

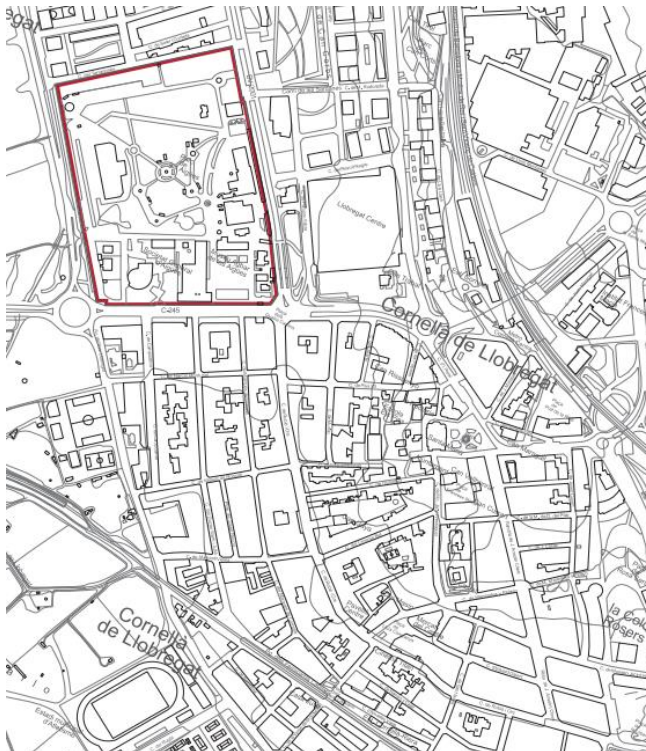
**Informe relatiu al Text Refós de l'Estudi d'avaluació de la mobilitat generada per la Modificació Puntual del PGM als terrenys propietat de la Sociedad General de Aguas de Barcelona compresos entre els carrers Tarragonès, carretera de Sant Joan Despí, Carretera de Sant Boi de Llobregat i Avinguda del Baix Llobregat. Cornellà de Llobregat**

**Municipi de Cornellà de Llobregat**  
**Comarca del Baix Llobregat**  
**Promotor: Ajuntament de Cornellà 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 Text Refós de l'Estudi d'avaluació de la mobilitat generada per la Modificació Puntual del PGM als terrenys propietat de la Sociedad General de Aguas de Barcelona compresos entre els carrers Tarragonès, carretera de Sant Joan Despí, Carretera de Sant Boi de Llobregat i Avinguda del Baix Llobregat, de Cornellà de Llobregat.

## **1. Antecedents**

La present modificació puntual es localitza al municipi de Cornellà de Llobregat, al barri de la Font Santa-Fatjó. En concret se situa entre el carrer Tarragonès, la carretera de Sant Joan Despí, la carretera de Sant Boi de Llobregat i l'av. del Baix Llobregat.



## 2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'Estudi d'avaluació de la mobilitat generada, als continguts de la llei de la mobilitat, i s'aplicaran com a criteris els establerts en el Decret 344/2006, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada.

La present MP té per objecte remodelar l'actual emplaçament existent amb nous usos i permetre la implantació en una mateixa illa, de la Ciutat de l'Aigua en continuïtat amb el Centre Tecnològic de l'Aigua i el Museu de les Aigües.

La superfície total de l'àmbit és de 109.686,28 m<sup>2</sup>. El sector està estructurat en diferents àmbits:

