

**Informe relatiu a l'estudi d'avaluació generada per la Modificació del PGM-76 a l'àmbit discontinu format per l'entorn dels sectors Tintes Especiales, Fira de Cornellà, carrer Silici i carrer Rosselló a Cornellà de Llobregat**

**Municipi de Cornellà de Llobregat**  
**Comarca del Baix Llobregat**

Promotor: PROCORNELLÀ

Redactor de l'EAMG: AIM (Assessoria d'infraestructures de mobilitat)

---

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 dels sectors Tintes Especiales, Fira de Cornellà, carrer Silici i carrer Rosselló* 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 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 reparcelatoris 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.

L'àmbit discontinu de la Modificació està format per quatre àmbits, localitzats a la part sud del municipi i lligats als eixos de la Ronda del Litoral i la Ronda de Dalt:

- Àmbit Tintes Especiales (PMU 9) : es tracta d'una superfície de 19.695 m<sup>2</sup> del sector Tintes Especiales, localitzat a l'entorn de la intersecció de l'avinguda del Baix Llobregat i el Passeig dels Ferrocarrils Catalans.
- Àmbit Fira (PMU 6): es tracta d'una superfície de 23.367 m<sup>2</sup> del sector de la Fira de Cornellà, localitzat a l'illa delimitada per l'avinguda Maresme, l'avinguda Fama, el carrer Tirso de Molina i el carrer Albert Einstein.
- Àmbit del carrer Silici (PMU 5): es tracta d'una superfície de 49.902 m<sup>2</sup> del sector delimitat pel carrer Silici, l'avinguda Maresme, la Ronda de Dalt i la carretera del Mig.
- Àmbit del carrer Rosselló (PMU 5): es tracta d'una superfície de 9.627 m<sup>2</sup> a l'entorn del carrer Rosselló, entre el carrer Energia i el carrer Crom.

El sector de Tintes Especiales, que actualment són solars i indústria amb molt poca activitat, tindrà un ús principalment residencial. També hi haurà ús comercial i d'oficines.

El sector de la Fira actualment consta d'un edifici de convencions i d'un centre d'empreses. En el futur es potenciarà l'activitat comercial i d'oficines.

L'àmbit del carrer Silici, que actualment és un solar, seran oficines, sector comercial, residencial i equipaments.

L'àmbit del carrer Rosselló, és molt petit. Actualment són algunes naus industrials, un habitatge i un solar i es proposa un equipament.

## 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 dels sectors Tintes Especiales, Fira de Cornellà, carrer Silici i carrer Rosselló a 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 de nous pols generadors de mobilitat, conseqüència de:

- Àmbit Tintes Especiales: creació de 33.849 m<sup>2</sup> de sostre residencial, 1.200 m<sup>2</sup> de sostre terciari i 6.068 m<sup>2</sup> de superfície d'espais lliures.
- Àmbit Fira: creació de 13.618 m<sup>2</sup> de sostre terciari i 14.867 m<sup>2</sup> de superfície per a equipaments.
- Àmbit carrer Silici: creació de 10.910 m<sup>2</sup> de sostre residencial, 10.910 m<sup>2</sup> de sostre per a ús terciari, 9.013 m<sup>2</sup> de superfície per a equipaments i 27.200 m<sup>2</sup> de superfície d'espais lliures.
- Àmbit carrer Rosselló: creació de 5.193 m<sup>2</sup> de superfície per a equipaments.

### 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 **18.518 desplaçaments/dia, 9.259 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)
residencial		44.759,00	4.476	<b>4.476</b>
comercial		7.718,00	3.859	<b>3.859</b>
oficines		18.010,00	2.702	<b>2.702</b>
industrial				
equipaments		29.072,00	5.816	<b>5.816</b>
zona verda	33.268,00		1.665	<b>1.665</b>
<b>TOTAL</b>	<b>102.592,00</b>	<b>99.559,00</b>	<b>18.518</b>	<b>18.518</b>

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	9.314	3.852	5.351	18.518

### 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 que dona accés al sector de Tintes Especiales.

Altres vies destacades són:

- L'avinguda del Baix Llobregat és l'eix principal a tocar de l'àmbit del sector dels Tintes Especiales, comunicant amb la carretera de Sant Boi (C-245) a l'oest i el carrer Progrés a l'est. Es tracta d'un carrer de doble sentit de circulació, amb un carril per sentit.
- L'avinguda Maresme i l'avinguda de la Fama són els carrers més propers a l'àmbit de la Fira. Es tracta de vies molt amples de doble sentit de circulació, amb dos carrils per sentit.
- Sortida 15 de la Ronda de Dalt, és la sortida propera al sector, essent l'eix vertebrador de la mobilitat de l'avinguda Maresme – Passeig dels Ferrocarrils Catalans. El Passeig dels Ferrocarrils Catalans és una via de doble sentit, amb dos carrils per sentit separats per un passeig central enjardinat.

