

Informe relatiu a l'Estudi d'avaluació de la mobilitat generada pel Pla Especial Urbanístic de l'equipament situat entre els carrers Àngel Guimerà, Josep Argemí i Gaspar Fàbregas i Roses, del terme municipal d'Esplugues de Llobregat

Municipi d'Esplugues de Llobregat
Comarca del Baix Llobregat

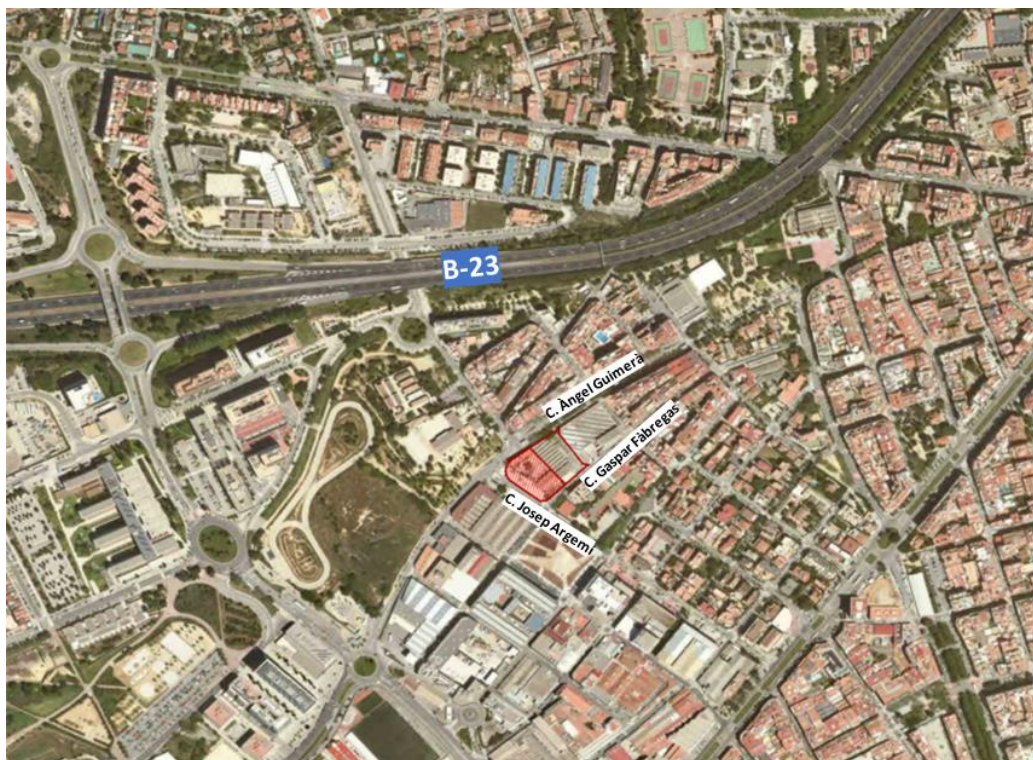
Promotor: THOR PRIVATE EQUITY
SPAIN, SL

Redactor de l'EAMG: Claudi Racionero i
Cots, Ecafir S.L Enginyeria Ambiental

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 pel Pla Especial Urbanístic de l'equipament situat entre els carrers Àngel Guimerà, Josep Argemí i Gaspar Fàbregas i Roses, del terme municipal d'Esplugues de Llobregat.*

1. Antecedents

L'estudi del PEU s'emmarca dins del projecte d'implantació d'una residència assistida per a gent gran, entre els carrers d'Àngel Guimerà, Josep Argemí i Gaspar Fàbregas i Roses a la ciutat d'Esplugues de Llobregat.

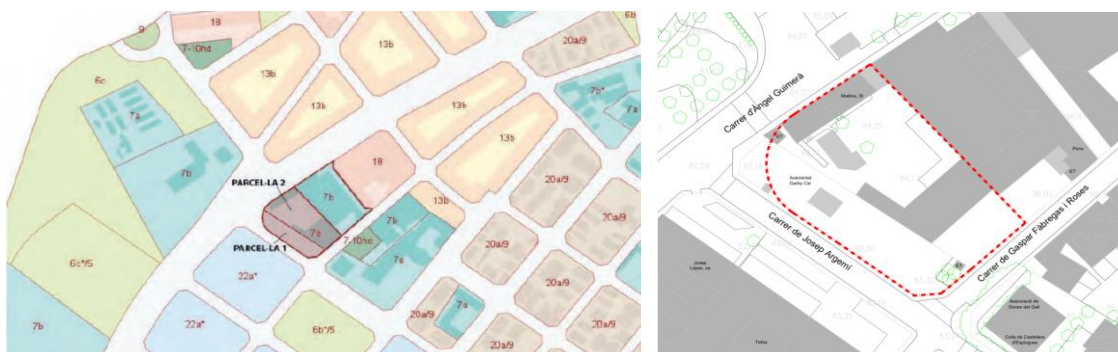


2. Objecte

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.

