

**Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada per l'ARE
"Montesa" (Esplugues de Llobregat)**

**Municipi de Esplugues de
Llobregat**
Sol·licitant: INCASOL
Promotor: INCASOL
Redactor de l'EAMG: DOYMO

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 del *Pla Director Urbanístic de les Àrees Residencials Estratègiques de l'Àmbit del Baix Llobregat*, a Esplugues de Llobregat: ARE "Montesa" (Esplugues de Llobregat).

1. Antecedents

El decret Llei 1/2007 del 16 d'octubre de mesures urgents en matèria urbanística, estableix a l'article 19 el concepte d'Àrea Residencial Estratègica i estableix el procediment per a la seva formulació i desenvolupament. En aquest context es desenvolupa la present ordenació urbanística del ARE "Montesa" (Esplugues de Llobregat) al terme municipal de Esplugues de Llobregat, integrada en el Pla Director Urbanístic de delimitació d'Àrees Residencials Estratègiques del Baix Llobregat.

L'àmbit de l'actuació es troba al sud del terme municipal, al barri Montesa, en contacte directe amb els termes municipals de Cornellà de Llobregat i Hospitalet de Llobregat. Cal remarcar la presència del polígon d'Habitatges de Sant Ildefons, al sud de l'àmbit, situat a Cornellà de Llobregat, sense contacte físic amb Esplugues de Llobregat, per la presència de la fàbrica Montesa.

L'àmbit de l'ARE 'Montesa' comprèn els sòls en l'actualitat industrials - l'antiga fàbrica "Montesa" i parcel·les industrials properes -, sòls residencials –algunes illes d'edificacions unifamiliars adjacents-, i d'equipaments - l'antic camp de futbol del "Rayo Amarillo"-. Es un únic sector format per dues zones:

- La primera, que compren els terrenys del "Rayo Amarillo" i delimitada per les Avingudes de Cornellà (antiga C-245), del Baix Llobregat, i pels carrers Montesa i Sant Antoni Maria Claret.
- La segona zona compren els terrenys de la antiga fàbrica Montesa, la illa de sòls industrials delimitats pels carrers Sant Gabriel, Sant Antoni Maria Claret, Sant Jordi i Bruc, deixant exclosa la peça del CEIP Folch i Torres, i les illes d'habitatges unifamiliars delimitades pels carrers de Sant Jordi, Marina i Priorat,

i pels carrers Verge de Guadalupe, Carme, Sant Jordi i Bruc, (totes dues limitrofs amb el terme municipal d'Hospitalet i de Llobregat.

L'àmbit té una superfície total de 110.289,73 m², 20.915,60 m² en la zona de "Rayo Amarillo", i 89.374,13 m² en la zona "Montesa"

2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada de *Pla Director Urbanístic de les Àrees Residencials Estratègiques de l'Àmbit del Baix Llobregat*, a Esplugues de Llobregat: ARE "Montesa" (Esplugues de Llobregat), als continguts de la llei de la mobilitat, i s'aplicaran com a criteris els establerts en el Decret de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada.

El desenvolupament d'aquest àmbit suposa la creació d'un nou generador de mobilitat, conseqüència de:

- La creació de 168.476 m² de sostre destinat a un ús residencial que inclou 2.106 habitatges,
- Un sostre de 59.364 m² destinat a usos comercials.
- Un sostre de 13.496 m² destinat a usos d'oficines.
- Un sostre de 19.985 m² destinat a equipaments,
- Uns espais lliures que ocupen 27.277 m²
- Un espai destinat a vialitat de 28.014 m²

Aquests valors es presenten en l'apartat 6.1, però no coincideixen amb els valors de superfícies i habitatges presentats en els apartats 1 (pàgina 5/79) i en la taula de l'apartat 2 (pàgina 12/79)

3. Estimació de la demanda de mobilitat generada al nou sector

L'estudi de mobilitat estima un total de **53.749 desplaçaments/dia** en dia feiner, en base a les ràtios del Decret.

