



AJUNTAMENT D'ESPLUGUES

PEDRO CARMONA PÉREZ, SECRETARI DE L'AJUNTAMENT D'ESPLUGUES DE LLOBREGAT.

CERTIFICO : Que el Ple de l'Ajuntament en sessió ordinària del dia 24 de juliol de 2019, va aprovar per unanimitat dels membres assistents, que supera a la majoria absoluta de l'article 47.2, 11) de la Llei 7/1985 reguladora de les bases de règim local, en la redacció introduïda per la Llei 57/2003 de 16 de desembre, el dictamen que es transcriu íntegrament:

“PRIMER.- Vist el document de la Modificació puntual del Pla general metropolità a l'àmbit industrial el Gall.

SEGON.- Vist l'informe redactat pels tècnics redactors de la Modificació, en resposta a les al•legacions presentades en relació amb el document.

TERCER.- Vist l'informe tècnic emès pels Serveis tècnics municipals, que estableix el següent:

“Sol•licitud. Antecedents. Objectius generals.

Per registre d'entrada del dia 5/10/2018, el Sr. Albert de Pablo, arquitecte, en representació de Interlands, Ciutat i Territori SL, presenta a aquest Ajuntament el document de Modificació Puntual del PGM en l'Àmbit Industrial de “El Gall”, redactat per ell mateix, per tal que es tramiti adequadament i s'aprovi inicialment.

En data 17 d'octubre de 2018 el Ple de l'Ajuntament d'Esplugues va aprovar inicialment el document de Modificació puntual de PGM.

En data 18 de juliol de 2019 el Sr. Albert de Pablo ha tramès a l'Ajuntament el document per a la seva aprovació provisional, incorporant les modificacions realitzades en relació als informes i al•legacions rebudes durant el període d'exposició i informació pública.

Durant el període d'exposició i informació pública s'ha rebut un informe sectorial, de l'Autoritat del Transport Metropolità (data EACAT 12/04/2019) i 7 al•legacions (Laboratorio ALDO-UNION SL (2), Sr. Mauricio Tonelli, UNITS 4 SA, IMPERIA P SL, LABORATORIOS SALVAT SA, ETNIA BARCELONA SL, RENT ESPLUGAS SA i GESDIP SAU i BON PREU HOLDING SL. ).

Tant de l'informe rebut per part de l'Autoritat del Transport Metropolità com de les al•legacions s'ha redactat, per part de l'equip redactor, un informe detallat de les propostes formulades i del tractament dins del document a aprovar provisionalment. A manera de resum, es ressalten els següents aspectes al respecte:

- Pel que fa a l'informe de l'Autoritat del Transport Metropolità té caràcter favorable i estableix un seguit de condicions relatives al desenvolupament del sector, entre les quals la més important és la de prioritzar la reserva de places d'aparcament fora de la via pública, amb l'objectiu d'alliberar l'espai públic per a la mobilitat en modes no motoritzats.



## AJUNTAMENT D'ESPLUGUES

En aquest sentit, el document que es proposa aprovar provisionalment inclou en la seva normativa la possibilitat de permetre l'ús de la planta baixa dels edificis existents per a serveis comuns de maniobres de mercaderia, càrrega i descàrrega, aparcament de vehicles i bicicletes, de manera que aquests espais no siguin computables en el càlcul de l'edificabilitat màxima de les parcel·les, i, per tant, s'incentivarà molt la utilització d'aquests espais per part de les empreses per a usos relacionats amb la mobilitat del sector.

- Pel que fa a les al·legacions presentades, es proposa estimar integrament dues d'elles (les presentades per Laboratorios ALDO UNION SL (2)), estimar parcialment tres d'elles (les presentades per UNITS 4 SA, IMPERIA P, SL i LABORATORIOS SALVAT, SA i RENT ESPLUGUES SA, GESDIP SAU i BON PREU HOLDING SL) i desestimar la presentada per ETNIA BARCELONA SL i pel Sr. Mauricio Tenelli, ja que es tracta, en alguns aspectes, d'aclariments més que al·legacions i perquè no s'ajusten, en ambdós casos als objectius del document de Modificació Puntual de PGM. Els arguments que s'han tingut en compte es troben detallats en el document d'anàlisi de les al·legacions que acompanya el document que es proposa aprovar provisionalment.

Les modificacions més significatives respecte el document aprovat inicialment, pel que fa a les al·legacions estimades són les següents:

En l'illa delimitada pels carrers Josep Argemí, Av. Cornellà, carrer Gall i carrer Juli Garreta, amb l'objectiu de garantir la conservació de l'element catalogat i protegit

– Edifici Industrial “Ballestas La Constructora” – i, sempre que es justifiqui adequadament l'interès públic de l'actuació, s'admetrà l'ús residencial en la modalitat hotel, residència d'estudiants, co-living o similars, usos esportius, d'oficines i l'ús comercial en qualsevol modalitat, amb la condició que se cedeixi un espai de 600 m<sup>2</sup> construïts destinat a Equipament Públic i una dotació d'aparcament soterrat de un mínim de 60 places, per tal de completar la dotació de places públiques del sector industrial. Ambdós espais construïts es lliuraran gratuïtament a l'Ajuntament completament acabats i susceptibles d'ús immediat.

La resta de document que es proposa a la seva aprovació provisional és, tret de les modificacions abans assenyalades, molt similar al que es va aprovar inicialment. Això no obstant, es recullen a continuació, les seves principals característiques, en el ben entès que aquests documents són fruit d'una col·laboració amb la Direcció de Serveis d'Urbanisme de l'AMB i s'han realitzat nombroses reunions de treball en relació al document presentat entre l'equip redactor i els Serveis Tècnics d'Urbanisme del propi Ajuntament, de manera que cal entendre que el document que ara es presenta és el resultat d'un treball conjunt i, per tant, tant els objectius, com la conveniència i oportunitat de les modificacions proposades com, per suposat, el detall de les modificacions proposades són assumides pels propis Serveis Tècnics de la Corporació i, en concret, pel tècnic que sotasigna.

L'Ajuntament d'Esplugues de Llobregat amb la col·laboració de l'Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB) promouen aquestes modificacions puntuals del PGM (MPPGM) a l'àmbit industrial “El Gall” per tal d'adequar el seu planejament urbanístic a un nou context urbà



## AJUNTAMENT D'ESPLUGUES

caracteritzat per unes modernes infraestructures de transport, un bon nivell d'urbanització de l'entorn i uns teixits urbans relativament propers.

Per a l'Ajuntament d'Esplugues resulta molt important preservar i potenciar el caràcter industrial de l'àmbit atès l'excel·lència de la seva posició urbana i la seva escassa extensió, i defensar-lo de possibles transformacions no desitjades que tinguin per objecte implantar usos residencials, o d'altres usos que es consideren impropis del lloc.

La Modificació de PGM que es proposa haurà de servir perquè l'àmbit pugui satisfer amb solvència els requeriments que són propis de les noves activitats industrials i que sovint resulten de la fragmentació i externalització dels processos productius i dels serveis que formaven part de la indústria tradicional.

D'una banda, el document presentat té com a objectiu general millorar la qualitat i la funcionalitat urbanes del lloc, aprofitant al màxim la qualitat del seu context urbà i el potencial que ofereixen les infraestructures públiques de mobilitat amb que confronta; i, d'una altra banda, potenciar des d'una renovada regulació urbanística de l'àmbit tots aquells factors de competitivitat de les empreses que hi depenguin.

De forma genèrica, es podria dir que aquesta modificació de la normativa es fa des de l'òptica de considerar la indústria com una activitat d'interès general, atès el lloc central que ocupa en l'economia del país i en la generació de llocs de treball de qualitat i de valor afegit.

### Àmbit d'Actuació. Planejament vigent

Constitueixen l'àmbit d'aquestes MPPGM els sòls urbans d'Esplugues de Llobregat destinats a l'ús industrial que es troben situats a l'oest del municipi. La delimitació dels sòls prové del Plan Parcial "El Gallo" (AD 1/ 8/ 1960) quines determinacions van ser substituïdes l'any 1976 per les del PGM. Els sòls es troben al llarg del límit del terme municipal amb Sant Joan Despí i tenen una superfície aproximada de 14,60 ha. L'àmbit resta delimitat:

- Al sud-est, per l'avinguda de Cornellà. Juntament amb el carrer de Laureà Miró (N-340), amb el que enllaça, constitueix l'eix urbà de connexió amb els municipis veïns.
- Al sud-oest, per l'avinguda del Baix Llobregat. Cap al nord, proporciona a l'àmbit una molt bona connectivitat viària amb l'autopista B-23. Cap al sud, la seva prolongació cap a l'avinguda de l'Electricitat, mitjançant el desenvolupament de l'ARE Montesa, li atorgarà un molt bon enllaç amb la Ronda de Dalt i l'Hospitalet de Llobregat.
- Al nord-oest, pel carrer d'Àngel Guimerà. Actualment transformat en un passeig amb un aparcament soterrani, constitueix l'eix estructurant del barri El Gall. Al nord d'aquest carrer, hi ha el parc de La Font Santa, el cementiri municipal i el CEIP Lola Anglada.



## AJUNTAMENT D'ESPLUGUES

- Al nord-est, el límit ve donat pel carrer de Josep Argemí. Mitjançant aquest carrer, l'àmbit industrial confronta amb els teixits residencials del barri que s'estenen fins l'avinguda d'Isidre Martí, entre el carrer d'Àngel Guimerà i l'avinguda de Cornellà.

L'àmbit de la Modificació Puntual de PGM constitueix la zona d'activitat econòmica més important de la ciutat, tant per la seva dimensió com per la representativitat i la vinculació econòmica amb el municipi de diverses empreses que s'hi han instal·lat al llarg dels anys: El Gallo, Braun, Corberó, Aldo Unión, EGISA, Industria Salvat Química S.A, Comercial Escolà SL o, més recentment, els establiments de l'edifici Imagina, ara denominat sota la marca Illumina.

En aquest àmbit es barregen activitats industrials pròpies de l'escala metropolitana amb d'altres activitats al servei dels barris de la ciutat d'Esplugues, com són petits tallers, magatzems, oficis, etc. Les primeres es concentren, principalment, en els perímetres de l'àmbit, mentre que les segones ho fan en els carrers més estrets de l'interior. En general es tracta de barreges d'usos industrials compatibles amb l'habitatge, amb una presència notable d'activitats al servei de la indústria i d'oficines de característiques similars.

És important assenyalar que confrontant amb l'àmbit industrial El Gall es troba programada l'Àrea Residencial Estratègica (ARE) Montesa, que forma part del Pla director de les ARE del Baix Llobregat, actualment aprovada provisionalment.

Com antecedents de Planejament en aquest àmbit, el document determina i analitza els següents:

Pla Comarcal de 1953

Pla Parcial "El Gallo", de 1960 Pla General Metropolità, de 1976

Pla Territorial Metropolità de Barcelona, 2010

En la part de "diagnosi", el document estudia i analitza els següents paràmetres:

- Estructura de la propietat: En total, unes 74 parcel·les en un total de 16 illes construïdes.
- Consolidació del sector: Molt alt, el 99'5 % de les parcel·les construïdes actualment.
- Superfície de parcel·la: En un 60 % del total, la superfície de les parcel·les és de més de 2.000 m<sup>2</sup> i la resta, es troben per sota d'aquesta xifra.
- Activitat industrial: el 76 % del sostre construït es troba actiu. Tot i això, es detecta una major activitat en les plantes baixes que en les superiors.
- Estat de les edificacions: La major part de les construccions són del període 1960 – 1975. El seu estat de conservació es troba, en la major part, entre regular i bo.



## AJUNTAMENT D'ESPLUGUES

- Adequació amb el planejament vigent: el 74 % de parcel·les del sector es troben “disconformes” amb el planejament vigent, bàsicament per una ocupació superior al 90 % i/o per índex d'edificabilitat superiors al vigent de 2 m<sup>2</sup>st/m<sup>2</sup>sòl.

Objecte del document. Descripció de la proposta.

El document que ara es presenta dóna compliment a la sol·licitud de suport tècnic als Serveis d'Urbanisme de l'Àrea Metropolitana de Barcelona, realitzada per l'Ajuntament d'Esplugues de Llobregat el 27 de juliol de 2016, en el marc del “Pacte per a la reactivació econòmica i la creació d'ocupació de qualitat d'Esplugues de Llobregat, 2016-2019”. Els treballs es redacten a l'empara dels articles 96 i concordants del TRLU i del seu Reglament (RLU), del Pla Territorial Metropolità (PTMB) i del propi Pla General Metropolità (PGM).

Així doncs, i d'acord amb l'article 97 del TRLU, la conveniència i oportunitat de les presents modificacions del PGM en relació amb els interessos públics concurrents, es justifica d'acord amb el següent:

- l'Ajuntament d'Esplugues de Llobregat vol concretar els objectius del Pacte des del punt de vista de l'ordenació urbanística,
- la indústria és una activitat d'interès general atès el lloc central que ocupa en l'economia del nostre país i en la generació de llocs de treball de qualitat i de valor afegit,
- l'àmbit industrial es troba edificat pràcticament en la seva totalitat amb construccions antigues que requereixen manteniment, reformes o substitució amb el mínim impacte possible per a la resta d'activitat econòmica de l'àmbit – excavacions i contenció de terres, estructures pesants, trasllat de runa, etc.
- convé no disminuir en cap cas la quantitat de sòls destinats a usos productius i als serveis que aquests precisen que es trobin situats en posicions urbanes centrals i ben dotats de transport col·lectiu, consolidant les fines xarxes productives existents i el patrimoni industrial construït,
- convé actualitzar, clarificar i fomentar l'adaptabilitat de la normativa urbanística que regula l'àmbit industrial per tal d'adaptar-la a la nova realitat productiva.

Les modificacions puntuals del PGM que es proposen consisteixen en:

- millorar l'espai públic destinat a les mobilitats,
- la millor utilització del parcel·lari i de l'edificació existent,
- i l'adequació dels usos admesos.



## AJUNTAMENT D'ESPLUGUES

Aquestes modificacions es concreten i agrupen en els tres grups de modificacions abans esmentades:

- Aspectes relacionats amb l'espai públic i la mobilitat:

L'àmbit de les MPPGM està situat en una posició de continuïtat amb la trama urbana de la ciutat i integrat en la mateixa. L'activitat industrial es troba suportada per una xarxa de carrers estrets, de 10 i 12 metres d'amplada. Ambdues circumstàncies fan que l'ús del carrer i de l'espai públic estigui sotmès a una forta pressióquina conseqüència és un seguit d'efectes negatius, tant per a la qualitat urbana de la ciutat com per a la productivitat de les empreses de l'àmbit. Per tant, atès que l'ampliació de l'escàs espai públic existent es considera inviable, un dels objectius principals de les MPPGM és racionalitzar-ne l'ús i fer-lo més eficient.

Es proposa que els accessos rodats a l'àmbit es realitzin, de forma prioritària, des de l'avinguda del Baix Llobregat i el carrer d'Àngel Guimerà, evitant que els fluxos de trànsit pesant circulin pel carrer de Josep Argemí i l'avinguda de Cornellà, carrers que també han de servir a les mobilitats residencials i als equipaments i parcs existents. També es proposa incorporar a les illes de sòl industrial que confronten amb el carrer de Josep Argemí, la reserva addicional de sistema viari prevista al PGM, de 14 m d'amplada. Aquesta àrea es defineix com a zona no edificable, amb l'objectiu de mantenir la separació de 24 m, prescrita pel PGM, entre les edificacions industrials i les residencials.

Tot i que no és objecte d'aquest document que ara s'informa, durant els treballs de redacció s'ha observat que entre l'Avinguda de Cornellà i el carrer d'Enric Granados seria convenient crear una o dues obertures en forma de passatges per a vianants i bicicletes. Aquestes actuacions serien oportunes per a millorar l'accés a l'àmbit des de les línies de tramvia i d'autobús que circulen per l'eix de l'avinguda. La façana de l'àmbit industrial a l'avinguda de Cornellà té una longitud d'uns 300 metres entre el carrer del Gall i l'avinguda del Baix Llobregat. La obertura d'un passatge en aquesta façana seria molt convenient i, de fet, el document que ara s'informa preveu, amb determinades condicions, la tramitació d'un Pla Especial de Millora Urbana amb aquest objectiu.

- Aspectes relacionats amb la millor utilització del parcel·lari i de l'edificació existent:

El 91% de les edificacions de l'àmbit es troben en situació de volum disconforme o fora d'ordenació, amb les limitacions per al desenvolupament de l'activitat empresarial que això suposa. La present Modificació de PGM té per objecte fixar l'activitat industrial dins de l'àmbit i facilitar la implantació de noves empreses i activitats que valorin la posició central dins de l'AMB.

Amb les propostes del document es pretén ajustar la proporció actual d'edificacions en situació de volum disconforme i fora d'ordenació, posant en valor a les edificacions industrials existents, de forma que el màxim d'aquestes edificacions estiguin o puguin estar en una situació de conformitat amb el planejament urbanístic i en disposició de ser readequades per a servir als nous processos productius, mantenint, en qualsevol cas, la



## AJUNTAMENT D'ESPLUGUES

intensitat d'edificació màxima per parcel·la destinada a usos productius establerta pel PGM (2 m<sup>2</sup> st/ m<sup>2</sup> sòl).

Pel que fa a les condicions d'edificació de l'àmbit, atès que gran part de les parcel·les es troben edificades en la seva totalitat, com a mínim a nivell de planta baixa, i no existint un motiu justificat per mantenir la reserva d'espai lliure d'edificació del 10%, es proposa establir en un 100% l'ocupació màxima de les parcel·les en qualsevol de les plantes.

A fi de facilitar nous processos productius i d'emmagatzematge automàtic que requereixin de força volum edificable, pel que fa a l'alçada reguladora màxima es proposa fixar per a carrers de més de 10 m d'amplada una alçada màxima de 17 m en el punt més alt de la rasant del front al carrer de cada parcel·la, sense que en cap cas l'edificació resultant sobrepassi els 21,50 m d'altura, en qualsevol dels fronts de la mateixa.

En l'apartat normatiu del document es limita la divisió horitzontal de la propietat i, de forma complementària, s'estableixen les condicions mínimes i màximes dels establiments industrials per tal d'adaptar-los als requeriments dels nous processos productius "multi-ús", fomentar la diversitat pel que fa a les dimensions dels establiments, així com afavorir la implantació d'establiments destinats a activitats relacionades amb el concepte "indústria apilada" als edificis existents, fomentant la reactivació del sector industrial.

- Aspectes relacionats amb els usos admesos:

El text que defineix el règim d'usos admesos pel PGM a la zona industrial (clau 22a) ja no s'adiu als requeriments de la "nova indústria" o "indústria de perímetre ampliat".

Així doncs, més que d'establir nous usos admesos, el document que ara s'informa redacta unes noves definicions que permetin la implantació dels processos industrials que actualment es troben fragmentats i, sovint, externalitzats i/o deslocalitzats.

Per tal de donar resposta als nous requeriments de la "nova indústria" que afegeixen valor als processos productius actuals, el Document de Modificació de PGM proposa ajustar el text que defineix el règim d'usos permesos a la zona industrial (clau 22a) de l'àmbit de les MPPGM.

El document proposa eliminar la possibilitat de redactar un Pla Especial quin objectiu sigui la implantació d'usos distints a l'ús industrial, regulat en el punt 2 de l'article 311 de les Normes urbanístiques del PGM. Es considera que una bona part de l'àmbit de les presents MPPGM es troba en situació de continuïtat amb zones l'ús principal de les quals és el residencial. Per tant, amb aquesta mesura es protegeixen els usos productius de tot l'àmbit inclòs el seu extens perímetre, i s'evita la terciarització dels sòls industrials des de la mateixa línia que defineix el seu perímetre.

Tot i això, a fi d'incorporar dins del sector una petita proporció d'usos de serveis no pròpiament industrials que contribueixin a millorar la seva comoditat i augmenten la seva qualitat urbana, es proposa admetre en determinades posicions i condicions l'ús comercial, de restauració, d'oficina, religiós, cultural i esportiu.



## AJUNTAMENT D'ESPLUGUES

### Informe Mediambiental.

La present Modificació de PGM no està sotmesa a avaluació ambiental, ja que no concorren cap de les circumstàncies previstes a l'article 7 de la Llei 6/2009 de 28 d'abril d'Avaluació Ambiental de Plans i Programes. Les modificacions proposades no plantegen canvis substancials de les estratègies ni les directrius dels plans i programes que puguin afectar el medi ambient, ni constitueixen una modificació en la classificació del sòl ni representa un augment de sostre edificable. Tots els sòls afectats per la Modificació Puntual del PGM tenen caràcter urbà i no tenen valors ambientals significatius.

### Estudi d'Avaluació de la Mobilitat Generada

El document presentat conté un Estudi d'Avaluació de la Mobilitat Generada, d'acord amb el decret 344/2006 de 19 de setembre, de Regulació dels Estudis d'Avaluació de la Mobilitat Generada.

Tot i que les presents modificacions puntuals del PGM no admeten nous usos, si que es considera que el concepte de "nova indústria" generarà noves dinàmiques que afecten a les mobilitats actuals. Per tant, s'ha considerat necessària la redacció d'un EAMG per avaluar l'impacte en la mobilitat de la redefinició dels usos admesos en la zona industrial.

En el document que s'informa s'incorpora l'EAMG com a Annex 3.

### Memòria Social

Ateses les característiques de la present Modificacions Puntuals del Pla General Metropolità no s'inclou el document de memòria social, ja que regula usos no residencials i prohibeixen explícitament l'ús residencial.

### Gestió. Avaluació Econòmica.

La Modificació Puntual de PGM que ara s'informa no suposa augment de l'edificabilitat ni de la intensitat dels usos i, per tant, no suposen augment de

l'aprofitament urbanístic. Conseqüentment, tampoc suposen cessions de nous sistemes públics, ni cessions sobre l'augment de valor.

### Programa de Participació Ciutadana.

Als efectes d'allò que es determina en l'article 8 del TRLU sobre la Publicitat i participació en els processos de planejament i de gestió urbanístics, i en l'article 21 del RLU sobre el Foment de la participació ciutadana en els processos de planejament, l'Ajuntament d'Esplugues de Llobregat amb la voluntat de fomentar la participació dels ciutadans haurà de sotmetre aquestes MPPGM als tràmits d'informació pública previstos en el TRLU i en el RLU, sense perjudici de fomentar altres actuacions que es considerin oportunes.





## AJUNTAMENT D'ESPLUGUES

Tota la documentació, al·legacions, reclamacions, suggeriments i informes seran objecte d'anàlisi amb caràcter previ a l'aprovació que, en el seu cas, correspongui.

### Valoració de la proposta

Examinat el document presentat, el tècnic que subscriu considera que a efectes de la seva aprovació provisional procedeix informar favorablement la Modificació Puntual del PGM a l'Àmbit Industrial "El Gall", donat que s'ajusta a la normativa vigent, està suficientment justificada la seva oportunitat i conveniència i, en els seus paràmetres bàsics, es coherent amb el seu entorn.

Es considera, per tant, que és possible continuar la seva tramitació.”

QUART.- Vist l'informe jurídic favorable emès per l'assessora jurídica de l'Àrea de Territori i Sostenibilitat, que estableix el següent:

### “ANTECEDENTS

El 17 d'octubre de 2018, el Ple de l'Ajuntament d'Esplugues de Llobregat va acordar aprovar inicialment la Modificació puntual del Pla general metropolità a l'àmbit industrial el Gall; obrir un període d'informació pública d'un mes, i suspendre la tramitació de plans urbanístics derivats i de projectes de gestió urbanística i d'urbanització, com també l'atorgament de llicències de parcel·lació de terrenys, d'edificació, d'implantació o ampliació d'activitats o usos diferents dels industrials, i d'altres autoritzacions municipals connexes establertes per la legislació sectorial, dins de l'àmbit d'actuació d'aquesta Modificació de Pla general metropolità.

El 5 i el 8 de novembre de 2018, l'anunci relatiu a l'obertura de tràmit d'informació pública es va publicar al portal de la transparència i a la pàgina web municipal.

El 8 de novembre de 2018, es va publicar l'edicte corresponent a l'acord esmentat al diari El Periódico, segons consta acreditat a l'expedient.

El 13 de novembre de 2018, es va publicar l'edicte al Butlletí oficial de la província de Barcelona.

El 28 de desembre de 2018, el Secretari de la Corporació expedeix certificat que acredita que durant el període d'informació pública es van presentar els escrits d'al·legacions següents:

-Instància número 24943, de data 10/12/2018, presentada per José Sabater Sanmartí, en representació de LABORATORIO ALDO-UNION, S.L.

-Instància número 25303, de data 12/12/2018, presentada per Mauricio Tonelli Sacristán.  
-Instància número 25894, de data 13/12/2018, presentada per Claudia Casas Grebol, en qualitat d'administradora única de UNIT 4, S.L.



## AJUNTAMENT D'ESPLUGUES

-Instància número 25933, de data 13/12/2018, presentada per José Sabater Sanmartí, en representació de LABORATORIO ALDO-UNION, S.L.

-Instància número 25935, de data 13/12/2018, presentada per Javier Peris Musso, com a President de IMPERIA P, SL i LABORATORIOS SALVAT, S.A.

-Instància número 25936, de data 13/12/2018, presentada per Margarida Rodríguez i Viles, en nom i representació de la mercantil ETNIA BARCELONA, S.L.

-Instància número 26326, de data 18/12/2018, presentada per Francesc Herrera i Torrent, en representació de RENT ESPLUGAS, S.A. , Joan Font i Fabregó, en representació de GESDIP, S.A.U. i BON PREU HOLDING, S.L.

El 22 de gener de 2019 es va sol·licitar informe a l'ATM, a través de la plataforma EACAT, segons consta acreditat a l'expedient.

El 18 de juliol de 2019, els tècnics redactors de la Modificació puntual del Pla general Metropolità per encàrrec de l'Àrea Metropolitana de Barcelona han emès un informe sobre les al·legacions presentades, i han aportat un nou document que incorpora les modificacions provinents de l'estimació de les al·legacions.

El 18 de juliol de 2019, els Serveis tècnics municipals han emès un informe sobre les al·legacions en el sentit que s'assumeix l'informe tècnic de resposta elaborat pels tècnics redactors.

## FONAMENTS DE DRET

En virtut de l'article 76 del Decret legislatiu 1/2010, de 3 d'agost, mitjançant el qual s'aprova el Text refós de la Llei d'urbanisme, i l'article 107 del Decret 305/2006, de 18 de juliol, pel qual s'aprova el Reglament de la Llei d'urbanisme, correspon als ajuntaments la formulació de figures de planejament general.

D'acord amb l'article 96 del Decret legislatiu 1/2010, de 3 d'agost, mitjançant el qual s'aprova el Text refós de la Llei d'urbanisme, en la redacció donada per la Llei 3/2012, de 22 de febrer, de modificació de la Llei d'urbanisme, la modificació de qualsevol dels elements d'una figura del planejament urbanístic se subjecta a les mateixes disposicions que en regeixen la formació, amb les excepcions que s'estableixin per reglament i les particularitats que aquest precepte esmenta, relatives a modificacions de planejament plurimunicipal; a modificacions dels sistemes d'espais lliures, zones verdes i equipaments; modificacions que representin un increment de sostre edificable, de la densitat de l'ús residencial o la intensitat dels usos, o bé peculiaritats relatives a plans directores.

La Modificació puntual que s'informa no planteja cap augment de l'edificabilitat, ni de la intensitat dels usos. Per tant, no comporta augment de l'aprofitament urbanístic, ni cessions de nous sistemes públics, ni cessions sobre l'augment de valor.



## AJUNTAMENT D'ESPLUGUES

Per altra banda, es considera que les modificacions introduïdes en el document, arran de l'estimació total o parcial de les alegacions presentades, i que ha estat descrit a l'informe tècnic que apareix transcrit íntegrament a la part expositiva de l'acord d'aprovació, no representen un canvi substancial respecte del document aprovat inicialment i sotmès a informació pública, en els termes de l'article 112.1.a) i 112.2 del Decret 305/2006, de 18 de juliol, pel qual s'aprova el Reglament de la Llei d'urbanisme, atès que el document que es presenta a aprovació provisional no adopta nous criteris respecte de l'estructura general o del model d'ordenació del territori, ni tampoc planteja l'adopció de nous criteris respecte de la classificació del sòl. Per tant, en aquest sentit, no resulta preceptiu en aquest cas sotmetre el document a un nou període d'exposició al públic.

D'acord amb l'article 96.a) del Decret legislatiu 1/2010, de 3 d'agost, pel qual s'aprova el text refós de la Llei d'urbanisme, en la seva redacció donada per la Llei 3/2012, de 22 de febrer, de modificació del text refós de la Llei d'urbanisme, relatiu a la tramitació dels plans d'ordenació urbanística municipal i dels plans urbanístics derivats, l'aprovació inicial i provisional dels plans de ordenació urbanística municipal i dels derivats que afectin al territori d'un únic municipi, corresponen a l'ajuntament que s'escaigui.

D'acord amb l'article 85 del Decret legislatiu 1/2010, de 3 d'agost, mitjançant el qual s'aprova el Text refós de la Llei d'urbanisme, cal sotmetre el document a aprovació inicial i provisional per part de l'Ajuntament.

L'article 74 de la mateixa Llei estableix que els efectes de la suspensió de tramitacions i de llicències per a àmbits determinats, si no s'ha adoptat cap acord de suspensió amb anterioritat a l'aprovació inicial de l'instrument de planejament, la suspensió regulada per l'apartat 2 de l'article 73 pot tenir una durada màxima de dos anys.

D'acord amb l'article 102.4 del Decret 305/2006, de 18 de juliol, pel qual s'aprova el Reglament de la Llei d'urbanisme, mentre estigui suspesa la tramitació de procediments i l'atorgament de llicències en aplicació del que estableix l'article 73.2 de la Llei d'urbanisme, es poden tramitar els instruments o atorgar les llicències fonamentats en el règim vigent que siguin compatibles amb les determinacions del nou planejament inicialment aprovat, en el cas que, per la naturalesa dels canvis proposats, no es posi en risc l'aplicació del nou planejament, una vegada definitivament aprovat.

D'acord amb l'article 22.2.c) de la Llei 7/1985, de 2 d'abril, reguladora de les bases del règim local, redactada per l'apartat 1 de la disposició addicional novena del RD Legislatiu 2/2008, de 20 de juny, i l'article 52.2.c) del Text refós de la Llei municipal i de règim local de Catalunya, aprovat pel Decret legislatiu 2/2003, de 28 d'abril, l'òrgan competent per a l'aprovació inicial del planejament general, i l'aprovació que posi fi a la tramitació municipal de plans és el Ple de la Corporació.

D'acord amb l'article 47.2.ii) de la Llei 7/1985, de 2 d'abril, de Bases de règim local, i l'article 114.3.k) del Decret legislatiu 2/2003, pel qual s'aprova el Text refós de la Llei municipal i de règim local de Catalunya, és necessari el vot favorable de la majoria absoluta del nombre legal de membres de la corporació, per a adoptar els acords en el si de la tramitació dels plans i els instruments d'ordenació urbanística.



## AJUNTAMENT D'ESPLUGUES

En aplicació de l'article 79.1.c) del Text refós de la Llei d'urbanisme, aprovat pel Decret legislatiu 1/2010, de 3 d'agost, l'òrgan competent per a l'aprovació definitiva del document d'anàlisi és el conseller de Territori i Sostenibilitat.

### CONCLUSIONS

Pel que fa a les determinacions de l'article 96 del Decret legislatiu 1/2010, de 3 d'agost, mitjançant el qual s'aprova el Text refós de la Llei d'urbanisme, cal incidir en el fet que la figura que s'analitza es correspon amb una modificació de planejament general d'un pla plurimunicipal; com és el Pla general metropolità, si bé la incidència territorial resta circumscrita únicament al terme d'Esplugues de Llobregat, de tal manera que correspon a aquest Ajuntament l'aprovació inicial i la provisional del document.

Per tant, per tot l'exposat, vist el document, i que s'han presentat al·legacions que han estat analitzades per l'equip redactor en un document específic de la Modificació puntual del Pla general Metropolità, només resta concloure que correspon estimar íntegrament les al·legacions presentades per Laboratorios ALDO UNION SL (2); estimar parcialment les presentades per UNITS 4 SA, IMPERIA P, SL i LABORATORIOS SALVAT, SA, i RENT ESPLUGUES SA, GESDIP SAU i BON PREU HOLDING SL), i desestimar les al·legacions presentades per ETNIA BARCELONA SL, i pel Sr. Mauricio Tenelli, d'acord amb els arguments que s'han tingut en compte i es troben detallats en el document d'anàlisi de les al·legacions que acompanya el document que es proposa aprovar provisionalment.

Es considera que les modificacions introduïdes en el document, arran de l'estimació total o parcial de les al·legacions, no tenen el caràcter de substancials, en els termes de l'article 112 del Reglament de la Llei d'urbanisme.

En aquest sentit, s'informa favorablement per tal que se sotmeti al Ple de la Corporació per a la seva aprovació provisional."

Vista la normativa aplicable, el document d'anàlisi, i els informes indicats,

### S' A C O R D A

PRIMER.- ESTIMAR ÍNTEGRAMENT les al·legacions presentades per Laboratorios ALDO UNION SL; ESTIMAR PARCIALMENT les al·legacions presentades per UNITS 4 SA, IMPERIA P, SL i LABORATORIOS SALVAT, SA, i RENT ESPLUGUES SA, GESDIP SAU i BON PREU HOLDING SL), i DESESTIMAR ÍNTEGRAMENT les al·legacions presentades per ETNIA BARCELONA SL, i pel senyor Mauricio Tenelli, d'acord amb els arguments que s'han tingut en compte i es troben detallats en el document d'anàlisi de les al·legacions que acompanya el document que es proposa aprovar provisionalment.



#### AJUNTAMENT D'ESPLUGUES

SEGON.- APROVAR PROVISIONALMENT la Modificació puntual del Pla general metropolità a l'àmbit industrial el Gall, d'Esplugues de Llobregat, redactada per Interlands, Ciutat i Territori, SL, per encàrrec de l'Àrea Metropolitana de Barcelona.

TERCER.- TRAMETRE aquest acord, l'expedient administratiu complert, a la Comissió Territorial d'Urbanisme de l'Àmbit Metropolità de Barcelona, per a l'emissió de l'informe previ a la seva aprovació definitiva pel conseller de Territori i Sostenibilitat.”

I perquè consti, expedixo aquesta certificació, amb l'advertiment de l'article 206 el Reglament d'organització, funcionament i règim jurídic de les entitats locals, amb el Vist-i-plau de l'alcaldeessa.



AJUNTAMENT  
D'ESPLUGUES



**AMB** Àrea Metropolitana  
de Barcelona

## **MODIFICACIONS PUNTUALS DEL PLA GENERAL METROPOLITÀ (PGM) A L'ÀMBIT INDUSTRIAL "EL GALL". ESPLUGUES DE LLOBREGAT**

---

Juliol de 2019

MEMÒRIA  
NORMATIVA URBANÍSTICA  
ANNEXOS

DOCUMENTACIÓ GRÀFICA

Promoció: **Ajuntament d'Esplugues de Llobregat**

Equip redactor: **Interlands**, ciutat i territori SL  
Albert de Pablo, arquitecte

Col·labora: **Direcció de serveis d'urbanisme de l'AMB**

# **MODIFICACIONS PUNTUALS DEL PLA GENERAL METROPOLITÀ (PGM) A L'ÀMBIT INDUSTRIAL "EL GALL". ESPLUGUES DE LLOBREGAT**

---

Juliol de 2019

## **INDEX**

### **MEMÒRIA**

#### **1. Memòria informativa**

- 1.1 Objecte i promoció de les modificacions puntuals del PGM proposades
- 1.2 Marc conceptual, iniciativa i oportunitat de la redacció del planejament
- 1.3 Àmbit. Encaix metropolità
- 1.4 Antecedents de planejament
- 1.5 Planejament vigent i determinacions sectorials vigents
- 1.6 Estat actual de l'àmbit
- 1.7 Procediment d'exposició al públic

#### **2. Memòria justificativa**

- 2.1 Marc legal
- 2.2 Conveniència i oportunitat de la modificació
- 2.3 Detall de les modificacions proposades
- 2.4 Avaluació ambiental
- 2.5 Estudi d'avaluació de la mobilitat generada (EAMG)
- 2.6 Memòria social
- 2.7 Agenda
- 2.8 Avaluació econòmica i financera
- 2.9 Programa de participació ciutadana

### **NORMES URBANÍSTIQUES**

### **ANNEXOS**

- Annex 1. Empreses radicades a l'àmbit industrial El Gall
- Annex 2. Anàlisi detallat de l'estat actual de les illes edificables de l'àmbit industrial El Gall
- Annex 3. Estudi d'avaluació de la mobilitat generada (EAMG) a l'àmbit industrial El Gall
- Annex 4. Valoració econòmica de construcció d'aparcaments

## DOCUMENTACIÓ GRÀFICA

### I. Plànols d'informació

- I.1 Situació
- I.2 Ortofotomapa
- I.3 Topografia
- I.4 Planejament urbanístic vigent. Pla General Metropolità (PGM)
- I.5 Estat actual i adequació al PGM
  - . Estructura de la propietat
  - . Sòls afectats per sistemes urbanístics
  - . Expedients urbanístics aprovats definitivament
  - . Parcel·les amb edificacions en situació de volum disconforme
- I.6 Estat de les edificacions i de l'activitat industrial
  - . Antiguitat de les edificacions
  - . Estat de conservació de les edificacions
  - . Ocupació de les edificacions en planta soterrani
  - . Activitat industrial
- I.7 Estat de l'àmbit i Planejament vigent. Paràmetres urbanístics (I)
  - . Ocupació de les parcel·les en planta baixa
  - . Ocupació de les parcel·les en plantes pis
  - . Edificacions en situació de volum disconforme. Per ocupació en planta baixa
  - . Edificacions en situació de volum disconforme. Per ocupació en plantes pis
- I.8 Estat de l'àmbit i Planejament vigent. Paràmetres urbanístics (II)
  - . Índex d'edificabilitat net materialitzat a les parcel·les
  - . Nombre de plantes dels edificis
  - . Edificacions en situació de volum disconforme. Per índex d'edificabilitat
  - . Edificacions en situació de volum disconforme. Per nombre de plantes
- I.9 Mobilitats i transport (I): accessos a les parcel·les i a les edificacions
- I.10 Mobilitats i transport (II): carrers i transport públic

### P. Plànols de proposta

- P.1 Zonificació



*Promotor:*

**Ajuntament d'Esplugues de Llobregat**

*Equip redactor:*

**Interlands**, ciutat i territori SL

*Arquitecte responsable:*

**Albert de Pablo**

37266561Y  
ALBERTO DE  
PABLO (R:  
B60526712)

Firmado digitalmente por 37266561Y ALBERTO DE PABLO (R: B60526712)  
Nombre de reconocimiento (DN):  
2.5.4.13=ref/AEAT/AEAT0264/PUJESTO  
1/53983/17122018130607,  
serialNumber=IDCES-37266561Y,  
givenName=ALBERTO, sn=DE PABLO PONTE,  
cn=37266561Y ALBERTO DE PABLO (R:  
B60526712), 2.5.4.97=VATES-B60526712,  
o=INTERLANDS CIUTAT I TERRITORI SL, c=ES  
Fecha: 2019.07.17 12:54:02 +02'00'

*Amb la col·laboració de:*

**Direcció de Serveis d'Urbanisme de l'AMB**

## MEMÒRIA

---

1. MEMÒRIA INFORMATIVA
2. MEMÒRIA JUSTIFICATIVA

# MEMÒRIA

---

## 1. MEMÒRIA INFORMATIVA

# MODIFICACIONS PUNTUALS DEL PLA GENERAL METROPOLITÀ (PGM) A L'ÀMBIT INDUSTRIAL "EL GALL". ESPLUGUES DE LLOBREGAT

---

Juliol de 2019

## 1. MEMÒRIA INFORMATIVA

### 1.1 Objecte i promoció de les modificacions puntuals del PGM proposades

L'Ajuntament d'Esplugues de Llobregat amb la col·laboració de l'Àrea metropolitana de Barcelona (AMB) promouen aquestes modificacions puntuals del PGM (MPPGM) a l'àmbit industrial "El Gall" per tal d'adequar el seu planejament urbanístic a un nou context urbà caracteritzat per unes modernes infraestructures de transport, un bon nivell d'urbanització de l'entorn i uns teixits urbans relativament propers. Es proposa preservar i potenciar el caràcter industrial de l'àmbit atès l'excel·lència de la seva posició urbana i la seva escassa extensió, i defensar-lo de possibles transformacions no desitjades que tinguin per objecte implantar usos residencials, o d'altres usos que es consideren impropis del lloc.

Les MPPGM hauran de servir perquè l'àmbit pugui satisfer amb solvència els requeriments que són propis de les noves activitats industrials i que sovint resulten de la fragmentació i externalització dels processos productius i dels serveis que formaven part de la indústria tradicional. D'una banda, es tracta de millorar la qualitat i la funcionalitat urbanes del lloc, aprofitant al màxim la qualitat del seu context urbà i el potencial que ofereixen les infraestructures públiques de mobilitat amb que confronta; i, d'una altra banda, de potenciar des d'una renovada regulació urbanística de l'àmbit tots aquells factors de competitivitat de les empreses que hi depenguin. Es tracta de contribuir, doncs, tant a la millora de les condicions de producció de les empreses que ja es troben instal·lades, com a l'increment de l'atractiu del lloc amb vistes a la instal·lació de noves empreses industrials que requereixin d'una posició urbana central i de qualitat, com és el cas.

Més específicament, i tal com es podrà anar comprenent amb la lectura d'aquest document que segueix, les MPPGM abordaran els següents assumptes:

- . *Aspectes relacionats amb l'espai públic destinat a les mobilitats*
- . *Aspectes relacionats amb la millor utilització del parcel·lari i de l'edificació existent*
- . *Aspectes relacionats amb els usos admesos*

## 1.2 Marc conceptual, iniciativa i oportunitat de la redacció del planejament

- La nova indústria: la indústria de perímetre ampliat

Aquestes modificacions puntuals del Pla general metropolità a l'àmbit industrial "El Gall" d'Esplugues de Llobregat s'inscriuen en un marc conceptual que resulta de l'anàlisi dels nous processos productius, així com de les referències de nombrosos estudis i treballs referits a l'ordenació urbanística dels sòls d'activitat econòmica de l'Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB). Aquests treballs han estat realitzats en els darrers anys per la Direcció de Serveis d'Urbanisme de l'AMB. Es refereixen a escales i assumptes diversos, el fil conductor dels quals ha estat les possibilitats de millora de la competitivitat econòmica dels àmbits industrials metropolitans mitjançant el planejament urbanístic:

- . "Estudi d'oportunitats per a la millora urbanística dels sectors d'activitat econòmica d'Esplugues de Llobregat". AMB, 2013
- . "Estudi d'oportunitats per a la millora urbanística dels sectors d'activitat econòmica de l'àmbit C-32, als municipis de Sant Boi de Llobregat, Viladecans i Gavà". AMB, 2014
- . "Directrius per a la millora de l'activitat econòmica als polígons industrials de l'Àrea Metropolitana de Barcelona per mitjà del planejament urbanístic". AMB, 2014-2016

Les aportacions anteriors tenen en comú el fet de considerar que **la indústria és una activitat d'Interès general**, atès el lloc central que ocupa en l'economia del nostre país i en la generació de llocs de treball de qualitat i de valor afegit.

Per tal de definir aquestes noves dinàmiques industrials, des de l'àmbit de l'economia s'ha proposat el concepte "nova indústria", amb un perímetre real més ampli que l'estrictament corresponent a les activitats industrials tradicionals –estrictament manufactureres-. Aquest perímetre ampliat de la "nova indústria" incorpora les activitats de serveis destinats a la producció (E. Baró i C. Villafaña, 2009; C. Poveda, 2015). Aquests serveis inclouen activitats econòmiques diverses com ara els serveis jurídics i financers, la comptabilitat, el marketing i la comercialització, el software, els transports i la logística, les activitats de R+D+I, els serveis de xarxa elèctrica, gas, aigua i comunicacions; els serveis de neteja i manteniment, la seguretat, etc. Els darrers anys s'ha observat un procés d'externalització –*outsourcing*– d'aquests serveis, que abans estaven integrats en les pròpies empreses, i un augment del pes dels proveïdors locals i dels serveis de proximitat. La interrelació entre les activitats industrials i les activitats de serveis abans descrites és un factor clau per a la millora de la competitivitat de la indústria.

En els darrers cinc anys, a Catalunya i a l'AMB, mentre que les activitats pròpiament industrials han representat un 20% del VAB –valor afegit brut- i un 15% de l'ocupació, el conjunt d'activitats que engloba aquest perímetre ampliat de la indústria va representar un 60% del VAB i de l'ocupació. En els darrers anys el sector de serveis a la producció industrial no ha parat d'augmentar. En termes generals, el planejament urbanístic no ha ajustat encara les seves definicions, normatives i ordenacions a aquest fenomen.

En efecte, des de ja fa alguns anys els processos industrials han deixat de ser completament visualitzables, lineals, relativament simples, de cicle complert, i radicats en un mateix lloc. I han esdevingut difusos, en xarxa, complexos, fragmentats i deslocalitzats en nodes especialitzats. Aquesta fragmentació espacial, i sovint també temporal, és conseqüència de la globalització extrema de l'economia i dels seus processos productius i comercials que, al seu torn, seria impensable sense les actuals tecnologies de la informació i de la comunicació. A casa nostra, ja es detecta també la tendència global apuntada més amunt que considera l'activitat industrial com una activitat multi-ús, formada per activitats clàssicament industrials, junt amb d'altres relacionats amb l'exposició i la venda dels

productes in situ i-o on-line; les conferències i els congressos; la restauració, l'oci i l'esport "productius"; el disseny industrial i el marketing; la gestió logística, informàtica, telemàtica o financera, etc. És per tot això que aquestes MPPGM proposen replantejar la definició dels usos industrials del PGM i la seva adequació als nous processos productius, i no tant el canvi d'usos o l'admissió de nous usos en un lloc on fins ara només ha estat admès genèricament l'ús industrial. En aquest sentit, el planejament urbanístic haurà de vetllar per no obrir la porta dels usos admesos a aquelles activitats que no formin part de processos productius.

L'Ajuntament d'Esplugues de Llobregat posa en marxa aquestes modificacions puntuals del PGM en l'àmbit El Gall, un dels seus àmbits industrials de referència. Els treballs previs realitzats ajudaran a il·lustrar el procés d'aproximació i d'anàlisi en un àmbit industrial específic. En síntesi, com ja s'ha dit, l'objectiu de les MPPGM és doble: la millora de la qualitat dels seus espais urbans plens, complexos i madurs, i la millora de les condicions de competitivitat de les empreses, incorporant als instruments de planejament urbanístic el concepte d'*indústria de perímetre ampliat* i les seves conseqüències.

- Esplugues de Llobregat: el "Pacte per a la reactivació econòmica i la creació d'ocupació de qualitat 2016-2019"

La crisi econòmica i social dels darrers anys ha tingut com a conseqüència l'augment substancial de l'atur, la precarietat i el tancament d'empreses. Per donar resposta a aquesta situació l'Ajuntament va promoure el *Pacte per a la dinamització econòmica i la creació d'ocupació 2013-2015*. Es va concretar en trenta-tres mesures consensuades al Ple Municipal per tal de contribuir al creixement econòmic i a la creació d'ocupació. Una d'aquestes va ser l'elaboració d'una diagnosi de la situació econòmica i del mercat de treball d'Esplugues de Llobregat (2014-2015) que ha aportat nova informació i l'ajust de les propostes d'actuació.

El nou *Pacte per a la reactivació econòmica i la creació d'ocupació de qualitat 2016-2019* parteix d'una anàlisi compartida de l'evolució de l'activitat econòmica al municipi en el període 2006-2015. Els diversos grups polítics municipals representats al Ple han aportat les seves interpretacions i perspectives per tal d'enriquir el document final. També s'ha comptat amb les aportacions dels agents econòmics i socials (empresariat, sindicats, patronals, associacions de comerciants, tècnics i polítics, etc). D'aquest compromís conjunt en sortirà el Consell Econòmic i Social, un instrument bàsic de seguiment i avaluació. El nou Pacte defineix un objectiu central: "contribuir a la reactivació econòmica i la creació d'ocupació de qualitat". L'objectiu es vol assolir fent un esforç per superar l'actual situació de crisi sense deixar enrere les persones, en especial aquelles més desfavorides i les que disposen de menys oportunitats. Per tal de fomentar un creixement intel·ligent, sostenible i inclusiu, el nou Pacte defineix quatre línies d'actuació, divuit programes i setanta tres projectes. En destacarem:

Línia 1. Promoció de l'activitat econòmica del territori: a) programa de millora de les infraestructures, tràmits i actuacions municipals per facilitar i atreure l'activitat econòmica. Objectiu: millorar urbanísticament els Polígons d'Activitat Econòmica per mantenir l'activitat i atreure'n de nova; b) programa de promoció de la concertació econòmica, l'associacionisme empresarial i la millora de la participació institucional. Objectiu: impulsar el treball conjunt dels actors del territori per definir una estratègia de reactivació econòmica i de creació d'ocupació de qualitat.

Línia 2. Potenciació de l'emprenedoria i la creació d'empresa: programa d'incentius econòmics a la creació d'empresa amb especial atenció a l'economia social. Objectiu: col·laborar amb els projectes que s'engeguen al municipi oferint un suport tècnic i subvencionant part de la despesa fixa inicial.

Línia 3. Impuls al desenvolupament del sector comercial: programa de promoció del teixit comercial. Objectiu: potenciar i dinamitzar els eixos comercials a través de donar visibilitat als comerços existents i impulsar el pla de dinamització de locals buits.

Línia 4. Assoliment d'una ocupació de qualitat i potenciació del treball digne: a) programa d'increment de l'ocupabilitat de persones amb especials dificultats. Objectiu: treballar per incrementar les oportunitats de les persones per accedir al mercat de treball a través de la formació, l'orientació laboral i els mecanismes d'inserció; i b) programa per a la millora de les relacions laborals i les bones pràctiques empresarials. Objectiu: potenciar aquelles pràctiques empresarials que contribueixin a la reactivació econòmica generant ocupació de qualitat.

- Plans sectorials i estudis relacionats

A banda de servir al "Pacte per a la reactivació econòmica i la creació d'ocupació de qualitat 2016-2019" promogut per l'Ajuntament d'Esplugues de Llobregat i de desenvolupar els continguts de l'"Estudi d'oportunitats per a la millora urbanística dels sectors d'activitat econòmica d'Esplugues de Llobregat", redactat l'any 2013 per la Direcció de Serveis d'Urbanisme de l'AMB, aquest document de MPPGM empra per a la seva redacció els següents estudis i Plans sectorials:

*Diagnosi i propostes d'actuació pel desenvolupament econòmic d'Esplugues de Llobregat. Ajuntament d'Esplugues de Llobregat. D'Aleph (2015).* Té per objectiu obtenir una diagnosi socioeconòmica del municipi; identificant-ne les seves debilitats, forteses, amenaces i potencialitats, així com els principals reptes i oportunitats per al seu desenvolupament econòmic; determinar els sectors d'activitat amb més potencial de creixement i de creació d'ocupació; analitzar les accions que s'estan duent a terme per part de l'Àrea d'Empresa i Ocupació de l'Ajuntament; i proposar actuacions per a la reactivació de les activitats existents i l'atracció de noves.

*Pla de Mobilitat Urbana Sostenible d'Esplugues de Llobregat (PMUS). DiBa, AMB, Ajuntament d'Esplugues de Llobregat, ALG, SA (2015).* El Pla va ser aprovat inicialment per acord ordinari de la Junta de Govern Local en sessió ordinària de data 18/03/2016. El Pla de Mobilitat Urbana Sostenible (PMUS) recull un conjunt d'actuacions a la ciutat per incentivar els desplaçaments a peu, en bicicleta o en transport públic, amb el doble objectiu de tenir cura del medi ambient i millorar la qualitat de vida.

### 1.3 Àmbit. Encaix metropolità

- Àmbit de les Modificacions puntuals del PGM

Constitueixen l'àmbit d'aquestes MPPGM els sòls urbans d'Esplugues de Llobregat destinats a l'ús industrial que es troben situats a l'oest del municipi. La delimitació dels sòls prové del Plan Parcial "El Gallo" (AD 1/ 8/ 1960) quines determinacions van ser substituïdes l'any 1976 per les del PGM. Els sòls es troben al llarg del límit del terme municipal amb Sant Joan Despí i tenen una superfície aproximada de 14,60 ha. L'àmbit resta delimitat:

- . Al sud-est, per l'avinguda de Cornellà. Juntament amb el carrer de Laureà Miró (N-340), amb el que enllaça, constitueix l'eix urbà de connexió amb els municipis veïns.
- . Al sud-oest, per l'avinguda del Baix Llobregat. Cap al nord, proporciona a l'àmbit una molt bona connectivitat viària amb l'autopista B-23. Cap al sud, la seva prolongació cap a l'avinguda de l'Electricitat, mitjançant el desenvolupament de l'ARE Montesa, li atorgarà un molt bon enllaç amb la Ronda de Dalt i l'Hospitalet de Llobregat.
- . Al nord-oest, pel carrer d'Àngel Guimerà. Actualment transformat en un passeig amb un aparcament soterrani, constitueix l'eix estructurant del barri El Gall. Al nord d'aquest carrer, hi ha el parc de La Fontsanta, el cementiri municipal i el CEIP Lola Anglada.
- . Al nord-est, el límit ve donat pel carrer de Josep Argemí. Mitjançant aquest carrer, l'àmbit industrial confronta amb els teixits residencials del barri que s'estenen fins l'avinguda d'Isidre Martí, entre el carrer d'Àngel Guimerà i l'avinguda de Cornellà. Aquest teixit residencial té integrat el teixit comercial, així com dotacions i equipaments de servei urbà i supramunicipal.

L'àmbit de les MPPGM constitueix la zona d'activitat econòmica més important de la ciutat, tant per la seva dimensió com per la representativitat i la vinculació econòmica amb el municipi de diverses empreses que s'hi han instal·lat al llarg dels anys: El Gallo, Braun, Corberó, Aldo Unión, EGISA, Industria Salvat Química S.A, Comercial Escolà SL o, més recentment, els establiments de l'edifici Imagina, ara denominat sota la marca Il·lumina.



Vista aèria de l'àmbit de MPPGM des de l'Oest. Façanes avinguda del Baix Llobregat i carrer d'Àngel Guimerà





Vista aèria de l'àmbit de MPPGM des del Sud. Façanes avingudes del Baix Llobregat i de Cornellà

- Encaix de l'àmbit en el sistema industrial metropolitana

Els documents a que s'ha fet referència al Marc conceptual d'aquest document, entre els quals els redactats pel Serveis d'Urbanisme de l'AMB, han fet palès que el límit estricte dels diversos polígons industrials metropolitans no resulta l'escala més adequada per a poder comprendre, repensar, governar i actuar en els sòls industrials metropolitans. Aquests sòls formen un autèntic Sistema industrial quina corona central es troba consolidada i plena i que, tal com hem vist, resulta d'interès general.

En un sentit estricte, el que es dirà a continuació es d'aplicació a l'activitat logística pura. No obstant i atès que actualment les activitats industrials incorporen una component logística notable en major o menor mesura, considerarem que la localització de les activitats industrials al territori metropolità depèn substancialment de dues variables: el preu del sòl i els costos de transport i de les mobilitats de tota mena. Es situaran en posicions més cèntriques, estratègiques i urbanes aquelles activitats industrials que requereixin d'una alta rotació de transport i d'una posició de proximitat en relació a les mobilitats, per tal de disminuir la variable dels costos del transport –tant de persones, com de mercaderies-. Per contra, aquelles activitats industrials que requereixin un volum important d'emmagatzematge però de poca mobilitat, ocuparan posicions més allunyades de les ubicacions estratègiques, ja siguin centres urbans, centres d'activitat, nodes de comunicació, port, aeroport, etc. En el context industrial de la Regió metropolitana de Barcelona (RMB), l'àmbit d'Esplugues de Llobregat que constitueix l'objecte d'aquest document de MPPGM forma part de la Corona central metropolitana, i es situa a l'inici de l'Eix A-2 que connecta la Corona Central amb el ponent del país i que l'enllaça amb l'Eix AP-7, d'accés cap el nord i el sud.



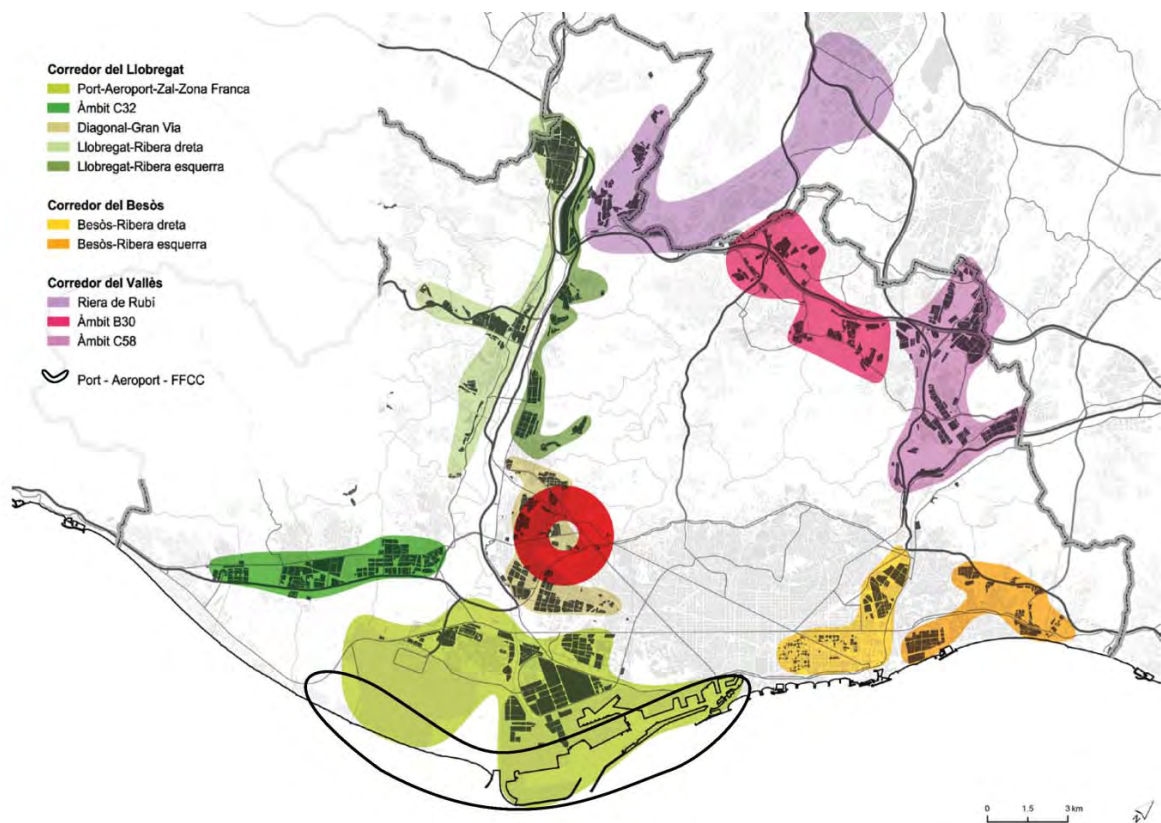
El sistema industrial de la Regió metropolitana de Barcelona. Eixos d'activitat industrial

El sistema industrial del territori de l'AMB està constituït per sòls industrials que es troben completament plens i consolidats. Està format funcionalment per diversos subsistemes industrials que agrupen polígons industrials diversos i que es caracteritzen per les relacions que mantenen entre si, amb els nuclis urbans i amb les grans infraestructures metropolitanas.

Els possibles subsistemes d'activitat econòmica de l'AMB són els receptors metropolitans dels eixos industrials que aprofundeixen el país i formen part d'un o altre dels tres corredors industrials metropolitans: del Llobregat, del Besòs, i del Vallès. Els subsistemes industrials són entitats territorials relativament autònomes, amb característiques comuns com els factors ambientals i geogràfics, els aspectes socials i de governança, la homogeneïtat dels teixits, la relació amb els eixos metropolitans de mobilitat i les grans infraestructures, l'accessibilitat compartida, els pols de centralitat, les condicions de perímetre, etc.

El gràfic que segueix dona una idea de l'escala dels possibles subsistemes industrials de l'AMB. A títol orientatiu, són els següents: al corredor del Llobregat es poden identificar tres subsistemes industrials: Port - Aeroport - ZAL - Zona Franca, l'Àmbit C-32, Diagonal – Gran Via, Llobregat - Riba dreta, i Llobregat - Riba esquerra. Al corredor del Besòs: Besòs - Riba dreta i Besòs - Riba esquerra. Al corredor del Vallès: Riera de Rubí, Àmbit B-30, Àmbit C-58.

Així doncs, l'àmbit d'Esplugues de Llobregat que és objecte d'aquestes MPPGM es troba a la Corona industrial central, d'on arrenca l'Eix del Llobregat, i forma part d'un possible subsistema industrial Diagonal - Gran Via, que és el cap de pont de l'Eix del Llobregat amb la ciutat central.



Proposta de subsistemes industrials a l'Àrea metropolitana de Barcelona. Context del subsistema Diagonal - Gran Via

La proposta de subsistema industrial Diagonal – Gran Via es troba sobre el corredor del Llobregat. Disposa d'una excel·lent connectivitat amb el port, l'aeroport de Barcelona i l'autopista AP-7, mitjançant l'eix A2 - C-31; també té bona connectivitat amb el subsistema industrial C-32, mitjançant la carretera C-245 i la pròpia autopista C-32.

En general, està constituït per teixits industrials plens, complexos i madurs que es caracteritzen per la seva immersió en les trames urbanes dels municipis de què formen part i per la seva alta dotació de tota mena d'infraestructures públiques de mobilitat. Es tracta d'un subsistema industrial solcat per línies de transport públic que el comuniquen amb el centre urbà de Barcelona, amb les ciutats de l'AMB i amb les grans infraestructures internacionals: les xarxes de bus de TMB, les línies de tramvia T1, T2, i T3, les línies de Metro L1, L5 i L8, les línies S4 i S8 de ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya i les línies R1, R4, R5 i R6 de rodalies. El subsistema d'activitat econòmica proposat disposa d'un sistema viari suficient per poder articular una xarxa de bus al seu servei.



**Proposta de polígons d'activitat econòmica que formarien el subsistema:**

- **Sant Just Desvern**
  1. Sud-Oest
  2. Pont Reixat
- **Sant Joan Despi**
  3. Font Santa
  4. TV3
- **Esplugues de Llobregat**
  5. El Gall
  6. Montesa
  7. La Plana
  8. Anselm Clavé
- **Cornellà de Llobregat**
  9. Millars – El Quítillet
  10. Almeda
- **L'Hospitalet**
  11. Carretera del Mig

El subsistema industrial proposat Diagonal - Gran Via. Context urbà de les MPPGM

- Context urbà de l'àmbit de les MPPGM

Com hem anat veient, l'àmbit industrial objecte d'aquestes modificacions puntuals del PGM constitueix un ambient industrial urbà, ple, complex i madur, que es troba en una magnífica posició central de la regió metropolitana. Es tracta d'una posició estratègica que cal preservar per a la producció i reservar per activitats econòmiques que requereixin d'un entorn urbà i puguin proporcionar ocupació intensiva i un alt valor afegit.

L'àmbit de MPPGM té el seu origen en la perifèria del poble de finals dels anys 50 i primers 60 del segle passat. Estava situat sobre la xarxa provincial de carreteres que afavoria la seva accessibilitat en una posició llavors periurbana. L'àmbit ha estat engolit pel desenvolupament metropolità i ha quedat situat en una posició central dins del teixit urbà de la ciutat. No ens trobem, doncs, com passa en altres llocs metropolitans o regionals, davant d'un polígon industrial "stricto sensu" més o menys segregat de la ciutat habitada. Ben al contrari, aquest àmbit d'activitat es troba al centre de la ciutat, envoltat de teixit urbà consolidat i compacte: sense cap dubte, es tracta del que entenem per ciutat.

Pel que fa al transport públic, l'àmbit es troba situat relativament a prop de la línia L-5 del Metro i a peu de la xarxa de tramvia. Està servit per la xarxa d'autobusos urbans. En sentit transversal, l'obertura projectada de l'avinguda de l'Electricitat permetrà que el sistema viari funcioni en forma d'una malla més complerta i densa. L'àmbit El Gall es trobaria en un dels nodes d'aquesta malla. No obstant l'anterior, l'àmbit disposa d'una xarxa interior de carrers que té una capacitat molt limitada per permetre, amb una certa comoditat, una activitat industrial "clàssica" i una reserva d'aparcament en superfície que es trobi proporcionada al seu sostre d'activitat i a la seva desitjable intensitat d'ús.



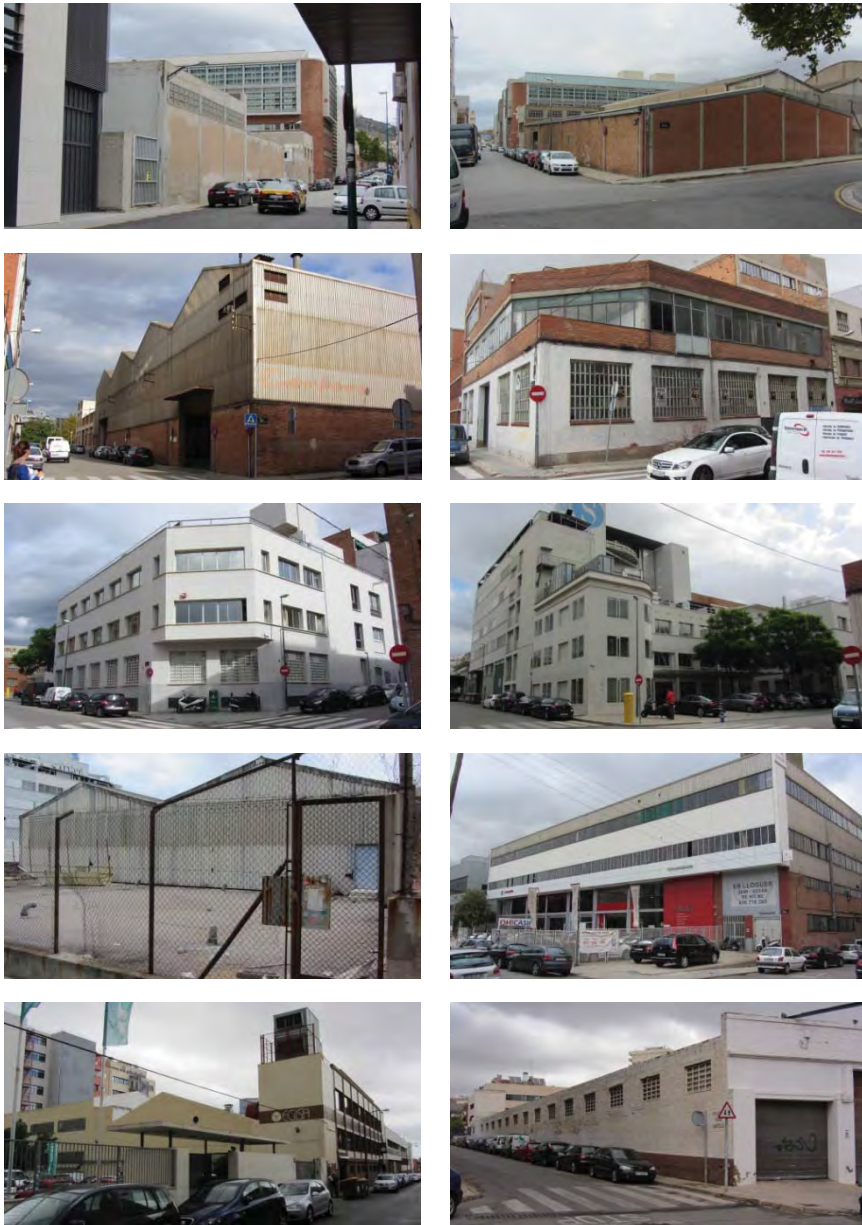
Context urbà de l'àmbit de les MPPGM

En aquest àmbit es barregen activitats industrials pròpies de l'escala metropolitana amb d'altres activitats al servei dels barris de la ciutat d'Esplugues, com són petits tallers, magatzems, oficis, etc. Les primeres es concentren, principalment, en els perímetres de l'àmbit, mentre que les segones ho fan en els carrers més estrets de l'interior. En general es tracta de barreges d'usos industrials compatibles amb l'habitatge, amb una presència notable d'activitats al servei de la indústria i d'oficines de característiques similars. L'àmbit forma part, sense solució de continuïtat, dels barris residencials El Gall i Montesa.

Confrontant amb l'àmbit industrial El Gall es troba programada l'Àrea Residencial Estratègica (ARE) Montesa, que forma part del Pla director de les ARE del Baix Llobregat.



Imatges representatives de l'ambient industrial complex i madur de l'àmbit de MPPGM.



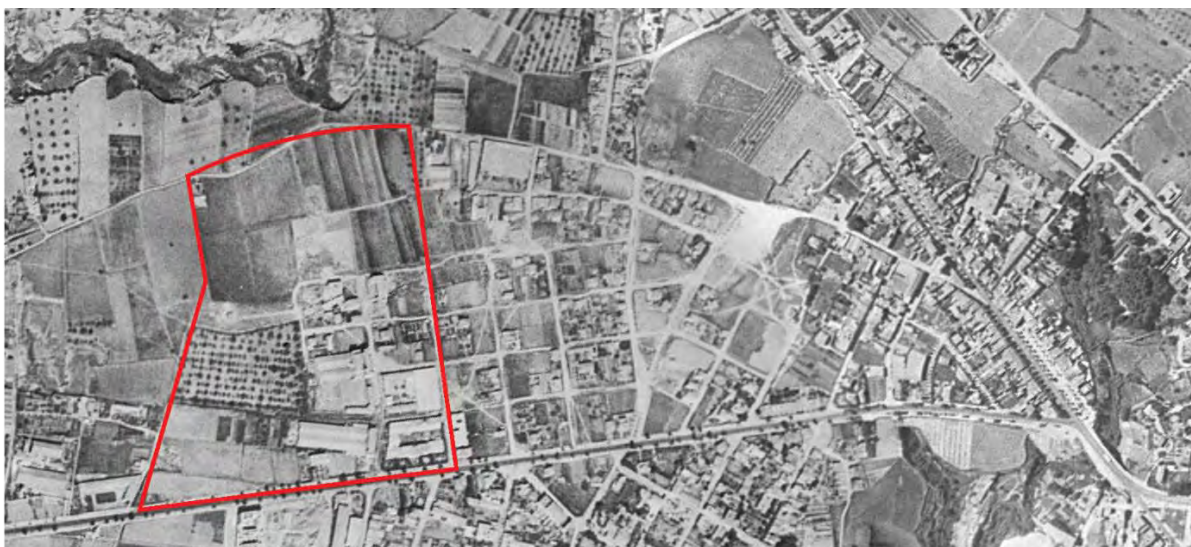
Imatges representatives de l'ambient industrial complex i madur de l'àmbit de MPPGM.

## 1.4 Antecedents de planejament

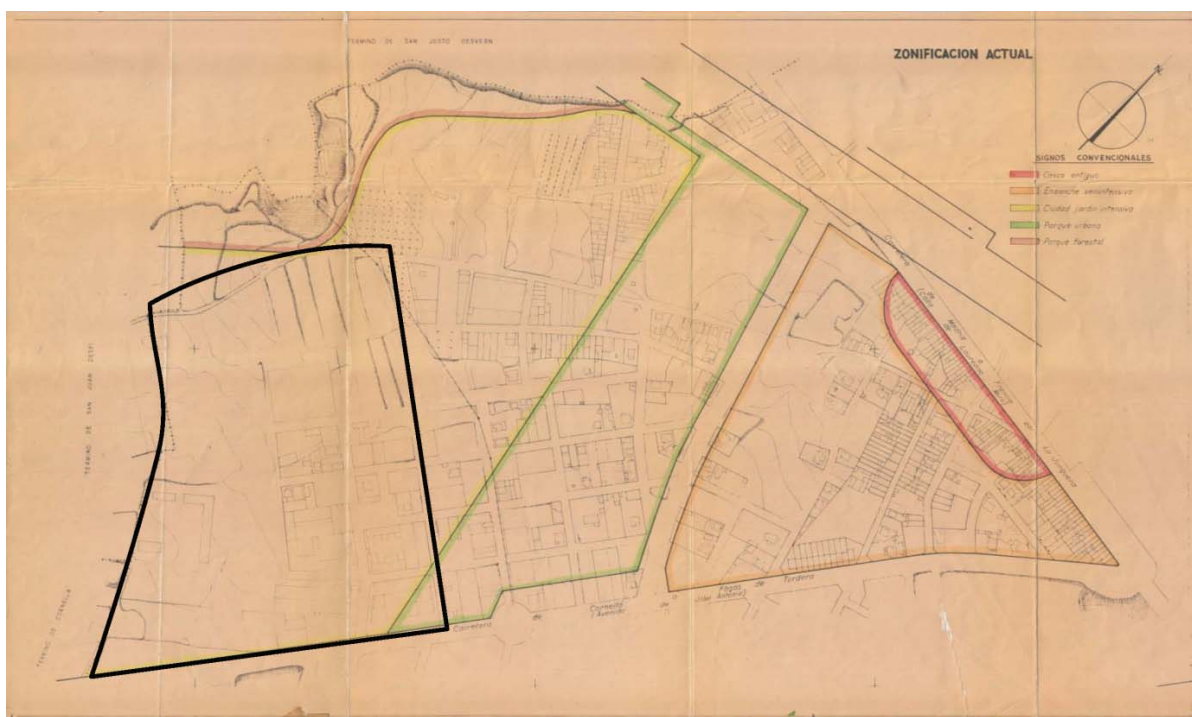
- El Pla Comarcal. 1953

Com es pot observar a l'ortofoto de 1956 que segueix, en el moment de l'aprovació del Pla comarcal, a l'àmbit ja hi havia unes primeres indústries edificades i alguns carrers que resseguien les traces del parcel·lari rústic. Es veu una incipient xarxa de carrers. Tot plegat penjava de l'antiga carretera de Cornellà a Fogàs de Tordera. També es poden observar les feixes de conreu sobre les quals, posteriorment, es van construir els carrers amb més pendent.

El Pla Comarcal del 1953 qualificava l'àmbit de MPPGM com a *Ciudad jardín intensiva*. El Pla estableix una ordenació perpendicular a la prolongació de l'avinguda Diagonal. Preveia un gran parc urbà de connexió entre l'avinguda d'Isidre Martí i el nou sector de *Ciudad jardín intensiva*. Com es veurà, el Plan parcial el Gallo, de 1960, va modificar substancialment les previsions del Pla comarcal de 1953.



Ortofoto 1956. En vermell, l'àmbit de les MPPGM



Pla Comarcal de 1953. En negre, l'àmbit de les MPPGM

- El Plan Parcial “El Gallo”. 1960

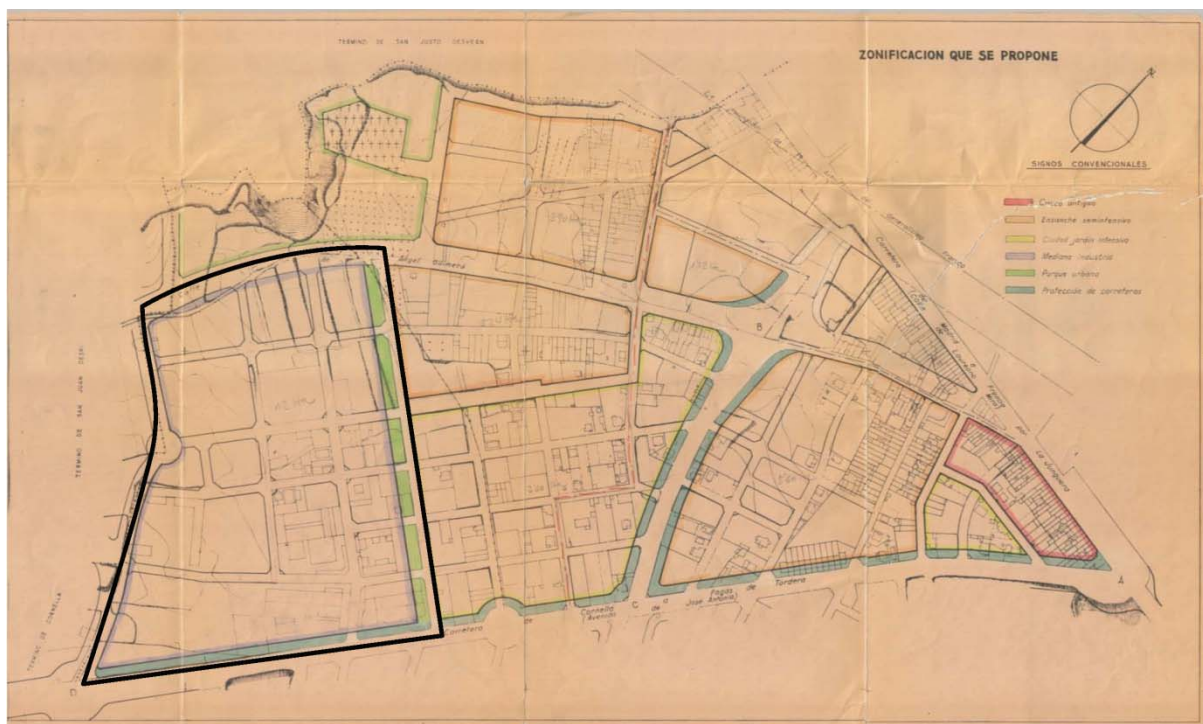
L'any 1960 s'aprova el Plan Parcial el Gallo, modificat el 1962. Es tracta d'un pla d'usos mixtos que recull zones de casc antic, eixample, ciutat jardí residencial, parc urbà i indústria. Adapta el Pla comarcal a la realitat física del barri de El Gall, conservant la malla viària incipient, mantenint l'obertura del carrer Isidre Martí, i traçant dos nous eixos viaris: l'avinguda del Baix Llobregat, i el carrer Àngel Guimerà. Estableix una separació de 25 m entre la zona industrial i la zona residencial composta per un carrer de 10 m d'amplada i una franja de 15 m lliures d'edificació, qualificada de parc urbà. També assenjala una zona de protecció a la carretera de Cornellà i un sistema viari interior caracteritzat per la seva estretor i pels seus petits xamfrans.

L'ordenació urbanística dels sòls industrials de l'àmbit de MPPGM hauria d'haver estat regulada des de 1960 pel Plan parcial El Gallo. No obstant, el desenvolupament efectiu de la zona industrial no va ser materialitzat, ni abans ni després de l'aprovació del Pla parcial, seguint les condicions d'ordenació que preveia el Pla: un tipus d'ordenació en edificació aïllada, separada dels lindars veïns, envoltada de jardí i amb una ocupació màxima de la parcel·la del 70%. En lloc d'això hi trobem edificacions ordenades a les alineacions dels vials, que ocupen la totalitat de les parcel·les i que no mantenen separacions als lindars veïns. Atès l'anterior i com es veurà més endavant, es considera que són d'aplicació les condicions d'edificació que determina el punt 2 de l'article 350 de les NUMAMB.



Ortofoto 1965. En vermell, l'àmbit de les MPPGM





Pla parcial El Gallo (1960). En negre, l'àmbit de les MPPGM

En síntesi, les ordenances del Plan parcial "El Gallo" (1960) són les següents:

Núm expedient: 1980/000540/M

Data aprovació: 01/08/1960

Data publicació: 01/09/1960

### Zona 17. Indústria mitjana.

Tipus d'ordenació:	Ordenació aïllada
Condicions de parcel·la:	Parcel·la màxima 10.000 m <sup>2</sup> S'admeten les edificacions aparellades amb un màxim de 40 m de façana
Condicions de l'edificació:	Alçada reguladora màxima, segons amplada de carrer:
	menor de 11 m : 10,50 m (PB+2)
	de 11 m a < 15 m : 13,50 m (PB+3)
	de 15 m o més : 16,50 m (PB+4)
	Ocupació en planta: 70%
	Separació a vial: 5 m
	Separació als límits de la zona: 10 m
	Separació a llindes: 4 m

Si una indústria ocupa la totalitat d'una illa es permet un espai frontal més ampli i una disminució de fins a 3 m en la resta de separacions. Mantinent la mateixa superfície lliure mínima total que correspondria. Els espais lliures seran destinats a zones verdes de caràcter privat, quedant prohibit l'ús d'emmagatzematge de materials o altres usos que se'ls hi pogués donar.

Posteriorment, la Modificació Plan parcial “El Gallo” (1962) va ajustar les alçades reguladores màximes proposades al Pla parcial de 1960.

Núm expedient: 1962/000236/M

Data aprovació: 05/11/1962

Data publicació: 14/12/1962

### Zona 17 Indústria mitjana.

Condicions de l'edificació:

Alçada reguladora màxima, segons amplada de carrer:	menor de 10 m:	12,20 m (PB+2)
	de 10 m a < 16 m:	15,25 m (PB+3)
	de 16 m o més:	18,30 m (PB+4)

## 1.5 Planejament vigent i determinacions sectorials vigents

- Pla Territorial Metropolità de Barcelona (2010)

El Pla territorial metropolità de Barcelona (PTMB) va ser aprovat definitivament pel Govern de Catalunya en data 20 d'abril de 2010 i constitueix el planejament territorial vigent a l'àmbit d'activitat econòmica objecte d'aquest document. És el marc legal i conceptual per a l'ordenació del conjunt dels usos del sòl i les activitats en el seu àmbit d'aplicació.

Els objectius que planteja el PTMB per aquest àmbit destinat a activitats econòmiques són: *fomentar el seu caràcter bàsicament industrial; transformar l'àrea industrial en un àrea d'activitat industrial intensiva en ocupació, atès la seva bona integració en la trama urbana veïna i la seva dotació de transport públic; generar una nova àrea d'activitat econòmica amb mixtura d'usos; i preveure la dimensió, localització i característiques de les infraestructures de transport de tota mena i de les relacionades amb el coneixement.*

Pel que fa a la xarxa viària bàsica de connexió de l'àmbit, el PTM aposta establir les connexions amb el sistema metropolità per l'Avinguda del Baix Llobregat i per l'eix que formen el carrer d'Àngel Guimerà i l'avinguda de Barcelona -a Sant Joan Despí-. Assenyala la xarxa metropolitana de tramvies com un dels principals actius del lloc.

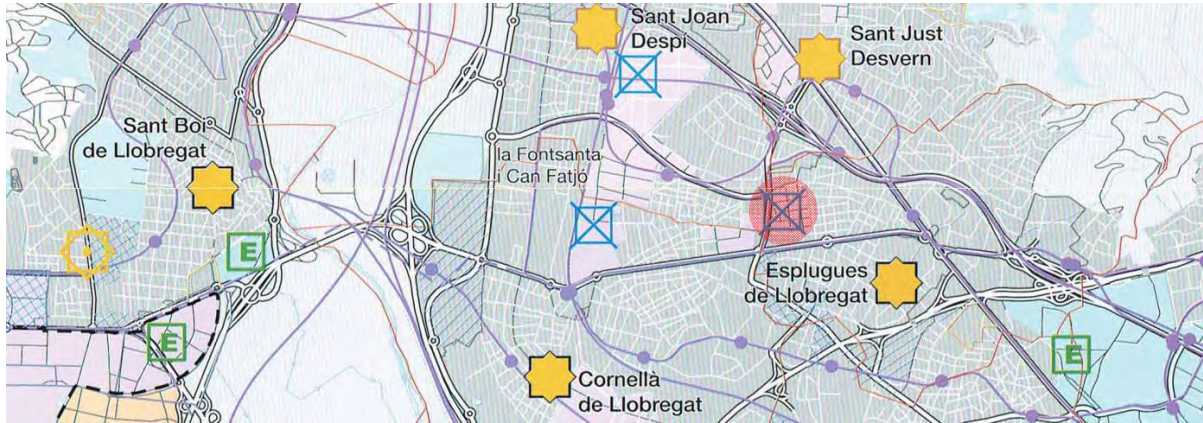
### *Sistema urbà*

El PTMB aposta per una configuració polinodal del territori metropolità, articulant-lo sobre el sistema de ciutats. Pel que fa a l'àrea urbana central, on es situa el municipi d'Esplugues de Llobregat i l'àmbit de MPPGM, el PTMB proposa diverses estratègies de transformació i millora urbana. El Pla proposa *desenvolupar espais urbans mixtes, on convisin l'habitatge i les activitats econòmiques, amb un cert equilibri entre ambdós, i en canvi, defuig els polígons industrials o parcs d'activitats econòmiques separats de les trames urbanes.* Considera que *la demanda d'espais de la futura activitat econòmica vindrà determinada per les seves característiques: la localització, la dotació de serveis, equipaments i infraestructures de suport i l'existència d'aquells elements capaços de recolzar l'activitat de manera indirecta.*

En conseqüència, els objectius que planteja el PTMB per als àmbits destinats a activitats econòmiques són:

- . Fomentar les àrees de caràcter bàsicament industrial amb un nivell d'equipament i una composició d'usos compatible quan disposin de connexió directa a la xarxa primària de transport.
- . Transformar les àrees d'activitat industrial en àrees mixtes de residència i activitat i/o activitat intensiva en ocupació, en els llocs centrals, amb bona integració en les trames urbanes veïnes i ben dotats de transport públic.
- . Generar noves àrees d'activitat econòmica amb mixtura d'usos, integrades des del punt de vista urbà a les àrees de nova centralitat i a les àrees de desenvolupament estratègic.
- . Preveure la dimensió, localització i característiques de les infraestructures de transport de tota mena i de les relacionades amb el coneixement.

Tots els àmbits del municipi d'Esplugues de Llobregat destinats específicament a activitat econòmica, i El Gall entre ells, disposen d'una excel·lent connexió amb les xarxes de transport metropolità, es troben situats en una posició central i estan integrats en el teixit urbà del municipi.



PTMB 2010. Detall del plànol 2.3. Sistema urbà. Estratègies urbanes. En vermell, localització de les MPPGM

Per aquesta mena de llocs centrals destinats a activitat econòmica, les estratègies que proposa el PTMB són les següents:

- El PTMB considera l'àmbit El Gall com un àrea especialitzada industrial a transformar mitjançant el canvi d'usos i la seva reforma urbana. No dona directrius específiques per a dur a terme la reconversió. Defineix aquestes àrees industrials a transformar com aquelles que es troben situades en posicions urbanes centrals, amb dificultats per al transport de mercaderies per manca de connexions o dificultat d'ús de la xarxa viària principal existent o futura.
- El Pla recull també les determinacions del Pla director de les Àrees Residencials Estratègiques de l'àmbit del Baix Llobregat (AD 13/03/2009) pel que fa a l'ARE Montesa, com a àrea de transformació urbana d'interès metropolità, i grafia els dos àmbits discontinus de l'ARE. Complementàriament, defineix un perímetre de sector d'activitat en desenvolupament que engloba l'àmbit sud de l'ARE i que inclou l'àmbit industrial Montesa, situat immediatament al nord.

#### *Sistema d'infraestructures de mobilitat*

El PTMB preveu millorar l'accessibilitat i la connectivitat del territori metropolità per tal de facilitar la mobilitat de les persones. Amb aquest objectiu, el Pla aposta per una notable extensió i millora del transport col·lectiu i en particular del transport ferroviari, mitjançant una xarxa menys radial, més interconnectada i eficient. Pel que fa al municipi d'Esplugues de Llobregat, les propostes del PTMB es poden resumir com segueix:

- Xarxa de Rodalies: construcció d'una nova línia Castelldefels – Cornellà de Llobregat – Barcelona (actuació R1), amb una estació en estudi a Esplugues de Llobregat.
- Xarxa de FGC: preveu la prolongació de la línia L-6 Plaça Catalunya – Reina Elisenda fins Esplugues de Llobregat (actuació R16).
- Xarxa de metro: recull la prolongació de la línia L-3 des de la Zona Universitària fins Esplugues de Llobregat, Sant Joan Despí i Sant Feliu de Llobregat (actuació U4).
- Xarxa de tramvia i plataformes reservades d'autobús: noves connexions al Baix Llobregat. A Esplugues de Llobregat preveu un carril bus /VAO a l'autopista B-23.



PTMB 2010. Detall del plànol 3.2. Infraestructures ferroviàries i de transport públic. Actuacions. En vermell, localització de les MPPGM



PTMB 2010. Detall del plànol 3.4. Infraestructures viàries. Actuacions. En vermell, localització de les MPPGM

Pel que fa a la xarxa viària, les propostes del PTMB tenen per objectiu segregar les mobilitats de pas de les mobilitats locals i augmentar l'eficiència i la connectivitat de la xarxa. El Pla incorpora actuacions de millora ambiental i urbana en algunes vies existents, entre les quals l'autopista B-23 al seu pas pel Baix Llobregat fins enllaçar amb Barcelona.

Tot i que no ho grafia com una actuació específica, a Esplugues de Llobregat -seguint els carrers de Verge de la Paloma i de Sant Jordi- el PTMB contempla l'extensió de l'avinguda de l'Electricitat com una via integrada. El Pla defineix les vies integrades com aquelles que tenen un paper estructurant bàsicament local i de connexió amb les vies de rang superior, amb un grau elevat d'integració amb la topografia i les activitats del territori. L'obertura de l'avinguda de l'Electricitat permetrà connectar l'avinguda del Baix Llobregat i la carretera d'Esplugues amb el sistema de Rondes i els municipis veïns, des de Cornellà de Llobregat i Sant Just Desvern fins Can Serra a l'Hospitalet de Llobregat. El Pla general metropolità (PGM) ja va contemplar l'obertura de l'avinguda de l'Electricitat, que va ser objecte d'un Pla especial viari (AD 16/07/1996). L'ARE Montesa, inclosa dins del Pla director urbanístic de les ARE del Baix Llobregat (AD 13/03/2009) també incorpora la traça d'aquesta avinguda.

- Pla General Metropolità (1976)

L'àmbit industrial objecte d'aquestes MPPGM es troba classificat com a sòl urbà pel Pla general metropolità de Barcelona (PGM) de 1976. L'ordenació urbanística dels sòls industrials de l'àmbit de MPPGM hauria d'haver estat regulada pel Plan parcial El Gallo, aprovat definitivament amb anterioritat al PGM. No obstant, per les circumstàncies a que abans s'ha fet referència relatives al desenvolupament efectiu del Plan parcial El Gallo, des de l'aprovació del PGM, aquest ha estat considerat per part de l'autoritat urbanística com el planejament vigent a l'àmbit.

El PGM de 1976 ja va preveure l'obertura de l'avinguda de l'Electricitat com un eix de caràcter metropolità, fent una important reserva de sòl per a la seva obertura. El PGM va qualificar l'anomenada "Via de l'Electricitat" com a via secundària de la xarxa viària bàsica.



Pla general metropolità de Barcelona (PGM) 1976. Fulls VIII-47, VIII-48 i VIII-55. En vermell, l'àmbit de les MPPGM



Pla General Metropolità (PGM) Refós del planejament del 2016. En vermell, l'àmbit de les MPPGM

Les zones edificables incloses a l'àmbit de les MPPGM són qualificades com a zona industrial (clau 22a) i vénen regulades pels articles 348 a 352 de les Normes urbanístiques del PGM. Són d'aplicació, també, els articles 184 a 186 de les Ordenances metropolitanas d'edificació (OME) de disposicions sobre l'ús industrial, l'Ordenança metropolitana de rehabilitació, i les disposicions transitòries novena a dotzena de les Normes urbanístiques del PGM.

L'article 350 de les NU del PGM estableix les condicions d'edificació per a la zona industrial (clau 22a). En el seu punt 1 defineix aquelles condicions que han de tenir les edificacions si la zona industrial compte amb Pla Parcial definitivament aprovat, i el seu punt 2 defineix les condicions en el cas que la zona estigui mancada de Pla Parcial.

Atès que els paràmetres d'ordenació establerts pel Plan parcial El Gallo -un tipus d'ordenació en edificació aïllada, amb separacions a veïns, envoltada de jardí, amb ocupacions màximes del 70% de la parcel·la- no van ser materialitzats en cap de les edificacions existents a l'àmbit, ni abans de l'aprovació del Pla parcial, ni en període comprès entre la seva aprovació i la del PGM, es considera que són d'aplicació a l'àmbit de MPPGM les condicions d'edificació que determina el punt 2 de l'article 350 de les NUMAMB.

Així doncs, i a la vista del que ha estat exposat, aquest document considera que les condicions d'edificació que són d'aplicació a l'àmbit de les MPPGM seran les recollides en l'article 349 i en el punt 2 de l'article 350 de les NUMAMB:

- . Qualificació: Zona industrial (clau 22a).
- . Tipus d'ordenació: Edificació segons alineació de vial (art 349 NUMAMB)
- . Intensitat d'edificació: 2,00 m<sup>2</sup>st/m<sup>2</sup>s
- . Ocupació de parcel·la: 90% com a màxim
- . Condicions de parcel·la: Parcel·la mínima: 300 m<sup>2</sup>.  
Façana mínima de parcel·la: 10 m.
- . Profunditat edificable: L'edificació per damunt de la planta baixa es situarà dins la franja concèntrica d'alineacions de l'illa de superfície màxima 70% d'aquesta.
- . Alçada reguladora màxima:  
i nombre màxim de plantes

Carrers < 8 m:	9,00 m	en PB+1
Carrers de 8 m a < 11 m:	13,00 m	en PB+2
Carrers 11 m i més:	17,00 m	en PB+3
- . Alçada de l'edificació a l'interior d'illa: 5 m. PB indivisible
- . Cossos sortints: màxim 1/10 de l'ample del vial ó 1m, en una longitud no superior a 1/3 de la façana.

L'article 280 de les Normes urbanístiques del PGM defineix l'ús industrial; els articles 286 a 293 estableixen les disposicions sobre l'ús industrial; i l'apartat 1 de l'article 311 defineix els usos permesos en les zones industrials en sòl urbà:

- . Industrial: categories primera a quarta, i cinquena en situació 5-b. S'admeten el comerç al major i els parcs de vehicles i maquinària.
- . Habitatge pel personal de vigilància, conservació o guarda de l'establiment.
- . Comercial: venda de maquinària, material de transport i elements auxiliars de la indústria. S'admeten cafeteries, restaurants, bars i similars.

- . Oficines: només les pròpies de cada establiment industrial o comercial.
- . Sanitari: tan sols dispensaris, consultoris i ambulatoris.
- . Religiós-cultural: només els dedicats a la formació professional relacionats amb l'activitat industrial. S'admeten els centres socials i associatius i de reunió al servei del personal de les indústries.
- . Recreatiu: sales d'espectacles per al personal de les empreses.
- . Esportiu: només les instal·lacions esportives destinades al personal de les empreses.

Mitjançant la redacció d'un Pla especial, l'apartat 2 de l'article 311 del PGM, preveu la possibilitat d'autoritzar els usos comercials, d'oficines, religiós-cultural, recreatiu i esportiu en el perímetre de les zones industrials i confrontant amb zones principalment residencials. Així mateix, s'admetrà la ubicació d'establiments comercials de grans superfícies en parcel·les que constitueixin illes complertes amb front a carrers de capacitat adequada. L'apartat 3 de l'article 311 prohibeix, expressament, els usos residencials i admet l'ús d'estacionament i garatge-aparcament. Finalment, l'apartat 4 de l'article 311 estableix que, quan es justifiqui convenientment, es podran redactar Plans especials amb els mateixos objectius i condicions que els regulats a l'article 129 que, essencialment, admet establiments d'una superfície mínima de 300 m<sup>2</sup> de sostre construïts.

- Instruments urbanístics aprovats per desenvolupar o modificar el PGM

Amb posterioritat a l'aprovació del PGM s'han aprovat modificacions puntuals (MP) del PGM que són d'aplicació a l'àmbit d'activitat econòmica El Gall i que es refereixen fonamentalment a modificacions relatives a la vialitat i l'alineació de les edificacions. D'altra banda, amb posterioritat a l'any 1976 s'han aprovat diversos Plans especials (PE), d'acord amb l'establert als articles 311.2 i 351 del PGM, i Estudis de detall (ED), d'aplicació a l'àmbit objecte de MPPGM. Fonamentalment, els PE es refereixen a la regulació dels usos admesos en els polígons i incorporen l'ús d'oficines o terciari; i els ED es refereixen a modificacions de diferents aspectes:

- . MP-PGM al carrer Sabina Mitjavila (AD 13/12/1990). Ajusta l'alineació a vial al dit carrer. S'aprova l'ajust sense que augmenti l'edificabilitat i amb l'obligació de respectar com a zona de lliure edificació la zona d'aparcament.
- . MP-PGM al carrer Josep Argemí (AD 05/05/1998). Ajusta l'alineació a vial del dit carrer a l'amplada de 24 m. L'acord d'aprovació incorpora la prescripció de mantenir els xamfrans previstos al PGM, establint que la seva execució resta diferida a la renovació total de l'edificació.
- . MP-PGM en la confluència de la carretera de Cornellà i l'avinguda del Baix Llobregat (AD 25/07/2003). Assigna usos i qualifica els terrenys que no es requereixen per a vialitat.
- . PE viari de l'avinguda de l'Electricitat, a Esplugues de Llobregat, l'Hospitalet de Llobregat i Cornellà de Llobregat (AD 16/07/1996). Desenvolupa l'eix viari previst pel PGM.
- . PE de Modificació d'usos a la parcel·la A situada a l'illa compresa pels carrers de Baronessa de Maldà, Gaspar Fàbregas, Enric Morera i Sabina Mitjavila (AD 12/11/2003). Incorpora l'ús d'oficines.
- . PE de modificació de l'ús de la parcel·la situada al carrer Àngel Guimerà 179-181 (AD 22/07/2003). Incorpora l'ús d'oficines.
- . MP-PGM de l'illa delimitada pels carrers Baronessa de Maldà, Isaac Albéniz, Lluís Millet i Sabina Mitjavila (AD 29/09/2003). Modificació i eliminació definitiva del tram de sistema viari que proposava la MP-PGM aprovada en data 13/12/1990.



- PE de modificació d'ús de les parcel·les situades a la carretera de Cornellà 140-142 (AD 16/06/2004). Incorpora l'ús d'oficines.
- ED carrers d'Enric Granados, Sabina Mitjavila, Lluís Millet i Enric Morera. Braun (AD 07/05/1981). Revisa l'alçada reguladora per instal·lar un pont grua.
- MP-PGM a l'àmbit discontinu Tres Molinos-Pla parcial Gall (AD 27/03/2017). Reordena l'àmbit i canvia la qualificació del subàmbit 1 Tres Molinos com a zona de volumetria específica (clau 18) i trasllada i reubica l'àmbit de zona verda (clau 6b) a uns terrenys situats al carrer de Josep Argemí.

El "Catàleg d'edificacions històriques i artístiques i conjunts paisatgístics d'Esplugues de Llobregat", aprovat definitivament el 2 de març de 1979 i la seva posterior modificació de 1984, incorporen a la seva fitxa número 9 l'edifici industrial Ballestas que es troba situat a l'illa delimitada pels carrers Josep Argemí, Juli Garreta, El Gall i l'avinguda de Cornellà. El Catàleg prescriu enderrocar la tanca de la parcel·la i restaurar la façana de l'edifici per tal de remarcar la seva tipologia longitudinal.

- Sòls afectats pel planejament vigent

En el plànol I.5 Estat actual i adequació al PGM, es poden observar els sòls afectats per sistemes urbanístics. Bàsicament les afectacions són a causa dels desajustos entre les edificacions existents i la reserva de sòl per a sistema viari. En un altre ordre de coses, la cantonada entre les avingudes de Cornella i del Baix Llobregat té la servitud del pas d'una línia elèctrica d'alta tensió (110 kV).

Pel que fa al sistema viari es poden distingir tres tipus d'afectacions. La primera és la representada per l'ampliació del carrer Josep Argemí fins a una amplada total de 24 m –ara en té 10 m-. De les dotze parcel·les que confronten a aquest carrer, dues parcel·les ocupen part de la superfície afectada amb edificació sobre rasant. Les deu parcel·les restants utilitzen l'espai afectat sobre rasant com a aparcament privat en superfície o bé com a rampa d'accés a la planta soterrani; dues parcel·les formen part del subàmbit 2 de la MP-PGM Tres Molinos-Pla parcial Gall; finalment, quatre d'aquestes parcel·les tenen ocupada l'àrea afectada per sistema viari amb una planta soterrani, d'ús privatiu.

El segon tipus d'afectació és el derivat de l'ordenació del sistema viari que va preveure el Pla parcial El Gallo. Com s'ha comentat, el Pla parcial va ordenar l'àmbit industrial mitjançant un sistema viari que establia la formació de xamfrans a les cruïlles de tots els carrers interiors, i posteriorment el PGM va recollir aquesta ordenació als seus fulls a escala 1:2.000. També s'ha comentat que les edificacions que formen l'àmbit de MPPGM objecte d'aquest document no responen a les condicions d'edificació previstes pel Pla parcial que es va aprovar l'any 1960. És per això que no totes les edificacions de l'àmbit es van adaptar a l'ordenació de les cantonades en forma de xamfrans. De les onze cruïlles entre carrers interiors, tan sols dues tenen totes les cantonades edificades seguint l'ordenació del planejament vigent. L'afectació dels xamfrans també és imperativa a les cantonades de les illes del carrer Josep Argemí.

Finalment, segons les dades de la Direcció General del Cadastre, hi ha dues parcel·les que no s'ajusten a la reserva de sistema viari fetes al PGM. Es tracta de la parcel·la que fa cantonada amb les avingudes de Cornellà i del Baix Llobregat, de la cantonada entre l'avinguda del Baix Llobregat i el carrer Lluís Millet, i de la parcel·la que ocupa l'illa delimitada pels carrers Baronessa de Maldà, Isaac Albéniz, Lluís Millet i Sabina Mitjavila.

Totes les edificacions afectades per la reserva de sòls de sistema viari es troben en situació de fora d'ordenació. D'acord amb l'article 119.1.d del RLU, si l'edificació es troba fora d'ordenació per afectació parcial per una nova alineació de vial, però no està inclosa

en cap sector de planejament derivat ni en cap polígon d'actuació urbanística, se li haurà d'aplicar el règim de construccions disconformes amb el planejament.

- Regulació dels edificis i usos fora d'ordenació i amb volum disconforme

A l'àmbit de referència, les situacions d'edificacions fora d'ordenació i amb volum disconforme vénen regulades per:

- . Text refós de la Llei d'urbanisme de Catalunya (TRLU): article 108.
- . Reglament de la Llei d'urbanisme (RLU): article 119.
- . Normes urbanístiques del PGM: article 222, i disposicions transitòries desena, onzena i dotzena.
- . Ordenances metropolitanas d'edificació (OME): article 185.3.
- . Ordenança metropolitana de rehabilitació (OMR): articles 10 a 12.

Queden en fora d'ordenació aquelles construccions, instal·lacions i usos subjectes a expropiació, cessió, enderrocament o cessament. En aquestes situacions, no es poden autoritzar obres de consolidació ni d'augment de volum, llevat de petites intervencions de reparació, manteniment, conservació, millora de l'accessibilitat de les persones i millora de les condicions d'habitabilitat, sense que això suposi un augment de valor dels actius. Es poden mantenir els usos preexistents, autoritzar la implantació d'usos d'oficina i activitats comercials i els usos provisionals previstos per la legislació –magatzems, serveis particulars als ciutadans, activitats del sector primari, activitats de lleure, esportives, recreatives i culturals-. Els canvis d'ús es poden autoritzar en els supòsits que regula l'article 53.3.f del TRLU relatiu als usos i obres de caràcter provisional, que en les construccions preexistents en sòl urbà permet tots aquells usos admesos pel planejament urbanístic del lloc, en la zona urbanística corresponent.

En el cas d'edificacions amb volum disconforme amb el planejament urbanístic vigent, però que no es trobin en situació de fora d'ordenació, es poden autoritzar les obres de consolidació, reparació, modernització i rehabilitació, canvis d'ús i, si s'escau, augment de volum, d'acord amb el planejament vigent. D'acord amb l'article 222.7 de les Normes urbanístiques del PGM, no s'admetrà augment de volum en els supòsits de disconformitat en el tipus d'ordenació, exhauriment de l'edificabilitat disponible i ocupació de la parcel·la superior a la màxima permesa. S'admetrà augment de volum sempre i quan aquest resti dins dels paràmetres del PGM pel que fa a les condicions d'edificació i usos.

D'acord amb la legislació actualment vigent, per a les situacions de volum disconforme, el planejament urbanístic hauria de regular en quins supòsits la inadequació de paràmetres urbanístics pot limitar les rehabilitacions autoritzables i també subjectar les condicions per a dur a terme obres de gran rehabilitació o augment de la intensitat d'ús. D'acord amb l'article 119.2.d del RLU, es poden autoritzar divisions en propietat horitzontal per augmentar el nombre d'establiments, sempre d'acord amb el planejament vigent.

En tots els casos, en les construccions que es trobin en situació de fora d'ordenació o volum disconforme es podran mantenir els usos preexistents amb anterioritat al PGM i canviar-ne la titularitat, mentre no esdevinguin incompatibles amb aquest, i sempre que s'adaptin als límits de molèstia, nocivitat, insalubritat i perill establerts pel planejament.

- Delimitació de la trama urbana consolidada (TUC)

En data 19 d'octubre de 2010, per Resolució de la Direcció General d'Urbanisme, s'apravà la delimitació de la TUC d'Esplugues de Llobregat, als efectes de l'aplicació del Decret llei 1/2009, de 22 de desembre, d'ordenació dels equipaments comercials.



Detall de la delimitació de la trama urbana consolidada d'Esplugues de Llobregat. En vermell, l'àmbit de les MPPGM

La delimitació de la trama urbana consolidada exclou de la mateixa els sòls industrials de l'àmbit de les MPPGM. D'acord amb l'article 9.5 del Decret llei 1/2009 de localització i ordenació de l'ús comercial, en els sòls destinats a activitat econòmica de l'àmbit es podran implantar, únicament, establiments comercials singulars en els termes que admeti el planejament urbanístic vigent. L'article 6.1.b del mateix Decret llei, diu que els establiments comercials singulars es classifiquen en petits establiments comercials, mitjans establiments comercials, grans establiments comercials i grans establiments comercials territorials, d'acord amb els trams de superfície que estableix el mateix Decret llei.

No obstant l'anterior, i en virtut de la sentència del Tribunal constitucional de 14 d'abril de 2016, els apartats 3 i 4 de l'article 9 del Decret llei 1/2009 recuperen la seva vigència amb el seu redactat inicial. Per tant, continuen vigents els supòsits d'excepcionalitat per a la implantació de les mitjanes i grans superfícies comercials fora de la TUC que es plantejaven a l'apartat 3.b i al segon paràgraf de l'apartat 4 de l'article 9. La repercussió d'aquesta sentència a l'àmbit de referència suposa que es podrien localitzar establiments comercials mitjans o grans a diverses parcel·les que confronten amb l'avinguda de Cornellà i al carrer de Josep Argemí. Atès que aquestes implantacions comercials no es consideren oportunes en aquestes posicions urbanes, el planejament urbanístic n'haurà de regular amb cura l'ús comercial.

D'acord amb l'article 6.1 b a que es feia referència abans de l'aclariment anterior, els establiments comercials singulars engloben els establiments de venda a l'engròs, els establiments dedicats essencialment a la venda d'automoció i carburants, d'embarcacions i altres vehicles, de maquinària, de materials per a la construcció i articles de sanejament, de pirotècnia, i els centres de jardineria i els vivers. Tots ells admesos per les Normes urbanístiques del PGM en zona industrial (clau 22a).

## 1.6 Estat actual de l'àmbit

En aquest apartat es ponderarà l'estat de l'àmbit en relació a l'estructura de la propietat, l'activitat industrial, l'estat de l'edificació i la seva adequació al planejament vigent.

- Estructura de la propietat

Segons les dades disponibles de la Direcció General del Cadastre, l'estructura parcel·laria de l'àmbit industrial objecte d'aquestes MPPGM és la que es mostra al plànol I.5. Es comptabilitzen setanta-quatre parcel·les en un total de setze illes. La seva superfície conjunta és d'unes 11,05 ha. La major part de les parcel·les, setanta-una, es troben edificades i abasten una superfície de sòl d'unes 11,00 ha. El polígon, doncs, es troba consolidat per edificacions en un 99,5% de la seva superfície de zona. Prenent el cadastre com a font d'informació s'ha pogut comprovar que de les setanta-una parcel·les ocupades per edificació, n'hi ha sis que estan dividides en règim de propietat horitzontal.

Cal remarcar que unes 6,8 ha de sòl parcel·lat -un 60% del total- el constitueixen setze parcel·les de superfície superior a 2.000 m<sup>2</sup>. Poc més de 3,3 ha de superfície de sòl parcel·lat correspon a només cinc parcel·les de superfícies superiors a 4.000 m<sup>2</sup>. I onze parcel·les que ocupen un total de 3,5 ha de superfície tenen superfícies compreses entre 2.000 i 4.000m<sup>2</sup>. Les parcel·les industrials tenen, doncs, una superfície considerable per tractar-se d'un àmbit integrat en teixits urbans i molt central. Pel que fa al 40% del sòl industrial restant, hi ha onze parcel·les amb una superfície compresa entre 1.000 i 2.000 m<sup>2</sup> que representen el 15% del total del sòl privat. Per tant, un 75% del sòl privat de l'àmbit es troba parcel·lat en parcel·les de superfícies superiors a 1000 m<sup>2</sup>. i el 25 % restant són parcel·les de superfícies inferiors que es detallen a continuació: Un 9% de la superfície total l'ocupen onze parcel·les d'entre 800 i 1.000 m<sup>2</sup>. El 7% correspon a onze parcel·les d'entre 600 i 800 m<sup>2</sup>; i el 8% de la superfície a parcel·les d'entre 300 i 600 m<sup>2</sup>. L'1% restant correspon a cinc parcel·les amb una superfície inferior a 300 m<sup>2</sup> (parcel·la mínima per a la zona 22a, segons l'article 350 de les NUMAMB).

Es poden distingir dues categories d'illa edificada segons el nombre de parcel·les en que es divideix. La primera la formen illes amb una única parcel·la o dues, com a màxim, amb superfícies unitàries sempre superiors als 2.000 m<sup>2</sup>. L'illa D1' –delimitada pel carrer del Gall, el carrer de Josep Rodoreda, el carrer de Josep Argemí i el carrer de Juli Garreta– té una única parcel·la dividida sobre rasant en setze entitats registrals distintes i en noranta-vuit entitats en planta soterrani. La segona categoria la formen les illes ocupades per més de dues parcel·les que, tret de casos puntuals, tenen superfícies inferiors als 2.000 m<sup>2</sup>.



Esquema de l'estructura de la propietat a l'àmbit industrial El Gall. Plànol I.5.

- Activitat industrial

L'àmbit industrial de El Gall es troba força consolidat pel que fa a l'ocupació de les edificacions amb activitats industrials. El sostre total materialitzat sobre rasant en les edificacions existents és d'uns 232.600 m<sup>2</sup>st. D'aquest total, el 70% del sostre construït sobre rasant correspon a edificacions que es troben en actiu. Un 6% del sostre correspon a dos edificis d'habitatges i a cinc edificis dels quals no se'n té la informació necessària per poder-ne valorar el seu grau d'activitat industrial. El restant 24% del sostre materialitzat correspon a edificacions sense indicis aparents d'activitat.

Els edificis industrials presents a l'àmbit tenen una major intensitat d'activitat en les plantes baixes –activitats productives, magatzems, serveis i distribució-. La intensitat baixa a mesura que es puja de planta. Les plantes pis acullen majoritàriament activitats de serveis a la indústria i d'oficines relacionades també amb la indústria, tot i que les indústries a les quals presten servei no estiguin necessàriament localitzades a l'àmbit El Gall. En el mateix sentit, preval la tendència de mantenir dins de l'àmbit aquells processos de l'activitat industrial capaços de desenvolupar-se en edificis on es barregen activitats de servei a la indústria, d'oficina industrial, de gestió o distribució i, per contra, localitzar la producció i l'emmagatzematge en naus de proximitat fora de l'àmbit amb unes millors condicions d'accessibilitat rodada. S'observen tres edificacions sense activitat situades en posicions que poden contribuir a la transformació de l'àmbit: l'antiga fàbrica Braun, l'edifici industrial Ballestas –inclòs al catàleg de patrimoni de la ciutat-, i l'edifici que ocupa la cantonada entre l'avinguda del Baix Llobregat i l'avinguda de Cornellà.

Algunes de les empreses existents tenen un grau d'arrelament molt alt a l'àmbit, ja sigui perquè ocupen una illa completa, o bé perquè han anat ocupant diverses posicions a l'interior de l'àmbit, estenent la seva activitat a diverses edificacions properes. Aquesta última casuística és el cas d'empreses com Egisa, Comercial Elèctrica del Llobregat, Gràfics Soler, Aldo Union, entre d'altres. Si s'entén l'activitat econòmica com un valor urbà que ha de ser protegit i fomentat, les actuacions a l'àmbit industrial El Gall hauran de defensar i facilitar la continuïtat d'aquestes activitats referents. I, alhora, potenciar la instal·lació de noves empreses que s'adeqüin a les activitats i als processos industrials per als quals l'àmbit industrial és més apte en el seu conjunt.

