

Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada associat a la Modificació Puntual del PGM a l'àmbit de Can Clota d'Esplugues de Llobregat

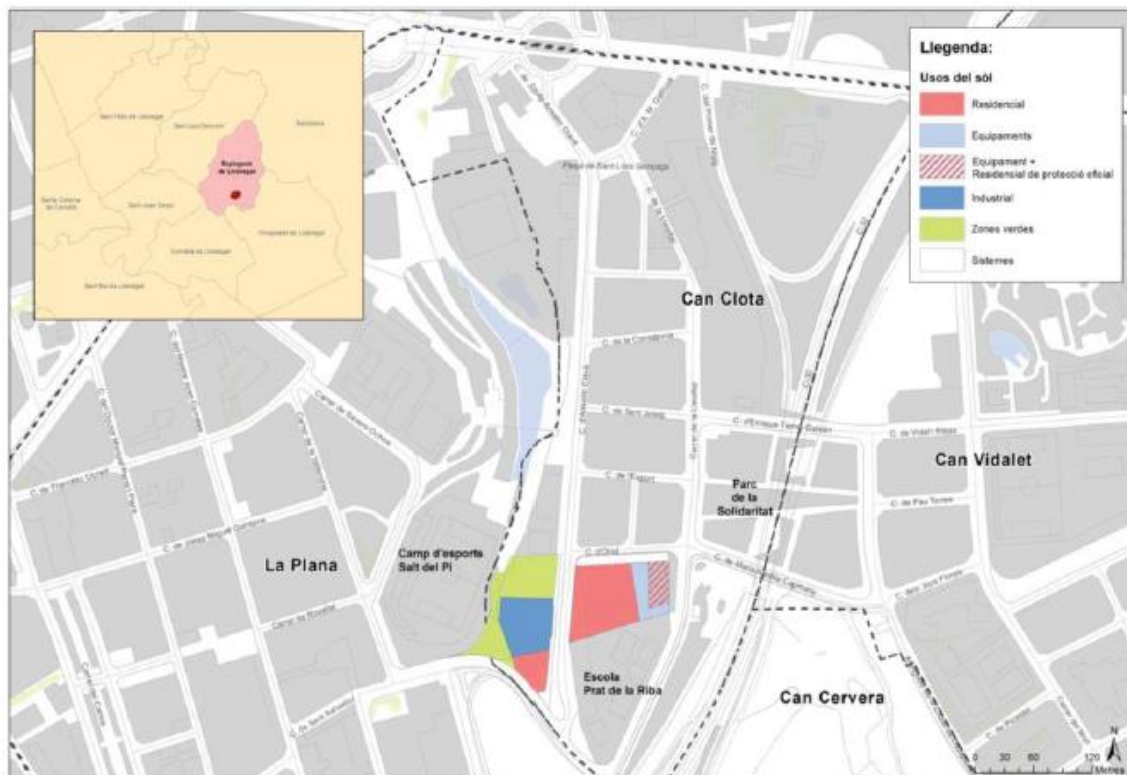
**Municipi d'Esplugues de Llobregat
Comarca del Baix Llobregat**

Promotor: Ajuntament d'Esplugues de Llobregat
Redactor de l'EAMG: CINESI, SLU

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 de la *Modificació Puntual del PGM a l'àmbit de Can Clota d'Esplugues de Llobregat*.

1. Antecedents

La present modificació puntual del PGM té per objecte la reordenació de les parcel·les industrials situades al sud del barri de Can Clota on s'ubiquen els laboratoris Cetir i l'antiga farmacèutica Bristol-Myers Squibb, amb l'objectiu de mantenir part de l'edificació i transformar-ne la resta assignant-li usos més coherents amb l'entorn residencial, alhora que d'alliberar sòl per a sistemes que serveixin d'accés i de connexió entre els corredors verds existents a ambdues bandes de l'àmbit.





En data a 7 de gener de 2019, l'ATM va emetre un primer informe de l'estudi d'avaluació de la mobilitat de *la Modificació Puntual del PGM a l'àmbit de Can Clota d'Esplugues de Llobregat*, el qual es va considerar que comptava 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'emete informe **favorable**, si bé s'establien diferents **condicions** relatives al seu desenvolupament. El 31 de gener de 2019, l'ATM ha rebut informació actualitzada d'aquest estudi, motiu pel qual s'emete el present informe.