La taula següent mostra la mobilitat generada segons les ràtios que indica el Decret i l'Estudi de mobilitat, amb valors coincidents a excepció dels usos comercials.

Usos	Àrea (m ²)	Sostre edificable (m ²)	Nre. Habitatges	Viatges generats habitatge	Viatges generats (m ²) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
residencial		168.476,00	2106	14.742	16.848	16.681
comercial	???	59.364,00			29.682	29.682
oficines		13.496,00			2.024	2.025
equipaments com.	19.985,00	19.985,00			3.997	3.997
zona verda	27.277,00				1.364	1.364
Vialitat	28.014,50					
TOTAL	110.300,00	261.321,00	2106	14.742	53.915	53.749

El volum estimat de viatges que poden generar els **habitatges** segons l'estudi és de **16.681 viatges/dia**, quant aplicant les ràtios referents es una xifra que es troba compresa en l'interval entre el nombre de viatges generats tenint en compte el nombre d'habitatges (16.848 viatges/dia) i nombre de viatges generats tenint en compte el nombre de metres de sostre (14.742 viatges/dia) del Decret.

Quant als **usos comercials**, aplicant la ràtio proposada al Decret (50 viatges/100m²), la mobilitat generada és d'uns 28.956 viatges/dia. No obstant, l'estudi de mobilitat aplicant la seva ràtio particular generaran uns **29.682 viatges/dia**.

Pel que fa al volum estimat de viatges que poden generar les **oficines**, segons l'estudi és de **2.025 viatges/dia**, quant aplicant les ràtios referents a nombre d'habitatges del Decret s'obtindrien 2.024 viatges/dia.

Els **equipaments** poden generar uns **3.997 viatges/dia** segons l'estudi, mentre que aplicant les ràtios del Decret per a un equipament genèric s'obtindrien 4.193 viatges/dia.

El volum estimat de viatges que poden generar els **espais lliures**, aplicant la ràtio de 5 viatges per cada 100 m² de sòl, és de 1.373 viatges/dia, mentre que l'estudi proposa uns **1.364 viatges/dia**.

L'estudi considera incorpora la distribució modal de la mobilitat generada, analitzada per cada ús de sòl, tenint en compte si el desplaçament correspon a un treballador o a una visitant/usuari. La següent taula resum la situació considerada en l'estudi:

REPARTIMENT MODAL SEGONS L'ÚS DEL SÒL					
	Residencial	Comercial	Oficines	Equipaments	Zona Verda
Veh.Privat	35%	25%	38%	37%	4%
Trans.Públic	34%	40%	35%	31%	10%
peu	30%	35%	26%	31%	78%
bici	1%	0%	1%	2%	8%

REPARTIMENT MODAL SEGONS L'ÚS DEL SÒL					
	Residencial	Comercial	Oficines	Equipaments	Zona Verda
Veh.Privat	5.839	7.332	776	1.463	54
Trans.Públic	5.672	11.944	702	1.229	134
peu	5.004	10.388	532	1.225	1.069
bici	167	18	15	80	107
TOTAL	16.682	29.682	2.025	3.997	1.364

Repartiment modal proposat	A PEU i BICICLETA	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT
% quota modal	34,6%	36,6%	28,8%
Viatges / dia feiner	18.605	19.681	15.465

L'estudi realitza un càlcul de distribució horària, a partir d'una corba patró, resultat de l'experiència de l'empresa DOYMO, on conclou que les hores de màxim trànsit són de 11:00 a 12:00 i de 19:00 a 20:00.