Les dades anteriors s'han extret de l'observació directa en treball de camp realitzat per l'equip redactor i s'ha ajustat a les dades rebudes per part dels serveis tècnics de l'Ajuntament d'Esplugues, incorporades com a "Annex 1. Empreses radicades a l'àmbit industrial El Gall" en aquest document.



Esquema del grau d'activitat industrial a l'àmbit industrial El Gall. Plànol I.6.

- Estat de les edificacions

Prop d'un 20% de les edificacions de l'àmbit d'aquestes MPPGM són anteriors a 1960. No obstant, la major part es van construir entre l'any 1960 i l'any 1975. Per tant, en general són posteriors a l'aprovació del Pla parcial "El Gallo" i anteriors al PGM. El conjunt de l'àmbit es va acabar de consolidar després de l'aprovació del PGM i fins l'any 1992. Les edificacions més recents són resultat d'operacions de reforma d'edificis existents, com en el cas de la rehabilitació de l'antiga fàbrica de neveres Corberó convertida en l'edifici Imagina –ara Il·lumina- o bé el nou edifici dels Laboratoris Aldo-Union.

Segons dades del cadastre, entorn un 40% de les edificacions disposen de plantes soterrani. El pendent dels carrers en sentit NE-SW i la longitud de les illes suposa un desnivell que, en molts casos, és d'una planta complerta per al conjunt de la illa. Per tant, una planta que és soterrani respecte d'un carrer és planta semisoterrani o planta baixa al carrer oposat.

Per establir l'estat de conservació de les edificacions existents a l'àmbit s'han valorat les construccions diferenciant-ne tres categories: estat de conservació bo –edificis rehabilitats recentment o sense desperfectes visibles-, estat de conservació regular –edificis que necessita algun tipus de treball de manteniment, tot i que conserven la funcionalitat-, i estat de conservació dolent –edificis amb desperfectes visibles des de l'exterior-. S'ha considerat que la majoria dels edificis presenten un estat de conservació regular o bo. I que només un 10% es troben en un estat de conservació dolent. Tot i que en conjunt la valoració de l'estat de les edificacions pot semblar positiva, s'ha detectat que la gran majoria estan en la banda baixa de l'estat regular. Per tant, si no s'actua i es dinamitza el sector, la tendència serà la degradació progressiva de l'àmbit industrial, tant pel que fa a l'abandonament de les edificacions com pel que fa a la pèrdua d'activitats econòmiques.



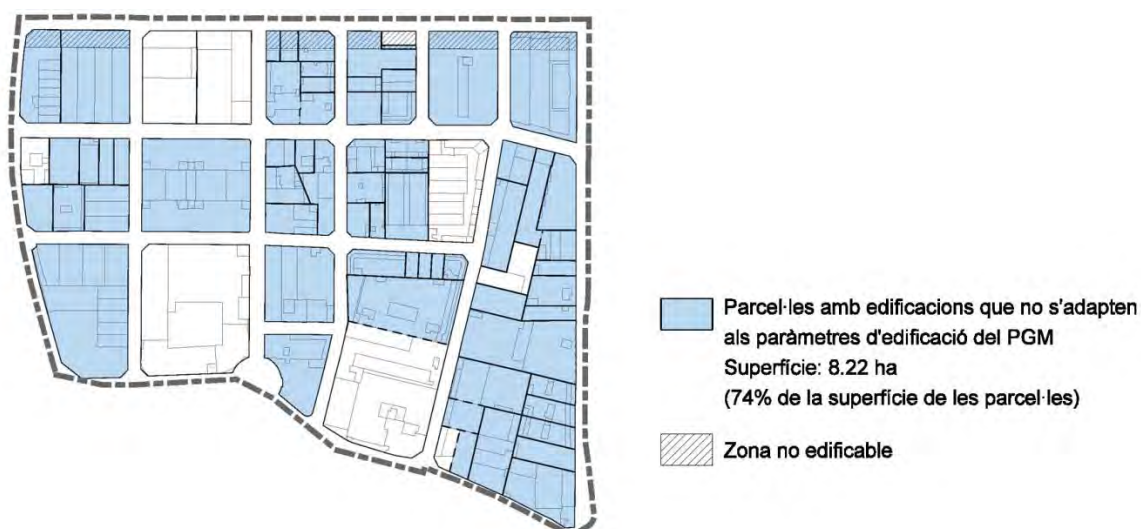
Esquema de l'estat de conservació de les edificacions de l'àmbit industrial El Gall. Plànol I.6.

- Adequació de la situació actual al planejament vigent

El PGM de 1976 es va trobar amb un àmbit industrial molt consolidat on, ni les parcel·les ni les edificacions encaixaven amb les seves Normes urbanístiques. L'ordenació de l'edificació i la parcel·lació dutes a terme –en alineació de vial i ocupació completa de les parcel·les– tampoc responien a allò prescrit pel Plan Parcial El Gallo –edificació aïllada, ocupació del 70% de l'illa i gàlibs edificables– que hauria d'haver estat l'instrument urbanístic d'ordenació de l'àmbit entre 1960 i 1976. Per tant, a tots els efectes s'ha considerat que en aquest àmbit actualment són d'aplicació els paràmetres urbanístics del PGM descrits a l'article 350.2 sobre les condicions d'edificació, comuns per a totes les zones industrials (22a) de l'Àrea metropolitana mancades de Pla Parcial. L'aplicació d'aquests paràmetres suposa que el 74% de la superfície de les illes edificades tingui edificacions en situació de volum disconforme (65 parcel·les de l'àmbit, d'un total de 74), per incompliment d'una o més condicions de parcel·lació o d'edificació establertes pel PGM. La MPPGM de l'àmbit Tres Molinos-Pla parcial Gall afecta a dues parcel·les edificades, i en aplicació del planejament vigent estan en situació de fora d'ordenació. La situació de les edificacions existents en àrees qualificades de 22a, fa molt pertinent la tramitació d'aquest document de MPPGM. Analtzem en detall alguns dels paràmetres que determinen les NUMAMB:

Pel que fa a l'ocupació en planta baixa, un 74% de les parcel·les edificades i qualificades amb la clau 22a tenen edificacions que ocupen més del 90% de la parcel·la en planta baixa -51 de 69 parcel·les-. Pel que fa a l'ocupació en planta de les plantes pis, en el plànol I.7 es grafia la franja concèntrica a les alineacions de cada illa que tanca una superfície igual al 70% de l'illa, i s'observa com un 51% de les parcel·les edificades i qualificades amb la clau 22a -35 de 69 parcel·les- no compleixen el paràmetre de profunditat edificable per damunt de la planta baixa.

Les normes del PGM estableixen un índex d'edificabilitat de 2,00 m<sup>2</sup>st/m<sup>2</sup>s. S'ha calculat l'índex d'edificabilitat net de cadascuna de les parcel·les, dividint el sostre materialitzat sobre rasant que indiquen les dades del cadastre per la superfície de zona que delimita el planejament vigent. El resultat és que un 46% de les parcel·les edificades i qualificades com a 22a acullen un índex d'edificabilitat superior a 2,00 m<sup>2</sup>st/m<sup>2</sup>s -32 de 69 parcel·les-. Un altre dels paràmetres analitzats ha sigut el nombre màxim de plantes. Tenint en compte tan sols el nombre de plantes en el punt de coronament de la façana i, per tant, obviant les plantes pis enretirades de l'alineació de vial, s'observen vint-i-tres parcel·les amb edificacions que superen el nombre màxim de plantes que fixa la normativa en relació amb l'amplada del vial al qual confronten. Finalment, únicament cinc de les 74 parcel·les que formen l'àmbit no compleixen les condicions de superfície mínima, de 300 m<sup>2</sup>.



Esquema de les parcel·les amb edificacions en situació de volum disconforme a l'àmbit industrial El Gall. Plànol I.5.

## 1.7 Procediment d'exposició al públic

La Modificació puntual del Pla general metropolità (PGM) a l'àmbit industrial "El Gall" va ser aprovada inicialment pel Ple de l'Ajuntament d'Esplugues de Llobregat en sessió ordinària de 17 d'octubre de 2018.

L'anunci de l'acord d'aprovació inicial de la Modificació puntual del PGM es va publicar al Butlletí Oficial de la Província de Barcelona (BOPB) de 13 de novembre de 2018, al diari El Periódico de Catalunya de 8 de novembre de 2018, en el tauló de la Corporació i a la pàgina web municipal. El Pla s'ha sotmès a informació pública durant un termini d'un mes.

Simultàniament al període d'informació pública, l'Ajuntament d'Esplugues de Llobregat va sol·licitar informes a les administracions i organismes sectorials.

Tant l'informe com les al·legacions que es van rebre en el període d'informació pública de l'aprovació inicial de la Modificació puntual del PGM consten a l'expedient de la Modificació puntual, en dependències municipals.

De les set al·legacions presentades es planteja estimar íntegrament dues d'elles -núms. 1 i 4- i, parcialment tres -núms. 3, 5 i 7-. Es proposa desestimar la resta d'al·legacions -núms. 2 i 6-, en tractar-se d'aclariments o perquè el que sol·liciten no respon als objectius de la Modificació puntual del PGM aprovada inicialment.

En aquest sentit s'han esmenat tant el quadre "*El Gall. Dades descriptives de les parcel·les i les edificacions existents*", com les fitxes, de l'annex 2 "*Anàlisi de l'estat actual de les illes edificables de l'àmbit industrial El Gall*", corresponents a les illes B3 i C1.

A fi de facilitar la gran rehabilitació de les edificacions industrials existents i fer viable l'aparcament i altres activitats concordants en aquelles parcel·les que no reuneixen condicions dimensionals per a poder-hi construir un aparcament que sigui funcional, s'ha tingut en compte l'informe favorable de l'Autoritat del Transport Metropolità (ATM), en el sentit de facilitar l'aparcament de cotxes i bicicletes, les feines de càrrega i descàrrega i les àrees d'expedició dins de les edificacions industrials a fi d'alliberar l'espai públic d'aquestes activitats pròpiament industrials i poder-lo destinar íntegrament a la millora de les mobilitats i de la qualitat de l'espai urbà. En aquest sentit la modificació puntual recull la possibilitat de les edificacions industrials de destinar la seva planta baixa a activitats comunes relacionades amb els aspectes anteriors, sense que la superfície destinada a aquestes activitats sigui considerada en el còmput de l'edificabilitat total de la parcel·la. Aquesta limitació d'ús de les plantes baixes haurà de restar inscrita en el registre de la propietat per a poder ser aplicada.

L'aspecte anterior que facilitarà enormement la rehabilitació seqüencial del patrimoni industrial construït, evitarà la construcció de grans obres en planta soterrani amb la millora ambiental que això suposa i la millora substancial de la qualitat de l'espai públic s'ha incorporat tant a la memòria justificativa, com a la normativa urbanística i als annexes d'aquesta modificació puntual del PGM.

A fi de garantir la conservació de l'Edifici Industrial "Ballestas La Constructora", que es troba catalogat i protegit, i en la línia de permetre la rehabilitació dels edificis industrials existents, sempre que s'acrediti degudament l'interès públic i es compleixin una sèrie de condicions, es podran autoritzar usos diferents a l'industrial en l'illa delimitada pels carrers de Josep Argemí, l'avinguda de Cornellà, el carrer del Gall i el carrer de Juli Garreta.



# MEMÒRIA

---

## 2. MEMÒRIA JUSTIFICATIVA

# MODIFICACIONS PUNTUALS DEL PLA GENERAL METROPOLITÀ (PGM) A L'ÀMBIT INDUSTRIAL "EL GALL". ESPLUGUES DE LLOBREGAT

---

Juliol de 2019

## 2. MEMÒRIA JUSTIFICATIVA

### 2.1 Marc legal

- Legislació vigent
  - . Text refós de la Llei d'urbanisme DL 1/2010, de 3 d'agost, modificat per la Llei 3/2012, del 22 de febrer, per la Llei 16/2015, del 21 de juliol, i per la Llei 5/2017, del 28 de març (en endavant TRLU).
  - . Decret 305/2006, de 18 de juliol, pel qual s'aprova el Reglament de la Llei d'urbanisme, publicat al DOGC núm. 4682 de 24 de juliol de 2006 (en endavant RLU).
  - . Decret 64/2014, de 13 de maig, pel qual s'aprova el Reglament sobre protecció de la legalitat urbanística (en endavant RPLU).
  - . Reial Decret Legislatiu 2/2008, de 20 de juny, pel qual s'aprova el Text Refós de la Llei del Sòl, modificat per la Llei 8/2013, de rehabilitació, regeneració i renovació urbanes (en endavant TRLS).
  - . Reial Decret 1492/2011, de 24 d'octubre, pel qual s'aprova el Reglament de valoracions de la Llei del sòl.
  - . Decret Llei 1/2009, de 22 de desembre, d'ordenació dels equipaments comercials, i sentència del Tribunal constitucional de 14 d'abril de 2016, que recupera la vigència dels apartats 3 i 4 de l'article 9 de l'esmentat Decret.
  - . Llei 21/2013, de 9 de desembre, d'avaluació ambiental.
  - . Llei 6/2009, de 28 d'abril, d'avaluació ambiental de plans i programes
  - . Llei 16/2015, de 21 de juliol, de simplificació de l'activitat administrativa de l'Administració de la Generalitat i dels governs locals de Catalunya i d'impuls de l'activitat econòmica

- Directrius de planejament

Les modificacions puntuals proposades donen compliment als principis de desenvolupament sostenible establerts a l'article 3 del TRLU, en el sentit que esdevé una actuació de regeneració urbana, i no de nova ocupació de sòl. En la mateixa línia, les modificacions objecte d'aquest document, responen a les directrius definides a l'article 9 del TRLU, en tant que permetran assolir un nivell adequat de qualitat de vida, posen en valor el paisatge urbà, ofereixen noves oportunitats de desenvolupament econòmic, i s'implanten en zones sense risc natural.

- Contingut

Les modificacions puntuals proposades inclouen la documentació a la que fa referència l'article 59 del TRLU, d'acord amb el que estableix l'article 96 del TRLU: *“La modificació de qualsevol dels elements d'una figura del planejament urbanístic se subjecta a les mateixes disposicions que en regeixen la formació...”*

Les MPPGM contenen la documentació i les determinacions que es descriuen a l'article 118 del RLU.

- Tramitació

Les modificacions puntuals del PGM proposades es redacten d'acord a l'article 4 de les Normes urbanístiques del PGM i als articles 94 i 96 del TRLU.

A la vista dels antecedents esmentats, procedeix en aquest cas la tramitació de les modificacions puntuals del vigent Pla general metropolità (PGM).

## 2.2 Conveniència i oportunitat de la modificació

Aquest document dóna compliment a la sol·licitud de suport tècnic als Serveis d'Urbanisme de l'Àrea Metropolitana de Barcelona, realitzada per l'Ajuntament d'Esplugues de Llobregat el 27 de juliol de 2016, en el marc del “Pacte per a la reactivació econòmica i la creació d'ocupació de qualitat d'Esplugues de Llobregat, 2016-2019”. Els treballs es redacten a l'empara dels articles 96 i concordants del TRLU i del seu Reglament (RLU), del Pla Territorial Metropolità (PTMB) i del propi Pla General Metropolità (PGM).

Així doncs, i d'acord amb l'article 97 del TRLU, la conveniència i oportunitat de les presents modificacions del PGM en relació amb els interessos públics concurrents, es justifica d'acord amb el següent:

- l'Ajuntament d'Esplugues de Llobregat vol concretar els objectius del Pacte des del punt de vista de l'ordenació urbanística,
- la indústria és una activitat d'Interès general atès el lloc central que ocupa en l'economia del nostre país i en la generació de llocs de treball de qualitat i de valor afegit,
- l'àmbit industrial es troba edificat pràcticament en la seva totalitat amb construccions antigues que requereixen manteniment, reformes o substitució amb el mínim impacte possible per a la resta d'activitat econòmica de l'àmbit –excavacions i contenció de terres, estructures pesants, trasllat de runa, etc-,
- convé no disminuir en cap cas la quantitat de sòls destinats a usos productius i als serveis que aquests precisen que es trobin situats en posicions urbanes centrals i ben dotats de transport col·lectiu, consolidant les fines xarxes productives existents i el patrimoni industrial construït,
- convé molt no afavorir l'augment indesitjat dels preus del sòl que pogués resultar d'admetre usos que desvirtuïn el caràcter eminentment productiu de l'àmbit,
- per afavorir la qualitat de l'espai urbà i la seva funcionalitat col·lectiva, convé alliberar l'escàs espai públic disponible, i d'impossible ampliació, d'operacions i usos que són propis de l'interior dels establiments industrials,
- convé actualitzar, clarificar i fomentar l'adaptabilitat de la normativa urbanística que regula l'àmbit industrial per tal d'adaptar-la a la nova realitat productiva.

## 2.3 Detall de les modificacions proposades

Quadre comparatiu de superfícies:

	Planejament vigent (PGM)		Proposta de modificacions	
	Superfície (m <sup>2</sup> )	%	Superfície (m <sup>2</sup> )	%
<b>Àmbit de les MPPGM</b>	<b>145 596</b>	<b>100%</b>	<b>145 596</b>	<b>100%</b>
<b>Sistemes</b>	<b>46 144</b>	<b>32%</b>	<b>41 991</b>	<b>29%</b>
Viari 5	41 102	28%	36 949	25%
Parcs i jardins urbans 6b	5 042	4%	5 042	4%
<b>Zones</b>	<b>99 452</b>	<b>68%</b>	<b>103 605 *</b>	<b>71%</b>
Zona industrial 22a	99 452	68%	103 605 *	71%

\*La superfície de zona industrial (clau 22a) incorpora la superfície de 4 153m<sup>2</sup> corresponent als sòls privats qualificats de sistema viari pel PGM vigent al front del carrer Josep Argemí. Les presents MPPGM, incorporen aquesta superfície com a zona industrial 22a d'ús privatiu no edificable.

Les modificacions puntuals del PGM que es proposen consisteixen en: millorar l'espai públic destinat a les mobilitats, la millor utilització del parcel·lari i de l'edificació existent, i l'adequació dels usos admesos.

- Aspectes relacionats amb l'espai públic destinat a les mobilitats

L'àmbit de les MPPGM està situat en una posició de continuïtat amb la trama urbana de la ciutat i integrat en la mateixa. L'activitat industrial es troba suportada per una xarxa de carrers estrets, de 10 i 12 metres d'amplada. Ambdues circumstàncies fan que l'ús del carrer i de l'espai públic estigui sotmès a una forta pressió quina conseqüència és un seguit d'efectes negatius, tant per a la qualitat urbana de la ciutat com per a la productivitat de les empreses de l'àmbit. Per tant, atès que l'ampliació de l'escàs espai públic existent es considera inviable, un dels objectius principals de les MPPGM és racionalitzar-ne l'ús i fer-lo més eficient.

Es proposa que els accessos rodats a l'àmbit es realitzin des de l'avinguda del Baix Llobregat i el carrer d'Àngel Guimerà, evitant que els fluxos de trànsit pesant circulin pel carrer de Josep Argemí i l'avinguda de Cornellà, carrers que també han de servir a les mobilitats residencials i als equipaments i parcs existents. També es proposa incorporar a les illes de sòl industrial que confronten amb el carrer de Josep Argemí, la reserva addicional de sistema viari prevista al PGM, de 14 m d'amplada. Aquesta àrea es defineix com a zona no edificable, amb l'objectiu de mantenir la separació de 24 m, prescrita pel PGM, entre les edificacions industrials i les residencials.

Aquestes MPPGM permeten construir un espai semi-soterrat, destinat a l'estacionament de vehicles en rotació, aparcament de bicicletes, càrrega i descàrrega, etc., sota el nou parc urbà situat a l'illa delimitada pels carrers Josep Argemí, Baronessa de Maldà, El Gall i Gaspar Fàbregas i Roses.

L'Estudi de la mobilitat generada de les MPPGM contribueix a concretar el detall d'aquestes actuacions, així com a distribuir els usos en l'escassa amplada dels espais públics de l'àmbit.

Tot i que no és objecte d'aquestes MPPGM, durant els treballs de redacció s'ha observat que entre l'avinguda de Cornellà i el carrer d'Enric Granados seria convenient crear una o dues obertures en forma de passatges per a vianants i bicicletes. Aquestes actuacions serien oportunes per a millorar l'accés a l'àmbit des de les línies de tramvia i d'autobús que circulen per l'eix de l'avinguda.

La façana de l'àmbit industrial a l'avinguda de Cornellà té una longitud d'uns 300 metres entre el carrer del Gall i l'avinguda del Baix Llobregat. No disposar de cap penetració a l'àmbit des de l'avinguda de Cornellà suposa una barrera per a l'accessibilitat a l'interior de l'àmbit, especialment pel que fa a la mobilitat de vianants i bicicletes. L'obertura d'aquests passatges suposaria dividir la façana edificada a l'avinguda de Cornellà en dos o tres trams d'uns 90 m.

- Aspectes relacionats amb la millor utilització del parcel·lari i de l'edificació existent

El 91% de les edificacions de l'àmbit es troben en situació de volum disconforme o fora d'ordenació, amb les limitacions per al desenvolupament de l'activitat empresarial que això suposa. Les MPPGM tenen per objecte fixar l'activitat industrial dins de l'àmbit i facilitar la implantació de noves empreses i activitats que valorin la posició central dins de l'AMB. En segon terme, és objecte d'aquestes MPPGM l'activació del patrimoni industrial ja edificat, fomentant la seva posada al dia amb criteris de sostenibilitat i reutilització. Per tot això les MPPGM defineixen uns paràmetres urbanístics que fomenten: d'una banda la màxima adaptabilitat volumètrica que es considera possible en un entorn urbà completament consolidat i, d'una altra banda, l'adaptació seqüencial de les edificacions que contenen l'activitat productiva de l'àmbit al nou marc industrial, amb el mínim impacte possible, durant l'execució dels treballs de construcció necessaris, sobre les altres edificacions i activitats existents. Amb aquestes propostes es pretén ajustar la proporció actual d'edificacions en situació de volum disconforme i fora d'ordenació, posant en valor les edificacions industrials existents, de forma que el màxim d'aquestes edificacions estiguin o puguin estar en una situació de conformitat amb el planejament urbanístic i en disposició de ser readequades seqüencialment per a servir als nous processos productius.

Pel que fa a les condicions d'edificació de l'àmbit, la intensitat d'edificació màxima per parcel·la destinada a usos productius serà la establerta pel PGM (2 m<sup>2</sup> st/ m<sup>2</sup> sòl). També es proposa que en determinades situacions aquelles superfícies dels edificis situades en planta baixa que s'utilitzin per ubicar els serveis col·lectius dels establiments industrials instal·lats en les plantes superiors o en la resta de la planta baixa, no computin en el càlcul de l'edificabilitat màxima de les parcel·les: maniobres de mercaderia, càrrega i descàrrega, estacionament, aparcament de vehicles, tractament de residus, etc. Aquesta darrera mesura dona resposta a l'objectiu de reduir l'ocupació actual de l'espai públic amb operacions i usos que són propis del sòl privatiu dels establiments industrials de l'àmbit de les MPPGM, per tant, afavoreix la qualitat de l'espai urbà i la seva funcionalitat col·lectiva.

En els edificis ja construïts que disposin de dues plantes de pis o més, la possibilitat de fomentar i prioritzar la utilització de les plantes baixes per a dur a terme aquests usos i operacions suposa, indirectament, fomentar la transformació del parc d'edificis existent sense grans afectacions a la mobilitat degudes a les obres de construcció, ni al desenvolupament ordinari de les activitats econòmiques existents. També suposa afavorir la implantació d'establiments destinats a activitats relacionades amb el concepte "indústria apilada" als edificis existents, fomentant la reactivació del sector industrial. En el mateix sentit, s'estableixen les condicions mínimes i màximes dels establiments industrials per tal d'adaptar-los als requeriments dels nous processos productius "multi-ús" i fomentar la diversitat pel que fa a les dimensions dels establiments. Aquesta condició d'espai comunitari indivisible i comú haurà de constar com a tal Registre de la propietat corresponent.

Atès que gran part de les parcel·les es troben edificades en la seva totalitat, com a mínim a nivell de planta baixa, i no existint un motiu justificat per mantenir la reserva d'espai lliure d'edificació del 10%, es proposa establir en un 100% l'ocupació màxima de les parcel·les en qualsevol de les plantes, sense perjudici de la seva reducció en allò que sigui necessari perquè els edificis i les activitats que s'hi desenvolupin compleixin amb les normatives

sectorials que els són d'aplicació. D'aquesta forma el percentatge d'ocupació en planta vindrà directament justificat per les normatives sectorials aplicables.

A fi de facilitar nous processos productius i d'emmagatzematge automàtic que requereixin de força volum edificable, pel que fa a l'alçada reguladora màxima es proposa fixar per a carrers de més de 10 m d'amplada una alçada màxima de 17 m –PGM 17 m en carrers de més de 11 m- en el punt més alt de la rasant del front al carrer de cada parcel·la, sense que en cap cas l'edificació resultant sobrepassi els 21,50 m d'altura, en qualsevol dels fronts de la mateixa. Pel que fa a l'alçada lliure mínima de les plantes, es determina que sigui de 3,50 m a la planta baixa i de 3 m a les plantes pis.

A part, en un àmbit tan central com és aquest, també es protegeixen els actius urbans que són estratègics i poc habituals, tant per a l'àmbit de MPPGM com per a la pròpia AMB. Entre aquests actius a protegir es consideren les respectables dimensions de les parcel·les de l'àmbit i el seu estat general d'indivisibilitat en propietat horitzontal.

En l'apartat normatiu s'estableixen les condicions mínimes i màximes dels establiments industrials per tal d'adaptar-los als requeriments dels nous processos productius "multi-ús", fomentar la diversitat pel que fa a les dimensions dels establiments, així com afavorir la implantació d'establiments destinats a activitats relacionades amb el concepte "indústria apilada" als edificis existents, fomentant la reactivació del sector industrial.

- Aspectes relacionats amb els usos admesos

El text que defineix el règim d'usos admesos pel PGM a la zona industrial (clau 22a) ja no s'adiu als requeriments de la "nova indústria" o "indústria de perímetre ampliat". Així doncs, més que d'establir nous usos admesos –o no-, es tracta de redactar unes noves definicions que permetin la implantació dels processos industrials que actualment es troben fragmentats i, sovint, externalitzats i/o deslocalitzats. Per tal de donar resposta als nous requeriments de la "nova indústria" que afegeixen valor als processos productius actuals, es proposa ajustar el text que defineix el règim d'usos permesos a la zona industrial (clau 22a) de l'àmbit de les MPPGM.

Es proposa eliminar la possibilitat de redactar un Pla Especial quin objectiu sigui la implantació d'usos distints a l'ús industrial, regulat en el punt 2 de l'article 311 de les Normes urbanístiques del PGM. Es considera que una bona part de l'àmbit de les presents MPPGM es troba en situació de continuïtat amb zones l'ús principal de les quals és el residencial. Per tant, amb aquesta mesura es protegeixen els usos productius de tot l'àmbit inclòs el seu extens perímetre, i s'evita la terciarització dels sòls industrials des de la mateixa línia que defineix el seu perímetre. Tot i això, a fi d'incorporar dins del sector una proporció d'usos de serveis no pròpiament industrials que contribueixin a millorar la seva comoditat, es proposa admetre en determinades posicions i condicions l'ús comercial, residencial, de restauració, d'oficina, religiós, cultural, d'equipament i esportiu.

## 2.4 Avaluació ambiental

La Llei 21/2013, de 9 de desembre, d'avaluació ambiental estableix les bases que han de regir l'avaluació ambiental dels plans, programes i projectes que poden tenir efectes significatius sobre el medi ambient. No obstant això, segons la Disposició addicional Vuitena de la Llei 16/2015, de 21 de juliol, de simplificació de l'activitat administrativa de l'Administració de la Generalitat i dels governs locals de Catalunya i d'impuls de l'activitat econòmica, mentre no es duu a terme l'adaptació de la normativa catalana a la normativa bàsica estatal d'avaluació ambiental, és la Llei 6/2009, de 28 d'abril, d'avaluació ambiental de plans i programes, la que esdevé el marc legal d'avaluació ambiental sempre i quan no es contradigui amb les prescripcions de dita normativa estatal.

Les MPPGM no contempnen la implantació d'activitats que estiguin compreses a l'Annex I ni a l'Annex II de la Llei 21/2013, de 9 de desembre, d'avaluació ambiental. Així mateix les característiques i l'abast de les MPPGM tampoc es troben incloses dintre dels supòsits de l'Annex I i l'Annex II de la referida Llei 21/2013.

La Disposició addicional Vuitena de la Llei 16/2015, de 21 de juliol, de simplificació de l'activitat administrativa de l'Administració de la Generalitat i dels governs locals de Catalunya i d'impuls de l'activitat econòmica, especifica les regles aplicables en matèria d'avaluació ambiental fins que la Llei 6/2009 s'adapti a la Llei de l'Estat 21/2013. La Llei 6/2009 indica en el seu apartat 6 punt c) que no han de ser objecte d'avaluació ambiental estratègica les modificacions de plans urbanístics que no tenen efectes significatius sobre el medi ambient.

Les MPPGM proposades no tenen efectes significatius sobre el medi ambient per quant:

- No constitueixen una variació fonamental de les estratègies, directrius i propostes o cronologia del PGM
- L'àmbit delimitat per a les MPPGM té un abast territorial de poca entitat
- Es situen en règim de sòl urbà consolidat
- No suposen noves qualificacions urbanístiques ni noves ocupacions de sòl edificable
- No augmenten el sostre edificable
- No augmenten la intensitat d'ús i, per tant, no produeixen diferències en els efectes previstos, ni efectes addicionals en la zona d'influència
- No requereixen la construcció de noves infraestructures
- Aquest sòls no es troben inclosos ni poden tenir efectes apreciables en la Xarxa Natura 2000 en els termes establerts per la Llei 42/2007, del 13 de desembre, del patrimoni natural i de biodiversitat, o en altres espais del PEIN.

Considerant les característiques exposades, les presents MPPGM es troben dintre el marc de la no subjecció a avaluació ambiental, i així s'ha fet constar a l'Oficina Territorial d'Acció i Avaluació Ambiental (OTAAA).

## **2.5 Estudi d'avaluació de la mobilitat generada (EAMG)**

L'article 118 del RLU, en el seu apartat 118.4 especifica que en la documentació de les modificacions dels instruments de planejament urbanístic s'ha d'incorporar un estudi d'avaluació de la mobilitat generada, en els casos que així ho estableixi la legislació vigent.

La legislació vigent en matèria de mobilitat la conformen la Llei 9/2003, de 13 de juny de la mobilitat i el decret 344/2006, de 19 de setembre de regulació dels estudis de mobilitat generada. És en aquest últim decret que en l'article 3.1 c) indica que els estudis d'avaluació de la mobilitat generada (EAMG) s'han d'incloure, com a document independent, en el planejament urbanístic derivat i llurs modificacions, que tinguin per objectiu la implantació de nous usos o activitats.

Tot i que les presents modificacions puntuals del PGM no admeten nous usos, si que es considera que el concepte de "nova indústria" generarà noves dinàmiques que afecten a les mobilitats actuals. Per tant, s'ha considerat necessària la redacció d'un EAMG per avaluar l'impacte en la mobilitat de la redefinició dels usos admesos en la zona industrial. En el present document s'incorpora l'EAMG com a Annex 3.

## **2.6 Memòria social**

L'article 69.3 del RLU defineix la memòria social d'un Pla d'ordenació municipal o les revisions del planejament general que es tramitin com el document d'avaluació i justificació de les determinacions del pla relatives a les necessitats socials d'accés a l'habitatge.

En la mateixa línia, l'article 59 del TRLU estableix al punt 1h) que els plans d'ordenació urbanística municipal (i llurs modificacions) han d'incorporar *"la memòria social, que ha de contenir la definició dels objectius de producció d'habitatge de protecció pública en les modalitats corresponents que aquesta Llei determina. A més, si el planejament ha inclòs les reserves a què fa referència l'article 34.3, cal justificar-ho en la memòria social."*

Ateses les característiques de les presents modificacions puntuals del Pla general metropolità no s'inclou el document de memòria social, ja que regulen usos no residencials i prohibeixen explícitament l'ús residencial.

## 2.7 Agenda

El TRLU en el seu article 58.1 d) defineix que són els Plans d'ordenació urbanística municipal qui *"determinen els indicadors de creixement, població, recursos i desenvolupament econòmic i social del sistema urbà que hagin d'ésser considerats per decidir l'oportunitat i la conveniència de cada actuació, d'acord amb els interessos públics derivats de l'imperatiu d'utilització racional del territori."*

En el seu article 58.1 i), defineix que els Plans d'ordenació urbanística municipal *"estableixen, per mitjà de l'agenda, quan no tenen cap programa d'actuació urbanística, les determinacions pròpies d'aquests pel que fa a les prioritats i a les previsions temporals de l'execució del pla d'ordenació urbanística municipal."*

Atès que les modificacions normatives proposades en aquest document entraran en vigor en el moment que sigui ferma la seva aprovació definitiva, no resulta necessari definir una agenda de previsions temporals relatives a l'execució de les determinacions que es descriuen.

## 2.8 Avaluació econòmica i financera

- Viabilitat econòmica de les actuacions

Aquestes modificacions del PGM no suposen ni un augment de la intensitat dels usos ni tampoc un augment de l'aprofitament urbanístic de l'àmbit. Conseqüentment, tampoc suposen cessions de nous sistemes públics, ni cessions sobre l'augment de valor. Per tant, no s'alteraran les previsions dels rendiments econòmics de les actuacions respecte de l'estat anterior del planejament urbanístic a l'entrada en vigor de les modificacions.

Complementàriament a l'anterior, les MPPGM defineixen les condicions per a la implantació d'alguns usos que en un context urbà central, com és el cas, es consideren compatibles amb la nova indústria. Per al desenvolupament d'aquests usos es delimitarà i es gestionarà un Polígon d'actuació urbanística o, si és el cas, es delimitarà i es desenvoluparà un Pla de millora urbana (PMU) en els termes descrits en aquestes MPPGM. Les cessions d'aprofitament urbanístic, així com les cessions per a nous sistemes públics que se'n puguin derivar les determinarà, si s'escau, el corresponent instrument derivat, d'acord amb el que especifica la Disposició addicional Segona, concretament als seus apartats 3 i 4.

La possibilitat d'implantació en les plantes baixes de l'aparcament i altres usos col·lectius dels establiments industrials, suposa un estalvi econòmic molt important en les inversions en edificació, permetent així concentrar les inversions en els processos productius de les empreses pròpiament dits, tal i com es pot comprovar a l'Annex 4 d'aquest document. Així mateix suposa una millora ambiental molt considerable durant la fase de construcció, tant pel que fa a la mobilitat de camions dins de l'àmbit, com pel que fa al consum energètic i les possibilitats de reutilització del patrimoni edificat.



- Sostenibilitat econòmica de les finances públiques

En compliment de l'apartat 3.d de l'article 59 del TRLU, les MPPGM han de justificar *“la ponderació de l'impacte de les actuacions previstes en les finances públiques de les administracions responsables de la implantació i el manteniment de les infraestructures i de la implantació i prestació dels serveis necessaris.”*

Així, en relació a les presents modificacions del PGM i a l'impacte que les actuacions que s'hi preveuen poden tenir en les finances d'aquest ajuntament, cal dir que:

- . de la redefinició dels usos que s'admeten en les presents modificacions del PGM, no se'n deriva la necessitat d'executar cap nova infraestructura
- . la dotació de transport públic existent en l'actualitat és suficient per tal de facilitar l'accés dels ciutadans a l'àmbit (treballadors o persones que utilitzen els serveis)
- . les modificacions del PGM no suposen augment de l'edificabilitat ni de la intensitat dels usos i, per tant, no es requereix de nous serveis públics diferents dels que ara es presten
- . com a conseqüència de les modificacions del PGM es manté constant la superfície que actualment es troba destinada a carrers, per tant, no augmenten les seves despeses de manteniment i de reposició.

## 2.9 Programa de participació ciutadana

El TRLU estableix en l'apartat 3.a) de l'article 59 que la memòria dels Plans d'ordenació urbanística municipal, i llurs modificacions (segons article 96), ha d'integrar *“el programa de participació ciutadana que l'ajuntament hagi aplicat al llarg del procés de formulació i tramitació del pla per garantir l'efectivitat dels drets reconeguts per l'article 8.”*

Als efectes d'allò que es determina en l'article 8 del TRLU sobre la Publicitat i participació en els processos de planejament i de gestió urbanístics, i en l'article 21 del RLU sobre el Foment de la participació ciutadana en els processos de planejament, l'Ajuntament d'Esplugues de Llobregat amb la voluntat de fomentar la participació dels ciutadans ha de sotmetre aquestes MPPGM als tràmits d'informació pública previstos en el TRLU i en el RLU, sense perjudici de fomentar altres actuacions que es considerin oportunes.

Tota la documentació, al·legacions, reclamacions, suggeriments i informes seran objecte d'anàlisi amb caràcter previ a l'aprovació que, en el seu cas, correspongui. El conjunt de documentació esmentada formarà part de l'expedient administratiu.

## **NORMES URBANÍSTIQUES**

---

# **MODIFICACIONS PUNTUALS DEL PLA GENERAL METROPOLITÀ (PGM) A L'ÀMBIT INDUSTRIAL "EL GALL". ESPLUGUES DE LLOBREGAT**

---

Juliol de 2019

## **NORMES URBANÍSTIQUES**

### **TÍTOL I. Disposicions generals**

#### **Capítol 1. Definició, contingut i vigència de les modificacions**

- Article 1.* Àmbit d'aplicació
- Article 2.* Marc legal de referència
- Article 3.* Contingut de les MPPGM
- Article 4.* Vigència i aplicació de les modificacions

### **TÍTOL II. Disposicions particulars**

#### **Capítol 1. Disposicions comunes**

- Article 5.* Zonificació

#### **Capítol 2. Regulació de sistemes**

- Article 6* Sistema viari (clau 5)
- Article 7.* Sistema de parcs i jardins (clau 6)

#### **Capítol 3. Regulació de la Zona industrial (22a)**

- Article 8.* Tipus d'ordenació
- Article 9.* Reculades
- Article 10.* Condicions de l'edificació
- Article 11.* Règim d'usos permesos

#### **Capítol 4. Disposicions sobre estacionaments i aparcaments**

- Article 12.* Previsió d'aparcaments als edificis

### **Disposicions addicionals**

# **MODIFICACIONS PUNTUALS DEL PLA GENERAL METROPOLITÀ (PGM) A L'ÀMBIT INDUSTRIAL "EL GALL". ESPLUGUES DE LLOBREGAT**

---

Juliol de 2019

## **TÍTOL I. DISPOSICIONS GENERALS**

### **Capítol 1. Definició, contingut i vigència de les modificacions**

#### **Article 1**

##### *Àmbit d'aplicació*

Aquestes normes urbanístiques són d'aplicació a l'àmbit de les presents Modificacions puntuals del pla general metropolità (PGM): l'àmbit industrial "El Gall". Esplugues de Llobregat (en endavant, MPPGM). L'àmbit resta delimitat:

- . Al sud-est, per l'avinguda de Cornellà.
- . Al sud-oest, per l'avinguda del Baix Llobregat.
- . Al nord-oest, pel carrer d'Àngel Guimerà.
- . Al nord-est, pel carrer de Josep Argemí.

#### **Article 2**

##### *Marc legal de referència*

Aquestes normes urbanístiques desenvolupen, dins l'àmbit de les MPPGM, les determinacions del Pla general metropolità (PGM), en compliment del que determinen:

- . el Decret Legislatiu 1/2010, de 3 d'agost, pel qual s'aprova el Text refós de la Llei d'urbanisme, modificat per la Llei 3/2012, de 22 de febrer, per la Llei 16/2015, del 21 de juliol, i per la Llei 5/2017, del 28 de març (en endavant TRLU).
- . el Decret 305/2006, de 18 de juliol, pel qual s'aprova el Reglament de la Llei d'urbanisme (en endavant RLU)
- . el Decret 64/2014, de 13 de maig, pel qual s'aprova el Reglament sobre protecció de la legalitat urbanística (en endavant RPLU)
- . el Reial Decret Legislatiu 2/2008, de 20 de juny, pel qual s'aprova el Text Refós de la Llei del Sòl, modificat per la Llei 8/2013, de rehabilitació, regeneració i renovació urbanes (en endavant TRLS)
- . el Reial Decret 1492/2011, de 24 d'octubre, pel qual s'aprova el Reglament de valoracions de la Llei del sòl.

En tot cas, i per tot allò que no sigui expressament regulat per les presents normes, regirà el que determinin les Normes urbanístiques del Pla general metropolità.

### **Article 3**

*Contingut de les MPPGM*

D'acord amb l'article 59 del TRLU, les MPPGM consten de la següent documentació:

#### **MEMÒRIA**

1. Memòria informativa
2. Memòria justificativa

#### **NORMES URBANÍSTIQUES**

#### **ANNEXOS**

#### **DOCUMENTACIÓ GRÀFICA**

- I. Plànols d'informació
- P. Plànols de proposta

### **Article 4**

*Vigència i aplicació de les modificacions*

Les MPPGM tenen vigència indefinida un cop publicada la seva aprovació definitiva, i són susceptibles de suspensió, modificació o revisió. La seva modificació, si s'escau, se subjecta a les mateixes disposicions que en regeixen la formació, d'acord amb la legislació urbanística vigent.

# MODIFICACIONS PUNTUALS DEL PLA GENERAL METROPOLITÀ (PGM) A L'ÀMBIT INDUSTRIAL "EL GALL". ESPLUGUES DE LLOBREGAT

Juliol de 2019

## TÍTOL II. DISPOSICIONS PARTICULARS

### Capítol 1. Disposicions comunes

#### Article 5

##### Zonificació

A l'àmbit de les presents MPPGM es delimiten dues claus urbanístiques per als sistemes i una única clau urbanística per a les zones d'àrees edificables:

- . Clau 5 – Sistema viari
- . Clau 6 – Sistema de Parcs i jardins urbans
- . Clau 22a – Zona industrial

D'acord amb les determinacions contingudes en les presents MPPGM, en el quadre següent es detallen les superfícies de les qualificacions urbanístiques:

	Proposta de modificacions	
	Superfície (m <sup>2</sup> )	%
<b>Àmbit de les MPPGM</b>	<b>145 596</b>	<b>100%</b>
<b>Sistemes</b>	<b>41 991</b>	<b>29%</b>
Viari 5	36 949	25%
Parcs i jardins urbans 6b	5 042	4%
<b>Zones</b>	<b>103 605</b>	<b>71%</b>
Zona industrial 22a	103 605	71%

\*La superfície de zona industrial (clau 22a) incorpora la superfície de 4 153m<sup>2</sup> corresponent a la zona industrial no edificable al front del carrer Josep Argemí.

### Capítol 2. Regulació de sistemes

#### Article 6

##### Sistema viari (clau 5)

En els àmbits que disposin d'aquesta qualificació hi seran d'aplicació les determinacions de la Secció 5a "Sistema viari" del Capítol 2n "Sistemes generals de comunicació i zones de protecció" del Títol III "Sistemes" de les Normes urbanístiques del Pla general metropolità.

## **Article 7**

### *Sistema de parcs i jardins (clau 6)*

En els àmbits que disposin d'aquesta qualificació hi seran d'aplicació les determinacions de la Secció 2a "Parcs urbans" del Capítol 3r "Sistemes d'espais lliures" del Títol III "Sistemes" de les Normes urbanístiques del Pla general metropolità.

## **Capítol 3. Regulació de la Zona industrial (22a)**

## **Article 8**

### *Tipus d'ordenació*

El tipus d'ordenació de l'edificació és segons alineació a vial. L'alineació de l'edificació coincideix amb la del carrer o vial, llevat dels casos de reculada permesa.

## **Article 9**

### *Reculades*

1. S'admet la reculada total o parcial de l'edificació en totes les plantes de l'edifici quan compleixin els requisits que es descriuen als següents punts d'aquest article.
2. La reculada de l'edificació en una parcel·la ha de tenir una longitud superior al cinquanta per cent (50%) de la façana al carrer o carrers amb què confronta, i una profunditat mínima de cinc (5) metres.
3. L'espai que quedi lliure haurà de delimitar-se amb una tanca en tota la seva llargària subjecta a les alineacions i rasants dels vials. L'alçada màxima de les tanques opaques en cap cas podrà depassar l'alçada d'un metre i cinquanta centímetres (1,50m), amidats des de la rasant del carrer, i podran elevar-se fins a un màxim de dos metres i vint centímetres (2,20m) sobre aquest punt, amb reixes o elements calats.
4. En aquells casos en que la reculada de l'edificació representi, com a mínim i de forma contínua, un cinquanta per cent (50%) de la longitud d'un front complet del carrer d'una illa, es podrà destinar l'espai que quedi lliure a l'eixamplament del carrer, sense obligació de delimitar l'espai amb una tanca. Les obres d'urbanització de l'espai que quedi lliure han de ser a càrrec del propietari, i seguiran el criteri de la urbanització que tingui el carrer que s'eixampla. L'alçada reguladora màxima s'ha de determinar atenent a les alineacions anteriors a l'eixamplament.
5. Els propietaris de les finques amb edificacions reculades assumeixen els costos del tractament com a façana de les mitgeres que queden al descobert, llevat que aquestes també s'haguessin reculat. En l'atorgament de tota llicència d'edificació s'entendrà inclòs aquest condicionament.

## Article 10

### Condicions de l'edificació

#### 1. Edificabilitat i ocupació màxima de parcel·la

La intensitat d'edificació per parcel·la no podrà passar de dos (2) metres quadrats de sostre per cada metre quadrat de sòl i l'ocupació màxima de la parcel·la en qualsevol de les plantes podrà assolir el cent per cent (100%) de la seva superfície, sense perjudici de la seva reducció en allò que sigui necessari perquè els edificis i les activitats que s'hi desenvolupin compleixin amb les normatives sectorials que els són d'aplicació.

Atès les característiques de l'espai públic de l'àmbit i amb l'objectiu d'afavorir la seva funcionalitat urbana en la línia d'allò que proposa l'informe de l'Autoritat del Transport Metropolità (ATM), de reduir al màxim l'ocupació que avui se'n fa de l'espai públic amb operacions i usos propis del sòl privatiu –com ara l'aparcament de vehicles privats, les operacions de càrrega i descàrrega, l'estacionament temporal, el tractament de residus, i similars-, en les parcel·les que confrontin amb carrers l'amplada dels quals sigui igual o inferior a dotze (12) metres, als efectes del càlcul de la superfície del sostre edificable màxim admès, no computa la superfície situada a nivell de la planta baixa que es destini als serveis col·lectius de la parcel·la o els accessos comuns a l'edifici o edificis, sempre i quan aquesta darrera condició d'indivisió dels espais i dels usos col·lectius a què seran destinats es trobi degudament inscrita com a limitativa de qualsevol altre ús al Registre de la Propietat corresponent. Aquesta condició serà prèvia a la concessió de la llicència municipal d'edificació.

També podran acollir-se a la consideració del paràgraf anterior aquelles parcel·les que, tot i confrontar amb carrers l'amplada dels quals sigui superior a dotze (12) metres, tinguin una superfície, una longitud de façana o una profunditat edificable que impossibilitin o facin inviable la construcció de plantes soterrani:

- Superfície de parcel·la: igual o inferior a mil (1.000) metres quadrats
- Longitud de façana: inferior a vint-i-cinc (25) metres
- Profunditat edificable: inferior a quaranta (40) metres.

S'aplicarà aquest últim criteri a les parcel·les que confrontin al carrer de Sabina Mitjavila, atès la seva integració en el sistema viari de l'avinguda del Baix Llobregat, tot i tenir una amplada inferior a dotze (12) metres.

La superfície dels àmbits de zona no edificable que figuren dibuixats en el plànol P.1 *Zonificació* s'exclouran als efectes del càlcul del sostre edificable màxim admès.

S'admet la transferència voluntària de l'aprofitament urbanístic entre finques, de tal manera que quedi disminuït l'aprofitament urbanístic d'una finca, a favor d'una altra, en la mateixa proporció, sempre que ambdues finques siguin de la mateixa propietat i mentre els volums resultants no sobrepassin ni l'alçada ni el nombre de plantes màxim admesos per aquest planejament. Les finques hauran d'estar degudament inscrites en el Registre de la Propietat corresponent, així com ho hauran d'estar les condicions precises de la transferència d'aprofitament urbanístic que quedarà així, degudament identificada i formalitzada en escriptura pública, amb plànols adjunts que indiquin la identificació, la localització i les dimensions de les finques relacionades. Aquesta condició serà prèvia a la concessió de la llicència municipal d'edificació. En cas de canvi de propietat, les parcel·les no es podran comprar i vendre per separat.

#### 2. Alçada màxima de l'edificació i nombre de plantes

L'alçada màxima es fixa en disset (17) metres mesurada en el punt més alt de la rasant del carrer corresponent al front de la parcel·la, sense que en cap cas l'alçada de l'edificació pugui superar els vint-i-un metres i cinquanta centímetres (21,50m) en qualsevol dels fronts de vial als quals confronti la parcel·la. Al càlcul de l'alçada



màxima de l'edificació no s'inclou l'alçada de les xemeneies, antenes, ni aparells i instal·lacions especials connexes amb la funció de la indústria que no representin un increment de l'edificabilitat permesa.

El nombre màxim de plantes de les edificacions serà el resultant de l'aplicació de les condicions que es determinen als apartats 3 i 4 d'aquest article.

### 3. Planta baixa

- a. La planta baixa serà aquella el paviment de la qual està situat entre seixanta (60) centímetres per damunt i seixanta (60) centímetres per sota de la rasant del vial on s'ubica l'accés principal de l'edificació.
- b. En els casos de parcel·les que confrontin a dos vials oposats, i amb accessos a ambdós vials, es referirà la cota de planta baixa a cada front com si es tractés de parcel·les diferents, la profunditat de les quals assoleixi el punt mitjà de l'illa.
- c. L'alçada lliure mínima de la planta baixa serà de tres metres i cinquanta centímetres (3,50m), amidats des del nivell del paviment fins a la part inferior de l'element que configuri el sostre.

### 4. L'alçada mínima de les plantes pis

S'estableix una alçada mínima de tres (3) metres, amidats des del nivell del paviment fins a la part inferior de l'element que configuri el sostre.

### 5. Superfície i dimensions mínimes de la parcel·la

- a. La superfície mínima serà de 3.000 metres quadrats i la longitud mínima de façana igual o superior a 35 metres.
- b. S'admet l'edificació en totes les parcel·les que siguin existents abans de l'aprovació definitiva de les presents MPPGM.

### 6. Cossos sortints

En carrers d'amplada igual o inferior als dotze (12) metres, es prohibeix la formació de cossos sortints en planta primera, excepte per raons d'evacuació de l'edifici en cas d'emergència.

### 7. Règim de propietat horitzontal

- a. No s'admet la divisió de les edificacions de l'àmbit de les MPPGM en règim de propietat horitzontal. Tampoc s'admeten: l'alienació de parts indivisibles de les edificacions que suposin la incorporació del dret d'utilització exclusiu de parts concretes dels terrenys o de les edificacions; la constitució d'associacions o societats en les quals la qualitat de soci, partícip o accionista incorpori també aquesta facultat; i les fórmules de multipropietat o qualsevol altra de característiques similars.
- b. La indivisibilitat de la finca en règim de propietat horitzontal es farà constar en els títols de propietat públics i deurà d'inscriure's en el Registre de la propietat; aquesta condició serà prèvia a la concessió de la llicència municipal d'edificació que s'atorgarà d'acord amb les determinacions de l'article 187 TRLU.
- c. Es permet la compartimentació de les edificacions en establiments en règim de lloguer o similar, amb un màxim d'un establiment per cada tres-cents (300) metres quadrats de sostre edificable. La superfície mínima dels establiments serà de cent (100) metres quadrats de superfície útil. Dins de l'espai destinat a un establiment que compleixi totes les condicions anteriors, s'admetran les assignacions d'espai a diferents persones físiques o jurídiques, en règim de lloguer d'espai i serveis comuns, a fi de que puguin compartir l'establiment admès. Per exemple: hotels o vivers d'empreses, estands comercials, tallers d'artistes o artesans, etc. Es permetrà la compartimentació en establiments de superfície útil menor a cent (100) metres

quadrats només en el cas que allotgin activitats de comerç al detall, restaurants, cafeteries i bars, en les condicions que prescriu aquesta normativa.

- d. Els edificis de nova construcció que allotgin més d'una activitat o establiment hauran de tenir en comú els espais de càrrega i descàrrega i els accessos de vehicles i persones.

## **Article 11**

### *Règim d'usos permesos*

1. Els usos permesos a la zona industrial objecte de les MPPGM són els següents:

#### *1r. Industrial*

- a. S'admeten els usos d'indústries en categories 1a, 2a, 3a i 4a.
- b. També s'admeten totes les activitats que formen part de qualsevol procés industrial, inclús en aquells casos que la producció principal, estrictament dita, es situï en una posició deslocalitzada respecte de l'àmbit. Són aquelles activitats que s'interrelacionen amb la indústria manufacturera, extractiva o productora d'energia i que en depenen directament. Corresponen a les activitats relacionades amb els serveis a la producció destinats al consum intermedi de la indústria, necessàries perquè els productes industrials arribin al seu consumidor final. Aquestes activitats es divideixen en quatre grups:
  - Serveis intensius en coneixement: són serveis professionals, com serveis d'assessorament informàtic, serveis en matèria de gestió, serveis d'R+D+I, la publicitat i la formació professional.
  - Serveis operatius, com serveis de neteja industrial, serveis de seguretat i serveis de secretaria.
  - Serveis de xarxes: grup que inclou el subministrament d'electricitat, gas i aigua, i els serveis de transport, comunicacions i comercialització.
  - Serveis de distribució de productes, amb subministrament exclusiu a detallistes o majoristes, instal·ladors, fabricants o distribuïdors o sense servei de venda directa.

#### *2n. Residencial i habitatge*

Es permet l'ús d'habitatge només per al personal de vigilància o conservació de l'edifici, a raó d'un habitatge com a màxim per parcel·la. S'admet l'ús residencial en les condicions que es descriuen a l'apartat 2 d'aquest article. Es prohibeix l'ús residencial en la resta de situacions.

#### *3r. Comercial*

S'admet el comerç destinat a la producció o dirigit a professionals.

S'admeten les cafeteries, restaurants i bars propis de cada establiment industrial. També s'admeten en locals que disposin d'accés directe des del carrer, que es trobin situats en una parcel·la de superfície inferior a mil (1.000) metres quadrats i que tinguin una superfície útil màxima de tres-cents (300) metres quadrats. Les cafeteries, restaurants i bars que tinguin una superfície útil major a seixanta (60) metres quadrats no es podran implantar a una distància inferior a cent (100) metres d'una altra preexistent que també tingui una superfície útil major de seixanta (60) metres quadrats. Aquesta distància és la corresponent a la línia recta que uneixi els punts més pròxims entre els dos establiments.

També s'admet l'ús comercial en les condicions que es descriuen en el punt 2 següent, d'aquest article. Es prohibeix l'ús comercial en mitjanes i grans superfícies en la resta de situacions.

#### *4t. Oficines*

S'admeten les oficines i despatxos propis de cada establiment industrial.

Les oficines i despatxos que no són els propis de cada establiment industrial, s'admeten com a usos complementaris a l'ús industrial a partir de la planta primera, inclosa aquesta, i sempre i quan, la superfície total construïda destinada a aquest ús no suposi més d'un quaranta cinc (45) per cent de l'edificabilitat total màxima admesa a la parcel·la. Dins d'aquest grup es podran incloure, també en planta baixa, empreses que ofereixin serveis financers d'intermediació, com els bancs i les companyies d'assegurances. Quan tota o part de la planta baixa es destini a usos de serveis col·lectius quina superfície no computi als efectes del càlcul de l'edificabilitat, les oficines i despatxos que no són propis de cada establiment industrial s'admetran a partir de la planta segona.

En edificis en situació de volum disconforme s'admeten a partir de la planta primera, inclosa aquesta, sense limitació de superfície i com a usos complementaris a l'ús industrial, les oficines i despatxos que no són propis de cada establiment industrial. O, a partir de la planta segona quan tota o part de la planta baixa es destini a usos de serveis col·lectius quina superfície no computi als efectes del càlcul de l'edificabilitat.

També s'admeten les oficines i despatxos que no es trobin directament relacionades amb activitats productives en les condicions que es descriuen en el punt 2 següent, d'aquest article.

#### *5è. Sanitari*

Només s'admeten els establiments del tipus dispensari, consultori i ambulatori. No s'admeten els centres sanitaris d'internament prolongat o de pernocta, com ara hospitals, sanatoris o clíniques.

#### *6è. Cultural, esportiu i religió*

S'admeten els establiments o activitats directament relacionats amb les diverses activitats productives que es desenvolupin a l'àmbit. S'admeten també els centres socials, els centres de caràcter associatiu i de reunió, els auditoris, locals d'espectacle, de congressos, de conferències, d'exposició, esportius i altres instal·lacions similars si formen part d'un establiment industrial o d'una mancomunitat d'aquests i el seu ús sigui exclusiu per a ells.

També s'admeten els usos cultural i esportiu en les condicions que es descriuen a l'apartat 2 d'aquest article.

Pel que fa a l'ús religió s'estarà a allò que estableix el "Pla especial per a la regulació de l'establiment de centres de culte o religiosos en el municipi d'Esplugues de Llobregat", aprovat definitivament per la CTUB en data 09 de novembre de 2016, o pel document que al seu moment el substitueixi.

#### *7è. Estacionament i garatge-aparcament*

S'admet l'ús d'estacionament i de garatge-aparcament.

2. En les situacions que s'assenyalen a continuació i mitjançant la delimitació i la gestió d'un Polígon d'actuació urbanística, o si s'escau, la delimitació i el desenvolupament d'un Pla de millora urbana o d'un Pla especial, es podran autoritzar els usos següents:
- a) Quan es justifiqui degudament l'interès públic de l'actuació en motiu de millorar considerablement la permeabilitat dels accessos des de l'avinguda de Cornellà a l'interior del polígon des de la xarxes de transport públic, i únicament en les posicions centrals de l'illa delimitada pel carrer del Gall, l'avinguda de Cornellà, l'avinguda del Baix Llobregat i el carrer d'Enric Granados, s'admetrà l'ús residencial en la modalitat d'hotel i l'ús d'oficines.
  - b) En la illa delimitada pels carrers de Josep Argemí, l'avinguda de Cornellà, carrer del Gall i carrer de Juli Garreta, amb l'objectiu de garantir la conservació de l'element catalogat i protegit l'Edifici Industrial "Ballestas La Constructora", quan es justifiqui adequadament l'interès públic de l'actuació i es compleixin les condicions que segueixen, s'admetrà l'ús residencial en la modalitat d'hotel, de residència d'estudiants, de co-living (apartaments amb serveis comuns compartits) o similar, l'ús esportiu sense limitacions, l'ús d'equipament, l'ús d'oficines i l'ús comercial en qualsevol modalitat. El Pla urbanístic de desenvolupament corresponent haurà de garantir la cessió gratuïta al municipi de: un espai destinat a Equipament Públic d'una superfície mínima de 600 m<sup>2</sup> construïts, i una dotació d'aparcament soterrat d'un mínim de 60 places, per tal de completar la dotació de places públiques d'aparcament del sector industrial. Ambdós espais construïts es lliuraran gratuïtament a l'Ajuntament quan es trobin completament acabats i siguin susceptibles d'ús immediat. No obstant això i en qualsevol cas, el Pla urbanístic de desenvolupament haurà de justificar adequadament mitjançant un estudi econòmic detallat l'adequat equilibri entre els beneficis i les càrregues del planejament urbanístic.
  - c) S'admeten els usos cultural i esportiu no relacionats directament amb activitats productives a tot l'àmbit de les MPPGM, sempre i quan es compleixin els següents requisits:
    - els establiments i les activitats culturals s'han de situar en parcel·les la superfície de les quals sigui com a màxim de mil (1.000) metres quadrats, siguin establiments amb una superfície mínima de tres cents (300) metres quadrats i una superfície màxima de dos mil (2.000) metres quadrats,
    - les instal·lacions esportives han de tenir una superfície mínima de mil metres (1.000) quadrats, i s'han de situar en parcel·les la superfície de les quals estiguin compreses entre els mil (1.000) i dos mil (2.000) metres quadrats. Un centre esportiu no es podrà implantar a una distància inferior a dos cents (200) metres respecte d'un altre centre preexistent. Aquesta distància és la corresponent a la línia recta que uneixi els punts més pròxims entre els dos establiments.
  - d) Els Polígons d'actuació urbanística, o si s'escau, els Plans de millora urbana regularan les condicions, l'accés i l'aparcament de manera que no puguin produir interferències a l'activitat industrial pròpia de la zona i que d'aquesta no s'hagin de derivar molèsties perilloses als usuaris dels establiments que s'autoritzin.
3. A banda de les situacions que es descriuen a l'apartat 2 d'aquest article, no s'admet la possibilitat de delimitar un Polígon d'actuació urbanística, un Pla de millora urbana, o un Pla especial, per a l'autorització d'usos distints als expressament admesos a la present normativa. En aquells àmbits on s'hagi aprovat definitivament un Pla especial amb anterioritat a l'aprovació definitiva de les presents MPPGM, quin objectiu sigui l'autorització d'establiments d'usos d'oficines i-o comercial, prevaldran les seves determinacions fins al moment de la substitució de les edificacions regulades pel Pla.

4. Els espais lliures d'ús privatiu vinculats a les edificacions es podran utilitzar, en general, com a jardí privat; com a aparcament en superfície combinant-lo amb arbrat o vegetació; com a espais de maniobra i per a la circulació de vehicles; com a espais de càrrega i descàrrega; o bé com a punt d'accés als aparcaments situats sota rasant. En cap cas es podran utilitzar com a llocs d'emmagatzematge permanent a l'aire lliure, ni com a dipòsit de residus de cap mena.

Les aigües pluvials d'aquests espais no es podran abocar a la via pública ni a la xarxa de clavegueram de forma directa sense disposar prèviament d'un separador d'hidrocarburs emplaçat a l'interior de la parcel·la. A les tanques i a la urbanització d'aquests espais els seran d'aplicació les condicions fixades a l'article 9 d'aquesta normativa.

## **Capítol 4. Disposicions sobre estacionaments i aparcaments**

### **Article 12**

#### *Previsió d'aparcaments als edificis*

Les places mínimes d'aparcament que s'hauran de preveure són les següents:

Una plaça d'aparcament per cada 100 m<sup>2</sup> de superfície útil.

A fi de no fomentar la mobilitat amb vehicle privat dins l'àmbit, en aquells casos en què es justifiqui la impossibilitat tècnica d'encabir les places d'aparcament previstes al paràgraf anterior o, quan la ràtio de reserves d'aparcament no s'ajusti a les demandes de l'empresa que s'implanti a l'àmbit, l'ajuntament podrà flexibilitzar la ràtio d'obligat compliment i reduir el nombre de places exigides al paràgraf anterior, sempre i quan es justifiquin degudament les necessitats reals en el projecte tècnic corresponent.

## **DISPOSICIONS ADDICIONALS**

### **Disposició addicional única.**

A les construccions i instal·lacions que, de conformitat amb el què estableix l'article 108 del vigent TRLU, es trobin en situació de fora d'ordenació per raó de resultar afectades parcialment per una nova alineació de vial subjecta a cessió gratuïta, però no estiguin incloses en cap sector de planejament derivat, ni en cap polígon d'actuació urbanística, se'ls hi aplica el règim de les construccions que siguin disconformes amb els paràmetres del nou planejament.

## **ANNEXOS**

---

- Annex 1.** Empreses radicades a l'àmbit industrial El Gall
- Annex 2.** Anàlisi de l'estat actual de les illes edificables de l'àmbit industrial El Gall
- Annex 3.** Estudi d'avaluació de la mobilitat generada (EAMG) a l'àmbit industrial El Gall
- Annex 4.** Valoració econòmica de construcció d'aparcaments

## **ANNEX 1.**

### **Empreses radicades a l'àmbit industrial El Gall**

---





394	COMERCIAL ELECTRICA DEL LLOBREGAT S.A.	CELL		D2	GALL	9	4
302	CIRUREFORMA S.L.	CELL?		D2	ENRIC GRANADOS	6	5
328	GERPLEX S.A.	DIUSFRAMI		D2	ENRIC MOREIRA	8	6
314	PRODUCTOS GALVANIZADOS SIEBEC S.L		NAU AMB MOLL PB+2	D2	ENRIC MOREIRA	14	7
284	INDUSTRIAS MECANICAS NAFER S.L.	SENSE ACTIVITAT	BLOC PB+3	D2	LLUIS MILLET	65	8
281	CALZADA Y CIA S.L.	ALDO UNION? PERO SENSE ACTIVITAT	BLOC PB+4	D2	LLUIS MILLET	61	9
280	LABORATORIO ALDO UNION S.L.	ALDO UNION PERO SENSE ACTIVITAT	BLOC PB+4	D2	LLUIS MILLET	59	10
315	FOMENTO Y GESTION DE NEGOCIOS Y PATRIMONIOS S.L.	TALLERS GRAFICS SOLER	BLOC PB+3	D3	ENRIC MOREIRA	15	1
316	TALLERES GRAFICOS SOLER S.A.U.	TALLERS GRAFICS SOLER	BLOC PB+3	D3	ENRIC MOREIRA	15	1
	<b>TALLERS GRAFICS SOLER</b>		<b>BLOC PB+2</b>	<b>D3</b>	<b>ENRIC MOREIRA</b>	<b>7</b>	<b>2</b>
327	<b>INDUSTRIAS MINOVI S.L.</b>		<b>BLOC PB amb moll +2</b>	<b>D3</b>	<b>ENRIC MOREIRA</b>	<b>5</b>	<b>3</b>
	<b>TERRENY S/CONSTRUIR</b>	<b>SENSE ACTIVITAT</b>	<b>TERRENY S/CONSTRUIR</b>	<b>D3</b>	<b>ENRIC MOREIRA</b>	<b>3</b>	<b>4</b>
	<b>OFICINES EN BON ESTAT PERO BUIT I EN VENDA</b>	<b>SENSE ACTIVITAT</b>	<b>BLOC EN XAMFRA PB+3</b>	<b>D3</b>	<b>ENRIC GRANADOS</b>	<b>18</b>	<b>5</b>
	<b>BRAUN</b>	<b>SENSE ACTIVITAT</b>	<b>SEM-HILLA SENCERA</b>	<b>D3</b>	<b>ENRIC GRANADOS</b>	<b>34</b>	<b>6</b>
	<b>2 SELFHEATING S.L.</b>	<b>SENSE ACTIVITAT ANTERIOR Túnel Rental</b>		E1	CORNELLA	114	1
	<b>1 RUFINO CANO S.L.</b>	<b>SENSE ACTIVITAT ANTERIOR Restaurant El Pescaito</b>		E1	CORNELLA	108	2
375	EUROFORMATGE S.L.	SENSE ACTIVITAT?		E1	GALL	4	3
392	TRADE & MADE BCN S.L.	SENSE ACTIVITAT?		E1	GALL	6	4
393	GRIFERIAS ANTONIO BORRAS S.A			E2	GALL	7	1
370	COMERCIAL ELECTRICA DEL LLOBREGAT S.A	CELL	ED. VALTOR	E2	GALL	3	2
329	TUSCANIA OCCHIALI S.L.		ED. VALTOR	E2	GALL	1	3
330	CONFETRAM S.L.		ED. VALTOR	E2	GALL	1	3
331	H. LOEWENTHAL GROUP S.L.		ED. VALTOR	E2	GALL	1	3
332	VALTOR S.L.		ED. VALTOR	E2	GALL	1	3
333	TECNOVENT S.L.		ED. VALTOR	E2	GALL	1	3
334	INFORMATICA DESARROLLO Y COORDINACION S.L.		ED. VALTOR	E2	GALL	1	3
335	FACIL BINDER S.L.		ED. VALTOR	E2	GALL	1	3
336	OBRAS Y TRANSPORTES BERNABE		ED. VALTOR	E2	GALL	1	3
337	COMPLEMENTOS C. M. S.L.		ED. VALTOR	E2	GALL	1	3
338	CONDAL PLUS S.L.		ED. VALTOR	E2	GALL	1	3
339	2. INFIS S.L.		ED. VALTOR	E2	GALL	1	3
340	WESTWOOD INVESTMENTS S.L.		ED. VALTOR	E2	GALL	1	3
341	BCN LIGHT PACKAGING S.L.U.		ED. VALTOR	E2	GALL	1	3
342	JORGE GIMENEZ TUDELA		ED. VALTOR	E2	GALL	1	3
343	TROHER TEXTIL S.L.		ED. VALTOR	E2	GALL	1	3
344	APAG INDUSTRIAL 2013 S.L.		ED. VALTOR	E2	GALL	1	3
345	EVERETT CREACIONES S.L.		ED. VALTOR	E2	GALL	1	3
346	APAG INDUSTRIAL S.L.		ED. VALTOR	E2	GALL	1	3
347	SCO PER MANIPULADOS S.L.		ED. VALTOR	E2	GALL	1	3
348	TALLERS SCO PER S.L.		ED. VALTOR	E2	GALL	1	3
349	EFECTO MUARE S.C.P.		ED. VALTOR	E2	GALL	1	3
350	MARIN BLAU PROMOTORA S.L.		ED. VALTOR	E2	GALL	1	3
351	M. G. G. RECTIFICADOS S.C.P.		ED. VALTOR	E2	GALL	1	3
352	INTERGRIF S.L.		ED. VALTOR	E2	GALL	1	3
353	J. M. ROCA S.L.		ED. VALTOR	E2	GALL	1	3
3	CELLBARCELONA S.L.	CELL	BLOC PB+3	E2	CORNELLA	122	4
4	COMERCIAL ELECTRICA DEL LLOBREGAT S.A	CELL	BLOC PB+3	E2	CORNELLA	122	4
5	VARRODEZ	CELL	BLOC PB+3	E2	CORNELLA	122	4
6	HUJO DE JOSE MULLOR SERRA S.L.	Torróns MULLOR	BLOC PB+2	E2	CORNELLA	126	5
7	ANHYDRO INC		ED. PERCO	E2	CORNELLA	128	6
8	VOLPI IMPORT EXPORT S.L.		ED. PERCO	E2	CORNELLA	128	6
9	DISTRIBUCION Y REPARTO MEDITERRANEO S.L.		ED. PERCO	E2	CORNELLA	128	6
10	PLASTICOS HERRERO S.A.		ED. PERCO	E2	CORNELLA	128	6
11	FRANCISCO CALZADO BOTE		ED. PERCO	E2	CORNELLA	128	6
12	PERCO S.L.		ED. PERCO	E2	CORNELLA	128	6
13	EUROESTUCHE TECHNO S.L.		ED. PERCO	E2	CORNELLA	128	6
14	TALLERES NASAMIC S.L.		ED. PERCO	E2	CORNELLA	128	6
15	L. Y R. S. C. P.		ED. PERCO	E2	CORNELLA	128	6
16	MOLDT POLT S.C.P.		ED. PERCO	E2	CORNELLA	128	6
17	VICTOR FERNANDEZ HERNANDO		ED. PERCO	E2	CORNELLA	128	6
18	DOMHER CONTROL S.L.		ED. PERCO	E2	CORNELLA	128	6
19	ANTONIO HERNANDO MAS		ED. PERCO	E2	CORNELLA	128	6
20	JORDI CUMELLAS RUIZ		ED. PERCO	E2	CORNELLA	128	6
21	ADHESIVOS CANADAR S.L.		ED. PERCO	E2	CORNELLA	128	6
22	BERCASTECNIC S.C.P.		ED. PERCO	E2	CORNELLA	128	6
23	ARTESANOS Y FUNDICION DE ALUMINIO 2003 S.L.		ED. PERCO	E2	CORNELLA	128	6
24	ARTESANOS Y FUNDICION DE ALUMINIO 2003 S.L.		ED. PERCO	E2	CORNELLA	128	6
25	ANTONIO CASTRO CALAHORRO		ED. PERCO	E2	CORNELLA	128	6
26	FRANCISCO ESTEVEZ VILLAYERDE		ED. PERCO	E2	CORNELLA	128	6
27	ENAT S.L.		ED. PERCO	E2	CORNELLA	128	6
28	NARMAT S.L.		ED. PERCO	E2	CORNELLA	128	6
29	VYACHESLAV KINAKH		ED. PERCO	E2	CORNELLA	128	6
300	<b>ENVASE GRAFICO INDUSTRIAL S.A</b>	EGISA	NAU	E2	ENRIC GRANADOS	23-25	7
	<i>Sambla acces a centre d'illa i dependencies de CELL</i>	<i>Sense contruir</i>	PATI D'ACCÉS	E2	ENRIC GRANADOS	21	8
299	<b>GAMOGRAF S.L.</b>		NAU	E2	ENRIC GRANADOS	17-19	9
	<i>Sambla continuació de GAMOGRAF</i>	<i>Si que hi ha activitat</i>	NAU	E2	ENRIC GRANADOS	1-13	10
	<b>ANTERIOR CONCESIONARI FIAT</b>	<b>SENSE ACTIVITAT</b>	<b>PB+1</b>	<b>E3</b>	<b>CORNELLA</b>	<b>130</b>	<b>1</b>
30	<b>HARISE S.L.</b>		BLOC D'OFICINES Amb C/D	E3	CORNELLA	140	2
31	BAGES HERMANOS S.A.		BLOC D'OFICINES Amb C/D	E3	CORNELLA	140	2
32	LABOTRADE SPAIN S.L.		BLOC D'OFICINES Amb C/D	E3	CORNELLA	140	2
33	INMUEBLES CISTER S.L.		BLOC D'OFICINES Amb C/D	E3	CORNELLA	140	2
34	CIBEX 21 S.L.		BLOC D'OFICINES Amb C/D	E3	CORNELLA	140	2
35	MAPERT 2 S.L.		BLOC D'OFICINES Amb C/D	E3	CORNELLA	140	2
36	LIFE HOSPITAL CENTERS S.L.		BLOC D'OFICINES Amb C/D	E3	CORNELLA	140	2
37	RECERCA I DESENVOLUPAMENT EMPRESARIAL S.L.		BLOC D'OFICINES Amb C/D	E3	CORNELLA	140	2
38	O. I SALES AND DISTRIBUTION SPAIN S.L.		BLOC D'OFICINES Amb C/D	E3	CORNELLA	140	2
39	ESCAPARATE IBERMED S.L.		BLOC D'OFICINES Amb C/D	E3	CORNELLA	140	2
40	ECF ESCRITORIO COMPTABLE I FISCAL S.L.		BLOC D'OFICINES Amb C/D	E3	CORNELLA	140	2
41	ARCASA & APETITO S.L.		BLOC D'OFICINES Amb C/D	E3	CORNELLA	140	2
42	KORAPOLIS CENTER S.L.		BLOC D'OFICINES Amb C/D	E3	CORNELLA	140	2
43	QUINTET SANT PERE 2006 S.L.		BLOC D'OFICINES Amb C/D	E3	CORNELLA	140	2
44	CATERING ARCASA S.L.		BLOC D'OFICINES Amb C/D	E3	CORNELLA	140	2
45	SNOW FACTORY S.L.		BLOC D'OFICINES Amb C/D	E3	CORNELLA	140	2
46	REDES SOCIALES PROFESIONALES S.L.		BLOC D'OFICINES Amb C/D	E3	CORNELLA	140	2
47	LEADERS X. CHANGE S.L.		BLOC D'OFICINES Amb C/D	E3	CORNELLA	140	2
48	CONSULTORES TECNICOS ESPECIALISTAS EN PERSONAS S.L.		BLOC D'OFICINES Amb C/D	E3	CORNELLA	140	2
49	ALIUS MODUS CONSULTING		BLOC D'OFICINES Amb C/D	E3	CORNELLA	140	2
50	FIRST JOB S.L.		BLOC D'OFICINES Amb C/D	E3	CORNELLA	140	2
51	HOMUORK S.L.		BLOC D'OFICINES Amb C/D	E3	CORNELLA	140	2
52	HNOS CUESTA OBREGON S.L.		BLOC D'OFICINES Amb C/D	E3	CORNELLA	140	2
54	PLASTIC 97 S.L.		BLOC D'OFICINES Amb C/D	E3	CORNELLA	142	3
55	DE PROFUNDIS FOOD COMPANY S.L.		BLOC D'OFICINES Amb C/D	E3	CORNELLA	142	3
56	SERVIMETAL QUALITY S.C.P.		BLOC D'OFICINES Amb C/D	E3	CORNELLA	142	3
57	FIRST IMPRESIONS & COCO S.L.		BLOC D'OFICINES Amb C/D	E3	CORNELLA	142	3
58	UNIONES ADHESIVAS S.L.		BLOC D'OFICINES Amb C/D	E3	CORNELLA	142	3
59	DETNOY SECURITY S.L.		BLOC D'OFICINES Amb C/D	E3	CORNELLA	142	3
60	CORQUIMIA INDUSTRIAL S.L.		BLOC D'OFICINES Amb C/D	E3	CORNELLA	142	3
61	ACOR PARTNERS S.L.		BLOC D'OFICINES Amb C/D	E3	CORNELLA	142	3
62	IGROBE RODAR 2001 S.L.		BLOC D'OFICINES Amb C/D	E3	CORNELLA	142	3
63	TALLERS SCO PER S.L.		BLOC D'OFICINES Amb C/D	E3	CORNELLA	142	3
64	KARL STORZ ENDOSCOPIA IBERICA S.A.		BLOC D'OFICINES Amb C/D	E3	CORNELLA	142	3
65	JAIME PIOUET FUSTE		BLOC D'OFICINES Amb C/D	E3	CORNELLA	142	3
66	BALBINA GUERRA CASTRO		BLOC D'OFICINES Amb C/D	E3	CORNELLA	142	3
67	MECATOOL TECHNOLOGIES S.L.		BLOC D'OFICINES Amb C/D	E3	CORNELLA	142	3
68	ELLEUVE PARTNERS S.L.		BLOC D'OFICINES Amb C/D	E3	CORNELLA	142	3
69	EROWA TECHNOLOGY IBERICA S.L.		BLOC D'OFICINES Amb C/D	E3	CORNELLA	142	3
70	<b>TECNICAS DE LIMPIEZA PARA EL SECTOR INMOBILIARIO S</b>	<b>SEVEN MILA</b>	BLOC D'OFICINES Amb C/D	E3	CORNELLA	142	3
71	<b>GNL</b>	<b>SEVEN MILA</b>	BLOC D'OFICINES Amb C/D	E3	CORNELLA	142	3
72	<b>TECNIQUES DE NETEGES S.L.</b>	<b>SEVEN MILA</b>	BLOC D'OFICINES Amb C/D	E3	CORNELLA	142	3
73	DJO IBERICA PRODUCTOS ORTOPEDICOS S.L.		BLOC D'OFICINES Amb C/D	E3	CORNELLA	144	4
74	YPSILANTI S.L.		BLOC D'OFICINES Amb C/D	E3	CORNELLA	144	4
75	ROGER SERGI S.L.		BLOC D'OFICINES Amb C/D	E3	CORNELLA	144	4
76	TOX PRESSOTECHNIK IBERICA S.A.		BLOC D'OFICINES Amb C/D	E3	CORNELLA	144	4
77	DOMENECH PAPER S.L.		BLOC D'OFICINES Amb C/D	E3	CORNELLA	144	4
78	ACORN SOLUTIONS S.L.		BLOC D'OFICINES Amb C/D	E3	CORNELLA	144	4
79	MACMONEY S.L.		BLOC D'OFICINES Amb C/D	E3	CORNELLA	144	4
80	MONTAJES CASTILLA S.C.P.		BLOC D'OFICINES Amb C/D	E3	CORNELLA	144	4
81	RAVON INVEST S.L.		BLOC D'OFICINES Amb C/D	E3	CORNELLA	144	4
82	FORTUMAC S.L.		BLOC D'OFICINES Amb C/D	E3	CORNELLA	144	4
83	SENLER SOLUTIONS S.L.		BLOC D'OFICINES Amb C/D	E3	CORNELLA	144	4

84	RAIVE DISSENY S.L.		BLOC D'OFICINES Amb C/D	E3	CORNELLA	144	4
85	INGNY DEVICES S.L.		BLOC D'OFICINES Amb C/D	E3	CORNELLA	144	4
86	CHOCOLATE BLANCO S.L.		BLOC D'OFICINES Amb C/D	E3	CORNELLA	144	4
87	PROTEKTING PHYTOSANITARY S.L.		BLOC D'OFICINES Amb C/D	E3	CORNELLA	144	4
88	OUTSOURCING AND AUTOMATION SYSTEMS S.L.		BLOC D'OFICINES Amb C/D	E3	CORNELLA	144	4
89	ENANTIA S.L.		BLOC D'OFICINES Amb C/D	E3	CORNELLA	144	4
90	IRISNEL 200 S.L.		BLOC D'OFICINES Amb C/D	E3	CORNELLA	144	4
91	MARIA ANTONIA GOMEZ MARTINEZ		BLOC D'OFICINES Amb C/D	E3	CORNELLA	144	4
92	HERMANOS FERNANDEZ CADO S. S.L.		BLOC D'OFICINES Amb C/D	E3	CORNELLA	144	4
93	NEOCLASS BUSINESS S.L.		Edifici d'aparcaments de lloguer	E3	CORNELLA	146	5
108	EMTE EIFFAGE JVVILA PARC CIENTIFIC UTE LEY 18 / 1		FUTUR RESTAURANT VIENA	E3	BAIX LLOBREGAT	6	6
109	KLIMACAL S. A. IMTECH INTESA UTE	SENSE ACTIVITAT	FUTUR RESTAURANT VIENA	E3	BAIX LLOBREGAT	6	6
110	AXIMA SISTEMAS E INSTALACIONES S. A. KLIMACAL S. A	SENSE ACTIVITAT	FUTUR RESTAURANT VIENA	E3	BAIX LLOBREGAT	6	6
111	KLIMACAL, SEFRI INGENIEROS,	SENSE ACTIVITAT	FUTUR RESTAURANT VIENA	E3	BAIX LLOBREGAT	6	6
94	EMTE	SENSE ACTIVITAT	FUTUR RESTAURANT VIENA	E3	BAIX LLOBREGAT	10	6
95	EMTE	SENSE ACTIVITAT	FUTUR RESTAURANT VIENA	E3	BAIX LLOBREGAT	10	6
96	EMTE	SENSE ACTIVITAT	FUTUR RESTAURANT VIENA	E3	BAIX LLOBREGAT	10	6
97	EMTE	SENSE ACTIVITAT	FUTUR RESTAURANT VIENA	E3	BAIX LLOBREGAT	10	6
98	EMTE	SENSE ACTIVITAT	FUTUR RESTAURANT VIENA	E3	BAIX LLOBREGAT	10	6
99	EMTE	SENSE ACTIVITAT	FUTUR RESTAURANT VIENA	E3	BAIX LLOBREGAT	10	6
100	EMTE	SENSE ACTIVITAT	FUTUR RESTAURANT VIENA	E3	BAIX LLOBREGAT	10	6
101	EMTE	SENSE ACTIVITAT	FUTUR RESTAURANT VIENA	E3	BAIX LLOBREGAT	10	6
102	EMTE	SENSE ACTIVITAT	FUTUR RESTAURANT VIENA	E3	BAIX LLOBREGAT	10	6
103	EMTE	SENSE ACTIVITAT	FUTUR RESTAURANT VIENA	E3	BAIX LLOBREGAT	10	6
104	EMTE	SENSE ACTIVITAT	FUTUR RESTAURANT VIENA	E3	BAIX LLOBREGAT	10	6
105	EMTE	SENSE ACTIVITAT	FUTUR RESTAURANT VIENA	E3	BAIX LLOBREGAT	10	6
	EMTE	SENSE ACTIVITAT	NAUS FINS AL CENTRE D'ILLA	E3	BAIX LLOBREGAT	20	7
106	ENVASE GRAFICO INDUSTRIAL S.A	EGISA		E3	BAIX LLOBREGAT	22	8
107	SILVANIA S.L.	EGISA		E3	BAIX LLOBREGAT	24	9
301	ENVASE GRAFICO INDUSTRIAL S.A	EGISA		E3	ENRIC GRANADOS	35	10
	ENTRA A A APARCAMENT CONCESIONARI FIAT	SENSE ACTIVITAT	APARCAMENT	E3	ENRIC GRANADOS	33	11



## **ANNEX 2.**

### **Anàlisi de l'estat actual de les illes edificables de l'àmbit industrial El Gall**

---



Modificacions puntuals del Pla general metropolità (PGM) a l'àmbit industrial "El Gall". Esplugues de Llobregat

Annex 2  
Juliol de 2018

Fitxes  
Identificació de les illes

Escala 1:2.000










## ANNEX 2.

# ANÀLISI DETALLAT DE L'ESTAT ACTUAL DE LES ILLES EDIFICABLES DE L'ÀMBIT "EL GALL"

## LLEGENDES

### Nombre de plantes

-  Planta B+8
-  Planta B+7
-  Planta B+6
-  Planta B+5
-  Planta B+4
-  Planta B+3
-  Planta B+2
-  Planta B+1
-  Planta Baixa
-  Plantes Soterrani
-  Edificació que sobrepassa el nombre de plantes del PGM


### Estructura de la propietat

-  Parcel·la amb divisió horitzontal






### Activitat

-  En actiu
-  Inactiu
-  Sense informació
-  Habitatge





### Estat de conservació

-  Bo
-  Regular
-  Dolent




### Antiguitat de les edificacions

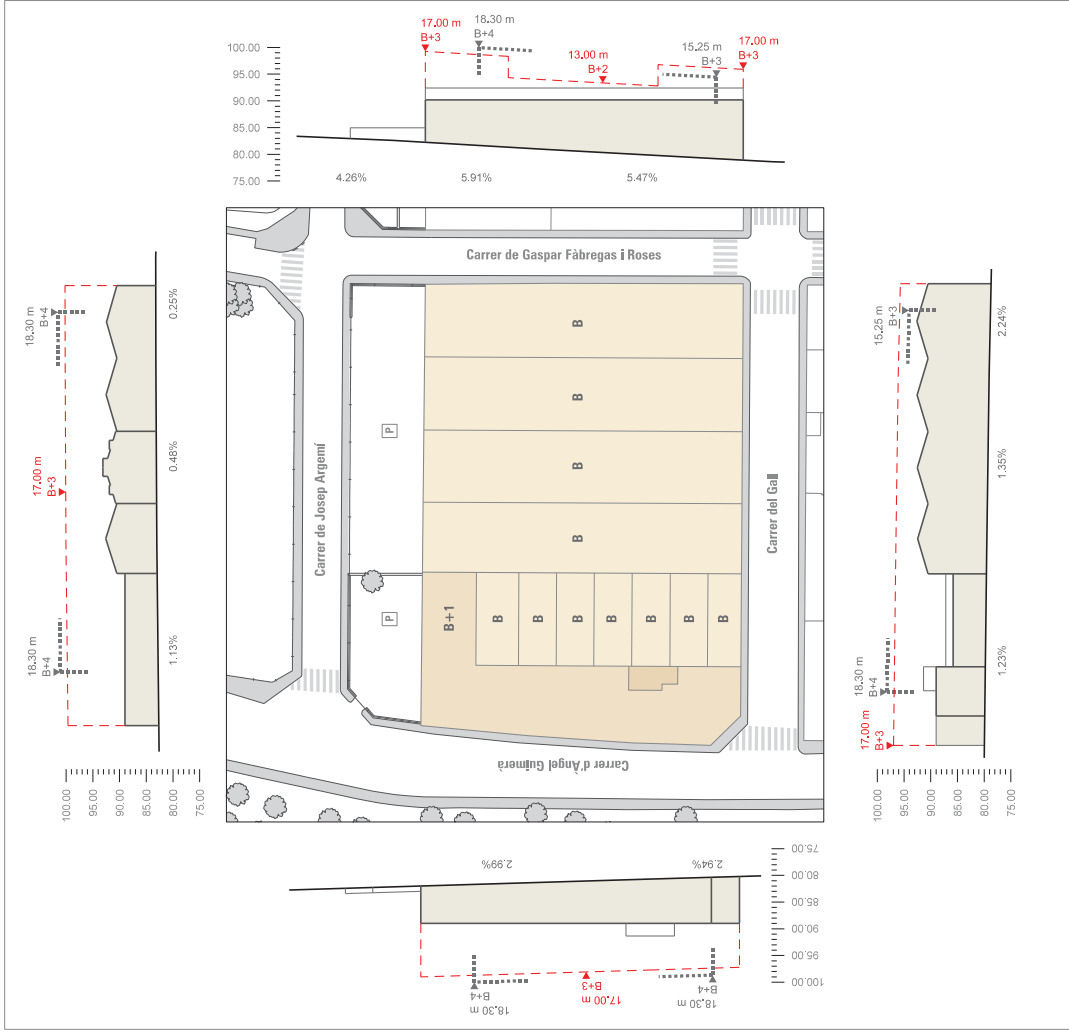
-  abans de 1960
-  entre 1960 i 1975
-  entre 1976 i 1992
-  entre 1993 i 2008
-  després de 2008

### Índexs d'edificabilitat

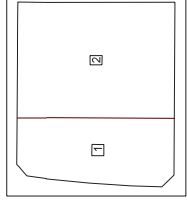
-  0 - 1 m<sup>2</sup> st / m<sup>2</sup> s
-  1 - 2 m<sup>2</sup> st / m<sup>2</sup> s
-  2 - 3.5 m<sup>2</sup> st / m<sup>2</sup> s
-  més de 3.5 m<sup>2</sup> st / m<sup>2</sup> s

### Expedients i afectacions

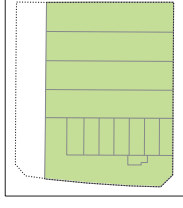
-  Línia elèctrica AT
-  Núm. Expedient de planejament
-  Sòl afectat pel PGM



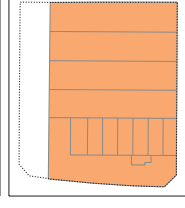
Estructura de la propietat



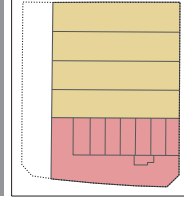
Activitat



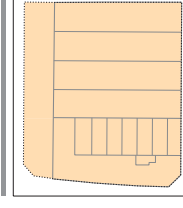
Estat de conservació



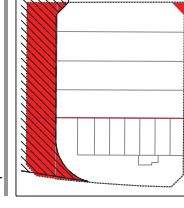
Antiguitat de les edificacions



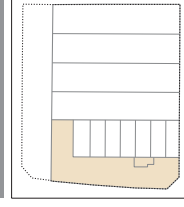
Índex d'edificabilitat



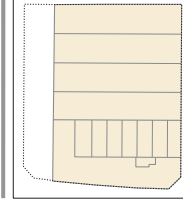
Expedients i afectacions



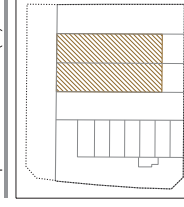
Ocupació en Planta B+1



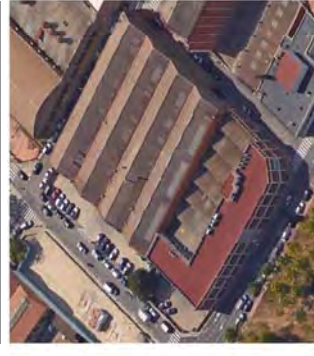
Ocupació en Planta Baixa



Ocupació en Soterrani (-1)



Vista



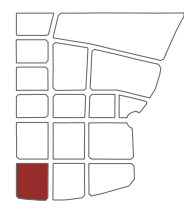
Modificacions puntuals del Pla general metropolità (PGM) a l'àmbit industrial "El Gall". Esplugues de Llobregat

Annex 2

Juliol de 2018

Fitxes

Illas A1



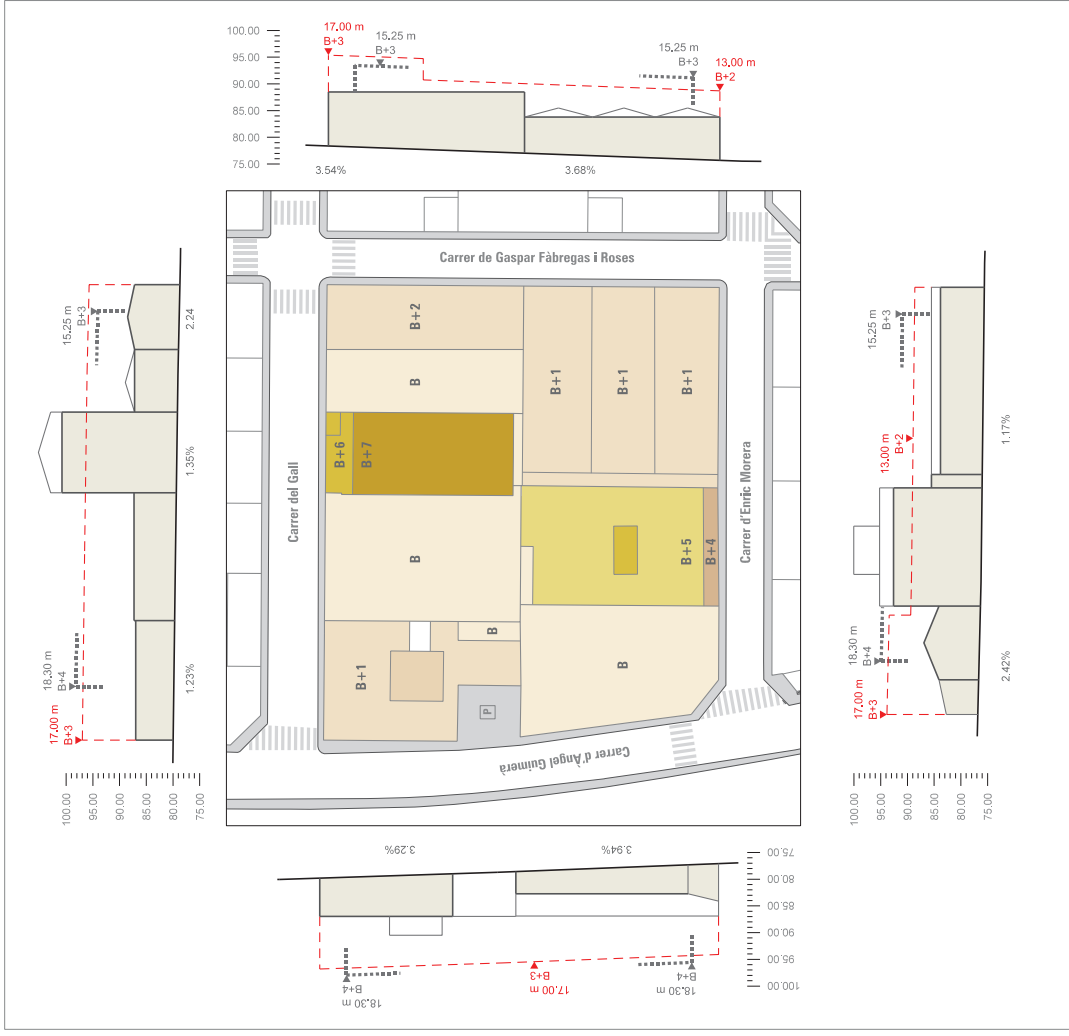
Escala 1:1.000



Redacció:

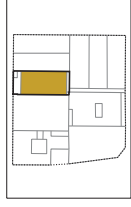
Zurbrugg, ciutat i territori, SL, Albert de Pablo Ponte, arquitecte  
 Direcció de Serveis d'Urbanisme de l'AMB



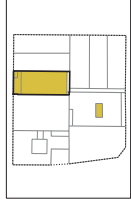


--- ARM | Nombre de plantes. PGM  
 - - - - - ARM | Nombre de plantes. Pla Parcel·la el Gall

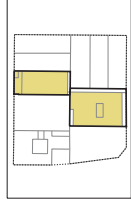
Ocupació en Planta B+7



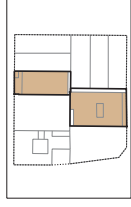
Ocupació en Planta B+6



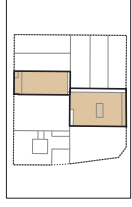
Ocupació en Planta B+5



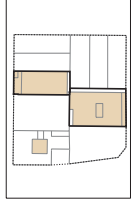
Ocupació en Planta B+4



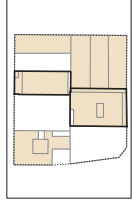
Ocupació en Planta B+3



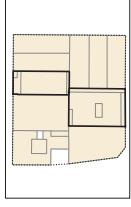
Ocupació en Planta B+2



Ocupació en Planta B+1

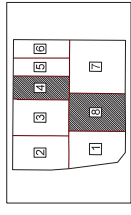


Ocupació en Planta Baixa

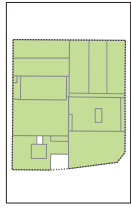


(sense soterrani)

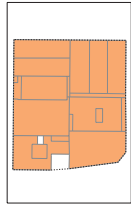
Estructura de la propietat



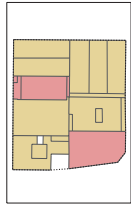
Activitat



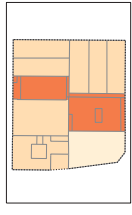
Estat de conservació



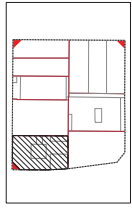
Antiguitat de les edificacions



Índexs d'edificabilitat



Expedients i afectacions



Parcel·la amb divisió horitzontal

En actiu

Regular

entre 1960 i 1975  
 entre 1976 i 1992

0 - 1 m² st / m² s  
 1 - 2 m² st / m² s  
 més de 3.5 m² st / m² s

PZZZ3 PE 0398043  
 Sol afectat pel PGM

Vista



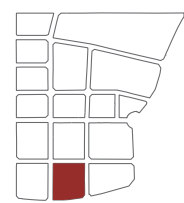
Modificacions puntuals del Pla general metropolità (PGM) a l'àmbit industrial "El Gall". Esplugues de Llobregat

Annex 2

Juliol de 2018

Fitxes

Ill·la A2

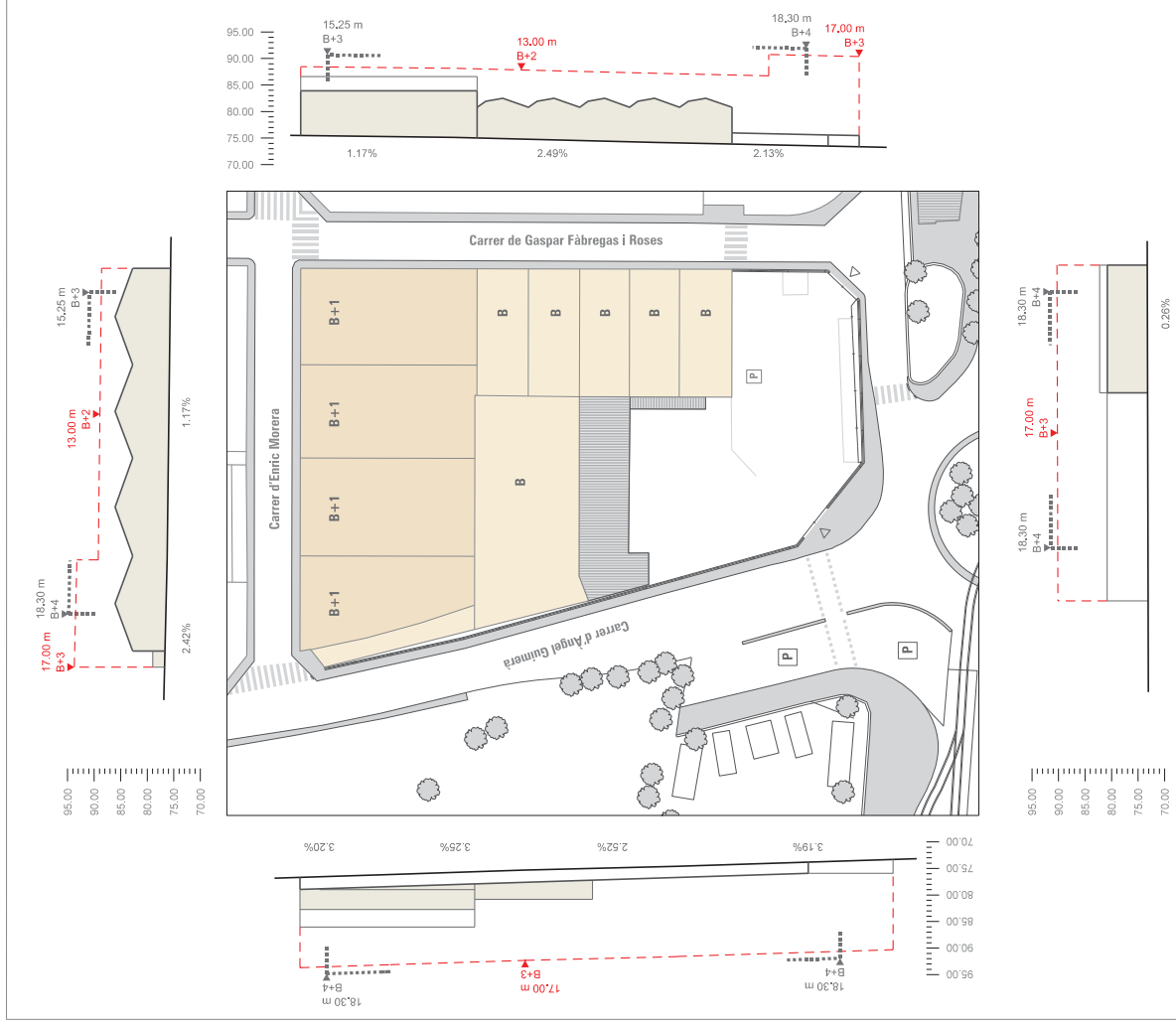


Escala 1:1.000

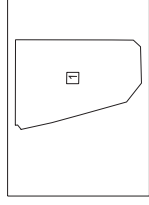


Redacció:

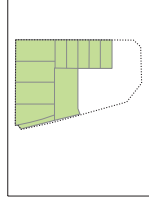
Zurbrugg, ciutat i territori, SL, Albert de Pablo Ponte, arquitecte  
 Direcció de Serveis d'Urbanisme de l'AMB



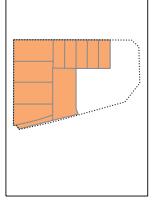
Estructura de la propietat



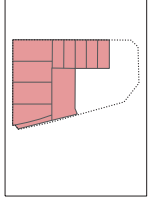
Activitat



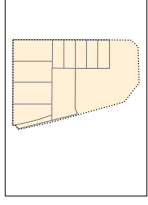
Estat de conservació



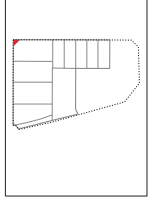
Antiguitat de les edificacions



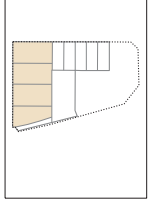
Índexs d'edificabilitat



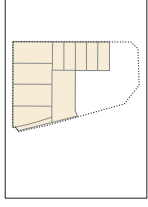
Expedients i afectacions



Ocupació en Planta B+1



Ocupació en Planta Baixa



(sense soterrani)

Vista

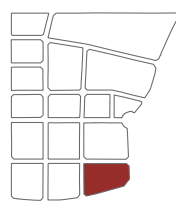


Modificacions puntuals del Pla general metropolità (PGM) a l'àmbit industrial "El Gall". Esplugues de Llobregat

Annex 2

Juliol de 2018

Fitxes Illa A3

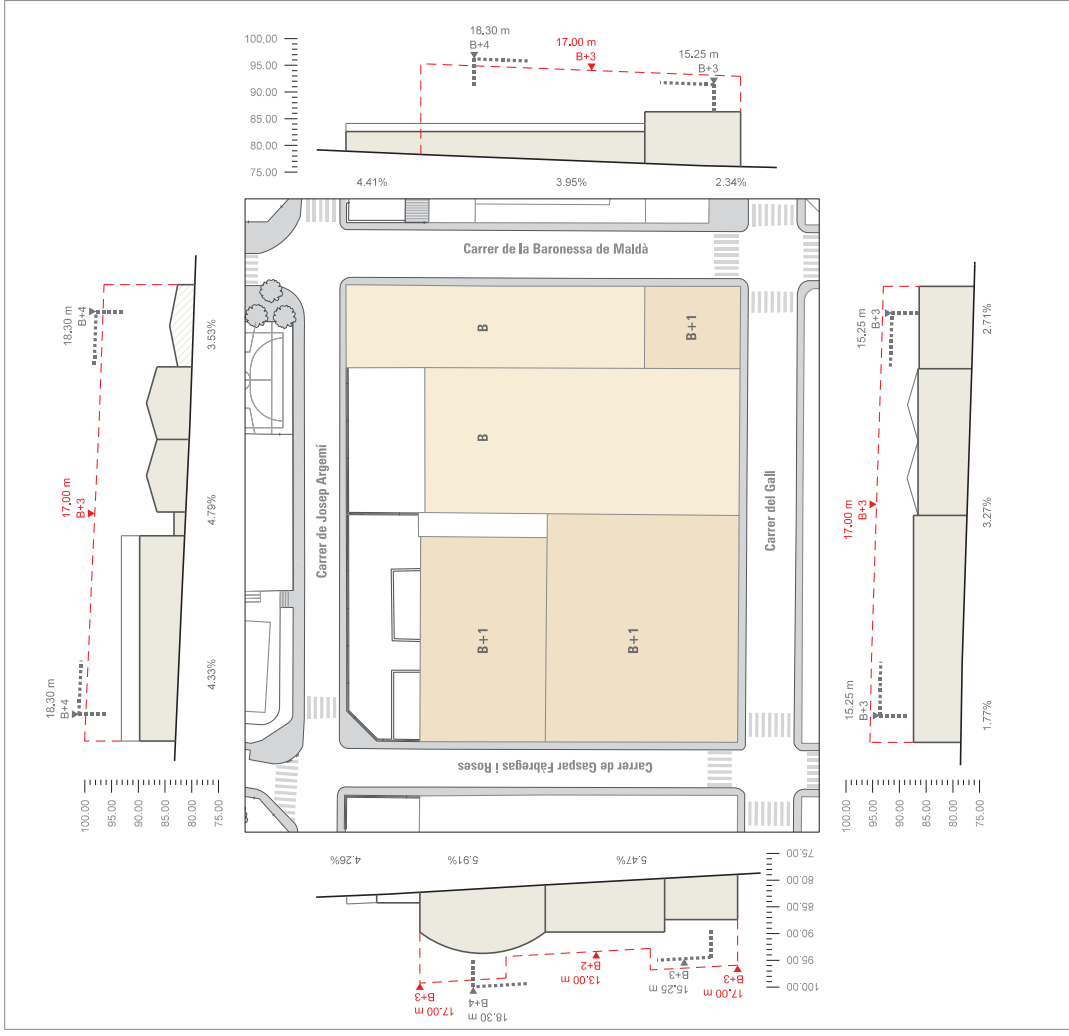


Escala 1:1.000



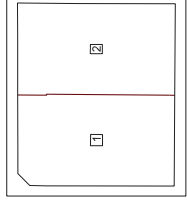
Redacció:

Zurbrugg, ciutat i territori, SL, Albert de Pablo Ponte, arquitecte  
 Direcció de Serveis d'Urbanisme de l'AMB

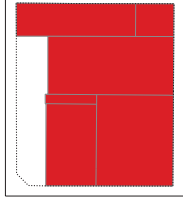


--- ARM i Nombre de plantes. PGM  
 ..... ARM i Nombre de plantes. Pla Parcial el Gall

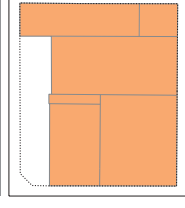
Estructura de la propietat



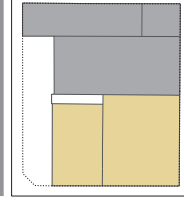
Activitat



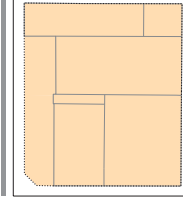
Estat de conservació



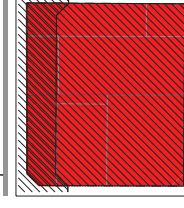
Antiguitat de les edificacions



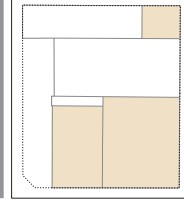
Índexs d'edificabilitat



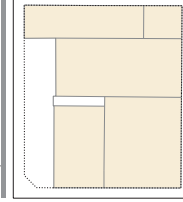
Expedients i afectacions



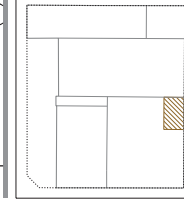
Ocupació en Planta B+1



Ocupació en Planta Baixa



Ocupació en Soterrani (-1)



Vista



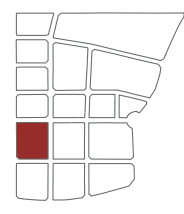
Modificacions puntuals del Pla general metropolità (PGM) a l'àmbit industrial "El Gall". Esplugues de Llobregat

Annex 2

Juliol de 2018

Fitxes

Illas B1



Escala 1:1.000



Redacció:

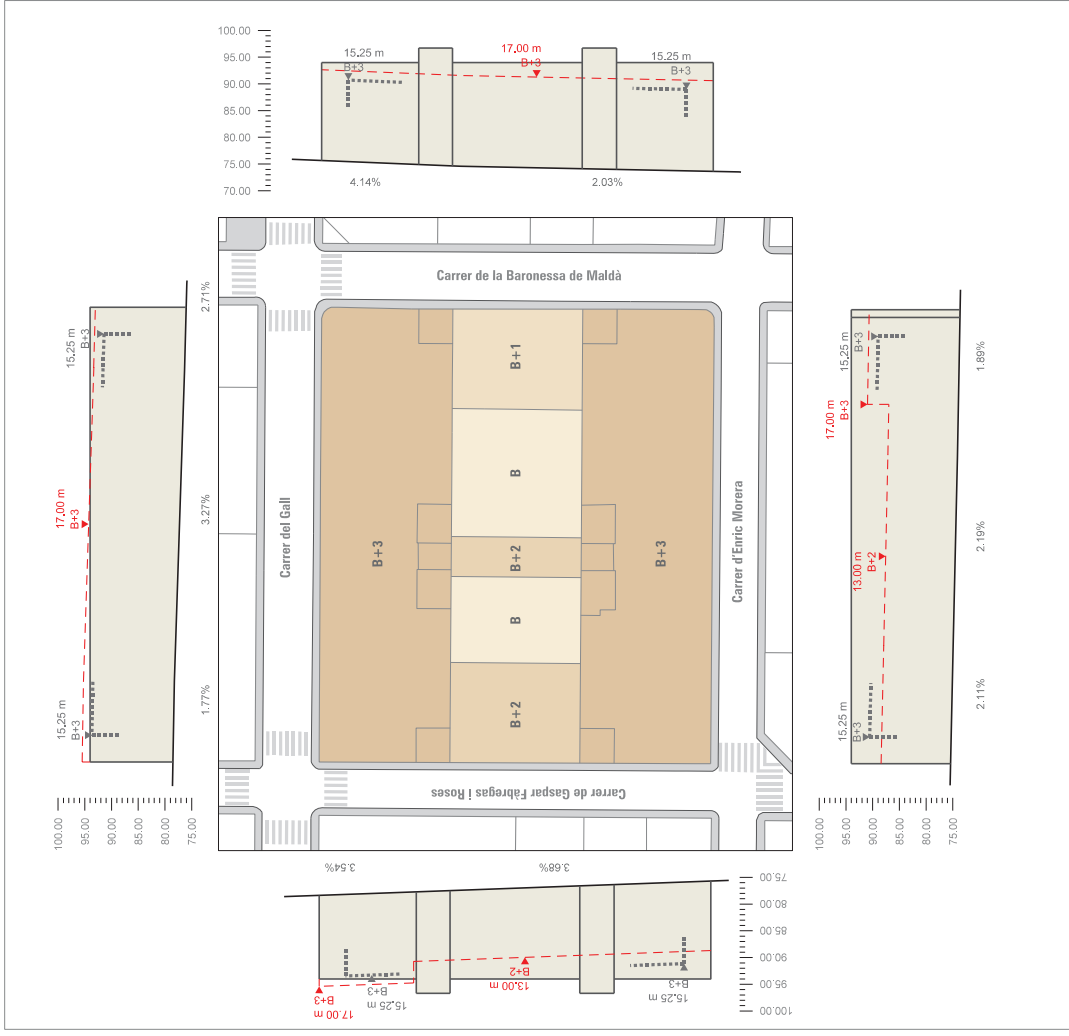
Zuercher & Associats, ciutat i territori, SL, Albert de Pablo Ponte, arquitecte  
 Direcció de Serveis d'Urbanisme de l'AMB

7ZZZ MPG 98/303 i 16/59364  
 Sòl afectat pel PGM

PLANTA I ALÇATS

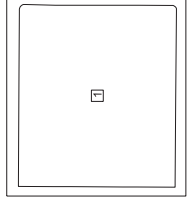
DADES DESCRIPTIVES

OBSERVACIONS

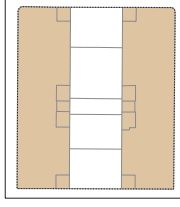


--- ARM i Nombre de plantes. PGM  
 ..... ARM i Nombre de plantes. Pla Parcel·l del Gall

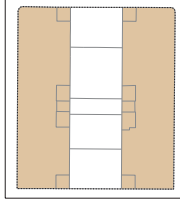
Estructura de la propietat



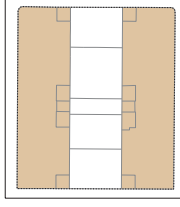
Ocupació en Planta B+3



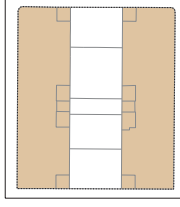
Ocupació en Planta B+2



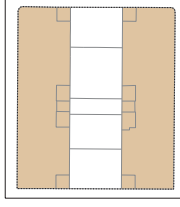
Ocupació en Planta B+1



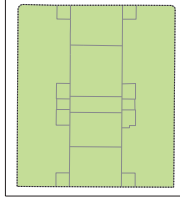
Ocupació en Planta Baixa



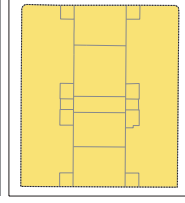
Ocupació en Soterrani (-3)



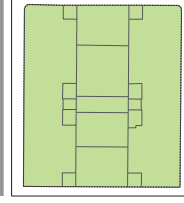
Activitat



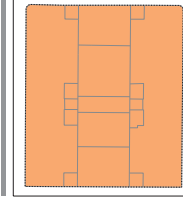
Estat de conservació



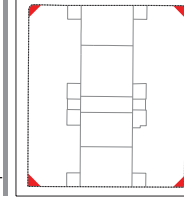
Antiguitat de les edificacions



Índex d'edificabilitat



Expedients i afectacions



Vista



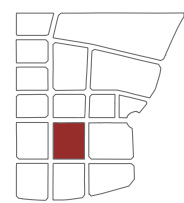
Modificacions puntuals del Pla general metropolità (PGM) a l'àmbit industrial "El Gall". Esplugues de Llobregat

Annex 2

Juliol de 2018

Fitxes

Ill·la B2



Escala 1:1.000

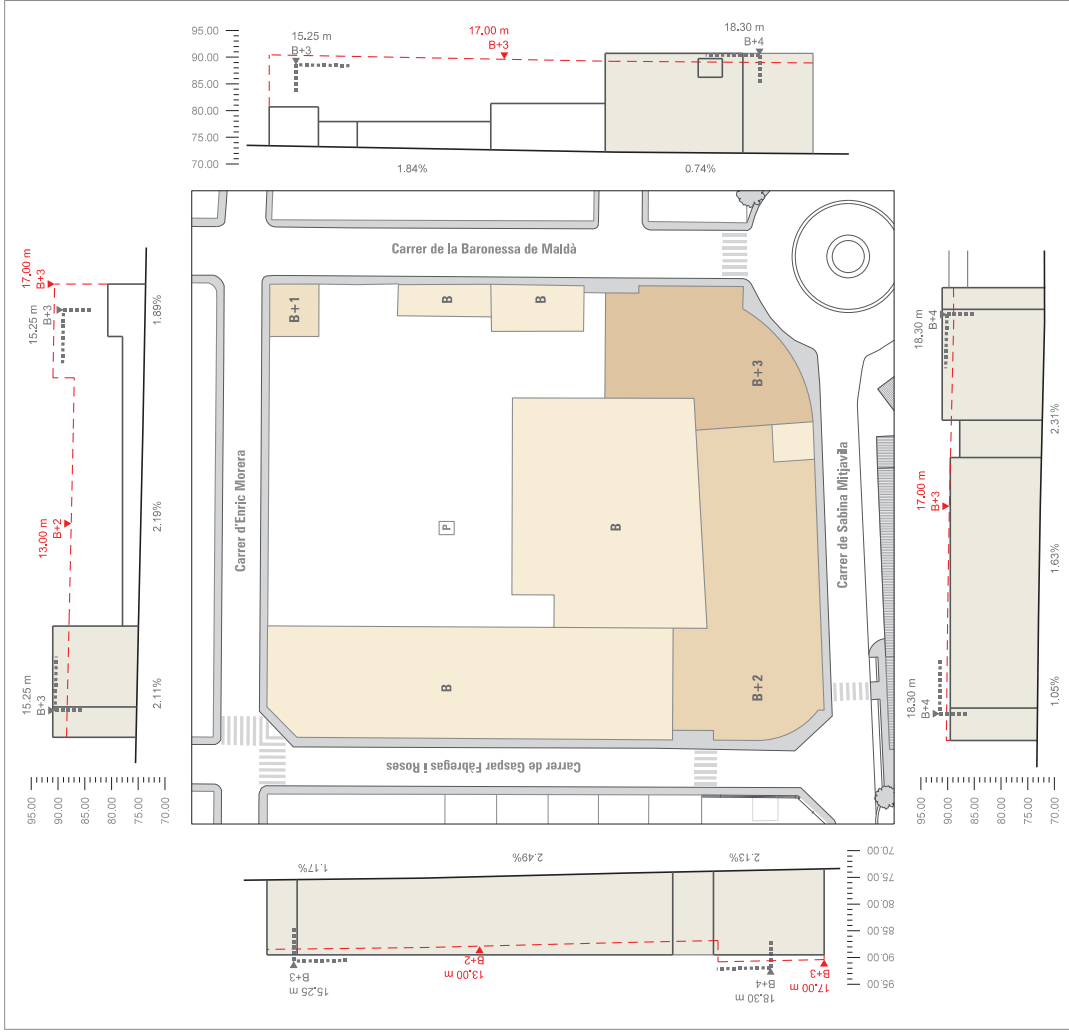


L'edificació sobrepassa l'alçada reguladora màxima. El nombre de plantes màxim s'adequa a les directrius del PGM.

