

Informe relatiu a l'estudi d'Avaluació de la Mobilitat Generada per la Modificació Puntual del Pla General Metropolità Silici-Rosselló

Municipi de Cornellà de Llobregat

Comarca: Baix Llobregat

Promotor: Ajuntament de Cornellà de Llobregat

Redactor de l'EAMG: Sinob

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 Modificació Puntual del Pla General Metropolità Silici-Rosselló.

1. Antecedents

La present Modificació del PGM engloba un seguit d'àmbits de caràcter discontinu que afecten bàsicament l'entorn dels tres àmbits que conformen el Pla de Millora Urbana Silici-Rosselló-Caldereria (PMU5), a més a més de la totalitat dels sòls situats a llevant i confrontants a la ronda de Dalt.

Concretament, la MPPGM es desenvolupa en 2 sectors propers, però desagregats:

- Sector carrer Silici-Ronda, ubicat a l'illa delimitada per la carretera del Mig, Ronda de Dalt, carrer Silici i la carretera de l'Hospitalet. Engloba 3 subilles separades transversalment per viari. Disposa d'una superfície de 159.409,3 m².
- Sector Rosselló, delimitat pel carrer Rosselló, el carrer Energia, el carrer Arnau Mercader i els habitatges ja desenvolupats al nord de l'illa. Disposa d'una superfície de 10.293,4 m².



2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'estudi d'Avaluació de la Mobilitat Generada per la Modificació Puntual del Pla General Metropolità Silici-Rosselló 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 principal objectiu de la present modificació puntual és finalitzar el desenvolupament dels sectors Silici-Ronda i Rosselló (ja desenvolupats parcialment).

L'àmbit d'estudi disposa d'una superfície total de 169.702,7 m², tot i així 97.627,1 m² ja es troben desenvolupats. El present EAMG considera la superfície pendent de fer (89.590,4 m²) a l'hora d'analitzar la nova mobilitat generada.

Tipus	ús	Clau	Sector Silici - Ronda			Sector Rosselló + Rosselló extern			Total àmbit MPPGM		
			Total (m2 superfície)	Desenvolupat (m2 superfície)	Pendent de desenvolupar (m2 superfície)	Total (m2 superfície)	Desenvolupat (m2 superfície)	Pendent de desenvolupar (m2 superfície)	Total (m2 superfície)	Desenvolupat (m2 superfície)	Pendent de desenvolupar (m2 superfície)
Sistemes	Equipaments	7a,7b,10hd	20.016,1	17.667,2	2.348,9	740,9	-	740,9	20.757,0	17.667,2	3.089,8
	Espais lliures	6b	64.654,8	42.281,8	22.373,0	1.847,8	-	1.847,8	66.502,6	42.281,8	24.220,8
	Vialitat	5,5b	18.555,1	18.555,1	-	5.524,6	567,9	4.956,7	24.079,7	19.123,0	4.956,7
	Protecció sistema	9	1.040,3	18.555,1	-	-	-	-	1.040,3	18.555,1	-
	Total Zones		104.266,3	97.059,2	24.721,9	8.113,3	567,9	7.545,4	112.379,6	97.627,1	32.267,3
Zones	Residencial	13b	-	-	-	2.180,1	-	2.180,1	2.180,1	-	2.180,1
	Industrial Logístic	22a	36.940,0	-	36.940,0	-	-	-	36.940,0	-	36.940,0
	Comercial	18c	18.203,0	-	18.203,0	-	-	-	18.203,0	-	18.203,0
	Total Zones		55.143,0	-	55.143,0	2.180,1	-	2.180,1	57.323,1	-	57.323,1
Total		159.409,3	97.059,2	79.864,9	10.293,4	567,9	9.725,5	169.702,7	97.627,1	89.590,4	

3. Estimació de la demanda de mobilitat generada

L'àmbit de la MPPGM pendent d'urbanitzar contempla espais lliures, equipaments, sòl industrial tipus logístic i comercial especialitzat tipus bricolatge (Bricomart) al sector Silici-Ronda; i espais lliures, equipaments i habitatge residencial al sector Rosselló.