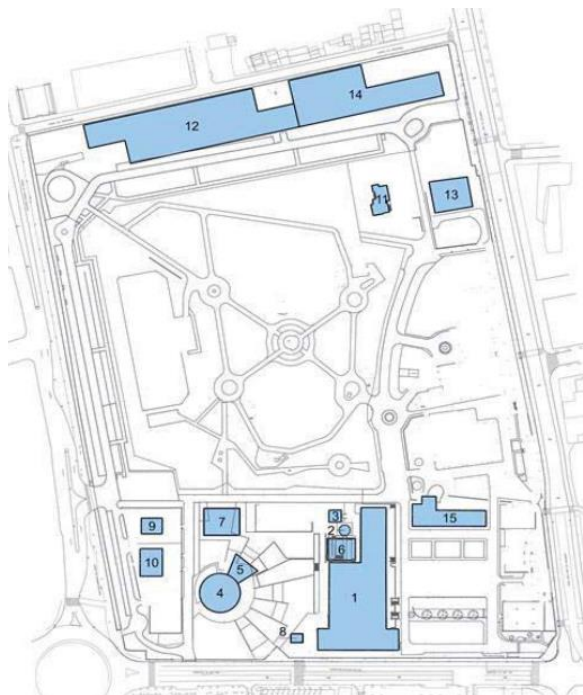
1. *Àmbit Museu de les Aigües / Auditori Àgora*: la modificació preveu adequar la qualificació urbanística als sistemes i usos existents. Es preveu qualificar de sistema de zones verdes als terrenys que actualment no estan ocupats per edificacions destinades a sistemes d'equipaments.
2. *Àmbit d'instal·lacions i de l'explotació de xarxa de la Central de Cornellà*: sector dedicat a l'activitat de producció de l'empresa. Totes les instal·lacions i edificacions existents es troben vinculades al servei públic de subministrament d'aigua i estan al servei de l'emmagatzematge, control i manteniment de les instal·lacions de referència. La MP no preveu la modificació de les qualificacions assignades pel PGM.
3. *Àmbit activitat corporativa de les diferents empreses de tecnologia vinculades a SGAB*: sector on es proposa emplaçar les noves edificacions que hauran d'albergar la "ciutat de l'Aigua" junt amb el Centre Tecnològic de l'Aigua. L'objectiu és introduir la qualificació terciària al davant del carrer Tarragonès i a l'antic recinte de la Masia de Can Serra per implantar una seu corporativa en convivència amb l'equipament privat destinat a activitats tecnològiques.

Al petit edifici proper a la Masia, es preveu allotjar l'Escola de l'Aigua, destinat a ús cultural i docent.

4. *Àmbit a l'interior del Parc*: hi haurà la convivència entre els possibles visitants al museu de les Aigües i l'activitat dels treballadors/es.



Pel que fa al sostre edificable previst no incrementa respecte al planejament vigent. Aquest és de 17.541,76 m<sup>2</sup>.



**SOSTRES**

EDIFICI	SOSTRE
1-Edifici Amargós	3.005,47 m <sup>2</sup>
2-Xemeneia	41,09 m <sup>2</sup>
3-Edicle adjacent	65,31 m <sup>2</sup>
4-Àgora, dipòsit circular	543,25 m <sup>2</sup>
5-Àgora, ampliació	195,00 m <sup>2</sup>
6-Botiga Museu	266,97 m <sup>2</sup>
7-Bar cafeteria	367,85 m <sup>2</sup>
8-Casa de l'aigua	45,80 m <sup>2</sup>
9-Tallers infantils	432,50 m <sup>2</sup>
10-Restaurant	305,00 m <sup>2</sup>
11-Escola de l'aigua	384,48 m <sup>2</sup>
12-Centre tecnològic de l'aigua	2.405,76 m <sup>2</sup>
13-Can Serra	1.362,80 m <sup>2</sup>
14-Edifici Ciutat de l'Aigua, oficines	7.394,08 m <sup>2</sup>
15 Oficines	726,40 m <sup>2</sup>
<b>SOSTRE TOTAL</b>	<b>17.541,76 m<sup>2</sup></b>

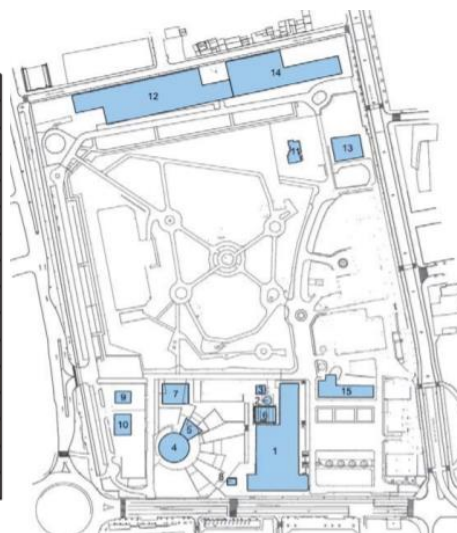
L'estudi especifica que l'anàlisi es concentra amb els nous usos de la façana del carrer Tarragonès, on es generarà la nova activitat, tenint en compte la mobilitat actual que genera el recinte.

