

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

Municipi d'Esplugues de Llobregat
Comarca del Baix Llobregat

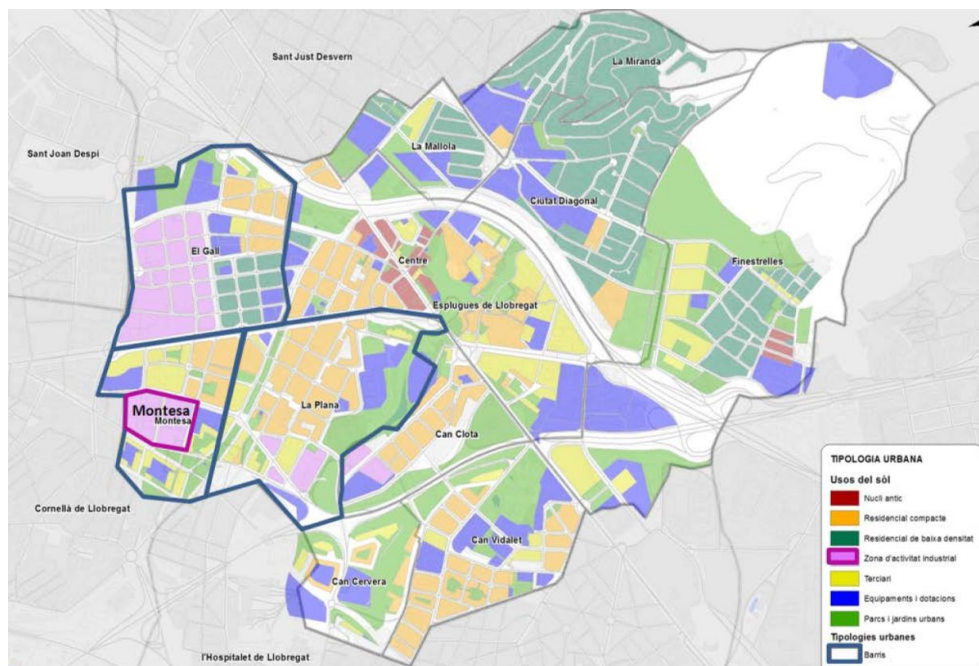
Promotors: Ajuntament d'Esplugues de Llobregat
Redactor de l'EAMG: SinOb Mobilitat, SL

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 "Montesa" d'Esplugues de Llobregat* (en endavant, MPGM).

1. Antecedents

L'àmbit d'estudi es troba entre els carrers Sant Antoni Maria Claret, Sant Gabriel, Sant Jordi i Avinguda Sant Antonio (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 logístics, 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 "Montesa".

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

Activitat	superfície parcel·la (m ²)	sostres (m ² st)
Nova Indústria 22a	17.041,00	35.337,00
Indústria Tradicional	3.547,00	3.474,00
Sense Informació/diversitat usos (Industrials/comercials/hosteleria/oficines/inactius)	2.457,00	2.679,00
Inactiu	15.340,00	5.402,00
Total	38.385,00	46.892,00

Font: EAMG

Tal com es pot observar a la taula anterior, els usos de "Nova Indústria 22a" ja superen actualment els de la indústria tradicional.

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.

Taula 2. Modificació dels usos previstos amb el nou planejament

Activitat/qualificació	superfície parcel·la (m ²)	sostres (m ² st)
Nova Indústria 22a	36.645,00	73.290,00
Total	36.645,00	73.290,00

Font: EAMG

Respecte a la situació actual es produeix una reducció de la superfície de les parcel·les de 1.740 m². Pel que fa a la variació de la superfície de sostre, s'incrementa en 26.398 m² respecte a la situació actual.