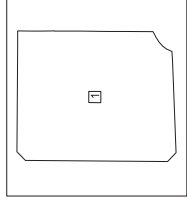
Superfície total illa (cada/m²)	6.232 m²
Superfície total illa (base original)	6.230 m²
Superfície construïda (cada/m²)	20.460 m²
Superfície d'ocupació (base original)	6.230 m²
Superfície Z2a	6.136 m²
Percentatge d'ocupació (Z2a)	102%
Índex d'edificabilitat (PGM)	2.00 m²/m²/m²
Índex mig de la illa (seg. Llei / Sup. Z2a)	3.33 m²/m²/m²
Edificabilitat potencial (seg. Z2a * índex PGM)	12.272 m²/m²
Balancé d'edificabilitat (potencial - sup. cat.)	- 8.188 m²/m²

Redacció:

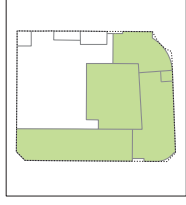
Zuercher & Associats, ciutat i territori, SL, Albert de Pablo Ponte, arquitecte  
 Direcció de Serveis d'Urbanisme de l'AMB



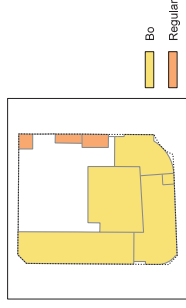
Estructura de la propietat



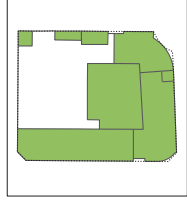
Activitat



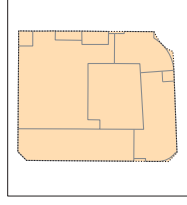
Estat de conservació



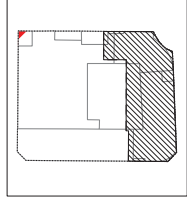
Antiguitat de les edificacions



Índex d'edificabilitat



Expedients i afectacions



PZZZ PE 03/8033  
Sòl afectat pel PGM

Vista

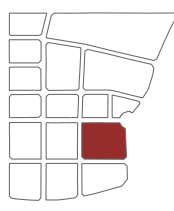


Modificacions puntuals del Pla general metropolità (PGM) a l'àmbit industrial "El Gall". Esplugues de Llobregat

Annex 2

Juliol de 2018 (esmenat maig de 2019)

Fitxes Illa B3



Escala 1:1.000



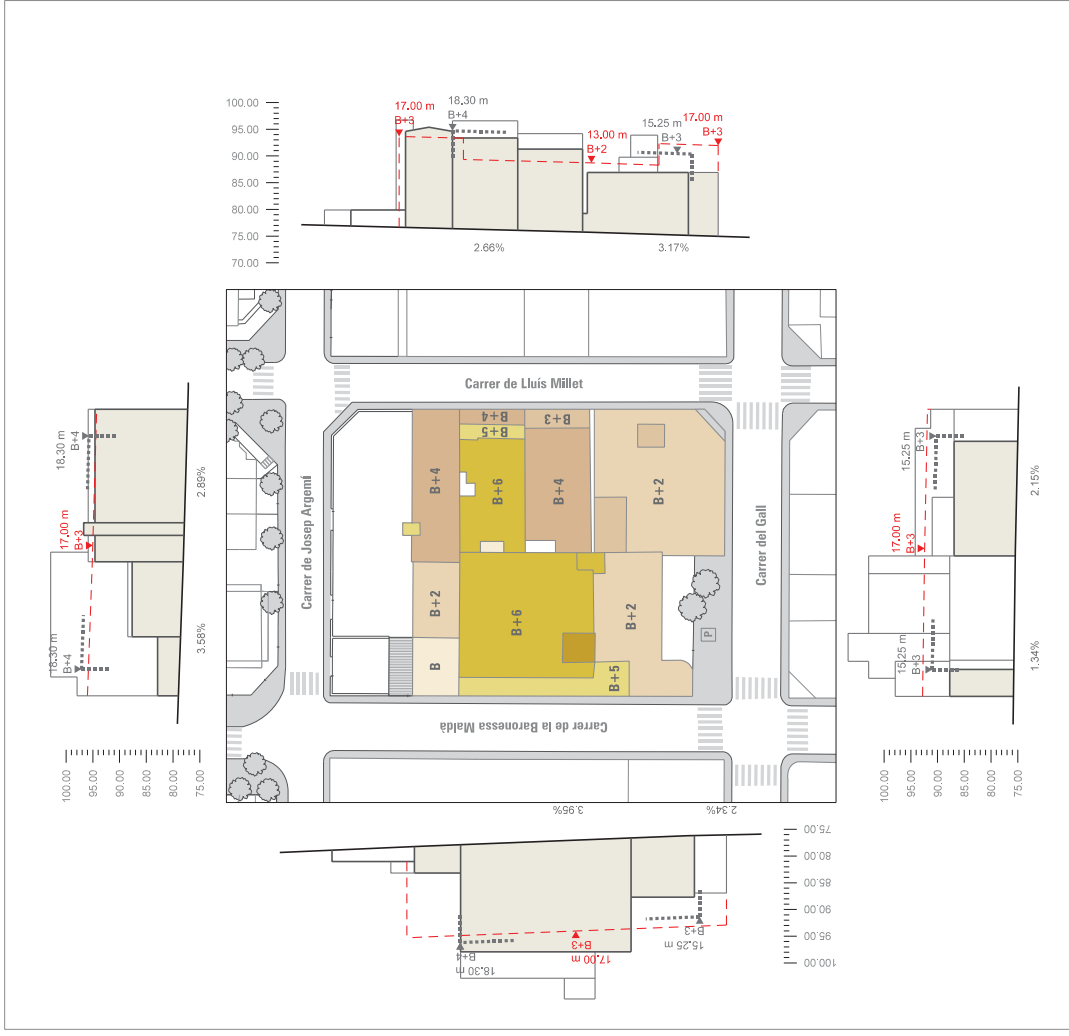
Redacció:

Zuercher & Associats, ciutat i territori, SL, Albert de Pablo Ponte, arquitecte  
Direcció de Serveis d'Urbanisme de l'AMB

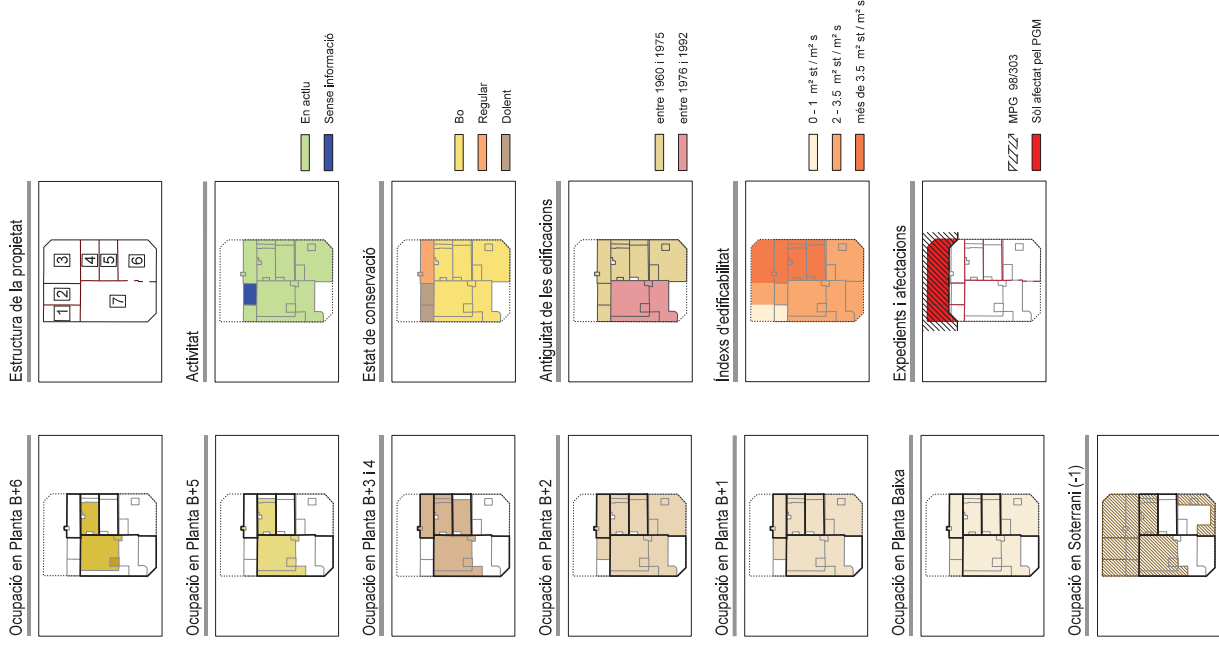
PLANTA I ALÇATS

DADES DESCRIPTIVES

OBSERVACIONS



--- ARM i Nombre de plantes. PGM  
 ..... ARM i Nombre de plantes. Pla Parcial el Gall



Superfície total illa (calentor)	3 868 m <sup>2</sup>
Superfície total illa (line alçada)	3 911 m <sup>2</sup>
Superfície construïda (calentor)	11 143 m <sup>2</sup> s
Superfície d'ocupació (line alçada)	2 812 m <sup>2</sup>
Superfície Z2a	3 143 m <sup>2</sup>
Percentatge d'ocupació (Z2a)	89%
Índex d'edificabilitat (PGM)	2.00 m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup> s
Índex mig de la illa (line alçada / sup. Z2a)	3.55 m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup> s
Edificabilitat potencial (índex Z2a * índex PGM)	6 286 m <sup>2</sup> s
Balans d'edificabilitat (potencial - sup. Z2a)	-4 857 m <sup>2</sup> s

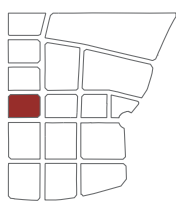
Vista



Modificacions puntuals del Pla general metropolità (PGM) a l'àmbit industrial "El Gall". Esplugues de Llobregat

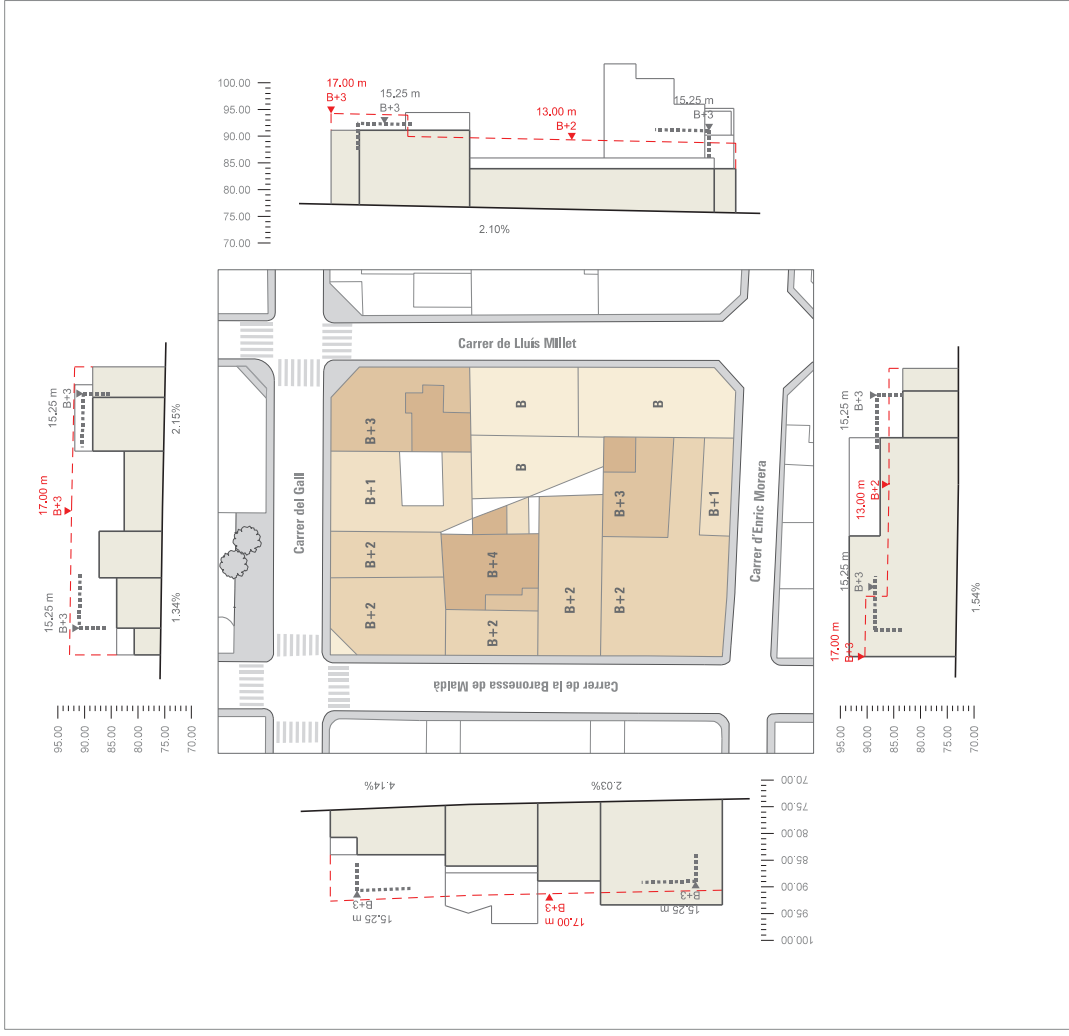
Annex 2 Juliol de 2018 (esmenat maig de 2019)

Fitxes Illa C1



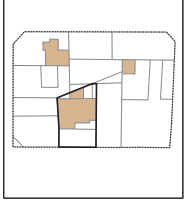
Escala 1:1.000

Redacció: *Zurbrugg*, ciutat i territori, SL, Albert de Pablo Ponte, arquitecte  
 Direcció de Serveis d'Urbanisme de l'AMB

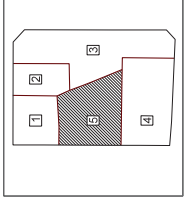


--- ARM i Nombre de plantes. PGM  
 ..... ARM i Nombre de plantes. Pla Parcial el Gall

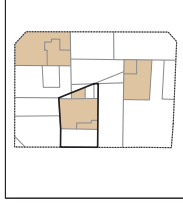
Ocupació en Planta B+4



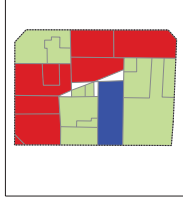
Estructura de la propietat



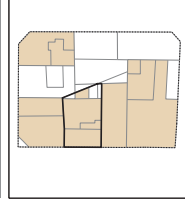
Ocupació en Planta B+3



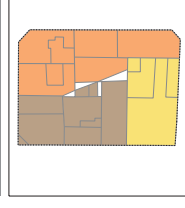
Activitat



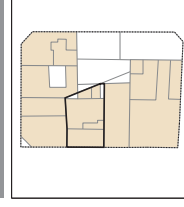
Ocupació en Planta B+2



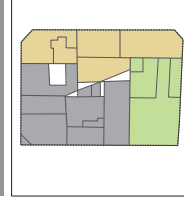
Estat de conservació



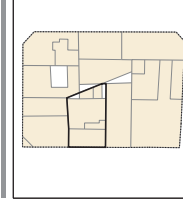
Ocupació en Planta B+1



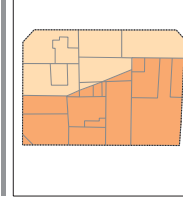
Antiguitat de les edificacions



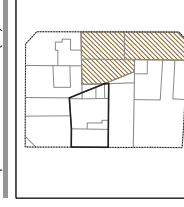
Ocupació en Planta Baixa



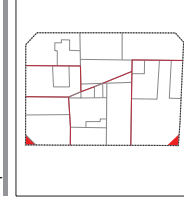
Índex d'edificabilitat



Ocupació en Soterrani (-1)



Expedients i afectacions



Parcels·la amb divisió horitzontal

En actiu  
 Inactiu  
 Sense Informació

Bo  
 Regular  
 Dolent

abans de 1960  
 entre 1960 i 1975  
 entre 1983 i 2008

1-2 m² st/m²s  
 2-3.5 m² st/m²s

Sol afectat pel PGM

Superfície total illa (cadastral)	3.971 m <sup>2</sup>
Superfície total illa (base digital)	4.010 m <sup>2</sup>
Superfície construïda (cadastral)	10.416 m <sup>2</sup> s
Superfície d'ocupació (base digital)	3.851 m <sup>2</sup>
Superfície Z2a	3.982 m <sup>2</sup>
Percentatge d'ocupació (Z2a)	97%
Índex d'edificabilitat (PGM)	2.00 m <sup>2</sup> st/m <sup>2</sup> s
Índex mig de la illa (seg. cat. / sup. Z2a)	2.62 m <sup>2</sup> st/m <sup>2</sup> s
Edificabilitat potencial (seg. Z2a * índex PGM)	7.964 m <sup>2</sup> s
Balanc d'edificabilitat (potencial - sup. cat.)	-2.452 m <sup>2</sup> s

L'edificació de la parcel·la 4 sobrepassa l'alçada reguladora màxima. El nombre de plantes màxim s'adequa a les directrius del PGM.

Vista

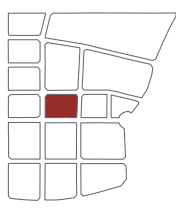


Modificacions puntuals del Pla general metropolità (PGM) a l'àmbit industrial "El Gall". Esplugues de Llobregat

Annex 2

Juliol de 2018

Fitxes  
 Illa C2

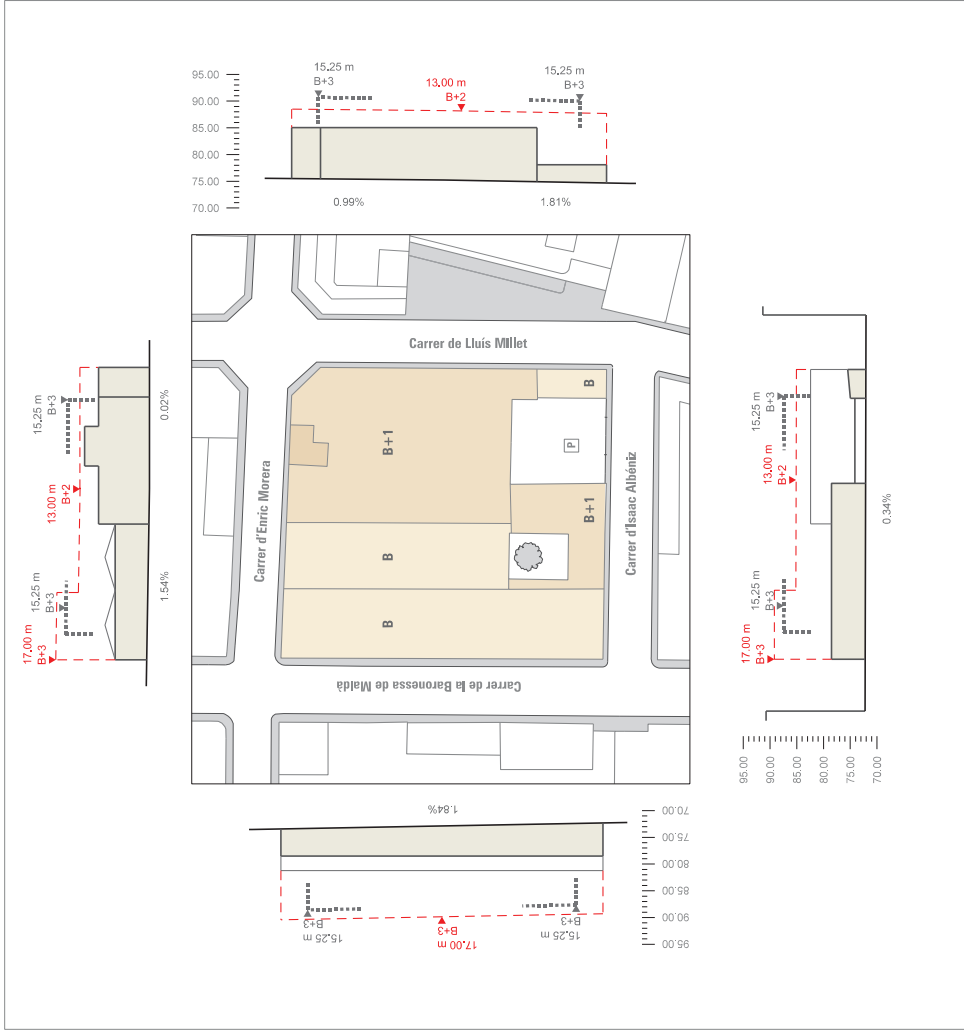


Escala 1:1.000



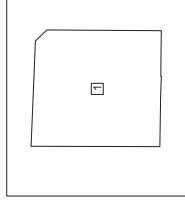
Redacció:

Zurbruggen, ciutat i territori, SL, Albert de Pablo Ponte, arquitecte  
 Direcció de Serveis d'Urbanisme de l'AMB

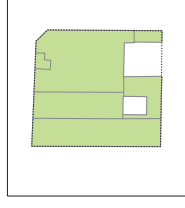


--- ARM i Nombre de plantes. PGM  
 ..... ARM i Nombre de plantes, Pla Parcial el Gall

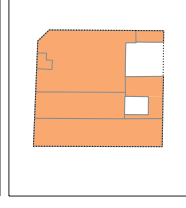
Estructura de la propietat



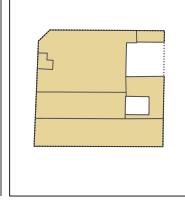
Activitat



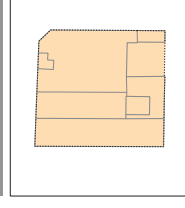
Estat de conservació



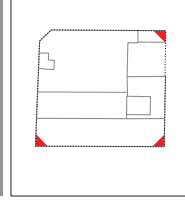
Antiguitat de les edificacions



Índex d'edificabilitat



Expedients i afectacions



(sense soterrani)

Vista



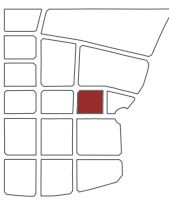
Modificacions puntuals del Pla general metropolità (PGM) a l'àmbit industrial "El Gall". Esplugues de Llobregat

Annex 2

Juliol de 2018

Fitxes

Illas C3



Escala 1:1.000

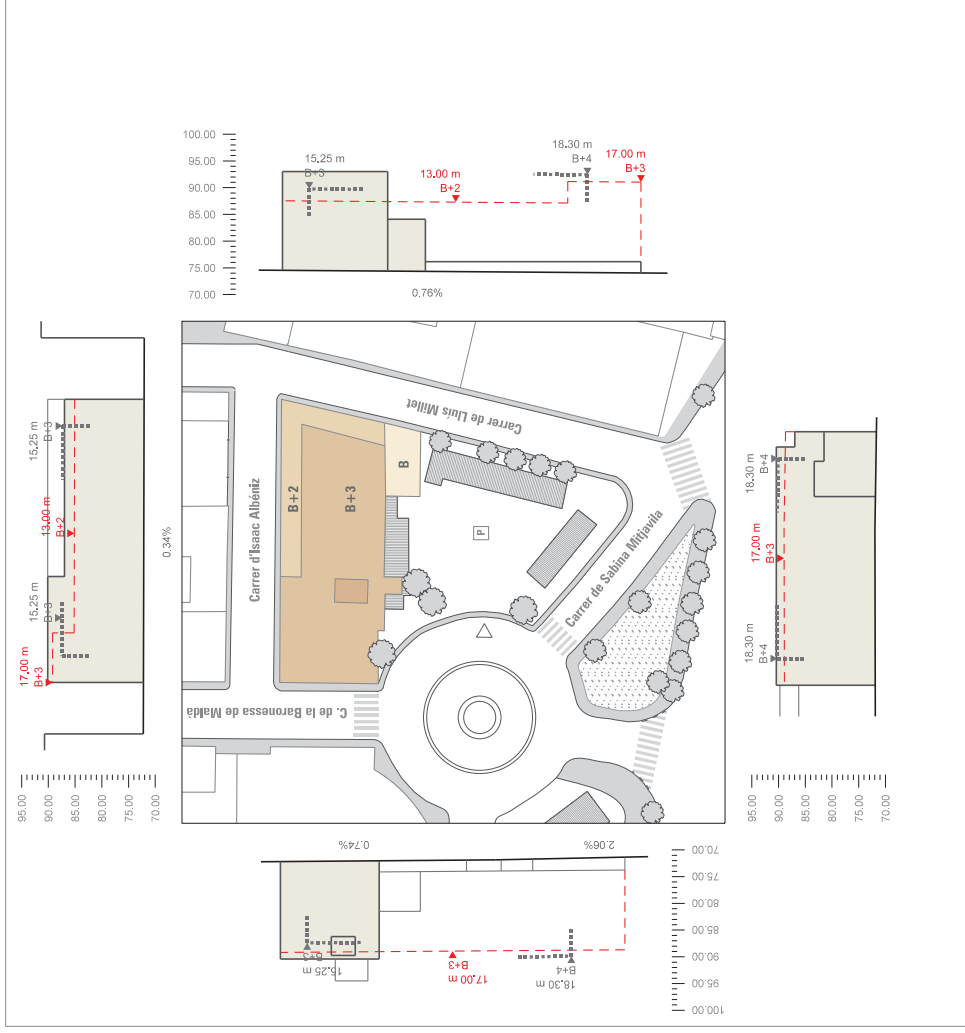


Redacció:

Zuercher & Associats, ciutat i territori, S.L. Albert de Pablo Ponte, arquitecte  
 Direcció de Serveis d'Urbanisme de l'AMB



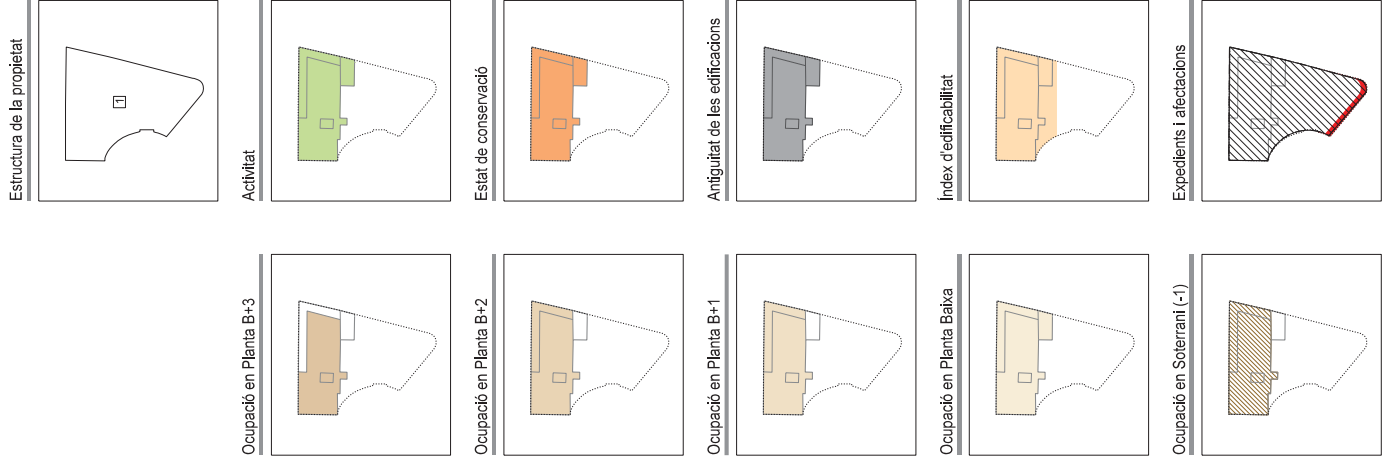
PLANTA I ALÇATS



--- ARM i Nombre de plantes. PGM

..... ARM i Nombre de plantes, Pla Parcial el Gall

DADES DESCRIPTIVES



OBSERVACIONS

Superfície total illa (cada/m²)	2.204 m²
Superfície total illa (beni orgànic)	2.225 m²
Superfície construïda (cada/m²)	3.993 m² s
Superfície d'ocupació (beni orgànic)	1.077 m²
Superfície Z2a	2.130 m²
Percentatge d'ocupació (Z2a)	51%
Index d'edificabilitat (PGM)	2.00 m² s/ m² s
Index mig de la illa (seg. Llei d'Imp. 25a)	1.87 m² s/ m² s
Edificabilitat potencial (seg. 22a * index PGM)	4.260 m² s
Balancé d'edificabilitat (potencial - sup. cat.)	267 m² s

L'edificació sobrepassa l'alçada reguladora màxima.  
El nombre de plantes màxim s'adequa a les directrius del PGM.

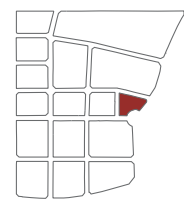
Vista



Modificacions puntuals del Pla general metropolità (PGM) a l'àmbit industrial "El Gall". Esplugues de Llobregat

Annex 2 Juliol de 2018

Fitxes Illa C3'

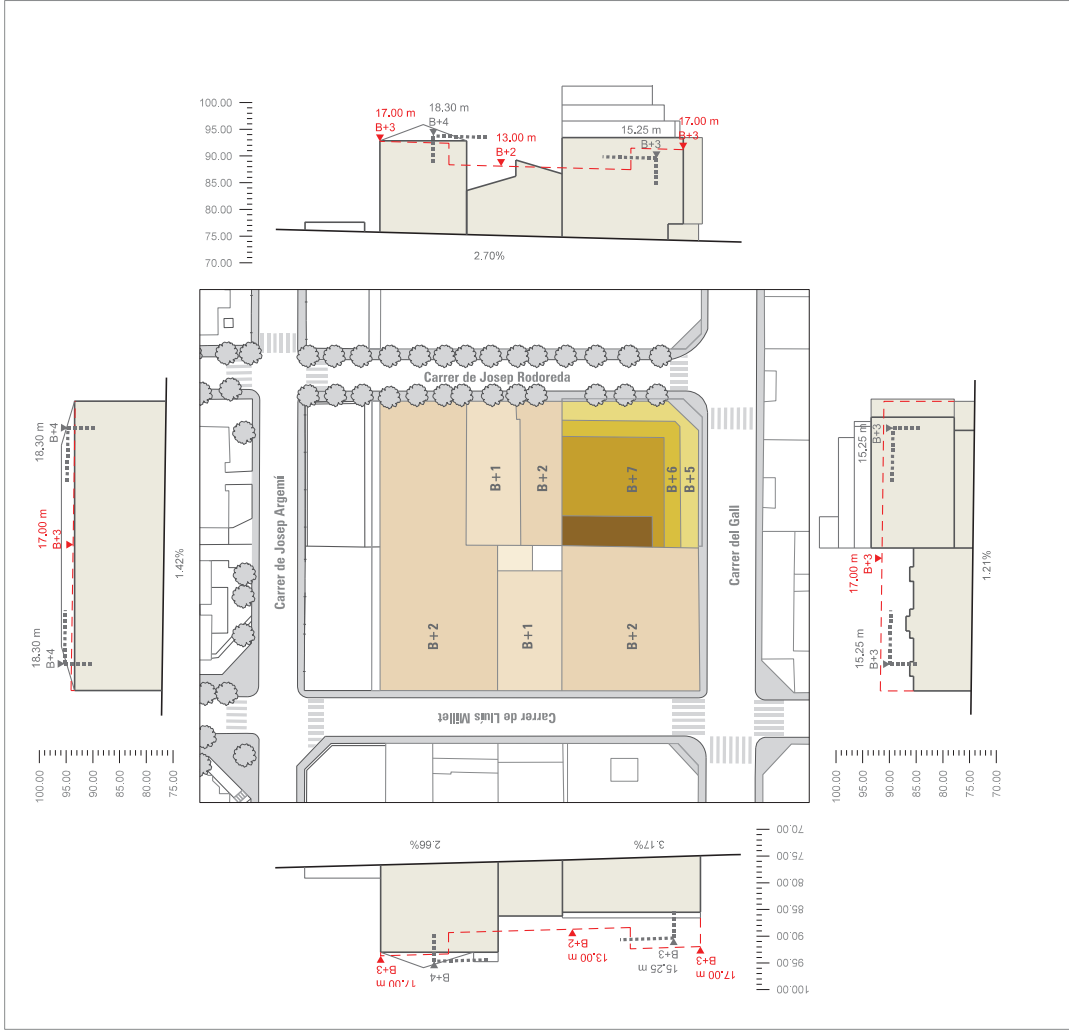


Escala 1:1.000



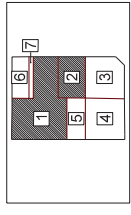
Redacció: *Zurbrugg*, ciutat i territori, SL, Albert de Pablo Ponte, arquitecte  
Direcció de Serveis d'Urbanisme de l'AMB

7ZZZ MPG 90/1113 IMPG 03/20/41  
Sol afectat pel PGM

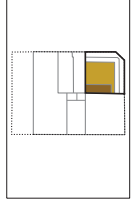


--- ARM i Nombre de plantes, PGM  
 ..... ARM i Nombre de plantes, Pla Parcel·la i Gall

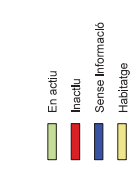
Estructura de la propietat



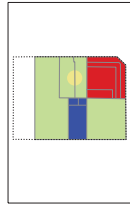
Ocupació en Planta B+7



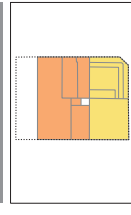
Parcel·la amb divisió horitzontal



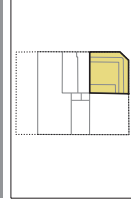
Activitat



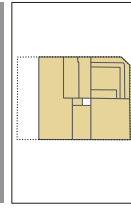
Estat de conservació



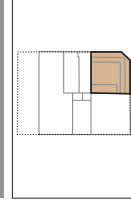
Ocupació en Planta B+5



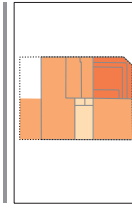
Antiguitat de les edificacions



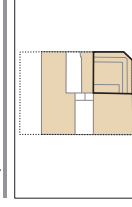
Ocupació en Planta B+3 i 4



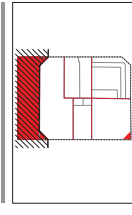
Índex d'edificabilitat



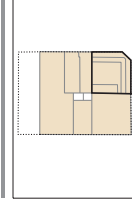
Ocupació en Planta B+2



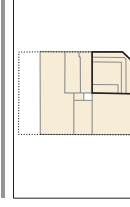
Expedients i afectacions



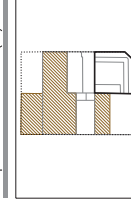
Ocupació en Planta B+1



Ocupació en Planta Baixa



Ocupació en Soterrani (-1)



Vista



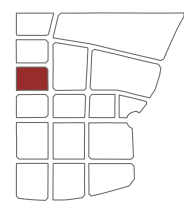
Modificacions puntuals del Pla general metropolità (PGM) a l'àmbit industrial "El Gall". Esplugues de Llobregat

Annex 2

Juliol de 2018

Fitxes

Ill·la D1

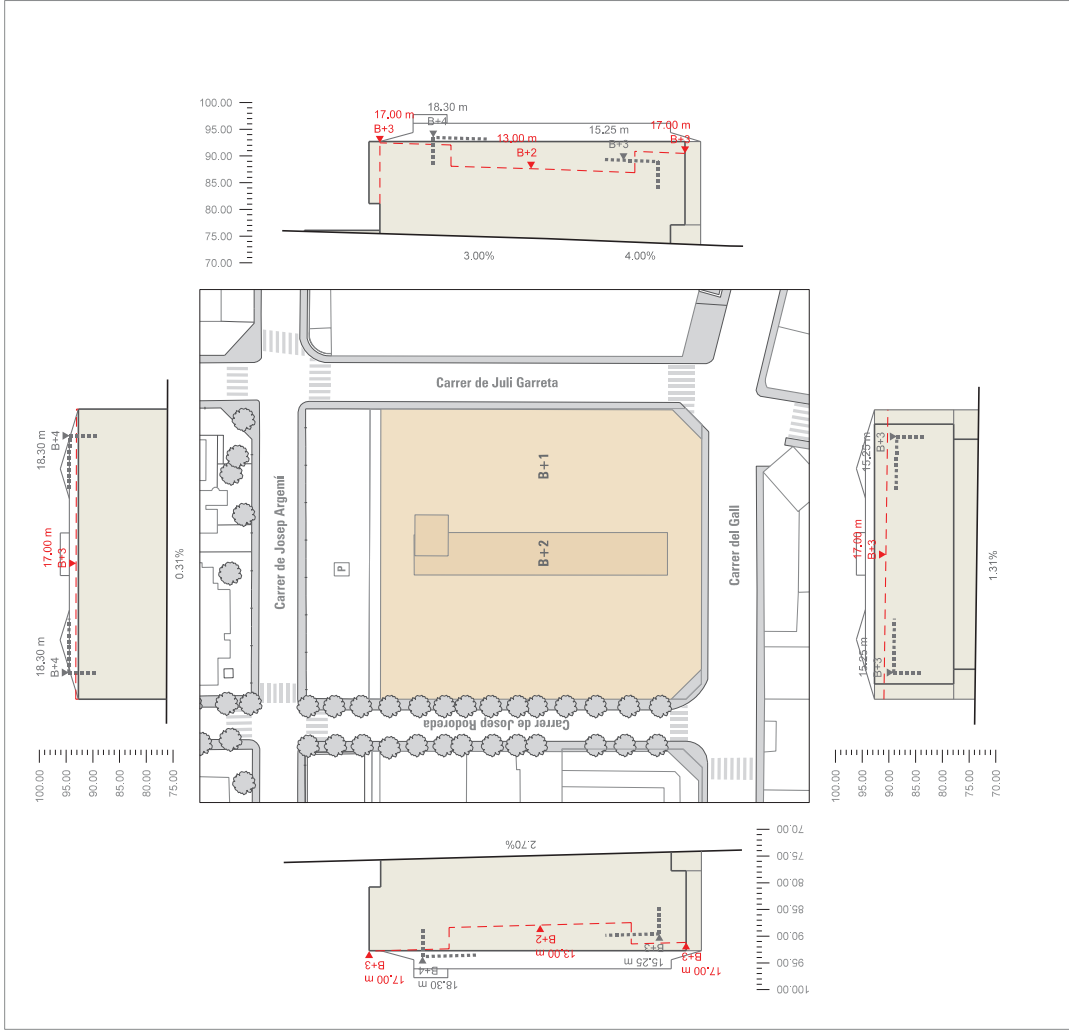


Escala 1:1.000



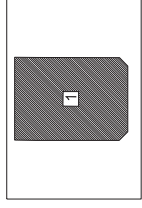
Redacció:

Zurbruggen, ciutat i territori, SL, Albert de Pablo Ponte, arquitecte  
 Direcció de Serveis d'Urbanisme de l'AMB



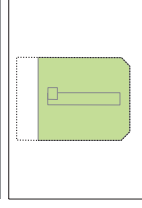
- - - ARM i Nombre de plantes. PGM
- ..... ARM i Nombre de plantes. Pla Parcial el Gall

Estructura de la propietat



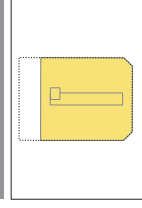
Parcelsa amb divisió horitzontal

Activitat



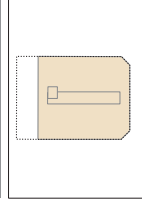
En actiu

Estat de conservació

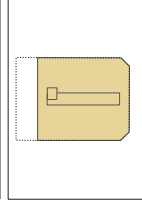


Bo

Ocupació en Planta B+1

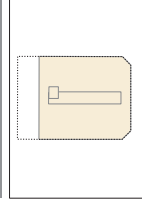


Antiguitat de les edificacions

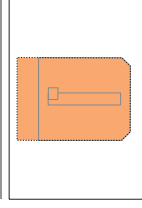


entre 1901 i 1975

Ocupació en Planta Baixa

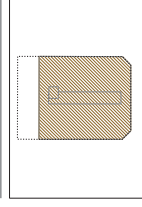


Índex d'edificabilitat

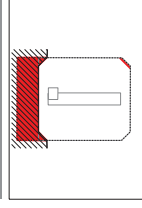


2.5 - 3.5 m² s.t./m² s

Ocupació en Soterrani (-1)



Expedients i afectacions



ZZZ MPG 99303  
Sot afectat pel PGM

Vista

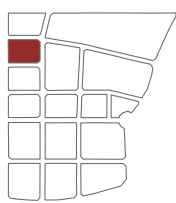


Modificacions puntuals del Pla general metropolità (PGM) a l'àmbit industrial "El Gall". Esplugues de Llobregat

Annex 2

Juliol de 2018

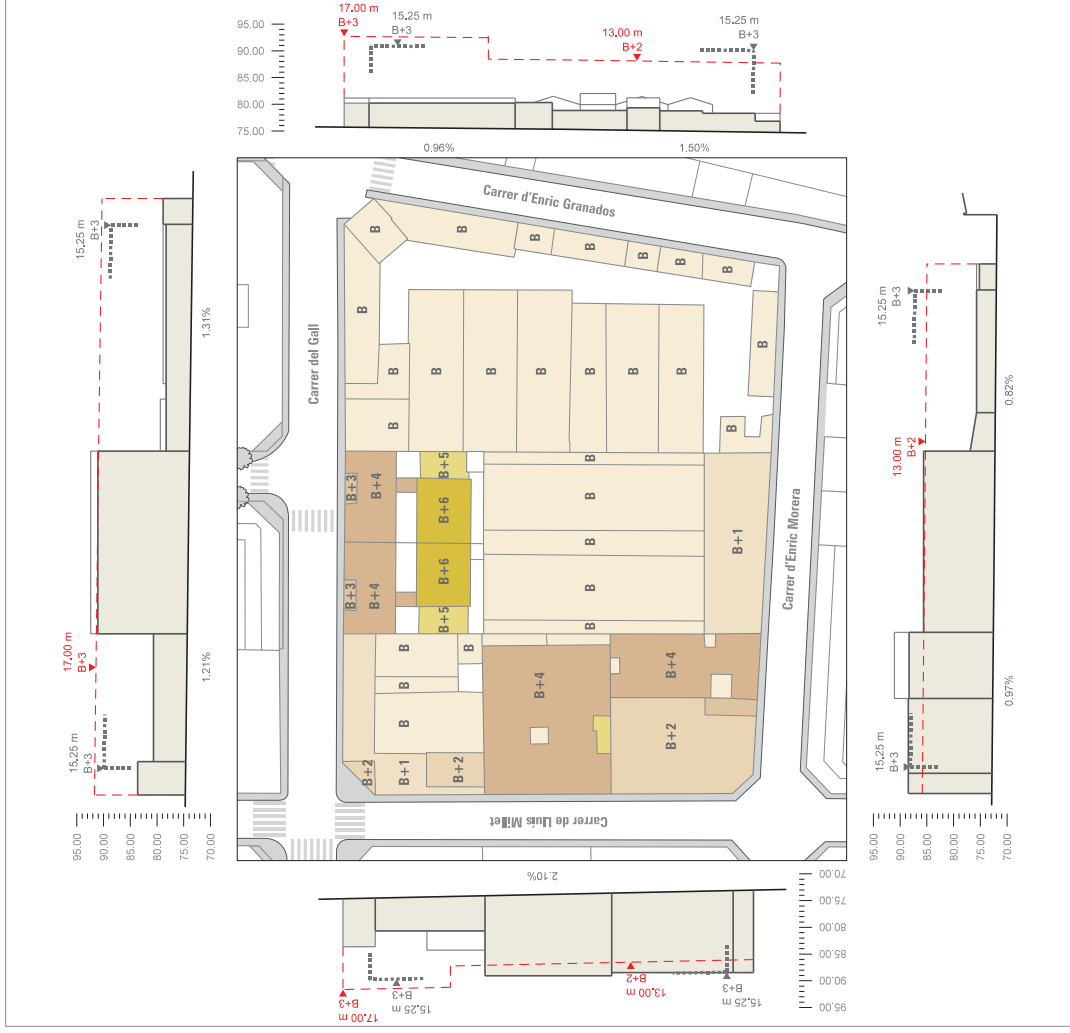
Fitxes  
Illa D1'



Escala 1:1.000

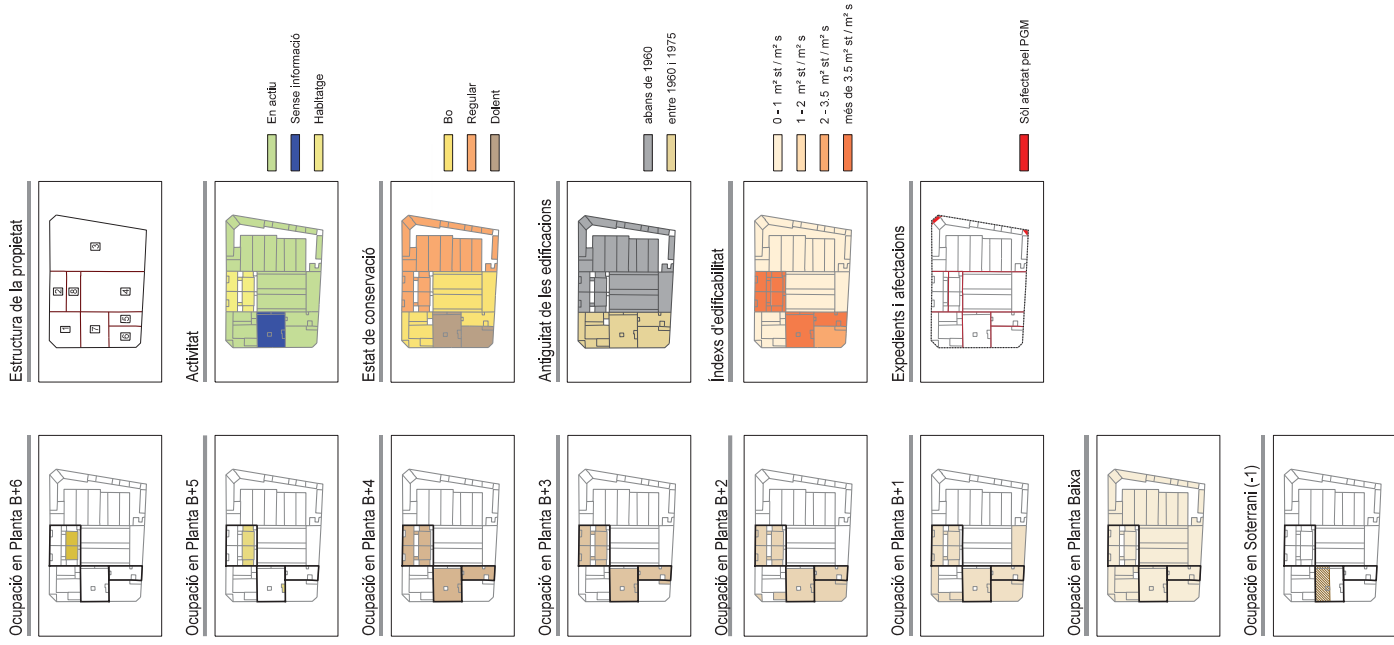


PLANTA I ALÇATS



--- ARM | Nombre de plantes: PGM  
 ..... ARM | Nombre de plantes: Pla Parcial el Gall

DADES DESCRIPTIVES



OBSERVACIONS

Superfície total illa (cadastral)	6.222 m <sup>2</sup>
Superfície total illa (valor digital)	8.322 m <sup>2</sup>
Superfície construïda (cadastral)	16.612 m <sup>2</sup>
Superfície d'ocupació (valor digital)	7.317 m <sup>2</sup>
Superfície Z2a	8.264 m <sup>2</sup>
Percentatge d'ocupació (Z2a)	88%
Índex d'edificabilitat (PGM)	2.00 m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup>
Índex màg de la illa (seg. Llei / Sup. Z2a)	2.01 m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup>
Edificabilitat potencial (seg. Z2a * índex PGM)	16.528 m <sup>2</sup>
Balanc d'edificabilitat (potencial - sup. constr.)	-84 m <sup>2</sup>

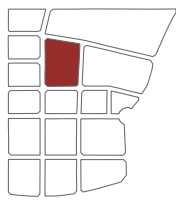
L'edificació de la parcel·la 6 sobrepassa l'alçada reguladora màxima. El nombre de plantes màxim s'adequa a les directrius del PGM.

Vista



Modificacions puntuals del Pla general metropolità (PGM) a l'àmbit industrial "El Gall". Esplugues de Llobregat

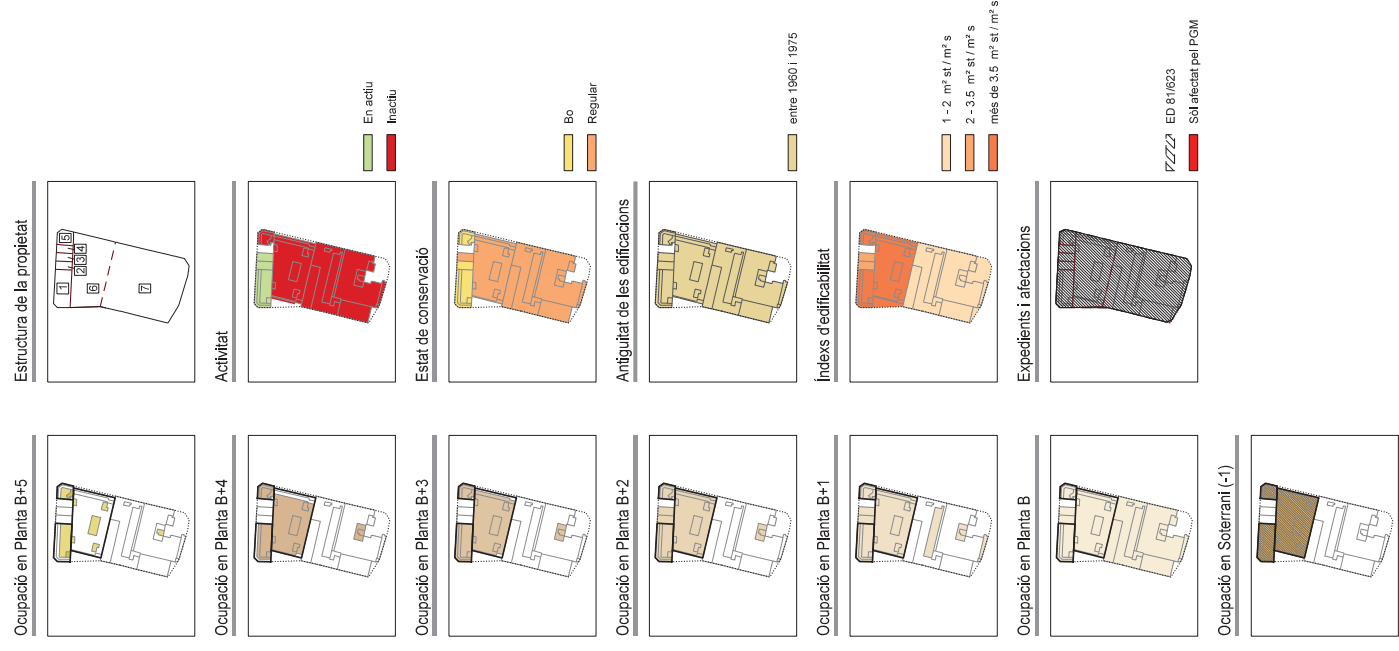
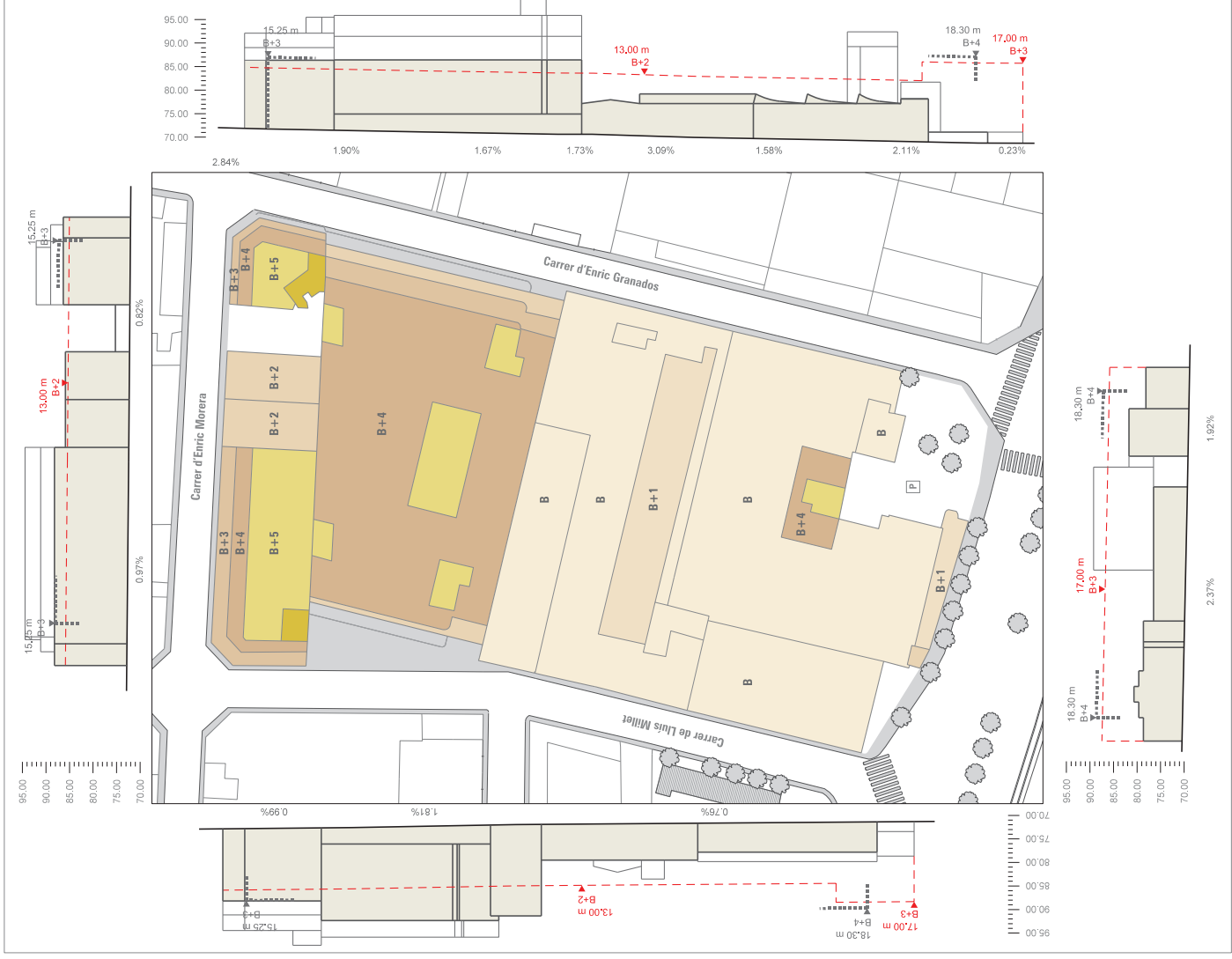
Annex 2 Juliol de 2018



Fitxes Illa D2

Escala 1:1.000





Superfície total illa (cràter)	13 008 m <sup>2</sup>
Superfície total illa (llac aigua)	13 084 m <sup>2</sup>
Superfície construïda (caòstica)	38 743 m <sup>2</sup>
Superfície d'ocupació (base àgria)	11 700 m <sup>2</sup>
Superfície 22a	13 102 m <sup>2</sup>
Percentatge d'ocupació (22a)	89%
Índex d'edificabilitat (PVM)	2.00 m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup>
Índex mig de la illa (Índ. cat./sup. 22a)	2.96 m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup>
Edificabilitat potencial (Índ. cat./sup. 22a)	26 204 m <sup>2</sup>
Balans d'edificabilitat (potencial - sup. cat.)	-12 539 m <sup>2</sup>

La parcel·la 6 i 7 formen un únic conjunt edificatori corresponent a l'antiga fàbrica Braun.  
L'índex teòric d'edificabilitat de l'edificació existent a les dues parcel·les juntes és de 3 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup>.

Vista



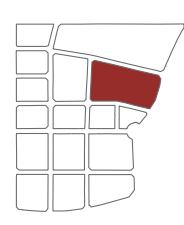
Modificacions puntuals del Pla general metropolità (PGM) a l'àmbit industrial "El Gall". Esplugues de Llobregat

Annex 2

Juliol de 2018

Fitxes

Illas D3



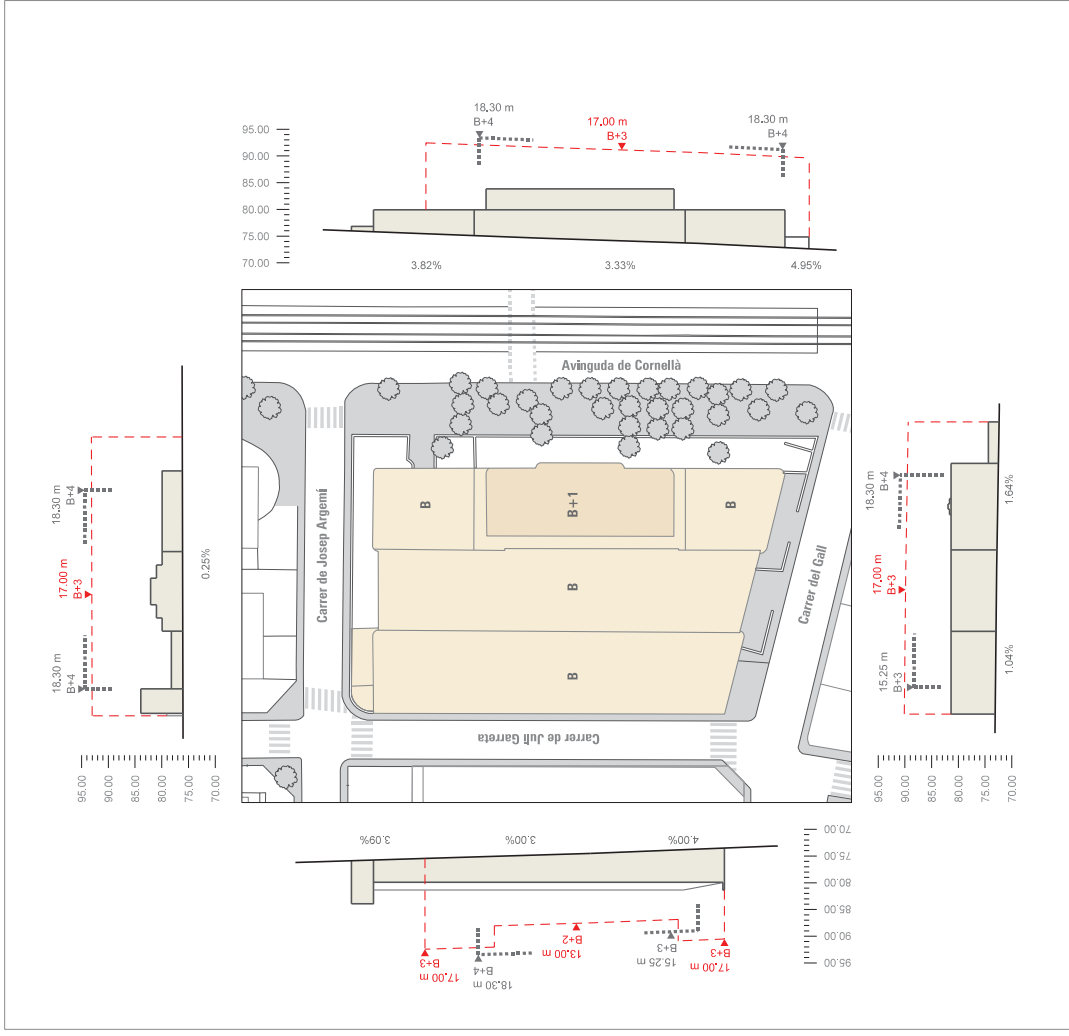
Escala 1:1.000



Redacció:

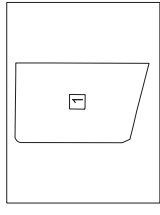
Zuercher & Associats, ciutat i territori, S.L., Albert de Pablo Ponte, arquitecte  
Direcció de Serveis d'Urbanisme de l'AMB

--- ARM i Nombre de plantes. PGM  
----- ARM i Nombre de plantes. Pla Parcial el Gall

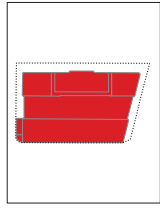


- - - ARM i Nombre de plantes. PGM
- ..... ARM i Nombre de plantes. Pla Parcel·la del Gall

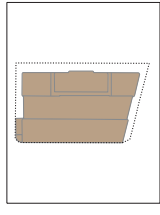
Estructura de la propietat



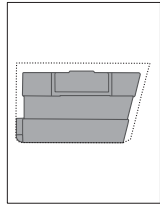
Activitat



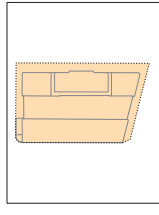
Estat de conservació



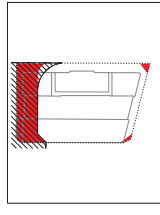
Antiguitat de les edificacions



Índex d'edificabilitat

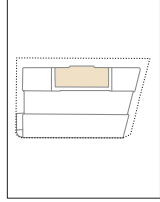


Expedients i afectacions

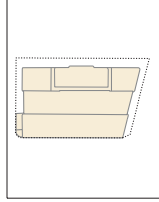


7ZZZ3 MPG 99/303  
Sòl afectat pel PGM

Ocupació en Planta B+1



Ocupació en Planta B+4



(sense soterrani)

Vista

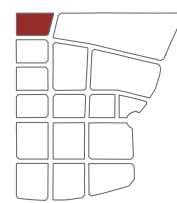


Modificacions puntuals del Pla general metropolità (PGM) a l'àmbit industrial "El Gall". Esplugues de Llobregat

Annex 2

Juliol de 2018

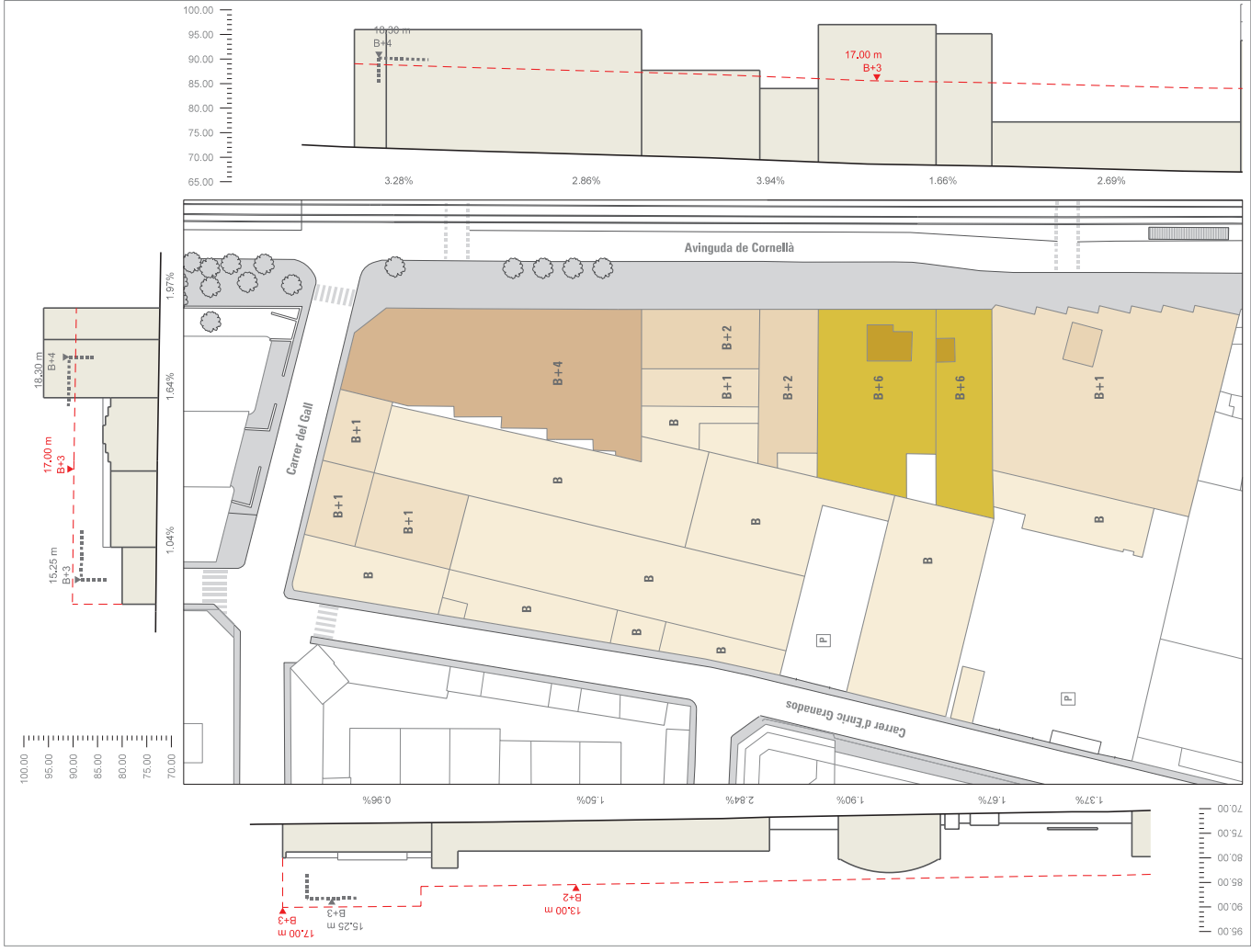
Fitxes Illa E1



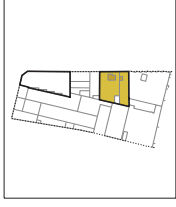
Escala 1:1.000



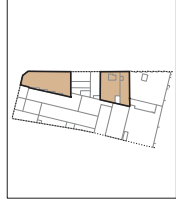
Redacció: *Zurbrugg*, ciutat i territori, S.L. Albert de Pablo Ponte, arquitecte  
Direcció de Serveis d'Urbanisme de l'AMB



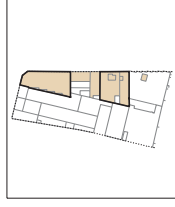
Ocupació en Planta B+5 i B+6



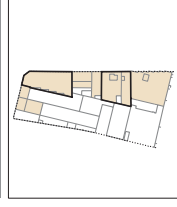
Ocupació en Planta B+3 i B+4



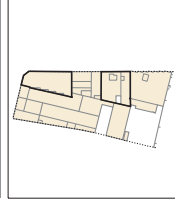
Ocupació en Planta B+2



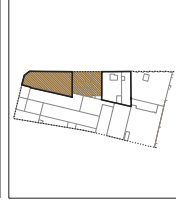
Ocupació en Planta B+1



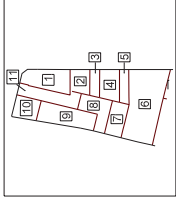
Ocupació en Planta B+0



Ocupació en Soterrani (-1 i -2)



Estructura de la propietat



Activitat



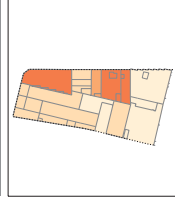
Estat de conservació



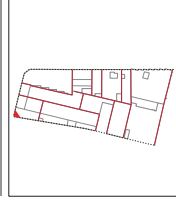
Antiguitat de les edificacions



Índexs d'edificabilitat



Expedients i afectacions



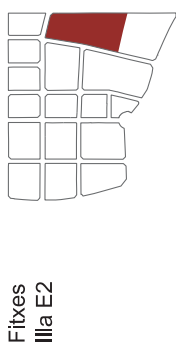
Superfície total illa (cadastre)	13 042 m²
Superfície total illa (lloc equal)	13 089 m²
Superfície construïda (cadastre)	28 833 m²
Superfície d'ocupació (base aèria)	10 786 m²
Superfície ZA	13 052 m²
Percentatge d'ocupació (ZSA)	83%
Índex d'edificabilitat (IPSM)	2,00 m²/m²
Índex mig de la illa (sup. cad./sup. ZSA)	2,21 m²/m²
Edificabilitat potencial (lloc. ZA + índex IPSM)	26 104 m²
Balanc d'edificabilitat (potencial - sup. cad.)	-3 729 m²

Vista



Modificacions puntuals del Pla general metropolità (PGM) a l'àmbit industrial "El Gall". Esplugues de Llobregat

Annex 2 Juliol de 2018

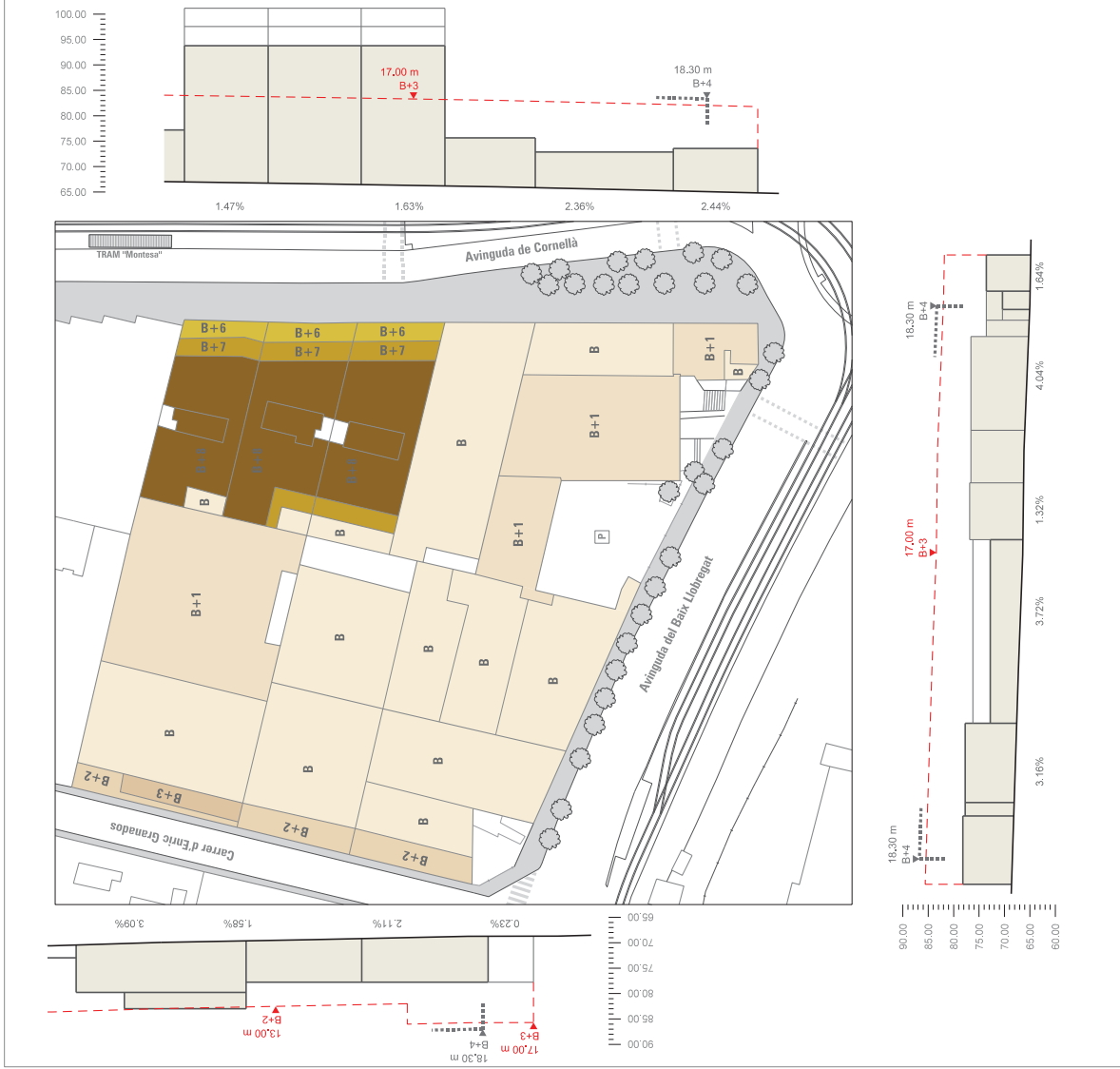


Escala 1:1.000

PLANTA I ALÇATS

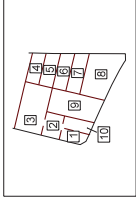
DADES DESCRIPTIVES

OBSERVACIONS



--- ARM i Nombre de plantes. PGM  
 ..... ARM i Nombre de plantes. Pla Parcial el Gall

Estructura de la propietat



Ocupació en Planta B+6



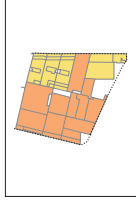
Activitat



Ocupació en Planta B+7



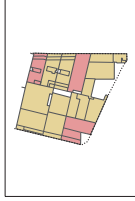
Estat de conservació



Ocupació en Planta B+4, 5 i 6



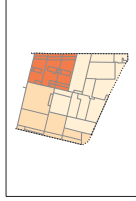
Antiguitat de les edificacions



Ocupació en Planta B+3



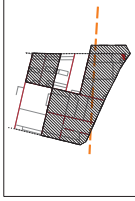
Índexs d'edificabilitat



Ocupació en Planta B+2



Expedients i afectacions



Ocupació en Planta B+1



Ocupació en Planta Baixa



Ocupació en Soterrani (-1-1-2)



Vista

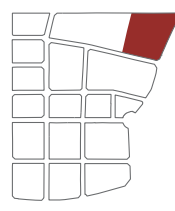


Modificacions puntuals del Pla general metropolità (PGM) a l'àmbit industrial "El Gall". Esplugues de Llobregat

Annex 2

Juliol de 2018

Fitxes Illa E3



Escala 1:1.000




Redacció:

Zuercher, ciutat i territori, SL, Albert de Pablo Ponte, arquitecte  
 Direcció de Serveis d'Urbanisme de l'AMB



### **ANNEX 3.**

## **Estudi d'avaluació de la mobilitat generada (EAMG) a l'àmbit industrial El Gall**



# Estudi d'Avaluació de la Mobilitat Generada per la Modificació Puntual del PGM a l'àmbit industrial "El Gall" d'Esplugues de Llobregat

**Memòria**

Maig 2019



# ÍNDEX

1. Objecte de l'estudi.....	1
1.1. Marc normatiu .....	1
1.2. Marc conceptual .....	1
1.3. Objectius, metodologia i fases .....	1
2. Àmbit d'estudi.....	2
2.1. Situació de l'àmbit d'estudi.....	2
2.2. Planejament urbanístic.....	3
2.2.1. Concepte i aspectes vinculats a les diferents tipologies de qualificació .....	3
2.2.2. Estat actual .....	4
2.2.3. Proposta de la MPPGM el Gall.....	4
2.2.4. Variació de superfícies .....	5
2.2.5. Mobilitat associada als diferents tipus d'indústria del PAE del Gall .....	6
2.2.6. Afectacions urbanístiques previstes per altres planejaments vinculades a la mobilitat .....	7
3. Caracterització del territori i de les xarxes de transport.....	7
3.1. Accessibilitat a peu i en bicicleta.....	7
3.1.1. Xarxa per a vianants.....	7
3.1.2. Xarxa per a bicicletes .....	8
3.1.3. Xarxa d'aparcaments per a bicicleta .....	10
3.2. Accessibilitat en transport públic.....	11
3.2.1. Xarxa de transport públic.....	11
3.2.2. Capacitats i places disponibles .....	12
3.2.2.1. Servei d'autobús .....	12
3.2.2.2. Servei de tramvia.....	12
3.3. Accessibilitat en vehicle privat .....	13
3.3.1. Xarxa viària: vies urbanes i interurbanes .....	13
3.3.2. Caracterització de l'oferta d'aparcament per a vehicle privat .....	14
3.3.3. Caracterització de la mobilitat actual a la xarxa viària: Demanda.....	14
3.3.4. Distribució de mercaderies .....	16
4. Caracterització de la mobilitat generada.....	17
4.1. Objecte .....	17
4.2. Paràmetres pel càlcul de la generació de desplaçaments.....	17
4.2.1. Campanya d'enquestes per a definir els patrons de mobilitat de la mobilitat actual i la futura.....	17
4.3. Volum de desplaçaments.....	18
4.4. Repartiment modal dels desplaçaments .....	19
4.5. Càlcul de l'increment dels desplaçaments i el seu repartiment modal .....	20
4.6. Repartiment temporal del total de desplaçaments futurs.....	21
4.6.1. Repartiment dels desplaçaments en Transport no motoritzat.....	21
4.6.2. Repartiment dels desplaçaments en Transport Públic.....	21
4.6.3. Repartiment dels desplaçaments en Vehicle Privat .....	21

4.7. Repartiment territorial dels viatges generats .....	21
5. Impacte de la mobilitat sobre les xarxes .....	22
5.1. Vianants i ciclistes .....	22
5.2. Transport Públic .....	23
5.3. Xarxa viària .....	23
5.4. Aparcament .....	24
5.4.1. Aparcament de bicicletes .....	24
5.4.2. Aparcament de turismes.....	24
5.4.3. Aparcament de vehicle elèctric.....	24
5.4.4. Aparcament PMR .....	25
5.4.5. Aparcament de motocicletes .....	25
5.5. Càrrega i descàrrega de mercaderies.....	25
5.6. Indicadors de gènere associats a la nova mobilitat .....	26
6. Avaluació de l'impacte mediambiental de la mobilitat generada .....	26
7. Propostes d'actuació .....	26
7.1. Jerarquització de la xarxa i caracterització de l'espai destinat a cada mode .....	27
7.2. Optimització dels sentits de circulació pel correcte funcionament de la xarxa .....	29
7.3. Optimització dels aparcaments de les vies de pas principal i les de zona 30 .....	30
7.3.1. Optimització dels aparcaments de càrrega i descàrrega .....	30
7.3.2. Optimització dels aparcaments regulats de rotació.....	32
7.4. Implantació de nous passos de vianants accessibles i adequació dels existents .....	32
7.5. Restricció en l'accés de vehicles pesats.....	33
7.6. Aparcament per a bicicletes .....	33
7.7. Aparcament de turismes .....	34
7.7.1. Aparcament de vehicle elèctric.....	34
7.7.2. Aparcament PMR .....	34
7.8. Aparcament de motocicletes.....	34
7.9. Adequació de les afectacions urbanístiques relacionades amb la mobilitat .....	35
7.9.1. Afectacions de les parcel·les del carrer Josep Argemí com a sistema de viari .....	35
7.9.2. Afectacions per xamfrans de les parcel·les situades en les cruïlles del sector .....	36
7.9.3. Proposta d'obertura de passatges per vianants entre l'Avinguda del Cornellà i el carrer d'Enric Granados derivada de la MPPGM .....	36
7.9.4. Recomanació de crear un nou espai semi-soterrat sota el nou parc urbà situat a l'illa delimitada pels carrers Josep Argemí, Baronessa de Maldà, El Gall i Gaspar Fàbregas i Roses, destinat a l'estacionament de rotació de vehicles, aparcament de bicicletes, càrrega i descàrrega, etc. ....	36
7.10. Foment del modes més sostenibles .....	37

## ÍNDEX D'ANNEXES

Annex I: Objecte de l'estudi

Annex II: Àmbit d'estudi

Annex III: Caracterització del territori i de les xarxes de transport

Annex IV: Caracterització de la mobilitat generada

Annex V: Impacte de la mobilitat sobre les xarxes

Annex VI: Avaluació de l'impacte mediambiental de la mobilitat generada

Annex VII: Treballs de camp

*Promotor:*

**Ajuntament d'Esplugues de Llobregat**

*Equip redactor del Planejament Urbanístic:*

**Interlands, ciutat i territori SL**

*Equip redactor de l'Estudi d'Avaluació de la Mobilitat Generada:*

**SinOb Mobilitat SL**

# 1. Objecte de l'estudi

## 1.1. Marc normatiu

L'aprovació a setembre de 2006 del Decret 344/2006 de regulació d'estudis de mobilitat generada estipula, segons l'apartat B del punt 3.1 de l'article 3, que els Estudis d'avaluació de la mobilitat generada s'han d'incloure com a document independent quan es tracta de Planejament urbanístic derivat i llurs modificacions, que tinguin per objectiu la implantació de nous usos o activitats. Segons l'article 13, també s'estipula la documentació que han de contenir els estudis d'avaluació de la mobilitat generada referents a les figures de planejament urbanístic derivat.

Degut a que l'àmbit d'estudi es troba inclòs en una zona de protecció especial de l'ambient atmosfèric, la proposta d'assistència inclou la realització de "l'Estudi d'incidència ambiental de la Mobilitat", realitzat a partir del Decret 226/2006 de 23 de maig, que contempla les partícules en suspensió de diàmetre inferior a 10 micres (PM10), el diòxid de nitrogen (NOX) i de diòxid de carboni (CO2).

## 1.2. Marc conceptual

Per tal de definir les noves dinàmiques industrials estudiades en diversos estudis i treballs referits a l'ordenació urbanística dels sòls d'activitat econòmica de l'Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB), des de l'àmbit de l'economia s'ha proposat el concepte "Nova Indústria 22a" o "Indústria de perímetre ampliat", amb un perímetre real més ampli que l'estrictament corresponent a les activitats industrials tradicionals – estrictament manufactureres-. **Aquesta "Indústria de perímetre ampliat" incorpora les activitats de serveis destinats a la producció (E. Baró i C. Villafaña, 2009; C. Poveda, 2015). Aquests serveis inclouen activitats econòmiques diverses com ara els serveis jurídics i financers, la comptabilitat, el marketing i la comercialització, el software, els transports i la logística, les activitats de R+D+I, els serveis de xarxa elèctrica, gas, aigua i comunicacions; els serveis de neteja i manteniment, la seguretat, etc.** Els darrers anys s'ha observat un procés d'externalització –outsourcing- d'aquests serveis, que abans estaven integrats en les pròpies empreses, i un augment del pes dels proveïdors locals i dels serveis de proximitat. La interrelació entre les activitats industrials i les activitats de serveis abans descrites és un factor clau per a la millora de la competitivitat de la indústria.

És per tot això que aquestes MPPGM proposen replantejar la definició dels usos industrials del PGM i la seva adequació als nous processos productius, i no tant el canvi d'usos o l'admissió de nous usos en un lloc on fins ara només ha estat admès genèricament l'ús industrial.

**En síntesi, l'objectiu de les MPPGM és doble: la millora de la qualitat dels seus espais urbans plens, complexos i madurs, i la millora de les condicions de competitivitat de les empreses, incorporant als instruments de planejament urbanístic el concepte d'indústria de perímetre ampliat i les seves conseqüències.**

## 1.3. Objectius, metodologia i fases

En aquesta línia, **l'objectiu del present estudi de mobilitat que aquí es recull és determinar l'impacte sobre les xarxes de mobilitat que esdevindrà de la implantació de la nova activitat prevista, així com les seves conclusions i recomanacions.**

**Els objectius del present estudi són:**

- Identificar els principals paràmetres que configuren la mobilitat actual i futura a l'entorn urbà del projecte: xarxa viària d'accés, transport públic, itineraris de vianants i ciclistes.
- Definir la mobilitat generada i atreta per la implantació del projecte derivada dels seus propis usos: càlcul dels fluxos generats, distribució del trànsit.
- Establir els principals criteris que han de regir la definició de l'oferta de transport i mobilitat.
- Analitzar la potencialitat de l'ús de transports alternatius al cotxe privat: autobús, bicicleta, a peu, etc.

En més detall, s'haurà d'avaluar aspectes relacionats amb l'encaix urbà i metropolità del sector com ara:

- Relació amb les infraestructures metropolitanes i amb d'altres sectors industrials propers.
- El paper de les vies perimetrals del sector en l'accés i les sortides del mateix: Av. Cornellà, Av. Del Baix Llobregat, C/Àngel Guimerà i C/Josep Argemí.
- La capacitat del transport públic i l'accessibilitat de vianants i bicicletes a l'interior per tal de disminuir l'ús dels vehicles privats.



- La capacitat i limitacions de les vies d'accés al sector i de les seves interseccions per permetre el moviment de diversos tipus de transport de mercaderies.
- Relació de la mobilitat del sector amb el barri residencial i els seus equipaments i espais lliures.
- Avaluació de la convivència de mantenir l'afectació de les parcel·les del carrer Josep Argemí com a sistema viari.

Aspectes relacionats amb l'espai públic destinat a la mobilitat:

- Avaluació de la conveniència de mantenir l'afectació per xamfrans de les parcel·les situades en les cruïlles del sector.
- Jerarquització de les vies interiors- d'accés i sortida, travesseres, passatges,etc- i dels sentits de circulació òptims.
- Possibles obertures destinades a nou sistema viari o reserves de sòl destinat a les mobilitats.
- Establiment de les prioritats d'ús de les vies i comprovació del seu funcionament en cas d'emergències: bombers, ambulàncies,...
- Avaluació de les necessitats d'aparcament de vehicles, bicicletes, motos, càrrega i descàrrega i possibilitats d'administració temporal d'un espai que és estrictament el que és. I de la seva relació amb la recollida d'escombraries, senyalització, enllumenat,etc.
- Esquemes de les diverses seccions transversals dels carrers i criteris de reurbanització.

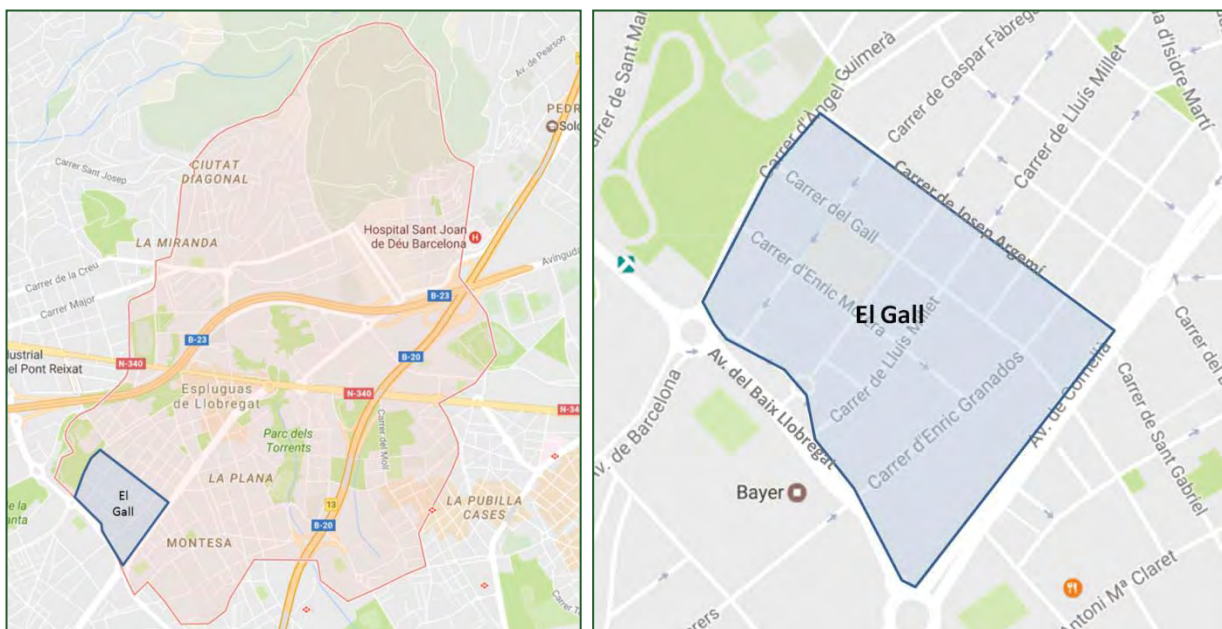
Tot això, haurà d'integrar-se dins els plans de desenvolupament infraestructural, urbanístic i territorial on és ubicat, assegurant la coherència entre aquest i la nova actuació, de forma que aquesta no afecti negativament, tot el contrari, sobre la viabilitat d'aquells, en els nivells i estàndards previstos, i que els plans serveixin com a marc adequat de desenvolupament al nou projecte.

## 2. Àmbit d'estudi

### 2.1. Situació de l'àmbit d'estudi

L'àmbit d'estudi es troba situat els terrenys compresos entre el carrer de Josep Argemí, Avinguda de Cornellà, Avinguda del Baix Llobregat i carrer d'Àngel Guimerà amb una superfície total de 15,58 hectàrees.

Figura 1. Situació de l'àmbit d'estudi



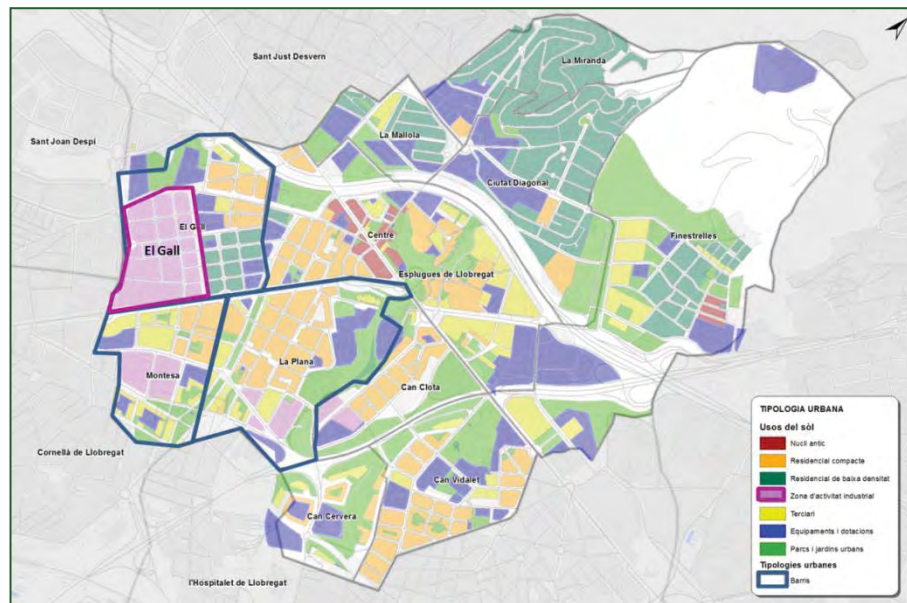
Font: Elaboració pròpia

L'àmbit d'estudi es troba situat al barri del Gall, una zona que conté diferents usos: industrial rodejat de residencial (compacte i de baixa densitat), d'equipament i terciari.

Per tant, cal destacar que el PAE del Gall no es troba situat a una zona aïllada amb configuració i característiques habituals dels polígons industrials (àrees especialitzades on es localitzen les empreses i les indústries segons una planificació urbanística prèvia) sinó que conviu amb altres usos de sòls i és precisament aquesta proximitat i diversitat d'usos el que dona lloc a una mobilitat més complexa, degut a les

diferents pautes i característiques de la mobilitat associades a tots ells (industrial, zones residencials, escolars, comercials, etc).

Figura 2. Situació de l'àmbit d'estudi i els usos de sòl pròxims als mateixos



Font: Elaboració pròpia en base a PMU Esplugues de Llobregat

## 2.2. Planejament urbanístic

### 2.2.1. Concepte i aspectes vinculats a les diferents tipologies de qualificació

**Ús industrial tradicional** és aquell on es realitzen els grans processos industrials, i que requereixen de grans espais que s'utilitzen com a zones de treball on es disposa de la maquinària necessària en els processos de fabricació i com a zones d'emmagatzematge tant dels productes finals, com dels materials per a l'elaboració dels mateixos.

En aquest sentit, l'annex I del Decret 344/2006 d'avaluació de la mobilitat generada defineix per a l'ús industrial una ràtio de 5 desplaçaments per 100 m<sup>2</sup> de superfície, mentre que per a l'ús d'oficines defineix 15 desplaçaments per 100 m<sup>2</sup> de superfície i per l'ús de comercial especialitzat, en l'annex 9 del mateix Decret 344/2006 es defineix una ràtio de 1,9 desplaçaments de treballadors i de 47,7 desplaçaments de clients per a cada 100 m<sup>2</sup> de superfície de venda.

A nivell de repartiment modal, el perfil de treballador d'aquest tipus d'indústria, acostuma a tindre una forta dependència del vehicle privat.

**La Nova Indústria 22a o indústria de perímetre ampliat**, va molt més enllà dels processos productius tradicionals, dons donat l'avanç de les tecnologies i de la logística de distribució requereixen de noves tasques semi industrials, com podrien ser: activitats econòmiques diverses com ara els serveis jurídics i financers, la comptabilitat, el màrqueting i la comercialització, el software, els transports i la logística, les activitats de R+D+I, els serveis de xarxa elèctrica, gas, aigua i comunicacions, els serveis de neteja i manteniment, la seguretat, l'enginyeria de disseny, la publicitat, el muntatge de detall, els laboratoris, els serveis complementaris, etc.. processos pels quals no es fa necessari disposar de grans espais de treball.

Els darrers anys s'ha observat un procés d'externalització –outsourcing- d'aquests serveis, que abans estaven integrats en les pròpies empreses, i un augment del pes dels proveïdors locals i dels serveis de proximitat. La interrelació entre les activitats industrials i les activitats de serveis abans descrites és un factor clau per a la millora de la competitivitat de la indústria.

A nivell de mobilitat, aquesta **situació incrementa la ràtio de volum de desplaçaments generats respecte a la indústria tradicional**, tanmateix les ràtios del Decret 344/2006 d'avaluació de la mobilitat generada segueix considerant la mateixa ràtio per avaluar la Nova Indústria 22a.

El fet de situar-se en zones urbanes amb unes bones connexions a les xarxes de transport públic, de vianants i de bicicleta, juntament amb la tipologia de treballadors d'aquesta nova indústria, mostren un perfil de mobilitat molt més sostenible, tenint en compte que la tipologia de desplaçaments externs que generen (proveïdors, clients, etc..) es realitzen en vehicles molt més lleugers i sostenibles. Per aquesta raó la **“Nova Indústria 22a” o “Indústria de perímetre ampliat”, genera uns patrons de mobilitat més sostenibles**

on es disminueix de forma substancial la dependència del vehicle privat i s'incrementa la quota modal dels modes més sostenibles, d'acord amb els objectius dels Plans de Mobilitat Urbana dels municipis on es situen. Cal afegir que les operacions de logística tampoc no requereixen de grans camions ni tràilers arribant i sortint constantment de les indústries, i si es necessari s'utilitzen petits camions de fins a 2 eixos i/o furgonetes. En l'annex II, es recull una descripció més detallada de la mobilitat que promouen aquests usos.

### 2.2.2. Estat actual

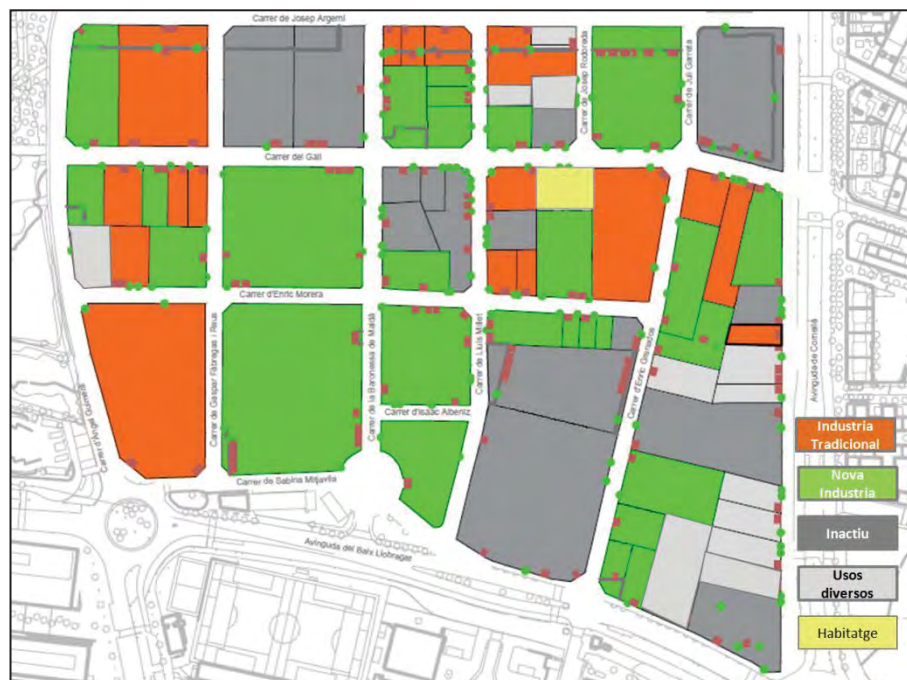
Les zones edificables incloses a l'àmbit del MPPGM són qualificades com a zona industrial (clau 22a) i vénen regulades pels articles 348 a 352 de les Normes urbanístiques del PGM. Són d'aplicació, també, els articles 184 a 186 de les Ordenances metropolitanas d'edificació (OME) de disposicions sobre l'ús industrial, l'Ordenança metropolitana de rehabilitació, i les disposicions transitòries novena a dotzena de les Normes urbanístiques del PGM.

En l'actualitat, al PAE del Gall conviuen ambdós tipus d'indústria, tanmateix la proporció de "Nova Indústria 22a" o "Indústria de perímetre ampliat", ja gairebé duplica a la de la indústria tradicional. Aquestes activitats també conviuen amb gran quantitat d'edificacions les quals es troben inactives en l'actualitat degut a la crisi econòmica viscuda els darrers anys i les quals cal potenciar pel creixement econòmic del sector. També es disposa de diverses parcel·les on no es pot definir de forma específica les activitats les quals realitzen. En aquestes sentit per a la seva classificació s'ha suposat diversitat d'usos.

Taula 1. Superfície de parcel·la i sostres a l'àmbit del PAE del Gall

Activitat	superfície parcel·la (m <sup>2</sup> )	sostres (m <sup>2</sup> st)
<b>Nova Indústria 22a</b>	44.892,00	102.336,00
<b>Indústria tradicional</b>	23.438,00	32.006,00
<b>Residencial/habitatge (decret)</b>	889,00	4.255,00
<b>Sense Informació/diversitat usos (Industrials/comercials/hosteleria/oficines/inactius)</b>	11.377,00	37.104,00
<b>Inactiu</b>	29.905,00	56.907,00
<b>Total</b>	<b>110.501,00</b>	<b>232.608,00</b>

Figura 3. Distribució de les activitats actuals al PAE del Gall



### 2.2.3. Proposta de la MPPGM el Gall

L'objecte de les Modificacions Puntuals del Pla General Metropolità (MPPGM) a l'àmbit industrial és l'adequació del planejament urbanístic que és vigent a l'àmbit (ús industrial), a un context urbà renovat amb modernes infraestructures i teixits urbans. Es tracta de preservar i potenciar el seu caràcter eminentment industrial i defensar-lo de possibles transformacions no desitjades que, atès l'excel·lència de la posició

urbana de l'àmbit, tinguin per objecte implantar tant usos residencials, com altres usos que es considerin adients al lloc. Les MPPGM hauran de servir perquè l'àmbit pugui satisfer amb solvència els requeriments que són propis de les noves activitats industrials que sovint resulten de la fragmentació i externalització dels processos productius i dels serveis que formaven part de la indústria tradicional, tal com s'exposa a l'apartat 1.1 de l'annex I.

D'una banda, es tracta de millorar la qualitat i la funcionalitat urbana de l'entorn, aprofitant al màxim la qualitat del seu context urbà i el potencial que ofereixen les infraestructures públiques de mobilitat amb que confronta; i, d'altra banda, de potenciar des d'una renovada regulació urbanística de l'àmbit tots aquells factors de competitivitat de les empreses que hi depenguin. **Es tracta, doncs, de contribuir tant en la millora de les condicions de producció de les empreses que ja es troben instal·lades, com de l'atractivitat del lloc amb vistes a la instal·lació de noves empreses industrials que requereixin d'una posició urbana central i de qualitat.**

En aquest context, es qualifica la totalitat de les parcel·les de l'àmbit amb la clau 22a (Zona industrial) redefinint l'ús industrial, pel que es preveu que a mig/llarg termini la totalitat del polígon sigui ocupat per l'ús de "Nova Indústria 22a" o "Indústria de perímetre ampliat", que es troba en creixement en els darrers anys. Cal remarcar que l'índex d'edificabilitat de sostre que es proposa serà de 2 m<sup>2</sup> st/ m<sup>2</sup> sòl.

Taula 2. Superfície en funció de l'activitat a mig/llarg termini de les parcel·les i sostres a l'àmbit del PAE del Gall

Activitat	superfície parcel·la (m <sup>2</sup> )	sostres (m <sup>2</sup> st)
Parcs i jardins	5.042,00	-
Nova Indústria 22a	103.605,00	198.904,00
<b>Total</b>	<b>108.647,00</b>	<b>198.904,00</b>

Figura 4. Distribució de les activitats previstes al PAE del Gall a mig/llarg termini



#### 2.2.4. Variació de superfícies

La variació de superfícies de les parcel·les que es proposa respecte l'actual, es molt minsa, es redueixen únicament un total de 1.854 m<sup>2</sup>. Aquest fet, es degut a que es mantenen els límits de la majoria de les illes, a excepció de les situades en el carrer Josep Argemí, donat que aquestes es troben afectades pel PGM, el qual preveia l'ampliació d'aquest vial. En la proposta de la MPPGM, tot i que no es desenvoluparà aquesta afectació aquests sòls passaran a ser zones no edificables.

En aquest sentit, cal destacar que en l'actualitat hi ha un 45% de les parcel·les que no compleixen el paràmetre d'edificabilitat d'índex 2 m<sup>2</sup> st/ m<sup>2</sup> sòl i que a llarg termini tal com s'exposa en la memòria de la MPPGM s'hauran d'adaptar. En alguns casos, algunes edificacions de les existents arriben a presentar un índex d'edificabilitat de més del triple del permès.

Taula 3. Increment de les superfícies previstes al PAE del Gall

Activitat	superfície parcel·la (m <sup>2</sup> )	sostres (m <sup>2</sup> st)
Estat actual	110.501,00	232.608,00
Previst per la MPPGM	108.647,00	198.904,00
Variació	<b>-1.854,00</b>	<b>-33.704,00</b>

## 2.2.5. Mobilitat associada als diferents tipus d'indústria del PAE del Gall

La situació actual del polígon del Gall on conviuen ambdós tipus d'indústria, junt amb la mobilitat quotidiana dels àmbits urbans residencials i dels d'equipaments limítrofs amb el PAE, comporta que a nivell de mobilitat es generin patrons molt diferents, amb diferents tipologies de vehicles i de xarxes, que en molts casos es fa necessari compatibilitzar entre ells.

A nivell específic d'ús industrial també es generen 2 patrons molt diferenciats, pel que fa al volum dels desplaçaments els quals la "Nova Indústria 22a" o "Indústria de perímetre ampliat" genera més desplaçaments per treballador en relació a la superfície, com a nivell de repartiment modal dels mateixos on la "Nova Indústria 22a" o "Indústria de perímetre ampliat" disposa d'uns perfils de mobilitat molt més sostenible, pel tipus de vehicle que atrau i genera en les operacions logístiques i els espais de carrega i descarrega, on la indústria tradicional genera desplaçaments amb vehicles de més gran dimensió incompatible en molts casos amb el tipus de mobilitat urbana derivada dels altres usos i activitats.

En les indústries tradicionals, els camions utilitzen l'espai públic per a estacionar i per a realitzar les seves operacions de càrrega i descàrrega, fet que afecta els espais de les altres xarxes que es troben ocupades per aquests tipus de vehicles. Aquest fet dissuadeix als vianants i a les bicicletes de transcorre per aquests àmbits, ja que aquests tipus de vehicles i l'ocupació de l'espai comporta una desconexió de les vies i generen una falta de seguretat per als vianants, tot sumant el fet que les xarxes no són prou adequades.

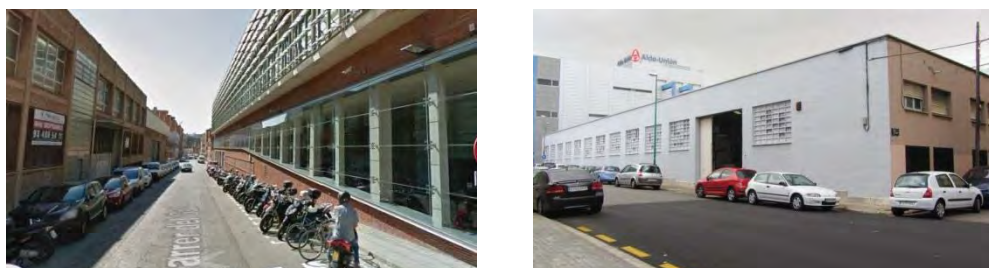
Figura 5. Indústria tradicional PAE el Gall dia feiner



Pel que fa a la mobilitat que genera la "Nova Indústria 22a" o "Indústria de perímetre ampliat", destaca una tipologia de vehicles molt diferents que els de la indústria tradicional, doncs tal i com es mostra a les imatges, els vehicles pesants passen a ser pràcticament inexistent i els vehicles vinculats a les empreses són vehicles lleugers i/o furgonetes molt més sostenibles. Al contrari que la mobilitat generada en la indústria tradicional, en aquestes no es disposa de grans reserves d'espais per a realitzar la carrega i descarrega, ni reserves d'estacionament ni girs per aquests, donat que en aquest tipus d'indústria aquestes són mínimes, i en cas de ser necessàries es realitzen en períodes de baixa demanda d'acord amb les polítiques de logística de distribució urbana actual.

A més a més destacar l'elevat número de motocicletes que es registren enfront aquesta tipologia d'indústria, així com d'algunes bicicletes fet que confirma que aquest tipus d'indústria genera un patró de mobilitat més similar a la mobilitat urbana actual a les ciutats que no pas a la indústria clàssica.

Figura 6. "Nova Indústria 22a" o "Indústria de perímetre ampliat" PAE el Gall dia feiner



La màxima mobilitat generada al PAE del Gall es concentra en els dies feiners, donat que es deriva de les activitats que si generen, per aquest motiu el cap de setmana, la mobilitat es pràcticament inexistent i per tant no el fa un espai agradable per a connectar amb altres àmbits.

El fet de dotar aquestes xarxes amb unes característiques adequades i integrar-les en la xarxa urbana fomentaria que aquesta tipologia de xarxes es seguissin utilitzant per part dels residents per a realitzar algunes connexions.

**En les proximitats de les zones urbanes, els vials que separen el polígon i la trama urbana residencial com és en el carrer Josep Argemí i l'avinguda Cornella, disminueix el volum de mobilitat, donat que no existeix la mobilitat generada per les activitats econòmiques, però es manté la mobilitat per part dels residents, i es detecten persones desplaçant-se per motius d'oci i quotidians, i tot i que el volum de trànsit disminueix es registren més vehicles circulant i estacionats.**

Per contra en l'avinguda del Baix Llobregat, que limita entre el polígon del Gall i els polígons de Sant Joan Despí i Cornellà, no es detecta gairebé mobilitat ni transit donat que part d'aquest es deriva de les activitats econòmiques dels polígons propers, i es genera el mateix fenomen que a l'interior del PAE.

Figura 7. Avinguda del Baix Llobregat en dia feiner i en diumenge



## 2.2.6. Afectacions urbanístiques previstes per altres planejaments vinculades a la mobilitat

En l'actualitat hi ha una sèrie d'afectacions urbanístiques derivades del PGM, de Plans anteriors i de la pròpia MPPGM que afecten als paràmetres de mobilitat de l'àmbit i les quals l'EAMG en les seves propostes de xarxes, donarà resposta. Part d'aquestes modificacions (definides en l'annex II) es van realitzar quan en el marc del PGM el polígon encara mantenia la seva tipologia principal d'indústria tradicional.

