

**Informe relatiu a l'Estudi d'avaluació de la mobilitat generada per la Modificació puntual número 34 del PGOUM de Cervelló per la transformació d'usos de l'illa de l'avinguda Catalunya, carrer Malvasia i carrer Joventut de la Zona Industrial**

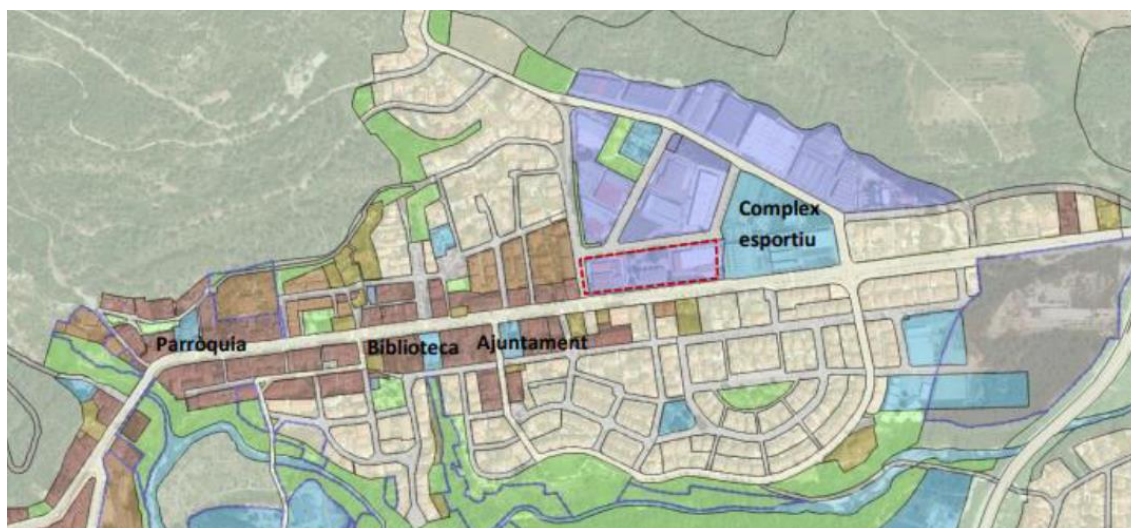
**Municipi de Cervelló**  
**Comarca del Baix Llobregat**  
**Promotor: Ajuntament de Cervelló**  
**Redactor de l'EAMG: INTRA**

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 la Modificació puntual número 34 del PGOUM de Cervelló per la transformació d'usos de l'illa de l'avinguda Catalunya, carrer Malvasia i carrer Joventut de la Zona Industrial*.

## **1. Antecedents**

El present estudi d'avaluació de la mobilitat generada va associat a la Modificació puntual número 34 del PGOUM de Cervelló, per a la transformació d'usos de l'illa de l'avinguda Catalunya, carrer Malvasia i carrer Joventut de la Zona Industrial.

L'àmbit d'actuació s'emplaça al nucli urbà del municipi, a una posició molt central enfront de l'avinguda de Catalunya. L'àmbit d'actuació abasta tres parcel·les edificades de caràcter industrial situades al nord de l'av. de Catalunya. La superfície total de l'àmbit és d'11.269,64 m<sup>2</sup>.



## **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 motivació d'aquesta modificació puntual de planejament és la transformació d'aquest àmbit d'ús industrial a usos terciaris (principalment ús comercial). Aquesta transformació ha de permetre millorar la permeabilitat transversal nord-sud del teixit urbà d'aquest punt del municipi, la qual actualment es troba limitada al carrer de la Malvasia.

Aquest sector compta amb 3 parcel·les, que globalment compten amb una superfície de sòl d'11.269,64 m<sup>2</sup>, i una superfície de sostre màxim de 18.031,42 m<sup>2</sup>, i una superfície de cessió prevista de zona verda de 1.855,91 m<sup>2</sup>.

		MALVASIA, 2	JUVENTUT, 4	CATALUNYA, 15
<b>SOLAR</b>		3386,02	3324,21	4559,41
<b>Edificabilitat neta</b>	1,6 m2st/m2s	5417,63	5318,74	7295,06
<b>Cessió mínima de ZV</b>	7,5m2s/100m2st	406,32	398,91	547,13
<b>Cessió prevista de ZV</b>		504,42	565,59	785,90

Es preveu que en la parcel·la Malvasia 2, s'hi reubiqui un supermercat que comptarà amb una superfície neta de venda de 1.845 m<sup>2</sup>, i que disposarà d'un aparcament privat, previsiblement amb 125 places de vehicles, 75 distribuïdes en planta baixa i 50 en planta segona.

L'EAMG aporta informació de la planta i secció d'aquest supermercat previst.

