginyera de Camins, Canals i Ports
Cap de l'Oficina Tècnica de Mobilitat i Seguretat Viària
Gerència de Serveis d'Infraestructures Viàries i Mobilitat

Hugo Moreno Moreno
Enginyer Tècnic d'Obres Públiques
Cap de la Secció de Mobilitat i Seguretat viària
Gerència de Serveis d'Infraestructures Viàries i Mobilitat

Sergio Gallego Miralles
Enginyer Tècnic d'Obres Públiques
Tècnic de l'Oficina Tècnica de Mobilitat i Seguretat Viària
Gerència de Serveis d'Infraestructures Viàries i Mobilitat

Ajuntament de L'Hospitalet de Llobregat

Joan Mediavilla
Cap del Servei de Mobilitat

Manel Sabariego
Cap de Secció de Planificació i Gestió de la Mobilitat

Anna Fernández Carrió
Cap de Negociat Planificació i Control de la Mobilitat

Àrea Metropolitana de Barcelona
Direcció de Transport i Mobilitat
Direcció de Serveis Tècnics
de Transport i Mobilitat

Equip redactor

INECO

Alicia Blázquez Díaz
Llicenciada en geografia

Virginia Fuentes Montes
Enginyera de Montes

María Montero
Llicenciada en Biologia

María Carpio
Experta en contaminació atmosfèrica

Ana Gendive
Experta en contaminació acústica

ÍNDEX

DOCUMENT I. INFORME DE SOSTENIBILITAT AMBIENTAL 5

1. INTRODUCCIÓ 5

1.1. MARCO NORMATIU DE L'EVALUACIÓ AMBIENTAL ESTRATÉGICA 5
1.2. EL PROCÉS D'AVALUACIÓ AMBIENTAL DE PLANS I PROGRAMES 5

2. CONTIGUT I OBJECTIUS DEL PMUS DE L'HOSPITALET DE LLOBREGAT 6

2.1. MARC GENERAL EN QUE ES DESEVOLUPA EL PLA 6
2.1.1. Àmbit territorial 6
2.2. FINALITAT DEL PLA I OBJECTIUS 7
2.3. ESTRATÈGIES PRINCIPALS PER L'ASSOLIMENT DELS OBJECTIUS 8

3. RELACIÓ AMB ALTRES PLANS I PROGRAMMES CONNEXOS 9

3.1. DESENVOLUPAMENT DELS CONTIGUS DELS PLANS I EFECTES SOBRE L'HOSPITALET 9
3.1.1. Marc de referència europeu 10
3.1.2. Marc de referència estatal 11
3.1.3. Marc de referència català 12
3.1.4. Marco de referencia local 15

4. DIAGNOSI AMBIENTAL DEL PLA 17

4.1. TERRITORI I POBLACIÓ 17
4.1.1. Població 17
4.1.1.1. Aspectes demogràfics 17
4.1.1.2. Formació y mercat de treball 18
4.1.2. Distribució dels usos del sòl i estructura urbana 20
4.1.2.1. Distribució administrativa 20
4.1.2.2. Planejament 22
4.2. DIAGNOSI DE LA MOBILITAT 25
4.2.1. Pautes de mobilitat del municipi 25
4.2.2. Diagnosi de la mobilitat a peu 25
4.2.3. Diagnosi de desplaçaments en bicicleta 26
4.2.4. Diagnosi de desplaçaments em transport públic 26
4.2.5. Diagnosi en vehicle privat motoritzat 27
4.2.6. Diagnosis de l'aparcament 27
4.2.7. Diagnosi d'accidentalitat urbana 28
4.2.8. Diagnosi de la accessibilitat a zones industrial i centres de treball. 28
4.3. FLUXOS AMBIENTALS 28
4.3.1. Consum d'energia 28
4.3.2. Contaminació atmosfèrica 29
4.3.3. Contaminació acústica 30
4.3.4. Anàlisis de fluxos de mobilitat 33
4.4. SÍNTESI DE AL DIAGNOSI 37
4.4.1. Síntesi del model de mobilitat actual 37
4.4.2. Síntesis del efectes ambientals del model de mobilitat actual 38

5. DESCRIPCIO DELS OBJECTIUS AMBIENTALS DEL PLA 40

5.1. OBJECTIUS AMBIENTALS DE ALTRES PLANS 40
5.1.1. Les Directrius Nacionals de Mobilitat 40
5.1.2. Pla de l'energia i el canvi climàtic de Catalunya 2012-2020 40
5.1.3. Pla Director de Mobilitat de la Regió Metropolitana de Barcelona (pdM) 41
5.1.4. Pla d'Actuació per la millora de la qualitat de l'aire 43
5.2. OBJETCTIUS AMBIENTALS FIXATS PEL DOCUMENT DE REFÈRENCIA 45
5.3. OBJECTIUS AMBIENTALS DEL ISA PLA DE MOBILITAT URBANA DE L'HOSPITALET 46

6. DESCRIPCIÓ I AVALUACIÓ D'ESCENARIS ALTERNATIUS 48

6.1. AVALUACIÓ DEL ESCENARI TENDENCIAL 48

6.1.1. Mobilitat *48*
6.1.2. Fluxos ambientals *49*
6.2. AVALUACIÓ DEL ESCENARI OBJECTIU 51
6.2.1. Mobilitat *51*
6.2.2. Fluxos ambientals *52*
6.3. AVALUACIÓ DEL ESCENARI OPTIMISTA 54
6.3.1. Mobilitat *54*
6.3.2. Fluxos ambientals *55*
6.4. COMPARACIÓ DELS TRES ESCENARIS 57
6.4.1. Mobilitat *57*
6.4.2. Consum d'energia y cost total *57*
6.4.3. Contaminació atmosfèrica *58*
6.4.4. Contaminació acústica *61*
6.4.5. Costos ambientals *62*

7. MESURES DE SEGUIMENT I DE SUPERVISIÓ 63

8. AVALUACIÓ GLOBAL DEL PLA 66

8.1. COHERENCIA DEL PLA DEL PLA AMB DIAGNOSIS AMBIENTAL 66
8.2. REPERCUSSIÓ SOCIOAMBIENTAL DEL PMU 67
8.3. PRIORITZACIÓ AMBIENTAL EN LES CRITERIS DE PROGRAMACIÓ 68
8.4. DIFFICULTATS TROBADES 69

9. DOCUMENT DE SÍNTESI 70

DOCUMENT I. INFORME DE SOSTENIBILITAT AMBIENTAL

1. INTRODUCCIÓ

1.1. MARCO NORMATIU DE L'EVALUACIÓ AMBIENTAL ESTRATÉGICA

L'informe de Sostenibilitat Ambiental (ISA) forma part del procés d'avaluació ambiental de pla i programes al que està subjecte el Pla de Mobilitat Urbana de L'Hospitalet amb l'objectiu d'integrar les consideracions ambientals en la preparació, l'aprovació y el seguiment del pla.

El procés s'emmarca en la Directiva 2001/42/Ce del Parlament Europeu i del Consell, de 27 de juny de 2001, relativa a l'avaluació de determinants plans i programes en el medi ambient.

Aquesta Directiva es va transposada a l'Estat Espanyol mitjançant la Llei 9/2006, de 28 d'abril, sobre l'avaluació dels efectes de determinants plans i programes sobre el medi ambient i a Catalunya mitjançant la Llei 6/2009, de 28 d'abril, d'avaluació ambiental de plans i programes.

Aquesta llei estatal ha estat derogada per la nova Llei 21/2013, de 11 de desembre, d'avaluació ambiental que estableix les bases que han de regir l'avaluació ambiental dels plans, programes i projectes que puguin tenir efectes significatius sobre el medi ambient.

En la disposició final sèptima s'indica que en el termini d'una any (des de la seva aprovació), las normes sectorials reguladores de la tramitació i de l'adopció o aprovació dels plans i programes contendran les disposicions necessàries per garantir que aquells compresos en l'àmbit de aplicació d'aquesta llei se sotmetin a una avaluació ambiental estratègica abans de la seva adopció o aprovació.

Per tant, el marc regulatori pel procés d'avaluació ambiental de aquesta Pla és el definit por la Llei 6/2009 de 28 d'abril qui estableix quins plans i programes en els àmbits del transport i la mobilitat requereixen ser sotmesos a un procés d'avaluació ambiental. Segons recull l'annex 1 de la Llei, els plans de mobilitat urbana seran sempre sotmesos en aquest procediment.

A més, la llei 9/2003, de 13 de juny, de mobilitat de Catalunya assenyala la necessitat de avaluació ambiental estratègica als instruments de planificació establerts per la Llei entre el quals es troben els plans de mobilitat urbana.

1.2. EL PROCÉS D'AVALUACIÓ AMBIENTAL DE PLANS I PROGRAMES

El procés d'avaluació ambiental estratègica s'inicia amb l'elaboració de l'Informe de Sostenibilitat Ambiental preliminar (ISAP).

El 12 de febrer de 2013 es va presentar davant la Direcció General de Polítiques Ambientals del Departament de Territori i Sostenibilitat el Informe de Sostenibilitat Ambiental juntament amb la sol·licitud per a l'emissió del document de referencia del PMU.

La Subdirecció General d'Avaluació Ambiental ha dut a terme les consultes a les administracions públiques afectades i al públic interessat.

Una vegada acabades aquestes consultis, la Direcció General de Polítiques Ambientals va elaborar el Document de Referència en el qual es determina l'abast de l'informe de sostenibilitat ambiental (en endavant ISA) i els requeriments d'integració ambiental del Pla de Mobilitat Urbana.

2. CONTIGUT I OBJECTIUS DEL PMUS DE L'HOSPITALET DE LLOBREGAT

2.1. MARC GENERAL EN QUE ES DESEVOLUPA EL PLA

2.1.1. Àmbit territorial

L'Hospitalet de Llobregat està ubicada al sud de la ciutat de Barcelona, en una de las àrees més dinàmiques del cinturó industrial català, dins d ela Regió Metropolitana de Barcelona (RMB). La seva superfície és de tant sols 12,5 km^2 i limita al Nord amb Nord amb Barcelona i Esplugues de Llobregat; al Sud amb el Prat de Llobregat i Barcelona, a l'Est amb Barcelona i a l'Oest altra vegada amb Esplugues i Cornellà de Llobregat.

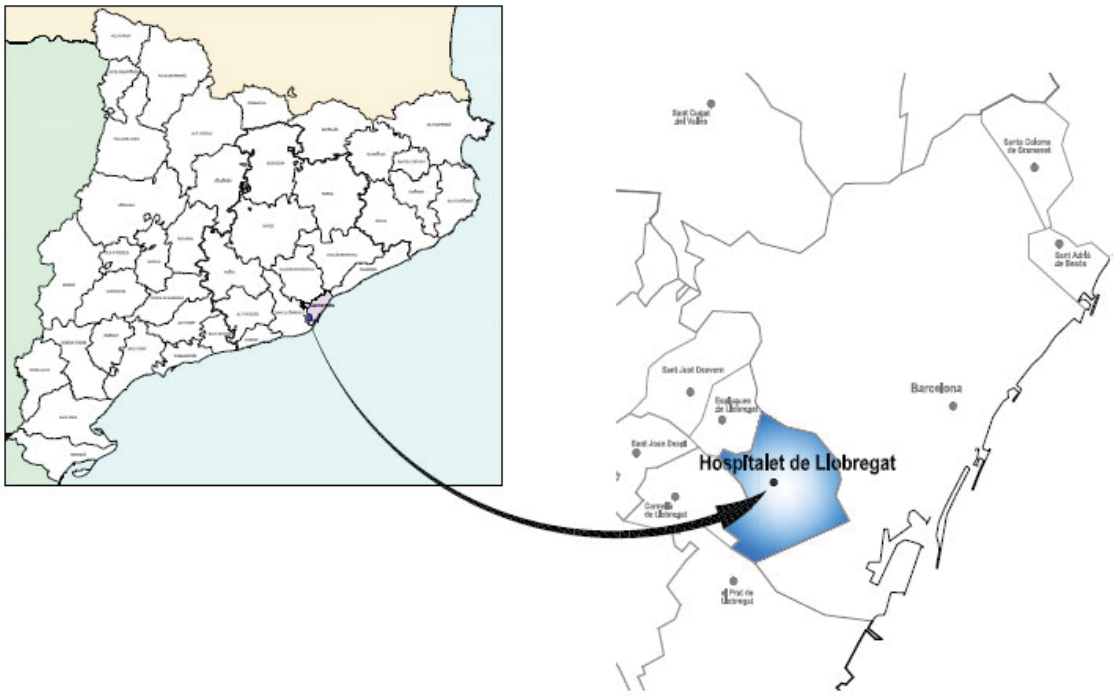


Fig. 2.1 -Situació del municipi

Per la seva ubicació a l'àrea metropolitana, veïna de la ciutat de Barcelona i junt a un dels complexos industrial més important de l'Estat (Zona Franca-Port de Barcelona) fan que aquesta estigui envoltada per importants vies de comunicació: C-31 (avinguda de la Granvia de L'Hospitalet), C-32 (Ronda de Dalt), B-10 (Ronda Litoral), B-23; vies de ferrocarrils com Línia de: Sant Vicenç de Calders per Vilafranca del Penedès y la línia de Sant Vicenç de Calders per Vilanova i la Geltrú); y l a via de mercaderies del Port de Barcelona i la Zona Franca i l'estació de Can Tunis.

El municipi en 2012 tenia una densitat de 21.046 h./km^2 i una població de 262.792 habitants que agrupada de la següents manera:

- El 19,5% se situa en el Districte I que el barri del Centre, residencial i amb forta activitat comercial i la zona industrial de la Carretera del Mig.
- El 19,6% se situa en el Districte II de caràcter residencial amb els seus equipaments i comerços de barri.

- El 16,1% habita en el Districte III de caràcter residencial amb els seus equipaments i comerços de barri.
- El 16,9% habita en el Districte IV de caràcter residencial amb els seus equipaments i comerços de barri.
- El 14,9% habita en el Districte V, de caràcter residencial amb els seus equipaments i comerços de barri.
- El 12,8% se situa en el Districte VI que , engloba els barris residencials de Bellvitge i Gornal, importants equipaments com l'Hospital de Bellvitge, la Fira o la Ciutat de la Justícia, zones comercials amb un potencial molt alt d'atracció inclús a nivell regional i zones industrials i d'infraestructures.

-

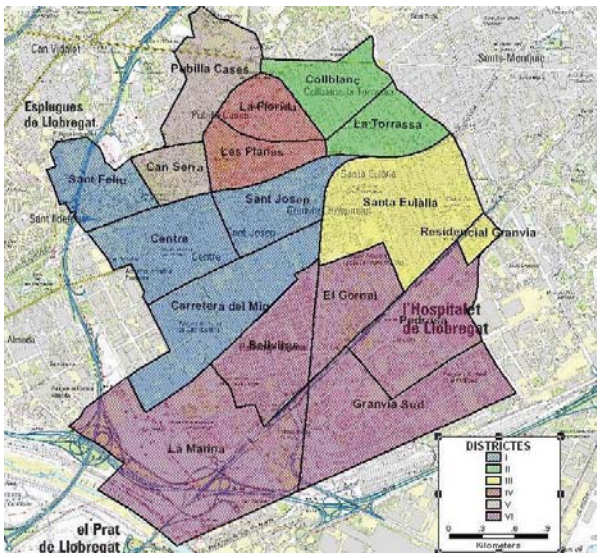


Fig.2.2 - Districtes i barris

El municipi té avui en dia una ocupació urbana pràcticament total conformant un continu urbà amb els seus municipis veïns, i molt especialment en els casos dels barris de Collblanc, de La Torrassa i de Santa Eulàlia, que tenen un vincle històric molt potent amb els barris barcelonins de Sants i Hostafrancs.

2.2. FINALITAT DEL PLA I OBJECTIUS

Els plans de mobilitat urbana (PMU) són el document bàsic per a configurar les estratègies de mobilitat sostenible dels municipis de Catalunya.

L'Hospitalet ha de redactar un PMU del seu àmbit territorial ja que d'acord al Pla Director de Mobilitat de la regió Metropolitana de Barcelona, tots els municipis que tinguin una població de dret de més de 20.000 habitats han de realitzar un PMUS. A més, tal i com s'estableix a la Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat, l'elaboració i l'aprovació dels PMU són obligatòries per als municipis que, d'acord amb la normativa de règim local o el corresponent pla director de mobilitat, hagin de prestar el servei de transport col·lectiu urbà de viatgers.

Amb caràcter general i en concordança amb el Pacte per la Mobilitat de L'Hospitalet, els objectius del PMUS son:

- Afavorir les condiciones de mobilitat del vianants.
- Augmentar la participació de la bicicleta.
- Promoure la utilització del transport públic davant del transport privat, i oferir un sistema de transport col·lectiu de qualitat i competitiu.
- Fomentar un ús racional del cotxe.

- Compatibilitzar l'oferta d'aparcament amb la demanda
- Garantir una distribució de mercaderies àgil i ordenada.
- Fomentar la intermodalitat com a mesura per assolir un ús eficient dels diferents mitjans de transport.
- Millorar la mobilitat segura mitjançant la reducció de l'accidentabilitat.
- Controlar periòdicament l'evolució dels principals contaminants provocats pel sector del transport (GEH, NOx i PM10) per fer el seguiment dels efectes de l'aplicació de les mesures fixades pel PMU.
- Aprofitar els avenços tecnològics per millorar el sistema de mobilitat.
- Preveure una configuració de l'espai públic d'acord amb el model de mobilitat.
- Sensibilitzar la ciutadania i conscienciar-la dels valors dels objectius del Pacte per la Mobilitat. Informació, formació i educació.

El PMU ha establert l'horitzó temporal l'any 2016.

2.3. ESTRATÈGIES PRINCIPALS PER L'ASSOLIMENT DELS OBJECTIUS

Les estratègies principals per l'assoliment dels objectius es mostren en la següent taula.

Objectius	Línies estratègiques
Afavorir les condiciones de mobilitat del vianants.	- Dissenyar xarxa d'itineraris segurs i accessibles per a tots els vianants. Crear una xarxa bàsica de vianants - Crear i millorar àrees de vianants i zones de prioritat invertida - Garantir l'accessibilitat universal - Fomentar la interrelació entre barris propers. Permeabilitzar les artèries viàries per al vianant
Augmentar la participació de la bicicleta	- Redefinir la xarxa d'itineraris ciclistes i resoldre punts febles detectats - Ampliació de llocs d'aparcaments de bicicletes - Ampliació de llocs d'aparcaments de bicicletes de lloguer
Promoure la utilització del transport públic davant del transport privat, i oferir un sistema de transport col·lectiu de qualitat i competitiu	- Dissenyar una xarxa de transport col·lectiu ajustada a la demanda potencial - Garantir l'accés al transport públic a les persones de mobilitat reduïda - Habilitar parades de transport públic ben equipades
Fomentar un ús racional del cotxe	- Garantir una xarxa viària de qualitat - Millorar la connectivitat interurbana i les circumval·lacions externes a (Millora de la senyalització d'orientació) - Fomentar polítiques per a una millor utilització del vehicle privat
Compatibilitzar l'oferta d'aparcament amb la demanda	- Regular integralment l'estacionament en via pública i incrementar la vigilància - Alliberar espai públic en superfície per a usos més socials i sostenibles
Garantir una distribució de mercaderies àgil i ordenada	- Ordenar les condicions operatives de la distribució de mercaderies i establir la reserva suficient de zones de càrrega i descàrrega - Alliberar la xarxa viària de la ciutat de grans vehicles pesants
Fomentar la intermodalitat com a mesura per assolir un ús eficient dels diferents mitjans de transport	- Preveure la coexistència de bicicleta i vianant - Concebre un sistema de transport públic integrat
Millorar la mobilitat segura mitjançant la reducció de l'accidentabilitat	- Reduir l'accidentabilitat a l'àmbit urbà de L'Hospitalet de Llobregat. Eliminació de punts negres - Potenciar les accions preventives per garantir la seguretat i el respecte a l'espai dels diferents usuaris de la via pública - Fixar criteris de solució en les interseccions vianants/vehicles - Fer un seguiment per valorar l'efectivitat de les actuacions correctores i preventives
Controlar periòdicament l'evolució dels principals contaminants provocats pel sector del transport (GEH, NOx i PM10) per fer el seguiment dels efectes de l'aplicació de les mesures fixades pel PMU	- Reduir les emissions de gasos contaminants - Reduir el nivell de soroll dels vehicles
Aprofitar els avenços tecnològics per millorar el sistema de mobilitat	- Implementar o estendre els sistemes de gestió del trànsit i de l'aparcament a tot el municipi - . Incorporar sistemes d'ajuda a l'explotació per a la gestió dels serveis de transport públic - Gestió dinàmica de la mobilitat i integració en el SDCTU
Preveure una configuració de l'espai públic d'acord amb el model de mobilitat	- Completar la xarxa d'accés i les infraestructures necessàries per encaminar el trànsit de pas per vials exteriors al nucli urbà, i el trànsit de connexió pel viari vertebral - Recolzar el desenvolupament d'actuacions del PDI i altres àmbits superiors - Actuacions dirigides a fomentar la coordinació de modes

Objectius	Línies estratègiques
Sensibilitzar la ciutadania i conscienciar-la dels valors dels objectius del Pacte per la Mobilitat. Informació, formació i educació	- Augmentar l'oferta d'informació als ciutadans - Fomentar l'ús dels mitjans de transport més sostenibles

Taula 2.1 – Objectius y línies estratègiques

3. RELACIÓ AMB ALTRES PLANS I PROGRAMMES CONNEXOS

3.1. DESENVOLUPAMENT DELS CONTIGUS DELS PLANS I EFECTES SOBRE L'HOSPITALET

A continuació es ressenyen breument diversos plans i programes que tenen relació amb el PMU de L'Hospitalet de Llobregat. Més endavant, en l'apartat 5.1 s'indiquen les actuacions més destacades previstes en els plans mes rellevants amb incidència a L'Hospitalet. La taula adjunta inclou una síntesi dels principals plans considerats d'àmbit europeu, estatal, autonòmic i local que poden tenir incidència en el PMU de l'Hospitalet.

Marc de referència europeu	Marc de referència estatal	Marc de referència autonòmic	Marc de referència local
Llibre blanc del transport de la UE	Pla estratègic d'infraestructures i transport (PEIT) 2005-2020	Directrius Nacionals de Mobilitat	Pacte per a la Mobilitat de L'Hospitalet de Llobregat
L'Estratègia temàtica sobre el medi ambient urbà (Comunicació COM (2004) 60 final)	Pla d'Infraestructures, Transport i Habitatge PITVI (2012-2024)	Pla Territorial General de Catalunya	Pla Director de la bicicleta de L'Hospitalet
l'Estratègia temàtica sobre la contaminació atmosfèrica (Comunicació COM (2005) 446 final)	Plans d'estalvi i eficiència energètica aprovats en el marc de l'Estratègia d'Estalvi i Eficiència Energètica a Espanya 2004-2012 (E4).	Pla Director de Mobilitat de la Regió Metropolitana de Barcelona	Agenda 21 Local. Pla d'acció ambiental de L'Hospitalet
Llibre Verd sobre la mobilitat urbana	L'Estratègia Espanyola de Canvi Climàtic i Energia Neta 2007/2012/2020 (EECCEL)	Pla Territorial Metropolità de Barcelona	Pla d'acció per l'energia sostenible de l'Hospitalet
Plans de transport urbà sostenibles	L'Estratègia espanyola de mobilitat sostenible (EEMS)	Pla d'infraestructures del transport (2006-2026)	Pla de millora de la qualitat de l'aire de l'Hospitalet
Pla d'acció sobre la mobilitat urbana		Pla de Transports de Viatgers de Catalunya 2008-2012	Mapa estratègic de soroll de l'Aglomeració Baix Llobregat I
Protocol de Kyoto		Pla Estratègic de Seguretat Viària 2014-2020 i Pla de Seguretat Viària 2014-2016	
l'Estratègia Europa 2020		Pla estratègic de la bicicleta a Catalunya (2008-2012)	
		Pla per a la Millora de la Qualitat de l'Aire a la Regió Metropolitana de Barcelona	
		Pla marc de mitigació del canvi climàtic 2008-2012	
		Pla Territorial Sectorial d'Habitatge	
		Pla territorial sectorial de la connectivitat ecològica de Catalunya (PTSCEC)	

Taula 3.1 –Marc de referencia

3.1.1. Marc de referència europeu

Llibre Blanc del transport de la UE

Establia les línies estratègiques principals en matèria de transports de la UE per a la primera dècada del segle XXI. L'any 2006 es va presentar la revisió intermèdia d'aquest llibre, en la qual la Comissió Europea va insistir en la necessitat d'avançar cap a una major sostenibilitat en el transport.

