

**Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada per la Modificació puntual del PGM a la carretera de l'Hospitalet**

**Municipi de Cornellà de Llobregat**  
**Comarca del Baix Llobregat**  
Promotor: Ajuntament de Cornellà de  
Llobregat  
Redactor de l'EAMG: EMDUCSA

---

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 a la carretera de l'Hospitalet*, a Cornellà de Llobregat.

## **1. Antecedents**

L'Ajuntament de Cornellà de Llobregat promou la Modificació puntual del Pla General Metropolità amb l'objectiu de transformar els actuals espais en desús en espais productius, mitjançant 3 plans de millora urbana. El sector compta amb 4 subàmbits molt propers, que ocupen un total de 43.792 m<sup>2</sup>.

Segons el 'resum comprensiu', al subàmbit 1 es preveu un canvi d'ús a terciari amb ús residencial transitori, amb una regulació del sostre industrial. Al subàmbit 2 es contempla un pas a usos terciaris i hotelers, amb un increment de l'edificabilitat vigent. Al subàmbit 3 es canvia el teixit productiu per un altre més compatible amb l'entorn, reestructurant de forma funcional el sistema viari i d'espais lliures. Per últim, al subàmbit 4 s'estableix la possibilitat d'acollir usos terciaris.

El sector es localitza a la confluència de la carretera de l'Hospitalet i l'avinguda de la Fama, limitant al nord amb el sector residencial de Can Millàs i amb el parc central del sector, i al sud i a l'oest pel teixit urbà productiu derivat de l'antic polígon Almeda.

En l'actualitat el sector està ocupat per tallers i magatzems i usos residencials amb cases de cos o blocs de pisos d'inicis del segle XX

La Modificació puntual del PGM va ser aprovada inicialment per l'Ajuntament de Cornellà de Llobregat en data 26 de novembre de 2009. Pel que s'observa, el document va estar sotmès a informació pública sense el corresponent estudi d'avaluació de la mobilitat generada. Posteriorment va ser lliurat a l'ATM l'EAMG del sector que va ser informat favorablement però establint-se per part de l'ATM unes condicions en el moment del seu desenvolupament.

En data 7 de juliol de 2011 s'ha rebut un nou EAMG que es passa a informar.

Cornellà de Llobregat té una població de 87.240 habitants (any 2010).

## 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 la carretera de l'Hospitalet*, a Cornellà de Llobregat, als continguts de la llei de la mobilitat, i s'aplicaran com a criteris els establerts en el decret de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada.

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

- La creació de 19.161 m<sup>2</sup> de sostre industrial
- Nous usos terciaris, amb un sostre de 44.971 m<sup>2</sup>
- La creació de 10.000 m<sup>2</sup> de sostre destinat a usos hotelers
- Nous espais lliures que ocupen 3.224 m<sup>2</sup>

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

L'estudi de mobilitat de la modificació puntual estima que el sector generarà un total de **4.775 desplaçaments/dia feiner, 2.388 per sentit**.

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

Usos	Àrea (m <sup>2</sup> )	Sostre edificable (m <sup>2</sup> )	Viatges generats (m <sup>2</sup> ) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
oficines		34.666,55	5.200	5.200
industrial		15.379,46	769	-1.579
equip. hotelers		10.000,00	2.000	1.000
zona verda	3.107,20		155	155
vialitat				
<b>TOTAL</b>	43.792,00	60.046,01	8.124	4.776

L'estudi de mobilitat aplica les ràtios proposades pel Decret 344/2006 per als usos industrials, terciaris (considerant que tot el sostre es destina a oficines) i per a les zones verdes.

Per a l'ús hotelier l'estudi aplica una ràtio equiparable a la dels usos residencials, de 10 viatges/100 m<sup>2</sup> sostre enlloc del de 20 viatges/100 m<sup>2</sup>

L'estudi fa l'exercici de restar el sostre que, segons el planejament vigent, es destina a usos industrials. Segons el càlcul, tot el sostre industrial previst pel planejament vigent

està desenvolupat. Si no fos així, caldria modificar el càlcul restant només aquells usos existents i en actiu.

Quant als usos terciaris, amb la lectura de la memòria d'ordenació hom podria concloure que es preveu una façana comercial a la carretera de l'Hospitalet. En cas que això fos així caldria utilitzar les ràtios de mobilitat corresponents a usos comercials.

L'ús que genera més mobilitat és el terciari (oficines), amb un total de 5.200 viatges/dia segons l'estudi. En segon lloc destaca la mobilitat generada per l'equipament hotel·ler, d'uns 1.000 viatges/dia.

