

Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada per a la Modificació del Pla General Metropolità en l'àmbit Estació – Seda – Paperera del Prat de Llobregat

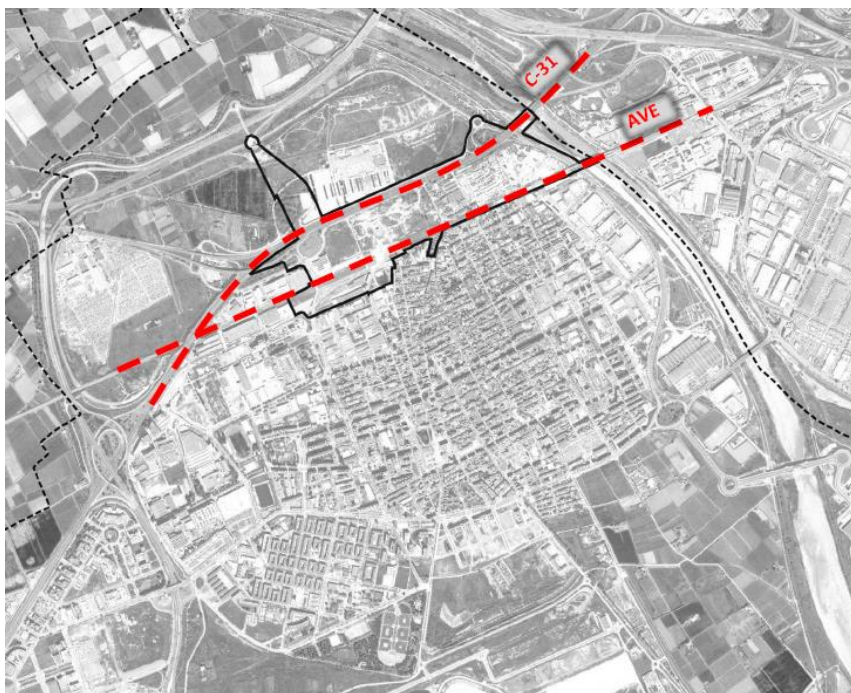
Municipi del Prat de Llobregat
Comarca: Baix Llobregat
Promotor: Ajuntament del Prat de Llobregat
Redactor de l'EAMG: DOYMO

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 per a la *Modificació del Pla General Metropolità en l'àmbit Estació – Seda – Paperera del Prat de Llobregat*.

1. Antecedents

L'àmbit d'estudi està situat al nord del nucli urbà del municipi del Prat de Llobregat, entre dos corredors de transport de caràcter nacional, la C-31 i la línia del ferrocarril.

Aquest estudi d'avaluació de la mobilitat generada pretén avaluar les modificacions que es duran a terme en l'àmbit Estació – Seda – Paperera, les quals tenen l'objectiu de resoldre les necessitats del nord del municipi tot connectant el nucli urbà i la zona dels nous sectors a desenvolupar (Estació, Seda, Paperera) a través d'espais lliures i equipaments. D'aquesta manera, es preveu generar oportunitats de desenvolupament i millores de mobilitat que resoldran definitivament els inconvenients de la mobilitat actual en aquest entorn, especialment en el carrer del Doctor Soler i Torrens.



El sector queda delimitat al nord per la C-31, el sud per la línia de ferrocarril, l'est pel riu Llobregat i l'oest per la C-31 i l'estació de Renfe del Prat de Llobregat.

Anteriorment a aquest estudi, el 2016 es va aprovar el Pla de mobilitat urbana del Prat de Llobregat on s'apostava per un canvi modal cap als modes de transport més sostenibles, l'EAMG de la proposta d'ordenació del polígon industrial Enkalene al Prat de Llobregat (situat a l'oest de l'àmbit d'estudi) i l'estudi de mobilitat de l'estació de l'AVE del Prat.

2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'Estudi d'avaluació de la mobilitat generada per a la *Modificació del Pla General Metropolità en l'àmbit Estació – Seda – Paperera del Prat 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.