Per tal de quantificar la nova mobilitat que es generarà, l'EAMG ha aplicat les ràtios marcades pel Decret 344/2006 per a tots els usos, exceptuant l'ús industrial logístic i el comercial.

A l'ús industrial s'ha aplicat una ràtio de 10 desplaçaments per cada 100 m², a partir d'altres estudis similars realitzats per l'empresa SINOB, i pels desplaçaments comercials, a partir dels *indicadors de mobilitat als grans equipaments comercials*, s'ha considerat una ràtio de 50 desplaçaments/100m² pels divendres, i 70 desplaçaments/100m² pels dissabtes.

En total s'estima que la mobilitat en **divendres** serà de **12.733 desplaçaments** i en **dissabte** de **15.133 desplaçaments**. Es quantifica la mobilitat diferenciant el sector Silici del sector Rosselló.

Taula resum de la mobilitat generada (segons l'EAMG i segons el Decret 344/2006)

Usos	Àrea (m ²)	Sostre edificable (m ²)	Viatges generats (m ²) (Decret)	Total viatges generats Divendres (EAMG)	Total viatges generats Dissabtes (EAMG)
Residencial	2.180,1	10.500,0	1.050	1.050	1.050
Comercial	18.203,0	12.000,0	6.000	6.000	8.400
Industrial	36.940,0	38.544,0	1.927	3.854	3.854
Equipaments	3.089,8	3.089,8	618	618	618
Zona verda	24.220,8		1.211	1.211	1.211
Vialitat	4.956,7				
TOTAL	89.590,4	64.133,8	9.756	12.733	15.133

Pel que fa a l'ús logístic s'afirma que els treballadors/es generaran 3.045 desplaçaments al dia i les mercaderies realitzaran 809 desplaçaments diaris.

Des de la redacció del present informe s'accepta la nova mobilitat proposada. Tot i així, es recorda que si qualsevol desenvolupament posterior dins del sector esdevé una implantació singular a efectes del Decret 344/2006 (per exemple en l'ús comercial previst), caldrà que disposi d'un estudi de mobilitat específic acompanyant la fase de projecte.

L'EAMG ha analitzat l'enquesta de mobilitat de 2011 de l'AMB i la Diputació de Barcelona. Incorpora dades del repartiment territorial dels desplaçaments, on destaca la connexió amb Barcelona i l'Hospitalet de Llobregat.

Per determinar la distribució modal dels desplaçaments s'ha tingut en compte la localització de l'àmbit i els usos previstos al sector. Pels desplaçaments en espais lliures s'estima que el 100% seran desplaçaments no motoritzats, i per l'ús comercial s'han estimat uns valors superiors de les quotes del vehicle privat a partir dels indicadors de centres comercials de la Generalitat i de dades d'altres estudis realitzats propers a l'àmbit i amb tipologia de centres especialitzats (bricolatge i construcció).

Es calcula el repartiment modal per usos i per desplaçaments de proximitat i de connexió, tant per divendres com per dissabte.

A l'hora d'estimar els desplaçaments totals per modes de transport no s'ha aplicat al total de desplaçaments previstos, sinó que s'han exclòs els desplaçaments de mercaderies.

Taula resum del repartiment modal (divendres)

Repartiment modal proposat	A PEU - BICICLETA	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT
% quota modal	31,3%	13,0%	55,7%
Viatges / dia de màxima demanda	3.731	1.549	6.644

Taula resum del repartiment modal (dissabtes)

Repartiment modal proposat	A PEU - BICICLETA	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT
% quota modal	27,8%	11,6%	60,6%
Viatges / dia de màxima demanda	3.978	1.668	8.678

Referent al transport de mercaderies, s'estima que els 809 desplaçaments previstos, el 70% (567) seran amb camions i el 30% restant (243) furgonetes.

Des de la redacció del present informe es considera vàlida aquesta proposta de repartiment modal.

Recomanació 1.

Des de l'equip redactor del present estudi es recomana analitzar una quota modal diferenciada entre els treballadors/es i usuaris/es del sector industrial, comercial i equipaments.