4. Mobilitat en vehicle privat

L'estudi descriu la xarxa viària bàsica municipal. Fa referència a les dues vies principal de comunicació intermunicipal: C-245 i C-32 (Ronda de Dalt) i les vies municipals de l'àmbit d'estudi:

- Avinguda Sant Ildefons
- Avinguda. República Argentina
- C/ Sant Antoni i Maria Claret
- C/ Sant Feliu
- C/ Carme

5. Xarxa de transport públic

L'estudi descriu l'oferta de transport públic existent a l'àmbit d'estudi, que inclou:

- Metro: L5: Les parades més properes al sector són la de "Sant Ildefons", a 600 metres al Sud del Sector i "Can Boixeres" a 600 metres al Sud Est del sector, ambdues de la línia L5.
- Tramvia: Les línies T1, T2, T3 del TRAMBAIX.
- Autobús urbà: la línia EP1
- Autobús interurbà: 7 línies diürnes de TMB, (57, 67, 68, 78 i 153 de TMB, i les línies L10 i L46) i 2 línies nocturnes (N14 i N15) amb parada a una distància inferior a 300m.

S'aporta informació dels mapes dels llocs de parada dels diferents serveis de transport públic existents. També s'aporta informació dels itineraris de la línia urbana EP1 i de les altres línies.

L'estudi deixa constància que el sector disposa d'una parada de bus a menys de 750 metres tal com demana el Decret.

6. Mobilitat a peu

L'estudi especifica les característiques de la xarxa de vianants a l'entorn del sector:.

L'estudi localitza en plànol els principals focus d'atracció generació de viatges del municipi que estiguin propers a l'àmbit d'estudi: ajuntament, escoles i centres comercials.

De cara al vianant, també cal d'escriure la xarxa existent de vials, amb les mateixes consideracions a estudiar que les indicades en l'apartat 4 del present informe: noms, funcions característiques i estat dels vials de la xarxa (xarxa principal i secundària)

7. Mobilitat en bicicleta

L'estudi especifica les característiques de la xarxa de vianants a l'entorn del sector: un únic carril bici al llarg de la vorera de la C-245.

L'estudi explica que s'està desenvolupant el Pla Estratègic de la Bicicleta (2006-2010) i també una proposta de Bicing per tal d'ajustar-se al Pla de Millora de la Qualitat de l'Aire de l'àrea Metropolitana de Barcelona de 2007.

8. Incidència de la mobilitat generada

L'estudi realitza un repartiment de la mobilitat generada per modes de transport.

L'estudi presenta una distribució horària del transit generat per l'ARE. Calcula l'índex de saturació de les vies que no supera el 80%.

Es calcula que els desplaçaments en transport públic en hora punta poden ser absorbits per la demanda actual

9. 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 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 (m²)	Sostre edificable (m²)	Nre. Habitatges	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turisme	Total aparcaments motocicleta
residencial		168.476,00	2106	4.212	2.106	1.053
comercial	???	59.364,00		594		
oficines		13.496,00		135		
equipaments com.	19.985,00	19.985,00		200		
zona verda	27.277,00			273		
Vialitat	28.014,50					
TOTAL	110.300,00	261.321,00	2106	5.413	2106	1053

Respecte les places fora de la via pública destinades a **aparcament de turismes** el Decret proposa fer una reserva de **2.106 places, una per a cada habitatge** o per cada 100m² de sostre. L'estudi proposa reservar aquest mateix nombre de places.

Quant a la **motocicleta**, cal fer una reserva d'aparcament fora de la via pública de **1.053 places** per a usos residencials, a una plaça per cada 200m² de sostre. Per altra banda cal garantir que a calçada se senyalitzen places per a motocicletes, per garantir que aquestes aparquen en tot moment fora de les voreres.

Respecte les places fora de la via pública destinades a **aparcament de bicicletes** el Decret proposa fer una reserva de **4.212 places, dues per a cada habitatge** o dues per cada 100m² de sostre. L'estudi en canvi proposa també aquesta xifra.

Es recomana destinar per a aparcament de bicicletes uns espais als baixos dels edificis o bé als aparcaments subterranis, d'accés còmode i directe.

L'estudi proposa **594 places** d'aparcament de bicicletes per a **usos comercials**. Aquest resultat coincideix amb el valor de reserva aplicant el Decret.

L'estudi proposa **135 places** d'aparcament de bicicletes per a **usos d'oficines**. S'haurien de proposar, atenent a les ràtios del Decret.