### 3. Estimació de la demanda de mobilitat generada

L'estudi considera les activitats existents. Es preveu que la mobilitat actual no variarà.

S'incorporen les superfícies de sostre dels diferents edificis de la MP, especificant aquells que són existents, els canvis d'ús o els edificis nous.

EDIFICI	SOSTRE (m2)	descripció
1 Edifici Amargós	3.005,47	Edifici existent
2 Xemeneia	41,09	Edifici existent
3 Edicle adjacent	65,31	Edifici existent
4 Àgora, dipòsit circular	543,25	Edifici existent
5 Àgora, ampliació	195,00	Edifici existent
6 Botiga ampliació	266,97	Edifici existent
7 Bar cafeteria	367,85	Edifici existent
8 Casa de l'aigua	45,80	Edifici existent
9 Tallers infantils	432,50	Edifici existent
10 Restaurant	305,00	Edifici existent
11 Escola de l'aigua	384,48	Edifici existent, nou ús
12 Centre Tecnològic de l'Aigua	2.405,76	Nou edifici
13 Can Serra	1.362,80	Edifici existent, nou ús
14 Edifici Ciutat de l'Aigua, oficines	7.394,08	Nou edifici
15 Oficines	726,40	Edifici existent
<b>SOSTRE TOTAL</b>	<b>17.541,76</b>	



L'estudi analitza la mobilitat futura considerant el Decret 344/2006 i incrementa les ràtios, tenint en compte la previsió d'aforament i treballadors/es màxims que hi haurà a partir de dades facilitades pel promotor:

- Escola de l'aigua: 40 visitants/aforament i 126 treballadors/es
- Centre Tecnològic de l'Aigua: 120 treballadors/es
- Masia Can Serra: 100 visitants/aforament i 6 treballadors/es
- Edifici Ciutat de l'Aigua: 170 visitants/aforament i 673 treballadors/es

L'EAMG inclou les ràtios, segons el Decret 344/2006, pels sectors actualment en funcionament i pels nous desenvolupaments:

- Sectors que ja funcionen:

TAULA 2

RATIOS D'ATRACCIÓ

Activitat	Laborables		Dissabtes	
	visites	treballadors	visites	treballadors
<b>ZONES VERDA AGBAR PRIVADA</b>	0,5	2,0	1,0	1,0
<b>ZONES VERDA PÚBLICA</b>	4,5	0,5	4,9	0,1
<b>EQUIPAMENTS PRIVATS</b>	15,0	5,0	5,0	1,0

El rati de zona verda privada estan calculats tenint en compte que només es poden utilitzar per treballadors de les zones terciàries i visitants als equipaments

- Nous desenvolupaments d'activitat:

TAULA 2

RATIOS D'ATRACCIÓ

Activitat	Laborables		Dissabtes	
	visites	treballadors	visites	treballadors
<b>TERCIARI OFICINES (CLAU 18)</b>	5,0	15,0	2,0	10,0
<b>EQP. PRIVATS (C. Tarragonès) (CLAU 7)</b>	10,0	10,0	2,0	7,0



L'estudi estima que el sector generarà **5.694 desplaçaments els dies laborables i 3.481 els dissabtes**. Tot i així, els desplaçaments actuals i per tant ja existents, són 3.385 desplaçaments els dies laborables i 2.176 desplaçaments els dissabtes.

Aplicant els diferents factors, s'estima que els dies de major mobilitat seran els laborables. Es preveu un increment de **2.309 nous desplaçaments** per la mobilitat generada pels nous usos.

La taula següent mostra la mobilitat generada segons el Decret 344/2006 i segons les ràtios de l'EAMG, per dies laborables (desplaçaments totals i desplaçaments nous):

Usos	Sòl (m²)	sostre (m²) (nous usos i activitats)	Viatges generats (m²) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)	Viatges NOUS generats (EAMG)
Oficines	3.572,68	8.756,88	1.314	1.752	1.752
Equipaments	14.128,03	2.790,24	558	1.637	558
Zona verda	91.455,90		4.573	2.305	
<b>TOTAL</b>	<b>109.156,61</b>	<b>11.547,12</b>	<b>6.444</b>	<b>5.694</b>	<b>2.309</b>

Des de l'equip redactor del present informe accepta els desplaçaments previstos.

