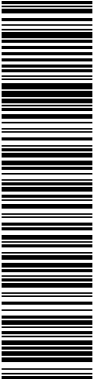


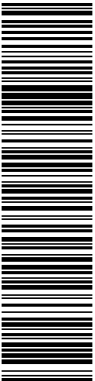
DOCUMENT Diligència: Diligència - Aprovació INICIAL 07 02 VOLUM II PLE 06 28-05-2025 Punt 07 Urbanisme	IDENTIFICADORS	
ALTRES DADES Codi per a validació: P9MFO-WNH9Y-YH187 Data d'emissió: 1 de Juliol de 2025 a les 12:20:53 Pàgina 2 de 138	SIGNATURES 1.- Secretària General de l'AJUNTAMENT DE CORNELLÀ DE LLOBREGAT. Dono fe i prenc raó Art. 3.2 RD 128/2018 29/05/2025 13:06	ESTAT SIGNAT 29/05/2025 13:06



Aquesta és una còpia impresa del document electrònic (Ref.: 8530743 P9MFO-WNH9Y-YH187 E69B4962E8CEB559BAED30A9E431129B9528B8C) generada amb l'aplicació informàtica Firmadoc. El document està SIGNAT. Mitjançant el codi de verificació pot comprovar la validesa de la signatura electrònica dels documents signats en l'adreça web: <https://seuelectronica.cornella.cat/portal/verificar/Documentos.do>

ANNEX I. ESTUDI D'AVALUACIÓ ECONÒMICA I FINANCERA I INFORME DE SOSTENIBILITAT ECONÒMICA

DOCUMENT Diligència - Diligència - Aprovació INICIAL 07 02 VOLUM II PLE 06 28-05-2025 Punt 07 Urbanisme	IDENTIFICADORS	
ALTRES DADES Codi per a validació: P9MFO-WNH9Y-YH187 Data d'emissió: 1 de Juliol de 2025 a les 12:20:53 Pàgina 3 de 138	SIGNATURES 1.- Secretària General de l'AJUNTAMENT DE CORNELLÀ DE LLOBREGAT. Dono fe i prenc raó Art. 3.2 RD 128/2018 29/05/2025 13:06	ESTAT SIGNAT 29/05/2025 13:06



Aquesta és una còpia impresa del document electrònic (Ref.: 8530743 P9MFO-WNH9Y-YH187 E69B4962E8CEB559BAED30A9E4311298B9528B8C) generada amb l'aplicació informàtica Firmadoc. El document està SIGNAT. Mil·liançant el codi de verificació pot comprovar la validesa de la signatura electrònica dels documents signats en l'adreça web: <https://seuelectronica.cornella.cat/portal/verificar/Documentos.do>

Estudi Econòmic i Financer de la Modificació Punyal del PGM a l'entorn de Can Tradal
Cornellà de Llobregat

 DUBITS ARQUITECTES SLP

MEMÒRIA ECONÒMICA5

1. Memòria de l'estudi econòmic. Característiques i justificació de la modificació punyal del PGM 5

2. Marc legal d'aplicació..... 6

2.1 L'estudi econòmic financer i l'informe de sostenibilitat 6

3. Context Territorial i Econòmic..... 7

3.1 Context territorial i econòmic del municipi 7

3.2 Context urba de l'àmbit objecte d'estudi 8

4. Implantació del nou planejament 11

4.1 Antecedents i situació urbanística actual 11

4.2 Proposta i situació urbanística en el nou planejament..... 12

5. Estat actual de l'àmbit objecte de la modificació - Preexistències 14

ESTUDI DE MERCAT I DETERMINACIÓ DE VALORS DE SÒL.....20

6. Estudi de mercat dels diferents usos 20

6.1 Habitatge lliure plurifamiliar 20

6.1.1 Dinàmiques del mercat residencial 20

6.1.2 El mercat residencial d'obra nova 22

6.1.3 Demanda d'obra nova 22

6.1.4 El preu residencial d'obra nova a l'àmbit objecte d'estudi 24

6.2 El mercat de locals comercials de gran format 27

6.3 El mercat dels usos terciaris residencials 30

6.4 El mercat de venda d'aparcaments 32

6.5 Resum dels valors de venda obtinguts amb l'Estudi de Mercat 33

VIABILITAT ECONÒMICA.....34

7. Metodologia de l'estudi de viabilitat econòmica 34

7.1 Metodologia..... 34

7.2 Mètode residual dinàmic: Determinació del valor de sol abans d'urbanitzar. Càlcul del VAN. 34

7.2.1 Determinació del valor de sol urbanitzat. 35

8. Càlcul del balanç econòmic de la transformació 37

8.1 Càlcul del valor del sol urbanitzat en el nou desenvolupament 37

8.1.1 Valors de venda del sol urbanitzat..... 38

8.1.2 Ingressos. Càlcul del valor del sol urbanitzat..... 38

8.2 Despeses d'urbanització, gestió i indemnitzacions..... 39

8.3 Calendari de la promoció 40

8.4 Estimació del valor de sol brut amb el mètode residual dinàmic - Càlcul del VAN..... 41

9. Viabilitat econòmica del planejament 43

Estudi Econòmic i Financer de la Modificació Punyal del PGM a l'entorn de Can Tradal
Cornellà de Llobregat

 DUBITS ARQUITECTES SLP

ANNEX - INFORME DE SOSTENIBILITAT ECONÒMICA45

10. Conclusions viabilitat econòmica 44

ANNEX - INFORME DE SOSTENIBILITAT ECONÒMICA45

1. Informe de sostenibilitat econòmica. Marc jurídic 46

2. Justificació de la suficiència i adequació del sol destinat a usos productius 47

3. Impacte en les finances de les administracions responsables de la implantació 48

4. Impacte econòmic en l'ingrés corrent del municipi..... 48

4.1 Ingressos corrents generals pel funcionament del teixit residencial i econòmic 49

4.2 Despeses de manteniment d'infraestructures i prestació de serveis 49

4.3 Balanç de l'impacte del nou sector a l'administració municipal 50

ANNEX - COMPLIMENT DE L'ARTICLE 99.1.C DE L'RLU.....51

1. L'article 99.1 52

2. Rendiment del planejament vigent..... 52

3. Rendiment de la MPGM proposada 53

4. Comparació de planejaments 53

ANNEX – ESTAT ACTUAL DE L'ÀMBIT55

ANNEX - ESTUDI DE MERCAT59

1. Habitatge plurifamiliar lliure 60

2. Aparcaments 71

pdf.comprovar la veritat de la informació que es proporciona en aquest document després de la seva signatura i de la seva validació a través del sistema de verificació de documents de l'Ajuntament de Cornellà de Llobregat. El document està signat SIGNAT. Mitjançant el codi de verificació

DOCUMENT	IDENTIFICADORS	ESTAT
Diligència: Diligència - Aprovació INICIAL 07 02 VOLUM II PLE 06 28-05-2025 Punt 07 Urbanisme		
ALTRES DADES	SIGNATURES	
Codi per a validació: P9MFO-WNH9Y-YH187 Data d'emissió: 1 de Juliol de 2025 a les 12:20:53 Pàgina 5 de 138	1.- Secretària General de l'AJUNTAMENT DE CORNELLÀ DE LLOBREGAT. Dono fe i prenc raó Art. 3.2 RD 128/2018 29/05/2025 13:06	SIGNAT 29/05/2025 13:06

Estudi Econòmic i Financer de la Modificació Punyal del PGM a l'entorn de Can Trabal
Cornellà de Llobregat



MEMÒRIA ECONÒMICA

1. Membria de l'estudi econòmic. Característiques i justificació de la modificació punyal del PGM

Al costat de l'estació de tren de Cornellà de Llobregat, i a continuació del teixit urbà consolidat del centre del municipi, s'hi localitza el "Llobregat Centre Comercial", actualment tancat. L'edificació d'aquest centre comercial activat ocupava gairebé la totalitat (especialment en plantes soterrani) de l'illa formada per l'Avinguda de Can Corts, la carretera d'Esplugues, el carrer de Pompeu Fabra i el carrer del Revolt Negre.

L'emplaçament de l'edificació configura un punt estratègic pel municipi, doncs s'estableix com a rotula entre el nucli residencial consolidat, el Parc de les Àlguers i el Parc del Canal de la Infància, que separa Sant Joan Despí de Cornellà. La proposta de transformació d'aquesta illa acabara de consolidar el front de l'Avinguda Can Corts, i millorà la connectivitat amb la xarxa d'espais lliures públics metropolitana i la mobilitat sostenible intermunicipal.

Des de que a finals de gener de 2023 el centre comercial tanca de manera definitiva, s'obren vies de col·laboració públic-privada, i la oportunitat de repensar aquest espai de la ciutat.



Font: Elaboració pròpia a partir de google maps. Imatges 2024.

L'objectiu de la present modificació punyal és:

1. Creatió d'una àmplia zona verda que actui de corredor natural i de cohesió entre barris.
2. Potenciació de serveis i dotació d'equipaments de caràcter diversos
3. Creació d'habitatge nou, del qual al voltant del 40% ha de ser habitatge protegit

La superfície de l'àmbit és de 38.737 m². D'aquests, el planejament vigent qualifica 20.596 m² per a usos terciaris, 264 m² per a usos d'equipament públic (corresponents a l'edificació de Can Trabal, on actualment s'hi ubica "La Factoria Mustar", i 17.877 m² d'altres sistemes públics.

La proposta d'ordenació de la present modificació de PGM:

- augmenta els espais lliures públics en de l'ordre de 20.000 m²s.
- augmenta els equipaments públics generant un nou sol d'equipament al sud de l'àmbit complementari a l'existent actualment a Can Trabal.
- Genera nou sol mixt residencial amb activitat econòmica en planta baixa amb front a l'Avinguda Can Corts i als nous espais públics.
- Genera un nou sol terciari d'activitat econòmica al sud de l'àmbit amb front a la carretera de Sant Joan Despí i la carretera d'Esplugues.

2. Marc legal d'aplicació.

2.1. L'estudi econòmic financer i l'informe de sostenibilitat

La legislació urbanística exigeix realitzar estudis econòmics que permetin garantir la viabilitat de les operacions urbanístiques i, a més, analitzar les repercussions del nou planejament a l'economia de l'administració pública.

El Text refós de la Llei d'urbanisme estableix que la modificació de qualsevol dels elements d'una figura del planejament urbanístic es subjecta a les mateixes disposicions que en regeixen la formació (art. 96). Pel que fa a l'estudi econòmic de l'operació, formen part de la documentació del planejament l'avaluació econòmica i financeria i l'informe de sostenibilitat econòmica.

L'article 59 especifica la necessitat d'incloure a la documentació dels plans generals els següents documents de contingut econòmic. Concretament especifica:

Art. 59.1.e) l'informe i l'avaluació econòmica i financeria de les actuacions a desenvolupar.

Art. 59.3.d) l'informe de sostenibilitat econòmica, que ha de contenir la justificació de la suficiència adequada del sol destinat a usos productius, i la ponderació de l'impacte de les actuacions previstes en les àrees públiques de les administracions responsables de la implantació i el manteniment de les infraestructures i de la implantació i prestació dels serveis necessaris.

D'altra banda el RUU, detalla la documentació necessària del planejament general i especifica a l'article 76.3 les característiques de l'avaluació econòmica financeria.

76.3. L'avaluació econòmica i financeria del pla d'ordenació urbanística municipal com a l'estimació del cost econòmic de les actuacions previstes, la determinació del coster públic o privat de les inversions necessàries per a l'execució del pla, les previsions de finançament públic, i l'anàlisi de la viabilitat financeria de les actuacions derivades de l'execució del pla.

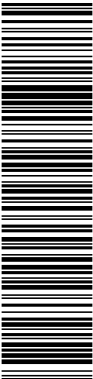
A més, l'article 99 refereix les especificacions que han d'incloure les Modificacions de les figures de planejament urbanístic general que comporten un increment del sostre edificable, de la densitat de l'ús residencial o de la intensitat, o la transformació d'usos:

Art. 99.1. Les modificacions d'instrument de planejament general que comportin un increment del sostre edificable, de la densitat de la residència o de la intensitat dels usos, o la transformació dels usos establerts originàriament han d'incloure en la documentació les especificacions següents:
a) La identitat de tots els propietaris o titulars directes d'aquests reals sobre les figures afectades, públiques o privades, d'on sort els seus entorns o l'origen del procediment de modificació, les dades en virtut dels quals han adquirit els terrenys. Aquesta especificació es dóna o bé mitjançant la incorporació a la memòria d'una redacció d'aquests persones de les certificacions pertinents expedides pel Registre de la Propietat, si s'escau, pel Registre Mercantil, en el cas de menors d'identificació de propietari en el Registre de la Propietat, si s'escau, pel Registre de dades del cadastre, l'òmnis s'ha de fer constar a la memòria i si no hi ha una diligència de la concessió de la gestió urbanística, la seva identitat.
b) La premissa, en el document de l'informe o del programa d'actuació de pla, de l'execució immediata del pla i, en el document de l'establiment del termini concret per a aquesta execució, el qual ha d'ésser proporcional a la magnitud de l'actuació.
c) Una avaluació econòmica de la rendibilitat de l'operació, en la qual s'ha de justificar, en termes comparatius, el rendiment econòmic derivat de l'ordenació vigent i el que resulti de la nova ordenació. Aquesta avaluació s'ha d'incloure en el document de l'avaluació econòmica i financeria, com a suport.

D'altra banda, la llei estatal RD-L 7/2015, de 30 d'octubre, per la que s'aprova el text refós de la llei del sol i l'habitatge urbà, estableix en l'article 22.5:

5. La ordenación y ejecución de las actuaciones sobre el medio urbano, sean o no de transformación urbanística, requerrá la elaboración de una memoria que asegure su viabilidad económica, en términos de rentabilidad, de adecuación a los límites del deber legal de conservación y de un adecuado equilibrio entre los beneficios y los cargos derivados de la misma, para los propietarios incluidos en su ámbito de actuación.

Estudi Econòmic i Financer de la Modificació Punyal del PGM a l'entorn de Can Trabal
Cornellà de Llobregat



DOCUMENT Diligència: Diligència - Aprovació INICIAL 07 02 VOLUM II PLE 06 28-05-2025 Punt 07 Urbanisme	IDENTIFICADORS	
ALTRES DADES Codi per a validació: P9MFO-WNH9Y-YH187 Data d'emissió: 1 de Juliol de 2025 a les 12:20:53 Pàgina 6 de 138	SIGNATURES 1.- Secretària General de l'AJUNTAMENT DE CORNELLÀ DE LLOBREGAT. Dono fe i prenc raó Art. 3.2 RD 128/2018 29/05/2025 13:06	ESTAT SIGNAT 29/05/2025 13:06

Així doncs, en aquest document hem avaluat les càrregues i beneficis generats pel planejament, així com el flux d'ingressos i el flux de despeses d'acord al calendari fixat en el pla d'etapes. D'acord a la legislació urbanística vigent, els aspectes econòmics rellevants per l'operació són:

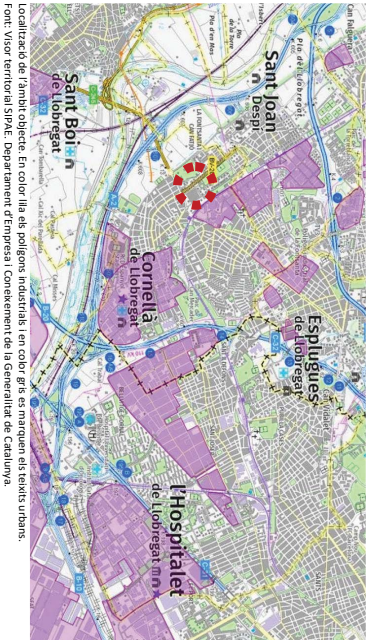
- Cessió obligatòria i gratuïta de tot el sòl reservat per a sistemes urbanístics previst en el sector.
- Costejar i executar la totalitat de la urbanització de l'àmbit de la Modificació de planejament i la seva connexió amb les xarxes de l'entorn. Cal assumir les despeses d'urbanització de vials i zones verdes, les indemnitzacions de les activitats, bens i drets incompatibles amb el planejament, el cost de tots els projectes tècnics així com totes les despeses de gestió.
- Cedir a l'administració actuant el % corresponent de l'aprofitament urbanístic del sector.

3. Context Territorial i Econòmic

3.1 Context territorial i econòmic del municipi

L'àmbit del treball es localitza a Cornellà de Llobregat en l'entorn de l'àrea metropolitana de Barcelona, entre els municipis de Sant Joan Despí i d'Hospitalet de Llobregat.

L'àmbit es situa a escassos metres de l'estació de Cornellà del Llobregat, en un espai connectat entre el barri de Font Santa - Fajó i el Centre de Cornellà.



Localització de l'àmbit objecte. En color lila els polígons industrials i en color gris es marquen els teixits urbans. Font: Visor territorial SIPA. Departament d'Empresa i Coneixement de la Generalitat de Catalunya.

Cornellà de Llobregat (Baix Llobregat) està situat al marge esquerre del riu Llobregat, és un municipi que forma part del territori metropolità de Barcelona de superfície 636 km² i més de 3.7 milions de persones. L'Àrea Metropolitana de Barcelona és una de les àrees metropolitaniques més grans d'Europa i té un pes important en l'espai de la Mediterrània.

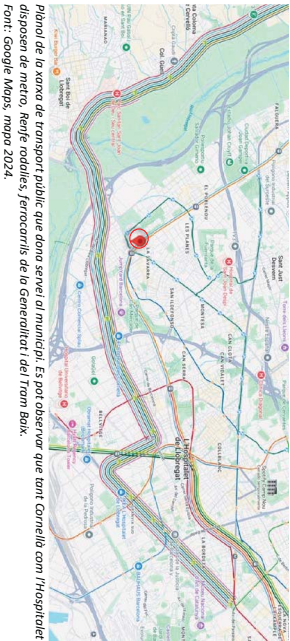
Cornellà està molt ben comunicat per carretera amb Barcelona i el sud i l'est de Catalunya. En l'entorn immediat de l'àmbit hi ha la Ronda de Dalt, que connecta amb la C-32 i l'Autopista A2. Al sud, hi ha la C-31 que connecta Hospitalet i Barcelona, i al Nord la B-23 que connecta amb l'Avinguda Diagonal.

La ciutat de Cornellà de Llobregat es divideix oficialment en set barris.

La via del tren divideix la ciutat en dos àmbits sociodemogràfics:

Els que es troben al sud (Centre, Riera, Almada i **Font Santa-Fajó**), els que es troben al nord (el Pedró, la Gavarrà i Sant Llorenç).

L'àmbit objecte d'estudi està al barri de Font Santa-Fajó que està format per dos barris, el de Fajó i el de la Font Santa, separats pel Parc de la Infància.



Plaol de la xarxa de transport públic que dona servei al municipi. Es pot observar que tant Cornellà com l'Hospitalet disposen de metro, Renfe rodalies, ferrocarrils de la Generalitat i del Tram Baix. Font: Google Maps, mapa 2024.

El creixement econòmic del municipi és similar al creixement del territori metropolità i la mitjana del territori català. Entre 2016 i 2021 el VAP (Valor afegit brut) de Cornellà ha crescut en un 13%. Mentre que al global de l'àmbit Metropolità ha crescut de l'ordre del 9 %, i al global del territori català de l'ordre del 10%. Addicionalment, en relació al producte interior brut (PIB) per habitant, l'any 2022 el municipi era el segon de la comarca i el 8è de Catalunya.

L'any 2022 Cornellà de Llobregat presenta un **creixement poblacional** positiu (taxa bruta per 1.000 habitants) de 12,71 (la mitjana catalana és de 17,89). D'acord amb dades de l'IDESCAT, la població de Cornellà de Llobregat, l'any 2023 era de l'ordre de 90.076 habitants.

En el conjunt del Baix Llobregat la població creix de l'ordre d'un 1% en relació amb l'any 2022 (un augment de 8.191 persones), situant-se en un total de 841.731 habitants. El Baix Llobregat és la segona comarca de l'àmbit territorial metropolità amb menor creixement de població. Tot i així s'aprecia una lleugera però constant tendència positiva de l'increment de població, en els municipis de Cornellà de Llobregat i el seu entorn immediat (Sant Joan Despí, l'Hospitalet de Llobregat).

3.2 Context urbà de l'àmbit objecte d'estudi

L'àmbit està situat a pocs minuts de l'estació de tren i de metro, i gaudeix d'una connexió excel·lent amb el centre de Barcelona (línies R4 i R7 de rodalies i línia L5 del metro, que travessen en els tres casos la totalitat de la Barcelona).

Així mateix, en el propi àmbit hi ha la parada del Tram Baix (línies T1, T2 i T3) que connecta amb els municipis de l'entorn (Sant Joan Despí, Esplugues de Llobregat, Sant Just Desvern i Sant Feliu de Llobregat) i amb la Zona Universitària, Les Corts, i l'Avinguda Diagonal de Barcelona fins a la Plaça de Francesc Macià.

Codi per a validació: **P9MFO-WNH9Y-YH187**

Data d'emissió: 1 de Juliol de 2025 a les 12:20:53

Pàgina 7 de 138

1.- Secretària General de l'AJUNTAMENT DE CORNELLÀ DE LLOBREGAT. Dono fe i prenc raó Art. 3.2 RD 128/2018
29/05/2025 13:06

29/05/2025 13:06

SIGNAT

29/05/2025 13:06

Estudi Econòmic i Financer de la Modificació Puntual del PGM a l'entorn de Can Trabat
Comellà de Llobregat.

Duattis ARQUITECTES SLR

Quant a la relació amb el teixit urbà immediat, l'àmbit està situat a tan sols 8 minuts a peu de l'ajuntament de Cornellà, i l'entorn més proper queda configurat pels exllos urbans de la carretera d'Espulgues i l'Avinguda Can Corts. Aquests dos exllos presenten una tipologia residencial plurifamiliar amb activitat econòmica en planta baixa. La carretera d'Espulgues separa l'àmbit del nucli urbà del municipi, i l'Avinguda de les Corts connecta l'àmbit amb els desenvolupaments residencials de Sant Joan de Vilatorrada i Sant Joan de Vilatorrada.

A sud i oest de l'habitat s'hi localitzen amplis espais, il·lures públics i equipaments públics o privats com són: el Parc de les Aigües amb el Museu Aghor de les Aigües o la Fundació Aghor, el Parc del Canal de la Infància amb el Camp municipal de Fútbol Fontsañs-Fatjó, la Biblioteca Clara Campoamor i la Residencia de gent gran Domus VI Sant Jordi.



Emplacement. Font: Batlleiroig



residencial de Cornellà – centre al sud. Font: Google Maps, imatge 3D del 2024.

Característiques del teixit residencial

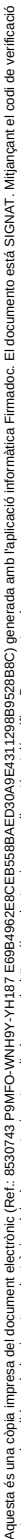
Les parcel·les estudiades limiten a nord amb les promocions d'obra nova de Can Fatjó del mateix municipi. Són noves promocions d'edificis plurifamiliars, que es van començar a construir entre 2006-2009 i s'han acabat consolidant amb les darreres promocions finalitzades l'any 2019.

Quant a la relació est-oest amb el teixit urbà, tot i que la parcel·la actual està físicament prop del centre de Cornellà i l'estació de tren, actualment l'edificació comercial funciona com a límit urbà real que trenca la relació entre el teixit residencial de l'oest de Cornellà de Llobregat (Fonsanta-Fajó) i el nucli del municipi.

Duatis ARQUITECTES SLP

D'altra banda, la Carretera d'Espulgues actualment és un límit físic entre els l'ambit i el centre de municipi que separa contundentment la parcel·la terciària del teixit urbà residencial.





Duatis ARQUITECTES SLR

Ambdós polígons industrials es localitzen a l'est de l'àmbit objecte d'estudi, i d'acord amb el Sistema d'Informació de Polígons d'Activitat Econòmica (SIPAE) del departament d'Empresa i Treball de la Generalitat de Catalunya:

- Pol. Siemens - Ctra. d'Espunyans** té una superfície d'11,37 ha, creant l'any 1990 i disposa actualment de 139 explotacions en 67 parcel·les. D'acord amb la mateixa font predominen les activitats de serveis (42%) seguides de les activitats comercials (20%) i indústria d'altres productes minerals no metàl·lics (9,49%) i Material elèctric, electrònic, òptic i maquinària (8,03%).

Pol. Fontseca té una superfície de 54,05 ha, creix l'any 1965 i disposa actualment de 209 empreses en 130 parcel·les. D'acord amb la matèria hort predomina les activitats industrials (71%) material elèctric, electrònic, òptic i maquinària (5%) metallúrgia i fabricació de productes metàl·lics 8%, alimentari i begudes (4%). Aquest polígon destaca per disposar d'estació de RENFE al mateix polígon.

Per tant, a pocs minuts a peu de l'àmbit, hi ha espais d'activitat econòmica actius que junt amb la bonaria connectivitats de l'emplaçament amb tota l'àrea metropolitana de Barcelona, complementen l'atractiu residencial i comercial d'aquesta ubicació.

4. Implantació del nou planejament

4.1 Antecedents i situació urbanística actual

Planejament vigent

Pla General Metropolità (PGM)

MP PGM-76 a l'àmbit del Sector Fatjó de Cornellà de Llobregat. Text Refós, Juny de 2005

Classificació del sòl

Sòl urbà consolidat

Qualificació del sòl

Zona Comercial: Comprèn els sols destinats a la implantació d'un Centre Comercial on s'integrin establiments de superfície, característiques i gestió variades.

Edificació Aïllada

Ocupació: 18.632 m²s

Parcel·la mínima: 20.536 m²

Usos permesos: Comercial en Planta Baixa, Oficines, Recreatiu, Esportiu, Industrial de

categoria 1a i 2a.