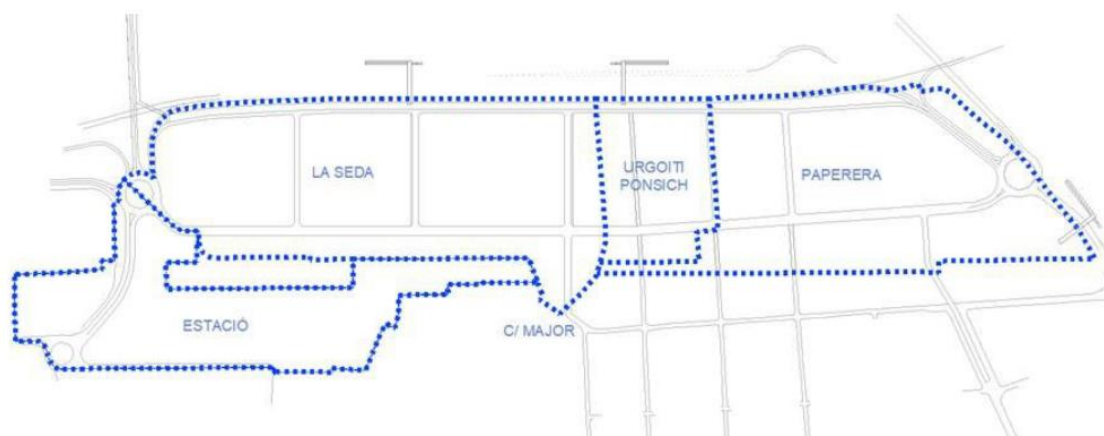
L'objectiu d'aquesta modificació, com ja s'ha dit, és aconseguir un model territorial eficient que afavoreixi uns eixos d'articulacions d'espais lliures i equipaments que permetin aconseguir un model de connexió entre el nucli urbà del Prat de Llobregat i els nous sectors a desenvolupar. D'aquesta forma, el present document té com a objecte desenvolupar els següents apartats:

- Mesurar la intensitat de trànsit de la situació actual a les vies que envolten l'àmbit d'estudi i les seves connexions immediates.
- Analitzar la capacitat actual de les vies de circulació i calcular els nivells de servei actuals, per tal de validar les possibles propostes d'actuació. Avaluar la capacitat d'absorció dels serveis viaris i dels sistemes de transport i consolidar especialment els sistemes de transport i considerant especialment els sistemes de transport de baix o nul impacte (desplaçaments en bicicleta o a peu).
- Calcular la generació de vehicles que provocarà la MPPGM segons les ràtios del decret 344/2006 de regulació dels EAMG. Avaluar l'increment potencial de desplaçaments provocats per la nova planificació dintre de la seva àrea d'afectació del municipi.
- Proposar actuacions que millorin tant la situació actual com la futura pel que fa a la mobilitat dels desplaçaments en vehicle privat, en transport públic i a peu. Proposar les xarxes per on s'haurà de distribuir la nova mobilitat, tot valorant la viabilitat de les mesures proposades en el pla per a gestionar de manera sostenible aquesta nova mobilitat.
- Fomentar i donar preferència als mitjans de transport més sostenibles des de punt de vista ambiental i social, garantint els espais adequats per als vianants, facilitar els desplaçaments amb mitjans de transport alternatius com la bicicleta, aconseguir transport públic funcional i potenciar una cultura de la mobilitat i accessibilitat sostenibles, seguint les directrius actuals de la Llei 9/2003 de 13 de juny de la mobilitat.

L'àmbit d'estudi té una superfície total de 613.074 m² i està dividit en 4 sectors més els àmbits externs;

- L'entorn de l'**Estació** intermodal, que té una superfície de 113.656 m².
- La **Seda** que té una superfície de 220.052 m².
- **Urgoiti – Ponsich** amb una superfície de 72.608 m².
- La **Paperera** amb una superfície de 196.340 m².
- I els **àmbits externs** que tenen una superfície de 10.418 m².

Divisió de l'àmbit d'estudi per sectors



La diferència entre el planejament actual i la modificació és:

- L'Increment dels espais lliures augmentant un 6,73%.
- Increment del total de sistemes d'un 11,14%.
- Reducció del total del sistema ferroviari (2,86%), el viari-equipament públic (0,38%), així com de les zones industrials en un 21,77%.

3. Estimació de la demanda de mobilitat generada

L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada, tal com dicta el Decret 344/2006, realitza el càlcul de l'estimació que el nou desenvolupament de la modificació generarà. L'estudi analitza la mobilitat generada en dies laborables i en caps de setmana i en distingeix els diferents usos.

L'estudi també analitza els motius de viatge i la distribució horària dels desplaçaments segons dades del PMUS del Prat de Llobregat.

L'estudi estima que la modificació generarà un total de **81.110 viatges/dia**, 40.555 viatges/sentit, dels quals 79.097 seran produïts per usuaris i 2.013 per a treballadors/es.