L'Estratègia temàtica sobre el medi ambient urbà (Comunicació COM (2004) 60 final)

El seu objectiu últim era millorar la qualitat de l'entorn urbà, i considerava fonamental el paper de les administracions locals per aconseguir-ho. Entre les mesures que proposa destaca el fet que, per primera vegada, la Comissió Europea exhorta els estats membres a posar en marxa plans de transport urbà sostenible a les zones urbanes de més de 100.000 habitants.

En concret, es diu que aquests plans han de cobrir tots els modes de transport, aspirant a modificar la quota modal a favor dels més eficients (transport públic, bicicleta i mobilitat a peu, han de contemplar la relació de la mobilitat amb la política d'urbanisme i han de derivar en propostes d'actuació 'fetes a mida' per a cada ciutat i que estiguin elaborades amb una àmplia participació de la ciutadania.

l'Estratègia temàtica sobre la contaminació atmosfèrica (Comunicació COM (2005) 446 final)

Pretén arribar a assolir nivells de qualitat de l'aire que no suposin riscos inacceptables per a la salut de les persones ni per al medi ambient. En matèria de mobilitat recull la necessitat que la Comissió Europea ajudi els estats membres i les autoritats locals a implantar plans sostenibles de transport urbà per millorar la qualitat de l'aire, reduir el soroll i lluitar contra el canvi climàtic.

Llibre Verd sobre la mobilitat urbana

Identifica cinc eixos prioritaris d'actuació apostant per unes ciutats amb circulació fluïda, més ecològiques, amb un transport urbà més intel·ligent i accessible (amb una coordinació equilibrada entre l'ordenació del territori i la planificació de la mobilitat), segur i protegit.

Plans de transport urbà sostenibles

Aquest document destaca que la millora de la sostenibilitat en el camp de la mobilitat local no es pot confiar només als avenços tecnològics, sinó que també cal fer planificació. Per primer cop, des de l'àmbit comunitari es fixen uns criteris bàsics respecte a que és, com s'ha d'elaborar i que ha de contenir un pla de transport urbà sostenible.

Pla d'acció sobre la mobilitat urbana

Aborda qüestions específiques relacionades amb la mobilitat urbana d'una manera integrada, proposa mesures a adoptar progressivament fins el 2012, centrades en sis temes que responen als resultats més importants de la consulta efectuada sobre el Llibre Verd de la mobilitat urbana l'any 2008 i s'aplicaran a través dels programes comunitaris ja existents: Promoure polítiques integrades, respondre a les necessitats dels ciutadans, ecologitzar el transport urbà, intensificar el finançament, compartir experiències i coneixements i optimitzar la mobilitat urbana.

Protocol de Kyoto

els estats membres de la UE es van comprometre a reduir un 8% el nivell d'emissions de GEH entre els anys 2008 i 2012, en base a les emissions de 1990.

el Consell de la Unió Europea va adoptar formalment l'abril de 2009 el paquet d'energia i clima, el qual concreta un conjunt de mesures amb l'objectiu d'assolir els objectius següents en l'horitzó de l'any 2020:

- Reduir les emissions de gasos amb efecte d'hivernacle en un 20%.

- Millorar l'eficiència energètica en un 20%.

Per al compliment de l'objectiu de reducció proposat a nivell internacional, Europa ha de reduir les seves emissions un 8% respecte el 1990 i Espanya només pot incrementar-ne les seves en un 15%.

- Incrementar l'ús d'energies renovables fins al 20% en el consum energètic total de la Unió Europea.

l'Estratègia Europa 2020

Aquesta hauria de permetre assolir un creixement intel·ligent (a través del desenvolupament dels coneixements i de la innovació), sostenible (basat en una economia més verda, més eficaç en la gestió dels recursos i més competitiva) i integrador (orientat a reforçar l'ocupació, la cohesió social i territorial). D'aquesta manera, la recuperació econòmica haurà d'anar acompanyada d'una sèrie de reformes, per tal d'assegurar el desenvolupament sostenible de la UE durant la dècada 2010-2020.

3.1.2. Marc de referència estatal

Pla estratègic d'infraestructures i transport (PEIT) 2005-2020

Establint que la intervenció de l'Estat en concerts d'actuacions en infraestructures i programes de transport urbà i metropolità s'emmarqués en l'elaboració prèvia per part de les autoritats competents d'un pla de mobilitat sostenible (PMS) per al seu àmbit d'actuació. Aquests PMS haurien de fomentar l'ús del transport públic i els mitjans no motoritzats, així com atendre el compliment de les directives europees sobre control de les emissions de gasos d'efecte hivernacle.

Pla d'Infraestructures, Transport i Habitatge PITVI (2012-2024)

El Pla d'Infraestructures, Transport i Habitatge (PITVI 2012-2024), a més d'integrar totes les polítiques del Ministeri de Foment, defineix la cartera de serveis públics de l'Estat en matèria de transports. El PITVI es basa en una planificació i optimització de les infraestructures, adequada a les necessitats reals i sota estrictes criteris de qualitat i eficiència.

La dimensió urbana del transport és essencial per a la consecució dels objectius del PITVI. Les ciutats, a més d'actuar com a nodes fonamentals de les xarxes de transport, concentren a la població i l'activitat econòmica i per tant és primordial dotar d'un sistema de transport eficient i sostenible.

El PITVI proposa reforçar la prestació de serveis, la participació dels agents del Ministeri en els Consorcis i altres institucions de coordinació de la mobilitat urbana i metropolitana en els corresponents àmbits territorials, constitueix una aportació de primer ordre a l'eficiència i sostenibilitat dels mateixos .

També s'aborden les actuacions que, dins del seu referit marc competencial, es poden plantejar per al suport al desenvolupament dels modes no motoritzats, aspecte també important en el desenvolupament de la mobilitat sostenible.

Plans d'estalvi i eficiència energètica aprovats en el marc de l'Estratègia d'Estalvi i Eficiència Energètica a Espanya 2004-2012 (E4).

Aquest Pla d'Acció 2011-2020 constitueix el segon Pla Nacional d'Acció d'Estalvi i Eficiència Energètica (NEEAP1) que, d'acord amb l'article 14 de la Directiva 2006/32 / CE2, del Parlament Europeu i del Consell, de 5 d'abril de 2006, sobre l'eficiència de l'ús final de l'energia i els serveis energètics, l'Estat espanyol haurà de remetre a la Comissió Europea el 2011.

Aquest Pla assumeix altres estratègies i planificacions en matèria d'I + D + I, política industrial o infraestructures ja aprovades, com a condicions necessàries per a la consecució dels objectius d'estalvi d'energia final i primària proposats per a l'any 2020.

Les mesures d'estalvi i eficiència energètica incloses en el Pla hauran de ser executades fent ús de diferents mecanismes d'actuació, entre els quals es troben els plans de mobilitat urbana.

L'execució de les mesures i propostes contingudes en els Plans de Mobilitat Urbana Sostenible haurà de conduir a un traspàs modal cap a modes col · lectius (transport urbà) i modes no motoritzats. De la mateixa manera, la necessitat d'assolir els objectius de qualitat de l'aire a les ciutats fixats per la Directiva 2008/50 / CE es traduirà en una major demanda de vehicles nets per a l'accés a determinades àrees urbanes-que podrien restringir al trànsit de determinats vehicles-, amb especial incidència en el consum associat al transport capil·lar de mercaderies a les ciutats.

L'Estratègia Espanyola de Canvi Climàtic i Energia Neta 2007-2012-2020 (EECCEL)

És l'instrument marc que defineix els àmbits i sectors on adoptar polítiques i mesures per a mitigar el canvi climàtic, pal·liar els seus efectes adversos i possibilitar el compliment dels compromisos internacionals adquirits en matèria de canvi climàtic. Forma part de l'Estratègia espanyola de desenvolupament sostenible i pren com a referència l'Estratègia espanyola per al compliment del Protocol de Kyoto aprovada el 2004.

L'Estratègia espanyola de mobilitat sostenible (EEMS),

Aprovada l'abril de 2009 pel Consell de ministres, sorgeix com a marc de referència nacional que integra els principis i les eines de coordinació per a orientar i donar coherència a les polítiques sectorials que faciliten una mobilitat sostenible. Els objectius i les directrius de l'EEMS es concreten en 48 mesures estructurades en cinc àrees: territori, planificació del transport i les seves infraestructures; canvi climàtic i reducció de la dependència energètica; qualitat de l'aire i soroll; seguretat i salut; i gestió de la demanda. L'EEMS també determina les directrius que han d'inspirar futurs documents de planificació més específics, com ara els diferents plans sectorials, tant de transport com d'urbanisme i energia. Com a aportacions a la conceptualització dels plans de mobilitat urbana, l'EEMS determina que hauran de contenir els mecanismes de finançament de les actuacions que contemplin, així com un programa d'inversions.

3.1.3. Marc de referència català

Directrius Nacionals de Mobilitat

Les Directrius Nacionals de Mobilitat constitueixen el marc de referència per l'aplicació dels objectius de mobilitat fixats per la Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat, i permetrà l'elaboració dels diferents instruments de planificació de la mobilitat, entre els quals s'inclouen els plans de mobilitat urbana, sota una estratègia fonamentada en els beneficis que el transport pot aportar a la societat i en la millora de l'accessibilitat dels diferents àmbits funcionals del territori reduint els costos socials i ambientals.

Pla Territorial General de Catalunya

D'acord amb la Llei d'aprovació 1/1995, "*el Pla territorial general ha d'esser l'instrument que defineixi els objectius d'equilibri territorial d'interès general per a Catalunya i, a la vegada ha d'esser el marc orientador de les accions que emprenguin els poders públics per a crear les condicions adequades per atreure l'activitat adequada als espais territorials idonis i per aconseguir que els ciutadans de Catalunya tinguin uns nivells de qualitat de vida semblants independentment de l'àmbit territorial on visquin. El Pla ha d'esser també l'instrument que defineixi els objectius per a aconseguir el desenvolupament sostenible de Catalunya, l'equilibri territorial i la preservació del medi ambient*".

El Pla territorial general de Catalunya articula les propostes en tres línies d'actuació, entre les quals es troben les directrius per a la formulació de plans.

Pla Director de Mobilitat de la Regió Metropolitana de Barcelona

Aquest Pla té per objecte planificar la mobilitat de la regió tot tenint present tots els modes de transport, els passatgers i les mercaderies i fomentant els desplaçaments del modes no motoritzats i en coherència i subordinat a les directrius del planejament territorial vigent a la Regió Metropolitana de Barcelona.

L'objectiu principal és millorar la qualitat de vida i garantir l'accessibilitat dels ciutadans amb una mobilitat sostenible i segura tot millorant la competitivitat del teixit econòmic.

Pla Territorial Metropolità de Barcelona

El Pla territorial parcial de l'àmbit metropolità de Barcelona o Pla territorial metropolità de Barcelona ordena el territori de les comarques de l'Alt Penedès, el Baix Llobregat, el Barcelonès, el Garraf, el Maresme, el Vallès Occidental i el Vallès Oriental, que integren l'àmbit funcional de planificació delimitat pel Pla territorial general de Catalunya, aprovat per la Llei 1/1995, de 16 de març, modificada per la Llei 24/2001, de 31 de desembre, de reconeixement de l'Alt Pirineu i Aran com a àrea funcional de planificació.

Per a aquest àmbit el Pla estableix determinacions que han de ser respectades i desenvolupades per les actuacions territorials, en especial les urbanístiques, les d'infraestructures de mobilitat, i les derivades de les polítiques de protecció i foment del patrimoni ambiental, cultural, social i econòmic.

Pla d'infraestructures del transport (2006-2026)

El Pla d'infraestructures de transport de Catalunya (PITC) ha l'objectiu de definir de manera integrada la xarxa d'infraestructures viàries, ferroviàries i logístiques necessàries per a Catalunya amb l'horitzó temporal de l'any 2026, i té el propòsit d'ampliar-lo amb la resta d'infraestructures, portuàries i aeroportuàries a curt termini, per tal de constituir un pla complert d'infraestructures de Catalunya.

Les directrius que directament emmarquen el PITC en el període 2006-2012 (el PITC té com a horitzó el 2026) són les següents:

- El transport públic ha de créixer en els propers sis anys a un ritme d'un 6% cada any.
- El transport en vehicle privat ha de créixer un 3%.
- El nombre de cotxes per cada 1.000 habitants s'ha de reduir en un 5% de 453 vehicles el 2004 a 430 el 2012.

Pla de Transports de Viatgers de Catalunya 2008-2012

És el Pla territorial sectorial que defineix les directrius i les línies d'actuació per als propers anys en relació amb l'oferta dels serveis de transport públic a Catalunya i la gestió del conjunt del sistema.

Té caràcter de pla territorial sectorial, d'acord amb la Llei 23/1983, de 21 de novembre, de política territorial, i de pla específic de mobilitat a l'efecte d'allò que estableix la Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat.

Els seus continguts i actuacions s'emmarquen dins la normativa i el planejament vigents i, particularment, desplega el Pla d'infraestructures de transport de Catalunya.

Pla Estratègic de Seguretat Viària 2014-2020 i Pla de Seguretat Viària 2014-2016

L'objectiu principal del PESV 2014-2020, és la reducció del nombre de morts en accidents de trànsit en un 50% respecte del 2010 i també fixa la reducció del nombre de ferits greus amb seqüeles de per vida en un 40%, sempre en l'horitzó 2020, tal com estableix la Unió Europea (UE).

Pla estratègic de la bicicleta a Catalunya (2008-2012)

El Pla estratègic de la bicicleta a Catalunya (2008-2012) té com a objectiu fomentar l'ús d'aquest mitjà de transport, que en els darrers anys ha aconseguit consolidar-se com un mitjà de mobilitat dels catalans.

Per tal de donar resposta a una demanda creixent i continuar impulsant aquest mitjà de transport sostenible, el Govern ha aprovat el Pla estratègic de la Bicicleta a Catalunya, que representa una forta aposta per la integració planificada i coherent d'aquest mitjà en el seu sistema de mobilitat.

Pla per a la Millora de la Qualitat de l'Aire a la Regió Metropolitana de Barcelona

L'objecte del Pla és establir les mesures necessàries per prevenir i reduir l'emissió dels contaminants diòxid de nitrogen (NO_2) i partícules en suspensió de diàmetre inferior a 10 micres (PM_{10}), i ajustar les emissions als límits que estableix la legislació de la Unió Europea per a l'any 2010, definits per preservar i reduir els efectes nocius sobre la salut humana i el medi ambient.

Pla marc de mitigació del canvi climàtic 2008-2012

El Govern ha aprovat el Pla marc de mitigació del canvi climàtic a Catalunya 2008-2012, per al compliment del Protocol de Kyoto. L'objectiu del Pla és contribuir en la part proporcional al compliment del compromís a l'Estat espanyol, però a la vegada està preparat per incorporar els acords que s'estan negociant a Europa per a la reducció dels gasos amb efecte d'hivernacle (GEH) per al període 2013-2020.

El Pla marc de mitigació del canvi climàtic quantifica els esforços a fer per cada sector i identifica les accions que cal dur a terme per a la mitigació de les seves emissions.

El Pla marc de mitigació del canvi climàtic a Catalunya 2008-2012 es durà a terme a través de dos programes d'actuacions específics. Els programes d'actuació concretaran les accions a desplegar, detallant el departament responsable, el pressupost, el termini d'execució i l'estimació de reducció d'emissions.

Pla Territorial Sectorial d'Habitatge

El Pla territorial sectorial d'habitatge constitueix el marc orientador per a l'aplicació a tot el territori de Catalunya de les polítiques d'habitatge en els propers deu anys, principalment les establertes en el Pacte Nacional per l'Habitatge 2007-2016, a partir del màxim aprofitament i la millora dels

habitatges existents, i de la construcció de nou habitatge, de manera preferent en sòl urbanitzat i, quan sigui necessari, en sòls urbanitzables, establint així mateix programes orientadors de l'actuació pública en aquestes matèries.

Pla territorial sectorial de la connectivitat ecològica de Catalunya (PTSCEC)

El Pla territorial sectorial de connectivitat ecològica de Catalunya (PTSCEC) és l'instrument de planificació sectorial que constituirà el marc normatiu i d'actuació en matèria de connectivitat ecològica per al conjunt del país

La finalitat última del PTSCEC és garantir el manteniment de la connectivitat ecològica en tot el territori de Catalunya i la seva zona marítima, i recuperar-la allà on sigui recomanable i possible, tenint en compte, també, la connectivitat amb els territoris veïns.

3.1.4. Marco de referencia local

Pacte per a la Mobilitat de L'Hospitalet de Llobregat

Al febrer de 2003 es va signar el Pacte per a la Mobilitat de L'Hospitalet amb l' objectiu de crear un model de mobilitat sostenible que permeti de donar resposta a la creixent demanda de mobilitat, de viatges i d'intercanvis de mercaderies al mateix temps que es preserven i garanteixen els diferents usos de l'espai públic i s'augmenta la qualitat de vida dels seus habitants.

Pla Director de la bicicleta de L'Hospitalet

El Pla Director de la bicicleta de l'Hospitalet s'ha de veure com una peça clau per al desenvolupament del Pla director de mobilitat sostenible aprovat pel Ple de l'Ajuntament de l'Hospitalet el 5 de juny de 2002. Amb aquest pla es pretén, de forma específica en matèria de bicicletes, avançar cap a un model de mobilitat més sostenible i, alhora, més funcional.

Aquest pla marca les pautes d'actuació per fer de la bicicleta una alternativa real a la resta dels mitjans de desplaçament urbans i per convertir l'Hospitalet en una ciutat ciclista.

Agenda 21 Local. Pla d'acció ambiental de L'Hospitalet

El pla d'acció ambiental de L'Hospitalet s'estructura en sis línies estratègiques que marquen la direcció que s'ha de seguir per tal de progressar localment de forma sostenible.

Cada línia es desenvolupa, al seu torn, en un ventall de programes d'actuació (40 en total) i es concreta en un conjunt d'accions i projectes (150 en total) que abasten tots els àmbits de la realitat social, econòmica i ambiental de la ciutat. La Línia estratègica 3 del pla té com a objectiu "*La millora de la mobilitat i la connexió entre els barris*."

Pla d'acció per l'energia sostenible de l'Hospitalet

El PAES és un Pla d'Acció per l'Energia Sostenible (PAES) que han de desenvolupar tots els municipis que hagin signat el Pacte d'Alcaldes/esses promogut per Europa i dinamitzat a la nostre província per la Diputació de Barcelona.

Aquest pacte compromet a les ciutats signatàries a aconseguir els objectius comunitaris de reducció de les emissions de gasos d'efecte hivernacle mitjançant actuacions d'eficiència energètica i relacionades amb fonts d'energia renovables.

Aquests objectius comunitaris fixen la reducció del 20% d'emissions de CO_2 per l'any 2020.

Pla de millora de la qualitat de l'aire de l'Hospitalet

Els ajuntaments de més de 100.000 habitants d'acord amb l'article 16 de la Llei 34/2007, de 15 de novembre, de qualitat de l'aire i protecció de l'atmosfera han d'elaborar el seus Plans i programes d'actuació per a la millora de la qualitat de l'aire pel compliment i millora dels objectius de qualitat de l'aire, en el marc de la legislació sobre seguretat vial i de planificació autonòmica.

Actualment el municipi de L'Hospitalet de Llobregat està redactant el pla corresponent.

Mapa estratègic de soroll de l'Aglomeració Baix Llobregat I

Aquesta eina té com a objectiu l'avaluació global de l'exposició al soroll que prové de diferents fonts en una zona determinada. La finalitat és disposar d'una eina que serveixi de base per elaborar els plans d'acció per a la millora i recuperació de la qualitat acústica on calgui i per mantenir la qualitat de l'entorn acústic on sigui satisfactòria.

4. DIAGNOSI AMBIENTAL DEL PLA

4.1. TERRITORI I POBLACIÓ

4.1.1. Població

4.1.1.1. Aspectes demogràfics

La ciutat de L'Hospitalet té 12,49 quilòmetres quadrats, està situada a la plana litoral i pertany a la comarca del Barcelonès, entre els municipis de Barcelona, Esplugues, Cornellà i el Prat, al marge esquerre del riu Llobregat.

L'Hospitalet és el segon municipi de Catalunya en nombre d'habitants, amb 259.368 ciutadans (31 de desembre de 2013). Font: Padró municipal de l'Ajuntament de L'Hospitalet (dades provisionals pendents de l'INE). L'última xifra oficial, segons l'INE, correspon a l'any 2012 (2013.01.01) i és de 254.056 habitants. A més és, amb 20 766 habitants per quilòmetre quadrat, la ciutat amb major densitat demogràfica d'Espanya per darrere de Ceuta i Melilla i amb una de les més grans d'Europa. La taxa creixement respecte any anterior es -1,30%. La variació anual de la població és de -3.424.

La distribució per edats en el terme municipal és la mostrada a la taula següent. La edat mitjana de la població és 42,24 anys. La taula i gràfica incloses a continuació mostren de manera visual la distribució de la població per grups d'edats i sexes.

Distribució per edats

Grups d'edat	TOTAL	Homes	Dones
0-2 anys	7.349	3.772	3.577
3-16 anys	33.259	17.174	16.085
17-24 anys	20.219	10.398	9.821
25-49 anys	102.570	52.273	50.297
50-64 anys	44.225	20.771	23.454
65-79 anys	37.059	16.670	20.389
80 i +	14.687	5.343	9.344
Total	259.368	126.401	132.967

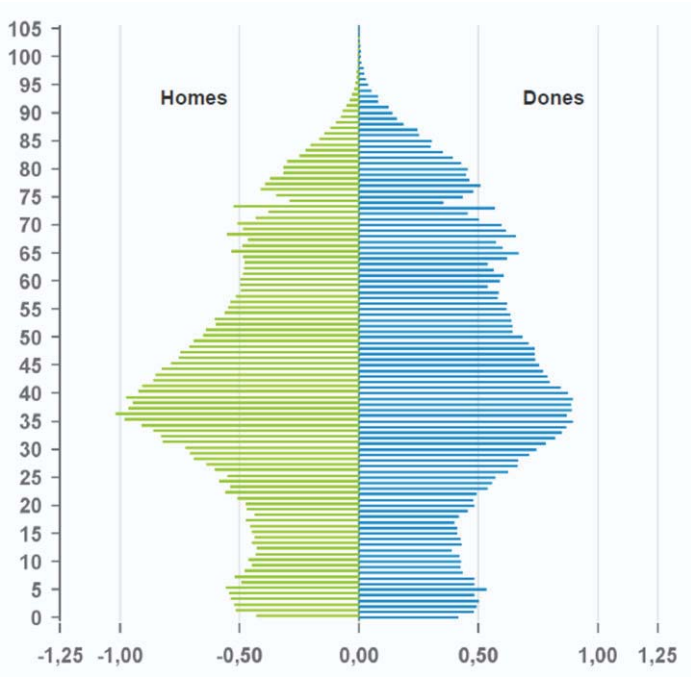


Fig.4.1 – Estructura de la població. Informació Estadística de la Ciutat de L'Hospitalet

Moviments de població

La taula adjunta mostra un resum dels moviments de població del municipi, identificant els principals aspectes que els produeixen.

Moviments de població	
Altes naixement	2.310
Baixes per defunció	2.338
Altes al municipi	18.571
Baixes del municipi	14.914
Taxa de natalitat	8,91
Taxa de mortalitat	9,01
Creixement natural	-28
Creixement migratori	3.657

Taula 4.1. Moviments de població

Procedència

El 47,33% de la població és nascuda a Catalunya, el 25,28% procedeix d'altres comunitats autònomes i el 27,39% ha nascut a l'estranger.

Procedència	Percentatge
Catalunya	47,33
Estranger	27,39
Castella i Lleó	10,56
Andalusia	2,92
Extremadura	2,84
Galícia	2,32

Taula 4.2. – Procedència de la població

Les principals nacionalitats de la població d'origen estranger són aquestes.

Procedència	Percentatge
Bolívia	3,05%
Equador	2,82%
Marroc	2,39%
Pakistan	1,65%
República Dominicana	1,58%

Taula 4.3. – Principals nacionalitats de la població

4.1.1.2. Formació y mercat de treball

El principal nivell de formació de la població i les dates i les dades referides al mercat de treball al municipi es detallen en las taules adjuntes.

Formació

Nivell d'instrucció del total de la població	Percentatge
Estudis incomplets	25,92
Primaris i secundaris	35,83
Grau mitjà i superior	11,88
Diplomatures i llicenciatures	11,73
(INE) 'No és aplicable'	14,63

Taula 4.4. – Nivell d'instrucció del total de la població

Mercat de treball

Font	Població en edat de treballar, 16-64 anys	Percentatge
2013	169.242	65,25%
Cens INE 2011	169.120	66,11%

Taula 4.5. – Població en edat de treballar

Activitat de la població. Cens INE 2011			
Actius		Inactius	
Ocupats	98.750	Jubilats incap.	56.945
Desocupats	33.225	Escolars i estudiants	40.275
Busquen 1ª ocup.	6.120	Altres	20.510

Taula 4.6. – Activitat de la població

Afiliats a la Seguretat Social IV Trimestre - 2013	Total
Assalariats	72.330
Autònoms	22.176

Taula 4.7. – Afiliats a la Seguretat Social

Dades d'atur desembre 2013	Total
L'Hospitalet	23.597
Catalunya	647.000
Espanya	4.848.700

Taula 4.8. – Dades d'atur

En la gràfica mostrada a continuació s'observa de manera comparativa l'increment dels nivells de l'atur al municipi des 1998.