Pel que fa al repartiment modal, l'estudi fa una proposta per als diferents usos, en base a dades de mobilitat de l'EMQ 2006 de la ciutat. En concret, per a la nova mobilitat l'estudi estima el següent repartiment modal:

Repartiment modal proposat	A PEU / BICI	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT
% quota modal	28,9%	20,8%	50,3%
Viatges / dia feiner	1.380	993	2.403

Des de la redacció del present informe es posa de manifest que atès el planejament que es proposa, el repartiment modal hauria de tenir un comportament més sostenible i tenir una quota de vehicle privat inferior a la que surt d'utilitzar directament l'EMQ06.

Observació 1:

Es recorda que **si es preveu una implantació singular**, caldrà realitzar l'EAMG corresponent i caldrà ajustar la xifra del càlcul de la mobilitat, tenint en compte les xifres que hi ha en l'EAMG del planejament per tal de poder comprovar la relació entre oferta i demanda de les xarxes de mobilitat, tal com recull el Decret 344/2006.

#### 4. Mobilitat en vehicle privat

L'estudi concreta les amplades dels vials que envolten els sectors (avinguda dels Alps, avinguda de la Fama, carretera de l'Hospitalet i avinguda el Parc de Can Mercadé), entre 20 i 26 m. La vialitat bàsica està totalment executada.

La xarxa viària secundària està formada pels carrers Víctor Pradera i Quintana de Millàs, a més del nou vial que preveu el pla, d'accés i reestructuració pels teixits mixtes del subàmbit 3.

Observació 2:

**No s'aporten dades de la demanda del trànsit existent** i tan sols es fa la consideració que el trànsit generat serà absorbit sense problemes per la xarxa existent. És convenient afinar aquest supòsit amb les IMD existents i analitzant el factor d'hora punta de cara a poder fer un bon treball de direccionament del trànsit.

## 5. Xarxa de transport públic

S'esmenta l'oferta actual de transport públic a l'àmbit d'estudi:

- Metro: L5, Gavarra
- Rodalies Renfe: estació Cornellà Centre
- FGC L8: estació Almeda
- Tram T1 i T2: parada Cornellà Centre
- Autobús: 52, 57, 67, 68, L82, L95, N13

L'estudi mostra l'esquema dels recorreguts i la localització de parades de transport públic, però no aporta dades quant a oferta i demanda actuals tot i que sí fa la reflexió que la quantitat de transport públic existent ha de poder absorbir sense problema la nova mobilitat generada.

## 6. Mobilitat a peu i en bicicleta

L'estudi destaca que bona part de la xarxa viària existent garanteix la connexió entre els equipaments i els espais lliures existents, en especial al llarg de l'avinguda dels Alps.

Quant a la bicicleta, l'estudi esmenta que Cornellà de Llobregat no disposa de cap itinerari delimitat per a la bicicleta però presenta la xarxa prevista pel municipi que passa a tocar del sector.

## 7. Incidència de la mobilitat generada

L'estudi afirma que la mobilitat generada podrà ser absorbida per les xarxes existents, no obstant no s'aporten dades que permetin fer una valoració numèrica d'aquesta afirmació, ni per al trànsit ni per al transport públic. Serà necessari avaluar amb més detall aquest aspecte en el planejament derivat o aportar la informació que avali l'esmentada afirmació, tot i que amb una hora punta del 8% i un factor d'ocupació d'1,3 persones per vehicle tenim 148 vehicles en hora punta, 74 per sentit que no haurien de ser problema per una xarxa que no estigui congestionada.

Observació 3:

Convé que es faci **la comprovació de no congestió de la xarxa en hora punta**.

## 8. 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 només 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> )	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turismes	Total aparcaments motocicleta
oficines		34.666,55	347		
industrial		15.379,46	154		
equip. hotelers		10.000,00	100	100	100
zona verda	3.107,20		31		
vialitat					
<b>TOTAL</b>	43.792,00	60.046,01	<b>632</b>	<b>100</b>	<b>100</b>

L'estudi de mobilitat aplica les ràtios d'aparcament per a bicicletes del Decret, excepte per a l'equipament hotelier que n'aplica el 50%.

Quant a l'aparcament de turismes i motos, l'estudi aplicarà les normes urbanístiques del planejament que es tramita, tot i que esmenta que, en cas de desenvolupar-se un gran equipament comercial caldrà fer la reserva d'aparcament corresponent segons el Decret 378/2006.

