



Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada de l'ARE de l'àmbit del Baix Llobregat, RIBERA-SALINES Cornellà de Llobregat

Municipi de Cornellà de Llobregat

Sol·licitant: Ajuntament de Cornellà de Llobregat

Promotor: Incasol

Redactor de l'EAMG: AIM

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 l'ARE *RIBERA-SALINES*, a Cornellà de Llobregat.

1. Antecedents

L'ARE té l'objectiu bàsic desenvolupar un àmbit de sòl eminentment residencial amb al menys el 50 % d'habitatge protegit.

L'àmbit de l'actuació ocupa una superfície total de 539.814 m². Es troba situat al sud-oest del municipi entre l'A-2 i l'avinguda del Baix Llobregat sota la línia ferroviària i a l'Est de la Ctra. de Dos Rius proper, però, al nucli històric de Cornellà de Llobregat.

2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada de la l'ARE *RIBERA-SALINES*, 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 177.030 m² de sostre destinat a un ús residencial que inclou 2.410 habitatges,
- Un sostre terciari de 30.578 m² destinat a el 30% a usos comercial i la resta a oficines.
- Un sostre de 30.000 m² destinat a equipaments.
- Uns espais lliures que ocupen 42.000 m².



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

D'acord amb els criteris d'avaluació de la mobilitat del Decret l'estudi de mobilitat estima un total de **32.768 desplaçaments/dia** en dia feiner.

La taula següent mostra la mobilitat generada segons les ràtios que indica el Decret i l'Estudi de mobilitat, amb valors que no coincideixen en els usos residencial i zona verda.

Usos	Àrea (m²)	Sostre edificable (m²)	Nre. Habitatges o llits hotel	Viatges generats habitatge	Viatges generats (m²) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
residencial		177.030,00	2410	16.870	17.703	16.870
comercial		9.173,40			4.587	4.587
oficines		21.404,60			3.211	3.211
equip. docents		30.000,00			6.000	6.000
zona verda	42.000,00				2.100	2.100
TOTAL		237.608,00	2.410	16.870	33.600	32.768

L'EAMG doncs fa una estimació de la mobilitat generada d'acord amb els paràmetres del Decret.

D'aquests viatges l'estudi estima que uns 8.545 seran interns a Cornellà i la resta aniran o vindran d'altres municipis.

L'estudi realitza dos hipòtesis de repartiment modal

- Desplaçaments interns

Repartiment modal proposat	A PEU - BICICLETA	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT
% quota modal	71,7%	8,2%	19,9%
Viatges / dia feiner	6.125	700	1.700

- Desplaçaments de connexió

Repartiment modal proposat	A PEU - BICICLETA	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT
% quota modal	4,5%	39,6%	55,9%
Viatges / dia feiner	1.040	9.200	13.000

4. Mobilitat en vehicle privat

A l'interior de l'àmbit d'estudi no existeix cap via de pas sinó que aquestes el rodegen.

Les principals via d'accés a l'àmbit són:

Dins del Municipi:

L'avinguda del Baix Llobregat que connecta amb la zona d'Almeda i la C-245.



La Ronda sud executada parcialment i que s'acabarà amb les obres d'aquest sector.

Accessos des de l'exterior:

L'A-2 – Ronda Litoral que tindrà un accés directe al sector.

C -245 carretera paral·lela a la costa i que connecta Cornellà amb molts municipis del baix Llobregat.

L'estudi també aporta un estudi de trànsit i mobilitat molt complet que permet una anàlisi detallada de les capacitats de les vies actuals i de l'impacte del nou sector sobre les mateixes.

5. Xarxa de transport públic

L'estudi descriu l'oferta de transport públic de Cornellà de Llobregat, que es resum:

Línia Fèrria de RENFE C4 i C1 amb l'estació a 800 m del sector amb interval de pas entre 5 i 15 minuts.

Línia Fèrria de FGC L8, S4, S8, R5 i R6 amb l'estació a 400 m del sector i interval de pas de 4 minuts en hora punta. L'estudi compta que hi ha prevista una nova parada d'FGC en el sector.

La línia 5 del metro amb la parada a l'intercanviador amb RENFE i Trambaix.

Trambaix amb una parada a 500 m del sector i freqüència a l'entorn de 5 minuts. El tram preveu una modificació que l'acostarà a menys de 400 metres del sector i una futura parada dins del sector.

Tretze línies d'autobús diürnes i 4 de nocturnes de les que 13 tenen parades molt properes al sector.

L'EAMG aporta plànols de totes les línies passant pel sector que tenen intervals de pas entre 10 i 30 minuts.

6. Mobilitat a peu

El sector té una topografia plana i una molt bona comunicació amb la ciutat de Cornellà.

L'estudi proposa criteris adequats pe que fa a la definició de la xarxa de vianants i la seva connexió amb la resta de la ciutat. També proposa com a ample mínim de pas 1,5 metres.

El document incorpora la xarxa projectada que connecta amb la ciutat existent.



7. Mobilitat en bicicleta

A l'actualitat no existeix una xarxa de carrils bicicleta a l'entorn de Ribera Salines, però l'Av. del Baix Llobregat es planteja com a zona 30, per on es podrà connectar amb la resta de la ciutat en bicicleta.