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 **5.865 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)	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	17.041	35.337	6.182	36.645	73.290	12.822	19.604	3637.953	6.640
Indústria Tradicional	3.547	3.474	288	-	-	0	-3.547	-3.474	-288
Diversitat de usos	2.457	2.679	486	-	-	0	-2.457	-2.679	-486
Inactiu	15.340	5.402	0	-	-	0	-15.340	-5.402	0
Total	38.385	46.892	6.957	36.645	73.290	12.822	-1.704	26.398	5.865

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
Rep modal nova	31,9%	20,2%	4,2%	43,7%	100%	Enquesta
Rep modal tradicional	23,3%	11,4%	0,0%	65,3%	100%	Enquesta
Rep PMU (altres usos)	50,5%	22,2%	0,0%	27,3%	100%	EMQ 2011
Repartiment modal	32,9%	20,0%	3,7%	43,5%	100%	
Rep modal nova	1.974	1.248	257	2.702	6.182	
Rep modal tradicional	67	33	-	188	288	
Rep PMU (altres usos)	246	108	-	133	486	
Desplaçaments	2.287	1.389	257	3.023	6.957	

Font: EAMG

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

Taula 5. Repartiment modal proposat per a la mobilitat generada

ús	No Motoritzat	Transport Públic	Transport d'Empresa	Vehicle privat	Total	Font
Nova Indústria 22a	34,9%	21,2%	4,2%	39,7%	100%	Hipòtesis
Repartiment modal	34,9%	21,2%	4,2%	39,7%	100%	
Nova Indústria 22a	4.480	2.717	534	5.092	12.822	
Desplaçaments	4.480	2.717	534	5.092	12.822	

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: 2.192 desplaçaments diaris.
- Transport públic: 1.328 desplaçaments diaris.
- Transport d'empresa: 276 desplaçaments diaris.
- Vehicle privat: 2.068 desplaçaments diaris.

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

	No Motoritzat	Transport Públic	Transport d'Empresa	VEHICLE PRIVAT	TOTAL
Mobilitat Actual	2.287	1.389	257	3.023	6.957
Mobilitat Futura	4.480	2.717	534	5.092	12.822
Increment	2.192	1.328	276	2.068	5.865

	Desplaçaments Actuals	Desplaçaments Previstos	Increment total	
A peu	2.090	3.878	1.788	86%
Bicicleta	198	602	404	204%
Total desplaçaments No Motoritzats	2.287	4.480	2.192	96%
Bus Urbà	109	220	110	101%
Bus interurbà	160	349	189	118%
Tram	918	1.812	894	97%
Renfe	201	336	134	67%
Total desplaçaments Transport Públic	1.389	2.717	1.328	96%
Bus Empresa	257	534	276	107%
Total desplaçaments Bus Empresa	257	534	276	107%
Cotxe	1.776	3.441	1.665	94%
Moto	1.194	1.626	432	36%
Altres (camió)	53	25	-29	-54%
Total desplaçaments Vehicle privat	3.023	5.092	2.068	68%
Total desplaçaments	6.957	12.822	5.865	

Font: EAMG

Des de la redacció del present informe es considera correcte el càlcul del repartiment modal de l'increment de la mobilitat generada.

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.

A grans trets es tracta d'una xarxa connexa en un entorn urbà on el vianant té garantits els itineraris per desplaçar-se. L'estudi identifica les següents problemàtiques a millorar:

- Es marquen els trams sense voreres o sense urbanitzar.
- S'identifiquen les voreres que no compleixen el codi d'accessibilitat.
- Es destaquen guals inaccessibles o inexistents.

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 (vorera bici de l'Avinguda de Cornellà – Carretera d'Esplugues). No obstant, es destaca la problemàtica següent:

- Manca de continuïtat dels carrers de zona 30.
- Manca de continuïtat de trams de carril bici.

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. En aquest sentit, en un radi de 500 m el PAEU de Montesa es disposa d'un aparcament lliure a Esplugues i 4 a Cornellà, i de 4 aparcaments 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: 11 línies.
- Tramvia: 3 línies (1 parada).
- Metro: 1 línia (L5).