Per a les bicicletes, l'estudi afirma que les places d'aparcament s'encabiran en espais lliures ja existents. Des de la redacció del present informe es posa de manifest que la reserva que indica l'annex 2 del Decret és dins de les parcel·les de cada ús, per tant els espais lliures hauran de contenir una reserva de 32 places, mentre la resta de places destinades a usos terciaris, industrials i hotelier hauran de situar-se fora de la via pública, en espais segurs però accessibles, de forma que es potenciï l'ús de la bicicleta.

Quant a les motocicletes, caldrà garantir que se senyalitza espai d'aparcament suficient en calçada i fora de la via pública per evitar en tot moment que les motocicletes ocupin les voreres.

Observació 4:

Hagués estat convenient calcular **l'aparcament previst per les normes urbanístiques dins de l'EAMG**, de manera que facilita fer el còmput global i la incidència del mateix en la via pública.

## 9. Distribució Urbana de Mercaderies

L'estudi esmenta la necessitat, seguint els requeriments de l'article 6 del Decret, de realitzar una **reserva d'un 10% del sostre** dels establiments comercials destinat a magatzem, per tal d'evitar operacions de càrrega i descàrrega.

Respecte de les places destinades a les operacions de càrrega i descàrrega, l'article 6 del Decret indica que cal efectuar una reserva d'1 plaça de 3 m x 8 m a la via pública per cada 1.000 m<sup>2</sup> de sostre destinat a comerç i per cada 2.000 m<sup>2</sup> de sostre destinat a

oficines. Segons el sostre terciari planificat (oficines), caldria fer una reserva de 22 places.

L'estudi preveu que el carrer Guillet s'eixampli a mode d'espai d'aparcament, càrrega i descàrrega i altres serveis.

## **10. Mesures correctores**

### **Xarxa de transport públic**

L'estudi no contempla cap actuació sobre la xarxa de transport públic doncs la nova urbanització garantirà els itineraris accessibles fins a les estacions de ferrocarril i les parades de bus.

### **Xarxa bàsica per a vehicles**

La planificació preveu obrir un nou vial d'accés i reestructuració per als teixits mixtes del subàmbit 3.

### **Xarxa de vianants i bicicleta**

L'estudi indica que la proposta reforça en amplitud i qualitat el recorregut pel front de la carretera de l'Hospitalet, mitjançant una ampliació de les voreres a la banda nord i l'aparició d'un conjunt d'espais lliures. L'estudi també proposa un itinerari per a vianants entre la carretera de l'Hospitalet, el passatge Alps i l'avinguda del Parc de Can Mercadé, enllaçant els espais lliures previstos a l'interior.

Quant a la bicicleta, l'estudi concreta que les característiques dels espais lliures de l'entorn garanteixen el pas de les bicicletes sense limitacions, tot i que no es delimita un espai físic destinat a la bicicleta.

## **11. Mobilitat i gènere**

L'estudi no aporta indicadors de gènere.

## **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 Cornellà de Llobregat) han d'incorporar les dades necessàries per avaluar la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica.

L'estudi afirma que la nova mobilitat provocarà un increment de consum de combustible de 1.371 kg/hab i un increment d'emissions anuals de 2.728 kg de CO<sub>2</sub>, de 5 kg de NOx, de 2,4 kg de partícules... Es troben a faltar les dades de partida i les fonts emprades per efectuar aquest càlcul. D'altra banda, els valors presentats sembla que tenen un ordre de magnitud incorrecte.

### **13. Finançament de les càrregues derivades de la mobilitat generada**

L'estudi afirma que la mobilitat generada podrà ser absorbida per la xarxa de transport públic existent, per tant no cal finançar una compensació del transport públic. Tanmateix quan es tramiti el planejament derivat caldrà detallar amb més precisió la incidència de la mobilitat generada sobre el transport públic i si suposa algun finançament a tenir en compte pel sector en concret que el generi.

### **14. Conclusions**

L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada de la *Modificació puntual del PGM a la carretera de l'Hospitalet*, a Cornellà de Llobregat, conté bona part dels elements necessaris per a aconseguir una mobilitat sostenible, d'acord amb els principis de la Llei de la Mobilitat 9/2003 i del propi Decret 344/2006, per la qual cosa s'emet **informe favorable** pel que fa a l'aprovació de l'instrument de planejament que es tramita.

Dins del l'informe s'han realitzat algunes observacions que se sol·licita a l'ajuntament de Cornellà les tingui en compte en la redacció del projecte constructiu.

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, 29 de setembre de 2011

Vist-i-plau

Lluís Alegre i Valls  
Cap del Servei de Mobilitat

Marc A. García i López  
Director tècnic