Pel que fa al repartiment modal, l'EAMG ha considerat el PMU de Cornellà i l'EMQ de 2011. Tot i així, ha aplicat un repartiment modal diferent segons l'activitat prevista i segons si són visitants o treballadors/es.

#### Repartiment modal proposat pels dies laborables

	Vehicle privat		Transport públic		A peu		Bicicleta	
	Visites	Treballadors/es	Visites	Treballadors/es	Visites	Treballadors/es	Visites	Treballadors/es
Zona verda					95%	95%	5%	5%
Equipaments	25%	20%	25%	27%	48%	50%	2%	3%
Oficines	30%	31%	25%	31%	43%	35%	2%	3%

Repartiment modal proposat - LABORABLES	A PEU - BICICLETA	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT
% quota modal	67,4%	16,5%	16,2%
Viatges / dia de màxima demanda	3.836	937	921

Des de l'equip redactor del present informe accepta el repartiment modal previst.

#### 4. Mobilitat en vehicle privat

L'estudi descriu la xarxa viària de l'entorn que permet l'accés en vehicle privat. Descriu breument cada una de les vies limítrofes i representa gràficament els sentits de circulació d'aquestes vies.

Incorpora imatges fotogràfiques i representa gràficament els itineraris d'entrada i de sortida de vehicles. Alhora detalla la ubicació dels accessos pel vehicle privat i les mercaderies.

L'EAMG ha realitzat una campanya d'aforaments manuals (3) i automàtics (5) el novembre del 2020. Es mostren els resultats de les IMD gràficament. La carretera de Sant Boi és la que registra una IMD més elevada.

Referent a l'aparcament, es detecten carrers amb estacionament tant de vehicles com de motos, sense regulació, ni temporal ni econòmica. Per altra banda, dins

l'emplaçament hi ha zones per l'estacionament, el qual disposa de senyalització vertical per orientar els usuaris que hi volen accedir.

L'estudi ha modelitzat l'estat del trànsit amb el programari AIMSUN NEXT i inclou els resultats obtinguts gràficament (índex de saturació, densitat de vehicles, nivell de servei de les vies i cues màximes). No existeix una saturació de les vies important, i destaca una densitat de vehicles de 83 veh/km en hora punta a la carretera d'Esplugues. Pel que fa als nivells de servei de les vies, no s'identifiquen temps de demora destacats; tot i que es registren nivells D a alguns trams de la carretera de Sant Boi i la carretera de Sant Joan Despí.

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

## **5. Xarxa de transport públic**

L'estudi analitza tota l'oferta dels diversos modes de transport públic que donen cobertura al sector.

L'oferta del servei ferroviari es basa en el metro (línia 5), el tramvia (T1 i T2), els ferrocarrils (FGC) i Rodalies Renfe (R1 i R4). Per cada un dels modes es descriu el recorregut de la línia, s'incorpora el termòmetre de parades on es mostra aquelles que permeten el transbord amb altres línies o modes de transport públic, s'incorpora informació de l'horari del servei, la freqüència de pas i el nombre d'expedicions.

L'EAMG descriu la ubicació i accessibilitat de les parades més properes. En el cas del tramvia, la parada més propera situada a 60 m dels accessos del recinte disposa de marquesina, informació de pas i dels recorreguts, encaminaments i passos de vianants rebaixats.

La parada de metro i de Renfe es situen a 500 m de distància. Des de la parada del metro es concreta que es pot fer transbord al Tramvia, i en el cas de la Renfe es menciona que es pot accedir a peu amb bones condicions (voreres amples i passos de vianants rebaixats). L'estació de FGC se situa a 750 m.

El sector també està cobert per 10 línies d'autobús urbà i interurbà (67, 68, 95, E79, L52, L74, L75, L77, L82, L85) amb parades a menys de 100 m de distància. Per cada una d'aquestes línies especifica l'horari del servei, la freqüència de pas i mostra gràficament el recorregut de cada línia.

L'oferta nocturna es concreta amb dues línies (N13 i N14) que connecten Cornellà i Barcelona. S'inclou l'horari del servei, la freqüència de pas i l'itinerari del recorregut de cada línia.

Les parades d'autobús més properes disposen d'informació del recorregut i horaris i majoritàriament de marquesina. La parada més pròxima a l'entrada principal també disposa de panell informatiu digital. Es deixa constància que no totes les parades d'autobús tenen encaminaments pels invidents.

