

Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada per la Modificació Puntual del Pla General Metropolità a l'àmbit industrial "El Gall" d'Esplugues de Llobregat

Municipi d'Esplugues de Llobregat
Comarca del Baix Llobregat

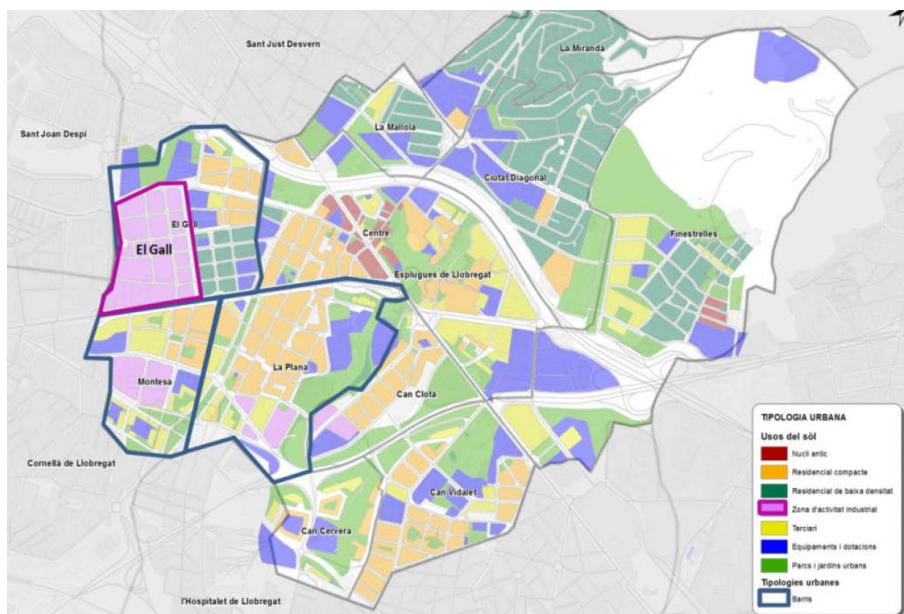
Promotors: Ajuntament d'Esplugues de Llobregat
Redactor de l'EAMG: SinOb Mobilitat, SL

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 Pla General Metropolità a l'àmbit industrial "El Gall" d'Esplugues de Llobregat* (en endavant, MPGM).

1. Antecedents

L'àmbit d'estudi es troba entre els carrers Avinguda del Baix Llobregat, carrer d'Àngel Guimerà, carrer de Josep Argemí i Avinguda de Cornellà (veure Figura 1).

Figura 1. Àmbit de la MPGM



Font: EAMG

L'EAMG analitza els usos actuals, diferenciant la indústria tradicional, vinculada als grans processos industrials i a una mobilitat majoritàriament en vehicle privat i vehicles pesants, de la "Nova Indústria 22a", més propera al sector de serveis (comptabilitat, serveis jurídics i financers, màrqueting, transports i logística, serveis de xarxa elèctrica, etc.), amb una mobilitat més sostenible i vinculada a la trama urbana. En aquest sentit, la Taula 1 mostra els usos actuals de l'àmbit d'"El Gall".

Taula 1. Usos actuals de l'àmbit de la MPGM

Activitat	superfície parcel·la (m ²)	sostres (m ² st)
Nova Indústria 22a	44.892,00	102.336,00
Indústria tradicional	23.438,00	32.006,00
Residencial/habitatge (decret)	889,00	4.255,00
Sense Informació/diversitat usos (Industrials/comercials/hosteleria/oficines/inactius)	11.377,00	37.104,00
Inactiu	29.905,00	56.907,00
Total	110.501,00	232.608,00

Font: EAMG

2. Objecte

L'EAMG que s'avalua en el present informe té per objecte avaluar la mobilitat generada de la MPGM. Aquesta nova figura de planejament suposa la modificació dels usos previstos amb l'objectiu d'adequar el planejament urbanístic vigent a l'àmbit (ús industrial) a un context urbà renovat amb modernes infraestructures i teixits urbans. D'aquesta manera es qualifica la totalitat de les parcel·les de l'àmbit amb la clau 22a (Zona industrial) redefinint l'ús industrial, pel que es preveu que a mig/llarg termini la totalitat del polígon sigui ocupat per l'ús de "Nova indústria 22a", tal com es mostra a la Taula 2 i a la Figura 2. Respecte a la situació actual es produeix una reducció de la superfície de les parcel·les de 1.854 m², corresponents a la façana del carrer Josep Argemí.

