

**Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada de la Modificació puntual del PGM en l'àmbit delimitat per l'avinguda de Prat de la Riba, la Ronda Santa Eulàlia i el parc del carrer Cervantes, a Pallejà**

**Municipi de Pallejà**  
**Comarca del Baix Llobregat**  
Promotor: Ajuntament de Pallejà  
Redactor de l'EAMG: Interlands

---

En compliment de l'article 18.3 de la llei de la mobilitat i del Decret 344/2006 de regulació dels estudis de la mobilitat generada s'emet el següent informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada per la *Modificació puntual del PGM en l'àmbit delimitat per l'avinguda de Prat de la Riba, la Ronda Santa Eulàlia i el parc del carrer Cervantes, a Pallejà*.

## **1. Antecedents**

La Modificació puntual del PGM en l'àmbit delimitat per l'avinguda de Prat de la Riba, la Ronda Santa Eulàlia i el parc del carrer Cervantes, de Pallejà, es desenvolupa amb l'objectiu de transformar els usos industrials actuals en usos residencials i parc urbà.

L'àmbit objecte de la Modificació Puntual del Pla General Metropolità de Barcelona té una superfície de 9.787,00 m<sup>2</sup> de sòl, dels quals 8.295,13 m<sup>2</sup> corresponen a la parcel·la que ha estat ocupada per l'empresa Fustes Dachs SA, amb qualificació de 22a pel PGM i, els restants 1.491,87 m<sup>2</sup> corresponen a una franja qualificada de viari pel PGM.

Aquesta Modificació Puntual del Pla General Metropolità de Barcelona comportarà una transformació d'ús, amb la creació de 11.613 m<sup>2</sup> de sostre residencial i 2.679 m<sup>2</sup> de parc urbà.

L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del sector va ser presentat a l'ATM durant el mes de desembre de 2009. L'ATM va emetre informe favorable amb data 10 de gener de 2010. No obstant, establia un conjunt de condicions relatives al seu desenvolupament que el nou estudi de mobilitat incorpora:

- Anàlisi de la incidència de la mobilitat generada
- Concreció del dimensionament d'aparcament per a bicicletes
- Quantificació de la contaminació atmosfèrica generada pel desenvolupament del planejament
- Aportació d'indicadors de gènere

Donat que no es preveu desenvolupar planejament derivat del sector, sinó que es gestionarà de forma directa, el promotor presenta de nou l'estudi amb les recomanacions de l'anterior informe emès per l'ATM.

Pallejà compta amb 10.819 habitants (2007).

## 2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada per la *Modificació puntual del PGM en l'àmbit delimitat per l'avinguda de Prat de la Riba, la Ronda Santa Eulàlia i el parc del carrer Cervantes*, a Pallejà als continguts de la llei de la mobilitat, i s'apliquen 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 11.613 m<sup>2</sup> de sostre residencial (màxim 145 habitatges)
- Un nou parc urbà d'una extensió de 2.679 m<sup>2</sup>

## 3. Estimació de la demanda de mobilitat generada

D'acord amb els criteris d'avaluació de la mobilitat del Decret l'estudi de mobilitat de la modificació puntual estima que el sector generarà un total de **1.300 desplaçaments/dia, 650 per sentit**, considerant els usos descrits al punt anterior.

La taula següent mostra la mobilitat generada segons les ràtios que indica el Decret i l'Estudi de mobilitat (darrera columna), que són coincidents:

Usos	Àrea (m <sup>2</sup> )	Sostre edificable (m <sup>2</sup> )	Nre. habitatges	Viatges generats habitatge	Viatges generats (m <sup>2</sup> ) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
residencial		11.613,00	145	1.015	1.161	<b>1.161</b>
zona verda	2.679,00				134	<b>134</b>
<b>TOTAL</b>	9.787,00				1.295	<b>1.295</b>

El volum estimat de viatges que poden generar els **habitatges** és de **1.161 viatges/dia** aplicant les ràtios referents a nombre d'habitatges.

Quant a la zona verda, aplicant la ràtio proposada al Decret (5 viatges/100m<sup>2</sup>), la mobilitat generada és d'uns **134 viatges/dia**.

Segons el **repartiment modal** observat a Palleja (segons EMO 2001), l'estudi assigna una distribució dels viatges generats per cada mode de transport, per al conjunt d'usos:

Repartiment modal proposat	A PEU - BICICLETA	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT
% quota modal	12,7%	15,5%	71,8%
Viatges / dia feiner	164	201	930

El repartiment proposat per al transport públic és baix en relació a l'amplia oferta de transport públic que menciona l'estudi, però s'aproxima a l'ús del transport públic a la comarca del Baix Llobregat, que segons l'Enquesta de Mobilitat Quotidiana de 2006 és del 14 %.