Es mostren imatges de les parades i s'incorpora gràficament la cobertura del transport públic, amb un radi de 250 i 500 m.

L'estudi analitza la capacitat i l'ocupació dels diferents modes de transport públic. Pel que fa al tramvia estima que en hora punta del matí la seva ocupació és del 35% i en el cas de la línia 5 del metro és del 85%, però s'afirma que amb una oferta sobrant de 2.100 places no presenta problemes de capacitat.

Referent a la Renfe i als FGC l'ocupació observada és del 78% i el 40% respectivament.

Pel que fa a l'oferta d'autobús, per cada una de les línies diürnes s'ha calculat l'ocupació observada en hora punta del matí, la qual oscil·la entre el 33% i el 60%.

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

### **Recomanació 1.**

Es recomana aportar informació sobre les parades actuals del servei de taxi amb cobertura al sector.

## **6. Mobilitat a peu i en bicicleta**

L'estudi afirma que els itineraris d'accés al recinte des de les parades de transport públic són accessibles, amb voreres amples, passos de vianants rebaixats (alguns d'elevats) i semaforitzats.

Ahora, es concreta que els carrers de l'entorn disposen de bancs i tots els itineraris al transport públic disposen d'enllumenat.

Es mostren imatges de la xarxa de vianants.

Es representa gràficament l'amplada de les voreres dels vials limítrofs amb el sector, així com els principals itineraris per a vianants fins a les parades de transport públic, especificant la distància en metres.

L'estudi afirma que a l'entorn s'ha observat un gran volum de desplaçaments a peu.

Referent a la xarxa ciclable, l'EAMG afirma que es pot accedir a l'àmbit des de diferents punts de la ciutat per les infraestructures ciclable existents. Els carrers de l'entorn del barri on s'ubica el Parc de les Aigües, són vies de 30 km/h.

Es mostra el plànol d'infraestructura ciclable de Cornellà i la normativa de circulació de Bicis, VMP i altres ginys de mobilitat a Cornellà.

L'estudi detalla que entorn de l'àmbit es localitzen diferents punts d'U-invertides per a l'estacionament públic de bicicletes. Dins l'equipament també es disposa d'aparcament per a bicicletes. A menys de 600 m del sector disposa d'un aparcament segur de Bicibox i un altre de e-Bicibox.

S'afirma que a l'ús de la bicicleta i dels VMP és molt extens a l'àmbit.

Es mostra gràficament la infraestructura ciclable més propera al sector (carril bici, vies ciclables i punts d'estacionament).

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

## **7. Incidència de la mobilitat generada**

Pel que fa a la incidència del **vehicle privat**, l'EAMG calcula el nombre de nous vehicles a la xarxa, a través de l'aplicació d'un factor d'ocupació d'1,2 persones/vehicle.

Per tant, estima que dels 275 desplaçaments actuals en vehicle privat, els dies laborables, hi ha 214 vehicles a la xarxa viària (107 per sentit). I amb el nou desenvolupament, dels 673 desplaçaments previstos, hi haurà 590 vehicles nous a la xarxa viària.

A partir de dades d'IDESCAT s'ha estimat el volum de cotxes i motos pels diferents usos actuals i previstos, considerant 494 nous cotxes i 97 motos.

Amb els canvis a la xarxa futura i l'increment dels desplaçaments, s'incorporen els resultats de la microsimulació futura. Els nivells de saturació no es modifiquen gaire respecte a la situació actual, tot i que es menciona el lleuger increment de veh/hora, provocat per la reducció d'un carril a la carretera de Sant Boi.

Els nivells de servei registrats són lleugerament pitjors que la situació actual, ja que a l'av. Baix Llobregat es preveu un servei F en hora punta.

Pel que fa a la densitat de vehicles hi ha una lleugera disminució, sent la densitat màxima de 70 veh/km a la carretera d'Esplugues. No es preveuen modificacions de les cues màximes respecte a la situació actual.

Pel que fa al **transport públic**, l'estudi calcula els desplaçaments actuals i futurs. Quantifica que actualment es produeixen 275 desplaçaments en transport públic (sobretot amb Tram i autobús) i amb la MP es generaran uns 673 desplaçaments més en dia laborable.

A partir de l'anàlisi realitzat a l'estudi, el Tram i les diferents línies d'autobús tenen una oferta sobrant de 6.138 places, les quals podran donar resposta a l'increment de mobilitat previst.

