

Informe relatiu a l'estudi d'avaluació generada per la Modificació del PGM-76 a l'àmbit discontinu format per l'entorn de Siemens i entorn de la plaça dels enamorats de Cornellà de Llobregat

Municipi de Cornellà de Llobregat
Comarca del Baix Llobregat
Promotor: PROCORNELLÀ
Redactor de l'EAMG: AIM

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 del PGM-76 a l'àmbit discontinu format per l'entorn de Siemens i entorn de la plaça dels enamorats a Cornellà de Llobregat*.

1. Antecedents

L'Ajuntament de Cornellà de Llobregat promou la Modificació puntual del Pla General Metropolità en diversos àmbits de Cornellà i el Programa d'Actuació Urbanística Municipal (PAUM) que hi anirà lligat, amb l'objectiu d'organitzar el territori de la ciutat i determinar els seus usos.

En data 5 de febrer de 2014, s'ha rebut, de la consultora AIM, informació complementària per aclarir alguns paràmetres necessaris per a l'elaboració del present informe. Aquesta informació forma part, per tant, de l'EMAG.

Les actuacions a considerar van dirigides principalment als sectors que han tingut un baix desenvolupament del teixit urbà en les últimes dècades, quedant àmbits amb teixits històrics obsolets, activitats industrials històriques o àrees perifèriques, que tenen un gran potencial des del punt de vista urbanístic.

Des del punt de vista de la mobilitat, aquest fet passa per millorar les condicions d'accessibilitat a determinats sectors, i alhora protegir de manera adequada i pacificar entorns urbans que poden veure com s'allibera sòl destinat a fluxos de pas.

Des de finals dels anys 70 i al llarg de la dècada dels 80, i gràcies al PGM, es comencen a produir processos reparcel·latoris que permeten resoldre l'anterior barreja d'usos agrícoles i industrials amb els teixits residencials. Des de llavors, es van desenvolupar altres infraestructures de transport que han permès anar connectant la ciutat amb l'àrea més central de l'àrea metropolitana i per extensió la resta del territori.

El desenvolupament del sector Siemens, objecte de la modificació, permet millorar la permeabilitat amb Sant Joan Despí ja que permet donar continuïtat dels vials Tambor del Bruc de Sant Joan Despí i carrer Huelva de Cornellà amb la carretera d'Esplugues i amb el carrer de Miranda.

L'àmbit de la Modificació està format per terrenys desocupats o edificacions industrials en desús. Es divideix en dues parts:

- La superfície de 108.969 m² propera al sector Siemens, a l'entorn del creuament de la carretera d'Esplugues amb les vies del ferrocarril.
- Una superfície més petita, de 2.810 m², situats a l'entorn de la Plaça dels Enamorats, més al sud del primer sector.

La superfície de l'àmbit d'estudi de Siemens donarà lloc a usos residencials, terciaris, industrials, d'equipaments i zones verdes (espais lliures).

Els terrenys de l'entorn de la Plaça dels Enamorats, inclouen aquesta mateixa plaça i s'estenen cap al sud (sense arribar al c/ Murillo), entre el c/ Pius XII i c/ Miguel de Roncali. El terreny correspon a un edifici d'usos residencials, que amb la nova modificació del PGM generarà usos terciaris i zona verda.

2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada de la *Modificació del PGM-76 a l'àmbit discontinu format per l'entorn del sector Siemens i entorn de la plaça dels enamorats* al municipi de Cornellà de Llobregat, i s'aplicaran com a criteris els establerts en el Decret de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada.

El desenvolupament d'aquests sectors suposa la creació d'un nou pol generador de mobilitat, conseqüència de:

- La creació de 101.358,76 m² de sostre destinat a ús residencial
- La creació de 27.558 m² de sostre destinat a ús terciari
- La creació de 18.386,20 m² de sostre destinat a ús industrial
- La creació de 25.225 m² de sòl destinat a equipaments
- La creació de 22.840 m² de sòl destinat a espais lliures

3. Estimació de la demanda de mobilitat generada

L'estudi de mobilitat de la modificació puntual estima que la mobilitat total generada pel planejament proposat és de **26.202 desplaçaments/dia, 13.101 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 ²)	Sostre edificable (m ²)	Viatges generats (m ²) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
residencial		101.359	10.136	10.136
comercial		13.779	6.890	6.890
oficines		13.779	2.067	2.067
industrial		18.386	920	920
equipaments		25.225	5.046	5.046
zona verda	22.840,00		1.142	1.143
TOTAL	111.779,00	172.528,45	26.202	26.202

L'estudi de mobilitat aporta les ràtios proposades pel Decret 344/2006, per a l'ús terciari pren un valor de 50 viatges/100 m² de sostre de l'ús comercial i els 15 viatges/100 m² de sostre de l'ús d'oficines, estimant que el 50% seran usos d'oficines i l'altra 50% usos comercials.

