

Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del PMU del sector 1 al "Barri de la Seda"

Municipi d'El Prat de Llobregat
Comarca del Baix Llobregat

Promotor: Ajuntament del Prat de Llobregat
Consultora DOYMO

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 del Pla de Millora Urbana del sector 1 del "Barri de la Seda" del Municipi del Prat del Llobregat.

1.- Antecedents

L'Ajuntament del Prat de Llobregat promou l'aprovació inicial del Pla de Millora Urbana del sector 1 del "Barri de la Seda". Aquest PMU desenvolupa el sector 1 modificació puntual del PGM a l'entorn de l'estació intermodal "Barri de la Seda". L'ATM va emetre informe favorable de dita MPPGO en data 18 d'abril de 2008.

El sòl afectat pel PMU limita al nord amb la carretera C-31 de Barcelona a Castelldefels (autovia de Castelldefels), al sud amb el nou vial de l'estació intermodal a l'est amb el carrer Major i a l'oest amb el carrer Ponent. No s'indica la superfície total del sector 1.

2.- Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del Pla de Millora Urbana del sector 1 del "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, així com els establerts a l'informe de la MPPGO del sector.

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

- La creació de 149.550 m² de sostre residencial.
- L'activitat comercial serà de 24.300 m² de sostre.

- Es destinen 10.650 m² de sostre a oficines.

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 i de no modificar els criteris i propostes ja aprovats en l'estudi de mobilitat generada de la MPPGO.

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 **21.771 desplaçaments** en dia feiner, i **17.351** desplaçaments en dissabte.

En general s'han mantingut els criteris de càlcul de viatges de la MPPGO:

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 13.759 viatges/dia. Per als dissabtes considera 6,5 viatges per cada 100 m² donant 9.721 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 6.075 viatges/dia.

El volum estimat de viatges que poden generar els clients de les **activitats comercials en dissabte**, considerant 60 viatges per cada 100 m² de st, és de **7.290 viatges/dia**. Val a dir que en aquest cas **hagués calgut una explicació de perquè es redueix el rati considerat** a la MPPGO de 100 viatges a 60 per cada 100 m² de st.

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 340 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 426 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 **1.172 viatges/dia**.

Pel que fa al repartiment modal observat a la zona, l'estudi estima el repartiment modal per a 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.

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

L'estudi incorpora les mateixes conclusions que la MPPGO:

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:

- Segons demanda (exclosa activitat residencial): 2.822 places d'aparcament.
- Aplicant el Decret de Mobilitat Generada es necessiten de l'ordre de 1.800 places per a residents, un per a cadascuna de les vivendes previstes i 900 per a motos..

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. Hauria estat convenient marcar 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:

- 4 línies d'autobús de transport urbà, PR1, PR2, PR3 i PR4 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.

Respecte a les propostes de la MPPGO proposa un escenari intermedi mentre no estigui acabada el sector vinculat a l'estació intermodal. L'escenari proposa modificar les línies actuals tant urbanes com interurbanes per a que tinguin una parada propera al nou sector. **Cal tenir present que aquest escenari intermedi no resol bé l'accessibilitat a les línies de Prat dels nous residents doncs les parades queden una mica lluny del sector i per tant caldrà que els itineraris de vianants fins a les mateixes siguin accessibles i estiguin ben il·luminats.**

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.

D'acord amb la informació que s'ha rebut la nova proposta ja ha esta validada per l'EMT. En el cas que no fos així és necessari que se li envii la informació doncs suposa un canvi respecte a la proposta definitiva i presenta alguns elements que no afavoreixen l'ús del transport públic com la localització de les parades.

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 3.198.538 € per al conjunt de les línies.

El càlcul utilitzat s'adequa al Decret de Mobilitat.

8.- Càrrega i descàrrega

L'estudi inclou el càlcul de places de càrrega i descàrrega en superfície i la seva localització, reservant-ne 7, 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 en un total de 3.341. La proposta es considera correcte.

Vianants

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

Tan sols es troba a faltar la descripció de l'itinerari fins a les parades de transport urbà que s'ha d'incloure en la proposta de l'EAMG.

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 i Habitatge l'estudi incorpora l'avaluació de les emissions i una valoració de l'impacte del pla sobre la qualitat de l'aire.

11.- Indicadors de gènere

L'estudi incorpora la informació adequada respecte els indicadors de gènere.

12.- Conclusions

Es considera que l'informe l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del **Pla de Millora Urbana del sector 1 del "Barri de la Seda" del Municipi del Prat del Llobregat** conté 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 per la qual cosa s'emet **informe favorable**.

Cal que s'incorporin al document de planejament les recomanacions de l'EAMG i d'aquest informe, sobretot pel que fa a l'itinerari de vianants fins a les parades d'autobús dels serveis urbans.

Barcelona, 26 de gener de 2009

Vist-i-plau

Lluís Alegre i Valls
Cap del Servei de Mobilitat

Marc García i López
Director tècnic