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 a l'àmbit de Can Clota d'Esplugues de Llobregat als continguts de la llei de la mobilitat, i s'aplicaran com a criteris els establerts en el Decret 344/2006, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada.

Per tal d'aconseguir els objectius fixats, l'àmbit d'actuació, que compren una superfície total de 15.617 m², es delimita en els dos subàmbits següents:

- Subàmbit “Bratma”

Aquest subàmbit, d’una superfície de 7.031 m², correspon amb la parcel·la de l’antiga fàbrica Squibb. La parcel·la, que porta anys sense estar ocupada, està qualificada íntegrament de zona industrial (clau 22a) pel Pla General Metropolità. El subàmbit “Bratma” limita al sud amb la gran peça d’equipament corresponent al CEIP Prat de la Riba, al nord i a l’oest amb els carrers d’Oriol i de Josep Anselm Clavé, i a l’est amb una franja estreta de sòl paral·lela al carrer de la Lleialtat, qualificada d’equipament i pendent de cedir.

- Subàmbit “Cetir”

La parcel·la del subàmbit “Cetir” està formada per diverses construccions. L’edificació principal és la fàbrica Rocardor, a més, existeixen altres edificacions secundàries i espais utilitzats com a aparcament a l’aire lliure a ambdues bandes. Actualment els laboratoris mèdics continuen en funcionament. Quasi tota la parcel·la, de propietat privada, està qualificada de zona industrial (clau 22a) pel Pla General Metropolità. Tot i això, existeixen petites restes d’espais lliures (Clau 6c) pendents de cedir.

Es proposa incloure en l’àmbit diversos sòls adjacents, que ja estan cedits com a sòl públic i als que no s’adjudica edificabilitat, per possibilitar una ordenació i una urbanització coherents. En concret es tracta de les superfícies ja cedides de zona verda de 1.040 m². A l’àmbit també s’hi inclou la superfície de vial de l’àmbit Cetir de 663 m² que es va cedir anticipadament com a sòl públic, a què sí que se li atorga edificabilitat.

L’ordenació proposada resulta de la següent manera:

Usos del Sòl	Subàmbit Bratma	Subàmbit Cetir	Total àmbit
Equipament	1.910 m ² sostre	--	1.910 m ² sostre
Residencial	9.420 m ² sostre	3.930 m ² sostre	13.350 m ² sostre
Zones verdes	--	3.613 m ² sòl	3.613 m ² sòl

3. Estimació de la demanda de mobilitat generada per l’equipament

L’Estudi calcula la nova mobilitat que generaran els usos que han estat objecte de la modificació puntual i hi aplica les ràtios del Decret 344/2006. El subàmbit Cetir actualment té una mobilitat associada als laboratoris que, com que no varia en la modificació puntual, no s’ha tingut en compte i per tant, no es comptabilitza com a nova mobilitat generada.

Aplicant aquestes ràtios la mobilitat generada serà de **1.898 viatges/dia**. En el càlcul de mobilitat generada de l’EAMG hi ha un error a l’expressar el total de viatges/dia que generarà la zona verda. En aquest, exposa que es realitzaran un total de 18 viatges quan la ràtio que han fet servir és la mateixa del Decret 344/2006, 5 viatges/100m² sòl, que dona un total de 181 viatges/dia.

Taula resum de la mobilitat generada
(segons la documentació aportada i segons el Decret 344/2006)

Usos	Àrea (m²)	Sostre edificable (m²)	Nre. Habitatges o llits hotel	Viatges generats (m²) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
Residencial	5.243	13.350		1.335	1.335
Equipaments		1.910		382	382
Zona verda	3.613			181	18
TOTAL				1.898	1.735

L'equip redactor del present informe accepta les ràtios adoptades per l'EAMG tenint en compte l'error detectat en la mobilitat generada per les zones verdes.

L'estudi cita l'enquesta de Mobilitat Quotidiana de 2011 per al municipi d'Esplugues i aplica el repartiment modal considerat per la ciutat a la nova mobilitat generada per la modificació puntual.

Taula resum del repartiment modal

Repartiment modal proposat	A PEU / BICI	TRANSPORT COL·LECTIU	VEHICLE PRIVAT
% quota modal	51%	22%	27%
Nre. desplaçaments	880	388	467

Des de la redacció del present informe s'accepta aquesta hipòtesi de repartiment modal.