L'àmbit del Pla Especial Urbanístic són dues parcel·les ubicades a l'illa conformada pels carrers Àngel Guimerà (al nord), Josep Argemí (a l'oest) i Gaspar Fàbregas i Roses, al sud. A la parcel·la 1 s'ubica un auto-rentat de vehicles i un aparcament a l'aire lliure. A la parcel·la 2 hi ha un edifici d'oficines.

El Pla General Metropolità (PGM) qualifica la finca com a Equipaments comunitaris i dotacions de nova creació de caràcter local (clau 7b). La superfície construïda proposada és de 6.132,86 m², amb una superfície d'edificabilitat total de 5.708,95 m²



3. Estimació de la demanda de mobilitat generada

L'estudi fa una estimació de la mobilitat generada aplicant les ràtios per a equipament sanitari establertes al Decret 344/2006. Per tant, es considera que la mobilitat futura s'incrementarà fins a **1.302 desplaçaments/dia**, tot i matisar que, al tractar-se d'una residència i centre de dia per a gent gran, es preveu una mobilitat inferior.

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

Usos	Sostre edificable (m ²)	Viatges generats (m ²) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
equip. sanitaris	6.511,00	1.302	1.302
TOTAL	6.511,00	1.302	1.302

Es fa una estimació del repartiment modal de la mobilitat a partir de la distribució per modes dels residents d'Esplugues de Llobregat, segons estableix el Pla de Mobilitat Urbana Sostenible (PMUS) de la ciutat.

Repartiment modal proposat	A PEU - BICICLETA	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT
% quota modal	51,0%	27,0%	22,0%
Viatges / dia de màxima demanda	664	352	286

Des de l'equip redactor del present informe s'accepta la mobilitat generada. Pel que fa al repartiment modal, es recomana la revisió de la quota de desplaçaments en bicicleta (estimada en el 0,5%, segons el PMUS d'Esplugues de Llobregat i l'EMQ 2011), ja que no és coherent amb la situació que indiquen les enquestes de mobilitat actual entorn de la primera corona metropolitana.

Recomanació 1.

Es recomana revisar la quota modal assignada als desplaçaments en bicicleta en coherència amb altres enquestes de mobilitat com l'Enquesta de Mobilitat en Dia Feiner (EMEF).

4. Mobilitat en vehicle privat

L'estudi descriu la xarxa viària de l'entorn de l'àmbit d'estudi. Hi destaca la bona accessibilitat que té en vehicle privat motoritzat des dels municipis propers, degut a la proximitat i facilitat d'accés i sortida a vies de gran capacitat com la B-23 i la ronda de Dalt. Alhora, s'especifica que la majoria de carrers del nucli urbà d'Esplugues de Llobregat són unidireccionals i relativament estrets.

L'estudi fa menció a les elevades intensitats de trànsit a la Via Augusta i l'avinguda Josep Esteva i Fontanet, on se superen els 1.500 vehicles en la franja horària de matí analitzada, a conseqüència de la poca cobertura del transport públic i el caràcter residencial dels barris. L'EAMG també observa alts volums de trànsit en l'eix que conformen els carrers Sant Antoni Maria Claret i de la Verge de Guadalupe, on se superen els 1.000 vehicles al matí (fins a 2.500 a Verge de Guadalupe). Tanmateix, s'afirma que els carrers de l'entorn de la zona d'estudi tenen una intensitat del trànsit rodat baixa, ja que són de caràcter residencial amb alguns comerços, equipaments i espais verds, però no s'hi aporten dades.

Tot i que l'estudi fa referència a intensitats de trànsit en algunes vies, en l'EAMG no consta la font d'aquestes dades. Tampoc es grafien els itineraris d'entrada i sortida a l'àmbit d'estudi.

Recomanació 2.

Es recomana grafiar els itineraris d'entrada i sortida en vehicle privat motoritzat i afegir la font o el pla d'aforaments realitzat per tal de mesurar les intensitats de trànsit entorn de l'àmbit d'estudi.

Pel que fa a l'oferta d'estacionament, la majoria de carrers de l'àmbit d'estudi presenten una franja d'aparcament en un dels dos costats, en cordó i sense regular. Hi ha també un pàrquing amb 533 places fora de calçada subjecte a concessió administrativa.