4. Mobilitat en vehicle privat i aparcament

L'EAMG descriu les principals vies d'accés a Cornellà (A-2, C-245 i Ronda de Dalt/B-20), i les principals vies urbanes de connexió amb el sector. Concreta els sentits dels carrers, el nombre de carrils i l'existència de cordons d'aparcament. S'inclou gràficament la xarxa viària descrita.

L'estudi descriu i mostra gràficament tots els itineraris d'accés i sortida en vehicle privat provinents de la xarxa principal d'accés i dels desplaçaments de proximitat al sector.

Per tal d'analitzar les intensitats de trànsit s'han utilitzat diferents estudis realitzats entre el 2012 i el 2016, a més dels aforaments del SCT i dades obtingudes amb el treball de camp durant el mes de febrer del 2020. El treball de camp fet ha constatat de 9 aforaments automàtics neumàtics de 48 hores i 5 aforaments manuals a les hores punta. Es mostren tots els resultats assolits i s'analitzen de forma detallada totes les dades de què es disposa referents a les vies més properes al sector.

L'estudi posa especial atenció a tres encreuaments que registren les intensitats més elevades. Per altra banda, s'ha fet una microsimulació dinàmica del trànsit.

A part de l'EAMG s'inclou un estudi de trànsit de l'impacte de les millores de la xarxa viària de l'àmbit Silici – Rosselló de Cornellà de Llobregat.

Recomanació 2.

Des de l'equip redactor del present estudi es recomana analitzar amb major detall l'oferta d'aparcament a la via pública entorn del sector.

5. Xarxa de transport públic

El sector disposa de 6 línies d'autobús (2 urbanes i 4 interurbanes) a un radi de 500 m. S'inclou gràficament la ubicació de totes les parades d'autobús incloses a un radi de 500 m del sector Silici i del sector Rosselló.

Per les línies d'autobús urbà (Cornellà i Hospitalet) i interurbanes, s'incorpora informació dels horaris del servei, la freqüència de pas, l'itinerari i el nombre d'expedicions per sentit. També es detalla les dades de demanda, capacitat i les places disponibles, facilitades per AMB i TMB. Conclou que hi ha un excedent del 47% en dia feiner i del 48% en dissabte.

Referent al servei ferroviari, a una distància de 750 m del sector Silici es localitza l'estació de l'Almeda de FGC on donen servei 7 línies i es permet l'enllaç amb la línia L8 del metro. S'inclou el termòmetre de les línies de ferrocarrils i metro, i per les línies de

FGC s'incorpora el nombre d'expedicions per sentit, l'horari del servei i la freqüència mitjana de pas pels diferents dies de la setmana.

L'estudi considera també l'estació de l'av. del Carrilet d'Hospitalet a 1,1 km de distància del sector Silici i a 900 m del sector Rosselló, ja que permet l'enllaç a la línia L1 del metro.

Es mostra l'itinerari a peu entre les estacions ferroviàries i l'àmbit en estudi.

Recomanació 3.

Des de l'equip redactor del present informe es recomana incloure l'estat i les característiques de les parades més properes.

6. Mobilitat a peu i en bicicleta

Donat que l'àmbit del sector se situa al límit entre Cornellà i l'Hospitalet, l'estudi analitza la situació global de la xarxa de no motoritzats d'ambdós municipis.

A l'entorn immediat del sector s'afirma que la xarxa de vianants és correcta, amb àmplies voreres, passos de vianants i amb bona il·luminació. Alhora, el sector se situa en una àrea de zona 30. Tot i així, l'estudi identifica algun vial limítrof amb el nou sector amb mancances on la connexió no és directa o presenta unes condicions millorables. Per cada un dels punts conflictius es descriuen i mostra imatges actuals.

Pel que fa a la xarxa pedalable, s'afirma que l'àmbit queda connectat de forma segura i continua amb la xarxa actual de Cornellà i les previsions del Pla de la Bicicleta d'Hospitalet. Especifica que els nous vials previstos al sector caldrà connectar-los a la xarxa existent.

S'analitza l'aparcament a la via pública a un radi de 500 m. S'identifiquen 11 aparcaments, es quantifica el nombre de places ofertes, l'ocupació mitjana, i es localitzen gràficament.

Ambdós municipis disposen del servei de Bicibox, però les estacions existents més properes al sector es localitzen a uns 700 m de distància.