4. Mobilitat en vehicle privat

En relació a la xarxa viària d'accés al municipi, l'EAMG fa referència a les autovies B-23 i B-20 com a principals vies de comunicació del municipi que permeten la connexió amb Barcelona, la resta de municipis de l'AMB i amb la RMB.

La B-20 (ronda de Dalt), que travessa el municipi de sud a nord, és una via ràpida que enllaça al sud amb les autopistes B-23, A-2, C-31 i C-32 i al nord amb la C-31 i C-32. Aquest vial, per això, suposa una gran barrera arquitectònica, ja que separa el municipi en dues parts, deixant el barri de Can Vidalet separat. Els accessos de la Ronda de Dalt que permeten accedir fins al municipi d'estudi són les sortides 12 (Esplugues) i 13 (Av. Electricitat).

Pel que fa a la jerarquització interna del municipi, el camí de Can Boixeres actua com a connexió entre la ronda de Dalt i el municipi, mentre que els carrers Josep Anselm Clavé i Lleialtat actuen com a distribuïdors del trànsit de manera interna i permeten la connexió entre els diferents barris. En el cas del carrer Oriol, aquest pertany a la xarxa local veïnal i dona accés a les àrees residencials.

Els carrers J. Anselm Clavé i Oriol són vials amb un únic carril de circulació senyalitzats com a zona 30. Compten amb passos per a vianants i cruïlles elevades. Pel que fa al carrer Lleialtat, té dos carrils de circulació, un per sentit de la marxa, i compte amb element reductors de velocitats a les proximitats amb els passos de vianants.

A l'hora d'avaluar la intensitat de trànsit de l'àmbit d'estudi, s'analitza l'aranya de trànsit del Pla de Mobilitat Urbana Sostenible d'Esplugues de Llobregat. En aquesta, podem veure com a les hores puntes del dia (07:00 a 09:00 del matí i de 18:00 a 20:00 de la tarda), el camí de Can Boixeres té una intensitat de trànsit de 2.000-2.500 vehicles durant les hores puntes, mentre que la intensitat dels vials Anselm Clavé i Oriol registren una intensitat inferior als 500 vehicles i entre 500 i 1.000 vehicles en el cas del carrer Lleialtat.

En l'anàlisi de les zones congestionades pel trànsit rodat, s'observa com els accessos a l'àmbit d'estudi no presenten problemes de congestió en hora punta.

Des de l'equip de redacció del present informe s'accepta la informació aportada.

5. Xarxa de transport públic

En referència al transport públic, l'EAMG indica que l'oferta que queda dins del radi de cobertura de l'àmbit d'estudi és la línia d'autobús urbà EP1 que connecta el barri de la Miranda d'Esplugues amb la Zona Universitària de Barcelona, passant per tot el municipi.

Relativament a prop de l'àmbit, també trobem altres línies d'autobús, metro i tramvia. L'estació més propera de metro (Can Vidalet), que dona cobertura a la línia L5, es troba a 850 metres de distància de l'àmbit. En el cas del tramvia, la parada més propera la trobem a 650 metres de distància i dona cobertura a les línies T1, T2 i T3 del Trambaix. La parada de taxi més propera a l'àmbit es troba a més de 850 metres de distància.

Des de l'equip redactor del present informe s'accepta la informació aportada en relació a la xarxa de transport públic.

6. Mobilitat a peu

L'estudi explica que la xarxa de vianants d'Esplugues, com a ciutat de la primera corona metropolitana, és molt extensa i està condicionada bàsicament per l'orografia i la presència d'infraestructures viàries d'alta capacitat que recorren per dins del terme municipal.

Entorn de l'àmbit de planejament hi predominen els carrers amb voreres delimitats com a zones 30 o els exclusius per a vianants. Cal destacar que al barri de Can Clota hi ha el nou pont del Parc dels Torrents, específic per a mobilitat no motoritzada, que permet connectar el barri amb el de la Plana salvant el desnivell del torrent.

La xarxa principal de vianants la formen els carrers Anselm Clavé i Oriol i la secundària el carrer Lleialtat. La resta de carrers pertanyen a la xarxa veïnal. Tots els carrers principals, excepte el carrer Oriol, compten amb una amplada de vorera superior a 1,80 metres complint, així, les normatives estatals d'accessibilitat.