L'estudi de mobilitat assenyala que donat que els terrenys es troben actualment en sòl urbà, generen actualment una mobilitat i realitza una estimació aplicant també les ràtios que proposa el Decret. Obté una mobilitat estimada actual de **8.405 desplaçaments/dia**, i per tant la mobilitat generada neta seria la diferència entre la mobilitat del planejament futur i la de l'actual, uns **17.797 desplaçaments/dia**.

Recomanació 1

Tanmateix es recomana que es facin comptatges de la mobilitat actual i es descompti la mobilitat real i no la teòrica del planejament i es comprovi que l'increment de vehicles és semblant al calculat teòricament.

En relació al repartiment modal i segons dades de la EMQ'06, l'estudi considera que el 50,3% dels desplaçaments es realitzaran a peu o bici, un 28,9% en vehicle privat i un 20,8% en transport públic.

Repartiment modal proposat	A PEU / BICI	TRANSPORT COL·LECTIU	VEHICLE PRIVAT	TOTAL Viatges
% quota modal	50,3%	20,8%	28,9%	100,0%
Viatges / dia feiner	8.952	3.702	5.143	17.797

4. Mobilitat en vehicle privat

L'estudi assenyala que la via principal de l'entorn és la carretera d'Esplugues (C-245), que representa l'eix viari principal per a les comunicacions nord-est a sud-oest. Es tracta d'una via bidireccional amb dos carrils de circulació per sentit.

Altres vies destacades són:

- Carrer Lluís Muntadas: és un vial que neix a la carretera d'Esplugues i des d'allà segueix un traçat cap a l'oest fins a trobar les vies de ferrocarril. El tram de carrer entre la carretera d'Esplugues i les vies és de doble sentit, mentre que el tram que segueix paral·lel a les vies és de sentit únic (de sud a nord).
- Carrer de Catalunya: és un vial que neix a la carretera d'Esplugues (l'antiga travessera) i segueix un traçat paral·lel a les vies fins arribar al carrer Lluís Muntadas. La secció consta d'un carril de circulació per sentit i es permet l'aparcament en alguns trams del seu costat nord.
- Avinguda de les Flors: és un vial que s'inicia a partir del final del carrer Lluís Muntadas. Té una secció d'un carril per sentit de circulació i es permet l'aparcament en cordó.
- Carrer Granada i carrer d'Ignasi Iglesias: es tracta d'un mateix eix viari que canvia de nom. Té una secció de doble sentit amb un carril per banda. Al carrer Granada no es permet l'aparcament però sí al carrer Ignasi Iglesias.
- Carrer de Sevilla: és un vial paral·lel a l'avinguda de les Flors i comunicaria els carrers Lluís Muntadas i Ignasi Iglesias si actualment no estigués tallat en el seu extrem sud-oest.

L'estudi fa una estimació de la distribució del nous desplaçaments en vehicle privat partint del repartiment modal proposat. Considera un total de 4.594 desplaçaments nous en cotxe i 341 en moto. Partint d'una ocupació per al cotxe de 1,22 persones/cotxe i per la moto de 1,06 persones/moto, el nombre de vehicles generats seria de 3.766 turismes i 32 motocicletes.

Pel que fa a la distribució del trànsit, l'estudi considera que es repartirà principalment per la carretera d'Esplugues i en menor grau en la resta de vies col·lectores – distribuïdores que comuniquen amb Sant Joan Despí i el propi municipi de Cornellà de Llobregat. Amb aquesta hipòtesis, la distribució de trànsit considerada és del 80% dels vehicles a la Carretera d'Esplugues i el 20% a la resta de vies .

Així mateix, l'Estudi aporta dades de les intensitats de trànsit registrades a la Carretera d'Esplugues, extretes del document "*Estudi de trànsit al centre urbà de Cornellà de Llobregat*" (ATM 2008) i obté el nivell de saturació d'aquesta via amb l'increment de trànsit.