Taula 2. Modificació dels usos previstos amb el nou planejament

Activitat/qualificació	superfície parcel·la (m ²)	sostres (m ² st)
Parcs i jardins	5.042,00	-
Nova Indústria 22a	103.605,00	198.904,00
Total	108.647,00	198.904,00

Font: EAMG

Figura 2. Distribució dels usos previstos amb el nou planejament



Font: EAMG

3. Estimació de la demanda de mobilitat generada

Volum de desplaçaments

L'estudi de mobilitat estima que el desenvolupament de la MPGM generarà un increment total de **7.327 desplaçaments/dia feiner** (veure Taula 3).

Taula 3. Estimació de la mobilitat generada

Increment dels desplaçaments										
Activitat	Actual				Prevista			Increment		
	Superfície de parcel·la actual (m ²)	Sostre actual (m ²)	Superfície de parcel·la futura	Desplaçaments	superfície parcel·la prevista (m ²)	sostre previst (m ²)	Desplaçaments	Increment de superfície de parcel·la	Increment de sostre	Increment dels desplaçaments
Nova Indústria 22a	44.892	102.336	43.706	17.904	103.605	198.904	34.798	58.713	96.568	16.894
Indústria tradicional	23.438	32.006	21.687	2.656	-	-	0	-23.438	-32.006	-2.656
Habitatge	889	4.255	889	426	-	-	0	-889	-4.255	-426
Diversitat de usos	11.377	37.104	11.179	6.738	-	-	0	-11.377	-37.104	-6.738
Inactiu	29.905	56.907	27.579	0	-	-	0	-29.905	-56.907	0
Parcs i jardins	-	-	-	0	5.042	-	252	5.042	0	252
Total	110.501	232.608	105.040	27.722	108.647	198.904	35.049	-1.854	-33.704	7.327

Font: EAMG

Les ràtios utilitzades per a la mobilitat industrial tradicional i per a la nova mobilitat industrial 22a s'han calculat a partir d'una enquesta realitzada en el marc de l'EAMG. En aquest sentit, els canvis en les ràtios utilitzades són:

- Usos industrials tradicionals: en comptes d'utilitzar 5 viatges/100 m² de sostre, s'ha utilitzat 8,3 viatges/100 m² de sostre.
- Usos de la nova indústria 22a: en comptes d'utilitzar 5 viatges/100 m² de sostre, o bé 15 viatges/100 m² de sostre (relativa a usos d'oficines), s'ha utilitzat 17,5 viatges/100 m² de sostre.

Per a l'ús "diversitat d'usos", s'ha tingut en compte una mitjana de les ràtios disponibles (18,2 viatges/100 m² de sostre). Per a la resta d'usos s'han tingut en compte les ràtios del Decret.

Des de la redacció del present informe es consideren adequades les ràtios utilitzades.

Es troba a faltar el plànol que inclogui els viatges generats, tal com es recull al Decret 344/2006.

L'EAMG analitza la distribució temporal de la mobilitat a en base als resultats de l'enquesta realitzada a persones treballadores.

Repartiment modal

Quant al repartiment modal dels usos actuals, l'EAMG es basa en:

- Usos industrials (tant tradicional com nova indústria 22a): enquesta realitzada a les persones treballadores de l'àmbit.
- Resta d'usos: enquesta de mobilitat 2011.

La Taula 4 mostra el repartiment modal de la mobilitat actual.

Taula 4. Repartiment modal de la mobilitat actual

ús	No Motoritzat	Transport Públic	Transport d'Empresa	Vehicle Privat	Total	Font
Nova indústria 22a	31,9%	20,2%	4,2%	43,7%	100%	Enquesta
Indústria tradicional	23,3%	11,4%	0,0%	65,3%	100%	Enquesta
Altres usos	50,5%	22,2%	0,0%	27,3%	100%	EMQ 2011
Repartiment modal	35,9%	19,9%	2,7%	41,5%	100%	
Nova indústria 22a	5.718	3.614	745	7.826	17.903	
Indústria tradicional	619	303	-	1.734	2.656	
Altres usos	3.617	1.590	-	1.956	7.163	
Desplaçaments	9.954	5.508	745	11.515	27.722	

Font: EAMG

Quant al repartiment modal de la mobilitat generada, l'estudi estima un repartiment modal per als usos de nova indústria 22a i parcs i jardins (veure Taula 5).