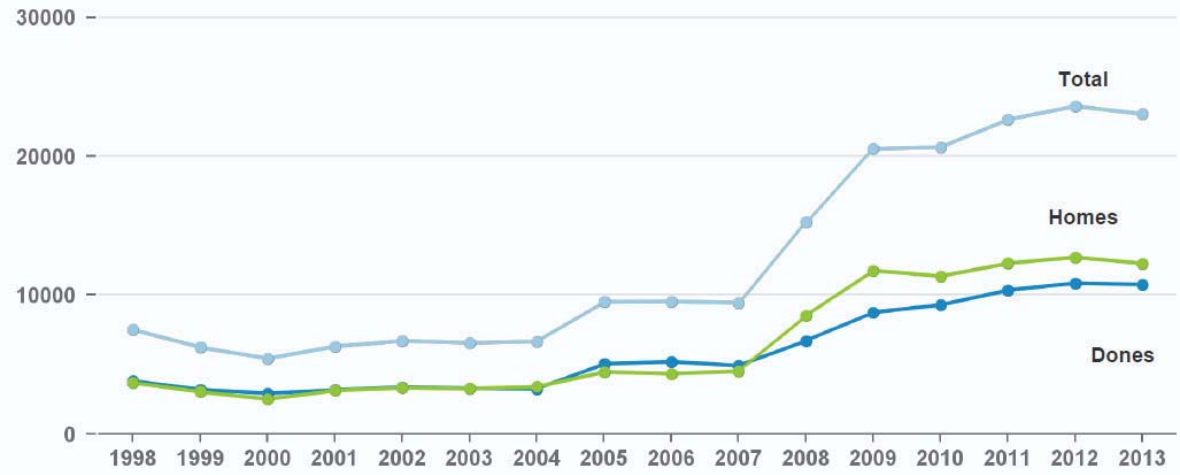


Fig.4.2 – Evolució de l'atur a la ciutat de L'Hospitalet. Informació Estadística de la Ciutat de L'Hospitalet

4.1.2. Distribució dels usos del sòl i estructura urbana

4.1.2.1. Distribució administrativa

Administrativament, L'Hospitalet es divideix en sis districtes i 12 barris. L'extensió i ubicació relativa dels districtes i barris s'indiquen a continuació.

Districte	Barris	Extensió (km^2)
Districte I	1. Centre	1,86
	2. San Feliu	0,51
	3. Sant Josep	0,57
Districte II	4. La Torrassa	0,44
	5. Collblanc	0,51
Districte III	6. Santa Eulàlia	3,66
Districte IV	7. La Florida	0,38
	8. Les Planes	0,42
Districte V	9. Can Serra	0,29
	10. Pubilla Cases	0,62
Districte VI	11. El Gornal	0,42
	12. Bellvitge	2,80

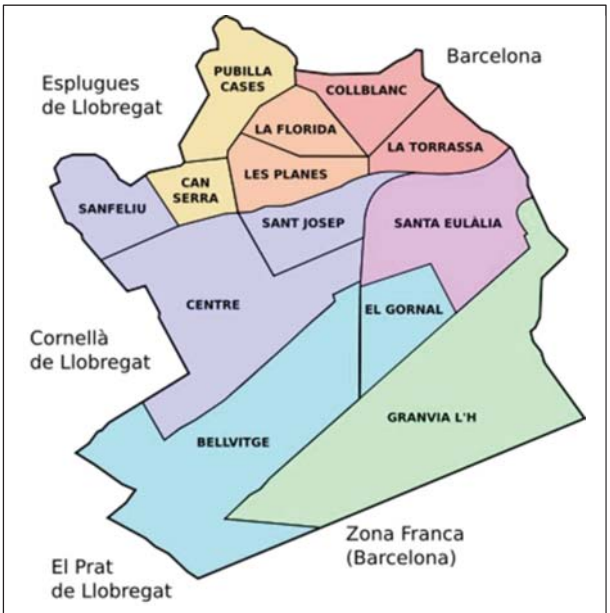


Fig.4.3 – Districtes i barris de L'Hospitalet

Taula 4.9. i Fig. 4.4– Distribució administrativa

La distribució de la població en els barris del municipi en 2012 i 2013 és la indicada a la taula adjunta.

Districtes i barris	Ext. km²	Població 31/12/2012 (1)	Població 31/12/13**	h./km²
Districte I	**295**	**50,064**	**50,401**	**17,085**
1. Centre	186	24,230	24,417	13,127
2. Sanfeliu	51	6,284	6,394	12,537
3. Sant Josep	57	19,550	19,590	34,368
Districte II	**95**	**49,348**	**50,756**	**53,427**
4. la Torrassa	44	25,370	26,146	59,423
5. Collblanc	51	23,978	24,610	48,255
Districte III	**366**	**41,166**	**43,168**	**11,795**
6. Santa Eulàlia	366	41,166	43,168	11,795
Districte IV	**80**	**42,763**	**44,074**	**55,093**
7. la Florida	38	27,293	28,198	74,205
8. les Planes	42	15,470	15,876	37,800
Districte V	**91**	**37,913**	**39,000**	**42,857**
9. Can Serra	29	10,031	10,118	34,890
10. Pubilla Cases	62	27,882	28,882	46,584
Districte VI	**322**	**32,802**	**31,969**	**9,928**
11. el Gornal	57	7,952	6,913	12,112
12. Bellvitge	280	24,850	25,056	8,949
Total	**1.249**	**254,056**	**259,368**	**20,766**

Nota 1: Les dades de l'any 2012 corresponen a les dades registrades per l'INE a 1 de gener 2013. Aquesta dada serà diferent de la també publicada per l'INE i que prové de l'Enquesta de Població realitzada el mes de novembre equivalent al Cens 2011.
** Les dades del 2013 són provisionals i estan pendents de l'INE. Corresponen al padró continu a 31 de desembre de 2013

Taula 4.10. – Distribució de la població per districtes i barris

L'evolució de la població per barris des de l'any 1975 fins a l'actualitat es mostra a la taula i en la gràfica adjuntes.

	1975	1981	1986	1991	1996	2001	2011	2012(1)
1. Centre	23,939	26,462	26,011	26,124	24,739	23,306	24,582	24,230
2. Sanfeliu	3,745	6,792	6,704	6,906	6,825	6,288	6,313	6,284
3. Sant Josep	19,424	22,651	22,113	21,814	20,601	19,494	19,786	19,550
Districte I	**47,108**	**55,905**	**54,828**	**54,844**	**52,165**	**49,088**	**50,681**	**50,064**
4. la Torrassa	32,904	29,405	26,267	24,411	22,761	21,722	25,781	25,370
5. Collblanc	30,220	28,162	25,711	24,215	22,326	20,925	24,084	23,978
Districte II	**63,124**	**57,567**	**51,978**	**48,626**	**45,087**	**42,647**	**49,865**	**49,348**
6. Santa Eulàlia	27,627	39,743	36,516	37,964	37,295	36,975	41,188	41,166
Districte III	**27,627**	**39,743**	**36,516**	**37,964**	**37,295**	**36,975**	**41,188**	**41,166**
7. la Florida	53,690	52,243	30,817	29,723	27,133	24,898	27,654	27,293
8. les Planes (2)	-	-	17,244	16,507	15,211	13,973	15,897	15,470
Districte IV	**53,690**	**52,243**	**48,061**	**46,230**	**42,344**	**38,871**	**43,551**	**42,763**
9. Can Serra	8,431	12,374	13,166	13,068	12,250	10,973	10,284	10,031
10. Pubilla Cases	45,467	36,311	32,251	30,197	27,607	25,787	28,443	27,882
Districte V	**53,898**	**48,685**	**45,417**	**43,265**	**39,857**	**36,760**	**38,727**	**37,913**
11. el Gornal	6,035	9,347	10,147	9,044	8,078	8,079	7,866	7,952
12. Bellvitge	30,659	31,584	32,832	32,605	30,224	26,599	25,179	24,850
Districte VI	**36,694**	**40,931**	**42,979**	**41,649**	**38,302**	**34,678**	**33,045**	**32,802**
Total	**282,141**	**295,074**	**279,779**	**272,578**	**255,050**	**239,019**	**257,057**	**254,056**

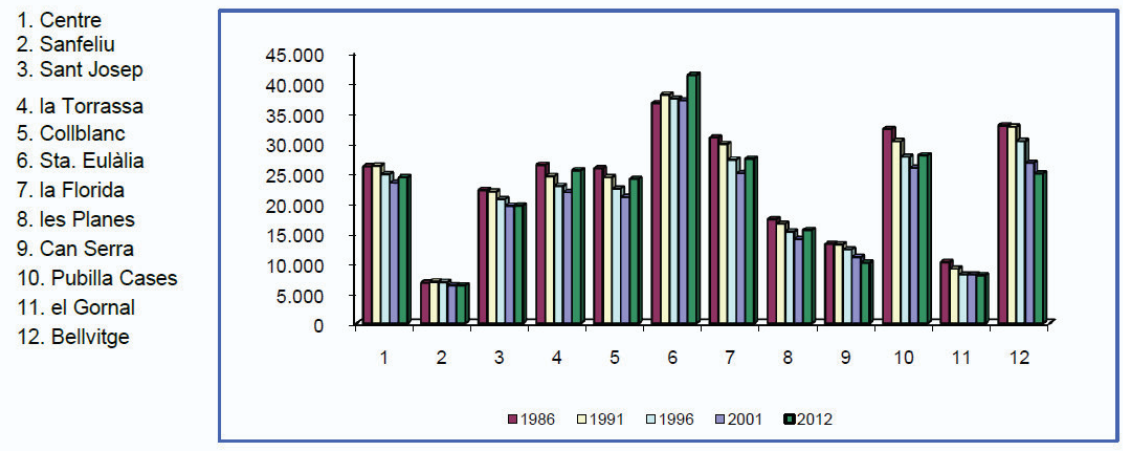


Fig.4.5 –Evolució de la població de L'Hospitalet per barris

A la vista de les dades es pot comprovar que el districte 1 és el més habitat juntament amb el districte 2. Quant a barris, és el barri de Santa Eulàlia el més habitat i el que més creixement ha experimentat en l'any 2012 Gairebé tots els barris han experimentat un creixement de 2011 al 2012, excepte els barris de Can Serra i Bellvitge.

4.1.2.2. Planejament

El terme municipal de l'Hospitalet de Llobregat ha estat objecte de diverses modificacions pel que fa a planejament es refereix al llarg dels últims anys. El planejament territorial es recull en el Pla territorial metropolità de Barcelona. El Planejament general del municipi es recull al expedient 1976/477/B correspon dant al Pla director urbanístic y al 1979/437/M "Modificació de pla

general d'ordenació". Les primeres modificacions de plans parcials es van produir l'any 57 i han succeït diverses, sent l'última modificació aprovada el Pla Especial per a la mutació d'Ús d'1 Equipament Ubicat a la plaça del Repartidor, núm. 1 i 2 de l'Hospitalet de Llobregat el 2014.03.18. Consultant el mapa urbanístic de Catalunya pot conèixer-se la classificació y qualificació urbanística en el terme municipal.

Classificació del sòl

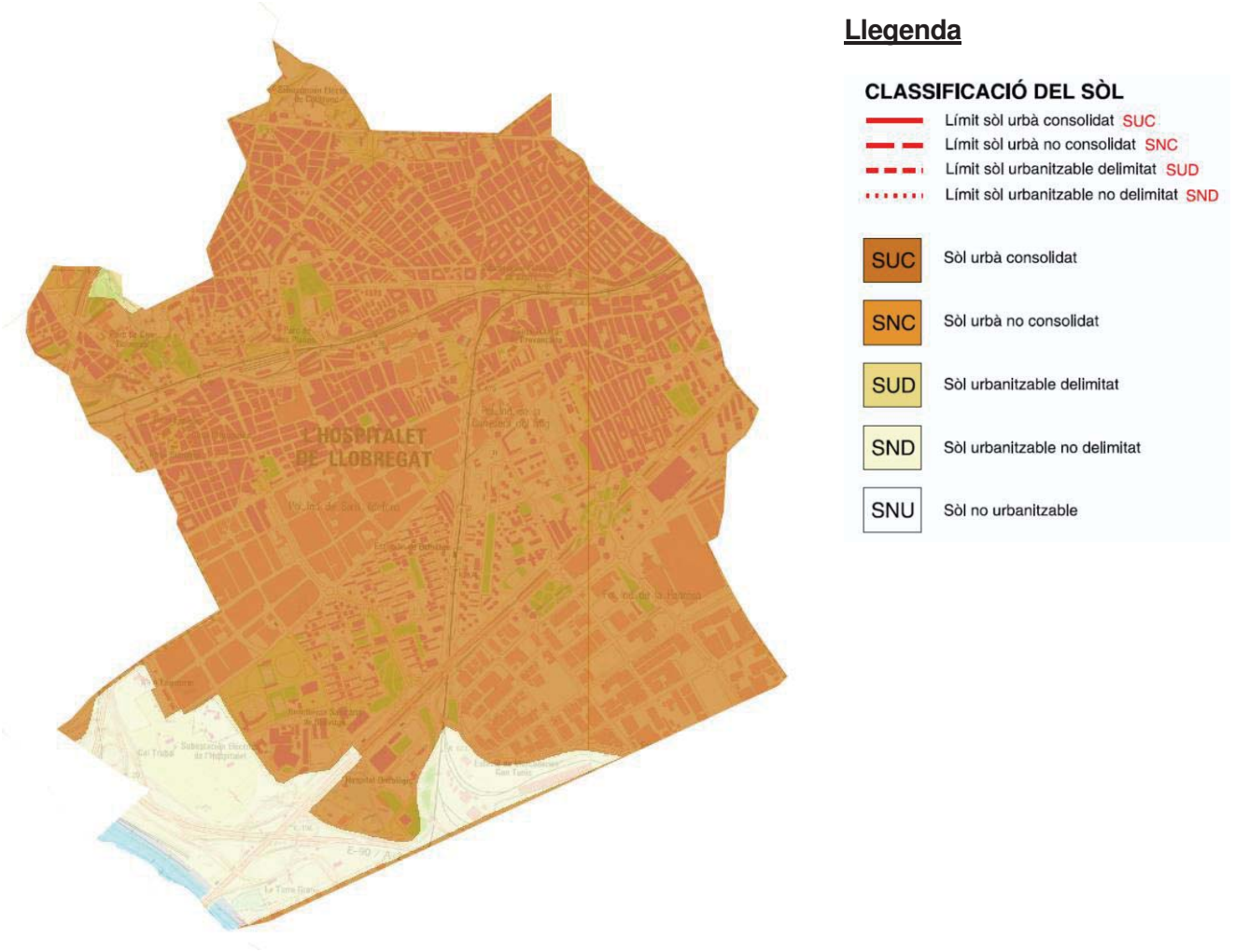


Fig.4.6 – Classificació de sòl. Mapa urbanístic de Catalunya

A la vista de la imatge anterior es pot comprovar que la major part del sòl de l'Hospitalet és sòl urbà consolidat, però, hi ha petites àrees amb altres categories de sòl a la perifèria del terme municipal. A la franja sud-oest hi ha sòl no urbanitzable corresponent amb el sistema hidrogràfic "riu Llobregat". Al seu torn, aquesta zona, en la marge esquerra presenta una franja de sòl corresponent a sistema ferroviari. A l'extrem nord-oest hi ha un reducte de sòl classificat com a sòl urbanitzable delimitat. Finalment, indicar que hi ha una franja de terreny al sud-oest del municipi classificada com a sòl urbanitzable no delimitat doncs s'ubiquen sistemes ferroviaris, sistemes viaris i espais lliures, com es pot observar en l'apartat següent "qualificació".

Qualificació del sòl

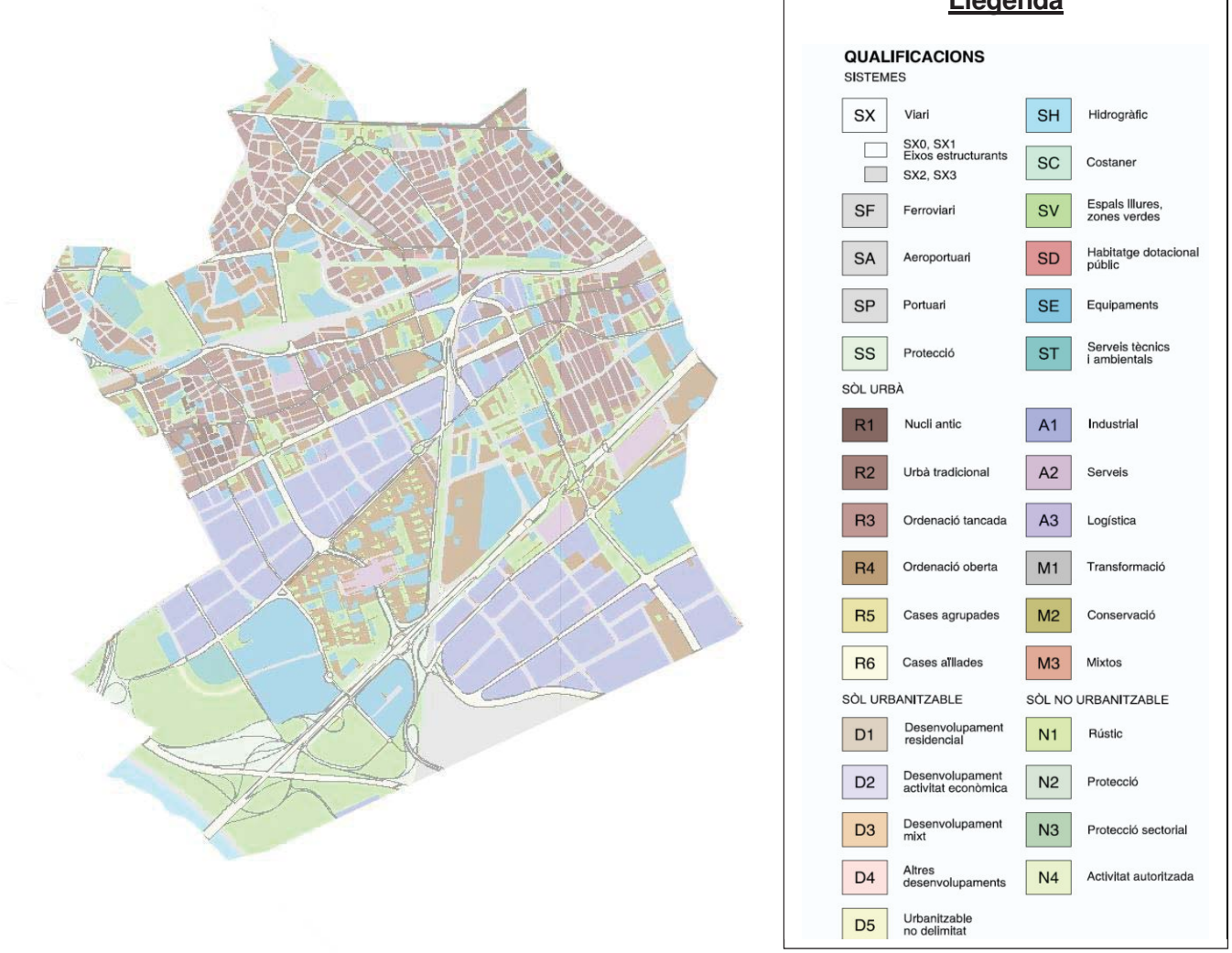


Fig.4.7 – Qualificació de sòl. Mapa urbanístic de Catalunya

Atenent a la qualificació del terme municipal, es pot comprovar a la figura que la major part del terme municipal té caràcter industrial, principalment a la meitat sud, de la mateixa manera, destaca també l'important ús residencial al voltant del nucli antic distribuït majoritàriament a la meitat nord . Hi àrees disperses en tot el municipi destinades a zones verdes i espais lliures, destacant la superfície de l'extrem sud la classificació és de sòl urbanitzable no delimitat. De la mateixa manera, les superfícies destinades a serveis apareixen disperses en el municipi. La xarxa de sistemes generals d'infraestructures es mostra en color gris, destacant el sistema ferroviari present en l'extrem sud-est del terme municipal.

4.2. DIAGNOSI DE LA MOBILITAT[1]

4.2.1. Pautes de mobilitat del municipi

La població de L'Hospitalet (any 2010) és de 256.065 habitants dels quals un 93,5% fan al menys un desplaçament al llarg del dia (la mitjana de Catalunya és de 93,6%). D'aquests, la mitjana de desplaçaments per persona és de 3,39 (3,41 a Catalunya), resultant un total de 843.681 desplaçaments realitzats per residents al municipi.

Sumant els desplaçaments realitzats per persones no residents, s'obté que a la ciutat de L'Hospitalet de Llobregat, cada dia es realitzen 1.043.238 desplaçaments (sense incloure els desplaçaments de residents fora de L'Hospitalet).

A la taula següent es mostren les dades del repartiment modal resultants d'un anàlisis global de la mobilitat a L'Hospitalet.

Mode de desplaçament	Residents		Non residents		Total (%)
Non motoritzat	440.414	52,2 %	17.908	7,60 %	42,50 %
Transport Públic	224.077	26,6%	128.502	54,9 %	32,70 %
Transport privat	179.190	21,2 %º	87.738	37,5 %	24,80 %

Taula 4.11. – Repartiment modal de la població

Quant al tipus de desplaçament, existeix un comportament molt diferenciat entre els desplaçaments que es produeixen a nivell intern i els de connexió: En els desplaçaments interns (la majoria d'aquest tipus de desplaçaments se produeixen dins de cada districte) hi ha un predomini dels desplaçaments a peu; per contra, el desplaçaments de connexió (el 65,1% son amb la ciutat de Barcelona) tenen més utilització dels sistemes de transport mecanitzat: el 50% dels residents utilitzen el transport públic per als seus desplaçaments fora del municipi, el 54% dels no residents també fan servir el transport públic per accedir a L'Hospitalet y la utilització del vehicle privat es de un 34,8% per les residents i un peu superior, el 38,4% per als no residents.

Els motius generadors dels desplaçaments dels residents es poden classificar segons si es tracta de mobilitat ocupacional, per motiu d'estudis o treball, de mobilitat personal o del retorn a la llar. En dia laborable, segons el PMU, un 42,6% es deu a mobilitat ocupacional i un 57,4% a mobilitat personal, on destaquen oci i compres quotidianes. En dia festiu, un 93,6 % es deu a mobilitat personal

4.2.2. Diagnosi de la mobilitat a peu

L'Hospitalet és una ciutat compacta. Des del centre geogràfic de la ciutat s'estima que una persona a peu trigaria com a màxim 30 min en arribar a qualsevol part de la ciutat a una velocitat de 4 km/h. No obstant cal recordar que la xarxa viària està travessada pels dos eixos ferroviaris que condicionen els itineraris als passos que creuen les vies. A més, l'origen independent de certs barris de la ciutat (Centre, Collblanc, La Torrassa) ha produït una configuració de la xarxa viària individualitzada per cada barri sense visió global de conjunt, fins al punt que gairebé tots els barris s'han acabat unint i confonent, donant com a resultat a l'actualitat, itineraris per a vianants no directes i per tant no còmodes en alguns casos.

[1] Les dades utilitzades procedeixen de la Enquesta de Mobilitat Quotidiana de Catalunya (EMQ 2006) extrapolats a la població de L'Hospitalet del 2010, revisant i corregint les dades per ajustar els mesuraments reals de passatge en transport públic del 2010 i d'intensitats de trànsit mesures en 2011.

Segons les dades del PMU, les majors intensitats de vianants es produeixen en zones associades a punts de connexió del transport públic, tals com la Rambla de Just Oliveras o la cruïlla de les vies de tren per Riera Blanca entre altres (sortida metro Santa Eulàlia). L'hora punta de circulació de vianants es registra entre les 8 i les 9 hores i entre les 18 i les 20 hores, aquestes hores coincideixen generalment amb les entrades i sortides del treball.

El 2% de les voreres tenen una amplada lliure menor a 0,9 m; el 17% dels trams d'itineraris principals inventariats té amples lliures compreses entri 0,9 i 1,8 metres. Segons el document tècnic d'accessibilitat (Ordre VIV/561/2010) aquests trams d'itineraris no són accessibles i dificulten la mobilitat dels vianants en general, ja que no permeten que dos vianants es puguin creuar.