#### 4. Mobilitat en vehicle privat

L'estructura de la xarxa viària de Pallejà s'articula al voltant de l'antiga carretera nacional N-II que transcorre de nord a sud. Aquesta via – Avinguda de Prat de la Riba o de la Generalitat, segons el tram- juntament amb la Ronda de Santa Eulàlia i el carrer de Joan Maragall, constitueixen la xarxa viària principal del nucli urbà. La connexió directa de l'àmbit amb les dues primeres vies esmentades determina la seva bona connectivitat amb la resta del municipi. A més, comentar que a 600 metres de l'àmbit es troba la connexió amb la Autovia A-2 i amb la B-24.

A l'estudi es descriuen les característiques físiques dels carrers principals, tot destacant els quatre carrils (2+2) de l'avinguda Prat de la Riba i la secció de 25 a 30 metres de la Ronda Santa Eulàlia. Pel que respecta a la demanda, dona la IMD de l'any 2004 a la N-II entre Pallejà i Sant Andreu de la Barca (quasi 9.000 vehicles/dia, dels quals 8.700 són vehicles lleugers) i comenta que durant el treball de camp no s'han observat fluxos importants, tot i destacar l'important presència de vehicles pesats a la Ronda de Santa Eulàlia per la proximitat del polígon industrial.

#### 5. Xarxa de transport públic

Es descriu l'oferta actual de transport públic a l'àmbit d'estudi:

- Autobús urbà: una línia operada per Fontpibús
- Autobús interurbà: 5 línies diürnes diürnes (L63, L64, L65, L68 i L69, explotades per Soler i Sauret),
- Autobús nocturn: una línia interurbana nocturna (N50, explotada per Soler i Sauret)
- FGC: (S4, S8, R5 i R6, de la línia Llobregat – Anoia; estació de Pallejà).

Pel que fa a les línies d'autobús, en les proximitats de l'àmbit hi ha dues parades a l'avinguda de Prat de la Riba, una per a cada sentit de circulació. L'interval de pas oscil·la entre 30 i 60 minuts en dia laborable, i és de 60 minuts en dissabte. L'estació de FGC es troba a uns 650 metres al nord de l'àmbit, amb intervals de pas de 20 minuts.

## **6. Mobilitat a peu**

L'entorn de l'àmbit d'estudi disposa d'un bon nivell d'accessibilitat, amb voreres d'amplada suficient, recorreguts per a vianants –passeig de l'avinguda Onze de Setembre de 1714-, passos de vianants ben indicats i itineraris adaptats. Tan sols és deficitària la mobilitat a peu en el tram de l'avinguda de Prat de la Riba inclosa dins l'àmbit, on es disposa d'una vorera de només 1 metre d'amplada. Aquesta deficiència serà corregida pel projecte de Modificació puntual objecte d'estudi.

## **7. Mobilitat en bicicleta**

La xarxa de carril bici del municipi arriba a l'àmbit per la Ronda de Santa Eulàlia, just fins la rotonda de la cruïlla entre aquesta via i el carrer de Cervantes.

## **8. Incidència de la mobilitat generada**

L'estudi estima que l'increment de la mobilitat és de 1.161 viatges/dia de mobilitat obligada i els 134 viatges/dia restants són de mobilitat no obligada.

Es fa un repartiment horari dels viatges i s'estima 174 vehicles d'entrada a l'àmbit entre les 19h i les 21h, i 313 vehicles de sortida entre les 7h i les 9h. Es considera que l'increment de la mobilitat previst per les propostes contingudes en la Modificació Puntual del PGM pot ésser absorbida per la capacitat de la infraestructura viària de l'entorn, però no dona cap xifra o nivell de servei o capacitat que ho avali.

L'estudi també considera que l'àmbit disposa d'una oferta de transport públic suficient per a cobrir els desplaçaments quotidians que es puguin generar ja que disposa de sis línies d'autobús que passen just pel davant, i de l'estació de FGC a uns 650 metres aproximadament, i que aquestes distàncies es poden fer caminant en menys de 10 minuts, de manera que es pot considerar que l'àmbit té una bona connectivitat. L'estudi distribueix la nova demanda de transport públic segons els modes existents i conclou que la nova mobilitat en l'hora punta representarà uns 2 ó 3 viatgers nous en autobús i 2 en FGC, xifres que poden ser absorbides per l'oferta actual.

## **9. Estimació de la demanda d'aparcament**

Pel que fa a les places d'aparcament a reservar fora calçada, el Decret obliga a reservar places fora de la via pública destinades a aparcament de bicicletes per a tots els usos, i per a turismes i motocicletes en cas dels usos residencials.

Utilitzant els valors de l'annex II i III del Decret d'estudis d'avaluació de la mobilitat generada resulta, com a mínim,

Usos	Àrea (m <sup>2</sup> )	Sostre edificable (m <sup>2</sup> )	Nre. habitatges	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turisme	Total aparcaments motocicleta
residencial		11.613,00	145	290	145	73
zona verda	2.679,00			27		
<b>TOTAL</b>	9.787,00			<b>317</b>	<b>145</b>	<b>73</b>

Respecte de les places fora de la via pública destinades a **aparcament de turismes** el Decret proposa fer una reserva de **145 places, una per a cada habitatge**. L'estudi, no obstant, proposa fer una reserva superior, de 1,3 places per habitatge, el que representa una reserva total de **189 places**.