- **Afectacions de les parcel·les del carrer Josep Argemí com a sistema de viari**
- **Afectacions per xamfrans de les parcel·les situades en les cruïlles del sector**
- **Recomanació de crear un nou espai semi-soterrat sota el nou parc urbà situat a l'illa delimitada pels carrers Josep Argemí, Baronessa de Maldà, El Gall i Gaspar Fàbregas i Roses, destinat a l'estacionament de rotació de vehicles, aparcament de bicicletes, càrrega i descàrrega, etc.**
- **Proposta d'obertura de passatges per vianants entre l'Avinguda del Cornellà i el carrer d'Enric Granados derivada de la MPPGM**

## 3. Caracterització del territori i de les xarxes de transport

### 3.1. Accessibilitat a peu i en bicicleta

#### 3.1.1. Xarxa per a vianants

A partir de l'oferta actual de la xarxa viària d'Esplugues de Llobregat, Cornellà i Sant Joan Despí definides en l'Annex III es pot observar que la connexió amb el sector queda garantida pràcticament per tots els extrems de l'àmbit.

Pel que fa a les condicions per a vianants actualment a l'entorn immediat, la zona es troba urbanitzada, amb voreres, passos de vianants abundants alguns semaforitzats i els altres senyalitzats horitzontalment i/o verticalment i la il·luminació en tots els itineraris és correcta.

Per tant, a grans trets és tracta d'una xarxa connexa en un entorn urbà on el vianant té garantits els itineraris per a desplaçar-se.

- Tot i així, es presenta algun tram millorable com ara una part del carrer Àngel Guimerà que dona connexió amb Sant Joan Despí ja que es tracta d'un tram de carrers no urbanitzat que afecta negativament la connectivitat externa de la xarxa. El tram presenta voreres que tenen una amplada

inferior a 1,8 m o no tenen voreres pel que no compleixen amb el Decret 344/2006, ni amb la llei d'accessibilitat, a més a més presenten un estat molt millorable.

Figura 8. Estat actual del carrer Àngel Guimerà

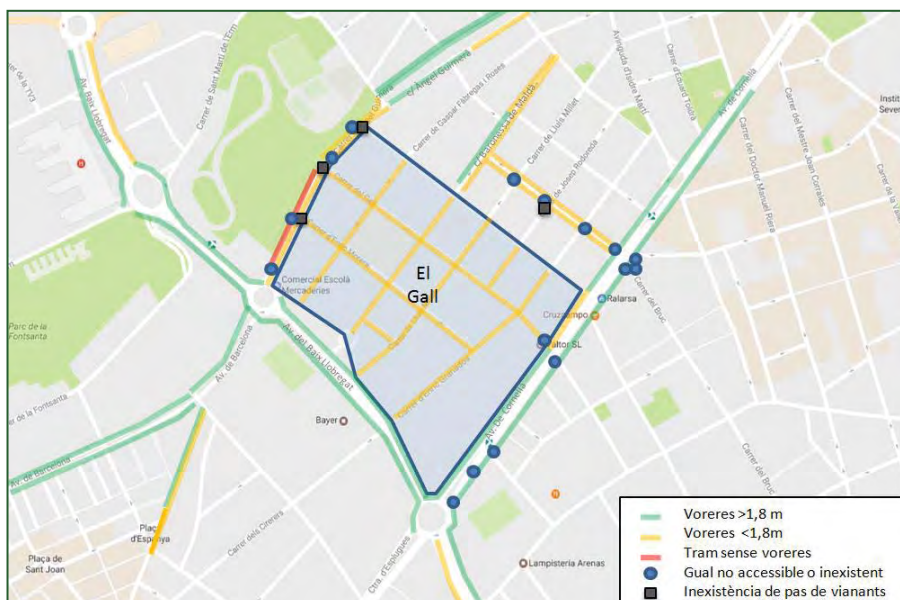


Font: googlemaps

- El carrer de la Baronesa Maldà que dona accés a l'àmbit des del centre d'Esplugues de Llobregat, també presenta voreres inferiors a 1,8m, i per tant, tampoc compleixen amb el Decret 344/2006, ni amb la llei d'accessibilitat.

Sobretot cal remarcar que la totalitat de les voreres dels carrers que conformen l'àmbit tenen una amplada inferior a 1,8m i en molts casos inferior a 0,9m, a part de mostrar un estat deteriorat de les mateixes al igual que les senyalitzacions horitzontals o inexistència de passos de vianants. En altres casos les voreres són ocupades per vehicles que aparquen sobre i per tant queden inhabilitades pels vianants.

Figura 9. Xarxa vianants d'accés immediat



Font: Elaboració pròpia en base al PMU Esplugues de Llobregat, de Cornellà i de Sant Joan Despí

Figura 10. Estat actual de diversos carrers de l'àmbit del PAE del Gall



### 3.1.2. Xarxa per a bicicletes

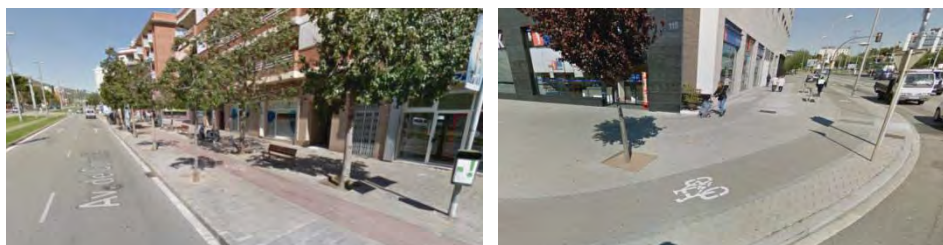
A partir de l'oferta actual de carrils bici d'Esplugues de Llobregat, Cornellà i Sant Joan Despí definides en l'Annex III es pot observar que la connexió amb el sector queda garantida pràcticament en tots els extrems de l'àmbit.

Tots els carrers de la xarxa de bicicletes que donen accés al nord-est del Sector (C/Àngel Guimerà i C/Baronessa de Maldà) són carrers integrat en un zona 30.

L'avinguda de Cornellà que delimita el sector en el seu extrem sud-est és un carrer de la xarxa de bicicletes que disposa de vorera bici, aquesta avinguda és una de les vies més importants del municipi d'Esplugues i també de Cornellà.

El carrer d'accés immediat a l'àmbit pel sud-oest és l'Avinguda de Barcelona que prové del municipi de Sant Joan Despí, aquesta avinguda té una vorera amb un carril bici que enllaça amb un tram de l'avinguda Baix Llobregat.

**Figura 11. Vorera de la xarxa de bicis de l'Avinguda Cornellà i Avinguda Baix Llobregat**



Font: googlemaps

En un conjunt i al igual que la resta del municipi d'Esplugues, es pot afirmar que és una xarxa que molts trams no tenen continuïtat. En aquest aspecte s'afirma que la gran majoria dels trams són unidireccionals i paral·lels, per tant no permeten crear una malla que permeti moviments en totes les direccions.

**Figura 12. Xarxa de bicicletes d'accés immediat**



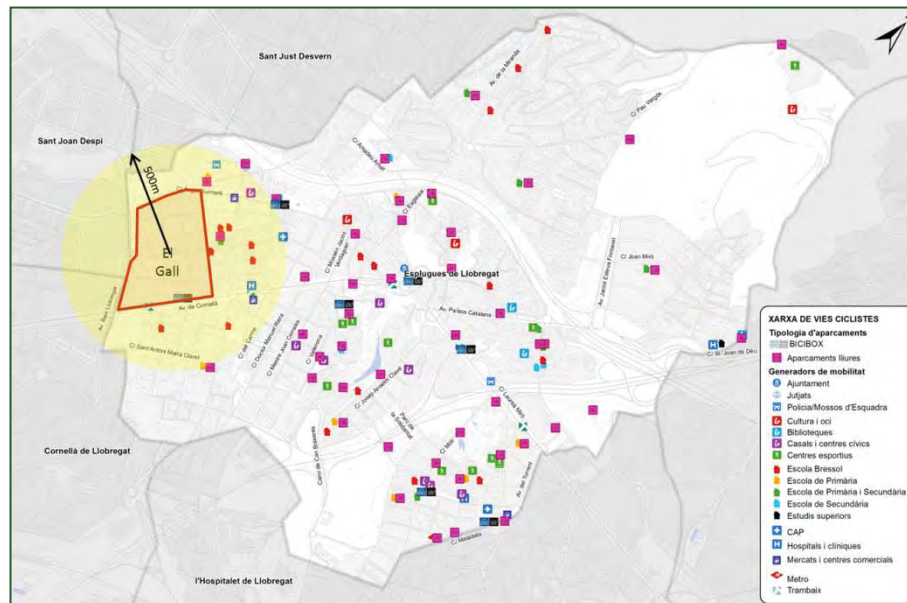
Font: Elaboració pròpia en base al PMU Esplugues de Llobregat, de Cornellà i de Sant Joan Despí



### 3.1.3. Xarxa d'aparcaments per a bicicleta

A partir de l'oferta actual d'aparcament per bicicletes d'Esplugues de Llobregat, Cornellà i Sant Joan Despí definides en l'Annex III es pot observar que en un radi de 500 m, en el conjunt de l'àmbit d'estudi del PAE del Gall es disposa de 3 àrees d'aparcament d'accés lliure.

Figura 13. Oferta d'aparcament per a bicicletes a la via pública d'Esplugues de Llobregat



Font: PMU Esplugues de Llobregat

De totes maneres a part de disposar dels 3 àrees d'aparcament d'accés lliure del municipi d'Esplugues de Llobregat, en un radi de 500m també es disposa de 2 àrees d'aparcament d'accés lliure al municipi de Sant Joan Despí i per tant en un total de 500m es disposa de 5 àrees d'aparcament d'accés lliure per a bicicletes.

Pel que respecta als aparcaments de BiciBox, gràcies a l'extensa oferta dels tres municipis analitzada en l'annex III, en el conjunt de l'àmbit d'estudi es disposa de 8 aparcaments de BiciBox en un radi de 500 m.

Figura 14. Xarxa Servei de Bicibox a l'entorn immediat del sector



Font: Elaboració pròpia en base a Bicibox – AMB

## 3.2. Accessibilitat en transport públic

### 3.2.1. Xarxa de transport públic

Donades les determinacions del Decret, l'àmbit en un radi de 500m resta cobert per 8 línies d'autobús i dues parades de la xarxa ferroviària. Es pot dir que l'àmbit conta amb una extensa oferta de transport públic.

Actualment resta cobert per:

#### 12 línies d'autobús:

- **EP-1** Esplugues de Llobregat (Dr. Gimeno)- Barcelona (Av. de l'Exèrcit)
- **EP-2** Esplugues de Llobregat (Hospital St. Joan de Déu) - Esplugues de Llobregat (Ciutat Diagonal)
- **57** Barcelona (Ernest Lluch) - Cornellà de Llobregat (Pl. de la Llibertat)
- **67** Barcelona (Pl. Catalunya) - Cornellà de Llobregat (Pl. de la Llibertat)
- **68** Barcelona (Pl. Catalunya) - Cornellà de Llobregat (Pl. de la Llibertat)
- **78** Barcelona (Estació de Sants) - Sant Joan Despí (Riera d'en Nofre)
- **95** Almeda - Fontsa
- **157** Barcelona (Ernest Lluch) - Sant Joan Despí (Avinguda Barcelona)
- **L10** El Prat de Llobregat (Sant Cosme-Av. Onze de Setembre) - Sant Feliu (Consell Comarcal)
- **L46** Sant Just Desvern (Tudona - Pl. Parador) - Cornellà de Llobregat (Av. Salvador Allende)
- **L75** Cornellà (Av. República Argentina) – Sant Boi (Pl. Forces Armades)
- **L85** L'Hospitalet (Ciutat de la Justícia) – Gavà (Av. Joan Carles I)

#### 4 parades de TramBaix:

- Montesa (T1,T2 i T3)
- La Sardana (T1,T2 i T3)
- L'Hospital de Sant Joan Despí i TV3 (T3)
- Llevant –Les Planes (T2)

Figura 15. Oferta de transport públic a un radi de 500m



Font: AMB

Figura 16. Itineraris de connexió amb el transport públic



A partir de l'oferta de transport públic d'Esplugues de Llobregat, Cornellà i l'Hospitalet esmentades, a l'annex III es poden veure més detalladament cada un dels itineraris fins a les diferents parades de servei d'autobús o el tram i també la freqüència de pas de cada un dels diferents transports públics esmentats.

### 3.2.2. Capacitats i places disponibles

#### 3.2.2.1. Servei d'autobús

En un dia feiner tipus existeix un excedent d'oferta del 64% en els serveis d'autobús urbà, si bé en l'Annex III es pot veure que aquest valor varia notablement en funció dels diferents serveis ofertats.

En un dia feiner tipus existeix un excedent d'oferta del 59% en els serveis d'autobús interurbà, si bé en l'Annex III es pot veure que aquest valor varia notablement en funció dels diferents serveis ofertats.

#### 3.2.2.2. Servei de tramvia

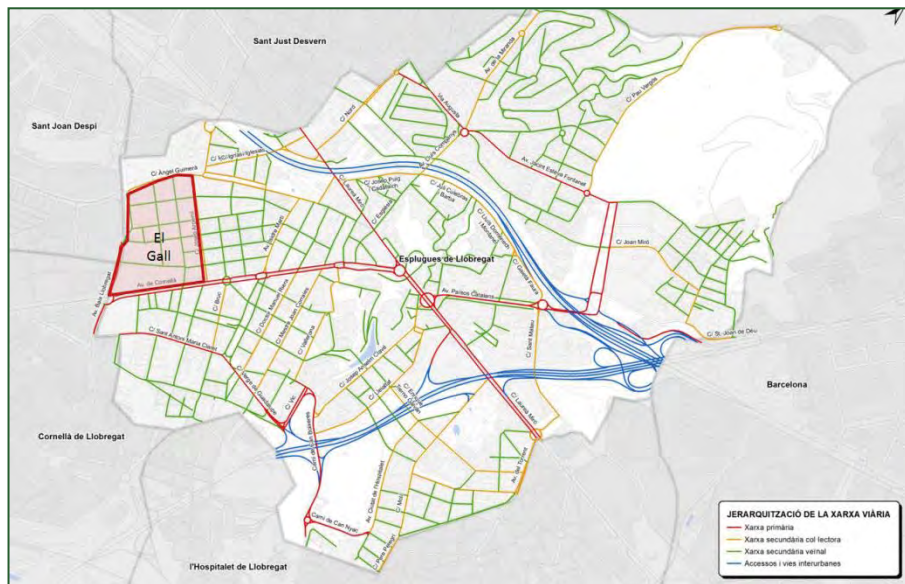
En un dia feiner tipus es pot afirmar que el servei del TramBaix en les parades més pròximes a l'àmbit d'estudi actualment no tenen cap problema de sobreocupació i per tant disposen de places en cada servei per poder absorbir més demanda.

### 3.3. Accessibilitat en vehicle privat

#### 3.3.1. Xarxa viària: vies urbanes i interurbanes

El PAE del Gall destaca per la seva bona comunicació amb grans vies interurbanes tal com l'**Autovia B-23** pròxima al nord de l'àmbit. L'autovia B-23 és un dels principals accessos del sud de la ciutat de Barcelona, ja que permet la connexió amb l'autovia A-2 i l'autopista AP-7. També es troba pròxim a l'àmbit la **B-20/Ronda de Dalt** que travessa alguns dels seus municipis limítrofs (Cornellà de Llobregat i El Prat de Llobregat). Enllaça al sud amb les autovies B-23, A-2 i C-31, així com amb l'autopista C-32, mentre que la seva prolongació cap al Nord finalitza a l'enllaç de les carreteres C-31 i C-32 a Montgat.

Figura 17. Jerarquitització de la xarxa viària d'Esplugues de Llobregat



Font: PMU Esplugues de Llobregat

A més de disposar d'una molt bona connexió a nivell interurbà gràcies a totes les autovies properes, el PAE del Gall també disposa de molt bona connexió a nivell urbà. En aquest sentit, es destaca la situació de l'àmbit en dues de les vies principals urbanes que connecta amb l'autovia B - 23 (Avinguda Baix Llobregat) i l'avinguda de Cornellà (a partir del municipi de Cornellà es diu Carretera d'Esplugues). L'àmbit del Gall també es troba delimitat per dues vies secundàries que permeten l'accés a les dues vies principals anomenades anteriorment que connecten amb els municipis de l'entorn.

Figura 18. Vies urbanes properes al sector

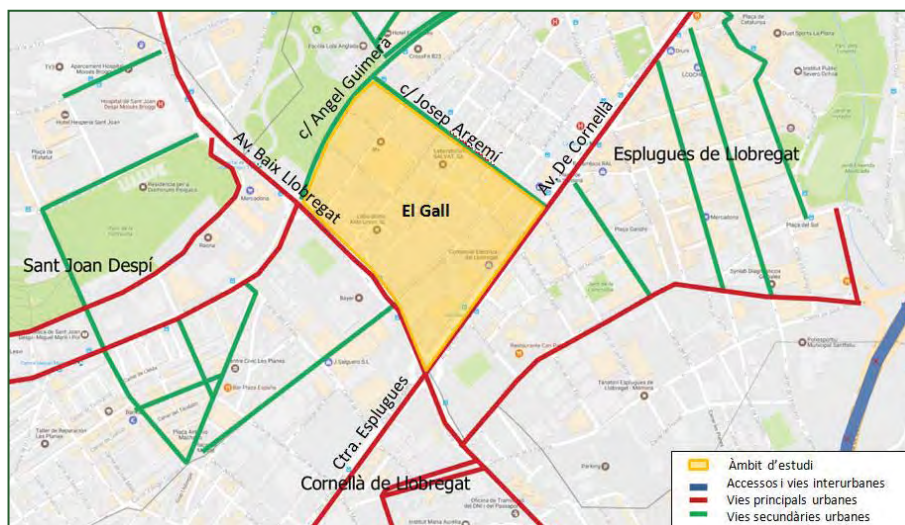


Figura 19. Vies urbanes d'accés al sector - Av. de Cornellà- Av. Baix Llobregat - c/Àngel Guimerà



Font: googlemaps

En l'annex III es mostren les diferents itineraris d'accés i de sortida a l'àmbit d'estudi del PAE del Gall.

### 3.3.2. Caracterització de l'oferta d'aparcament per a vehicle privat

En el barri del Gall predomina l'aparcament lliure que són places de sòl destinades a l'estacionament gratuït de vehicles. Aquests aparcaments no són vigilats i formen un total de 1.121 places al barri del Gall d'un total de 5.851 places en tot el municipi d'Esplugues.

Cal destacar que dins del PAE en moltes de les interseccions hi ha cotxes aparcats que fan que el radi de curvatura sigui més petit i per tant que dificultin el pas als vehicles pesants. En molts altres casos les voreres són utilitzades com aparcament tot implicant el pas dels vianants per les voreres.

Figura 20. Aparcament lliure de l'àmbit d'estudi



Font: googlemaps

A part de l'oferta d'aparcament públic al sud de l'àmbit d'estudi, es disposa d'una de les setze bosses d'aparcament distribuïdes pel terme municipal. Es tracta d'un solar d'aparcaments gratuïts en superfície que no forma part del barri del Gall però delimita amb l'àmbit d'estudi i per tant forma part del barri de la Montesa. El solar habilitat com a bossa d'aparcament de la Montesa conta amb 560 places d'aparcament.

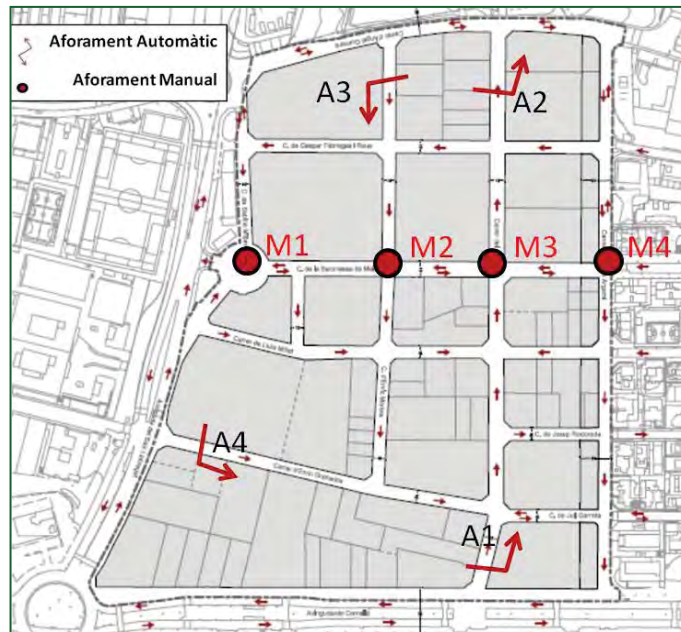
Pròxim al nord-est del PAE del Gall, a tan sols 50m, també hi ha un altra bossa d'aparcament al carrer C/Doctor Ramón Turró - C/Àngel Guimerà amb 40 places d'aparcament.

### 3.3.3. Caracterització de la mobilitat actual a la xarxa viària: Demanda

Amb l'objectiu d'avaluar i definir les intensitats de circulació en vehicle privat sobre la xarxa viària de l'àmbit del Gall i del seu entorn immediat, s'han pres com a punt de partida **informació de dues fonts diferenciades:**

- Per un costat, s'han pres com a referència tots els resultats derivats dels aforaments existents: Campanya d'aforaments automàtics i manuals realitzada el 30 i el 31 de maig de 2012 amb motiu de l'elaboració del Pla de Mobilitat Urbana d'Esplugues de Llobregat detallats a l'Annex III.
- Per altre costat **els treballs de camp específics del EAMG del PGM del Gall realitzats el dia 14 de març del 2017** que consistien en:
  - 4 aforaments automàtics neumàtics de 24 hores (dimarts) als principals carrers de l'àmbit.
  - 4 aforaments manuals per caracteritzar les hores punta de 7:30 a 9:30h i de 17:00 a 19:00h de les principals interseccions del àmbit, per quantificar el seus moviments. Aquests períodes punta s'han determinat a partir dels aforaments més propers a l'àmbit realitzats en el Marc del PMU.

Figura 21. Situació dels aforaments realitzats



Font: Elaboració pròpia

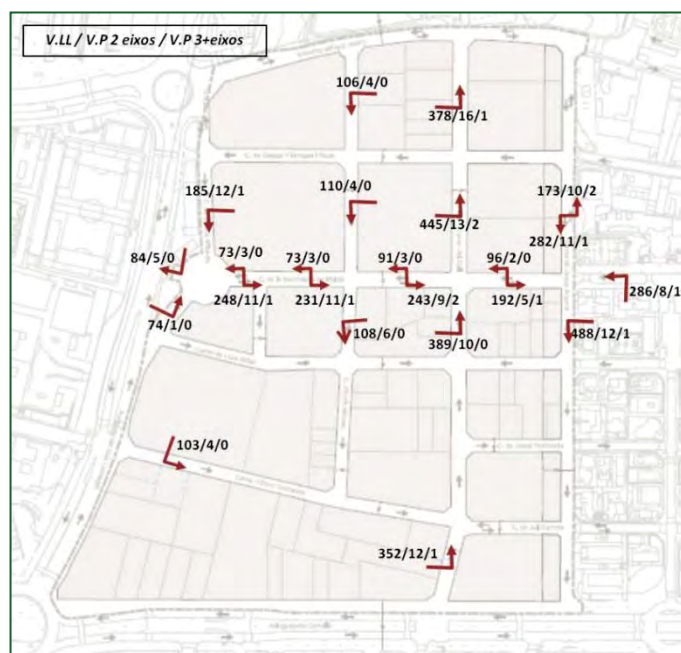
Els 4 aforaments automàtics han mostrat que el C/del Gall té un transit força elevat en comparació a la resta dels punts aforats ja que l'aforament automàtic 1 i 2 han canalitzat en un dia feiner valors lleugerament superiors als 2.000 vehicles, cal destacar que un 95% dels vehicles són lleugers.

Per contra els aforament automàtics 3 i 4 que es troben situats al C/d'Enric Morera i d'Enric Granados respectivament mostrant valors molt inferiors canalitzant una mitja de 660 vehicles en un dia feiner, en aquest cas també es manté que un 95% dels vehicles són lleugers.

En l'annex III es detallen els resultats obtinguts en cada un dels aforaments automàtics i manuals.

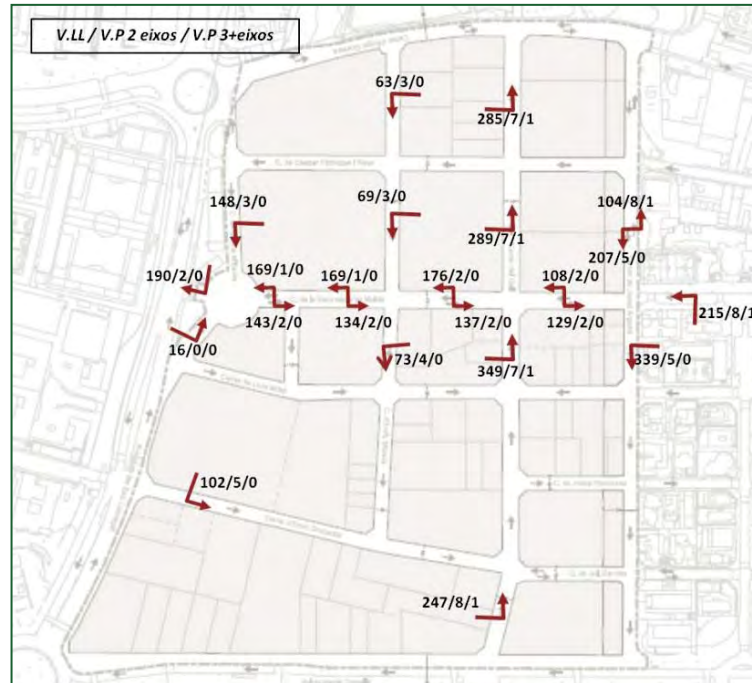
Gràcies als aforaments manuals i automàtics, es pot apreciar que les entrades compreses entre les 7:30 i 9:30 del matí, principalment es fan pel carrer del Gall amb 352 vehicles lleugers, 12 vehicles pesants de 2 eixos i 1 de 3 o més eixos. Per l'est també ho fan pel carrer de la Baronesa de Maldà amb 286 vehicles lleugers i 8 vehicles pesants de dos eixos i 1 de 3 o més eixos. Cal destacar que pel l'altre extrem del C/de la Baronesa de Maldà també accedeixen 248 cotxes al PAE del Gall. Pel nord del PAE les entrades queden repartides en dos carrers, el Josep Argemí amb 282 Vall i 106 Vall pel C/D'Enric Morera. Per tant les entrades dins del PAE es fan principalment pel C/del Gall i els dos extrems de la Baronesa de Maldà.

Figura 22. Intensitat detectada pels aforaments manuals i automàtics de 7:30 a 9:30



Per contra, es pot apreciar que les sortides compreses entre les 17:00 i 19:00 de la tarda, principalment es fan per l'extrem nord del carrer del Gall amb 285 vehicles lleugers, 7 vehicles pesants de 2 eixos i 1 de 3 o més eixos. Pel sud del carrer Josep Argemí amb 339 vehicles lleugers i 5 vehicles pesants de dos eixos. Pel carrer de la Baronesa de Maldà en el seu extrem oest tocant a l'Avi. Baix Llobregat amb 190 vehicles lleugers i 2 vehicles pesants de dos eixos. Per tant les sortides del PAE es fan principalment pel C/del Gall i el c/Josep Argemí i la Baronesa de Maldà.

Figura 23. Intensitat detectada pels aforaments manuals i automàtics de 17:00 a 19:00



Font: Elaboració pròpia

### 3.3.4. Distribució de mercaderies

La reserva d'estacionament per a la càrrega i descàrrega de mercaderies formen un total de 67 places al barri del Gall d'un total de 329 places en tot el municipi d'Esplugues.

Concretament, després de fer un inventari de les places de Càrrega i Descàrrega de l'àmbit d'estudi del PAE del Gall, es pot apreciar que actualment s'han modificat algunes de les localitzacions de les places respecte les definides en el PMU (veure Annex III)

Figura 24. Aparcament de C/D al PAE del Gall



Font: Elaboració pròpia

## 4. Caracterització de la mobilitat generada

### 4.1. Objecte

L'objectiu d'aquesta fase és la caracterització de la mobilitat futura generada per la MPPGM al polígon de la el Gall on es modifica la qualificació urbanística per tal de que totes les parcel·les de l'àmbit es trobin qualificades com a 22a i donin compliment als paràmetres urbanístics vinculats a aquesta clau, que es troben exposats en l'apartat 2.2 *Planejament urbanístic del present* document i definits de forma detallada en la memòria del la MPPGM.

**Tenint en compte que es tracta d'un àmbit on ja existeix activitat, l'objectiu de l'Estudi d'avaluació de la mobilitat generada és avaluar l'impacte que generarà la modificació dels paràmetres de la qualificació urbanística, tot tenint en compte l'increment de la mobilitat que es generarà respecte de la situació actual.**

Cal destacar que el tipus de “Nova Indústria 22a” o “Indústria de perímetre ampliat” que es preveu pel sector, sense perdre les seves característiques d'indústria, **genera uns patrons de mobilitat molt diferents a la indústria tradicional, pel que fa a:**

- **El volum dels desplaçaments:** genera més desplaçaments per treballador en relació a la superfície.
- **El repartiment modal dels desplaçaments:** disposa d'uns perfils de mobilitat molt més sostenible, i una menor dependència del vehicle privat.
- **Al tipus de vehicle que atrau i genera en les operacions logístiques i els espais de carrega i descarrega que requereixen:** La indústria tradicional genera desplaçaments amb vehicles de més gran dimensió incompatible en molts casos amb el tipus de mobilitat urbana derivada dels altres usos i activitats.

### 4.2. Paràmetres pel càlcul de la generació de desplaçaments

El Decret 344/2006 d'avaluació de la mobilitat generada **defineix per a l'ús industrial una ràtio de 5 desplaçaments per 100 m<sup>2</sup> de superfície** (el que suposa uns 2 treballadors per a cada 100m<sup>2</sup> de superfície), **aquest es pot considerar adequat pel que fa a l'ús d'indústria tradicional** (on la majoria d'espai era destinat a la maquinària i al acopi de material i de productes finals), però donat tot l'exposat en els apartats anteriors respecte la mobilitat associada a la “Nova Indústria 22a” o “Indústria de perímetre ampliat” **no es considera adequat utilitzar aquesta ràtio per a avaluar les noves dinàmiques de les indústries situades en entorns urbans** en les quals els espais són molt més limitats i concentren molts més treballadors per unitat de superfície on es realitzen unes activitats molt diferenciades de la producció pura.

Aquest es podria assimilar més a l'ús d'oficines donat el tipus de mobilitat que es generà i la situació de la tipologia de nova empresa. El Decret 344/2006, defineix per a l'ús d'oficines 15 desplaçaments per 100 m<sup>2</sup> de superfície.

Tot i així, donat que el Decret no defineix una ràtio específica per aquest tipus de mobilitat, en el present EAMG, s'ha optat per a realitzar una campanya específica d'enquestes per tal de definir **una ràtio adequada a la realitat d'aquesta tipologia de “Nova Indústria 22a” o “Indústria de perímetre ampliat”, que ja es troba present en zones urbanes de la AMB** en aquests moments. I caracteritzar així aquesta mobilitat de la forma més adequada i a partir de dades reals.

Donat que es realitzava aquesta campanya, també s'ha optat per aprofitar i realitzar **enquestes a la indústria tradicional actual i així també obtenir una ràtio real per aquest tipus d'activitat a l'àmbit.**

#### 4.2.1. Campanya d'enquestes per a definir els patrons de mobilitat de la mobilitat actual i la futura

Per tal de caracteritzar la mobilitat actual i futura de forma adequada, es va dur a terme una campanya d'enquestes entre el 23 i el 30 de març de 2017, on es van realitzar un total de **165 enquestes de mobilitat**, 150 als treballadors i 15 enquestes a empreses.

A partir dels resultats de les enquestes s'han extret els valors pel **càlcul de la mobilitat vinculada a l'ús industrial, tant tradicional com de “Nova Indústria 22a” o “Indústria de perímetre ampliat”,** per tal d'obtenir el valor d'aquestes, s'ha determinat:

- **Ràtio de desplaçaments dels treballadors per cada 100 m<sup>2</sup> de superfície de sostre**
- **Ràtio de desplaçaments de les visites externes per cada 100 m<sup>2</sup> de superfície de sostre**



Les ràtios obtingudes per a l'ús industrial tradicional i per a l'ús de nova empresa a través dels treballs de camp són ambdues superiors a la definida pel Decret per a l'ús industrial genèric.

Taula 4. Paràmetres de càlcul de la mobilitat generada

Activitat	Ràtios pax/100m <sup>2</sup> st		Ràtios desplaçaments/pax		Ràtios desplaçaments/100m <sup>2</sup> st			Ràtios Decret 344/2006
	Treballadors	Visites externes	Treballadors	Visites externes	Treballadors	Visites externes	Total	
Nova Indústria 22a	4,82	1,61	3,0	2	14,27	3,23	17,49	-
Indústria tradicional	1,50	2,14	2,7	2	4,01	4,29	8,30	5

Font: Elaboració pròpia

Pel que fa a les altres activitats i usos que es troben presents en l'actualitat a l'àmbit:

- **Ràtio de desplaçaments per a l'ús d'habitatge**, s'ha utilitzat la ràtio establerta pel Decret 344/2006
- **Ràtio de desplaçaments per aquelles parcel·les on no es pot determinar per falta d'informació les activitats i usos actuals** (tot i ésser qualificades com a ús industrial), i que s'han categoritzat en apartats anteriors com a **diversitat d'usos**.

Taula 5. Ràtios dels desplaçaments per parcel·les amb falta d'informació

Activitat2	Ràtios desplaçaments/100 m <sup>2</sup> st	
Residencial/ habitatge (Decret)	10,00	10,00
Diversitat usos (mitja usos Decret+ indústries+ inactiu)	18,16	Comercial: 50 Oficines: 15 Indústria tradicional: 5 Nova Indústria 22a: - Inactiu: 0
Inactiu	0	-

### 4.3. Volum de desplaçaments

La nova mobilitat prevista en l'àmbit generarà un increment de 7.327 desplaçaments, gràcies a incrementar en 16.894 els desplaçaments generats per la "Nova Indústria 22a" o "Indústria de perímetre ampliat" i disminuir en 2.656 els desplaçaments generats per la indústria tradicional, 426 que eren generats per l'habitatge i 6.738 generats per diversitat d'usos.

Taula 6. Increment dels desplaçaments de l'àmbit d'estudi del PAE del Gall en un dia feiner

Activitat	Increment dels desplaçaments									
	Actual				Prevista			Increment		
	Superfície de parcel·la actual (m <sup>2</sup> )	Sostre actual (m <sup>2</sup> )	Superfície de parcel·la futura	Desplaçaments	superfície de parcel·la prevista (m <sup>2</sup> )	sostre previst (m <sup>2</sup> )	Desplaçaments	Increment de superfície de parcel·la	Increment de sostre	Increment dels desplaçaments
Nova Indústria 22a	44.892	102.336	43.706	17.904	103.605	198.904	34.798	58.713	96.568	16.894
Indústria tradicional	23.438	32.006	21.687	2.656	-	-	0	-23.438	-32.006	-2.656
Habitatge	889	4.255	889	426	-	-	0	-889	-4.255	-426
Diversitat de usos	11.377	37.104	11.179	6.738	-	-	0	-11.377	-37.104	-6.738
Inactiu	29.905	56.907	27.579	0	-	-	0	-29.905	-56.907	0
Parcs i jardins	-	-	-	0	5.042	-	252	5.042	0	252
<b>Total</b>	<b>110.501</b>	<b>232.608</b>	<b>105.040</b>	<b>27.722</b>	<b>108.647</b>	<b>198.904</b>	<b>35.049</b>	<b>-1.854</b>	<b>-33.704</b>	<b>7.327</b>

Font: Elaboració pròpia

#### 4.4. Repartiment modal dels desplaçaments

Per a determinar la **distribució modal dels desplaçaments actuals** s'ha tingut en compte els usos previstos al sector. S'ha estimat una distribució per a cada tipus d'ús permès, que difereix en funció de si són de "Nova Indústria 22a" o "Indústria de perímetre ampliat", indústria tradicional o altres usos.

- Pel que respecta a l'ús de "Nova Indústria 22a" o "Indústria de perímetre ampliat" i Indústria Tradicional el repartiment modal s'ha extret a partir de la base de dades obtinguda a l'enquesta realitzada als treballadors i empreses de l'àmbit.
- Pel que fa a la resta d'usos s'han utilitzat els valors de l'Enquesta de mobilitat 2011.

Taula 7. Repartiment modal de la mobilitat actual

	Nova Indústria 22a	Indústria tradicional	Altres usos
<b>No Motoritzat</b>	<b>31,94%</b>	<b>23,30%</b>	<b>50,50%</b>
A peu	28,74%	23,30%	50,45%
Bicicleta	3,19%	0,00%	0,05%
<b>Transport Públic</b>	<b>20,19%</b>	<b>11,42%</b>	<b>22,20%</b>
Bus Urbà	1,21%	5,71%	3,70%
Bus interurbà	2,42%	0,00%	2,10%
Tram	13,73%	5,71%	10,80%
Renfe	2,82%	0,00%	5,60%
<b>Transport en bus empresa</b>	<b>4,16%</b>	<b>0,00%</b>	<b>0,00%</b>
<b>Vehicle privat</b>	<b>43,71%</b>	<b>65,28%</b>	<b>27,30%</b>
Cotxe	24,83%	46,19%	22,10%
Moto	18,18%	16,09%	4,80%
Altres (camió)	0,69%	3,00%	0,40%
<b>Total</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>

Font: Elaboració pròpia en base a enquestes

A partir de les dades presentades s'ha determinat el repartiment modal actual a l'àmbit d'estudi. Considerant els diferents usos es preveu que el 35,9% dels desplaçaments es genera en transport no motoritzat formant un total de 9.954 desplaçaments. El vehicle privat genera menys desplaçaments, assolint un 41,5% per tant es genera 11.515 desplaçaments i per últim el transport públic i el transport en bus d'empresa que només generen un 19,9% i un 2,7% respectivament, generant 5.508 desplaçaments en transport públic i 745 en transport en bus d'empresa.

Taula 8. Repartiment modal de la mobilitat actual

ús	No Motoritzat	Transport Públic	Transport d'Empresa	Vehicle Privat	Total	Font
<b>Nova indústria 22a</b>	31,9%	20,2%	4,2%	43,7%	100%	Enquesta
<b>Indústria tradicional</b>	23,3%	11,4%	0,0%	65,3%	100%	Enquesta
<b>Altres usos</b>	50,5%	22,2%	0,0%	27,3%	100%	EMQ 2011
<b>Repartiment modal</b>	<b>35,9%</b>	<b>19,9%</b>	<b>2,7%</b>	<b>41,5%</b>	<b>100%</b>	
<b>Nova indústria 22a</b>	5.718	3.614	745	7.826	<b>17.903</b>	
<b>Indústria tradicional</b>	619	303	-	1.734	<b>2.656</b>	
<b>Altres usos</b>	3.617	1.590	-	1.956	<b>7.163</b>	
<b>Desplaçaments</b>	<b>9.954</b>	<b>5.508</b>	<b>745</b>	<b>11.515</b>	<b>27.722</b>	

Font: Elaboració pròpia

Per a determinar la **distribució modal dels desplaçaments futurs** s'ha tingut en compte els usos previstos al sector que seran usos de "Nova Indústria 22a" o "Indústria de perímetre ampliat" i Parcs i Jardins. En aquest cas s'ha fet una hipòtesis considerant que gràcies a les millores de l'àmbit pels vianants i bicicletes i també gràcies a les millores de transport públic com ara bé la futura unió del tram, s'ha estimat una nova distribució modal en que es redueix el percentatge de persones que faran ús del vehicle privat.

Taula 9. Repartiment modal de la mobilitat prevista

	Nova indústria 22a	Parcs i jardins
<b>No Motoritzat</b>	<b>34,94%</b>	<b>100,00%</b>
A peu	30,24%	80,00%
Bicicleta	4,69%	20,00%
<b>Transport Públic</b>	<b>21,19%</b>	-
Bus Urbà	1,71%	-
Bus interurbà	2,72%	-
Tram	14,13%	-
Renfe	2,62%	-
<b>Transport en bus empresa</b>	<b>4,16%</b>	-
<b>Vehicle privat</b>	<b>39,71%</b>	-
Cotxe	26,83%	-
Moto	12,68%	-
Altres (camió)	0,19%	-
<b>Total</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

Font: Elaboració pròpia en base a enquestes

A partir de les dades presentades s'ha determinat el repartiment modal actual a l'àmbit d'estudi. Considerant els diferents usos es preveu que el 35,4% dels desplaçaments es genera en transport no motoritzat formant un total de 12.410 desplaçaments. El vehicle privat en la mobilitat prevista generarà menys desplaçaments, assolint un 39,4% per tant 13.818 desplaçaments i per últim el transport públic i el transport en bus d'empresa que augmenten lleugerament generaran un 21,0% i un 4,1% respectivament, generant 7.373 desplaçaments en transport públic i 1.449 en transport en bus d'empresa.

Taula 10. Repartiment modal de la mobilitat prevista

ús	No Motoritzats	Transport Públic	Transport d'Empresa	Vehicle Privat	Total	Font
<b>Parcs i jardins</b>	100%	100%	100%	100%	100%	
<b>Nova Indústria 22a</b>	34,9%	21,2%	4,2%	39,7%	100%	Hipòtesis
<b>Repartiment modal</b>	<b>35,4%</b>	<b>21,0%</b>	<b>4,1%</b>	<b>39,4%</b>	<b>100%</b>	
<b>Parcs i jardins</b>	252	-	-	-	<b>252</b>	
<b>Nova Indústria 22a</b>	12.158	7.373	1.449	13.818	<b>34.797</b>	
<b>Desplaçaments</b>	<b>12.410</b>	<b>7.373</b>	<b>1.449</b>	<b>13.818</b>	<b>35.049</b>	

Font: Elaboració pròpia

En l'annex IV es detalla el càlcul del repartiment modal actual i futur per cada un dels modes i tipus d'ús.

#### 4.5. Càlcul de l'increment del desplaçaments i el seu repartiment modal

A partir dels desplaçaments per mode generats actualment i els desplaçaments previstos en base als usos futurs, **es preveu que hi hagi un increment de 7.327 desplaçaments en un dia feiner tipus.**

Pel que fa a l'increment per modes, es preveu que: els modes no motoritzats incrementin en 2.456 desplaçaments/dia, els vinculats al transport públic en 1.865 desplaçaments, 703 desplaçaments en transport en bus d'empresa i 2.303 desplaçaments en vehicle privat.

Taula 11. Increment del repartiment modal de la mobilitat prevista

	No Motoritzat	Transport Públic	Transport d'Empresa	Vehicle Privat	TOTAL
<b>Mobilitat Actual</b>	9.954	5.508	745	11.515	<b>27.722</b>
<b>Mobilitat Futura</b>	12.410	7.373	1.449	13.818	<b>35.049</b>
<b>Increment</b>	<b>2.456</b>	<b>1.865</b>	<b>703</b>	<b>2.303</b>	<b>7.327</b>

Font: Elaboració pròpia

En general es preveu que en un futur els desplaçaments en bicicleta siguin els que més s'incrementin seguit dels desplaçaments en bus d'empresa i l'autobús interurbà, tots ells són modes molt més sostenibles.

Taula 12. Increment del repartiment modal

	Desplaçaments Actuals	Desplaçaments Previstos	Increment total	
A peu	9.379	10.726	1.347	14%
Bicicleta	575	1.684	1.108	193%
<b>Total desplaçaments No Motoritzats</b>	<b>9.954</b>	<b>12.410</b>	<b>2.456</b>	<b>25%</b>
Bus Urbà	634	596	-38	-6%
Bus interurbà	585	948	364	62%
Tram	3.384	4.917	1.534	45%
Renfe	906	911	5	1%
<b>Total desplaçaments Transport Públic</b>	<b>5.508</b>	<b>7.373</b>	<b>1.865</b>	<b>34%</b>
Bus Empresa	745	1.449	703	94%
<b>Total desplaçaments Bus Empresa</b>	<b>745</b>	<b>1.449</b>	<b>703</b>	<b>94%</b>
Cotxe	7.256	9.338	2.082	29%
Moto	4.027	4.413	387	10%
Altres (camió)	233	67	-165	-71%
<b>Total desplaçaments Vehicle privat</b>	<b>11.515</b>	<b>13.818</b>	<b>2.303</b>	<b>20%</b>
<b>TOTAL DESPLAÇAMENTS</b>	<b>27.722</b>	<b>35.049</b>	<b>7.327</b>	<b>126%</b>

Font: Elaboració pròpia

#### 4.6. Repartiment temporal del total de desplaçaments futurs

La distribució horària dels viatges generats s'ha basat a partir de l'enquesta que determinava les entrades i sortides dels treballadors de l'àmbit i dels clients o proveïdors que accedeixen en alguna de les parcel·les d'indústria de perímetre ampliat. Partint d'aquesta base s'han extret dues corbes de distribució horària dels desplaçaments en ús de Nova Indústria 22a: una primera que representa els desplaçaments de transport no motoritzat i una segona que representa els desplaçaments de vehicle privat i transport públic.

En l'annex IV es defineixen les corbes horàries i els desplaçaments que es generen per cada mode i hora.

##### 4.6.1. Repartiment dels desplaçaments en Transport no motoritzat

A partir de les gràfiques de distribució horària es defineixen els fluxos d'entrada i sortida a l'àmbit. L'hora amb major nombre de desplaçaments és 14 a 15h que és quan es produiran 357 anades i tornades de bicicleta i 2.273 desplaçaments a peu per hora entre anades i tornades, fent un total de 2.630 desplaçaments en transport no motoritzat entre entrades i sortides.

##### 4.6.2. Repartiment dels desplaçaments en Transport Públic

A partir de les gràfiques de distribució horària es defineixen els fluxos d'entrada i sortida a l'àmbit. És important definir la nova demanda que es generarà a l'àmbit per determinar si l'oferta actual de transport públic és capaç d'absorbir la demanda. Tal i com es recull en l'annex IV cal fer èmfasi a l'hora punta de 8 a 9h que es quan es produiran 1.533 desplaçaments per hora entre anades i tornades. En total de 8 a 9 es crearan 124 desplaçaments en bus urbà, 197 en interurbà, 1.022 en tram i 189 en Renfe.

##### 4.6.3. Repartiment dels desplaçaments en Vehicle Privat

Per definir els fluxos d'entrada i sortida a l'àmbit, es fa ús de les gràfiques de distribució horària definides anteriorment per definir la hora punta i també l'ocupació dels vehicles privats i de les motos per tal d'obtenir el nombre vehicles privats que es desplacen. Tal i com es recull en l'annex IV la mobilitat en hora punta és de 8-9h de 1.387 cotxes/h, 834 motos/h, 14 d'altres vehicles/h, formant un total de 2.235 vehicles/h.

#### 4.7. Repartiment territorial dels viatges generats

En base a les dades extretes de l'enquesta realitzada, s'estableix que els viatges generats tant per la indústria tradicional com per la "Nova Indústria 22a" o "Indústria de perímetre ampliat" tenen com a principal origen i destí Barcelona situant-se en valors entorn al 30%. Si s'agrupen els municipis de l'entorn de l'àmbit (Cornellà de Llobregat, Barcelona, Esplugues de Llobregat, Hospitalet de Llobregat, Sant Joan Despí i Sant Just Desvern) conformen un 59,6% dels desplaçaments amb origen i destí en la "Nova Indústria 22a" o "Indústria de perímetre ampliat" i un 77,8% en la indústria tradicional. En l'annex IV es determina el repartiment modal dels viatges generats.

## 5. Impacte de la mobilitat sobre les xarxes

### 5.1. Vianants i ciclistes

A partir dels desplaçaments per mode generats actualment i els desplaçaments previstos a partir de la qualificació prevista pel PGMMP, es preveu que hi hagi un increment de 2.456 desplaçaments en modes no motoritzats, 1.347 seran a peu i 1.108 en bicicleta.

Tanmateix, cal destacar, que en l'escenari futur caldrà que les noves xarxes internes de l'àmbit puguin absorbir tota la mobilitat prevista per aquest escenari, concretament caldrà que absorbeixin els 12.410 desplaçaments previstos en modes no motoritzats (anada i tornada), dels quals es preveu que 10.726 es realitzaran a peu i 1.684 en bicicleta. L'hora amb major nombre de desplaçaments en aquests modes és entre les 14 i les 15h que és quan coincideixen les entrades i sortides dels treballadors que realitzen jornades partides i d'aquells que realitzen jornada intensiva la qual s'inicia o s'acaba en aquest horari.

A partir de la caracterització de la xarxa de vianants (Annex III) es pot afirmar que l'àmbit es trobarà plenament connectat amb la xarxa de vianants i bicicletes del municipi, i per tant, l'accessibilitat per a vianants i ciclistes més immediata al sector és correcte i té garantits els itineraris per a desplaçar-se. En aquest sentit, **els carrers del voltant del sector estan en general correctament urbanitzats i disposen d'amples voreres, així com de passos de vianants correctament senyalitzats i rebaixats, que permeten desplaçaments còmodes a peu, també per a persones amb mobilitat o visibilitat reduïda, però presenten alguns aspectes en els quals caldrà donar resposta en les propostes.**

Tanmateix, en l'accés al sector i en les connexions des de l'interior d'aquest fins a les parades de transport públic, les xarxes queden desconnectades i no són adequades per absorbir la mobilitat generada. A grans trets, presenten problemes d'accessibilitat, de permeabilitat, les voreres són estretes i la majoria de passos de vianants no són adequats. En l'actualitat, en la xarxa de vianants interna les voreres són molt estretes (inferiors a 1,5m i en molts casos inferior a 0,8 m lliures de pas) i algunes es troben en estat molt millorable a nivell de pavimentació. Pel que fa a l'accessibilitat gran part dels passos de vianants no disposen de guals i en alguns casos fins i tot són inexistents. No es disposa d'una xarxa de vianants de qualitat ni continua, ni connectada amb les principals xarxes de l'àmbit, ni dona compliment a la llei de mobilitat, ni al codi d'accessibilitat i per tant no assoleix uns paràmetres mínims de mobilitat universal.

A nivell de bicicleta tampoc es troba adaptada ni es disposen d'espais segurs per a la seva circulació ni d'àrees d'aparcament d'accés lliure suficients per a fomentar aquest mode com a mitja habitual de transport.

Figura 25. Xarxa de vianants accés immediat i interna

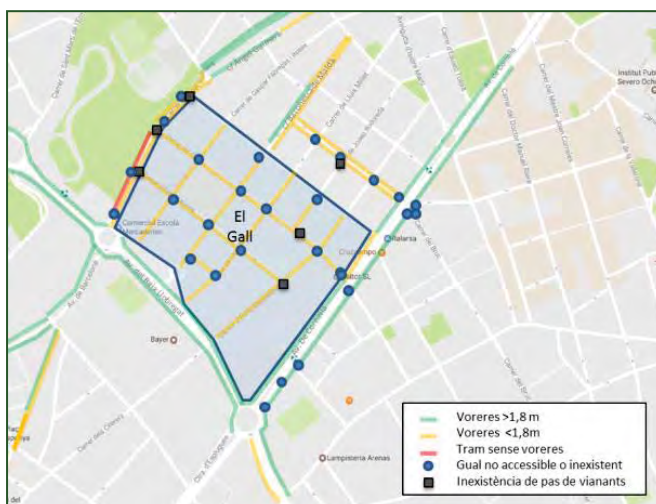
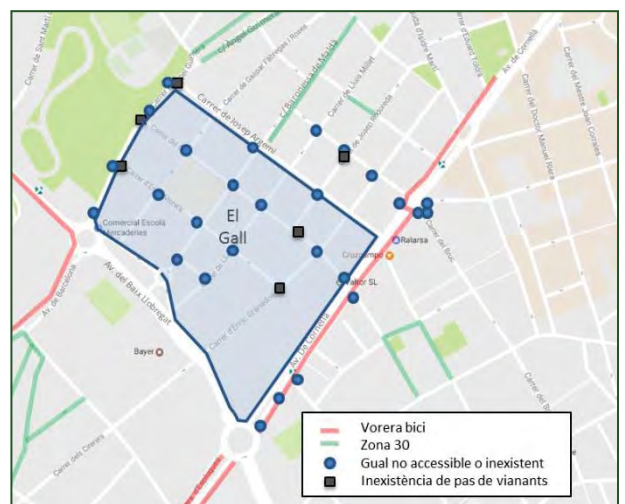


Figura 26. Xarxa de bicicletes accés immediat i interna



A nivell de connectivitat amb l'extensa oferta de transport públic, les connexions des de l'interior del sector fins a les parades més properes no són directes ni adequades. En aquest sentit, es fa necessari millorar la permeabilitat a l'àmbit pel que fa a l'accés i les connexions per a vianants i bicicletes.

Cal destacar que donat que l'àmbit objecte d'aquesta MPPGM està situat en una posició de continuïtat amb la trama urbana de la ciutat i integrat en la mateixa, i donat que a mig/llarg termini es preveu que en la

totalitat de l'àmbit es situïn activitats de “Nova Indústria 22a” o “Indústria de perímetre ampliat” **cal adaptar les xarxes als patrons de mobilitat que aquest tipus d'indústria presenta i als paràmetres i directius de mobilitat del PMU d'Esplugues i dels plans superiors, els quals persegueixen unes xarxes que fomentin la mobilitat sostenible i la disminució de la dependència del vehicle privat en els teixits urbans. Així com la prioritització invertida fomentant els modes sostenibles i l'expulsió dels vehicles pesants a les vies més perimetrals.**

## 5.2. Transport Públic

Per avaluar la incidència de la nova mobilitat generada envers l'oferta de transport públic disponible, s'ha tingut en compte la distribució dels desplaçaments realitzada en l'annex IV. A partir dels desplaçaments per mode generats actualment i els desplaçaments previstos a partir de la qualificació prevista pel PGMMP, es preveu que hi hagi un increment de 1.865 desplaçaments en transport públic, 364 en bus interurbà, 1.534 en tram i 5 en Renfe, tot i així, els desplaçaments en transport d'autobús urbà disminuirà en 38 desplaçaments.

Posteriorment a establir una hipòtesi de distribució dels desplaçaments a partir de la matriu O/D generada en base a l'enquesta realitzada a l'àmbit d'estudi i depenent de les característiques de l'oferta de cadascun dels serveis existents i la demanda proporcionada per l'AMB i TMB s'ha obtingut que **en un dia feiner, l'oferta disponible podrà absorbir sense cap dificultat la nova mobilitat generada pel transport urbà i interurbà, mantenint una disponibilitat de les places del 59% en el transport interurbà i mantenint el transport urbà en un 64% ja que es disminueix en 38 desplaçaments.**

Taula 13. Oferta del transport interurbà en un dia feiner

Línia	Oferta total	Disponibilitat total		Assignació nous desplaçaments generats		Oferta restant	
57	11.520	9.617	83%	14%	51	9.566	83%
67	9.840	2.439	25%	13%	47	2.392	24%
68	11.760	6.487	55%	16%	58	6.429	55%
78	7.520	3.050	41%	6%	22	3.028	40%
95	9.120	7.094	78%	13%	47	7.047	77%
157	16.800	14.631	87%	19%	69	14.562	87%
L10	8.400	3.063	36%	6%	22	3.041	36%
L46	10.400	6.884	66%	5%	18	6.866	66%
L75	5.120	3.348	65%	5%	18	3.330	65%
L85	5.840	175	3%	3%	11	164	3%
<b>TOTAL</b>	<b>96.320</b>	<b>56.788</b>	<b>59%</b>	<b>100%</b>	<b>364</b>	<b>56.424</b>	<b>59%</b>

Font: Elaboració pròpia

Gràcies a l'assignació de la nova mobilitat s'obté que el moment de màxima demanda es produirà de 8:00 a 9:00 hores, amb un total de 75 desplaçaments d'entrada a l'àmbit d'estudi i un cop contrastat amb l'oferta disponible de la mateixa hora es conclou que es podrà absorbir la demanada.

D'acord amb aquesta anàlisi (veure anàlisi complet en l'annex V) es conclou que **els serveis d'autobusos urbans i interurbans existents que donen cobertura a l'àmbit d'estudi, podran absorbir sense dificultats la nova demanda generada, de manera que, no es considera necessària la implementació de millores que suposin un increment permanent en els moments de màxima demanda de l'oferta actual de cap dels serveis existents.**

Pel que respecten els desplaçaments realitzats amb tramvia tampoc serà necessària la implantació de millores pel que fa referència a nivell d'ocupació de transport públic ja que, tal i com s'ha descrit anteriorment, no té problemes d'ocupació. A part, cal destacar que en el futur hi haurà la prolongació del tram, permetent una unió directe de l'àmbit d'estudi amb gran part de Barcelona, Sant Adrià de Bessos fins arribar a Badalona així millorant notablement el seu accés a l'àmbit.

## 5.3. Xarxa viària

A partir dels desplaçaments per mode generats actualment i els desplaçaments previstos a partir de la qualificació prevista pel PGMMP, es preveu que hi hagi un increment de 2.303 desplaçaments en vehicle privat generats principalment per 2.082 desplaçaments en cotxe i 387 en moto. Els desplaçaments en altres modes com els camions disminuiran en 165 desplaçaments.

Tot i així, cal remarcar que cada desplaçament no suposa un vehicle i posteriorment a aplicar un factor d'ocupació de 1,4 pel cotxe i un 1,1 en la moto, hi haurà un increment de 1.487 desplaçaments en cotxe, 351 en moto i disminuiran en 165 camions.

Tal i com es mostra en l'apartat de caracterització de la xarxa viària, amb els nivells de servei actuals i amb l'increment que suposa la mobilitat **2.235 vehicles en hora punta**, no hi haurà cap problema per absorbir aquesta mobilitat.

De fet, en l'estat actual les principals incidències negatives que es detecten venen generades pels vehicles de gran tonelatge que circulen i que operen a l'àmbit i que a la llarga es preveu que desapareixeran. Ja que aquest procés no serà imminent serà convenient implementar millores.

## 5.4. Aparcament

En el present apartat s'estima el nombre de reserves d'aparcament que seran necessàries a partir de les diferents activitats i usos del sòl de l'àmbit per tal de cobrir de manera suficient la demanda d'estacionament que es generi.

### 5.4.1. Aparcament de bicicletes

Segons dictamina el Decret 344/2006, les reserves mínimes d'aparcament fora de la via pública en funció de les activitats i usos del sòl que es preveuen són un total de 2.124 places per a bicicletes. Tot i això, es considera que les 2.124 places estarien per sobre de les necessitats actuals a l'àmbit donat que el present estudi ja preveu un increment sobre la quota de la bicicleta en la mobilitat actual del sector i les necessitats de places per a bicicletes són inferiors.

Donat el volum previst de desplaçaments per a bicicleta que es generarà al sector, la seva distribució horària i la franja del dia on es presenta **la major ocupació serà entre les 11:00h i 13:00h**, es crearà la necessitat de **disposar de 493 places per a bicicletes per donar resposta a la demanda prevista. En l'annex V es mostra la distribució de l'ocupació al llarg del dia.**

En aquest sentit, **es proposa que s'instal·lin 247 places en forma de U invertida que suposaran una capacitat per a l'aparcament de 494 bicicletes.** Sempre i quant l'edifici ho permeti s'incentiva que s'implantint els aparcaments en l'interior de l'edifici ja que donen una major seguretat.

Per tal de disposar de 493 places d'aparcament per a bicicletes, **serà necessari que per cada 100m<sup>2</sup> de superfície de sostre en nova indústria 22a, s'habilitin 0,24 places d'aparcament per bicicletes i per cada 100m<sup>2</sup> de superfície de sostre en parcs i jardins, s'habilitin 0,24 places d'aparcament per bicicletes.**

Taula 14. Necessitats de places per bicicletes

Ús	Ràtio per cada 100 m <sup>2</sup> de superfície
Parcs i jardins	0,24 places de bicicletes / 100m <sup>2</sup> de sòl
Nova indústria 22a	0,24 places de bicicletes / 100m <sup>2</sup> de sostre

Font: Elaboració pròpia

### 5.4.2. Aparcament de turismes

Segons les directrius del Decret no es contempla reserva mínima d'aparcament per a turismes vinculada a l'ús industrial i de parcs i jardins. De totes maneres, en l'annex V s'ha avaluat la capacitat necessària d'aparcaments per a turismes a partir de l'ocupació prevista determinada en base a les entrades i sortides al sector en turisme. Es preveu que la franja del dia on es presenta **la major ocupació serà entre les 11:00h i 13:00h** on l'ocupació mostra la necessitat de **disposar de 2.942 places per a turismes amb una dimensió mínima de 4,75m x 2,40m per donar resposta a la demanda prevista.**

Per tal de disposar de 2.942 places d'aparcament per a turismes, serà necessari que per cada 100m<sup>2</sup> de superfície de sostre, s'habilitin 1,48 places d'aparcament.

### 5.4.3. Aparcament de vehicle elèctric

D'acord amb el Reial Decret 1053/2014 Disposición adicional primera, punts 1 i 2 definit en l'annex V, les reserves de places amb punt de recàrrega elèctrica es defineixen en funció de les noves places d'aparcament que es desenvolupin. Es preveu que en cas de que es desenvolupin 2.942 noves places d'aparcament en tot l'àmbit caldrà fer una **instal·lació de 74 punts de recàrrega**, que correspondrà al 2,5 % de les places d'aparcament per a turisme.

#### 5.4.4. Aparcament PMR

Segons el document *DB-SUA: Seguridad de Utilización y Accesibilidad definida en l'annex V* s'estableix que es farà una reserva d'una plaça de PMR per cada 50 places d'aparcament.

Es preveu que en el cas que es desenvolupin un total de 2.942 places per a turismes **es preveu la creació de 59 places per a PMR.**

En el conjunt de l'àmbit es farà una reserva de 2.942 places per a vehicles de les quals 74 seran destinades a punts de recàrrega i 59 a places per a persones de mobilitat reduïda.

Taula 15 Resum propostes de places d'aparcament per a turismes

Places d'aparcament per a turismes				
	Nº Places per turismes	Places normals	Places amb punts de recàrrega	places PMRs
Ràtio a aplicar per parcel·la	1,48 per cada 100m <sup>2</sup>	-	2,50%	2%
Total de places	2.942	2.968	74	59

Font: Elaboració pròpia

#### 5.4.5. Aparcament de motocicletes

Segons les directrius del Decret no es contempla reserva mínima d'aparcament **fora de la via pública per a turismes vinculada a l'ús industrial i de parcs i jardins. De totes maneres, en l'annex V s'ha avaluat la capacitat necessària d'aparcaments per a turismes a partir de l'ocupació prevista determinada en base a les entrades i sortides al sector en turismes.** Es preveu que la franja del dia on es presenta la major ocupació serà entre les 11:00h i 13:00h on l'ocupació mostra la necessitat de **disposar de 1.770 places per a motocicletes amb una dimensió mínima de 2,2m x 1,0m per donar resposta a la demanda prevista.**

Per tal de disposar de 1.770 places d'aparcament per a motocicletes serà necessari que per cada 100m<sup>2</sup> de superfície de sostre, s'habilitin 0,89 places d'aparcament.

Taula 16. Necessitats de places per motocicletes

Ràtio per cada 100 m <sup>2</sup> de superfície de sostre
0,89 places per a motocicletes / 100m <sup>2</sup> de sostre

Font: Elaboració pròpia

A més a més, d'acord amb el Reial Decret 1053/2014 *disposició adicional primera*, punts 1 i 2, les **reserves de places amb punt de recàrrega elèctrica** es defineixen en funció de les 1.770 places d'aparcament per motocicleta i per tant caldrà fer una **instal·lació de 44 punts de recàrrega per a motocicleta**, que correspondrà al 2,5 % de les places d'aparcament per a motocicleta.

### 5.5. Càrrega i descàrrega de mercaderies

Segons les directrius del Decret no es contempla reserva mínima d'aparcament tot i això a partir dels resultats de l'enquesta realitzada a les empreses s'ha extret la ràtio per determinar les necessitats d'espais destinats a la C/D de l'àmbit.

Taula 17. Necessitats operacions C/D

Tipus Indústria	Mitjana d'operacions dia/100m <sup>2</sup> de sup.
Nova indústria 22a	0,12
Indústria tradicional	0,18

Font: Enquesta empreses

En l'actualitat, en el polígon es disposa de diferents zones de C/D que tal i com es mostra a l'apartat 1.3.4 *Oferta de zones de càrrega i descàrrega de l'annex III*, la situació d'aquestes en molts casos causen efectes negatius sobre la mobilitat de l'àmbit, tant per als modes més sostenibles com per als vehicles lleugers que circulen per l'àmbit.



## 5.6. Indicadors de gènere associats a la nova mobilitat

Tal i com es d'esperar entre les dones i els homes hi ha diferències en les necessitats, condicions i formes de desplaçar-se i es per això que en l'annex V s'han avaluat diferents aspectes tal com el nombre de desplaçaments diaris per gènere, l'elecció del mode, la longitud de trajecte, entre altres aspectes. Un cop analitzats es pot afirmar que no influeix el gènere i per tant no caldrà emprendre propostes.

## 6. Avaluació de l'impacte mediambiental de la mobilitat generada

L'àmbit d'estudi es troba inclòs en una zona de protecció especial de l'ambient atmosfèric, realitzat a partir del Decret 226/2006 de 23 de maig, que contempla **les partícules en suspensió de diàmetre inferior a 10 micres (PM10), el diòxid de nitrogen (NOX) i de diòxid de carboni (CO2).**

**En el total de l'àmbit anual es generarà una mobilitat de 4.666.404 km anuals gràcies al decrement de camions la mobilitat generada consumirà prop de 222,06 TEP/any i generarà 668,23 tones anuals de CO<sub>2</sub>. També s'emetran 2,29 t/any de NO<sub>x</sub> i 0,41 t/any de partícules fines PM<sub>10</sub>.**

Taula 18. Emissions anuals

Total veh. * km realitzats	Consum energètic (tep/any)	CO2 (t/any)	NOX (t/any)	PM10 (t/any)
4.666.404	222,06	668,23	2,29	0,41

Font: Elaboració pròpia

En l'annex XI es detalla la metodologia i mobilitat pel càlcul de les emissions anuals.

## 7. Propostes d'actuació

El Decret 344/2006 de regulació dels Estudis d'Avaluació de la Mobilitat Generada, concreta quins són els paràmetres de planificació adequats per a la mobilitat en els seus articles 4.1 i 4.2: Amplades de carreres, pendents màximes, necessitats de connexió en transport públic, etc tal com també ho fa el codi d'accessibilitat.

La nova mobilitat generada, haurà d'integrar-se dins els plans de desenvolupament infraestructural, urbanístic i territorial on és ubicat, **assegurant la coherència entre aquest i la nova actuació, de forma que aquesta no afecti negativament sobre la mobilitat actual, si no, tot el contrari.** En aquest sentit, els plans han de servir com a marc adequat de desenvolupament al nou projecte per tal de no afectar negativament en els nivells i estàndards previstos.

**Amb l'objectiu de donar resposta a aquests criteris i de que la nova mobilitat generada que esdevindrà de la definició dels nous usos previstos, sigui absorbida de forma adequada per a totes les xarxes actuals i previstes, d'acord amb els paràmetres establerts pel Decret 344/2006, s'han definit un total de 9 propostes d'actuació:**

ID Proposta	Descripció Proposta
1	Jerarquització de la xarxa i caracterització de l'espai destinat a cada mode
2	Optimització dels sentits de circulació pel correcte funcionament de la xarxa
3	Optimització dels aparcaments a les vies de pas principals i de zona 30
4	Implantació de nous passos de vianants accessibles i adequació dels existents
5	Restricció en l'accés de vehicles pesats
6	Aparcament per a bicicletes
7	Aparcament per a vehicles
8	Aparcament per a motocicletes
9	Avaluació de les afectacions urbanístiques relacionades amb la mobilitat
10	Foment dels modes més sostenibles

A més a més, aquestes donaran resposta a totes les problemàtiques i aspectes millorables detectats en el present estudi a les directius definides per l'Ajuntament d'esplugues i l'AMB:

Aspectes relacionats amb l'encaix urbà i metropolità del sector:

- Relació amb les infraestructures metropolitanes i amb d'altres sectors industrials propers..
- El paper de les vies perimetrals del sector en l'accés i les sortides del mateix: Av. Cornellà, Av. Del Baix Llobregat, C/Àngel Guimerà i C/Josep Argemí.
- La capacitat del transport públic i l'accessibilitat de vianants i bicicletes a l'interior per tal de disminuir l'ús dels vehicles privats.
- La capacitat i limitacions de les vies d'accés al sector i de les seves interseccions per permetre el moviment de diversos tipus de transport de mercaderies.
- Relació de la mobilitat del sector amb el barri residencial i els seus equipaments i espais lliures.
- Avaluació de la convivència de mantenir l'afectació de les parcel·les del carrer Josep Argemí com a sistema viari.

Aspectes relacionats amb l'espai públic destinat a la mobilitat:

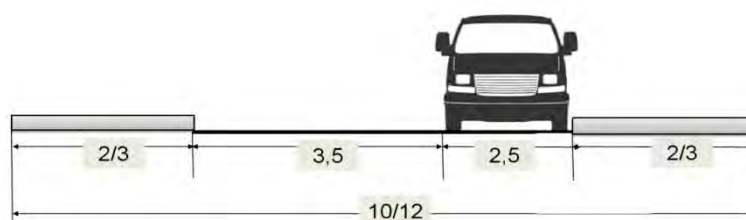
- Avaluació de la conveniència de mantenir l'afectació per xamfrans de les parcel·les situades en les cruïlles del sector.
- Jerarquització de les vies interiors- d'accés i sortida, travesseres, passatges,etc- i dels sentits de circulació òptims.
- Possibles obertures destinades a nou sistema viari o reserves de sòl destinat a les mobilitats.
- Avaluació de les necessitats d'aparcament de vehicles, bicicletes, motos, càrrega i descàrrega i possibilitats d'administració temporal d'un espai que és estrictament el que és. I de la seva relació amb la recollida d'escombraries, senyalització, enllumenat,etc.

## 7.1. Jerarquització de la xarxa i caracterització de l'espai destinat a cada mode

Es proposa definir la configuració de cada carrer i les seves "possibilitats" a nivell de mobilitat, a partir de la seva funcionalitat prevista amb l'objectiu d'eliminar les problemàtiques en termes de seguretat viària, accessibilitat o circulació que sovint genera la coexistència simultània de funcionalitats en carrers amb una amplada reduïda. En la totalitat de les vies es prioritza l'ús per a vianants i bicicletes, sense deixar de costat les necessitats dels vehicles. En aquesta línia, primer cal jerarquitzar la xarxa viària de l'àmbit i definir la configuració de cada carrer.

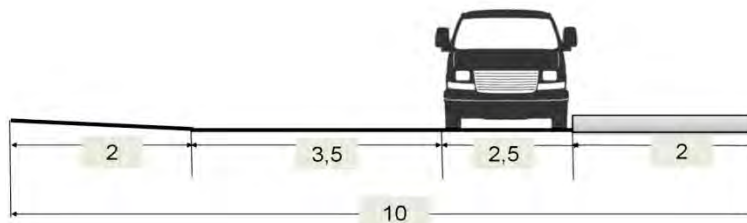
S'ha classificat el viari en **4 nivells**:

- 1. Vies d'integració de la Zona Urbana amb el PAE del Gall** que es situaran als límits de l'àmbit i coincidiran amb les xarxes principals per a vehicles definides pel PMU, i on l'amplada disponible permet segregar de manera segura i adaptada el desplaçament dels vehicles respecte del dels vianants i altres modes/usos. La velocitat màxima permesa se situarà entre els 40 i els 50 Km/hora d'acord amb les polítiques de la mobilitat d'Esplugues. Aquestes vies seran senyalitzades des de l'exterior, amb l'objectiu que els vehicles les utilitzin per accedir des de l'Av. Baix Llobregat i per sortir per la mateixa o pel carrer d'Àngel Guimerà en sentit l'Avinguda Baix Llobregat.
- 2. Vies de pas principal dins del PAE del Gall** que seran les vies de pas principal pels vehicles pesants que circulin pel PAE. Les vies de pas principal estaran conformades per aquells carrers on donada la secció més ampla que presenten (12m a excepció del carrer Enric Granados que presenta una amplada de 10m) i la seva situació estratègica d'encaix amb les xarxes principals per a vehicles i les infraestructures de mobilitat de connexió amb l'exterior de l'àmbit urbà. En aquestes vies es prioritzarà també la mobilitat del vianant i la bicicleta i es mantindrà l'aparcament i les zones de càrrega i descarrega a un dels dos costats i es definiran carrils més amplis pel pas de vehicles (3,5 m). Voreres de 3/2 m a banda i banda (que permetran l'ús simultani per a vianants i bicicleta) i espais d'aparcament de 2,5 metres.



3. Carrers de Zona-30 seran conformats per aquells carrers que tenen una **situació estratègica d'encaix amb les xarxes de mobilitat urbanes per a vianants i per a bicicletes** i que disposen d'una secció de 10m. La Zona 30 beneficiarà la mobilitat dels vianants i dels ciclistes gràcies a la limitació de la velocitat a 30Km/h tot informant a l'inici i fi dels carreres amb portes d'entrada i de sortida dels trams de Zona30. Aquesta tipologia de vies permetrà millorar la seguretat vial, disminuint el risc d'accidents i donant seguretat a la circulació per calçada de les bicicletes. Seran vies que al igual que les vies de pas principal dins del PAE del Gall, permetran l'aparcament i la càrrega i descàrrega.

La secció d'aquesta tipologia de carrer tindrà una vorera de 2 metres elevada de la calçada central per tal de donar més seguretat al vianant. Aquesta vorera estarà contigua a l'aparcament dels cotxes que tindran una amplada de 2,5 metres i una calçada central per on passaran els vehicles de 3,5 metres d'ample. En un mateix nivell que la calçada central s'afegirà una vorera de 2 metres amb un paviment diferent i amb un lleuger angle respecte la calçada central per tal de separar l'espai dels vehicles i del vianant i evacuar de la vorera les aigües de la pluja.



Aquests carrers es senyalitzaran mitjançant senyalització horitzontal i vertical:

– *Senyalització horitzontal:*

- portes d'entrada: marca amb pintura rugosa on s'indica que el límit de velocitat és de 30 km/h.
- senyalització interior: marques horitzontals que recorden el límit de velocitat de circulació (30 km/h).
- portes de sortida: marca amb pintura rugosa on s'indica el final de la restricció de velocitat.

- *Senyalització vertical:* Senyals que indiquen l'entrada o sortida de zona 30.



4. **Vies d'ús exclusiu per als vianants i bicicletes** on els vehicles tindran restringit el pas i no podran estacionar. La seva secció serà exclusivament de plataforma única. Aquests carrers es senyalitzaran a banda i banda amb senyal vertical de tipus R100 (circulació prohibida o d'accés exclusiu per a veïns).

Figura 27. Model de senyal R-100

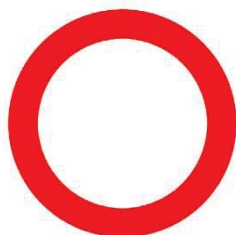
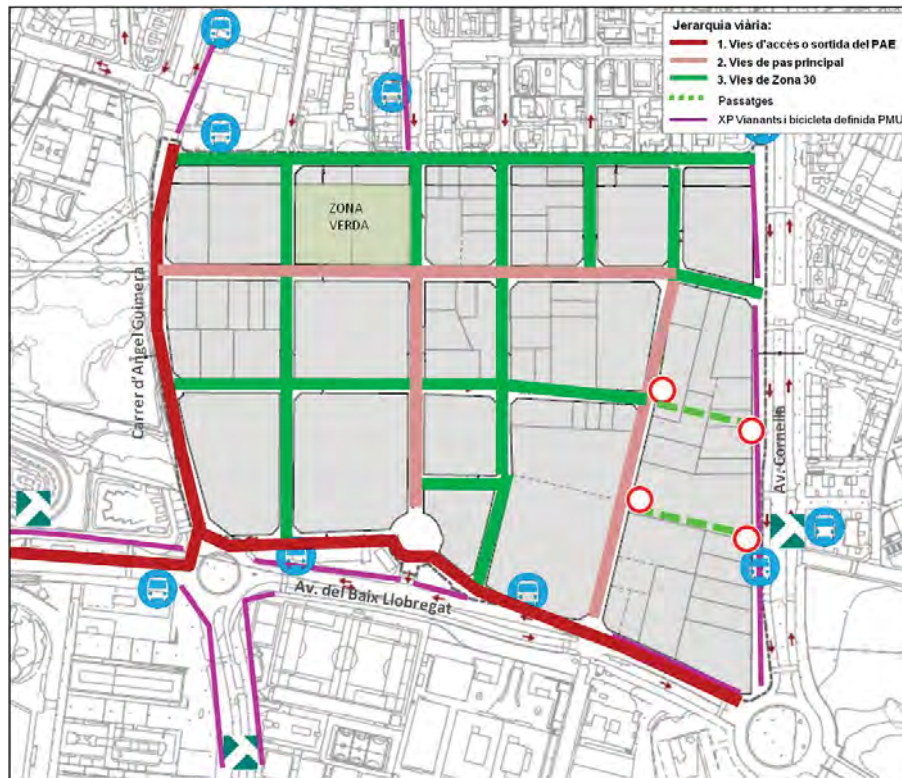


Figura 28. Jerarquitzaçió viària de l'àmbit del PAE del Gall



Font: Elaboració pròpia

A més a més amb l'objectiu de disminuir més la velocitat dels vehicles es proposa que els aparcaments i les zones de càrrega i descàrrega es trobin alternades a una banda i a l'altre de carrer en cada tram.

En aquest sentit, des de la direcció general de trànsit es recomana: *“Els elements reductors de velocitat són tan sols una de les mesures a prendre per moderar la circulació. De fet, són les mesures de caràcter més intrusiu i amb majors impactes negatius –en termes de comoditat dels usuaris de la calçada, soroll i manteniment requerit. Sempre que sigui possible s'optarà per mesures que modifiquin el disseny global de la via i que aconseguixin transmetre als conductors la velocitat adequada a la qual cal circular. En d'altres paraules: quan el disseny de la via es correspon amb la velocitat a la qual es vol que circulin els vehicles, aleshores els elements reductors de velocitat resulten innecessaris”.*

## 7.2. Optimització dels sentits de circulació pel correcte funcionament de la xarxa

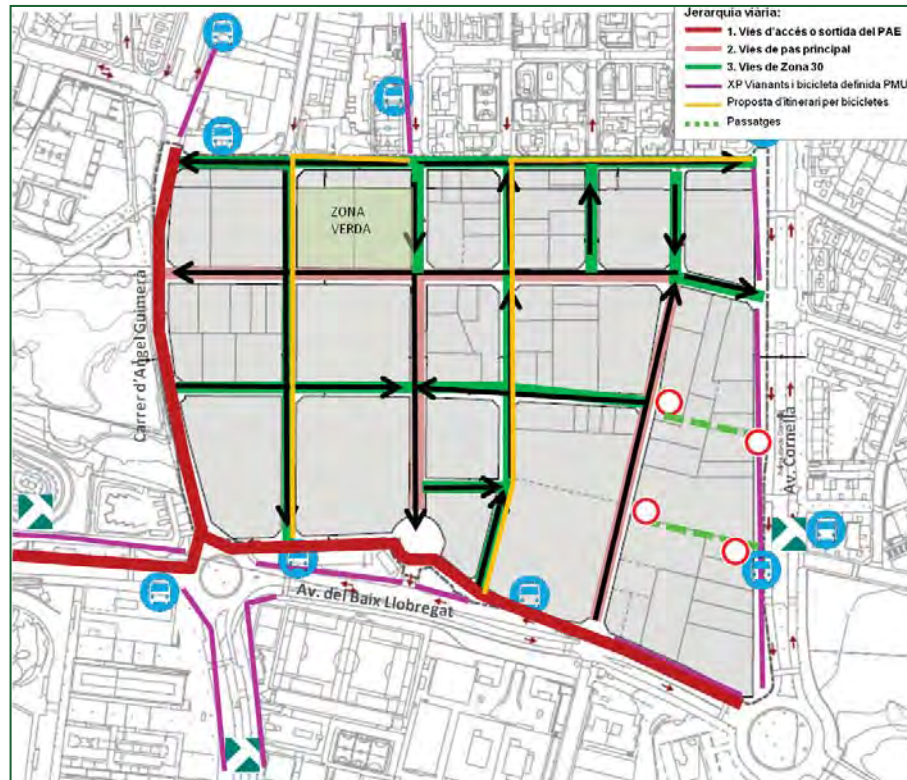
Com a acció complementària a l'anterior acció i per un millor funcionament de la mateixa, es suggereix (a revisar en fases posterior d'implantació) una nova ordenació dels sentits de circulació a l'àmbit que té com a principals objectius:

- Fomentar a la pacificació del viari intern, mitjançant la generació de discontinuïtats en els itineraris, confrontament de sentits, etc.
- Garantir la coexistència entre diferents modes i promoure els desplaçaments amb modes no motoritzats.
- Evitar el trànsit de pas per l'interior del PAE, així com pel carrer Josep Argemí i per tant millorar la circulació dels vehicles que tenen destí o origen a l'àmbit. Concretament es proposa modificar els sentits de circulació del carrer Josep Argemí amb l'objectiu de prioritzar els espais dedicats a la mobilitat més sostenible i les connexions amb les xarxes actuals definides pel PMUS donat que es tracta d'un carrer que és el llindar entre la trama urbana i el polígon.
- Potenciar els accessos rodats a l'àmbit des de l'avinguda del Baix Llobregat i el carrer d'Àngel Guimerà, que com s'ha demostrat en apartats anteriors, són els que menys mobilitat quotidiana suporten i els més aïllats de la trama urbana i s'evitaran els fluxos de trànsit pesant pel carrer de Josep Argemí i laavinguda de Cornella que són les carreres principals de connexió amb les zones urbanes i on cal prioritzar en els espais dedicats a la mobilitat més sostenible i en les connexions amb les xarxes actuals definides pel PMU.

- Reduir l'accidentalitat i promoure la seguretat viària.
- Potenciar un itinerari recomanat per bicicletes on es circularà per les vies de Zona 30 per tal de facilitar els desplaçaments en aquest mode de transport.

A partir d'aquests i de l'encaix amb les tipologies de vies definides anteriorment es proposa:

Figura 29. Sentits de circulació de l'àmbit d'estudi



Font: Elaboració pròpia

Els objectius estipulats preveuen donar resposta a la previsió de futur determinada per l'actual Modificació puntual del PGM, la qual preveu que en un futur puguin conviure al PAE tant la indústria actual com la implantació de "nova indústria". En aquesta línia, el patró de mobilitat de la tipologia "nova indústria" mostra uns perfils de mobilitat més sostenibles, normalment amb una tipologia de vehicles diferenciats de la indústria tradicional. El patró determina que el volum de vehicles pesants en la indústria tradicional serà menor i els vehicles vinculats a les empreses de nova indústria són vehicles lleugers i/o furgonetes molt més sostenibles energèticament..

Per tal d'optimitzar-regular el pas dels camions per la totalitat del carrer Lluís Millet, a l'entrada del carrer per l'Avinguda Baix Llobregat s'afegirà una senyal de prohibit vehicles pesants a excepció dels vehicles que tinguin un permís per accedir-hi. El permís es concedirà en el cas que un vehicle pesant hagi d'accedir a una empresa localitzada al tram de carrer compres entre Av. Baix Llobregat i C/Isaac Albéniz.

La proposta que es planteja va enfocada a la previsió per la present Modificació puntual del PGM i per tant, no es planteja que s'implanti ja sinó en un futur quan la nova indústria sigui predominant. Tanmateix, es preveu que hi hagi altres planejaments urbanístics més detallats i/o plans específics de mobilitat que plantejaran les propostes adequant-se a les necessitats del moment.

### 7.3. Optimització dels aparcaments de les vies de pas principal i les de zona 30

Tal i com s'ha esmentat en els dos apartats anteriors, les vies de pas principal i les vies de Zona 30 inclouran aparcament de C/D i de rotació per facilitar l'aparcament de les visites externes que reben les diferents empreses de l'àmbit del PAE del Gall.

#### 7.3.1. Optimització dels aparcaments de càrrega i descàrrega

Segons les directrius del Decret no es contempla reserva mínima d'aparcament tot i així a partir dels resultats de l'enquesta realitzada a les empreses s'ha extret la ràtio per determinar les necessitats d'espais destinats a la C/D de l'àmbit.

Taula 19. Necessitats operacions C/D

Tipus Indústria	Mitjana d'operacions dia/100m <sup>2</sup> de sup.
Nova indústria 22a	0,12
Indústria tradicional	0,18

Font: Enquesta empreses

En l'actualitat, en el polígon es disposa de diferents zones de C/D que tal i com es mostra a l'apartat 3.4 *Oferta de zones de càrrega i descàrrega*, la situació d'aquestes en molts casos causen efectes negatius sobre la mobilitat de l'àmbit, tant per als modes més sostenibles com per als vehicles lleugers que circulen per l'àmbit.

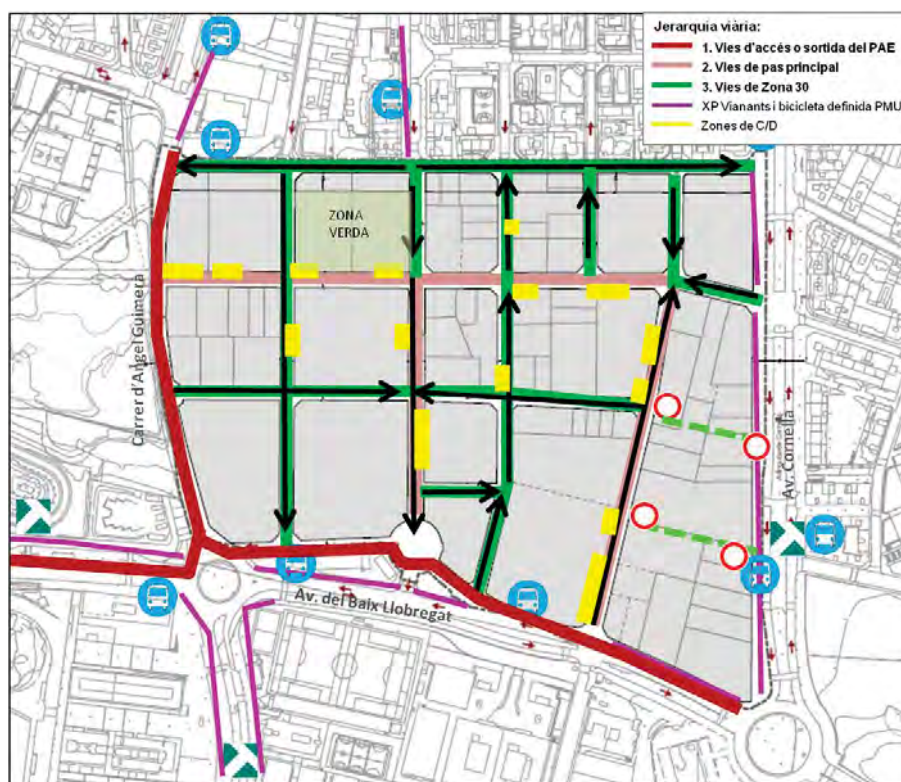
Tal i com es pot observar en els resultats de l'enquesta realitzada a les empreses de l'àmbit aquestes necessitats es troben en major proporció lligades a la tipologia d'empresa tradicional. Donada la previsió de futur prevista per la MPPGM, el present EAMG proposa que totes aquelles empreses que **disposin d'espai suficient a dins de la parcel·la habilitin espais per a la mobilitat a les plantes baixes i realitzin preferiblement les operacions de C/D dins de les mateixes parcel·les.**

En aquest sentit es proposa que les empreses puguin destinar la planta baixa per a serveis comuns com maniobres de mercaderia, càrrega i descàrrega entre altres i que aquests espais no siguin computables en el càlcul de l'edificabilitat màxima de les parcel·les (2 m<sup>2</sup> st/ m<sup>2</sup> sòl), amb l'objectiu d'incentivar que les empreses utilitzin aquests espais i alliberin l'espai públic per usos per a la mobilitat sostenible.

Aquest aspecte beneficiarà tant les empreses, com els treballadors i ciutadans donat que el fet d'incrementar l'aparcament i les operacions de càrrega i descàrrega en espai privat permeten reduir l'espai destinat al vehicle privat en espai públic i incrementar l'espai destinat a la bicicleta i al vianant.

Tot i així, donat que no en tots els casos es possible, d'acord amb les polítiques definides en les anteriors propostes, i tenint en compte les necessitats de C/D de cada tipologia d'empresa, s'ha realitzat una **proposta d'optimització de les zones de càrrega i descàrrega que garanteixi la correcte absorció d'aquestes necessitats, sense afectar a la mobilitat dels modes més sostenibles:**

Figura 30. Proposta d'optimització de zones de C/D



Font: Elaboració pròpia

Figura 31. Distribució de les activitats actuals al PAE del Gall



Font: Elaboració pròpia

Aquesta optimització de les zones de càrrega i descàrrega en espai públic que es planteja va enfocada a la previsió per la present Modificació puntual del PGM i per tant, no es planteja que s'implanti ja sinó en un futur quan la nova indústria sigui predominant. Tanmateix, es preveu que hi hagi altres planejaments urbanístics més detallats i/o plans específics de mobilitat que determinaran en detall les zones de C/D adequant-se a les necessitats del moment.

### 7.3.2. Optimització dels aparcaments regulats de rotació

En l'actualitat, en el polígon no es disposa de cap plaça d'aparcament de rotació fet que causa efectes negatius sobre la mobilitat de l'àmbit, perquè es dificulta força l'aparcament de les visites externes que reben les empreses de l'àmbit ja que no sempre poden disposar de l'aparcament privat de l'empresa si és que l'empresa disposa del mateix.

En aquest sentit i per donar resposta aquesta tipologia d'aparcament que requereix d'una rotació, es pretén que igual que les Zones de Càrrega i Descàrrega, es faci una reserva de places per aparcament de rotació i permetre que les visites externes disposin d'aparcament.

### 7.4. Implantació de nous passos de vianants accessibles i adequació dels existents

Donat que en l'actualitat s'han detectat gran numero de passos de vianants inaccessibles i/o inexistent, amb l'objectiu de garantir el funcionament de les noves xarxes de vianants i bicicletes, es indispensable adequar tots els passos de vianants per a garantir la seguretat en tots els creuaments i la continuïtat de les xarxes.

Figura 32. Estat actual dels creuaments a l'àmbit



Font: Elaboració pròpia en base al PMU d'Esplugues de Llobregat

## 7.5. Restricció en l'accés de vehicles pesats

D'acord amb les noves polítiques de distribució urbana i amb l'objectiu d'optimitzar-regular el volum de vehicles pesats a l'àmbit i pel correcte funcionament dels itineraris definits anteriorment es proposa:

- Reordenació de l'accés a tot el PAE als vehicles de més de 3.5 tm entre les 7:00 i les 20:00h per eliminar els efectes negatius que aquests causen en l'actualitat.

La proposta que es planteja va enfocada a la previsió per la present Modificació puntual del PGM i per tant, no es planteja que s'implanti ja sinó en un futur quan la nova indústria sigui predominant. A més a més, cal destacar que la tendència actual de les noves polítiques de distribució urbana tenen l'estratègia de reduir la congestió i contaminació basant-se amb la reordenació de l'accés a les zones urbanes de certs vehicles (segons pes, tipologia de combustible, llargada,...).

Tanmateix es preveu que hi haurà altres planejaments urbanístics més detallats i/o plans específics de mobilitat que plantejaran les propostes adequant-se a les necessitats del moment.

## 7.6. Aparcament per a bicicletes

Segons dictamina el Decret 344/2006, les reserves mínimes d'aparcament fora de la via pública en funció de les activitats i usos del sòl que es preveuen són un total de 2.124 places per a bicicletes. Tot i això, es considera que les 2.124 places estarien per sobre de les necessitats actuals a l'àmbit donat que el present estudi ja preveu un increment sobre la quota de la bicicleta en la mobilitat actual del sector i les necessitats de places per a bicicletes són inferiors.

Donat el volum previst de desplaçaments per a bicicleta que es generarà al sector, la seva distribució horària i la franja del dia on es presenta **la major ocupació serà entre les 11:00h i 13:00h**, es crearà la necessitat de **disposar de 493 places per a bicicletes per donar resposta a la demanda prevista. En l'annex V es mostra la distribució de l'ocupació al llarg del dia.**

En aquest sentit, **es proposa que s'instal·lin 247 places en forma de U invertida que suposaran una capacitat per a l'aparcament de 494 bicicletes.** Sempre i quant l'edifici ho permeti s'incentiva que s'implantïn els aparcaments en l'interior de l'edifici ja que donen una major seguretat.

**Per tal de disposar de 493 places d'aparcament per a bicicletes en tot l'àmbit, serà necessari que per cada 100m<sup>2</sup> de superfície de sostre en nova indústria 22a, s'habilitin 0,24 places d'aparcament per bicicletes i per cada 100m<sup>2</sup> de superfície de sòl en parcs i jardins, s'habilitin 0,24 places d'aparcament per bicicletes.**

Taula 20. Necessitats de places per bicicletes

Ús	Ràtio per cada 100 m <sup>2</sup> de superfície
Parcs i jardins	0,24 places de bicicletes / 100m <sup>2</sup> de sòl
Nova indústria 22a	0,24 places de bicicletes / 100m <sup>2</sup> de sostre

Font: Enquesta empreses



## 7.7. Aparcament de turismes

Segons les directrius del Decret no es contempla reserva mínima d'aparcament per a turismes vinculada a l'ús industrial i de parcs i jardins. De totes maneres, en l'annex V s'ha avaluat la capacitat necessària d'aparcaments per a turismes a partir de l'ocupació prevista determinada en base a les entrades i sortides al sector en turisme. Es preveu que la franja del dia on es presenta **la major ocupació mitjana prevista serà entre les 11:00h i 13:00h** on l'ocupació mostra la necessitat teòrica de **disposar de 2.942 places per a turismes amb una dimensió mínima de 4,75m x 2,40m per donar resposta a la demanda prevista.**

Per tal de disposar inicialment d'aquestes 2.942 places d'aparcament per a turismes, serà necessari que per cada 100m<sup>2</sup> de superfície de sostre, s'habilitin una mitjana de 1,48 places d'aparcament.

Taula 21. Necessitats de places per turismes

Ràtio per cada 100 m <sup>2</sup> de superfície de sostre
1,48 places de turismes/ 100m <sup>2</sup> de sostre

Font: Enquesta empreses

Tanmateix, per millorar i facilitar la convivència de tots els usuaris, es proposa que les empreses puguin destinar la planta baixa per a serveis comuns com maniobres de mercaderia, càrrega i descàrrega entre altres i que aquests espais no siguin computables en el càlcul de l'edificabilitat màxima de les parcel·les (2 m<sup>2</sup> st/ m<sup>2</sup> sòl), amb l'objectiu d'incentivar que les empreses utilitzin aquests espais i alliberin l'espai públic per usos per a la mobilitat sostenible.

Cal considerar que la ràtio de reserva d'aparcament en l'interior dels edificis no sempre s'ajustarà a les demandes d'aparcament de l'empresa que s'implanti a l'àmbit i en aquest sentit, es proposa que les empreses puguin flexibilitzar la ràtio o reduir-la prèvia justificació a l'ajuntament. Aquesta reducció de les places d'aparcament permet al mateix temps fomentar encara més una mobilitat sostenible en línia a les polítiques de mobilitat actuals que tenen per objectiu la disminució de la quota del vehicle privat.

### 7.7.1. Aparcament de vehicle elèctric

D'acord amb el Reial Decret 1053/2014 disposició adicional primera, punts 1 i 2 definit en l'annex V, les reserves de places amb punt de recàrrega elèctrica es defineixen en funció de les noves places d'aparcament que es desenvolupin. Es preveu que en cas de que es desenvolupin 2.942 noves places d'aparcament en tot l'àmbit caldrà fer una **instal·lació de 74 punts de recàrrega**, que correspondrà al 2,5 % de les places d'aparcament per a turisme.

### 7.7.2. Aparcament PMR

Segons el document *DB-SUA: Seguridad de Utilización y Accesibilidad definida en l'annex V* s'estableix que es farà una reserva d'una plaça de PMR per cada 50 places d'aparcament.

Es preveu que en el cas que es desenvolupin un total de 2.942 places per a turismes **es preveu la creació de 59 places per a PMR.**

En el conjunt de l'àmbit es farà una reserva de 2.942 places per a vehicles de les quals 74 seran destinades a punts de recàrrega i 59 a places per a persones de mobilitat reduïda.

Taula 22 Resum propostes de places d'aparcament per a turismes

Places d'aparcament per a turismes				
	Nº Places per turismes	Places normals	Places amb punts de recàrrega	places PMRs
Ràtio a aplicar per parcel·la	1,48 per cada 100m <sup>2</sup>	-	2,50%	2%
Total de places	2.942	2.968	74	59

Font: Elaboració pròpia

## 7.8. Aparcament de motocicletes

Segons les directrius del Decret no es contempla reserva mínima d'aparcament fora de la via pública per a motocicletes vinculada a l'ús industrial i de parcs i jardins. Tot i així, a partir del present estudi es proposa implantar places per a motocicletes, amb l'objectiu de garantir que s'habiliten espais suficients per evitar en tot moment l'aparcament d'aquests vehicles sobre les voreres. Pel que fa al dimensionament, s'ha avaluat la capacitat necessària d'aparcaments per a motocicletes a partir de l'ocupació prevista determinada en base a les entrades i sortides al sector segons es determina en l'annex V. Es preveu que la franja del dia on es

presenta la major ocupació serà entre les 11:00h i 13:00h on l'ocupació mostra la necessitat de **disposar de 1.770 places per a motocicletes amb una dimensió mínima de 2,2m x 1,0m per donar resposta a la demanda prevista.**

Per tal de disposar de 1.770 places d'aparcament per a motocicletes serà necessari que per cada 100m<sup>2</sup> de superfície de sostre, s'habilitin 0,89 places d'aparcament.

Taula 23. Necessitats de places per motocicletes

Ràtio per cada 100 m <sup>2</sup> de superfície de sostre
0,89 places per a motocicletes / 100m <sup>2</sup> de sostre

Font: Enquesta empreses

A més a més, d'acord amb el Reial Decret 1053/2014 *disposición adicional primera*, punts 1 i 2, les **reserves de places amb punt de recàrrega elèctrica** es defineixen en funció de les 1.770 places d'aparcament per motocicleta i per tant caldrà fer una **instal·lació de 44 punts de recàrrega per a motocicleta**, que correspondrà al 2,5 % de les places d'aparcament per a motocicleta.

Taula 24 Proposta de punts de recarrega.

Aparcament per motocicletes	% places amb punts de recàrrega	Nº punts de recàrrega
1.770	1 plaça amb punt de recàrrega per cada 50 places	44

Font: Elaboració pròpia

## 7.9. Adequació de les afectacions urbanístiques relacionades amb la mobilitat

En l'actualitat hi ha una sèrie d'afectacions urbanístiques derivades del PGM, de Plans anteriors i de la pròpia MPPGM que afecten als paràmetres de mobilitat de l'àmbit i les quals l'EAMG en les seves propostes de xarxes, ja dona resposta.

Cal destacar que part de les modificacions es van realitzar en el marc del PGM quan el polígon encara mantenia la seva tipologia principal d'indústria tradicional, la qual ja representa un percentatge molt menor (20% de la superfície de l'àmbit) i que en un futur es preveu que desapareixerà.

En aquest sentit, donats els paràmetres de mobilitat que es persegueix per l'àmbit amb el nou tipus d'indústria integrada a l'àmbit urbà, els patrons d'aquesta i els plans i directius de mobilitat superiors, reflectits en el present informe, s'exposen a grans trets les conclusions per a cada una de les afectacions urbanístiques:

### 7.9.1. Afectacions de les parcel·les del carrer Josep Argemí com a sistema de viari

El planejament vigent, preveu la incorporació d'una part de les illes que confronten amb el carrer Josep Argemí a la reserva addicional de sistema viari per tal d'ampliar el carrer passant de 10 metres a un total de 24 m d'amplada.

**Donat la tipologia de mobilitat que es persegueix, i la jerarquització que es planteja, no es considera adequada aquesta ampliació de viari, ja que podria causar un efecte contrari al que es persegueix per aquest carrer. En aquest sentit, es proposa que es mantingui l'amplada actual del vial (mínim de 10m) per tal de que aquest es trobi en coherència amb els objectius fixats pel mateix en la proposta de jerarquització.**

L'àmbit objecte de la MPPGM es troba situat en una posició de continuïtat amb la trama urbana de la ciutat i a més d'integrar-se a nivell urbanístic en la mateixa, cal integrar-se amb les xarxes de mobilitat existents amb l'objectiu de tenir uns patrons de mobilitat d'acord amb els objectius per l'àmbit urbà i pel tipus de Nova Indústria 22a pel que es imprescindible connectar en aquests vials la xarxa de vianants i bicicletes definida pel PMU.

Aquesta afectació incrementaria la prioritització pel que fa als vehicles privats i especialment als pesants, donat que el carrer Josep Argemí es situa limítrof entre la trama urbana i la industrial. Es considera un vial clau per l'adequada transició i integració de les xarxes d'ambdós àmbits, i donar continuïtat a les xarxes definides pel PMU i on cal especialment evitar els efectes negatius dels vehicles pesants sobre les xarxes de la mobilitat més sostenible tot garantint la seguretat d'aquestes.

En aquest carrer es situa una zona residencial, i també un equipament escolar, fet que potencia la necessitat de prioritzar els espais per a vianants segurs i garantir el mínim volum de vehicles i evitar

totalment el tràfic de pas i de vehicles pesants. El fet d'ampliar aquest vial, podria provocar l'atracció de vehicles pesants i de tràfic de pas que es justament contrari a l'objectiu que es persegueix pel mateix.

A més a més, cal destacar que aquest es un vial de connexió interna el qual la seva ampliació no aporta cap benefici a la xarxa principal de vehicles.

### 7.9.2. Afectacions per xamfrans de les parcel·les situades en les cruïlles del sector

El Pla Parcial, preveu la incorporació dels sòls reservats en les diferents parcel·les per a la formació de xamfrans del sistema viari (clau 5) a les respectives illes de sòl industrial, tot mantenint les reserves que siguin precises per facilitar la circulació dels diversos tipus de transport de mercaderies i dels vehicles d'emergència –bombers, ambulàncies, etc-.

Tot i que aquesta previsió es va realitzar per donar resposta a les necessitats de la mobilitat vinculada a la indústria tradicional, on es feia necessari garantir l'accessibilitat a vehicles de grans dimensions lligats als seus processos d'indústria cal remarcar que amb el nou model d'indústria es farà un decrement dels desplaçaments de grans dimensions, sobretot de 3 o més eixos però no quedaran eliminats tots els vehicles de grans dimensions. **Per tant, seguint la mateixa línia es proposa que es mantingui l'afectació dels xamfrans per tal de garantir els girs d'aquesta tipologia de vehicle tot evitant que envaeixi'n els espais destinats a les xarxes de vianants i per tant, millorant seguretat de les vies.**

### 7.9.3. Proposta d'obertura de passatges per vianants entre l'Avinguda del Cornellà i el carrer d'Enric Granados derivada de la MPPGM

En la present MPPGM, s'incentiva l'obertura de passatges per a vianants i bicicletes entre l'Avinguda del Cornellà i el carrer d'Enric Granados, destinats a millorar l'accés a l'àmbit des del tramvia i l'autobús.

La façana de l'àmbit industrial a l'avinguda de Cornellà té una longitud d'uns 300 m entre el carrer del Gall i l'avinguda del Baix Llobregat. No disposar de cap penetració a l'àmbit des de l'avinguda de Cornellà suposa una barrera per a l'accessibilitat a l'interior de l'àmbit, especialment pel que fa a la mobilitat de vianants i bicicletes.

Amb l'objectiu de millorar la permeabilitat de l'àmbit des de l'avinguda de Cornellà, **en la proposta de jerarquització de la xarxa es proposa ja l'obertura d'aquests passatges**, que suposarà dividir la façana edificada a l'avinguda de Cornellà en dos o tres trams d'uns 90 m.

**Donat que les connexions actuals amb el transport públic des de l'interior de l'àmbit, i en especial amb la parada de tram (que absorbeix la major quota dels desplaçaments en TP, i que s'incrementarà encara més amb la seva unió a Barcelona) situada a l'avinguda de Cornellà són millorables pel que fa als itineraris, amb l'objectiu de fomentar la mobilitat dels treballadors amb transport públic, es proposa que es realitzin aquestes obertures per millorar considerablement l'accés en TP, vianants i bicicletes.**

En aquest sentit, **és considera molt adequada i necessària per millorar considerablement els itineraris amb els modes més sostenibles.**

### 7.9.4. Recomanació de crear un nou espai semi-soterrat sota el nou parc urbà situat a l'illa delimitada pels carrers Josep Argemí, Baronessa de Maldà, El Gall i Gaspar Fàbregas i Roses, destinat a l'estacionament de rotació de vehicles, aparcament de bicicletes, càrrega i descàrrega, etc.

L'aprovació definitiva de la MPPGM a l'àmbit discontinu "Tres Molinos- Pla Parcial Gall", proposa la creació d'un nou parc urbà que funcionarà com espai de reunió i descans en l'espai de transició entre la xarxa urbana i la industrial i davant d'un equipament escolar, assegura l'encaix entre les dos trames.

En la present MPPGM es recomana, la construcció, sota el parc d'un espai semi-soterrat, destinat a l'estacionament de rotació de vehicles, aparcament de bicicletes, càrrega i descàrrega, etc., que podria ubicar-se a l'illa delimitada pels carrers Josep Argemí, Baronessa de Maldà, El Gall i Gaspar Fàbregas i Roses. Això requeriria d'una doble qualificació urbanística d'aquest espai (clau 6 i 5). La incorporació del criteri a les MPPGM queda condicionada a l'aprovació definitiva de la MPPGM "Los Tres Molinos- Pla Parcial Gall".

El parc urbà s'enrasaria amb el carrer de Josep Argemí i la planta semi-soterrada es situaria a nivell de la rasant del carrer del Gall.

Donat que per adequar les xarxes de vianants i de bicicletes es farà necessari disminuir l'espai pels vehicles, l'EAMG preveu l'eliminació de zones d'aparcament, i la possible reconversió d'algunes en

aparcaments de rotació. El fet de crear aquest nou aparcament amb l'oferta suficient per cobrir les necessitats de l'àmbit, absorbiria part d'aquesta demanda i evitaria l'impacte negatiu d'aquesta en altres àmbits així com el tràfic de rotació.

En aquest sentit, **és considera molt adequada i necessària per a donar resposta a les necessitats d'aparcament de l'àmbit, l'aprovació d'aquesta modificació.**

## 7.10. Foment del modes més sostenibles

Amb l'objectiu de fomentar els desplaçaments al PAE en modes més sostenibles s'ha proposat implantar punts de recàrrega elèctrica per a vehicles i aparcaments per a bicicleta i s'han adequat les xarxes garantint una mobilitat sostenible de qualitat, continua i accessible.

Tanmateix per tal de que aquestes millores siguin utilitzades per a treballadors i visites externes, es fa necessari informar de l'existència i localització de les mateixes.

En aquest sentit, es proposa instal·lar a les entrades del PAE un panell informatiu visible per a qualsevol persona que accedeixi, on s'indiqui l'existència d'aquestes juntament amb un plànol de la situació de les mateixes i els itineraris recomanables.

Aquesta informació es complementarà amb informació sobre la localització de les parades de transport públic més properes, tant pel que fa a l'autobús com al ferrocarril i al metro.

Complementàriament també es proposa incloure aquesta informació a la pagina web de les empreses de l'àmbit.

- **Promoció per part de les empreses:** Es proposa que les empreses fomentin els modes més sostenibles per accedir fins a la feina, implantant incentius als seus treballadors tal com:

- Cedir bicicletes als treballadors: adquirir una flota de bicicletes per tal de prestar-les als treballadors per poder accedir a la feina en bicicleta.


- Incloure el benefici d'una targeta de transport públic per tal de que l'empleat tingui coberts els seus desplaçaments sempre i quan siguin en transport públic.

- Incentivar que els treballadors que utilitzin vehicle privat el comparteixin amb altres empleats per tal de disminuir el nombre de vehicles privats dins de l'àmbit del PAE.

- En tal cas també es proposa que els edificis que disposen de diverses empreses, en l'entrada de l'edifici s'habiliti un plafó on hi hagi un plànol de la situació del PAE i dels diferents mitjans de transport pròxims al PAE.

- **Pla de Senyalització del TP a l'àmbit:** Es proposa que s'habiliti senyalització per a vianants al llarg del PAE del Gall on s'indiqui els diferents itineraris per tal d'accedir al transport públic pròxim a l'àmbit.





Estudi d'Avaluació de la Mobilitat Generada per la Modificació Puntual del PGM a l'àmbit industrial "El Gall" d'Esplugues de Llobregat

**Annex I. Objecte de l'estudi**

Maig 2019



# ÍNDIX

1. Objecte de l'estudi.....	1
1.1. Antecedents .....	1
1.2. Marc normatiu .....	1
1.3. Marc conceptual .....	2
1.4. Objectius, metodologia i fases .....	3





# 1. Objecte de l'estudi

## 1.1. Antecedents

Aquest document dona compliment a la sol·licitud de suport tècnic als Serveis d'Urbanisme de l'Àrea Metropolitana de Barcelona, realitzada per l'Ajuntament d'Esplugues de Llobregat el 27 de juliol de 2016, en el marc del "Pacte per a la reactivació econòmica i la creació d'ocupació de qualitat d'Esplugues de Llobregat, 2016-2019". Els treballs es desenvoluparan en el marc de la Llei d'urbanisme de Catalunya (LUC) i del seu Reglament (RLUC), del Pla Territorial Metropolità (PTMB) i del propi Pla General Metropolità (PGM). Així doncs, l'Ajuntament d'Esplugues de Llobregat posa en marxa aquestes modificacions puntuals del PGM a l'àmbit el Gall per a concretar des del punt de vista urbanístic els objectius del Pacte.

L'objecte d'aquestes Modificacions Puntuals del Pla General Metropolità (MPPGM) a l'àmbit industrial "el Gall" d'Esplugues de Llobregat és l'adequació del planejament urbanístic que és vigent a l'àmbit, a un nou context urbà caracteritzat per unes modernes infraestructures de transport, un bon nivell d'urbanització de l'entorn, uns teixits urbans residencials relativament recents i pel desenvolupament de l'Àrea Residencial Estratègica (ARE) el Gall, que hi confronta. Es tracta de preservar i potenciar el seu caràcter industrial i defensar-lo de possibles transformacions no desitjades que, atès l'excel·lència de la posició urbana de l'àmbit i la seva escassa extensió, tinguin per objecte implantar tant usos residencials, com altres usos que es considerin adients al lloc. Les MPPGM hauran de servir perquè l'àmbit pugui satisfer correctament els requeriments que són propis de les noves activitats industrials que sovint resulten de la fragmentació i la externalització dels processos productius i dels serveis que formaven part de la indústria tradicional.

D'una banda, es tracta de millorar la qualitat i la funcionalitat urbanes de l'entorn, aprofitant al màxim la qualitat del seu context urbà i el potencial que ofereixen les infraestructures públiques de mobilitat que li són properes; i, d'una altra banda, de potenciar des d'una renovada regulació urbanística de l'àmbit tots aquells factors de competitivitat de les empreses que hi depenguin. Es tracta, doncs, de contribuir tant a la millora de les condicions de producció de les empreses que ja es troben instal·lades, com de l'atractivitat del lloc amb vistes a la instal·lació de noves empreses industrials que requereixin d'una posició urbana central i de qualitat.

El marc d'objectius que planteja el Pla Territorial Metropolità (PTMB) per aquest àmbit destinat a activitats econòmiques és: fomentar el seu caràcter bàsicament industrial; integrar-lo en un àrea d'activitat industrial intensiva en ocupació atès la seva bona integració en la trama urbana veïna i la seva magnífica dotació de transport públic; generar una nova àrea d'activitat econòmica amb mixtura d'usos; i preveure la dimensió, localització i característiques de les infraestructures de transport de tota mena i de les relacionades amb el coneixement.

## 1.2. Marc normatiu

L'aprovació a setembre de 2006 del Decret 344/2006 de regulació d'estudis de mobilitat generada estipula, segons l'apartat B del punt 3.1 de l'article 3, que **els Estudis d'avaluació de la mobilitat generada s'han d'incloure com a document independent quan es tracta de Planejament urbanístic derivat i llurs modificacions, que tinguin per objectiu la implantació de nous usos o activitats.**

En aquesta línia, l'**article 13 del Decret 344/2006 de regulació d'estudis de mobilitat generada** estipula la documentació que han de contenir els estudis d'avaluació de la mobilitat generada referents a les figures de planejament urbanístic derivat.

Per altra banda, en els darrers anys s'han produït importants canvis pel que fa a la legislació vinculada a aspectes mediambientals, existint noves normatives que obliguen a la redacció d'informes complementaris vinculats al planejament urbanístic i en particular, a l'afectació de la mobilitat sobre el medi ambient.