Edificació de Can Trabal:

Sistemes públics: la superfície restant de l'àmbit es qualifica actualment com a sistema públic, bé de Parcs i jardins urbans, bé de sistema viari.



Dades del planejament vigent

Superfície de sòl de l'àmbit:

38.737 m²s

Sòl privat terciari:

20.596 m²s

Sòl públic equipament:

264 m²s

Sòl públic espais lliures i sistema viari

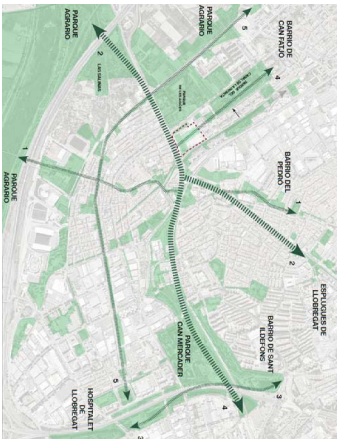
17.877 m²s

Edificabilitat màxima permesa:

39.915 m²s¹

4.2 Proposta i situació urbanística en el nou planejament

Es proposa la creació d'un nou parc, el Parc de Can Traball, que connecti del Parc de la Canal de la infantaria de Sant Joan després l'edifici de l'estació de Cornella de Llobregat i el Parc de Can Mercader. El nou espai públic permetria descobrir la xarxa d'espais lliures dels municipis i potenciar la connectivitat entre els teixits residencials i urbans.



ESTAT

- Els locals en plantes pis que conformen l'antic centre comercial, de dimensions molt diverses i distribuïts en tres plantes.

- Aparcament i comerços en les plantes soterrànies.

En aquesta referència cadastral s'hi inclou:

Superfície construïda en plantes pis:	40.785 m ² s
Superfície construïda en plantes soterrani:	36.268 m ² s

- L'aparcament en soterrani que ocupa l'actual Plaça de Març Santpere. D'acord amb la informació cadastralla la superfície construïda d'aquest aparcament és de 9.307 m²st, distribuïts en dues plantes soterrànies.

[illegible]

Estudi Econòmic i Financer de la Modificació Puntual del PGM a l'entorn de Can Trabat
Cornellà de Llobregat.

Duatis ARQUITECTES SLH

**Estudi Econòmic i Financer de la Modificació Puntual del PGM a l'entorn de Can Traball
Comella de Llobregat.**

Duatis ARCHITECTES SLP

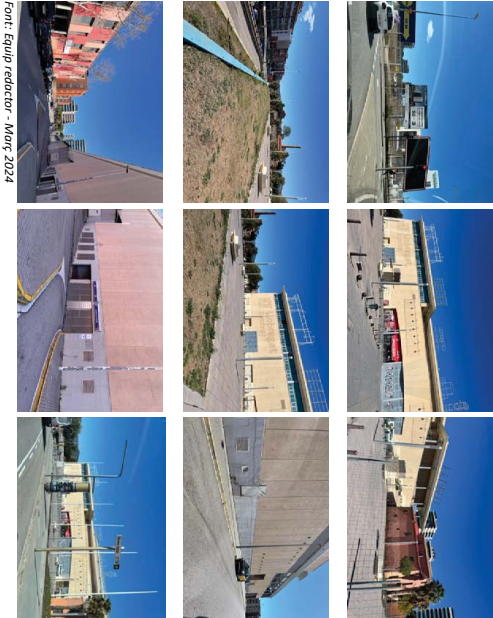
Baixa:

[illegible]

Font: Elaboració pròpia a partir de les dades cadastrals.

Imatges de l'edificació de l'antic Centre Comercial Llobregat, la masia de Can Trabal, i el seu entorn immediat:

FOTOGRAFIES ÀMBIT – MARÇ 2024



Font: Equip redactor - Març 2024

ESTUDI DE MERCAT I DETERMINACIÓ DELS VALORS DE SÒL

6. Estudi de mercat dels diferents usos

El planejament objecte del present estudi proposa un nou àmbit mixt, amb usos residencials i terciaris, i on es potencia la creació d'un espai lliure central dinàmic i vinculat a la xarxa d'espais lliures supramunicipal.

Distribució dels sostres de càlcul que s'han considerat, a efectes del present estudi econòmic i financer:

ACTIVITAT ECONÒMICA	
Residència estudiants	4.966 m²st
Comercial	11.000 m²st
Aparcament soterrani	29.830 m²st
SOSTRE RESIDENCIAL	
Habitatge lliure	14.369 m²st
Habitatge HP RG venda	4.790 m²st
Habitatge HP RG lloguer	4.790 m²st

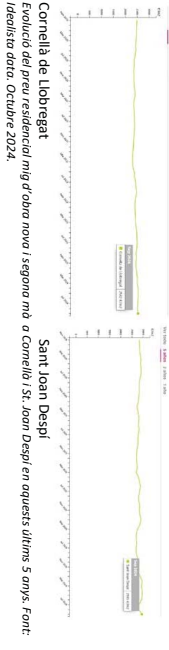
6.1 Habitatge lliure plurifamiliar

6.1.1. Dinàmiques del mercat residencial

L'àmbit objecte d'estudi s'emplaça al límit del nucli històric del municipi de Cornellà de Llobregat i es desenvolupa una continuïtat entre aquest teixit, i les implantacions residencials més recents al sud de la via del tren, barri de Fontansa-Faió. D'altra banda, la seva bona comunicació amb Barcelona i el conjunt de l'àrea metropolitana mitjançant transport públic i privat, dota el valor residencial de l'àmbit d'una lògica metropolitana que supera els límits de la municipalitat. A tals efectes, considerem que el seu valor tindrà relació també amb el teixit urbà de Sant Joan Despí, especialment aquell que es localitza al sud de la via del tren (que funciona com un límit urbà i econòmic en ambdós municipis).

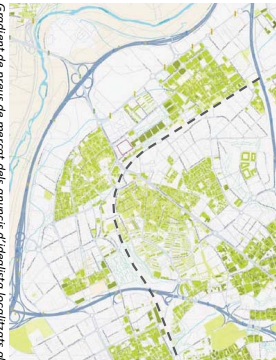
A continuació s'analiza el mercat municipal d'ambdós municipis, i especialment, quan ha estat possible, de les àrees més comparables.

En aquests últims 3 anys (2021-2024) els preus de mercat anunciats al portal immobiliari Idealista pel barri de Fontansa a Cornellà de Llobregat s'han mantingut entorn als 3.500 €/m² (valors mitjans que inclouen tant habitatge de segona mà com d'obra nova).



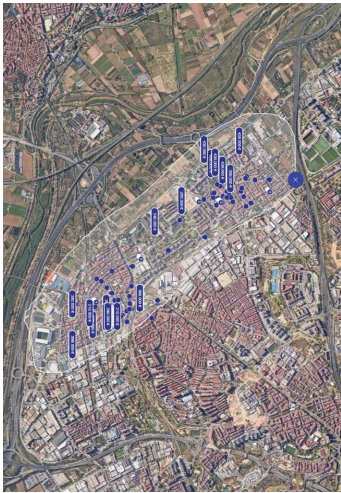
Tal i com es pot observar en el plànol de valors mitjans residencials que publica Idealista, l'entorn de l'àmbit objecte del present informe presenta valors de mercat superiors a altres localitzacions més

allunyades del nord del municipi de Cornellà de Llobregat, i més similar a teixit residencial del sud del municipi de Sant Joan Despí (que connecta amb l'àmbit a través de l'Avinguda de Can Corts i el Parc del Canal de la Infància).



Gradient de preus de mercat dels nous d'ideològic localitzats al territori. Localització estimativa. Es marca en el plànol el traç de la via del tren en línia discontinua.
Font: Ideolista maps. Octubre 2024.

El portal immobiliari Fotocasa localitza 298 ofertes de segona mà i 37 ofertes d'obra nova, el novembre de l'any 2024 en el teixit residencial del sud de la via del tren dels municipis de Cornellà de Llobregat i Sant Joan Despí:



Font: Fotocasa.

D'acord amb l'ena "Índex de preus" del mateix portal immobiliari, el preu mitjà del barri de Font Santa – Faigó és de 3.540 €/m² (350.000 €) i predominen les ofertes de 90 m² i 3 habitacions en habitatge plurifamiliar. Al barri centre de Cornellà de Llobregat els preus mitjans són inferiors (probablement per l'antiguitat del seu parc residencial) i presenten una mitjana de 2.745 €/m² (270.000 €). En aquesta zona predominen els habitatges de 100 m² i 4 habitacions.

D'altra banda a Sant Joan Despí, els preus mitjans del barri "Centre" són de 3.203 €/m² (330.000 €) per a pisos majoritàriament de 4 habitacions i 110-120 m² de superfície. El barri de l'exemple del mateix municipi, també comparable i amb edificacions més recents, presenta un valor mitjà de 3.562 €/m² (280.000 €) per a pisos en oferta en la data consultada majoritàriament de 2 habitacions.

D'acord amb el mateix portal immobiliari els quatre barris analitzats tenen un mercat ràpid on els pisos es venen ràpidament i es mantenen durant poc temps en oferta a la seva pàgina web.

Per tant, considerem que el mercat de la zona pròxima a l'àmbit és un mercat actiu, amb una bona absorció de l'oferta, i amb valors mitjans predominantment entre els 3.200-3.600 €/m² (majoritàriament segona mà).

6.1.2. El mercat residencial d'obra nova

En el context del present Estudi Econòmic i Financer, s'ha pogut disposar d'un estudi publicat d'oferta de nova construcció a Catalunya l'any 2023 realitzat per l'Associació de Promotors de Catalunya (APCE). D'acord amb aquest estudi, el preu mitjà dels habitatges en venda d'obra nova al municipi és de l'ordre de 320.000 € amb una superfície mitjana útil de 71 m².

No s'especifica en aquest estudi quina part d'aquestes promocions ja s'ha venut i està fora del mercat i quina part d'aquestes promocions està pendent d'entrar-hi. Tanmateix sí que disposa de dades significatives de l'oferta:

Cornellà de Llobregat:

19 promocions i 151 habitatges nous d'habitatge plurifamiliar d'obra nova en oferta actualment, gairebé tota l'oferta en fase de construcció.

PREU MIG	PREU MÀXIM
4.590 €/m² útil	6.327 €/m² útil
3.442,50 €/m² construït¹	4.745,25 €/m² construït¹

Adicionalment adjuntem les dades corresponents a municipis de l'entorn proper.

Sant Joan Despí:

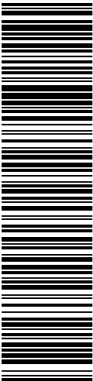
5 promocions i 77 habitatges nous d'habitatge plurifamiliar d'obra nova en oferta actualment, gairebé tota l'oferta en fase de construcció.

PREU MIG	PREU MÀXIM
5.194 €/m² útil	6.634 €/m² útil
3.895 €/m² construït¹	4.975 €/m² construït¹

Per tant, d'acord amb l'estudi del gremi de promotors sobre l'oferta existent, en el global dels municipis estudiats i les diverses promocions plurifamiliars els preus mitjans es troben entorn als 3.400 – 4.000 €/m² construïts i presenten ocasionalment valors de l'ordre de 4.700 – 5.000 €/m² en les millors localitzacions i tipologies.

6.1.3. Demanda d'obra nova

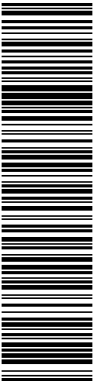
L'àmbit objecte d'estudi gaudeix d'una situació privilegiada dins de l'àrea metropolitana de Barcelona, i de molt la bona comunicació tant amb els altres municipis metropolitans com amb la capital tant amb transport públic com privat (parades de metro, tren i tramvia al perímetre de l'àmbit). A tals efectes considerem que la demanda residencial que absorbiran els nous habitatges edificats serà



Codi per a validació: **P9MFO-WNH9Y-YH187**
 Data d'emissió: **1 de Juliol de 2025 a les 12:20:53**
 Pàgina **14** de **138**

1.- Secretària General de l'AJUNTAMENT DE CORNELLÀ DE LLOBREGAT. Dono fe i prenc raó Art. 3.2 RD 128/2018
29/05/2025 13:06

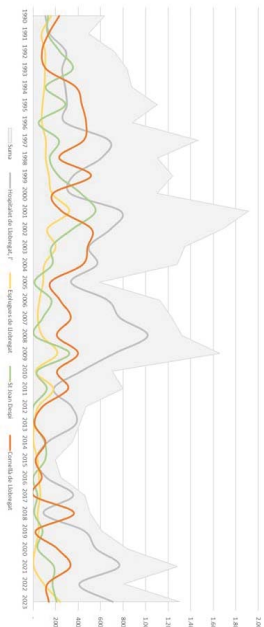
SIGNAT
29/05/2025 13:06



Aquesta és una còpia impresa del document electrònic (Ref.: 8530743 P9MFO-VNH9Y-YH187 E69B4962E8C6E5B8BAED30A9E4311299B95928B8C) generada amb l'aplicació informàtica Firmadoc. El document està SIGNAT. Mijanjant el codi de verificació pot comprovar la validesa de la signatura electrònica dels documents signats en l'adreça web: <https://seuelectronica.comella.cat/portal/verificar/Documentos.do>

Estudi Econòmic i Financer de la Modificació Puntual del PGM a l'entorn de Can Trabat
Comellà de Llobregat.

Duattis ARQUITECTES SLR



Estadístiques d'habitatges acabats a Cornellà de Llobregat, l'Hospitalet de Llobregat, Esplugues de Llobregat i Sant Joan Despi entre 1990 i 2023, i sumatori total dels habitatges acabats dels quatre municipis.
Font: Elaboració pròpia a partir de dades de la Generalitat de Catalunya - 2024.

S'observa en la taula anterior, l'exòditi del mercat residencial a l'oest que es frena sobtadament al 1 d'any 2023. S'observa un creixement global constant entre 1990 i 2009 que es frena sobtadament al llarg de 5 anys a causa de la crisi immobiliària que afecta el sector. Des de l'any 2015 i fins al 2021 s'observa un increment anual constant dels habitatges acabats en el conjunt dels quatre municipis. Aquests últims tres anys la dinamika global s'ha mantingut i es preveu un increment de la producció immobiliària en l'àmbit metropolità.

A Cornella de Llobregat la producció més elevada d'habitatges acabats fou l'any 2002, amb 520 habitatges acabats, mentre que l'any de menor producció fou l'any 2017. Si bé la producció mitjana¹ dels últims 5 anys al municipi ha estat de 170 habitatges anuals (tal i com s'observa en la taula inferior), els últims 3 anys la producció ha estat de 199 habitatges anuals.

Cornellia de Llobregat		Sumatori 4 municipis	
Habitants Habitants	Habitants Habitants	Habitants Habitants	Habitants Habitants
1900-1993	573	143	2.686
1994-1998	1.967	383	5.437
1999-2003	1.965	391	7.291
2004-2008	1.383	277	5.554
2009-2013	1.022	204	4.048
2014-2018	577	115	1.765
2019-2023	838	168	4.842
			968

Font: Elaboració pròpia a partir de dades de la Generalitat de Catalunya - 2024.

La dinàmica residencial i de preus actual de la ciutat de Barcelona, ocasiona que la demanda es desplaça a d'altres municipis de l'àrea metropolitana, especialment aquells que gaudeixen de millor comunicació i un entorn urbà amb la ciutat comtal com és el cas de Cornellà de Llobregat.

D'altra banda, considerem que la localització de l'àmbit objecte d'estudi en relació a la xarxa de comunicacions públiques i privades és excepcional i un valor afegit que influirà a l'hora de captar demanda, passant per davant d'altre promocions menys ben localitzades en l'arc metropolità.

Estudi Econòmic i Financer de la Modificació Puntual del PGM a l'entorn de Can Traball Cornellà de Llobregat.

Duatis ARQUITECTES SL

La present modificació proposa la creació de l'ordre de 300 habitatges, 140-150 dels quals de règim lliure. En aquest sentit, considerem que en el context actual es podrien absorbir els habitatges que resultaran de la present transformació urbanística en un termini de 2-4 anys.

6.1.1.4. El preu residencial d'obra nova a l'àmbit objecte d'estudi

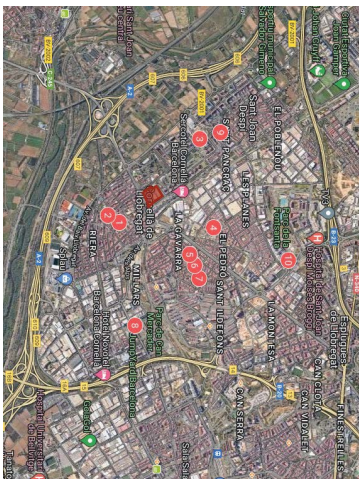
Per tant, tal i com es desprèn dels anàlisis anteriors, el mercat residencial a l'àmbit objecte d'estudi és dinàmic i amb demanda residencial suficient per absorbir els nous habitatges proposats en una temporalitat coherent amb el municipi i la proposta urbanística.

A efectes de determinar el preu de mercat dels nous immobles en l'àmbit de Can Trabal, es realitza un estudi de mercat detallat de l'oferta d'obra nova comparable de l'entorn.

Aquestes informacions dels diversos especialistes immobiliaris engloben la totalitat dels municipis còmbils molt amplis i s'han contrastat amb un estudi de mercat realitzat in situ que permet obtenir un grau més adequat de detall de l'entorn de l'àmbit objecte de la present modificació de planejament. En aquest sentit, s'ha analitzat l'oferta més representativa de mostres de mercat.

De l'estudi de mercat dut a terme hem seleccionat 10 operacions representatives, descartant tipologies singulars quan ha estat possible (plantes baixes, àtics, duplex) i valors extrems que es desvien significativament de la tendència general de les mostres ("outliers").

En el plànol següent adjuntem la localització espacial de les 10 promocions d'obra nova estudiades. Com es pot observar les 8 primeres promocions estan al propi municipi de Cornellà de Llobregat i les tres d'últimes són a localitzacions comparables de Sant Joan Despí. Es marca també en vermell l'àrea de l'entorn de "Can Trabat" analitzat.



Localització de les promocions residencials d'obra nova estudiades.
Font: elaboració pròpia.

SIGNATURES

ESTAT

SIGNAT
29/05/2025 13:06



Aquesta és una còpia impresa del document electrònic (Ref.: 8530743 P9MFO-VNH9Y-YH187 E69BA962E8CEB589BAED30A9E4311298B9528B8C) generada amb l'aplicació informàtica Firmadoc. El document està SIGNAT. Mitjançant el codi de verificació pot comprovar la validesa de la signatura electrònica dels documents signats en l'adreça web: <https://seuelectronica.com/portal/verificarDocumentos.do>

Estudi Econòmic i Financer de la Modificació Puntual del PGM a l'entorn de Can Trabat
Comellà de Llobregat.

Duatis ARQUITECTES SL

- Comparables al municipi de Cornellà de Llobregat

a Bel, 17-21 Centre
de Llobregat

Op.



Ctra Sant Joan Despí, 101

Cornella de Llobregat



C/ Vista Alegre, 26
Cornellà de Llobregat

Op 7



C/ Campfaso, 21
Cornellà de Llobregat

ors, 134 Centre
e Llobregat

Op. 4



ellobregat



C/ Mossèn Jaume Solé, 3
Cornellà de Llobregat

Op.



Cornellà de Llobregat:

Estudi Econòmic i Financer de la Modificació Puntual del PGM a l'entorn de Can Traball
Carnellà de l'Albarracín

Comellà de Llobregat

- Comparables al municipi de Sant Joan Despí



Av. Barcelona, 7-9 centre
Sant Joan Despí



Av. Barceloneta, 113 Les Planes
Sant Joan Despi

Sant Joan Despi

Altirantant el mètode de comparació de merces les mostres anteriors s'han homogenitzat d'acord amb coeficients de localització, superfície, antiguitat/conservació, qualitat i tipologia amb la finalitat d'obtenir el valor d'obra nova a l'àmbit objecte d'estudi en la present modificació de planejament. En aquest cas, s'ha considerat que, d'acord amb les característiques de la obra nova als municipis analitzats, la relació que hi ha entre l'oferta i la demanda i per tant entre el preu d'oferta i el valor real, és tanquen les operacions de compravenda és d'un coeficient d'1.

[illegible]

De l'estudi de mercat portar a terme podem deduir els valors de mercat d'habitatge en funció de les diferents localitzacions. A partir de l'estudi dels testimonis comparables i les promocions d'obra nova en diverses localitzacions del territori, dedum el valor probable de venda de la zonana objecte d'estudi.

S'ha tingut en consideració a l'hora de determinar el valor que

- La localització objecte d'estudi gaudeix d'una localització òptima amb l'àrea metropolitana i Barcelona, millor que la majoria de mostres analitzades.
- Les noves promocions romanen part d'una transformació urbana de gran dimensió, amb nous edificis residencials on s'haurà pogut optimitzar el producte immobiliari i nous espais públics de qualitat.

Estudi Espanyol: l'Emissor de la Modificació Punyal del PCMI a l'entorn de Can Trabal.
Cornellà de Llobregat



- El nou sostre residencial quedarà immediatament integrat a la trama urbana existent i formarà part del centre del municipi un cop edificat.



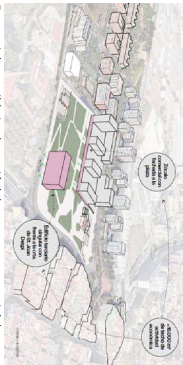
Escenari de possible implantació del nou sostre residencial.
Font: Batlleuig

Valor estimat Parc de Can Trabal: **4.500 €/m²st – 5.000 €/m²st**

Valor de venda d'habitatge lliure adoptat: **4.700 €/m²st**

6.2 El mercat de locals comercials de gran format

Prement en consideració la bona localització de l'àmbit objecte d'estudi, així com la densitat residencial de l'entorn i la seva tipologia comercial, considerem que l'ús més rendible en planta baixa en la nova transformació urbana que es proposa és un ús de local comercial de gran format.



Escenari de possible implantació del nou sostre comercial de gran format sota les edificacions residencials.
Font: Batlleuig

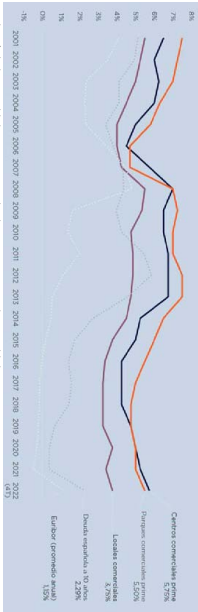
D'acord amb la immobilitat especialitzada Savills el mercat Retail de Parcs Comercials a Espanya l'any 2023 presentava rendes mitjanes de l'ordre de 9-10 €/m² mes i una rendibilitat prime del 5,5% que ha estat augmentant des de l'any 2018.

Estudi Espanyol: l'Emissor de la Modificació Punyal del PCMI a l'entorn de Can Trabal.
Cornellà de Llobregat



Mercado	Indicador Indicador	Abr-23	Situación actual	Evolución
Parques comerciales	Stock	3,2	M²	2,29%
	Disponibilidad	Baja		
	Rentas Prime	17	€/m²/mes	6% vs. IT 2022
	Rentas Medias	9 - 10	€/m²/mes	
Mercado de retail KPI's	Vol. Inversión	78	M €	-75% vs. Total 2022
	Rentabilidad prime (IT 2023)	5,50	%	+50 pto vs. IT 2022

Font: Solight Savills Research. Retail a España. Julio 2023.



Evolució de les rendibilitats. La pujada de tipus impacta les rendibilitats.
Font: Solight Savills Research. Retail a España. Julio 2023.

Aditionalment, l'Informe del mercat Retail a España (quart trimestre de 2023) de l'empresa especialitzada Jones Lang LaSalle situa la rendibilitat prime mitja de l'estat en parcs comercials i de mitjanes en el 6,05%.

Un altre informació significativa és l'estudi de locals comercials de Cushman & Wakefield de desembre de 2019, i que aporta mostres de lloguers comercials que en general oscil·len entre 7 – 11 €/m².



Aquesta és una còpia impresa del document electrònic (Ref.: 8530743 P9MFO-VNH9Y-YH187 E69BA962E8CEB589BAED30A9E4311298B9528B8C) generada amb l'aplicació informàtica Firmadoc. El document està SIGNAT. Mijanjant el codi de verificació pot comprovar la validesa de la signatura electrònica dels documents signats en l'adreça web: <https://seuelectronica.com/portal/verificarDocumentos.do>

Estudi Econòmic i Financer de la Modificació Puntual del PGM a l'entorn de Can Trabat
Comellà de Llobregat.

Duatis ARQUITECTES SLR

**Estudi Econòmic i Financer de la Modificació Puntual del PGM a l'entorn de Can Traball
Cornellà de Llobregat.**

Duatis ARQUITECTES SL

Local	Arrendamiento	Sector	SPA (m²)	Grn/2mes
L1	Tendamental / Kyokko	Masochas	1.000	11,0
L2	Conforman	Decoracion Hogar	5.015	6,0
L3	MODU / Gifi	Decoracion Hogar	1.500	10,0
L4	CGA / Orchestra	Moda	1.500	10,0
L5	Maxicolchon / K&K	Decoracion Hogar	280	16,0
L6	Yelmo / Chiesas / Urban	Ocio	280	7,0
L7	Forum / Eci / Sports Direct	Moda / Deportes	1.800	8,0
L8	Espico Casa / Casa	Decoracion Hogar	1.000	10,0
L9	Jysk / Tops Uts	Decoracion Hogar / Juguetes	1.260	10,0
L10	Mondo / Dnm	Decoracion Hogar / Juguetes	1.000	11,0
L11	Medis Markt / Fmc	Electronica	2.618	8,0
L12	Mercadona / Alcampo	Supermercado	3.250	8,0
L13	Yelmo / Chiesas / Urban	Ocio	3.200	7,0

Font: Cushman & Wakefield, desembre de 2019

S'ha disposat també informacions de lloguer de naus comercials de l'ordre de 1.000 m², en un centre comercial de Lleida. Els preus de lloguer oscil·len entre 8-11 €/m² (any 2023):



LOCAL JYSK
Superfície: 1.037,57 m² (superfície bruta arrendable)
Termini contracte : 20 anys
Renda : 8.667 €/mes
Renda unitària: 8,35 €/m²/mes (més una bonificació anual en funció de la facturació).