Dins de la xarxa de vianants hi ha 1.231 passos de vianant, dels que els 54% estan semaforitzats. En general, es pot afirmar que la xarxa de vianants es troba ben dotada de passos de vianants, encara que en alguns casos cal repintar-los i en altres, reubicar-los.

4.2.3. Diagnosi de desplaçaments en bicicleta

L'Hospitalet compta amb 52,15 km de vies aptes per la circulació de bicicletes. D'aquestes, 13,02 km de xarxa són carrils exclusius per a la circulació de bicicletes, dins de la que s'inclouen carrils bici, pistes bici i voreres bici. Sobre el total de viari representen un 19,75% i un 4,93% respectivament.

Actualment L'Hospitalet està implementant el ***Pla director de la bicicleta***, que preveu la construcció total de 47 km. No obstant això, el PMUS ha identificat l'existència d'algunes deficiències en la xarxa actual, com que no existeix una bona connectivitat entre els carrils existents en alguns puntós, a causa de l'estat inacabat del Pla Director.

Les majors intensitats de bicis (concentrades a primera hora del matí i a la tarda entre las 18 h y las 20 hores) s'han registrat a la vorera bici del lateral muntanya de la Granvia de L'Hospitalet amb Alhambra**,** seguit de l'Avinguda del Carrilet i de Riera Blanca. En qualsevol cas, les intensitats observades es detecta que l'ús d'aquest mode de transport és molt baix.

4.2.4. Diagnosi de desplaçaments em transport públic

4.2.4.1. Xarxa d'autobusos

La xarxa d'autobusos s'estructura en un entramat de línies que cobreixen gairebé la totalitat del Municipi de L'Hospitalet, encara que està condicionada per l'existència de la infraestructura ferroviària en superfície de rodalies i la part de la Granvia de L'Hospitalet no soterrada. A més, té alts percentatges de cobertura de població, per damunt del 90% per a un radi de 250 metres. En el cas de les línies d'autobús amb interval de pas de 10 minuts o menys, la població coberta és d'un 11%.

En tots els casos els majors temps de recorregut són deguts a la regulació semafòrica existent, el nivell de tràfic de la zona, la distància entre parades i el temps de parada, que en determinats casos és difícil de solucionar, sobretot en els trams que són capçalera i final de línia. En el municipi existent alguns elements que ajuden a millorar els temps de recorregut:

- Semàfors priorita per als autobusos. Hi ha 8 semàfors, la majoria d'ells localitzats a la zona de la Granvia de L'Hospitalet. Aquests semàfors anticipen la fase verda als autobusos enfront de la resta del tràfic, però no funcionen per presència. Encara que aquests semàfors contribueixen a la millora de la velocitat comercial dels autobusos, però en determinades ocasions no solucionen conflictes en punts determinats on hi ha passos de vianants, parades, etc.

- Carril bus- La dotació actual de carrils bus a L'Hospitalet és molt baixa. A causa de la configuració de la trama urbana del municipi, la seva inserció en determinades zones pot repercutir de manera important en la resta de la circulació i en l'estacionament.

A més, estan realitzant-se esforços encaminats a la incorporació d'autobusos amb tecnologies menys contaminants. Al llarg del 2011 s'han incorporat 11 autobusos amb tecnologia per reduir les emissions.

4.2.4.2. Xarxa ferroviària

Els serveis ferroviaris inclou Metro, Trambaix, FGC i Rodalies. Hospitalet té una alta cobertura pels modes ferroviaris ja que aquesta arriba al 46% de la població en el cas de parades situades a 300 metres, i al 91% de la població en el cas de 600 metres.

L'accessibilitat a les parades es bona encara que no total: totes les estacions de FGC estan adaptades per a l'accés de PMR; la xarxa tramviària també és totalment accessible; en el caso del metro, solament hi ha una parada no adaptada per a l'accés de persones de mobilitat reduïda; la xarxa de Rodalies tampoc està totalment adaptada.

Les línies C2 i C4 de rodalies, discorren en superfície pel municipi de L'Hospitalet. Aquesta infraestructura provoca una discontinuïtat en la trama urbana, creant barreres entre els barris i afectant a la configuració de la resta de les xarxes.

4.2.5. Diagnosi en vehicle privat motoritzat

Segons el PMUS, l'ús del turisme representa el 78% respecte al total de vehicles i les motocicletes representen el 12%. El motiu pel qual és més utilitzat el vehicle privat és la mobilitat ocupacional, el qual representa el 65% més de desplaçaments respecte a la mobilitat personal.

Només un 20% dels desplaçaments en vehicle privat son desplaçaments interns a causa de la dificultat per connexió entre barris y la configuració de serveis interns a cada barri.

L'Hospitalet disposa de 263,86 km de carrers dividits en vies d'accés (9,84%), xarxa primària (15,70%), xarxa secundaria (20,04%) y xarxa local (40,27%). A més, la configuració de la xarxa determina certa facilitat de connexió amb una vialitat perifèrica molt potent (Ronda Litoral, Ronda de Dalt, Gran Via i Ronda del Mig).

En tot el municipi, el transit intern representa el 6,1%, el transit de connexió el 28,9% y el transit de pas arriba al 65,0%. La major part de vies registren intensitats entre 4.000 i 12.000 vehicles, a les quals, és previsible que en general no es produeixin problemes de saturació de la capacitat.

Els problemes de capacitat es registren majoritàriament sobre les vies d'accés a L'Hospitalet. En canvi, en l'interior de la ciutat, el nivell de saturació es baixo (nomes el 12,5% dels quilòmetres recorreguts pel vehicle privat superen el 80% de saturació).

El funcionament de les parades de taxi a L'Hospitalet és variat. A la ciutat de L'Hospitalet hi ha un total de 20 parades de taxi. La major part d'aquestes es troben bé localitzades, pròximes a punts d'alta demanda de viatges, com hospitals, hotels, i altres tipus d'equipaments. Non obstant això, en alguns casos les parades són molt poc utilitzades o per la poca demanda que tenen o perquè la seva ubicació no és la més adequada.

4.2.6. Diagnosis de l'aparcament

El total de places inventariades en via pública és de 25.353, si restem les places per a motos obtenim unes 22.413 places per a turismes i C/D. Les barris con més places de aparcament en via pública son Bellvitge, Carretera del Mig i Santa Eulàlia. De les places inventariades per a turismes, un 79% són no regulades, un 2% són zona blava i un 2% són zona verda per a residents.

El balanç entre la demanda d'aparcament residencial (nombre de turismes censats) i l'oferta d'aparcament localitzada a cadascuna de les zones, posa de relleu un dèficit global de 1.903 places d'aparcament, sent els barris de Bellvitge i Santa Eulalia las que presenten un major dèficit de places.

Quant a la situació de l'aparcament dels forans de curta durarà, les 613 places de zona blava i les prop de 9.553 places en aparcaments públics són una oferta suficient per cobrir les necessitats d'aparcament d'aquesta demanda.

L'índex de rotació global del conjunt de l'oferta de places (vehicles/places) és d'1,86. Les zones com bons rendiments son la zona regulada, rota a 5,62 vehicles/plaça i la càrrega i descarrega, rota a 9 veh./placa. La calçada lliure té una baixa rotació, 1,25 veh./placa.

4.2.7. Diagnosi d'accidentalitat urbana

Entre 2008 i 2010, el nombre d'accidents amb víctimes ha augmentat un 6,1% fins a aconseguir la xifra de 595. En este període, el nombre total de víctimes ha estat de 2.054, encara que es va produir una reducció del 3,5% en nombre total de víctimes.

La **principal causa d'accidents** amb víctimes ocorreguts en aquest període ha sigut per col·lisió i a més amb molta diferència de la resta, representant el 55% del total d'accidents; també cal destacar els atropellaments i els accidents individuals que han representat un 20 i un 16 % del total dels accidents del període.

En 2009-2010, la majoria de les víctimes són conductors (597), seguit dels ocupants i vianants amb 217 i 148 víctimes, respectivament. S'han identificat 5 vies d on el numero d'accidents és major i 16 punts de concentració d'accidents.

El *Pla de Seguretat Viària de L'Hospitalet de Llobregat 2007-2010*, va establir com a objectiu fonamental una **reducció del 25% en el nombre d'accidents amb víctimes i en el nombre de víctimes l'any 2010 respecte l'any 2005.**

Segons aquest Pla, el nombre d'accidents amb víctimes l'any 2005 va ser de 615 pel que per a assolir l'objectiu del Pla l'any 2010 s'haurien d'haver produït un màxim de 461 accidents amb víctimes, però realment s'han produït 595 accidents amb víctimes, molt lluny de l'objectiu establert pel Pla. D'altra banda van haver 873 víctimes l'any 2005 pel que per a assolir l'objectiu del Pla haurien d'haver hagut un màxim de 655 víctimes, però realment han hagut 683 víctimes pel que aquest objectiu fonamental no ha sigut tampoc assolit.

4.2.8. Diagnosi de la accessibilitat a zones industrial i centres de treball.

L'accessibilitat a les zones industrials en modes de transport diferents al vehicle privat i al transport públic són mínimes: l'ús de la bicicleta és mínim, i les distàncies a peu són massa llargues des dels principals barris residencials, a excepció de Bellvitge; a més, la Granvia de L'Hospitalet a pesar de comptar amb nombrosos passos de vianants adaptats, funciona com a barrera entre les dues zones de la ciutat.

4.3. FLUXOS AMBIENTALS

4.3.1. Consum d'energia

Una de les principals fiques d'aquest pla consisteix a aconseguir una reducció de l'impacte ambiental del transport, així com una major del balanç energètic, en pro d'una mobilitat més

sostenible. L'objectiu de l'avaluació ambiental és la quantificació de l'estalvi de gasos d'efecte hivernacle (GEI) i energètic gràcies a l'engegada de les diverses propostes del Pla de Mobilitat Urbana Sostenible.

El primer pas per a aquesta avaluació consisteix a determinar el diagnostico ambiental i energètic, a partir de la situació actual.

A continuació, s'efectua el càlcul del consum energètic diari i les emissions equivalents corresponents al sector del transport a l'Hospitalet de Llobregat. Aquest càlcul solament està referit a l'avaluació de l'etapa de tracció sense tenir en compte la resta de etapes pertanyents al que es pot denominar com "El cicle Integral del Transport dins d'una Economia Ecològica" i que inclouria processos com són la fabricació dels vehicles o el reciclatge o abocament final dels mateixos. L'avaluació de l'etapa de tracció es realitza en funció del nombre de desplaçaments, el repartiment modal i els quilòmetres entre relacions.

A l'hora de poder comparar el consum energètic per manera de transport es fa necessari seleccionar una unitat global de mesura que serveixi a tots ells. Comunament s'empra el TEP (Tona Equivalent de Petroli). Així, un TEP seria igual a 1.290 litres de gasolina o 1.092 litres de dièsel. El nombre de litres de combustible mitjà en àmbit urbana consumit als 100 quilòmetres per un turisme a gasolina és de 9,5 litres el que equival a 7,4 KEP (kilogram equivalent de Petroli). En el cas d'un turisme dièsel la despesa en litres és de 7,5, la qual cosa suposa un total de 6,9 KEP. Els autobusos urbans amb combustible dièsel tenen un consum mitjà en àmbit urbà de 55 litres als 100 km el que en KEP serien un total de 50,4 KEP.

Amb l'objecte de testar l'actual situació de la mobilitat exclusivament municipal, s'avaluen els viatges generats o atrets per l'Hospitalet de Llobregat. A partir de les dades de circulació dels vehicles-km s'obtenen les tep, en la següent taula es troben les tep per a cadascun de les zones analitzades.

Tipus de via	TOTAL tep/dia
Vies d'accés	86,29
Vies d'accés (L'Hospitalet de Llobregat)	2,59
Xarxa Primària	29,18
Xarxa Secundaria	12,11
Xarxa Local	14,62
Total Xarxa carrers L'Hospitalet de Llobregat	58,50

Taula 4.12. Consum d'energia
Font: elaboració pròpia

Per realitzar el càlcul del consum d'energia pertanyent a l'Hospitalet de Llobregat únicament s'ha tingut en compte el 3% dels vehicles que circulen per les vies d'accés. Això s'ha realitzat així tant per al càlcul del consum com de les emissions per a cadascun dels escenaris i anys analitzats.

4.3.2. Contaminació atmosfèrica

Els factors d'emissió utilitzats per a les maneres de transport analitzats són els establerts pel programa COPERT (Computer Programme to calculate Emissions from Road Transport) en la seva versió 4, desenvolupat per la Universitat Aristòtil de Tessalònica per la EEA. Es tracta d'una eina informàtica que facilita el càlcul de les emissions d'acord amb la metodologia recollida en el CORINAIR (la guia CORINAIR, desenvolupada pel UNECE/EMEP (United Nations Economic Commissions for Europe/Evaluation and Monitoring Europe Pollutant), proporciona una

metodologia detallada per al càlcul de les emissions) dins del mòdul Snap 7, dedicat a les emissions dels vehicles mòbils de carretera, a partir de dades concretes del lloc analitzat. Aquest programa es recomana en el Pla d'Energia i del Canvi Climàtic de Catalunya (PECAC).

A continuació es presenta una taula amb els factors d'emissió obtinguts pel programa COPERT amb les característiques del tràfic de l'Hospitalet de Llobregat.

COPER IV	Factors d'emissió					
	Turismes		Autobusos	Camions	Motos	Ciclomotors
g/km	Dièsel	Gasolina	Dièsel	Dièsel	Gasolina	Dièsel
CO	0,06	0,218	1,401	**0,065**	1,3	6,472
NOx	0,471	0,045	5,885	**2,326**	0,26	0,195
PM10	0,027	0,001	0,122	**0,015**	0,038	0,005
CH4	0	0,002	0,103	**0,003**	0,024	0,136

Taula 4.13. Factors d'emissió
Font: COPERT IV i elaboració pròpia

El càlcul del CO_2 s'ha realitzat a partir dels factors d'emissió per a cada tipus de combustible, aquestes dades s'han obtingut del CORINAIR.

Combustible	Kg CO_2/kg fuel
Dièsel	3,14
Gasolina	3,18

Taula 4.14. Factors d'emissió
Font: Corinair

A continuació es realitza el càlcul de les emissions de l'Hospitalet de Llobregat en la situació actual:

Emissions kg/dia	CO_2	CO	NOx	PM_{10}	CH_4	CO_{2eq}
Vies d'accés	123.237,17	611,13	368,96	13,64	364,04	245.261,07
Vies d'accés (L'Hospitalet de Llobregat)	3.697,11	18,33	11,07	0,41	10,92	7.357,83
Xarxa Primària	41.538,33	207,12	123,94	4,61	123,50	82.554,40
Xarxa Secundaria	17.168,19	86,27	50,98	1,91	51,51	34.054,05
Xarxa Local	20.752,99	104,05	61,71	2,31	62,10	41.188,35
Total Xarxa carrers L'Hospitalet de Llobregat	83.156,63	415,78	247,71	9,23	248,03	165.154,64

Taula 4.15. Emissions contaminants totals

S'observa com les emissions majoritàries es produeixen en las vies d'accés. Dins de L'Hospitalet, les emissions majoritàries es produeixen a la xarxa primària seguides per la xarxa local, representant les vies d'accés una mica menys del 20% de les emissions totals.

4.3.3. Contaminació acústica

En Catalunya, la contaminació acústica es troba regulada per la Llei 16/2002, de 28 de juny, de protecció contra la contaminació acústica i el seu desplegament reglamentari, el Decret 245/2005, de 8 de novembre, pel qual es fixen criteris per l'elaboració dels mapes de capacitat acústica, i el

Decret 176/2009, de 10 de novembre, pel qual s'aprova el Reglament de la llei 16/2002, i se'n adapten els annexos.

D'acord amb el Decret 176/2009, la zonificació per a l'elaboració dels mapes de capacitat acústica ha d'incloure les zones acústiques següents:

- Zona de sensibilitat acústica alta (A): comprèn els sectors del territori que requereixen una protecció alta contra el soroll. Poden incloure les àrees i els usos següents o similars: espais d'interès natural, centres docents, hospitalaris, geriàtrics, biblioteques o altres usos similars, habitatges situats al medi rural i àrees amb predomini del sòl d'ús residencial.

- Zona de sensibilitat acústica moderada (B): comprèn els sectors que admeten una percepció mitjana del soroll. Poden incloure àrees on coexisteixen sòl d'ús residencial amb activitats i/o infraestructures de transport existents, àrees amb predomini de sòl d'ús terciari i àrees urbanitzades existents afectades per sòl d'ús industrial.

- Zona de sensibilitat acústica baixa (C): comprèn els sectors del territori que admeten una percepció elevada de soroll. Poden incloure les àrees amb predomini del sòl d'ús terciari, recreatiu i d'espectables, àrees amb predomini de sòl d'ús industrial i àrees del territori afectades per sistemes generals d'infraestructures de transport o altres equipaments públics.

En l'annex A del Reglament de la Llei 16/2002, modificat pel decret 176/2009, s'estableixen els objectius de qualitat acústica per al període de dia, vespre i nit per a les diferents zones de sensibilitat acústica. Els límits definits són els següents:

Zonificació acústica del territori	Valors límit d'immissió en dB (A)		
	Ld (7h – 21 h)	Le (21h – 23h)	Ln (23h – 7h)
Zona de sensibilitat acústica alta (A)	60	60	50
Zona de sensibilitat acústica moderada (B)	65	65	55
Zona de sensibilitat acústica baixa (C)	70	70	60

Taula 4.16. Valors límits de la zonificació acústica del territori
Font: Decret 176/2009, de 10 de novembre.

Actualment el municipi de L'Hospitalet de Llobregat no té elaborat el seu mapa de capacitat acústica.

Per altra banda, es va elaborar la primera fase del Mapa Estratègic de Soroll de l'aglomeració del Baix Llobregat I, constituïda pels municipis de L'Hospitalet de Llobregat amb Cornellà de Llobregat, Esplugues de Llobregat, Sant Feliu de Llobregat, Sant Just Desvern i Sant Joan Despí.

Associat al mapa estratègic de soroll s'ha elaborat el pla d'acció de l'aglomeració on es presenten el conjunt de mesures i accions enquadrades en el Pla d'acció 2008-2013 que s'han portat a terme els darrers anys juntament amb les que s'estan aplicant actualment.

Les dades de població exposada als diferents nivells de soroll dels indicadors Lden i Ln obtinguts en el mapa estratègic de soroll es presenten a nivell global de l'aglomeració, no es presenten desglossats per municipi.

A partir de la memòria del mapa de sorolls del municipi L'Hospitalet de Llobregat (Abril 2008) es poden obtenir dades concretes del municipi. D'ell s'obté que on majors nivells de soroll es detecten és en les vies d'accés i distribució principal, en alguns casos aconseguint nivells entre 70-75 dBA de dia. A les zones de xarxa veïnal (trama urbana) els nivells oscil·len entre 55-60 dBA, encara que es poden trobar alguns carrers amb valors entre 60-65 dBA durant el dia. Els valors detectats durant la nit, solen estar compresos entre 5-10 dBA.

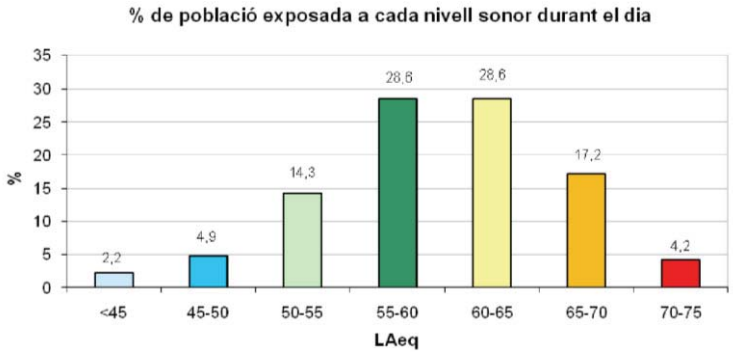
S'ha observat que l'índex de soroll diürn (Ld) és superior a l'assenyalat per la legislació vigent en diversos carrers dels districtes I, II i IV. Quant a l'índex de soroll nocturn (Ln), únicament la Ronda del Litoral supera els 70 dB (A) i els carrers Mas i Rosalia de Castro, les avingudes de la Fabregada i del Carrilet i la carretera de Collblanc té un Ln comprès entre els 65dB (A) i els 70dB (A).

Per tant, existeixen certs problemes de contaminació acústica en alguns punts del municipi ja que es sobrepassen els límits establerts.

Fig.4.8 – Mapa acústic diürn de la xarxa d'accés i distribució principal de trànsit.

Font: Mapa de soroll del municipi de L'Hospitalet de Llobregat (Abril 2008)

Així mateix, en la memòria del Mapa de sorolls del municipi de L'Hospitalet de Llobregat (Abril 2008) s'avaluen els percentatges de població afectada per cadascun dels nivells de soroll, tant de dia com de nit, els quals es representen a continuació.



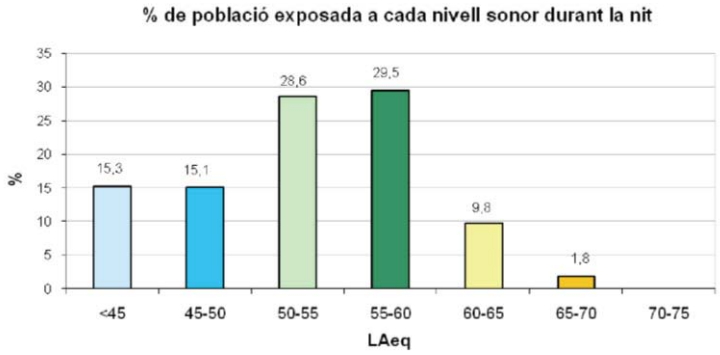


Fig.4.9 – Població exposada a cada interval de nivell sonor.

Font: Mapa de sorolls del municipi de L'Hospitalet de Llobregat (Abril 2008)

Aquestes figures representen que, durant el dia, la majoria de la població de L'Hospitalet es troba exposada a nivells sonors entre 55 i 65 dBA, i només un petit percentatge de ciutadans es troben exposats a valors per damunt del valor límit d'immissió corresponent a una zona de sensibilitat acústica baixa.

En quant al període nocturn, un 11,6% de la població supera el límit d'immissió establert per la Llei de protecció contra la contaminació acústica fixat en 60 dBA per la zona de sensibilitat acústica baixa, no obstant això, cal destacar que el 59% de la població de L'Hospitalet es troba exposada a uns valors de soroll nocturn per sota de 55 dBA, objectiu de qualitat de les àrees acústiques de tipus A, sectors del territori amb predomini del sòl d'ús residencial i pel període de nocturn.

4.3.4. Anàlisis de fluxos de mobilitat

A las següents taules se mostren les dades de l'anàlisi dels fluxos de mobilitat segons les indicacions de la Circular 1/2010.