Així, el Decret 226/2006 de 23 de maig, pel qual es declaren zones de protecció especial de l'ambient atmosfèric diversos municipis de les comarques del Barcelonès, el Vallès Oriental, el Vallès Occidental i el Baix Llobregat per al contaminant diòxid de nitrogen i per a les partícules **als municipis dins l'àmbit de protecció especial pel que fa a les partícules en suspensió de diàmetre inferior a 10 micres (PM10), el diòxid de nitrogen (NOX) i de diòxid de carboni (CO2).**

Degut a que l'àmbit d'estudi es troba inclòs en aquesta zona, **la nostra proposta d'assistència inclou també la realització de "l'Estudi d'incidència ambiental de la Mobilitat", que inclourà el càlcul emissions actuals i previstes.**

### 1.3. Marc conceptual

Aquestes Modificacions Puntuals del Pla General Metropolità a l'àmbit industrial oest d'Esplugues de Llobregat s'inscriuen en un marc conceptual que resulta de l'anàlisi dels nous processos productius, així com de les referències de nombrosos estudis i treballs referits a l'ordenació urbanística dels sòls d'activitat econòmica de l'Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB). Aquests treballs han estat realitzats en els darrers anys per la Direcció de Serveis d'Urbanisme de l'AMB. Es refereixen a escales i assumptes diversos, el fil conductor dels quals ha estat les possibilitats de millora de la competitivitat econòmica dels àmbits industrials metropolitans mitjançant el planejament urbanístic:

. "Estudi d'oportunitats per a la millora urbanística dels sectors d'activitat econòmica d'Esplugues de Llobregat". AMB, 2013

. "Estudi d'oportunitats per a la millora urbanística dels sectors d'activitat econòmica de l'àmbit C-32, als municipis de Sant Boi de Llobregat, Viladecans i Gavà". AMB, 2014

. "Directrius per a la millora de l'activitat econòmica als polígons industrials de l'Àrea Metropolitana de Barcelona per mitjà del planejament urbanístic". AMB, 2014-2016

Les aportacions anteriors tenen en comú el fet de considerar que la indústria és una activitat d'interès general, atès el lloc central que ocupa en l'economia del nostre país i en la generació de llocs de treball de qualitat i de valor afegit.

Per tal de definir aquestes noves dinàmiques industrials, des de l'àmbit de l'economia s'ha proposat el concepte "**Nova Indústria 22a**" o "**Indústria de perímetre ampliat**", amb un perímetre real més ampli que l'estrictament corresponent a les activitats industrials tradicionals –estrictament manufactureres-. **Aquesta "Indústria de perímetre ampliat" incorpora les activitats de serveis destinats a la producció (E. Baró i C. Villafaña, 2009; C. Poveda, 2015). Aquests serveis inclouen activitats econòmiques diverses com ara els serveis jurídics i financers, la comptabilitat, el marketing i la comercialització, el software, els transports i la logística, les activitats de R+D+I, els serveis de xarxa elèctrica, gas, aigua i comunicacions; els serveis de neteja i manteniment, la seguretat, etc.** Els darrers anys s'ha observat un procés d'externalització –outsourcing- d'aquests serveis, que abans estaven integrats en les pròpies empreses, i un augment del pes dels proveïdors locals i dels serveis de proximitat. La interrelació entre les activitats industrials i les activitats de serveis abans descrites és un factor clau per a la millora de la competitivitat de la indústria.

En els darrers cinc anys, a Catalunya i a l'AMB, mentre que les activitats pròpiament industrials han representat un 20% del VAB –valor afegit brut- i un 15% de l'ocupació, el conjunt d'activitats que engloba aquest perímetre ampliat de la indústria va representar un 60% del VAB i de l'ocupació. En els darrers anys el sector de serveis a la producció industrial no ha parat d'augmentar. En termes generals, el planejament urbanístic no ha ajustat encara les seves definicions, normatives i ordenacions a aquest fenomen.

En efecte, des de ja fa alguns anys els processos industrials han deixat de ser completament visualitzables, lineals, relativament simples, i de cicle complert radicat en un mateix lloc. I han esdevingut difusos, en xarxa, complexos, fragmentats i deslocalitzats en nodes especialitzats. Aquesta fragmentació espacial, i sovint també temporal, és conseqüència de la globalització extrema de l'economia i dels seus processos productius i comercials que, al seu torn, seria impensable sense les actuals tecnologies de la informació i de la comunicació. **A casa nostra, ja es detecta també la tendència global apuntada més amunt que considera l'activitat industrial com una activitat multi-ús, formada per activitats clàssicament industrials, junt amb d'altres relacionats amb l'exposició i la venda dels productes in situ i-o on-line; les conferències i els congressos; la restauració, l'oci i l'esport "productius"; el disseny industrial i el marketing; la gestió logística, informàtica, telemàtica o financera, etc.**

És per tot això que aquestes MPPGM proposen replantejar la definició dels usos industrials del PGM i la seva adequació als nous processos productius, i no tant el canvi d'usos o l'admissió de nous usos en un lloc on fins ara només ha estat admès genèricament l'ús industrial. En aquest sentit, el planejament urbanístic haurà de vetllar per no obrir la porta dels usos admesos a aquelles activitats que no formin part de processos productius.

L'Ajuntament d'Esplugues de Llobregat posa en marxa aquestes modificacions puntuals del PGM en l'àmbit El Gall, un dels seus àmbits industrials de referència. Els treballs previs realitzats ajudaran a il·lustrar el procés d'aproximació i d'anàlisi en un àmbit industrial específic. **En síntesi, l'objectiu de les MPPGM és doble: la millora de la qualitat dels seus espais urbans plens, complexos i madurs, i la millora de les**

condicions de competitivitat de les empreses, incorporant als instruments de planejament urbanístic el concepte d'indústria de perímetre ampliat i les seves conseqüències.

#### 1.4. Objectius, metodologia i fases

L'objectiu d'aquestes Modificacions Puntuals del Pla General Metropolità a l'àmbit industrial oest d'Esplugues de Llobregat és l'adequació del planejament urbanístic que és vigent a l'àmbit, a un context urbà renovat amb modernes infraestructures i teixits urbans. Es tracta de preservar i potenciar el caràcter industrial del sector i preservar-lo de possibles transformacions no desitjades.

El marc d'objectius que planteja el Pla Territorial Metropolità (PTMB) per aquest àmbit destinat a activitats econòmiques és: fomentar el seu caràcter bàsicament industrial; integrar-lo en un àrea d'activitat industrial intensiva en ocupació atès la seva bona integració en la trama urbana veïna i la seva magnífica dotació de transport públic; generar una nova àrea d'activitat econòmica amb mixtura d'usos; i preveure la dimensió, localització i característiques de les infraestructures de transport de tota mena i de les relacionades amb el coneixement.

Més específicament, les MPPGM abordaran els següents aspectes relacionats amb la mobilitat:

- *El sistema de carrers de l'àmbit, tot i ser linealment molt extens i sobrer -en relació a la dimensió superficial de les illes edificables-, resulta estret en sentit transversal per poder dur a terme activitats industrials que requereixen de l'ús freqüent de vehicles llargs i pesants en compatibilitat amb una mobilitat adequada de vehicles i persones. Això genera una fricció constant en la relació entre la utilització dels carrers i l'ús de les plantes baixes dels edificis: activitats de càrrega i descàrrega, aparcament, estacionament, gestió de residus, etc.*
- *Els accessos a l'àmbit des de l'exterior s'han especialitzat arran la construcció de la xarxa de tramvies i avingudes. Avui dia, els accessos a l'àmbit per a vianants es concentren a l'avinguda de Cornellà i al carrer de Josep Argemí, mentre que els accessos de vehicles privats i de mercaderies es fa majoritàriament des de l'avinguda de Cornellà i el carrer d'Àngel Guimerà. En aquest sentit, l'Estudi d'avaluació de mobilitat generada (EAMG) de les MPPGM valorarà l'oportunitat de mantenir l'amplada de 24 m que el PGM prescriu actualment pel carrer de Josep Argemí i que afecta a sòls industrials de propietat privada, actualment destinats al servei de les indústries.*

En aquesta línia, l'objectiu del present estudi de mobilitat que aquí es recull és determinar l'impacte sobre les xarxes de mobilitat que esdevindrà de la implantació de la nova activitat prevista, així com les seves conclusions i recomanacions.

**Els objectius del present estudi són:**

- Identificar els principals paràmetres que configuren la mobilitat actual i futura a l'entorn urbà del projecte: xarxa viària d'accés, transport públic, itineraris de vianants i ciclistes.
- Definir la mobilitat generada i atreta per la implantació del projecte derivada dels seus propis usos: càlcul dels fluxos generats, distribució del trànsit.
- Establir els principals criteris que han de regir la definició de l'oferta de transport i mobilitat.
- Analitzar la potencialitat de l'ús de transports alternatius al cotxe privat:
  - Autobús
  - Bicicleta
  - A peu

En més detall, s'haurà d'avaluar aspectes relacionats amb l'encaix urbà i metropolità del sector com ara:

- Relació amb les infraestructures metropolitanes i amb d'altres sectors industrials propers.
- El paper de les vies perimetrals del sector en l'accés i les sortides del mateix: Av. Cornellà, Av. Del Baix Llobregat, C/Àngel Guimerà i C/Josep Argemí.
- La capacitat del transport públic i l'accessibilitat de vianants i bicicletes a l'interior per tal de disminuir l'ús dels vehicles privats.
- La capacitat i limitacions de les vies d'accés al sector i de les seves interseccions per permetre el moviment de diversos tipus de transport de mercaderies.
- Relació de la mobilitat del sector amb el barri residencial i els seus equipaments i espais lliures.
- Avaluació de la convivència de mantenir l'afectació de les parcel·les del carrer Josep Argemí com a sistema viari.

Aspectes relacionats amb l'espai públic destinat a la mobilitat:

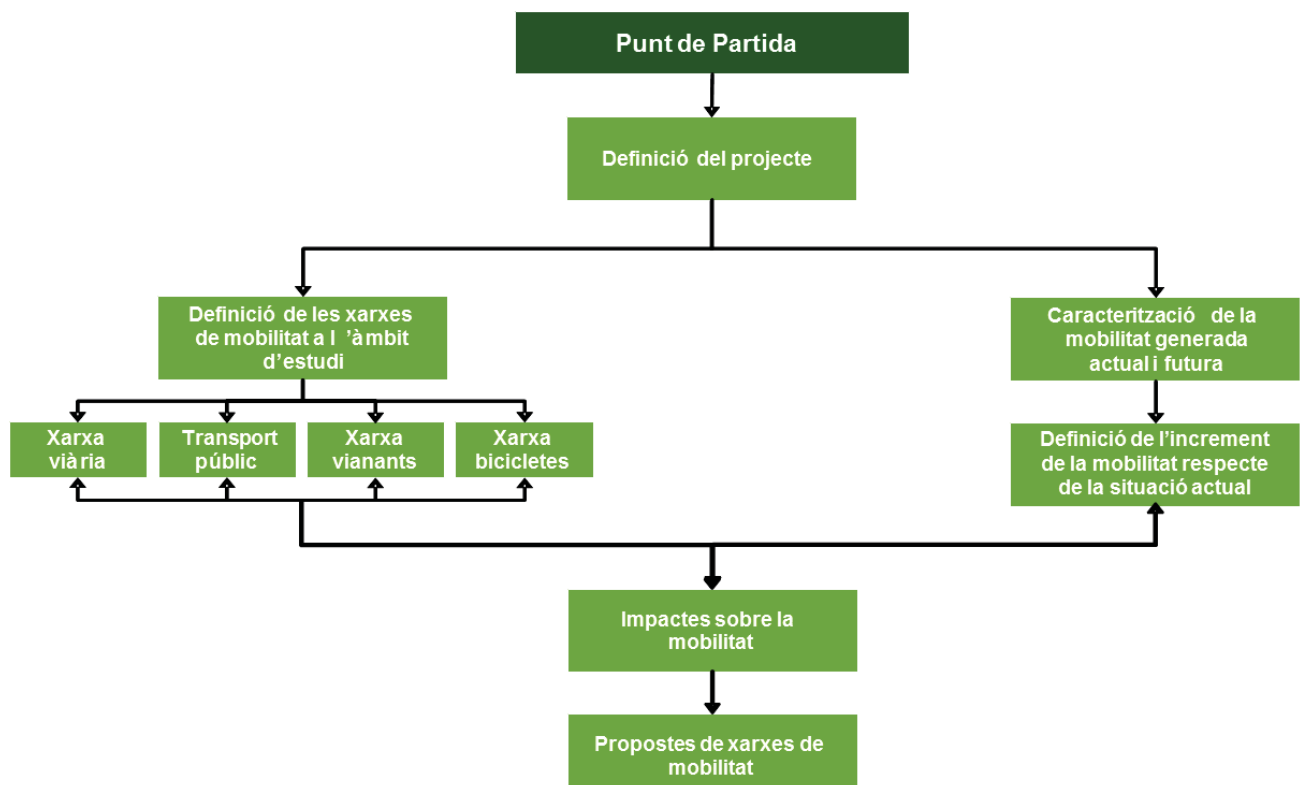
- Avalució de la conveniència de mantenir l'afectació per xamfrans de les parcel·les situades en les cruïlles del sector.
- Jerarquització de les vies interiors- d'accés i sortida, travesseres, passatges,etc- i dels sentits de circulació òptims.
- Possibles obertures destinades a nou sistema viari o reserves de sòl destinat a les mobilitats.
- Establiment de les prioritats d'ús de les vies i comprovació del seu funcionament en cas d'emergències: bombers, ambulàncies,...
- Avalució de les necessitats d'aparcament de vehicles, bicicletes, motos, càrrega i descàrrega i possibilitats d'administració temporal d'un espai que és estrictament el que és. I de la seva relació amb la recollida d'escombraries, senyalització, enllumenat,etc.
- Esquemes de les diverses seccions transversals dels carrers i criteris de reurbanització.

Tot això, haurà d'integrar-se dins els plans de desenvolupament infraestructural, urbanístic i territorial on és ubicat, assegurant la coherència entre aquest i la nova actuació, de forma que aquesta no afecti negativament, tot el contrari, sobre la viabilitat d'aquells, en els nivells i estàndards previstos, i que els plans serveixin com a marc adequat de desenvolupament al nou projecte.


La **metodologia** d'aquest estudi s'estructura en les següents fases:

- Definició del projecte i el seu àmbit (actual i futur)
- Descripció de l'oferta i demanda actual de mobilitat
- Caracterització de la mobilitat generada actual i futura
- Definició de l'increment de mobilitat respecte la situació actual
- Determinació d'impactes sobre la mobilitat actual del sector
- Desenvolupament de propostes de millora sobre les xarxes de mobilitat

Figura 1. Esquema metodològic EAMG



Font: Elaboració pròpia



Estudi d'Avaluació de la Mobilitat Generada per la Modificació Puntual del PGM a l'àmbit industrial "El Gall" d'Esplugues de Llobregat

**Annex II. Àmbit d'estudi**

Maig 2019



# ÍNDIX

1. Àmbit d'estudi.....	1
1.1. Situació de l'àmbit d'estudi.....	1
1.2. Planejament urbanístic.....	2
1.2.1. Concepte i aspectes vinculats a les diferents tipologies de qualificació .....	2
1.2.2. Estat actual .....	4
1.2.3. Proposta de la MPPGM el Gall.....	6
1.2.4. Variació de superfícies .....	7
1.2.5. Mobilitat associada als diferents tipus d'indústria del PAE del gall .....	8
1.2.6. Afectacions urbanístiques previstes per altres planejaments vinculades a la mobilitat .....	11



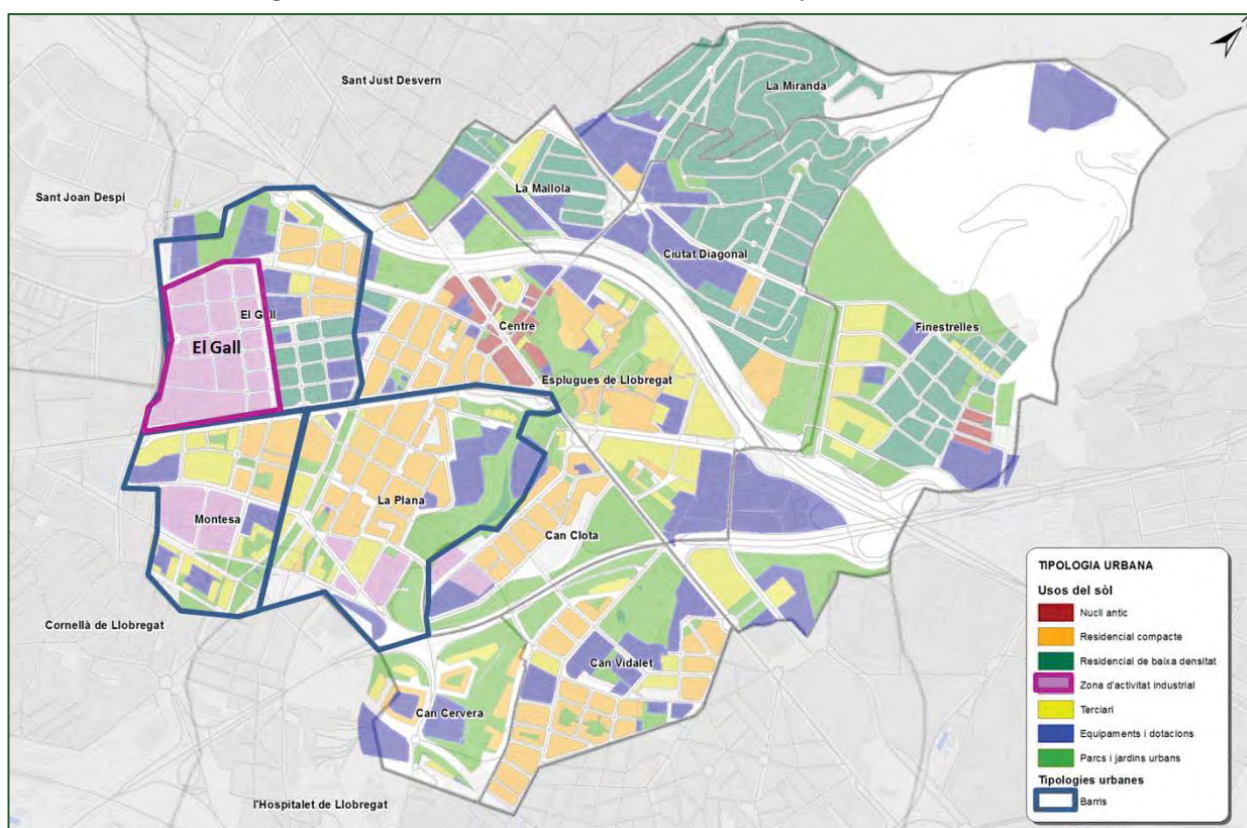




L'àmbit d'estudi es troba situat al barri de el Gall, una zona que conté diferents usos: industrial rodejat de residencial (compacte i de baixa densitat), d'equipament i terciari.

Per tant, cal destacar que el PAE de El Gall no es troba situat a una zona aïllada amb configuració i característiques habituals dels polígons industrials (àrees especialitzades on es localitzen les empreses i les indústries segons una planificació urbanística prèvia) sinó que conviu amb altres usos de sòls i és precisament aquesta proximitat i diversitat d'usos el que dona lloc a una mobilitat més complexa, degut a les diferents pautes i característiques de la mobilitat associades a tots ells (industrial, zones residencials, escolars, comercials, etc).

Figura 3. Situació de l'àmbit d'estudi i els usos de sòl pròxims als mateixos



Font: Elaboració pròpia en base a PMU Esplugues de Llobregat

## 1.2. Planejament urbanístic

### 1.2.1. Concepte i aspectes vinculats a les diferents tipologies de qualificació

#### La indústria tradicional i la Nova Indústria 22a o la indústria de perímetre ampliat:

Anys endarrere el concepte de l'ús industrial s'associava principalment a les grans fàbriques, on es realitzen els grans processos industrials, i que requereixen de grans espais que s'utilitzaven com a zones de treball on es disposava de la maquinària necessària en els processos de fabricació i com a zones d'emmagatzematge tant dels productes finals, com dels materials per a l'elaboració dels mateixos.

A més a més, aquests tipus de processos es requeria també de grans camions per al transport dels materials o elements finals, els quals també solien disposar d'un espai dins de la parcel·la.

L'espai destinat a processos administratius, d'oficines, de serveis i en alguns casos una possible part dedicada a la venda, tot i trobar-se en la mateixa edificació de forma centralitzada era una part molt minoritària del la mateixa, per aquests motius, la ràtio de treballadors per superfície era baixa.

Figura 4. Ús industrial tradicional



En aquest sentit, l'annex I del Decret 344/2006 d'avaluació de la mobilitat generada defineix per a l'ús industrial una ràtio de 5 desplaçaments per 100 m<sup>2</sup> de superfície, mentre que per a l'ús d'oficines defineix 15 desplaçaments per 100 m<sup>2</sup> de superfície i per l'ús de comercial especialitzat, en l'annex 9 del mateix Decret 344/2006 es defineix una ràtio de 1,9 desplaçaments de treballadors i de 47,7 desplaçaments de clients per a cada 100 m<sup>2</sup> de superfície de venda.

Aquestes ràtios reflecteixen a nivell de mobilitat la relació entre les superfícies i la mobilitat generada, la qual per a l'ús industrial representa un volum de desplaçaments molt baix, donat que aquests estan definits en base a aquests tipus d'indústria els quals eren majoritaris.

A nivell de repartiment modal, el perfil de treballador d'aquest tipus d'indústria, acostuma a tindre una forta dependència del vehicle privat.

En aquest context, podríem definir aquest tipus d'ús **com a ús industrial tradicional**.

En l'actualitat les tasques vinculades a les indústries, va molt més enllà dels processos productius tradicionals, donat l'avanç de les tecnologies i de la logística de distribució requereixen de noves tasques semi industrials, com podrien ser: activitats econòmiques diverses com ara els serveis jurídics i financers, la comptabilitat, el màrqueting i la comercialització, el software, els transports i la logística, les activitats de R+D+I, els serveis de xarxa elèctrica, gas, aigua i comunicacions, els serveis de neteja i manteniment, la seguretat, l'enginyeria de disseny, la publicitat, el muntatge de detall, els laboratoris, els serveis complementaris, etc.. processos pels quals no es fa necessari disposar de grans espais de treball.

Les tendències actuals pel que fa a la indústria requereixen de noves dinàmiques industrials, donat que aquests processos no necessiten de grans espais ni de zones aïllades, si no més bé el contrari, pel que en l'actualitat, es descentralitzen els processos d'una mateixa indústria i es creen diferents nòduls distribuïts de forma estratègica, de la mateixa forma que es fragmenten i s'externalitzen els grans processos productius que formaven part de la indústria tradicional.

Per tal de definir **aquestes noves dinàmiques industrials**, des de l'àmbit de l'economia s'ha proposat el **concepte "Nova Indústria 22a" o "Indústria de perímetre ampliat"**, amb un "Indústria de perímetre ampliat", amb un perímetre real més ampli que l'estrictament corresponent a les activitats industrials tradicionals –estrictament manufactureres-.

Els darrers anys s'ha observat un procés d'externalització –outsourcing- d'aquests serveis, que abans estaven integrats en les pròpies empreses, i un augment del pes dels proveïdors locals i dels serveis de proximitat. La interrelació entre les activitats industrials i les activitats de serveis abans descrites és un factor clau per a la millora de la competitivitat de la indústria.

En efecte, des de ja fa alguns anys els processos industrials han deixat de ser completament visualitzables, lineals, relativament simples, i de cicle complet radicat en un mateix lloc, i han esdevingut difusos, en xarxa, complexos, fragmentats i deslocalitzats en nodes especialitzats. Aquesta fragmentació espacial, i sovint també temporal, és conseqüència de la globalització extrema de l'economia i dels seus processos productius i comercials que, al seu torn, seria impensable sense les actuals tecnologies de la informació i de la comunicació.

En aquest sentit, la tendència es situar a zones aïllades els processos purs de la indústria fora dels àmbits urbans on els sòls tenen un cost menor i es disposa de molt més espai per a la realització tant dels processos de fabricació com per a les operacions de logística, tot mantenint en zones urbanes de forma estratègica els espais per a la realització d'aquestes processos i dinàmiques de Nova Indústria 22a, els

quals concentren un major nombre de treballadors per a superfície i atrauen i generen nous desplaçaments vinculats a clients comercials, etc... els quals es desplacen en vehicles més lleugers i sostenibles que els que generen els processos productius.

Figura 5. Ús de l'indústria de perímetre ampliat



A nivell de mobilitat, aquesta **situació incrementa la ràtio de volum de desplaçaments generats respecte a la indústria tradicional**, tanmateix les ràtios del Decret 344/2006 d'avaluació de la mobilitat generada segueix considerant la mateixa ràtio per avaluar la Nova Indústria 22a o la indústria de perímetre ampliat que per a la indústria tradicional.

El fet de situar-se en zones urbanes amb unes bones connexions a les xarxes de transport públic, de vianants i de bicicleta, juntament amb la tipologia de treballadors d'aquesta Nova Indústria 22a, mostren un perfil de mobilitat molt més sostenible, tenint en compte que la tipologia de desplaçaments externs que generen (proveïdors, clients, etc..) es realitzen en vehicles molt més lleugers i sostenibles. **La Nova Indústria 22a genera uns patrons de mobilitat més sostenibles on es disminueix de forma substancial la dependència del vehicle privat i s'incrementa la quota modal dels modes més sostenibles**, d'acord amb els objectius dels Plans de Mobilitat Urbana dels municipis on es situen.

Cal destacar que aquests tipus de processos per les operacions de logística tampoc no requereixen de grans camions ni tràilers arribant i sortint constantment de les indústries, com passa en el cas dels grans processos industrials purs, si es necessari s'utilitzen petits camions de fins a 2 eixos i/o furgonetes. I en alguns casos, quan realment es necessari realitzar alguna operació de gran volum, aquestes es solen realitzar de nit o en hores de baixa demanda, d'acord amb les noves tendències en logística de distribució.

Donat que en l'actualitat no es disposen de dades específiques, ni detallades sobre els ràtios i patrons de mobilitat a aquests àmbits, l'Estudi d'Avaluació de la Mobilitat Generada de la present modificació ha realitzat una campanya d'enquestes específiques a l'àmbit tant a treballadors com a empreses amb l'objectiu de caracteritzar la mobilitat associada a la Nova Indústria 22a de forma adequada a la nova realitat de les indústries situades en zones urbanes. Els resultats de la mateixa presents en l'EAMG confirmen els aspectes de mobilitat els quals es fa referència en aquesta anàlisi.

### 1.2.2. Estat actual

L'àmbit industrial objecte d'aquestes MPPGM es troba classificat com a sòl urbà pel Pla general metropolità de Barcelona (PGM) de 1976. L'ordenació urbanística dels sòls industrials de l'àmbit de MPPGM hauria d'haver estat regulada pel Plan parcial El Gallo, aprovat definitivament amb anterioritat al PGM. No obstant, per les circumstàncies a que abans s'ha fet referència relatives al desenvolupament efectiu del Plan parcial El Gallo, des de l'aprovació del PGM, aquest ha estat considerat per part de l'autoritat urbanística com el planejament vigent a l'àmbit.

El PGM de 1976 ja va preveure l'obertura de l'avinguda de l'Electricitat com un eix de caràcter metropolità, fent una important reserva de sòl per a la seva obertura. El PGM va qualificar l'anomenada "Via de l'Electricitat" com a via secundària de la xarxa viària bàsica

Les zones edificables incloses a l'àmbit del MPPGM són qualificades com a zona industrial (clau 22a) i vénen regulades pels articles 348 a 352 de les Normes urbanístiques del PGM. Són d'aplicació, també, els

articles 184 a 186 de les Ordenances metropolitanas d'edificació (OME) de disposicions sobre l'ús industrial, l'Ordenança metropolitana de rehabilitació, i les disposicions transitòries novena a dotzena de les Normes urbanístiques del PGM.

En l'actualitat, al PAE del Gall conviuen ambdós tipus d'indústria exposats en l'apartat anterior, tanmateix la proporció de "Nova Indústria 22a" o "Indústria de perímetre ampliat" ja gairebé duplica a la de la indústria tradicional. Aquestes activitats també conviuen amb gran quantitat d'edificacions les quals es troben inactives en l'actualitat degut a la crisi econòmica viscuda els darrers anys i les quals cal potenciar pel creixement econòmic del sector.

A més a més, el sector també disposa d'un parell d'habitatges i de diverses parcel·les on no es pot definir de forma específica les activitats les quals realitzen, donat que no es disposa d'informació suficient com per a classificar-les. En aquestes sentit per a la seva classificació s'ha suposat diversitat d'usos.

Taula 1. Superfície de parcel·la i sostres a l'àmbit del PAE del Gall

Activitat	superfície parcel·la (m <sup>2</sup> )	sostres (m <sup>2</sup> st)
<b>Nova Indústria 22a</b>	44.892,00	102.336,00
<b>Indústria tradicional</b>	23.438,00	32.006,00
<b>Residencial/habitatge (decret)</b>	889,00	4.255,00
<b>Sense Informació/diversitat usos (Industrials/comercials/hosteleria/oficines/inactius)</b>	11.377,00	37.104,00
<b>Inactiu</b>	29.905,00	56.907,00
<b>Total</b>	<b>110.501,00</b>	<b>232.608,00</b>

Figura 6. Distribució de les activitats actuals al PAE del Gall



### 1.2.3. Proposta de la MPPGM el Gall

L'objecte de les Modificacions Puntuals del Pla General Metropolità (MPPGM) a l'àmbit industrial oest d'Esplugues de Llobregat (PAE el Gall) és l'adequació del planejament urbanístic que és vigent a l'àmbit (ús industrial), a un context urbà renovat amb modernes infraestructures, un bon nivell d'urbanització de l'entorn i per uns teixits urbans residencials relativament propers. Es tracta de preservar i potenciar el seu caràcter industrial i preservar-lo de possibles transformacions no desitjades. Les MPPGM hauran de servir perquè **l'àmbit pugui satisfer correctament els requeriments que són propis de les noves activitats industrials que sovint resulten de la fragmentació i la externalització dels processos productius i dels serveis que formaven part de la indústria tradicional**, tal com s'exposa a l'apartat 1.1 del present document.

D'una banda, es tracta de millorar la qualitat i la funcionalitat urbana de l'entorn, aprofitant al màxim la qualitat del seu context urbà i el potencial que ofereixen les infraestructures públiques de mobilitat amb que confronta; i, d'altra banda, de potenciar des d'una renovada regulació urbanística de l'àmbit tots aquells factors de competitivitat de les empreses que hi depenguin. **Es tracta, doncs, de contribuir tant en la millora de les condicions de producció de les empreses que ja es troben instal·lades, com de l'atractivitat del lloc amb vistes a la instal·lació de noves empreses industrials que requereixin d'una posició urbana central i de qualitat.**

El règim d'usos admesos pel PGM a la zona industrial no s'adiu als requeriments de la "Nova Indústria 22a" o "Indústria de perímetre ampliat" o "Indústria de perímetre ampliat". Més que d'establir nous usos admesos –o no-, sovint es tracta d'establir noves definicions dels processos industrials que actualment es troben fragmentats i, sovint, externalitzats i/o deslocalitzats. Atès el interès general de l'activitat industrial convé molt no afavorir un augment indesitjat dels preus del sòl que fos resultat d'admetre usos que poguessin desvirtuar el caràcter exclusivament productiu de l'àmbit. És per això que aquestes MPPGM hauran de definir aquells usos que hagin de ser prohibits a l'àmbit per tal de no perdre superfície productiva o de serveis a la producció, com poden ser determinats usos residencials, esportius, de lleure o comercials.

**En aquest context, es qualifica la totalitat de les parcel·les de l'àmbit amb la clau 22a (Zona industrial) redefinint l'ús industrial, pel que es preveu que a mig/llarg termini la totalitat del polígon sigui ocupat per l'ús de "Nova Indústria 22a" o "Indústria de perímetre ampliat", que es troba en creixement en els darrers anys.** Cal remarcar que l'índex d'edificabilitat de sostre que es proposa serà de 2 m<sup>2</sup> st/ m<sup>2</sup> sòl.

Taula 2. Superfície en funció de l'activitat a mig/llarg termini de les parcel·les i sostres a l'àmbit del PAE del Gall

Activitat	superfície parcel·la (m <sup>2</sup> )	sostres (m <sup>2</sup> st)
Parcs i jardins	5.042,00	-
Nova Indústria 22a	103.605,00	198.904,00
<b>Total</b>	<b>108.647,00</b>	<b>198.904,00</b>

Figura 7. Distribució de les activitats previstes al PAE del Gall a mig/llarg termini



#### 1.2.4. Variació de superfícies

La variació de superfícies de les parcel·les que es proposa respecte l'actual, es molt minsa, es redueixen únicament un total de 1.854 m<sup>2</sup>. Aquest fet, es degut a que es mantenen els límits de la majoria de les illes, a excepció de les situades en el carrer Josep Argemí, donat que aquestes es troben afectades pel PGM, el qual preveia l'ampliació d'aquest vial i en la proposta de la MPPGM, aquests sòls passaran a ser zones no edificables les quals es destinaran a la mobilitat.

Pel que fa a la variació de sostres, tot i que en el sumatori global no representin massa pes, en el detall de la variació de parcel·les exposat en la memòria de la MPPGM, aquestes resultaran més significatives, donat que aquesta nova qualificació permet un índex màxim d'edificabilitat de 2 m<sup>2</sup> st/ m<sup>2</sup> sòl.

En aquest sentit, cal destacar que en l'actualitat hi ha un 45% de les parcel·les que no compleixen aquest paràmetre i que a llarg termini tal com s'exposa en la memòria de la MPPGM s'hauran d'adaptar. En alguns casos algunes edificacions de les existents arriben a presentar un índex d'edificabilitat de més del triple del permès per la clau, 22a.

Cal destacar que en l'actualitat, hi ha parcel·les sense edificar fet que contribueix a que en la variació global de superfícies construïdes no es mostri aquesta disminució.

Taula 3. Increment de les superfícies previstes al PAE del Gall

Activitat	superfície parcel·la (m <sup>2</sup> )	sostres (m <sup>2</sup> st)
Estat actual	110.501,00	232.608,00
Previst per la MPPGM	108.647,00	198.904,00
Variació	-1.854,00	-33.704,00



### 1.2.5. Mobilitat associada als diferents tipus d'indústria del PAE del gall

La situació actual del polígon del Gall on conviuen ambdós tipus d'indústria, junt amb la mobilitat quotidiana dels àmbits urbans residencials i dels d'equipaments limítrofs amb el PAE, comporta que a nivell de mobilitat es generin patrons molt diferents, amb diferents tipologies de vehicles i de xarxes, que en molts casos es fa necessari compatibilitzar entre ells.

En aquest sentit, cal destacar que en l'àmbit es prioritza el vehicle privat i els vehicles pesants donat el caràcter més d'indústria tradicional que presenten les xarxes actuals i les afectacions urbanístiques previstes, fet que causa efectes negatius a la mobilitat més sostenible vinculada als altres usos i activitats.

A nivell específic d'ús industrial també es generen 2 patrons molt diferenciats, pel que fa al volum dels desplaçaments els quals la "Nova Indústria 22a" o "Indústria de perímetre ampliat" genera més desplaçaments per treballador en relació a la superfície, com a nivell de repartiment modal dels mateixos on la "Nova Indústria 22a" o "Indústria de perímetre ampliat" disposa d'uns perfils de mobilitat molt més sostenible, pel tipus de vehicle que atrau i genera en les operacions logístiques i els espais de carrega i descarrega, on la indústria tradicional genera desplaçaments amb vehicles de més gran dimensió incompatible en molts casos amb el tipus de mobilitat urbana derivada dels altres usos i activitats.

Aquestes diferències i les exposades en l'apartat anterior es reflecteixen de forma clara en el polígon del Gall, on es mostren diferents tipus de mobilitat segons la tipologia d'indústria on es situen de les dues existents:

En les fotos realitzades en les indústries tradicionals, es mostra com els camions utilitzen l'espai públic per a estacionar i per a realitzar les seves operacions de càrrega i descarrega, fet que afecta els espais de les altres xarxes que es troben ocupades per aquests tipus de vehicles.

Aquest fet dissuadeix als vianants i a les bicicletes de transcorre per aquests àmbits, ja que aquests tipus de vehicles i l'ocupació de l'espai comporta una desconexió de les vies i generen una falta de seguretat per als vianants, tot sumant el fet que les xarxes no són prou adequades.

Figura 8. Indústria tradicional PAE el Gall dia feiner





Pel que fa a la mobilitat que genera la “Nova Indústria 22a” o “Indústria de perímetre ampliat”, destaca una tipologia de vehicles molt diferents que els de la indústria tradicional, doncs tal i com es mostra a les imatges, els vehicles pesants passen a ser pràcticament inexistent i els vehicles vinculats a les empreses són vehicles lleugers i/o furgonetes molt més sostenibles.

Al contrari que la mobilitat generada en la indústria tradicional, en aquestes no es disposa de grans reserves d'espais per a realitzar la carrega i descarrega, ni reserves d'estacionament ni girs per aquests, donat que en aquest tipus d'indústria aquestes són mínimes, i en cas de ser necessàries es realitzen en períodes de baixa demanda d'acord amb les polítiques de logística de distribució urbana actual.

A més a més destacar l'elevat número de motocicletes que es registren enfront aquesta tipologia d'indústria, així com d'algunes bicicletes fet que confirma que aquest tipus d'indústria genera un patró de mobilitat més similar a la mobilitat urbana actual a les ciutats que no pas a la indústria clàssica.

Figura 9. “Nova Indústria 22a” o “Indústria de perímetre ampliat” PAE el Gall dia feiner



En el carrer Josep Argemí, vial de transició entre ambdós àmbits i on conviu l'ús industrial amb el residencial i d'equipaments, es pot veure com l'intens volum de vehicles afecta a la mobilitat dels vianants, que en alguns casos han d'utilitzar la calçada per desplaçar-se donat que no disposen de suficient espai per desplaçar-se còmodament per les voreres.

**Figura 10. Carrer Josep Argemí dia feiner**



La màxima mobilitat generada al PAE del Gall es concentra en els dies feiners, donat que es deriva de les activitats que si generen, per aquest motiu el cap de setmana, la mobilitat es pràcticament inexistente en les zones interiors del PAE.

En aquest sentit, l'interior del polígon queda totalment desert els dies no laborables i la tipologia de xarxa que es presenta desconnectada del continu urbà, no el fa un espai agradable per a connectar amb altres àmbits.

El fet de dotar aquestes xarxes amb unes característiques adequades i integrar-les en la xarxa urbana fomentaria que aquesta tipologia de xarxes es seguissin utilitzant per part dels residents per a realitzar algunes connexions.

**Figura 11. Carrers interns al PAE el Gall diumenge**



**En les proximitats de les zones urbanes, com és en el carrer Josep Argemí i l'avinguda Cornella, vials que separen el polígon i la trama urbana residencial, disminueix el volum de mobilitat, donat que no existeix la mobilitat generada per les activitats econòmiques, però **es manté la mobilitat per part dels residents**, i es detecten persones desplaçant-se per motius d'oci i quotidians, i tot i que el volum de trànsit disminueix es registren més vehicles circulants i estacionats.**

**Figura 12. Carrers perimetrals continuo urbà al PAE el Gall diumenge**



Per contra en l'avinguda del Baix Llobregat, que limita entre el polígon del Gall i els polígons de Sant Joan Despí i Cornellà, no es detecta gairebé mobilitat ni transit donat que part d'aquest es deriva de les activitats econòmiques dels polígons propers, i es genera el mateix fenomen que a l'interior del PAE.

**Figura 13. Avinguda del Baix Llobregat en dia feiner i en diumenge**



#### **1.2.6. Afectacions urbanístiques previstes per altres planejaments vinculades a la mobilitat**

En l'actualitat hi ha una sèrie d'afectacions urbanístiques derivades del PGM, de Plans anteriors i de la pròpia MPPGM que afecten als paràmetres de mobilitat de l'àmbit i les quals l'EAMG en les seves propostes de xarxes, donarà resposta.

Cal destacar que part d'aquestes es van realitzar en el marc del PGM quan el polígon encara mantenia la seva tipologia principal d'indústria tradicional, la qual ja representa un percentatge molt menor (20% de la superfície de l'àmbit) i que en un futur es preveu que desapareixerà.

- **Afectacions de les parcel·les del carrer Josep Argemí com a sistema de viari**

El PGM, preveu l'incorporació a les illes de sòl industrial que confronten amb el carrer Josep Argemí de la reserva addicional de sistema viari, de 14 m d'amplada.

- **Afectacions per xamfrans de les parcel·les situades en les cruïlles del sector**

El PGM, preveu la incorporació dels sòls reservats en les diferents parcel·les per a la formació de xamfrans del sistema viari (clau 5) a les respectives illes de sòl industrial, tot mantenint les reserves que siguin precisas per facilitar la circulació dels diversos tipus de transport de mercaderies i dels vehicles d'emergència –bombers, ambulàncies, etc-.

- **Proposta d'obertura de passatges per vianants entre l'Avinguda del Cornellà i el carrer d'Enric Granados derivada de la MPPGM**


En la present MPPGM, es planteja l'obertura de passatges per a vianants i bicicletes entre l'Avinguda del Cornellà i el carrer d'Enric Granados, destinats a millorar l'accés a l'àmbit des del tramvia i l'autobús.

La façana de l'àmbit industrial a l'avinguda de Cornellà té una longitud d'uns 300 m entre el carrer del Gall i l'avinguda del Baix Llobregat. No disposar de cap penetració a l'àmbit des de l'avinguda de Cornellà suposa una barrera per a l'accessibilitat a l'interior de l'àmbit, especialment pel que fa a la mobilitat de vianants i bicicletes.

- **Recomanació de crear un nou espai semi-soterrat sota el nou parc urbà situat a l'illa delimitada pels carrers Josep Argemí, Baronessa de Maldà, El Gall i Gaspar Fàbregas i Roses, destinat a l'estacionament de rotació de vehicles, aparcament de bicicletes, càrrega i descàrrega, etc.**

Es troba pendent l'aprovació definitiva de la MPPGM "Los Tres Molinos- Pla Parcial Gall", la qual proposa la creació d'un nou parc urbà, i la construcció, sota el mateix d'un espai semi-soterrat, destinat a l'estacionament de rotació de vehicles, aparcament de bicicletes, càrrega i descàrrega, etc., que podria ubicar-se a l'illa delimitada pels carrers Josep Argemí, Baronessa de Maldà, El Gall i Gaspar Fàbregas i Roses.

El parc urbà s'enrasaria amb el carrer de Josep Argemí i la planta semi-soterrada es situaria a nivell de la rasant del carrer del Gall.



Estudi d'Avaluació de la Mobilitat Generada per la Modificació Puntual del PGM a l'àmbit industrial "El Gall" d'Esplugues de Llobregat

## **Annex III. Caracterització del territori i de les xarxes de transport**

Maig 2019



# ÍNDIX

1. Caracterització del territori i de les xarxes de transport.....	1
1.1. Accessibilitat a peu i en bicicleta.....	1
1.1.1. Xarxa per a vianants de connexió amb entorn immediat .....	1
1.1.2. Xarxa per a bicicletes .....	5
1.1.3. Xarxa d'aparcaments per a bicicleta .....	9
1.2. Accessibilitat en transport públic .....	14
1.2.1. Xarxa d'autobusos .....	16
1.2.2. Xarxa Ferroviària .....	25
1.3. Accessibilitat en vehicle privat .....	30
1.3.1. Caracterització de l'oferta actual: descripció de la xarxa viària existent .....	30
1.3.2. Caracterització de l'oferta d'aparcament per a vehicle privat .....	35
1.3.3. Caracterització de la mobilitat actual a la xarxa viària: Demanda.....	38
1.3.4. Distribució de mercaderies .....	48





# 1. Caracterització del territori i de les xarxes de transport

## 1.1. Accessibilitat a peu i en bicicleta

Donada la situació de l'àmbit d'estudi, limitant entre Esplugues de Llobregat, Cornellà i Sant Joan d'Espí, s'avaluaran les xarxes globals d'Esplugues de Llobregat i posteriorment de Cornellà i Sant Joan d'Espí com a xarxes de connexió properes a l'àmbit.

### 1.1.1. Xarxa per a vianants de connexió amb entorn immediat

#### 1.1.1.1. Xarxa per a vianants d'Esplugues

El municipi d'Esplugues de Llobregat presenta una xarxa per a vianants heterogènia que varia segons les característiques de cada barri. La tipologia de carrers utilitzada és la següent: carrer amb voreres, escales, passeig central amb voreres, plataforma única, escales, ponts, rampa, ronda verda i túnel.

En general, es pot establir que els itineraris nord-sud, paral·lels als diferents torrents existents a la ciutat, tenen un pendent pronunciat, mentre que els itineraris est-oest tenen pendents més moderats.

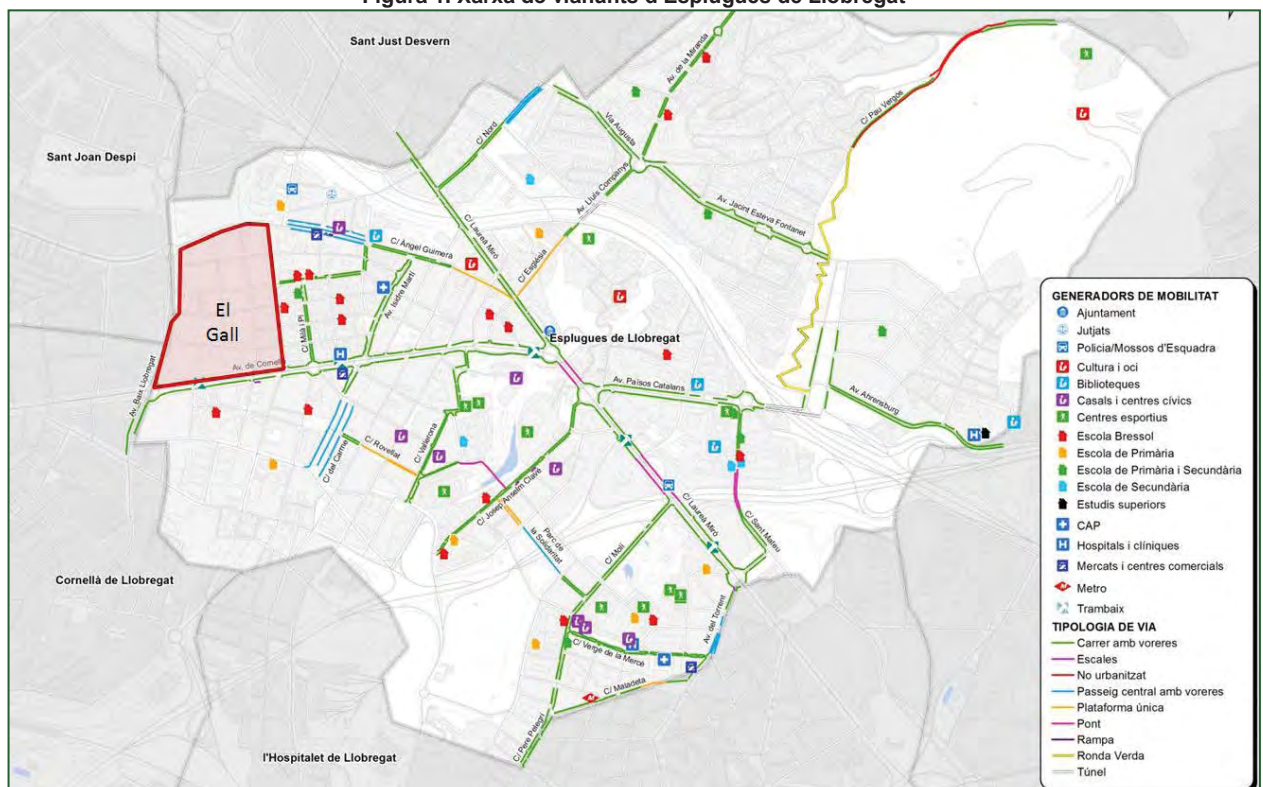
La xarxa principal de vianants definida en el Pla de Mobilitat Urbana consta de 136 trams de carrer i la xarxa secundària de vianants de 52 trams de carrer.

Gairebé el 80% dels trams que conformen la xarxa principal de vianants presenten una urbanització amb calçada central i voreres a diferent nivell, la qual cosa representa un total de 20.038 metres lineals de carrer. La segona tipologia de carrer més nombrosa al municipi és el passeig central amb voreres, amb més de 9% dels trams.

**Existeix un considerable predomini de voreres amb amplades de pas lliure superiors als 1,80 metres** (51% dels trams de voreres de la xarxa principal per a vianants), xifra que suposa poc més de 13 km de voreres. Això afavoreix l'accessibilitat i la comoditat de gran part dels desplaçaments a peu, en la mesura que els vianants disposen de voreres àmplies i segures.

En aquest sentit, també cal destacar la baixa quantitat de voreres de la xarxa principal que presenten inexistència o amplades de pas iguals o inferiors a 1 metre, amb menys de l'1% dels trams.

Figura 1. Xarxa de vianants d'Esplugues de Llobregat



Font: PMU Esplugues de Llobregat

### 1.1.1.2. Xarxa per a vianants Cornellà i Sant Joan Despí

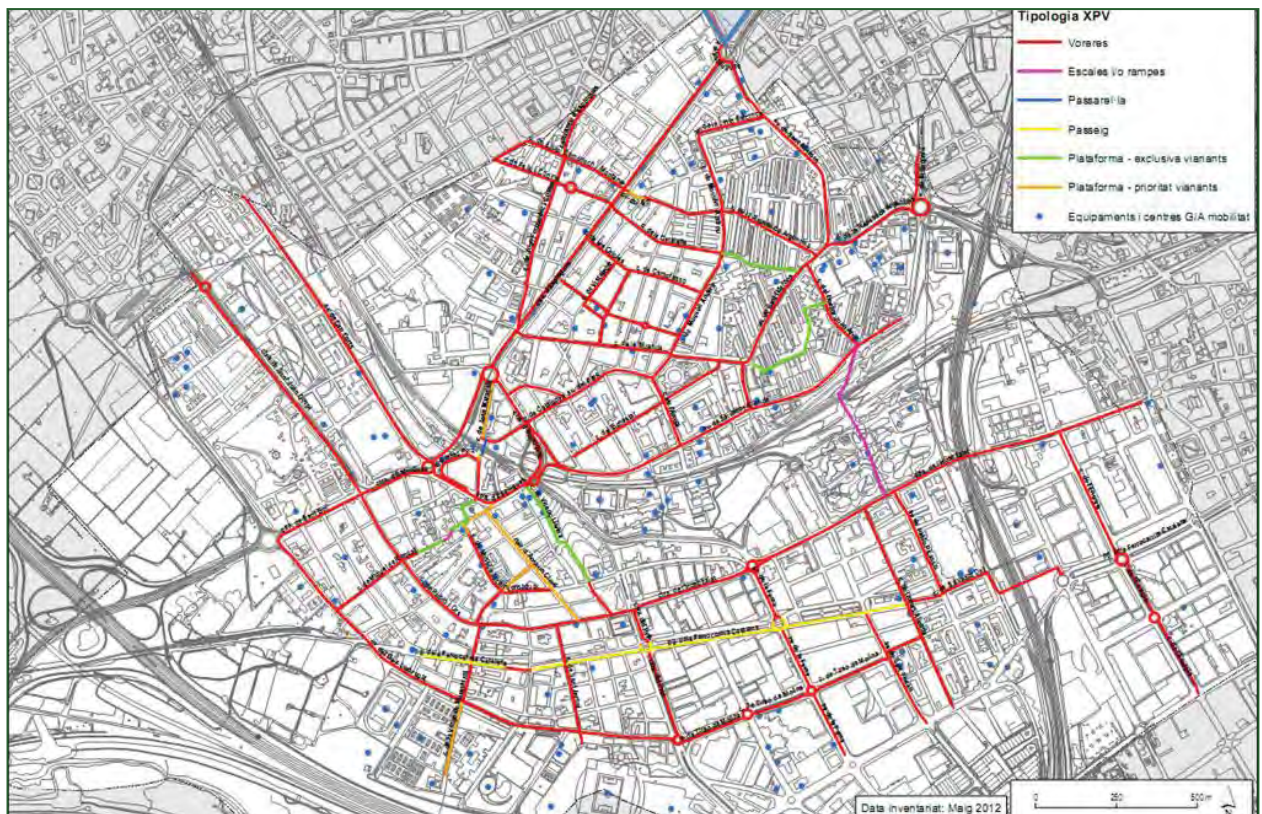
Cornellà de Llobregat també presenta una xarxa principal per a vianants heterogènia en funció de les característiques de cada barri. En general trobem carrers amb secció tipus de calçada i dues voreres laterals, però també nombrosos carrers amb prioritat invertida o exclusius amb preferència per als vianants, amplis passejos, avingudes, etc.

Més del 85% dels trams que conformen la xarxa principal de vianants presenten una urbanització típica de calçada central i voreres laterals, representant un total de 27.719 metres lineals de carrer.

Cal destacar l'existència d'un nombre elevat de trams amb tipologia de plataforma única (exclusives de vianants o amb prioritat respecte altres modes de transport) i de passeig central amb voreres (tipus rambles) amb un total de 4.035 metres lineals de carrer i que suposa que el 12,5% de la longitud de la xarxa principal de vianants està força pacificada.

D'acord amb el Pla de Mobilitat de Cornellà s'assenyala que les condicions d'accessibilitat a peu són molt bones. En aquest sentit, el Pla avalua totes les connexions i la seva continuïtat i l'adequació pel que fa a la mobilitat per a PMR.

Figura 2. Tipologia de carrers existents a la xarxa principal de vianants de Cornellà



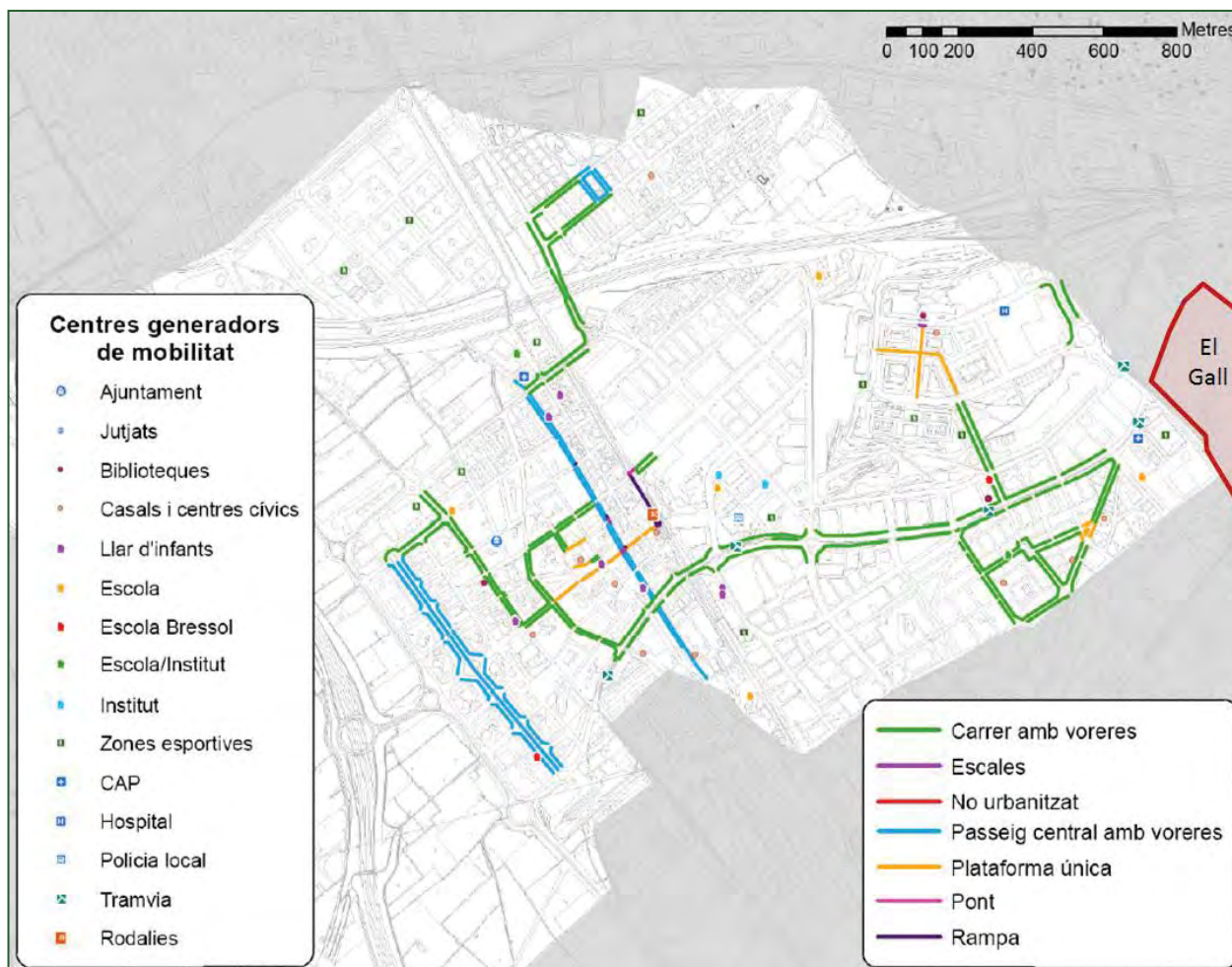
Font: PMU Cornellà

Sant Joan Despí al igual que Cornellà i Esplugues també presenta una xarxa principal per a vianants heterogènia en funció de les característiques de cada barri. En general trobem carrers amb secció tipus de calçada i dues voreres laterals, però també nombrosos carrers amb prioritat invertida o exclusius amb preferència per als vianants, amplis passejos, avingudes, etc.

Més del 63% dels trams que conformen la xarxa principal de vianants presenten una urbanització típica de calçada central i voreres laterals, la qual cosa representa un total de 6.094 metres lineals de vies convencionals.

Cal destacar l'existència d'un nombre important de trams amb tipologia de plataforma única o carrers amb passeig central i voreres laterals, prioritzant els desplaçaments a peu envers els modes motoritzats amb un total de 2.787 metres lineals de carrer.

Figura 3. Tipologia de carrers existents a la xarxa principal de vianants de Sant Joan Despí



Font: PMU Sant Joan Despí

### 1.1.1.3. Caracterització de la xarxa per a vianants en l'entorn immediat

Pel que fa a les condicions per a vianants actualment a l'entorn immediat, la zona es troba urbanitzada, amb voreres, passos de vianants abundants alguns semaforitzats i els altres senyalitzats horitzontalment i/o verticalment i la il·luminació en tots els itineraris és correcta.

Per tant, a grans trets és tracta d'una xarxa connexa en un entorn urbà on el vianant té garantits els itineraris per a desplaçar-se.

- Tot i així, es presenta algun tram millorable com ara una part del carrer Àngel Guimerà que dona connexió amb Sant Joan Despí ja que es tracta d'un tram de carrers no urbanitzat que afecta negativament la connectivitat externa de la xarxa. El tram presenta voreres que tenen una amplada inferior a 1,8 m o no tenen voreres pel que no compleixen amb el Decret 344/2006, ni amb la llei d'accessibilitat, a més a més presenten un estat molt millorable.

Figura 4. Estat actual del carrer Àngel Guimerà



Font: googlemaps

- El carrer de la Baronesa Maldà que dona accés a l'àmbit des del centre d'Esplugues de Llobregat, també presenta voreres inferiors a 1,8m, i per tant, tampoc compleixen amb el Decret 344/2006, ni amb la llei d'accessibilitat.

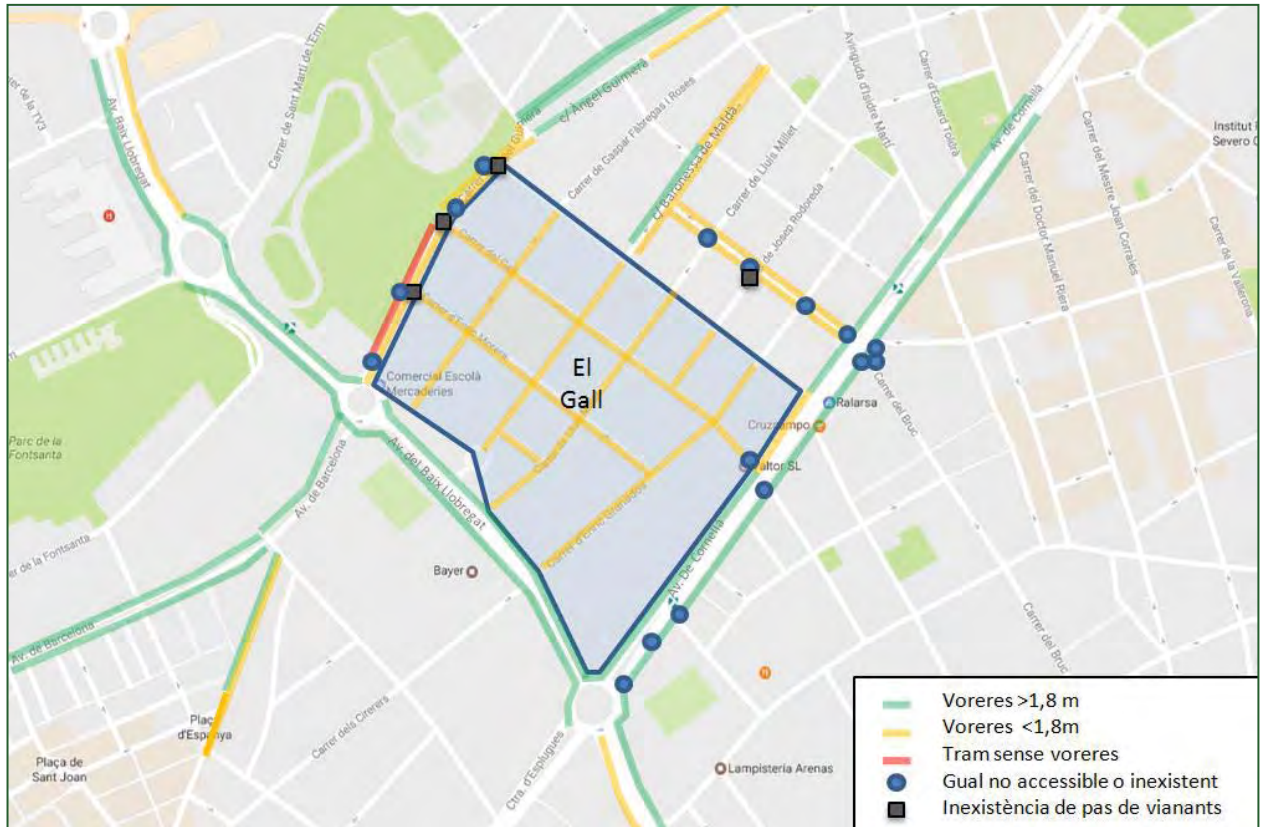
Sobretot cal remarcar que la totalitat de les voreres dels carrers que conformen l'àmbit tenen una amplada inferior a 1,8m i en molts casos inferior a 0,9m, a part de mostrar un estat deteriorat de les mateixes al igual que les senyalitzacions horitzontals o inexistència de passos de vianants. En altres casos les voreres són ocupades per vehicles que aparquen sobre i per tant queden inhabilitades pels vianants.

Figura 5. Estat actual de diversos carrers de l'àmbit del PAE del Gall



Font: googlemaps

Figura 6. Xarxa vianants d'accés immediat



Font: Elaboració pròpia en base al PMU Esplugues de Llobregat, de Cornellà i de Sant Joan Despí

## 1.1.2. Xarxa per a bicicletes

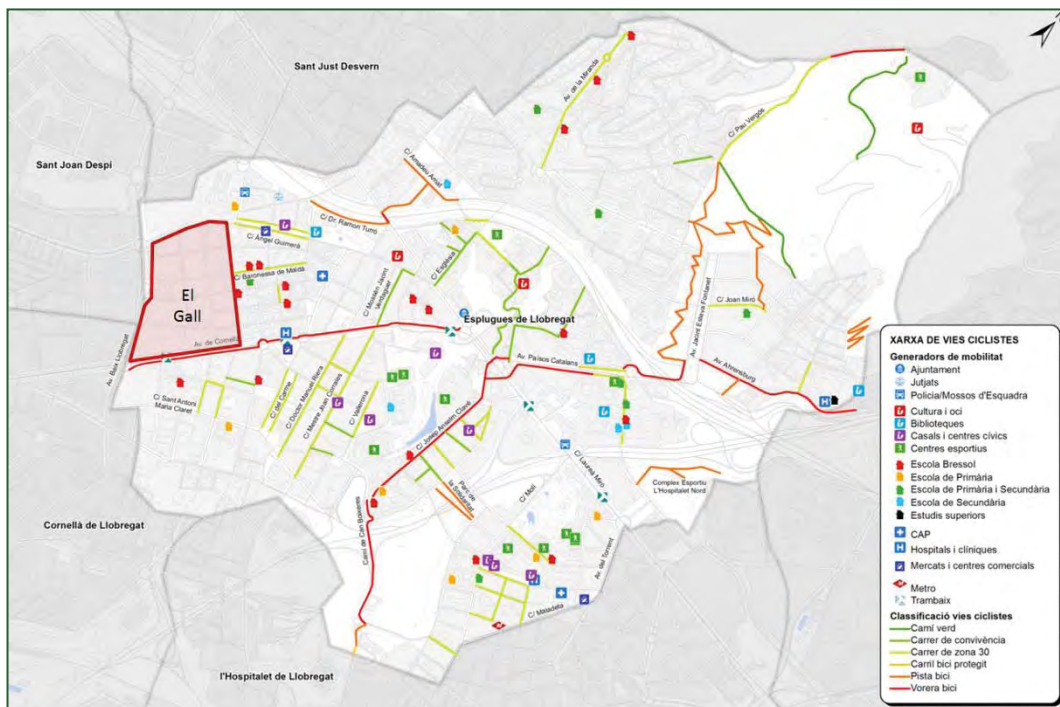
### 1.1.2.1. Xarxa per a bicicletes d'Esplugues

L'extensió de la xarxa exclusiva de bicicletes a Esplugues de Llobregat és de gairebé 19 km. Deixant a una banda els carrers de zona 30 i els carrers de convivència, la longitud total de la xarxa és de 9,3 km.

La tipologia de via ciclista més nombrosa és el carrer de zona 30 (gairebé 7 km de longitud i un 36,14% de la longitud total de la xarxa), seguit de la pista bici (3,9 km), el carrer de convivència (2,6 km), la vorera bici (4,3 km), el camí verd (1,1 km).

Cal destacar que bona part dels carrers de zona 30 disposen d'elements reductors de la velocitat (no en tots els casos, doncs les plataformes elevades d'alguns passos de vianants ja actuen com a elements reductors de la velocitat).

Figura 7. Tipologia de la xarxa de bicicletes d'Esplugues de Llobregat



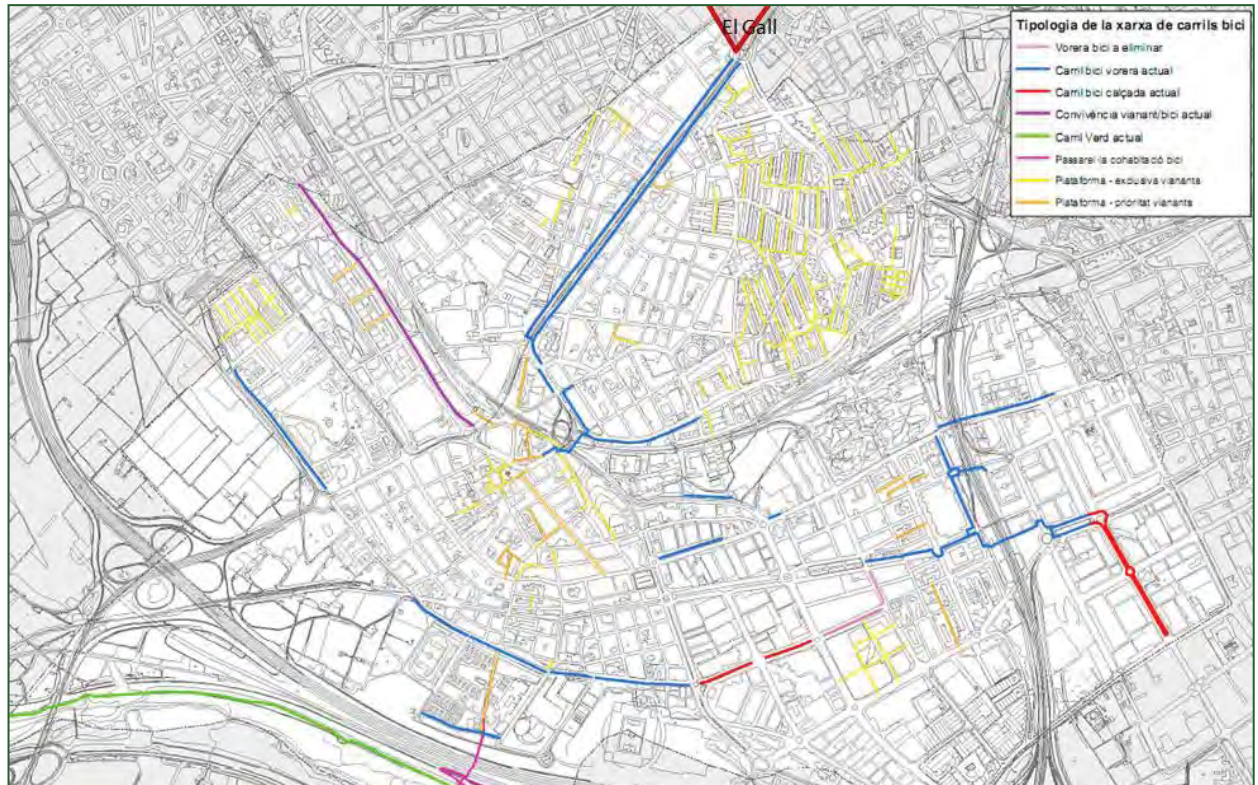
Font: PMU Esplugues de Llobregat

### 1.1.2.2. Xarxa per a bicicletes a Cornellà i Sant Joan Despí

L'extensió de la xarxa exclusiva de bicicletes a Cornellà de Llobregat és de 10,8 km (comptant els carrils bici, les voreres per a bicicletes i el vial verd proper al riu Llobregat). Si s'afegeixen els carrers de convivència la xarxa augmenta fins a 26 km.

Actualment la xarxa presenta moltes inconnexions, ja que està a mig construir, així i tot es comença a intuir part dels itineraris més importants. En aquest aspecte destaquen els recorreguts continus per l'Av. d'Esplugues, des del municipi d'Esplugues de Llobregat fins a tocar a la part de l'estació de Cornellà Centre. També destaca l'itinerari que va des de Sant Joan Despí fins a Hospitalet passant per Font Santa, Centre, Riera i Almeda.

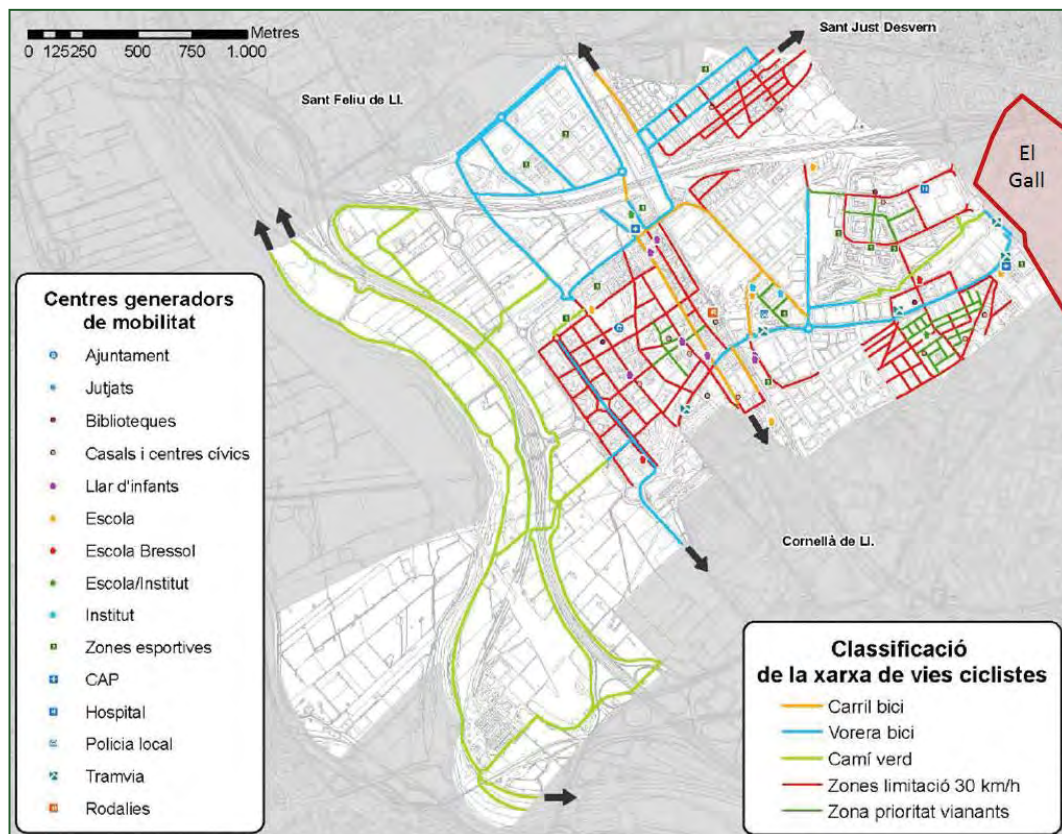
Figura 8. Tipologia de la xarxa de bicicletes a Cornellà



Font: PMU Cornellà

Sant Joan Despí compta amb una àmplia xarxa de carrils i itineraris per a bicicletes. L'extensió de la xarxa per a bicicletes de Sant Joan Despí és de 14,6 km comptant només carrils i voreres per a bicicletes i d'uns 54 km si s'engloba la xarxa sencera, amb zones 30 i carrers de convivència. Globalment, s'observa que la xarxa actual dona servei a la majoria dels centres atractors de mobilitat del municipi.

Figura 9. Tipologia de la xarxa de bicicletes a Sant Joan Despí



Font: PMU Sant Joan Despí

Les tipologies de vies més representades a Sant Joan Despí són en l'ordre següent: els carrers de zona 30 (23,5 km), les voreres bicicletes (11,6 Km), els camins verds (11 km), els carrers de convivència (5,1 km) i els carrils bicicletes (2,2 km).





### 1.1.3. Xarxa d'aparcaments per a bicicleta

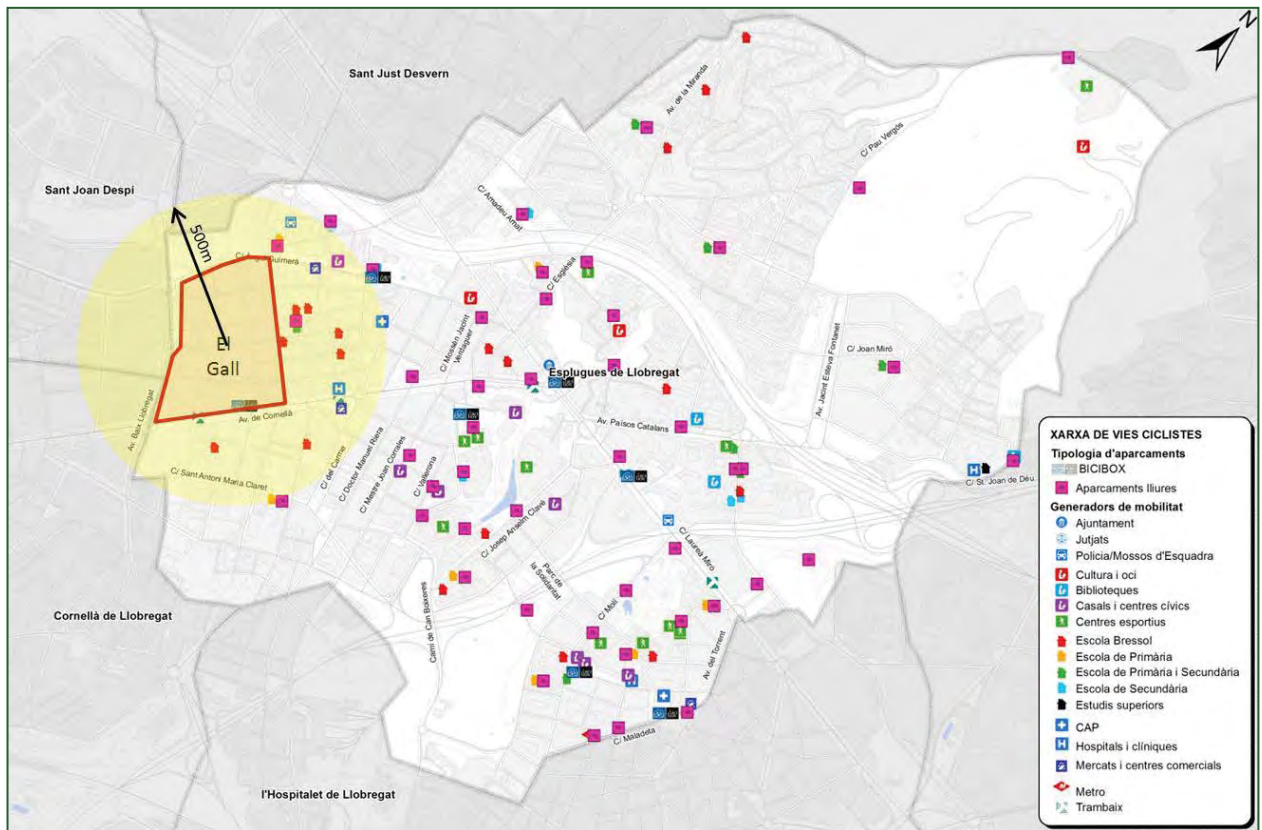
El municipi d'Esplugues de Llobregat compta amb una extensa xarxa d'aparcaments de bicicletes, que a grans trets, es poden classificar en dues categories: els Bicibox i els aparcaments d'accés lliure.

#### 1.1.2.1. Aparcaments a la via pública

A Esplugues de Llobregat hi ha 36 aparcaments de superfície dedicats a les bicicletes que ofereixen 151 places als usuaris.

En un radi de 500 m, en el conjunt de l'àmbit d'estudi del PAE del Gall es disposa de 3 àrees d'aparcament d'accés lliure.

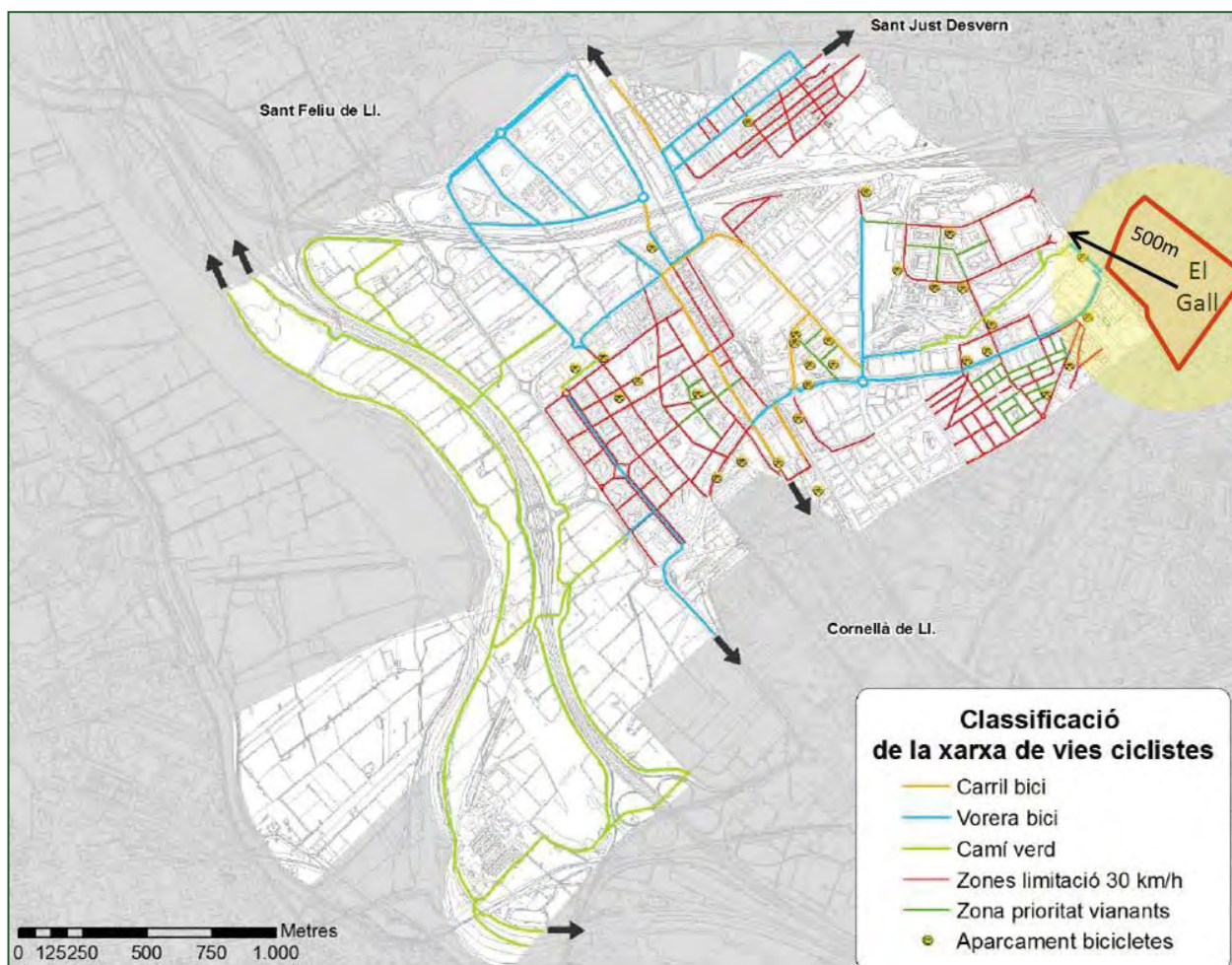
Figura 12. Oferta d'aparcament per a bicicletes a la via pública d'Esplugues de Llobregat



Font: PMU Esplugues de Llobregat

De totes maneres a part de disposar dels 3 àrees d'aparcament d'accés lliure del municipi d'Esplugues de Llobregat, en un radi de 500m també es disposa de 2 àrees d'aparcament d'accés lliure al municipi de Sant Joan Despí i per tant en un total de 500m es disposa de 5 àrees d'aparcament d'accés lliure per a bicicletes.

Figura 13. Oferta d'aparcament per a bicicletes a la via pública de Sant Joan Despí



Font: PMU Sant Joan Despí

### 1.1.2.2. Bicibox

Bicibox és una xarxa d'aparcaments segurs per a bicicletes privades distribuïda pels diferents municipis de l'Àrea Metropolitana de Barcelona, que existeix des de 2011. L'objectiu, al finalitzar l'implantació és que hi hagi més de 2.000 places a tota l'Àrea.

El Bicibox permet als usuaris utilitzar la bicicleta particular en els seus desplaçaments per la ciutat amb la tranquil·litat de disposar d'un aparcament protegit i segur. Aquest servei funciona 365 dies de l'any i les 24h del dia, mitjançant el registre previ dels usuaris, de les seves bicicletes i un abonament segons tarifa amb el que es dona dret a estacionar la bicicleta en qualsevol dels aparcaments de la xarxa, per un màxim d'hores al dia (per fomentar la rotació) i fins a un màxim de 48/72 hores.

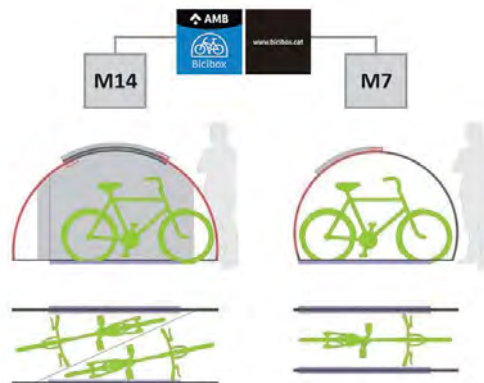
Figura 14. Estació Bicibox per aparcar les bicicletes



Font: Bicibox – AMB

Existeixen 2 models d'estacions d'aparcaments dissenyats sota un concepte homogeni i diferenciats bàsicament per la seva capacitat de places: M7 estació de 7 places i M14 estació de 14 places. El seu disseny combina protecció, durabilitat i robustesa amb facilitat i comoditat d'ús. Les estacions es troben integrades a la via pública amb una màxima optimització de l'espai i amb dimensions adaptades a l'entorn urbà. Cadascuna disposa d'un terminal en què l'usuari s'identifica amb la seva targeta Bicibox i realitza les operacions de forma senzilla i ràpida. Les estacions destaquen per la seva autonomia de la xarxa elèctrica, ja que els mòduls s'abasteixen d'energia solar i per la seva capacitat de treballar autònomament però a la vegada monitoritzats de forma telemàtica amb un centre de control.

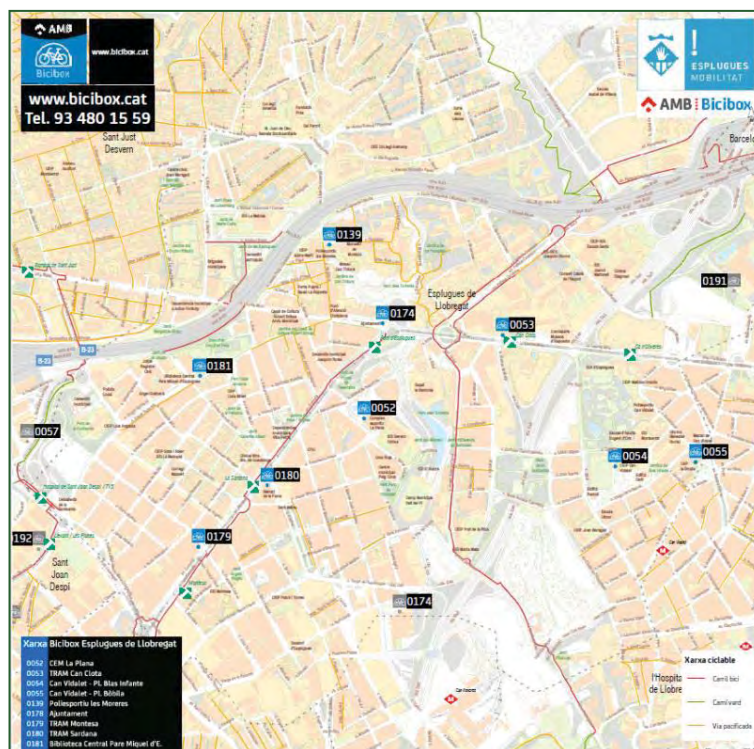
Figura 15. Models d'aparcaments de Bicibox



Font: Bicibox – AMB

**Esplugues de Llobregat compta amb 10 aparcaments 'Bicibox'** (aproximadament una cinquantena de places), distribuïts estratègicament per tot el municipi a prop dels principals centres atractors de mobilitat.

Figura 16. Xarxa Servei de Bicibox a Esplugues de Llobregat



Font: Bicibox – AMB

A Cornellà de Llobregat hi ha 12 mòduls amb capacitat per a 154 bicicletes. Tots tenen 14 aparcaments disponibles, excepte els de Centre Cultural García Nieto i el de Sant Ildefons, que en tenen 7. Els 12 mòduls estan instal·lats a les següents localitzacions:

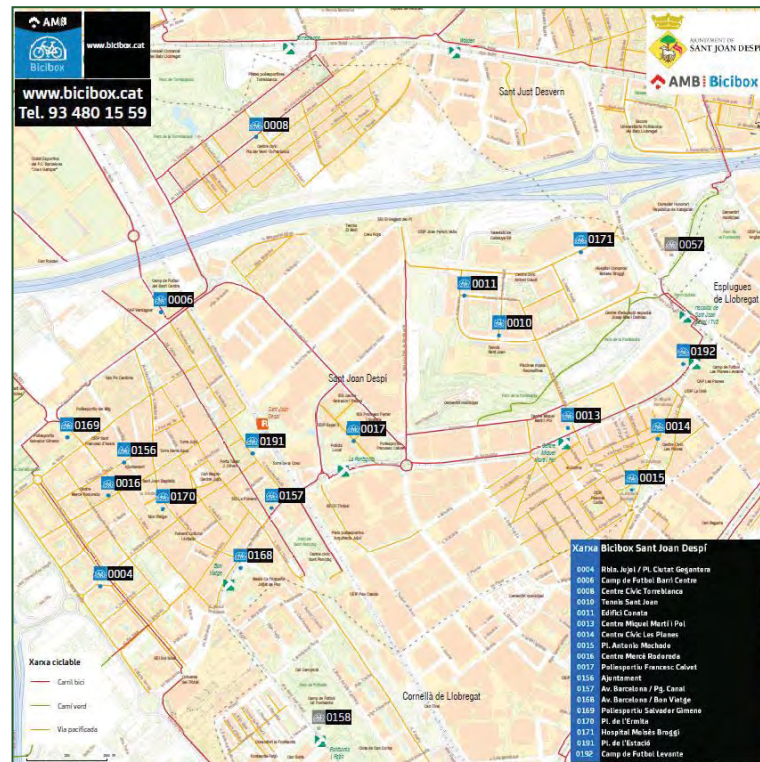
Figura 17. Xarxa Servei de Bicibox a Cornellà de Llobregat



Font: Bicibox – AMB

Sant Joan Despí conta amb 18 bicibox (aproximadament unes 200 places), distribuïts estratègicament per tot el municipi.

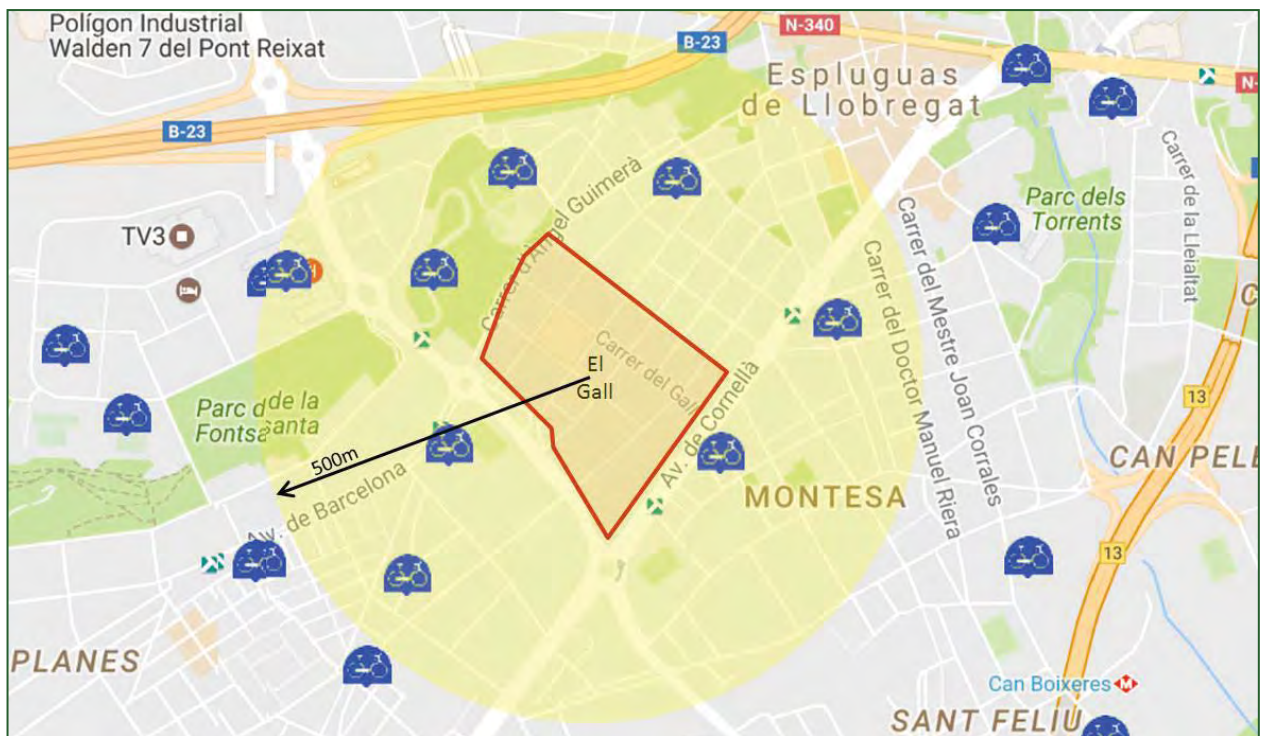
Figura 18. Xarxa Servei de Bicibox a Sant Joan Despí



Font: Bicibox – AMB

Gràcies a l'extensa oferta dels tres municipis, en el conjunt de l'àmbit d'estudi es disposa de 8 aparcaments de BiciBox en un radi de 500 m.

Figura 19. Xarxa Servei de Bicibox a l'entorn immediat del sector



Font: Elaboració pròpia en base a Bicibox – AMB

## 1.2. Accessibilitat en transport públic

La connexió amb la xarxa urbana d'Esplugues i amb la interurbana de l'AMB garanteix l'accés a tot la xarxa de la RMB ja que disposen de nombrosos transbordaments al llarg dels seus trajectes, també amb altres modalitats de transport públic, així com la connexió directa amb les parades de tramvia i la parada de metro.

**16.4 En la xarxa d'itineraris per a transport públic i col·lectiu, les parades de les línies s'han de situar de manera coordinada amb els itineraris per a vianants i per a bicicletes i s'han de situar de manera que la distància màxima d'accés mesurada sobre la xarxa de vianants sigui inferior a 750 metres, llevat d'aquells supòsits en què es justifiqui que no és possible.**

Donades les determinacions del Decret l'àmbit en un radi de 500m resta cobert per 12 línies d'autobús i 4 parades de la xarxa ferroviària. Es per aquesta raó que es pot dir que l'àmbit conta amb una extensa oferta de transport públic.

Actualment resta cobert per:

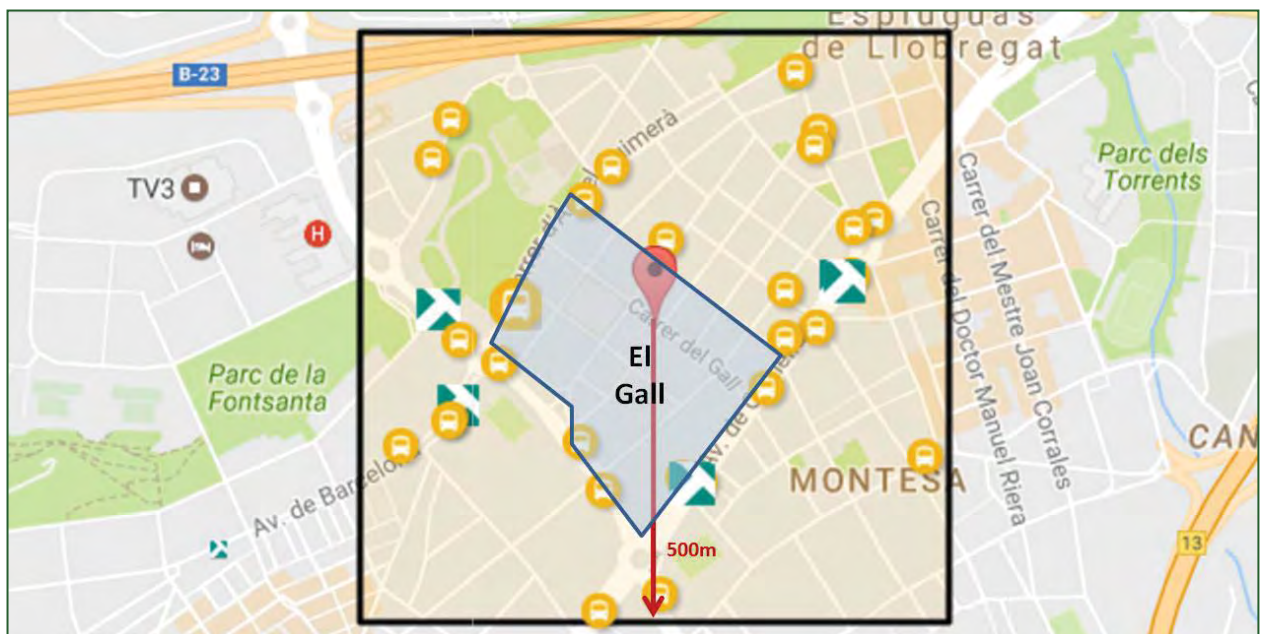
### 12 línies d'autobús:

- **EP-1** Esplugues de Llobregat (Dr. Gimeno)- Barcelona (Av. de l'Exèrcit)
- **EP-2** Esplugues de Llobregat (Hospital St. de Déu) - Esplugues de Llobregat (Ciutat Diagonal)
- **57** Barcelona (Ernest Lluch) - Cornellà de Llobregat (Pl. de la Llibertat)
- **67** Barcelona (Pl. Catalunya) - Cornellà de Llobregat (Pl. de la Llibertat)
- **68** Barcelona (Pl. Catalunya) - Cornellà de Llobregat (Pl. de la Llibertat)
- **78** Barcelona (Estació de Sants) - Sant Joan Despí (Riera d'en Nofre)
- **95** Almeda - Fontsa
- **157** Barcelona (Ernest Lluch) - Sant Joan Despí (Avinguda Barcelona)
- **L10** El Prat de Llobregat (Sant Cosme-Av. Onze de Setembre) - Sant Feliu de Llobregat (Consell Comarcal)
- **L46** Sant Just Desvern (Tudona - Pl. Parador) - Cornellà de Llobregat (Av. Salvador Allende)
- **L75** Cornellà (Av. República Argentina) – Sant Boi (Pl. Forces Armades)
- **L85** L'Hospitalet (Ciutat de la Justícia) – Gavà (Av. Joan Carles I)

### 4 parades de TramBaix:

- Montesa (T1,T2 i T3)
- La Sardana (T1,T2 i T3)
- L'Hospital de Sant Joan Despí i TV3 (T3)
- Llevant –Les Planes (T2)

Figura 20. Oferta de transport públic a un radi de 500m



Font: AMB

Figura 21. Itineraris de connexió amb el transport públic



Font: Elaboració pròpia



### 1.2.1. Xarxa d'autobusos

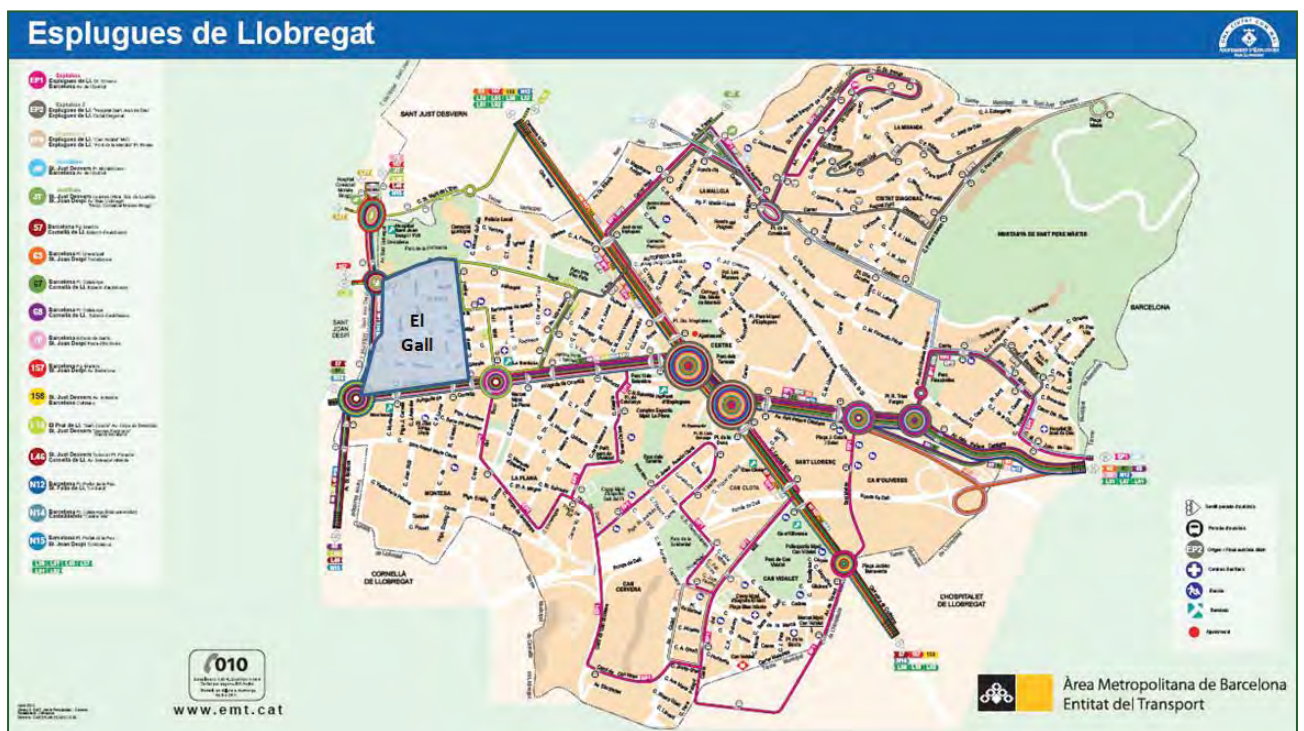
El servei d'autobusos públic diürn d'Esplugues de Llobregat consta de 12 línies que circulen total o parcialment pel municipi.

Donades les característiques del municipi i el continu urbà que existeix amb les poblacions veïnes de Sant Just Desvern, Sant Joan Despí, Cornellà de Llobregat, l'Hospitalet de Llobregat i Barcelona, les línies d'autobús que serveixen aquest àmbit realitzen la funció tant de transport urbà com interurbà.

Per una banda, l'itinerari de la majoria de les línies suburbanas que operen a Esplugues de Llobregat discorre principalment al llarg dels dos principals eixos viaris de la ciutat: el carrer Laureà Miró i l'avinguda Cornellà/avinguda Països Catalans. No obstant, l'itinerari de les línies L10, JM i JT discorre per altres vies del municipi.

Per altra banda, l'itinerari de les línies urbanes (EP1 i EP2) discorre principalment per vies de la xarxa viària secundària. La cobertura territorial d'aquestes línies és molt més elevada que la de la major part de les línies suburbanas.

Figura 22. Línies d'autobús d'Esplugues de Llobregat



Font: PMU Esplugues de Llobregat

Pel que fa a l'accés des del sector, gran part de les línies que transcorren pel municipi d'Esplugues també ho fan pel PAE del Gall. Cal destacar que al fer frontera amb el municipi de Cornellà i Sant Joan Despí també s'utilitza l'oferta d'autobusos dels dos municipis contigus:

Taula 1. Oferta d'autobusos pròxims al PAE del Gall

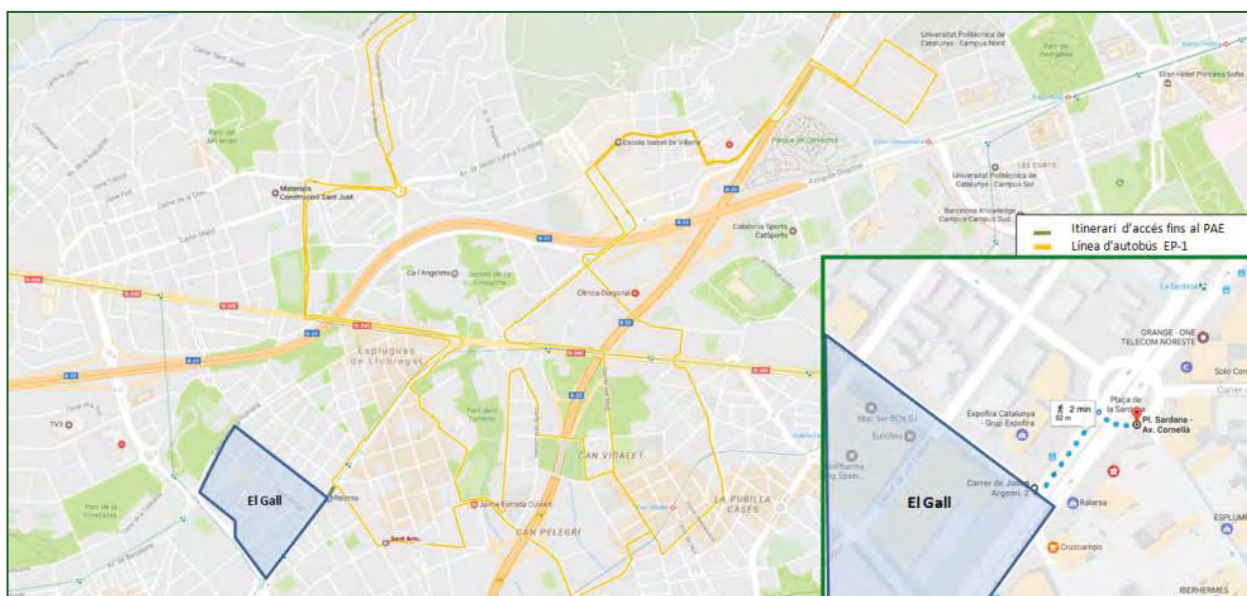
XARXA D'AUTOBUSOS			
Línia	Operador	Recorregut	Municipis de pas
EP1	SOLER I SAURET	Esplugues de Llobregat (Dr. Gimeno) - Barcelona (Av. de l'Exèrcit)	Esplugues de Llobregat Barcelona
EP2	SOLER I SAURET	Esplugues de Llobregat (Hospital St. de Déu) - Esplugues de Llobregat (Ciutat Diagonal)	Esplugues de Llobregat
57	TMB	Barcelona (Ernest Lluch) - Cornellà de Llobregat (Pl. de la Llibertat)	Barcelona l'Hospitalet de Llobregat Esplugues de Llobregat Cornellà de Llobregat
67	TMB	Barcelona (Pl. Catalunya) - Cornellà de Llobregat (Pl. de la Llibertat)	Barcelona Esplugues de Llobregat Cornellà de Llobregat

XARXA D'AUTOBUSOS			
Línia	Operador	Recorregut	Municipis de pas
68	TMB	Barcelona (Pl. Catalunya) - Cornellà de Llobregat (Pl. de la Llibertat)	Barcelona Esplugues de Llobregat Cornellà de Llobregat
78	TMB	Barcelona (Estació de Sants) - Sant Joan Despí (Riera d'en Nofre)	Barcelona Esplugues de Llobregat Sant Just Desvern Sant Joan Despí
95	TMB	Almeda - Fontsaeta	Cornellà
157	TMB	Barcelona (Ernest Lluch) - Sant Joan Despí (Avinguda Barcelona)	Barcelona l'Hospitalet de Llobregat Esplugues de Llobregat Sant Just Desvern Sant Joan Despí
L10	BAIXBUS	El Prat de Llobregat (Sant Cosme-Av. Onze de Setembre) - Sant Feliu de Llobregat (Consell Comarcal)	El Prat de Llobregat l'Hospitalet de Llobregat Cornellà de Llobregat Esplugues de Llobregat Sant Joan Despí Sant Just Desvern Sant Feliu de Llobregat
L46	BAIXBUS	Sant Just Desvern (Tudona - Pl. Parador) - Cornellà de Llobregat (Av. Salvador Allende)	Sant Just Desvern Sant Joan Despí Esplugues de Llobregat Cornellà de Llobregat
L75	BAIXBUS	Cornellà (Av. República Argentina) – Sant Boi (Pl. Forces Armades)	Cornellà de Llobregat Sant Boi de Llobregat
L85	BAIXBUS	L'Hospitalet (Ciutat de la Justícia) – Gavà (Av. Joan Carles I)	Cornellà de Llobregat Sant Boi de Llobregat l'Hospitalet de Llobregat Viladecans Gavà

Font: AMB i TMB. Elaboració pròpia.

L'itinerari de les línies urbanes (EP1 i EP2) discorre principalment per vies de la xarxa viària secundària d'Esplugues de Llobregat. La parada més propera de la línia EP1 que dona servei al sector està situada a una distància de 92 m assumible en menys de 2 minuts caminant per l'Avinguda de Cornellà de la xarxa primària.

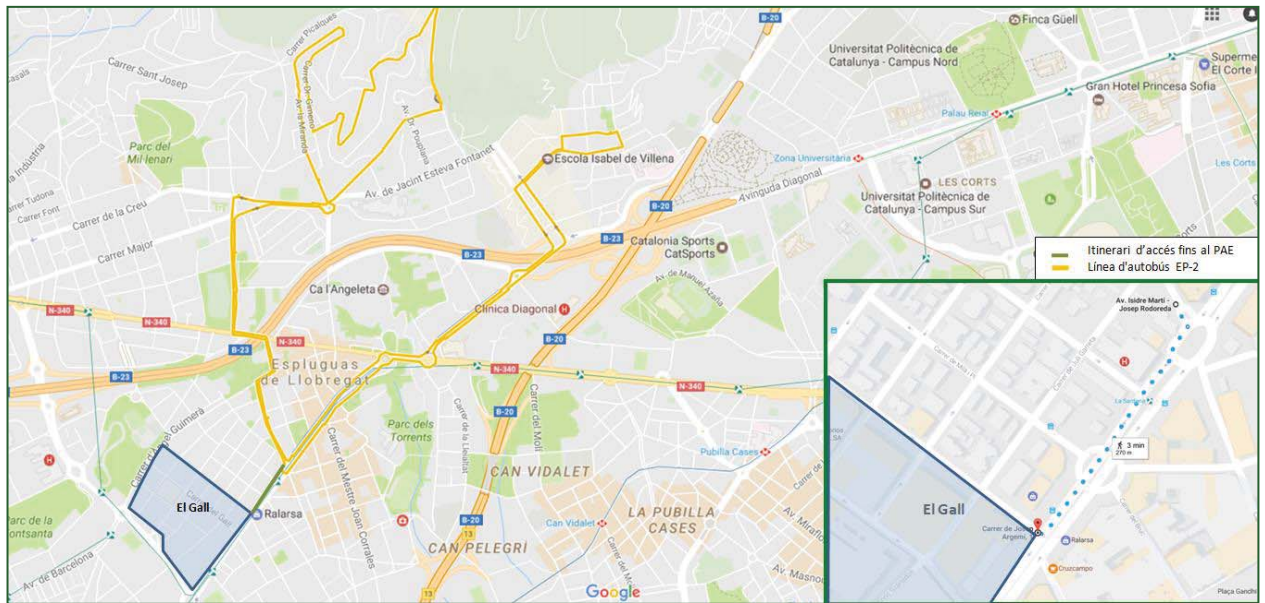
Figura 23. Itinerari de la línia d'autobús urbana d'Esplugues de Llobregat, EP1



Font: AMB

La parada més propera de la línia EP2 està situada a una distància de 270 m assumible en menys de 3 minuts caminant per l'Avinguda de Cornellà de la xarxa primària, avinguda amb voreres de més de 1,8m d'amplada.

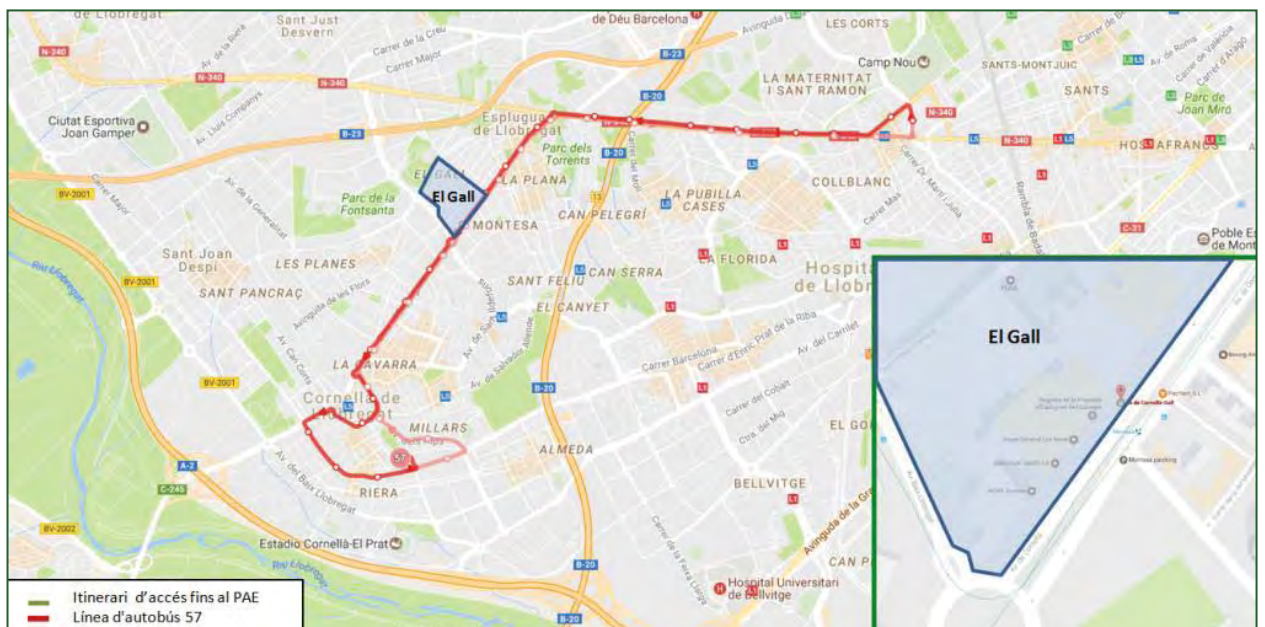
Figura 24. Itinerari de la línia d'autobús urbana d'Esplugues de Llobregat, EP2



Font:AMB

L'itinerari de la línia 57 dona cobertura als municipis d'Esplugues de Llobregat, Barcelona, l'Hospitalet de Llobregat i Cornellà de Llobregat. La parada es troba situada a un dels contorns de l'àmbit, situada a l'Avinguda Cornellà (via que delimita el sector a l'extrem sud-est). L'avinguda Cornellà disposa de voreres de més de 1,8m d'amplada.