La taula següent mostra la mobilitat generada segons les ràtios que indica el Decret i l'Estudi de mobilitat (darreres dues columnes):

Taula resum de la mobilitat generada

Usos	Sostre edificable (m ²)	Viatges generats (m ²) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
Residencial	371.905	37.191	37.191
Comercial	50.655	25.328	25.328
Oficines	40.155	6.024	6.024
Equipament Hotelier	24.890	4.978	1.980
Altres equipaments	30.935	6.187	5.862
Zones Verdes	94.534	4.727	4.725
TOTAL	613.074	84.433	81.110

Des de l'equip de redacció del present informe s'accepta la proposta de nova mobilitat generada, tot i que puntualitza que la diferència entre els desplaçaments totals de l'EAMG i el Decret es deuen a l'ús de ràtios diferents en l'ús d'equipaments hotelers, i el volum total de desplaçaments és de **84.433 viatges/dia**.

L'estudi realitza una proposta de repartiment modal a partir de les dades extrems del PMUS del Prat de Llobregat.

Repartiment modal proposat	A PEU - BICICLETA	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT
% en desplaçaments	44,5% - 49,5%	25% - 27%	25% - 28%
Viatges / dia	40.410	19.715	16.071

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

Recomanació 1.

Es recomana de dur a terme accions per tal de potenciar l'ús dels modes de transport més sostenibles en detriment del vehicle privat.

Recomanació 2.

En les figures de planejament derivat o implantació singular que es derivin d'aquest sector caldrà una major concreció i ajust, tant en la mobilitat generada com en el repartiment modal.

4. Mobilitat en vehicle privat

Bona part dels accessos principals del Prat de Llobregat passen per l'àmbit d'estudi i per això, les solucions que es proposin poden tenir efectes importants en les xarxes d'accés al municipi.

Des del nord del Prat amb la ciutat de Barcelona la connexió es veu caracteritzada per l'existència del riu Llobregat, obligant que hi hagi diversos ponts de connexió, sent els importants el pont de la C-31, el pont de la B-250, el pont de la C-32, el pont de Nelson

Mandela (uneix el vial port amb l'aeroport). Per la part sud, hi ha bàsicament dues grans artèries viàries de connexió, la C-31 i la C-32.

La C-31 i la C-32 són els eixos viaris vertebradors de la zona, ja que recorren el delta del Llobregat donant servei a fluxos de llarg recorregut que transiten entre el Baix Llobregat i el Barcelonès amb el litoral sud i la costa Daurada, així com als trànsits interns entre les comarques del Baix Llobregat i el Barcelonès.

La xarxa d'aproximació del Prat de Llobregat està formada per les autovies C-31, C-31a, C-32, la B-250 i la C-245, mentre que la xarxa interna es divideix en vies d'accés (hi ha 27 km), rondes (13 km), xarxa primària (27 km), xarxa secundària (28 km) i xarxa no bàsica (151 km).

El PMUS inclou un model de simulació dels vehicles quilòmetre per la xarxa bàsica on l'estudi conclou que aquests no estan suficientment equilibrats, ja que un 39% dels veh/km es detecten a la xarxa d'accessos, la xarxa de primer nivell absorbeix part del trànsit perimetral, la xarxa no bàsica absorbeix un 15% dels veh/km, un 11% dels vehicles/km de la ciutat presenten índexs de saturació per sobre del 90% en hores punta en dia laborable, concentrant-se a les rondes i a les vies principals. Per tot això, es considera que la nova xarxa viària plantejada en la modificació del planejament ha de compensar aquestes mancances.

Per això, l'estudi té en compte diferents escenaris futurs que tinguin en compte creixements urbanístics i infraestructurals com el desenvolupament del sector Enkalene, el ramal de connexió entre la Ronda de Ponent i la C-31 (que ja es troba operatiu des de febrer del 2019), el desenvolupament de l'EAMG de l'estació de l'AVE del Prat de Llobregat i el vial perimetral de Ronda Ponent.

Des de l'equip de redacció del present estudi es recorda que **cal dur a terme una anàlisi de les característiques dels vials que donen accés a l'àmbit d'estudi i detallar els seus diferents accessos, així com realitzar una anàlisi més detallat de l'estat de saturació de les vies que hi donen accés.**

5. Xarxa de transport públic

El municipi del Prat de Llobregat té cobertura de transport públic de Renfe Rodalies (R2, R2 Nord i R2 Sud) amb parada a l'Estació del Prat de Llobregat (parada situada a dins del sector i que per tant, dona una cobertura excel·lent a l'àmbit d'estudi) i a Estació Aeroport, que dona accés a l'aeroport. Aquestes línies de tren tenen una freqüència de pas d'entre 10 i 30 minuts amb 99 expedicions en dies laborables en sentit el Prat Barcelona i 100 expedicions diàries en sentit Barcelona el Prat.