LOCAL SPRINTER
Superficie: 829,88 m² (superficie bruta arrendable)
Termini contracte : 20 anys
Renda: 7.881 €/mes
Renda unitària: 9,5 €/m²/mes

A efectes de valoració, considerem un lloguer de l'ordre de 9-10 €/m² i una rendibilitat del 6% és ajustada a la ubicació que s'analitza.

Per a obtenir el valor de venda del sostre nou sostre comercial, s'ha utilitzat un escenari de càlcul d'acord amb el que s'obté un lloguer de 9 €/m² i una rendibilitat del 5%. Amb aquest escenari, s'obté un valor de venda del sostre comercial a l'àmbit de 1.550 €/m²st.

Lloguer = $9 \text{ €/m}^2/\text{mes} \times 12 \text{ mesos} = 108 \text{ €/m}^2$ renda bruta
 Renda neta: $108 \times 0,85 = 91,80 \text{ €/m}^2$ renda neta
 Rendibilitat = 6%
 Actualització de rendiments = $91,80 \text{ €/m}^2/0,06 = 1.530 \text{ €/m}^2\text{st}$

Valor de venda d'ús comercial de gran format adoptat:	1.500 €/m ² st
---	---------------------------

Aquest valor és coherent amb testimonis de transaccions realitzats l'any 2023 que recull l'informe anual de Jones lang & LaSalle on es relacionen les principals operacions d'Inversió Real a Espanya l'any 2023 amb la seva superfície mitjana de 17.500 m², superior a la proposta del present planejament. D'altra banda, les transaccions en parcs comercials presentarien valors de l'ordre de 1.800, 1.300 i 2.155€/m², respectivament.

Transacción	Fecha	Ubicación	Precio (M€)	Superficie (m²)	Compartir	Vendedor
Portfolio Deactivation	T4	Vargas	239	-	Realty Income	Deactivation
Sale Information/Model Carrefour	T4	Vargas	120 (approx)	105,000	Realty Income	Carrefour Property
Carta del SOL 3	T4	Madrid	Confidential	3,366	El Corte Inglés	Kennedy/William
Arquitecto Comercial Pura	T3	Rivas (near Madrid)	129	70,500	AEV Europe	Lar España
Arquitecto Comercial El Doto	T2	La Elivira (Vareal)	26.5	20,332	Don Zhen	Alisa
Cuanto Gafetas comerciales	T1	Vargas	75	34,600	Family Office	Carmina

Principals operacions d'inversió retail a Espanya l'any 2023
Font: JLL (Jones Lang LaSalle)

6.3 El mercat dels usos terciaris residencials

A efectes de determinar el valor dels usos terciaris proposats en la modificació de planejament, s'ha considerat l'ús terciari residencial de residència d'estudiants.

El mercat terciari destinat a residències d'estudiants a Barcelona i enrom es caracteritza per un elevat volum de demanda molt superior a la oferta residencial existent. D'acord amb valors calculats per Jones Lang LaSalle, a l'any 2023 hi havia 13 estudiants a Barcelona per a cada llit disponible.

Número total de camas	Número de camas en proyecto
14 123	4 791

Font: Jones Lang LaSalle IP, Inc. Informe Residencias de estudiantes España

El mercat de venda terciari residencial per a usos de residència d'estudiants és molt opac, a tals efectes, s'ha obtingut el valor de venda d'aquest ús en el nou sostre proposat pel planejament mitjançant l'anàlisi econòmic d'un model típus.

D'aquí, l'estudi realitzat per JLL Research durant el curs 2020-2021 del mercat de residència d'estudiants de Barcelona, el preu mitjà de les residències d'estudiants gestionades per operadors privats en l'únic del seu submercat oscil·la entorn als 800-900 €/mes al centre de Barcelona Santa/Maria/Gervasi, 737 €/mes a la perifèria de Barcelona, 718 €/mes a la Zona Universitària, 1.505 €/mes a la zona de Bellaterra, (preus mitjans per habitacions incloent despeses i excloent manteniment i el 10% d'IVA).

SIGNATURES

ESTAT

SIGNAT
29/05/2025 13:06



Font: JLL Research. Curso 2020-2021. Informe Residencias de estudiantes Español

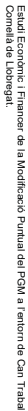
Quant a rendibilitat d'aquest us terciari, la immobiliària especialitzada Jones Lang LaSalle estableix una rendibilitat mitja del 5% a Barcelona l'any 2023. Complementàriament, la immobiliària especialitzada CBRE estableix en el seu informe "Living-España" del quart trimestre de 2023 una rendibilitat mitja en els usos de residència d'estudiants del 5,2%, havent incrementat 0,6 punts percentuals respecte l'any anterior.

En base a les característiques del sostre proposat i la tessitura actual del mercat, es dedueix el següent model de càlcul analitzat:

- 4.966 m² de sostre terciari residencial
- Estimació de 200 places
- Preu plaça estimada: 700 €/habitació
- Costos anuals: 35%
- Taxa d'actualització del 5%.

[illegible]

Valor de venda adoptat Terciari -Residència al Parc de Can Trabat:

2.550 €/m²st

6.4 El mercat de venda d'aparcaments

En el present apartat es realitza una prospecció al mercat de venda d'aparcaments privats a l'entorn de l'àmbit objecte d'estudi a efectes de determinar el valor de mercat del sostre del planejament soterrani, rasant que es preveu que es pugui destinar a aquest ús.

5. S'ha aplicat el mètode de comparació de mercat per a la selecció i anàlisi de les mostres comparables. S'han homogenitzat les mostres seleccionades utilitzant coeficients de localització, superfície, antiguitat/conservació, tipologia i qualitat. S'ha aplicat un coeficient de relació entre preu d'oferta i preu real de transacció d'1, per considerar que és el que s'ajusta més a la dinàmica actual d'aquestes segments del mercat immobiliari.

Operacions comparables analitzades:

CONSELHA DE LOMBREIRA - RENOVA									
PRODUTO	OP	SERVIÇO	POST	PREÇO	Superfície m²	PREÇO/m²	custo de obras	custo de mão de obra	WATER WATER
PROPOSTA, A RENO									
1	C/renovação	Grav. COCOP	uniprop	310,00 €	25 m²	1200 €/m²	1	1,05	1
2	C/renovação	uniprop		21,500 €	25 m²	864 €/m²	1	1,05	1
3	C/renovação	uniprop		20,000 €	25 m²	800 €/m²	1	1,10	1
4	C/renovação	uniprop		22,000 €	25 m²	880 €/m²	1	1,10	1
5	C/renovação	uniprop		20,000 €	25 m²	800 €/m²	1	1,10	1
6	C/renovação	uniprop		20,000 €	25 m²	800 €/m²	1	1,10	1
7	C/renovação	uniprop		20,000 €	25 m²	800 €/m²	1	1,10	1
8	C/renovação	uniprop		20,000 €	25 m²	800 €/m²	1	1,10	1
9	C/renovação	uniprop		20,000 €	25 m²	800 €/m²	1	1,10	1
10	C/renovação	uniprop		20,000 €	25 m²	800 €/m²	1	1,10	1
TOTAL									
				247,920 €					

*S'ha considerat una superfície mitjana constituïda amb elements comuns de 25m²t, ajustada a la tipologia dels apartaments.

De l'estudi de mercat realitzat i la posterior homogeneïtzació dels testimonis comparables es dedueix un valor de venda del sostre d'aparcament soterrani d'obra nova entre 900 i 1.300 €/m². A efectes del càlcul de la viabilitat econòmica del planejament s'adopta un valor mitjà prudent de 1.040 €/m²st.

Valor de venda d'aparcament adoptat: 1.040 €/m²st

DOCUMENT	IDENTIFICADORS	
Diligència: Diligència - Aprovació INICIAL 07 02 VOLUM II PLE 06 28-05-2025 Punt 07 Urbanisme		
ALTRES DADES	SIGNATURES	ESTAT
Codi per a validació: P9MFO-WNH9Y-YH187 Data d'emissió: 1 de Juliol de 2025 a les 12:20:53 Pàgina 20 de 138	1.- Secretària General de l'AJUNTAMENT DE CORNELLÀ DE LLOBREGAT. Dono fe i prenc raó Art. 3.2 RD 128/2018 29/05/2025 13:06	SIGNAT 29/05/2025 13:06

Estudi Econòmic i Financer de la Modificació Punyal del PGOM a l'entorn de Can Tradal
Cornellà de Llobregat

DUBITS ARQUITECTES SLP

Estudi Econòmic i Financer de la Modificació Punyal del PGOM a l'entorn de Can Tradal
Cornellà de Llobregat

DUBITS ARQUITECTES SLP

El càlcul de la viabilitat econòmica s'ha portat a terme calculant pel sector, el valor del sòl actual (VAN). El càlcul s'ha realitzat fixant la taxa de rendibilitat interna de la promoció, i calculant el valor actual net (VAN):

$$VAN = Co + \sum \frac{Ct}{(1 + TIR)^t}$$

Sent,

Co= Inversió del moment inicial (adquisició dels immobles de la totalitat del sector)

Ct= Saldo anual previst segons pla d'etapes

TIR= taxa interna de rendibilitat del projecte estudiat que resultaria un VAN = 0

7.2.1. Determinació del valor de sòl urbanitzat.

Per poder portar a terme l'anàlisi de viabilitat econòmica s'han calculat prèviament els ingressos en el supòsit de venda dels terrenys urbanitzats, d'acord als diferents usos que defineix el planejament. El valor dels terrenys urbanitzats s'ha calculat mitjançant el mètode residual estàtic per a cadascun dels usos definits.

Per calcular el valor de sòl urbanitzat dels diferents usos de l'àmbit, s'ha emprat el Mètode residual estàtic.

Aquest mètode de valoració consisteix en obtenir el valor del sòl deduint del valor de mercat d'un immoble similar de nova planta, els costos de promoció, despeses i beneficis necessaris per a la seva promoció:

V. Repercussió de sòl = Valor Venda – Cost Construcció – Desp. Promoció – Beneficis Promoció

El Mètode Residual Estàtic parteix del valor del producte immobiliari acabat descomptant, per una banda, el marge de benefici net del promotor, i per altra banda, cadascun dels costos necessaris (costos de construcció per contracta, inclosos beneficis industrial, costos de llicències i taxes de construcció, honoraris tècnics, despeses d'administració de la promoció, publicitat, impostos i tanzeis no recuperables) fins obtenir el valor residual, és a dir, el valor del sòl.

A efectes de càlcul hem utilitzat la formulació definida a l'art. 21 del Reglament de Valoracions de la Llei del Sòl (Real Decreto 1492/2011, de 24 d' octubre).

$$VRS = \frac{Vv}{K} - Vc$$

Sent,

VRS = Valor de repercussió de sòl de l'ús considerat

Vv= Valor en venda de l'ús considerat del producte immobiliari acabat.

Vc = Valor de la construcció de l'ús considerat. Serà el resultat de sumar els costos d'execució material de l'obra, les despeses generals i el benefici industrial del constructor, l'import dels tributs que graven la construcció, els honoraris professionals per projectes i direcció de les obres i altres despeses necessàries per a la construcció de l'immoble.

K= Coeficient que pondera la totalitat de les despeses generals, inclosos les de finançament, gestió i promoció, així com el benefici empresarial normal de l'activitat immobiliària. Aquest coeficient K, que tindrà amb caràcter general un valor d'1,40, podrà ser reduït o augmentat entre 1,2 i 1,5 d'acord amb els següents criteris:

- Podrà reduir-se fins un mínim d'1,20 en el cas de terrenys en situació d'urbanitzat destinats a la construcció d'habitatges unifamiliars en municipis amb escassa dinàmica immobiliària, habitatges subjectes a un règim de protecció que fixi valors màxims de venda que s'apartin de manera substancial dels valors mitjans del mercat residencial, naus industrials o altres edificacions vinculades a explotacions econòmiques, per raó de factors objectius que justifiquin la reducció del component de despeses generals com són la qualitat i la tipologia edificatòria, així com una menor dinàmica del mercat immobiliari a la zona.

- Es pot augmentar fins a un màxim d'1,50 en el cas de terrenys en situació d'urbanitzat destinats a promocions que en raó de factors objectius com ara, l'extraordinària localització, la forta dinàmica immobiliària, l'alta qualitat de la tipologia edificatòria, el termini previst de comercialització, el risc previsible, o altres característiques de la promoció, justifiquin l'aplicació d'un major component de despeses generals.

Per obtenir el valor de venda d'obra nova s'ha portat a terme un estudi de mercat mitjançant el mètode de comparació de mercat, que bàsicament consisteix en:

- Determinar les qualitats i característiques de l'immoble a taxar que influeixin en el seu valor.
- Anàlitzar el segment de mercat immobiliari de comparables i, basant-se en informacions concretes sobre transaccions reals i ofertes fermes apropiadament corregides en el seu cas, obtenir preus actuals de compravenda al comptat d'aquests immobles.
- Seleccionar entre els preus obtinguts, una mostra representativa, a la que s'aplica el procediment d'homogeneïtzació necessari. (A la selecció indicada caldrà, prèviament, contrastar aquells preus que resultin anormals a fi d'identificar i eliminar tant els procedents de transaccions i ofertes que no compleixin las condicions exigides a la definició de valor de mercat dels bens afectats com els que poden incloure elements especulatius.)
- Realitzar la homogeneïtzació de comparables amb els criteris, coeficients i/o ponderacions que resultin adequats pels immobles de que es tracti.
- Assignar el valor de l'immoble, en funció dels preus homogeneïtzats, prèvia deducció de les servituds i limitacions de domini que recaiguin sobre aquell i que no s'hagin tingut en compte a l'aplicació de las regles precedents.



Comellà de Llobregat

Valors de venda obtinguts en el capítol d'estudi de mercat

VV st Habitatge Plurifamiliar obra nova:	VV = 4.700€/m ²
--	----------------------------

VV st Terciari – Residencia:	VV = 2.550 €/m ²
VV st Terciari -Aparcament:	VV = 1.040 €/m ²

- A partir dels valors

$$VRS = \frac{1}{x} - V_C$$

	APARCAMENT	RESIDENCIA	COMERCIAL	LLOURE	HIP VENDA	HIP LOQUER
Valor de venda (€/m ² c)	1.040	2.550	1.530	4.700	2.069,50	1.864,80
Coste de Construcción Contracta	574,85	1250,00	748,52	1530,42	1167,54	1.167,54

Coeficiente "K"	1,4	1,2	1,4	1,2	1,2
Costo de Constr. + Despeños	649,58	1.412,50	823,37	1.729,37	1.319,32
					1.377,70

- 8.1.2. Ingressos. Càlcul del valor del sòl urbanitzat.**
- D'acord als càlculs realitzats a l'apartat anterior adoptem a efectes de càlcul els valors de repercutibilitat establerts a l'annex 1 de la proposta, i els càlculs amb el mètode de comparació de mercat i mètode residual estàtic.

Ingressos

ACTIVITAT ECONOMICA	2017	2018	2019
Residença estudiants	4.966 m²	713 m²	3.540.758 €
Conversal en PE	11.000 m²	269 m²	2.959.000 €
Aparcament servit	23.830 m²	93 m²	2.774.190 €
POSTES PERMANENTS			2.358.062 €

Habitat HP RG venda	4.790 m ² st	405 m ² st	1.939.950 €	1.648.958 €
habitatg multic	49.505 m ² st	4.060 m ² st	23.592.102 €	19.000.022 €

TOTAL	39,915 m ² st	35,449,670 €	30,132,220 €
-------	--------------------------	--------------	--------------

Estudi Econòmic i Financer de la Modificació Puntual del PGM a l'entorn de Can Trabat
Cornellà de Llobregat.

Duattis ARQUITECTES SLR

Estudi Econòmic i Financer de la Modificació Puntual del PGM a l'entorn de Can Trabat
Cornellà de Llobregat.

Duatis ARQUITECTES SL

Aprofitament proprietat:	85%
INGRESOS PROPIETAT:	<u>30.132.220 €</u>

8.2 Despeses d'urbanització, gestió i indemnitzacions

Pel que fa a les despeses de transformació urbanística cal tenir en compte:

- les despeses de l'obra urbanitzadora interna del sistema viari i els espais llurs.
- la contribució a les actuacions externes imputades al sector.
- les indemnitzacions de les activitats incompatibles amb el planejament.
- les indemnitzacions dels vós incompatibles amb el planejament.
- les altres despeses d'urbanització corresponents a enderrossos, honoraris tècnics, despeses de gestió, així com les despeses notariales i registrals.

A efectes del present estudi econòmic i financer s'ha treballat amb els costos de transformació proporcionat per l'equip redactor del projecte urbanístic de transformació.

Costos d'urbanització interna:

- 5ª etapa un mòdul de l'ordre de 210 €/m² per a la urbanització del sòl de sistemes del nou planejament.
- 5ª etapa inclosa en aquesta partida altres despeses vinculades als subministres del planejament, com per exemple la taxa requerida per l'Agència Catalana de l'Aigua. Aquests costos s'estimenen de l'ordre de 400.000 €.

Càrregues externes:

A efectes de miniorar la integració del nou planejament amb l'estructura urbana del seu entorn, s'assignen com a càrregues externes a l'àmbit de la MPGM, les modificacions necessàries per adaptar el sistema viari del perímetre de la nova ordenació (3.553 m²/s).

Incompatibilitats:

Actualment ja no hi ha activitat en el centre comercial objecte de la transformació, i les construccions existents han quedat obsoletes en relació a la demanda i el mercat terciari comercial. Addicionalment, és la propietat privada de l'immoble la impulsora del present desenvolupament.

A tals efectes es considera que no s'han de comptabilitzar les indemnitzacions d'activitat o construccions incompatibles amb el nou planejament.

Enderrocros:

S'ha calculat l'enderroc de les edificacions incompatibles mitjançant mòduls de cost de l'ordre de 30, 50 i 65 €/m² en funció de la naturalesa de les construccions existents actualment. Indou tant el sostre sobrerasant com el sostre sotarasant a enderrocar.

Altres costos de promoció del sòl:

Per completar el *circuit econòmic*, es tenen en consideració les despeses de gestió del planejament de l'ordre del 8% de la inversió), així com un marge prudent del 2% de les despeses considerant possibles inversions que puguin sortir al llarg del procés de transformació urbanística. Es considera també despeses de l'ordre del 3% en concepte de despeses de comercialització del sòl urbanitzat que resulta de l'operació.

En el quadre següent resumim les inversions previstes en el planejament:

Estudi Econòmic i Finançer de la Modificació Punyal del POH a l'entorn de Can Tradal
Cornellà de Llobregat

DUEITS ARQUITECTES SLP

Calendari de Promoció de sol	1	2	3	4
Despeses Inversió				
URBANITZACIÓ INTERNA				
Sistema VARI	45%	55%		
Espais lliures	45%	55%		
Equipaments	45%	55%		
Autres (ACQ., sumes, ...)	45%	55%		
CÀRREGUES EXTERNES				
Adaptació S. VARI	45%	55%		
INCOMPATIBILITATS				
Indemnitzacions construccions	100%			
ENDERROCS				
Enderrucs	100%			
IMPREVISTOS	40%	15%	20%	25%
GESTIÓ	50%	15%	10%	25%
COMERCIALIZACIÓ	15%	40%	35%	10%

Venda de sol urbanitzat				
ACTIVITAT ECONÒMICA				
Residència estables	20%	45%	55%	100%
Residència temporal	20%	45%	55%	100%
Apacament soterrani	40%	40%	20%	
SOSTRE RESIDENCIAL				
Habitatge lliure	20%	45%	45%	35%
Habitatge per RQ venda	20%	45%	45%	35%
Habitatge per RQ llogar	20%	45%	45%	35%

8.4 Estimació del valor de sol brut amb el mètode residual dinàmic - Càlcul del VAN

El càlcul de la viabilitat econòmica s'ha portat a terme calculant, mitjançant el mètode residual dinàmic el valor del sol actual (VAN), considerant una taxa de rendibilitat interna de la promoció TIR=10%, per entendre que és la rendibilitat que actualment s'ajusta millor a una promoció immobiliària d'aquest tipus. Complementàriament, a efectes de comprovar la sensibilitat de l'estudi, hem calculat el valor de sol inicial variant la TIR entre 10-12%.

Adjuntem a continuació el quadre d'ingressos i despeses i càlcul del VAN mitjançant el mètode residual dinàmic:

- Càlcul del VAN:

Estudi Econòmic i Finançer de la Modificació Punyal del POH a l'entorn de Can Tradal
Cornellà de Llobregat

DUEITS ARQUITECTES SLP

Despeses Inversió	sol bruto	Unidads €/m²	any 1	any 2	any 3	any 4
URBANITZACIÓ INTERNA						
Sistema VARI	4.100 m²	210 €/m²	-	400.000 €	550.000 €	-
Espais lliures	20.442 m²	270 €/m²	-	1.500.410 €	2.308.407 €	-
Equipaments	1.342 m²	0 €/m²	-	-	-	-
Autres (ACQ., sumes, ...)			-	320.000 €	80.000 €	-
CÀRREGUES EXTERNES						
Adaptació S. VARI	3.651 m²	100 €/m²	-	101.650 €	193.615 €	-
INCOMPATIBILITATS						
Indemnitzacions construccions	0 m²	0 €/m²	-	-	-	-
ENDERROCS	68.601 m²	54 €/m²	-	-	-	-
Enderrucs	68.601 m²	54 €/m²	-	-	-	-
IMPREVISTOS	12.000 m²	20%	4.720.015 €	-	-	-
GESTIÓ	12.000 m²	20%	4.720.015 €	31.500 €	41.400 €	51.700 €
COMERCIALIZACIÓ	300 m²	30%	828.153 €	134.220 €	82.815 €	207.038 €
TOTAL			12.690.379 €	8.551.302 €	3.582.546 €	3.695.331 €

INGRESSOS						
ACTIVITAT ECONÒMICA						
Residència estables	4.066 m²	170 €/m²	3.540.300 €	-	-	3.709.544 €
Residència temporal	11.000 m²	260 €/m²	2.860.000 €	-	500.000 €	880.000 €
Apacament soterrani	29.830 m²	80 €/m²	2.771.190 €	-	940.225 €	471.615 €
SOSTRE RESIDENCIAL						
Habitatge lliure	14.369 m²	1.400 €/m²	23.320.732 €	-	3.091.344 €	6.969.338 €
Habitatge per RQ venda	4.100 m²	1.800 €/m²	7.380.000 €	-	742.000 €	507.338 €
Habitatge per RQ llogar	4.100 m²	1.800 €/m²	7.380.000 €	-	742.000 €	507.338 €
TOTAL	39.015 m²		38.448.670 €	-	5.068.129 €	12.087.287 €

FLUXOS PROJECTE					
(Ingr-Desp)	17.481.847 €	- 5.353.302 €	2.543.582 €	8.491.926 €	11.799.641 €

TIR finalitzat promoció:	10,0%
VAN (v. sol abans urbanitzar) :	11.674.920 € - 4.886.638 € 2.102.134 € 6.380.110 € 8.059.314 €

Amort	sol completado	VAN €/m²
secció	20.599 m²	567 €/m²

% TIR	VAN / sol brut	VAN
10%	567 €/m²	11.674.920 €
11%	545 €/m²	11.223.645 €
12%	524 €/m²	10.791.264 €

Resultats VAN (TIR=10%):	520-570 €/m²
Valor del sol bruto urbanitzat:	11.674.920 €

9. Viabilitat econòmica del planejament

L'operació de transformació urbanística serà viable econòmicament quan el valor del sòl abans d'urbanitzar resultant del càlcul econòmic:

- Segui positiu i per tant, els ingressos de la transformació superin els costos de desenvolupar.
- El valor obtingut sigui suficientment atractiu per a que un promotor privat dugui a terme la transformació.

En l'apartat anterior s'ha comprovat que es dona compliment al primer factor de viabilitat, el valor del sòl és POSITIU:

- S'han analitzat els ingressos i costos de la transformació urbanística proposada, així com el calendari estimat de comercialització del sòl urbanitzat. Mitjançant el mètode residual dinàmic i una TIR de promoció ajustada a les característiques del planejament s'ha obtingut el valor del sòl abans d'urbanitzar de 11.679.838 € (56 €/m²).

Per a que el valor del sòl abans de transformar resulti atractiu per a un promotor privat mitg, hi ha d'haver un benefici de promoció raonable, i un diferencial urbanístic suficient en relació al valor actual dels sòls inclosos en el planejament. A tals efectes, s'analitza a continuació el valor de mercat actual de l'immoble:

Valor de mercat del sòl en el planejament vigent

Superfície de sòl comercialitzable:	20.596 m²s
Us:	tercer comercial
Sòstre edificable sobre rasant:	39.915 m²st
Sòstre edificable soterrasant:	41.192 m²st (escenari de dues plantes soterrant).

Considerem que les construccions del Centre Comercial Llobregat difícilment es podran comercialitzar en el mercat immobiliari actual per a ús de centre comercial:

- Les construccions, les instal·lacions, la distribució interior i els espais estan obsolets i no s'ajusten a la demanda actual.
- L'abundància i diversitat de l'oferta territorial actual (Spiau, Hipercor, Viladecans outlet,...) dificulta substancialment la implantació d'un nou centre comercial competiu en aquesta localització.

A tals efectes, estimem que l'actuació més rendible en el marc del planejament vigent, és l'enderroc de les construccions existents, a fi d'edificar nous usos terciaris lligats a altres models econòmics. Per exemple, locals comercials de gran format com pot ser un supermercat, un establiment de gran superfície...