No s'especifica l'existència de places de càrrega i descàrrega o de mobilitat reduïda.

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

5. Xarxa de transport públic

L'estudi menciona que Esplugues de Llobregat se situa en una àrea ben comunicada pel metro, tramvia i diverses línies d'autobús.

- Autobusos urbans. Totes les línies urbanes tenen parada a menys de 5 minuts del sector d'estudi.
 - o EP1. Esplugues de Llobregat – Barcelona.
 - o EP2. Hospital Sant Joan de Déu – Plaça Mireia.
 - o EP4. Can Vidalet Molí – Plaça Mireia.

- Autobusos interurbans diürns:
 - o JM. Sant Just Desvern – Barcelona.
 - o JT. Sant Just Desvern – Sant Joan Despí.
 - o 57. Barcelona (Pg. Marítim) – Cornellà de Llobregat.
 - o 63. Barcelona (Pl. Universitat) – Sant Joan Despí (Torreblanca).
 - o 67. Barcelona (Pl. Catalunya) – Cornellà de Llobregat.
 - o 68. Barcelona (Pl. Catalunya) – Cornellà de Llobregat (Estació d'autobusos).
 - o 78. Barcelona (Estació de Sants) – Sant Joan Despí (Riera d'En Nofre).
 - o 157. Barcelona (Pg. Marítim) – Sant Joan Despí (Av. Barcelona).
 - o 158. Sant Just Desvern (Av. Indústria) – Barcelona (Collblanc).
 - o L10. El Prat de Llobregat ("Sant Cosme" Av. Onze de Setembre) – Sant Just Desvern ("Serveis Funeraris" Narcís Monturiol).
 - o L46. Sant Just Desvern (Tudona/Pl. Parador) – Cornellà de Llobregat (Av. Salvador Allende).
 - o L50. Barcelona (Travessera de les Corts) – Hospitalet de Llobregat – Esplugues de Llobregat – Sant Just Desvern – Sant Feliu de Llobregat – Molins de Rei - Sant Vicenç dels Horts – Cervelló – Vallirana – Subirats - Avinyonet del Penedès (Av. Barcelona).
 - o L51. Barcelona (Buenos Aires) – Esplugues de Llobregat – Sant Just Desvern – Sant Feliu de Llobregat (Ctra. Laureà Miró – Pou de Sant Pere).
 - o L57. Barcelona (Buenos Aires) – Esplugues de Llobregat - Sant Just Desvern – Sant Feliu de Llobregat – Molins de Rei – Sant Vicenç dels Horts – Cervelló – Vallirana – Subirats - Avinyonet del Penedès (Av. Barcelona).
 - o L61. Barcelona (Francesc Macià) - Sant Just Desvern - Sant Feliu de Llobregat - Molins de Rei - Sant Vicenç dels Horts (circula pel barri de Sant Roc) - Santa Coloma de Cervelló - Sant Boi de Llobregat (hospital).
 - o L62. Barcelona (Collblanc) - Hospitalet de Llobregat - Esplugues de Llobregat - Sant Just Desvern - Sant Feliu de Llobregat - Molins de Rei - Sant Vicenç dels Horts - Torrelles de Llobregat.

Les línies d'autobús interurbà circulen entre les 5h i les 0h amb freqüències d'entre els 10 minuts i l'hora. Tenen bona cobertura sobre l'àmbit (les parades es troben a 10 minuts caminant). Les més properes a la finca (5 minuts) són L10, 57, 67, 68 i 78.

- Autobusos nocturns: totes les línies tenen parada a 5 minuts de l'àmbit d'estudi.
 - o N12. Barcelona – Sant Feliu de Llobregat.
 - o N14. Barcelona – Castelldefels.
 - o N15. Barcelona – Sant Joan Despí.

- Metro. Hi dona servei la L5 Cornellà Centre – Vall d'Hebron a la parada de Can Vidalet, a 30 minuts a peu de l'àmbit d'estudi.

- Tramvia. Totes les línies tenen una parada a 5 minuts del sector de desenvolupament.
 - o T1. Francesc Macià – Sant Joan Despí – Bon Viatge.
 - o T2. Francesc Macià – Llevant – Les Planes (Sant Joan Despí).
 - o T3. Francesc Macià – Sant Feliu de Llobregat – Consell Comarcal.

Tot i que es fa esment a la cobertura, els horaris i les freqüències de pas, l'estudi no analitza l'accessibilitat de les parades de transport públic més properes a l'àmbit. A més a més, en cap dels modes s'aporta informació referent a la demanda.