Al Prat també hi ha cobertura de metro amb la línia L9 Sud (amb una freqüència de pas de 7 minuts i unes 300 expedicions al dia (en els dos sentits) que connecta l'aeroport (T1 i T2) amb la parada de la línia L3 de Zona Universitària de Barcelona. La parada de metro es troba a l'estació de Renfe Rodalies, que funciona com a intercanviador. A la façana principal de l'estació de Rodalies, també hi ha una terminal d'autobusos amb 6 línies (dues de les quals són de pas) i una parada de taxis. A 400 metres d'aquest punt, també es localitzen les parades d'autobús del lateral de la C-31 que permeten la connexió amb les línies interurbanes que circulen en direcció Barcelona.

Pel que fa a les línies d'autobús, el Prat disposa d'autobusos urbans, on la parada de l'avinguda Josep Anselm Clavé, a 250 metres de l'àmbit, s'aturen les línies PR1, PR2, PR3 i les línies interurbanes importants com la L10 o la L78. Pel que fa a les línies

interurbanes que donen accés a la zona, trobem les línies L70, L72, L76, L78, L80, L81, L86, L87, L94 i L95 que es poden agafar a les parades de la Ctra. de Ca l'Alaio – av. del Remolar – Estació de Rodalies, Ctra. de Ca l'Alaio – Estació de Rodalies – av. del Remolar, autovia de Castelldefels – Major i autovia de Castelldefels – “Centre Comercial”. Aquesta última parada, la del centre comercial, que dona accés a les línies L70, L72, L78, L80, L81, L86, L87, L94 i L95 es troba a l'altra banda de la C-31 i es connecta amb el centre urbà a través d'una passarel·la.

En dia laborable passen unes 330 expedicions per sentit amb unes freqüències de pas que oscil·len entre els 20 minuts (en les línies L70, L72 i L86) fins als 45 (L80 i L87). Les tres primeres línies són les que realitzen més expedicions en aquesta parada, al voltant de 50 per sentit.

Fora de l'àmbit trobem altres línies interurbanes com la L46 i la N18.

L'EAMG incorpora informació gràfica de les diferents línies d'autobús que hi ha al Prat de Llobregat així com informació dels horaris i de les freqüències de pas de cada línia.

L'estudi també analitza les línies urbanes amb connexió AMB, és a dir amb els municipis de l'entorn i especialment Barcelona. D'aquestes destaquen les línies 65, PRATEXPRES 165, PR4, 21, L10, L78, NITBUS N16 i NITBUS N17.

El document també analitza el nombre d'usuaris que va haver-hi durant el 2017, comptant amb diferents línies de bus varen registrar 7,3 milions de validacions i 4,3 milions a les diferents estacions de metro de la línia L9Sud que es troben dins del Prat de Llobregat (cal tenir en compte que 1,6 milions de validacions van ser a les estacions situades a l'aeroport). Així doncs, al 2017 es van realitzar 11,7 milions de validacions en transport públic, el que suposa unes 35.000 validacions al dia.

Des de l'equip de redacció del present estudi s'accepta la informació aportada.

Recomanació 3.

Es recomana dur a terme una anàlisi de les característiques de les diferents estacions i parades de transport públic, així com l'itinerari que permeti la connexió amb l'àmbit d'estudi.

6. Mobilitat a peu i en bicicleta

L'EAMG realitza una anàlisi de l'escenari actual dels itineraris per a vianants i bicicletes del municipi.

Es destaca que la xarxa per a vianants té una longitud de 54,7 km i que suposa un 22% del total de la xarxa viària. De zona exclusiva o amb prioritat per a vianants, en tot el municipi, hi ha menys d'1 km.

Dins del nucli urbà, la xarxa bàsica de vianants inclou bona part de la xarxa bàsica de vehicles. Actualment existeix una bona connectivitat pel vianant i les bicicletes per connectar amb els principals polígons industrials i centres de treball, així com el Centre Comercial Carrefour i l'Hospitalet a través de la C-31.

Aquesta bona connexió és causada per la morfologia i orografia de la zona, ja que aquestes, deguda al poc desnivell permet una bona connexió. El principal impediment d'aquesta tipologia de desplaçaments amb la resta de municipis veïns és la distància que existeix entre aquests.