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

L'estudi calcula la nova demanda de mobilitat generada, aplicant les ràtios del Document d'indicadors de mobilitat als grans equipaments comercials, ja que són més desfavorables que les del Decret 344/2006.

Els usos admesos al sector són ús comercial d'acord amb la legislació sectorial (amb un mínim del 51%), ús de bar, restaurants i similars, ús d'oficina, ús recreatiu i usos dotacionals (sanitari- assistencial exclòs l'allotjament, cultural, religiós i esportiu). Al davant amb el carrer de la Joventut, s'admetran també els usos industrials i de magatzem.

Tot i que en una parcel·la s'hi reubicarà un supermercat existent (ubicat a uns 200 m del nou emplaçament), l'EAMG considera la situació més desfavorable des del punt de vista de la mobilitat (considera l'ús comercial i no resta la mobilitat del supermercat existent).

No obstant això, es preveu que per a cadascuna de les tres parcel·les la superfície mínima de venda se situï per sota de 2.500 m<sup>2</sup> de sostre.

Tenint en compte aquests aspectes la mobilitat màxima en dissabte serà de **8.474 viatges**.

La taula següent mostra la mobilitat generada segons el Decret 344/2006 i segons les ràtios de l'EAMG:

Usos	Àrea (m <sup>2</sup> )	Sostre edificable (m <sup>2</sup> )	Viatges generats (m <sup>2</sup> ) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
<b>Comercial</b>	11.269,64	18.031,42	9.016	<b>8.474</b>
<b>TOTAL</b>	11.269,64	18.031,42	9.016	<b>8.474</b>

Des de l'equip redactor del present informe s'accepten les ràtios de mobilitat considerades, especialment tenint en compte que un dels tres establiments comercials, ja es troba en funcionament en l'actualitat, si bé està ubicat a uns 200 m del sector.

### Recomanació 1.

Des de l'equip redactor del present estudi es recomana aclarir si les cessions de verd urbà formen part d'aquesta modificació puntual i si estaran ubicades en aquest mateix sector. En cas afirmatiu, caldria tenir-les presents a tots els efectes de l'aplicació del Decret 344/2006 (generació de mobilitat, dotació d'aparcaments de bicicleta...)

L'EAMG presenta la distribució horària de la mobilitat (tant pels treballadors/es com pels visitants) i considera un factor d'hora punta del 13%. Es mostra aquesta distribució horària per cada mode de transport i també per dia feiner i dissabtes.

De definir el repartiment modal de la nova mobilitat, es pren de referència les dades de l'EMEF de 2020 corresponents a l'àmbit de la segona corona de l'AMB. No obstant això, s'utilitza un repartiment modal basat fonamentalment en l'ús del cotxe.

Repartiment modal proposat	A PEU - BICICLETA	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT
% quota modal	17,8%	2,1%	80,1%
Viatges / dia de màxima demanda	1.506	182	6.787

Des de l'equip redactor del present informe, i tenint en compte la important centralitat d'aquest àmbit es **considera necessari incrementar la quota modal vinculada als modes de desplaçament més sostenibles (mobilitat activa i transport públic).**

L'EAMG mostra el repartiment modal per a cadascuna de les 3 parcel·les que conformen la modificació puntual.

Per convertir el nombre de desplaçaments en vehicle privat a nombre de vehicles, l'estudi considera uns índexs d'ocupació del vehicle privat d'1,8 ocupants per turisme en el cas dels clients i 1,3 en els treballadors/es.

## 4. Mobilitat en vehicle privat

L'estudi descriu la xarxa viària externa de connexió amb el municipi, formada fonamentalment per la N-340 i l'autovia B-24. En un àmbit molt més proper, s'indica que la xarxa viària de proximitat està formada per l'av. de Catalunya, el carrer Major i el carrer Joaquina Mensa. L'estudi mostra aquesta xarxa sobre mapa, indica els principals itineraris d'entrada i de sortida de l'àmbit, i aporta imatges dels diferents vials d'accés i de sortida al sector.

L'EAMG aporta dades dels aforaments de trànsit de la carretera N-340, la B-24 i la travessera urbana complementats amb comptatges realitzats a la rotonda que dona accés a l'av. Catalunya des de la N-340. El nivell de servei de la rotonda és molt fluid (nivell A).

També aporta una descripció l'oferta d'estacionament en calçada de l'entorn i mostra l'anàlisi de la demanda, la qual era força baixa (treball de camp efectuat l'agost de 2021).

Finalment, s'indica que el 36% dels residents al municipi viuen en urbanitzacions, fet que comporta un ús més intensiu del vehicle privat.