Taula 5. Repartiment modal proposat per a la mobilitat generada

ús	No Motoritzats	Transport Públic	Transport d'Empresa	Vehicle Privat	Total	Font
Parcs i jardins	100%	100%	100%	100%	100%	
Nova Indústria 22a	34,9%	21,2%	4,2%	39,7%	100%	Hipòtesis
Repartiment modal	35,4%	21,0%	4,1%	39,4%	100%	
Parcs i jardins	252	-	-	-	252	
Nova Indústria 22a	12.158	7.373	1.449	13.818	34.797	
Desplaçaments	12.410	7.373	1.449	13.818	35.049	

Font: EAMG

Des de la redacció del present informe es valora positivament el fet que l'EAMG tingui en compte l'increment de quota modal dels modes no motoritzats i el transport públic.

En conseqüència, es preveu que el repartiment modal de l'increment de la mobilitat generada pels nous usos sigui el que es mostra a la Taula 6:

- Modes no motoritzats: 2.456 desplaçaments diaris.
- Transport públic: 1.856 desplaçaments diaris.
- Transport d'empresa: 703 desplaçaments diaris.
- Vehicle privat: 2.303 desplaçaments diaris.

Taula 6. Repartiment modal de l'increment de mobilitat generada

	No Motoritzat	Transport Públic	Transport d'Empresa	Vehicle Privat	TOTAL
Mobilitat Actual	9.954	5.508	745	11.515	27.722
Mobilitat Futura	12.410	7.373	1.449	13.818	35.049
Increment	2.456	1.865	703	2.303	7.327

	Desplaçaments Actuals	Desplaçaments Previstos	Increment total	
A peu	9.379	10.726	1.347	14%
Bicicleta	575	1.684	1.108	193%
Total desplaçaments No Motoritzats	9.954	12.410	2.456	25%
Bus Urbà	634	596	-38	-6%
Bus interurbà	585	948	364	62%
Tram	3.384	4.917	1.534	45%
Renfe	906	911	5	1%
Total desplaçaments Transport Públic	5.508	7.373	1.865	34%
Bus Empresa	745	1.449	703	94%
Total desplaçaments Bus Empresa	745	1.449	703	94%
Cotxe	7.256	9.338	2.082	29%
Moto	4.027	4.413	387	10%
Altres (camió)	233	67	-165	-71%
Total desplaçaments Vehicle privat	11.515	13.818	2.303	20%
TOTAL DESPLAÇAMENTS	27.722	35.049	7.327	126%

Font: EAMG

Des de la redacció del present informe es considera correcte el càlcul del repartiment modal de l'increment de la mobilitat generada. Tanmateix, a l'apartat 4.5 de la memòria

de l'EAMG hi ha una incongruència entre el cos explicatiu i la taula resum pel que fa a l'increment del nombre total de desplaçaments generats (8.780 ≠ 7.327).

Si bé la proposta de repartiment modal reflecteix un esforç per reduir la quota el vehicle privat un 5%, els objectius del pdM 2013 - 2018 en l'àmbit dels 40 municipis del Pla de Millora de la Qualitat de l'Aire es situen al voltant del 8,9% de reducció de la quota modal del cotxe i la moto. **Des de la redacció del present informe es demana un esforç addicional per a la reducció de la quota modal del cotxe i la moto, donada la bona ubicació de l'àmbit en relació a l'oferta de transport públic i a la connectivitat en modes no motoritzats amb la resta del continu urbà:**

- A un màxim de 500 metres de la parada de tramvia més propera (6 minuts a peu o 2 minuts en bicicleta/vehicle de mobilitat personal).
- A una mitjana de 1.200 metres de la parada de metro més propera; 15 minuts a peu o 5 minuts en bicicleta/vehicle de mobilitat personal).
- Amb 3 de les 4 vies perimetrals de l'àmbit que acullen itineraris ciclables d'interès metropolità (Bicivia).

4. Mobilitat a peu

Pel que fa a la mobilitat a peu, l'estudi aporta informació sobre les condicions d'accessibilitat de les voreres dels àmbits de l'entorn, així com dels carrers de l'àmbit d'estudi. Cal dir que es tracta d'una zona ja urbanitzada.