Valor de mercat del sòl urbanitzat d'ús comercial sense edificacions:

VR Comercial = 269 €/m²st	
VR Aparcament = 93 €/m²st	
Sòstre edificable comercial:	39.915 m²st x 269 €/m²st = 10.737.135 €
Sòstre edificable soterrasant:	41.192 m²st x 93 €/m²st = 3.830.856 €
Cost d'enderroc de les edificacions (segons càlculs estudi viabilitat) =	- 4.720.815 €
Valor actual del sòl:	10.737.135 € + 3.830.856 € - 4.720.815 € = 9.847.176 €, 478 €/m²st

El valor del sòl actual és inferior al valor del sòl abans d'urbanitzar que resulta de la transformació urbanística proposada (11.679.838 €) amb un marge diferencial suficient com per a que la operació urbanística pugui resultar atractiva per a un operador privat mitg.

Per tant, el planejament urbanístic és VIABLE ECONÒMICAMENT.

10. Conclusions viabilitat econòmica

La present Modificació Punyal del PGM a l'entorn de Can Trabal, proposa transformar l'espai de la ciutat anteriorment ocupat pel Centre Comercial Llobregat en una nova centralitat d'usos mixtes caracteritzada pels amplis espais públics i millorant la connectivitat del territori.

Aquesta operació urbanística ha de permetre millorar la xarxa d'espais lliures i equipaments existent actualment al municipi, i la vinculació del teixit urbà del centre de Cornellà de Llobregat amb els desenvolupaments més nous de l'oest (en direcció a Sant Joan Despí). L'impacte d'aquesta actuació té abast supramunicipal, i el nou sostre residencial que s'hi proposa resulta atractiu a una demanda d'abast metropolità.

En el present estudi econòmic s'ha analitzat la viabilitat econòmica del projecte de transformació urbanística mitjançant l'anàlisi dels valors de mercat dels diferents usos, els beneficis i càrregues de la transformació urbanística proposada amb la modificació de planejament, per garantir que la operació urbanística és rendible i suficientment atractiva per a un promotor privat per dur a terme el seu desenvolupament.

S'ha utilitzat el mètode residual dinàmic per obtenir el valor del sòl abans d'urbanitzar derivat de la transformació urbanística. Per a obtenir aquest resultat s'ha aplicat una TIR estimada del 10% (que considerem adequat per aquest tipus de promoció) i s'ha estimat un calendari de promoció de 4 anys.

Es considera que la operació de transformació serà viable si aquest valor residual obtingut és positiu i superior al valor actual del sòl de l'àmbit.

Valor estimat del sòl abans de transformar (VAN) de la transformació proposada:

VAN = 11.674.920 €; 520-570 €/m²s

De l'estudi es despreu que la proposta de transformació és viable econòmicament i resulta en una proporció adequada entre les inversions necessàries i els ingressos derivats de la transformació.

Adicionalment, s'ha comprovat que el valor de sòl que resulta de la transformació és superior al valor actual del sòl, i per tant, el planejament proposat presenta un valor de sòl suficient per a que un promotor privat tingui interès en el seu desenvolupament.

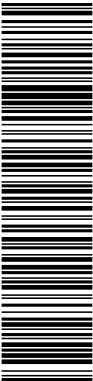
En conclusió, considerem que els valors de sòl obtinguts són suficients per garantir la viabilitat econòmica del planejament i incentivar la seva transformació urbanística. Per tant, la Modificació de Punyal de PGM a l'entorn de Can Trabal és VIABLE ECONÒMICAMENT.

Girona, 10 de març de 2025

JORDI DUATIS I PUIGOLLERS / num.: 6937-0
Jordi Duatis Puigollers – Arquitecte
DUATIS ARQUITECTES, SLP

Mar Cabarrocas Salvador
Arquitecta

DOCUMENT Diligència: Dil·ligència - Aprovació INICIAL 07 02 VOLUM II PLE 06 28-05-2025 Punt 07 Urbanisme	IDENTIFICADORS	
ALTRES DADES Codi per a validació: P9MFO-WNH9Y-YH187 Data d'emissió: 1 de Juliol de 2025 a les 12:20:53 Pàgina 25 de 138	SIGNATURES 1.- Secretària General de l'AJUNTAMENT DE CORNELLÀ DE LLOBREGAT. Dono fe i prenc raó Art. 3.2 RD 128/2018 29/05/2025 13:06	ESTAT SIGNAT 29/05/2025 13:06



Es pot comprovar la validesa de la signatura electrònica dels documents signats en l'adreça web: https://seu.electronica.cornella.cat/portal/verificar/Documentos.do

ANNEX - INFORME DE SOSTENIBILITAT ECONÒMICA

Estudi Econòmic i Financer de la Modificació Puntual del PGOM a l'entorn de Can Tradal.
Cornellà de Llobregat

Duats Arquitectes SLP

Estudi Econòmic i Financer de la Modificació Puntual del PGOM a l'entorn de Can Tradal.
Cornellà de Llobregat

Duats Arquitectes SLP

1. Informe de sostenibilitat econòmica. Marc Jurídic

El Text refós de la Llei d'urbanisme estableix que la modificació de qualsevol dels elements d'una figura del planejament urbanístic es subjecta a les mateixes disposicions que en regiren la formació (art. 96). Pel que fa a l'estudi econòmic de l'operació, formen part de la documentació del planejament l'avaluació econòmica i financera i l'informe de sostenibilitat econòmica.

L'article 59 especifica la necessitat d'indure a la documentació dels plans generals els següents documents de contingut econòmic. Concretament especifica:

Art. 59.1.e) *L'agenda i l'avaluació econòmica i financera de les actuacions a desenvolupar.*
Art. 59.3.d) *L'informe de sostenibilitat econòmica, que ha de contenir la justificació de la suficiència i adequació del sòl destinat a usos productius, i 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 de la implantació i prestació dels serveis necessaris.*

Per tant, el present treball inclou l'estudi de la sostenibilitat econòmica del sector definit, d'acord als documents exigits a les modificacions puntuals de planejament general.

D'altra banda, el Text refós de la Llei de sòl i Rehabilitació Urbana, RD/L 7/2015, de 30 d'octubre, estableix en el seu art. 22 la documentació de les actuacions d'urbanització referent a sostenibilitat econòmica:

Artículo 22. *Evaluación y seguimiento de la sostenibilidad del desarrollo urbano y garantía de la movilidad técnica y económica de las actuaciones sobre el medio urbano.*

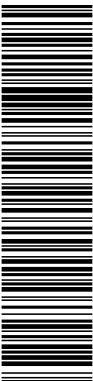
4. *La documentación de las actuaciones de ordenación de las actuaciones de transformación urbanística deberá incluir un informe o memoria de sostenibilidad económica, en el que se pondrá en particular el impacto de la actuación en las Haciendas Públicas afectadas por la implantación y el mantenimiento de las infraestructuras necesarias o la puesta en marcha y la prestación de los servicios resultantes, así como la suficiencia y adecuación del suelo destinado a usos productivos.*

5. *La ordenación y ejecución de las actuaciones sobre el medio urbano, sean o no de transformación urbanística, requerirá la elaboración de una memoria que asegure su viabilidad económica, en términos de rentabilidad, de adecuación a los límites del deber legal de conservación y de un adecuado equilibrio entre los beneficios y los cargas derivadas de la misma, para los propietarios incluidos en su ámbito de actuación.*

El Reglament de Valoracions de la Llei del Sòl, concreta les determinacions establertes a la Llei. Els continguts venen definits per l'article 3.1 del Reglament:

Artículo 3. *Evaluación y seguimiento de la sostenibilidad económica y ambiental.*

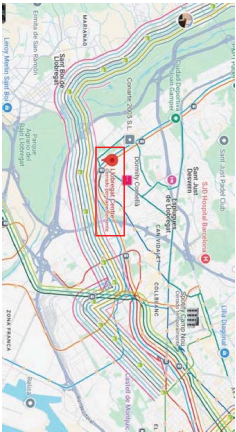
1. *De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 15.4 del texto refundido de la Ley de Suelo, la documentación de los instrumentos de ordenación de las actuaciones de urbanización debe incluir un informe o memoria de sostenibilidad económica, en el que se pondrá en particular el impacto de la actuación en las Haciendas Públicas afectadas por la implantación y el mantenimiento de las infraestructuras necesarias o la puesta en marcha y la prestación de los servicios resultantes, así como la suficiencia y adecuación del suelo destinado a usos productivos.*
Específicamente y en relación con el impacto económico, para la Hacienda local, se cuantificarán los costes de mantenimiento por la puesta en marcha y la prestación de los servicios públicos necesarios para atender el crecimiento urbano previsto en el instrumento de ordenación, y se estimará el importe de los ingresos municipales derivados de los principales tributos locales, en función de la edificación y población potencial previstos, evaluados en función de los escenarios socio-económicos previsibles hasta que se encuentren terminados las edificaciones que la actuación comporta.



Aquesta és una còpia impresa del document electrònic (Ref.: 8530743 P9MFO-VNH9Y-YH187 E69BA982E8CE8559BAED30A9E4311298B9528B8C) generada amb l'aplicació informàtica Firmadoc. El document està SIGNAT. Mitjançant el codi de verificació pot comprovar la validesa de la signatura electrònica dels documents signats en l'adreça web: <https://seuelectronica.comelia.cat/portal/verificar Documentos.do>

Estudi Econòmic i Financer de la Modificació Puntual del PGM a l'entorn de Can Trabat
Comellà de Llobregat.

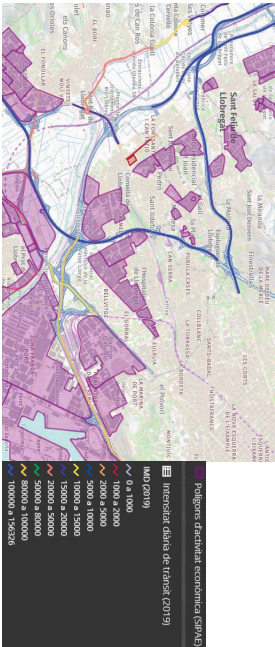
Duatis ARQUITECTES SLR



Plànol de la xarxa de transport públic que dona servei al municipi. Es pot observar que tant Cornellà com l'Hospitalet disposen de metro, Renfe rodalies, ferrocarrils de la Generalitat i del Tram Baix.

Font: Google Maps, mapa 2024. Transport.

D'altra banda, a entorn immediat de l'àmbit objecte de transformació s'hi localitzen diversos Polígons d'Activitat Econòmica, tal i com s'observa a la imatge que adjunto a continuació:



Localització de l'ombit en relació als Polígons d'Activitat Econòmica i la intensitat diària de trànsit (2019)
Font: Hipermapa. Generalitat de Catalunya.

Per tant, considerem que queda sobradament demostrada la suficiència i adequació del sòl destinat a usos productius.

**Estudi Econòmic i Financer de la Modificació Puntual del PGM a l'entorn de Can Traball
Cornellà de Llobregat.**

Duatis ARQUITECTES SLP

3. Impacte en les finances de les administracions responsables de la implantació

Es tracta d'un àmt, viable econòmicament i autosuficient. A l'Estudi Econòmic Financer del present informe es posa de manifest que el diferencial urbanístic (ingressos – despeses) és positiu i, per tant, permet que es desenvolupi per part de la iniciativa privada sense afectar de manera negativa a les finances de l'administració.

És a dir, d'acord a les hipòtesis utilitzades en aquest estudi, els ingressos obtinguts per la venda de les parcel·les urbanitzades és superior a les despeses de transformació urbanística, fins i tot, tenint en compte el flux de caixa en què es produeixen tant ingressos com despeses.

Els principals objectius de la transformació urbanística per a l'administració pública són aconseguir una bona ordenació urbanística del sector, de manera que l'àmbit financi els costos interns de la transformació urbanística i aleshores obtenir la cessió d'apropiament de l'àmbit per destinar-la a habitatge protegit.

La present proposta de Modificació Puntual del PGM reorganitza els sistemes públics i usos d'un àmbit terciari per adaptar-los a tant a les necessitats de connectivitat del municipi, com als nous requeriments d'un ús residencial.

Per tant, l'impacte del planejament en les finances de l'administració pública és en tot cas positiu. S'asseixeixen espais públics més ajustats a les necessitats del municipi i nou sòl per a habitatges dotacional sense la necessitat d'inversió pública.

4. Impacte econòmic en l'ingrés corrent del municipi

El desenvolupament del planejament comporta, un cop en funcionament, tant beneficis com despeses per a les finances públiques de l'Ajuntament. L'objectiu de sostenibilitat econòmica és estudiar l'autosuficiència del sector, és a dir, quines repercussions econòmiquesindrà per a les despeses municipals futures.

Per calcular l'impacte per a la Hisenda local s'han de quantificar els costos de manteniment dels serveis públics i, d'altra banda, s'han d'estimar els ingressos previsibles pels impostos locals que es generaran a partir, en el nou sector, analitzant si són suficients per equilibrar les despeses de manteniment.

En aquest apartat es tracta d'analitzar la incidència que pot tenir a l'economia municipal els canvis proposats per la MpGQM, és a dir, la càrrega que suposarà el manteniment del sector per part dels ajuntaments, estudiant la diferència entre els costos de manteniment dels nous espais urbans (espais i vials) i els ingressos fiscals que es deriven de la nova situació urbanística.

Per valorar l'impacte econòmic cal tenir en compte

Ingressos fiscals de l'àmbit

Es consideren els ingressos constants en el temps vinculats a l'ocupació del territori per part dels nous usuaris: l'impost de Bens Immobles (BI), l'impost directe sobre vehicles de tracció mecànica, l'impost directe sobre increment del valor dels terrenys de naturalesa urbana, l'impost sobre Activitats Econòmiques (AE) i l'impost sobre construccions, instal·lacions i obres.

Despesas de manutenção

Es tracta d'avaluar les despeses de manteniment per part de l'administració de l'activitat urbana en el territori, en especial el manteniment dels nous vials i espais lliures.

Aquesta és una còpia impresa del document electrònic (Ref.: 9530743 P9MFO-WNI49V-YH187 E69B49629CE58BBAED30A9E4312938B9528B8C) generada amb l'aplicació Informàtica Firmadoc. El document està SIGNAT. Mijantant el codi de verificació pot comprovar la validesa de la signatura electrònica dels documents signats en l'adreça web: <https://seu.electronica.comella.cat/portall/verificar Documentos.do>

52

Estudi Econòmic i Financer de la Modificació Puntual del PGM a l'entorn de Can Trabat
Comellà de Llobregat.

Duatis ARQUITECTES SLR

RENDIMENT PLANAJAMENT VIGENT 9.850.000 €

3. Rendiment de la MPGM proposada

Atès que es tracta d'un edifici comercial obsolet, es proposa una M_{PGM} amb usos residencials per tal d'aconseguir una millor integració a la trama urbana i una millor connectivitat entre el centre de Cornellà de Llobregat i el barri de Font Santa-Faió.

El rendiment comparable de la MpGm és el resultat dels estudis de viabilitat del planejament, considerant tant els beneficis obtinguts amb la transformació urbanística, com les despeses necessàries per a fer-la efectiva, el calendari d'inversions i retorns, i el benefici de promoció necessari per fer viable l'operació.

- Càlcul del sòl abans d'urbanitzar (VAN) resultant de la transformació:
per calcular mitjançant el mètode residual dinàmic en l'estudi econòmic al que es vincula el present annex.

Valor calculat mitjançant el mètode residual dinàmic en l'estudi econòmic al que es vincula el present annex.

Per una TIR del 10% que es considera que permet un benefici adequat per la promoció:

Sòl computable inicial = 20.596 m²

Valor estimat del sol abans de transformar =	11.674.920 €
Valor unitari del sol abans de transformar (VAN) =	567 €/m²s

S'ha realitzat un anàlisi de sensibilitat de la promoció variant la TIR entre el 8% i el 12% i s'ha obtingut:

% TIR	VAN / sol brut	VAN
10%	567 €/m ²	11.674,920 €
11%	545 €/m ²	11.223,645 €
12%	524 €/m ²	10.791,264 €

RENDIMENT PLANEJAMENT PROPOSAT	10.800.000 € - 11.700.000 €
10.800.000 € - 11.700.000 €	

4. Comparació de planejaments

Deis càlculs anteriors hem obtingut el valor del sòl de l'àmbit d'acord amb el planejament vigent i el valor del sòl de l'àmbit que deriva de la modificació de planejament proposada.

RENDIMENT PLANÈAMENT VIGENT	9.850.000 €
RENDIMENT PLANÈAMENT PROPOSAT	10.800.000 € - 11.700.000 €

El valor del planejament proposat és lleugerament superior al rendiment del planejament vigent.

**Estudi Econòmic i Financer de la Modificació Puntual del PGM a l'entorn de Can Traball
Comellà de Llobregat.**

Duatis Arquitectes SLP

Considerem que aquesta diferència d'aprofitament és suficient per a generar interès en un promotor privat i facilitar la transformació urbanística del sector, tenint en compte l'expressa voluntat de la propietat de realitzar el desenvolupament i l'interès públic a transformar aquest àmbit amb l'objectiu de:

- Obtenir nous habitatges de protecció oficial pel municipi.
- Millorar la connectivitat del teixit urbà mitjançant una xarxa d'espais públics ben relacionada i d'abast supramunicipal.
- Resoldre el límit urbà que causava l'edificació terciària existent.

Per tant, es tracta d'un planejament viable econòmicament, ajustat a les característiques de la transformació urbanística i amb un diferencial suficient per a facilitar la seva transformació.

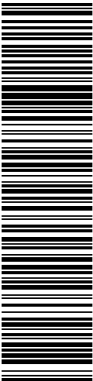
Girona, 10 de març de 2025

JORDI DUATIS I PUIGDOLLERS / num:16357-0

Jordi Duatis Puigdollers – Arquitecte
DUATIS ARQUITECTES, SLP

Mar Cabarrocas Salvador
Arquitecta

DOCUMENT Diligència: Dil·ligència - Aprovació INICIAL 07 02 VOLUM II PLE 06 28-05-2025 Punt 07 Urbanisme	IDENTIFICADORS	
ALTRES DADES Codi per a validació: P9MFO-WNH9Y-YH187 Data d'emissió: 1 de Juliol de 2025 a les 12:20:53 Pàgina 30 de 138	SIGNATURES 1.- Secretària General de l'AJUNTAMENT DE CORNELLÀ DE LLOBREGAT. Dono fe i prenc raó Art. 3.2 RD 128/2018 29/05/2025 13:06	ESTAT SIGNAT 29/05/2025 13:06



Aquesta és una còpia impresa del document electrònic (Ref.: 8530743 P9MFO-WNH9Y-YH187 E69B4962E8CEB5B59BAED30A9E43112989528B8C) generada amb l'aplicació informàtica Firmadoc. El document està SIGNAT. Mil·liançant el codi de verificació pot comprovar la validesa de la signatura electrònica dels documents signats en l'adreça web: <https://seuelectronica.cornella.cat/portal/verificar/Documentos.do>

55

56

ANNEX – ESTAT ACTUAL DE L'ÀMBIT

Estudi Espontani i Finançer de la Modificació Punyal del POUM a l'entorn de Can Tracal.
Cornellà de Llobregat



Estudi Espontani i Finançer de la Modificació Punyal del POUM a l'entorn de Can Tracal.
Cornellà de Llobregat



Imatges de l'entorn : Font Google Street View



Imatges aèries de l'àmbit d'actuació.

Font: Google, imatges 2008.



Font: Google, imatges 2018.



Imatge de l'entorn de l'àmbit objecte d'estudi. S'observa l'objecte comercial i l'edifici que representava per Cornellà.

Font: Google Maps, imatge del 2008



Font: Street View, Juliol 2024

Font: Street view, Juliol 2024



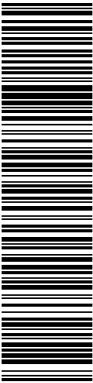
Font: Street view, Juliol 2024

Font: Street view, Juliol 2024

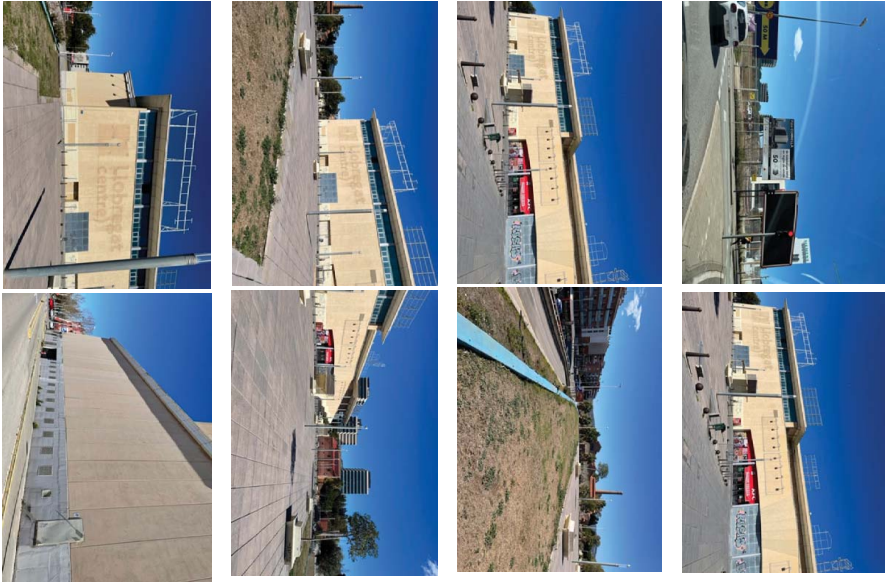


Font: Street view, Juliol 2024

DOCUMENT Diligència: Diligència - Aprovació INICIAL 07 02 VOLUM II PLE 06 28-05-2025 Punt 07 Urbanisme	IDENTIFICADORS	
ALTRES DADES Codi per a validació: P9MFO-WNH9Y-YH187 Data d'emissió: 1 de Juliol de 2025 a les 12:20:53 Pàgina 31 de 138	SIGNATURES 1.- Secretària General de l'AJUNTAMENT DE CORNELLÀ DE LLOBREGAT. Dono fe i prenc raó Art. 3.2 RD 128/2018 29/05/2025 13:06	ESTAT SIGNAT 29/05/2025 13:06



Aquesta és una còpia impresa del document electrònic (Ref.: 8530743 P9MFO-WNH9Y-YH187 E69B4962E8CEB55B8BAEAD3D049431129B8528256868B8C) generada amb l'aplicació informàtica Firmadoc. El document està SIGNAT. Mitjançant el codi de verificació
pot comprovar la validesa de la signatura electrònica dels documents signats en l'adreça web: <https://seuelectronica.cornella.cat/portal/verificar/Documentos.do>



Imatges de l'entorn – Font : Equip Redactor

Estudi Espinós i Ferrer de la Modificació Punyal del POUM a l'entorn de Can Tracal.
Cornellà de Llobregat



Estudi Espinós i Ferrer de la Modificació Punyal del POUM a l'entorn de Can Tracal.
Cornellà de Llobregat





TESTIMONI 1

APPROPERTIES
REAL ESTATE

Paseo de García 85
Tel: 93 528 89 08
<https://www.aproperties.es>



- Cerealia
 Superficie
 80 m² - 80 m²
 Unitats
 8
 Finalització
 Q1 2024
 ✓ Treballer
 ✓ AACCC
 ✓ Terrassa
 ✓ Pàis
 ✓ Piscina
 ✓ Accésor
 ✓ Te parking
- Preu des de 405.000 €

Centre, Cornellà de Llobregat

430.000 €

Obra nueva	107 m ²	3 hab.	Planta 1ª exterior con ascensor
-------------------	--------------------	--------	---------------------------------

Inmuebles de esta promoción

2 Viviendas en esta promoción			
400.000 €	3 habts.	2 baños	90 m ²
		2ª Planta	 Mostrar plano Mostrar Vivienda
400.000 €	3 habts.	2 baños	90 m ²
		2ª Planta	 Mostrar plano Mostrar Vivienda

Font:	IDEALISTA – DETNOMIMO, SL	TESTIMONI 02
Adreça:	Carrer Rubió i Ors, 134	
Llocallat:	CORNELLÀ DE LLOBREGAT	
Superfície:	88 m² / 88 m²	
Prenu venda:	30.000 € / 325.000€	
Prenu:	3.750€/m² / 3.693 €/m²	

Perfetecciona e esta promocion

- Obra nueva Rubió i Ors fase II, Detnomimo
- Desde 325.000 €
- Pisos y duplex de 2 y 3 habitaciones

Comentario del anunciante

Fase II:

Inicio de reservas Fase II Marquès de Cornella,
Viviendas dos, tres dormitorios, y duplex, en pleno
centro de Cornellà, calle Rubió i Ors 134-136.

Todos los servicios en el entorno: zona comercial,
mercado Centro, servicios médicos, ocio, tren, metro,
aparcamiento, paradas de bus y restaurantes.

Todos los pisos cuentan con fachada ventilada,

amplio balcón o terraza, viviendas totalmente
exclusivos, instalación de alta eficiencia energética
con calefacción por suelo radiante, aire acondicionado
por conductos, ventilación mecánica, suelo
parquet, ventanas y puertas balconeras con doble
acristalamiento y tratamiento térmico y acústico,
con cajas de prisina aislantes y motorizadas,
puertas lacados blancos, electrodomésticos Balay,
revestimientos porcelánicos, sanitarios y bañeros
Bosa, videoporreno.