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:

- Carrer Sant Antoni Maria Claret
- Avinguda de Sant Ildefons.

L'EAMG aporta dades de demanda de trànsit de les vies que donen accés a l'àmbit a nivell urbà.

L'estudi identifica els vials que es troben sense urbanitzar (Avinguda de San Antonio, carrer Verge de la Paloma, carrer Sant Jordi).

Des de la redacció del present informe es consideren adequades aquestes dades, **si bé es troben a faltar dades de demanda de trànsit i nivell 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 de "Montesa". Aquest àmbit presenta un total de 576 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 780 (560 + 220) 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 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:
 - L'oferta actual de bus urbà podrà donar servei a l'increment de mobilitat generada, i seguirà amb un excedent de capacitat del 62%.
 - L'oferta actual de bus interurbà podrà donar servei a l'increment de mobilitat generada, i seguirà amb un excedent de capacitat del 59%.
 - L'oferta actual de tramvia podrà donar servei a l'increment de mobilitat generada, ja que la situació actual es troba lluny de la saturació.

- 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 176 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 733 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	36.645	73.290	1 plaça/100m ² de sostre	0,24 places/100m ² de sostre	733	176
TOTAL	36.645	73.290	-	-	733	176

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 733 places fora de la via pública, si bé inicialment només se n'instal·lin 176.**

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 cal 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 1.084 places d'aparcament per a turismes i 652 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 de la "Montesa", l'estudi proposa amplades de voreres de 4 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 de 4 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.**

- Proposta 3. Implantació de nous passos de vianants accessibles i adequació dels existents. L'EAMG identifica els passos de vianants a senyalitzar i/o millorar.

- Proposta 8. 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 recuperar les afectacions en forma de xamfrà, eliminant les cruïlles arrodonides, 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.**

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 de la "Montesa", l'estudi proposa amplades de voreres de 4 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 de 4 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", 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.**

Es troba a faltar la proposta de xarxa d'itineraris principals per a bicicletes, amb el seu plànol corresponent. D'altra banda, cal tenir en compte que pel carrer Sant Antoni Maria Claret està previst la Bicivia de l'Àrea Metropolitana de Barcelona. Per tant, cal que l'EAMG prevegi un itinerari ciclable en calçada per aquest vial.

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 8. Adequació de les afectacions urbanístiques relacionades amb la mobilitat:
 - Afectacions per l'obertura de l'Avinguda de l'Electricitat. L'estudi recomana mantenir aquesta afectació, que provocaria una afectació a les parcel·les del carrer Verge de la Paloma. D'aquesta manera es reduiria la intensitat de circulació pel carrer Sant Antoni Maria Claret.
 - Afectacions per xamfrans de les parcel·les situades en les cruïlles del sector. L'estudi recomana mantenir recuperar les afectacions en forma de xamfrà, eliminant les cruïlles arrodonides, 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 que permetin la indisciplina en l'aparcament.**

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.
- 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 773 places fora de la via pública, tal com recull el Decret 344/2006, si bé inicialment només se n'instal·lin 176.
 - 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 de la “Montesa”, es desaconsella totalment la circulació de bicicletes en voreres de 4 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”, es recomana afegir la senyalització complementària relativa al dret i obligatorietat de circulació de les bicicletes pel centre de la calçada.
 - Cal tenir en compte que pel carrer Sant Antoni Maria Claret està previst la Bicivia de l’Àrea Metropolitana de Barcelona. Per tant, cal que l’EAMG prevegi un itinerari ciclable en calçada per aquest vial.
- En la proposta 8.2 Avaluació de les afectacions urbanístiques relacionades amb la mobilitat, afectacions per xamfrans de les parcel·les situades en les cruïlles del sector, cal que la geometria de la vorera no generi espais viaris no endreçats, que podrien complicar la linealitat dels itineraris de vianants i generar zones de potencial indisciplina d’aparcament de vehicles motoritzats.
- Pel que fa a la perspectiva de gènere, 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.

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