L'estudi identifica les següents problemàtiques a millorar:

- Una part del carrer Àngel Guimerà que connecta amb Sant Joan Despí, que no disposa de voreres accessibles.
- El carrer Baronessa de Maldà, que dona accés a l'àmbit des d'Esplugues de Llobregat també presenta voreres no accessibles.
- La totalitat de les voreres dels carrers que conformen l'àmbit tenen una amplada inferior a 1,8 metres, i en molts casos inferior a 0,9 metres, condicions de deteriorament i inexistència de passos de vianants.

Des de la redacció del present informe es considera adequada la informació aportada respecte a la xarxa per a la mobilitat a peu.

5. Mobilitat en bicicleta

L'EAMG analitza l'oferta existent d'itineraris per a la bicicleta, destacant el fet que la connexió amb el sector des d'Esplugues, Cornellà i Sant Joan Despí queda garantida pràcticament en tots els extrems de l'àmbit (vorera bici a l'Avinguda de Cornellà i a l'Avinguda de Barcelona, que és la continuació del carrer Àngel Guimerà, i zones 30 al voltant de l'àmbit). No obstant, es destaca la problemàtica següent:

- Manca de continuïtat de molts trams de carril bici.
- La majoria de trams de carril bici són unidireccionals i paral·lels, i per tant no permeten crear una malla que permeti els moviments en totes direccions.

L'estudi també analitza l'oferta de places d'aparcament per a bicicletes a 500 metres de l'àmbit, incloent places d'accés lliure i Bicibox.

Des de la redacció del present informe es considera adequada la descripció de l'oferta actual per a la mobilitat en bicicleta. **Tanmateix, es troba a faltar una diagnosi sobre els itineraris ciclables metropolitans (Bicivia) previstos a l'àmbit.**

6. Xarxa de transport públic

L'EAMG descriu l'oferta actual de transport públic que dona servei a l'àmbit, que consta de:

- Autobús urbà i interurbà: 12 línies.
- Tramvia: 3 línies (4 parades).

L'EAMG analitza la capacitat actual i l'excedent d'oferta dels serveis esmentats.

Des de la redacció del present informe es troba adequada la informació aportada en relació a la xarxa de transport públic. Tanmateix, es troba a faltar una anàlisi de l'oferta de transport públic nocturn, amb l'objectiu d'obtenir una diagnosi sobre l'accessibilitat en transport públic en un horari en què la percepció de seguretat en matèria de gènere és menor.

7. Mobilitat en vehicle privat

Circulació

L'estudi descriu la xarxa viària existent que dona accés a l'àmbit a nivell interurbà. Els principals vials són:

- B-23, que connecta la Diagonal amb l'A-2 i l'AP-7.
- B-20 (Ronda de Dalt), que connecta Barcelona amb Esplugues, Sant Joan Despí, Cornellà i el Prat, i enllaça amb la B-23, A-2, C-31 i C-32.

Els vials que donen accés a l'àmbit a nivell urbà són:

- Avinguda del Baix Llobregat.
- Avinguda de Cornellà.

L'EAMG aporta dades de demanda de trànsit de les vies que donen accés a l'àmbit a nivell urbà. Des de la redacció del present informe es consideren adequades aquestes

dades, **si bé es troben a faltar dades de demanda de trànsit i grau de saturació de les vies que donen accés a l'àmbit a nivell interurbà (B-23 i B-20).**

Aparcament

L'estudi analitza l'oferta d'aparcament en via pública a l'àmbit d'"El Gall". Aquest àmbit presenta un total de 1.121 places d'aparcament lliure. Es detecta un elevat grau d'indisciplina viària, amb vehicles aparcats en cruïlles i sobre algunes voreres.

Fora de la via pública, existeixen dues bosses d'aparcament no regulades amb un total de 600 (560 + 40) places d'aparcament al costat de l'àmbit d'estudi.

Des de la redacció del present informe es considera adequada la informació aportada en relació a l'oferta d'aparcament.