FLUXOS MOBILITAT	Flux total (despl./dia)	Mobilitat en No Motoritzat						Mobilitat en Transport públic			Mobilitat en Transport privat					Anàlisis de fluxos
		Peu			Bicicleta											
		Quota (%)	Flux (Despl/dia)	Temps mitjà despl. (min)	Quota (%)	Flux (Despl/dia)	Temps mitjà despl. (min)	Quota (%)	Flux (Despl/dia)	Temps mitjà despl. (min)	Quota (%)	Flux (Despl/dia)	Temps mitjà despl. (min)	Consum energetico (tep/dia)	Consum energetico per desplaçament	Oportunitats de canvi modal
Districte 1	101.937	**90,4**	92.123	11,2	**0,8**	838	5,4	**2,4**	2.487	14,3	**6,4**	6.489	2,7	20,07	0,20	Oportunitat de reducció de la mobilitat en transport privat en Districte 6
Districte 2	43.469	**97,1**	42.238	6,1	**0,6**	266	2,9	**1,4**	623	10,2	**0,8**	342	1,5	8,56	0,20	
Districte 3	53.934	**93,2**	50.284	6,6	**0,5**	267	3,2	**0,4**	242	12,8	**5,8**	3.141	1,6	10,62	0,20	
Districte 4	31.091	**94,2**	29.286	4,7	**0,4**	129	2,3	**3,2**	995	7,9	**2,2**	681	1,1	6,12	0,20	
Districte 5	29.243	**95,2**	27.833	7,4	**0,4**	116	3,6	**1,3**	371	15,4	**3,2**	923	1,8	5,76	0,20	
Districte 6	55.424	**82,7**	45.865	11,3	**0,6**	324	5,4	**1,5**	852	18,2	**15,1**	8.383	2,7	10,91	0,20	
Total/ Mitja	**315.098**	**91,3**	**287.629**	**7,9**	**0,6**	**1.940**	**3,8**	**1,7**	**5.570**	**13,1**	**6,3**	**19.959**	**1,9**	**62,04**	**0,20**	

Taula 4.17. Fluxos de mobilitat intern a cada districte
Font: PMUS

FLUXOS MOBILITAT	Flux total (despl./dia)	Mobilitat en No Motoritzat						Mobilitat en Transport públic			Mobilitat en Transport privat					Anàlisis de fluxos
		Peu			Bicicleta											
		Quota (%)	Flux (Despl/ dia)	Temps mitjà despl. (min)	**Quota (%)**	Flux (Despl /dia)	Temps mitjà despl. (min)	**Quota (%)**	Flux (Despl/dia)	Temps mitjà despl. (min)	Quota (%)	Flux (Despl/dia)	Temps mitjà despl. (min)	Consum energetico (tep/dia)	Consum energetico per desplaçament	Oportunitats de canvi modal
Districte 1 – Resta districtes	41.951	**48,0**	20.156	19,1	**0,6**	245	9,2	**30,0**	12.594	21,8	21,3	8.956	7,0	8,26	0,20	
Districte 2 - – Resta districtes	25.790	**51,3**	13.231	15,5	**0,5**	120	8,8	**35,9**	9.261	24,1	12,3	3.178	6,8	5,08	0,20	Oportunitat de reducció de la mobilitat en transport privat en Districte 6
Districte 3 - – Resta districtes	22.859	**53,3**	12.189	19,5	**0,6**	148	9,4	**20,5**	4.699	22,6	*25,5*	5.823	8,1	4,50	0,20	
Districte 4 - – Resta districtes	28.323	**56,9**	16.134	12,2	**0,7**	195	6,0	**29,4**	8.337	22,4	12,9	3.657	6,6	5,58	0,20	
Districte 5 - – Resta districtes	22.697	**60,3**	13.690	15,7	**0,5**	124	7,6	**22,2**	5.034	24,5	16,9	3.849	7,3	4,47	0,20	
Districte 6 - – Resta districtes	34.193	**51,6**	17.650	22,0	**0,5**	160	10,5	**21,8**	7.474	25,3	*26,0*	8.909	10,3	6,73	0,20	
Total/ Mitja	**175.813**	**52,9**	**93.050**	**17,8**	**0,6**	**992**	**8,6**	**27,0**	**47.399**	**23,4**	**19,5**	**34.372**	**7,7**	**34,61**	**0,20**	

Taula 4.18. Fluxos de mobilitat intern a cada districte
Font: PMUS

FLUXOS MOBILITAT	Flux total (despl./dia)	Mobilitat en No Motoritzat						Mobilitat en Transport públic			Mobilitat en Transport privat			Anàlisis de fluxos
		Pie			Bicicleta									
		Quota (%)	Flux (Despl/dia)	Temps mitjà despl. (min)	**Quota (%)**	Flux (Despl/ dia)	Temps mitjà despl. (min)	**Quota (%)**	Flux (Despl/dia)	Temps mitjà despl. (min)	**Quota (%)**	Flux (Despl/ dia)	Temps mitjà despl. (min)	Oportunitats de canvi modal
Despl. A Barcelona	337.431	**13,8**	46.838	21,1	**1,5**	5.204	12,2	**60,1**	202.824	29,1	**24,5**	82.565	19,0	
Despl. A otros municipis de ETM	143.559	**7,6**	11.000	20,2	**0,8**	1.223	11,6	**44,8**	64.299	28,9	**46,7**	67.037	17,8	
Despl. Exterior EMT	71.337	**0**	0	-	**0**	0	0	**28,9**	20.622	77,7	**71,1**	50.715	35,2	
TOTAL	552.327		57.838			6.427						200.317		

Taula 4.19. Fluxos de mobilitat intern a cada districte
Font: PMUS

4.4. SÍNTESI DE AL DIAGNOSI

4.4.1. Síntesi del model de mobilitat actual

La present diagnosi es conclou amb una síntesi de les principals debilitats i fortaleses dels principals aspectes tractats respecte la mobilitat i els vectors ambientals d'afectació indirecta de L´Hospitalet de Llobregat.

La població de L'Hospitalet (any 2010) és de 256.065 habitants dels quals un 93,5% fan al menys un desplaçament al llarg del dia (la mitjana de Catalunya és de 93,6%). D'aquests, la mitjana de desplaçaments per persona és de 3,39 (3,41 a Catalunya), resultant un total de 843.681 desplaçaments realitzats per residents al municipi.

Sumant els desplaçaments realitzats per persones no residents, s'obté que a la ciutat de L'Hospitalet de Llobregat, cada dia es realitzen 1.043.238 desplaçaments (sense incloure els desplaçaments de residents fora de L'Hospitalet).

El repartiment modal es del 42,5% non motoritzat, el 32,70% en transport públic y el 24,80% en transport privat.

Aspecte	Debilitats	Fortaleses
Mobilitat a peu	Presencia de dos eixes ferroviaris que atreveixen la xarxa viaria Configuració de la xarxa viaria individualitzada per cada barri sense visió global de conjunt, itineraris per a vianants no directes e incòmodes.	Facilitat del transport a pie derivada de la compacitat de la Ciudad Xarxa de vianants ben dotada de passos de vianants
Desplaçaments en bicicleta	No existeix una bona connectivitat entre els carrils en alguns puntós	Pla Director de la bicicleta en implementació
Desplaçaments en transport públic	Dotació de carrils bus a l'Hospitalet és molt baixa Accessibilitat a les parades de la xarxa ferroviària bona per no total, en concreto metro y Rodalies Discontinuïtat en la trama urbana provocada por les línies c2 y c4 de rodalies que discorren en superfície	Xarxa d'autobusos: alt percentatge de cobertura de població (90% per a un radi de 250 metres), semàfors priorita per als autobusos Xarxa ferroviària: Alta cobertura (46% de la població en el cas de parades situades a 300 metres y 91% a 600 metres)
Diagnosi en vehicle privat motoritzat	Alto uso del turisme (78%) por la alta mobilitat ocupacional Problemes de capacitat en las vies de accés a L´Hospitalet	Bajo nivell de saturació en la ciutat.
Diagnosi de l'aparcament	Dèficit global de 1.903 places d'aparcament (Bellvitge i Santa Eulalia)	Les 613 places de la zona blava i les prop de 9553 en aparcaments públics són una oferta suficient per cobrir les necessitats d'aparcament d'aquesta demanda.
Accidentalitat urbana	Augmento del nombre d'accidents amb víctimes entre 2008 y 2010 (6,1%) El Pla de Seguretat Viaria de l'Hospitalet 2007-2010 no assolit les objectius.	Reducció del número de víctimes del 3,5%
Accessibilitat a zones industrial i centres de treball	Accessibilitat en modes diferents al vehicle privat i al transport públic son mínima Gran Via de L'Hospitalet funciona com a barrera entre les dues zones de la ciutat.	

Taula 4.20. Fluxos

4.4.2. Síntesis del efectes ambientals del model de mobilitat actual

Una de les principals fiques d'aquest pla consisteix a aconseguir una reducció de l'impacte ambiental del transport, així com una major del balanç energètic, en pro d'una mobilitat més sostenible. L'objectiu de l'avaluació ambiental és la quantificació de l'estalvi de gasos d'efecte hivernacle (GEI) i energètic gràcies a l'engegada de les diverses propostes del Pla de Mobilitat Urbana Sostenible.

A continuació es realitza el càlcul de les emissions de l'Hospitalet de Llobregat en la situació actual:

Emissions kg/dia	CO_2	CO	NOx	PM_{10}	CH_4	CO_{2eq}
Vies d'accés	123.237,17	611,13	368,96	13,64	364,04	245.261,07
Vies d'accés (L'Hospitalet de Llobregat)	3.697,11	18,33	11,07	0,41	10,92	7.357,83
Xarxa Primària	41.538,33	207,12	123,94	4,61	123,50	82.554,40
Xarxa Secundaria	17.168,19	86,27	50,98	1,91	51,51	34.054,05
Xarxa Local	20.752,99	104,05	61,71	2,31	62,10	41.188,35
Total Xarxa carrers L'Hospitalet de Llobregat	83.156,63	415,78	247,71	9,23	248,03	165.154,64

Taula 4.21. Emissions contaminants totals

S'observa com l'en vies d'accés és on major contaminació atmosfèrica es produeix.

A l'interior d'Hospitalet, la xarxa primària es la és la responsable del 49% de les emissions de CO_2 i la xarxa local el 25%.

Quant a la resta de contaminants, la relació és molt similar sent la xarxa primària on es produeixen més emissions que en la resta de tipus de vies del municipi.

A partir de la memòria del mapa de sorolls del municipi L'Hospitalet de Llobregat (Abril 2008) es poden obtenir dades concretes del municipi. D'ell s'obté que on majors nivells de soroll es detecten és en les vies d'accés i distribució principal, en alguns casos aconseguint nivells entre 70-75 dBA de dia. A les zones de xarxa veïnal (trama urbana) els nivells oscil·len entre 55-60 dBA, encara que es poden trobar alguns carrers amb valors entre 60-65 dBA durant el dia. Els valors detectats durant la nit, solen estar compresos entre 5-10 dBA.

S'ha observat que l'índex de soroll diürn (Ld) és superior a l'assenyalat per la legislació vigent en diversos carrers dels districtes I, II i IV. Quant a l'índex de soroll nocturn (Ln), únicament la Ronda del Litoral supera els 70 dB (A) i els carrers Mas i Rosalia de Castro, les avingudes de la Fabregada i del Carrilet i la carretera de Collblanc té un Ln comprès entre els 65dB (A) i els 70dB (A).

Per tant, existeixen certs problemes de contaminació acústica en alguns punts del municipi ja que es sobrepassen els límits establerts.

Fig.4.10 – Mapa acústic diürn de la xarxa d'accés i distribució principal de trànsit.
Font: Mapa de soroll del municipi de L'Hospitalet de Llobregat (Abril 2008)

5. DESCRIPCIO DELS OBJECTIUS AMBIENTALS DEL PLA

5.1. OBJECTIUS AMBIENTALS DE ALTRES PLANS

5.1.1. Les Directrius Nacionals de Mobilitat

La Llei 9/2003, de la mobilitat, és la norma que estableix "*els principis i els objectius als quals ha de respondre una gestió de la mobilitat de les persones i del transport de les mercaderies adreçada a la sostenibilitat i la seguretat*" adreçada a la sostenibilitat i la seguretat adreçada a la sostenibilitat i la seguretat.

Els propòsits bàsics de les Directrius Nacionals de mobilitat son:

- millorar l'accessibilitat
- reduir els impactes negatius del transport

Els **criteris de sostenibilitat** són integrats pel Llibre Blanc del transport de la UE emfasitzant la necessitat d'aconseguir que el creixement de l'economia es desacobli de l'increment paral·lel dels fluxos del transport que actualment s'experimenta.

Això permetria assolir un sistema de transport amb més cost-eficiència, és a dir, que aconsegueixi més rendiment per unitat d'extracció de recursos i deposició de contaminants materials i energètics.

Al mateix temps, aquest fet aportaria al teixit productiu nacional un avantatge competitiu en el marc d'un escenari econòmic proper marcat per l'increment dels costos del transport.

En el marc d'aquest principi també s'han d'incloure els **objectius de reducció d'emissions d'efecte hivernacle** establerts en el Protocol de Kioto, que en el cas espanyol suposen un increment d'aquestes emissions del 15% respecte del valor de 1990, a assolir en el període 2008-2012. Tanmateix, la tendència actual apunta que aquest llindar es superarà àmpliament si no s'apliquen les mesures adients.

Per convergir cap als objectius apuntats, és necessari prioritzar l'ús dels modes de transport de **menys intensitat energètica, menys emissió de contaminants i menys ocupació de territori**.

5.1.2. Pla de l'energia i el canvi climàtic de Catalunya 2012-2020

Dels objectius i línies d'actuació plantejades al PECAC 2020, altres plans o programes vigents relacionats i el marc legislatiu, especialment el derivat de la política europea, permeten definir tres objectius ambientals principals del PECAC 2020 que es complementen amb objectius sectorials dins d'aquests:

- **La reducció de les emissions de GEH.**

Per l'any 2020 seria necessari, d'acord a l'actual política europea (PAQUET 20-20-20), una reducció del 20% per l'any 2020, respecte els nivells de 1990. Això implica una reducció del 10% de les emissions difuses respecte l'any base 2005 en el cas d'Espanya.

L'objectiu ambiental de la reducció de les emissions de GEH en un 20%, és el resultat de l'aplicació concreta dels següents dos punts del PAQUET 20-20-20:

1. Introducció i foment de les energies renovables i reducció de la dependència actual del petroli per mitjà de l'assoliment mínim del 20% la proporció d'energia procedent de fonts renovables per l'horitzó any 2020.
2. Augment de l'estalvi i l'eficiència energètica per tal de reduir el consum i la resta d'impactes que se'n deriven mitjançant l'increment de l'estalvi i de l'eficiència energètica en almenys un 20%.

Aquesta reducció d'emissions de GEH de cara a l'any 2020, àmbit temporal del PECAC 2020, hauria de permetre una transició cap a una descarbonització del model energètic de cara al 2050, tal i com assenyala el Full de ruta cap a una economia hipocarbònica competitiva l'any 2050 (EU, 2011d).

- **Reducció de les emissions de contaminants atmosfèrics primaris.**

El consum d'energia en la generació d'energia elèctrica, i en els grans centres de combustió i, especialment, de forma directa en el sector del transport; són els responsables de gran part de les emissions de contaminants atmosfèrics. El PECAC 2020 es planteja també reduir aquestes emissions i per tant, ajudar a millorar la qualitat de l'aire, amb l'objecte de no superar els valor límits de qualitat de l'aire definits per la UE (CE, 2008).

Amb l'objectiu de jerarquitzar els objectius plantejats. De vegades, mesures com ara: increment del pes d'energies renovables, increment de l'eficiència energètica, etc. permeten reduir tot d'una les emissions de GEH que tenen un efecte global, i les emissions de contaminants atmosfèrics que tenen una afectació més local/regional en la qualitat de l'aire.

No obstant això, hi ha mesures que poden posar en conflicte els interessos de millora de la qualitat de l'aire versus reducció de les emissions de GEH, per exemple: la utilització de vehicles dièsel que permeten reduir l'emissió de GEH per un menor consum de combustible, però que per una altra banda incrementen l'emissió de NOx i partícules; ús de biomassa en un entorn molt urbanitzat en lloc de gas natural. En els casos en els que una mesura no tingui efectes sinèrgics pel que a emissió de contaminants atmosfèrics i GEH es refereix, prevaldran els interessos a nivell de qualitat de l'aire locals (reducció de contaminants atmosfèrics) en detriment de la reducció de les emissions de GEH. Per tant, a les zones i localitzacions amb alts nivells de contaminants atmosfèrics s'ha d'apostar per aquelles tecnologies que permetin una reducció de les emissions de contaminats primaris per tal d'assolir nivells d'immissió definits per la legislació en matèria de qualitat de l'aire (CE, 2008), especialment pel que fa a òxids de nitrogen i material particulat.

- **Minimitzar l'impacte ambiental sobre el territori del model energètic.**

El PECAC 2020 també planteja punts als quals s'ha de prestar especial atenció per tal de que no entrin en conflicte amb altes plans i programes. És a dir, que tot i que una certa font d'energia s'hagi de potenciar a nivell de tot el territori Català, hi ha zones concretes on, en menor o major grau, la seva implantació o el seu increment, pot afectar a la qualitat ambiental i sostenibilitat d'un entorn concret. Aquests casos serien:

  - Infraestructures de mobilitat: transport viari i ferrocarril.
  - Electrificació del parc vehicular.

5.1.3. Pla Director de Mobilitat de la Regió Metropolitana de Barcelona (pdM)

- **Moderar el consum i reduir la intensitat energètica del transport a l'RMB**

El Pla de l'Energia de Catalunya, aprovat el 2005, fixa com a objectiu atenuar el ritme de creixement del consum energètic de manera que no superi l'1,4% anual. La tendència actual situa aquest increment en un 2,3%.

L'objectiu del pdM és aturar el creixement del consum, la qual cosa s'assoleix amb les mesures proposades, que el situen a un valor 1,7% per sota del de l'any 2004.

- **Reduir la contribució que el sistema de mobilitat de l'RMB fa al canvi climàtic**

Les Directrius Nacionals de Mobilitat proposen un objectiu de reducció del 20% de les emissions de CO_2 per a l'any 2012. Les mesures proposades permeten assolir aquest objectiu i es redueixen les emissions a 5,8 milions de tones de CO_2, molt per sota dels 7,3 milions de tones del 2004.

- **Reduir la contaminació atmosfèrica resultant del transport**

L'objectiu proposat és acostar-se progressivament als valors límit fixats pel RD 1073/2002 de 40 $\mu g/m^3$ de NOX i de 20 $\mu g/m^3$ de PM10 l'any 2010.

La proposta del pdM assoleix la reducció d'emissions de contaminants fixada, aconseguint un 48% en partícules i un 39% en NOX.

Val a dir que aquest objectiu relatiu als NOX s'assoleix en gran mesura a l'escenari tendencial, mentre que per als PM10 calen les mesures addicionals del pdM.

Pel que fa als 40 municipis afectats per la declaració de zones d'especial protecció de l'ambient atmosfèric, el Pla és sinèrgic amb les mesures del pla d'actuació, ja que d'una banda recull les mesures del pla d'actuació que fan referència a la mobilitat i de l'altra en proposa per a tota la regió, de manera que evitarà que en altres municipis es puguin assolir emissions per sobre dels llindars fixats per la Comunitat Europea.

- **Disminuir la contaminació acústica resultant dels sistemes de transport**

La disminució dels vehicles-quilòmetre, les propostes de restringir al màxim el pas dels vehicles pesants per vies urbanes i la moderació de la velocitat garanteixen la millora d'aquest indicador. El pdM planteja la necessitat que s'executin els mapes sonors, tant de les vies urbanes com interurbanes, com a eina imprescindible per poder avaluar amb precisió l'impacte de la contaminació acústica sobre la població.

A la xarxa urbana es manté el nombre de vehicles-quilòmetre que s'obtenia l'any 2004, de manera que per assolir aquest objectiu en aquesta xarxa, si el relacionem sobretot amb aquest paràmetre, caldrà que els municipis aconsegueixin reduccions importants dels vehicles-quilòmetre incorporant aquest objectiu als plans de mobilitat urbana.

- **Integrar paisatgísticament les infraestructures i minimitzar l'afectació de la matriu ambiental**

Aquest objectiu es pot relacionar amb l'impacte de les noves infraestructures sobre espais naturals protegits, de manera que cal minimitzar-lo.

Es proposa com a indicador de mesura els quilòmetres d'infraestructura que afecten un espai natural protegit. A l'escenari proposta no es planteja cap nova infraestructura que afecti espais naturals protegits i es recomana que a les noves infraestructures es tingui molt present la minimització de l'impacte sobre els espais naturals.

En la següent taula es mostra un resum dels objectius a complir que fixa el PDM 2013-2018:

Objectiu	Indicadors de referencia	2012	2018	Objectiu PDM
Reduir les externalitats del sistema de transports	Costos externs del transport (M€)	4.079	3.829	-6,1%
Moderar el consum i reduir la intensitat energètica del transport	Consum d'energia (milers tep/any)	1.878	1.713	-8,8%
	Consum de combustibles fòssils (milers tep/any)	1.672	1.472	-11,9%
	Consum energètic unitari del transport per carretera (kWh/km)	0,84	0,78	-6,7%
Reduir la contribució de la mobilitat al canvi climàtic	Emissions de CO_2 (tones/any)	5.303.647	4.603.426	-13%
Reduir l'impacte atmosfèric de la mobilitat	Emissions de PM10 (tones/any)	1.669	1.285	-23,0%
	Emissions de NO2 (tones/any)	5.558	4.780	-14,0%
	Emissions de NOx (tones/any)	24.541	18.321	-25,3%

Taula 5.1. – Objectius del PDM

5.1.4. Pla d'Actuació per la millora de la qualitat de l'aire

Considerant els diferents aspectes ambientals sobre els quals el pla pot tenir una incidència rellevant, i en base al marc legal vigent, s'estableixen els objectius ambientals que s'indiquen a continuació.

- **Millorar i restablir els nivells de qualitat de l'aire pel diòxid de nitrogen i les partícules inferiors a 10 micres.**

L'objectiu principal del Pla d'actuació de millora de la qualitat de l'aire horitzó 2015 és reduir les emissions d'òxids de nitrogen i partícules en suspensió de diàmetre inferior a 10 micres (PM10) per tal de restablir la qualitat de l'aire i respectar els corresponents valors límit fixats al Reial Decret 102/2011, de 28 de gener.

Les mesures que depenen de la Generalitat s'estima que assoliran els següents objectius de reducció de les emissions respecte l'any base 2008:

- 18 % de reducció total associada als òxids de nitrogen (NOx)
- 15% de reducció total associada a les partícules en suspensió de diàmetre inferior a 10 micres-(PM10)

El percentatge de reducció de les emissions per a cada un deis àmbits és el següent:

Àmbit	Noc 2015-Pla respecte 2008	PM10 2015-Pla respecte2008
Industria, combustió i cogeneració de potencia <50 MWt	13,7%	1,8%
Generació Energia Elèctrica de potencia ≥ 50 MWt	-2,0%	-64,2%*
Sector domèstic	0,3%	0,0%
Transport terrestre	31,4%	31,0%
Transport Marítim	-0,1%	-0,8%

Àmbit	Noc 2015-Pla respecte 2008	PM10 2015-Pla respecte2008
Transport Aeri	-3,1%	-2,2%
Total	**18,4**	**3,1%**

**increment de 5 tones (13 respecte 8)*

Taula 5.2. – P*ercentatge de reducció de les emissions. Font. Pla d'Actuació per la millora de la qualitat de l'aire*

Pel que fa als nivells d'immissió, els objectius de reducció que s'estimen assolir amb l'aplicació del Pla són:

- 17% de diòxid de nitrogen (NO_2)
- 22% de partícules en suspensió de diàmetre inferior a 10 micres (PM10)

- **Millorar o mantenir els nivells de qualitat de l'aire per a altres contaminants.**

En concret, es fa referencia als contaminants diòxid de sofre i monòxid de carboni.

L'objectiu de' la legislació en matèria de contaminació atmosfèrica és preservar la qualitat de l'aire, a fi d'evitar, prevenir o reduir els efectes nocius potencials que la presencia de determinats compostos pugui ocasionar a la salut humana i el medi ambient en el seu conjunt. Per aquest motiu la legislació estableix valors de referencia per als nivells de contaminació a l'aire ambient (nivells d'immissió).

Respecte aquests contaminants, els nivells d'immissió que es mesuren són força inferiors als límits establerts. No s'han establert per tant objectius de reducció en immissions però es preveu complir amb els següents objectius de reducció de les emissions: 1% de SO2 i 24% de CO.

Respecte l'SO_2 l'objectiu de reducció és poc significatiu atès que el sector predominant en l'inventari és el transport terrestre que genera unes emissions de SO_2 molt petites i el pes més important de mesures que contempla el Pla estan associades a aquest àmbit.

- **Reducció de les emissions de GEH**

El Pla d'actuació pera la millora de la qualitat de l'aire horitzó 2015 contempla mesures com l'increment del pes d'energies renovables, increment de l'eficiència energètica, etc. Que permeten reduir les emissions de GEH que tenen un efecte global, i les emissions de contaminants atmosfèrics que tenen una afectació més local en la qualitat de l'aire

L'objectiu de reducció de les emissions de $C0_2$ eq en l'àmbit del Pla és del 24% respecte l'escenari base 2008.

- **Reduir el consum energètic, així com el consum de combustibles fòssils**

El Pla d'actuació conté mesures que formen part del Pla de l'energia i canvi climàtic de Catalunya amb l'objectiu principal de reduir les emissions de contaminants atmosfèrics primaris que repercuteixen en una reducció del consum energètic.

En el PECAC es plantegen uns objectius d'estalvi i eficiència energètica que són un 16% superiors als de la versió original del Pla. Així es planteja una reducció de 2.483 ktep en l'horitzó de l'any 2015, una quantitat que correspon al 14,1% del consum d'energia final de Catalunya en aquest any. En l'àmbit de les energies renovables es preveu un consum d'energia primària d'origen renovable de 2.703,4 ktep.

Les mesures d'estalvi energètic d'aplicació en l'àmbit de la industria, combustió i cogeneració <50MWt, segons dades de l'ICAEN i en aplicació de la mesura IN1 de Foment de tecnologies energèticament eficients i que redueixen contaminants de ciutat, es preveu que produeixin una reducció de 3.671.660 GJ a llarg del període 2011-2015.

- **Millorar les condicions acústiques ambientals, principalment en la proximitat de zones urbanes**

Amb el Pla d'actuació es contribueix a la reducció de la contaminació acústica, amb aquelles accions en l'àmbit del transport i la mobilitat que suposen el canvi modal a transports més sostenibles i la incentivació de la renovació de vehicles.

Els mapes estratègics de soroll són una eina que permet avaluar globalment l'exposició de la població al soroll produït per diferents fonts de soroll en una zona determinada, i serveix de base per a l'elaboració de plans d'acció.