Previsión entrega 2º fase ter Trimestre 2025, inicio
reservas Fase II.

pisos disponibles en venta

Piso		
325.000 €		
3 dom	1ª planta ext.	
88 m²		
Piso		
320.000 €		
3 dom	2ª planta ext.	
88 m²		

1
 2
 3
 4
 5
 6
 7
 8
 9
 10
 11
 12
 13
 14
 15
 16
 17
 18
 19
 20
 21
 22
 23
 24
 25
 26
 27
 28
 29
 30
 31
 32
 33
 34
 35
 36
 37
 38
 39
 40
 41
 42
 43
 44
 45
 46
 47
 48
 49
 50
 51
 52
 53
 54
 55
 56
 57
 58
 59
 60
 61
 62
 63
 64
 65
 66
 67
 68
 69
 70
 71
 72
 73
 74
 75
 76
 77
 78
 79
 80
 81
 82
 83
 84
 85
 86
 87
 88
 89
 90
 91
 92
 93
 94
 95
 96
 97
 98
 99
 100
 101
 102
 103
 104
 105
 106
 107
 108
 109
 110
 111
 112
 113
 114
 115
 116
 117
 118
 119
 120
 121
 122
 123
 124
 125
 126
 127
 128
 129
 130
 131
 132
 133
 134
 135
 136
 137
 138
 139
 140
 141
 142
 143
 144
 145
 146
 147
 148
 149
 150
 151
 152
 153
 154
 155
 156
 157
 158
 159
 160
 161
 162
 163
 164
 165
 166
 167
 168
 169
 170
 171
 172
 173
 174
 175
 176
 177
 178
 179
 180
 181
 182
 183
 184
 185
 186
 187
 188
 189
 190
 191
 192
 193
 194
 195
 196
 197
 198
 199
 200
 201
 202
 203
 204
 205
 206
 207
 208
 209
 210
 211
 212
 213
 214
 215
 216
 217
 218
 219
 220
 221
 222
 223
 224
 225
 226
 227
 228
 229
 230
 231
 232
 233
 234
 235
 236
 237
 238
 239
 240
 241
 242
 243
 244
 245
 246
 247
 248
 249
 250
 251
 252
 253
 254
 255
 256
 257
 258
 259
 260
 261
 262
 263
 264
 265
 266
 267
 268
 269
 270
 271
 272
 273
 274
 275
 276
 277
 278
 279
 280
 281
 282
 283
 284
 285
 286
 287
 288
 289
 290
 291
 292
 293
 294
 295
 296
 297
 298
 299
 300
 301
 302
 303
 304
 305
 306
 307
 308
 309
 310
 311
 312
 313
 314
 315
 316
 317
 318
 319
 320
 321
 322
 323
 324
 325
 326
 327
 328
 329
 330
 331
 332
 333
 334
 335
 336
 337
 338
 339
 340
 341
 342
 343
 344
 345
 346
 347
 348
 349
 350
 351
 352
 353
 354
 355
 356
 357
 358
 359
 360
 361
 362
 363
 364
 365
 366
 367
 368
 369
 370
 371
 372
 373
 374
 375
 376
 377
 378
 379
 380
 381
 382
 383
 384
 385
 386
 387
 388
 389
 390
 391
 392
 393
 394
 395
 396
 397
 398
 399
 400
 401
 402
 403
 404
 405
 406
 407
 408
 409
 410
 411
 412
 413
 414
 415
 416
 417
 418
 419
 420
 421
 422
 423
 424
 425
 426
 427
 428
 429
 430
 431
 432
 433
 434
 435
 436
 437
 438
 439
 440
 441
 442
 443
 444
 445
 446
 447
 448
 449
 450
 451
 452
 453
 454
 455
 456
 457
 458
 459
 460
 461
 462
 463
 464
 465
 466
 467
 468
 469
 470
 471
 472
 473
 474
 475
 476
 477
 478
 479
 480
 481
 482
 483
 484
 485
 486
 487
 488
 489
 490
 491
 492
 493
 494
 495
 496
 497
 498
 499
 500
 501
 502
 503
 504
 505
 506
 507
 508
 509
 510
 511
 512
 513
 514
 515
 516
 517
 518
 519
 520
 521
 522
 523
 524
 525

[illegible]

67

68

DOCUMENT Diligència: Dil·ligència - Aprovació INICIAL 07 02 VOLUM II PLE 06 28-05-2025 Punt 07 Urbanisme	IDENTIFICADORS	
ALTRES DADES Codi per a validació: P9MFO-WNH9Y-YH187 Data d'emissió: 1 de Juliol de 2025 a les 12:20:53 Pàgina 39 de 138	SIGNATURES 1.- Secretària General de l'AJUNTAMENT DE CORNELLÀ DE LLOBREGAT. Dono fe i prenc raó Art. 3.2 RD 128/2018 29/05/2025 13:06	ESTAT SIGNAT 29/05/2025 13:06

Estudi Espontani i Financer de la Modificació Punyal del POUM a l'entorn de Can Tracal.
Cornellà de Llobregat



Font: HABITACIJA – AT HOME FINCAS

Adreça: Centre

Localitat: CORNELLÀ DE LLOBREGAT

Superfície: 15 m²

Preu venda: 26.315 €

Preu: 1.053 €/m²

TESTIMONI 05

26.315 €

habitatge €

AT HOME FINCAS

¿Quieres más información o ver la propiedad? Pregunta al propietario o al agente.

contactar con el propietario

15 m²

1.754 €/m²

Centre

Aparcament cobert a Centre Cornellà de Llobregat

15 m²

1.754 €/m²

15 m²

1.754 €/m²

Font: IDEALISTA – PARTICULAR

Adreça: Carrer General Prim 8

Localitat: CORNELLÀ DE LLOBREGAT

Superfície: 15 m²

Preu venda: 23.000 €

Preu: 920 €/m²

TESTIMONI 06

Garaje en venta en calle General Prim, 8

23.000 €

Garaje en venta en calle General Prim, 8

23.000 €

Garaje en venta en calle General Prim, 8

23.000 €

Garaje en venta en calle General Prim, 8

23.000 €

Estudi Espontani i Financer de la Modificació Punyal del POUM a l'entorn de Can Tracal.
Cornellà de Llobregat



Font: IDEALISTA – PARTICULAR

Adreça: Carrer Josep Cuatrecasas, 53

Localitat: CORNELLÀ DE LLOBREGAT

Superfície: 12 m²

Preu venda: 28.000 €

Preu: 1.120 €/m²

TESTIMONI 07

Garaje en venta en calle de Josep Cuatrecasas, 53

28.000 €

Garaje en venta en calle de Josep Cuatrecasas, 53

28.000 €

Garaje en venta en calle de Josep Cuatrecasas, 53

28.000 €

Garaje en venta en calle de Josep Cuatrecasas, 53

28.000 €

Font: IDEALISTA – PARTICULAR

Adreça: Carrer Josep Cuatrecasas, 53

Localitat: CORNELLÀ DE LLOBREGAT

Superfície: 10 m²

Preu venda: 30.000 €

Preu: 1.200 €/m²

TESTIMONI 08

Garaje en venta en calle de Josep Cuatrecasas, 53

30.000 €

Garaje en venta en calle de Josep Cuatrecasas, 53

30.000 €

Garaje en venta en calle de Josep Cuatrecasas, 53

30.000 €

Garaje en venta en calle de Josep Cuatrecasas, 53

30.000 €

DOCUMENT Diligència: Diligència - Aprovació INICIAL 07 02 VOLUM II PLE 06 28-05-2025 Punt 07 Urbanisme	IDENTIFICADORS	
ALTRES DADES Codi per a validació: P9MFO-WNH9Y-YH187 Data d'emissió: 1 de Juliol de 2025 a les 12:20:53 Pàgina 40 de 138	SIGNATURES 1.- Secretària General de l'AJUNTAMENT DE CORNELLÀ DE LLOBREGAT. Dono fe i prenc raó Art. 3.2 RD 128/2018 29/05/2025 13:06	ESTAT SIGNAT 29/05/2025 13:06

Estudi Espinosa, l'Emissor de la Modificació Punyal del PGM a l'entorn de Can Trinxal,
Cornellà de Llobregat

DUBIS ARQUITECTES SLP

Font:	IDEALUSTA – FINCAS PICASSO	TESTIMONI 09
Adreça:	Av. Salvador Alende	
Localitat:	CORNELLÀ DE LLOBREGAT	
Superfície:	11 m²	
Preu venda:	21.500 €	
Preu:	860 €/m²	

10

11

12

13

14

15

16

17

18

19

20

21

22

23

24

25

26

27

28

29

30

31

32

33

34

35

36

37

38

39

40

41

42

43

44

45

46

47

48

49

50

51

52

53

54

55

56

57

58

59

60

61

62

63

64

65

66

67

68

69

70

71

72

73

74

75

76

77

78

79

80

81

82

83

84

85

86

87

88

89

90

91

92

93

94

95

96

97

98

99

100

101

102

103

104

105

106

107

108

109

110

111

112

113

114

115

116

117

118

119

120

121

122

123

124

125

126

127

128

129

130

131

132

133

134

135

136

137

138

139

140

141

142

143

144

145

146

147

148

149

150

151

152

153

154

155

156

157

158

159

160

161

162

163

164

165

166

167

168

169

170

171

172

173

174

175

176

177

178

179

180

181

182

183

184

185

186

187

188

189

190

191

192

193

194

195

196

197

198

199

200

201

202

203

204

205

206

207

208

209

210

211

212

213

214

215

216

217

218

219

220

221

222

223

224

225

226

227

228

229

230

231

232

233

234

235

236

237

238

239

240

241

242

243

244

245

246

247

248

249

250

251

252

253

254

255

256

257

258

259

260

261

262

263

264

265

266

267

268

269

270

271

272

273

274

275

276

277

278

279

280

281

282

283

284

285

286

287

288

289

290

291

292

293

294

295

296

297

298

299

300

301

302

303

304

305

306

307

308

309

310

311

312

313

314

315

316

317

318

319

320

321

322

323

324

325

326

327

328

329

330

331

332

333

334

335

336

337

338

339

340

341

342

343

344

345

346

347

348

349

350

351

352

353

354

355

356

357

358

359

360

361

362

363

364

365

366

367

368

369

370

371

372

373

374

375

376

377

378

379

380

381

382

383

384

385

386

387

388

389

390

391

392

393

394

395

396

397

398

399

400

401

402

403

404

405

406

407

408

409

410

411

412

413

414

415

416

417

418

419

420

421

422

423

424

425

426

427

428

429

430

431

432

433

434

435

436

437

438

439

440

441

442

443

444

445

446

447

448

449

450

451

452

453

454

455

456

457

458

459

460

461

462

463

464

465

466

467

468

469

470

471

472

473

474

475

476

477

478

479

480

481

482

483

484

485

486

487

488

489

490

491

492

493

494

495

496

497

498

499

500

501

502

503

504

505

506

507

508

509

510

511

512

513

514

515

516

517

518

519

520

521

522

523

524

525

526

527

528

529

530

531

532

533

534

535

536

537

538

539

540

541

542

543

544

545

546

547

548

549

550

551

552

553

554

555

556

557

558

559

560

561

562

563

564

565

566

567

568

569

570

571

572

573

574

575

576

577

578

579

580

581

582

583

584

585

586

587

588

589

590

591

592

593

594

595

596

597

598

599

600

601

602

603

604

605

606

607

608

609

610

611

612

613

614

615

616

617

618

619

620

621

622

623

624

625

626

627

628

629

630

631

632

633

634

635

636

637

638

639

640

641

642

643

644

645

646

647

648

649

650

651

652

653

654

655

656

657

658

659

660

661

662

663

664

665

666

667

668

669

670

671

672

673

674

675

676

677

678

679

680

681

682

683

684

685

686

687

688

689

690

691

692

693

694

695

696

697

698

699

700

701

702

703

704

705

706

707

708

709

710

711

712

713

714

715

716

717

718

719

720

721

722

723

724

725

726

727

728

729

730

731

732

733

734

735

736

737

738

739

740

741

742

743

744

745

746

747

748

749

750

751

752

753

754

755

756

757

758

759

760

761

762

763

764

765

766

767

768

769

770

771

772

773

774

775

776

777

778

779

780

781

782

783

784

785

786

787

788

789

790

791

792

793

794

795

796

797

798

799

800

801

802

803

804

805

806

807

808

809

810

811

812

813

814

815

816

817

818

819

820

821

822

823

824

825

826

827

828

829

830

831

832

833

834

835

836

837

838

839

840

841

842

843

844

845

846

847

848

849

850

851

852

853

854

855

856

857

858

859

860

861

862

863

864

865

866

867

868

869

870

871

872

873

874

875

876

877

878

879

880

881

882

883

884

885

886

887

888

889

890

891

892

893

894

895

896

897

898

899

900

901

902

903

904

905

906

907

908

909

910

911

912

913

914

915

916

917

918

919

920

921

922

923

924

925

926

927

928

929

930

931

932

933

934

935

936

937

938

939

940

941

942

943

944

945

946

947

948

949

950

951

952

953

954

955

956

957

958

959

960

961

962

963

964

965

966

967

968

969

970

971

972

973

974

975

976

977

978

979

980

981

982

983

984

985

986

987

988

989

990

991

992

993

994

995

996

997

998

999

1000

1001

1002

1003

1004

1005

1006

1007

1008

1009

1010

1011

1012

1013

1014

1015

1016

1017

1018

1019

1020

1021

1022

1023

1024

1025

1026

1027

1028

1029

1030

1031

1032

1033

1034

1035

1036

1037

1038

1039

1040

1041

1042

1043

1044

1045

1046

1047

1048

1049

1050

1051

1052

1053

1054

1055

1056

1057

1058

1059

1060

1061

1062

1063

1064

1065

1066

1067

1068

1069

1070

1071

1072

1073

1074

1075

1076

1077

1078

1079

1080

1081

1082

1083

1084

1085

1086

1087

1088

1089

1090

1091

1092

1093

1094

1095

1096

1097

1098

1099

1100

1101

1102

1103

1104

1105

1106

1107

1108

1109

1110

1111

1112

1113

1114

1115

1116

1117

1118

1119

1120

1121

1122

1123

1124

1125

1126

1127

1128

1129

1130

1131

1132

1133

1134

1135

1136

1137

1138

1139

1140

1141

1142

1143

1144

1145

1146

1147

1148

1149

1150

1151

1152

1153

1154

1155

1156

1157

1158

1159

1160

1161

1162

1163

1164

1165

1166

1167

1168

1169

1170

1171

1172

1173

1174

1175

1176

1177

1178

1179

1180

1181

1182

1183

1184

1185

1186

1187

1188

1189

1190

1191

1192

1193

1194

1195

1196

1197

1198

1199

1200

1201

1202

1203

1204

1205

1206

1207

1208

1209

1210

1211

1212

1213

1214

1215

1216

1217

1218

1219

1220

1221

1222

1223

1224

1225

1226

1227

1228

1229

1230

1231

1232

1233

1234

1235

1236

1237

1238

1239

1240

1241

1242

1243

1244

1245

1246

1247

1248

1249

1250

1251

1252

1253

1254

1255

1256

1257

1258

1259

1260

1261

1262

1263

1264

1265

1266

1267

1268

1269

1270

1271

1272

1273

1274

1275

1276

1277

1278

1279

1280

1281

1282

1283

1284

1285

1286

1287

1288

1289

1290

1291

1292

1293

1294

1295

1296

1297

1298

1299

1300

1301

1302

1303

1304

1305

1306

1307

1308

1309

1310

1311

1312

1313

1314

1315

1316

1317

1318

1319

1320

1321

1322

1323

1324

1325

1326

1327

1328

1329

1330

1331

1332

1333

1334

1335

1336

1337

1338

1339

1340

1341

1342

1343

1344

1345

1346

1347

1348

1349

1350

1351

1352

1353

1354

1355

1356

1357

1358

1359

1360

1361

1362

1363

1364

1365

1366

1367

1368

1369

1370

1371

1372

1373

1374

1375

1376

1377

1378

1379

1380

1381

1382

1383

1384

1385

1386

1387

1388

1389

1390

1391

1392

1393

1394

1395

1396

1397

1398

1399

1400

1401

1402

1403

1404

1405

1406

1407

1408

1409

1410

1411

1412

1413

1414

1415

1416

1417

1418

1419

1420

1421

1422

1423

1424

1425

1426

1427

1428

1429

1430

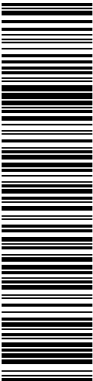
1431

1432

1433

143

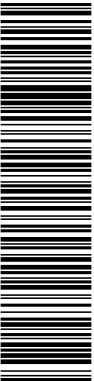
DOCUMENT Diligència: Diligència - Aprovació INCIAL 07 02 VOLUM II PLE 06 28-05-2025 Punt 07 Urbanisme	IDENTIFICADORS	
ALTRES DADES Codi per a validació: P9MFO-WNH9Y-YH187 Data d'emissió: 1 de Juliol de 2025 a les 12:20:53 Pàgina 41 de 138	SIGNATURES 1.- Secretària General de l'AJUNTAMENT DE CORNELLÀ DE LLOBREGAT. Dono fe i prenc raó Art. 3.2 RD 128/2018 29/05/2025 13:06	ESTAT SIGNAT 29/05/2025 13:06



Aquesta és una còpia impresa del document electrònic (Ref.: 8530743 P9MFO-WNH9Y-YH187 E69B4962E8CEB55BBAED30A9E431129B9528B9C) generada amb l'aplicació informàtica Firmadoc. El document està SIGNAT. Mitjançant el codi de verificació pot comprovar la validesa de la signatura electrònica dels documents signats en l'adreça web: <https://seuelectronica.cornella.cat/portal/verificar/Documentos.do>

ANNEX II. ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA

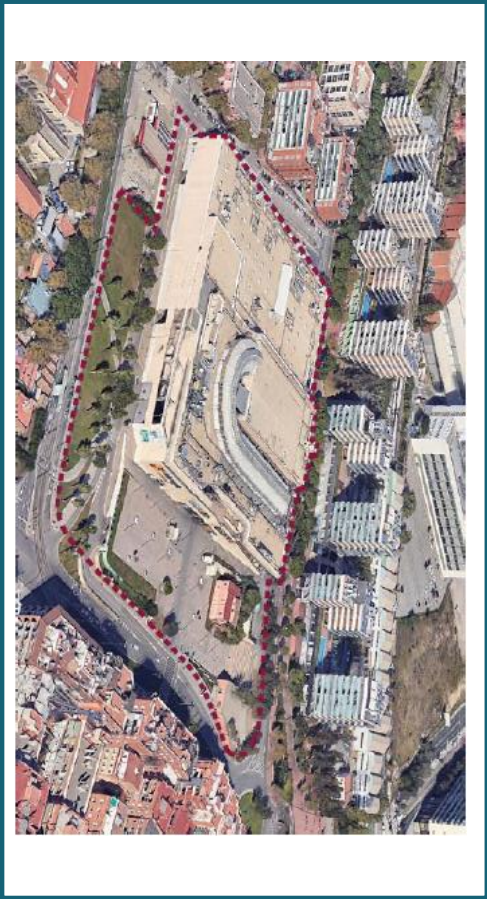
DOCUMENT Diligència: Diligència - Aprovació INICIAL 07 02 VOLUM II PLE 06 28-05-2025 Punt 07 Urbanisme	IDENTIFICADORS	
ALTRES DADES Codi per a validació: P9MFO-WNH9Y-YH187 Data d'emissió: 1 de Juliol de 2025 a les 12:20:53 Pàgina 42 de 138	SIGNATURES 1.- Secretària General de l'AJUNTAMENT DE CORNELLÀ DE LLOBREGAT. Dono fe i prenc raó Art. 3.2 RD 128/2018 29/05/2025 13:06	ESTAT SIGNAT 29/05/2025 13:06



Aquesta és una còpia impresa del document electrònic (Ref.: 8530743 P9MFO-WNH9Y-YH187 E69B4962E8CEB559BAED30A9E431129B9529B9C) generada amb l'aplicació informàtica Firmadoc. El document està SIGNAT. Mitjançant el codi de verificació pot comprovar la validesa de la signatura electrònica dels documents signats en l'adreça web: <https://seuelectronica.cornella.cat/portal/verificar/Documentos.do>



Modificació puntual del Pla General Metropolità a l'entorn de Can Trabal, a Cornellà de Llobregat



ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA

MARÇ 2025



ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA
Modificació puntual del Pla General Metropolità a l'entorn de Can Trabal, a Cornellà de Llobregat

Client

batlleiroig

Redacció



Daniel Jordi i Bibiloni
Director d'estudis
Albert Oromí i Ramon
Geògraf
Bernat Borràs i Pujol
Enginyer d'Obres Públiques
Àlia Ramellini i Llorca
Ambientòloga

Amb el suport de l'equip tècnic d'INTRA.

46348671Z
DANIEL JORDI
(R: B08399925)

Firmado digitalmente
por 46348671Z DANIEL
JORDI (R: B08399925)
Fecha: 2025.03.13
19:32:48 +01'00'



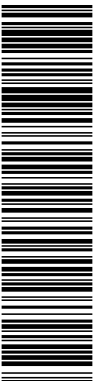
SISTEMA DE GESTIÓ DE QUALITAT		
Verificació del projecte	DJ	
Per		
Data		març 2025

SIGNAT
29/05/2025 13:06

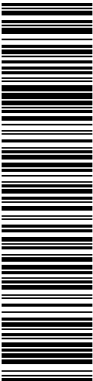
ÍNDEX DE CONTINGUTS

1.	Objecte d'estudi	5
1.1.	Antecedents	6
1.2.	Objectius i criteris generals de Pla	6
1.3.	Descripció de la proposta	7
1.4.	Marc normatiu	9
1.5.	Objectius.....	9
2.	Determinació de la mobilitat generada	10
2.1.	Paràmetres del Decret 344/2006	10
2.2.	Paràmetres en grans equipaments comercials	11
2.3.	Mobilitat generada per les noves activitats de l'àmbit de Can Trabal	11
2.4.	Distribució horària	12
2.5.	Distribució modal dels desplaçaments	12
3.	Caracterització del territori i de les xarxes	26
3.1.	Xarxa de vehicles motoritzats	27
3.2.	Intensitats de trànsit de vehicles	31
3.3.	Aparcament	34
3.4.	Xarxa de transport públic.....	36
3.5.	Xarxa de vianants	46
3.6.	Xarxa ciclista	52
4.	Incidència de la mobilitat generada	56
4.1.	Viarí proposat: itineraris d'entrada i sortida	57
4.2.	Desplaçaments en vehicle motoritzat.....	58
4.3.	Desplaçaments en transport públic	60
4.4.	Desplaçaments a peu	64
4.5.	Desplaçaments en bicicleta/VMP	64
4.6.	Consideracions de gènere	64
4.7.	Incidència de les emissions del sector transport	66
5.	Aparcament	69
5.1.	Necessitat d'aparcament	69
5.2.	Normativa d'aparcament	70
6.	Mesures proposades	75
6.1.	Normativa	75
6.2.	Aparcament	76
6.3.	Xarxa viària.....	78
6.4.	Transport públic	78
6.5.	Xarxa no motoritzada	79
6.6.	Taula resum	80
7.	Síntesi de l'estudi	81

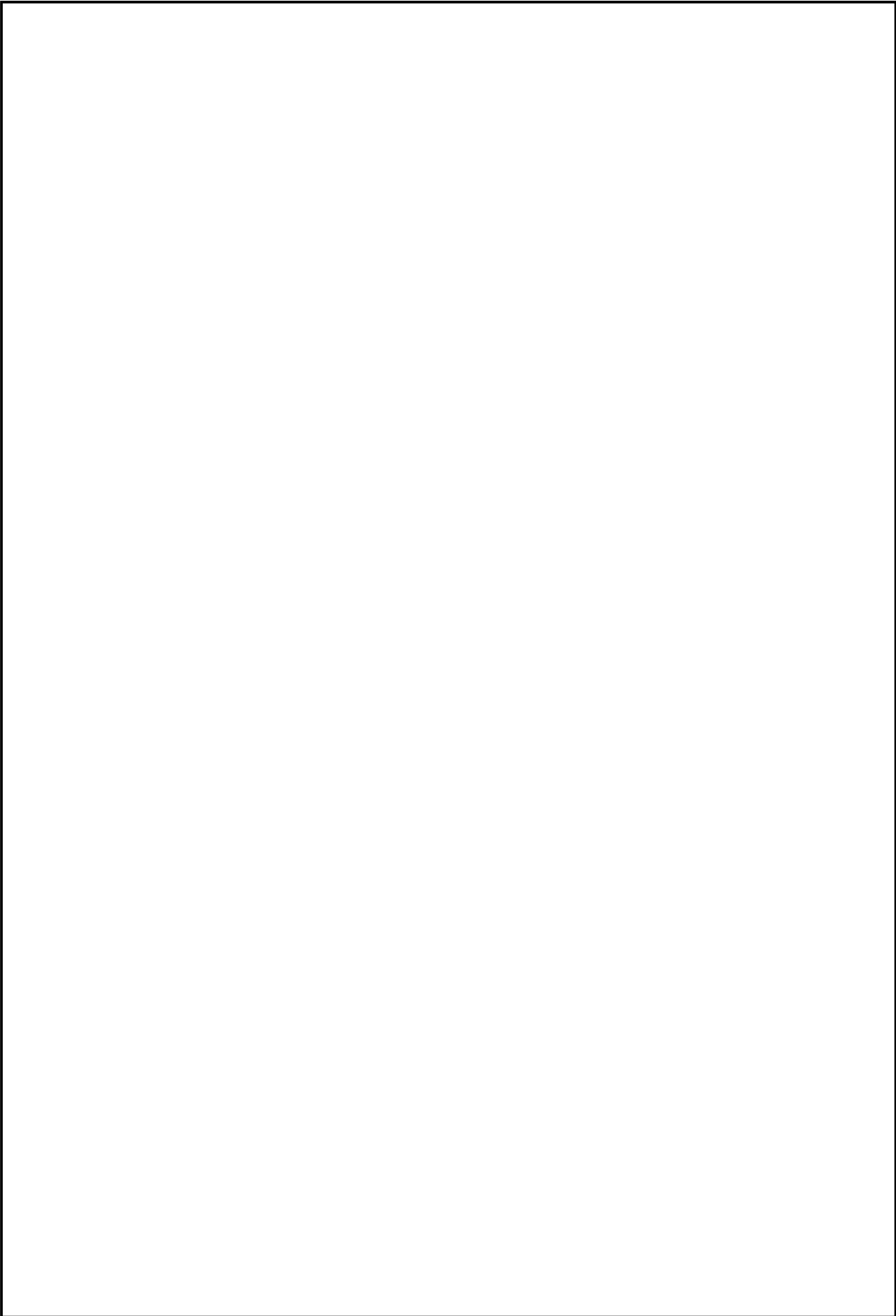
Mobilitat generada.....	81
Incidenca de la mobilitat generada	82
Medures correctores.....	83



DOCUMENT Diligència: Diligència - Aprovació INCIAL 07 02 VOLUM II PLE 06 28-05-2025 Punt 07 Urbanisme	IDENTIFICADORS	
ALTRES DADES Codi per a validació: P9MFO-WNH9Y-YH187 Data d'emissió: 1 de Juliol de 2025 a les 12:20:53 Pàgina 45 de 138	SIGNATURES 1.- Secretària General de l'AJUNTAMENT DE CORNELLÀ DE LLOBREGAT. Dono fe i prenc raó Art. 3.2 RD 128/2018 29/05/2025 13:06	ESTAT SIGNAT 29/05/2025 13:06



Aquesta és una còpia impresa del document electrònic (Ref.: 8530743 P9MFO-WNH9Y-YH187 E69B4962E8CEB559BAED30A9E431129B9528B9C) generada amb l'aplicació informàtica Firmadoc. El documento está SIGNAT. Mitjançant el codi de verificació pot comprovar la validesa de la signatura electrònica dels documents signats en l'adreça web: <https://seuelectronica.cornella.cat/portal/verificar/Documentos.do>



DOCUMENT Diligència: Diligència - Aprovació INICIAL 07 02 VOLUM II PLE 06 28-05-2025 Punt 07 Urbanisme	IDENTIFICADORS	
ALTRES DADES Codi per a validació: P9MFO-WNH9Y-YH187 Data d'emissió: 1 de Juliol de 2025 a les 12:20:53 Pàgina 46 de 138	SIGNATURES 1.- Secretària General de l'AJUNTAMENT DE CORNELLÀ DE LLOBREGAT. Dono fe i prenc raó Art. 3.2 RD 128/2018 29/05/2025 13:06	ESTAT SIGNAT 29/05/2025 13:06

ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA
Modificació puntual del Pla General Metropolità a l'entorn de Can Trabal, a Cornellà de Llobregat

1. OBJECTE D'ESTUDI

L'objecte d'aquest estudi respon a l'encàrrec professional associat a l'elaboració de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada de la *Modificació puntual del Pla General Metropolità a l'entorn de Can Trabal, a Cornellà de Llobregat*.