Segons dades del PMUS del Prat de Llobregat, prop del 62% del total dels desplaçaments que es realitzen, és a dir tant interns com externs, es duen a terme amb modes sostenibles.

L'estudi no analitza amb precisió els itineraris a peu que permeten la connexió de l'àmbit d'estudi amb la resta de municipi.

Pel que fa a la bicicleta, l'estudi classifica la xarxa ciclable del Prat de Llobregat segons la seva tipologia (bici-carrers, zona 30, pista-bici i camí verd) on destaquen els bici-carrers (bicicleta comparteix la calçada amb el vehicle privat i ha de circular respectant la normativa i els sentits de circulació dels vehicles) amb 14.932 m, i les pista-bici (via ciclista segregada del trànsit amb traçat independent de les carreteres) amb 15.916 m.

En el total de la xarxa ciclable del Prat, que té un total de 56 km i representa més del 24% de la xarxa viària de la ciutat, es realitzen més de 3.000 desplaçaments en bicicleta al dia, amb especial concentració a les vies principals de la ciutat (avinguda onze de setembre, av. de la Verge de Montserrat, carrer de Frederic Soler, ronda de Llevant i ronda de Ponent i ctra. de la Marina). Aquesta xarxa ciclable connecta amb una xarxa de camins rurals més extensa que permet la connexió del municipi amb el litoral, els municipis veïns, al corredor del Llobregat, a la zona Franca i a Barcelona.

L'EAMG incorpora informació gràfica de les xarxes del nucli.

Des de l'equip de redacció del present informe es recorda que **cal dur a terme una anàlisi de les xarxes de mobilitat per a vianants i bicicletes que donen accés a l'àmbit d'estudi, així com aquells itineraris que permeten l'accés a les parades de transport públic més pròximes a la zona.**

7. Incidència de la mobilitat generada

L'estudi calcula la incidència de la nova mobilitat generada amb relació a la xarxa viària mitjançant programes de simulació de trànsit.

En aquesta simulació es detecten dos punts (la rotonda de la Ronda de Llevant i la rotonda de l'avinguda del Remolar) on els nivells de servei superen les recomanacions habituals en el disseny de les infraestructures.

En el cas de l'enllaç amb la ronda de Llevant, en hora punta de la tarda (que és quan hi ha més pressió sobre la C-31) on hi ha més de 1.000 vehicles per carril, però el nivell de servei de les vies urbanes en hora punta no presenta demores superiors a 10-15 segons per vehicle, excepte en el tram del vial interior que enllaça a la ronda ponent, on el nivell de servei és de 15-25 segons de demora.

Pel que fa al pont de l'avinguda del Remolar, hi ha unes intensitats de trànsit en hora punta de la tarda d'entre 900 i 1.000 vehicles per sentit on hi ha nivells de servei en hora punta entorn de demores superiors a 50 segons per vehicle, sent el punt més conflictiu a l'entrada de la rotonda des de l'av. de ca l'Alaio.

Des de l'equip de redacció del present informe considera que **cal analitzar la incidència de la nova mobilitat generada sobre les diferents xarxes de transport públic properes a l'àmbit.**

8. Estimació de la demanda d'aparcament

Pel que fa a les places d'aparcament a reservar fora de calçada, el Decret 344/2006, estableix l'obligació de reservar places fora de la via pública destinades a aparcament per a bicicletes en tots els usos, i per a turismes i motocicletes en cas d'ús residencial, d'estacions de ferrocarril i d'autobusos interurbans.

L'estudi realitza una estimació de la demanda de places d'aparcament per als usos residencials, mentre que la reserva de places per als usos no definits en el decret 344/2006 es calcularan en el moment de desenvolupar el Planejament derivat corresponent i tindran en consideració allò que s'exposa en la memòria del PGM en relació a la reserva d'espais d'aparcament.

L'EAMG preveu una reserva de **3.719 places d'aparcament per a vehicles, 1.860 places d'aparcament per a motocicletes i 9.850 places d'aparcament per a bicicletes.**

La taula següent mostra les reserves d'aparcament mínimes segons l'Estudi de mobilitat i segons les ràtios que indica el Decret (entre parèntesis):

Usos	Sostre edificable (m²)	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turisme	Total aparcaments motos
Residencial	371.905	7.439 (7.438)	3.719 (3.719)	1.860 (1.860)
Comercial	50.655	507 (507)		
Oficines	40.155	402 (310)		
Equipament Hoteles	24.890	249 (249)		
Altres equipaments	30.935	310 (642)		
Zones Verdes	94.534	946 (945)		
TOTAL	613.074	9.850 (10.091)	3.719 (3.719)	1.860 (1.860)

L'EAMG, amb relació a l'aparcament per a bicicletes, aplica les ràtios establertes pel Decret, tot i que hi ha diferències en les places que reserva per a usos terciaris així com per als equipaments.