En el cas dels **modes no motoritzats**, l'estudi calcula que actualment, en dies laborables, hi ha 2.714 desplaçaments a peu i es preveu que amb el nou desenvolupament n'hi hagi 866 més. Pel que fa a la bicicleta/VMP, actualment hi ha 140 desplaçaments i es preveu que s'incrementin amb 62 desplaçaments nous.

Des de l'equip redactor s'accepta l'anàlisi fet.

## **Recomanació 2.**

L'equip redactor ha identificat un error de càlcul que recomana revisar, referent al nombre de vehicles actuals dels treballadors/es dels equipaments; i el càlcul de nous vehicles a la xarxa de la nova mobilitat generada referents a les visites.

## **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'EAMG ha calculat els aparcaments necessaris segons corbes de demanda pels nous edificis d'oficines i d'equipaments. Estima que en hora punta (11:30-12h) es requeriran un màxim de 154 places d'aparcament. Identifica les hores punta d'arribada, de 8 a 9h del matí i a les 17h de la tarda i les de sortida a les 15h i a les 17h.

Tot i que el Decret no considera la reserva de places per a vehicles per a usos d'oficines i d'equipaments, l'EAMG estableix una reserva d'acord amb la tipologia d'activitat que s'hi preveu desenvolupar.



El promotor del projecte preveu ubicar un pàrquing subterrani inferior amb 150 places d'aparcament.

En la següent taula hi ha el dimensionament de l'aparcament segons les ràtios previstes pel Decret 344/2006 i entre parèntesis s'indica la dotació prevista en l'estudi.

Usos	sostre (m <sup>2</sup> ) (nous usos i activitats)	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turisme	Total aparcaments motocicleta
Oficines	8.756,88	115 (112)	0 (150)	0 (0)
Equipaments	2.790,24			0 (0)
<b>TOTAL</b>	11.547,12	<b>115 (112)</b>	<b>0 (150)</b>	<b>0 (0)</b>

Donant resposta a l'Ordre VIV/561/2010 i al Real Decret 1053/2014, es preveu reservar 4 places PMR properes al principal accés a les altres plantes de l'edifici, i 4 places per a vehicle elèctric.

Les places d'aparcament per a bicicletes previstes al projecte es proposa situar al nou edifici d'oficines i d'equipaments, i entorn d'aquest. L'estudi proposa instal·lar 60 ancoratges tipo U-invertida en dues fases (30 cada fase). Proposa que part d'aquestes places s'ubiquin a l'aparcament soterrani.

Pel que fa als VMP es proposa reservar un espai dins l'edifici o a l'aparcament soterrat amb endolls.

L'equip redactor del present informe accepta la previsió de places d'aparcament.

### Recomanació 3.

Es recomana implementar criteris de gestió sostenible en l'aparcament, prioritant l'accés a l'aparcament per als vehicles de molt baixes emissions i els vehicles d'alta ocupació.

## 9. Distribució Urbana de Mercaderies

El Decret 344/2006 assenyala la necessitat de disposar d'una reserva de places de càrrega i descàrrega per a l'ús comercial i d'oficines.

L'estudi afirma que el recinte del Parc de les Aigües ja compta amb un espai reservat per fer les operacions de càrrega i descàrrega.

L'equip redactor del present informe considera que cal **analitzar si la nova demanda d'operacions de càrrega i descàrrega podrà ser gestionada amb la infraestructura actual.**

## 10. Mesures correctores

### Xarxa de transport públic

L'estudi afirma que la situació actual ja cobreix la demanda futura. A més, la nova entrada per la façana del carrer Tarragonès, permetrà utilitzar altres parades d'autobús i Tram (ja existents) més properes.

S'inclou gràficament les parades de transport públic i els itineraris de vianants futurs.

Es menciona que el projecte de la Generalitat contempla un nou carril bus i via ciclista en la carretera C-245 entre Castelldefels i Cornellà (carretera de Sant Boi).

Tot i així, l'estudi proposa realitzar una campanya informativa als futurs treballadors/es de les oficines amb les possibilitats que hi ha per arribar a l'emplaçament d'estudi.

### **Xarxa bàsica per a vehicles**

El projecte preveu una nova entrada de vehicles pel carrer Tarragonès amb accés directe a un nou aparcament subterrani.