També s'analitzen els itineraris de connexió amb les parades de transport públic, els quals s'afirma que estan en bones condicions. Malgrat tot, l'estudi considera que caldrà preveure alguna actuació de millora a l'accés més immediat al sector.

Es mostra gràficament l'amplada de les voreres de l'entorn més immediat, la ubicació dels passos de vianants, la xarxa pedalable existent i la zona 30.

Des de l'equip redactor del present informe accepta la informació facilitada.

7. Incidència de la mobilitat generada

De la **xarxa viària**, l'EAMG calcula la nova mobilitat aplicant factors d'ocupació dels vehicles segons l'ús. Per a ús residencial i logístic 1,4 pers/veh en cotxe, 1,1 pers/veh en moto i 1,6 pers/veh en taxi; i per l'ús comercial 2,4 pers/veh en cotxe i taxi i 1,3 pers/veh en moto.

Segons aquesta ocupació del vehicle, pels dissabtes, s'estima un total de 4.096 vehicles/dia (3.456 cotxes, 526 motos i 114 taxis). S'inclou una hipòtesi de distribució territorial de la demanda vehicular generada pel sector i dels itineraris preferits d'entrada i sortida.

Mitjançant microsimulacions dinàmiques en temps real l'EAMG ha comprovat que la xarxa actual no pot gestionar la nova demanda de trànsit en hora punta.

Recomanació 4.

Es recomana considerar una ocupació del vehicle privat inferior. Durant els darrers anys l'ocupació calculada obtinguda en l'EMEF s'ha mantingut en valors igual o inferiors a 1,3.

Amb relació al **transport públic**, l'estudi analitza la distribució horària dels desplaçaments segregant els modes disponibles (42% dels desplaçaments en tren, el 34% en metro i el 20% en l'autobús).

A partir de dades de demanda, nombre d'expedicions, la capacitat i places disponibles per les diferents línies d'autobús, s'afirma que l'accedent oscil·la entorn del 48% (dissabtes), amb una variació entre el 24% i el 68% segons la línia.

A partir de l'anàlisi de l'origen i destí dels desplaçaments es quantifica la demanda que generarà la nova mobilitat a les diferents xarxes d'autobús. Conclou que l'oferta disponible podrà absorbir la nova mobilitat generada sense dificultat.

En el cas dels modes **no motoritzats**, s'afirma que el nou sector està connectat a la xarxa de vianants i bicicletes del municipi i, per tant, l'accessibilitat és correcta.

Des de l'equip redactor del present informe accepta la informació facilitada.

8. Estimació de la demanda d'aparcament

El Decret 344/2006 obliga a reservar places fora de la via pública destinades a l'aparcament de bicicletes per a tots els usos, i per a turismes i motocicletes només en cas dels usos residencials.

L'EAMG menciona el Decret 378/2006, en el qual es defineix una dotació mínima d'acarament per activitats comercials. En aquest cas, s'ha aplicat la ràtio que es marca referent a superfície especialitzada (6 places/100 m² de venda), la qual requereix una reserva de 720 places. Malgrat tot, l'estudi considera que és excessiu i a partir de la màxima demanda en hora punta analitzada, es proposa fer una reserva de **300 places per turismes per a ús comercial**.

En el cas de les places per a motocicleta, segons normativa, només es requereixen per a ús residencial (53 places). Tot i així, l'EAMG considera necessària la reserva de 46 places de motocicletes per a ús comercial, d'acord amb la nova mobilitat esperada en hora punta. En total es preveu una reserva de **99 places per a motocicletes**.

La següent taula mostra el dimensionament de l'aparcament segons l'EAMG (entre parèntesis) i segons les ràtios previstes pel Decret 344/2006 (*Decret 378/2006).

