

Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada de la Modificació puntual del PGM a l'entorn de l'estació intermodal "Barri de la Seda"

Municipi d'El Prat de Llobregat
Comarca del Baix Llobregat

Promotor: Ajuntament del Prat de Llobregat
Consultora DOYMO

Redactor de l'informe: Sr. Lluís Alegre i Valls

En compliment de l'article 18.3 de la llei de la mobilitat i del decret 344/2006 de regulació dels estudis de la mobilitat generada s'emet el següent informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada de la modificació puntual del PGM a l'entorn de l'estació intermodal "Barri de la Seda".

1.- Antecedents

L'Ajuntament del Prat de Llobregat promou la redacció de la modificació puntual del PGM a l'entorn de l'estació intermodal "Barri de la Seda". La Modificació fou aprovada en data 8 de novembre de 2006 contenint un primer estudi d'avaluació de la mobilitat generada que va ser objecte de suggeriments per part de l'ATM i que ha donat peu a l'estudi presentat de nou i objecte d'aquest informe.

El sòl afectat per la modificació del PGM limita al nord amb la carretera C-31 de Barcelona a Castelldefels (autovia de Castelldefels), al sud amb la xarxa ferroviària constituïda per la línia de Barcelona a Tarragona i el carrer Dr. Soler Torrens, entre d'altres a l'est amb el carrer Major i a l'oest amb el final de l'avinguda Remolar. La superfície total del sector és de 147.126 m².

2.- Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada de la modificació puntual del PGM a l'entorn de l'estació intermodal "Barri de la Seda" als continguts de la llei de la mobilitat, i s'aplicaran com a criteris els establerts en el decret de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada.

El desenvolupament d'aquest sector suposa la creació d'un nou generador de mobilitat, conseqüència de:

- La creació de 200.868 m² de sostre residencial.
- L'activitat comercial serà de 31.922 m² de sostre.
- Es destinen 67.680 m² de sostre a oficines.
- Es dediquen 10.700 m² a equipament hotelier.
- A més hi ha la nova estació intermodal del Prat.

De la lectura del document del planejament es pot concloure que, pel que fa als objectius de la proposta d'ordenació, hi ha la voluntat expressa de fer un sistema de mobilitat sostenible a tot l'àmbit.

3.- Estimació de la demanda de mobilitat generada pel nou sector

D'acord amb els criteris d'avaluació de la mobilitat del decret, l'informe de mobilitat del pla estima en **37.338 desplaçaments** en dia feiner que es generaran al sector en dies feiners i 29.882 desplaçaments en dissabte.

El volum estimat de viatges que poden generar els habitatges del sector, a raó de 9,2 viatges per cada 100 m² de sostre, és de **18.480 viatges/dia**. Per als dissabtes considera 6,5 viatges per cada 100 m² donant 13.056 viatges/dia.

El volum estimat de viatges que poden generar els clients de les **activitats comercials en dia feiner**, considerant 50 viatges per cada 100 m² de st, és de **7.981 viatges/dia**.

El volum estimat de viatges que poden generar els clients de les **activitats comercials en dissabte**, considerant 100 viatges per cada 100 m² de st, és de **15.961 viatges/dia**.

El volum estimat de viatges que poden generar els treballadors de les **activitats comercials en dia feiner i dissabte**, considerant 1,4 viatges per cada 100 m² de st, és de **447 viatges/dia**.

El volum estimat de viatges que poden generar els clients de les **activitats serveis en dia feiner**, considerant 4 viatges per cada 100 m² de st, és de **2.707 viatges/dia**.

El volum estimat de viatges que poden generar els clients i treballadors de les **activitats serveis en dissabte**, considerant 0 viatges per cada 100 m² de st, és de **0 viatges/dia**.

El volum estimat de viatges que poden generar els treballadors de les **activitats serveis en dia feiner**, considerant 11 viatges per cada 100 m² de st, és de **7.445 viatges/dia**.

El volum estimat de viatges que poden generar els clients i treballadors de l'**activitat hotelera en dia feiner**, considerant 2,3 i 0,3 viatges per cada 100 m² de st, és de **278 viatges/dia**.

El volum estimat de viatges que poden generar els clients i treballadors de l'**activitat hotelera en dissabte**, considerant 3,6 i 0,3 viatges per cada 100 m² de st, és de **417 viatges/dia**.

Pel que fa al repartiment modal observat a la zona, l'estudi estima el repartiment modal per usos en dia feiner i dissabtes, així com diversos valors d'ocupació per al vehicle privat tots ells adequats per a la zona d'estudi.

L'estudi també estima la demanada generada per la nova estació intermodal que estarà a l'entorn de 39.175 viatges/dia. D'aquests es considera que originaran viatges en vehicle privat els que provenen de la línia d'alta velocitat. 3.005 en taxi i 2.394 en vehicle privat. S'han distribuït els viatges en funció dels accessos i per franges horàries.

4.- Demanda de trànsit i incidència de la mobilitat generada en la xarxa viària: validació de la xarxa futura

L'estudi incorpora les dades de trànsit del viari existent que permeten avaluar l'impacte del nou sector sobre la xarxa. La previsió d'afluència de vehicles és de 16.568 en dia feiner i 10.448 en dissabte originats pel sector més 5.401 originats per l'estació intermodal.