L'estudi incorpora gràficament els nous itineraris d'entrada i sortida de vehicles, i localitza els diferents accessos i aquells específics per a mercaderies.

### **Xarxa de vianants i bicicletes**

La modificació puntual preveu una modificació de la façana a la carretera de Sant Boi. En aquest cas s'implementarà un carril bus per sentit, així com una via ciclista.

El carrer Tarragonès absorbirà la mobilitat dels nous desplaçaments per equipaments i oficines. El projecte preveu una entrada per a vianants i una vorera accessible.

L'EAMG proposa:

- Senyalitzar l'edifici del Parc de les Aigües des dels principals itineraris per a vianants, incorporant el nou accés del carrer Tarragonès.
- Proveir d'il·luminació l'edifici per tal que s'adapti amb els fanals de l'espai públic
- Valorar la possibilitat d'encabir bancs pel descans en els itineraris a peu

En relació a la xarxa ciclable, l'entrada per a vianants del carrer Tarragonès permetrà també la circulació de bicicletes. El projecte de remodelació de la carretera de Sant Boi preveu un nou carril bici segregat.

L'EAMG proposa ampliar la vorera de la carretera de Sant Boi previst a la present MPPGM, i la creació d'un carril bici entre Castelldefels i Cornellà per la C-245.

Des de l'equip redactor del present informe i tenint en compte el nivell de servei de la xarxa viària i la seva possible incidència en la velocitat comercial del sistema de transport públic **es considera necessari incloure mesures de millora a la xarxa viària, per donar resposta a situacions previstes més desfavorables**. Aquestes es poden relacionar amb millores de gestió de la mobilitat i laminació de l'hora punta, de millora del repartiment modal...

## **11. Mobilitat i gènere**

S'incorpora informació qualitativa de l'EMQ 2006 de la RMB. Es mostren dades quantitatives per dia feiner i dissabtes i festius dels desplaçaments per mitjà de transport i gènere, i per motiu de desplaçament i gènere. S'afirma que les dones utilitzen més els modes de transport públic i no motoritzat.

També incorpora dades de l'EMEF de 2017 referents al repartiment modal per gènere i motius de desplaçament per gènere. Afirma que la mitja de desplaçaments és indiferent al gènere (2,1 desplaçaments/dia). Inclou modes i motius de desplaçaments segons edat.

L'EAMG detalla un seguit de propostes:

- El promotor instal·larà il·luminació en tot el recinte, amb energia renovable.
- Campanya i informació constant dels serveis de transport públic dins del recinte del Parc de les Aigües.

Des de l'equip redactor accepta la informació facilitada.

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

L'estudi estima les velocitats mitjanes de circulació a l'àrea d'estudi i analitza la composició del parc automobilístic de la zona d'estudi per definir els nous consums i emissions.

L'estudi conclou que les emissions de contaminants atmosfèrics i el consum de combustible s'incrementarà entorn de 0,5 tones diàries.

Emissions	Actual	Ampliació	Variació	Variació
CO	0,00773	0,03047	0,02274	294,04%
NOx	0,00122	0,00480	0,00358	293,66%
VOC	0,00058	0,00229	0,00171	293,38%
SOx	0,00045	0,00177	0,00132	293,83%
PM	0,00014	0,00053	0,00040	293,75%
Carburant	0,16408	0,64635	0,48227	293,92%

*Emissions en tones diàries*

S'especifica que l'increment d'emissions i de consums previst es deixarà de realitzar en un altre indret (ubicació de les actuals oficines d'Agbar).

L'estudi proposa una sèrie de bones pràctiques a seguir, per reduir la influència de gasos contaminants:

- Instal·lació de filtres de partícules als vehicles públics i substitució de vehicles vells per nous de gas (GNC).
- Millora de totes les connexions amb el transport públic
- Major promoció del transport públic
- Creació de carrils bicicleta i promoció del seu ús.
- Gran superfície de parcs i jardins al planejament
- Instal·lació de punts de recàrrega per als vehicles elèctrics

Per altra banda, els promotors plantegen la possibilitat d'implantar un sistema energètic basat en l'autosuficiència, amb cèl·lules fotovoltaïques per tal d'il·luminar el parc durant la nit i altres necessitats que en puguin derivar.