L'estudi preveu la instal·lació d'aparcaments en forma de U-invertida amb 4.925 punts d'ancoratge, cada un d'ells amb capacitat per a dues bicicletes.

Els aparcaments per a bicicletes s'aniran adaptant a les necessitats vinculades amb la circulació de bicicletes i a mesura que vagin desenvolupant els diferents sectors, habilitant el 100% dels aparcaments dels usos residencials, mentre que els aparcaments dels usos terciaris, d'equipaments i zones verdes es pretén habilitar-lo progressivament. Per aportar major seguretat a l'estacionament, l'estudi recomana que part dels ancoratges estiguin coberts i que també s'instal·lin punts d'aparcament als principals itineraris per a vianants i bicicletes.

Des de l'equip de redacció del present informe s'accepta l'habilitació progressiva de les places d'aparcament per a bicicletes per als usos terciaris, d'equipaments i de zones verdes, tot i que caldrà ajustar els aparcaments en els casos dels usos terciaris i per als equipaments, aspecte que es podria concretar en les figures de planejament derivat o implantacions singulars que se'n derivin.

L'estudi preveu la reserva de, com a mínim, 92 places d'aparcament per a PMR, així com 92 places d'aparcament amb punts de recàrrega per a vehicles elèctrics per als usos residencials. Per a la resta d'usos, l'estudi especifica que les reserves d'aparcaments seran calculades en el moment que es desenvolupi el planejament derivat. Des de l'equip redactor del present informe es recorda que com a mínim caldrà complir amb els requeriments del Reial Decret 1053/2014, de 12 de desembre, que aprova la Instrucció tècnica complementària (ITC) BT 52, "Instal·lacions amb finalitats especials. Infraestructura per la recàrrega de vehicles elèctrics".

9. Distribució Urbana de Mercaderies

L'EAMG no realitza una reserva de places per a les operacions de càrrega i descàrrega, i tal com dicta el Decret 344/2006, **cal preveure una reserva de places d'aparcament de 3 x 8 metres a la xarxa viària per a poder realitzar les operacions de càrrega i descàrrega de mercaderies per a l'ús comercial amb 1 plaça per cada 1.000 m² de superfície de venda o 1 plaça per cada 8 establiments i per a l'ús d'oficines 1 plaça per cada 2.000 m² de sostre**. No obstant això, aquesta condició no resultarà necessària si es constata que amb la instal·lació de punts de trencament de càrrega de mercaderies i amb la instal·lació d'espais pels operadors logístics no resulta necessari la previsió d'aquesta reserva.

10. Mesures correctores

L'EAMG té en compte mesures correctores del PMUS del Prat de Llobregat.

De forma estructural, l'estudi proposa que tots els promotors que vulguin desenvolupar sectors que es trobin inclosos en aquesta modificació del planejament hauran de redactar un estudi de mobilitat, el qual revisarà l'Ajuntament i si cal realitzar un EAMG, l'ATM.

Vehicle privat

L'estudi proposa una nova xarxa viària bàsica que permetrà la connexió entre el nou sector i la xarxa actual amb els principals equipaments del transport col·lectiu. Per una banda, es millorarà els enllaços de la C-31 amb la ronda de llevant, amb dos carrils en sentit mar, un en sentit muntanya i un carril directe de gir a la dreta de la C-31 a la ronda i amb l'avinguda del Remolar amb una millora de la senyalització, agrupament de la sortida de la C-31 amb el vial d'arribada al Prat des del Nord, totes les entrades a la rotonda amb dos carrils i incorporació d'un segon carril a la ctra. d'Alaio.

L'estudi proposa la conversió del carrer del Doctor Soler i Torrens en un vial amb prioritat per a vianants i bicicletes i on el vehicle privat tingui un accés restringit i reservat als veïns i a les operacions de càrrega i descàrrega de mercaderies amb restricció horària.

Amb relació a les operacions de càrrega i repartiment de mercaderies, l'estudi proposa la instal·lació de punts de trencament de càrrega de mercaderies així com la instal·lació, a mitjà termini, d'espais perquè els operadors logístics puguin deixar la càrrega durant unes hores tot donant l'opció de distribuir els paquets d'una forma més sostenible amb cargobikes o bicicletes de suport elèctric.