5.2. OBJETCTIUS AMBIENTALS FIXATS PEL DOCUMENT DE REFÈRENCIA

Segon el documento de referència, el objectiu ambiental del PMU és minimitzar els efectes de la mobilitat sobre el medi ambient mitjançant la potenciació del canvi modal cap als modes més sostenibles i millorant l'eficiència global del sistema.

En la següent taula es mostren els objectius ambientals que el document de referència s'han de tenir en compte i que coincideixen amb els proposats en el ISAP ja presentat.

INDICADORS PER A L'AVALUACIÓ AMBIENTAL DELS PMU	
GENERALS	Nivell d'autocontenció dels desplaçaments quotidians (% desplaçaments urbans respecte el total dels generats) Distància mitjana dels desplaçaments (urbà, interurbà i total) Emissió de contaminants atmosfèrics del transport: NOx Emissió de contaminants atmosfèrics del transport: PM10 Indicadors de qualitat de l'aire (XVPCA) Contaminació acústica
ESPECÍFICS	**Mobilitat no motoritzada**
	Espai públic dedicat a vianants (i bicicletes) i a mobilitat motoritzada (% sobre l'espai viari total) Accessibilitat peatonal a zones verdes, zones d'activitat econòmica i escoles (% població o superfície urbana coberta en un temps inferior a 15 minuts a peu), per infraestructura específica per vianants: carrers de prioritat invertida o amb vorera superior a 1,5 metres Infraestructura específica per a bicicletes (km de carril bici i de carrers de convivència)
	Transport públic
	Quilòmetres d'itinerari d'autobús per viari en situació de congestió en hora punta Cobertura de transport públic urbà (població coberta considerant 250 metres de radi en parades d'autobús urbanes) Cobertura de transport públic interurbà (població coberta considerant 1000 metres en parades i estacions interurbanes; si una estació té aparcament d'enllaç a la cobertura es sumaran el nombre de places per un índex de rotació estimat i considerant l'ocupació mitjana dels vehicles)
	Vehicle privat
	Ocupació mitjana dels automòbils Modernització vehicles municipals (% elèctrics, gas, híbrids…). Aparcament regulat en destinació (número i percentatge respecte el total d'aparcament a la via pública, i número fora de la via pública)

A més, assenyala que s'han de complir els valors assenyalats per el PDM ý els establerts por el Pla de millora de la qualitat de l'aire a nivell local, cosa que suposa una reducció del 12,1% de les emissions respecte al escenari inicial per als òxids de nitrogen i les partícules en suspensió de diàmetre inferior a deu micres.

5.3. OBJECTIUS AMBIENTALS DEL ISA PLA DE MOBILITAT URBANA DE L'HOSPITALET

D'acord al diagnostico realitzat i als objectius ambientals establerts per altres plans relacionats amb el Pla de Mobilitat Urbana de L'Hospitalet, el ISA proposa 5 objectius ambientals.

Objectiu 1: Fomentar los desplaçaments non motoritzats.

Segons el diagnostico realitzat, el nombre de desplaçaments a peu i bicicleta és molt elevat, un 42,50% encara que en el cas dels residents, aquest ús aconsegueix el 52,2%. És per tant pel que pel que resulta fonamental des d'un punt de vista ambiental fomentar aquest tipus de desplaçament.

Objectiu ambiental del ISA	Objectiu operatius del PDM
Fomentar los desplaçaments non motoritzats	Afavorir les condiciones de mobilitat dels vianants Augmentar la participació de la bicicleta Preveure una configuració de l'espai públic d'acord amb el model de mobilitat.

Objectiu 2: Promoure la utilització del transport públic davant del transport privat

L'evolució del repartiment modal en els últims 10 anys no ha suposat un increment de la quota per al transport públic i el conjunt de viatges motoritzats. L'ús del vehicle privat, l'any 2001 era del 35%, i les previsions més optimistes del Pla Director de Mobilitat de 2002 determinaven una disminució fins al 29%. Actualment s'ha superat aquesta previsió d'ús del vehicle privat que ha disminuït fins a un 24%. El Pla Director de Mobilitat preveia que aquesta disminució del vehicle privat seria conseqüència de la incrementació de l'ús del transport públic; però a l'actualitat aquest model s'ha mantingut similar al del 2001 (de 36% a 33%), en canvi, la mobilitat a peu s'ha incrementat notablement passant del 29% a l'any 2001 al 43% actual.

Per tant, es va optimitzar l'oferta en relació amb la seva demanda potencial i difondre aquesta oferta a la ciutadania.

Objectiu ambiental del ISA	Objectiu operatius del PDM
Promoure la utilització del transport públic davant del transport privat	Promoure la utilització del transport públic davant del transport privat Fomentar un ús racional del cotxe

Objectiu 3: Minimitzar el consum d'energia

Un dels principals reptes amb què s'enfronta la salut pública i europea és la reducció del consum d'energia

A l'interior d'Hospitalet, el consum de energia que es produeix ascendeix a 58,50 tep/dia.

El Pla Director de Mobilitat de la regió Metropolitana de Barcelona ha proposat que en l'àmbit total de aplicació del Pla, la reducció sigui del 8,8%, però a la zona de Protecció Especial de l'Ambient Atmosfèric (PMQA), a la qual pertany Hospitalet, l'objectiu a complir és la reducció de l'11,6%.

Objectiu ambiental del ISA	Objectiu operatius del PDM
Minimitzar el consum d'energia	

Objectiu 4: Reduir la contaminació atmosfèrica

Quant a la emissions dels gasos d'efecte hivernacle, el PDM ha proposat que en les zones PMQA, les reduccions siguin les següents:

- Emissions de CO_2: reducció del 15,4%
- Emissions de PM10: reducció del 23,3%
- Emissions de NOx: : reducció 26,8%

Per tant aquestes seran las reduccions que assumirà el PMUS de L'Hospitalet.

Objectiu ambiental del ISA	Objectiu operatius del PDM
Reduir les emissions de GEH	Controlar periòdicament l'evolució dels principals contaminants provocats pel sector del transport (GEH, NOx i PM10) per fer el seguiment dels efectes de l'aplicació de les mesures fixades pel PMU.

Objectiu 5: Millora de la qualitat acústica

El transport és una de les principals causis del soroll a les ciutats.

A partir de la memòria del mapa de sorolls del municipi L'Hospitalet de Llobregat (Abril 2008) es poden obtenir dades concretes del municipi. D'ell s'obté que on majors nivells de soroll es detecten és en les vies d'accés i distribució principal, en alguns casos aconseguint nivells entre 70-75 dBA de dia. A les zones de xarxa veïnal (trama urbana) els nivells oscil·len entre 55-60 dBA, encara que es poden trobar alguns carrers amb valors entre 60-65 dBA durant el dia. Els valors detectats durant la nit, solen estar compresos entre 5-10 dBA. Existeixen certs problemes de contaminació acústica en alguns punts del municipi ja que es sobrepassen els límits establerts.

Per tant, s proposa com a objectiu adoptar mesures que permetin minimitzar les nivells de soroll resultant del sistemes de transport.

Objectiu ambiental del ISA	Objectiu operatius del PDM
Millora de la qualitat acústica	

6. DESCRIPCIÓ I AVALUACIÓ D'ESCENARIS ALTERNATIUS

Per l'horitzó del Pla 2019 y per 2025 s'han avaluat diferents escenaris:

- **Escenari tendencial**: Es caracteritza pel manteniment d ela tendència actual de comportament modal de la mobilitat, tant pel que fa a la mobilitat interna com amb la de connexió (atrets i generats).

- **Escenari Objectiu:** Es caracteritza per millorar els valors de repartiment modal actuals en base a la aplicació en diferents graus d'abast de les mesures incloses dins el present Pla de Mobilitat i/o en d'altres figures de planejament de caire superior.

- **Escenari Optimista:** Es caracteritza per millorar notablement els valors de repartiment modal actuals destacant un creixement relatiu interanual superior al -5% pel que fa al vehicle privat.

6.1. AVALUACIÓ DEL ESCENARI TENDENCIAL

6.1.1. Mobilitat

L'escenari tendencial previst per a l'any 2019 es caracteritza per un lleuger increment en el volum de desplaçaments amb vehicle privat (que donaria continuïtat a l'esdevingut en els darrers anys), així com també per un lleuger augment dels modes no motoritzats (conseqüència de les nombroses actuacions que s'estan duent a terme darrerament).

Quant a la mobilitat amb l'exterior (atreta i generada), aquesta escenari fixa en uns 557.201 desplaçaments que es produiran en un dia feiner tipo l'any 2019, amb un pes relatiu del transport públic que continuarà sent predominant.

Els modes no motoritzats tindran un petit increment (567 viatges/dia) i el transport privat de 1.768 desplaçaments/dia.

Mode de desplaçament	Interns		Connexió		Total (%)
	Nombre	%	Nombre	%	
Peu - Bici	386.996	78,15 %	64.832	11,64%	42,93%
Transport Públic	53.436	10,19 %	290.284	52,10%	32,66%
Transport privat	54.790	11,06 %	202.085	36,27 %	24,41%
Total	495.223	100 %	557.201	100%	

Taula 6.1. Fluxos de mobilitat intern i de connexió. Any 2019

El càlcul dels fluxos ambientals s'ha realitzat sobre la base dels tipus de vies existents hagut de sobretot al fet que no tot el flux de transport de les vies d'accés es dirigeix a Hospitalet.

Xarxa l'Hospitalet	veh · km		
	Actual	2019	2025
Vies d'accés	819.702,00	931.847	1.014.049
Vies d'accés (solo Hospitalet)	24.591,06	27.955	30.421
Xarxa Primària	278.335,00	287.752	307.286

Xarxa l'Hospitalet	veh · km		
	Actual	2019	2025
Xarxa Secundaria	116.239,00	113.778	131.477
Xarxa Local	140.083,00	127.554	151.698
Total Xarxa carrers	1.378.950,06	557.039	620.882

Taula 6.2. Veh · km segon tipus de vies

6.1.2. Fluxos ambientals

Consum d'energia associada al transport

Es realitza el càlcul del consum energètic per a cadascun dels anys analitzats tal com s'explica en l'apartat 4.4.1, els resultats obtinguts es mostren en la següent taula:

	Situació actual	2019	2025
	Tep/dia	Tep/dia	Tep/dia
Vies d'accés	86,29	98,10	106,75
Vies d'accés (L'Hospitalet de Llobregat)	2,59	2,94	3,20
Xarxa Primària	29,18	30,17	32,21
Xarxa Secundaria	12,11	11,85	13,70
Xarxa Local	14,62	13,30	15,83
Total Xarxa carrers L'Hospitalet de Llobregat)	58,50	58,26	64,93

Taula 6.3. Despesa energètica en els diferents anys

Contaminació atmosfèrica

A continuació es mostren les dades d'emissions de para l'escenari tendencial dels tres anys analitzats:

Situació actual						
Emissions kg/dia	**CO_2**	**CO**	**NO_x**	**PM_{10}**	**CH_4**	**CO_{2eq}**
Vies d'accés	123.237,17	611,13	368,96	13,64	364,04	245.261,07
Vies d'accés (L'Hospitalet de Llobregat)	3.697,11	18,33	11,07	0,41	10,92	7.357,83
Xarxa Primària	41.538,33	207,12	123,94	4,61	123,50	82.554,40
Xarxa Secundaria	17.168,19	86,27	50,98	1,91	51,51	34.054,05
Xarxa Local	20.752,99	104,05	61,71	2,31	62,10	41.188,35
Total Xarxa carrers L'Hospitalet de Llobregat)	83.156,63	415,78	247,71	9,23	248,03	165.154,64

Taula 6.4. Emissions contaminants situació actual

2019						
Emissions kg/dia	**CO_2**	**CO**	**NO_x**	**PM_{10}**	**CH_4**	**CO_{2eq}**
Vies d'accés	140.097,48	543,709689	335,226906	2,984803038	301,282548	250.344,75
Vies d'accés (L'Hospitalet de Llobregat)	4.202,92	16,3112906	10,0568071	0,089544091	9,03847644	7.510,34
Xarxa Primària	42.954,12	167,787113	102,87617	0,913496639	92,96824487	76.798,07
Xarxa Secundaria	16.798,20	66,2775854	40,2899756	0,356239789	36,71938641	30.059,20
Xarxa Local	18.869,33	74,3155408	45,2458169	0,400365753	41,17340985	33.760,18
Total Xarxa carrers L'Hospitalet de Llobregat)	82.824,57	324,691530	198,468778	1,759646273	179,8995176	148.127,79

Taula 6.5. Emissions contaminants totals 2019

2025						
Emissions kg/dia	**CO_2**	**CO**	**NO_x**	**PM_{10}**	**CH_4**	**CO_{2eq}**
Vies d'accés	152.456,04	591,6725243	161,1410452	3,139721772	327,8599025	209.294,83
Vies d'accés (L'Hospitalet de Llobregat)	4.573,68	17,75017573	4,834231355	0,094191653	9,835797074	6.278,84
Xarxa Primària	45.840,15	179,1489599	48,67465934	0,950530961	99,28369112	63.014,25
Xarxa Secundaria	19.408,35	76,5687544	20,73710799	0,406187103	42,44154485	26.728,12
Xarxa Local	22.448,45	88,36720804	23,95039756	0,468795827	48,9793503	30.901,64
Total Xarxa carrers L'Hospitalet de Llobregat)	92.270,63	361,8350981	98,19639625	1,919705544	200,5403833	126.922,86

Taula 6.6. Emissions contaminants totals 2025

Com es pot observar en les dades anteriors, les emissions van augmentant en els anys analitzats, això és a causa de l'augment del nombre de vehicles que s'experimenta en aquest escenari tendencial, l'augment es produeix en tots els contaminants excepte en NOx que disminueix gràcies a les millores tecnològiques produïdes en els motors dels vehicles

Contaminació acústica

En l'escenari tendencial es preveu que la contaminació acústica es mantingui en els nivells actuals o s'incrementin lleugerament a causa de l'augment de tràfic tant de vehicles privats com de transport públic.

Igual que ocorre en l'actualitat, i atès que l'augment en la mobilitat de connexió és major que el de la mobilitat interna, els problemes es concentrarien en la vies d'accés i distribució, destacant la Ctra. de Collblanc, l'Avinguda del Carrilet i Av. de Josep Tarradellas i Joan, el Carrer de'Enric Prat de la Riba, el carrer de Rosalia de Castro, la Avinguda de Ponent i el Carrer de Mas.

Amb les dades disponibles, no es pot fer una estimació quantitativa del percentatge de persones que estaran afectades per nivells acústics superiors als quals marca la normativa, encara així, la tendència probable serà la de mantenir com a mínim els mateixos valors sonors.

Costes ambientals de la contaminació atmosfèrica y del canvi climàtic

Els costos externs associats a la contaminació per a l'escenari tendencial es poden observar en la següent taula.

Costos social	Veh. Privat		Autobús	Camions	Moto	Ciclomotor	TOTAL
	Dièsel	Gasolina	Dièsel	Dièsel	Gasolina	Gasolina	
Situació actual	1.557.752,85 €	1.303.569,17 €	86.798,16 €	974.120,21 €	178.167,47 €	193.612,70 €	4.294.020,55 €
2019	1.887.202,48 €	1.606.293,63 €	74.415,44 €	787.312,12 €	218.191,05 €	166.674,42 €	4.740.089,13 €
2025	1.611.379,46 €	1.787.610,22 €	61.899,50 €	171.645,63 €	243.198,22 €	185.798,45 €	4.061.531,48 €

Taula 6.7. Costos ambiental de la contaminació atmosfèrica i el canvi climàtic

6.2. AVALUACIÓ DEL ESCENARI OBJECTIU

6.2.1. Mobilitat

L'escenari objectiu del Pla de Mobilitat contempla un increment dels modes no motoritzats i del transport públic respecte del repartiment modal actual a nivell intern. En conjunt, aquests modes incrementaran la seva participació lleugerament (actualment ja és molt elevada) i suposaran prop del 89% del total de la mobilitat en un dia tipus.

Quant a la mobilitat atreta i generada, el principal increment es dóna al transport públic, amb un augment proper als 3.979 usuaris (en part com a conseqüència del procés de consolidació de la nova xarxa d'autobusos urbans i interurbans).

Mode de desplaçament	Interns		Connexió		Total (%)
	Nombre	%	Nombre	%	
Peu - Bici	387.418	78,23 %	65.160	11,69 %	43,00 %
Transport Públic	53.495	10,80 %	291.724	52,36 %	32,80 %
Transport privat	54.311	10,97 %	200.317	35,95 %	24,19 %
Total	495.223	100 %	557.201	100% %	

Taula 6.8. Fluxos de mobilitat intern i de connexió optimista. Any 2019
Font: PMUS

El càlcul dels fluxos ambientals s'ha realitzat sobre la base dels tipus de vies existents hagut de sobretot al fet que no tot el flux de transport de les vies d'accés es dirigeix a Hospitalet.

Xarxa l'Hospitalet	veh · km		
	Actual	2019	2025
Vies d'accés	819.702,00	792.070	768.308
Vies d'accés (solo	24.591,06	23.762	23.049

Xarxa l'Hospitalet	veh · km		
	Actual	2019	2025
Hospitalet)			
Xarxa Primària	278.335,00	244.590	237.252
Xarxa Secundaria	116.239,00	96.712	93.810
Xarxa Local	140.083,00	108.421	105.168
Total Xarxa carrers	1.378.950,06	473.485	459.279

Taula 6.9. Veh · km segon tipus de vies

6.2.2. Fluxos ambientals

Consum d'energia associada al transport

El consum energètic associat a l'escenari objectiu es mostra en la taula següent, s'observa una disminució pel que fa a la situació actual a causa que amb les diferents actuacions proposades el nombre de vehicles que circulen va a ser menor.

	Situació actual	2019	2025
	Tep/dia	Tep/dia	Tep/dia
Vies d'accés	86,29	83,38	80,88
Vies d'accés (L'Hospitalet de Llobregat)	2,59	2,50	2,43
Xarxa Primària	29,18	25,62	24,83
Xarxa Secundaria	12,11	10,06	9,73
Xarxa Local	14,62	11,29	10,93
Total Xarxa carrers L'Hospitalet de Llobregat)	58,50	49,47	47,92

Taula 6.10. Despesa energètica en els diferents anys

Contaminació atmosfèrica

Les emissions atmosfèriques produïdes per a l'escenari objectiu són les següents:

Situació actual						
Emissions kg/dia	**CO_2**	**CO**	**NOx**	**PM_{10}**	**CH_4**	**CO_{2eq}**
Vies d'accés	123.237,17	611,13	368,96	13,64	364,04	245.261,07
Vies d'accés (L'Hospitalet de Llobregat)	3.697,11	18,33398616	11,06894094	0,409311902	10,92120875	7.357,83
Xarxa Primària	41.538,33	207,1223941	123,9438105	4,606190866	123,4995272	82.554,40
Xarxa Secundaria	17.168,19	86,27092118	50,98107318	1,908144417	51,5105908	34.054,05
Xarxa Local	20.752,99	104,0479331	61,71374707	2,305021696	62,10002051	41.188,35
Total Xarxa carrers L'Hospitalet de Llobregat)	83.156,63	415,7752345	247,7075716	9,228668882	248,0313472	165.154,64

Taula 6.11. Emissions contaminants totals situació actual

2019						
Emissions kg/dia	**CO_2**	**CO**	**NOx**	**PM_{10}**	**CH_4**	**CO_{2eq}**
Vies d'accés	119.082,86	462,1532651	284,9428884	2,537082742	256,090182	212.793,05
Vies d'accés (L'Hospitalet de Llobregat)	3.572,49	13,86459795	8,548286651	0,076112482	7,682705459	6.383,79
Xarxa Primària	36.464,98	142,6031538	87,34888348	0,775244256	79,01321004	65.202,41
Xarxa Secundaria	14.232,43	56,31999629	34,15057468	0,301575613	31,20164802	25.474,34
Xarxa Local	15.992,80	63,15190834	38,36282396	0,33908076	34,98737395	28.620,01
Total Xarxa carrers L'Hospitalet de Llobregat)	70.262,70	275,9396563	168,4105688	1,492013112	152,8849375	125.680,56

Taula 6.12. Emissions contaminants totals 2019

2025						
Emissions kg/dia	**CO_2**	**CO**	**NOx**	**PM_{10}**	**CH_4**	**CO_{2eq}**
Vies d'accés	115.510,39	448,2887255	122,0907018	2,378852851	248,4075088	158.575,07
Vies d'accés (L'Hospitalet de Llobregat)	3.465,31	13,44866176	3,662721055	0,071365586	7,452225265	4.757,25
Xarxa Primària	35.310,97	138,2858522	37,54565871	0,733690084	76,64046539	48.559,57
Xarxa Secundaria	13.745,34	54,59099103	14,75150005	0,289561674	30,2631403	18.953,84
Xarxa Local	15.452,95	61,21810326	16,55638324	0,324728574	33,93538176	21.298,07
Total Xarxa carrers L'Hospitalet de Llobregat)	67.974,57	267,5436082	72,51626306	1,419345917	148,2912127	93.568,73

Taula 6.13. Emissions contaminants totals 2025

Igual que succeeix amb el consum energètic les emissions van disminuint per als anys analitzats a causa de les actuacions propostes i al menor nombre de vehicles que circulen.

Contaminació acústica

Tot i que no hi ha dades disponibles per avaluar quantitativament els efectes de les mesures proposades sobre la contaminació acústica, es pot dir que el programa d'actuacions del PMU contempla un conjunt de mesures que contribuiran a reduir l'impacte sonor provocat pel trànsit.

Entre aquestes mesures destaquen l'actualització del mapa acústic de la ciutat amb la finalitat d'avaluar la incidència del trànsit sobre la xarxa bàsica de la ciutat, la col·locació de paviment sonoreductor a la xarxa bàsica i tractar d'alliberar la xarxa viària de la ciutat de grans vehicles pesants, provocant així una disminució dels nivells de contaminació acústica provocats com a conseqüència del trànsit de vehicles.

La implantació d'aquest tipus de mesures, juntament amb el canvi modal en el qual no s'augmenta la utilització de vehicle privat, farà que els nivells de soroll siguin previsiblement, inferiors als existents en l'actualitat.

Costos ambientals de la contaminació atmosfèrica y del canvi climàtic

Els costos externs associats a la contaminació per a l'escenari tendencial es poden observar en la següent taula.

	Veh. Privat		Autobús	camions	Moto	Ciclomotor	TOTAL
	Dièsel	Gasolina	Dièsel	Dièsel	Gasolina	Gasolina	
Situació actual	1.557.752,85 €	1.303.569,17 €	86.798,16 €	974.120,21 €	178.167,47 €	193.612,70 €	4.294.020,55 €
2019	1.604.122,66 €	1.365.350,72 €	56.224,83 €	668.970,65 €	185.463,02 €	141.645,92 €	4.021.777,80 €
2025	1.191.184,04 €	1.321.600,12 €	37.240,10 €	126.885,94 €	179.898,61 €	137.390,59 €	2.994.199,40 €

Taula 6.14. Costos ambientals de la contaminació atmosfèrica i el canvi climàtic

6.3. AVALUACIÓ DEL ESCENARI OPTIMISTA

6.3.1. Mobilitat

L'escenari optimista contempla un creixement més elevat dels modes no motoritzats i del transport públic, que conjuntament suposaran un increment proper als 6.692 desplaçaments amb una quota del 89,5%.

En relació amb l'exterior, el creixement més important es dóna al transport públic, que augmenta uns 4.410 usuaris diaris.

Mode de desplaçament	Interns		Connexió		Total (%)
	Nombre	%	Nombre	%	
Peu - Bici	389.491	78,65 %	65.250	11,71 %	43,21 %
Transport Públic	53.781	10,86 %	292.155	52,43 %	32,87 %
Transport privat	51.952	10,49 %	199.796	35,86 %	23,92 %
Total	495.223	100 %	557.201	100 %	

Taula 6.15. Fluxos de mobilitat intern i de connexió optimista. Any 2019
Font: PMUS

El càlcul dels fluxos ambientals s'ha realitzat sobre la base dels tipus de vies existents hagut de sobretot al fet que no tot el flux de transport de les vies d'accés es dirigeix a Hospitalet.