El document incorpora la xarxa projectada que connecta amb la ciutat existent.

8. Incidència de la mobilitat generada

L'estudi va acompanyat d'un estudi de trànsit que ha analitzat la capacitat de la xarxa viària i l'impacte de la mobilitat generada del sector sobre la mateixa fins i tot en dies de futbol, atès que el nou camp de l'Espanyol està situat tocant al sector conclouent que la xarxa viària podrà absorbir la nova mobilitat generada. L'estudi també estableix que les cues i demores milloren amb la nova proposta viària, tot i el creixement de mobilitat que suposa el sector.

Pel que fa al transport públic l'estudi no aporta l'anàlisi de la capacitat de la xarxa. Tot i la gran oferta de transport públic hagués estat convenient analitzar si alguna línia d'autobús està en el límit de la seva capacitat.

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)	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turisme	Total aparcaments motocicleta
residencial		177.030,00	4.820	2410	1205
comercial		9.173,40	92		
oficines		21.404,60	214		
equip. docents		30.000,00	1.500		
zona verda	42.000,00		420		
TOTAL		237.608,00	7.046	2410	1205

Tal i com indica l'estudi cal reservar, també, espai per a **aparcament de bicicletes** fora de la via pública. L'estudi proposa els mateixos valors que marca al decret. Ara bé per als equipaments proposa 300 en lloc de 1.500.



Es recomana als redactors del planejament que adaptin aquest valor en funció del tipus d'equipament docent previst, però que en cap cas no es redueixin els aparcaments destinats als treballadors a l'interior de les instal·lacions..

10. Distribució Urbana de Mercaderies

L'estudi preveu les places de càrrega i descàrrega de mercaderies adequades per al sector, en concret 11 places per a l'ús d'oficines i 9 places per a l'ús comercial.

11. Mesures correctores

Xarxa Transport públic

L'estudi fa les consideracions adients pel que fa a la xarxa de transport públic i recorda que cal deixar les reserves adients per a la construcció futura d'una estació d'FGC al sector així com per a perllongar el trambaix.

Seria convenient analitzar que les parades actuals compleixin amb tots els paràmetres d'accessibilitat fins al sector i si no fos així, que el sector incorporés els treball de millorar les parades i l'accés fins el mateix.

Xarxa bàsica per a vehicles

La principal funció de la nova xarxa bàsica per a vehicles, serà la creació d'una estructura urbana que connecti amb la ciutat de Cornellà de Llobregat i alhora amb les vies interurbanes principals que s'han descrit anteriorment. La xarxa viària veïnal del plànol 5 tindrà característiques de zona trenta, tot i que al resum del document no s'explicita d'una manera clara.

Les propostes de l'EAMG es consideren correctes tot i que hagués calgut una millor definició de la tipologia dels viaris veïnals.

Xarxa de vianants

L'estudi descriu una xarxa d'itineraris principals per a vianants que contempla la connexió de l'àmbit d'estudi amb els barris més propers i el centre ciutat.

Les vies que conformen la xarxa de vianants es detallen al plànol número 2.

Xarxa de bicicleta

L'estudi descriu una xarxa d'itineraris principals per a bicicletes que contempla la connexió de l'àmbit d'estudi amb els barris més propers i la ciutat.



En el sector proposa diversos carrers de prioritat invertida i en defineix les seccions i alguns trams de carrers com a carrers amb circulació prohibida per als vehicles motoritzats idonis per a la circulació de la bicicleta.

Les vies que conformen la xarxa de vianants es detallen al plànol número 6.

Es considera convenient que l'ARE tingui en compte la possible implantació del sistema de bicicletes públiques metropolità en el seu sector d'acord amb les previsions de l'ajuntament de Cornellà i l'EMT.

12. Proposta de finançament

L'estudi considera que no cal fer cap proposta de finançament per al transport públic.

Des de la redacció d'aquest informe es fa la consideració de què s'analitzin amb compte els itineraris des del sector fins a les parades d'autobús i es comprovi que són accessibles així com les mateixes parades. En el cas que no ho foren seria convenient que la promoció assumís fer accessibles aquests itineraris i millorar les condicions de les parades.

Així mateix l'ARE hauria de col·laborar en el finançament, si s'escau, de la implantació del sistema de bicicletes públiques comunitàries que està duent a terme l'EMT

13. Incidència en la qualitat de l'aire

L'EAMG ha realitzat el càlcul de les emissions de contaminants però no ha fet cap reflexió sobre els resultats obtinguts ni cap recomanació al promotor per a disminuir els resultats que s'han obtingut.

14. Conclusions

L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada de l'ARE RIBERA-SALINES de Cornellà de Llobregat, 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 seu contingut i propostes.

Es recomana que en la redacció dels projectes constructius es tinguin presents les recomanacions d'aquest informe, sobretot les referents als aparcaments de bicicletes dels equipaments, a la possible implantació d'un sistema de bicicletes comunitàries i les referents a l'anàlisi dels itineraris fins a les parades de transport públic, així com les de l'estudi de mobilitat. 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, 9 de desembre de 2008

Vist-i-plau

Lluís Alegre i Valls
Cap del Servei de Mobilitat

Marc García i López
Director tècnic