Recomanació 3.

Es recomana analitzar en detall l'accessibilitat de les parades més properes a l'àmbit d'estudi, ja que es tracta del desenvolupament d'una residència i centre de dia per a gent gran.

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

6. Mobilitat a peu i en bicicleta

L'estudi analitza l'accessibilitat a peu entorn del sector referent a les amplades de vorera i els passos de vianants. Conclou que es disposa d'una infraestructura accessible, exceptuant el carrer de Josep Argemí, on la vorera oest té una amplada d'1 m. Pel que fa als passos de vianants tots estan degudament adaptats.

Es mostren imatges de la xarxa de vianants però no es representa gràficament l'amplada de les voreres dels carrers de l'entorn.

En relació a la xarxa pedalable, s'indica que els carrers de l'entorn tenen senyalització de zona 30 amb pas de bicicletes. També hi ha un aparcament segur de bicibox al carrer Àngel Guimerà amb Doctor Turró, a uns 300 m del desenvolupament. No s'hi fa esment a altres tipus d'aparcament.

Des de l'equip redactor d'aquest informe, es recomana fer una previsió que contribueixi de forma proporcional a la implantació d'un carril bicicleta al carrer d'Àngel Guimerà, entre el carrer Manuel de Falla i l'avinguda Baix Llobregat, contemplat a la mesura 8 del Pla de Mobilitat Sostenible d'Esplugues de Llobregat.

Recomanació 4.

Es recomana tenir en compte en l'anàlisi la localització i capacitat dels aparcaments per a bicicletes comuns (en U invertida o de roda) de l'entorn, com el del parc dels Records.

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

7. Incidència de la mobilitat generada

Pel que fa a la incidència del **vehicle privat**, l'EAMG preveu un total de 352 desplaçaments diaris, els distribueix segons el tipus (com a conductor, com a acompanyant...) establert al PMUS d'Esplugues de Llobregat i aplica una taxa d'ocupació mitjana dels vehicles d'1,29 persones/turisme i d'1,1 persones/moto (segons l'EMQ 2006 per a residents del Baix Llobregat). Amb un factor d'hora punta del 10%, es preveu **un total de 37 cotxes i 7 motos en hora punta**. L'estudi afirma que l'increment

d'aquesta mobilitat sobre la xarxa viària no serà significativa, però **no n'incorpora el càlcul quantificat del seu impacte** (Intensitats mitjanes diàries ni grau de saturació).

Des de l'equip redactor es fa constar un error de càlcul en la transformació entre desplaçaments/dia en vehicle privat i el nombre de vehicles, que hauria de ser inferior.

Recomanació 5.

Es recomana quantificar l'impacte de la mobilitat en vehicle privat motoritzat sobre la xarxa viària de l'entorn, si bé no es preveu que sigui rellevant.

En relació al **transport públic**, l'estudi detalla una demanda de 286 desplaçaments/dia repartits entre els diferents modes de transport amb oferta a l'àmbit d'estudi. Estima 29 viatges en hora punta (factor del 10%) però no especifica la capacitat dels diferents modes (bus, metro i tramvia).

L'estudi conclou que l'oferta actual de transport públic és capaç d'absorbir la nova mobilitat generada.

Recomanació 6.

Es recomana analitzar l'impacte dels desplaçaments en transport públic sobre la capacitat actual de la xarxa, si bé tenint en compte l'oferta existent, no es preveu que sigui rellevant.

Quant a la mobilitat **activa**, l'estudi la xifra en 663 viatges/dia, 656 a peu i 7 en bicicleta.

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

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 aquest cas, no és necessari el càlcul d'aparcaments per a turismes i motocicletes.

Tanmateix, l'EAMG té en consideració les ràtios d'aparcament mínim establertes a l'article 298 de les Normes Urbanístiques del Pla General Metropolità (PGM), que defineix 1 plaça d'aparcament per cada 6 habitacions dobles o l'equivalent en individuals. El desenvolupament preveu una planta soterrània amb àrea d'aparcament que acollirà com a mínim 12 places per a turismes i 2 per a motocicletes.

Atès que el nou desenvolupament comptarà amb un aparcament soterrani, i donada la naturalesa del desenvolupament, es recomana considerar el nombre mínim de places d'aparcament per a persones amb mobilitat reduïda (PMR) establert a l'ordre TMA/851/2021.

Recomanació 7.

Es recomana considerar l'ordre TMA/851/2021, de condicions bàsiques de l'accessibilitat, per a l'establiment de places d'aparcament per a PMR.