Xarxa l'Hospitalet	veh · km		
	Actual	2019	2025
Vies d'accés	819.702,00	745.478	723.113
Vies d'accés (solo Hospitalet)	24.591,06	22.364	21.693
Xarxa Primària	278.335,00	227.586	220.758
Xarxa Secundaria	116.239,00	88.829	86.165
Xarxa Local	140.083,00	99.393	96.411
Total Xarxa carrers	1.378.950,06	438.172	425.027

Taula 6.16. Veh · km segon tipus de vies

6.3.2. Fluxos ambientals

Consum d'energia associada al transport

Per a l'escenari optimista el consum energètic obtingut és el següent:

	Situació actual	2019	2025
	Tep/dia	Tep/dia	Tep/dia
Vies d'accés	86,29	78,48	76,12
Vies d'accés (L'Hospitalet de Llobregat)	2,59	2,35	2,28
Xarxa Primària	29,18	23,83	23,10
Xarxa Secundaria	12,11	9,23	8,93
Xarxa Local	14,62	10,34	10,01
Total Xarxa carrers L'Hospitalet de Llobregat)	58,50	45,75	44,31

Taula 6.17. Despesa energètica en els diferents anys

Contaminació atmosfèrica

Les emissions atmosfèriques obtingudes per a aquest escenari són

Situació actual						
Emissions kg/dia	**CO_2**	**CO**	**NOx**	**PM_{10}**	**CH_4**	**CO_{2eq}**
Vies d'accés	123.237,17	611,13	368,96	13,64	364,04	245.261,07
Vies d'accés (L'Hospitalet de Llobregat)	3.697,11	18,33	11,07	0,41	10,92	7.357,83
Xarxa Primària	41.538,33	207,12	123,94	4,61	123,50	82.554,40
Xarxa Secundaria	17.168,19	86,27	50,98	1,91	51,51	34.054,05
Xarxa Local	20.752,99	104,05	61,71	2,31	62,10	41.188,35
Total Xarxa carrers L'Hospitalet de Llobregat)	83.156,63	415,78	247,71	9,23	248,03	165.154,64

Taula 6.18. Emissions contaminants totals situació actual

2019						
Emissions kg/dia	**CO_2**	**CO**	**NOx**	**PM_{10}**	**CH_4**	**CO_{2eq}**
Vies d'accés	112.078,04	434,9679849	268,181669	2,387843712	241,0261677	200.275,91
Vies d'accés (L'Hospitalet de Llobregat)	3.362,34	13,04903955	8,045450069	0,071635311	7,230785032	6.008,28
Xarxa Primària	33.908,53	132,6817401	81,23178666	0,720778672	73,51551734	60.634,21
Xarxa Secundaria	13.047,27	51,72046066	31,31470817	0,276325543	28,65293527	23.356,54
Xarxa Local	14.635,50	57,88429351	35,1150499	0,310163136	32,06846254	26.194,60
Total Xarxa carrers L'Hospitalet de Llobregat)	64.953,64	255,3355338	155,7069948	1,378902662	141,4677002	116.193,63

Taula 6.19. Emissions contaminants totals 2019

2025						
Emissions kg/dia	**CO_2**	**CO**	**NOx**	**PM_{10}**	**CH_4**	**CO_{2eq}**
Vies d'accés	108.715,60	421,9185602	114,9088304	2,238919056	233,7951693	149.247,04
Vies d'accés (L'Hospitalet de Llobregat)	3.261,47	12,65755681	3,447264913	0,067167572	7,013855079	4.477,41
Xarxa Primària	32.831,20	128,6620109	34,92462127	0,682620983	71,30766468	45.155,29
Xarxa Secundaria	12.595,97	50,13032251	13,53664427	0,265891049	27,79137715	17.375,94
Xarxa Local	14.136,39	56,10861023	15,16482116	0,297614949	31,10408942	19.490,67
Total Xarxa carrers L'Hospitalet de Llobregat)	62.825,02	247,5585004	67,07335162	1,313294553	137,2169863	86.499,31

Taula 6.20. Emissions contaminants totals 2024

Les emissions atmosfèriques per a l'escenari optimista són menors que per a l'escenari objectiu i molts menors que per al tendencial, i al seu torn van disminuint amb el pas dels anys, a causa de les actuacions i a la disminució del nombre de vehicles.

Contaminació acústica

Tot i que no hi ha dades disponibles per avaluar quantitativament els efectes de les mesures proposades sobre la contaminació acústica, es pot dir, de la mateixa manera que en l'escenari objectiu, que el programa d'actuacions del PMU contempla un conjunt de mesures que contribuiran a reduir l'impacte sonor provocat pel trànsit.

Entre aquestes mesures destaquen l'actualització del mapa acústic de la ciutat amb la finalitat d'avaluar la incidència del trànsit sobre la xarxa bàsica de la ciutat, la col·locació de paviment sonoreductor a la xarxa bàsica i tractar d'alliberar la xarxa viària de la ciutat de grans vehicles pesants, provocant així una disminució dels nivells de contaminació acústica provocats com a conseqüència del trànsit de vehicles.

La implantació d'aquest tipus de mesures, juntament amb un canvi modal més favorable, ja que es preveu una disminució de l'ús del vehicle privat, faran que la reducció de la contaminació acústica sigui major que en l'escenari objectiu.

Costos ambientals de la contaminació atmosfèrica y del canvi climàtic

Els costos externs associats a la contaminació per a l'escenari tendencial es poden observar en la següent taula.

	Veh. Privat		Autobús	camions	Moto	Ciclomotor	TOTAL
	Dièsel	Gasolina	Dièsel	Dièsel	Gasolina	Gasolina	
Situació actual	1.557.752,85 €	1.303.569,17 €	86.798,16 €	974.120,21 €	178.167,47 €	193.612,70 €	4.294.020,55 €
2019	1.484.483,95 €	1.263.520,44 €	48.536,89 €	618.955,71 €	171.631,09 €	131.068,07 €	3.718.196,15 €
2025	1.102.123,50 €	1.222.829,15 €	32.013,53 €	117.399,11 €	166.482,24 €	127.130,53 €	2.767.978,06 €

Taula 6.21. Costos ambientals de la contaminació atmosfèrica i el canvi climàtic

6.4. COMPARACIÓ DELS TRES ESCENARIS

6.4.1. Mobilitat

Des d'un punt de vista de la mobilitat, dels tres escenaris plantejats, l'escenari optimista és en el qual lògicament més reducció del nombre de vehicles quilòmetres es va a produir: per a l'any 2019 la reducció serà del 21,69% i en 2025 aconseguirà el 24%. Aquest descens és més remarcable en la xarxa local, on la reducció per a l'any 2019 serà del 29,05% i per a l'any 2025, la reducció serà del 31,18%. En canvi, en la xarxa primària, la reducció serà una mica menor i estarà situat entorn del 20%.

En l'escenari tendencial, en tots els tipus de xarxa, es produirà un augment del nombre de vehicles-quilòmetres especialment per a l'horitzó 2025.

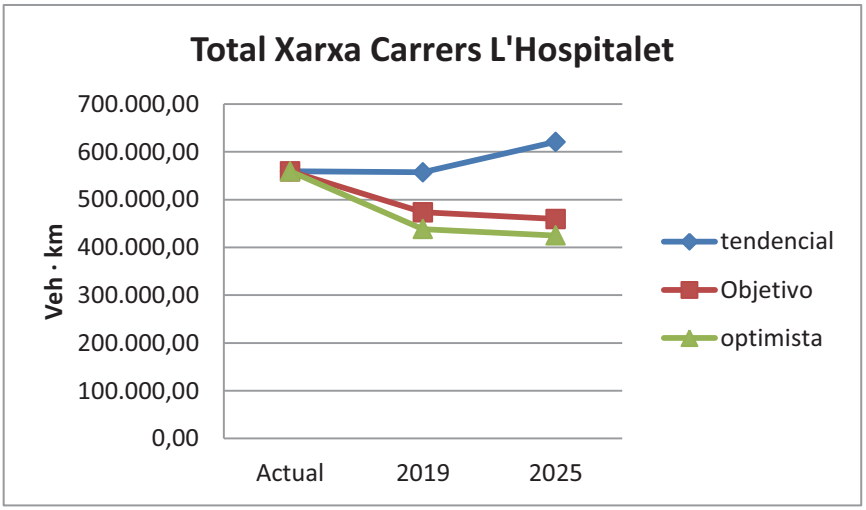


Fig. 6.1 – Mobilitat en el total xarxa carrers L'Hospitalet

6.4.2. Consum d'energia y cost total

Tal com es pot observar en la següent figura, en l'escenari tendencial es produeix un lleuger descens del consum per a l'any 2019 però per a l'any 2025, el consum augmentaria un 11%.

En canvi, en l'escenari objectiu para tota la xarxa de carrers de L'Hospitalet, per a l'any 2019 es reduiria un 15,44% i per a l'any 2025 s'arribaria a reduir un 18,09%. Per a l'escenari optimista, la reducció seria una mica més elevada: per a l'any 2019 es reduiria el 21,79% i pel 2025 s'arribaria a reduir un 24,26%.

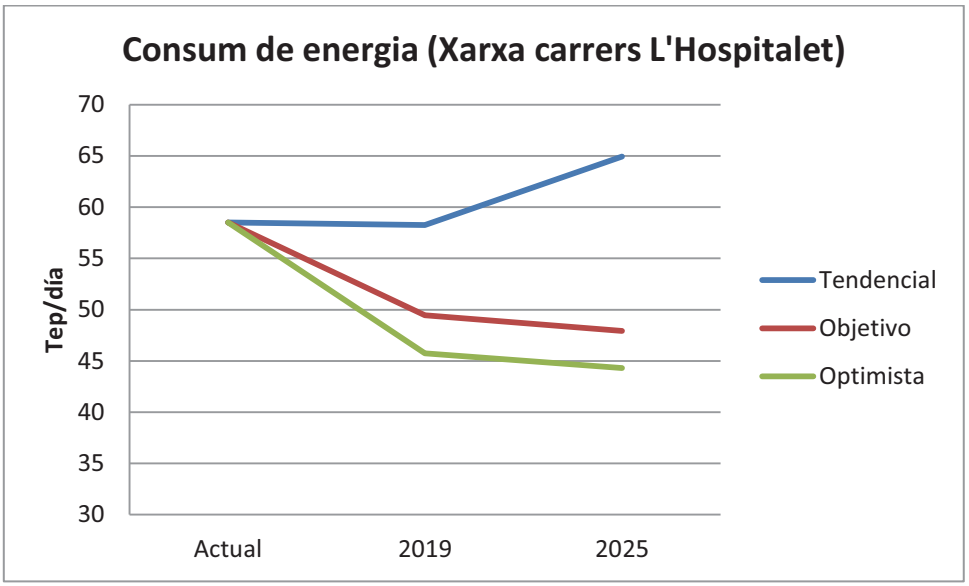


Fig. 6.2 – consum de energia

Aquesta mateixa tendència es repeteix per al cost total en tota la xarxa de carrers en L'Hospitalet: en l'escenari tendencial per a l'any 2025 el cost total del transport augmentaria un 11% mentre que en els escenaris objectiu i optimista la reducció aconsegueix l'any 2025 del 18% i del 24% respectivament.

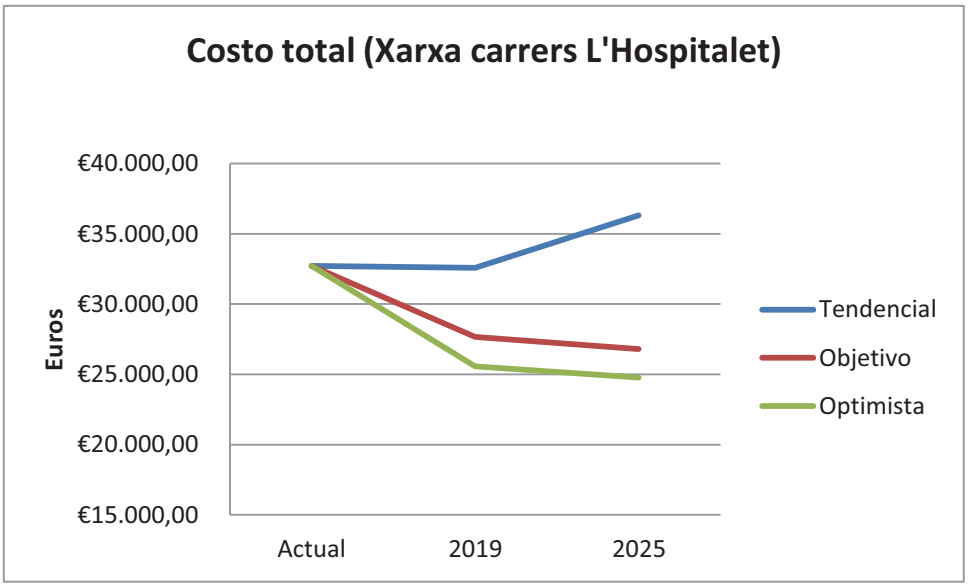


Fig. 6.3 – Costo total

Per tant, els millors escenaris des d'un punt de vista del consum d'energia i del cost total són els escenaris objectiu i optimista, si bé les reduccions d'aquest últim són més notables i per tant millors des d'un punt de vista ambiental.

6.4.3. Contaminació atmosfèrica

Quant al CO_2, l'escenari tendencial reflecteix un descens molt petit d'aquest contaminant, un 0,40% per a l'any 2019 però pel 2025 les emissions augmentaran fins a un 10,96%. En canvi, els escenaris objectiu i optimista sí que suposaran un descens considerable d'emissions tant per a l'any 2019 com pel 2025; concretament, l'escenari objectiu reduirà les emissions pel 2019 un

15,51% i per a l'any 2025 les reduirà un 18,26%. Aquestes quantitats són lleugerament superiors en l'escenari optimista.

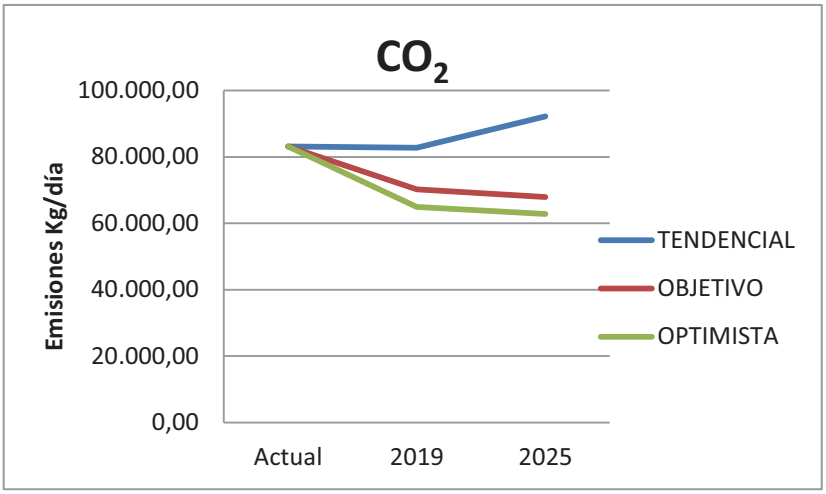


Fig. 6.4 – Emissions de CO_2

Aquesta mateixa tendència es repeteix per a les emissions de CO: en l'escenari tendencial, per a l'any 2019 es produeix un descens del 21,91% encara que després per a l'any 2025, aquesta reducció és més petita, exactament del 12,97%.

En canvi per a l'escenari objectiu i optimista, les reduccions per a l'any 2019 són del 33,63% i 38,59% respectivament i per a l'any 2025 s'incrementaran lleugerament: 35,65% i 40,46% respectivament.

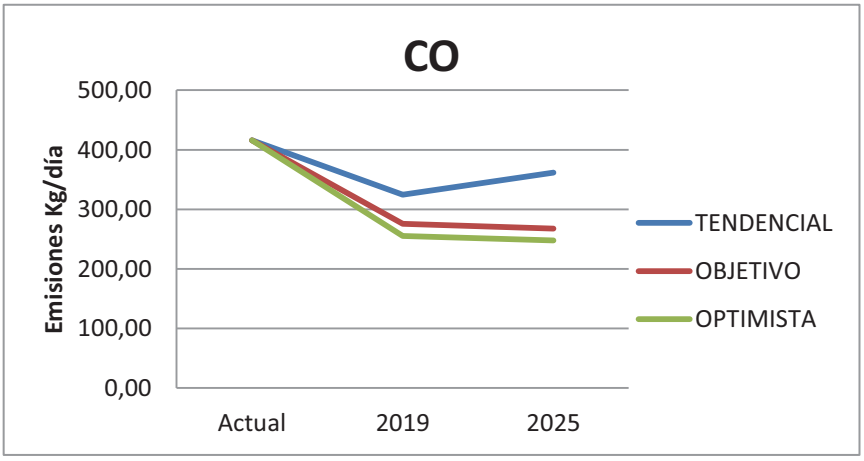


Fig. 6.5 – Emissions de CO

En les dues figures següents es mostra com la reducció de les emissions de NOx i de partícules són molt notables en els tres escenaris plantejats.

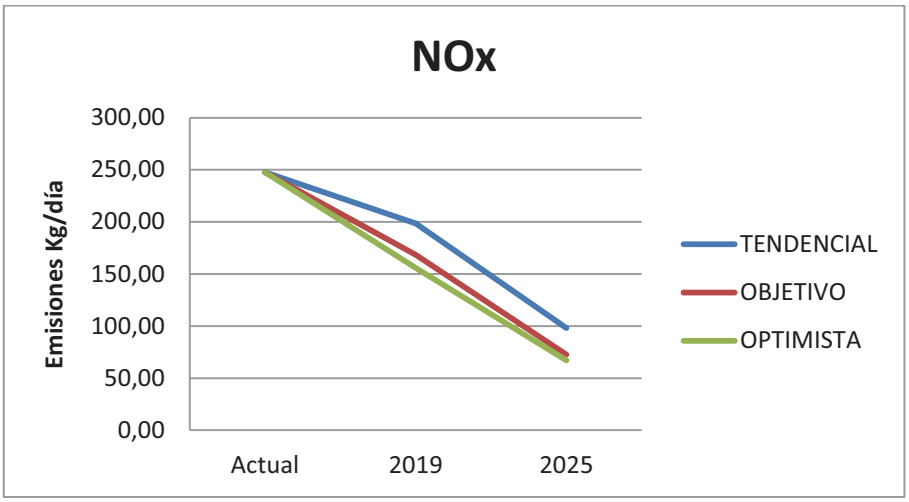


Fig. 6.6 – Emissions de NO_x

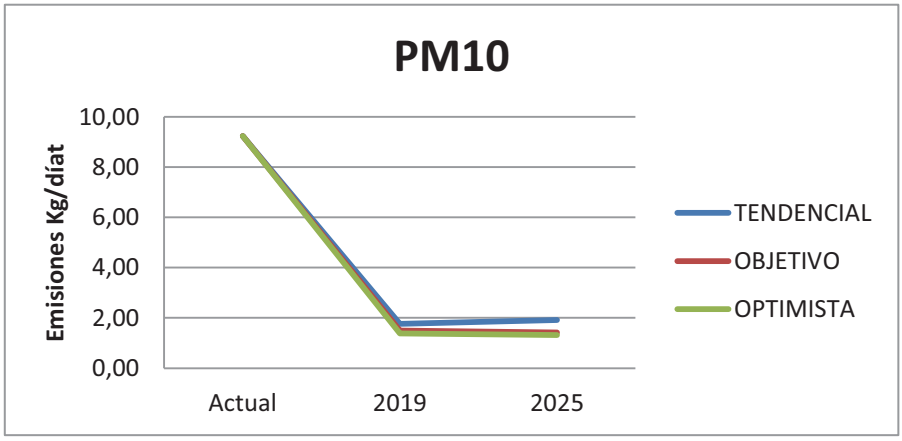


Fig. 6.7 – Emissions de PM10

Quant a les emissions de CH4 en l'escenari tendencial la reducció és considerablement menor que en els altres dos escenaris, i fins i tot entre els anys 2019 i 2025 s'incrementa un 11,47%.

Finalment, les reduccions de CO_2 equivalent també són destacables en els tres escenaris encara que en l'optimista i en l'objectiu són majors situant-se entorn del 25% per a l'any 2015 i del 45% pel 2025

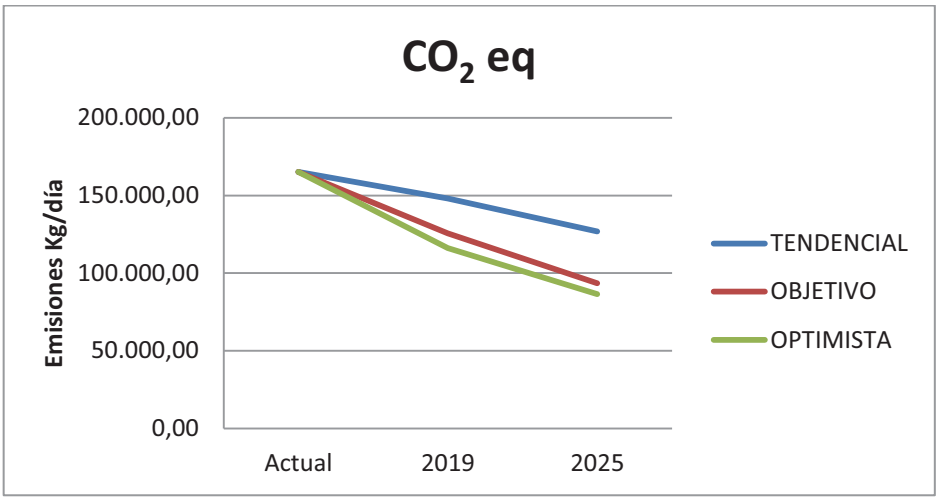


Fig. 6.8 – Emissions de CO_{2eq}

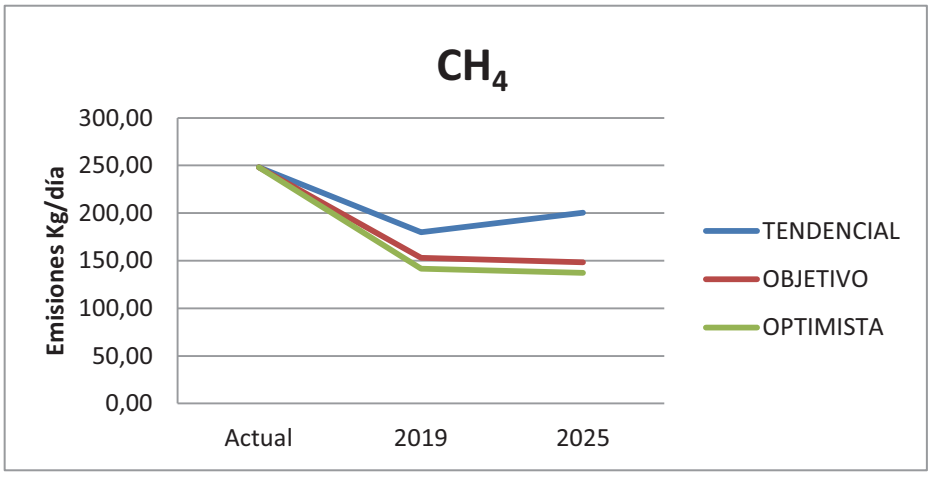


Fig. 6.9 – Emissions de CH_4

Per tant, els millors escenaris des d'un punt de vista de la contaminació atmosfèrica són els escenaris objectiu i optimista, si bé les reduccions d'aquest últim són més notables i per tant millors des d'un punt de vista ambiental.

6.4.4. Contaminació acústica

L'escenari tendencial és en l'únic on es va a produir un augment del nombre de vehicles i per tant la contaminació acústica serà pitjor que en els altres dos escenaris.

En el escenari objectivo, la implantació d'aquest tipus de mesures, juntament amb el canvi modal en el qual no s'augmenta la utilització de vehicle privat, farà que els nivells de soroll siguin previsiblement, inferiors als existents en l'actualitat.

La implantació d'aquest tipus de mesures, juntament amb un canvi modal més favorable, ja que es preveu una disminució de l'ús del vehicle privat, faran que la reducció de la contaminació acústica sigui major que en l'escenari objectiu.

6.4.5. Costos ambientals

La comparació dels costos ambientals derivats del canvi climàtic i la contaminació atmosfèrica mostra que en l'escenari tendencial, aquests costos s'incrementessin un 10,39% l'any 2019 però sis anys més tardes es reduiran en un 5,41%.

En els escenaris objectiu i optimista, per a l'any 2019 es produeix una reducció del 6,34% i del 13,41% respectivament i per a l'any 2015 tots dos escenaris superessin el 30% de reducció dels costos ambientals.