Usos	Àrea (m ²)	Sostre edificable (m ²)	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments	Total aparcaments motocicleta
Residencial	2.180,1	10.500,0	105 (105)	105 (105)	53 (53)
Comercial	18.203,0	12.000,0	120 (120)	720* (300)	0 (46)
Industrial	36.940,0	38.544,0	385 (385)		
Equipaments	3.089,8	3.089,8	154 (154)		
Zona verda	24.220,0		242 (242)		
Vialitat	4.956,7				
TOTAL	89.590,4	64.133,8	1.007 (1.007)	825 (405)	53 (99)

L'estudi considera que les 1.007 places per a bicicletes que marca el Decret estan sobredimensionades. Segons la demanda prevista es requeririen un màxim de 9 places per hora punta. L'EAMG proposa implementar una primera fase de **136 places per a bicicletes**. Tot i així, el promotor es compromet a reservar l'espai necessari per a les places que determina el Decret, i incrementar l'oferta si incrementa la demanda.

Aquestes 136 es preveu que es conformin de la següent manera: instal·lació de 2 Bicibox (24 places per a bicicletes) i 35 places U-invertida (70 places per a bicicletes) al sector Silici, i 5 places U-invertida a la zona verda/equipament (10 places per a bicicletes) i 32 places dins la parcel·la d'habitatge, al sector Rosselló.

Des de l'equip redactor del present informe s'accepta **es considera necessari contemplar íntegrament la dotació d'aparcament per a bicicletes previst al decret 344/2006 per a l'ús residencial i preveure la reserva de l'espai equivalent en la resta d'usos, preveient una dotació inicial, i ampliable segons la demanda i a càrrec del promotor.**

D'acord amb el Reial Decret 1053/2014 es preveu una reserva de **10 places d'aparcament per a turismes amb punts de recàrrega i 2 places per a motocicletes**. Es precisa que en cas que es reajustin les places totals d'aparcament a reservar, caldrà revisar les places per la recàrrega de vehicles elèctrics.

Amb relació a les places per a PMR, a partir del *document DB-SUA: Seguridad de Utilización y Accesibilidad*, es preveu una reserva de **9 places PMR per a ús comercial** (1 plaça PMR/33 places d'aparcament). Pel que fa a l'ús residencial, el document DB-SUA estableix que s'haurà de reservar una plaça PMR per cada allotjament accessible.

D'entre les propostes previstes a l'estudi, en relació a l'oferta d'aparcament, s'inclou la "*Instal·lació de panells informatius de la localització dels aparcaments per a bicicletes i elèctrics*" a les entrades de la botiga comercial, l'equipament i el centre logístic, així com "*incloure informació sobre aparcaments bici i aparcaments de vehicles elèctrics a la web del centre comercial i la intranet del centre logístic*".

Des de l'equip de redacció del present informe s'accepta la informació facilitada. Tot i així, es recorda que segons el Decret 1053/2014, s'estableix que tots els edificis o estacionaments de nova construcció destinats a ús d'habitatge han d'incloure la instal·lació elèctrica específica per a la recàrrega de vehicles elèctrics per a cada plaça.

Recomanació 5.

Des de l'equip redactor del present estudi es recomana preveure places segures de bicicletes/VMP per a treballadors/es tant en el sector comercial, industrial i d'equipament, les quals esdevinguin segregades dels usuaris/es.

9. Distribució Urbana de Mercaderies

Segons el Decret 344/2006 d'estudis d'avaluació de la mobilitat generada, s'ha de preveure una reserva de places d'aparcament per a les operacions de càrrega i descàrrega en les superfícies amb un ús comercial i d'oficines.

L'estudi afirma que el promotor preveu reserva un mínim de 1.200 m²st de l'ús comercial per a l'ús de magatzem (10%), i reservar 3 molls de càrrega i descàrrega de mercaderies.

En el cas de l'ús d'indústria logística, es proposa que amb l'objectiu de fer totes les operacions dins de la parcel·la, es preveuen reserva diferents places per aquest ús:

Planta baixa	N. +20,50
-Aparcament empleats/visites – 73 places	- Cross docking– 39 places
- Furgonetes d'aparcament – 57 places	- Zona descoberta de descàrrega de pati. Nau 1 – 24 places
- Pati de mercaderies Nau 1- 25 places	- Descub de descàrrega de pati. Nau 2 – 9 places
- Pick &colleetc – 8 places	- Furgonetes d'aparcament – 16 places
- Cross docking– 65 places	TOTAL N. 20,50 – 88 places