8. Incidència de la mobilitat generada

L'estudi analitza el grau d'afectació sobre les xarxes d'accés a l'àmbit d'estudi per la mobilitat generada (la ja existent més l'increment previst):

- Mobilitat a peu i en bicicleta: donat la continuïtat de la trama urbana, l'EAMG no preveu problemes de capacitat de la xarxa de vianants i bicicletes. Tanmateix, destaca les males condicions d'accessibilitat dels itineraris per a vianants dels vials interiors de l'àmbit, que s'hauran de resoldre a l'apartat de propostes.
- Mobilitat en transport públic: tenint en compte una distribució OD obtinguda a partir de l'enquesta duta a terme a les persones treballadores de l'àmbit, es conclou que l'oferta actual de transport públic viari podrà donar servei a l'increment de mobilitat generada, i seguirà amb un excedent de capacitat del 59%. Tampoc es preveu cap problema de saturació a la xarxa de tramvia, ja que actualment es troba lluny de presentar problemes de saturació en aquest àmbit.
- Mobilitat en vehicle privat motoritzat: assumint un factor d'ocupació d'1,4 persones/vehicle en cotxe i 1,1 persones/vehicle en moto, i tenint en compte els nivells de servei actuals en hora punta als vials d'accés a l'àmbit, no es preveuen problemes de saturació. De fet, algun dels problemes derivats de la mobilitat en vehicle pesant disminuiran, degut a la reducció de la mobilitat d'aquesta tipologia de vehicles.

Des de la redacció del present informe es considera correcta l'estimació de l'impacte de la mobilitat generada sobre les xarxes de transport, **si bé es troba a faltar l'anàlisi de l'impacte sobre la xarxa viària d'àmbit interurbà (B-20, B-23).**

9. Estimació de la demanda d'aparcament

Pel que fa a les places d'aparcament a reservar fora de 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 i estacions de ferrocarril i autobusos interurbans.

Aparcament de bicicletes

Quant a l'aparcament de bicicletes, l'estudi preveu un total de 493 places a instal·lar fora de la via pública, tenint en compte unes ràtios inferiors a les que marca el Decret 344/2006. Tenint en compte les ràtios del Decret 344/2006, la dotació de places d'aparcament per a bicicletes fora de la via pública esdevindria un total de 2.041 places (veure Taula 7).

Taula 7. Reserva de places d'aparcament fora de la via pública

Usos	Sòl (m ²)	Sostre edificable (m ²)	Bicicletes. Ràtio Decret	Bicicletes. Ràtio EAMG	Places aparcament bicicletes (Decret)	Places aparcament bicicletes (EAMG)
Nova Indústria 22a	103.605	198.904	1 plaça/100m ² de sostre	0,24 places/100m ² de sostre	1.990	480
Parcs i jardins	5.042	0	1 plaça/100m ² de sòl	0,24 places/100m ² de sòl	51	13
TOTAL	108.647	198.904	-	-	2.041	493

Font: elaboració pròpia a partir de les dades de l'EAMG

Des de la redacció del present informe es considera adequada aquesta minoració inicial de l'oferta necessària d'aparcament per a bicicletes fora de la via pública. **No obstant, cal que l'EAMG reculli la obligatorietat de reservar espai per a les 2.041 places fora de la via pública, si bé inicialment només se n'instal·lin 493.**

Aparcament de turismes i motocicletes

Quant a l'aparcament de turismes i motocicletes, d'acord amb el Decret 344/2006, cal reservar places d'aparcament fora de la via pública per als usos d'habitatge. Per tant, segons el Decret 344/2006 no caldria reservar places d'aparcament fora de la via pública per a turismes a l'àmbit de la present MPGM. Tanmateix, l'EAMG preveu una oferta de 2.942 places d'aparcament per a turismes i 1.770 places d'aparcament per a motocicletes. **Des de la redacció del present informe es recomana prioritzar la reserva de places d'aparcament fora de la via pública, amb l'objectiu d'alliberar l'espai públic per a la mobilitat en modes no motoritzats, així mateix es recomana que aquesta important oferta de places d'aparcament incorpori mesures de gestió que permetin promoure la mobilitat sostenible afavorint vehicles d'alta ocupació, amb combustibles alternatius...**

L'EAMG preveu la preinstal·lació dels punts de recàrrega per a vehicles elèctrics a cada plaça d'aparcament, tal com preveu el Real Decret 1053/2014. **Des de la redacció del present informe es recorda la necessitat de complir les reserves que proposa el Real Decret.**

10. Distribució Urbana de Mercaderies

Donat que no es preveuen usos comercials ni d'oficines, el Decret 344/2006 no preveu la reserva d'espais per a la càrrega i descàrrega. No obstant, tenint en compte les particularitats de l'ús principal previst a l'àmbit (Nova Indústria 22a), i basant-se en l'enquesta realitzada a les persones treballadores de l'àmbit, l'EAMG preveu una ràtio de 0,12 operacions diàries/100 m² de sostre.