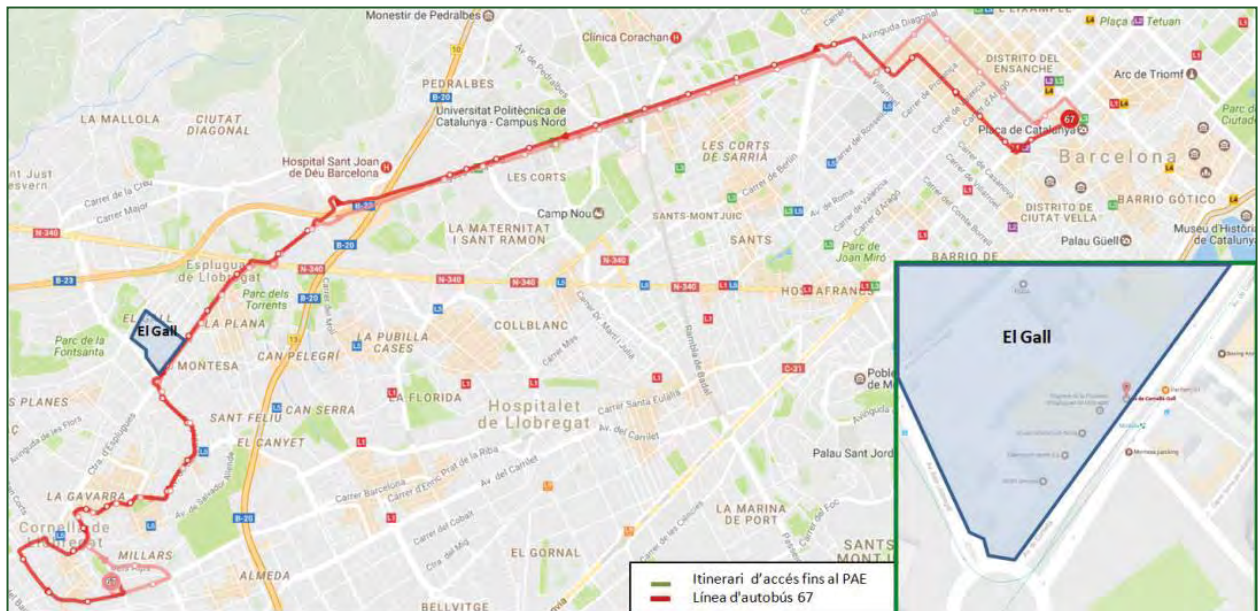
Figura 25. Itinerari de la línia d'autobús 57



Font:TMB

L'itinerari de la **línia 67** dona cobertura als municipis d'Esplugues de Llobregat, Barcelona i Cornellà de Llobregat. Aquesta línia a diferència de l'anterior dona servei fins al centre de Barcelona recorrent la Diagonal. **La parada es troba situada a un dels contorns de l'àmbit, situada a l'Avinguda Cornellà** (via que delimita el sector a l'extrem sud-est). **L'avinguda Cornellà disposa de voreres de més de 1,8m d'amplada.**

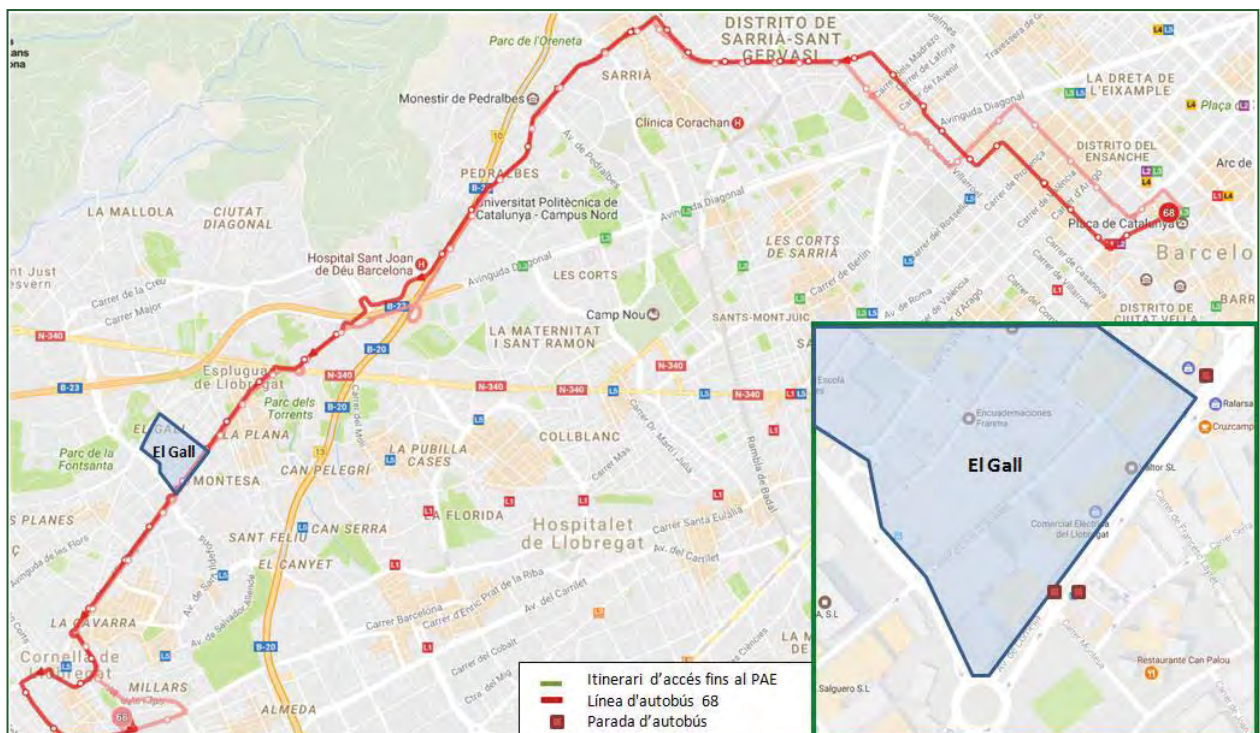
Figura 26. Itinerari de la línia d'autobús 67



Font: TMB

L'itinerari de la **línia 68** dona cobertura als municipis d'Esplugues de Llobregat, Barcelona i Cornellà de Llobregat. Aquesta línia té el mateix inici i final que la línia 67 però a diferència de la 67, recorre els barris del Nord de Barcelona. **La parada es troba situada a un dels contorns de l'àmbit, situada a l'Avinguda Cornellà** (via que delimita el sector a l'extrem sud-est).

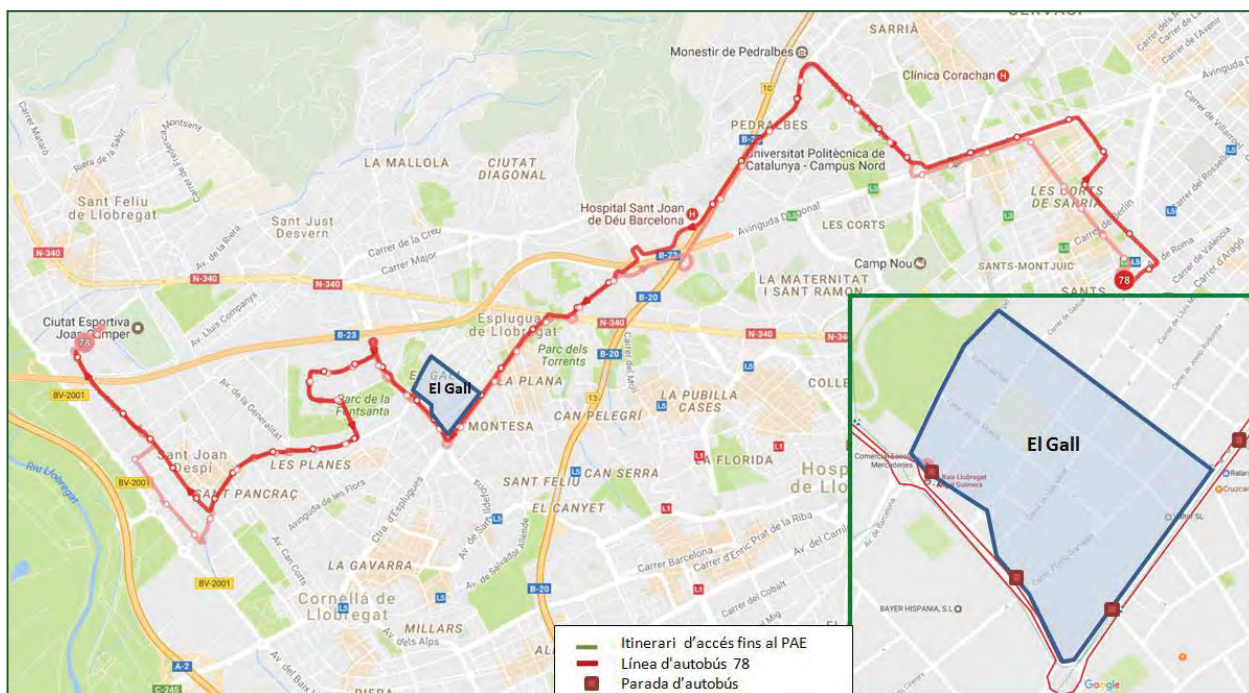
Figura 27. Itinerari de la línia d'autobús 68



Font: TMB

L'itinerari de la línia 78 dona cobertura als municipis d'Esplugues de Llobregat, Barcelona, Sant Just Desvern i Sant Joan Despi. Té diverses parades que donen cobertura al sector ja que la línia recorre dues de les vies principals que delimiten l'àmbit, l'Avinguda Cornellà (via que delimita el sector a l'extrem sud-est) i l'Avinguda Baix Llobregat (que delimita el sector a l'extrem sud-oest). Tant les voreres de les parades de l'Avinguda Cornellà com les del Baix Llobregat, tenen una amplada superior a 1,8m d'amplada.

Figura 28. Itinerari de la línia d'autobús 78



Font: TMB

L'itinerari de la línia urbana 94 de Cornellà té un itinerari circular en sentit contrari a de les agulles del rellotge. La parada més propera que dona servei al sector està situada a una distància de 130 m assumible en menys de 2 minuts caminant per l'Avinguda de Cornellà de la xarxa primària que disposa de voreres amb una amplada superior a 1,8m i es totalment accessible.

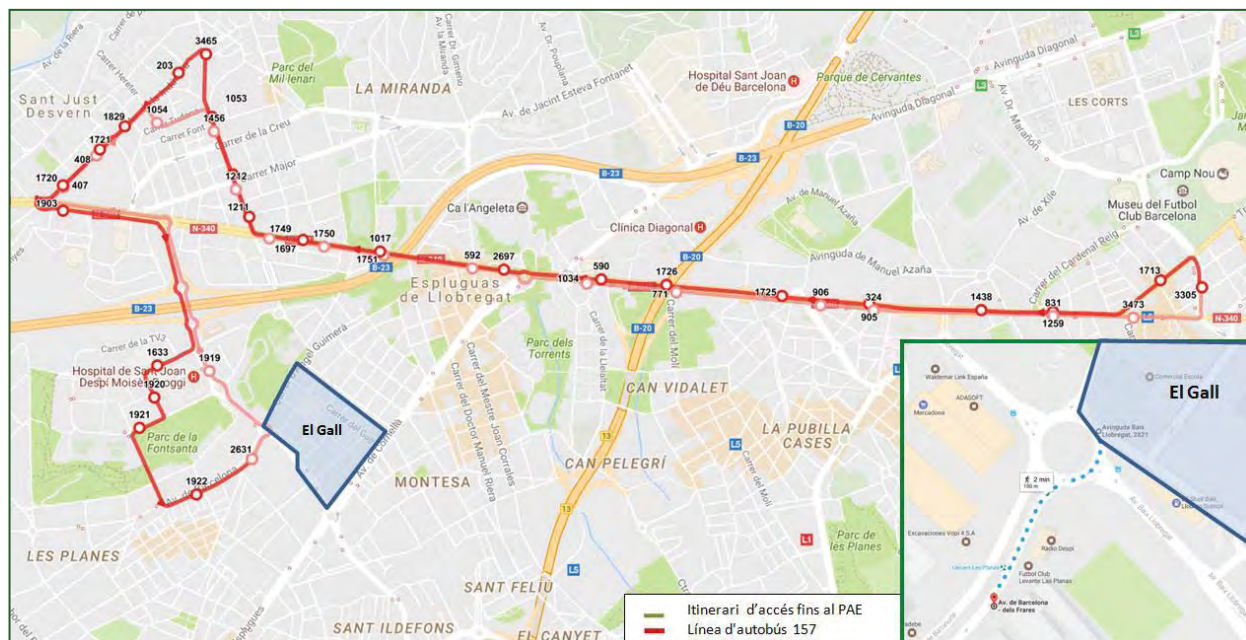
Figura 29. Itinerari de la línia d'autobús 94



Font: TMB

L'itinerari de la línia 157 dona cobertura als municipis d'Esplugues de Llobregat, Barcelona, l'Hospitalet de Llobregat, Sant Just Desvern i Sant Joan Despí. **La parada més propera que dona servei al nord-oest del sector està situada a una distància de 150 m assumible en menys de 2 minuts caminant per l'avinguda de Barcelona.**

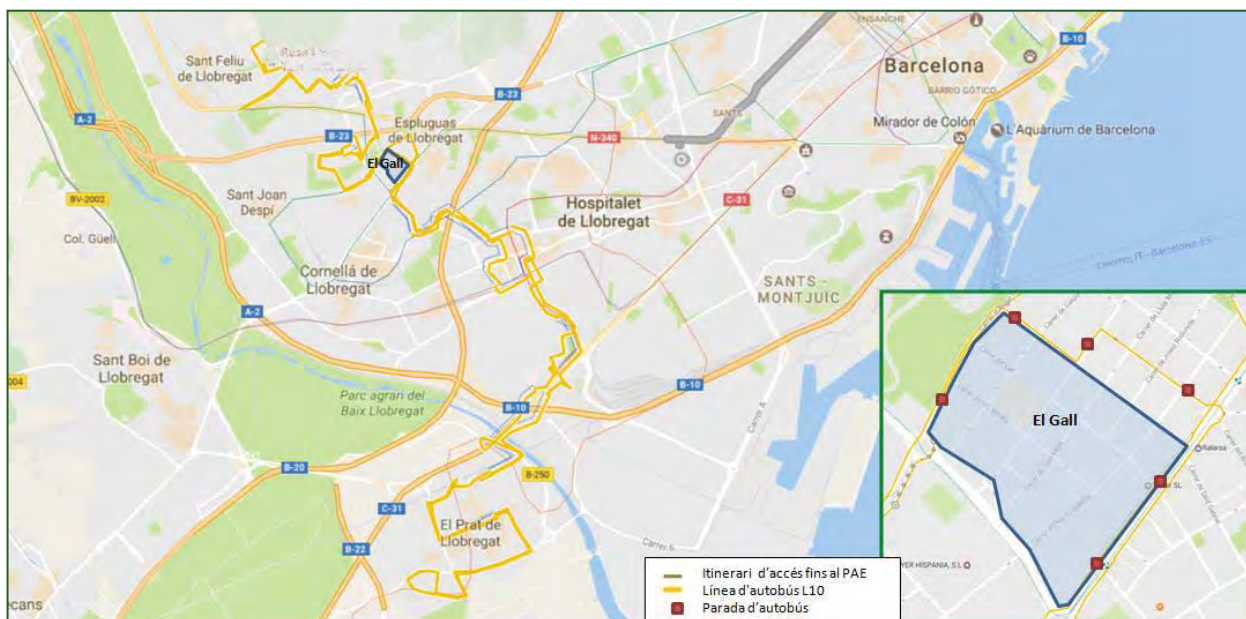
Figura 30. Itinerari de la línia d'autobús 157



Font: TMB

L'itinerari de la línia L10 dona cobertura als municipis d'Esplugues de Llobregat, el Prat de Llobregat, l'Hospitalet de Llobregat, Cornellà de Llobregat, Sant Just Desvern i Sant Joan Despí. **Té diverses parades que donen cobertura al sector ja que la línia recorre tres de les vies principals que delimiten l'àmbit, l'Avinguda Cornellà (via que delimita el sector a l'extrem sud-est), el carrer de Josep Argemí (que delimita el sector a l'extrem nord-est) i el carrer Àngel Guimerà (que delimita el sector a l'extrem nord-oest). Cal remarcar que la parada del Nord de l'àmbit que queda al C/Àngel Guimerà no és accessible ja que no és disposa de voreres amb una amplada superior a 1,8m i tampoc hi ha passos de vianants en algunes de les cruïlles.**

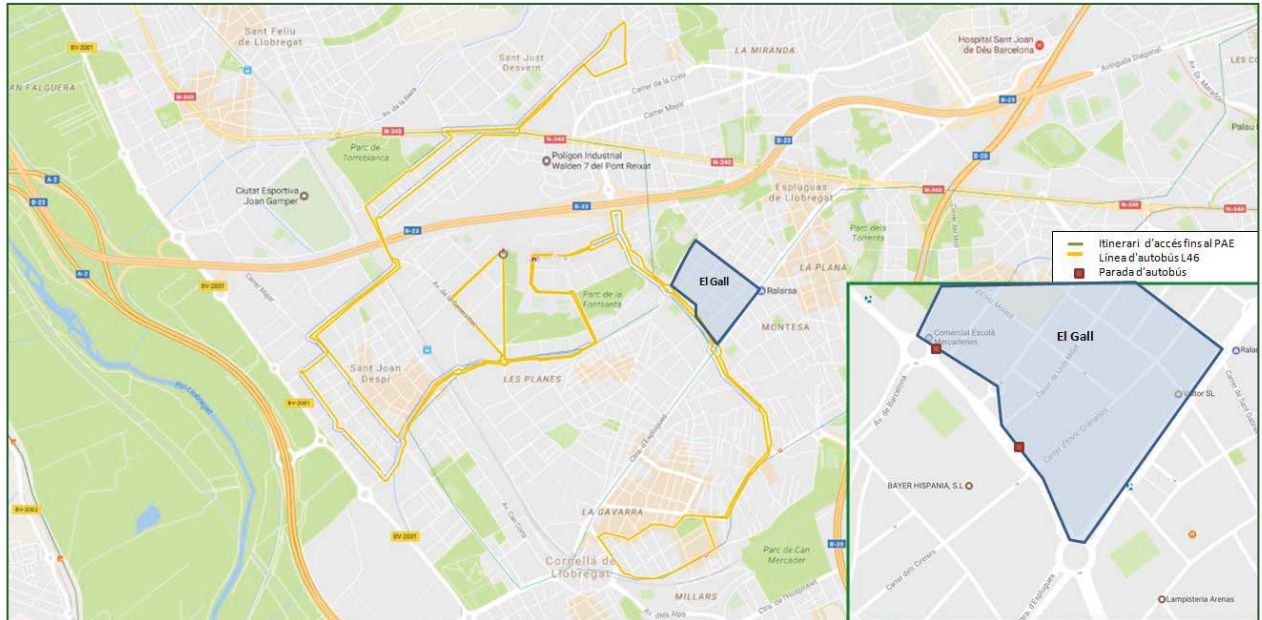
Figura 31. Itinerari de la línia d'autobús L10



Font: AMB

L'itinerari de la línia L46 dona cobertura als municipis d'Esplugues de Llobregat, Cornellà de Llobregat, Sant Just Desvern i Sant Joan Despí. **Les dues parades es troben situades al contorn sud-oest de l'àmbit, a l'Avinguda Baix Llobregat, avinguda que disposa de voreres superiors a 1,8m d'amplada i són totalment accessibles.**

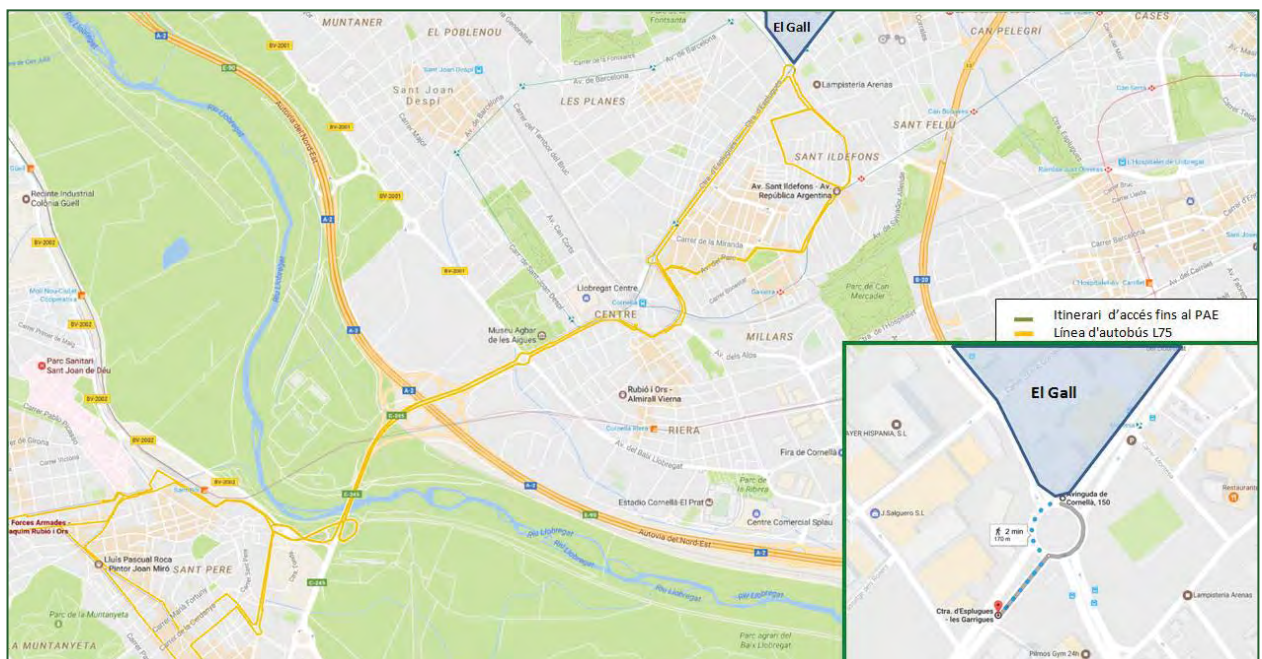
Figura 32. Itinerari de la línia d'autobús L46



Font:AMB

L'itinerari de la línia L75 dona cobertura als municipis Cornellà i Sant Boi de Llobregat. **La parada més propera que dona servei al sector està situada a una distància de 130 m assumible en menys de 2 minuts caminant per l'Avinguda de Cornellà de la xarxa primària que disposa de voreres amb una amplada superior a 1,8m.**

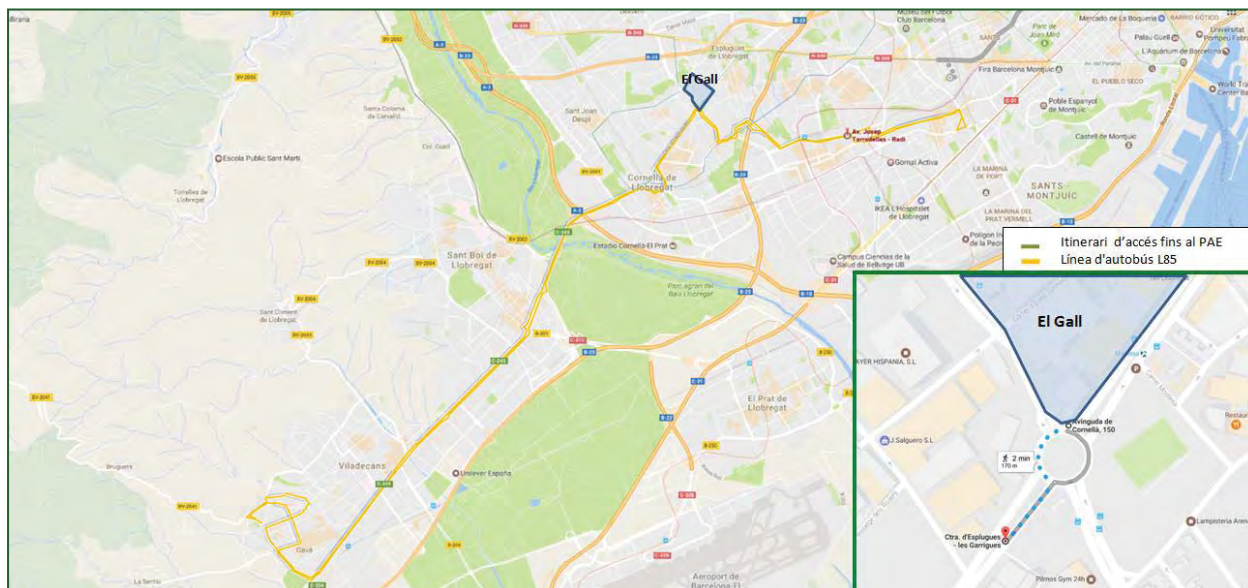
Figura 33. Itinerari de la línia d'autobús L75



Font:AMB

L'itinerari de la línia L85 dona cobertura als municipis Cornellà, Sant Boi de Llobregat, l'Hospitalet de Llobregat, Viladecans i Gavà. **La parada més propera que dona servei al sector està situada a una distància de 130 m assumible en menys de 2 minuts caminant per l'Avinguda de Cornellà de la xarxa primària que disposa de voreres amb una amplada superior a 1,8m.**

Figura 34. Itinerari de la línia d'autobús L85



Font:AMB

Les característiques de l'oferta de les línies d'autobús pròximes al sector que operen en servei diürn els dies feiners, els dissabtes i els dies festius són les següents:

Taula 2. Característiques de l'oferta de les línies d'autobús diürnes els dies feiners.

LÍNIES D'AUTOBÚS DIÜRNES. DIES FEINERS					
Línia	Horari		Expedicions		Interval
	Anada	Tornada	Anada	Tornada	
EP1	6:30 - 21:30	6:45 - 21:45	30	30	30 min
EP2	6:55 - 21:55	7:13 - 22:13	31	31	30 min
57	5:00 - 23:30	4:00 - 22:50	71	73	15 min
67	5:20 - 23:20	6:15 - 22:50	42	40	25 min
68	5:25 - 23:30	5:05 - 23:00	49	49	20 min
78	5:45 - 22:00	6:30 - 22:00	48	46	20 min
95	4:40 - 23:00	5:00 - 23:25	57	57	19 min
157	5:45 - 23:00	4:45 - 23:30	67	73	15 min
L10	5:10 - 22:10	5:20 - 22:45	52	53	20 min
L46	5:30 - 21:50	4:50 - 21:40	64	66	15 min
L75	6:55 - 21:55	6:00 - 22:00	31	33	30 min
L85	5:10 - 22:30	4:30 - 21:55	37	36	30 min

Font: AMB i TMB. Elaboració pròpia.



Taula 3. Característiques de l'oferta de les línies d'autobús diürnes els dissabtes

LÍNIES D'AUTOBÚS. DISSABTES					
Línia	Horari		Expedicions		Interval
	Anada	Tornada	Anada	Tornada	
EP1	8:45 - 21:30	8:30 - 21:45	26	27	30 min
EP2	8:25 - 21:55	8:43 - 22:13	28	28	30 min
57	5:00 - 23:30	4:00 - 22:50	65	62	15 min
67	6:50 - 23:20	7:35 - 22:50	29	30	30 min
68	5:50 - 23:20	5:05 - 23:00	33	32	30 min
78	5:45 - 22:00	6:30 - 22:00	34	32	30 min
95	4:40 - 23:00	5:01 - 23:22	47	47	24 min
157	5:15 - 23:00	4:45 - 23:30	61	62	15 min
L10	5:25 - 22:10	5:25 - 22:45	35	36	30 min
L46	6:05 - 21:50	5:30 - 21:30	48	49	20 min
L75	7:00 - 21:00	6:00 - 22:00	15	17	60 min
L85	5:10 - 22:30	4:35 - 22:00	26	26	40 min

Font: AMB i TMB. Elaboració pròpia.

Taula 4. Característiques de l'oferta de les línies d'autobús diürnes els dies festius.

LÍNIES D'AUTOBÚS. FESTIUS					
Línia	Horari		Expedicions		Interval
	Anada	Tornada	Anada	Tornada	
EP1	No circula				
EP2	No circula				
57	5:30 - 23:30	4:35 - 22:50	63	63	15 min
67	6:50 - 23:20	7:35 - 22:50	29	30	30 min
68	7:35 - 23:30	6:50 - 23:00	25	25	30 min
78	8:40 - 22:00	7:55 - 22:00	24	24	30 min
95	5:45 - 23:00	6:06 - 23:22	40	40	25 min
157	5:45 - 23:00	6:45 - 23:30	61	60	15 min
L10	7:40 - 21:10	7:50 - 21:40	29	29	30 min
L46	8:15 - 21:45	8:00 - 21:30	28	28	30 min
L75	9:00 - 21:00	8:00 - 22:00	13	15	60 min
L85	5:10 - 22:30	4:35 - 22:00	26	26	40 min

Font: AMB i TMB.

### 1.2.1.1. Capacitats i places disponibles dels serveis d'autobús

Per avaluar en fases posteriors del EAMG, la incidència de la nova mobilitat generada envers l'oferta de transport públic de forma adequada, es fa necessari definir el nombre de places disponibles per a cada servei.

En aquest sentit, s'han sol·licitat les dades de demanda actuals dels serveis més propers a l'àmbit d'estudi pel que fa a un dia feiner tipus.

Aquestes dades han estat facilitades per l'AMB i per a TMB, i han permès obtenir el grau mig d'ocupació i consegüentment, el total de places disponibles de cada servei.

En un dia feiner tipus existeix un excedent d'oferta del 64% en els serveis d'autobús urbà, si bé aquest valor varia notablement en funció dels diferents serveis ofertats.

Taula 5. Dades de demanda dels serveis d'autobusos urbans més propers a l'àmbit d'estudi en un dia feiner tipus

Línia	Demanda en dia feiner	Total expedicions en dia feiner	Total capacitat ofertada en dia feiner	Total places disponibles
EP1	1.160	60	2.400	52%
EP2	588	62	2.480	76%
<b>TOTAL</b>	<b>1.748</b>	<b>122</b>	<b>4.880</b>	<b>64%</b>

Font: Elaboració pròpia a partir de les dades facilitades per AMB

En un dia feiner tipus existeix un excedent d'oferta del 59% en els serveis d'autobús interurbà, si bé aquest valor varia notablement en funció dels diferents serveis ofertats.

Taula 6. Dades de demanda dels serveis d'autobusos urbans i interurbans més propers a l'àmbit d'estudi en un dia feiner tipus

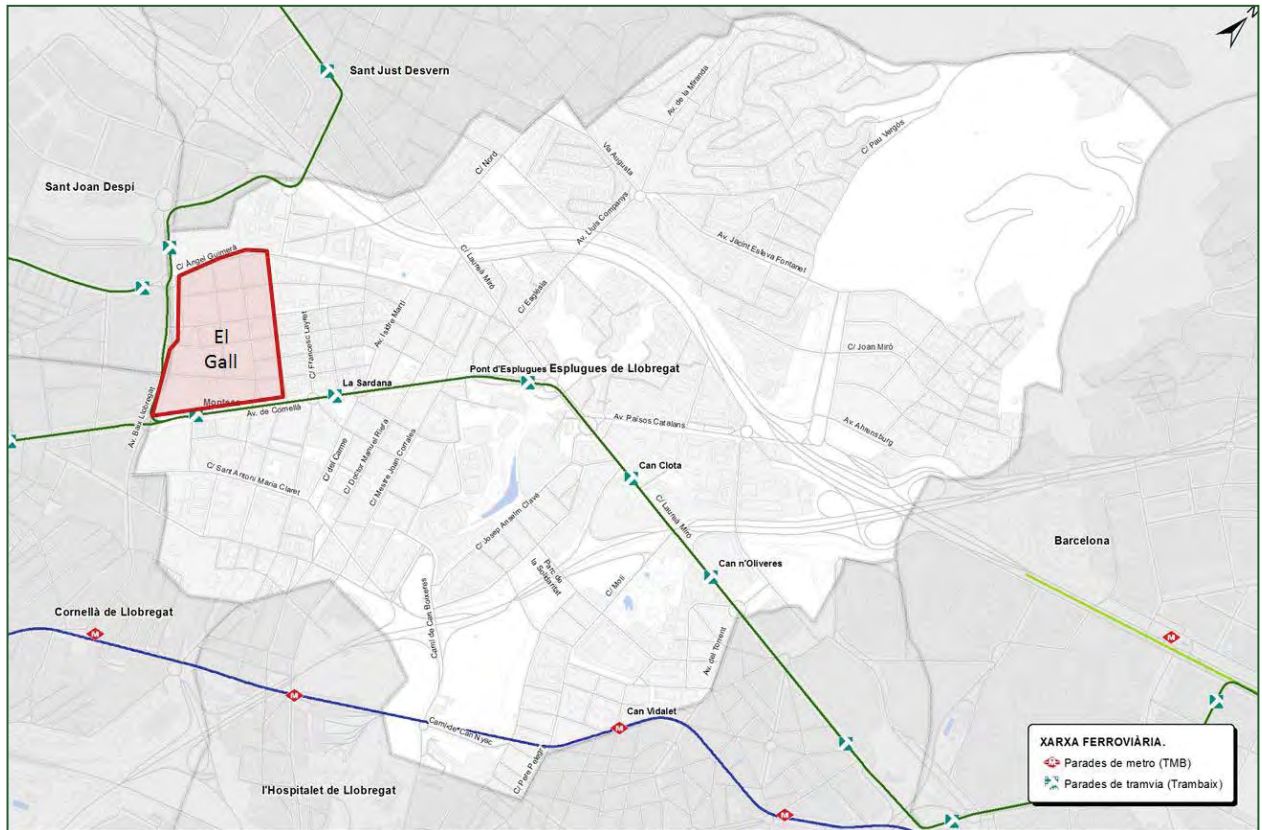
Línia	Demanda en dia feiner	Total expedicions en dia feiner	Total capacitat ofertada en dia feiner	Total places disponibles
57	1.903	144	11.520	83%
67	7.401	82	9.840	25%
68	5.273	98	11.760	55%
78	4.470	94	7.520	41%
95	2.026	114	9.120	78%
157	2.169	140	16.800	87%
L10	5.337	105	8.400	36%
L46	3.516	130	10.400	66%
L75	1.772	64	5.120	65%
L85	5.665	73	5.840	3%
<b>TOTAL</b>	<b>39.532</b>	<b>1.044</b>	<b>96.320</b>	<b>59%</b>

Font: Elaboració pròpia a partir de les dades facilitades per AMB i TMB.

### 1.2.2. Xarxa Ferroviària

La xarxa de transport públic ferroviari d'Esplugues de Llobregat consta de 5 estacions de la xarxa de tramvia (Trambaix, línies T1, T2 i T3) i de 1 estació de la xarxa de metro (TMB, línia L5).

Figura 35. Eixos ferroviaris del municipi d'Esplugues de Llobregat



Font: PMU Esplugues de Llobregat

### 1.2.2.1. Xarxa de Metro

El municipi d'Esplugues de Llobregat únicament disposa d'una parada de metro, la parada de metro de Can Vidalet del servei de la línia 5.

No obstant, la parada de Can Boixeres i Sant Ildefons també es troben pròximes al municipi.

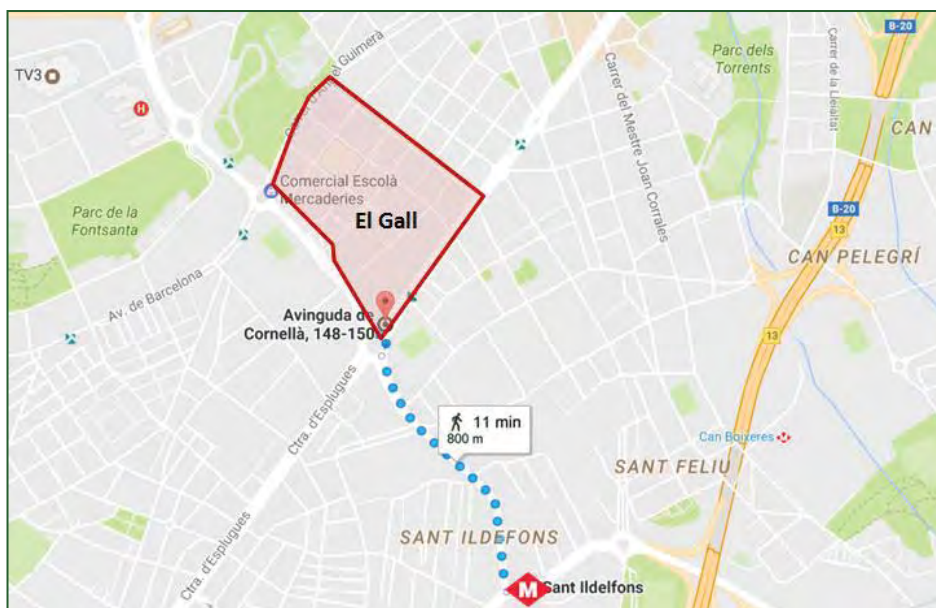
Figura 36. Oferta de metro al municipi d'Esplugues de Llobregat



Font: Elaboració pròpia

La parada més propera que dona servei al sector és la de Sant Ildefons, situada a una distància de 800 m assumible en menys de 11 minuts caminant per l'Avinguda Sant Ildefons que forma part de la xarxa primària de Cornellà i disposa de voreres amb una amplada superior a 1,8m i passos de vianants accessibles.

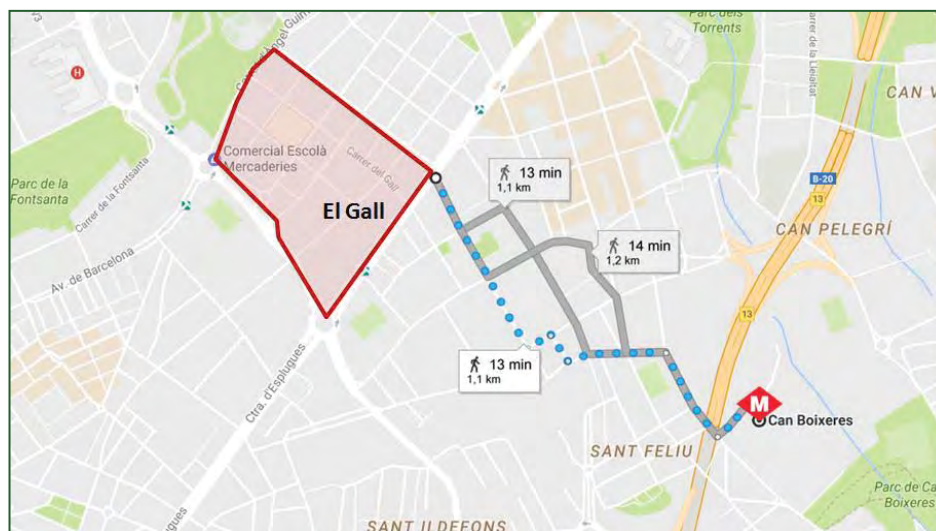
Figura 37. Situació de la parada de metro de Sant Ildefons respecte l'àmbit d'estudi



Font: Elaboració pròpia

De totes maneres si es vol accedir per l'est del PAE del Gall, també es pot optar per la parada de Can Boixeres que queda situada a una distància de 1,1 Km que suposen 13 minuts de trajecte caminant per gran part dels carrers de la xarxa secundària.

**Figura 38. Situació de la parada de metro de Can Boixeres respecte l'àmbit d'estudi**



Font: Elaboració pròpia

Les dues parades de metro tenen els mateixos horaris de funcionament que la resta de línies de la xarxa de metro que són els següents:

**Taula 7. Horari de funcionament de la línia 5 de metro**

L5 Cornellà Centre - Vall d'Hebron	Horari
Feiners (de dilluns a dijous) i festius	de 5:00 a 24:00
Divendres i vigílies de festiu	de 5:00 a 2:00
Dissabtes	obertura a les 5:00 i servei continu tota la nit
Diumenges	servei continu fins a les 24:00

Font: TMB. Elaboració pròpia.

### 1.2.2.2. Xarxa tramvia

La xarxa de tramvia d'Esplugues de Llobregat consta de 5 estacions de la xarxa de tramvia (Trambaix, línies T1, T2 i T3):

**Taula 8. Estacions de tramvia al municipi d'Esplugues de Llobregat**

ESTACIONS DE TRAMVIA	
Nom de l'estació	Línies
Ca n'Oliveres	T1, T2 i T3
Can Clota	T1, T2 i T3
Pont d'Esplugues	T1, T2 i T3
La Sardana	T1, T2 i T3
Montesa	T1, T2 i T3

Font: Elaboració pròpia

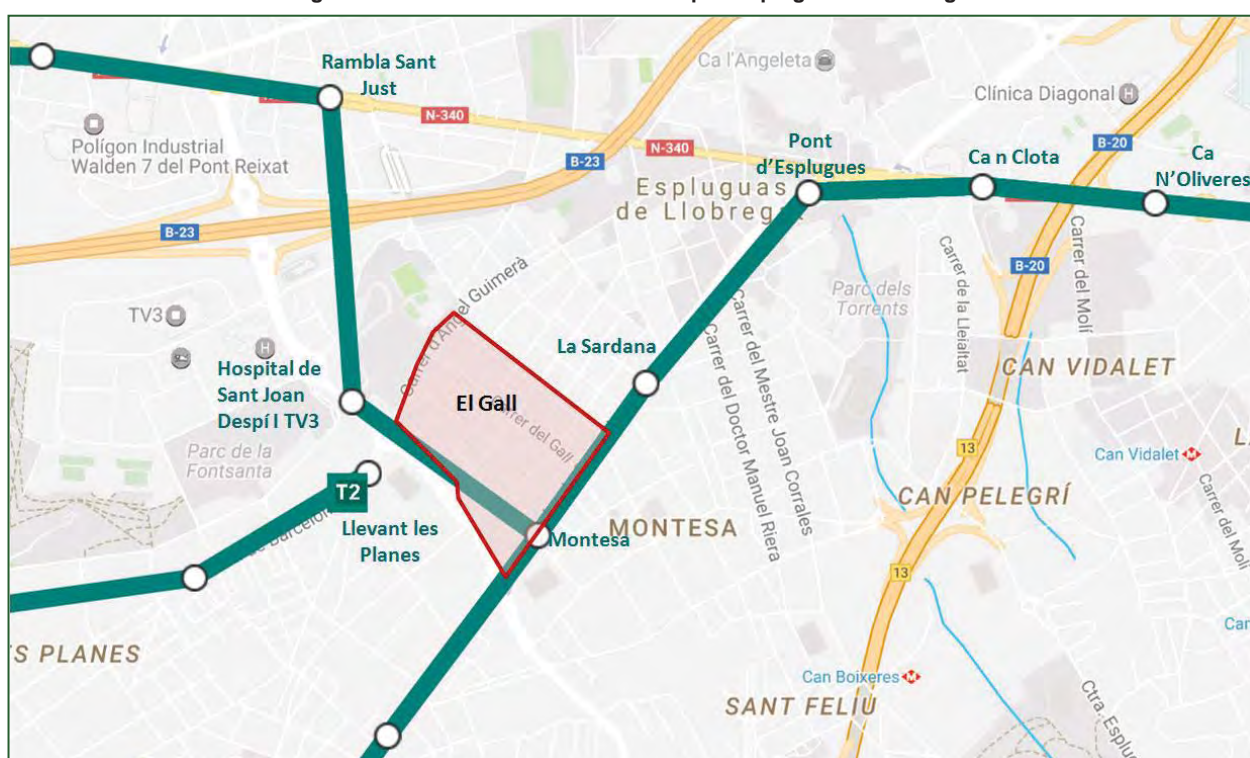
No obstant, altres estacions de la xarxa de tramvia situades fora dels límits del terme municipal també donen servei als habitants d'Esplugues de Llobregat: les estacions 'Llevant-Les Planes' (línia T2 tramvia), 'Hospital de Sant Joan Despí I TV3' (línia T3 tramvia) i 'Rambla Sant Just' (línia T3 tramvia).

Figura 39. Oferta de tramvia



Font: Autoritat dels Transport Metropolità

Figura 40.. Oferta de trambaix al municipi d'Esplugues de Llobregat



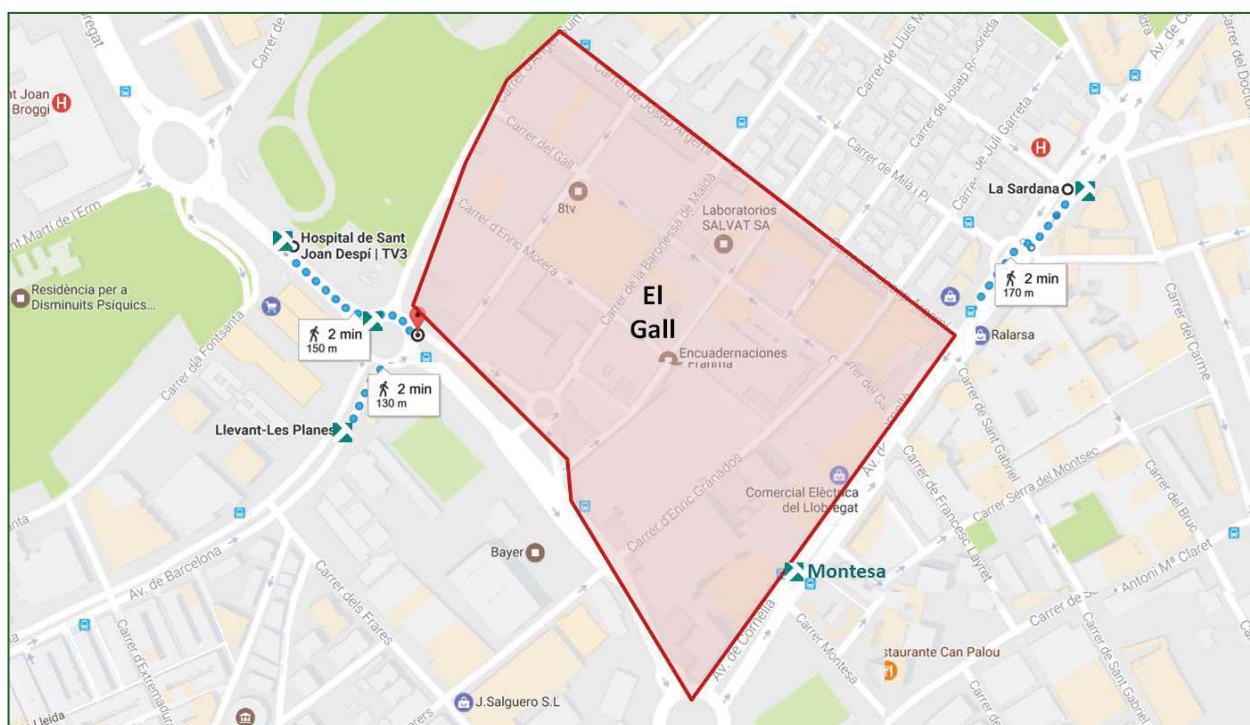
Font: Elaboració pròpia en base a Trambaix

**La parada més propera al PAE és la de Montesa que dona servei a la línia 1,2 i 3 del tram.** La parada està situada al límit entre el PAE del Gall i el barri de Montesa a l'Avinguda de Cornellà.

A part de la parada de Montesa, en funció de la situació en la que es vulgui accedir hi ha tres parades més que donen accés a l'extrem est i oest:

- Parada de La Sardana (T1, T2 i T3): situada a 170m de l'àmbit d'estudi, distància que es recorre en dos minuts.
- Parada de l'Hospital de Sant Joan Despí i TV3 (T3): situada a 150m de l'àmbit d'estudi, distància que es recorre en dos minuts.
- Parada de Llevant - Les Planes (T2): última parada de la línia que queda situada a 130m de l'àmbit d'estudi, distància que es recorre en dos minuts.

Figura 41. Situació de les parades més properes a l'àmbit d'estudi del PAE del Gall



Font: Elaboració pròpia

El servei es caracteritzen per oferir una freqüència elevada de pas al llarg de tot el dia (amb una mitjana de pas cada 5 minuts) i un horari de servei molt ampli que va des de les 5 del matí fins les 12 de la nit. En dissabtes i festius les freqüències baixen (mitjana de 10 minuts), però el nivell de servei és més ampli per les nits fins a les 2 hores i mitja de la matinada exceptuant els diumenges i festius que només funciona fins a mitjanit.

Taula 9. Característiques del servei de tramvia a Esplugues de Llobregat els dies feiners

CARACTERÍSTIQUES SERVEI TRAMVIA. DIES FEINERS						
Línia	Feiners (dilluns - dijous)			Divendres		
	Horari	Expedicions	Interval	Horari	Expedicions	Interval
<b>Tram comú T1-T2-T3</b> Francesc Macià → Montesa	4:56 - 0:00	207	4-6 min	4:56 - 2:40	223	4-6 min
<b>Tram comú T1-T2-T3</b> Montesa → Francesc Macià	5:01 - 0:11	215	4-6 min	5:01 - 2:16	225	4-6 min

Font: TRAM

Taula 10. Característiques del servei de tramvia a Esplugues de Llobregat els dissabtes i dies festius

CARACTERÍSTIQUES SERVEI TRAMVIA. DISSABTES I FESTIUS						
Línia	Dissabtes			Diumenges i festius		
	Horari	Expedicions	Interval	Horari	Expedicions	Interval
<b>Tram comú T1-T2-T3</b> Francesc Macià → Montesa	4:56 - 2:34	130	10min	4:56 - 0:38	121	10 min
<b>Tram comú T1-T2-T3</b> Montesa → Francesc Macià	5:02 - 2:16	132	10 min	5:02 - 0:11	124	10 min

Font: TRAM.

### 1.2.2.3. Capacitats i places disponibles de la xarxa ferroviària

Per avaluar en fases posteriors del EAMG, la incidència de la nova mobilitat generada envers l'oferta de transport públic de forma adequada, es fa necessari definir el nombre de places disponibles per a cada tipologia de servei.

En aquest sentit, s'han sol·licitat les dades de demanda actuals dels serveis ferroviaris més propers a l'àmbit d'estudi pel que fa a un dia feiner tipus i han permès afirmar que els serveis més pròxims a l'àmbit

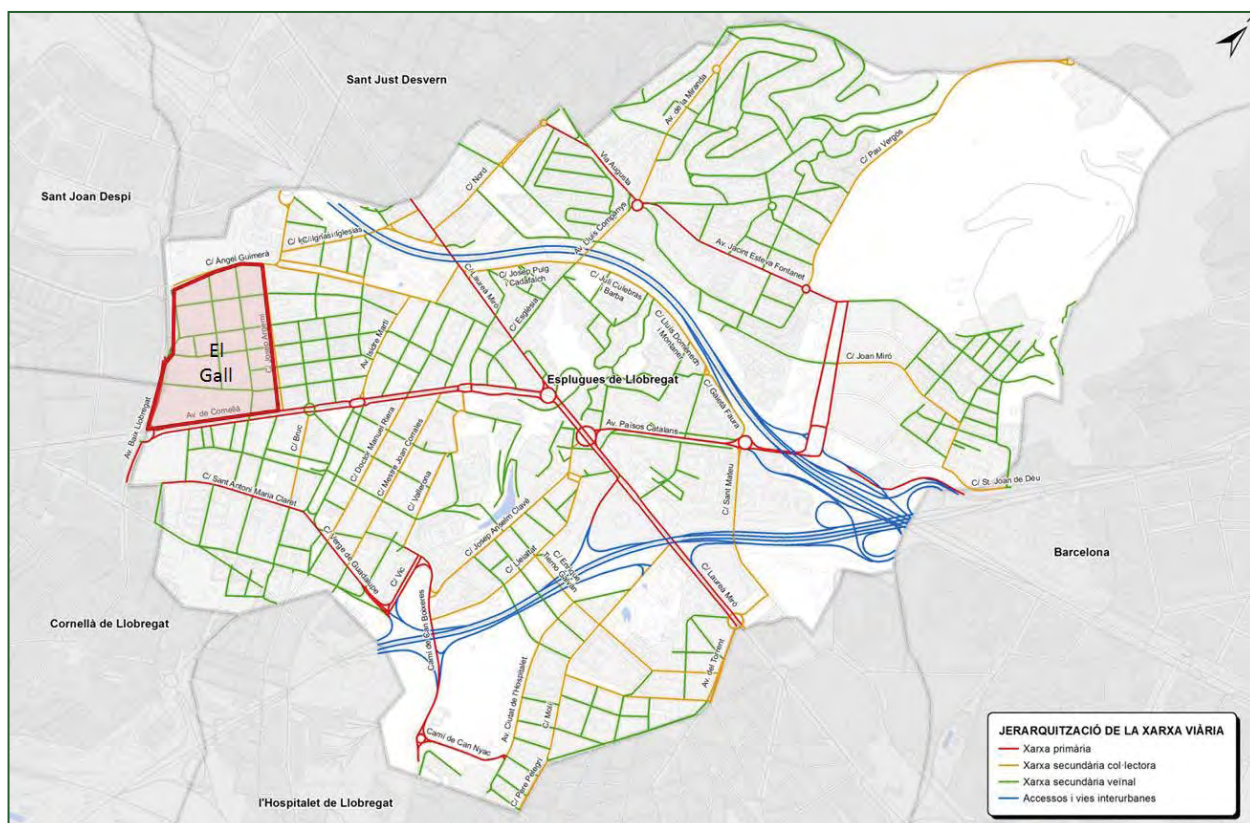
d'estudi actualment no tenen cap problema de sobreocupació i per tant disposen de places en cada servei per poder absorbir més demanda.

### 1.3. Accessibilitat en vehicle privat

#### 1.3.1. Caracterització de l'oferta actual: descripció de la xarxa viària existent

Per tal de caracteritzar l'oferta actual de l'àmbit d'estudi, primer s'ha analitzat la xarxa viària interurbana propera al sector i posteriorment la urbana de proximitat al PAE del Gall.

Figura 42. Jerarquització de la xarxa viària d'Esplugues de Llobregat



Font: PMU Esplugues de Llobregat

#### 1.1.2.3. Vies Interurbanes d'accés al sector

El terme municipal d'Esplugues de Llobregat resta al bell mig de l'encreuament de l'autopista B-23 (A2-E90) amb la B-20 (Ronda de Dalt), la carretera N-340 i la C-245. No obstant, les dues darreres estan ja integrades dins l'entramat urbà i bona part dels desplaçaments interurbans de curt i mitjà recorregut es canalitzen a través de la B-23 i la B-20, ja que aquestes permeten la connexió amb Barcelona, amb la resta de municipis de l'AMB i amb la Regió Metropolitana de Barcelona.

- **Autovia B-23.** És un dels principals accessos del sud de la ciutat de Barcelona, ja que permet la connexió amb l'autovia A-2 i l'autopista AP-7. L'autovia B-23 travessa el municipi d'Esplugues de Llobregat d'est a oest i significa una important barrera arquitectònica.

Per una banda, tan sols una de les sortides de l'autovia B-23 situades dins el terme municipal d'Esplugues de Llobregat permet l'accés al municipi (sortida '1B - Esplugues de Llobregat').

- **B-20/Ronda de Dalt:** És una via ràpida que circumval·la per la part de muntanya la ciutat de Barcelona i travessa alguns dels seus municipis limítrofs (Esplugues de Llobregat, Cornellà de Llobregat i El Prat de Llobregat). Enllaça al sud amb les autovies B-23, A-2 i C-31, així com amb l'autopista C-32, mentre que la seva prolongació cap al Nord finalitza a l'enllaç de les carreteres C-31 i C-32 a Montgat. La Ronda de Dalt travessa el municipi d'Esplugues de Llobregat de sud a nord. Els accessos '12 - Esplugues' i '13 - Av. Electricitat' permeten l'accés al municipi d'Esplugues de Llobregat.

Figura 43. Vies interurbanas d'accés a l'àmbit d'estudi



Font: Elaboració pròpia

De totes formes cal destacar que les sortides/entrades que donen un accés més directe al PAE del Gall no pertanyen a Esplugues de Llobregat, sinó al municipi de Sant Just Desvern (B-23) i l'Hospitalet de Llobregat (B-20). La sortida/entrada més pròxima de l'autovia B-23 és la 3 i de la B-20/ronda de Dalt la 13 i 14.

Figura 44. Situació de les vies interurbanas més pròximes al PAE del Gall



Font: Elaboració pròpia



#### 1.1.2.4. Vies urbanes d'accés al sector

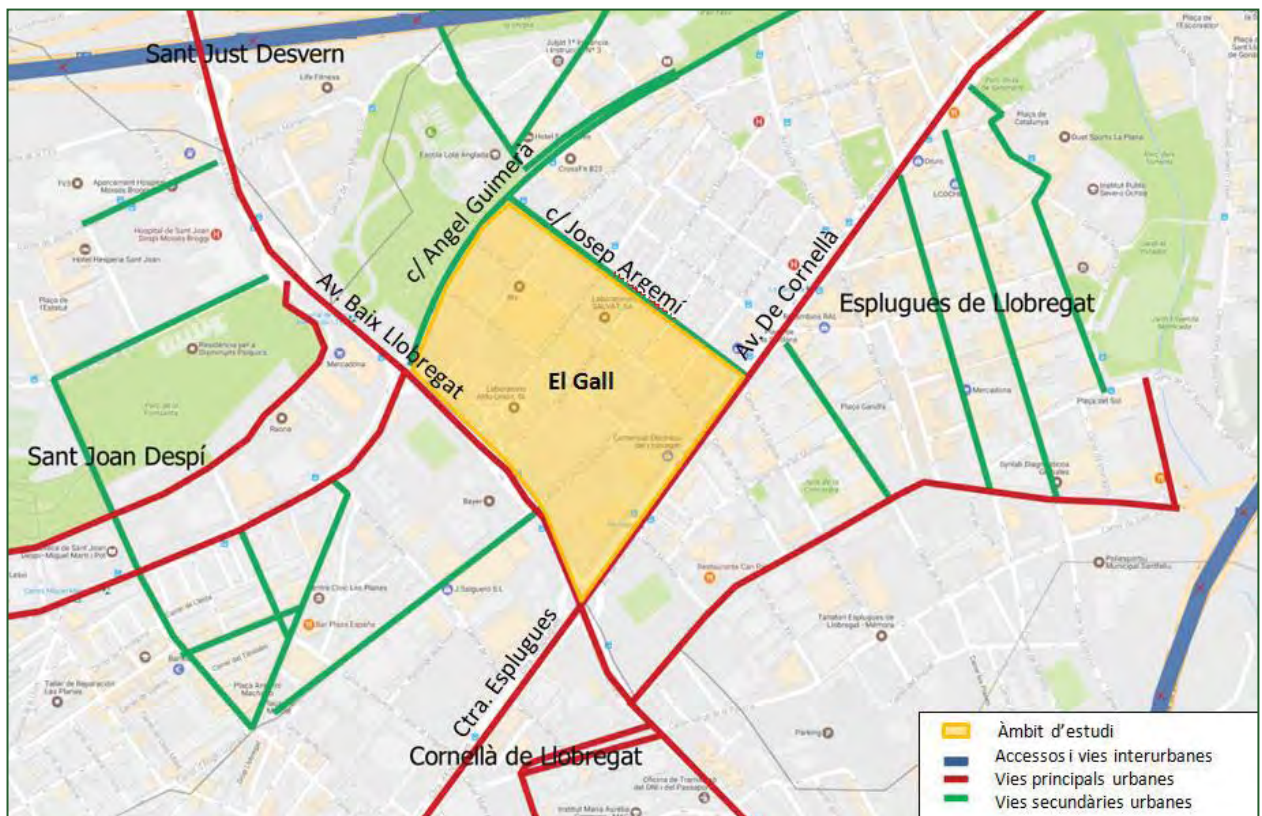
A més de disposar d'una molt bona connexió a nivell interurbà gràcies a totes les autopistes properes, el PAE del Gall també disposa de molt bona connexió a nivell urbà. En aquest sentit, es destaca la situació de l'àmbit en dues de les vies principals urbanes que connecta amb l'autovia B - 23 (Avinguda Baix Llobregat) i l'avinguda de Cornellà (a partir del municipi de Cornellà es diu Carretera d'Esplugues). L'àmbit del Gall també es troba delimitat per dues vies secundàries que permeten l'accés a les dues vies principals anomenades anteriorment que connecten amb els municipis de l'entorn.

Figura 45. Vies urbanes d'accés al sector - Av. de Cornellà- Av. Baix Llobregat - c/Àngel Guimerà



Font: googlemaps

Figura 46. Vies urbanes properes al sector



Font: Elaboració pròpia

#### 1.1.2.5. Itineraris d'accés

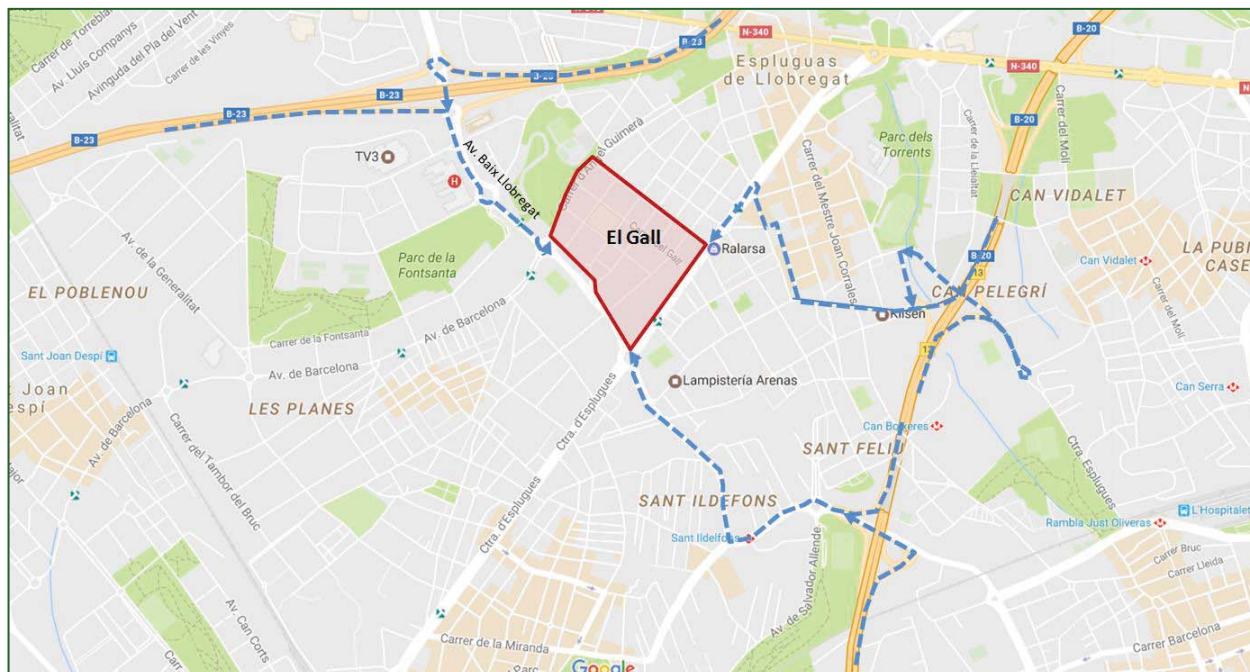
Existeixen diversos accessos diferents per arribar al sector del Gall:

Principalment a nivell de desplaçaments externs poden accedir des de les 2 principals vies més pròximes a l'àmbit:

- Autovia B-23:
  - Provenent de Martorell
  - Provenent de Barcelona (Ronda de Dalt)

- B-20/Ronda de Dalt:
  - Provenent de Castelldefels
  - Provenent de Barcelona (Ronda de Dalt)

**Figura 47. Itineraris de desplaçaments externs d'accés al Sector**



Font: Elaboració pròpia

A nivell de **desplaçaments de proximitat** hi ha diversos carrers per accedir al PAE del Gall:

- Nord-est que provenen del centre d'Esplugues i Sant Just Desvern.
  - **C/Àngel Guimerà**
  - **C/Gaspar Fàbregas i Roses**
  - **C/Baronessa Maldà**
  - **C/Lluís Millet**
  - **C/Juli Garreta**
  - **Av. De Cornellà**
- Al sud-oest que provenen del centre de Cornellà i Sant Joan Despí
  - **AV. De Barcelona**
  - **C/dels Cirerers**
  - **Ctra. Esplugues**
- Al Sud-est que provenen de Hospitalet i Cornellà:
  - **C/Sant Gabriel**
  - **C/Francesc Layret**
  - **Av. Sant Ildefons** que serveix per unir els desplaçaments provinents de la B-20.
- Al Nord-oest que provenen de Sant Joan Despí:
  - **Avinguda Baix Llobregat** que serveix per unir els desplaçaments provinents de la B-23.

Figura 48. Itineraris d'accés al sector



Font: Elaboració pròpia

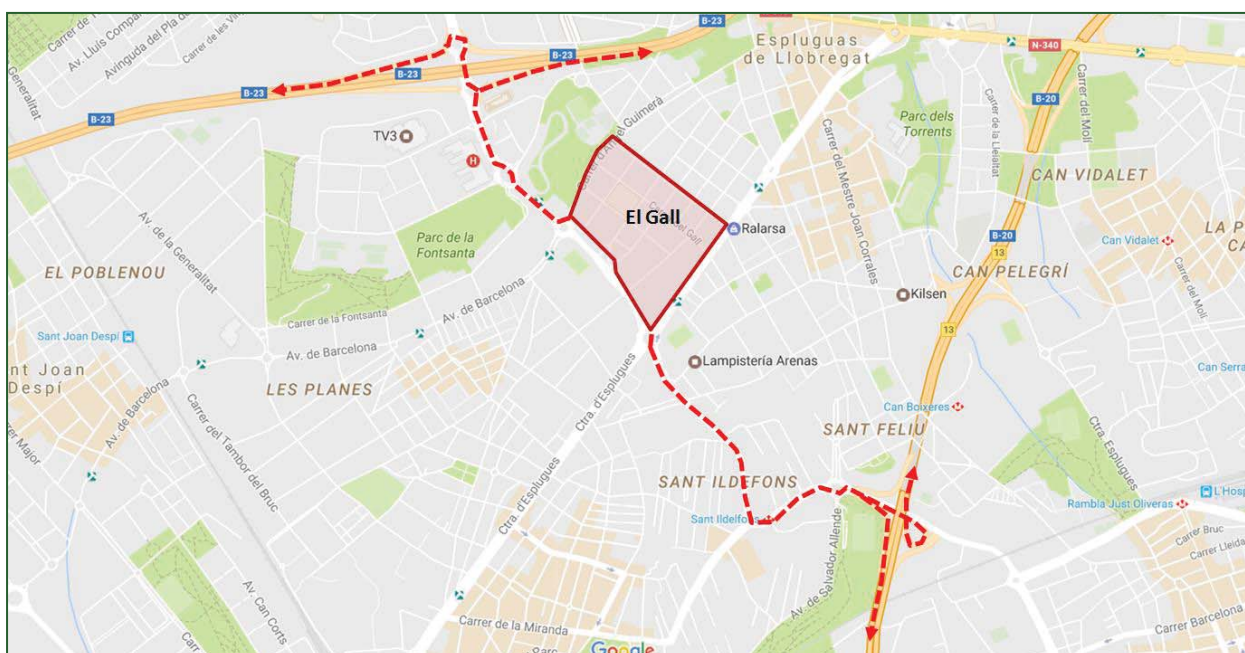
### 1.1.2.6. Itineraris de sortida

En els desplaçaments de sortida principalment es faran ús de les mateixes vies que per accedir al PAE del Gall:

Principalment a nivell de desplaçaments externs s'utilitzaran les 2 principals vies més pròximes a l'àmbit:

- Autovia B-23:
  - Direcció Martorell
  - Direcció Barcelona (Ronda de Dalt)
- B-20/Ronda de Dalt:
  - Direcció Castelldefels
  - Direcció Barcelona (Ronda de Dalt)

Figura 49. Itineraris de desplaçaments externs de sortida del Sector



Font: Elaboració pròpia

A nivell de **desplaçaments de proximitat** hi ha diversos carrers per sortir del PAE del Gall:

- Nord-est que es dirigeixen cap al centre d'Esplugues i Sant Just Desvern.
  - **C/Àngel Guimerà**
  - **C/Baronessa Maldà**
  - **C/Josep Rodoreda**
  - **Av. De Cornellà**
- Al sud-oest que es dirigeixen cap al centre de Cornellà i Sant Joan Despí
  - **AV. De Barcelona**
  - **Ctra. Esplugues**
- Al Sud-est que es dirigeixen cap a l'Hospitalet i Cornellà:
  - **Av. Sant Ildefons** que serveix per unir els desplaçaments fins a la B-20.
- Al Nord-oest que es dirigeixen cap a Sant Joan Despí:
  - **Avinguda Baix Llobregat** que serveix per unir els desplaçaments fins a la B-23.

Figura 50. Itineraris de sortida del sector



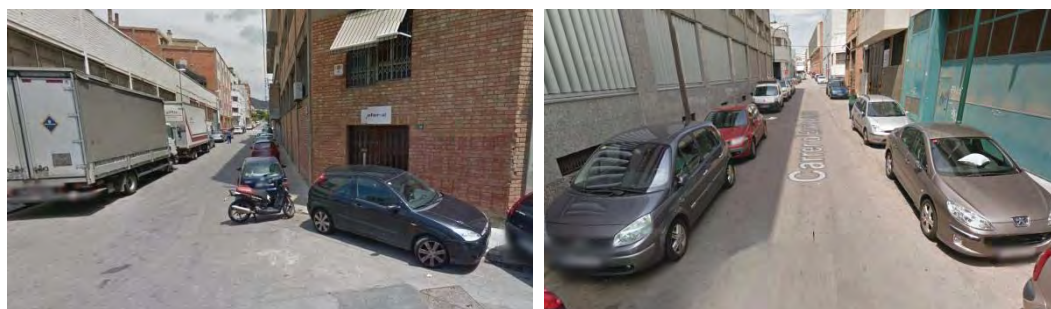
Font: Elaboració pròpia

### 1.3.2. Caracterització de l'oferta d'aparcament per a vehicle privat

En el barri del Gall predomina l'aparcament lliure que són zones reserves de sòl destinades a l'estacionament gratuït de vehicles. Aquests aparcaments no són vigilats i formen un total de 1.121 places al barri del Gall d'un total de 5.851 places en tot el municipi d'Esplugues. En aquest barri no hi ha presència d'aparcament de Zona Verda i només es disposa de 52 aparcaments de Zona Blava que estan concentrats al nord-est del barri i per tant fora de l'àmbit d'estudi.

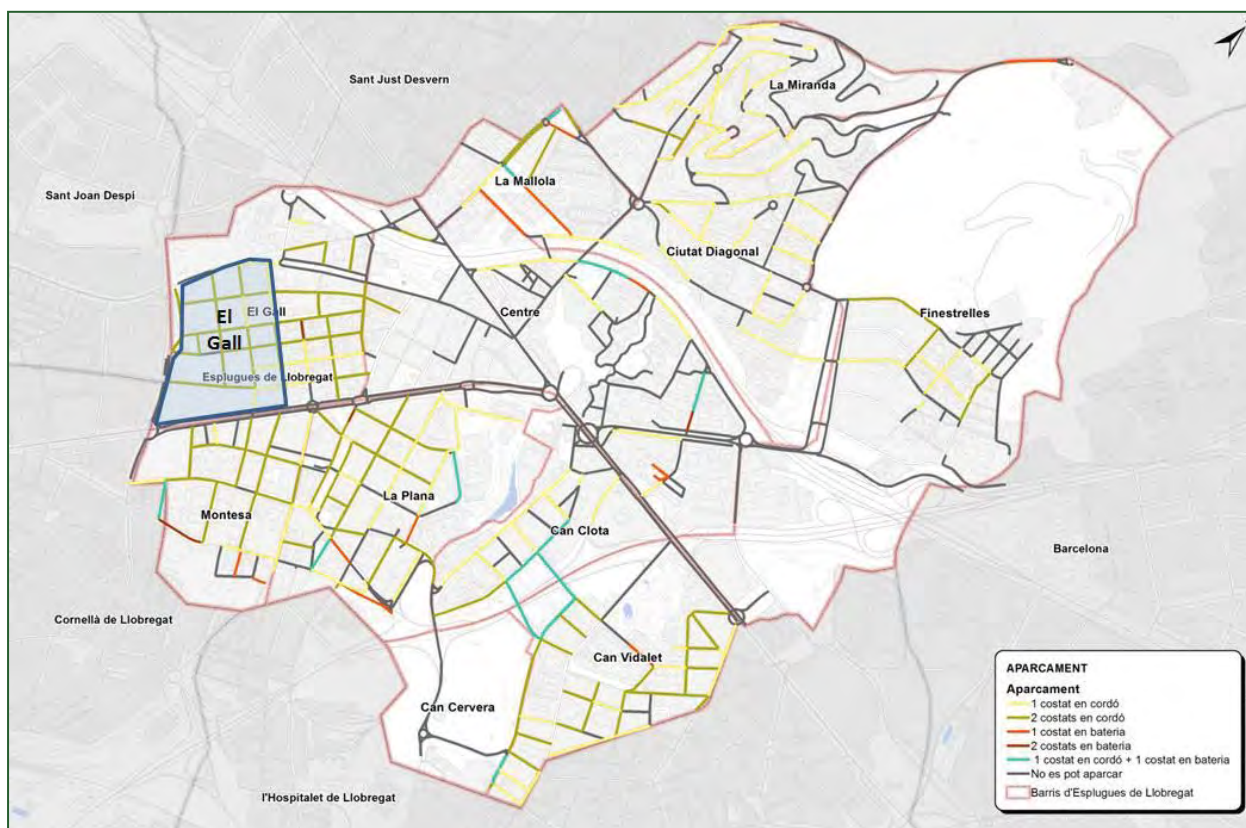
Cal destacar que en moltes de les interseccions hi ha cotxes aparcats que fan que el radi de curvatura sigui més petit i per tant que dificultin el pas als vehicles de transport de mercaderies. En molts altres casos les voreres són utilitzades com aparcament tot impeding el pas dels vianants per les voreres.

Figura 51. Aparcament lliure de l'àmbit d'estudi



Font: googlemaps

Figura 52. Aparcament lliure a Esplugues de Llobregat



Font: PMU Esplugues de Llobregat

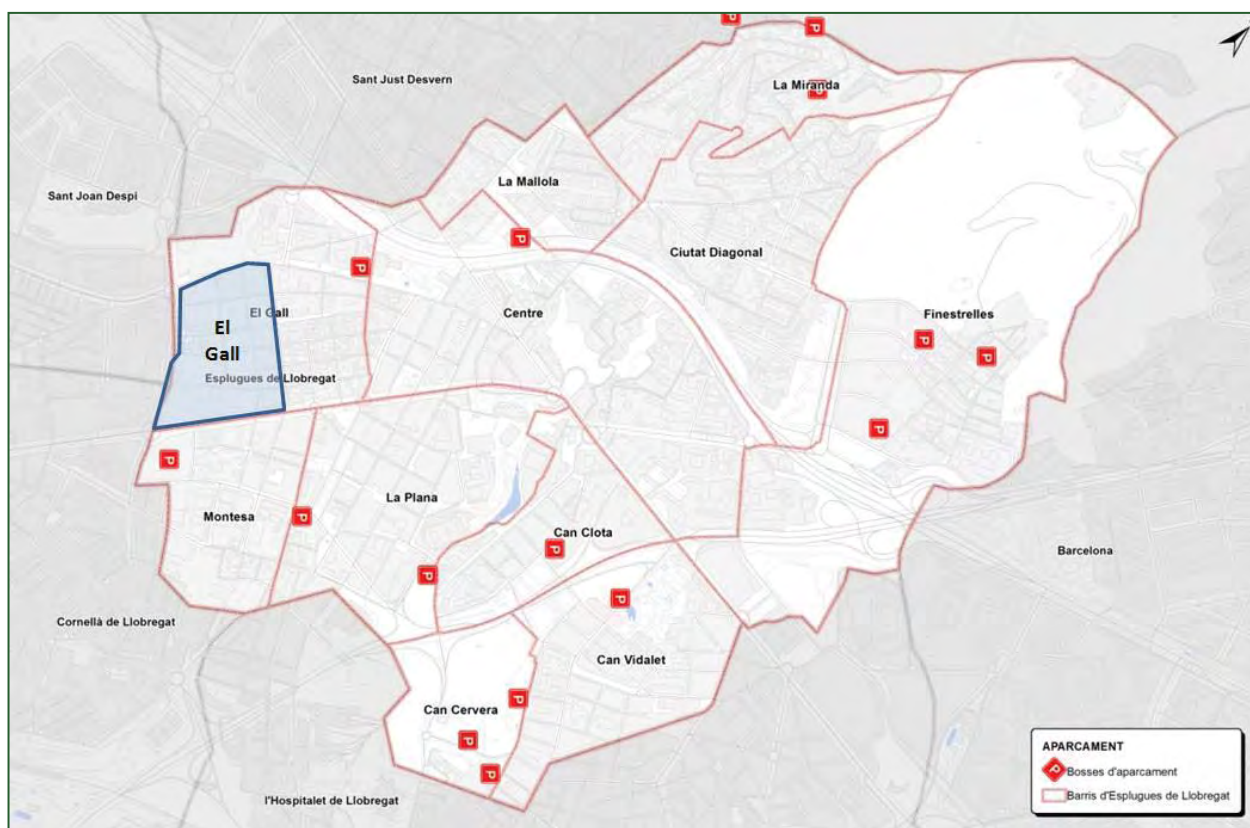
A part de l'oferta d'aparcament públic al sud de l'àmbit d'estudi, es disposa d'una de les setze bosses d'aparcament distribuïdes pel terme municipal. Es tracta d'un solar d'aparcaments gratuïts en superfície que no forma part del barri del Gall però delimita amb l'àmbit d'estudi i per tant forma part del barri de la Montesa. El solar habilitat com a bossa d'aparcament de la Montesa conta amb 560 places d'aparcament.

Figura 53. Accés a la bossa d'aparcament de Montesa



Font: googlemaps

Figura 54. Bosses d'aparcament a Esplugues de Llobregat



Font: PMU Esplugues de Llobregat

Pròxim a l nord-est del PAE del Gall, a tan sols 50m, també hi ha un altra bossa d'aparcament al carrer C/Doctor Ramón Turró - C/Àngel Guimerà amb 40 places d'aparcament.

Figura 55. Accés a la bossa d'aparcament del C/Àngel Guimerà



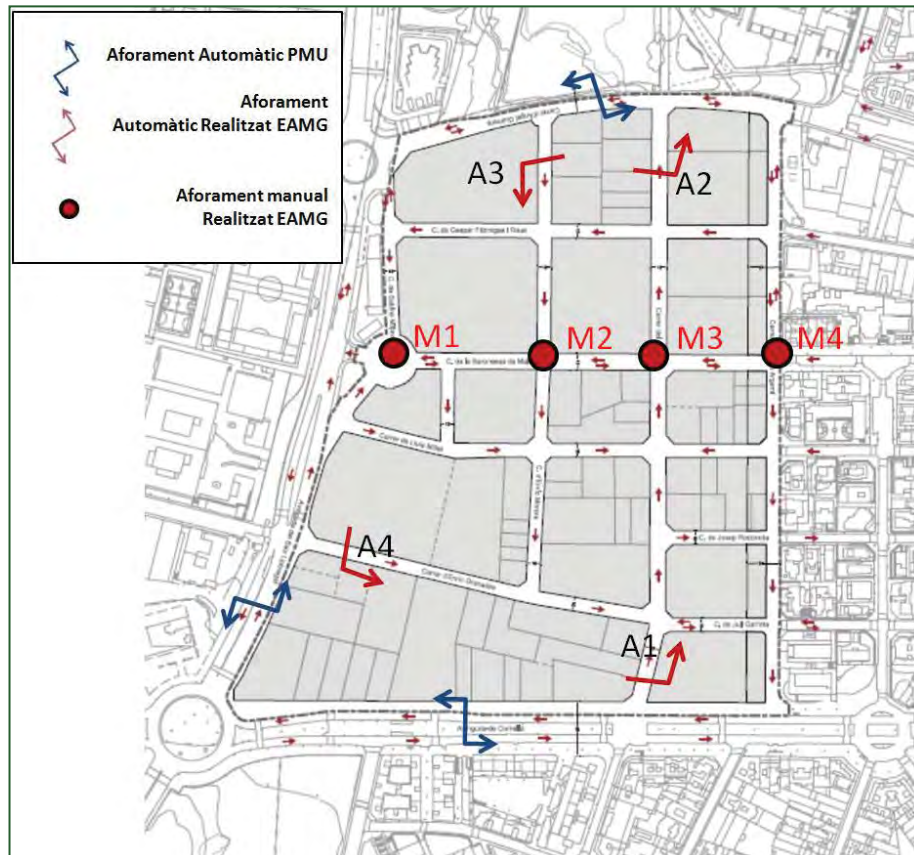
Font: googlemaps

### 1.3.3. Caracterització de la mobilitat actual a la xarxa viària: Demanda

Amb l'objectiu d'avaluar i definir les intensitats de circulació en vehicle privat sobre la xarxa viària de l'àmbit del Gall i del seu entorn immediat, s'han pres com a punt de partida **informació de dues fonts diferenciades**:

- Per un costat, s'han pres com a referència tots els resultats derivats dels aforaments existents: Campanya d'aforaments automàtics i manuals realitzada el 30 i el 31 de maig de 2012 amb motiu de l'elaboració del Pla de Mobilitat Urbana d'Esplugues de Llobregat.
- Per altre costat **els treballs de camp específics del EAMG del PGM del Gall realitzats el dia 14 de març del 2017.**

Figura 56. Situació dels aforaments realitzats i els existents del PMU



Font: Elaboració pròpia

### 1.1.2.7. Dades existents

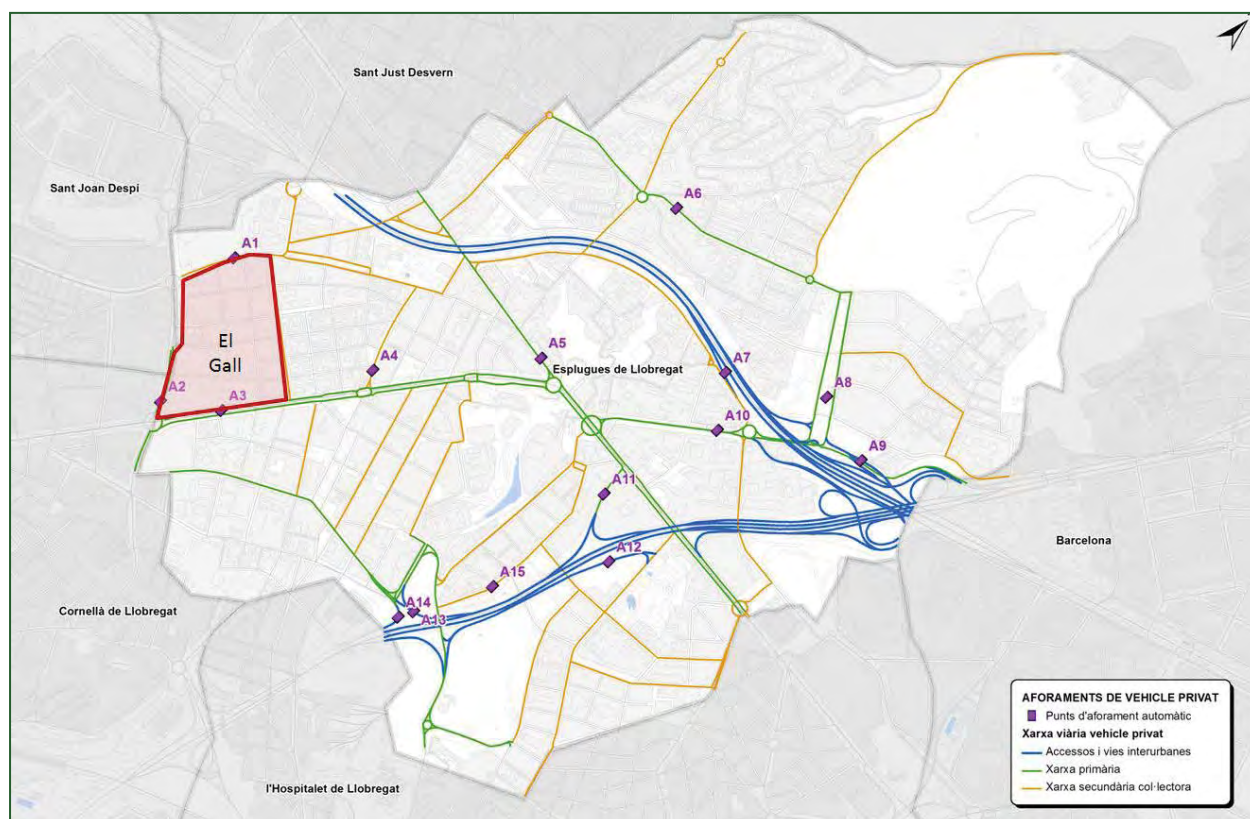
- Resultats de la campanya d'aforaments realitzada el 2012 del **PMU d'Esplugues de Llobregat**

Taula 11. Punts d'aforament automàtics realitzats al PMU d'Esplugues de Llobregat l'any 2012

AFORAMENTS AUTOMÀTICS			
Punt	Localització	Sentit	Nº carrils
1	Carrer Àngel Guimerà (entre Av. Baix Llobregat i Carrer del Gall)	2 sentits	1+1
2	Av. Baix Llobregat (entre Montesa i Hospital Moisès Broggi)	2 sentits	2+2
3	Carretera de Cornellà (entre Av. Baix Llobregat i Carrer Francesc Layret)	2 sentits	2+2

Font: PMU Esplugues de Llobregat

Figura 57. Ubicació dels aforaments automàtics i manuals



Font: PMU Esplugues de Llobregat

Es va realitzar un anàlisi de l'estat actual vinculat a la capacitat de diferents trams de la ciutat d'Esplugues de Llobregat, mitjançant aforaments automàtics. Aquest tipus d'aforaments permeten indicar de forma genèrica el nombre de vehicles que han circulat per una secció i la tipologia de vehicle (vehicle lleuger o vehicle pesant) en un transcurs de 24 hores

Els aforaments automàtics del PMU d'Esplugues de Llobregat es van dur a terme el 30 i 31 de maig de 2012 de 00h a 24h.

A l'**Annex VII** es recull amb detall les dades dels aforaments automàtics realitzats a la campanya de treballs de camp amb motiu de l'elaboració del PMUS d'Esplugues de Llobregat, mostrant a continuació els resultats més importants.

Taula 12. Resum dels resultats de la campanya d'aforaments automàtics realitzats

RESULTATS DELS AFORAMENTS AUTOMÀTICS								
Punt Ubicació	Nº carrils	Intensitat de Vehicles (ID)					Factor d'Hora Punta (FHP)	
		ID (veh./dia)	Veh. Lleugers		Veh. Pesants		Període	IH (veh./h)
			veh./dia	%	veh./dia	%		
1	1+1	5.644	5.229	92,65%	415	7,35%	08:00-09:00	521
2	2+2	17.809	17.809	100,00%	-	-	08:00-09:00	1.319
3	2+2	12.070	12.070	100,00%	-	-	08:00-09:00	910

Font: PMU Esplugues de Llobregat



Taula 13. Resum dels resultats de la campanya d'aforaments automàtics per sentit aforat i per tipologia de vehicles

RESULTATS DELS AFORAMENTS AUTOMÀTICS PER SENTITS I TIPOLOGIA DE VEHICLES							
Punts d'aforament automàtic i sentits			Intensitat de Vehicles (ID)				
Punt Ubicació	Sentit	Nº carrils	ID (veh./dia)	Veh. Lleugers		Veh. Pesants	
				veh./dia	%	veh./dia	%
1	Av. Baix Llobregat	1	2.541	2.324	91,46%	217	8,54%
	C. del Gall	1	3.103	2.905	93,62%	198	6,38%
2	Av. de Cornellà	2	8.478	8.478	100,00%	-	-
	C. Lluís Millet	2	9.331	9.331	100,00%	-	-
3	Av. Baix Llobregat	2	2.541	2.324	91,46%	217	8,54%
	C. Montesa	2	6.002	6.002	100,00%	-	-

Font: PMU Esplugues de Llobregat

Taula 14. Resum dels resultats de la campanya d'aforaments automàtics per sentit aforat i per tipologia de vehicles

RESULTATS DELS AFORAMENTS AUTOMÀTICS. CÀLCUL DEL FACTOR D'HORA PUNTA											
Punt d'aforament automàtic i sentits		Hora Punta						Factor d'hora punta (FHP)			
Punt	Sentit	Veh. Lleugers		Veh. Pesants		Total vehicles		Total vehicles			
		Període	%	Període	%	Període	%	Quart d'hora determinant	Q <sub>15</sub> Màx <sup>1</sup>	Q <sup>2</sup>	FHP
1	Av. Baix Llobregat	17:00-18:00	8,78%	10:00-11:00	11,98%	17:00-18:00	8,66%	17:00 - 17:15	72	220	0,76
	C. del Gall	8:00-9:00	10,98%	9:00-10:00	8,59%	8:00-9:00	10,76%	08:30 - 08:45	100	334	0,84
2	Av. de Cornellà	8:00-9:00	7,31%	-	-	8:00-9:00	7,31%	08:45 - 09:00	179	620	0,87
	C. Lluís Millet	8:00-9:00	7,49%	-	-	8:00-9:00	7,49%	08:45 - 09:00	203	699	0,86
3	Av. Baix Llobregat	17:00-18:00	8,78%	10:00-11:00	11,98%	17:00-18:00	8,66%	17:00 - 17:15	72	220	0,76
	C. Montesa	8:00-9:00	8,15%	-	-	8:00-9:00	8,15%	08:00 - 08:15	132	489	0,93

Font: PMU Esplugues de Llobregat

#### 1.1.2.8. Treballs de camp específics per l'estudi

Per actualitzar les dades existents s'han programat uns treballs de camp, per quantificar i caracteritzar la demanda viària de l'àmbit del Gall en un dia laborable, desenvolupant-se la campanya del dimarts 14 de març del 2017.

Els treballs han consistit en:

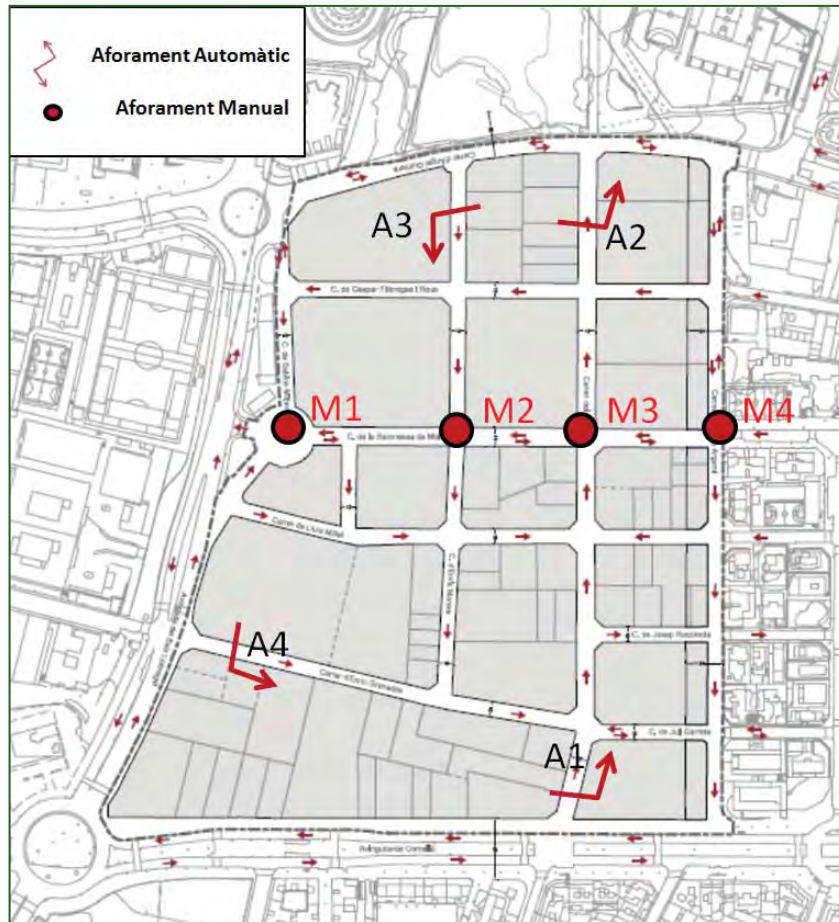
- 4 aforaments automàtics neumàtics de 24 hores (dimarts) als principals carrers de l'àmbit.
- 4 aforaments manuals per caracteritzar les hores punta de 7:30 a 9:30h i de 17:00 a 19:00h de les principals interseccions del àmbit, per quantificar el seus moviments. Aquests períodes punta s'han determinat a partir dels aforaments més propers a l'àmbit realitzats en el Marc del PMU.

A l'Annex VII es recull amb detall les dades dels aforaments realitzats a la campanya de treballs de camp, analitzant-se a continuació els principals resultats.

<sup>1</sup> Q<sub>15</sub> Màx és el volum màxim registrat durant 15 minuts consecutius d'una hora.

<sup>2</sup> Q és el volum de trànsit durant l'hora punta. El factor d'hora punta es calcula utilitzant la següent expressió:  $FHP = Q / (4 \cdot Q_{15} \text{ Màx})$

Figura 58. Situació dels aforaments realitzats



Font: Elaboració pròpia

Els 4 aforaments automàtics han mostrat que el C/del Gall té un transit força elevat en comparació a la resta dels punts aforats ja que l'aforament automàtic 1 i 2 han canalitzat en un dia feiner valors lleugerament superiors als 2.000 vehicles, cal destacar que un 95% dels vehicles són lleugers.

Per contra els aforament automàtics 3 i 4 que es troben situats al C/d'Enric Morera i d'Enric Granados respectivament mostren valors molt inferiors canalitzant una mitja de 660 vehicles en un dia feiner, en aquest cas es manté que un 95% dels vehicles són lleugers.

Taula 15. Resum dels aforaments automàtics

AFORO	DATA	Intensitat Diària				Intensitat de 7:30-9:30				Intensitat de 17:00-19:00			
		Lleuger	Pesant 2 eixos	Pesant +3 eixos	Total Volum Diari	Lleuger	Pesant 2 eixos	Pesant +3 eixos	Total Volum	Lleuger	Pesant 2 eixos	Pesant +3 eixos	Total Volum
A1	14/03/2017	2.049	77	7	2.133	352	12	1	365	247	8	1	256
A2	14/03/2017	1.931	80	7	2.018	378	16	1	395	285	7	1	293
A3	14/03/2017	661	31	3	695	106	4	0	110	68	3	0	71
A4	14/03/2017	667	30	3	700	103	4	0	107	102	5	0	107

Font: Elaboració pròpia





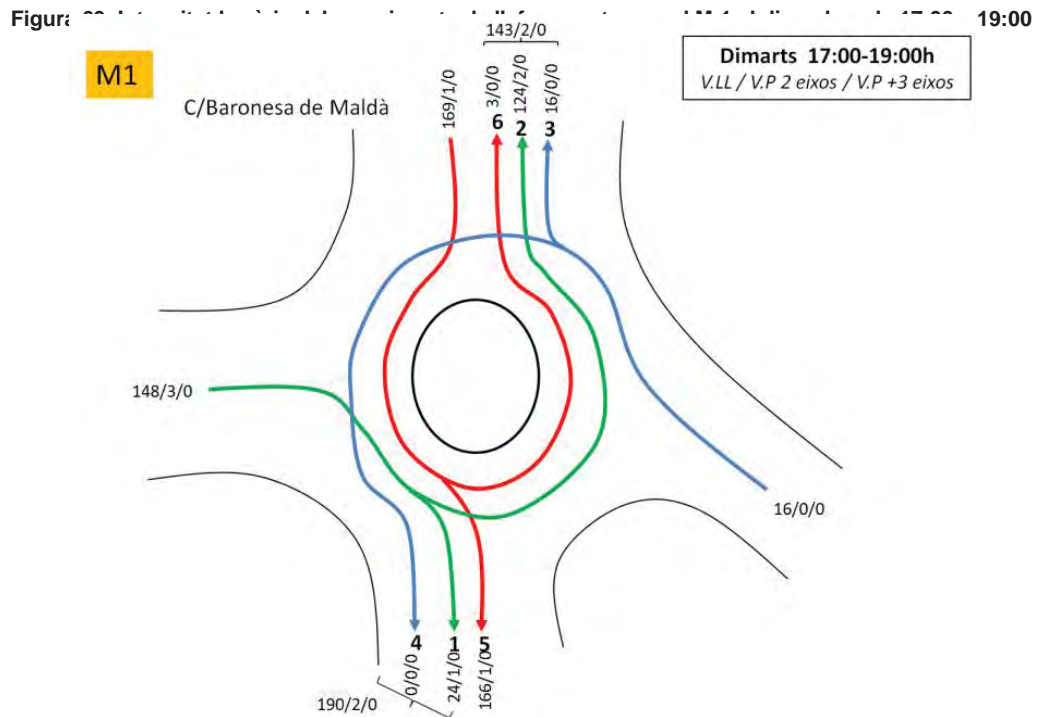


Figura 64. Intensitat horària dels moviments de l'aforament manual M-2 el dimarts de 7:30 a 9:30

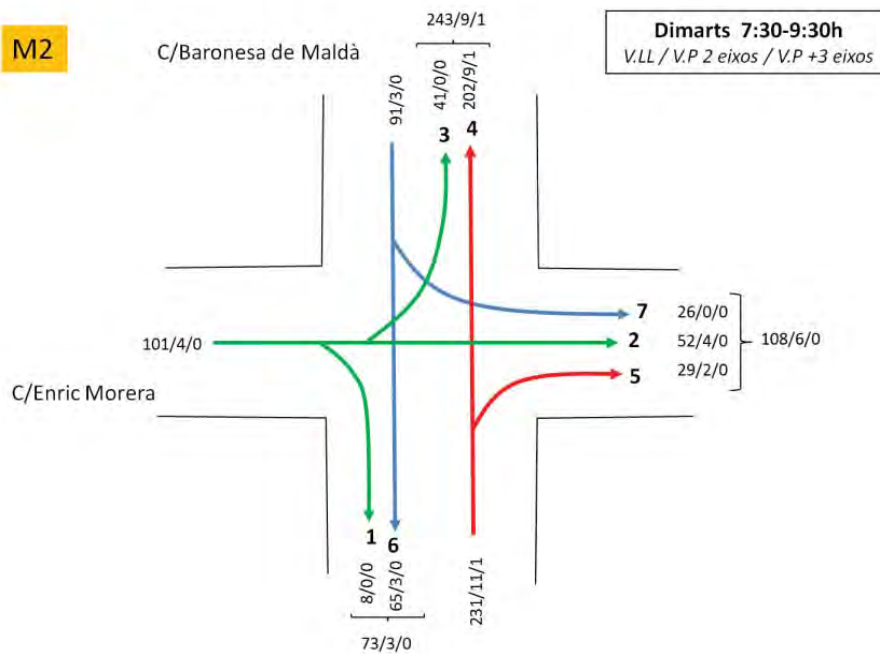


Figura 65. Intensitat horària dels moviments de l'aforament manual M-2 el dimarts de 17:00 a 19:00

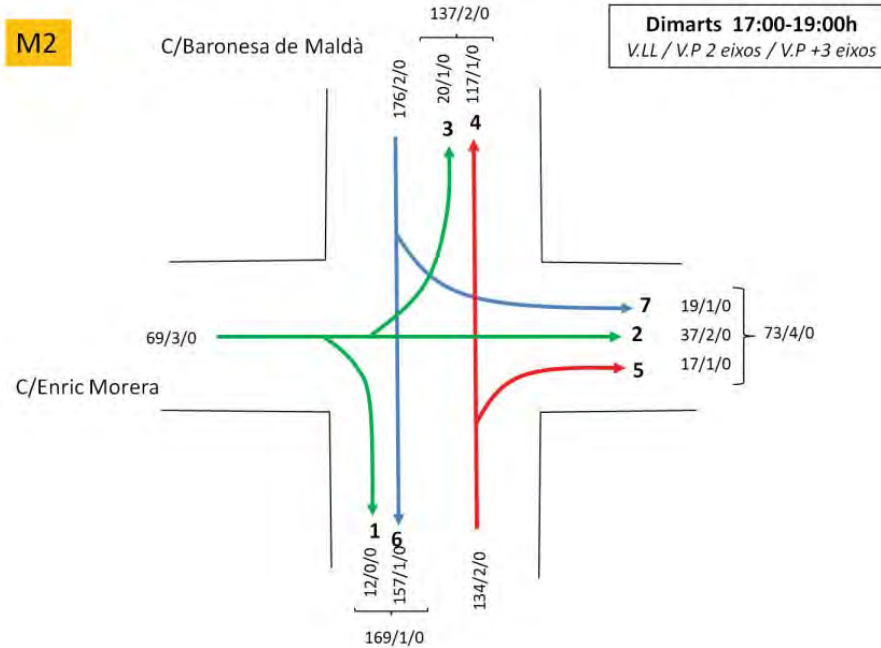
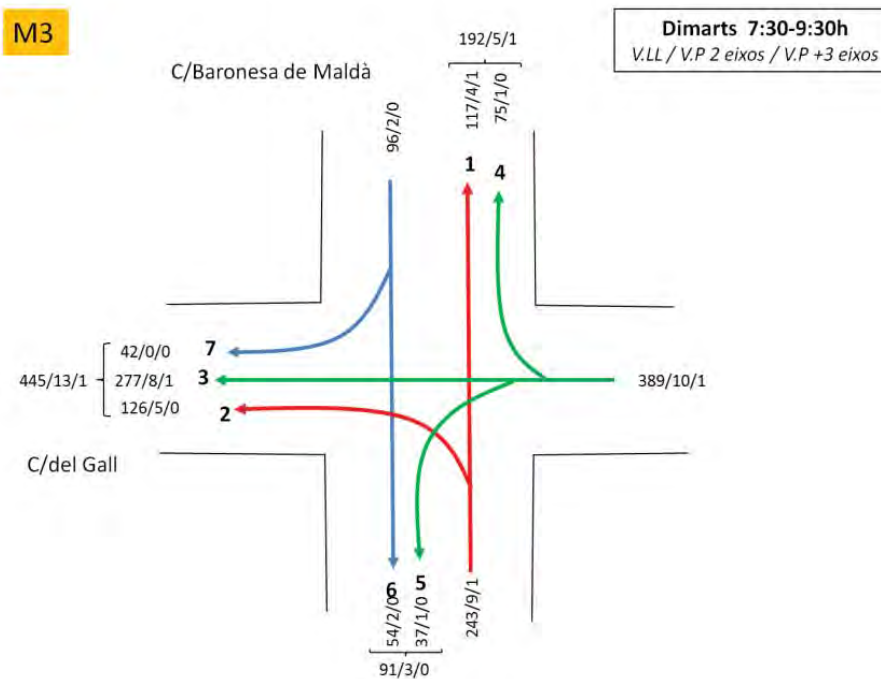


Figura 66. Intensitat horària dels moviments de l'aforament manual M-3 el dimarts de 7:30 a 9:30



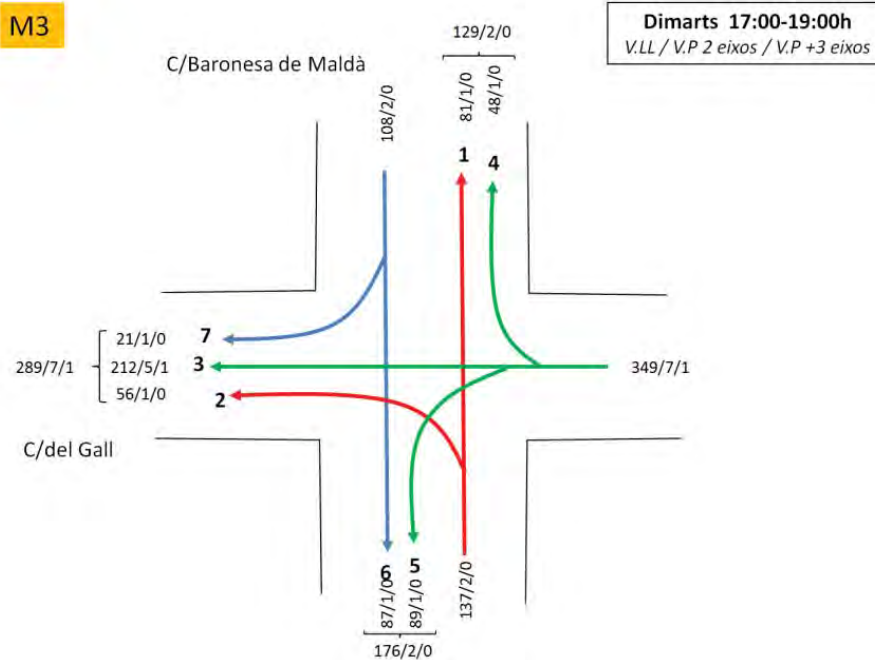
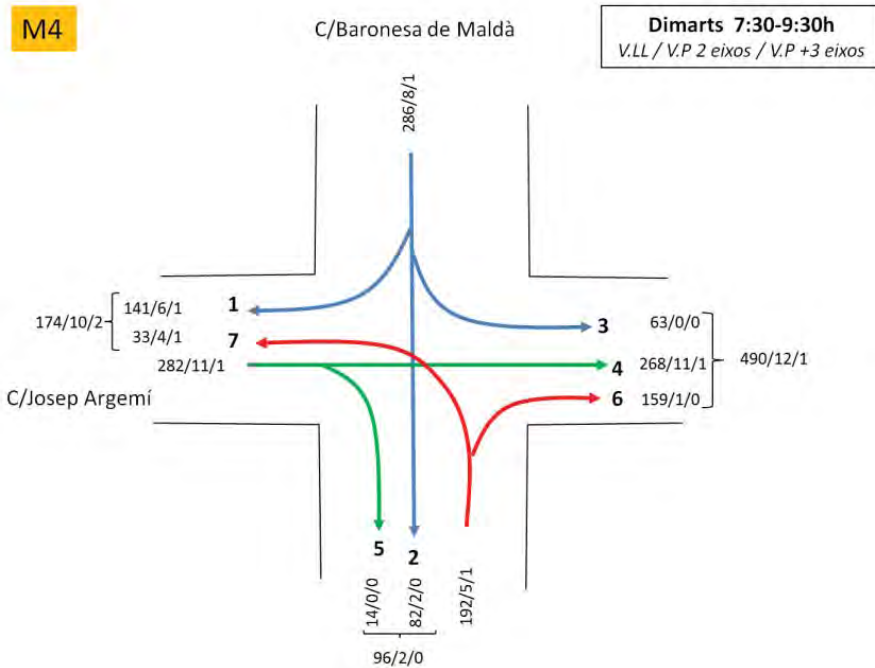
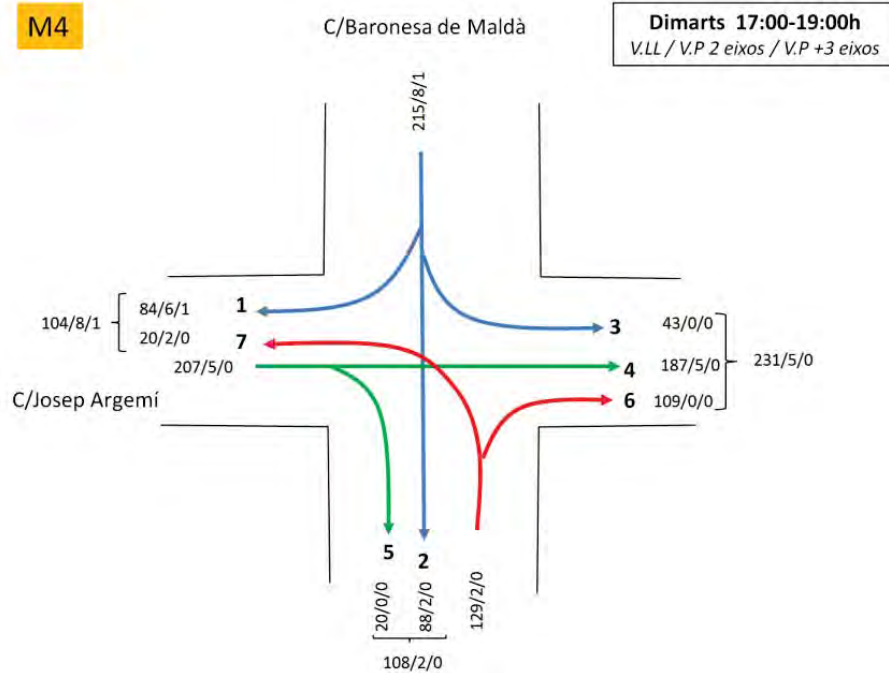


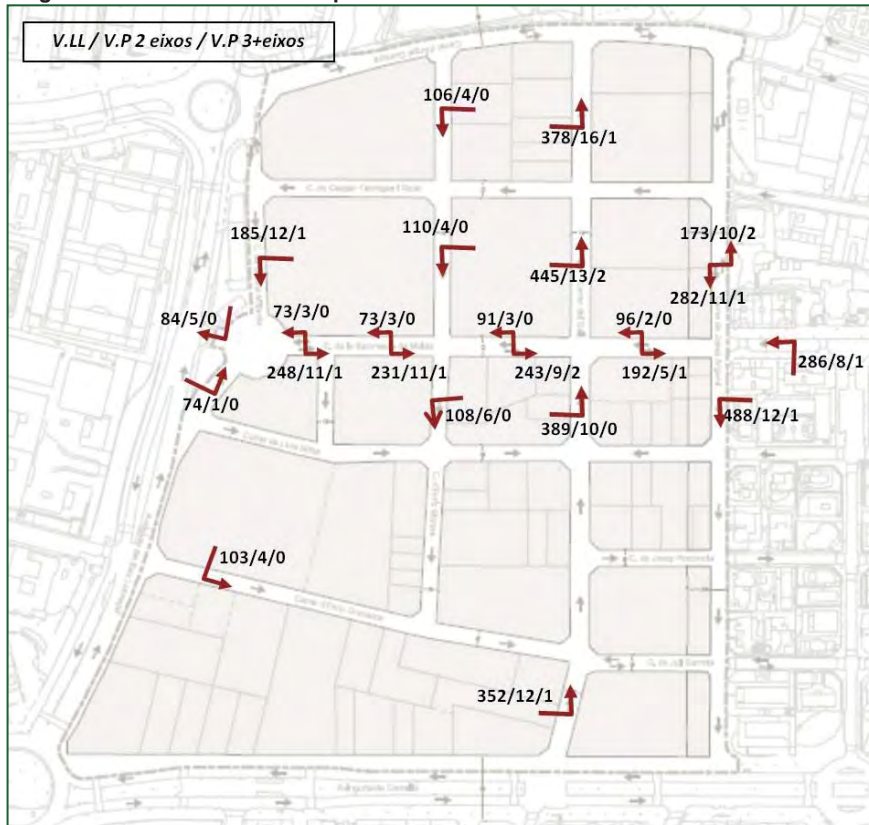
Figura 68. Intensitat horària dels moviments de l'aforament manual M-4 el dimarts de 7:30 a 9:30





Gràcies als aforaments manuals i automàtics, es pot apreciar que les entrades compreses entre les 7:30 i 9:30 del matí, principalment es fan pel carrer del Gall amb 352 vehicles lleugers, 12 vehicles pesants de 2 eixos i 1 de 3 o més eixos. Per l'est també ho fan pel carrer de la Baronessa de Maldà amb 286 vehicles lleugers i 8 vehicles pesants de dos eixos i 1 de 3 o més eixos. Cal destacar que pel l'altre extrem del C/de la Baronessa de Maldà també accedeixen 248 cotxes al PAE del Gall. Pel nord del PAE les entrades queden repartides en dos carrers, el Josep Argemí amb 282 vll i 106vll pel C/D'Enric Morera. Per tant les entrades dins del PAE es fan principalment pel C/del Gall i els dos extrems de la Baronessa de Maldà.