Des de l'equip redactor **es troba a faltar disposar del comportament del trànsit urbà en dissabte.**

## **5. Xarxa de transport públic**

Es fa una descripció de l'oferta de transport públic que dona cobertura al sector. Aquesta està formada per 2 línies de bus urbanes a demanda (CB1, CB2), 1 línia de bus interurbana exprés o bus ràpid (e17), 3 línies de bus interurbanes (L50, L57, 567) i 1 línia de bus nocturna (N52).

En cada cas s'aporta informació dels punts de parada, horaris i recorregut. Resulta rellevant que les línies urbanes només circulen els dies feiners.

Finalment, també es mostra l'oferta de taxi existent. No hi ha cap parada de taxi propera al sector.

Des de l'equip redactor s'accepta la informació facilitada.

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

S'analitza la xarxa de vianants de l'entorn i en menciona que l'avinguda Catalunya esdevindrà el principal itinerari de connexió a peu al sector. En canvi, els carrers perpendiculars a aquesta (carrer Malvasia) tenen pendents molt elevats (superiors al 10%).

També s'analitza el grau d'accessibilitat dels passos per a vianants de l'entorn o la seva absència. S'observen 5 punts on manca el pas per a vianants i 7 punts més on el gual no està adaptat (i s'adjunta arxiu fotogràfic de cada pas). En relació a la vorera, en la major part dels trams té una amplada mínima lliure de pas d'1,8 m, si bé en algun punt la presència de fanals i senyals de trànsit disposades al mig de les voreres fa que sigui inferior. Finalment, també s'analitza l'enllumenat públic de l'entorn i es conclou que les condicions d'il·luminació dels carrers d'accés són adequades.

En relació a la xarxa ciclable, cita la xarxa pedalable metropolitana, publicada per l'AMB, en la qual s'indica que es preveu la construcció del carril bici al carrer de Santa Anna (paral·lel a l'av. Catalunya) i també es preveu mesures de millora de la senyalització a l'avinguda Catalunya.

### **Recomanació 2.**

Es recomana aportar informació referent a la dotació de punts d'aparcament per a bicicletes a prop del sector.

També es recomana aportar informació de la demanda de la mobilitat en bicicleta als itineraris propers.

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

En primer lloc s'indica que l'entrada i sortida de l'aparcament del supermercat previst d'implementar-se es farà pel carrer Malvasia, mentre que les altres dues parcel·les es desconeix el punt d'accés, i tant es podria fer per l'av. Catalunya com pel carrer Joventut.

En segon lloc, per eliminar trajectòries que comporten risc per a la seguretat viària es proposa eliminar els girs a l'esquerra a la cruïlla entre l'av. Catalunya i el carrer Malvasia.

Tenint en compte els aspectes anteriors, s'analitza les afectacions als nivells de servei de la rotonda d'accés a l'av. Catalunya i també les perspectives de trànsit a 10 anys. En tots els casos, la rotonda analitzada presentarà bons nivells de fluïdesa.

En relació al transport públic, s'ha considerat una ocupació segons el treball de camp (de l'ordre del 50%) i posteriorment s'han contrastat amb la demanda màxima prevista pel sector (11 desplaçaments d'entrada o de sortida), concloent que té una capacitat suficient.

Des de l'equip redactor del present informe **es considera necessari revisar la incidència de la mobilitat generada en el transport públic un cop esmenada la condició indicada a l'apartat 3 d'aquest informe.**

## 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.

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'EAMG.

Usos	Àrea (m <sup>2</sup> )	Sostre edificable (m <sup>2</sup> )	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turisme	Total aparcaments motocicleta
Comercial	11.269,64	18.031,42	180 (64)	0	0
<b>TOTAL</b>	11.269,64	18.031,42	<b>180 (64)</b>	<b>0 (no es determina)</b>	<b>0 (no es determina)</b>

L'EAMG calcula la ràtio d'aparcament per a bicicleta segons la superfície de venda. Des de l'equip redactor del present informe **no s'accepta aquesta dotació i s'indica la necessitat de donar compliment a la ràtio d'una plaça per cada 100 m<sup>2</sup> de sostre previst.**

Complementàriament, es preveu la instal·lació de 15 aparca-patinets per tal de donar resposta a la demanda generada per aquest mitjà de transport (5 per parcel·la).

En relació a l'aparcament per a turismes i motocicletes, s'indica que el Decret 344/2006 no preveu cap dotació per a aquests usos i en el cas del planejament de Cervelló, s'indica que quan es disposi de la precisió de la distribució de sostre de les futures activitats en caldrà fer la previsió corresponent.

Des de l'equip redactor del present informe **es considera necessari descriure la dotació d'aparcament per a turismes i motocicletes previst, i més tenint en compte que en cas del supermercat previst ja es fa una reserva per a 125 places.** En aquest sentit sí que es vol posar de manifest que cal evitar el sobredimensionament de la dotació d'aparcament.