L'àmbit de l'MPGM és el dels sòls privats i públics situats entre el carrer del Revolt Negre, l'avinguda de Can Cortís, la carretera d'Esplugues i la carretera de Sant Joan Despi del municipi de Cornellà de Llobregat, amb l'excepció de la benzineria situada a la cantonada del carrer del Revolt Negre i la carretera de Sant Joan Despi.

L'àmbit està situat al nord del centre de Cornellà, del qual està separat per la carretera d'Esplugues, i al sud-oest de la línia del Ferrocarril. Geogràficament, està situat just a l'inici de la plana del riu Llobregat. A partir de la línia del Ferrocarril, la plana comença a pujar fins arribar a les estríbacions de la serra de Collserola.

La major part de l'àmbit està ocupat per l'edifici del centre comercial. Entre el centre comercial i la carretera d'Esplugues hi ha una gran plaça pública ocupada en part del subsòl amb un aparcament i on se situa la masia de Can Trabal. Entre el centre comercial i la carretera de Sant Joan Despi tot el sòl és públic i està ocupat pel carrer de Pompeu Fabra, els accessos a l'aparcament del centre comercial i espais enjardinats. L'aparcament en soterrani del centre comercial ocupa l'espai sota l'edifici i tal i com s'ha dit, part de l'espai entre el centre comercial i la carretera d'Esplugues, aquest últim en concessió administrativa.

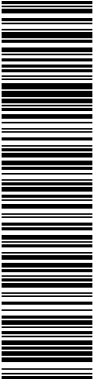


Àmbit d'estudi

Hi ha una diferència d'una planta d'alçada entre l'avinguda de Can Cortís i l'esplanada de Can Trabal que es resol mitjançant una grada i una plataforma superior que alberga el final del túnel de la línia 5 del metro.

La MPGM té com objecte:

- L'obtenció de superfície important de sòl públic per a zones verdes en un indret clau per a completar l'estructura d'espais públics del municipi.
- L'obtenció de nous equipaments públics a l'entorn dels nous espais il·lustrats.



DOCUMENT	IDENTIFICADORS	
Diligència: Diligència - Aprovació INICIAL 07 02 VOLUM II PLE 06 28-05-2025 Punt 07 Urbanisme		
ALTRES DADES	SIGNATURES	ESTAT
Codi per a validació: P9MFO-WNH9Y-YH187 Data d'emissió: 1 de Juliol de 2025 a les 12:20:53 Pàgina 47 de 138	1.- Secretària General de l'AJUNTAMENT DE CORNELLÀ DE LLOBREGAT. Dono fe i prenc raó Art. 3.2 RD 128/2018 29/05/2025 13:06	SIGNAT 29/05/2025 13:06

ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA
Modificació puntual del Pla General Metropolità a l'entorn de Can Trabal, a Cornellà de Llobregat

- La generació d'un teixit urbà d'usos mixtes que substitueixi el del comercial autònom que ordena el planejament vigent.
- L'augment de l'oferta d'habitatge sotmès a règim de protecció, atenent a les polítiques municipals en matèria d'habitatge.
- La creació de nou sostre per a activitats terciàries que han de donar un nou impuls econòmic a la ciutat.

Per tant, la MPGM respon a l'interès públic expressat en una major utilització racional del territori, en afavorir un model d'ocupació que eviti la dispersió en el territori i impulsi la cohesió social amb una barreja d'usos positiva, i en potenciar la renovació en sol urbà

1.1. Antecedents

La MPGM en estudi afecta a la parcel·la del recentment clausurat **centre comercial Llobregat Centre**.

Conegut durant molt de temps com l'Eroski (perquè abans del Carrefour, el supermercat principal del centre era l'Eroski), el Llobregat Centre va obrir les seves portes l'any 1994, convertint-se en el primer centre comercial de la ciutat, i les tancà definitivament el gener del 2023.

El novembre de 2011 es va redactar l'*Estudi d'Avaluació de la Mobilitat Generada per canvi d'activitat al centre comercial Llobregat Centre, a Cornellà de Llobregat (INTTA, S.L.)*, associat al tancament de les sales de cinema i a l'obertura en el seu lloc d'un establiment comercial (2.805 m² se st.) i d'un espai doc/restaurant (3.210 m² de st.) Fins aleshores, el centre comercial Llobregat Centre comptava amb aproximadament 35.000 m² de sostre i 1.605 places d'aparcament (1.580 de cotxe i 25 de motos) i presentava una oferta combinada de comerç i oci repartides en tres plantes, una d'elles dedicada exclusivament a l'oci i a la restauració.



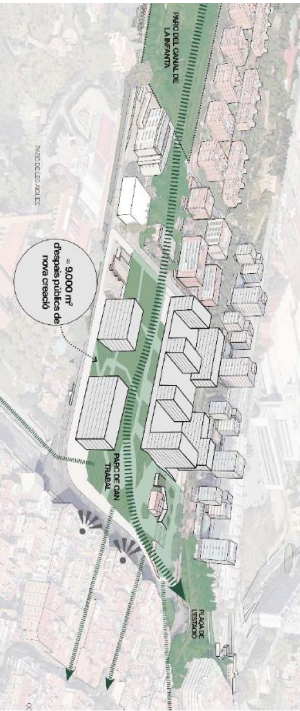
Respecte a la present MPGM en estudi, el consistori sempre ha considerat que el futur planejament de la zona ha de tenir la finalitat de reforçar l'eix de centralitat i presentar un model d'actuació equilibrat que reforci el sector de convivència que representa, on convinguin diferents usos que garanteixin un desenvolupament harmonitzat i el benestar de la ciutadania. Prioritzant tot aquest sector com a una zona beneficiosa per al conjunt de la ciutadania des d'una perspectiva àmplia i transversal, tot garantint: **la creació d'una àrea central de zones verdes**, **l'ampliació dels equipaments i serveis**, així com **l'existència d'oferta d'habitatge públic (40%)**, des d'una perspectiva urbanística equilibrada, tot tenint en compte que es troba en un espai d'accés a les grans infraestructures de mobilitat amb transport públic.

1.2. Objectius i criteris generals de Pla

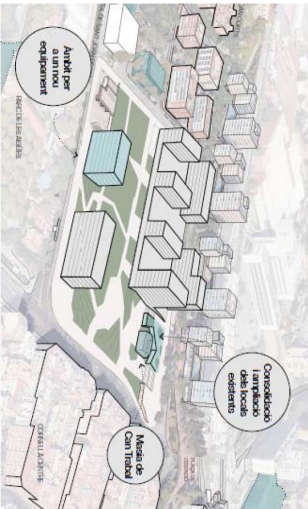
L'objectiu de la Modificació puntual del Pla General Metropolità és permetre el desenvolupament d'aquesta peça en coherència amb el context urbà i les necessitats actuals del municipi.

Després de 30 anys, s'ha comprovat que el model comercial dels anys 90 ha quedat obsolet i que una transformació dels sols permetria els objectius de relligar la trama urbana de Cornellà i reduir la petjada i l'impacte en l'entorn de l'edificació existent. Aquests objectius s'estructuren amb els tres eixos següents:

- a) Crear el **nou parc de Can Trabal**, que ha de connectar l'estació, el barri del centre, per una banda, i el Parc del Canal de la Infància i el barri de Can Fadó, per l'altra, completant la infraestructura verda de Cornellà Natura.



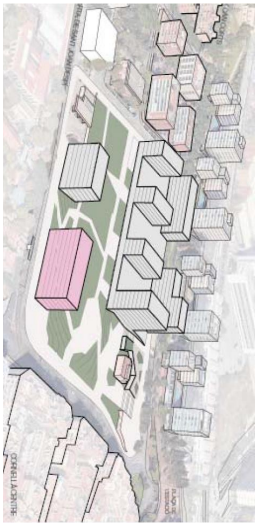
- b) Completar el sistema d'**equipaments públics al llarg de la infraestructura verda**, generant espais per a grans equipaments i/o habitatge dotacional i consolidant i millorant l'equipament públic al voltant de la masia de Can Trabal, posant en valor el patrimoni arquitectònic.



DOCUMENT Diligència: Dil·ligència - Aprobació INICIAL 07 02 VOLUM II PLE 06 28-05-2025 Punt 07 Urbanisme	IDENTIFICADORS	
ALTRES DADES Codi per a validació: P9MFO-WNH9Y-YH187 Data d'emissió: 1 de Juliol de 2025 a les 12:20:53 Pàgina 48 de 138	SIGNATURES 1.- Secretària General de l'AJUNTAMENT DE CORNELLÀ DE LLOBREGAT. Dono fe i prenc raó Art. 3.2 RD 128/2018 29/05/2025 13:06	ESTAT SIGNAT 29/05/2025 13:06

ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA
Modificació puntual del Pla General Metropolità a l'entorn de Can Trabal, a Cornellà de Llobregat

c) Generar un nou **teixit urbà d'usos mixtes**, que combini el manteniment del comerç en formats més vinculats a la ciutat amb nous edificis per a altres usos terciaris, i una part important d'habitatge, tant lliure com de protecció.



1.3. Descripció de la proposta

Per tal d'assolir els objectius assenyalats, la present Modificació puntual del PGM proposa, seguint la directriu del Pla Parcial de Can Fajó al sector veï, estructurar l'ordenació al voltant d'un gran **espai lliure**, de 17.315 m² que dona continuïtat al parc del Canal de la Infàntia i gira envoltant la masia de Can Trabal, connectant el barri de Font Santa-Fajó amb el centre de Cornellà.



L'ampliació del sistema d'**equipaments públics** es durà a terme en dos nous sòls. Per un costat, es proposa ampliar fins a 2.000 m² els locals municipals al voltant de la masia de Can Trabal, tot consolidant els ja existents que aprofiten el desnivell entre la cota de la masia i l'avinguda de Can Corts; i per l'altre costat, es proposa la construcció d'un nou equipament amb façana a la carretera de Sant Joan Despi, amb un volum rectangular que s'ordenarà mitjançant Pla Especial, però que amb alçades de planta baixa i sis plantes pot assolir 4.500 m² de sostre. La seva volumetria el fa apropiat per a la implantació d'allotjaments dotacionals.

Pel que fa al sostre d'aprofitament, es proposa un gran volum amb façana a l'avinguda de Can Corts i el carrer del Revolt Negre amb un sòcol comercial amb façana al parc lineal i 11.250 m² de sostre, i amb edificis d'habitatges amb espais comunitaris situats sobre la coberta de l'esmentat sòcol comercial i accessibles principalment des de l'avinguda de Can Corts. Els edificis d'habitatges, distribuïts en diversos volums amb alçades sobre el sòcol de 6 i puntualment de 9 plantes, tenen un sostre total de 23.949 m² que es divideix de la manera següent:

- 14.369 m² (60%) serà destinat a habitatge lliure (160 ut.).
- 9.580 m² (40%) serà destinat a habitatge protegit (137 ut.).

En la banda més propera a la carretera de Sant Joan Despi, se situa un **edifici terciari** singular que completa la seqüència ple-buit existent a la carretera de Sant Joan Despi, i fa la nova cantonada amb la carretera d'Esplugues.

Tot l'àmbit es proposa com una gran illa de vianants, lliure de cotxes en superfície. Amb aquest objectiu, una franja de doble qualificació, privada en soterrani i despatx lliure en superfície, uneix els dos sòls d'aprofitament privat i permet minimitzar els accessos a l'aparcament i evitar circulacions en superfície.

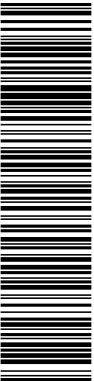
Els sistemes:

- Vial, clau 5: sòl de titularitat pública que es destina a sistema viari.
- Equipaments comunitaris de caràcter local i públics, clau 7b.
- Parcs i jardins urbans públics, clau 6b.

Les zones:

- Zona subjecta a ordenació volumètrica – Activitat econòmica / Habitatge règim lliure / Habitatge règim protegit, clau 18T/h-np.
- Zona subjecta a ordenació volumètrica – Activitat econòmica / Residencial, clau 18TR.
- Parcs i jardins urbans públics amb sòl privat en soterrani, clau 6b/18.

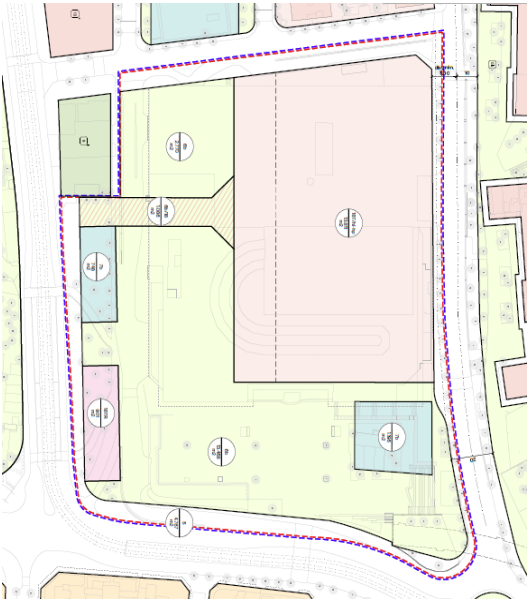
La clau 6b/18 forma part dels Parcs i jardins urbans i és de titularitat pública en sòl i vol, però admet en el subsol passos de titularitat privada que permetran la comunicació entre els soterranis per a minimitzar els accessos i les sortides i la circulació de vehicles en superfície. La superfície d'aquests sòls no s'haurà de tenir en compte a efectes del còmput de la reserva mínima d'estàndards.



ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA

Modificació puntual del Pla General Metropolità a l'entorn de Can Trabal, a Cornellà de Llobregat

Figura 1. Ordenació proposada



Taula 1. Qualificacions urbanístiques

QUALIFICACIÓ DEL SÒL		
Sistemes	Superfície	%
5 - Vari	4.788 m²	12,31%
6b - Parcs i jardins urbans	16.228 m²	41,89%
7b - Equipaments comunitaris i dotacions	1.943 m²	5,02%
Total sistemes	22.959 m²	59,22%
Zones		
18T/h/hp - Activitat econòmica / Habltatge	13.811 m²	35,65%
18TR - Activitat econòmica	901 m²	2,33%
6b/18 - Espais lliures públics amb subsòl privat	1.086 m²	2,80%
Total zones	15.798 m²	40,78%
TOTAL MPGM	38.737 m²	100,00%
TOTAL POLÍGON D'ACTUACIÓ	38.737 m²	

1.3.1. Ordenació de l'edificació

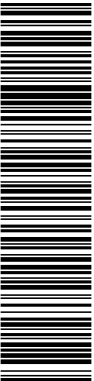
La proposta manté el sostre del planejament vigent de 39.915 m². El 60% del sostre es destinarà a habitatge, dels quals, un 40% a habitatge protegit, i la resta a activitat econòmica i residencial. Aquest aprofitament privat s'ordena en dues zones subjectes a ordenació volumètrica.

La zona subjecta a ordenació volumètrica, clau 18T/h/hp, d'11.000 m² de superfície, se situa en la cantonada de l'Av. de Can Corts i el carrer del Revolt Negre i es destina als usos d'habitatge i d'activitat econòmica: 23.949 m² de sostre d'habitatge, dels quals, 9.580 m² es destinaran a habitatge protegit, i 11.250 m² de sostre comercial. S'ordena una volumetria específica de configuració flexible formada per un sòcol comercial que abasta tota la superfície de la zona i sis edificis d'habitatges de planta rectangular situats sobre la coberta. L'alçada del sòcol és de 8,50 metres i està format per la planta comercial i una planta tècnica, l'alçada dels edificis d'habitatges és de 6,4, 19,20 i 28,80 metres per damunt el sòcol, equivalent a 2, 6 i 9 plantes pis.

La zona subjecta a ordenació volumètrica – Activitat econòmica / Residencial, clau 18TR, de 901 m² de superfície, se situa en la cantonada de les carreteres d'Esplugues i de Sant Joan Despi i es destina a activitat econòmica i/o residencial, amb 4.716 m² de sostre. S'ordena una volumetria específica de configuració flexible formada per una planta rectangular i una alçada de 24 metres, equivalents a PB + 5Pp.

Taula 2. Usos, sostre edificable i nombre d'habitatges

Us	%	Sostre m²			Habitatges
		18T/h/hp	18TR	Total	
Activitat econòmica	40%	11.250 m²	4.716 m²	15.966 m²	
Act. econ.		11.250 m²	-	11.250 m²	
Act. econ. i resid.		-	4.716 m²	4.716 m²	
Habitatge	60%	23.949 m²	-	23.949 m²	
Hab. lliure		14.369 m²	-	14.369 m²	160 hab.
Habitatge protegit		9.580 m²	-	9.580 m²	137 hab.
Total	100%	35.199 m²	4.716 m²	39.915 m²	297 hab.





ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA

2. DETERMINACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA

des de gener del 02/3 la parcel·la en estudi roman tancada, motiu pel qual el present EMAG avaluaria l'increment de mobilitat generada pel conjunt de noves activitats sense descomptar mobilitat existent. No obstant això, tal i com s'ha postat de manifest en l'apartat d'entrevistes (1.1), l'àmbit d'estudi hauria d'englobar un radi més gran que el que s'ha considerat fins ara, ja que la mobilitat generada pel centre comercial i llograt pel Centre d'una envigadora semblant o en cap cas inferior a la dels usos previstos pel nou planiament, que contemplen unara reducció de la superfície comercial en benefici de nous usos que generen uns ràtios de mobilitat molt més reduïts que la comercial (residencial, habitatge, zona verda, equipaments).

2.1. Paràmetres del Decret 344/2006

En els estudis d'avaluació de la mobilitat generada s'estimarà el nombre de desplaçaments que generin els diferents activitats i usos del sol atenent a les ràtios mínimes de viatges generats/dia, llevat d'aquells supòsits en què es justifiqui l'adopció de valors inferiors.

Generalment, per l'estimació de la mobilitat que generen/atracuen les noves activitats s'utilitza com a base els paràmetres de càlcul de la mobilitat generada que determina el Decret 344/2006 de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada. Aquestes ràtios són fixes i s'estableixen en funció de la superfície dels usos.

Qualsevol modificació dels valors especificats per l'annex I del Decret 344/2006 ha d'estar degudament justificat.

Taula 3. Annex 1 – Viatges generats/dia

Us d'habitatge	El valor més gran dels dos següents 7 vintages/habitatge o 3 vintages persona
Us residencial	10 vintages/100 m ² de sostre
Us comercial	50 vintages/100 m ² de sostre
Us d'oficines	15 vintages/100 m ² de sostre
Us industrial	5 vintages/100 m ² de sostre
Equipaments	20 vintages/100 m ² de sostre
Zones verdes	5 vintages/100 m ² de sòl
Àrea pública	5 vintages/m de platja

Font: Decret 344/2006 de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada

En el cas de l'ús comercial les afuències poden ser molt diferents segons l'activitat que es tracti. Tot i que el Decret 344/2006 assigna una ràtio de 50 desplaçaments per cada 100 m² de sostre (ús comercial), en grans equipaments comercials es recomana l'assignació de ràtios superiors.

A l'apartat que segueix s'assenyalen les d'altres recomanades pel *Document d'indicadors de Mobilitat alsidats* *Grans Equipaments Comercials*, on s'indiquen els paràmetres a considerar en grans establiments comercials (hipermercats, centres comercials i superfícies especialitzades).

SIGNAT
29/05/2025 13:06



s'aplicarà la ràtio mínima que estableix l'informe *indicadors de mobilitat als grans equipaments comercials* per a l'ús "hipermercats", tenint en compte que encara no es coneix el detall de l'activitat comercial que s'instal·larà a l'àmbit:

- Diverdens: 87 visitants i 5 treballadors per cada 100 m² de superfície de venda.
- Dissablers: 131 visitants i 7 treballadors per cada 100 m² de superfície de venda.

Article 3
Hipermercats
Establiments que ofereixen en règim d'autoservei un ampli conjunt de productes de consum quotidian i no quotidià i que disposen d'una gran àrea d'aparcament pròpia. Segons la seva superfície de venda, que sempre és igual o superior a 2.500 m², es classifiquen en els grups següents:

- a) Hipermercats petits: amb una superfície de venda entre 2.500 m² i 4.999 m².
- b) Hipermercats mitjans: amb una superfície de venda entre 5.000 m² i 9.999 m².
- c) Hipermercats grans: amb una superfície de venda igual o superior a 10.000 m².

Font: Indicadors de mobilitat als grans equipaments comercials. DGC, ATM.

Tipologia activitat comercial	DIVENDRES (viatges / 100 ² SNV)		DISSABTE (viatges / 100 m ² SNV)	
	Visitors	Personal	Visitors	Personal
Hipermercats	87	5	131	7
Centre comercial / grans magatzems	71	7	106	10
Superfícies especialitzades	92	4	138	5

Taula 4. Recomanació de ràtios mínimes de generació de viatges per dia

generada pel conjunt d'activitats quotidianes d'un dia feiner.

Respecte a la tipologia de dies punta (divendres i dissabte), en dissabtes es produïen una atracció de viatges molt superior a la de la resta de la setmana mentre que en divendres, especialment a la tarda, coincidíen una major atracció de viatges que no pas a la resta de dies feiners i un trànsit de l'entorn (no relatiu al mateix l'equipament comercial), major que en dissabtes. Aquest fet provoca que sovint sigui el divendres a la tarda quan es pugui produir una major afectació de l'equipament comercial sobre la xarxa viària de l'entorn.

amb la premissa de mobilitat que s'està aplicant a Catalunya des de la llei 9/2003, de 10 de juny, de

2.2. Paràmetres en grans equipaments comercials

ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA
MODIFICACIÓ PUNTUAL DEL PLA GENERAL METROPOLITÀ A L'ENTORN DE CAN TRABAL, A CORNELLÀ DE LLOBREGAT

2.3. Mobilitat generada per les noves activitats de l'àmbit de Can Trabal

En tot cas, les activitats comercials resultants dels 11,250 m² s_l, caldrà que redueixin el corresponent EAMG de planejament urbanístic derivat i llurs modificacions quan tinguin per objectiu la implantació de nous usos o activitats a partir dels supòsits considerats en l'apartat 3.2 del Decret 344/2006.

A partir de les ràtios de mobilitat del Decret 344/2006 i del *Document d'Indicadors de Mobilitat als Grans Equipaments Comercials* s'estima una mobilitat de **12.034 desplaçaments/dia generats en dia feiner** i **15.915 desplaçaments/dia generats en dissabte**.

En dia puna de dia feiner:

- En l'ús residencial tampoc es coneix si s'hi instal·larà un hotel o una residència d'estudiants. En tot cas, s'utilitza la ràtio del Decret 344/2006 (110 viatges / 100m² st.), estimant una ràtio de 1 pe personal i una ràtio de 9 pels clients. En el cas de dels equipaments i zona verda, s'assignen també les ràtios del Decret 344/2006 (20 viatges / 100 m² de st.; 15 viatges / 100 m² sol, respectivament). L'equipament previst amb un sostre de 4.500 m², probablement serà un allotjament d'ociacional amb 65 habitatges. Així doncs se li aplica la ràtio de 7 viatges / habitatge.