L'estudi proposa **200 places** d'aparcament de bicicletes per a **usos d'equipaments**.), d'acord amb els valors de Decret

L'estudi proposa **273 places** d'aparcament de bicicletes per a **zones verdes**. Aquest resultat coincideix amb el valor de reserva aplicant el Decret.

10. Distribució Urbana de Mercaderies

L'estudi esmenta 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.

Cal tenir en consideració la reserva d'una plaça de 3 x 8m a la xarxa viària per a efectuar les operacions de C/D, per cada 8 establiments o per cada 1.000m² de sostre destinat a comerç i 2.000 m² dedicat a oficines (el sector objecte d'estudi compta amb 57.912m² de sostre destinat a comerços i 13.496 m² d'oficines).

L'estudi, d'acord amb el decret, proposa reservar **7 places de carrega i descàrrega per a oficines**, però no fa una reserva per a la superfície d'usos d'oficines. Mancaria, fer la reserva de les places de càrrega descàrrega per a usos comercials (1 plaça/100m²).

11. Mesures correctores

Xarxa Transport públic

L'estudi proposa modificar el recorregut de la línia urbana EP1 per tal que augmenti la cobertura actual del sector. En concret la proposta augmenta l'itinerari en 1.598m per expedició.

Es fa una proposta de localització de 6 noves parades d'autobús, distribuïdes per parelles una a cada banda del carrer.

Xarxa bàsica per a vehicles

En el plànol 5 s presenta la xarxa viària per als vehicles formada per la xarxa viària bàsica, la secundària i les zones 30.

L'estudi proposa una ordenació viària quant a sentits de circulació.

Xarxa de vianants

Es concreta que les voreres del sector tindran una amplada total mínima de 3 m. d'amplada útil

Ple que fa las requeriment de pendent màxim. L'estudi assegura que en cap moment es supera el 8% de pendent.

El plànol 2 incorpora els itineraris per a vianants, que al trobar-se el sector en un envoltat per un continu urbà, enllacen tots amb una xarxa mallada ja existent.

L'estudi no especifica si es creen zones de prioritat invertida, carrers exclusius per a vianants o zones 30.

Xarxa de bicicleta

El plànol 4 presenta les carrils bici proposats a l'estudi, que segueixen el traçat de la xarxa bàsica secundària de la planificació.

S'especifiquen les dimensions mínimes que tindran els carrils bici proposats, la seva ubicació en la via pública (segregats en vorera).

L'estudi afirma que la xarxa del sector presenta pendents inferiors al 5%.

L'estudi fa referència al servei de bicicletes públiques ("àrea bicing metropolitana") de propra implantació. L'informe adjunta un plànol de les estacions previstes a l'entorn de l'ARE.

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 L'Hospitalet de Llobregat) han d'incorporar les dades necessàries per avaluar la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica.

L'estudi caracteritza les emissions dels vehicles a partir de les dades de mobilitat generada i aplicant els factors d'emissió del CORINAIR.

13. Proposta de finançament

L'estudi de mobilitat concreta el cost de les actuacions proposades referents al transport públic (ampliació del recorregut de la línia EP1).

En concret, per al transport públic l'estudi estima un increment anual de 17.498km (1.598 metres de prolongació de línia, amb 1 expedicions al dia). S'aplica un cost/km de 3,003€, l'actualització a 2008 del preu indicat a l'annex 4 del Decret. El cost total de l'explotació es de 24.353 €/any

14. Conclusions

Es considera que l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del ARE "Montesa" d'Esplugues del Llobregat dels conté una bona part dels elements necessaris per a 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 al 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 dels corresponents instruments de planejament derivat, en els projectes constructius o en les mesures de gestió que correspongui:

- Establir una reserva de places de càrrega/descàrrega per a usos comercials tal com s'indica en l'apartat 10 del present informe.

Barcelona, 13 de març de 2009

Vist-i-plau

Lluís Alegre i Valls
Cap del Servei de Mobilitat

Marc García i López
Director tècnic