Pel que fa als passos de vianants, totes les cruïlles en tenen excepte a la cruïlla del carrer del Pas de Sucre amb el carrer Vic i a la cruïlla del carrer del Pas de Sucre amb el carrer J. Anselm Clavé. Tots els passos de vianants compten amb els guais adients per fer-los accessibles. Només trobem mancances en el pas de vianants del carrer del Pas de sucre amb el carrer Lleialtat.

Des de l'equip de redacció del present informe s'accepta la informació aportada.

7. Mobilitat amb bicicleta

A Esplugues de Llobregat hi ha 4 eixos principals ciclables un dels quals, l'eix ciclable del carrer Josep Anselm Clavé, transcorre per l'àmbit d'estudi del present EAMG.

L'eix ciclable del c/ Josep Anselm Clavé, que compta amb una vorera bici apta per a la circulació de bicicletes i amb senyalització zona 30, és un eix que forma part de la Ronda Verda del Barcelonès, un itinerari d'oci que connecta els principals parcs, jardins i avingudes de la comarca. Aquest tram presenta un recorregut que enllaça el Parc de Collserola amb el riu Llobregat i la zona del delta.

A part de la Ronda que transcorre per el carrer Anselm Clavé, hi ha altres vies ciclables que transcorren prop de l'àmbit d'estudi:

- Camí de Can Boixeres – c/ del Pas del Sucre.
- c/ de l'Esport i Passatge San Joaquim.
- Parc de la Solidaritat.
- c/ de Sant Josep i c/ Oriol.

Tots els itineraris propers a l'àmbit compten amb la senyalització vertical i horitzontal corresponent.

Pel que fa als punts d'ancoratge de bicicleta, el més proper a l'àmbit d'estudi el trobem situat davant de l'escola CEIP Prat de la Riba, al carrer Josep Anselm Clavé.

Des de l'equip de redacció del present informe s'accepta la informació aportada.

8. Incidència de la mobilitat generada

L'estudi no analitza l'impacte de la nova mobilitat sobre les xarxes de mobilitat existent.

Des de la redacció del present Informe es recorda que **cal analitzar la incidència de la mobilitat generada sobre el conjunt de les xarxes i contrastar-la amb els nivells de servei actuals i futurs.**

9. Estimació de la demanda d'aparcament

Pel que fa a les places d'aparcament a reservar fora calçada, el Decret 344/2006 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.

Segons les ràtios del Decret, l'EAMG estima que s'hauran de crear **286 places d'estacionament per a bicicletes**, mentre que no calculen les places necessàries per a turismes i motocicletes que el Decret obliga a reservar per a usos residencials. La taula següent mostra els càlculs realitzats segons el Decret i entre parèntesis segons l'EAMG:

Taula resum del dimensionament de l'aparcament (entre parèntesi s'indica la previsió de l'EAMG)

Usos	Àrea (m ²)	Sostre edificable (m ²)	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turisme	Total aparcaments motocicleta
Residencial	5.243	13.350	267 (267)	134 (0)	67 (0)
Equipaments		1.910	19 (19)		
Zona verda	3.613		36 (0)		
TOTAL			379 (286)	134 (0)	67 (0)

Segons les ràtios del Decret 344/2006, la dotació total de **places d'aparcament per a bicicletes** prevista és de 379 places, xifra molt per sobre de la que estableix l'EAMG (286 places), ja que no s'han reservat places per a bicicletes a les zones verdes.

En relació a la **dotació d'aparcament per a vehicles** (turismes i motocicletes), l'EAMG no realitza el càlcul de la reserva de places.

L'EAMG no fa referència a la previsió d'aparcament per al vehicle elèctric, en aquest sentit, es recorda que cal **complir amb els requeriments del Decret 1053/2014, de 12 de desembre, regula les dotacions mínimes de punts de recàrrega de vehicles elèctrics en els edificis o establiments de nova construcció i en vies públiques**. Es recomana d'incorporar aquest requeriment a la normativa urbanística.

10. Mesures correctores

L'estudi proposa diverses estratègies de millora relacionades amb el sector i que no estan subjectes al canvi d'usos del Pla General:

- Substitució del pal de parada del c/ Anselm Clavé per una marquesina.
- Semàfors de vianants amb compte enrere en aquells semàfors de nova creació o que no en disposin.
- Instal·lació del mòdul per a invidents a tots aquells semàfors de nova creació o que no en disposin.