Taula 5. Distribució de la mobilitat generada per l'àmbit de Can Trabal en dia punta feiner

Sostre (m²)	Activitats	Decret 344/2006	Desplaçaments / dia
		Ràtio	Total
11.250 m² st. SNV 75% = 8.438 m² st.	Comercial	Personal	211
		Clients	422
4.716 m² st.	Residencial	87 viatges / 100 m² de SNV	3.670
		1 viatges / 100 m² de st.	7.341
14.369 m² st. (160 ut.)	Habitatge lliure	9 viatges / 100 m² de st.	24
		7 viatges / habitatge	212
9.580 m² st. (137 ut.)	Habitatge protegit	7 viatges / habitatge	424
2.000 m² st.	Equipament socio-cultural	20 viatges / 100 m² de st.	560
4.500 m² st. (65 ut.)	Equipament d'allotjament dotacional	7 viatges / habitatge	480
17.315 m² sòl	Zona verda	5 viatges / 100 m² de sòl	959
Total		6.017	400
			1.120
			959
			480
			200
			400
			228
			455
			866



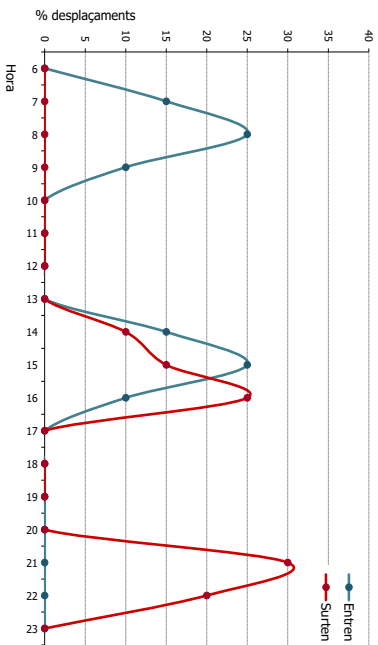
ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA
Modificació puntual del Pla General Metropolità a l'entorn de Can Trabal, a Cornellà de Llobregat

En dia puna de dissabte:

- En el cas de **ús comercial**, s'assignen els ràtios de centre comercial / grans magatzems que recomana l'*Informe directores de mobilitat als grans equipaments comercials*, que s'eleven fins a 131 viatges / 100 m² de SNV (clients) i 7 viatges / 100 m² de SNV (personal).
- En els usos residencial, equipaments i Zona verda, es mantenen els ràtios del Decret 34.4/2006. Destacar únicament que és de preveure que l'equipament administratiu resti tancat en dies de cap de setmana i, per tant, s'exclou dels càlculs de mobilitat.

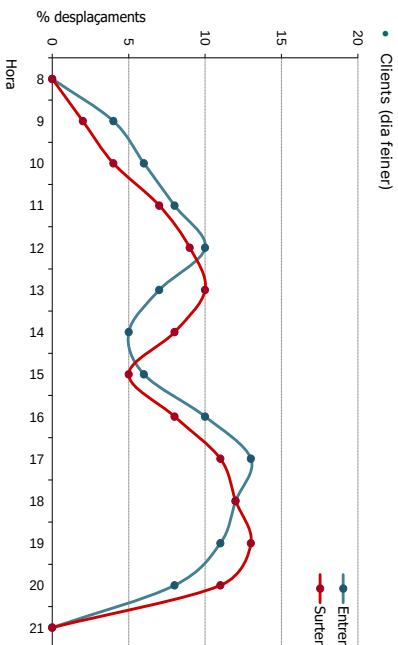
Taula 6. Distribució de la mobilitat generada per l'àmbit de l'entorn de Can Trabal en dia punta de dissabte

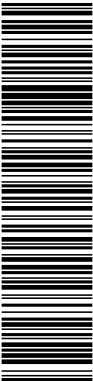
Sostre (m²)	Activitats	Decret 344/2006		Desplaçaments / dia	
		Ràtio	Total		
11.250 m² st. SNV 75%= 8.438 m² st.	Comercial	Personal	10 viatges / 100 m² de SNV	5.527	11.053
		Clients	106 viatges / 100 m² de SNV	295	591
4.716 m² st.	Residencial	Personal	1 viatges / 100 m² de st	24	47
		Usuaris	9 viatges / 100 m² de st.	212	424
14.369 m² st. (160 ut.)	Habitatge lliure	7 viatges / habitatge	504	1.008	
9.580 m² st. (137 ut.)	Habitatge protegit	7 viatges / habitatge	480	959	
2.000 m² st.	Equipament socio-cultural	20 viatges / 100 m² de st.	200	400	
4.500 m² st. (65 ut.)	Equipament d'allotjament dotacional	7 viatges / habitatge	228	455	
17.315 m² sol	Zona verda	5 viatges / 100 m² de sol	433	866	
Total		7.958	15.915		



Ús comercial

- Personal (dia feiner)

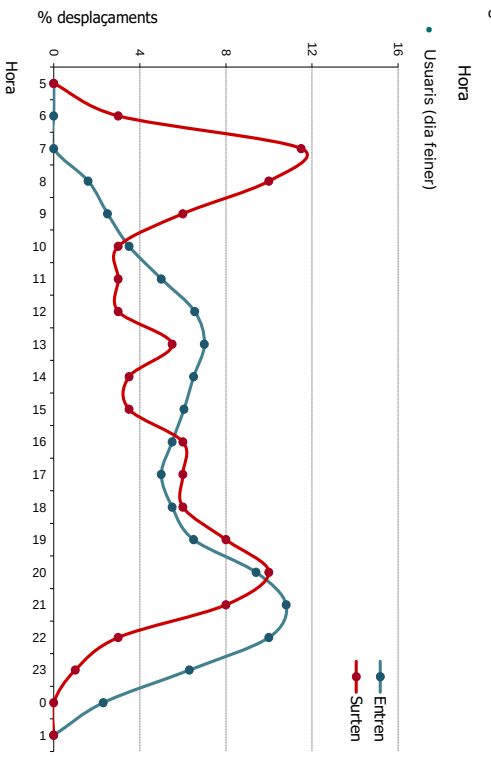
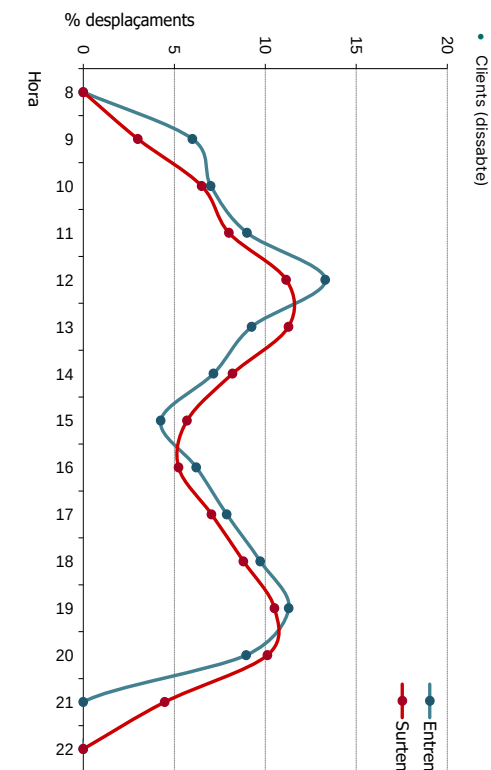
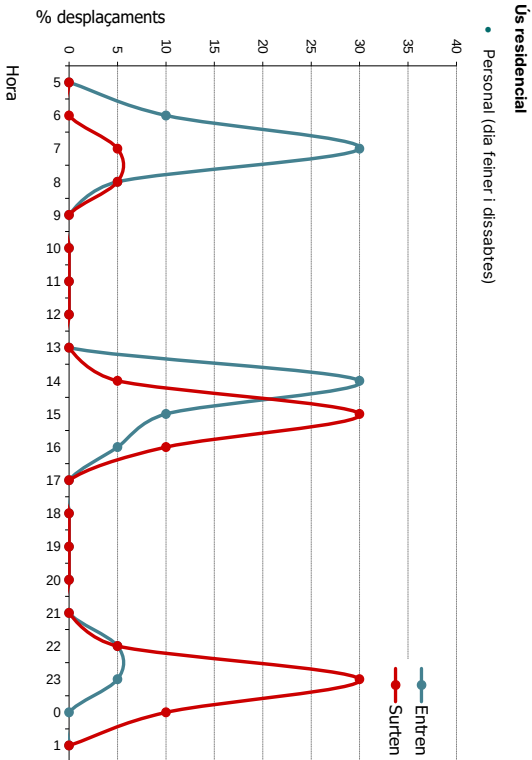
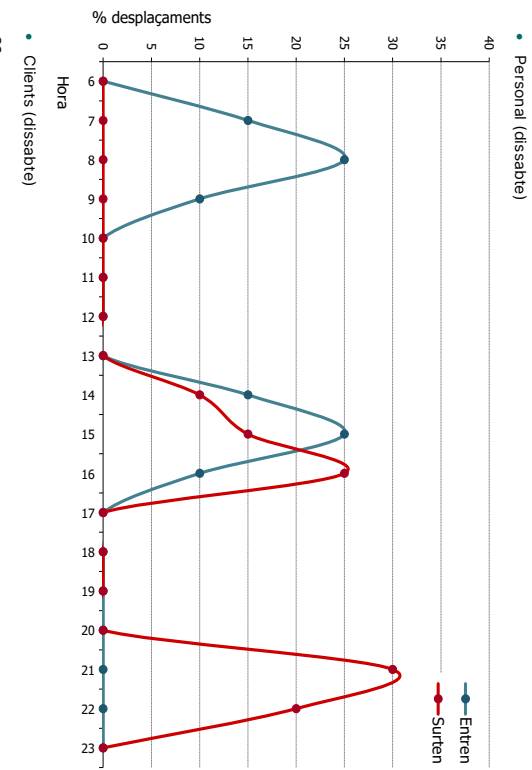


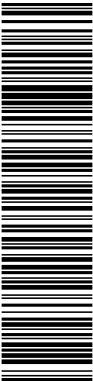


Aquesta és una còpia impresa del document electrònic (Ref.: 8530743 P9MFO-WNH9Y-YH187 E69B74962E8CEB55B8AE030A0E4311298B95258B8C) generada amb l'aplicació informàtica Firmadoc. El document està SIGNAT. Mil·liantant el codi de verificació pot comprovar la validesa de la signatura electrònica dels documents signats en l'adreça web: <https://seuelectronica.cornella.cat/portal/verificar/Documentos.do>

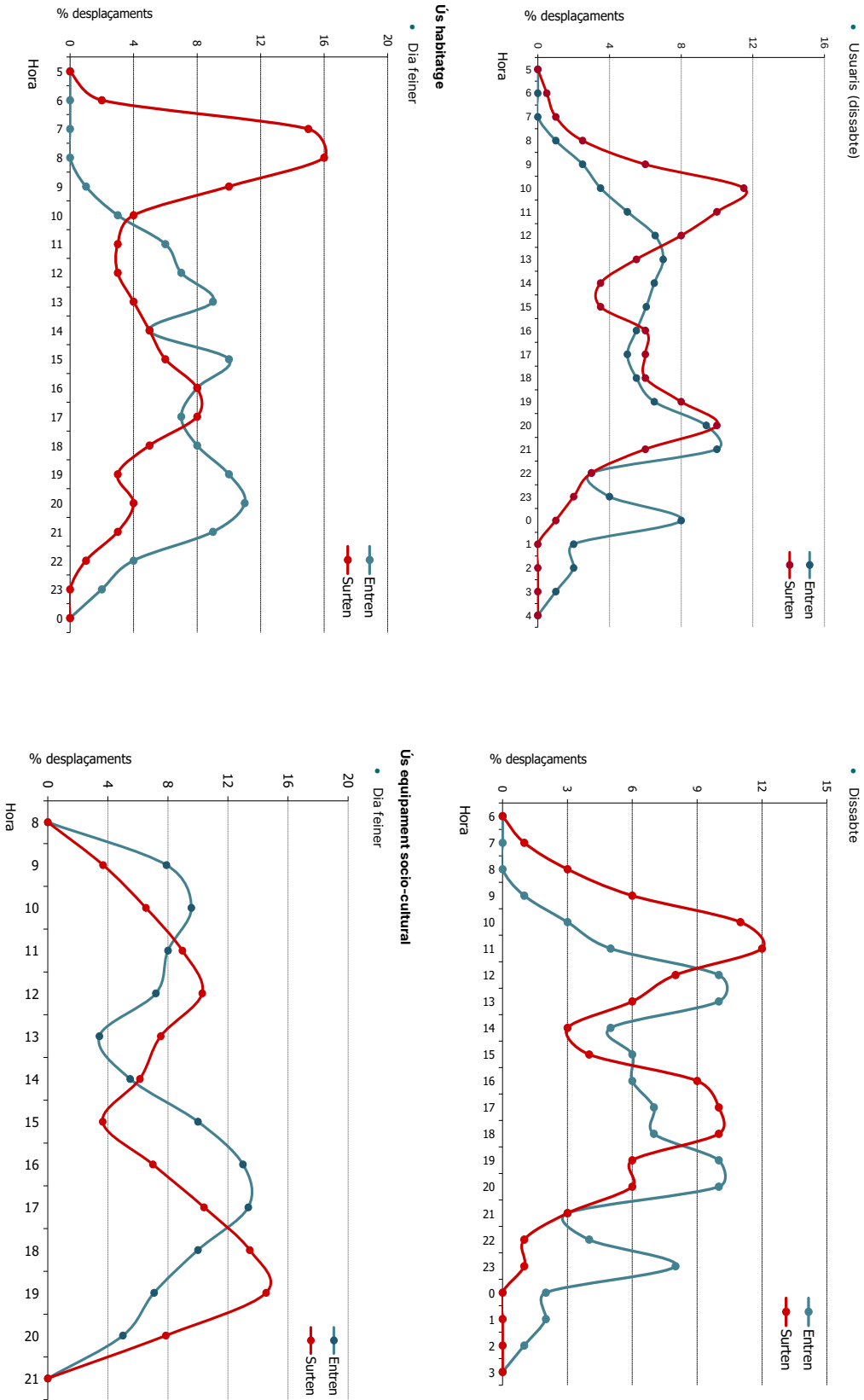


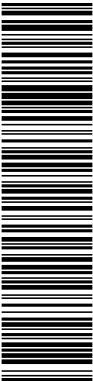
ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA
Modificació puntual del Pla General Metropolità a l'entorn de Can Trabal, a Cornellà de Llobregat





Aquesta és una còpia impresa del document electrònic (Ref.: 8530743 P9MFO-WNH9Y-YH187 E69B4962E8CEB5B5BAED30A9E431129B9525B9BC) generada amb l'aplicació informàtica Firmadoc. El document està SIGNAT. Mitjançant el codi de verificació pot comprovar la validesa de la signatura electrònica dels documents signats en l'adreça web: <https://seuelectronica.cornella.cat/portal/verificarDocuments.do>



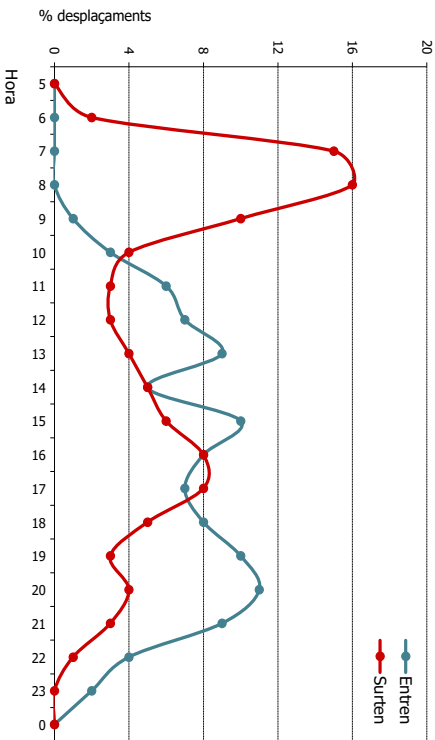


Aquesta és una còpia impresa del document electrònic (Ref.: 8530743 P9MFO-WNH9Y-YH187 E69B4962E8CEB55B8BAED30A9E431129B9528B8C) generada amb l'aplicació informàtica Firmadoc. El document està SIGNAT. Mitjançant el codi de verificació pot comprovar la validesa de la signatura electrònica dels documents signats en l'adreça web: <https://seuelectronica.cornella.cat/portal/verificar/Documentos.do>



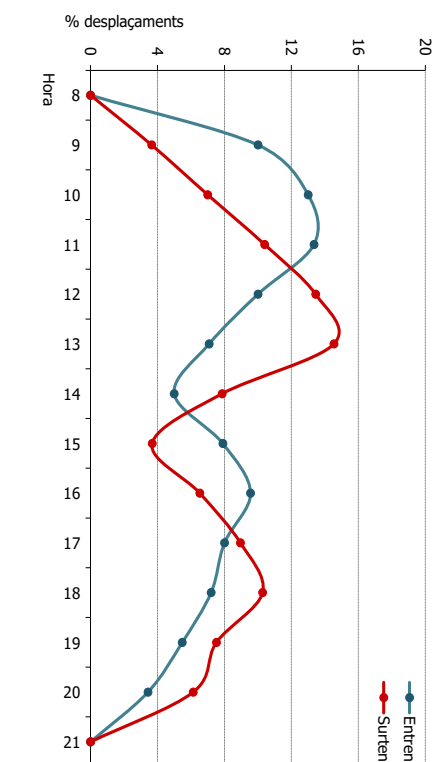
Ús equipament d'allotjament dotacional

• Dia feiner

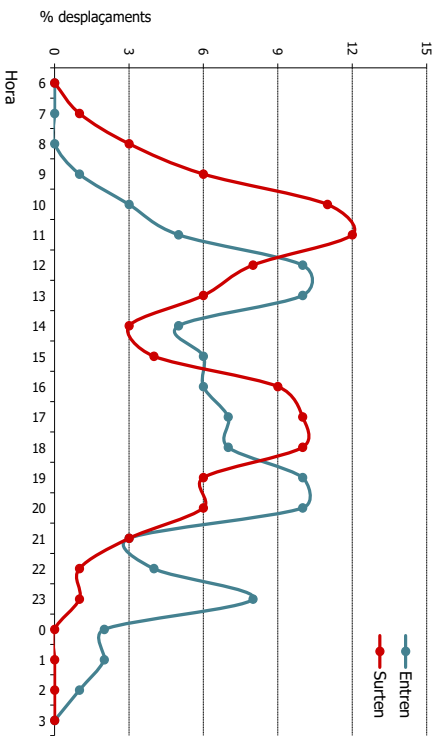


ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA Modificació puntual del Pla General Metropolità a l'entorn de Can Trabal, a Cornellà de Llobregat

• Dissabte

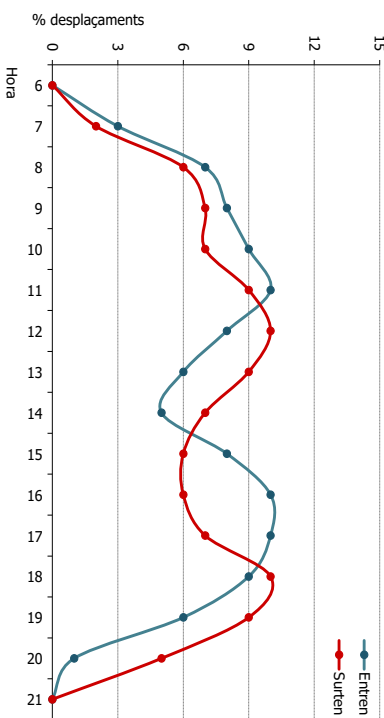


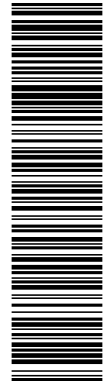
• Dissabte



Zona verda

• Dia feiner

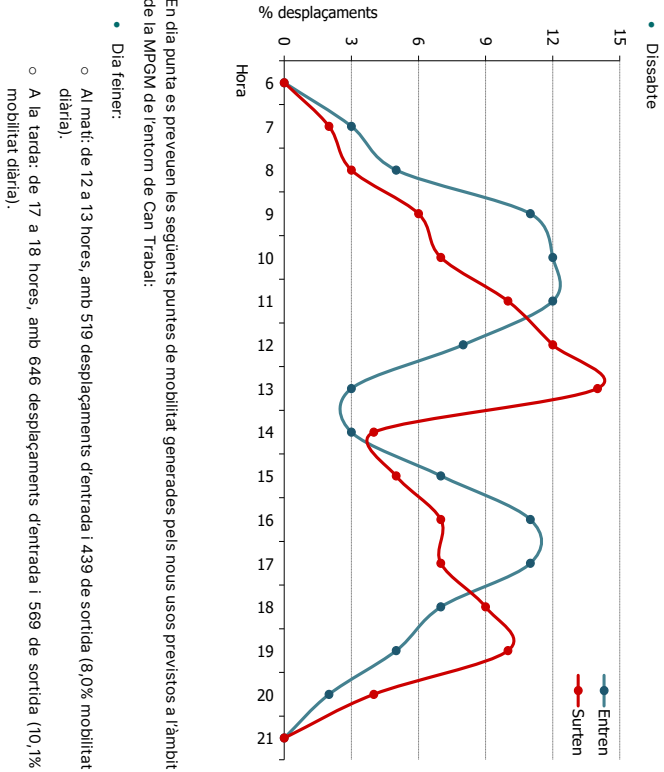




Aquesta és una còpia impresa del document electrònic (Ref.: 8530743 P9MFO-WNH9Y-YH187 E69B4962E8CEB5B5BAED3D0A9E43131298B9528B9C) generada amb l'aplicació informàtica Firmadoc. El document està SIGNAT. Miljançant el codi de verificació pot comprovar la validesa de la signatura electrònica dels documents signats en l'adreça web: <https://seuelectronica.cornella.cat/portal/verificarDocuments.do>

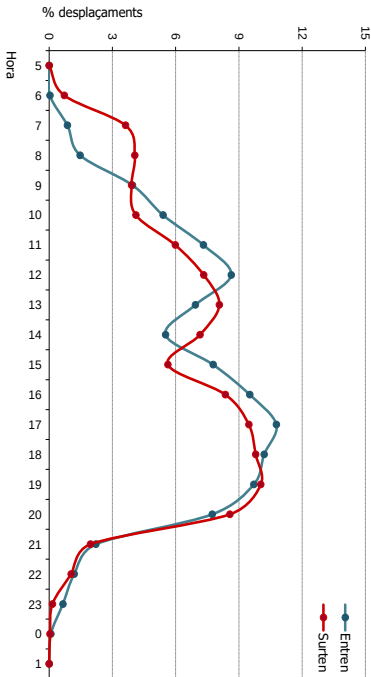


ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA
Modificació puntual del Pla General Metropolità a l'entorn de Can Trabal, a Cornellà de Llobregat



Taula 7. Distribució horària de la mobilitat diària total en dia punta feiner

Hora	Desplaçaments totals		
	Entren	Surten	Total
6 a 7	2	44	47
7 a 8	52	224	276
8 a 9	88	251	339
9 a 10	236	238	474
10 a 11	324	247	571
11 a 12	440	358	798
12 a 13	519	439	957
13 a 14	419	483	902
14 a 15	332	429	761
15 a 16	469	339	808
16 a 17	572	503	1.074
17 a 18	646	569	1.215
18 a 19	612	587	1.199
19 a 20	584	600	1.185
20 a 21	467	513	980
21 a 22	137	118	255
22 a 23	73	62	135
23 a 24	40	9	49
24 a 1	5	2	7
TOTAL dia	6.017	6.017	12.034
			100

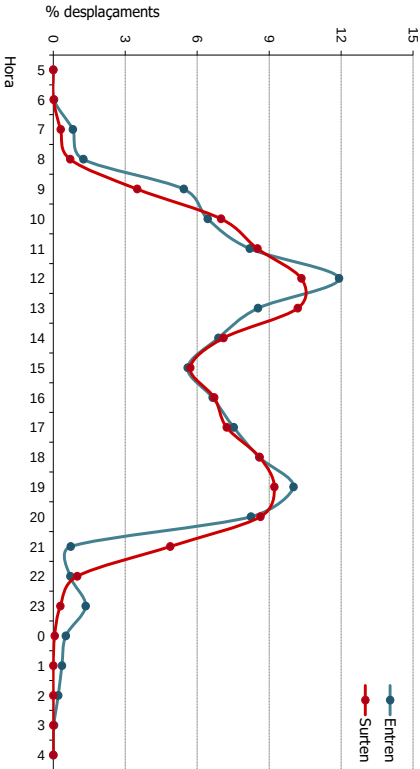


ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA
Modificació puntual del Pla General Metropolità a l'entorn de Can Trabal, a Cornellà de Llobregat

- Dissabte:
 - Al matí: de 12 a 13 hores, amb 947 desplaçaments d'entrada i 822 de sortida (11,1% mobilitat diària).
 - A la tarda: de 19 a 20 hores, amb 797 desplaçaments d'entrada i 732 de sortida (9,6% mobilitat diària).