5. Xarxa de transport públic

L'estudi mostra un plànol amb l'oferta de transport públic del municipi i descriu la oferta propera a l'àmbit d'estudi:

- Autobús:

- Línies metropolitanes diürnes: 5 línies gestionades per TMB i 9 línies gestionades per EMT:
 - Línia 57: de Barcelona (Pg. Marítim) a Cornellà de Llobregat. Circula al llarg de la carretera d'Esplugues. L'interval de pas en dies feiners és d'uns 20 minuts, depenent de la franja horària.
 - Línia 94: línia interna de Cornellà que circula en recorregut horari des del carrer Tirso de Molina i passa per la carretera d'Esplugues. L'interval de pas en dies feiners és d'uns 25 minuts, depenent de la franja horària.
 - Línia 95: línia interna de Cornellà, que circula en recorregut antihorari des de l'avinguda Pablo Picasso i passa per la carretera d'Esplugues. L'interval de pas en dies feiners és d'uns 15 minuts, depenent de la franja horària.
 - Línia 67: de Barcelona a Cornellà de Llobregat. Circula al llarg de l'Avinguda Sant Ildefons. L'interval de pas en dies feiners és d'entre 11 i 15 minuts.
 - Línia 68: de Barcelona a Cornellà de Llobregat. Circula al llarg de la carretera d'Esplugues. L'interval de pas en dies feiners és d'uns 20 minuts, depenent de la franja horària.
 - Línies interurbanes:
 - L46: de Sant Just Desvern a Cornellà de Llobregat. Circula per l'Avinguda Sant Ildefons. L'interval de pas en dies feiners és d'uns 20 minuts.
 - L74: de Sant Boi de Llobregat a Cornellà de Llobregat. Circula per la carretera d'Esplugues i l'avinguda Sant Ildefons. L'interval de pas en dies feiners és d'uns 30 minuts.
 - L75: de Sant Boi de Llobregat a Cornellà de Llobregat. Circula per la carretera d'Esplugues i l'avinguda Sant ildefons. L'interval de pas en dies feiners és d'uns 30 minuts.
 - L85: de Gavà a Hospitalet de Llobregat. Circula per la carretera d'Esplugues i l'avinguda Sant Ildefons. L'interval de pas en dies feiners és de 30 minuts.
 - Línies nocturnes:
 - LN14: realitza el recorregut Barcelona (Plaça Catalunya) – Castell dels. L'interval de pas en dies feiners és d'uns 20 minuts.
- Renfe:

- Línia R1: aquesta línia ofereix 32+32 expedicions en dies laborables fins a Mataró en un horari de 6:20 a 23:30. Els caps de setmana i festius no hi ha cap expedició que arribi a Cornellà.
 - Línia R4: aquesta línia ofereix 70+71 expedicions en dies laborables en un horari de 5:00 a 00:10 i 46+46 expedicions en dissabtes i festius.
- o Tramvia:
 - Línies T1,T2: la parada més propera és la d'Ignasi Iglesias, que es troba a la mateixa carretera d'Esplugues en la intersecció amb el carrer Josep Torras i Bages.
 - o Metro:
 - Línia 5: la parada més propera és la de Cornellà Centre, que es troba en un radi de 500 metres i forma part de l'intercanviador metro – Rodalies de Catalunya – Trambaix.

6. Mobilitat a peu i en bicicleta

L'estudi assenyala que donat que l'àmbit de la modificació es troba en una zona ja urbanitzada que disposa de voreres i nombrosos passos de vianants (semaforitzats i no semaforitzats), el vianant té garantit els itineraris per desplaçar-se.

Pel que fa a la bicicleta, l'estudi assenyala que l'únic itinerari segregat per a bicicletes discorre per la carretera d'Esplugues. També hi ha un tram de carril bici de menys de 100 metres a l'antic traçat de la carretera d'Esplugues, però que no es pot considerar com a itinerari factible ja que té molt poca llargada i no comunica amb cap altra itinerari. L'estudi assenyala també que al municipi de Cornellà es troba limitada la velocitat a 30 Km/h, fet que permet la circulació de les bicicletes per la calçada en convivència amb el vehicle privat.

7. Incidència de la mobilitat generada

L'estudi avalua la incidència dels nous desplaçaments en vehicle privat a la xarxa viària, concretament a la carretera d'Esplugues que es considera la principal via per on es distribuiran els nous desplaçaments en vehicle privat, determinant la seva capacitat actual tenint en compte que es tracta d'una via amb dos carrils de circulació, obtenint un nivell de saturació del 77% en sentit nord i del 65% en sentit sud. Avalua també la incidència en la resta de vials.