Des de la redacció del present informe es considera correcte el fet de reservar places de càrrega i descàrrega a la via pública tenint en compte aquesta ràtio.

11. Mesures correctores

Xarxa de vianants

A l'apartat de propostes d'actuació (apartat 7), l'EAMG proposa algunes actuacions relacionades amb la mobilitat a peu. Aquestes actuacions són:

- Proposta 1. Jerarquització de la xarxa i caracterització de l'espai destinat per a cada mode. L'estudi defineix diferents tipologies de secció en funció de la funció viària de cadascun dels carrers, i en tots els casos proposa voreres accessibles per als vianants.
 - En la tipologia "vies de pas principal dins del PAE del Gall", l'estudi proposa amplades de voreres d'entre 2 i 3 metres "que permetran l'ús simultani per a vianants i bicicleta". **Des de la redacció del present informe es desaconsella totalment la circulació de bicicletes en voreres d'entre 2 i 3 metres d'amplada. En aquests casos es proposa o bé la construcció de carril bici segregat en calçada, o bé senyalitzar la convivència de la bicicleta en calçada amb la resta de vehicles a velocitat limitada de 30 km/h, amb l'objectiu de garantir les voreres per als vianants.**
 - En la tipologia "Carrers de zona 30", es planteja una de les dues voreres en semi-plataforma única amb la resta de la calçada.
- Proposta 4. Implantació de nous passos de vianants accessibles i adequació dels existents. L'EAMG identifica els passos de vianants a senyalitzar i/o millorar.
- Proposta 9. Adequació de les afectacions urbanístiques relacionades amb la mobilitat:
 - Afectacions per xamfrans de les parcel·les situades en les cruïlles del sector. L'estudi recomana mantenir les afectacions en forma de xamfrà per garantir el pas de tota tipologia de vehicle per l'àmbit. **En tot cas, la geometria de la vorera no hauria de generar espais viaris no endreçats ni que compliquin en excés la linealitat dels itineraris de vianants.**

- Proposta d'obertura de passatges per a vianants entre l'Avinguda de Cornellà i el carrer d'Enric Granados. L'estudi recomana aquesta obertura amb l'objectiu de garantir l'accés en modes no motoritzats a l'àmbit des de l'Avinguda de Cornellà. Des de la redacció del present informe es considera adient aquesta proposta.
- Recomanació de crear un nou espai semi soterrat sota el nou parc urbà situat a l'illa delimitada pels carrers Josep Argemí, Baronessa de Maldà, El Gall i Gaspar Fàbregas i Roses, destinat a l'estacionament de rotació de vehicles, aparcament de bicicletes, càrrega i descàrrega, etc. L'estudi veu necessari aquest aparcament amb la finalitat de reduir pressió d'estacionament a la via pública i utilitzar aquest espai per millorar les condicions d'accessibilitat de vianants i bicicletes. Des de la redacció del present informe es considera adient aquesta proposta.

Es troba a faltar la proposta d'itineraris principals per a vianants, així com el plànol d'itineraris principals per a vianants.

Xarxa de bicicletes

A l'apartat de propostes d'actuació (apartat 7), l'EAMG proposa algunes actuacions relacionades amb la mobilitat en bicicleta. Aquestes actuacions són:

- Proposta 1. Jerarquització de la xarxa i caracterització de l'espai destinat per a cada mode. L'estudi defineix diferents tipologies de secció en funció de la funció viària de cadascun dels carrers.
 - En la tipologia "vies de pas principal dins del PAE del Gall", l'estudi proposa amplades de voreres d'entre 2 i 3 metres "que permetran l'ús simultani per a vianants i bicicleta". **Des de la redacció del present informe es desaconsella totalment la circulació de bicicletes en voreres d'entre 2 i 3 metres d'amplada. En aquests casos es proposa o bé la construcció de carril bici segregat en calçada, o bé senyalitzar la convivència de la bicicleta en calçada amb la resta de vehicles a velocitat limitada de 30 km/h.**
 - En la tipologia "Carrers de zona 30", l'estudi proposa senyalització horitzontal i vertical per garantir la bona convivència entre els diferents modes de transport a la calçada. **Tanmateix, es recomana afegir la senyalització complementària relativa al dret i obligatorietat de circulació de les bicicletes pel centre de la calçada.**
 - En la tipologia "Vies d'ús exclusiu per a vianants i bicicletes", l'estudi recomana instal·lar el senyal vertical R-100 de circulació prohibida a tot tipus de vehicles. Des de la redacció del present informe es recomana afegir l'excepció de les bicicletes a aquesta prohibició.
- Proposta 9. Adequació de les afectacions urbanístiques relacionades amb la mobilitat:

- Afectacions a les parcel·les del carrer Josep Argemí com a sistema de viari. L'estudi recomana no ampliar les dimensions de la calçada per no induir més trànsit per aquest carrer. **Des de la redacció del present informe es recomana estudiar la viabilitat d'utilitzar part de l'ampliació de calçada prevista per a la instal·lació d'un carril bici segregat que completi l'anella perimetral d'oferta d'infraestructura ciclable per a la bicicleta.**
- Proposta d'obertura de passatges per a vianants entre l'Avinguda de Cornellà i el carrer d'Enric Granados. L'estudi recomana aquesta obertura amb l'objectiu de garantir l'accés en modes no motoritzats a l'àmbit des de l'Avinguda de Cornellà. Des de la redacció del present informe es considera adient aquesta proposta.

Es troba a faltar la proposta de xarxa d'itineraris principals per a bicicletes, amb el seu plànol corresponent. Cal tenir en compte que per l'Avinguda del Baix Llobregat, l'Avinguda de Cornellà i el carrer Àngel Guimerà hi passa la Bicivia de l'Àrea Metropolitana de Barcelona.

Xarxa de transport públic

L'EAMG no proposa cap actuació relacionada amb la millora del transport públic. **Es troba a faltar el plànol d'itineraris principals en transport públic, amb les parades que donen servei al sector.**

Xarxa bàsica per a vehicles

A l'apartat de propostes d'actuació (apartat 7), l'EAMG proposa algunes actuacions relacionades amb la mobilitat en vehicle privat. Aquestes actuacions són:

- Proposta 1. Jerarquització de la xarxa i caracterització de l'espai destinat per a cada mode. L'estudi defineix diferents tipologies de secció en funció de la funció viària de cadascun dels carrers. Pel que fa al vehicle privat, des de la redacció del present informe es considera adient aquesta mesura.
- Proposta 2. Optimització dels sentits de circulació pel correcte funcionament de la xarxa. Aquesta mesura pretén evitar el trànsit de pas per l'interior del PAE, i fomentar l'accés amb modes no motoritzats.
- Proposta 5. Restricció de l'accés de vehicles pesants. L'EAMG proposa prohibir l'accés a tot el PAE als vehicles de més de 3,5 tones entre les 7:00 i les 20:00. Des de la redacció del present informe es considera adient aquesta mesura.

Es troba a faltar el plànol de jerarquització de la xarxa viària

12. Mobilitat i gènere

L'annex V de l'EAMG analitza les diferències en els patrons de mobilitat segons gènere. Un cop analitzades aquestes diferències l'estudi justifica el fet que no cal dur a terme propostes en aquest sentit.

Des de la redacció del present estudi es recomana afegir propostes que garanteixin la seguretat dels desplaçaments nocturns per motius laborals, com podria ser la possibilitat de baixada a la demanda en els autobusos nocturns.

13. Conclusions

Es considera que l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada de la *Modificació Puntual del Pla General Metropolità a l'àmbit industrial "El Gall" d'Esplugues de Llobregat* conté bona part dels elements necessaris per aconseguir una mobilitat sostenible, d'acord amb els principis de la Llei de la Mobilitat, per la qual cosa s'emet informe **favorable** pel que fa a l'aprovació de l'instrument de planejament que es tramita. No obstant això s'estableixen unes **condicions** relatives al seu desenvolupament, que s'hauran de tenir en compte en la redacció del projecte constructiu o en les mesures de gestió que corresponguin:

- Incorporar els següents plànols:
 - Situació i emplaçament de l'àmbit d'estudi.
 - Desplaçaments generats.
 - Xarxa d'itineraris principals per a vianants.
 - Xarxa d'itineraris principals per a bicicletes.
 - Xarxa de transport públic.
 - Jerarquització de la xarxa viària.
- Respecte al repartiment modal proposat, es recomana dur a terme un esforç addicional per a la reducció de la quota modal del cotxe i la moto, donada la bona ubicació de l'àmbit en relació a l'oferta de transport públic i a la connectivitat en modes no motoritzats amb la resta del continu urbà. En aquest sentit, la reducció de la quota modal del vehicle privat proposada a l'EAMG respecte a la situació actual és del 5%, lluny del 8,9% proposat al pdM 2013-2018 a l'àmbit dels 40 municipis del PMQA.
- Quant a la diagnosi de les diferents xarxes de transport:
 - Xarxa per a bicicletes: es troba a faltar una descripció dels itineraris ciclables metropolitans (Bicivia) previstos a l'àmbit.
 - Oferta de transport públic: es troba a faltar una anàlisi de l'oferta de transport públic nocturn, amb l'objectiu de conèixer l'accessibilitat en

transport públic en un horari en què la percepció de seguretat en matèria de gènere és menor.

- Xarxa per a vehicles privats motoritzats: es troben a faltar dades de demanda de trànsit i grau de saturació de les vies que donen accés a l'àmbit a nivell interurbà (B-23 i B-20).
- Pel que fa a l'anàlisi de l'impacte de la mobilitat generada, es troba a faltar l'anàlisi de l'impacte sobre la xarxa viària d'àmbit interurbà (B-20, B-23).
- En relació a la reserva de places d'aparcament:
 - Aparcament de bicicletes: cal reservar espai per a 2.041 places fora de la via pública, tal com recull el Decret 344/2006, si bé inicialment només se n'instal·lin 493.
 - Aparcament de turismes i motocicletes: cal prioritzar la reserva de places d'aparcament fora de la via pública, amb l'objectiu d'alliberar l'espai públic per a la mobilitat en modes no motoritzats, així com la instal·lació de punts de recàrrega per a vehicles elèctrics, seguint els requeriments del Real Decret.
- Quant a les propostes de l'EAMG:
 - En la proposta 1. Jerarquització de la xarxa i caracterització de l'espai destinat a cada mode:
 - En la tipologia "vies de pas principal dins del PAE del Gall", es desaconsella totalment la circulació de bicicletes en voreres d'entre 2 i 3 metres d'amplada. Es proposa o bé la construcció de carril bici segregat en calçada, o bé senyalitzar la convivència de la bicicleta en calçada amb la resta de vehicles a velocitat limitada de 30 km/h.
 - En la tipologia "carrers de zona 30", es proposa afegir la senyalització complementària relativa al dret i obligatorietat de circulació de les bicicletes pel centre de la calçada.
 - En la tipologia "vies d'ús exclusiu per a vianants i bicicletes", es recomana afegir l'excepció de les bicicletes a la prohibició de circulació.
 - Cal tenir en compte que per l'Avinguda del Baix Llobregat, l'Avinguda de Cornellà i el carrer Àngel Guimerà hi passa la BiciVia de l'Àrea Metropolitana de Barcelona. Per tant, caldrà que tots aquests vials tinguin una infraestructura per a la bicicleta.
 - En la proposta 9. Avaluació de les afectacions urbanístiques relacionades amb la mobilitat:

- 9.1. Afectacions de les parcel·les del carrer Josep Argemí com a sistema de viari: es proposa estudiar la viabilitat d'utilitzar part de l'ampliació de calçada prevista per a la instal·lació d'un carril bici segregat que completi l'anella perimetral d'oferta d'infraestructura ciclable per a la bicicleta.
- 9.2. Afectacions per xamfrans de les parcel·les situades en les cruïlles del sector: cal que la geometria de la vorera no hauria de generar espais viaris no endreçats ni que compliquin en excés la linealitat dels itineraris de vianants.
- Pel que fa a la perspectiva de gènere, caldria afegir propostes que garanteixin la seguretat dels desplaçaments nocturns per motius laborals, com podria ser la possibilitat de baixada a la demanda en els autobusos nocturns.

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.

Se sol·licita als promotors que una vegada disposin de la informació relativa a les modificacions que es proposen en aquest apartat de conclusions enviïn una còpia a l'Autoritat del Transport Metropolità.

Barcelona, 9 d'abril de 2019

Vist-i-plau

Xavier Sanyer
Cap del Servei de Mobilitat

Lluís Alegre i Valls
Director tècnic