Figura 70. Intensitat detectada pels aforaments manuals i automàtics de 7:30 a 9:30

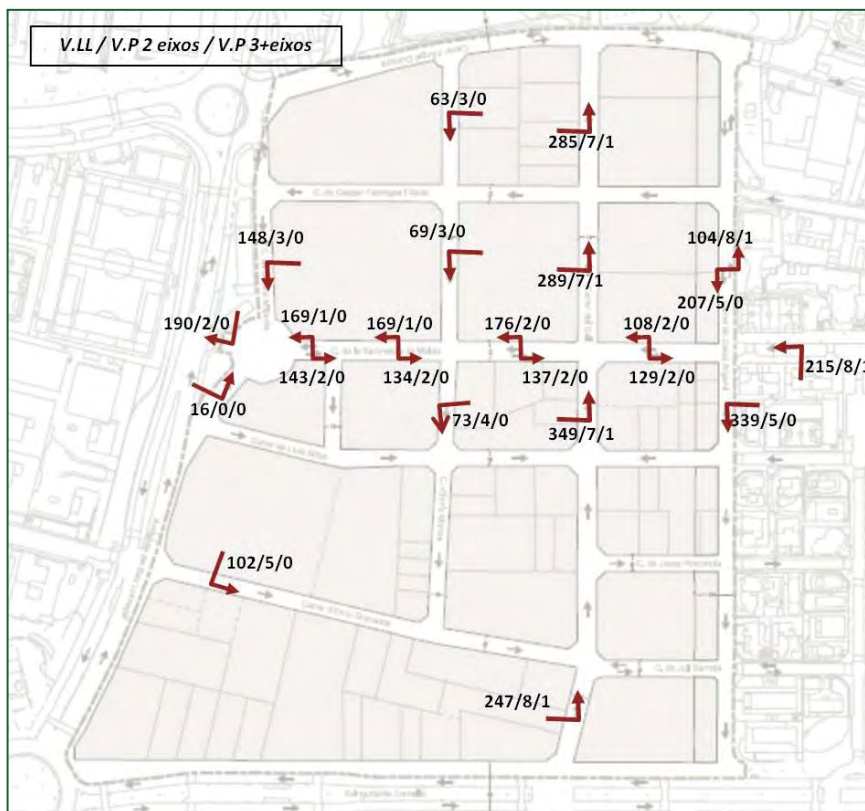


Font: Elaboració pròpia



Per contra, es pot apreciar que les sortides compreses entre les 17:00 i 19:00 de la tarda, principalment es fan per l'extrem nord del carrer del Gall amb 285 vehicles lleugers, 7 vehicles pesants de 2 eixos i 1 de 3 o més eixos. Pel sud del carrer Josep Argemí amb 339 vehicles lleugers i 5 vehicles pesants de dos eixos. Pel carrer de la Baronesa de Maldà en el seu extrem oest tocant a l'Av. Baix Llobregat amb 190 vehicles lleugers i 2 vehicles pesants de dos eixos. Per tant, les sortides del PAE es fan principalment pel C/del Gall i el c/Josep Argemí i la Baronesa de Maldà.

Figura 71. Intensitat detectada pels aforaments manuals i automàtics de 17:00 a 19:00



Font: Elaboració pròpia


#### 1.3.4. Distribució de mercaderies

La reserva d'estacionament per a la càrrega i descàrrega de mercaderies està senyalitzada per permetre l'estada de vehicles per un temps no superior a 60 minuts. La reserva s'ajusta a l'horari de funcionament de les activitats empresarials i comercials, essent la franja horària màxima de les 8:00 a les 20:00 dels dies laborables.

Aquests formen un total de 67 places al barri del Gall d'un total de 329 places en tot el municipi d'Esplugues.







Estudi d'Avaluació de la Mobilitat Generada  
per la Modificació Puntual del PGM a l'àmbit  
industrial "El Gall" d'Esplugues de Llobregat

**Annex IV. Caracterització de  
la mobilitat generada**

Maig 2019



# ÍNDIX

1. Caracterització de la mobilitat generada.....	1
1.1. Objecte.....	1
1.2. Paràmetres pel càlcul de la generació de desplaçaments.....	2
1.2.1. Campanya d'enquestes per a definir els patrons de mobilitat de la mobilitat actual i la futura..	2
1.2.2. Paràmetres pel càlcul de la mobilitat generada actual i futura.....	3
1.3. Volum de desplaçaments.....	4
1.3.1. Actuals.....	4
1.3.2. Previstos.....	5
1.4. Repartiment modal dels desplaçaments.....	6
1.4.1. Actuals.....	6
1.4.2. Previstos.....	9
1.5. Càlcul de l'increment del desplaçaments i el seu repartiment modal.....	12
1.6. Repartiment temporal del total de desplaçaments futurs.....	13
1.7. Repartiment territorial dels viatges generats.....	18



# 1. Caracterització de la mobilitat generada

## 1.1. Objecte

L'objectiu d'aquesta fase es la caracterització de la mobilitat futura generada per la MPPGM al polígon del Gall on es modifica la qualificació urbanística per tal de que totes les parcel·les de l'àmbit es trobin qualificades com a 22a i donin compliment als paràmetres urbanístics vinculats a aquesta clau, que es troben exposats en l'apartat 2.2 *Planejament urbanístic del present* document i definits de forma detallada en la memòria del la MPPGM.

Com s'ha comentat anteriorment, en l'actualitat, en el PAE conviuen ambdós tipus d'indústria principal objecte d'aquestes modificacions (indústria tradicional i "Nova Indústria 22a" o "Indústria de perímetre ampliat") però aquestes activitats també conviuen amb gran quantitat d'edificacions les quals es troben inactives en l'actualitat degut a la crisi econòmica viscuda els darrers anys i les quals cal potenciar pel creixement econòmic del sector.

A més a més, en el sector també es disposa d'un parell d'habitatges i de diverses parcel·les on no es pot definir de forma específica les activitats les quals realitzen, donat que no es disposa d'informació suficient com per a classificar-les. En aquestes sentit per a la seva classificació s'ha suposat diversitat d'usos.

Taula 1. Resum de les superfícies i de les activitats actuals

Activitat	superfície parcel·la (m <sup>2</sup> )	sostres (m <sup>2</sup> st)
Nova Indústria 22a	44.892,00	102.336,00
Indústria tradicional	23.438,00	32.006,00
Residencial/habitatge (decret)	889,00	4.255,00
Sense Informació/diversitat usos (Industrials/comercials/hosteleria/oficines/inactius)	11.377,00	37.104,00
Inactiu	29.905,00	56.907,00
<b>Total</b>	<b>110.501,00</b>	<b>232.608,00</b>

Font: Elaboració pròpia

Pel que fa al planejament futur definit per a la MPPGM, aquest qualifica la totalitat de l'àmbit amb la pressió de que a mig/llarg termini la totalitat del polígon sigui ocupat per l'ús de "Nova Indústria 22a" o "Indústria de perímetre ampliat", que ja es troba en creixement en els darrers anys.

Taula 2. Resum de les superfícies i de les activitats previstes

Activitat	superfície parcel·la (m <sup>2</sup> )	sostres (m <sup>2</sup> st)
Parcs i jardins	5.042,00	-
Nova Indústria 22a	103.605,00	198.904,00
<b>Total</b>	<b>108.647,00</b>	<b>198.904,00</b>

Font: Elaboració pròpia

El Decret 344/2006 dona les pautes a seguir en els estudis d'avaluació de la mobilitat generada. Segons aquest Decret (Capítol 1, article 2, apartat 1):

**(Art. 2.1) Els estudis d'avaluació de la mobilitat generada avaluen l'increment potencial de desplaçaments provocat per una nova planificació o una nova implantació d'activitats i la capacitat d'absorció dels serveis viaris i dels sistemes de transport, incloent-hi els sistemes de transport de baix o nul impacte, com els desplaçaments amb bicicleta o a peu.**

Tenint en compte que es tracta d'un àmbit on ja existeix activitat, l'objectiu de l'Estudi d'avaluació de la mobilitat generada és avaluar l'impacte que generarà la modificació dels paràmetres de la qualificació urbanística, tot tenint en compte l'increment de la mobilitat que es generarà respecte de la situació actual.

Cal destacar que el tipus de "Nova Indústria 22a" o "Indústria de perímetre ampliat" que es preveu pel sector, sense perdre les seves característiques d'indústria, genera uns patrons de mobilitat molt diferents a la indústria tradicional, pel que fa a:

- **El volum dels desplaçaments:** La "Nova Indústria 22a" o "Indústria de perímetre ampliat" genera més desplaçaments per treballador en relació a la superfície.



- **El repartiment modal dels desplaçaments:** La “Nova Indústria 22a” o “Indústria de perímetre ampliat” disposa d’uns perfils de mobilitat molt més sostenible, i una menor dependència del vehicle privat.
- **Al tipus de vehicle que atrau i genera en les operacions logístiques i els espais de carrega i descarrega que requereixen:** La indústria tradicional genera desplaçaments amb vehicles de més gran dimensió incompatible en molts casos amb el tipus de mobilitat urbana derivada dels altres usos i activitats.

Per aquest motiu es realitzarà primerament la caracterització de la mobilitat actual i el seu repartiment modal i la futura de forma independent, i posteriorment es calcularà el diferencial entre aquestes amb l’objectiu de definir de forma adequada l’increment de mobilitat en cada mode de transport que generarà la MPPGM.

## 1.2. Paràmetres pel càlcul de la generació de desplaçaments

El Decret 344/2006 d’avaluació de la mobilitat generada **defineix per a l’ús industrial una ràtio de 5 desplaçaments per 100 m<sup>2</sup> de superfície** (el que suposa uns 2 treballadors per a cada 100m<sup>2</sup> de superfície), **aquest es pot considerar adequat pel que fa a l’ús d’indústria tradicional** (on la majoria d’espai era destinat a la maquinària i al acopi de material i de productes finals), però donat tot l’exposat en els apartats anteriors respecte la mobilitat associada a la “Nova Indústria 22a” o “Indústria de perímetre ampliat” **no es considera adequat utilitzar aquesta ràtio per a avaluar les noves dinàmiques de les indústries situades en entorns urbans** en les quals els espais són molt més limitats i concentren molts més treballadors per unitat de superfície on es realitzen unes activitats molt diferenciades de la producció pura.

Aquest es podria assimilar més a l’ús d’oficines donat el tipus de mobilitat que es generà i la situació de la tipologia de nova empresa. El Decret 344/2006, defineix per a l’ús d’oficines 15 desplaçaments per 100 m<sup>2</sup> de superfície.

Tot i així, donat que el Decret no defineix una ràtio específica per aquest tipus de mobilitat, en el present EAMG, s’ha optat per a realitzar una campanya específica d’enquestes per tal de definir **una ràtio adequada a la realitat d’aquesta tipologia de “Nova Indústria 22a” o “Indústria de perímetre ampliat”, que ja es troba present en zones urbanes de la AMB** en aquests moments. I caracteritzar així aquesta mobilitat de la forma més adequada i a partir de dades reals.

Donat que es realitzava aquesta campanya, també s’ha optat per aprofitar i realitzar **enquestes a la indústria tradicional actual i així també obtenir una ràtio real per aquest tipus d’activitat a l’àmbit**.

### 1.2.1. Campanya d’enquestes per a definir els patrons de mobilitat de la mobilitat actual i la futura

Per tal de caracteritzar la mobilitat actual i futura de forma adequada, es va dur a terme una campanya d’enquestes entre el 23 i el 30 de març de 2017, on es van realitzar un total de **165 enquestes de mobilitat**, 150 als treballadors i 15 enquestes a empreses.

Com s’ha comentat anteriorment i de forma detallada en l’apartat 2.2.1 *Concepte del planejament urbanístic*, la mobilitat del tipus d’indústria tradicional i del tipus de “Nova Indústria 22a” o “Indústria de perímetre ampliat” que es vol fomentar al polígon, presenten 2 patrons molt diferenciats, per aquest motiu les enquestes tant de treballadors com d’empreses s’han separat en aquestes 2 tipologies d’indústries.

#### TREBALLADORS:

##### Indústria tradicional:

S’han realitzat un total de **50 enquestes als treballadors** de les empreses del PAE del Gall que segueixen funcionant com a ús “industrial”, *indicades per l’Ajuntament i per l’equip redactor de la memòria de la MPPGM*.

##### “Nova Indústria 22a” o “Indústria de perímetre ampliat”:

Donat que a nivell de mobilitat, es té menys coneixement d’aquest tipus d’indústria, s’ha optat per gastar més recursos en la caracterització d’aquestes i s’han realitzat un total de **100 enquestes a treballadors** de les empreses que en l’actualitat ja estan funcionant com a ús “Nova Indústria 22a” aquestes s’han realitzat al mateix àmbit i a polígons propers on també ja es disposa d’aquestes:

- 50 enquestes a treballadors d'edificis i empreses tipus "Nova Indústria 22a" del PAE del Gall, *indicades per l'Ajuntament i per l'equip redactor de la memòria de la MPPGM.*
- 50 a altres polígons de la Montesa i de la Plana que també ja disposen d'empreses en funcionament amb les característiques de la tipologia de "Nova Indústria 22a" que es persegueix per l'àmbit. *indicades per l'Ajuntament i per l'equip redactor de la memòria de la MPPGM.*

L'objectiu principal, d'aquestes enquestes era **obtenir els volums de desplaçaments dels treballadors d'aquest tipus d'empreses, així com la distribució espacial i horària dels mateixos, i els aspectes vinculats al repartiment modal i a la distribució dels mateixos.**

#### **EMPRESES:**

S'han realitzat un **total de 17 enquestes a empreses als PAES del Gall, la Montesa i la Plana**, *indicades per l'Ajuntament i per l'equip redactor de la memòria de la MPPGM*

- 7 de la tipologia d'empresa "D'ús Industrial Tradicional"
- 12 de la tipologia d'empresa a on es vol anar "Nova Indústria 22a"

Els objectius principals, d'aquestes enquestes era determinar els aspectes clau de la mobilitat per a cada tipus d'empresa, per tal de determinar per a cada tipologia **d'empresa el volum de treballadors/superfície, el volum de visites externes** (proveïdors, clients, etc..)/ **superfície, les necessitats i volums de C/D** i la relació entre les superfícies i les activitats que si desenvolupen.

#### **1.2.2. Paràmetres pel càlcul de la mobilitat generada actual i futura**

A partir dels resultats de les enquestes s'han extret els valors pel **càlcul de la mobilitat vinculada a l'ús industrial, tant tradicional com de "Nova Indústria 22a" o "Indústria de perímetre ampliat"**, per tal d'obtenir el valor d'aquestes, s'ha determinat:

- **Ràtio de desplaçaments dels treballadors per a cada 100 m<sup>2</sup> de superfície de sostres**
  - De l'enquesta de les empreses en primer lloc s'han extret el volum de treballadors per a cada 100 m<sup>2</sup> de superfície de sostres. La qual s'ha calculat per a cada empresa de forma independent i posteriorment s'ha realitzat la mitjana del conjunt per a cada tipologia d'empresa.
  - De l'enquesta dels treballadors, s'han extret el nombre de desplaçaments mitjans que realitza cada treballador segons la tipologia d'indústria en un dia feiner tipus. Cal destacar, que en més de la meitat de casos aquests realitzen jornada partida i donada la proximitat de domicili de molts dels treballadors de l'àmbit, aquests realitzen desplaçaments addicionals per anar a dinar o per a realitzar altres gestions. A més a més alguns d'aquests també realitzen desplaçaments addicionals per motius laborals, els quals també s'han tingut en compte per a la correcta caracterització del volum mitjà de desplaçaments per treballador:
  - A partir d'aquestes dues ràtios s'ha obtingut la ràtio de volum de desplaçaments de treballadors per cada 100 m<sup>2</sup> de superfície de sostres.

$$\text{Volum treballadors/100 m}^2\text{st} \times \text{Volum desplaçaments treballadors/tr treballador} = \text{Volum desplaçaments treballadors/100m}^2\text{st}$$

- **Ràtio de desplaçaments de les visites externes per a cada 100m<sup>2</sup> de superfície de sostres**
  - De l'enquesta de les empreses en primer lloc s'han extret el volum de visites externes que es reben per a cada 100 m<sup>2</sup> de superfície de sostres. La qual s'ha calculat per a cada empresa de forma independent i posteriorment s'ha realitzat la mitjana del conjunt per a cada tipologia d'empresa.
  - Donat que cada visita externa només accedeix a l'empresa un cop al llarg del dia. S'ha determinat que aquests realitzen 2 desplaçaments al dia. (anada i tornada).
  - A partir d'aquestes dues ràtios s'ha obtingut la ràtio de volum de desplaçaments de visites externes per cada 100 m<sup>2</sup> de superfície de sostres.

$$\text{Volum visites}/100\text{m}^2\text{st} \times \text{Volum desplaçaments visites}/\text{visita} = \\ \text{Volum desplaçaments visites}/100\text{m}^2\text{st}$$

Finalment, per obtenir les ràtios de desplaçaments totals per a cada tipus d'empresa, s'han sumat ambdós ràtios obtingudes per a cada tipologia d'indústria.

Les ràtios obtingudes per a l'ús industrial tradicional i per a l'ús de nova empresa a través dels treballs de camp, són ambdues superiors a la definida pel Decret per a l'ús industrial genèric.

Taula 3. Paràmetres de càlcul de la mobilitat generada

Activitat	Ràtios pax/100m <sup>2</sup> st		Ràtios desplaçaments/pax		Ràtios desplaçaments/100m <sup>2</sup> st			Ràtios Decret 344/2006
	Treballadors	Visites externes	Treballadors	Visites externes	Treballadors	Visites externes	Total	
Nova Indústria 22a	4,82	1,61	3,0	2	14,27	3,23	17,49	-
Indústria tradicional	1,50	2,14	2,7	2	4,01	4,29	8,30	5

Font: Elaboració pròpia

Pel que fa a les **altres activitats i usos que es troben presents en l'actualitat a l'àmbit:**

- **Ràtio de desplaçaments per a l'ús d'habitatge i parcs i jardins**, s'ha utilitzat la ràtio establerta pel Decret 344/2006 de l'annex .
- **Ràtio de desplaçaments per aquelles parcel·les on no es pot determinar per falta d'informació les activitats i usos actuals** (tot i esta qualificades com a ús industrial), i que s'han categoritzat en apartats anteriors com a **diversitat d'usos**.

S'ha realitzat una mitjana de les ràtios dels possibles usos i activitats que si poden desenvolupar, donat que es considera més adequat a la realitat, que utilitzar la ràtio del Decret pel que fa a la seva qualificació.

Taula 4. Ràtios dels desplaçaments per parcel·les amb falta d'informació

Activitat	Ràtios desplaçaments/100 m <sup>2</sup> st	
Residencial/ habitatge (Decret)	10,00	10
Diversitat usos (mitja usos Decret+ indústries+ inactiu)	18,16	Comercial: 50 Oficines: 15 Indústria tradicional: 5 Nova Indústria 22a: - Inactiu: 0
Inactiu	0	-

### 1.3. Volum de desplaçaments

A partir de les ràtios establertes en l'apartat anterior, s'ha determinat el volum de mobilitat generada en l'actualitat, i en un futur amb les previsions a llarg termini de la MPPGM.

#### 1.3.1. Actuals

Aplicant els ràtios establerts i les superfícies actuals, **els desplaçaments generats pel PAE del Gall, en dia feiner tipus en l'escenari actual són 27.722 desplaçaments/dia** (anada i tornada).

Pel que fa als desplaçaments vinculats a les diferents tipologies d'Indústria, aquests corresponen 15.881 desplaçaments/dia a treballadors i 4.678 desplaçaments/dia a visites externes:

Taula 5. Desplaçaments generats actualment a l'àmbit d'estudi en un dia feiner

mobilitat actual										
Activitat	Sup. parcel·la actual (m <sup>2</sup> )	sostres (m <sup>2</sup> st)	ràtio (desplaçaments/100 m <sup>2</sup> st)				desplaçaments			
			Treballador	Visites externes	Altres	total	Treballador	Visites externes	Altres	total
<b>Nova Indústria 22a</b>	44.892,0	102.336,0	14,27	3,23	-	<b>17,49</b>	14.598	3.305	-	<b>17.904</b>
<b>Indústria tradicional</b>	23.438,0	32.006,0	4,01	4,29	-	<b>8,30</b>	1.283	1.373	-	<b>2.656</b>
<b>Habitatge</b>	889,0	4.255,0	-	-	10,00	<b>10,00</b>	-	-	426	<b>426</b>
<b>Diversitat de usos</b>	11.377,0	37.104,0	-	-	18,16	<b>18,16</b>	-	-	6.738	<b>6.738</b>
<b>Inactiu</b>	29.905,0	56.907,0	0	0	0	-	-	-	-	<b>0</b>
<b>Total</b>	<b>110.501</b>	<b>232.608,0</b>					<b>15.881</b>	<b>4.678</b>	<b>7.163</b>	<b>27.722</b>

Font: Elaboració pròpia

Cal destacar que la superfície futura es redueix en un total de 5.461 m<sup>2</sup>. Aquest fet, es degut a que es mantenen els límits de la majoria de les illes, a excepció de les situades en el carrer Josep Argemí, donat que aquestes es troben afectades pel PGM, el qual preveia l'ampliació d'aquest vial i en la proposta de la MPPGM, tot i que no es desenvoluparà aquesta afectació aquests sòls passaran a ser zones no edificables.

Pel que fa a la variació de sostres, tot i que en el sumatori global no representin massa pes, en el detall de la variació de parcel·les exposat en la memòria de la MPPGM, aquestes resultaran més significatives, donat que aquesta nova qualificació permet un índex màxim d'edificabilitat de 2 m<sup>2</sup> st/ m<sup>2</sup> sòl.

En aquest sentit, cal destacar que en l'actualitat hi ha un 45% de les parcel·les que no compleixen aquest paràmetre i que a llarg termini tal com s'exposa en la memòria de la MPPGM s'hauran d'adaptar.

### 1.3.2. Previstos

Aplicant els ràtios establerts i les màximes superfícies potencials definides per a la MPPGM, **els desplaçaments generats pel PAE del Gall, en dia feiner tipus en l'escenari futur es preveu que seran 35.049 desplaçaments/dia** (anada i tornada).

Pel que fa als desplaçaments vinculats a les diferents tipologies d'Indústria, aquests corresponen 28.374 desplaçaments/dia a treballadors i 6.424 desplaçaments/dia a visites externes:

Taula 6. Desplaçaments que es generaran a l'àmbit d'estudi en un dia feiner

mobilitat prevista										
Activitat	Sup. parcel·la actual (m <sup>2</sup> )	sostres (m <sup>2</sup> st)	ràtio (desplaçaments/100 m <sup>2</sup> st)				desplaçaments			
			Treballador	Visites externes	Altres	total	Treballador	Visites externes	Altres	total
<b>Parcs i jardins</b>	5.042				5,00	5,00	-	-	252	252
<b>Nova Indústria 22a</b>	103.605	198.904	14,27	3,23		17,49	28.374	6.424		34.798
<b>Total</b>	<b>108.647</b>	<b>198.904</b>					<b>28.374</b>	<b>6.424</b>	<b>252</b>	<b>35.049</b>

Font: Elaboració pròpia

La nova mobilitat prevista en l'àmbit generarà un increment de 7.327 desplaçaments, gràcies a incrementar en 16.894 els desplaçaments generats per la "Nova Indústria 22a" o "Indústria de perímetre ampliat" i disminuint en 2.656 generats per la indústria tradicional, 426 que eren generats per l'habitatge i 6.738 generats per diversitat d'usos.

Taula 7. Increment dels desplaçaments de l'àmbit d'estudi del PAE del Gall en un dia feiner

Increment dels desplaçaments									
Activitat	Actual			Prevista			Increment		
	Superfície de parcel·la actual (m <sup>2</sup> )	Sostre actual (m <sup>2</sup> )	Desplaçaments	superfície parcel·la prevista (m <sup>2</sup> )	sostre previst (m <sup>2</sup> )	Desplaçaments	Increment de superfície de parcel·la	Increment de sostre	Increment dels desplaçaments
<b>Nova Indústria 22a</b>	44.892	102.336	<b>17.904</b>	103.605	198.904	<b>34.798</b>	58.713	96.568	<b>16.894</b>
<b>Indústria tradicional</b>	23.438	32.006	<b>2.656</b>	-	-	<b>0</b>	-23.438	-32.006	<b>-2.656</b>
<b>Habitatge</b>	889	4.255	<b>426</b>	-	-	<b>0</b>	-889	-4.255	<b>-426</b>
<b>Diversitat de usos</b>	11.377	37.104	<b>6.738</b>	-	-	<b>0</b>	-11.377	-37.104	<b>-6.738</b>
<b>Inactiu</b>	29.905	56.907	<b>0</b>	-	-	<b>0</b>	-29.905	-56.907	<b>0</b>
<b>Parcs i jardins</b>	-	-	<b>0</b>	5.042	-	<b>252</b>	5.042	0	<b>252</b>
<b>Total</b>	<b>110.501</b>	<b>232.608</b>	<b>27.722</b>	<b>108.647</b>	<b>198.904</b>	<b>35.049</b>	<b>-1.854</b>	<b>-33.704</b>	<b>7.327</b>

Font: Elaboració pròpia

## 1.4. Repartiment modal dels desplaçaments

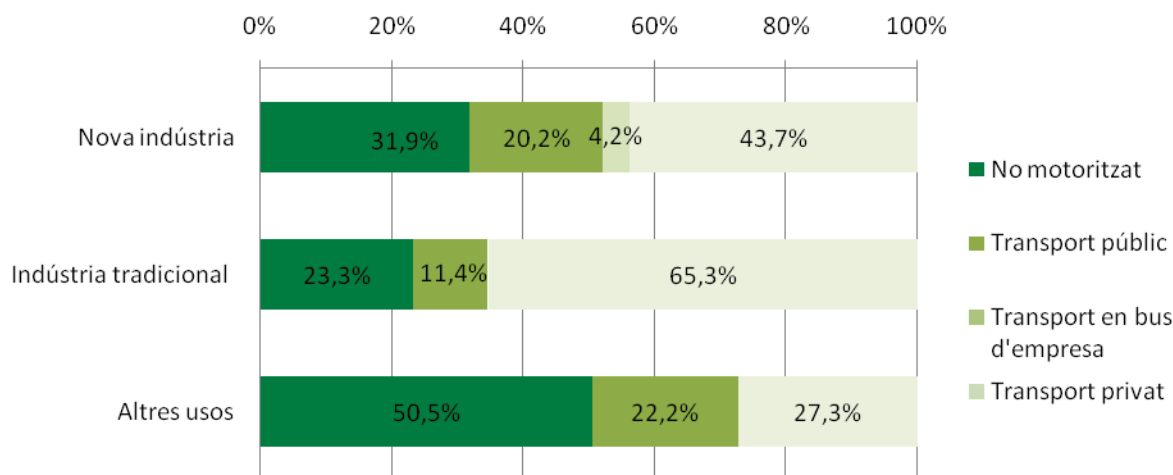
De nou i al igual que en els desplaçaments s'ha calculat el repartiment modal actual a partir dels diferents usos de sòl i posteriorment s'ha calculat el repartiment modal que es generarà quan l'àmbit disposi només d'un us industrial de tipus "Nova Indústria 22a" o "Indústria de perímetre ampliat".

### 1.4.1. Actuals

Per a determinar la **distribució modal dels desplaçaments actuals** s'ha tingut en compte els usos previstos al sector. S'ha estimat una distribució per a cada tipus d'ús permès, que difereix en funció de si són de "Nova Indústria 22a" o "Indústria de perímetre ampliat", indústria tradicional o altres usos.

- Pel que respecta a l'ús de "Nova Indústria 22a" o "Indústria de perímetre ampliat" i Indústria Tradicional el repartiment modal s'ha extret a partir de la base de dades obtinguda a l'enquesta realitzada als treballadors i empreses de l'àmbit.
- Pel que fa a la resta d'usos s'han utilitzat els valors de l'Enquesta de mobilitat 2011.

Figura 1. Repartiment modal mobilitat actual a l'àmbit



Font: Elaboració pròpia

Taula 8. Repartiment modal de la mobilitat actual

	REPARTIMENT MODAL ACTUAL		
	Nova Indústria 22a	Indústria tradicional	Altres usos
<b>No Motoritzat</b>	<b>31,94%</b>	<b>23,30%</b>	<b>50,50%</b>
A peu	28,74%	23,30%	50,45%
Bicicleta	3,19%	0,00%	0,05%
<b>Transport Públic</b>	<b>20,19%</b>	<b>11,42%</b>	<b>22,20%</b>
Bus Urbà	1,21%	5,71%	3,70%
Bus interurbà	2,42%	0,00%	2,10%
Tram	13,73%	5,71%	10,80%
Renfe	2,82%	0,00%	5,60%
<b>Transport en bus empresa</b>	<b>4,16%</b>	<b>0,00%</b>	<b>0,00%</b>
<b>Vehicle privat</b>	<b>43,71%</b>	<b>65,28%</b>	<b>27,30%</b>
Cotxe	25,83%	46,19%	22,10%
Moto	19,18%	16,09%	4,80%
Altres (camió)	0,69%	3,00%	0,40%
<b>Total</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>

Font: Elaboració pròpia en base a enquestes

A partir de les dades presentades s'ha determinat el repartiment modal actual a l'àmbit d'estudi. Considerant els diferents usos es preveu que el 35,9% dels desplaçaments es genera en transport no motoritzat formant un total de 9.954 desplaçaments. El vehicle privat genera menys desplaçaments, assolint un 41,5% per tant es genera 11.515 desplaçaments i per últim el transport públic i el transport en bus d'empresa que només generen un 19,9% i un 2,7% respectivament, generant 5.508 desplaçaments en transport públic i 745 en transport en bus d'empresa.

Taula 9. Repartiment modal de la mobilitat actual

REPARTIMENT MODAL ACTUAL						
ús	No Motoritzat	Transport Públic	Transport d'Empresa	Vehicle Privat	TOTAL	Font
<b>Nova indústria 22a</b>	31,9%	20,2%	4,2%	43,7%	100%	Enquesta
<b>Indústria tradicional</b>	23,3%	11,4%	0,0%	65,3%	100%	Enquesta
<b>Altres usos</b>	50,5%	22,2%	0,0%	27,3%	100%	EMQ 2011
<b>Repartiment modal</b>	<b>35,9%</b>	<b>19,9%</b>	<b>2,7%</b>	<b>41,5%</b>	<b>100%</b>	
<b>Nova indústria 22a</b>	5.718	3.614	745	7.826	<b>17.903</b>	
<b>Indústria tradicional</b>	619	303	-	1.734	<b>2.656</b>	
<b>Altres usos</b>	3.617	1.590	-	1.956	<b>7.163</b>	
<b>Desplaçaments</b>	<b>9.954</b>	<b>5.508</b>	<b>745</b>	<b>11.515</b>	<b>27.722</b>	

Font: Elaboració pròpia

- **Repartiment dels desplaçaments actuals en Transport no motoritzat**

A partir dels repartiments modals definits anteriorment dels 9.954 desplaçaments efectuats en modes no motoritzats (anada i tornada), s'estima que 9.379 són a peu i 575 en bicicleta.

Taula 10. Mobilitat generada per desplaçaments actuals no motoritzat

	REPARTIMENT MODAL ACTUAL			
	Nova Indústria 22a	Indústria tradicional	Altres usos	Total
A peu	28,74%	23,30%	50,45%	-
Bicicleta	3,19%	0,00%	0,05%	-
<b>No Motoritzat</b>	<b>31,94%</b>	<b>23,30%</b>	<b>50,50%</b>	<b>35,9%</b>
Desplaçaments a peu	5.146	619	3.614	<b>9.379</b>
Desplaçaments en bicicleta	572	-	4	<b>575</b>
<b>Total desplaçaments No Motoritzats</b>	<b>5.718</b>	<b>619</b>	<b>3.617</b>	<b>9.954</b>

Font: Elaboració pròpia

- **Repartiment dels desplaçaments actuals en Transport Públic**

A partir dels repartiments modals definits anteriorment dels 5.508 desplaçaments efectuats en transport públic (anada i tornada), s'estima que 634 són en autobús urbà, 585 en bus interurbà, 3.384 en tram i 906 en Renfe.

Taula 11. Mobilitat generada per desplaçaments actuals transport públic

	REPARTIMENT MODAL ACTUAL			
	Nova Indústria 22a	Indústria tradicional	Altres usos	Total
Bus Urbà	1,21%	5,71%	3,70%	-
Bus interurbà	2,42%	0,00%	2,10%	-
Tram	13,73%	5,71%	10,80%	-
Renfe	2,82%	0,00%	5,60%	-
<b>Transport Públic</b>	<b>20,19%</b>	<b>11,42%</b>	<b>22,20%</b>	<b>19,9</b>
Desplaçaments en Bus Urbà	217	152	265	<b>634</b>
Desplaçaments en Bus Interurbà	434	-	150	<b>585</b>
Desplaçaments en Tram	2.458	152	774	<b>3.384</b>
Desplaçaments en Renfe	505	-	401	<b>906</b>
<b>Total desplaçaments Transport Públic</b>	<b>3.614</b>	<b>303</b>	<b>1.590</b>	<b>5.508</b>

Font: Elaboració pròpia

- **Repartiment dels desplaçaments actuals en Transport en bus d'empresa**

A partir dels repartiments modals definits anteriorment es defineix que 745 desplaçaments són realitzats amb transport en bus d'empresa.

Taula 12. Mobilitat generada per desplaçaments actuals transport en bus d'empresa

	REPARTIMENT MODAL ACTUAL			
	Nova Indústria 22a	Indústria tradicional	Altres usos	Total
Bus empresa	4,16%	0,00%	0,00%	-
<b>Bus empresa</b>	<b>4,16%</b>	<b>0,00%</b>	<b>0,00%</b>	<b>2,7%</b>
Desplaçaments Bus Empresa	745	-	-	<b>745</b>
<b>Total desplaçaments Bus Empresa</b>	<b>745</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>745</b>

Font: Elaboració pròpia

- **Repartiment dels desplaçaments actuals en vehicle privat**

A partir dels repartiments modals del vehicle privat definits anteriorment, dels 11.515 desplaçaments efectuats en vehicle privat (anada i tornada), s'estima que 7.256 són realitzats en cotxe, 4.027 en moto i 233 en altres tipus de vehicle com camions.

Taula 13. Mobilitat generada per desplaçaments actuals en vehicle privat

	REPARTIMENT MODAL ACTUAL			
	Nova Indústria 22a	Indústria tradicional	Altres usos	Total
Cotxe	25,83%	46,19%	22,10%	-
Moto	19,18%	16,09%	4,80%	-
Altres (camió)	0,69%	3,00%	0,40%	-
<b>Vehicle privat</b>	<b>43,71%</b>	<b>65,28%</b>	<b>27,30%</b>	<b>41,5%</b>
Desplaçaments en Cotxe	4.446	1.227	1.583	<b>7.256</b>
Desplaçaments en Moto	3.255	427	344	<b>4.027</b>
Desplaçaments en Altres	124	80	29	<b>233</b>
<b>Total desplaçaments Vehicle privat</b>	<b>7.826</b>	<b>1.734</b>	<b>1.956</b>	<b>11.515</b>

Font: Elaboració pròpia

Després d'aplicar els factors d'ocupació segons el tipus de vehicle s'obté que en tot un dia feiner tipus hi haurà 5.183 (2.591 entrades/sortides) cotxes al PAE del Gall, 3.660 motos (1.930 entrades/sortides) i 233 d'altres modes (116 entrades/sortides) com són camions.

Taula 14. Mobilitat generada prevista en vehicle privat

	REPARTIMENT MODAL ACTUAL			
	Nova Indústria 22a	Indústria tradicional	Altres usos	Total
Desplaçaments en Cotxe	3.176	876	1.131	<b>5.183</b>
Desplaçaments en Moto	2.959	389	313	<b>3.660</b>
Desplaçaments en Altres	124	80	29	<b>233</b>
<b>Total desplaçaments Vehicle privat</b>	<b>6.259</b>	<b>1.344</b>	<b>1.472</b>	<b>9.076</b>

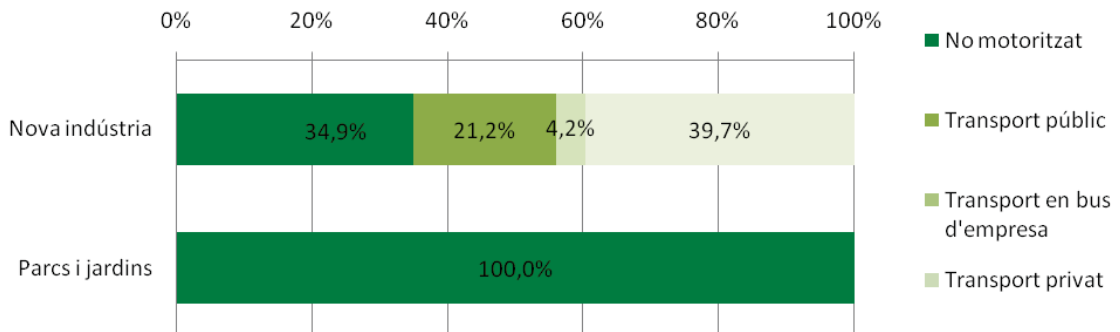
Font: Elaboració pròpia

Aquests valors que s'obtenen a partir de les enquestes realitzades a les empreses són valors força similars als obtinguts pels aforaments. En els aforaments s'han registrat 1.377 entrades compreses entre les 7:30 i les 9:30 que tal i com es mostrarà posteriorment representen un 59% de les entrades diàries, i per tant, es pot estimar que en total hi ha aproximadament 2.350 entrades, valors lleugerament similars als obtinguts. Cal remarcar que hi ha algun carrer com el C/Gaspar Fàbregas i Roses que no s'han contabilitzat les entrades ja que no es una via de les principals i per tant segurament s'assoliria aquest 10% de marge. Si s'observen els valors dels aforaments realitzat per les tardes que mostren les sortides en total s'han registrat 991 sortides entre les 17:00 i les 19:00 que representen un 40% de les sortides diàries. Per tant aproximadament es registren 2.450 sortides diàries sense contar les del carrer Gaspar Fàbregas i Roses i Juli Garreta.

#### 1.4.2. Previstos

Per a determinar la distribució modal dels desplaçaments futurs s'ha tingut en compte els usos previstos al sector que seran tots usos de Nova Indústria 22a. En aquest cas s'ha fet una hipòtesis considerant que gràcies a les millores de l'àmbit pels vianants i bicicletes i també gràcies a les millores de transport públic com ara ve la futura unió del tram s'ha estimat una nova distribució modal en que es redueix el percentatge de persones que faran ús del vehicle privat.

Figura 2. Repartiment modal de la mobilitat prevista a l'àmbit



Font: Elaboració pròpia



Taula 15. Repartiment modal de la mobilitat prevista

	Nova indústria 22a	Parcs i jardins
<b>No Motoritzat</b>	<b>34,94%</b>	<b>100,00%</b>
A peu	30,24%	80,00%
Bicicleta	4,69%	20,00%
<b>Transport Públic</b>	<b>21,19%</b>	-
Bus Urbà	1,71%	-
Bus interurbà	2,72%	-
Tram	14,13%	-
Renfe	2,62%	-
<b>Transport en bus empresa</b>	<b>4,16%</b>	-
<b>Vehicle privat</b>	<b>39,71%</b>	-
Cotxe	26,83%	-
Moto	12,68%	-
Altres (camió)	0,19%	-
<b>Total</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

Font: Elaboració pròpia en base a enquestes

A partir de les dades presentades s'ha determinat el repartiment modal actual a l'àmbit d'estudi. Considerant els diferents usos es preveu que el 35,4% dels desplaçaments es genera en transport no motoritzat formant un total de 12.410 desplaçaments. El vehicle privat en la mobilitat prevista generarà menys desplaçaments, assolint un 39,4% per tant 13.818 desplaçaments i per últim el transport públic i el transport en bus d'empresa que augmenten lleugerament generaran un 21,0% i un 4,1% respectivament, generant 7.373 desplaçaments en transport públic i 1.449 en transport en bus d'empresa.

Taula 16. Repartiment modal de la mobilitat prevista

Repartiment modal mobilitat prevista						
ús	No Motoritzats	Transport Públic	Transport d'Empresa	Vehicle Privat	Total	Font
Parcs i jardins	100%	100%	100%	100%	100%	
Nova Indústria 22a	34,9%	21,2%	4,2%	39,7%	100%	Hipòtesis
<b>Repartiment modal</b>	<b>35,4%</b>	<b>21,0%</b>	<b>4,1%</b>	<b>39,4%</b>	<b>100%</b>	
Parcs i jardins	252	-	-	-	<b>252</b>	
Nova Indústria 22a	12.158	7.373	1.449	13.818	<b>34.797</b>	
<b>Desplaçaments</b>	<b>12.410</b>	<b>7.373</b>	<b>1.449</b>	<b>13.818</b>	<b>35.049</b>	

Font: Elaboració pròpia

- **Repartiment dels desplaçaments futurs en Transport No Motoritzat**

A partir dels repartiments modals definits anteriorment dels 12.410 desplaçaments previstos en modes no motoritzats (anada i tornada), es preveu que 10.726 es realitzaran a peu i 1.684 en bicicleta.

Taula 17. Mobilitat generada per desplaçaments previstos en desplaçaments no motoritzats

	REPARTIMENT MODAL FUTUR		
	Nova Indústria 22a	Parcs i jardins	Desplaçaments Previstos
A peu	30,24%	80,00%	-
Bicicleta	4,69%	20,00%	-
<b>No Motoritzat</b>	<b>34,94%</b>	<b>100,00%</b>	<b>35,4%</b>
Desplaçaments a peu	10.524	202	<b>10.726</b>
Desplaçaments en bicicleta	1.633	50	<b>1.684</b>
<b>Total desplaçaments No Motoritzats</b>	<b>12.158</b>	<b>252</b>	<b>12.410</b>

Font: Elaboració pròpia

- **Repartiment dels desplaçaments futurs en Transport Públic**

A partir dels repartiments modals definits anteriorment dels 7.373 desplaçaments previstos en transport públic (anada i tornada), es preveu que 596 es realitzaran en autobús urbà, 948 en bus interurbà, 4.917 en tram i 911 en Renfe.

Taula 18. Mobilitat generada per desplaçaments previstos en transport públic

	REPARTIMENT MODAL FUTUR	
	Nova Indústria 22a	Total
Bus Urbà	1,71%	-
Bus interurbà	2,92%	-
Tram	14,73%	-
Renfe	2,82%	-
<b>Transport Públic</b>	<b>21,19%</b>	<b>21,00%</b>
Desplaçaments en Bus Urbà	596	<b>596</b>
Desplaçaments en Bus Interurbà	948	<b>948</b>
Desplaçaments en Tram	4.917	<b>4.917</b>
Desplaçaments en Renfe	911	<b>911</b>
<b>Total desplaçaments Transport públic</b>	<b>7.373</b>	<b>7.373</b>

Font: Elaboració pròpia

- **Repartiment dels desplaçaments futurs en Transport en bus d'empresa**

A partir dels repartiments modals definits anteriorment es defineix que 1.449 desplaçaments es realitzaran amb transport en bus d'empresa.

Taula 19. Mobilitat generada per desplaçaments previstos en transport en bus d'empresa

	REPARTIMENT MODAL FUTUR	
	Nova Indústria 22a	Total
Bus empresa	4,16%	-
<b>Bus empresa</b>	<b>4,16%</b>	<b>4,1%</b>
Desplaçaments Bus Empresa	1.449	<b>1.449</b>
<b>Total desplaçaments Bus Empresa</b>	<b>1.449</b>	<b>1.449</b>

Font: Elaboració pròpia

- **Repartiment dels desplaçaments futurs en Vehicle Privat**

A partir dels repartiments modals del vehicle privat definits anteriorment, dels 14.395 desplaçaments previstos en vehicle privat (anada i tornada), es preveu que 9.338 seran realitzats en cotxe, 4.413 en moto i 67 en altres tipus de vehicle com camions.

Taula 20. Mobilitat generada per desplaçaments previstos en vehicle privat

	REPARTIMENT MODAL FUTUR	
	Nova Indústria 22a	Total
Cotxe	26,83%	-
Moto	12,68%	-
Altres (camió)	0,19%	-
<b>Vehicle privat</b>	<b>39,71%</b>	<b>39,4%</b>
Desplaçaments en Cotxe	9.338	<b>9.338</b>
Desplaçaments en Moto	4.413	<b>4.413</b>
Desplaçaments en Altres Modes	67	<b>67</b>
<b>Total desplaçaments vehicles</b>	<b>13.818</b>	<b>13.818</b>

Font: Elaboració pròpia

Després d'aplicar els factors d'ocupació segons el tipus de vehicle s'obté que en tot un dia feiner tipus hi haurà 6.670 cotxes al PAE del Gall, 4.012 motos i 67 d'altres modes com són camions.

Taula 21. Mobilitat generada prevista en vehicle privat

	REPARTIMENT MODAL FUTUR	
	Nova Indústria 22a	Total
Desplaçaments de Cotxe	6.670	<b>6.670</b>
Desplaçaments de Moto	4.012	<b>4.012</b>
Desplaçaments d'altres modes	67	<b>67</b>
<b>Total desplaçaments de vehicles</b>	<b>10.749</b>	<b>10.749</b>

Font: Elaboració pròpia

## 1.5. Càlcul de l'increment del desplaçaments i el seu repartiment modal

A partir dels desplaçaments per mode generats actualment i els desplaçaments previstos en base als usos futurs, **es preveu que hi hagi un increment de 7.327 desplaçaments en un dia feiner tipus.**

Pel que fa a l'increment per modes, es preveu que: els modes no motoritzats incrementin en 2.456 desplaçaments/dia, els vinculats al transport públic en 1.865 desplaçaments, 703 desplaçaments en transport en bus d'empresa i 2.303 desplaçaments en vehicle privat.

Taula 22. Increment del repartiment modal de la mobilitat prevista

	No Motoritzat	Transport Públic	Transport d'Empresa	Vehicle Privat	TOTAL
<b>Mobilitat Actual</b>	9.954	5.508	745	11.515	<b>27.722</b>
<b>Mobilitat Futura</b>	12.410	7.373	1.449	13.818	<b>35.049</b>
<b>Increment</b>	<b>2.456</b>	<b>1.865</b>	<b>703</b>	<b>2.303</b>	<b>7.327</b>

Font: Elaboració pròpia

- **Increment dels desplaçaments futurs en Transport No Motoritzat**

En el cas dels 2.456 desplaçament que s'incrementaran en transport no motoritzat, 1.347 seran a peu i 1.108 en bicicleta.

Taula 23. Increment del repartiment modal dels modes no motoritzats

	Desplaçaments Actuals	Desplaçaments Previstos	Increment total	
A peu	9.379	10.726	<b>1.347</b>	14%
Bicicleta	575	1.684	<b>1.108</b>	193%
<b>Total desplaçaments No Motoritzats</b>	<b>9.954</b>	<b>12.410</b>	<b>2.456</b>	<b>25%</b>

Font: Elaboració pròpia

- **Increment dels desplaçaments futurs en Transport Públic**

Dels 1.865 desplaçaments que s'incrementaran en transport públic, principalment serà gràcies a l'autobús interurbà en 364 desplaçaments i el tram en 1.534, per contra l'autobús urbà disminuirà en 5 desplaçaments.

Taula 24. Increment del repartiment modal del transport públic

	Desplaçaments Actuals	Desplaçaments Previstos	Increment total	
Bus Urbà	634	596	<b>-38</b>	<b>-6%</b>
Bus interurbà	585	948	<b>364</b>	62%
Tram	3.384	4.917	<b>1.534</b>	45%
Renfe	906	911	<b>5</b>	1%
<b>Total desplaçaments Transport Públic</b>	<b>5.508</b>	<b>7.373</b>	<b>1.865</b>	<b>34%</b>

Font: Elaboració pròpia

- **Increment dels desplaçaments futurs en Transport en bus d'empresa**

El transport en bus d'empresa s'incrementarà en 703 desplaçaments.

Taula 25. Increment del repartiment modal del transport en bus d'empresa

	Desplaçaments Actuals	Desplaçaments Previstos	Increment total	
Bus Empresa	745	1.449	703	94%
<b>Total desplaçaments Bus Empresa</b>	<b>745</b>	<b>1.449</b>	<b>703</b>	<b>94%</b>

Font: Elaboració pròpia

- **Increment dels desplaçaments futurs en Vehicle privat**

El vehicle privat s'incrementarà un total de 2.303 desplaçaments, generats principalment per 2.082 desplaçaments en cotxe i 387 en moto. Els desplaçaments en altres modes com els camions disminuiran en 165 desplaçaments.

Taula 26. Increment del repartiment modal del vehicle privat

	Desplaçaments Actuals	Desplaçaments Previstos	Increment total	
Cotxe	7.256	9.338	2.082	29%
Moto	4.027	4.413	387	10%
Altres (camió)	233	67	-165	-71%
<b>Total desplaçaments Vehicle privat</b>	<b>11.515</b>	<b>13.818</b>	<b>2.303</b>	<b>20%</b>

Font: Elaboració pròpia

El nombre de vehicles total que s'incrementarà a la zona serà de 1.673, un 18% més que els actuals. Els cotxes seran el mode que més s'incrementarà en un 29% fent un increment de 1.487 cotxes, les motos en un 10% fent un increment de 351 motos.

Taula 27. Increment del repartiment modal del vehicle privat

	Desplaçaments Actuals	Desplaçaments Previstos	Increment total	
Cotxe	5.183	6.670	1.487	29%
Moto	3.660	4.012	351	10%
Altres (camió)	233	67	-165	-71%
<b>Total desplaçaments Vehicle privat</b>	<b>9.076</b>	<b>10.749</b>	<b>1.673</b>	<b>18%</b>

Font: Elaboració pròpia

## 1.6. Repartiment temporal del total de desplaçaments futurs

Un cop determinat el volum total de desplaçaments que es generaran a l'àmbit segons els usos previstos, es fa necessari determinar el repartiment horari de la demanda futura.

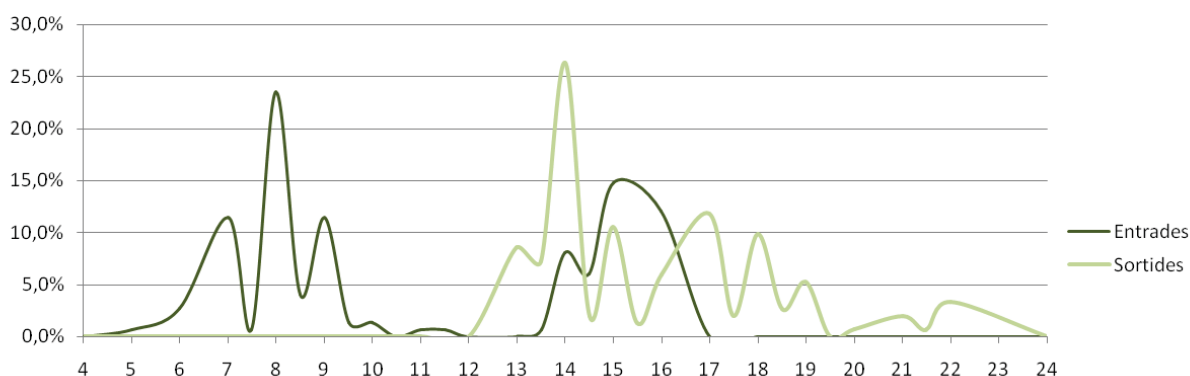
La distribució horària dels viatges generats s'ha basat a partir de l'enquesta que determinava les entrades i sortides dels treballadors de l'àmbit i dels clients o proveïdors que accedeixen en alguna de les parcel·les de "Nova Indústria 22a" o "Indústria de perímetre ampliat".

Partint d'aquesta base s'han extret dues corbes de distribució horària dels desplaçaments en ús de "Nova Indústria 22a" o "Indústria de perímetre ampliat", una primera que representava els desplaçaments de transport no motoritzat i una segona que representava els desplaçaments de vehicle privat i transport públic.

El comportament de la mobilitat en transport no motoritzat mostra un comportament molt heterogeni amb grans pics d'entrada superior al 20% concentrat a les 8 i superiors al 10% a les 7 i les 9h. Posteriorment entre les 14 i 16 hores que es el període en que molts treballadors van a dinar. Les sortides són més homogènies distribuint-se principalment entre les 13 i les 19 hores exceptuant un pic del 25% que es desplaça a les 14 hores per anar a dinar.

Cal destacar que quan es van fer els treballs de camps es va poder apreciar que hi havia un increment de desplaçaments en les hores compreses entre les 12:30 i 16 hores sobretot produïts per desplaçaments no motoritzats, fet que es confirma amb la corba de distribució horària extreta a partir de les enquestes realitzades.

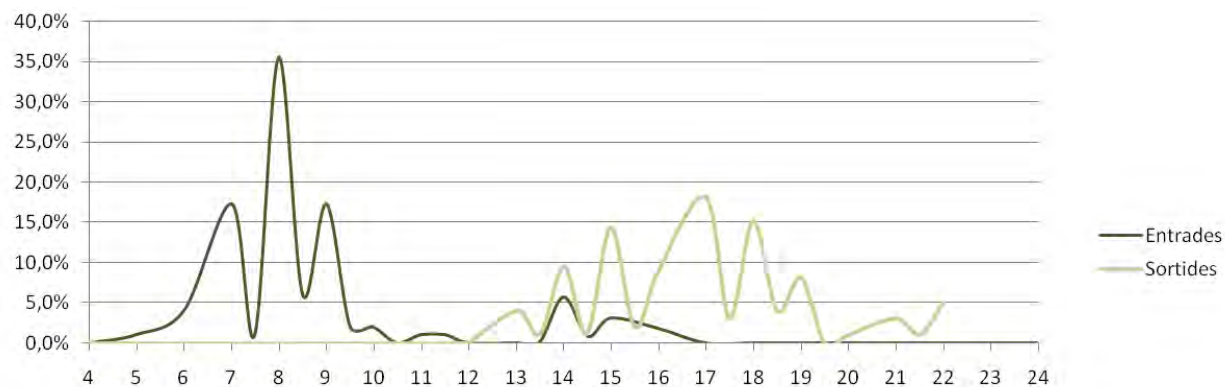
**Figura 3. Corba de distribució horària dels desplaçaments no motoritzats en ús Nova Indústria 22a**



Font: Elaboració pròpia

El comportament de la mobilitat en vehicle privat mostra que els desplaçaments d'entrada es generen principalment pel matí creant algun pic com l'entrada de les 8 del matí que genera un 35% dels desplaçaments i els dos de les 7 i les 9 del matí. Les sortides en canvi es distribueixen a partir de les 14 hores en desplaçaments molt escalonats en fraccions de 30 minuts que són quan coincideixen els finals de jornada dels treballadors.

**Figura 4. Corba de distribució horària dels desplaçaments no motoritzats en ús Nova Indústria 22a**



Font: Elaboració pròpia

### 1.6.1. Repartiment dels desplaçaments en Transport no motoritzat

A partir de les gràfiques de distribució horària es defineixen els fluxos d'entrada i sortida a l'àmbit. L'hora amb major nombre de desplaçaments és 14 a 15h que és quan es produiran 357 anades i tornades de bicicleta i 2.273 desplaçaments a peu per hora entre anades i tornades, fent un total de 2.630 desplaçaments en transport no motoritzat entre entrades i sortides.

Taula 28. Distribució horària del desplaçaments generats en transport no motoritzat d'entrada i sortida

Total	BICICLETA		PEU		TOTAL		
	Entrades	Sortides	Entrades	Sortides	Entrades	Sortides	E+S
4:00:00	0	0	0	0	0	0	0
5:00:00	6	0	36	0	42	0	42
6:00:00	23	0	144	0	167	0	167
7:00:00	102	0	648	0	750	0	750
8:00:00	232	0	1.476	0	1.707	0	1.707
9:00:00	107	0	684	0	791	0	791
10:00:00	11	0	72	0	83	0	83
11:00:00	11	0	72	0	83	0	83
12:00:00	0	0	0	0	0	0	0
13:00:00	6	133	36	847	42	980	1.021
14:00:00	119	238	756	1.517	875	1.755	2.630
15:00:00	124	100	792	635	916	735	1.651
16:00:00	102	50	648	318	750	367	1.117
17:00:00	0	116	0	741	0	857	857
18:00:00	0	105	0	670	0	776	776
19:00:00	0	44	0	282	0	327	327
20:00:00	0	6	0	35	0	41	41
21:00:00	0	22	0	141	0	163	163
22:00:00	0	28	0	176	0	204	204
23:00:00	0	0	0	0	0	0	0
24:00:00	0	0	0	0	0	0	0
<b>TOTAL</b>	<b>842</b>	<b>842</b>	<b>5.363</b>	<b>5.363</b>	<b>6.205</b>	<b>6.205</b>	<b>12.410</b>

Font: Elaboració pròpia

## 1.6.2. Repartiment dels desplaçaments en Transport Públic

A partir de les gràfiques de distribució horària es defineixen els fluxos d'entrada i sortida a l'àmbit. És important definir la nova demanda que es generarà a l'àmbit per determinar si l'oferta actual de transport públic és capaç d'absorbir la demanda. Cal fer èmfasis a l'hora punta de 8 a 9h que es quan es produiran 1.533 desplaçaments per hora entre anades i tornades.

Taula 29. Distribució horària del desplaçaments generats en transport públic d'entrada i sortida

Total	BUS URBÀ		BUS INTERURBÀ		TRAM		RENFE		TOTAL		E+S
	Entrades	Sortides	Entrades	Sortides	Entrades	Sortides	Entrades	Sortides	Entrades	Sortides	
4:00:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
5:00:00	3	0	5	0	25	0	5	0	37	0	37
6:00:00	12	0	19	0	100	0	18	0	150	0	150
7:00:00	54	0	87	0	449	0	83	0	673	0	673
8:00:00	124	0	197	0	1.022	0	189	0	1.533	0	1.533
9:00:00	57	0	91	0	474	0	88	0	710	0	710
10:00:00	6	0	10	0	50	0	9	0	75	0	75
11:00:00	6	0	10	0	50	0	9	0	75	0	75
12:00:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13:00:00	0	15	0	24	2	127	0	23	4	190	194
14:00:00	20	32	32	51	165	264	30	49	247	395	642
15:00:00	9	49	15	78	77	403	14	75	116	604	720
16:00:00	5	27	9	43	45	224	8	41	67	335	403
17:00:00	0	63	0	101	0	522	0	97	0	783	783
18:00:00	0	57	0	91	0	472	0	88	0	708	708
19:00:00	0	24	0	38	0	199	0	37	0	298	298
20:00:00	0	3	0	5	0	25	0	5	0	37	37
21:00:00	0	12	0	19	0	99	0	18	0	149	149
22:00:00	0	15	0	24	0	124	0	23	0	186	186
23:00:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
24:00:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>TOTAL</b>	<b>298</b>	<b>298</b>	<b>474</b>	<b>474</b>	<b>2.459</b>	<b>2.459</b>	<b>456</b>	<b>456</b>	<b>3.686</b>	<b>3.686</b>	<b>7.373</b>

Font: Elaboració pròpia

### 1.6.3. Repartiment dels desplaçaments en Vehicle Privat

Per definir els fluxos d'entrada i sortida a l'àmbit, es fa ús de les gràfiques de distribució horària definides anteriorment per definir la hora punta i també l'ocupació dels vehicles privats i de les motos per tal d'obtenir el nombre vehicles privats que es desplacen. **La mobilitat en hora punta és a les 8-9h de 1.387 cotxes/h, 834 motos/h, 14 d'altres vehicles/h, formant un total de 2.235 vehicles/h.**

Taula 30. Distribució horària dels vehicles d'entrada i sortida

Total	COTXE		MOTO		ALTRES		TOTAL		E+S
	Entrades	Sortides	Entrades	Sortides	Entrades	Sortides	Entrades	Sortides	
4:00:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0
5:00:00	34	0	20	0	0	0	55	0	55
6:00:00	135	0	81	0	1	0	218	0	218
7:00:00	609	0	366	0	6	0	981	0	981
8:00:00	1.387	0	834	0	14	0	2.235	0	2.235
9:00:00	643	0	387	0	6	0	1.036	0	1.036
10:00:00	68	0	41	0	1	0	109	0	109
11:00:00	68	0	41	0	1	0	109	0	109
12:00:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13:00:00	3	172	2	103	0	2	5	277	283
14:00:00	223	357	134	215	2	4	360	576	936
15:00:00	105	546	63	329	1	6	169	880	1.049
16:00:00	61	303	37	183	1	3	98	489	587
17:00:00	0	708	0	426	0	7	0	1.141	1.141
18:00:00	0	641	0	385	0	6	0	1.033	1.033
19:00:00	0	270	0	162	0	3	0	435	435
20:00:00	0	34	0	20	0	0	0	54	54
21:00:00	0	135	0	81	0	1	0	217	217
22:00:00	0	169	0	101	0	2	0	272	272
23:00:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0:00:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>TOTAL</b>	<b>3.335</b>	<b>3.335</b>	<b>2.006</b>	<b>2.006</b>	<b>34</b>	<b>34</b>	<b>5.375</b>	<b>5.375</b>	<b>10.749</b>

Font: Elaboració pròpia




## 1.7. Repartiment territorial dels viatges generats

En base a les dades extretes de l'enquesta realitzada, s'estableix que els viatges generats tant per la indústria tradicional com per la "Nova Indústria 22a" o "Indústria de perímetre ampliat" tenen com a principal origen i destí Barcelona situant-se en valors entorn al 30%. Si s'agrupen els municipis de l'entorn de l'àmbit (Cornellà de Llobregat, Barcelona, Esplugues de Llobregat, Hospitalet de Llobregat, Sant Joan Despí i Sant Just Desvern) conformen un 59,6% dels desplaçaments amb origen i destí en la "Nova Indústria 22a" o "Indústria de perímetre ampliat" i un 77,8% en la indústria tradicional.

Taula 31. Origen/Destinació dels viatges generats

	Nova Indústria 22a	Indústria Tradicional		Nova Indústria 22a	Indústria Tradicional
Arenys De Mar	1,06%	0,00%	Papiol	1,06%	0,00%
Badalona	5,32%	0,00%	Parets Del Vallès	1,06%	0,00%
Barbera	1,06%	0,00%	Premia	1,06%	0,00%
Barcelona	32,98%	27,78%	Ripollet	1,06%	0,00%
Castelldefels	2,13%	0,00%	Rubí	3,19%	0,00%
Cerdanyola	1,06%	0,00%	Sabadell	1,06%	0,00%
Cervelló	1,06%	0,00%	Sentmenat	1,06%	0,00%
Corbera	1,06%	0,00%	St Andreu De La Barca	2,13%	0,00%
Cornella	0,00%	0,00%	St Boi de Llobregat	1,06%	0,00%
El Prat	0,00%	5,56%	St Coloma	1,06%	0,00%
El Vendrell	1,06%	0,00%	St Feliu	2,13%	5,56%
Esplugues de Llobregat	12,77%	16,67%	St Joan Despí	1,06%	5,56%
Granollers	2,13%	0,00%	St Just Desvern	3,19%	5,56%
Hospitalet de Llobregat	9,57%	22,22%	Terrassa	1,06%	0,00%
Hostalets De Pierola	1,06%	0,00%	Vallirana	1,06%	0,00%
Llinars Del Vallès	1,06%	0,00%	Viladecans	2,13%	0,00%
Mataró	0,00%	5,56%	Vilassar De Mar	1,06%	0,00%
Palleja	1,06%	5,56%	<b>Total</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>

Font: Elaboració pròpia



Estudi d'Avaluació de la Mobilitat Generada  
per la Modificació Puntual del PGM a l'àmbit  
industrial "El Gall" d'Esplugues de Llobregat

**Annex V. Impacte de la  
mobilitat sobre les xarxes**

Maig 2019



# ÍNDEX

1. Impacte de la mobilitat sobre les xarxes .....	1
1.1. Vianants i ciclistes .....	1
1.2. Transport Públic .....	5
1.3. Xarxa viària .....	8
1.4. Aparcament .....	10
1.4.1. Aparcament de bicicletes .....	10
1.4.2. Aparcament de turismes.....	11
1.4.3. Aparcament de vehicle elèctric.....	12
1.4.4. Aparcament PMR .....	13
1.4.5. Aparcament de motocicletes .....	14
1.5. Càrrega i descàrrega de mercaderies.....	15
1.6. Indicadors de gènere associats a la nova mobilitat .....	16



# 1. Impacte de la mobilitat sobre les xarxes

## 1.1. Vianants i ciclistes

A partir dels desplaçaments per mode generats actualment i els desplaçaments previstos a partir de la qualificació prevista pel PGMMP, es preveu que hi hagi un increment de 2.456 desplaçaments en modes no motoritzats, 1.347 seran a peu i 1.108 en bicicleta.

Taula 1. Increment del repartiment modal dels modes no motoritzats

	Desplaçaments Actuals	Desplaçaments Previstos	Increment total
A peu	9.379	10.726	<b>1.347</b>
Bicicleta	575	1.684	<b>1.108</b>
<b>Total desplaçaments No Motoritzats</b>	<b>9.954</b>	<b>12.410</b>	<b>2.456</b>

Font: Elaboració pròpia

Tanmateix, cal destacar, que en l'escenari futur caldrà que les noves xarxes internes de l'àmbit puguin absorbir tota la mobilitat prevista per aquest escenari, concretament caldrà que absorbeixin els 12.410 desplaçaments previstos en modes no motoritzats (anada i tornada), es preveu que 10.726 es realitzaran a peu i 1.684 en bicicleta.

Taula 2. Mobilitat generada per desplaçaments previstos en desplaçaments no motoritzats

	Total desplaçaments
Desplaçaments a peu	10.726
Desplaçaments en bicicleta	1.684
<b>Total desplaçaments No Motoritzats</b>	<b>12.410</b>

Font: Elaboració pròpia

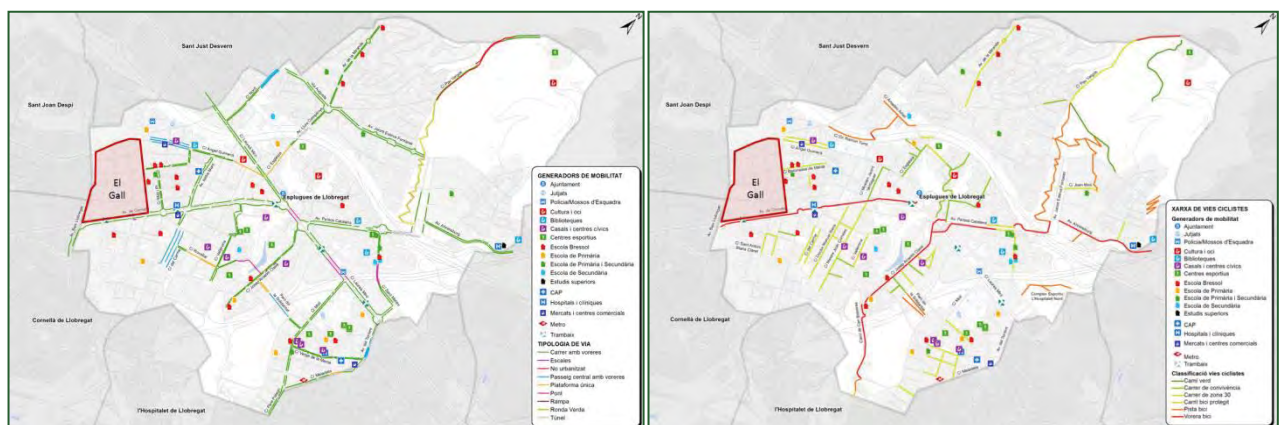
A partir de les gràfiques de distribució horària es defineixen els fluxos d'entrada i sortida a l'àmbit. L'hora amb major nombre de desplaçaments en aquests modes és entre les 14 i les 15h que és quan coincideixen les entrades i sortides dels treballadors que realitzen jornades partides i d'aquells que realitzen jornada intensiva la qual s'inicia o s'acaba en aquest horari.

El PAE es trobarà plenament connectat amb la xarxa de vianants i bicicletes del municipi, i per tant, l'accessibilitat per a vianants i ciclistes més immediata al sector és correcta.

Per tant, a grans trets l'accés des de l'interior del municipi fins a l'interior de l'àmbit, és realitza a través d'una xarxa connexa en un entorn urbà on el vianant té garantits els itineraris per a desplaçar-se.

En aquest sentit, fins a l'accés immediat del sector podem garantir que la mobilitat generada podrà ser absorbida sense problemes significatius per a les xarxes actuals.

Figura 1. Encaix de l'àmbit a la Xarxa de vianants i bicicletes d'Esplugues de Llobregat



Font: Elaboració pròpia en base al PMU Esplugues de Llobregat

- Tot i així, per tal d'aconseguir uns paràmetres de mobilitat universal es presenta algun tram millorable com ara una part del carrer Àngel Guimerà que dona connexió amb Sant Joan Despí ja que es tracta d'un tram de carrers no urbanitzat que afecta negativament la connectivitat externa de la xarxa. El tram presenta voreres que tenen una amplada inferior a 1,8 m o no tenen voreres pel que no compleixen amb el Decret 344/2006, ni amb la llei d'accessibilitat, a més a més presenten un estat molt millorable.

Figura 2. Estat actual del carrer Àngel Guimerà



Font: googlemaps

- El carrer de la Baronessa Maldà que dona accés a l'àmbit des del centre d'Esplugues de Llobregat, també presenta voreres inferiors a 1,8m, i per tant, tampoc compleixen amb el Decret 344/2006, ni amb la llei d'accessibilitat.

En aquest sentit, **els carrers del voltant del sector estan en general correctament urbanitzats i disposen d'amples voreres, així com de passos de vianants correctament senyalitzats i rebaixats, que permeten desplaçaments còmodes a peu, també per a persones amb mobilitat o visibilitat reduïda, però presenten alguns aspectes en els quals caldrà donar resposta en les propostes.**

**Tanmateix, en l'accés al sector i en les connexions des de l'interior d'aquest fins a les parades de transport públic, les xarxes queden desconnectades i no són adequades per absorbir la mobilitat generada. A grans trets, presenten problemes d'accessibilitat, de permeabilitat, les voreres són estretes i la majoria de passos de vianants no són adequats.**

En l'actualitat, en la xarxa de vianants interna les voreres són molt estretes (inferiors a 1,5m i en molts casos inferior a 0,8 m lliures de pas) i algunes es troben en estat molt millorable a nivell de pavimentació. Pel que fa a l'accessibilitat gran part dels passos de vianants no disposen de guals i en alguns casos són inexistents. No es disposa d'una xarxa de vianants de qualitat ni continua, ni connectada amb les principals xarxes de l'àmbit, ni dona compliment a la llei de mobilitat, ni al codi d'accessibilitat i per tant no assoleix uns paràmetres mínims de mobilitat universal.

Figura 3. Xarxes per a vianants internes a l'àmbit en l'estat actual



A nivell de bicicleta tampoc es troba adaptada ni es disposen d'espais segurs per a la seva circulació ni d'aparcaments suficients per a fomentar aquest mode com a mitja habitual de transport.

Figura 4. Xarxa de vianants accés immediat i interna

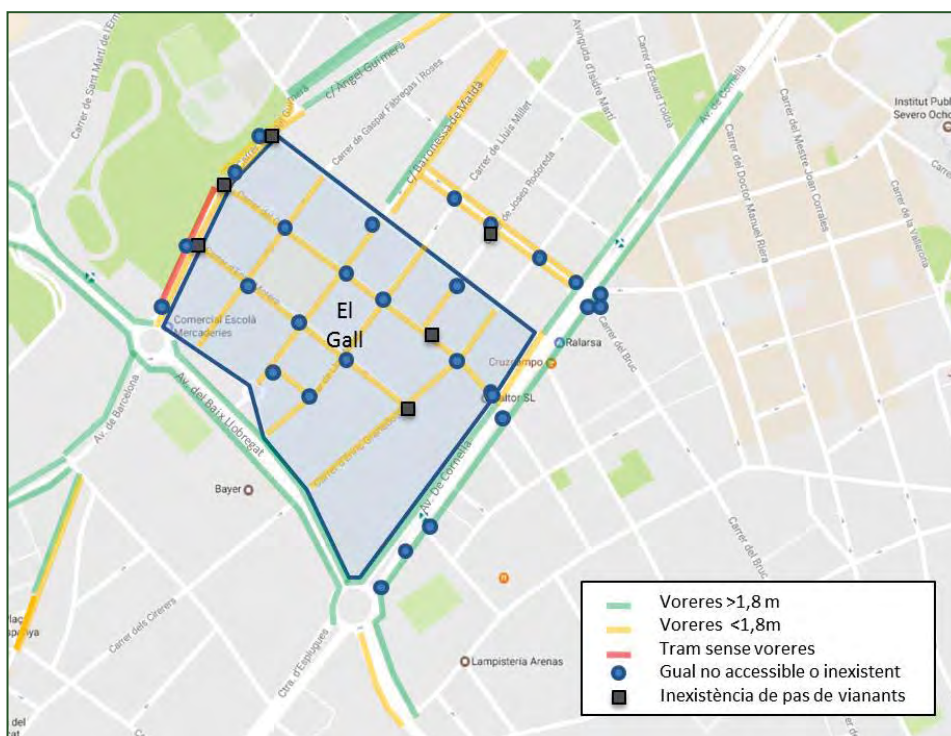
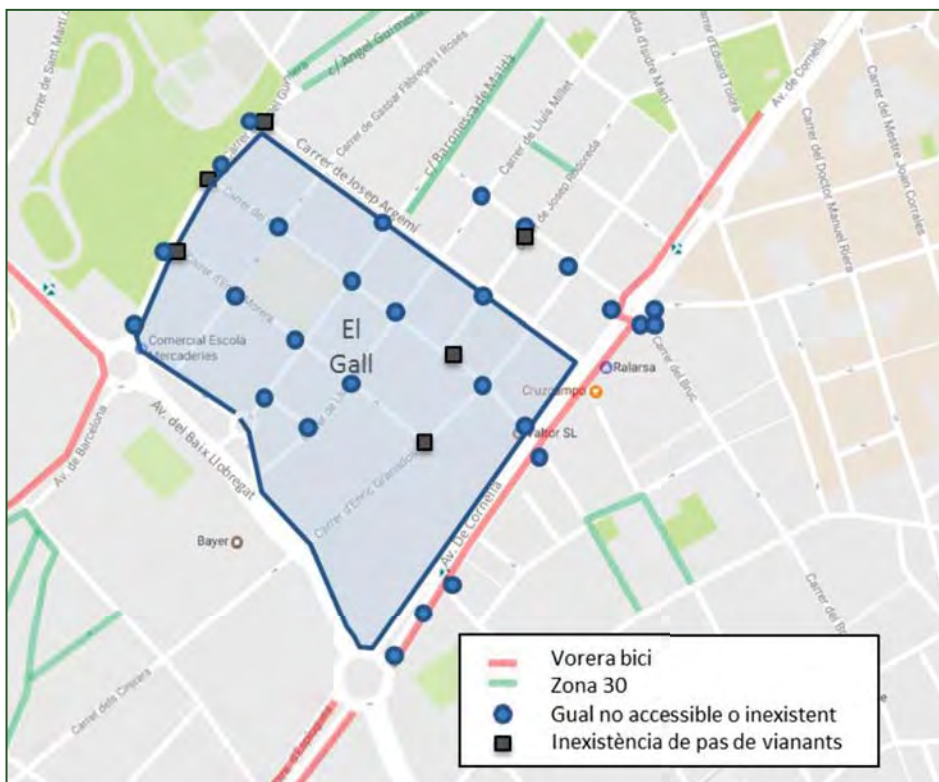


Figura 5. Xarxa de bicicletes accés immediat i interna





Si bé, a nivell de transport públic es disposa d'una extensa oferta, però les connexions des de l'interior del sector fins a les parades més properes no són directes ni adequades, En aquest sentit, es fa necessari millorar la permeabilitat a l'àmbit pel que fa a l'accés i les connexions per a vianants i bicicletes.

Figura 6. Itineraris de connexió amb el transport públic



Cal destacar que donat que l'àmbit objecte d'aquestes MPPGM està situat en una posició de continuïtat amb la trama urbana de la ciutat i integrat en la mateixa, i donat que a mig/llarg termini es preveu que en la totalitat de l'àmbit es situïn activitats de Nova Indústria 22a **cal adaptar les xarxes als patrons de mobilitat que aquest tipus d'indústria presenta i als paràmetres i directius de mobilitat del PMU d'Esplugues i dels plans superiors, els quals persegueixen unes xarxes que fomentin la mobilitat sostenible i la disminució de la dependència del vehicle privat en els teixits urbans. Així com la prioritització invertida fomentant els modes sostenibles i l'expulsió dels vehicles pesants a les vies més perimetrals.**

Per tant, un dels objectius principals de les MPPGM i especialment del present EAMG vinculat a aquest és racionalitzar l'ús de l'escàs espai públic existent i fer-lo més eficient destinant els espais necessaris per a la convivència de tots els modes de forma adequada eficient i sostenible, atès que la seva ampliació es considera inviable.

## 1.2. Transport Públic

Per avaluar la incidència de la nova mobilitat generada envers l'oferta de transport públic disponible, s'ha tingut en compte:

- **La distribució dels desplaçaments amb transport públic:** prenent com a referència la distribució modal obtinguda a l'enquesta. D'acord amb la proximitat dels serveis disponibles envers l'àmbit d'estudi, es preveu que el tram concentri la major part de la demanda prevista amb un 14,7% respecte del total en del transport públic i els autobusos urbans i interurbans concentrin un total de 4,64% (1,71% urbans i 2,92% interurbans) en els desplaçaments previstos.

Tanmateix, a partir dels desplaçaments per mode generats actualment i els desplaçaments previstos a partir de la qualificació prevista pel PGMMP, es preveu que hi hagi un increment de 1.865 desplaçaments en transport públic, 364 en bus interurbà, 1.534 en tram i 5 en Renfe, tot i així, els desplaçaments en transport d'autobús urbà disminuirà en 38 desplaçaments.

Taula 3. Distribució dels desplaçaments amb transport públic segons el mode

	Desplaçaments Actuals	Desplaçaments Previstos	Increment total
Bus Urbà	634	596	-38
Bus interurbà	585	948	364
Tram	3.384	4.917	1.534
Renfe	906	911	5
<b>Total desplaçaments Transport Públic</b>	<b>5.508</b>	<b>7.373</b>	<b>1.865</b>

Font: Elaboració pròpia

- Les dades de demanda actuals dels serveis més propers a l'àmbit d'estudi pel que fa a un dia feiner.

Aquestes dades han estat facilitades per l'AMB i TMB han permès obtenir el grau mig d'ocupació i consegüentment, el total de places disponibles de cada servei. En aquest sentit, **dia feiner tipus existeix un excedent d'oferta del 64% en els serveis d'autobús urbà i un 59% en els serveis d'autobusos interurbans**, si bé aquest valor varia notablement en funció dels diferents serveis ofertats.

Taula 4. Demanda dels serveis d'autobusos urbans més propers a l'àmbit d'estudi en un dia feiner tipus

Línia	Demanda en dia feiner	Total expedicions en dia feiner	Total capacitat ofertada en dia feiner	Total places disponibles	
EP1	1.160	60	2.400	52%	1.240
EP2	588	62	2.480	76%	1.892
<b>TOTAL</b>	<b>1.748</b>	<b>122</b>	<b>4.880</b>	<b>64%</b>	<b>3.132</b>

Font: Elaboració pròpia a partir de les dades facilitades per AMB

Taula 5. Demanda dels serveis d'autobusos interurbans més propers a l'àmbit d'estudi en un dia feiner tipus

Línia	Demanda en dia feiner	Total expedicions en dia feiner	Total capacitat ofertada en dia feiner	Total places disponibles	
57	1.903	144	11.520	83%	9.617
67	7.401	82	9.840	25%	2.439
68	5.273	98	11.760	55%	6.487
78	4.470	94	7.520	41%	3.050
95	2.026	114	9.120	78%	7.094
157	2.169	140	16.800	87%	14.631
L10	5.337	105	8.400	36%	3.063
L46	3.516	130	10.400	66%	6.884
L75	1.772	64	5.120	65%	3.348
L85	5.665	73	5.840	3%	175
<b>TOTAL</b>	<b>39.532</b>	<b>1.044</b>	<b>96.320</b>	<b>59%</b>	<b>56.788</b>

Font: Elaboració pròpia a partir de les dades facilitades per AMB i TMB.

- L'assignació de la nova mobilitat generada amb autobusos urbans i interurbans pel que fa a un dia feiner mig, establint una hipòtesi de distribució dels desplaçaments a partir de la matriu O/D generada en base a l'enquesta realitzada a l'àmbit d'estudi i depenent de les característiques de l'oferta de cadascun dels serveis existents.

Taula 6. Origen/Destinació dels viatges generats

	Nova Indústria 22a	Indústria Tradicional		Nova Indústria 22a	Indústria Tradicional
Ametlla Del Vallès	0,00%	0,00%	Papiol	1,06%	0,00%
Arenys De Mar	1,06%	0,00%	Parets Del Vallès	1,06%	0,00%
Badalona	5,32%	0,00%	Premia	1,06%	0,00%
Barbera	1,06%	0,00%	Ripollet	1,06%	0,00%
Barcelona	32,98%	27,78%	Rubí	3,19%	0,00%
Castelldefels	2,13%	0,00%	Sabadell	1,06%	0,00%
Cerdanyola	1,06%	0,00%	Sentmenat	1,06%	0,00%
Cervelló	1,06%	0,00%	St Andreu De La Barca	2,13%	0,00%
Corbera	1,06%	0,00%	St Boi de Llobregat	1,06%	0,00%
Cornella	0,00%	0,00%	St Coloma	1,06%	0,00%
El Prat	0,00%	5,56%	St Feliu	2,13%	5,56%
El Vendrell	1,06%	0,00%	St Joan Despí	1,06%	5,56%
Esplugues de Llobregat	12,77%	16,67%	St Just Desvern	3,19%	5,56%
Granollers	2,13%	0,00%	Terrassa	1,06%	0,00%
Hospitalet de Llobregat	9,57%	22,22%	Torrelles de Llobregat	0,00%	0,00%
Hostalets De Pierola	1,06%	0,00%	Vallirana	1,06%	0,00%
Llinars Del Vallès	1,06%	0,00%	Viladecans	2,13%	0,00%
Mataró	0,00%	5,56%	Vilassar De Mar	1,06%	0,00%
Palleja	1,06%	5,56%	<b>Total</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>

Font: Elaboració pròpia

En un dia feiner, s'obté que l'oferta disponible podrà absorbir sense cap dificultat la nova mobilitat generada pel transport urbà i interurbà, mantenint una disponibilitat de places del 59% en el transport interurbà.

Cal destacar que els desplaçaments urbans disminuiran en els desplaçaments futurs i per tant augmentaran l'oferta dels urbans a un 65%.

Taula 7. Oferta del transport urbà

Línia	Dia feiner mig						
	Oferta total	Disponibilitat total		Assignació nous desplaçaments generats		Oferta restant	
EP1	2.400	1.240	52%	50%	-19	1.259	52%
EP2	2.480	1.892	76%	50%	-19	1.911	77%
<b>TOTAL</b>	<b>4.880</b>	<b>3.132</b>	<b>64%</b>	<b>100%</b>	<b>-38</b>	<b>3.170</b>	<b>65%</b>

Font: Elaboració pròpia

Taula 8. Oferta del transport interurbà

Línia	Dia feiner mig						
	Oferta total	Disponibilitat total		Assignació nous desplaçaments generats		Oferta restant	
57	11.520	9.617	83%	14%	51	9.566	83%
67	9.840	2.439	25%	13%	47	2.392	24%
68	11.760	6.487	55%	16%	58	6.429	55%
78	7.520	3.050	41%	6%	22	3.028	40%
95	9.120	7.094	78%	13%	47	7.047	77%
157	16.800	14.631	87%	19%	69	14.562	87%
L10	8.400	3.063	36%	6%	22	3.041	36%
L46	10.400	6.884	66%	5%	18	6.866	66%
L75	5.120	3.348	65%	5%	18	3.330	65%
L85	5.840	175	3%	3%	11	164	3%
<b>TOTAL</b>	<b>96.320</b>	<b>56.788</b>	<b>59%</b>	<b>100%</b>	<b>364</b>	<b>56.424</b>	<b>59%</b>

Font: Elaboració pròpia

- L'assignació de la nova mobilitat amb autobusos urbans i interurbans, d'acord amb la distribució temporal dels desplaçaments prevista per a cada ús pel que fa als dies feiners.

S'obté que en un dia feiner tipus, el moment de màxima demanda es produirà de 8:00 a 9:00 hores, amb un total de 75 desplaçaments d'entrada a l'àmbit d'estudi.

Taula 9. Distribució horària del desplaçaments generats en transport públic d'entrada i sortida

Total	BUS URBÀ		BUS INTERURBÀ		TOTAL		
	Entrades	Sortides	Entrades	Sortides	Entrades	Sortides	E+S
4:00:00	0	0	0	0	0	0	0
5:00:00	0	0	2	0	2	0	2
6:00:00	-1	0	7	0	7	0	7
7:00:00	-1	0	33	0	32	0	32
8:00:00	-1	0	76	0	75	0	75
9:00:00	0	0	35	0	35	0	35
10:00:00	0	0	4	0	4	0	4
11:00:00	0	0	4	0	4	0	4
12:00:00	0	0	0	0	0	0	0
13:00:00	0	-1	0	9	0	8	9
14:00:00	0	-2	12	19	12	17	30
15:00:00	0	-1	6	30	6	29	34
16:00:00	0	0	3	17	3	17	20
17:00:00	0	-1	0	39	0	38	38
18:00:00	0	0	0	35	0	35	35
19:00:00	0	0	0	15	0	15	15
20:00:00	0	0	0	2	0	2	2
21:00:00	0	0	0	7	0	7	7
22:00:00	0	0	0	9	0	9	9
23:00:00	0	0	0	0	0	0	0
0:00:00	0	0	0	0	0	0	0
<b>TOTAL</b>	<b>-3</b>	<b>-5</b>	<b>182</b>	<b>182</b>	<b>179</b>	<b>177</b>	<b>356</b>

Font: Elaboració pròpia

Contrastant l'oferta disponible en hora punta de cadascun dels serveis amb la demanda prevista segons la distribució horària, i aplicant un factor d'ocupació del 75% i una assignació de la demanda sobre cada servei equivalent a la del dia mig, s'obté que:

Taula 10. Incidència de la demanda generada sobre els serveis actuals d'autobusos urbans

Línia	En hora punta dia feiner							
	Exp./FHP (anada i tornada)	Oferta total	Estimació ocupació en FHP	Oferta restant	Assignació nous desplaçaments generats	Oferta restant	Exp./FHP (anada i tornada)	Oferta total
EP1	4	160	75%	40	0%	0	40	25%
EP2	4	160	75%	40	100%	-1	41	26%
<b>TOTAL</b>	<b>8</b>	<b>320</b>	<b>75%</b>	<b>80</b>	<b>100%</b>	<b>-1</b>	<b>81</b>	<b>25%</b>

Font: Elaboració pròpia

Taula 11. Incidència de la demanda generada sobre els serveis actuals d'autobusos interurbans

Línia	En hora punta dia feiner							
	Exp./FHP (anada i tornada)	Oferta total	Estimació ocupació en FHP	Oferta restant	Assignació nous desplaçaments generats	Oferta restant	Exp./FHP (anada i tornada)	Oferta total
57	8	640	75%	160	14%	11	149	23%
67	5	600	75%	150	13%	10	140	23%
68	6	720	75%	180	16%	12	168	23%
78	6	480	75%	120	6%	5	115	24%
95	6	480	75%	120	13%	10	110	23%
157	8	960	75%	240	19%	14	226	24%
L10	6	480	75%	120	6%	5	115	24%
L46	8	640	75%	160	5%	4	156	24%
L75	4	320	75%	80	5%	4	76	24%
L85	4	320	75%	80	3%	2	78	24%
<b>TOTAL</b>	<b>61</b>	<b>5.640</b>	<b>75%</b>	<b>1.410</b>	<b>100%</b>	<b>76</b>	<b>1334</b>	<b>24%</b>

D'acord amb aquesta anàlisi es conclou que **els serveis d'autobusos urbans i interurbans existents que donen cobertura a l'àmbit d'estudi, podran absorbir sense dificultats la nova demanda generada**, de manera que, **no es considera necessària la implementació de millores que suposin un increment permanent en els moments de màxima demanda de l'oferta actual de cap dels serveis existents**.

Pel que respecten els desplaçaments realitzats amb tram tal i com s'ha descrit anteriorment, el tram actualment no té problemes d'ocupació i per tant es pot afirmar que els desplaçaments realitzats amb tram podran ser perfectament absorbits sense dificultat per la nova demanda generada de tal manera que tampoc serà necessària la implantació de millores pel que fa referència a nivell d'ocupació de transport públic. A part cal destacar que en el futur hi haurà la prolongació del tram, permetent una unió directe de l'àmbit d'estudi amb gran part de Barcelona, Sant Adrià de Bessos fins arribar a Badalona així millorant notablement el seu accés a l'àmbit.

### 1.3. Xarxa viària

A partir dels desplaçaments per mode generats actualment i els desplaçaments previstos a partir de la qualificació prevista pel PGMMP, es preveu que hi hagi un increment de 2.303 desplaçaments en vehicle privat generats principalment per 2.082 desplaçaments en cotxe i 387 en moto. Els desplaçaments en altres modes com els camions disminuiran en 165 desplaçaments.

Taula 12. Increment del repartiment modal del vehicle privat

	Desplaçaments Actuals	Desplaçaments Previstos	Increment total
Cotxe	7.256	9.338	<b>2.082</b>
Moto	4.027	4.413	<b>387</b>
Altres (camió petit)	233	67	<b>-165</b>
<b>Total desplaçaments Vehicle privat</b>	<b>11.515</b>	<b>13.818</b>	<b>2.303</b>

Font: Elaboració pròpia

Tot i així, cal remarcar que cada desplaçament en vehicle privat no suposa un desplaçament de vehicle ja que en certs casos els vehicles són ocupats per més d'una persona. Per tant, després d'aplicar un factor d'ocupació de 1,4 pel cotxe i un 1,1 en la moto, hi haurà un increment de 1.487 desplaçaments en cotxe, 351 en moto i disminuiran en 165 camions.

Taula 13. Increment del repartiment modal del vehicle privat

	Desplaçaments Actuals	Desplaçaments Previstos	Increment total
Cotxe	5.183	6.670	<b>1.487</b>
Moto	3.660	4.012	<b>351</b>
Altres (camió petit)	233	67	<b>-165</b>
<b>Total desplaçaments vehicle privat</b>	<b>9.076</b>	<b>10.749</b>	<b>1.673</b>

A partir de la corba de distribució horària dels desplaçaments en cotxe es mostren les entrades i sortides de l'àmbit, cal destacar que principalment els cotxes entren entre les 7 i les 9 i després no és fins a la 13h que comencen a sortir de l'àmbit. La distribució horària de l'ocupació de les motos és similar a la dels cotxes, principalment tenen entrada entre les 7 i les 10h.

Taula 14. Distribució horària dels desplaçaments de cotxe i moto

Total	COTXE		E+S	MOTO		E+S
	Entrades	Sortides		Entrades	Sortides	
4:00:00	0	0	0	0	0	0
5:00:00	34	0	34	20	0	20
6:00:00	135	0	169	81	0	102
7:00:00	609	0	778	366	0	468
8:00:00	1.387	0	2.165	834	0	1.302
9:00:00	643	0	2.807	387	0	1.689
10:00:00	68	0	2.875	41	0	1.729
11:00:00	68	0	2.942	41	0	1.770
12:00:00	0	0	2.942	0	0	1.770
13:00:00	3	172	2.774	2	103	1.669
14:00:00	223	357	2.640	134	215	1.588
15:00:00	105	546	2.198	63	329	1.322
16:00:00	61	303	1.956	37	183	1.176
17:00:00	0	708	1.248	0	426	750
18:00:00	0	641	607	0	385	365
19:00:00	0	270	337	0	162	203
20:00:00	0	34	303	0	20	183
21:00:00	0	135	169	0	81	101
22:00:00	0	169	0	0	101	0
23:00:00	0	0	0	0	0	0
0:00:00	0	0	0	0	0	0
<b>TOTAL</b>	<b>3.335</b>	<b>3.335</b>		<b>2.006</b>	<b>2.006</b>	

Font: Elaboració pròpia

Tal i com es mostra en l'apartat de caracterització de la xarxa viària, amb els nivells de servei actuals i amb l'increment que suposa la mobilitat **413 vehicles en hora punta**, no hi haurà cap problema per absorbir aquesta mobilitat.

De fet, en l'estat actual les principals incidències negatives que es detecten venen generades pels vehicles de gran tonatge que circulen i que operen a l'àmbit i que a la llarga es preveu que desapareixeran.

Donat que no es tracta d'un procés de integració imminent i que en alguns casos es farà necessari l'accés de vehicles pesats i de mercaderies (segons dades dels aforaments realitzats al març del 2017, aquests suposen al voltant d'un 3-4% de la mobilitat total l'àmbit). En aquest sentit, l'Estudi de la mobilitat generada de les MPPGM contribuirà a concretar el detall d'aquestes actuacions, així com a distribuir els usos en l'escassa amplada dels espais públics de l'àmbit, i definirà uns itineraris i unes zones de parada per a aquests vehicles.

Es prioritzarà els accessos rodats a l'àmbit des de l'avinguda del Baix Llobregat i el carrer d'Àngel Guimerà, que com s'ha demostrat en apartats anteriors, són els que menys mobilitat quotidiana suporten i els més aïllats de la trama urbana i s'evitaran els fluxos de trànsit pesant pel carrer de Josep Argemí i la avinguda de Cornellà que són les carreres principals de connexió amb les zones urbanes i on cal prioritzar en els espais dedicats a la mobilitat més sostenible i en les connexions amb les xarxes actuals definides pel PMU.

En aquest aspecte, l'EAMG en l'apartat de propostes jerarquitzava la malla viària bàsica de l'àmbit i els seus sentits de circulació, per transformar la major proporció possible d'espai públic en una plataforma continua amb paviment únic i molt pocs obstacles –senyalització, enllumenat, mobiliari urbà, RSU, etc-. La gestió temporal de l'espai pot constituir un bon ajut per a la seva òptima administració.

## 1.4. Aparcament

En el present apartat s'estima el nombre de reserves d'aparcament que seran necessàries a partir de les diferents activitats i usos del sòl de l'àmbit per tal de cobrir de manera suficient la demanda d'estacionament que es generi. Per tal d'obtenir el nombre de reserves s'han aplicat les ràtios que estipula el Decret 344/2006.

### 1.4.1. Aparcament de bicicletes

Segons dictamina el Decret 344/2006, les reserves mínimes d'aparcament fora de la via pública en funció de les activitats i usos del sòl que es preveuen són un total de 2.041 places per a bicicletes si es considera l'ús d'indústria i parcs i jardins del Decret. De totes maneres tal i com s'ha descrit anteriorment la tipologia d'indústria que contempla el Decret és tradicional i per tant no és de Nova Indústria 22a.

Taula 15. Proposta de places per bicicletes a l'àmbit d'estudi

Ús	Sup. Sòl	Sup. Sostre	Ràtio del Decret 344/2006	Aparcament bicicletes
Parcs i jardins	5.042,00	-	1 plaça / 100m <sup>2</sup> de sòl	51
Nova indústria 22a	103.605,00	198.904,00	1 plaça / 100m <sup>2</sup> de sostre	1.990
			-	2.041 places

Font: Elaboració pròpia

Tot i això, es considera que les 2.041 places que marca el Decret 344/2006 estarien per sobre de les necessitats actuals a l'àmbit. Donat que el present estudi ja preveu un increment sobre la quota de la bicicleta en la mobilitat actual del sector les necessitats de places per a bicicletes són inferiors.

En aquest sentit, el volum previst de desplaçaments per a bicicleta que es generarà al sector i la seva distribució horària i es preveu que la franja del dia on es presenta **la major ocupació serà entre les 11:00h i 13:00h** on es crearà la necessitat de **disposar de 493 places per a bicicletes per donar resposta a la demanda prevista**. Cal destacar que els desplaçaments de l'àmbit es distribueixen principalment en entrades concentrades a les primeres hores del matí i sortides per les tardes, fet que crea una ocupació força elevada en les hores de mig-matí i migdia, a partir de les 13 hores ja es comença a veure una disminució de l'ocupació creat per aquella gent que acaba el torn o la jornada laboral.

Taula 16. Distribució horària dels desplaçaments de la bicicleta

Total	BICICLETA		OCUPACIÓ
	Entrades	Sortides	E+S
4:00:00	0	0	0
5:00:00	6	0	6
6:00:00	23	0	28
7:00:00	102	0	130
8:00:00	232	0	362
9:00:00	107	0	469
10:00:00	11	0	480
11:00:00	11	0	493
12:00:00	0	0	493
13:00:00	6	133	364
14:00:00	119	238	245
15:00:00	124	100	269
16:00:00	102	50	321
17:00:00	0	116	205
18:00:00	0	105	100
19:00:00	0	44	55
20:00:00	0	6	50
21:00:00	0	22	28
22:00:00	0	28	0
23:00:00	0	0	0
0:00:00	0	0	0
<b>TOTAL</b>	<b>863</b>	<b>863</b>	

Font: Elaboració pròpia

De totes maneres, seguint els objectius de la mobilitat sostenible definits pel Pla Director de la Mobilitat de la RMB, es proposa millorar l'oferta de places d'aparcament de bicicletes sobre la demanda màxima prevista.

Taula 17. Necessitats de places per bicicletes

Ràtio per cada 100 m <sup>2</sup> de superfície de sòl
0,48 places de bicicletes / 100m <sup>2</sup> de sòl

Font: Elaboració pròpia

En aquest sentit, es proposa implantar un total de 493 places per a bicicletes equivalent a 0,48 bicicletes per cada 100m<sup>2</sup> de superfície. Es proposa que s'instal·lin 247 places en forma de U invertida que suposaran una capacitat per a l'aparcament de 494 bicicletes.

S'implantaràn 0,24 places dins de la parcel·la per cada 100m<sup>2</sup> de sostre d'indústria i 0,24 places per cada 100m<sup>2</sup> de sòl de parcs i jardins. Sempre i quan l'edifici ho permeti s'incentiva que s'implantin els aparcaments en l'interior de l'edifici ja que donen una major seguretat.

#### 1.4.2. Aparcament de turismes

**El Decret 344/2006 d'EAMG en l'Annex 3 només contempla la necessitat de reserva de places de turismes i motocicletes per l'ús d'habitatge i estacions de ferrocarril i d'autobusos interurbans**

Segons les directrius del Decret no es contempla reserva mínima d'aparcament fora de la via pública per a turismes vinculada a l'ús industrial i de parcs i jardins. De totes maneres, s'ha avaluat la capacitat necessària d'aparcaments per a turismes a partir de l'ocupació prevista determinada en base a les entrades i sortides al sector en turisme. Es preveu que la franja del dia on es presenta la major ocupació serà entre les 11:00h i 13:00h on l'ocupació mostra la necessitat de disposar de 2.942 places per a turismes amb una dimensió mínima de 4,75m x 2,40m per donar resposta a la demanda prevista. Cal destacar que els desplaçaments de l'àmbit es distribueixen principalment en entrades concentrades a les primeres hores del matí i sortides per les tardes, fet que crea una ocupació força elevada en les hores de mig-matí i migdia, a partir de les 13 hores ja es comença a veure una disminució de l'ocupació creat per aquella gent que acaba el torn o la jornada laboral.

Taula 18. Distribució horària dels desplaçaments de cotxe

Total	COTXE		OCUPACIÓ
	Entrades	Sortides	E+S
4:00:00	0	0	0
5:00:00	34	0	34
6:00:00	135	0	169
7:00:00	609	0	778
8:00:00	1.387	0	2.165
9:00:00	643	0	2.807
10:00:00	68	0	2.875
11:00:00	68	0	2.942
12:00:00	0	0	2.942
13:00:00	3	172	2.774
14:00:00	223	357	2.640
15:00:00	105	546	2.198
16:00:00	61	303	1.956
17:00:00	0	708	1.248
18:00:00	0	641	607
19:00:00	0	270	337
20:00:00	0	34	303
21:00:00	0	135	169
22:00:00	0	169	0
23:00:00	0	0	0
0:00:00	0	0	0
<b>TOTAL</b>	<b>3.335</b>	<b>3.335</b>	

Font: Elaboració pròpia



Per tal de disposar de 2.942 places d'aparcament per a turismes, serà necessari que per cada 100m<sup>2</sup> de superfície de sostre, s'habilitin 1,48 places d'aparcament.

Taula 19. Necessitats de places per turismes

Ràtio per cada 100 m <sup>2</sup> de superfície de sostre
1,48 places per a turismes / 100m <sup>2</sup> de sostre

Font: Elaboració pròpia

### 1.4.3. Aparcament de vehicle elèctric

D'acord amb el Reial Decret 1053/2014 disposició adicional primera, punts 1 i 2, les reserves de places amb punt de recàrrega elèctrica es defineixen en funció de les noves places d'aparcament que es desenvolupin en l'àmbit.

**Real Decreto 1053/2014** "Instalaciones con fines especiales. Infraestructura para la recarga de vehículos eléctricos"

1. En edificios o estacionamientos de nueva construcción deberán incluirse la instalación eléctrica específica para la recarga de los vehículos eléctricos, con las siguientes dotaciones mínimas:
  - a) En aparcamientos o estacionamientos colectivos en edificios de régimen de propiedad horizontal, se deberá ejecutar una conducción principal por zonas comunitarias.
  - b) En aparcamientos o estacionamientos de flotas privadas, cooperativas i de empresa, o los de oficinas, para su propio personal o asociados, o depósitos municipales de vehículos, las instalaciones necesarias para suministrar a una estación de recarga por cada 40 plazas.
  - c) En aparcamientos o estacionamientos públicos permanentes, las instalaciones necesarias para suministrar a una estación de recarga por cada 40 plazas.
2. En la vía pública, deberán efectuarse instalaciones necesarias para dar suministro a las estaciones de recarga ubicadas en las plazas destinadas a vehículos eléctricos que estén previstas en los Planes de Movilidad Sostenible supramunicipales o municipales.

En el present document es realitza una hipòtesis de les possibles noves places que s'implantaran en fases posterior per a poder quantificar de forma aproximada la quantitat de punts de recàrrega que caldrà implantar.

S'ha utilitzat el nombre total de places d'aparcament per a turisme que s'ha calculat anteriorment segons l'ocupació sent un total de 2.942 places estimades per a turismes.

A partir d'aquest valor s'ha aplicat la ràtio que indica el Reial Decret, i es preveu que en cas de que es desenvolupin 2.942 noves places d'aparcament caldrà fer una **instal·lació de 74 punts de recàrrega**, que correspondrà al 2,5 % de les places d'aparcament per a turisme.

Taula 20. Proposta de punts de recarrega

Aparcament per turismes	% places amb punts de recàrrega	Nº punts de recàrrega
2.942	1 plaça amb punt de recàrrega per cada 40 places	74

Font: Elaboració pròpia

Aquest càlcul està estimat a partir de la reserva mínima de places per a vehicles. Per aquest motiu serà necessari ajustar-lo en fases posteriors un cop es defineixin les noves places d'aparcament a l'àmbit per tal d'obtenir el nombre òptim de punts de recàrrega en funció de les noves places d'aparcament.

En aquest sentit, s'haurà d'aplicar la ràtio que estableix el Reial Decret 1053/2014 de 1 plaça d'aparcament de vehicle elèctric per cada 40 places (2,5%).

#### 1.4.4. Aparcament PMR

En aquesta línia, també cal tenir en compte la reserva de places per a persones amb mobilitat reduïda. Segons el document *DB-SUA: Seguridad de Utilización y Accesibilidad* estableix que en ús comercial es farà una reserva d'una plaça de PMR per cada 50 places d'aparcament.

##### **Documento Básico SUA. Febrero del 2010. Seguridad de Utilización y Accesibilidad**

En otros usos, todo edificio o establecimiento con aparcamiento propio cuya superficie construida exceda de 100 m<sup>2</sup> contará con las siguientes plazas de aparcamiento accesibles:

- a) En uso Residencial Público, una plaza accesible por cada alojamiento accesible.
- b) En uso Comercial, Pública Concurrencia o Aparcamiento de uso público, una plaza accesible por cada 33 plazas de aparcamiento o fracción.
- c) En cualquier otro uso, una plaza accesible por cada 50 plazas de aparcamiento o fracción, hasta 200 plazas y una plaza accesible más por cada 100 plazas adicionales o fracción.

En todo caso, dichos aparcamientos dispondrán al menos de una plaza de aparcamiento accesible por cada plaza reservada para usuarios de silla de ruedas.

En el present document es realitza una hipòtesis de les possibles noves places que s'establiran en fases posterior per a poder quantificar de forma aproximada la quantitat de places d'aparcament que caldrà implantar per a PMR.

Pel que fa al dimensionament s'ha utilitzat el nombre total de places d'aparcament per a turisme que s'ha calculat anteriorment, obtenint un total de 2.942 places per a turismes. A partir d'aquest valor s'ha aplicat la ràtio que indica el Documento Básico SUA del Febrer del 2010 i **es preveu la creació de 59 places per a PMR.**

Taula 21. Proposta de places d'aparcament per a PMR

Aparcament per turismes	% places per a PMR	Nº punts de recàrrega
2.942	1 plaça PMR per cada 50 places d'aparcament	59

Font: Elaboració pròpia

En el conjunt de l'àmbit es farà una reserva de 2.942 places per a vehicles de les quals 74 seran destinades a punts de recàrrega i 59 a places per a persones de mobilitat reduïda.

Taula 22 Resum propostes de places d'aparcament per a turismes

Places d'aparcament per a turismes				
	Nº Places per turismes	Places normals	Places amb punts de recàrrega	places PMRs
Ràtio a aplicar per parcel·la	1,48 per cada 100m <sup>2</sup>	-	2,50%	2%
Total de places	2.942	2.968	74	59

Font: Elaboració pròpia

Aquest càlcul està estimat a partir del nombre de la reserva mínima de places per a turismes de tot l'àmbit. Per aquest motiu serà necessari ajustar-lo en fases posteriors un cop es defineixin les noves places d'aparcament en cada parcel·la per tal d'obtenir el nombre òptim de places per a PMR en funció de les places d'aparcament per parcel·la.

En aquest sentit, un cop definides les noves places d'aparcament per a turismes s'haurà d'aplicar la ràtio que estableix el Documento Básico SUA del Febrer del 2010, la ràtio de 1 plaça d'aparcament per a PMR per cada 50 places planificades.

### 1.4.5. Aparcament de motocicletes

**El Decret 344/2006 d'EAMG en l'Annex 3 només contempla la necessitat de reserva de places de turismes i motocicletes per l'ús d'habitatge i estacions de ferrocarril i d'autobusos interurbans**

Segons les directrius del Decret no es contempla reserva mínima d'aparcament **fora de la via pública per a motocicletes vinculada a l'ús industrial i de parcs i jardins**. Tot i així, a partir del present estudi es proposa implantar places per a motocicletes, amb l'objectiu de garantir que s'habiliten espais suficients per evitar en tot moment l'aparcament d'aquests vehicles sobre les voreres.

**Pel que fa al dimensionament, s'ha avaluat la capacitat necessària d'aparcaments per a motocicletes a partir de l'ocupació prevista determinada en base a les entrades i sortides al sector en motocicletes.** Es preveu que la franja del dia on es presenta la major ocupació serà entre les 11:00h i 13:00h on l'ocupació mostra la necessitat de **disposar de 1.770 places per a motocicletes amb una dimensió mínima de 2,2m x 1,0m per donar resposta a la demanda prevista**. Cal destacar que els desplaçaments de l'àmbit es distribueixen principalment en entrades concentrades a les primeres hores del matí i sortides per les tardes, fet que crea una ocupació força elevada en les hores de mig-matí i migdia, a partir de les 13 hores ja es comença a veure una disminució de l'ocupació creat per aquella gent que acaba el torn o la jornada laboral.

Taula 23. Distribució horària dels desplaçaments de moto

Total	MOTO		OCUPACIÓ
	Entrades	Sortides	E+S
4:00:00	0	0	0
5:00:00	20	0	20
6:00:00	81	0	102
7:00:00	366	0	468
8:00:00	834	0	1.302
9:00:00	387	0	1.689
10:00:00	41	0	1.729
11:00:00	41	0	1.770
12:00:00	0	0	1.770
13:00:00	2	103	1.669
14:00:00	134	215	1.588
15:00:00	63	329	1.322
16:00:00	37	183	1.176
17:00:00	0	426	750
18:00:00	0	385	365
19:00:00	0	162	203
20:00:00	0	20	183
21:00:00	0	81	101
22:00:00	0	101	0
23:00:00	0	0	0
0:00:00	0	0	0
<b>TOTAL</b>	<b>2.006</b>	<b>2.006</b>	

Font: Elaboració pròpia

Per tal de disposar de 1.770 places d'aparcament per a motocicletes serà necessari que per cada 100m<sup>2</sup> de superfície de sostre, s'habilitin 0,89 places d'aparcament.

Taula 24. Necessitats de places per motocicletes

Ràtio per cada 100 m <sup>2</sup> de superfície de sostre
0,89 places per a motocicletes / 100m <sup>2</sup> de sostre

Font: Elaboració pròpia

A més a més, d'acord amb el Reial Decret 1053/2014 disposició adicional primera, punts 1 i 2, les **reserves de places amb punt de recàrrega elèctrica** es defineixen en funció de les noves places d'aparcament per motocicleta que es desenvolupin en l'àmbit.

**Real Decreto 1053/2014** "Instalaciones con fines especiales. Infraestructura para la recarga de vehículos eléctricos"

1. En edificios o estacionamientos de nueva construcción deberán incluirse la instalación eléctrica específica para la recarga de los vehículos eléctricos, con las siguientes dotaciones mínimas:
  - a) En aparcamientos o estacionamientos colectivos en edificios de régimen de propiedad horizontal, se deberá ejecutar una conducción principal por zonas comunitarias.
  - b) En aparcamientos o estacionamientos de flotas privadas, cooperativas i de empresa, o los de oficinas, para su propio personal o asociados, o depósitos municipales de vehículos, las instalaciones necesarias para suministrar a una estación de recarga por cada 40 plazas.
  - c) En aparcamientos o estacionamientos públicos permanentes, las instalaciones necesarias para suministrar a una estación de recarga por cada 40 plazas.
2. En la vía pública, deberán efectuarse instalaciones necesarias para dar suministro a las estaciones de recarga ubicadas en las plazas destinadas a vehículos eléctricos que estén previstas en los Planes de Movilidad Sostenible supramunicipales o municipales.

En el present document es realitza una hipòtesis de les possibles noves places que s'implantarán en fases posterior per a poder quantificar de forma aproximada la quantitat de punts de recàrrega que caldrà implantar.

A partir d'aquest valor s'ha aplicat la ràtio que indica el Reial Decret, i es preveu que en cas de que es desenvolupin 1.770 noves places d'aparcament caldrà fer una **instal·lació de 44 punts de recàrrega per a motocicleta**, que correspondrà al 2,5 % de les places d'aparcament per a motocicleta.

Taula 25 Proposta de punts de recarrega.

Aparcament per motocicletes	% places amb punts de recàrrega	Nº punts de recàrrega
1.770	1 plaça amb punt de recàrrega per cada 50 places	44

Font: Elaboració pròpia

## 1.5. Càrrega i descàrrega de mercaderies

Segons estableix el Decret 344/2006, s'han de tenir en compte diversos aspectes relatius a la càrrega i descàrrega per a establiments comercials:

**(art. 6.1.)** "Els locals comercials han de destinar per a magatzem un mínim d'un 10% de sostre, a l'interior de l'edifici o en terrenys edificables del mateix solar, llevat que es tracti d'activitats comercials que per les seves característiques especials, justifiquin adequadament la manca de necessitat de magatzem per als seus productes"

**(art. 6.2.)** En el cas d'EAMGs de grans o mitjans establiments<sup>1</sup> s'ha de tenir en compte que:

a) "Han de disposar d'un moll o d'un espai mínim de 3 x 8 metres de càrrega integrat a la instal·lació o situat a terrenys edificables del mateix solar, en cas de superfície de venda superior a 1.300 m<sup>2</sup>."

b) "A partir d'aquesta superfície, pels següents 5.000 m<sup>2</sup> de superfície de venda, han de disposar d'un altre moll addicional de les mateixes característiques i un altre més per cada un dels següents 10.000 m<sup>2</sup>."

Segons les directrius del Decret no es contempla reserva mínima d'aparcament tot i això a partir dels resultats de l'enquesta realitzada a les empreses s'ha extret la ràtio per determinar les necessitats d'espais destinats a la C/D de l'àmbit.

Taula 26. Necessitats operacions C/D

Tipus Indústria	Mitjana d'operacions dia/100m <sup>2</sup> de sup.
Nova indústria 22a	0,12
Indústria tradicional	0,18

Font: Enquesta empreses

En l'actualitat, en el polígon es disposa de diferents zones de C/D que tal i com es mostra a l'apartat 1.3.4 *Oferta de zones de càrrega i descàrrega de l'annex III*, la situació d'aquestes en molts casos causen efectes negatius sobre la mobilitat de l'àmbit, tant per als modes més sostenibles com per als vehicles lleugers que circulen per l'àmbit. Tal i com es pot observar en els resultats de l'enquesta realitzada a les empreses de l'àmbit aquestes necessitats es troben en major proporció lligades a la tipologia d'empresa tradicional.

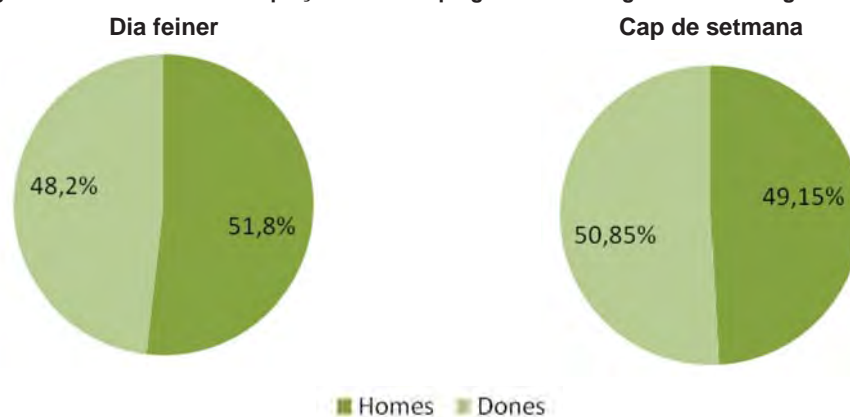
## 1.6. Indicadors de gènere associats a la nova mobilitat

Un altre aspecte a considerar és si la distribució modal presenta diferències segons el gènere. Tal i com es d'esperar entre les dones i els homes hi ha diferències en les necessitats, condicions i formes de desplaçar-se i es per això que quan s'avalua la mobilitat generada del individu es consideren tots aquests aspectes.