- Carretera de l'Hospitalet, es tracta de l'eix vertebrador de l'àmbit del carrer Rosselló i forma part de la xarxa viària bàsica de Cornellà.

## 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 3 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. Té dues parades properes a l'àmbit de Tintes Especiales i una parada propera a l'àmbit de la Fira.
    - 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. Té dues parades properes a l'àmbit de Tintes Especiales, una parada propera a l'àmbit de la Fira i una parada propera a l'àmbit del carrer Silici.
    - 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:
    - L12: de Barcelona a Cornellà de Llobregat. Circula per la carretera de l'Hospitalet i el carrer Salvador Dalí. Té una parada propera a l'àmbit del carrer Silici i una altra propera a l'àmbit del carrer Rosselló.
    - L52: de l'Hospitalet a Sant Feliu de Llobregat. Circula per la carretera d'Hospitalet, l'avinguda Alps, la carretera d'Esplugues i la carretera de Sant Joan Despí. Té una parada propera a l'àmbit

del sector de Tintes Especiales i una altra propera a l'àmbit del carrer Rosselló.

- L82: de Sant Boi de Llobregat a Cornellà de Llobregat. Circula per la carretera d'Esplugues i l'avinguda Sant Ildefons. Té una parada propera a l'àmbit de Tintes Especiales i una altra propera a l'àmbit del carrer Rosselló.
- Línies nocturnes:
  - LN13: realitza el recorregut Barcelona (Plaça Catalunya) – Sant Boi de Llobregat. Circula per la carretera d'Hospitalet fins a la carretera de Sant Boi. Té una parada propera a l'àmbit del carrer Rosselló.
- o FGC:

La línia d'FGC que dona servei és la del Llobregat – Anoia, que comunica amb Barcelona per una banda i amb Martorell, Manresa i Igualada per l'altra:

  - Estació Cornellà Riera: dona cobertura a l'àmbit de Tintes Especiales, ja que la part més allunyada està a 400 m.
  - Estació Almeda: dona cobertura a l'àmbit de la Fira de Cornellà.
- o Renfe
  - L'Estació de Cornellà Centre es troba propera a l'àmbit d'estudi. En els plànols de la xarxa actual de l'estudi de mobilitat apareix grafiada, però no es descriu a la memòria.
- o Tramvia:
  - Línies T1,T2: la parada més propera és la de Cornellà Centre. En els plànols de la xarxa actual de l'estudi de mobilitat apareix grafiada, però no es descriu a la memòria.
- o Metro:
  - Línia 5: la parada més propera és la de Cornellà Centre, que forma part de l'intercanviador metro – Rodalies de Catalunya – Trambaix. En els plànols de la xarxa actual de l'estudi de mobilitat apareix grafiada, però no es descriu a la memòria.

## **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.

No obstant però, assenyalen alguns punts de la xarxa que presenten deficiències degudes a la pèrdua de continuïtat:

- Àmbit Tintes Especiales: l'estudi remarca que la continuació del Passeig dels Ferrocarrils no està urbanitzada i actualment és un aparcament de terra tancat amb fitons i per tant no hi ha un espai reservat per als vianants.
- Àmbit del carrer Silici: l'estudi assenyalen que en aquest àmbit existeixen dues connexions per als vianants que no són possibles; la primera d'elles és la impossibilitat de creuar el ramal de la sortida 15 de la Ronda de Dalt per connectar amb l'avinguda Maresme, malgrat que aquesta disposa de vorera, la segona és que la carretera del Mig no té vorera entre el carrer Silici i el carrer Mercuri i tampoc hi ha pas de vianants per creuar el carrer Mercuri.
- Àmbit del carrer Rosselló: l'estudi assenyalen un tram comprès entre el carrer Energia i el carrer Crom que no està urbanitzat, essent actualment un pas estret de terra, ple de sots que es converteixen en bassals quan plou.