En relació al transport públic, l'estudi considera que els nous desplaçaments poden ser absorbits per la xarxa actual i aporta dades dels desplaçaments per expedició que hi ha actualment i la oferta per expedició en l'hora punta, assenyalant l'increment que representa en la seva ocupació. A partir d'aquestes dades i de les inspeccions visuals

realitzades, determina que les línies actuals disposen de capacitat suficient per absorbir la nova demanda.

Pel que fa als itineraris de vianants, l'estudi afirma que l'actual xarxa garanteix la connectivitat i continuïtat dels vianants, però no avalua la incidència de l'obertura de quatre nous vials degut a la modificació puntual. Caldria representar gràficament els nous itineraris de vianants derivats de l'obertura d'aquests vials.

Respecte als itineraris de bicicletes, l'estudi no realitza cap proposta de millora de la xarxa actual, atenent a que el municipi de Cornellà té una limitació de la velocitat de circulació a 30 Km/h que permet proposar itineraris per la calçada en convivència amb el vehicle motoritzat.

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 ²)	Sostre edificable (m ²)	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turismes	Total aparcaments motocicleta
residencial		101.359	2.028	1.014	507
comercial		13.779	138		
oficines		13.779	138		
industrial		18.386	184		
equipaments		25.225	1.262		
zona verda	22.840,00		230		
TOTAL	111.779,00	172.528,45	3.981	1.014	507

L'estudi proposa reservar un total de 3.981 places d'aparcament per a bicicletes.

Per altra banda, l'estudi proposa reservar 1.014 places d'aparcament per a turismes fora de la via pública i 507 per a motocicletes.

Recomanació 2

Quant a les motocicletes, caldrà garantir que se senyalitza espai d'aparcament suficient per evitar en tot moment que les motocicletes ocupin les voreres i altres espais destinats al vianant.

9. Distribució Urbana de Mercaderies

L'estudi assenyala 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.

Donat que el planejament no distingeix els usos terciaris entre oficines i comerços, l'estudi realitza la hipòtesis de que el 50% del sostre terciari es destinarà a usos comercials i la resta a oficines. Amb aquesta hipòtesis, l'estudi preveu reservar **1.378 m² de sostre per a magatzem**.

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 m² de sostre destinat a comerç i per cada 2.000 m² de sostre destinat a oficines. Segons el sostre comercial planificat, caldria fer una reserva de **14 places per a usos comercials i 7 places per a usos d'oficines**, tal i com contempla l'estudi.

10. Mesures correctores

Xarxa de transport públic

L'estudi no contempla cap actuació sobre la xarxa de transport públic.

Xarxa bàsica per a vehicles

L'estudi no contempla cap actuació sobre la xarxa viària.

Recomanació 3

Atenent que hi ha que promoure el vehicle elèctric, es recomana que es desenvolupin els elements bàsics per a una infraestructura de punts de recàrrega públics. Així mateix, cal que es promogui la instal·lació de punts de recàrrega en els nous edificis privats públics.

Xarxa de vianants i bicicleta

L'estudi assenyala que l'obertura dels carrers contemplats a la modificació augmentarà la continuïtat de la xarxa ja mallada.

L'estudi no contempla cap actuació sobre la xarxa de bicicletes.

Recomanació 4

Des de la redacció del present informe es recomana que durant el desenvolupament del planejament derivat s'estudiïn possibles millores en l'accessibilitat de les bicicletes en els itineraris on hi hagi una major demanda i es comprovi que els vials zona 30, estan funcionant com a tals.

11. Mobilitat i gènere

L'estudi assenyala que les dones són més usuàries de modes no motoritzats i per tant s'haurà de tenir en compte en les xarxes proposades, però no determina en quins percentatges.

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 aporta dades de les emissions diferenciant per tipus de vehicle i carburant.

13. Conclusions

L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada de la *Modificació del PGM-76 a l'àmbit discontinu format per l'entorn de Siemens i entorn de la plaça dels enamorats*, a Cornellà de Llobregat compta amb els elements necessaris per 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.

Tanmateix es sol·licita a PROCORNELLA que es tinguin en compte les recomanacions que es fan en aquest informe.

Barcelona, 13 de febrer de 2014

Vist-i-plau

Lluís Alegre i Valls
Cap del Servei de Mobilitat

Marc A. García i López
Director tècnic