Quant a la **motocicleta**, cal fer una reserva d'aparcament fora de la via pública de **73 places** per a usos residencials, 0,5 places per habitatge. Des de la redacció del present informe s'incideix en què cal garantir que a calçada se senyalitzen places per a motocicletes, per evitar que aquestes aparquin sobre les voreres.

Cal reservar, també, espai per a **aparcament de bicicletes** fora de la via pública per a usos residencials. En concret, cal reservar en total **290 places per a bicicletes** (2 places d'aparcament per a cada un dels 145 habitatges). Es recomana destinar per a aparcament de bicicletes uns espais als baixos dels edificis o bé als aparcaments subterranis, d'accés còmode i directe.

La zona verda haurà de disposar de **27 places per a bicicletes**, tal i com proposa l'estudi.

## 10. Mesures correctores

### Xarxa transport públic

L'estudi considera l'oferta actual de transport públic suficientment accessible des de l'àrea objecte d'estudi i, per tant, no es preveu necessària cap mesura concreta per ampliar la seva cobertura ni capacitat.

### Xarxa bàsica per a vehicles

L'ordenació proposada pretén donar resposta a la necessitat d'accés dels residents, així com dels possibles usuaris del nou parc. Es mantenen els sentits de circulació de la xarxa actual, ja que assegurin una bona connectivitat de l'àmbit amb la resta del municipi i amb la xarxa viària regional.

- Es preveu l'obertura de dos carrers de caràcter local. El primer carrer consisteix en un viari de prioritat invertida, de 6 metres de secció, i el segon carrer consisteix en un vial per a vianants, de 5 metres de secció.
- S'amplien les voreres existents fins a una amplada mínima de 5 metres. Això permet la plantació d'arbrat que actui, d'una banda, com a filtre de protecció entre els sòls residencials i els sòls d'ús industrial pròxims i, d'altra banda, que garanteixi un recorregut còmode i segur per als desplaçaments a peu.

- Es proposa la formació d'una banda d'aparcament en filera de 2,40 metres d'amplada a la Ronda de Santa Eulàlia, segregada de la calçada i protegida amb orelles que amplien les voreres, i destinar un carril del lateral de l'avinguda de Prat de la Riba per a l'estacionament

### **Xarxa de vianants i bicicletes**

Es proposa:

- Ampliar les voreres existents fins a 5 metres d'amplada, amb plantació d'arbrat urbà, com a filtre de protecció del trànsit rodat.
- Disseny viari de qualitat, accessible a tots els col·lectius desfavorits, especialment invidents.
- Es preveu l'obertura de dos nous carrers de prioritat invertida que assegurin una bona connexió del nou parc urbà amb la xarxa existent.
- Connexió de l'àmbit a la xarxa de carril-bici de Pallejà mitjançant el vial de prioritat invertida, de nova obertura, que discorre pel límit nord de l'àmbit.

### **11. Mobilitat i gènere**

L'estudi aporta dades de gènere de l'EMO 2001.

Quant a les actuacions, l'estudi afirma que el planejament millorarà les condicions de desplaçament per que fa a la visibilitat, la il·luminació i la seguretat, de forma que s'afavorirà la mobilitat dels col·lectius més fràgils (gent gran, dones i nens), principals usuaris dels modes no motoritzats.

### **12. Avaluació de la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica**

La disposició addicional quarta del Decret estableix que els estudis d'avaluació de la mobilitat generada de planejament urbanístic o d'implantacions singulars declarats pel govern com a zona de Protecció especial de l'ambient atmosfèric (com el cas de Pallejà) han d'incorporar les dades necessàries per avaluar la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica.

L'estudi caracteritza les emissions dels vehicles a partir de les dades de IMD i aplica factors d'emissió per km recorregut, en base a l'Auditoria ambiental del municipi (Diputació de Barcelona 2000).

Es mostren els resultats per mode de transport, quant a monòxid de carboni, òxids de nitrogen, partícules en suspensió i metà.

### 13. Conclusions

L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada de la *Modificació puntual del PGM en l'àmbit delimitat per l'avinguda de Prat de la Riba, la Ronda Santa Eulàlia i el parc del carrer Cervantes*, a Pallejà, conté bona part dels elements necessaris per aconseguir una mobilitat sostenible, d'acord amb els principis de la Llei de la Mobilitat, pel que s'emet **informe favorable**.

Es recomana que en la redacció dels projectes constructius es tinguin presents les recomanacions d'aquest informe, així com les de l'estudi de mobilitat. D'acord amb el que prescriu l'article 18.4 de la llei, si els projectes no segueixen les determinacions de l'estudi, ho han de justificar.

Barcelona, 10 de desembre de 2010

Vist-i-plau

Lluís Alegre i Valls  
Cap del Servei de Mobilitat

Marc A. García i López  
Director tècnic