Xarxa de transport públic

L'EAMG proposa que per tal de donar una millor cobertura en autobús a l'àmbit d'estudi, es realitzi una nova parada d'autobús de la línia EP1 entre els carrers Anselm Clavé i Lleialtat, que oferiria, a més a més, cobertura a l'escola Bressol Marta i al CEIP Prat de la Riba. Aquesta parada no ocasionaria modificacions en el recorregut de la línia, ja que actualment ja passa per aquest vial.

Xarxa bàsica per a vehicles

Pel que fa a la mobilitat en vehicle privat, l'EAMG preveu que les connexions existents seran suficients per a absorbir els viatges generats a l'àmbit.

Xarxa de vianants i bicicletes

L'estudi assenyala que per millorar la seguretat dels vianants en el sector de l'àmbit, és necessari la creació de 4 nous passos per a vianants, situats al carrer del Pas de Sucre. D'aquesta manera, es garantirà l'accés entre els centres generadors i atractors de mobilitat.

També cal fer accessibles els guals del pas de vianants que hi ha entre el carrer Pas de Sucre i el Lleialtat.

En relació amb la xarxa ciclable, la pròxima a l'àmbit d'estudi és completa i es proposen dues accions al carrer Anselm Clavé per a tal de millorar-la. La primera acció consisteix a col·locar senyalització vertical obligatòria a l'entrada del carril bici i la segona, canviar el sentit dels senyals de la Ronda Verda, ja que actualment estan en sentit de baixada i en aquest sentit, la circulació s'ha de fer obligatòriament per la calçada.

Recomanació 1.

Per millorar les condicions dels itineraris de bicicletes, es recomana implementar senyalització informativa dels itineraris a peu i en bicicleta des de i cap a l'àmbit de la MPGM i la resta de pols d'atracció de l'entorn.

11. Mobilitat i gènere

En l'EAMG s'assenyala que els homes residents a Esplugues de Llobregat fan un ús més elevat del vehicle privat que les dones, 33,5% enfront del 21%. En el cas del transport públic i els modes no motoritzats, l'ús de les dones és superior al dels homes.

Pel que fa als motius dels desplaçaments, no hi ha diferències notables segons els sexes, però sí que les dones presenten una major mobilitat personal que els homes.

S'accepta la informació aportada.

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

Segons el Decret 344/2006 de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada, que estableix que s'han d'incorporar les dades necessàries per avaluar la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica, i seguint la Guia de càlcul d'emissions de contaminants de la Generalitat de Catalunya, l'increment de vehicles ocasionat per les modificacions d'usos en l'àmbit d'estudi produiran:

- 207 tn CO₂/any
- 51 kg PM₁₀/any
- 694 kg de NO_x/any

Per tal de minimitzar aquestes emissions, es recomana que des de l'Ajuntament es prenguin mesures com promoure els mitjans de transport més sostenibles per accedir a l'àmbit.

L'equip redactor del present informa accepta la informació aportada.

13. Finançament de les càrregues derivades de la mobilitat generada

L'informe preveu un cost aproximat de les propostes de **setze mil sis-cents seixanta-vuit euros (16.668€)** que hauran d'anar a càrrec dels promotors de l'EAMG.

14. Conclusions

L'estudi d'avaluació de la mobilitat *de la Modificació Puntual del PGM a l'àmbit de Can Clota d'Esplugues 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**. No obstant això, s'estableixen **condicions** relatives al seu desenvolupament, que s'haurà de tenir en compte en la redacció del corresponent projecte constructius o en les mesures de gestió que correspongui:

- Cal analitzar la incidència de la mobilitat generada sobre el conjunt de les xarxes i contrastar-la amb els nivells de servei actuals i futurs.
- Cal complir amb els requeriments del Decret 1053/2014, de 12 de desembre, regula les dotacions mínimes de punts de recàrrega de vehicles elèctrics en els edificis o establiments de nova construcció i en vies públiques.

Així mateix, s'estableixen unes **recomanacions** relatives al seu desenvolupament, que s'hauran de tenir en compte en la redacció dels corresponents projectes constructius o en les mesures de gestió que correspongui.

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, 18 de febrer de 2019

Vistiplau

Xavier Sanyer Matías
Cap del Servei de Mobilitat

Lluís Alegre Valls
Director tècnic