Transport públic

En relació al transport públic, l'estudi proposa l'habilitació de parades de transport públic, tant urbà com interurbà, en diferents punts de l'àmbit d'estudi.

Aquestes parades hauran de donar una bona cobertura a l'àmbit i hauran de tenir un accés accessible tant a peu com a bicicleta. Cal tenir present que en el moment de la reubicació a l'estació intermodal hi haurà una modificació dels accessos, fent que s'hagin de modificar les línies de bus que tenen parada.

Les línies d'autobús urbà que efectuaran el seu recorregut per l'àmbit o les seves proximitats són la L10 (53 expedicions/dia), 21 (37 expedicions/dia), la PR1-PR2-PR3 i PR4 (123 expedicions/dia, L78, 165 i 65 (125 expedicions/dia). En una primera fase, exceptuant les línies 21 i L10 que circularan per l'av. del Remolar, la resta circularan pel nou vial, on hi realitzaran dues parades. En una segona fase, variaran el recorregut de les línies urbanes PR2, PR3, PR4 i 21, que accediran a l'estació intermodal on hi haurà una parada de bus nova per sentit.

Pel que fa les línies d'autobús interurbà, les que circulen per l'àmbit o les seves proximitats són la L70 (50 expedicions/dia/sentit), L72 (51 expedicions/dia), L80 (45 expedicions/dia), L81 (49 expedicions/dia), L86 (35 expedicions/dia/sentit), L87 (24 expedicions/dia/sentit), L94 (33 expedicions/dia/sentit) i L95 (53 expedicions/dia/sentit). Totes aquestes línies, a excepció de la L78, passaran per dins l'àmbit. En una primera fase, les línies L94, L81, L87 i L72 passaran a realitzar el seu recorregut des de la rotonda de l'av. Remolar en direcció l'estació intermodal i seguiran el seu recorregut per la C-31 efectuant una parada a la rotonda del Remolar. En una segona fase, les línies L81, L72, L87 i L94 accediran a l'estació intermodal per el nou vial, que comptarà amb dues parades de bus noves, mentre que les línies L80, L95, L70 i L86 connectaran l'àmbit des de l'avinguda del Remolar fins a l'enllaç de llevant amb 6 noves parades (d'anada i tornada) pel nou vial que connectarà tots els sectors.

L'estudi també proposa la creació de nous eixos de carril bus al vial estructural central del nou planejament per tal de poder augmentar la velocitat comercial del transport públic i incrementar la seva competitivitat davant d'altres mitjans de transport.

També es proposa la redacció d'un estudi específic de mobilitat que analitzi la intermodalitat entre el bus (apropament de les línies interurbanes) i el tren a l'estació per tal de coordinar les millores que han d'haver-hi a la zona.

Des de l'equip redactor del present informe **es troba a faltar la inclusió de millores en l'oferta de transport públic que es pugui concretar en major detall en les diferents figures de planejament derivat vinculades a aquest sector. En aquest sentit es proposa incloure els següents aspectes:**

- **Millora de l'oferta i cobertura del transport públic a la zona oriental del sector (ronda Llevant).**
- **Millora de l'accessibilitat dels recorreguts d'accés a les parades de transport públic a banda i banda de la carretera C-31.**
- **Participar de forma proporcionada en la implementació d'infraestructures de recàrrega elèctrica per a les línies de bus que donen servei al sector.**

- **Millora de l'accessibilitat dels recorreguts d'accés a l'estació de ferrocarril i metro.**

Recomanació 4.

Es recomana implementar mesures de comunicació i promoció del transport públic entre la població i usuaris dels equipaments.

Vianants i bicicletes

L'estudi preveu urbanitzar els nous espais de manera que es fomenti els modes de mobilitat sostenibles a partir de crear carrers de la xarxa viària no bàsica i bàsica on els vehicles no motoritzats (vianants i bicicletes) tinguin més del 50% de la secció transversal i estar senyalitzats a 30 km/h i 50 km/h, respectivament, així com respectar les amplades mínimes i el pendent màxim dictats pel Decret.

L'EAMG proposa la creació de nous eixos per a vianants que travessaran els nous sectors garantint, així, la continuïtat entre els diferents pols d'atracció.

Pel que fa a la bicicleta, es proposa la creació de nous eixos de bicicletes que serveixin també com a caràcter promocional per fer més atractius els desplaçaments en bicicleta. Principalment es construiran carrils bici que hauran de formar una xarxa connectada, continua i que faciliti l'accés als diferents pols d'atracció.