L'estudi ha tingut en compte les hores punta per activitat i l'ha establert entre les 8 i les 9 del matí. També ha fet un repartiment per les vies principals. En general l'estudi considera que la nova demanda no generarà cap problema sobre el viari actual.

L'estudi incorpora l'anàlisi dels accessos als aparcaments i la seva afectació sobre el viari.

L'estudi proposa una sèrie de mesures per millorar la capacitat de la xarxa futura tals com reduir al màxim les vies amb doble sentit i els girs a l'esquerra.

També proposa un carril reservat per a transport públic davant de l'estació intermodal i també en els laterals de la Gran Via.

Es consideren correctes les propostes fetes a l'estudi.

5.- Estimació de la demanda d'estacionament

L'informe calcula les places d'aparcament a preveure.

Pel que fa a les places d'aparcament en superfície l'estudi proposa que es gestionin des d'un principi com a zona blava o verda segons el cas. Aquesta recomanació es troba força encertada atesa la proximitat de l'estació i de les activitats terciàries a les zones residencials.

Pel que fa a les places per a PMR l'estudi indica els criteris a seguir. Hagués estat convenient marcar-les en el plànol d'estacionament de superfície la situació on les proposa.

6.- Xarxa de transport públic: Oferta actual i demanda futura. Validació de la xarxa futura.

L'estudi incorpora la informació de la xarxa de transport públic actual que abasta:

- 3 línies d'autobús de transport urbà, PR1, PR2 i PR3 del Prat tenen la seva terminal de regulació a la pròpia estació.
- La L10 línia interurbana que para al prat.
- 5 línies interurbanes d'autobús L-70, 72, 80, 81, 86 i 87, però que no realitzen cap parada en el sector.

- Línia de rodalies C-1 de RENFE que connecta el Baix Llobregat amb Barcelona i l'Aeroport.

Proposa per a la xarxa de transport urbà i per a la línia 10 un canvi del recorregut per acostar-se a l'estació intermodal millorant aquesta funció de la xarxa.

Pel que fa a la xarxa que circula per la C-32 proposa crear una parada en la C-32 per a les línies 70, 80 i 87 sense modificar el seu recorregut i modificar l'itinerari de les línies 72, 81 i 86 per arribar fins a l'estació intermodal.

Així mateix l'estudi fa una sèrie de recomanacions sobre el disseny de les parades que millora l'accessibilitat del sistema de transport públic.

Recomana, la creació d'un carril bus – taxi davant de l'entrada de l'estació intermodal.

L'estudi s'ha oblidat de la línia PR4, que fa parada també a l'estació de RENFE i amb una freqüència de 30', amb un recorregut final al polígon pratenc i 33 – 36 expedicions sentit, en total 69 entre els dos sentits.

Del conjunt de les propostes es troba a faltar l'anàlisi de la millora d'alguna de les línies urbanes com a conseqüència del nou pol d'atracció i per evitar l'ús del vehicle privat intern del Prat, doncs la freqüència actual potser insuficient per a garantir un major ús del transport públic. La línia PR1 circula actualment cada mitja hora.

7.- Dèficit generat per la implantació del transport públic

L'estudi realitza un càlcul del dèficit d'explotació del transport públic a partir de la modificació de l'oferta actual resultant un cost de 4.462 € per als autobusos urbans i de 3.102.903 € per als interurbans.

El càlcul utilitzat es considera correcte, tot i això es torna a fer l'advertiment que la xarxa urbana en les hores punta tant de 8 a 9 del matí, com per a l'hora comercial de la tarda, fins i tot dissabtes podria quedar insuficient pel que fa al servei mínim a oferir tot i la capacitat dels autobusos. També es troba a faltar l'anàlisi del dèficit que es podés generar a la línia PR4, tot i que la seva freqüència es considera suficient i l'actual ocupació mitja de 10 viatgers per expedició no fa preveure problemes de capacitat pels que puguin produir-se pel nou sector i l'estació intermodal.

8.- Càrrega i descàrrega

L'estudi inclou el càlcul de places de càrrega i descàrrega en superfície i la seva localització, però també recorda l'obligació de preveure en l'interior dels edificis amb activitat comercial.

9.- Xarxa a peu i bicicleta

Bicicletes

L'estudi proposa la xarxa i el nombre d'aparcaments a fer. Recomana que es facin per fases. Tot i això, és important que els previstos en els edificis privats residencials tinguin la seva reserva feta en la seva construcció.

Vianants

La xarxa es considera completa i les recomanacions de l'estudi sobre la seva execució són molt adequades.

10.- Emissions de contaminants

Atès que el municipi del Prat de Llobregat es troba dins de les zones declarades de protecció de l'ambient atmosfèric per la qualitat de l'aire pel departament de medi ambient l'estudi incorpora l'avaluació de les emissions i una valoració de l'impacte del pla sobre la qualitat de l'aire.

11.- Conclusions

Es considera que l'informe l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada **la modificació puntual del PGM a l'entorn de l'estació intermodal "Barri de la Seda"**, conté tots els elements necessaris per a l'avaluació dels impactes que genera sobre la mobilitat d'aquesta zona del Prat del Llobregat i la documentació que determina el decret pel que s'emet informe favorable .

Cal que s'envii una còpia de l'estudi i d'aquest informe a l'EMT, titular dels serveis de transport públic del sector.

Barcelona, 11 d'abril de 2007

Lluís Alegre i Valls
Cap del Servei de Mobilitat

Marc Garcia i López
Director tècnic