Les diferències més importants es troben en:

- Mobilitat segons gènere: A partir de l'Enquesta de Mobilitat Quotidiana del 2006 d'Esplugues de Llobregat es determina que els desplaçaments realitzat en dia feiner és força similar per les dones (48,2%) i homes (51,8%) tot i que és lleugerament superior en els homes. El cap de setmana es pot apreciar que el promig de desplaçaments de les dones (50,85%) passa a ser lleugerament superior a la dels homes(49,15%).

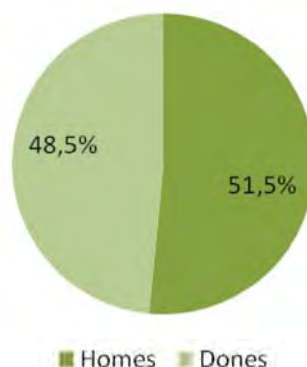
Figura 7. Distribució dels desplaçaments d'Esplugues de Llobregat realitzats segons el gènere



Font: Elaboració pròpia mitjançant dades de la EMQ 2006 del municipi d'Esplugues de Llobregat

L'última enquesta de mobilitat realitzada el 2011 mostra que la distribució de desplaçaments segons gènere continua sent força similar marcant una lleugera diferència a l'alça en els homes.

Figura 8. Distribució dels desplaçaments d'Esplugues de Llobregat segons el gènere

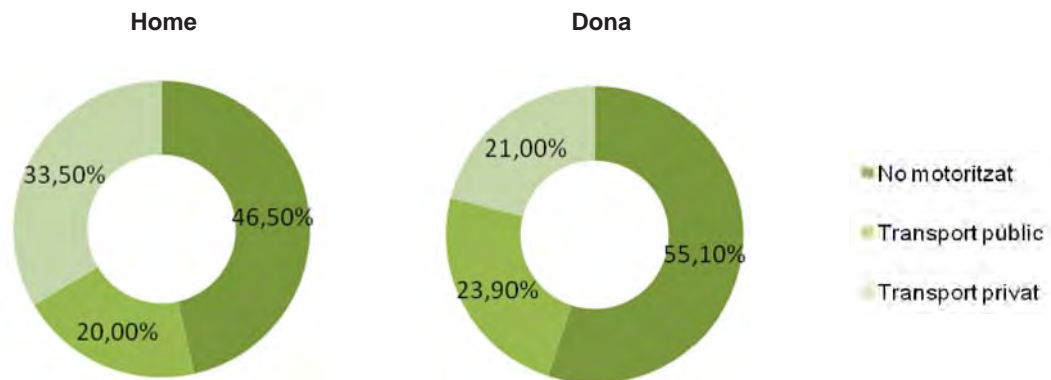


Font: Elaboració pròpia mitjançant dades de la EMQ 20011 del municipi d'Esplugues de Llobregat

- L'elecció del mode de transport: els homes viatgen amb més freqüència en cotxe i moto i en canvi les dones fan més ús del transport públic o van a peu.

A partir de l'Enquesta de Mobilitat Quotidiana del 2011 d'Esplugues de Llobregat es determina que el dia feiner tant els homes com les dones es desplacen de forma predominant en modes no motoritzats, tot i així, els homes utilitzen més el vehicle privat (33,5%) que les dones (21,0%).

**Figura 9. Distribució dels modes desplaçament d'Esplugues de Llobregat per gènere**




*Font: Elaboració pròpia mitjançant dades de la EMQ 2011 del municipi d'Esplugues de Llobregat*

- Tot i que la tendència marca que la quantitat de dones que posseeixen carnet cada cop és més propera a la dels homes, són ells qui acaben disposant de cotxe o moto. Si la família disposa només d'un vehicle, és l'home de família qui normalment n'acaba fent ús.
- Repartiment modal: normalment les dones tenen cadenes de viatges més complicades, formades per diversos viatges. En canvi els homes fan viatges directes entre la casa i la feina. Aquest fet s'explica perquè les dones normalment es responsabilitzen més de la casa i els fills i per això realitzen els viatges destinats a la compra i l'escola.
- Longitud de trajecte: Els homes de mitja viatgen més distància que les dones.
- Hores del desplaçaments: El fet que les dones no tinguin una presència tant gran en el mercat laboral fa que no estiguin tant condicionades pels horaris dels desplaçaments. També es pot dir que aquests desplaçaments acostumen a ser en hores baixes.

Per tant, no es preveu la necessitat d'emprendre propostes ja que es considera que no influeix.





Estudi d'Avaluació de la Mobilitat Generada per la Modificació Puntual del PGM a l'àmbit industrial "El Gall" d'Esplugues de Llobregat

## **Annex VI. Avaluació de l'impacte mediambiental de la mobilitat generada**

Maig 2019





# ÍNDIX

1. Avaluació de l'impacte mediambiental de la mobilitat generada .....	1
1.1 Objecte i marc normatiu .....	1
1.2 Plantejament inicial i metodologia.....	1
1.3 Emissions derivades de la mobilitat generada.....	2



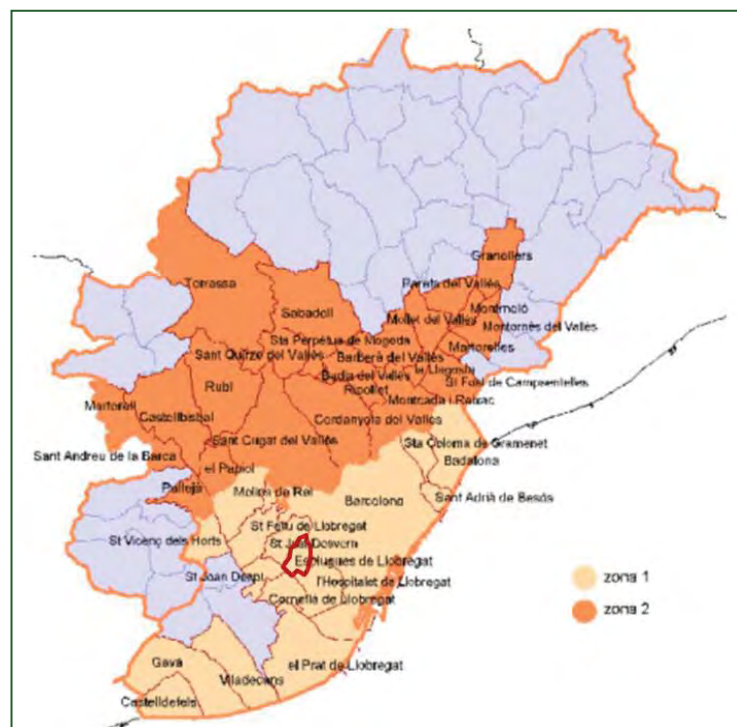
# 1. Avaluació de l'impacte mediambiental de la mobilitat generada

## 1.1. Objecte i marc normatiu

En els últims anys s'han produït a Catalunya importants canvis en referència a la legislació vinculada a aspectes mediambientals, existint noves normatives que obliguen a la redacció d'informes complementaris vinculats al planejament urbanístic i en particular, a l'afectació de la mobilitat sobre el medi ambient.

Així, el Decret 226/2006 del 23 de Maig, pel que es declaren zones de protecció especial del ambient atmosfèric a diversos municipis de la comarca del Barcelonès, el Vallès Oriental, el Vallès Occidental y el Baix Llobregat pel contaminant diòxid de nitrogen i per las partícules: **Esplugues de Llobregat s'inclou dins de l'àmbit de protecció especial en referència a las partícules en suspensió de diàmetre inferior a 10 micres (PM10) i en emissions de òxids de nitrogen (NO<sub>x</sub>).**

Figura 1. Municipis amb zones de protecció especial per contaminants atmosfèrics



Font: Generalitat de Catalunya

## 1.2. Plantejament inicial i metodologia

Per a la valoració dels impactes mediambientals (consum energètic, emissió de gasos CO<sub>2</sub> i NO<sub>x</sub>, i de partícules PM<sub>10</sub>) s'ha utilitzat el programari **AMBIMOB-U de la Generalitat de Catalunya**. Només s'han considerat els impactes provocats per la realització de trajectes en vehicles privats, motocicletes i taxis, considerant que els desplaçaments que s'efectuen en transport públic únicament incrementen l'ocupació dels vehicles que ja circulen actualment.

S'ha valorat l'impacte mediambiental global de la mobilitat generada a partir del màxim de desplaçaments que es generarà en un dia tipus per tal d'avaluar l'escenari més conservador dels impactes.

El càlcul de les emissions s'ha realitzat per a un any tipus, considerant que els diumenges i festius l'àmbit no genera ni atreu mobilitat i per tant no emet partícules contaminants.

### 1.3. Emissions derivades de la mobilitat generada

La realització de vehicles\*kilòmetre en un divendres és de **14.909** veh.\*Km. La mobilitat en cotxe és superior a la mobilitat en moto. En la mobilitat futura tal i com s'ha comentat anteriorment hi haurà un decrement dels vehicles pesants de tipus camió de dos eixos i per tant aquesta tipologia no emetrà partícules contaminants a l'àmbit.

Taula 1. Viatges i quilòmetres generats

Mode	Vehicles	Distància mitjana	Veh.*Km realitzats
Cotxe	2.472	4,9	12.111
Moto	571	4,9	2.798
Altres	0	4,9	0
<b>Total</b>	<b>3.043</b>	<b>4,9</b>	<b>14.909</b>

Font: Elaboració pròpia

En el total de l'àmbit anualment es generarà una mobilitat de **4.666.404** km anuals, sent un 81% dels viatges generats en cotxe.

Taula 2. Viatges i quilòmetres anuals generats

Mode	Vehicles	Distància mitjana	Veh.*Km realitzats
Cotxe	773.626	4,9	3.790.770
Moto	178.701	4,9	875.634
Altres	0	4,9	0
<b>Total</b>	<b>952.327</b>	<b>4,9</b>	<b>4.666.404</b>


Font: Elaboració pròpia

Aquesta mobilitat generada consumeix prop de 222,06 TEP/any i genera 668,23 tones anuals de CO<sub>2</sub>. També s'emeten 2,29 t/any de NO<sub>x</sub> i 0,41 t/any de partícules fines PM<sub>10</sub>.

Taula 3. Emissions anuals

Total veh. * km realitzats	Consum energètic (tep/any)	CO <sub>2</sub> (t/any)	NO <sub>x</sub> (t/any)	PM <sub>10</sub> (t/any)
<b>4.666.404</b>	<b>222,06</b>	<b>668,23</b>	<b>2,29</b>	<b>0,41</b>

Font: Elaboració pròpia



Estudi d'Avaluació de la Mobilitat Generada per la Modificació Puntual del PGM a l'àmbit industrial "El Gall" d'Esplugues de Llobregat

**Annex VII. Treballs de camp**

Maig 2019



# ÍNDEX

1	Aforaments automàtics.....	1
1.1	Aforaments existents del PMU d'Esplugues .....	1
1.2	Aforaments realitzats pel EAMG del PGM del Gall.....	5
2	Aforaments manuals .....	8
3	Enquesta a les empreses.....	21
4	Enquesta als treballador .....	22





# 1. Aforaments automàtics

## 1.1. Aforaments existents del PMU d'Esplugues

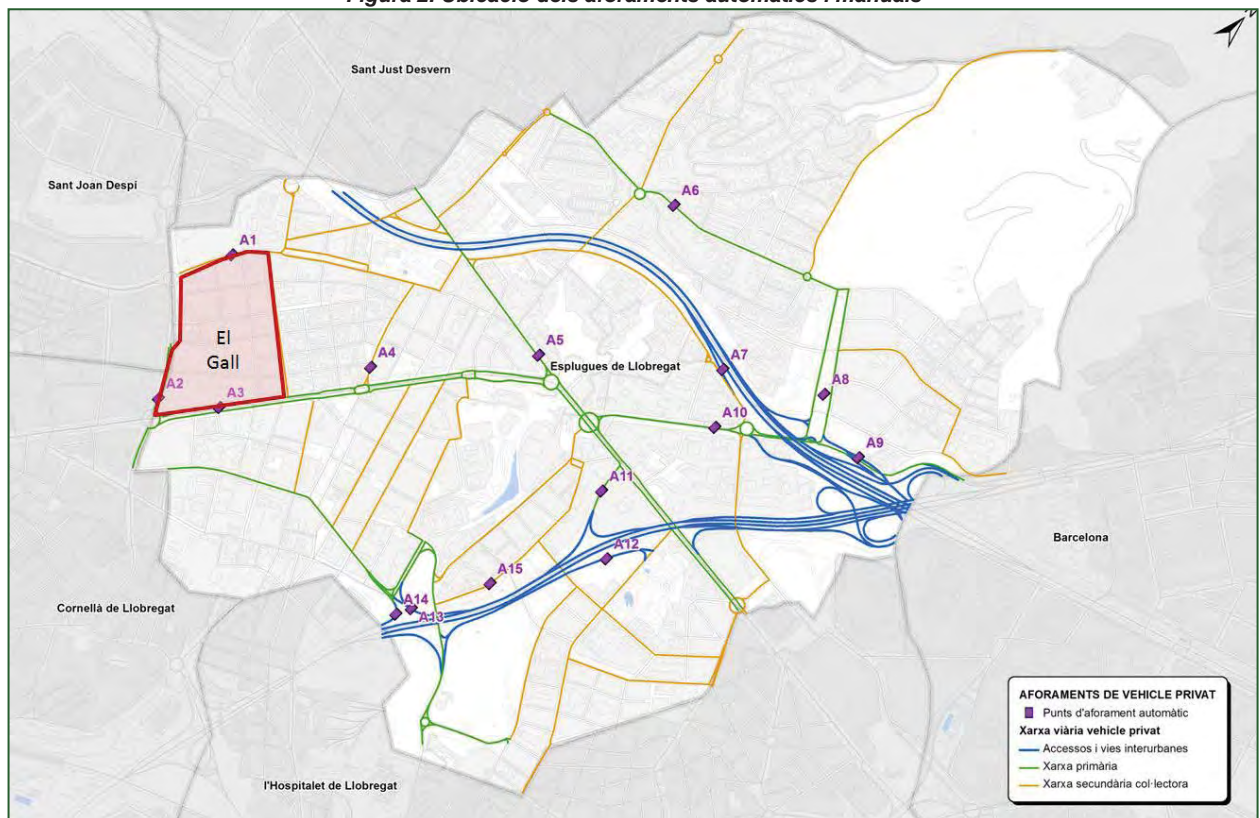
- Resultats de la campanya d'aforaments automàtics i manuals realitzada el 30 i el 31 de maig de 2012 amb motiu de l'elaboració del Pla de Mobilitat Urbana d'Esplugues de Llobregat

Taula 4. Punts d'aforament automàtics realitzats al PMU d'Esplugues de Llobregat l'any 2012

AFORAMENTS AUTOMÀTICS			
Punt	Localització	Sentit	Nº carrils
1	Carrer Àngel Guimerà (entre Av. Baix Llobregat i Carrer del Gall)	2 sentits	1+1
2	Av. Baix Llobregat (entre Montesa i Hospital Moisès Broggi)	2 sentits	2+2
3	Carretera de Cornellà (entre Av. Baix Llobregat i Carrer Francesc Layret)	2 sentits	2+2

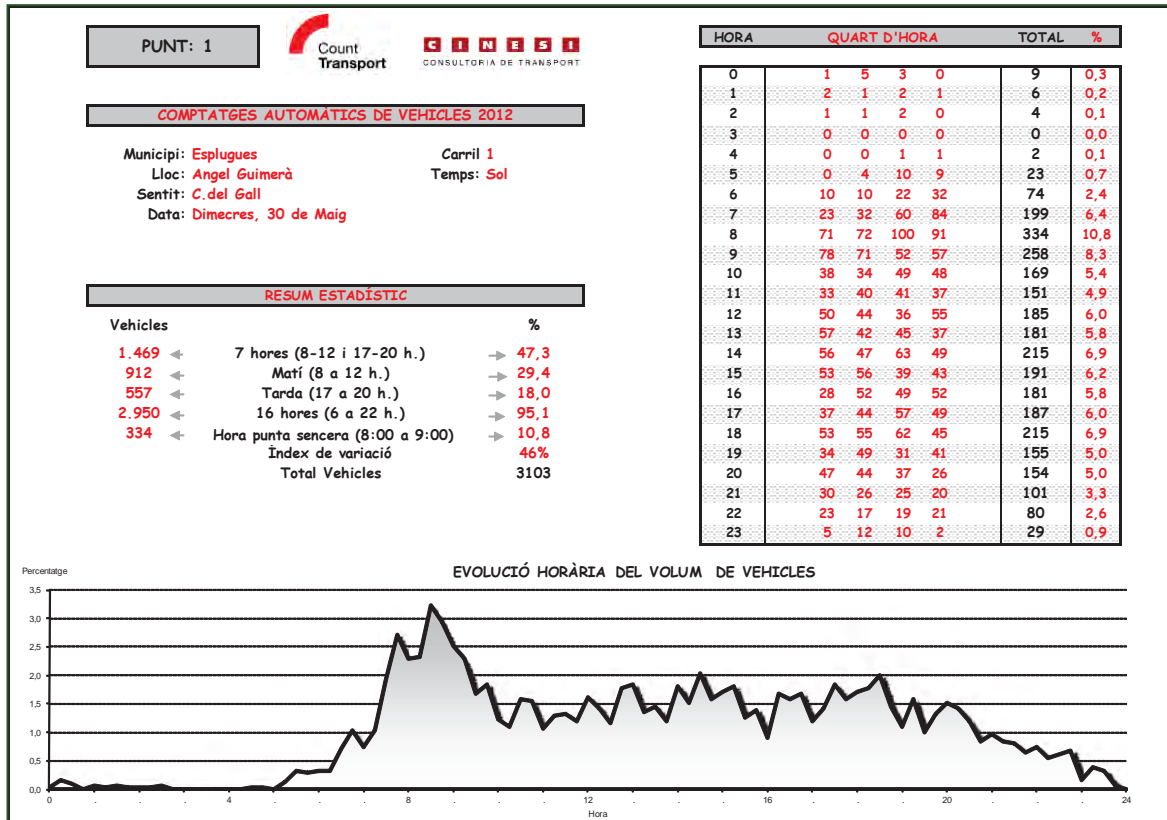
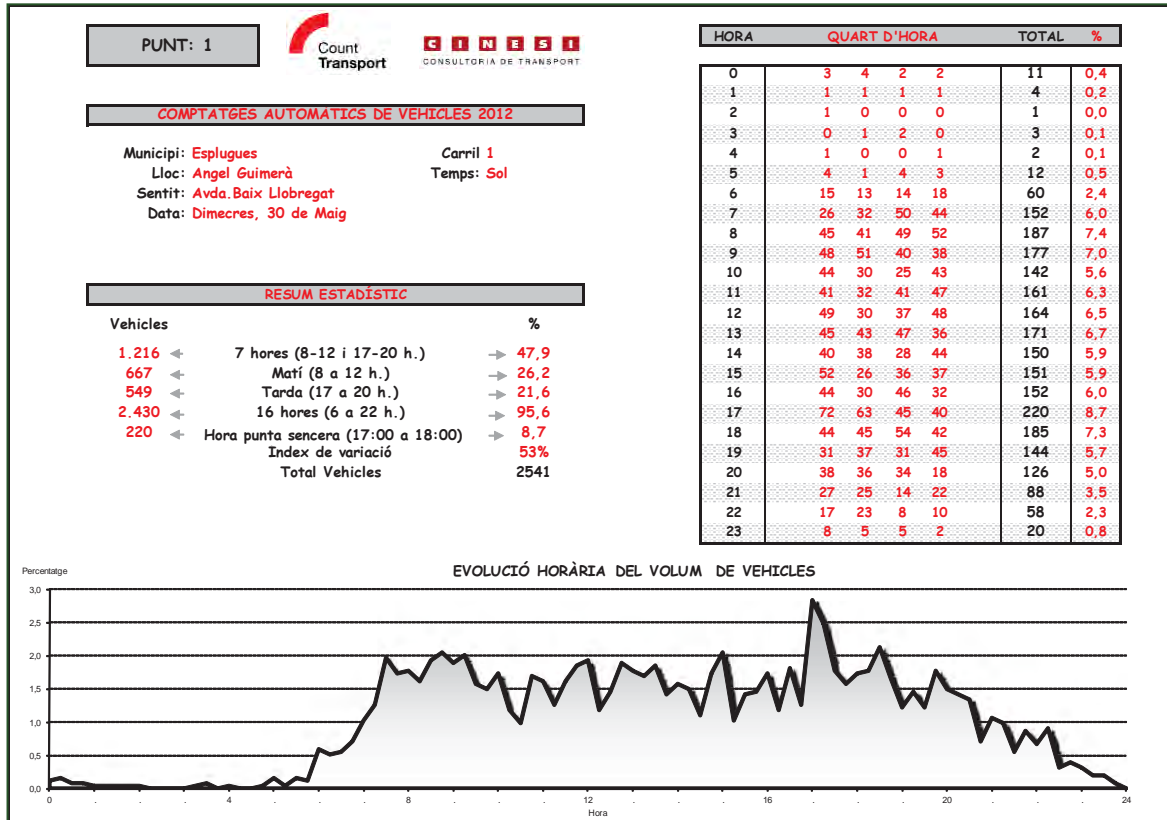
Font: PMU Esplugues de Llobregat

Figura 2. Ubicació dels aforaments automàtics i manuals

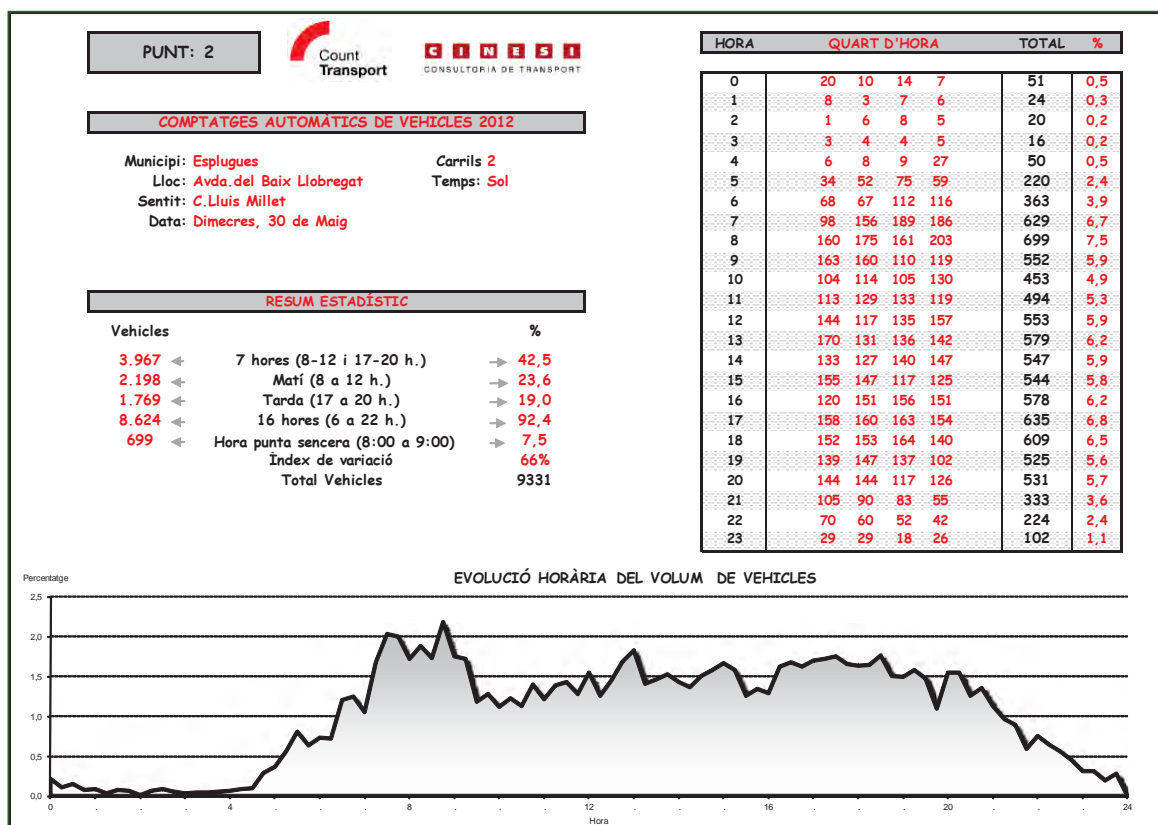
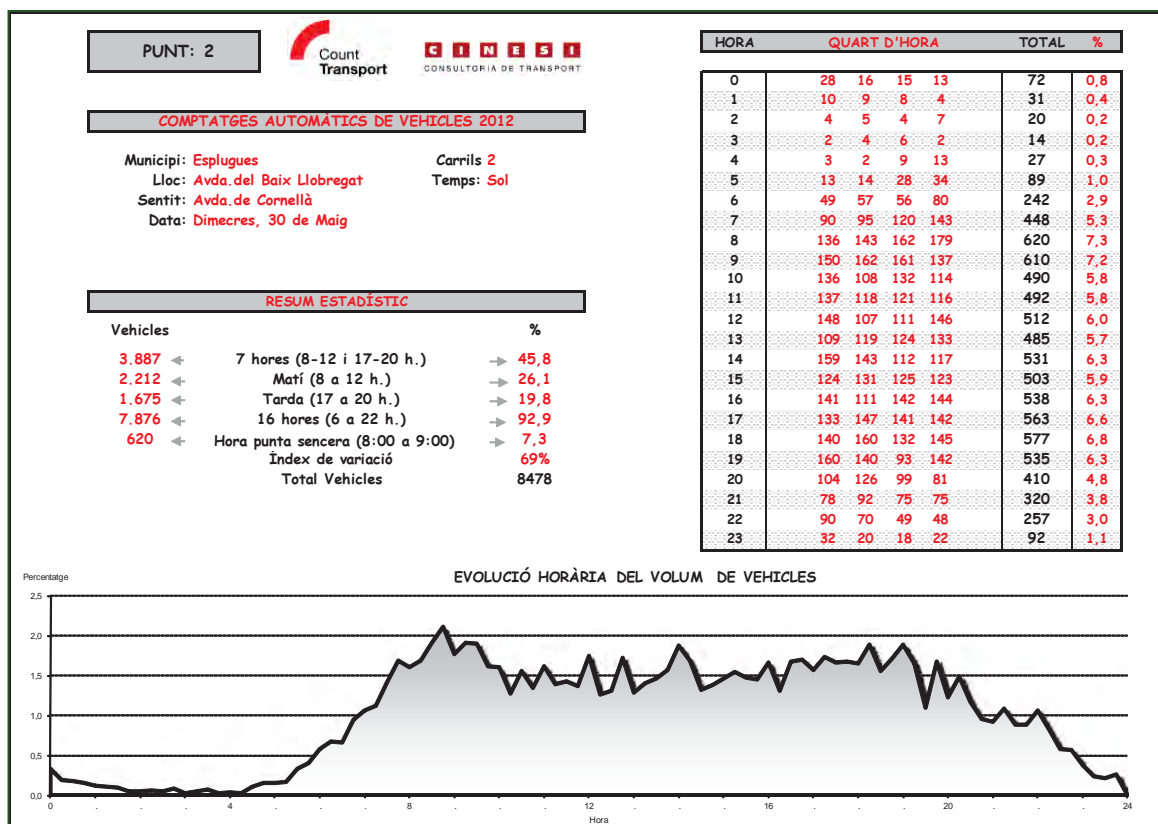


Font: PMU Esplugues de Llobregat

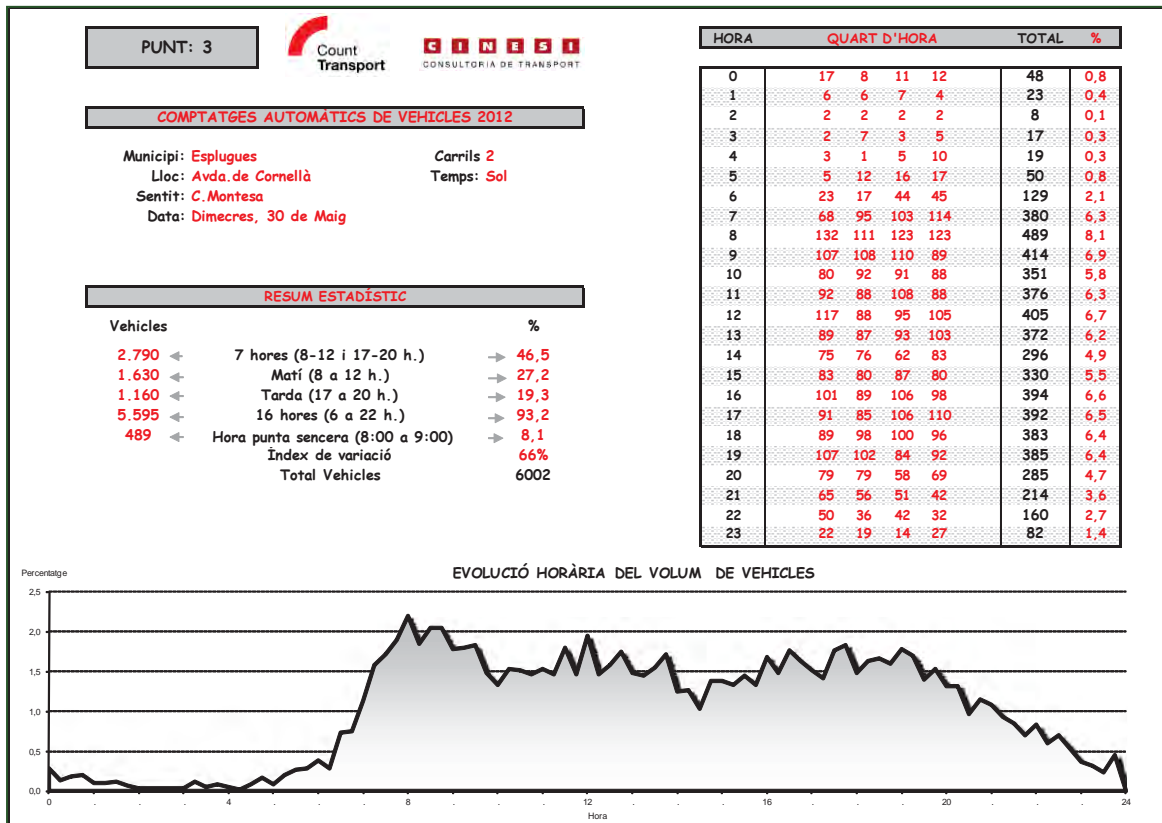
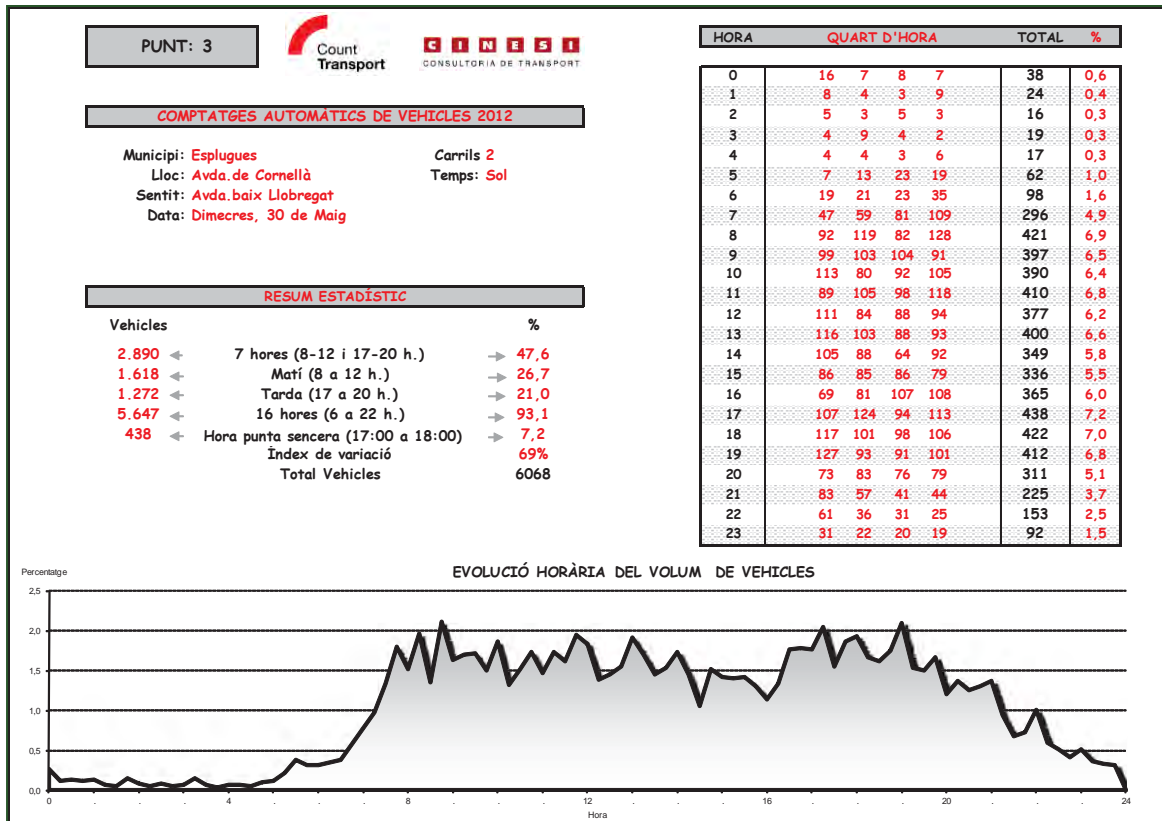
# 1 Carrer Àngel Guimerà (entre Av. Baix Llobregat i Carrer del Gall)



## 2 Av. Baix Llobregat (entre Montesa i Hospital Moisès Broggi)



### 3 Carretera de Cornellà (entre Av. Baix Llobregat i Carrer Francesc Layret)





**PUNT: 2**

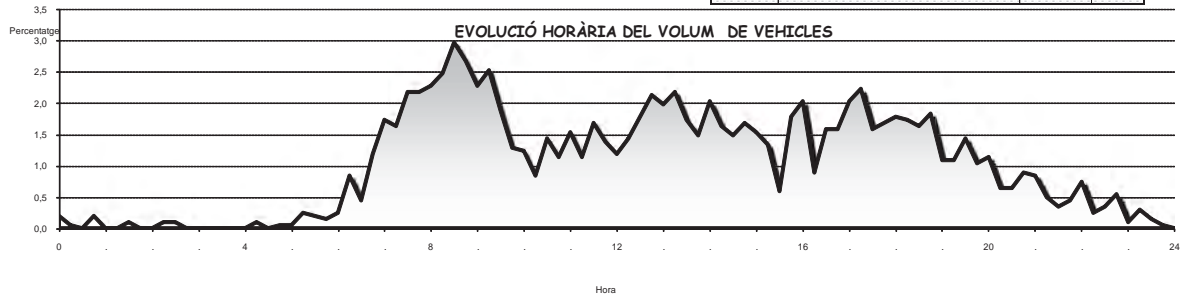
**COMPTATGES AUTOMÀTICS DE VEHICLES 2017**

Municipi: **Esplugues**  
 Lloc: **C.del Gall**  
 Sentit: **C. Angel Guimerà**  
 Data: **Dimarts, 14 de Març**  
 Carrils **1**

**RESUM ESTADÍSTIC**

Vehicles		%
968	7 hores (8-12 i 17-20 h.)	48,0
581	Matí (8 a 12 h.)	28,8
387	Tarda (17 a 20 h.)	19,2
1.937	16 hores (6 a 22 h.)	96,0
210	Hora punta sencera (8:00 a 9:00)	10,4
	Index de variació	50%
	Total Vehicles	2018

HORA	QUART D'HORA				TOTAL	%
0	4	1	0	4	9	0,4
1	0	0	2	0	2	0,1
2	0	2	2	0	4	0,2
3	0	0	0	0	0	0,0
4	0	2	0	1	3	0,1
5	1	5	4	3	13	0,6
6	5	17	9	24	55	2,7
7	35	33	44	44	156	7,7
8	46	50	60	54	210	10,4
9	46	51	38	26	161	8,0
10	25	17	29	23	94	4,7
11	31	23	34	28	116	5,7
12	24	29	36	43	132	6,5
13	40	44	35	30	149	7,4
14	41	33	30	34	138	6,8
15	31	27	12	36	106	5,3
16	41	18	32	32	123	6,1
17	41	45	32	34	152	7,5
18	36	35	33	37	141	7,0
19	22	22	29	21	94	4,7
20	23	13	13	18	67	3,3
21	17	10	7	9	43	2,1
22	15	5	7	11	38	1,9
23	2	6	3	1	12	0,6



**PUNT: 3**

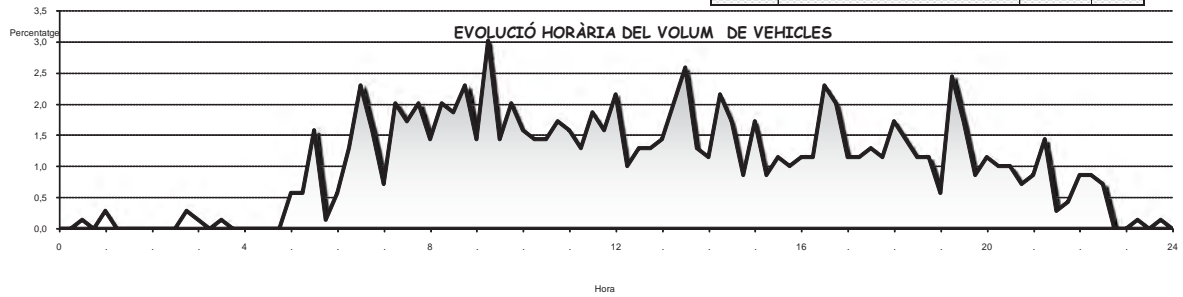
**COMPTATGES AUTOMÀTICS DE VEHICLES 2017**

Municipi: **Esplugues**  
 Lloc: **C.d'Enric Morera**  
 Sentit: **C/Gaspar Fàbregas i Roses**  
 Data: **Dimarts, 14 de Març**  
 Carrils **1**

**RESUM ESTADÍSTIC**

Vehicles		%
305	7 hores (8-12 i 17-20 h.)	43,9
195	Matí (8 a 12 h.)	28,1
110	Tarda (17 a 20 h.)	15,8
649	16 hores (6 a 22 h.)	93,4
55	Hora punta sencera (9:00 a 10:00)	7,9
	Index de variació	48%
	Total Vehicles	695

HORA	QUART D'HORA				TOTAL	%
0	0	0	1	0	1	0,1
1	2	0	0	0	2	0,3
2	0	0	0	2	2	0,3
3	1	0	1	0	2	0,3
4	0	0	0	0	0	0,0
5	4	4	11	1	20	2,9
6	4	9	16	11	40	5,8
7	5	14	12	14	45	6,5
8	10	14	13	16	53	7,6
9	10	21	10	14	55	7,9
10	11	10	10	12	43	6,2
11	11	9	13	11	44	6,3
12	15	7	9	9	40	5,8
13	10	14	18	9	51	7,3
14	8	15	12	6	41	5,9
15	12	6	8	7	33	4,7
16	8	8	16	14	46	6,6
17	8	8	9	8	33	4,7
18	12	10	8	8	38	5,5
19	4	17	12	6	39	5,6
20	8	7	7	5	27	3,9
21	6	10	2	3	21	3,0
22	6	6	5	0	17	2,4
23	0	1	0	1	2	0,3



PUNT: 4

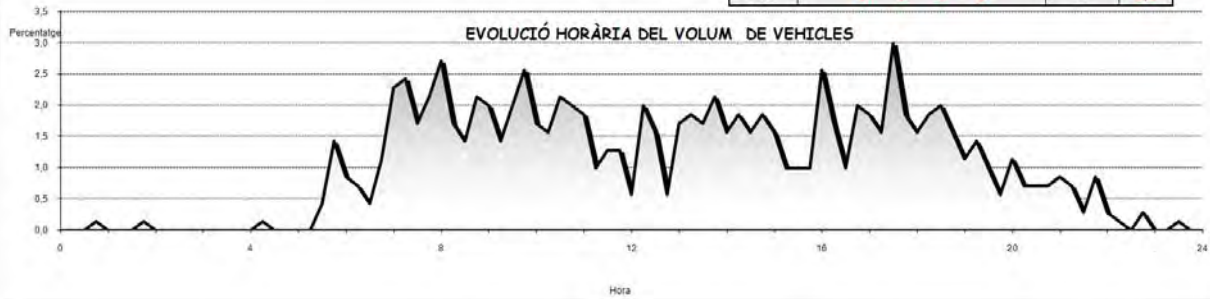
COMPTATGES AUTOMÀTICS DE VEHICLES 2017

Municipi: Esplugues  
Lloc: C.d'Enric Granados  
Sentit: C.d'Enric Morena  
Data: Dimarts, 14 de Març  
Carrils 1

RESUM ESTADÍSTIC

Vehicles		%
338	7 hores (8-12 i 17-20 h.)	→ 48,3
202	Matí (8 a 12 h.)	→ 28,9
136	Tarda (17 a 20 h.)	→ 19,4
678	16 hores (6 a 22 h.)	→ 96,9
60	Hora punta sencera (7:00 a 8:00)	→ 8,6
	Index de variació	50%
	Total Vehicles	700

HORA	QUART D'HORA				TOTAL	%
0	0	0	0	1	1	0,1
1	0	0	0	1	1	0,1
2	0	0	0	0	0	0,0
3	0	0	0	0	0	0,0
4	0	1	0	0	1	0,1
5	0	0	3	10	13	1,9
6	6	5	3	8	22	3,1
7	16	17	12	15	60	8,6
8	19	12	10	15	56	8,0
9	14	10	14	18	56	8,0
10	12	11	15	14	52	7,4
11	13	7	9	9	38	5,4
12	4	14	11	4	33	4,7
13	12	13	12	15	52	7,4
14	11	13	11	13	48	6,9
15	11	7	7	7	32	4,6
16	18	12	7	14	51	7,3
17	13	11	21	13	58	8,3
18	11	13	14	11	49	7,0
19	8	10	7	4	29	4,1
20	8	5	5	5	23	3,3
21	6	5	2	6	19	2,7
22	2	1	0	2	5	0,7
23	0	0	1	0	1	0,1



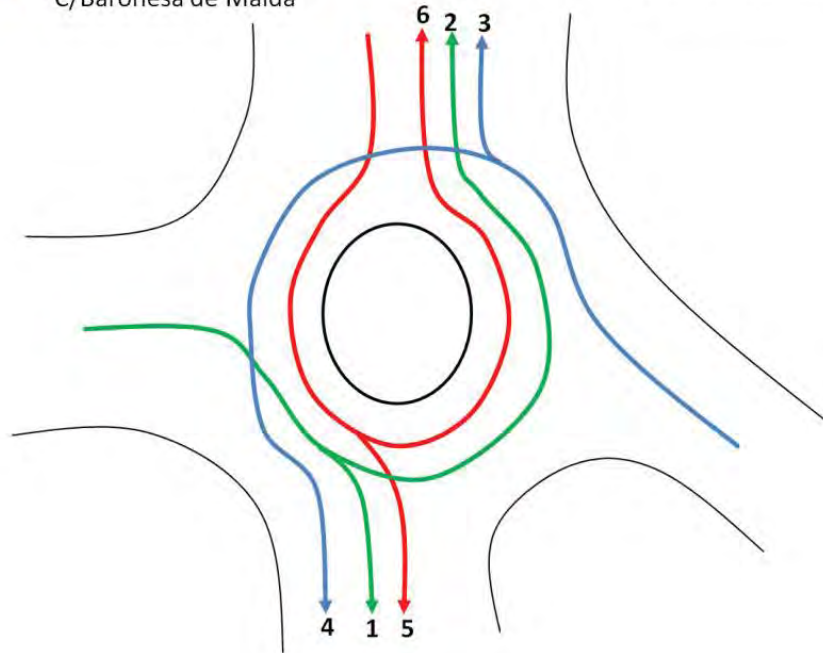


## 2. Aforaments manuals

M1

C/Baronesa de Maldà

Dimarts 7:30-9:30h  
V.LL / V.P 2 eixos / V.P +3 eixos

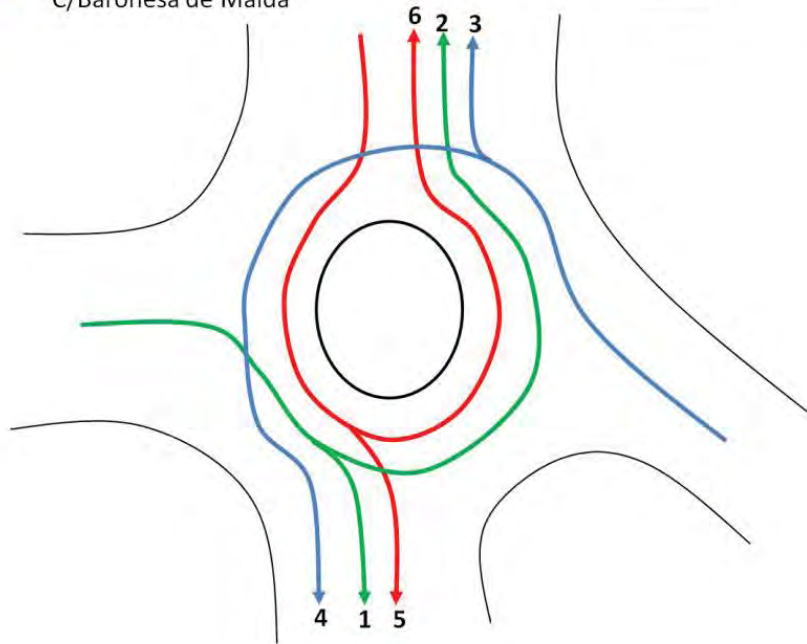


				MOV 1			MOV 2			MOV 3			MOV 4			MOV 5			MOV 6		
				LL	P2	P +3	LL	P2	P +3	LL	P2	P +3	LL	P2	P +3	LL	P2	P +3	LL	P2	P +3
7:30	A	7:45		1	0	0	19	1	0	11	0	0	0	0	0	9	1	0	0	0	0
7:45	A	8:00		1	0	0	22	2	0	16	0	0	0	0	0	8	1	0	0	0	0
8:00	A	8:15		1	0	0	30	0	0	10	1	0	0	0	0	12	0	0	1	0	0
8:15	A	8:30		3	1	0	16	1	0	7	0	0	0	0	0	13	0	0	1	0	0
8:30	A	8:45		3	0	0	27	2	0	9	0	0	0	0	0	6	0	0	1	0	0
8:45	A	9:00		2	0	0	21	3	0	6	0	0	0	0	0	6	1	0	2	0	0
9:00	A	9:15		3	0	0	19	1	0	8	0	0	0	0	0	8	0	0	1	0	0
9:15	A	9:30		2	1	0	15	1	0	6	0	0	1	0	0	5	0	0	0	0	0
<b>TOTAL</b>				<b>16</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>169</b>	<b>10</b>	<b>1</b>	<b>73</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>67</b>	<b>3</b>	<b>0</b>	<b>6</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

**M1**

C/Baronesa de Maldà

**Dimarts 17:00-19:00h**  
V.LL / V.P 2 eixos / V.P +3 eixos

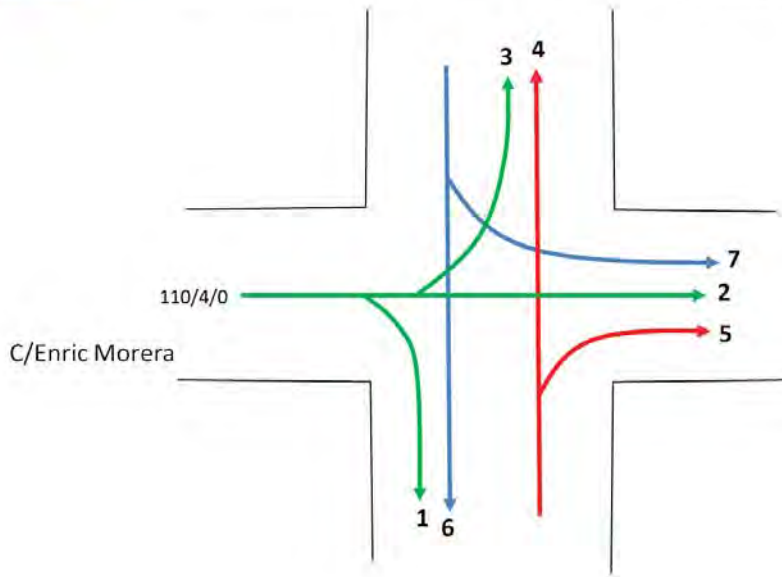


			MOV 1			MOV 2			MOV 3			MOV 4			MOV 5			MOV 6		
			LL	P2	P +3	LL	P2	P +3	LL	P2	P +3	LL	P2	P +3	LL	P2	P +3	LL	P2	P +3
7:30	A	7:45	6	0	0	21	1	0	3	0	0	0	0	0	19	0	0	1	0	0
7:45	A	8:00	2	0	0	22	0	0	2	0	0	0	0	0	21	0	0	1	0	0
8:00	A	8:15	1	0	0	15	0	0	1	0	0	0	0	0	11	0	0	0	0	0
8:15	A	8:30	3	0	0	12	0	0	2	0	0	0	0	0	18	0	0	0	0	0
8:30	A	8:45	4	0	0	15	0	0	2	0	0	0	0	0	25	0	0	0	0	0
8:45	A	9:00	2	0	0	14	1	0	1	0	0	0	0	0	23	1	0	1	0	0
9:00	A	9:15	2	1	0	10	0	0	2	0	0	0	0	0	22	0	0	0	0	0
9:15	A	9:30	4	0	0	15	0	0	3	0	0	0	0	0	27	0	0	0	0	0
<b>TOTAL</b>			<b>24</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>124</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>16</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>166</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>3</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

M2

C/Baronesa de Maldà

Dimarts 7:30-9:30h  
V.LL / V.P 2 eixos / V.P +3 eixos

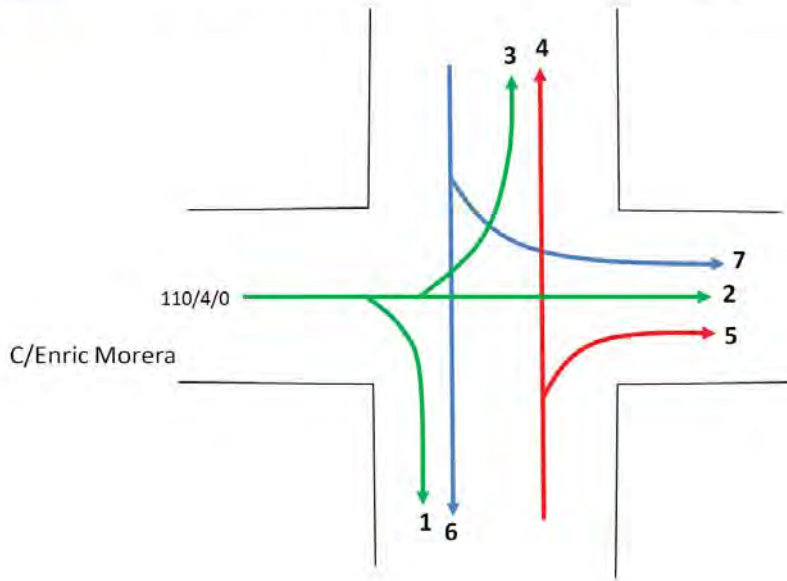


	MOV 1			MOV 2			MOV 3			MOV 4			MOV 5			MOV 6			MOV 7		
	LL	P2	P +3	LL	P2	P +3	LL	P2	P +3	LL	P2	P <sup>+</sup> <sub>3</sub>	LL	P2	P +3	LL	P2	P +3	LL	P2	P +3
7:30 A 7:45	1	0	0	6	1	0	2	0	0	27	1	0	2	0	0	8	1	0	4	0	0
7:45 A 8:00	1	0	0	8	1	0	2	0	0	33	1	0	4	1	0	7	1	0	4	0	0
8:00 A 8:15	0	0	0	7	0	0	1	0	0	33	1	0	3	0	0	13	0	0	2	0	0
8:15 A 8:30	1	0	0	4	0	0	8	0	0	19	0	0	3	1	0	13	0	0	3	0	0
8:30 A 8:45	1	0	0	6	0	0	4	0	0	28	2	0	8	0	0	6	0	0	1	0	0
8:45 A 9:00	1	0	0	5	0	0	9	0	0	23	3	0	4	0	0	7	1	0	3	0	0
9:00 A 9:15	1	0	0	7	0	0	6	0	0	20	1	0	4	0	0	8	0	0	5	0	0
9:15 A 9:30	2	0	0	9	2	0	9	0	0	19	1	0	1	0	0	3	0	0	4	0	0
<b>TOTAL</b>	<b>8</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>52</b>	<b>4</b>	<b>0</b>	<b>41</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>202</b>	<b>9</b>	<b>1</b>	<b>29</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>65</b>	<b>3</b>	<b>0</b>	<b>26</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

M2

C/Baronesa de Maldà

Dimarts 17:00-19:00h  
V.LL / V.P 2 eixos / V.P +3 eixos

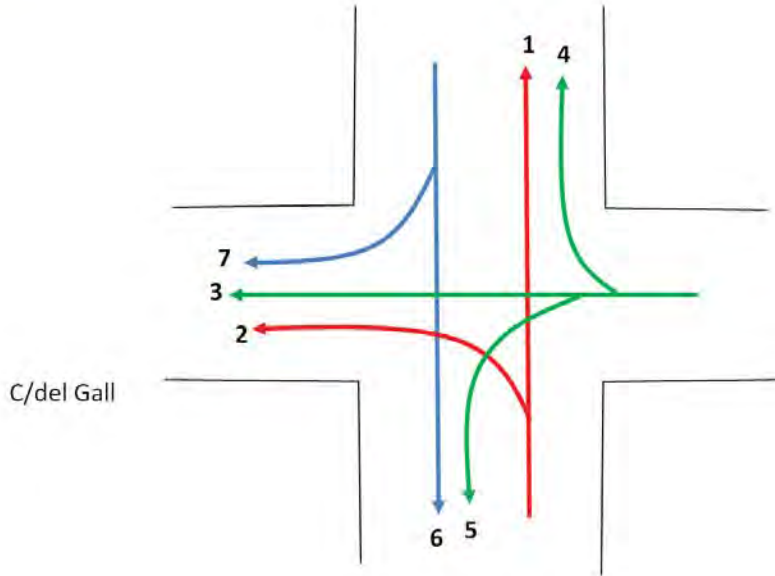


	MOV 1			MOV 2			MOV 3			MOV 4			MOV 5			MOV 6			MOV 7		
	LL	P2	P +3	LL	P2	P +3	LL	P2	P +3	LL	P2	P+ 3	LL	P2	P+3	LL	P2	P +3	LL	P2	P +3
7:30 A 7:45	1	0	0	5	0	0	2	0	0	19	0	0	2	1	0	19	0	0	2	0	0
7:45 A 8:00	0	0	0	4	1	0	1	1	0	21	0	0	3	0	0	22	0	0	2	0	0
8:00 A 8:15	0	0	0	5	0	0	3	0	0	14	0	0	1	0	0	11	0	0	5	0	0
8:15 A 8:30	2	0	0	7	0	0	1	0	0	12	0	0	1	0	0	16	0	0	3	0	0
8:30 A 8:45	4	0	0	5	0	0	4	0	0	14	0	0	3	0	0	21	0	0	1	0	0
8:45 A 9:00	2	0	0	4	1	0	3	0	0	12	1	0	3	0	0	22	1	0	2	1	0
9:00 A 9:15	1	0	0	3	0	0	4	0	0	10	0	0	2	0	0	21	0	0	3	0	0
9:15 A 9:30	2	0	0	4	0	0	2	0	0	15	0	0	2	0	0	25	0	0	1	0	0
<b>TOTAL</b>	<b>12</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>37</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>20</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>117</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>17</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>157</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>19</b>	<b>1</b>	<b>0</b>

M3

Dimarts 7:30-9:30h  
V.LL / V.P 2 eixos / V.P +3 eixos

C/Baronesa de Maldà

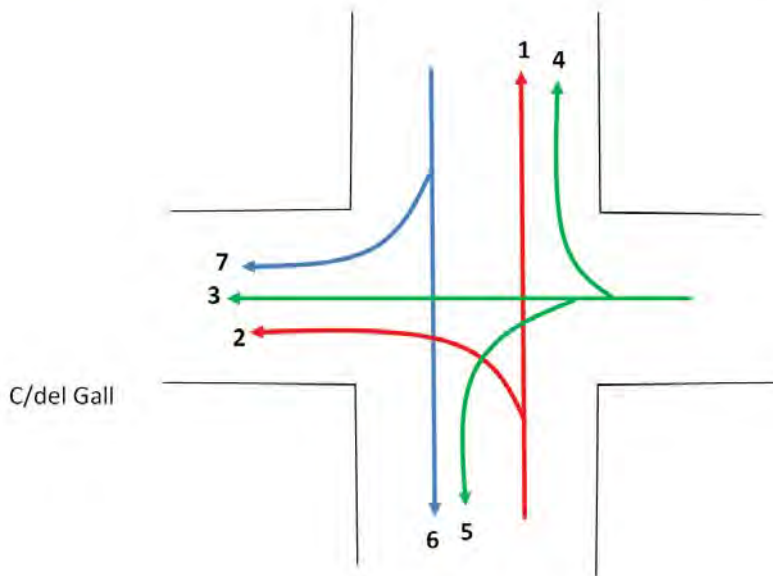


	MOV 1			MOV 2			MOV 3			MOV 4			MOV 5			MOV 6			MOV 7		
	LL	P2	P+3	LL	P2	P+3	LL	P2	P+3	LL	P2	P+3	LL	P2	P+3	LL	P2	P+3	LL	P2	P+3
7:30 A 7:45	19	0	0	11	1	0	29	1	0	8	0	0	5	0	0	6	1	0	6	0	0
7:45 A 8:00	18	1	0	14	0	0	31	0	0	9	0	0	5	0	0	6	1	0	9	0	0
8:00 A 8:15	16	0	0	16	1	0	37	0	0	7	0	0	4	0	0	11	0	0	4	0	0
8:15 A 8:30	12	1	0	15	0	0	32	2	0	7	0	0	4	0	0	12	0	0	5	0	0
8:30 A 8:45	15	1	1	20	1	0	41	3	0	13	0	0	1	0	0	6	0	0	5	0	0
8:45 A 9:00	12	1	0	19	1	0	36	0	0	15	1	0	5	1	0	5	0	0	4	0	0
9:00 A 9:15	12	0	0	16	1	0	38	0	0	10	0	0	7	0	0	6	0	0	4	0	0
9:15 A 9:30	13	0	0	15	0	0	33	3	0	6	0	0	6	0	0	2	0	0	5	0	0
<b>TOTAL</b>	<b>117</b>	<b>4</b>	<b>1</b>	<b>126</b>	<b>5</b>	<b>0</b>	<b>277</b>	<b>8</b>	<b>1</b>	<b>75</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>37</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>54</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>42</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

M3

Dimarts 17:00-19:00h  
V.LL / V.P 2 eixos / V.P +3 eixos

C/Baronesa de Maldà

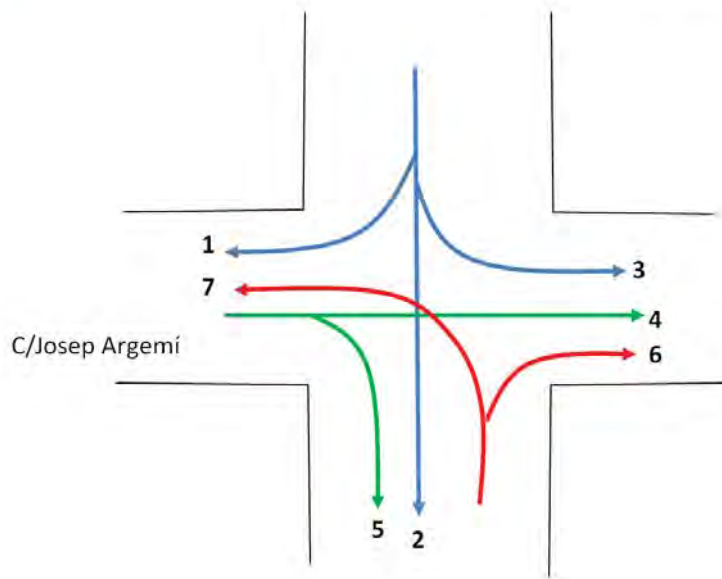


		MOV 1			MOV 2			MOV 3			MOV 4			MOV 5			MOV 6			MOV 7		
		LL	P2	P+3	LL	P2	P+3	LL	P2	P+3	LL	P2	P+3	LL	P2	P+3	LL	P2	P+3	LL	P2	P+3
7:30	A 7:45	13	0	0	7	0	0	38	1	0	8	0	0	11	0	0	10	0	0	2	1	0
7:45	A 8:00	14	0	0	8	1	0	32	0	0	6	0	0	12	0	0	12	0	0	1	0	0
8:00	A 8:15	12	0	0	5	0	0	27	1	0	5	0	0	7	0	0	9	0	0	2	0	0
8:15	A 8:30	7	0	0	6	0	0	21	1	1	7	0	0	9	0	0	10	0	0	3	0	0
8:30	A 8:45	9	0	0	9	0	0	24	0	0	4	1	0	13	0	0	9	0	0	4	0	0
8:45	A 9:00	9	1	0	7	0	0	19	1	0	9	0	0	12	1	0	12	1	0	2	0	0
9:00	A 9:15	8	0	0	6	0	0	26	0	0	5	0	0	15	0	0	9	0	0	5	0	0
9:15	A 9:30	9	0	0	8	0	0	25	1	0	4	0	0	10	0	0	16	0	0	2	0	0
<b>TOTAL</b>		<b>81</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>56</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>212</b>	<b>5</b>	<b>1</b>	<b>48</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>89</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>87</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>21</b>	<b>1</b>	<b>0</b>

M4

C/Baronesa de Maldà

Dimarts 7:30-9:30h  
V.LL / V.P 2 eixos / V.P +3 eixos

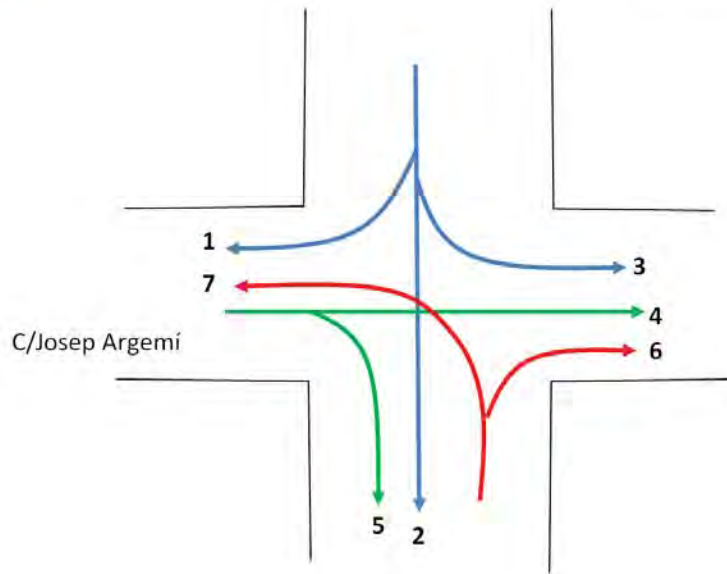


		MOV 1			MOV 2			MOV 3			MOV 4			MOV 5			MOV 6			MOV 7		
		LL	P2	P+3	LL	P2	P+3	LL	P2	P+3	LL	P2	P+3	LL	P2	P+3	LL	P2	P+3	LL	P2	P+3
7:30	A 7:45	15	1	0	11	1	0	7	0	0	32	1	0	1	0	0	22	0	0	5	0	0
7:45	A 8:00	20	1	0	12	1	0	10	0	0	33	2	0	3	0	0	21	0	0	6	1	0
8:00	A 8:15	19	1	0	13	0	0	9	0	0	32	0	0	2	0	0	20	0	0	2	0	0
8:15	A 8:30	15	1	0	16	0	0	3	0	0	35	1	0	1	0	0	17	0	0	3	1	0
8:30	A 8:45	22	1	0	11	0	0	12	0	0	40	4	0	0	0	0	25	0	0	4	1	1
8:45	A 9:00	18	0	0	7	0	0	10	0	0	28	1	0	2	0	0	21	1	0	4	1	0
9:00	A 9:15	18	1	0	7	0	0	8	0	0	35	2	0	3	0	0	18	0	0	5	0	0
9:15	A 9:30	14	1	0	5	0	0	4	0	0	33	1	0	2	0	0	15	0	0	4	0	0
<b>TOTAL</b>		<b>141</b>	<b>6</b>	<b>1</b>	<b>82</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>63</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>268</b>	<b>11</b>	<b>1</b>	<b>14</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>159</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>33</b>	<b>4</b>	<b>1</b>

M4

C/Baronesa de Maldà

Dimarts 17:00-19:00h  
V.LL / V.P 2 eixos / V.P +3 eixos

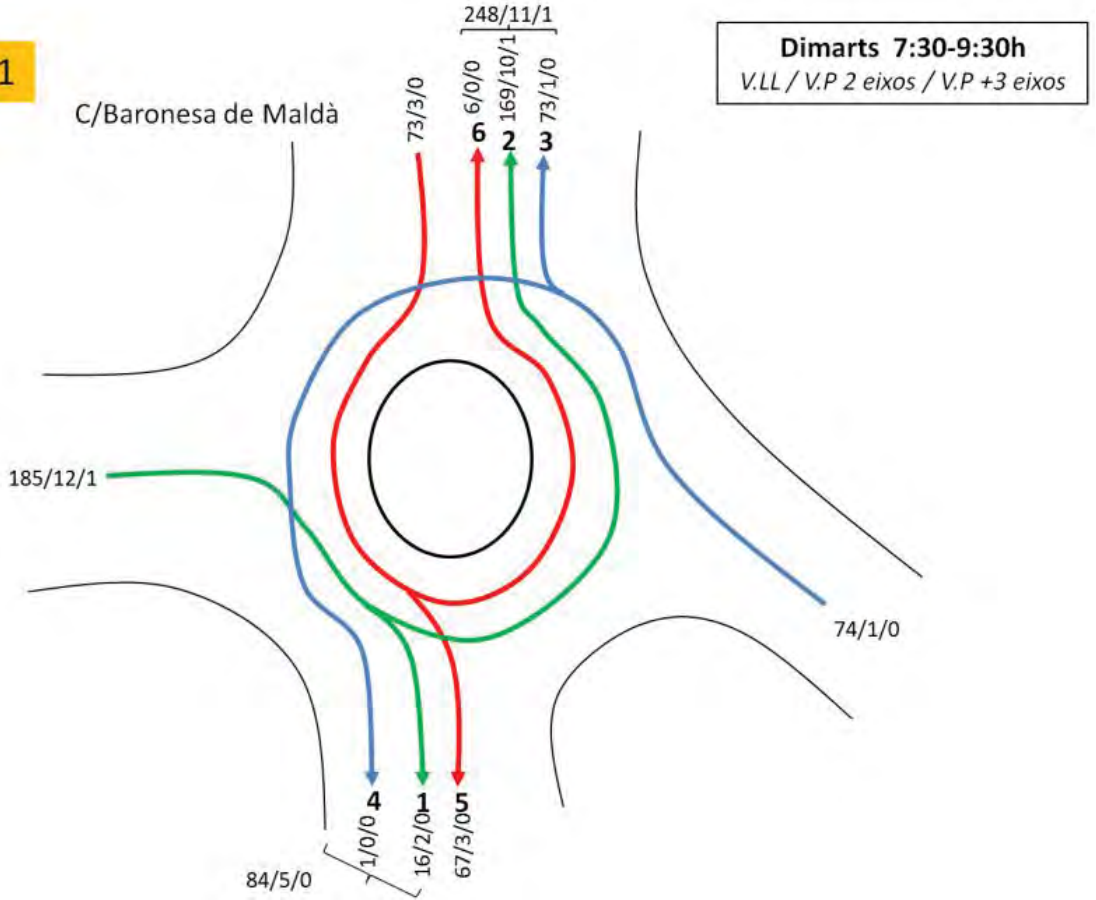


	MOV 1			MOV 2			MOV 3			MOV 4			MOV 5			MOV 6			MOV 7		
	LL	P2	P +3	LL	P2	P +3	LL	P2	P +3	LL	P2	P+ 3	LL	P2	P+3	LL	P2	P+3	LL	P2	P +3
7:30 A 7:45	12	1	0	9	1	0	4	0	0	19	1	0	3	0	0	17	0	0	2	0	0
7:45 A 8:00	10	1	0	9	0	0	7	0	0	21	0	0	4	0	0	18	0	0	2	0	0
8:00 A 8:15	13	1	0	9	0	0	5	0	0	22	0	0	2	0	0	14	0	0	3	0	0
8:15 A 8:30	11	1	0	12	0	0	2	0	0	24	1	0	1	0	0	13	0	0	1	0	0
8:30 A 8:45	10	0	0	12	0	0	8	0	0	27	2	0	1	0	0	12	0	0	3	1	0
8:45 A 9:00	7	1	0	12	1	0	4	0	0	21	0	0	2	0	0	15	0	0	3	1	0
9:00 A 9:15	9	1	0	11	0	0	7	0	0	24	1	0	3	0	0	9	0	0	4	0	0
9:15 A 9:30	12	1	0	14	0	0	6	0	0	29	0	0	4	0	0	11	0	0	2	0	0
<b>TOTAL</b>	<b>84</b>	<b>6</b>	<b>1</b>	<b>88</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>43</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>187</b>	<b>5</b>	<b>0</b>	<b>20</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>109</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>20</b>	<b>2</b>	<b>0</b>



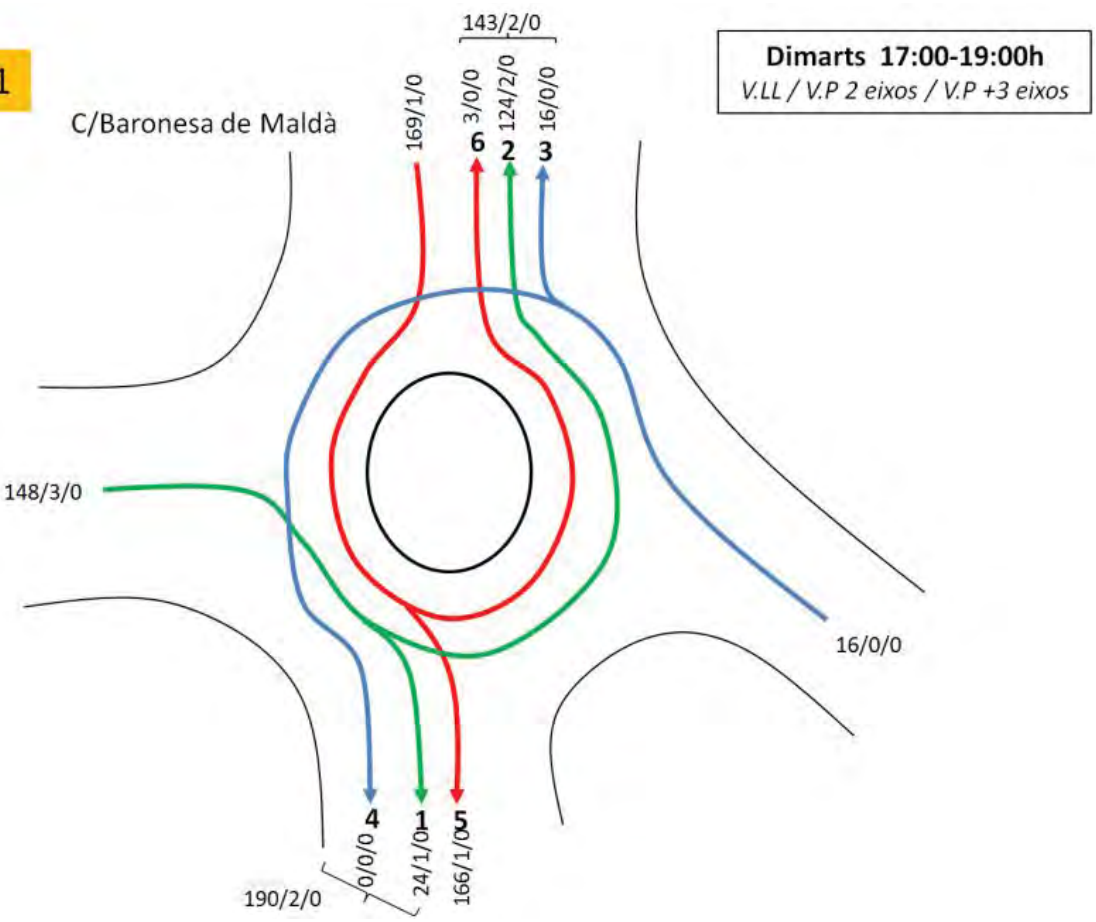
Intensitat horària dels moviments de l'aforament manual M-1 el dimarts de 7:30 a 9:30

M1

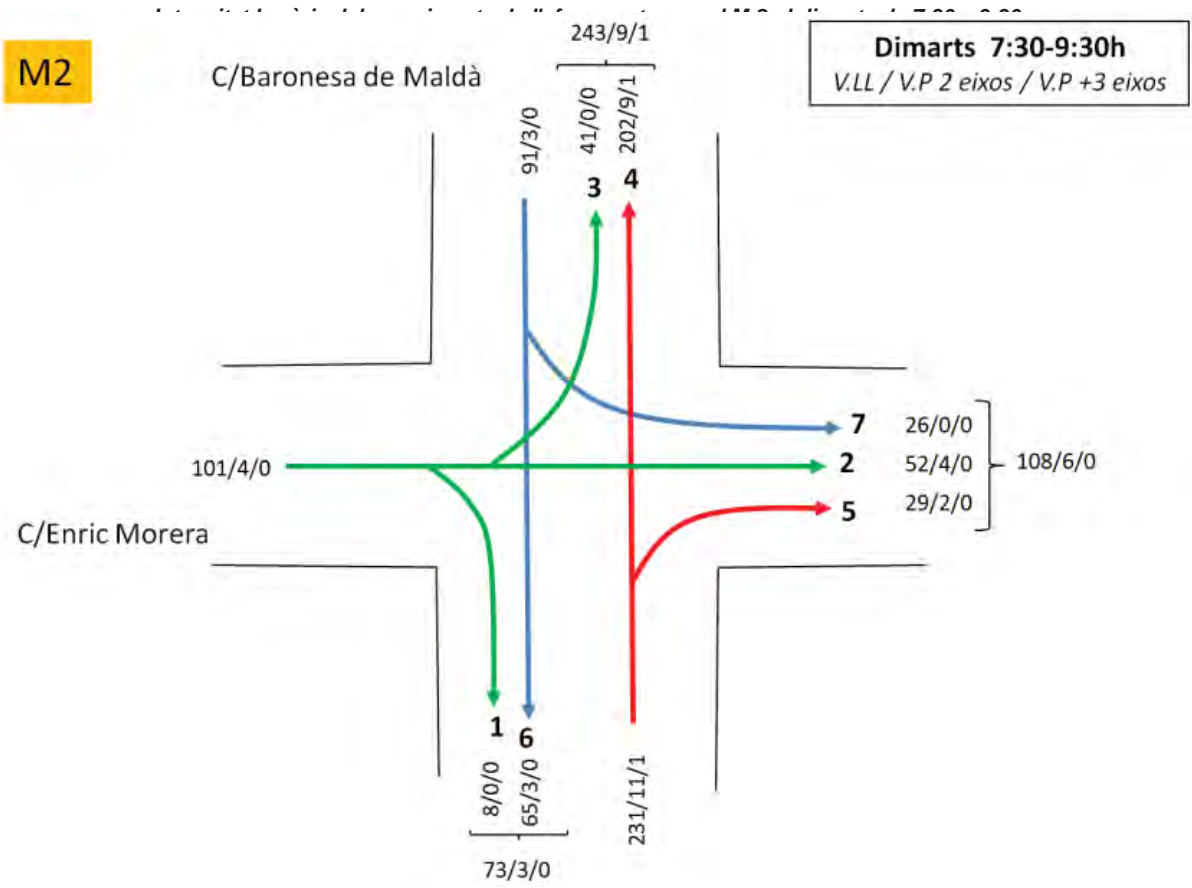


intensitat horària dels moviments de l'aforament manual M-1 el divendres de 17:00 a 19:00

M1

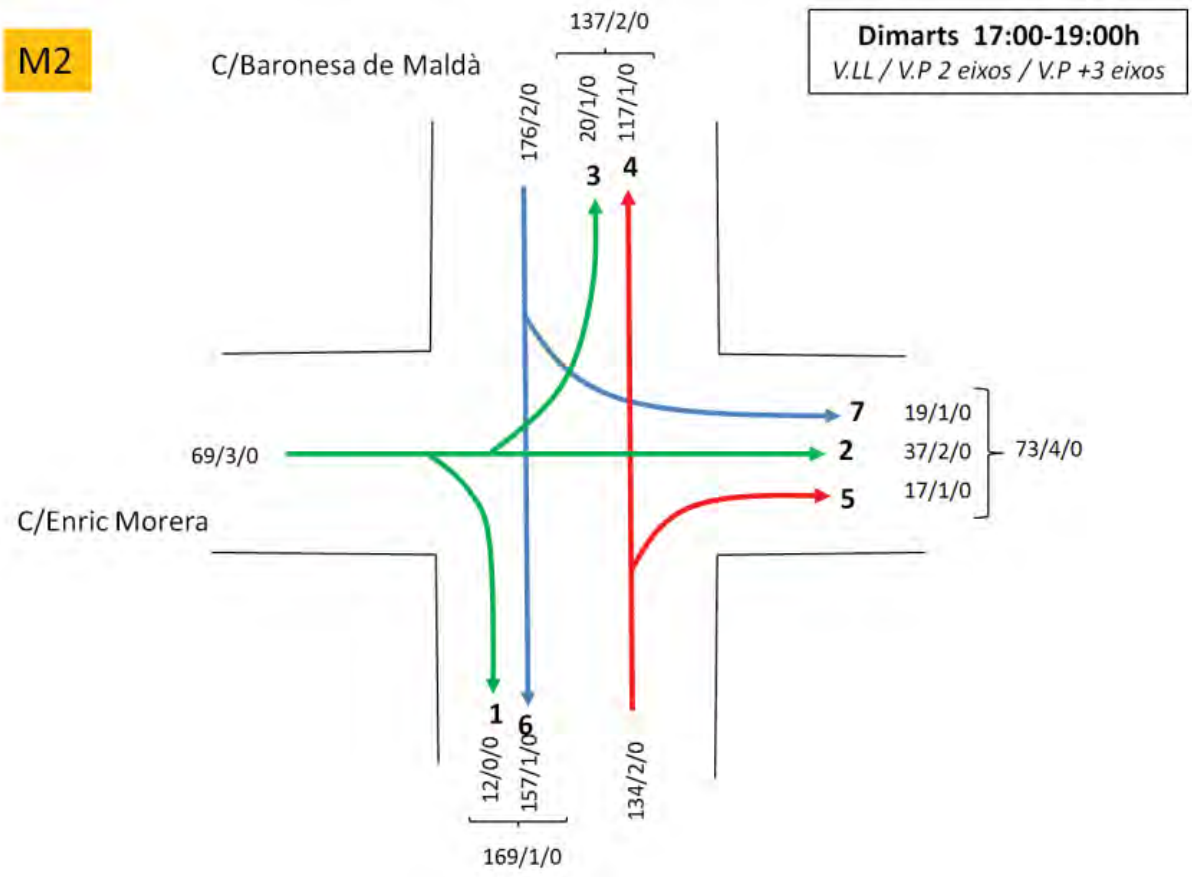


**M2**



*Intensitat horària dels moviments de l'aforament manual M-2 el divendres de 17:00 a 19:00*

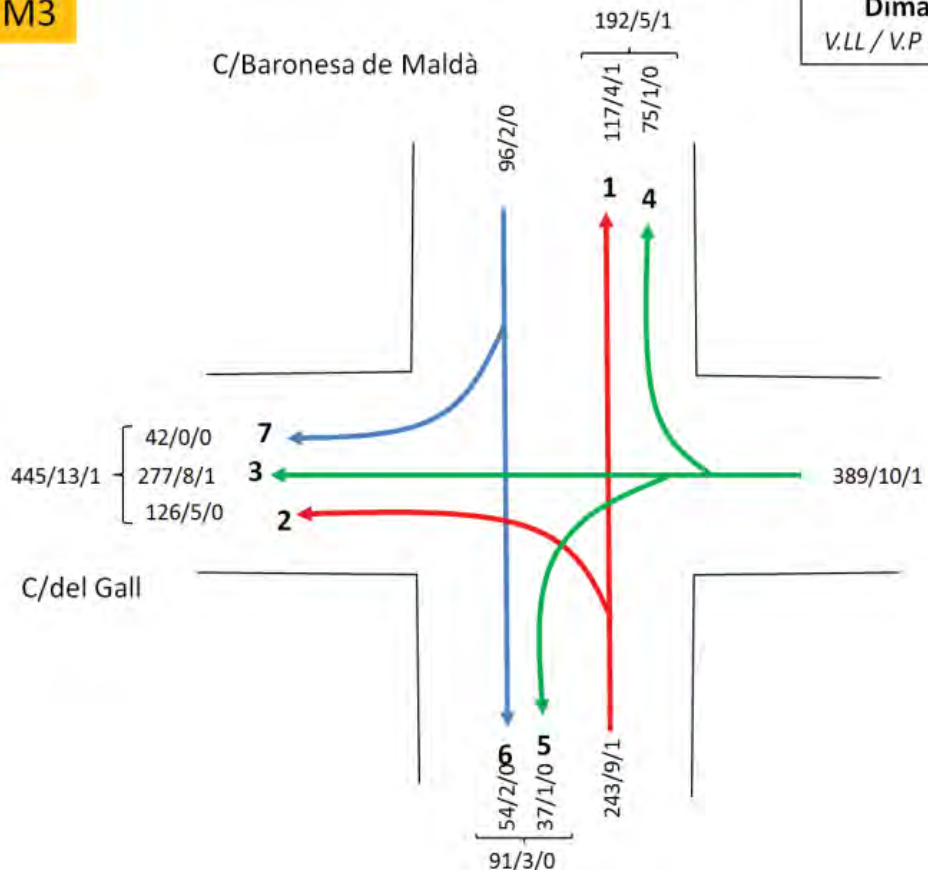
**M2**



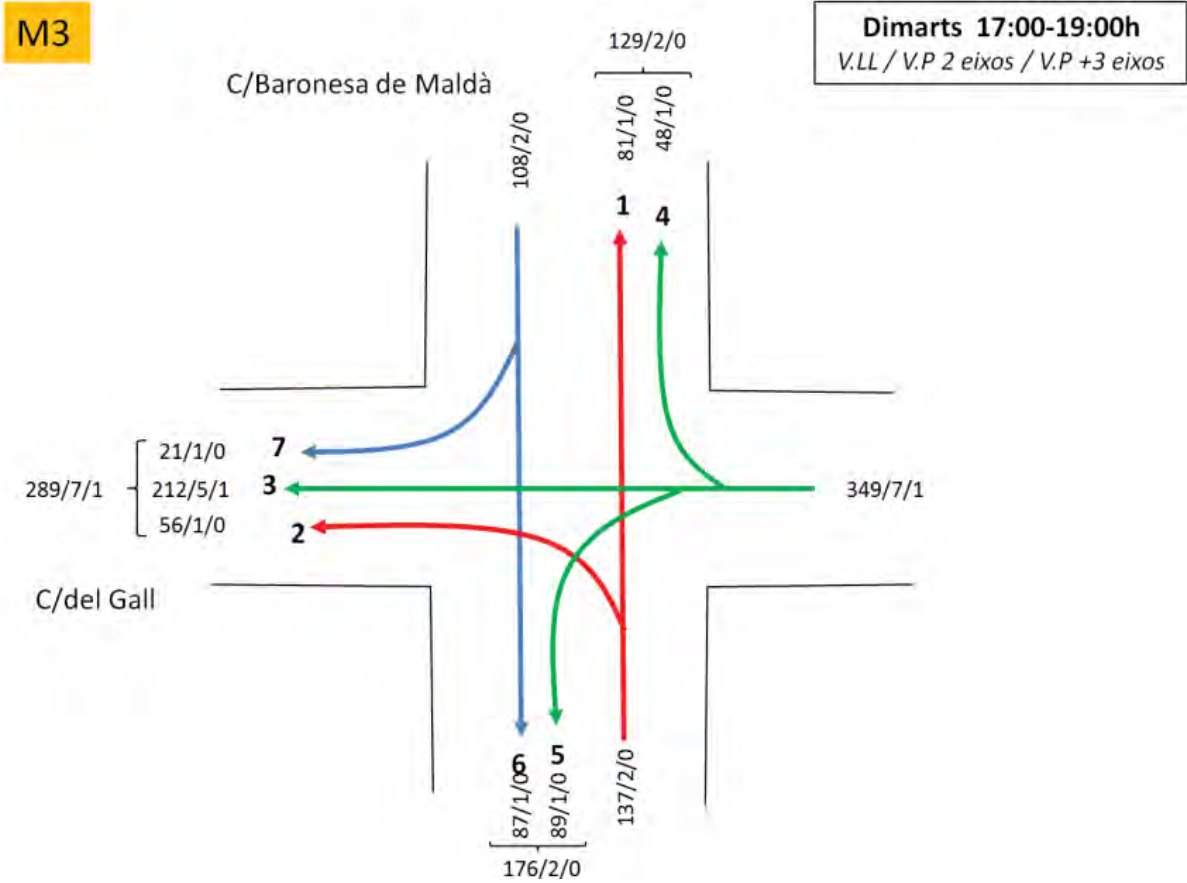
2.1. Intensitat horària dels moviments de l'aforament manual M-3 el dimarts de

M3

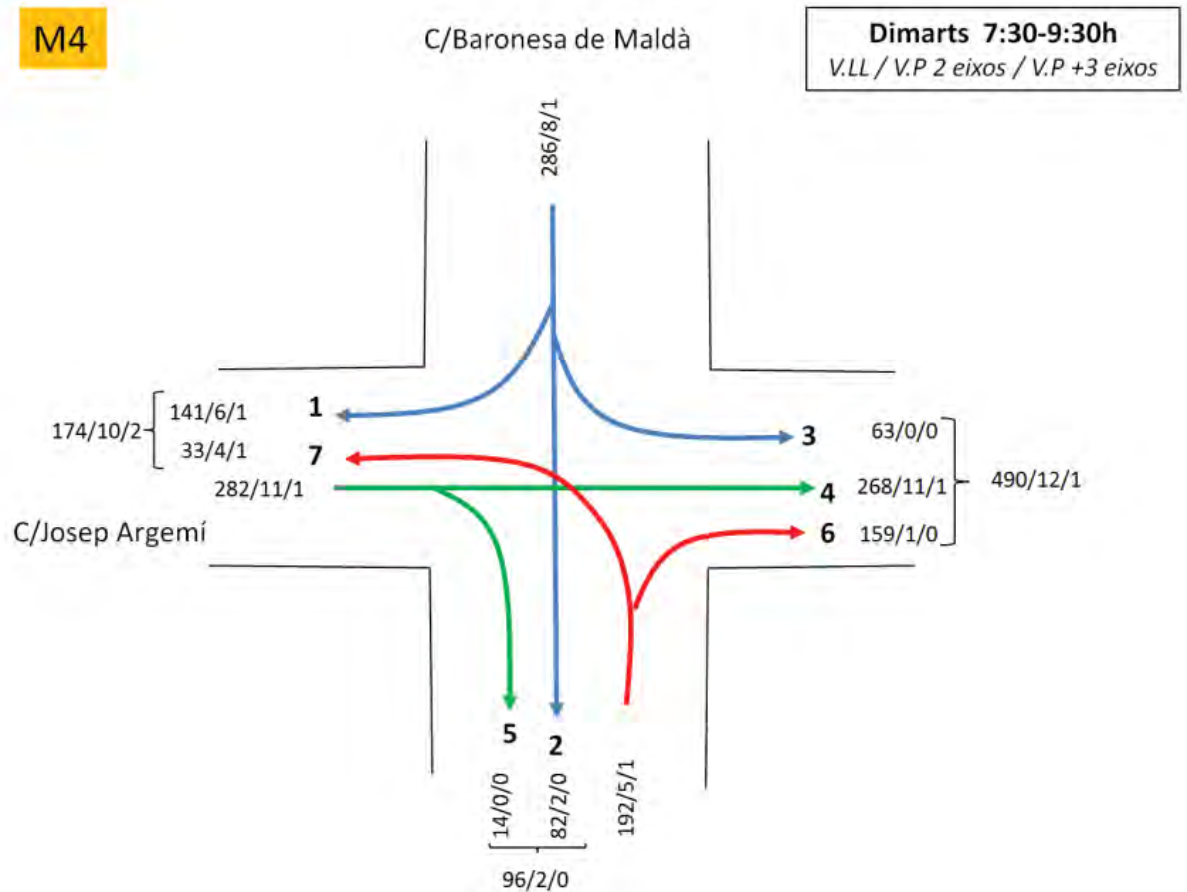
Dimarts 7:30-9:30h  
V.LL / V.P 2 eixos / V.P +3 eixos



Intensitat horària dels moviments de l'aforament manual M-3 el divendres de 17:00 a 19:00



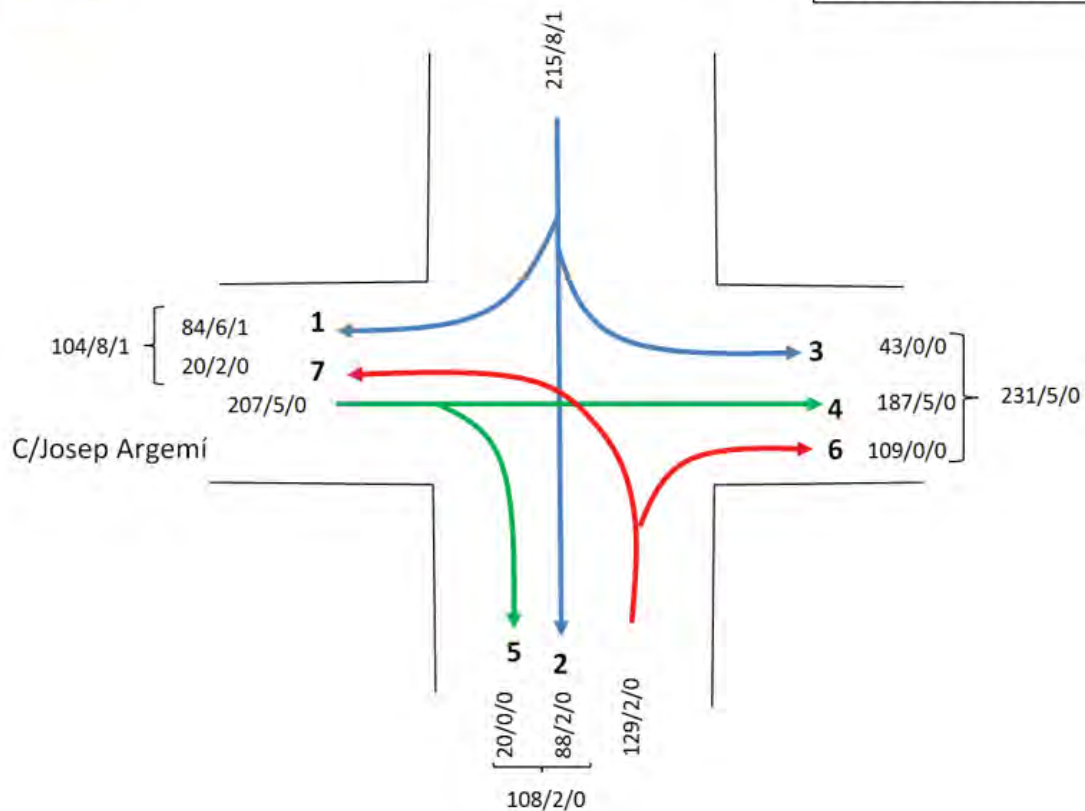
Intensitat horària dels moviments de l'aforament manual M-4 el dimarts de 7:30 a 9:30



M4

C/Baronesa de Maldà

**Dimarts 17:00-19:00h**  
V.LL / V.P 2 eixos / V.P +3 eixos



### 3. Enquesta a les empreses

Persona de contacte		Dades empresa			Sector		Activitat		any instal·lació al polígon	
Nom Càrrec	Telèfon E-mail	Nom	adreça	Quantes visites externes rep al dia?	Elis seus empleats tenen que desenvolupar activitats fora del polígon (comercials, administratius, tècnics, etc.)?	Quantes places d'aparcament hi ha dins l'empresa?	Numero places:	Es realitzen operacions de C/D??		
Superfície empresa				Quantes visites externes rep al dia?						
m2 Superfície (total): (En cas que no disposin de dades exactes indicar entre XX i XX)		Pròpies de feina (comercials, neteja, manteniment,...)	Clients							
Pot desglossar de forma aproximada la superfície que es destina a cada activitat: (De forma aproximada o en %)		1. <5	1. <5							
Instal·lacions industrials:		2. Entre 6 i 10	2. Entre 6 i 10		Quin mitjà de transport utilitzen per fer aquests desplaçaments laborals?	Hi ha problemes d'estacionament dins de l'empresa?		Quants vehicles de C/D rep al dia?		
Oficines:		3. Entre 11 i 15	3. Entre 11 i 15		01. A peu	1. Si				
Zona de venda:		4. Entre 16 i 20	4. Entre 16 i 20		02. Bicicleta	2. No				
Magatzem:		5. Entre 21 i 30	5. Entre 21 i 30		03. Transport públic urbà (buses urbans, metro, tramvia,...)	Sap si hi ha problemes d'estacionament al polígon?				
Aparcament:		6. Entre 31 i 40	6. Entre 31 i 40		04. Transport públic interurbà (buses interurbans, ferrocarril,...)	1. Si				
Zona de C/D:		7. Entre 41 i 50	7. Entre 41 i 50		05. Ciclomotor o motocicleta d'empresa	2. No				
Patís/espais lliures:		8. Entre 51 i 60	8. Entre 51 i 60		06. Ciclomotor o motocicleta propietat del treballador	Disposa d'aparcament per a bicicletes?				
Altres: (Especificar)_		9. Entre 61 i 75	9. Entre 61 i 75		07. Vehicle lleuger d'empresa compartit per diversos treballadors (cotxe, furgoneta,...)	Numero places:		On es realitzen aquestes operacions? (especificar característiques (dimensions))		
		10. >75	10. >75		08. Vehicle lleuger propi del treballador	% Ocupació:				
					09. Vehicle pesat d'empresa (camions)	Només en cas de que en disposi indicar situació				
					10. Altres: (Especificar)	1. A l'aparcament				
						2. Dins de la parcel·la però a l'exterior				
						3. Dins de l'edifici				
						4. Al carrer davant edifici				
						5. Altres (especificar)				

## 4. Enquesta als treballador

Lloc de realització de l'enquesta		Situació de l'empresa		Edat		Residència	
Polígon:		Si no treballa al polígon en estudi fi enquesta		Edat		Municipi: Barri:	
CP:						CP:	
<b>Gènere</b>	Quina és la CADENA DE MITJANS DE TRANSPORT que realitza per fer el desplaçament de casa al treball? (Marqui tots els modes de transport que utilitza)	Quanta triga normalment a fer el desplaçament d'amada de casa al treball? (Desplaçament de porta a porta)		Combina aquests desplaçaments amb altres activitats, com comprar, portar/recollir els nens a l'escola, etc.?		Amb quina freqüència ha de sortir del polígon per fer la seva feina, com a mitjana?	
<b>Home</b>	Mode	Ordre de desplaçaments	1. <10 minuts	De casa a la feina	1. Mai		
<b>Dona</b>	1.Coixe		2. 10-20 minuts	1. Portar els nens a escola	2. Menys d'1 dia a la setmana		
<b>Categoria Entrevistat</b>	2. Bus Urbà, Quina línia?		3. 20-30 minuts	2. Portar a altres familiars	3. D'1 a 2 dies a la setmana		
<b>1. Càrrec directiu o de gerència</b>	3. Bus Interurbà, Quina línia??		4. 30-45 minuts	3. Comprar	4. De 3 a 4 dies a la setmana		
<b>2. Treballador qualificat</b>	4. Tram		5. 45-60 minuts	4. Altres activitats: _____	5. Cada dia		
<b>3. Administratiu o comercial</b>	5. Bicicleta		6. 60-90 minuts	5. Altres activitats: _____	Quants per dia?		
<b>4. Treballador no qualificat</b>	6. Moto		7. >90 minuts	6. No	Especificar:		
<b>5. Altres</b>	7. A peu		En cas de vehicle privat				
<b>Quants i quins Dies treballa</b>	8. Taxi		Aparcament	Num. ocupants	De la feina a casa	Transport principal desplaçaments laborals (només si en realitza)	
<b>1. 2/3 Dies (especificar)</b>	9. Metro/FGC		1. Al carrer al mateix polígon (gratuit)		1. Portar els nens a escola		
<b>2. 5 Dies de Dill.DV.</b>	9. Bus Empresa		2. Al carrer al mateix polígon (zona de pagament)		2. Portar a altres familiars	1. Coixe	
<b>3. 6 Dies de Dill.DV.</b>	10. Altre (especificar)		3. A un aparcament interior de l'empresa		3. Comprar	2. Bus Urbà, Quina línia?	
<b>4. Altres (especificar)</b>	Per tornar a casa utilitza la mateixa cadena modal, es dir el mateix mode de transport?		4. A un aparcament cobert de pagament per hores		5. Altres activitats: _____	3. Bus Interurbà, Quina línia??	
<b>Horari laboral</b>	1. Si		5. A una plaça d'aparcament pròpia / llogada		6. No	4. Tram	
<b>1. Jornada Completa</b>	2. No		6. Altres (especificar)		En ambdós casos indicar freqüència de cada activitat	5. Bicicleta	
<b>Horari:</b>	Nomes en cas que no realitzi la mateixa cadena modal per tornar					6. Moto	
<b>2. Jornada Partida</b>	Perquè no la realitza?? (justificar)					7. A peu	
<b>Horari:</b>	Ordre de desplaçaments					8. Taxi	
<b>Si jornada Partida: On Dina??</b>	Mode		Temps total desplaçament de feina a casa			9. Metro/FGC	
<b>1. A l'empresa</b>	1. Coixe		1. <10 minuts			10. Altres (especificar)	
<b>2. Al polígon</b>	2. Bus Urbà, Quina línia?		2. 10-20 minuts				
<b>3. Torno a Casa</b>	3. Bus Interurbà, Quina línia??		3. 20-30 minuts				
<b>4. Altres (especificar)</b>	4. Tram		4. 30-45 minuts				
	5. Bicicleta		5. 45-60 minuts				
	6. Moto		6. 60-90 minuts				
	7. A peu		7. >90 minuts				
	8. Taxi						
	9. Bus Empresa						
	10. Altre (especificar)						

**SinOb Mobilitat, SL**

Jordi Singla Obiols

[jordi.singla@sinobmobilitat.com](mailto:jordi.singla@sinobmobilitat.com)

+34 649 914 331



## **ANNEX 4.**

### **Valoració econòmica de construcció d'aparcaments**

---

**MPGM Sectors industrials Esplugues de Llobregat**  
**Valoració construcció aparcaments**

June 2017

**Característiques de la finca**

Us adoptat									Industrial
Superfície finca							m <sup>2</sup> sòl		1 000.00
Perímetre finca							ml		130.00
Nombre màxim places aparcament (cotxes i/o furgonetes)							ut		33
Edificabilitat potencial							m <sup>2</sup> sostre		2 000.00
							1 000.00 m <sup>2</sup> sòl	2.00	

**1.- CONSTRUCCIÓ EN SOTERRANI**

concepte	longitud	ample	alçada	volum coef.	ut	preu unitari	preu
excavació, càrrega i abocament terres	40.00	25.00	4.50	4 500.00	1.35	6 075.00	12.00
mur-pantalla contenció límit perimetral	130.00	0.40	6.00	312.00		312.00	250.00
fonament pilars centrals	2.00	2.00	0.80	3.20	12.00	38.40	175.00
solera	1 000.00	0.40	0.40	400.00		400.00	125.00
estructura portant (pilars)	0.50	0.50	4.00	2.00	24.00	48.00	500.00
forjat sostre soterrani	1 000.00		0.45	450.00		450.00	135.00
instal·lacions (PA)						1.00	25 000.00
acabats (PA)						1.00	20 000.00
<b>Suma pressupost execució material (PEM)</b>							<b>337 370.00</b>

Despeses generals i benefici industrial (DG+BI) 19.00%

Seguretat i salut 3.00%

**Suma execució per contracta (PEC) 411 591.40**

Honoraris tècnics sobre PEC 10.00%

Taxes i permisos sobre PEC 4.00%

**Suma obres, honoraris i permisos 458 823.20**

IVA 21.00%

**Suma cost total 555 176.07**

411.59 €/m<sup>2</sup>st

458.82 €/m<sup>2</sup>st

555.18 €/m<sup>2</sup>st

**2.- CONSTRUCCIÓ EN PLANTA BAIXA**

concepte	longitud	ample	alçada	volum coef.	ut	preu unitari	preu
excavació, càrrega i abocament terres	40.00	25.00	0.75	750.00	1.35	1 012.50	12 150.00
fonament perimetral	130.00	0.80	0.80	83.20		83.20	175.00
fonament pilars centrals	2.00	2.00	0.80	3.20	12.00	38.40	175.00
solera	1 000.00	0.40	0.40	400.00		400.00	125.00
estructura portant (pilars)	0.50	0.50	5.25	2.63	24.00	63.00	500.00
forjat sostre PB	1 000.00		0.45	450.00		450.00	135.00
tancaments laterals	80.00		5.25			420.00	30.00
tancaments façanes	50.00		5.25			262.50	45.00
instal·lacions (PA)						1.00	15 000.00
acabats i fusteria (PA)						1.00	50 000.00
<b>Suma pressupost execució material (PEM)</b>							<b>2 65 092.50</b>

Despeses generals i benefici industrial (DG+BI) 19.00%

Seguretat i salut 3.00%

**Suma execució per contracta (PEC) 323 412.85**

Honoraris tècnics sobre PEC 10.00%

Taxes i permisos sobre PEC 4.00%

**Suma obres, honoraris i permisos 360 525.80**

IVA 21.00%

**Suma cost total 436 236.22**

323.41 €/m<sup>2</sup>st

360.53 €/m<sup>2</sup>st

436.24 €/m<sup>2</sup>st

## DOCUMENTACIÓ GRÀFICA

---

## PLÀNOLS

---

## INFORMACIÓ

Ambit de les Modificacions puntuals de PGM  
Superfície: 14,63 ha

Zona industrial, segons PGM vigent











Estructura de la propietat



Sòls afectats per sistemes urbanístics



Estructura de la propietat

- Limit parcel·la
- - - Limit parcel·la ocupada per una mateixa empresa
- ▨ Parcel·les amb divisió horitzontal
- ▨ Parcel·les amb una superfície < 300m²
- ▨ Parcel·les entre 300 i 600m² de superfície
- ▨ Parcel·les entre 600 i 800m² de superfície
- ▨ Parcel·les entre 800 i 1.000m² de superfície
- ▨ Parcel·les entre 1.000 i 2.000m² de superfície
- ▨ Parcel·les entre 2.000 i 4.000m² de superfície
- ▨ Parcel·les amb una superfície > 4.000m²

Sòls afectats per sistemes urbanístics

- ▨ Afectacions per sistema viari
- ▨ Afectacions per sistema de parcs i jardins urbans
- ▨ Línia elèctrica d'alta tensió 110KV
- ▨ Afectació per línia elèctrica d'alta tensió

Expedients urbanístics aprovats definitivament

MPG Modificació del PGM

- PE Pla especial
- ED Estudi de detall
- ▨ Limit d'expedient

Situació de volum disconforme

- ▨ Parcel·les amb edificacions que no s'adapten als paràmetres d'edificació del PGM
- Superfície: 8,22 ha
- (74% de la superfície de les parcel·les)



Parcel·les amb edificacions en situació de volum disconforme



Expedients urbanístics aprovats definitivament

Modificacions puntuals del Pla general metropolità (PGM) a l'àmbit industrial "El Gall". Esplugues de Llobregat

Setembre de 2018

Estat actual i adequació al PGM

1.5

Escala 1:4.000



Redacció:

Zurbarán, ciutat i territori, SL, Albert de Pablo Ponte, arquitecte  
 Direcció de Serveis d'Urbanisme de l'AMB



Antiguitat de les edificacions



Estat de conservació de les edificacions



Antiguitat de les edificacions

- Abans de 1960
- Entre 1960 i 1975
- Entre 1976 i 1992
- Entre 1992 i 2008
- Posterior al 2008

Estat de conservació de les edificacions

- Bo
- Regular
- Dolent

Ocupació de les edificacions en planta soterrani

- Planta soterrani -1
- Planta soterrani -2
- Planta soterrani -3

Activitat industrial

- Actiu
- Inactiu
- Habitatge
- Sense informació

Ocupació de les edificacions en planta soterrani



Activitat industrial



# I.6

Escala 1:4.000



Modificacions puntuals del Pla general metropolità (PGM) a l'àmbit industrial "El Gall". Esplugues de Llobregat

Setembre de 2018

Estat de les edificacions i de l'activitat industrial

Redacció:

*Zurbrugg*, ciutat i territori, S.L. Albert de Pablo Ponte, arquitecte  
 Direcció de Serveis d'Urbanisme de l'AMB

Ocupació de les parcel·les en planta baixa



Ocupació de les parcel·les en planta pis



Frangia concèntrica a les alineacions de l'illa  
Igual al 70% de la superfície d'aquesta.



Situacions de volum disconforme

Edificacions que no s'adapten als  
paràmetres d'edificació del PGM



Ocupació de les parcel·les en planta baixa



Ocupació de les parcel·les en plantes pis



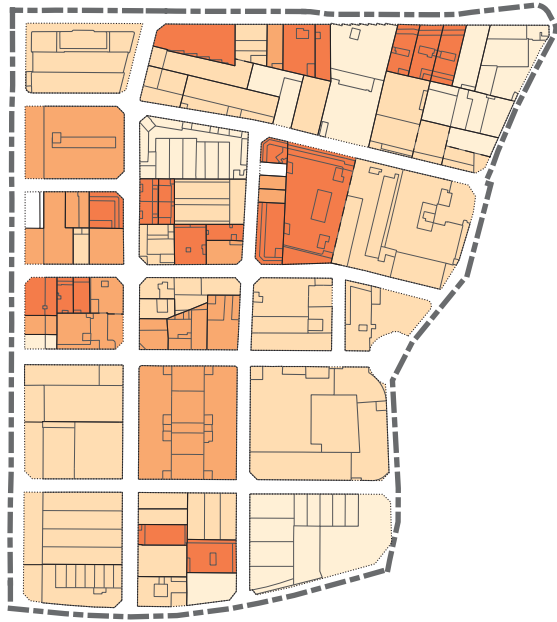
Edificacions en situació de volum disconforme. Per ocupació en planta baixa



Edificacions en situació de volum disconforme. Per ocupació en plantes pis



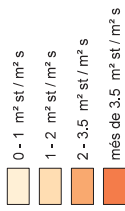
Índex d'edificabilitat net materialitzat a les parcel·les



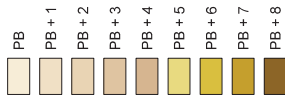
Nombre de plantes dels edificis



Índex d'edificabilitat net



Nombre de plantes



Edificacions en situació de volum disconforme



Edificacions en situació de volum disconforme. Per índex d'edificabilitat net



Edificacions en situació de volum disconforme. Per nombre de plantes





Ambit de Modificació puntual de PGM

Accessos per a vehicles

Accessos per a vianants

Limit parcel·la

Limit parcel·la ocupada per una mateixa empresa

Façana enreirada de via



AMB  
Àrea Metropolitana  
de Barcelona

Modificacions puntuals del Pla general  
metropolità (PGM) a l'àmbit industrial  
"El Gall". Esplugues de Llobregat

Setembre de 2018

Mobilitats i transport (I):  
accessos a les parcel·les  
i a les edificacions

1.9

Escala 1:2.000



Redacció:

Zurriñán, ciutat i territori, SL. Albert de Pablo Ponte, arquitecte

Directió de Serveis d'Urbanisme de l'AMB



Ambit de Modificació puntual de PGM



Carrer de sentit únic



Carrer de doble sentit



Parada de tramvia



Linia de tramvia



Linia d'autobus



Amplada de carrer prevista pel PGM



Modificacions puntuals del Pla general metropolità (PGM) a l'àmbit industrial "El Gall". Esplugues de Llobregat

Setembre de 2018

Mobilitats i transport (II): carrers i transport públic

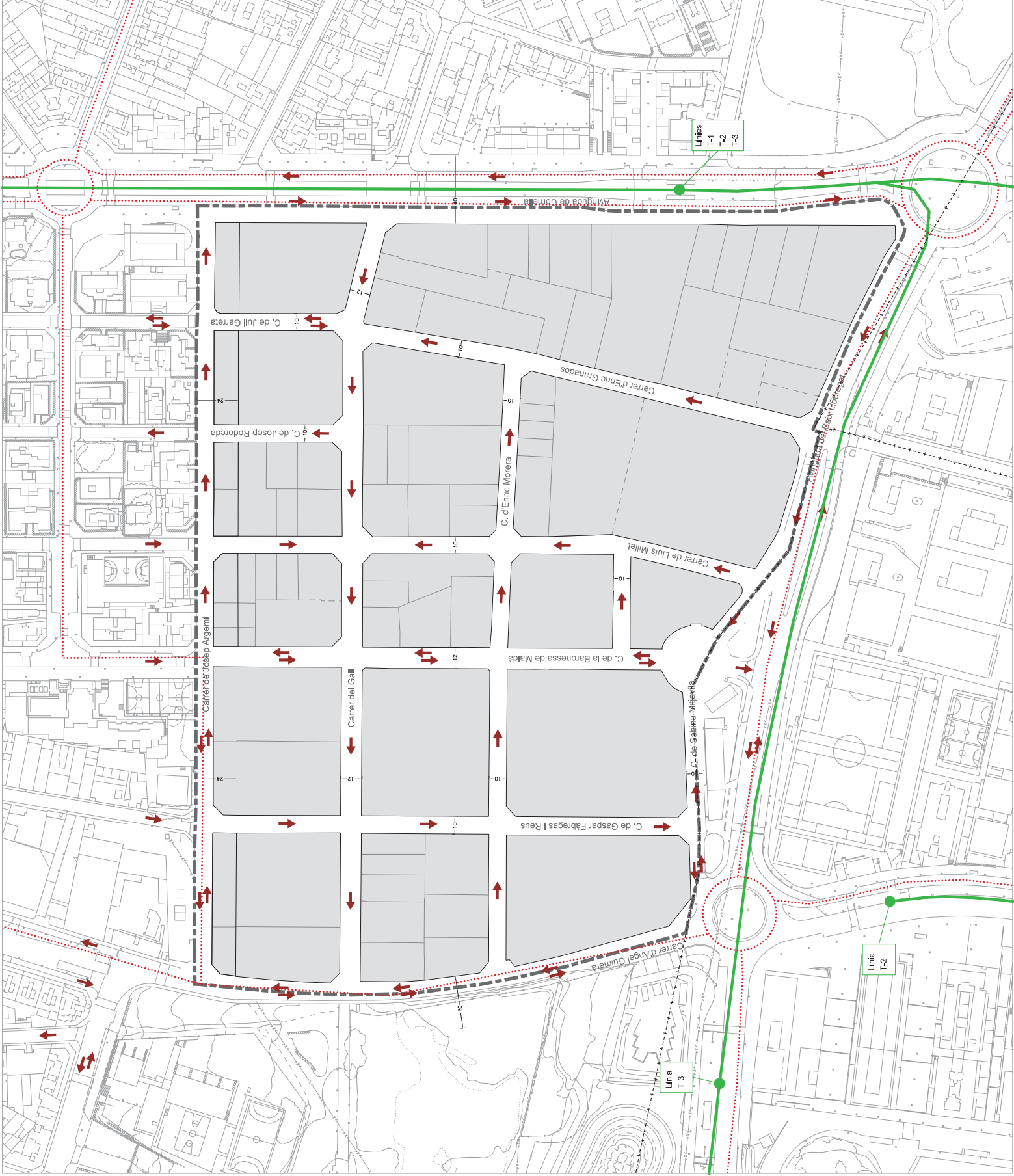
# I.10

Escala 1:2.000



Redacció:

Interambly, ciutat i territori, S.L. Albert de Pablo Ponte, arquitecte  
Direcció de Serveis d'Urbanisme de l'AMB



## PLÀNOLS

---

## PROPOSTA