L'estudi ha utilitzat l'eina de càlcul de GEH per al planejament derivat, facilitada per l'OCCC. Alhora ha considerat una distància mitjana per a desplaçaments a l'àmbit de 12,6 km.

Les emissions generades per la modificació puntual es mostren a la taula següent.

Taula 1: Emissions generades (t CO<sub>2</sub>/any). Font: ACC a parir de l'eina de càlcul de l'OCCC.

	Emissions actuals		Emissions noves		Emissions totals	
Emissions mobilitat generada	129	57,1%	654,3894334	65,7%	783	64,1%
Emissions consums energètics	83	36,9%	275,5803997	27,7%	359	29,4%
Emissions cicle de l'aigua	1	0,5%	1,60691688	0,2%	3	0,2%
Emissions residus	12	5,5%	65,0031	6,5%	77	6,3%
<b>TOTAL (t CO<sub>2</sub>/any)</b>	<b>226</b>	<b>100,0%</b>	<b>996,5798499</b>	<b>100,0%</b>	<b>1.222</b>	<b>100%</b>

Tot i així, l'estudi fa una anàlisi més detallada considerant només les emissions que generarà la nova mobilitat. Calcula els veh/km actual i futur, per a diferents modes de transport (turismes, motos, autobús urbà i mercaderies).

Conclou que la mobilitat existent i la generada per la MP generarà 552,2 tones de CO<sub>2</sub> equivalents anuals, fet que representa un increment de 440 tones.

#### Recomanació 4.

Des de l'equip redactor del present informe es recomana analitzar les emissions dels diferents contaminants atmosfèrics (NO<sub>x</sub> i PM<sub>10</sub>) que generarà la nova mobilitat els dies de major volum de desplaçaments segons aquesta metodologia més detallada.

Per altra banda, **tenint en compte que dins de l'àmbit de la modificació puntual, com a mínim hi ha una implantació singular (centre de treball amb més de 500 treballadors/es) i que s'ubica a dins de la zona de Protecció especial de l'ambient atmosfèric, resultarà necessari que elabori i tramiti a l'ATM el corresponent Pla de Desplaçaments d'Empresa.**

### 13. Finançament de les càrregues derivades de la mobilitat generada

L'estudi quantifica que les propostes previstes tenen un cost de **25.000€**.

Propostes	Unitats	Preu Unitari	TOTAL cost
Punts de recàrrega elèctrica	7,0 u.	900 €	6.300,0 €
Punts d'estacionament per a bicicleta	60,0 u.	115 €	6.900 €
Estacionament per bici elèctrica/VMP	10,0 u.	150 €	1.500,0 €
Senyalització per vianants i bici	1,0 u.	1.000 €	1.000,0 €
Il·luminació reforç a la façana	3,0 u.	2.500 €	7.500,0 €
Bancs al l'entorn de l'edifici	2,0 u.	150 €	300,0 €
Campanya informativa del Transport públic	1,0 u.	1.500 €	1.500,0 €
			25.000 €
			<b>TOTAL</b>

Des de l'ATM accepta els costos previstos. Tot i així, considera que **cal revisar el cost dels punts de recàrrega elèctrica**, ja que si es refereix a l'estacionament de vehicles, es preveuen 4 places. Així mateix es recomana que aquests punts de recàrrega siguin com a mínim de càrrega semiràpida.

## 14. Conclusions

L'Estudi d'avaluació de la mobilitat generada per la Modificació Puntual del PGM als terrenys propietat de la Sociedad General de Aguas de Barcelona compresos entre els carrers Tarragonès, carretera de Sant Joan Despí, Carretera de Sant Boi de Llobregat i Avinguda del Baix Llobregat. Cornellà de Llobregat, 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 analitzar si la nova demanda d'operacions de càrrega i descàrrega podrà ser gestionada amb la infraestructura actual.
- Cal incloure mesures de gestió / millora per donar resposta a situacions de trànsit previstes més desfavorables.
- Cal revisar el cost dels punts de recàrrega elèctrica.
- Tenint en compte que dins de l'àmbit de la modificació puntual, com a mínim hi ha una implantació singular (centre de treball amb més de 500 treballadors/es) i que s'ubica a dins de la zona de Protecció especial de l'ambient atmosfèric, resultarà necessari que elabori i tramiti a l'ATM el corresponent Pla de Desplaçaments d'Empresa.

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