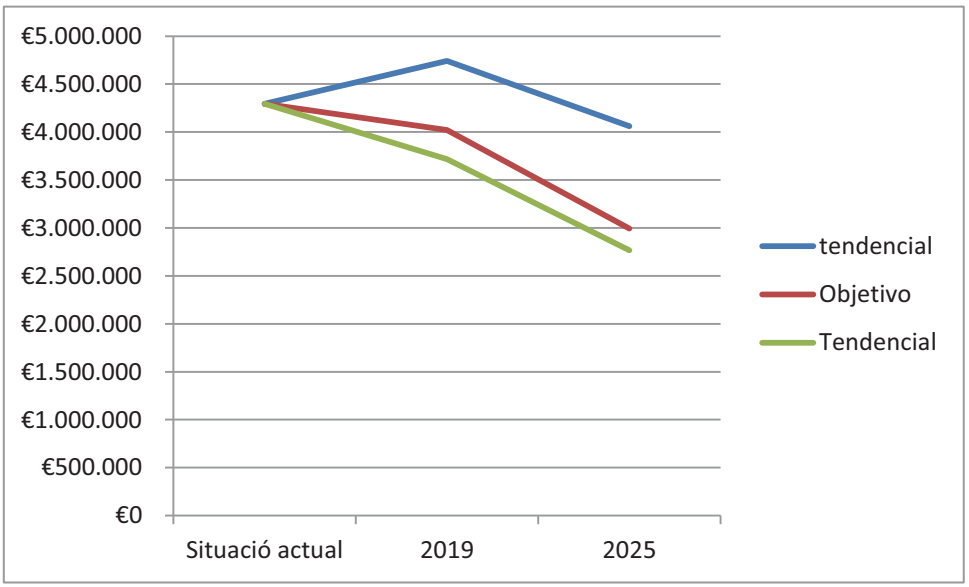


Fig. 6.10 – Costos ambientals

7. MESURES DE SEGUIMENT I DE SUPERVISIÓ

El PMU es dota d'un quadre d'indicadors que li permetran fer el seguiment dels objectius pel que fa a les variables de mobilitat, ambientals i socials.

La taula següent mostra els indicadors associats als objectius ambientals platejats en aquesta ISA definitiva. El conjunt d'aquests indicadors permetrà fer el seguiment ambiental del PMU de L'Hospitalet.

mb l'objectiu de realitzar un seguiment adequat d'aquests indicadors, es deurà realitzar un informe als tres anys i d'un altre als sis anys, els quals han de ser remesos a la Direcció General de Polítiques Ambientals del Departament de Territori i Sostenibilitat.

	Objectiu ambiental	Indicador	Definició	Unitats	Font	Valor 2012	Valor objectiu
Generals	Autocontenció	Nivell de autocontenció dels desplaçaments quotidians	Viatges interns al municipi x100/ Viatges totals	47%	PMUS	47%	Seguiment
	Reduir la contaminació atmosfèrica	Emissions de CO_2	t/CO_2/any emeses pel sector del transport a l'interior de Hospitalet	T CO_2/any	CONOPER	83.156,53	-15,4%
		Emissions de NOx	t/NOx/any emeses pel sector del transport a l'interior de Hospitalet	T NOx/any	CONOPER	247,71	-26,8%
		Emissions de PM_{10}	t/ PM_{10}/any emeses pel sector del transport a l'interior de Hospitalet	T PM_{10}/any	CONOPER	9,23	-23,3%
	Reduir consum energètic associat al transport	Consum d'energia final associada al transport	Tones equivalents de petroli (TEP) consumides anualment pel sector transports a l'interior de Hospitalet	Tep/any	CONOPER	58,5	-11,6%
	Millorar la qualitat acústica	Percentatge de població per sobre dels nivells legals	Nombre de persones per sobre dels nivells legals x 100/Nombre total d'habitants	%	Mapa de soroll	s.d	Seguiment
Especifico	Fomentar los desplaçament non motoritzats	Prioritat per a vianants	Xarxa viaria exclusiva vianants o convivència (km) x 100 / Xarxa viaria total	%	PMUS	11%	Seguiment
		Xarxa vies ciclable	Carril bici, vorera bici, zona 30 (km) x 100 / Xarxa viaria total	%	PMUS	24%	Seguiment
	Promoure la utilització del transport públic davant del transport privat	Quilòmetres d'itinerari d'autobús per viari en situació de congestió en hora punta		Km	PMUS	1,56	Seguiment
		Cobertura territorial del transport públic	Població amb parada autobús urbà a menys de 250 m x100 / Població tota	%	PMUS	91%	Seguiment
			Cobertura autobusos amb interval de pas de 10 minuts o menys (250m)	%	PMUS	11%	Seguiment
		Cobertura de transport públic interurbà	Població amb parada autobús urbà a menys de 600 m x100 / Població tota	%	PMUS	91%	Seguiment
		Ocupació mitjana dels automòbils	Ocupació mitjana dels automòbils en viatges interns	Nombre	PMUS	1,24	Seguiment
			Ocupació mitjana dels automòbils en viatges de connexió	Nombre	PMUS	1,17	Seguiment

	Objectiu ambiental	Indicador	Definició	Unitats	Font	Valor 2012	Valor objectiu
		Aparcament en via pública	Places d'aparcament en regulades x 100 / Places d'aparcament	%	PMUS	2,4%	Seguiment
		% Desplaçament a peu i bicicleta		%	PMUS	42,9%	Seguiment
		% Desplaçament en transport públic		%	PMUS	32,7%	Seguiment
		% Desplaçament en transport privat		%	PMUS	24,4%	Seguiment

8. AVALUACIÓ GLOBAL DEL PLA

8.1. COHERENCIA DEL PLA DEL PLA AMB DIAGNOSIS AMBIENTAL

El Pla de mobilitat urbana de L'Hospitalet de Llobregat planteja una sèrie d'objectius en línia amb el Pacti per la Mobilitat de L'Hospitalet, i en els quals s´han basat els propostes plantejades en el present PMUS. Del diagnostico ambiental s'extreuen una sèrie de debilitades que al seu torn han estat abordades en la redacció del PMU amb la finalitat de minimitzar-les.

A continuació es presenta una taula en la qual s'estableix la correlació entre les debilitades del diagnostico ambiental i les propostes del PMU.

Aspecte	Debilitats del Pla de Mobilitat	Objectives del PMU
Mobilitat a peu	Presencia de dos eixes ferroviaris que atreveixen la xarxa viaria Configuració de la ret viaria individualitzada per cada barri sense visió global de conjunt, itineraris per a vianants no directes e incòmodes.	Objectiu 1: Afavorir les condiciones de mobilitat dels vianants. - Propostes dirigides a incrementar la superfície i qualitat de la xarxa per a vinents, eliminar obstacles innecessaris, ordenar l'aparcament de motos i cotxes i aconseguir voreres amples per garantir l'accessibilitat universal en tot espai de pública concurrència. Objectiu 4: Fomentar un ús racional del cotxe - Se proponent 30 zones en la Ciudad y espais on la prioritat passa als vianants i es fan actuacions per a pacificar el transit Objectiu 11: Preveure una configuració de l'espai públic d'acord amb el model de mobilitat - creació de nous eixos cívics, zones estancials, actuacions puntuals d'amplada de voreres i millores de la connectivitat de la xarxa bicicleta, en detriment de la utilització de l'espai per al vehicle privat. - soterrament de les vies de RENFE i per l'altre en la posada en marxa de la Línia 9 de metro i l'ampliació de les línies 1 i 2, i del Tramvia del Baix Llobregat.
Desplaçaments en bicicleta	No existeix una bona connectivitat entre els carrils en alguns puntós	Objectiu 2: Augmentar la participació de la bicicleta - Proposta de continuar el desenvolupament de la xarxa de carrils ciclables del Pla Director anterior
Desplaçaments en transport públic	Dotació de carrils bus a l'Hospitalet és molt baixa Accessibilitat a les parades de la xarxa ferroviària bona però no total, en concreto metro y Rodalies Discontinuïtat en la trama urbana provocada por les línies C2 y C4 de rodalies que discorren en superfície	Objectiu 3: Promoure la utilització del transport públic davant del transport privat, i oferir un sistema de transport col•lectiu de qualitat i competitiu - Optimitzar l'oferta en relació amb la seva demanda potencial i difondre aquesta oferta a la ciutadania. Objectiu 7: Fomentar la intermodalitat com a mesura per assolir un ús eficient dels diferents mitjans de transport - una adequada gestió de la intermodalitat pot augmentar la comoditat dels usuaris i que s'agilitzen els temps de desplaçament, considerant els diferents modes de transport com un sistema únic. - transport públic, aquest ha de ser atractiu de cara a la ciutadania i per tant, les propostes d'actuació s'han centrat en aquest aspecte.
Diagnosi en vehicle privat motoritzat	Alto uso del turisme (78%) por la alta mobilitat ocupacional Problemes de capacitat en las vies de accés a L´Hospitalet	Objectiu 4: Fomentar un ús racional del cotxe - Optimitzar el funcionament de la xarxa - Definir una jerarquia viaria que diferencia la funcionalitat de cada carrer en vies vertebrals, articulars y veïnals - Se proponent 30 zones en la Ciudad y espais on la prioritat passa als vianants i es fan actuacions per a pacificar el transit

Aspecte	Debilitats del Pla de Mobilitat	Objectives del PMU
Diagnosi de l'aparcament	Dèficit global de 1.903 places d'aparcament (Bellvitge i Santa Eulalia) i dèficit d'estacionament residencial en alguns barris y de curta estància	Objectiu 5: Compatibilitzar l'oferta d'aparcament amb la demanda - regulació integral de l'estacionament a la ciutat que permeti optimitzar el rendiment de les places en calçada per a un doble ús; residencial en aquelles zones amb dèficit d'estacionament i d'alta rotació en les zones que presenti activitat terciària que s'hagi de potenciar. - potenciar l'ús d'aparcaments fora de calçada per a alliberar espai públic i destinar-lo a usos socials o de desplaçaments a peu, bicicleta, carril, bus, i altres.
Accidentalitat urbana	Augmento del nombre d'accidents amb víctimes entre 2008 y 2010 (6,1%) El Pla de Seguretat Viaria de l'Hospitalet 2007-2010 no assolit les objectius.	Objectius 8: Millorar la mobilitat segura mitjançant la reducció de l'accidentabilitat. - reducció de l'accidentalitat, respectant l'espai públic destinat a cada mitjà de transport.
Accessibilitat a zones industrial i centres de treball	Accessibilitat en modes diferents al vehicle privat i al transport públic son mínima Gran Via de L'Hospitalet funciona com a barrera entre les dues zones de la ciutat.	Objectiu 7: Fomentar la intermodalitat com a mesura per assolir un ús eficient dels diferents mitjans de transport. - una adequada gestió de la intermodalitat pot augmentar la comoditat dels usuaris i que s'agilitzen els temps de desplaçament, considerant els diferents modes de transport com un sistema únic.

Taula 8.1 – Coherència del Pla amb Diagnosi ambiental

8.2. REPERCUSSIÓ SOCIOAMBIENTAL DEL PMU

Tal i como preveu la guia per a l'Avaluació ambiental dels PMU editada per l'actual Departament de Territori i Sostenibilitat, no és possible avaluar quantitativament, des del punt de vista del model de mobilitat i de sostenibilitat, cada una de les mesures individuals que es proposen en un pla. L'efectivitat de cada mesura vindrà condicionada per les particularitats tècniques de cada una d'elles.

En la taula següent, es mostren els valors absoluts obtinguts per als diferents escenaris i objectius quantificables i es compara la valoració entre ells. Per a avaluar el compliment dels objectius s'ha calculat la variació dels valors obtinguts en els escenaris en l'any horitzó del Pla (escenari tendencial, objectiu i optimista) respecte l'escenari actual.

Objectiu ambiental	Escenari actual	Escenari tendencial (2019)	Escenari objectiu (2019)	Escenari optimista (2019)	Variació es tendencial vs. esc. actual	Variació es objectiu vs. esc. actual	Variació es optimista vs. esc. actual
Consum energètic (tep/any)	58,5	58,26	49,47	45,75	-0,41%	-15,44%	-21,79%
Emissions CO_2 (t/any)	83.156,63	82.824,57	70.262,70	64.953,64	- 0,40%	-15,51%	-21,89%
Emissions NOx (t/any)	247,71	198,47	168,41	155,70	-19,88%	-33,63%	-37,14%
Emissions PM_{10} (t/any)	9,23	1,76	1,49	1,37	-80,93%	-83,83%	-85,06%
Peu+bici	42,9%	42,93%	43,00%	43,21%	0,07%	0,23%	0,72%
Transport públic	32,7%	32,66%	32,80%	32,87%	-0,12%	0,31%	0,40%
Transport privat	24,4%	24,41%	24,19%	23,92%	0,04%	-0,86%	-1,97%

Taula 8.2 – Objectius ambientals i escenaris propostes

A continuació, s'explica el gray d'assoliment esperat de cadascun dels objectius.

Objectiu 1: Fomentar los desplaçaments non motoritzats.

En l'escenari objectiu, a través de les mesures proposades del PMUS especialment les destinades a afavorir les condiciones de mobilitat dels vianants, augmentar la participació de la bicicleta i preveure una configuració de l'espai públic d'acord amb el model de mobilitat van a permetre augmentar el percentatge de Viatges realitzats a peu i bicicleta en un 0,31%.

Objectiu 2: Promoure la utilització del transport públic davant del transport privat

Gràcies a l'aplicació del PMUS, s'aconseguirà l'augment d'un 0,31% en l'ús del transport públic en contraposició de l'escenari tendencial que preveia una disminució en el repartiment modal del 0,12%.

Objectiu 3: Minimitzar el consum d'energia

L'escenari objectiu que planteja el PMUS permet una reducció del consum de energia del 15,44% el que permetrà complir la proposta de reduir un 11,6% en els zones PMQA.

Objectiu 4: Reduir la contaminació atmosfèrica

Quant a la emissions dels gasos d'efecte hivernacle, el PDM ha proposat que en les zones PMQA, les reduccions siguin les següents:

- Emissions de CO_2: reducció del 15,4%
- Emissions de PM10: reducció del 23,3%
- Emissions de NOx: : reducció 26,8%

Si L'Hospitalet seguís la mateixa tendència que fins ara, les emissions de CO_2 no complirien l'objectiu proposat pel PDM encara que sí els objectius de reducció de PM10 i NOx.

Per contra, les reduccions de CO_2, PM10 i NOx superen a les propostes pel PDM.

Objectiu 5: Millora de la qualitat acústica

La implantació de diverses mesures de control de soroll en el escenari objectiu, juntament amb el canvi modal en el qual no s'augmenta la utilització de vehicle privat, farà que els nivells de soroll siguin previsiblement, inferiors als existents en l'actualitat.

8.3. PRIORITZACIÓ AMBIENTAL EN LES CRITERIS DE PROGRAMACIÓ

El PMUS incorpora el desenvolupament de les actuacions seleccionades es poden agrupar en 35 grans línies estratègiques. Cada actuació consta d'una fitxa detallada on s'anomenen els objectius establerts, el títol de l'actuació, una descripció, es relaciona amb els àmbits d'actuació, es diu la seva zona d'actuació, la fase d'execució, es fa una estimació del cost i si n'hi ha es diu possibles fonts de finançament i s'estableix un indicador d'avaluació de la proposta.

De cada actuació s'ha estudiat la seva viabilitat tenint en compte l'estat del municipi i avaluant les millores que hi puguin existir. Així, cada actuació s'integra dins d'un programa d'actuacions amb dos horitzons temporals:

- A curt termini: de 1 a 3 anys
- A mig termini: de 3 a 6 anys
- Execució constant durant els 6 anys de durada del PMU

Tenint en compte el context actual de crisi econòmica, el PMU ha aplicat unes hipòtesis d'aplicació de les propostes del per tal de determinar quines d'aquestes seran realment aplicades dins del període de vigència del PMU

La prioritat pressupostaria va destinada en ordre de prioritat a: vianants, seguretat, aparcament i contaminació com els objectius sobre els què l'Ajuntament de L'Hospitalet realitzarà les majors inversions.

Els criteris ambientals es consideren prioritaris lloc que un dels objectius principals del PMUS és el de complir els compromisos ambientals als que L'Hospitalet s'adscriu, directa e indirectament, que son:

- Protocol de reducció d'Emissions de Kyoto
- Objectius ambientals del pla Director de Mobilitat de la RMB
- Pacte d'alcaldes per la reducció de les emissions de Gasos d'Efecte Hivernacle GEH

A més, el PMUS ha proposat un objectiu específic relativa al control periòdic l'evolució dels principals contaminants provocats pel sector del transport (GEH, NOx i PM10) per fer el seguiment dels efectes de l'aplicació dels mesuris fixades pel PMU. Dins d'aquest objectiu, s'han proposat set actuacions, de les quals quatre tenen una prioritat alta i tres una prioritat mitjana.

8.4. DIFFICULTATS TROBADES

De manera general no s'han trobat dificultats importants a l'hora de realitzar aquesta avaluació global del pla. Aquesta s'ha realitzat incorporant els elements més decisius d'anàlisi i valoració. Tanmateix, sí que han sorgit dificultats a l'hora de donar resposta a alguns aspectes del document de referència.

- Com a punt de partida, el Documento de Referencia exigia la inclusió en el Diagnostico dels resultats del seguiment del pacte per a la mobilitat de l'Hospitalet (2003), amb l'evolució dels nou indicadors previstos en aquest, així com el resultat del desenvolupament dels anteriors plans locals en matèria de mobilitat (2002 i 2006). No obstant això, no s'ha trobat constància de la existència d'aquests indicadors pel que no han pogut ser considerats.
- Actualment el municipi de L'Hospitalet de Llobregat no té elaborat el seu mapa de capacitat acústica. Per tant, les dades de soroll empleades para el PMUS procedeixen del Pla de Soroll del Baix Llobregat.

Així doncs, es pot concloure que de manera general aquesta ISA dóna resposta a tots aquells aspectes ambientals del Document de referència.

9. DOCUMENT DE SÍNTESI

Presentació

El Pla de Mobilitat Urbana de L'Hospitalet s'emmarca dins de la Llei de mobilitat 9/2003, de 13 de juny, en base a la qual s'estableix que, dins de l'àmbit municipal, els PMU són els instruments bàsics que permetran configurar les estratègies de mobilitat sostenible.

Aquest Informe de Sostenibilitat Ambiental (ISA) forma part del procés d'avaluació ambiental de plans i programes al que està subjecte el Pla de Mobilitat Urbana de L'Hospitalet en compliment de la Llei 9/2006, de 28 de abril, d'avaluació ambiental de plans i programes en medi ambient.

El Informe de Sostenibilitat Ambiental (ISA) permetrà garantir que les repercussions sobre el medi ambient dels plans siguin considerades i integrades adequadament des de l'inici i durant tot el procés d'avaluació, tramitació, execució i desenvolupament del Pla.

El present Informe de Sostenibilitat Ambiental (ISA) respon al Document de Referencia (DR) elaborat per la Subdirecció General d'Avaluació Ambiental en data 12 de febrer de 2013. Aquest document juntament amb les aportacions y suggeriments que puguin tenir lloc durant el procés d'informació pública permetran elaborar el document de la Memòria Ambiental, el qual ha d'acompanyar l'aprovació definitiva del Pla de Mobilitat de L'Hospitalet.

Pla de Mobilitat Urbana de L'Hospitalet

Els plans de mobilitat urbana (PMU) són el document bàsic per a configurar les estratègies de mobilitat sostenible dels municipis de Catalunya. Tal i com s'estableix a la Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat, l'elaboració i l'aprovació dels PMU són obligatòries per als municipis que, d'acord amb la normativa de règim local o el corresponent pla director de mobilitat, hagin de prestar el servei de transport col·lectiu urbà de viatgers.

A més, el Pla Director de Mobilitat de la Regió Metropolitana de Barcelona planteja la realització dels PMU a tots els municipis que tinguin una població de dret de més de 20.000 habitants. Conseqüentment, L'Hospitalet de Llobregat, amb una població l'any 2008 de 253.782 habitants ha de redactar un PMU del seu àmbit territorial.

La redacció del PMU té per objecte principal la elaboració d'una proposta de mesures per potenciar la mobilitat sostenible i segura. Aquestes mesures deuran complir amb la legislació vigent en matèria de mobilitat en concret l'adequació a les directrius marcades en el PDM del seu àmbit corresponent (Regió Metropolitana de Barcelona).

El procés de redacció del PMU s'ha desenvolupat d'acord a les següents fases del seu desenvolupament:

- Anàlisis:
  - Recollida d'informació
  - Anàlisis de l'oferta existent
  - Anàlisis de la demanda
- Diagnosi:
  - Caracterització/modelització del sistema de mobilitat
  - Diagnosi participada de la situació actual i futura
- Objectius:
  - Establiment d'objectius. Estudi d'alternatives
- Proposta:
  - Propostes participades d'actuació, programes i indicadors de seguiment
  - Tràmits i modificacions.

Objectius ambientals

S'han establert uns objectius ambientals basats en la en la legislació, d'àmbit local, regional, estatal i europea, en el document de referencia de l'ISA Preliminar i en els objectius establerts al PDM de la RMB.

En la següent taula es mostra cadascun dels objectius ambientals descrits, les indicadors que permetran fer el seguiment i la valoració del seu compliment.

Objectiu ambiental	Indicador	Unitats	Valor 2012	Valor objectiu
Reduir la contaminació atmosfèrica	Emissions de CO_2	T CO_2/any	83.156,53	-15,4%
	Emissions de NOx	T NOx/any	247,71	-26,8%
	Emissions de PM_{10}	T PM_{10}/any	9,23	-23,3%
Reduir consum energètic associat al transport	Consum d'energia final associada al transport	Tep/any	58,5	-11,6%
Millorar la qualitat acústica	Percentatge de població per sobre dels nivells legals	%	s.d	Seguiment
Fomentar los desplaçament non motoritzats	Prioritat per a vianants	%	11%	Seguiment
	Xarxa vies ciclable	%	24%	Seguiment
Promoure la utilització del transport públic davant del transport privat	Quilòmetres d'itinerari d'autobús per viari en situació de congestió en hora punta	Km	1,56	Seguiment
	Cobertura territorial del transport públic	%	91%	Seguiment
		%	11%	Seguiment
	Cobertura de transport públic interurbà	%	91%	Seguiment
	Ocupació mitjana dels automòbils	Nombre	1,24	Seguiment
		Nombre	1,17	Seguiment
	Aparcament en via pública	%	2,4%	Seguiment
	% Desplaçament a peu i bicicleta	%	42,9%	Seguiment
	% Desplaçament en transport públic	%	32,7%	Seguiment
	% Desplaçament en transport privat	%	24,4%	Seguiment

Taula 9.1 – Objectius ambientals, indicadors, y valors

Escenaris considerats

D'acord amb l'establert en el document del PMU de L'Hospitalet, els escenaris considerats han estat els següents:

- **Escenari tendencial**: Es caracteritza pel manteniment d ela tendència actual de comportament modal de la mobilitat, tant pel que fa a la mobilitat interna com amb la de connexió (atrets i generats).

- **Escenari Objectiu:** Es caracteritza per millorar els valors de repartiment modal actuals en base a la aplicació en diferents graus d'abast de les mesures incloses dins el present Pla de Mobilitat i/o en d'altres figures de planejament de caire superior.

- **Escenari Optimista:** Es caracteritza per millorar notablement els valors de repartiment modal actuals destacant un creixement relatiu interanual superior al -5% pel que fa al vehicle privat.

Per a cadascun d'aquests escenaris s'ha avaluat el compliment dels objectius establerts per aquest Informe de Sostenibilitat Ambiental.

Avaluació global del PMU de L'Hospitalet

Per a l'avaluació global d'aquest PMU s'ha avaluat el grau d'assoliment dels objectius ambientals descrits per a l'escenari objectiu del 2019.

A la següent taula es mostren los valors assolits en cadascun dels escenaris:

Objectiu ambiental	Escenari actual	Escenari tendencial (2019)	Escenari objectiu (2019)	Escenari optimista (2019)	Variació es tendencial vs. esc. actual	Variació es objectiu vs. esc. actual	Variació es optimista vs. esc. actual
Consum energètic (tep/any)	58,5	58,26	49,47	45,75	-0,41%	-15,44%	-21,79%
Emissions CO_2 (t/any)	83.156,63	82.824,57	70.262,70	64.953,64	- 0,40%	-15,51%	-21,89%
Emissions NOx (t/any)	247,71	198,47	168,41	155,70	-19,88%	-33,63%	-37,14%
Emissions PM_{10} (t/any)	9,23	1,76	1,49	1,37	-80,93%	-83,83%	-85,06%
Peu+bici	42,9%	42,93%	43,00%	43,21%	0,07%	0,23%	0,72%
Transport públic	32,7%	32,66%	32,80%	32,87%	-0,12%	0,31%	0,40%
Transport privat	24,4%	24,41%	24,19%	23,92%	0,04%	-0,86%	-1,97%

Taula 9.2 – Compliment de objectius ambientals

Els escenaris que major compleixen els objectius proposats és l'escenari optimista i l'objectiu.

Conclusions

En base a les dades obtingudes, es pot concloure que, de manera general, les mesures del PMU donaran lloc a un escenari de mobilitat per l'any de referencia 2019 amb uns impactes molt inferiors als de l'escenari actual i tendencial.

El Pla permetrà millorar i fomentar los desplaçaments non motoritzats així com promoure la utilització del transport públic davant del transport privat. Això donarà lloc a la reducció dels impactes de les principals externalitats ambientals associades a la mobilitat: emissions de CO_2, NOx, PM_{10} i consum d'energia final.

Per tant, es pot concloure que el PMUS complirà els objectius establerts en el escenari del PDM.