En relació a les places PMR i als punts de recàrrega elèctrica, s'indica que es donarà compliment a la normativa vigent, però no s'especifica el nombre de places previstes.

## 9. Distribució Urbana de Mercaderies

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

L'EAMG indica que es donarà compliment tant a l'espai de magatzem com a les reserves de places de càrrega i descàrrega que s'indica al Decret, si bé no determina quines són aquestes necessitats.

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

### Recomanació 3.

Es recomana fer una aportació de quina serà la dotació de molls de càrrega i descàrrega prevista a cada parcel·la i indicar quins seran els recorreguts dels vehicles de mercaderies.

## 10. Mesures correctores

### Xarxa de vianants i bicicletes

Es proposa la construcció de 5 guals nous (inclou la senyalització horitzontal de pas de vianants, amb dos guals de peces de formigó tipus 150 incloent senyalització vertical del pas) i adaptar-ne 2 més d'existents (adaptar gual existent per PMR i incorporació de paviment podotàctil).

En relació a la bicicleta no es preveuen més mesures més enllà de l'aparcament per a bicicletes.

Des de l'equip redactor del present informe **es considera necessari la participació del sector a incorporar més mesures per a fomentar la mobilitat activa (pacificació de l'av. Catalunya, millora dels itineraris pedalables a l'av. Catalunya, enllaç amb la xarxa pedalable actual...).**

### Transport públic

L'estudi no estableix cap mesura correctora en relació al transport públic.

Des de l'equip redactor del present informe **es considera necessari la participació del sector a incorporar més mesures per a fomentar l'ús del transport públic (per exemple campanyes a treballadors/es i visitants) com ampliar el servei de les línies CB1 i CB2 en dissabtes i els dies festius que els establiments comercials poden romandre oberts al públic.**

### Vehicle privat

Es proposa com a mesura eliminar els girs a l'esquerra de la intersecció entre l'av. Catalunya i el carrer Malvasia.

## 11. Mobilitat i gènere

L'estudi incorpora dades de gènere en el vector de la mobilitat, a partir de les dades de l'enquesta de mobilitat en dia feiner de l'any 2020.

S'aporten dades per gènere dels desplaçaments per motiu de desplaçament, modes de transport utilitzat, franges d'edat i àmbit territorial del desplaçament.

En el cas concret de les activitats en estudi, l'EAMG indica que no és de preveu la necessitat d'endegar propostes per reduir la discriminació per qüestions de gènere, ja que es considera que les noves activitats no afectaran la discriminació per raó de gènere.

Des de l'equip redactor del present informe s'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 Cervelló) han d'incorporar les dades necessàries per avaluar la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica.

L'estudi fa una estimació de la incidència de la mobilitat generada a partir de l'eina AMBIMOB-U i es preveu la generació de més d'1,75 M de vehicles·km en vehicle privat, que generaran 2.084, tones de CO<sub>2</sub>, 6,79 t/NO<sub>x</sub> i 0,58 t de PM<sub>10</sub>.

### Recomanació 4.

Es recomana d'incorporar de mesures específiques en aquest àmbit adreçades a reduir la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica (per exemple amb l'elaboració del corresponent Pla de Desplaçaments d'Empresa per part de les activitats comercials implementades).

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

L'estudi inclou el finançament previst per a les propostes de millora. Una vegada revisades les condicions del present informe també caldrà valorar els canvis en el finançament de les càrregues derivades de la mobilitat generada.

## 14. Conclusions

Es considera que l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada *per la Modificació puntual número 34 del PGOUM de Cervelló per la transformació d'usos de l'illa de l'avinguda Catalunya, carrer Malvasia i carrer Joventut de la Zona Industrial*, 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 **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:

- Tenint en compte la seva ubicació, cal incrementar la quota modal vinculada als modes de desplaçament més sostenibles (mobilitat activa i transport públic), i revisar-ne la incidència que tindrà.

- Cal analitzar la demanda del trànsit urbà en dissabte.
- Cal preveure com a mínim una plaça d'aparcament per a bicicletes per cada 100 m<sup>2</sup> de sostre previst, tal com s'indica al Decret 344/2006.
- Cal descriure la dotació d'aparcament per a turismes i motocicletes previst.
- Cal incorporar més mesures per a fomentar la mobilitat activa (pacificació de l'av. Catalunya, millora dels itineraris pedalables a l'av. Catalunya, enllaç amb la xarxa pedalable actual...).
- Cal la participació del sector a incorporar més mesures per a fomentar l'ús del transport públic i per ampliar el servei de les línies CB1 i CB2 en dissabtes i els dies festius que els establiments comercials poden romandre oberts al públic.

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.

Lluís Alegre Valls  
Director de l'Àrea de Mobilitat