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

10. Mesures correctores

Xarxa bàsica per a vehicles

Actualment, es presenten alguns problemes de congestió a la rotonda de la cruïlla de l'Avinguda Maresme amb el carrer Silici, el Passeig dels Ferrocarrils Catalans i la sortida 15 Ronda de Dalt. El projecte preveu les següents propostes per tal de millorar les condicions de la xarxa:

- Convertir el carrer Silici en sentit únic (cap al sud).
- Redirigir el trànsit cap a un nou eix viari principal (avinguda de l'Energia), incrementant el nombre de carrils per sentit.
- Semaforitzar la cruïlla Energia/Rosselló.
- Convertir el carrer Cobalt en sentit únic en el tram avinguda de l'Energia/carrer Silici.
- Nou accés a la rotonda des del carrer Martinet.
- Desconnectar el carrer Martinet del carrer Silici.
- Convertir en línia continua la separació entre els carrils de l'avinguda del Maresme fins a la rotonda.
- Afegir un tercer carril a l'avinguda Porta Diagonal.
- Gestió semafòrica a les hores punta de l'accés del Passeig dels Ferrocarrils Catalans sentit l'Hospitalet a la rotonda de la cruïlla amb el carrer Energia.

Amb la mobilitat actual i futura prevista, l'EAMG afirma que no és necessari el carril directe a la rotonda de la cruïlla de l'avinguda del Maresme i el carrer Silici, tot i que es

recomana mantenir la reserva de sòl, per si en un futur es vol executar un desenvolupament generador de mobilitat.

A partir de l'anàlisi de les simulacions en temps real, l'estudi afirma que la xarxa viària amb les millores proposades pot gestionar adequadament la demanda de nova demanda de trànsit en hora punta.

Xarxa de transport públic

L'estudi proposa instal·lar panells informatius de la localització dels transports públics més propers amb un plànol de localització i itineraris.

També es preveu incloure informació sobre l'oferta d'accés en transport públic a la web del centre comercial.

Xarxa de vianants i bicicletes

El projecte preveu les següents propostes per tal de millorar les condicions de la xarxa:

- Crear noves voreres per a vianants al Carrer Silici (entre la carretera del Mig i l'Av Maresme) i millorar els passos de vianants actuals.
- Crear voreres per a vianants a la carretera del Mig (entre Silici i Mercuri) i millorar la seva urbanització actual (il·luminació, passos de vianants).
- Implantar voreres al nou tram del carrer Rosselló.
- Implantar senyalització de prioritat a la bicicleta als carrers Energia i Silici.

Des de l'equip de redacció del present informe es valoren positivament les mesures proposades. No obstant això, **tenint en compte la mobilitat que generarà aquest àmbit es considera necessari disposar (i finançar) de mesures complementàries per garantir l'ús del transport públic i la mobilitat activa** (especialment en l'àmbit sud del sector, donat que compta amb una menor cobertura), d'acord amb les actuacions incloses en els plans de mobilitat municipals i supramunicipals. Aquestes millores caldrà concretar-les en la present fase de modificació puntual del planejament o bé en cas que a partir d'aquesta modificació es desenvolupin figures de planejament derivat o implantacions singulars que siguin objecte de la realització d'un EAMG, es podran concretar en aquesta fase posterior.

Recomanació 6.

Des de l'equip redactor del present estudi es recomana incloure mesures per incrementar l'ús del transport públic, sobretot pels usos industrials, comercial i d'equipaments.

11. Indicadors de gènere

L'Estudi incorpora dades referents a la mobilitat i gènere a partir de dades de l'EMQ de 2006 de Cornellà de Llobregat i l'Hospitalet de Llobregat. Quantifica un major ús del transport públic i els modes no motoritzats per part de les dones, i els homes utilitzen més els vehicles privats i realitzen distàncies més llargues.

L'estudi no preveu la necessitat d'emprendre propostes, ja que es considera que no influeix.

Des de l'equip redactor del present informe considera suficient la informació facilitada.

Recomanació 7.

Des de l'equip redactor del present estudi es recomana preveure actuacions que garanteixin bons nivells de seguretat i accessibilitat (il·luminació).