Dins dels nous sectors hi haurà connectats amb carrils bici, pista bici, zones 30 i bici carrers que formaran una xarxa connectada i continua que s'haurà de connectar amb la xarxa ciclable existent.

L'estudi també proposa la senyalització, il·luminació i accessibilitat dels principals itineraris a peu cap als diversos equipaments i estacions de transport públic.

Conversió del carrer Dr. Soler i Torrens en carrer de prioritat per a vianants i bicicletes on l'accés al vehicle privat quedi restringit als veïns i a la càrrega i descàrrega de mercaderies amb franja horària.

11. Mobilitat i gènere

L'estudi incorpora dades de mobilitat per gènere segons l'Enquesta de Mobilitat Quotidiana de la regió metropolitana de Barcelona (EMQ 2006) i l'Enquesta de Mobilitat en Dia Feiner (EMEF) de l'any 2017, es pot veure que les dones tendeixen a utilitzar més els modes de transport públic i no motoritzats, mentre que els homes tendeixen més a l'ús del vehicle privat així com que es desplacen més per motius ocupacionals.

L'EAMG també analitza la mobilitat segons la franja d'edat, on es pot veure que la població més jove es desplaça més en transport públic, mentre que el grup central de població es desplaça, majoritàriament, amb vehicle privat.

L'estudi preveu una sèrie de propostes a tenir en compte per a tots els col·lectius possibles. Es recomana instal·lar il·luminació a cada una de les entrades i sortides i reforçar l'enllumenat en el vial públic en els itineraris per a vianants fins a les principals parades de transport públic, la instal·lació de bancs, en els itineraris de vianants cap a les parades de transport públic, a cada 100 metres de distància, així com realitzar una

campanya d'informació constant dels serveis de transport públic que hi ha a dins de l'àmbit del planejament.

Des de l'equip de redacció del present informe s'accepten les propostes, si bé es recomana de complementar-les amb mesures de millora del transport públic en la franja nocturna o l'establiment de parades a demanda per incrementar la seguretat percebuda dels usuaris.

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

A continuació es mostren els valors d'emissió amb la nova mobilitat:

- CO: 1,089 tones/diàries
- NOx: 0,282 tones/diàries
- VOC: 0,122 tones/diàries
- SOx: 0,094 tones/diàries
- PM: 0,012 tones/diàries
- Carburant: 22,160 tones/diàries

Recomanació 5.

Tenint en compte l'emplaçament del sector dins de la zona de baixes emissions de la ciutat del Prat de Llobregat, es recomana implementar mesures complementàries per minimitzar la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica.

13. Finançament de les càrregues derivades de la mobilitat generada

L'estudi preveu el pressupost segons l'àmbit d'estudi i segons la seva execució, que es durà a terme per fases.

14. Conclusions

L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada *la Modificació del Pla General Metropolità* en l'àmbit Estació – Seda – Paperera del Prat de Llobregat compta amb bona part dels 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 analitzar les característiques dels vials que donen accés a l'àmbit d'estudi i detallar els seus diferents accessos, així com realitzar un anàlisi més detallat de l'estat de saturació de les vies que i donen accés.
- Cal dur a terme una anàlisi de les xarxes de mobilitat per a vianants i bicicletes que donen accés a l'àmbit d'estudi, així com aquells itineraris que permeten l'accés a les parades de transport públic més pròximes a la zona.
- Cal analitzar la incidència de la nova mobilitat generada sobre les diferents xarxes de transport públic properes a l'àmbit.
- Cal preveure una reserva de places d'aparcament de 3 x 8 metres a la xarxa viària per a poder realitzar les operacions de càrrega i descàrrega de mercaderies per a l'ús comercial amb 1 plaça per cada 1.000 m² de superfície de venda o 1 plaça per cada 8 establiments i per a l'ús d'oficines 1 plaça per cada 2.000 m² de sostre.
- Es troba a faltar una proposta d'increment de l'oferta de transport públic i col·lectiu, ajustat a la nova demanda prevista, i que es pugui concretar en major detall en les diferents figures de planejament derivat vinculades a aquest sector. Aquestes mesures estaran vinculades a resoldre la:
 - Millora de l'oferta i cobertura del transport públic a la zona oriental del sector (ronda Llevant).
 - Millora de l'accessibilitat dels recorreguts d'accés a les parades de transport públic a banda i banda de la carretera C-31.
 - Participar de forma proporcionada en la implementació d'infraestructures de recàrrega elèctrica per a les línies de bus que donen servei al sector.
 - Millora de l'accessibilitat dels recorreguts d'accés a l'estació de ferrocarril i metro.

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