Pel que fa a la bicicleta, l'estudi destaca l'existència de diversos carrils bici en cadascun dels àmbits:

- Àmbit Tintes Especiales: a l'avinguda del Baix Llobregat hi ha dos trams de carril bici bidireccionals en vorera, un d'ells connecta amb el carril bici del carrer Tirso de Molina i segueix endavant fins connectar amb el polígon industrial a l'altra banda de la Ronda de Dalt, i l'altre, comença a partir de la rotonda d'intersecció amb la carretera de Sant Boi i connecta amb Sant Joan Despí.
- Àmbit de la Fira: al carrer Tirso de Molina hi ha un carril bici pintat en calçada, unidireccional a banda i banda de la mitjana enjardinada, que connecta amb altres carrils que permeten creuar el municipi de Cornellà d'est a oest.
- Àmbit carrer Silici: a aquest sector s'hi pot accedir per l'eix ciclable que travessa Cornellà d'est a oest.
- Àmbit del carrer Rosselló: a la carretera de l'Hospitalet hi ha un carril bidireccional en vorera, des del carrer Energia fins al Parc de Can Mercader.

L'estudi assenyalen 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, segons el repartiment modal proposat (4.982 desplaçaments nous en cotxe i 369 desplaçaments en bicicleta). Considera una ocupació per al cotxe de 1,22 persones/cotxe i 1,06 persones/moto. Així mateix, considera un percentatge d'hora punta del 10% i presenta un desglossat de l'augment de vehicles per a cadascun dels sectors inclosos a l'àmbit. Amb els resultats obtinguts considera que el trànsit generat

pel diversos sectors es veurà absorbit per la vialitat de l'entorn de cadascun dels sectors.

L'estudi aporta dades de les intensitats diàries dels carrers de l'entorn extretes dels documents "Estudi de mobilitat i trànsit al sector Ribera – Salines de Cornellà de Llobregat" (EMDUCSA, 2008) i "Estudi de trànsit a la carretera de l'Hospitalet a Cornellà de Llobregat" (AMB, 2009). A partir d'aquestes dades, determina la capacitat actual de les vies que absorbiran el nou trànsit generat que es troben per sota de la seva capacitat màxima. Seguidament, realitza la comprovació de la capacitat amb l'increment de trànsit, obtenint valors de saturació per sota de la capacitat.

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. 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, tot i que hi ha alguns punts amb certes deficiències i proposa una sèrie de millores.

Respecte als itineraris en 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. Assenyala també que els carrils bici existents es veuen complementats amb la xarxa de carril bici planificada en el *Pla Director de la Bici* de Cornellà.

## 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	aparcaments motocicl
residencial		44.759,00	896	448	224
comercial		7.718,00	259		
oficines		18.010,00			
industrial			0		
equipaments		29.072,00	292		
zona verda	33.268,00		334		
<b>TOTAL</b>	102.592,00	99.559,00	<b>1.781</b>	<b>448</b>	<b>224</b>

L'estudi proposa reservar un total de 1.781 places d'aparcament per a bicicletes.

Per altra banda, l'estudi proposa reservar 448 places d'aparcament fora de la via pública i 224 per a motocicletes.

### **Recomanació 1**

Seria recomanable aportar una taula que clarifiqui les superfícies i els sostres de l'àmbit de la modificació per comparar-les amb les del planejament vigent.

### **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 70% del sostre terciari es destinarà a usos comercials i la resta a oficines. Amb aquesta hipòtesis, l'estudi preveu reservar **772 m<sup>2</sup> 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 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 comercial planificat, caldria fer una reserva de **8 places per a usos comercials i 10 places per a usos d'oficines**. L'estudi proposa 10 places per a usos d'oficines i 10 places per a usos comercials.

## **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 contempla diverses actuacions sobre la xarxa viària:

- Àmbit Tintes Especiales: proposa la urbanització d'un nou tram del passeig Ferrocarrils Catalans, entre el carrer Empordanès i l'avinguda Baix Llobregat.
- Àmbit del carrer Silici: proposa un nou vial des del ramal de la sortida 15 de la Ronda de Dalt, que vagi directament al carrer Silici, sense haver de donar la



volta a la rotonda que hi ha a la intersecció amb el carrer Silici i l'avinguda Carrilet.

- Àmbit del carrer Rosselló: proposa la urbanització del tram del carrer Rosselló, entre el carrer Energia i el carrer Crom, així com la connexió amb el carrer Arnau Mercader.

### **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 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 assenyalava que les dones són més usuàries de modes no motoritzats i que 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 dels sectors Tintes Especiales, Fira de Cornellà, carrer Silici i carrer Rosselló* a Cornellà de Llobregat no compta amb els 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 desfavorable. per la qual cosa s'emet **informe favorable**.

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