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

A partir de l'eina AMBIMOB-U s'han calculat les emissions de la nova mobilitat generada. Estima que anul·lament es generaran 10.293.067 km.

Pel que fa a les emissions anuals estimades, quantifica:

Total veh * km realitzats	Consum energètic (tep/any)	CO2 (t/any)	NOX (t/any)	PM10 (t/any)
10.293.067	505,07	1520,33	5,24	0,91

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

13. Finançament de les càrregues derivades de la mobilitat generada

L'estudi quantifica els costos de les diferents propostes previstes:

Descripció	Cost estimat
Crear voreres per a vianants al Carrer Silici (entre la carretera del Mig i l'Av. Maresme) i millorar els passos de vianants actuals	Projecte urbanització
Crear voreres per a vianants a la carretera del Mig (entre Silici i el carrer de Mercuri) i millorar la seva urbanització actual	Projecte urbanització
Crear voreres per a vianants al tram a urbanitzar del carrer Rosselló	Projecte urbanització
Implantar senyalització de prioritat a la bicicleta al carrer d'Energia i al carrer Silici.	Projecte urbanització
Convertir el carrer Silici en sentit únic (cap al sud) entre l'avinguda Maresme i la carretera del Mig	Projecte urbanització
Redirigir el trànsit cap a un eix viari a l'avinguda de l'Energia, amb 2 carrils per sentit	Projecte urbanització
Semaforitzar la cruïlla Energia/Rosselló	Projecte urbanització
Convertir el carrer Cobalt en sentit únic en el tram Energia-Silici	Projecte urbanització

Nou accés a la rotonda Martinet, gestionant el seu trànsit semafòricament a les hores punta	12.000,00 € (Estudi)
Desconnectar el carrer Martinet del carrer Silici	Projecte urbanització -
Convertir en línia continua la separació entre carrils de l'avinguda Maresme fins la rotonda	Projecte urbanització
Afegir un tercer carril a l'avinguda Porta Diagonal, entre els carrers Baltasar Oriol i l'avinguda Maresme	Projecte urbanització
Gestió semafòrica a les hores punta de l'accés del Passeig dels Ferrocarrils Catalans sentit L'Hospitalet a la rotonda de la cruïlla amb el carrer Energia	12.000,00 € (Estudi)
Creació de 136 places noves d'aparcament per a bicicletes	Entre 26.000€ i 36.000€
Creació de 405 noves places d'aparcament per a turisme (de les quals 10 disposaran de punt de recàrrega elèctrica i COM A MÍNIM 9 estaran adaptades a PMR) i 99 places d'aparcament per a motocicleta, de les quals 2 disposaran de punt de recàrrega elèctrica.	Distribució en funció necessitats de cada parcel·la. Punt de recàrrega 3.500,00 € per punt, 21.000,00 € en total
Creació de 2 places de càrrega i descàrrega de mercaderies de 3 x 8 m	Vinculat a parcel·la comercial
Instal·lar panells informatius de la localització dels aparcaments per bicicleta i elèctrics	Vinculat a parcel·la comercial
Instal·lar panells informatius de la localització dels Transports Públics més propers amb un plànol de localització i itineraris	Vinculat a parcel·la comercial
Incloure informació sobre aparcaments bici, aparcaments vehicles elèctrics i oferta d'accés en transport públic a la web del centre comercial	Vinculat a parcel·la comercial

14. Conclusions

L'Estudi d'Avaluació de la *Modificació Puntual del Pla General Metropolità Silici-Rosselló*, 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 unes **condicions** 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:

- Cal contemplar íntegrament la dotació d'aparcament per a bicicletes previst al decret 344/2006 per a l'ús residencial i preveure la reserva de l'espai equivalent en la resta d'usos, preveient una dotació inicial, i ampliable segons la demanda i a càrrec del promotor.
- Tenint en compte la mobilitat que generarà aquest àmbit es considera necessari disposar (i finançar) de mesures complementàries per garantir l'ús del transport públic i la mobilitat activa.

Així mateix, les diferents **recomanacions** que se citen en aquest informe, 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.

Vistiplau

Xavier Sanyer Matías
Cap del Servei de Mobilitat

Lluís Alegre Valls
Director de l'Àrea de
Mobilitat