En relació a l'aparcament per a bicicletes, es preveu disposar de places per a bicicletes a l'aparcament soterrani, però no se n'especifica quantes.

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

Usos	Sostre edificable (m ²)	Viatges generats (m ²) (Decret)	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turisme	Total aparcaments motocicleta
equip. sanitaris	6.511,00	1.302	65 (0)	0 (12)	0 (2)
TOTAL	6.511,00	1.302	65 (0)	12	0 (2)

La proposta de l'estudi quant als aparcaments per a bicicletes entra en contradicció amb el que estableix l'Annex 2 del Decret 344/2006 d'1 plaça per a bicicletes per cada 100 m² de sostre o fracció. Així, **cal que aquest EAMG reculli l'obligatorietat de reservar espai per a l'aparcament de bicicletes d'acord amb els criteris fixats en el Decret 344/2006, si bé s'accepta aplicar una reducció de la dotació prevista (ampliable segons la demanda i a càrrec del promotor)**. Aquest aparcament ha de ser suficient per cobrir les necessitats de visitants i persones treballadores.

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. Per tant, aquest EAMG no n'està obligat.

Tanmateix, l'estudi proposa la creació d'una zona de càrrega i descàrrega i una zona d'aparcament reservada per a ambulàncies, de dues places, davant la porta d'accés a la residència (carrer d'Àngel Guimerà).

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

10. Mesures correctores

L'estudi indica que les xarxes de mobilitat estan degudament adaptades per absorbir la nova mobilitat, ja que aquesta té un impacte molt petit sobre la zona.

Recomanació 8.

Es recomana que aquest desenvolupament contribueixi de forma proporcional a la implantació del carril bicicleta previst pel PMUS al carrer d'Àngel Guimerà.

11. Mobilitat i gènere

L'estudi aporta informació sobre els aspectes diferenciats, amb caràcter molt general i exclusivament qualitatiu, de la mobilitat per gènere. Ho fa, però, sense aportar dades ni citar cap estudi.

Alhora, no considera necessari desenvolupar propostes que tinguin una major incidència sobre el col·lectiu femení, ja que no es produirà discriminació per qüestions de gènere en la mobilitat associada a la nova residència per a gent gran.

Des de l'equip redactor d'aquest informe **es considera necessari incorporar una anàlisi de gènere en termes de mobilitat que inclogui indicadors quantitius i qualitius**, que permetin l'estudi de la mobilitat de les dones i del seu accés als diferents modes de transport, tal com estableix l'article 10 del Decret 344/2006.

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

L'estudi fa una estimació de la incidència de la mobilitat generada. L'increment de mobilitat en vehicle lleuger representa un increment total de 2.698 km diaris, només tenint en consideració els cotxes. Les emissions diàries estimades són:

	Km	CO (g)	NOx (g)	NO ₂ (g)	PM ₁₀ (g)	CH ₄ (g)
Cotxe gasoil	1.214	145	975	331	74	2
Cotxe benzina	1.484	10.808	1.273	50	22	65
Total	2.698	10.953	2.249	382	96	67

Per tal de reduir les emissions, l'EAMG proposa que el projecte d'urbanització estudiï la localització de places d'aparcament pels vehicles elèctrics, tant en els aparcaments en planta soterrània com en les zones d'aparcament regulat en calçada.

Recomanació 9.

Es recomana concretar la dotació de punts de recàrrega elèctrica previstos a l'àmbit d'estudi tenint en consideració les dotacions mínimes establertes a la disposició addicional primera del RD 1053/2014.

Des de l'equip de redacció del present informe es considera vàlida la informació aportada.

13. Finançament de les càrregues derivades de la mobilitat generada

L'estudi no quantifica el finançament dels diferents costos generats per l'increment de la nova mobilitat.

Cal quantificar tots els costos derivats de la mobilitat generada de les propostes, com ara la senyalització i reserva de les places d'aparcament per a càrrega i descàrrega o ambulàncies.

14. Conclusions

Es considera que l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada pel *Pla Especial Urbanístic de l'equipament situat entre els carrers Àngel Guimerà, Josep Argemí i Gaspar Fàbregas i Roses, del terme municipal d'Esplugues 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 **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 recollir l'obligatorietat de reservar espai per a aparcament de bicicletes tal com marca el Decret 344/2006, encara que es justifiqui una minoració inicial de l'oferta necessària.
- Es considera necessari incorporar una anàlisi de gènere en termes de mobilitat que inclogui indicadors quantitius i qualitius.
- Cal quantificar tots els costos derivats de la mobilitat generada de les propostes.

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