Taula 8. Distribució horària de la mobilitat diària total en dia punta de dissabte

Hora	Desplaçaments totals		
	Entrar	Sortir	Total
6 a 7	2	1	3
7 a 8	64	25	89
8 a 9	99	57	156
9 a 10	430	280	710
10 a 11	510	559	1.069
11 a 12	650	679	1.329
12 a 13	947	822	1.769
13 a 14	680	809	1.489
14 a 15	547	562	1.109
15 a 16	446	453	900
16 a 17	528	535	1.064
17 a 18	598	577	1.175
18 a 19	682	685	1.368
19 a 20	797	732	1.529
20 a 21	657	666	1.343
21 a 22	59	387	446
22 a 23	58	79	138
23 a 24	111	24	135
24 a 1	42	4	47
1 a 2	30	0	30
2 a 3	17	0	17
3 a 4	2	0	2
TOTAL dia	7.957	7.957	15.915



2.5. Distribució modal dels desplaçaments

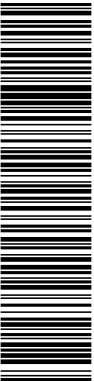
2.5.1. Repartiment territorial i modal dels desplaçaments de Cornellà

Una vegada determinat el volum global de desplaçaments generats i la distribució horària dels mateixos, cal observar quina és la distribució modal d'aquesta mobilitat.

Cal tenir present que la distribució modal pot ser molt dispar en funció dels usos i de les característiques pròpies de l'activitat i de l'oferta de transports del lloc en qüestió.

A tall de referència s'exposa la distribució modal dels desplaçaments de Cornellà de l'any 2011. Les dades s'extreuen del PMU de Cornellà de Llobregat i van ser preses a partir de l'enquesta realitzada al llarg de l'any 2011 als municipis de la primera corona metropolitana, excepte Barcelona.

Pel que fa a Cornellà de Llobregat, quant als desplaçaments realitzats pels residents, la mostra analitzada és de 1.224 enquestes, realitzades a les 4 zones en que s'ha dividit el territori municipal:



ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA
Modificació puntual del Pla General Metropolità a l'entorn de Can Trabal, a Cornellà de Llobregat

- Zona 1: àmbit que correspon als districtes 1 (barri Centre-Riera) i 2 (barri Almada).
- Zona 2: formada pel districte 3 que correspon al barri de Font Santa-Faió.
- Zona 3: correspon al districte 4, format pel barri El Padró.
- Zona 4: formada pels districtes 5 (barri Gavarra) i 6 (barri Sant Ildefons).



L'anar a peu és la forma més habitual de moure's dels residents a Cornellà de Llobregat, ja que el 57,1% dels desplaçaments són no motoritzats. Mentre que els modes motoritzats (el transport públic i el privat) representen el 42,8%. Per tant la quota d'ús dels modes no motoritzats supera la dels motoritzats.

Desagregant els modes motoritzats s'observa el següent:

- Els modes ferroviaris són els mitjans de transport públic més utilitzats pels residents de Cornellà de Llobregat (76,1%). Cal tenir en compte que el municipi és servit per totes les xarxes ferroviàries existents: metro, tramvia, FGC i Rodalies de Catalunya.
- El cotxe és el mitjà de transport privat majoritari (totalitza el 89,2% d'aquesta mobilitat). La moto s'utilitza en el 7,9% de la mobilitat en vehicle privat.

El 86,6% dels desplaçaments interns al municipi es fan en modes no motoritzats, un 5,4% en transport públic i el 8% restant es fan en vehicle privat:

- A les zones 3 i 4 l'ús dels modes no motoritzats té unes quotes molt elevades (97,6% i 99,2% respectivament).
- La mobilitat a peu és majoritària en totes les relacions entre zones del municipi, i en gairebé tots els casos el seu ús supera amb escreix el 50%. Només en les relacions que s'estableixen entre la zona 4 i la 1, la mobilitat motoritzada (50,1% sequpara a l'anar a peu (49,9%).

Respecte als modes de transport dels fluxos de connexió, **el 47,5% dels desplaçaments de connexió de Cornellà de Llobregat es fan en vehicle privat, un 39,1% en transport públic i un 13,4% en modes no motoritzats:**

- Les connexions amb els municipis de l'entorn i per on transcorren les xarxes de ferrocarrils (Renfe i FGC), el Trambaix i la línia 5 de metro la quota d'ús del transport públic és força elevada, situant-se en tots els casos per sobre del 20% (excepte Sant Feliu de Llobregat): Sant Boi de Llobregat



(26,7%), l'Hospitalet de Llobregat (29,1%), Sant Joan Despí (26,1%), Sant Just Desvern (21,6%), Esplugues de Llobregat (40,3%) i Barcelona (65,3%).

- Les relacions de mobilitat que es donen entre Cornellà de Llobregat i els municipis de: Castelldefels, Gava, Viladecans i el Prat de Llobregat es cobreixen en gran part per modes de transport privat (amb uns valors sobre el 80%). La inexistència d'una xarxa de transport ferroviari directe pot explicar aquesta situació, tot i que es disposen de línies de bus interurbans de connexió entre aquests municipis.

2.5.2. Repartiment modal estimat per les noves activitats de l'àmbit d'estudi

La política de mobilitat de l'àmbit d'estudi ha de ser apostar pels desplaçaments amb mitjans més sostenibles, però tot i així no es pot establir un model que no consideri la realitat actual, encara que s'allunyi dels patrons ideals.

S'ha considerat la distribució modal de Cornellà, les característiques pròpies de l'emplaçament, la tipologia de les activitats previstes i l'oferta de transports d'accés a l'àmbit.

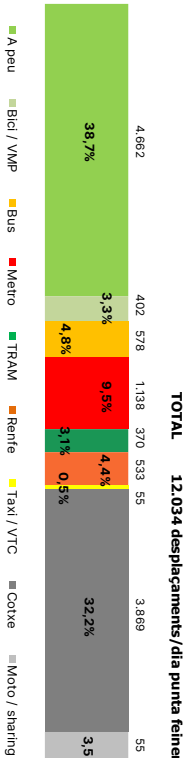
De l'aplicació d'aquestes distribucions modals a la mobilitat generada s'obté un flux de desplaçaments generats per a cada mitjà de transport, que donen un total de **11.034 desplaçaments/dia generats en dia feiner i 15.915 desplaçaments/dia generats en dissabte**.

2.5.2.1. Dia feiner

S'estima que el 42,1% dels desplaçaments s'efectuaran amb mitjans no motoritzats, que el transport públic representarà el 22,2% dels viatges, mentre que els desplaçaments en transport motoritzat significaran el 35,7%.

Al plànol 7 es representa la distribució modal de mobilitat generada de les noves activitats en estudi.

Figura 2. Repartiment modal de la mobilitat generada pel sector en estudi en dia feiner



ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA
Modificació puntual del Pla General Metropolità a l'entorn de Can Trabal, a Cornellà de Llobregat

Distribució modal	Us comercial (clients)		Us comercial (personal)		Us residencial (usuaris)	
	Viatges / dia	%	Viatges / dia	%	Viatges / dia	%
A peu	2.569	35	38	9	170	40
Bici / VMP	220	3	34	8	4	1
Bus	367	5	21	5	21	5
Metro	367	5	169	40	85	20
TRAM	147	2	42	10	30	7
Renfe	147	2	63	15	42	10
Taxi / VTC	0	0	0	0	30	7
Turisme	3.303	45	21	5	21	5
Moto	220	3	34	8	21	5
TOTAL per dia	7.341	100	422	100	424	100

Distribució modal	Ús residencial (personal)		Ús habitatge		Equipament socio-cultural	
	Viatges / dia	%	Viatges / dia	%	Viatges / dia	%
A peu	4	9	728	35	180	45
Bic / VMP	4	8	62	3	12	3
Bus	2	5	104	5	40	10
Metro	19	40	353	17	68	17
TRAM	5	10	104	5	20	5
Renfe	7	15	208	10	20	5
Taxi / VTC	0	0	21	1	0	0
Turisme	2	5	395	19	40	10
Moto	4	8	104	5	20	5
TOTAL per ús	47	100	2.079	100	400	100

2.5.2.1.1.1. Generació de viatges en vehicle motoritzat

En el cas dels desplaçaments en vehicle motoritzat, per al càlcul de la demanda i l'anàlisi de fluxos, cal aplicar un factor d'ajustament per convertir desplaçaments en nombre total de vehicles/dia: es tracta de l'ocupació en unitats de persones/vehicle.

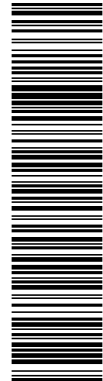
En el cas dels desplaçaments en vehicle motoritzat, per al càlcul de la demanda i l'anàlisi de fluxos, cal aplicar un factor d'ajustament per convertir desplaçaments en nombre total de vehicles/dia: es tracta de l'ocupació en unitats de persones/vehicle.

Dels 12.034 desplaçaments diaris generats en dia feiner pel sector en estudi, 4.350 (36,1%) corresponen a desplaçaments amb turisme, motocicleta i taxi.

Per tal de convertir els viatges resultants en nombre de vehicles, cal aplicar una ocupació mitjana dels vehicles que accediran a les franges en estudi, en funció de les activitats o usos previstos. Aquesta ocupació varia en funció del vehicle.

Els 4.350 desplaçaments associats al vehicle motoritzat un cop aplicats aquests índexs d'ocupació donen una mobilitat de 2.261 cotxes/dia, 387 motos/dia i 37 taxis/dia relacionats amb el sector en estudi, és a dir, la meitat (1.343) entren i l'altra meitat surten.

Mitjà de transport	Desplaçaments	Ocupació vehicles			
		Comercial clients	Comercial personal	Residencial usuaris	Residencial personal
Turisme	3.869	1,8	1,2	1,5	1,2
Moto	426	1,1	1,1	1,1	1,1
Taxi/VTC	55	-	-	1,5	-
	4.350				



pot comprovar la validesa d'aquesta còpia impresa del document electrònic signat mitjançant el codi de verificació P9MF0-WNH9Y-YH187 a la pàgina web: <https://portal.verificar.documentos.do>



ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA
Modificació puntual del Pla General Metropolità a l'entorn de Can Trabal, a Cornellà de Llobregat

Mitjà de transport	Ocupació vehicles				Nombre vehicles
	Habitatge	Equipament socio-cultural	Equip. d'allotjament dotacional	Zona verda	
Turisme	1,3	1,8	1,3	-	2.261
Moto	1,1	1,1	1,1	-	387
Taxi/VTC	1,5	1,8	1,5	-	37
					2.685

Per conèixer els fluxos d'entrada i sortida es fan servir les gràfiques de distribució horària definides a l'apartat 2.4. Això permet identificar les hores punta, que és el moment del dia en que es produeix un major nombre de circulacions, i per tant, els moments de màxima demanda.

A continuació es reproduïeixen les hores de màxima demanda pel transport privat (cotxe i motocicleta) i en taxi, en hora punta de matí i tarda:

Al matí, de 12 a 13h:

- Cotxe: 106 cotxes d'entrada i 89 de sortida.
- Moto: 15 motos d'entrada i 11 de sortida.
- Taxi: 1 taxi d'entrada i 1 de sortida.

A la tarda, de 17 a 18h:

- Cotxe: 133 cotxes d'entrada i 117 de sortida.
- Moto: 18 motos d'entrada i 16 de sortida.
- Taxi: 1 taxi d'entrada i 1 de sortida.

Taula 11. Distribució horària de la mobilitat generada en vehicle privat i en taxi en dia feiner

Hora	Entren	Sorten	Entren	Sorten	Entren	Sorten
6 a 7	0	6	0	2	0	1
7 a 8	2	31	3	10	0	2
8 a 9	2	32	4	10	0	2
9 a 10	40	37	6	8	0	1
10 a 11	61	45	8	7	1	1
11 a 12	86	70	12	9	1	1
12 a 13	106	89	15	11	1	1
13 a 14	83	100	13	13	1	1
14 a 15	58	84	11	13	1	1
15 a 16	78	60	16	12	1	1
16 a 17	109	92	17	17	1	1
17 a 18	133	117	18	16	1	1
18 a 19	126	120	17	15	1	1
19 a 20	121	126	17	16	1	1
20 a 21	96	110	15	14	2	1
21 a 22	19	9	6	7	2	1
22 a 23	9	4	3	4	1	0
23 a 24	4	0	2	1	1	0
24 a 1	0	0	0	0	0	0
TOTAL	1.132	1.132	184	184	18	18

ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA

Modificació puntual del Pla General Metropolità a l'entorn de Can Trabal, a Cornellà de Llobregat

2.5.2.1.1.2. Generació de viatges en transport públic

Dels 2.620 desplaçaments estimats en transport públic, s'estima que el 22,1% accediran a l'àmbit d'estudi en bus, el 43,4% en metro, el 14,1% en TRAM i el 20,3% restant en Renfe. Els viatges en taxi ja s'han analitzat en l'apartat de vehicles motoritzats.

A continuació es reproduïxen les hores de màxima demanda:

A la tarda, de 16 a 17h.:

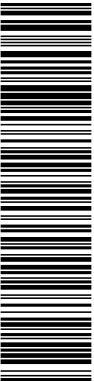
- Bus: 27 desplaçaments d'entrada i 24 de sortida.
- Metro: 47 desplaçaments d'entrada i 56 de sortida.
- TRAM: 17 desplaçaments d'entrada i 18 de sortida.
- Renfe: 23 desplaçaments d'entrada i 26 de sortida.

Al vespre, de 19 a 20h.:

- Bus: 28 desplaçaments d'entrada i 28 de sortida.
- Metro: 44 desplaçaments d'entrada i 34 de sortida.
- TRAM: 16 desplaçaments d'entrada i 14 de sortida.
- Renfe: 23 desplaçaments d'entrada i 16 de sortida.

Taula 12. Distribució horària de la mobilitat generada en transport públic en dia feiner

Hora	Desplaçaments en bus		Desplaçaments en metro		Desplaçaments en TRAM		Desplaçaments en Renfe	
	Entren	Surten	Entren	Surten	Entren	Surten	Entren	Surten
6 a 7	0	2	1	8	0	2	0	4
7 a 8	3	11	15	38	3	11	5	21
8 a 9	4	12	22	39	6	12	8	22
9 a 10	11	11	19	26	7	8	9	15
10 a 11	15	12	19	17	8	7	10	9
11 a 12	21	17	30	21	11	8	15	10
12 a 13	25	21	36	24	13	10	18	12
13 a 14	20	23	35	29	12	11	18	14
14 a 15	16	21	38	36	12	12	17	17
15 a 16	22	16	57	39	18	12	27	17
16 a 17	27	24	47	56	17	18	23	26
17 a 18	31	27	41	40	16	15	21	21
18 a 19	29	28	42	35	16	14	21	18
19 a 20	28	28	44	34	16	14	23	16
20 a 21	23	25	42	33	15	13	22	16
21 a 22	7	6	24	35	7	9	14	15
22 a 23	4	3	13	21	4	5	7	8
23 a 24	2	0	7	3	2	0	4	0
24 a 1	0	0	1	8	0	2	0	4
TOTAL	289	289	535	535	183	183	263	263



ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA
Modificació puntual del Pla General Metropolità a l'entorn de Can Trabal, a Cornellà de Llobregat

2.5.2.1.3. Generació de viatges en transport no motoritzat

Deis 5.064 desplaçaments estimats en mitjans no motoritzats (anada i tornada), s'estima que el 92,1% s'efectuaran a peu i el 7,9% restant en bicicleta/VMP.

A continuació es reproduïxen les hores de màxima demanda, en hora punta de matí i tarda.

Al matí, de 12 a 13h.:

- A peu: 204 desplaçaments d'entrada i 181 de sortida.
- En bici/VMP: 16 desplaçaments d'entrada i 14 de sortida.

A la tarda, de 17 a 18h.:

- A peu: 255 desplaçaments d'entrada i 220 de sortida.
- En bici/VMP: 21 desplaçaments d'entrada i 18 de sortida.

Taula 13. Distribució horària de la mobilitat generada en mitjans de transport no motoritzats en dia feiner

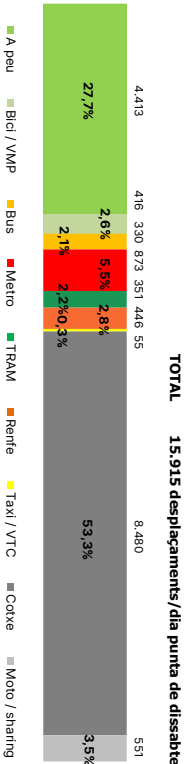
Hora	Desplaçaments a peu		Desplaçaments en bici / VMP	
	Entren	Sorten	Entren	Sorten
6 a 7	0	16	0	1
7 a 8	16	85	3	6
8 a 9	35	104	5	7
9 a 10	100	102	9	7
10 a 11	139	106	11	8
11 a 12	182	150	14	12
12 a 13	204	181	16	14
13 a 14	163	194	13	15
14 a 15	121	164	12	15
15 a 16	173	125	18	12
16 a 17	223	179	20	19
17 a 18	255	220	21	18
18 a 19	240	234	20	19
19 a 20	222	237	18	20
20 a 21	168	195	15	16
21 a 22	49	26	4	6
22 a 23	26	11	2	4
23 a 24	14	1	1	1
24 a 1	2	0	0	0
TOTAL	2.331	2.331	201	201

2.5.2.2. Dissabte

S'estima que el 30,3% dels desplaçaments s'efectuaran amb mitjans no motoritzats, que el transport públic representaria el 12,8% dels viatges, mentre que els desplaçaments en transport motoritzat significaran el 56,9%.

Al plànol 7 es representa la distribució modal de mobilitat generada de les noves activitats en estudi.

Figura 3. Repartiment modal de la mobilitat generada pel sector en dissabte



Taula 14. Departiment modal estimat dels desplaçaments generats pel sector en estudi en dissabte

Distribució modal	Us comercial (clients)			Us comercial (personal)			Us residencial (usuaris)		
	Viatges / dia	%		Viatges / dia	%		Viatges / dia	%	
A peu	2.432	22		53	9		170	40	
Bici / VMP	221	2		47	8		4	1	
Bus	111	1		30	5		21	5	
Metro	111	1		236	40		85	20	
TRAM	111	1		59	10		30	7	
Rente	111	1		89	15		42	10	
Taxi / VTC	0	0		0	0		30	7	
Turisme	7.627	69		30	5		21	5	
Moto	332	3		47	8		21	5	
TOTAL per ús	11,053	100		591	100		424	100	



ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA

Modificació puntual del Pla General Metropolità a l'entorn de Can Trabal, a Cornellà de Llobregat

Distribució modal	Equip d'allotjament dofactorial		Zona verda		Total	
	Viatges / dia	%	Viatges / dia	%	Viatges / dia	%
A peu	137	30	814	94	4.379	27,7
Bici / VMP	14	3	52	6	413	2,6
Bus	23	5	0	0	325	2,1
Metro	64	14	0	0	858	5,4
TRAM	23	5	0	0	345	2,2
Rentle	32	7	0	0	438	2,8
Taxi / VTC	5	1	0	0	54	0,3
Turisme	137	30	0	0	8.446	53,4
Moto	23	5	0	0	545	3,4
TOTAL per us	455	100	866	100	15.893	100

Mitjà de transport	Ocupació vehicles				Nombre vehicles
	Habitatge	Equipament socio-cultural	Equip. d'allotjament dotacional	Zona verda	
Turisme	1,5	1,8	1,5	-	4.383
Moto	1,1	1,1	1,1	-	500
Taxi/VTC	1,5	1,8	1,5	-	37
					4.920

Per conèixer els nusos dentrada i sortida es fan servir les gràfiques de distribució horària definides a l'apartat 2.4. Això permet identificar les hores punta, que és el moment del dia en que es produeix un major nombre de circulacions, i per tant, els moments de màxima demanda.

SIGNAT
29/05/2025 13:06



A continuació es reproduïuen les hores de màxima demanda pel transport privat (cotxe i motocicleta) en taxi, en hora punta de matí i tarda:

Al matí, de 12 a 13h.:

- Cotxe: 289 cotxes d'entrada i 239 de sortida.
- Moto: 27 motos d'entrada i 22 de sortida.
- Taxi: 1 taxi d'entrada i 1 de sortida.

A la tarda, de 19 a 20h.:

- Cotxe: 244 cotxes d'entrada i 218 de sortida.
- Moto: 23 motos d'entrada i 20 de sortida.
- Taxi: 1 taxi d'entrada i 1 de sortida.

Taula 16.

Distribució horària de la mobilitat generada en vehicle privat i en taxi en dissabte

	Nombre de cotxes				Nombre de motos				Nombre de taxis i VTC			
Hora	Entren	Surten	Entren	Surten	Entren	Surten	Entren	Surten	Entren	Surten	Entren	Surten
6 a 7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
7 a 8	2	3	4	1	1	0	0	0	0	0	0	0
8 a 9	3	9	6	2	2	0	0	0	0	1	0	1
9 a 10	113	72	12	8	8	0	1	1	0	1	0	1
10 a 11	142	154	13	17	17	1	1	2	1	2	0	2
11 a 12	186	188	17	20	20	1	1	2	1	2	0	2
12 a 13	289	239	27	22	22	1	1	1	1	1	0	1
13 a 14	206	236	20	21	21	2	2	1	1	1	0	1
14 a 15	153	167	18	17	17	1	1	1	1	1	0	1
15 a 16	102	123	16	15	15	1	1	1	1	1	0	1
16 a 17	137	129	16	19	19	1	1	1	1	1	0	1
17 a 18	171	164	16	17	17	1	1	1	1	1	0	1
18 a 19	206	197	19	20	20	1	1	1	1	1	0	1
19 a 20	244	218	23	20	20	1	1	1	1	1	0	1
20 a 21	200	211	20	20	20	2	2	1	1	1	0	1
21 a 22	9	98	3	15	15	1	1	1	1	1	0	1
22 a 23	12	6	3	5	5	1	1	0	0	0	0	0
23 a 24	23	3	5	1	1	1	1	0	0	0	0	0
24 a 1	6	0	2	0	0	1	1	0	0	0	0	0
1 a 2	6	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2 a 3	3	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3 a 4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
TOTAL	2.215	2.215	241	241	241	18	18	0	0	0	0	0

Deis 2.000 desplaçaments estimats en transport públic, s'estima que el 16,5% acceleraran a l'àmbit de estudi en bus, el 43,7% en metro, el 17,6% en TRAM i el 22,3% restant en Renfe. Els viatges en taxi ja s'han analitzat en l'apartat de vehicles motoritzats.

A continuació es reproduueixen les hores de màxima demanda

A la tarda, de 15 a 16h.:

- Bus: 12 desplaçaments d'entrada i 10 de sortida.
- Metro: 46 desplaçaments d'entrada i 32 de sortida
- TRAM: 15 desplaçaments d'entrada i 11 de sortida.
- Renfe: 21 desplaçaments d'entrada i 14 de sortida.

Al vespre, de 19 a 20h.:

- Bus: 14 desplaçaments d'entrada i 12 de sortida.
- Metro: 27 desplaçaments d'entrada i 20 de sortida.
- TRAM: 14 desplaçaments d'entrada i 12 de sortida.
- Renfe: 17 desplaçaments d'entrada i 14 de sortida.

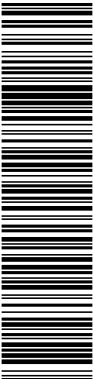
ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA

Taula 17. Distribució horària de la mobilitat generada en transport públic en dissabte

	Desplazamientos en bus		Desplazamientos en metro		Desplazamientos en TRAM		Desplazamientos en Renta	
Hora	Entrén	Surten	Entrén	Surten	Entrén	Surten	Entrén	Surten
6 a 7	0	0	1	0	0	0	7	0
7 a 8	3	1	21	3	4	1	7	1
8 a 9	5	3	30	7	8	2	11	3
9 a 10	8	7	18	15	8	7	10	9
10 a 11	9	13	11	28	8	13	9	16
11 a 12	11	15	16	30	10	15	12	18
12 a 13	16	15	28	24	16	14	19	16
13 a 14	13	13	26	19	13	12	16	14
14 a 15	11	9	36	24	13	11	17	13
15 a 16	12	10	46	32	15	11	21	14
16 a 17	12	14	29	52	12	18	15	24
17 a 18	12	12	19	24	10	12	12	15
18 a 19	12	14	20	25	11	13	13	16
19 a 20	14	12	27	20	14	12	17	14
20 a 21	13	11	27	20	13	11	16	14
21 a 22	3	9	10	46	3	14	5	20
22 a 23	3	4	9	27	3	7	4	10
23 a 24	6	1	16	5	6	1	8	1
24 a 1	2	0	7	1	2	0	3	0
1 a 2	1	0	4	0	2	0	2	0
2 a 3	1	0	3	0	1	0	1	0
3 a 4	0	0	1	0	0	0	0	0
TOTAL	165	165	402	403	173	173	219	219

Taula 18. Distribució horària de la mobilitat generada en mitjans de transport no motoritzats en dissabte

	Desplaçaments a peu		Desplaçaments en biel / VMP	
Hora	Entran	Sorten	Entran	Sorten
6 a 7	0	0	0	0
7 a 8	17	13	4	1
8 a 9	28	26	6	1
9 a 10	132	90	12	7
10 a 11	160	164	13	14
11 a 12	194	201	16	17
12 a 13	250	236	22	20
13 a 14	175	236	18	20
14 a 15	133	140	16	15
15 a 16	122	116	16	13
16 a 17	159	144	15	18
17 a 18	179	165	14	14
18 a 19	184	196	16	17
19 a 20	206	205	18	17
20 a 21	166	176	15	16
21 a 22	20	79	1	13
22 a 23	18	12	2	5
23 a 24	34	6	3	1
24 a 1	14	1	1	0
1 a 2	9	0	1	0
2 a 3	5	0	0	0
3 a 4	1	0	0	0
TOTAL	2.206	2.206	208	208



DOCUMENT Diligència: Diligència - Aprovació INICIAL 07 02 VOLUM II PLE 06 28-05-2025 Punt 07 Urbanisme	IDENTIFICADORS	
ALTRES DADES Codi per a validació: P9MFO-WNH9Y-YH187 Data d'emissió: 1 de Juliol de 2025 a les 12:20:53 Pàgina 67 de 138	SIGNATURES 1.- Secretària General de l'AJUNTAMENT DE CORNELLÀ DE LLOBREGAT. Dono fe i prenc raó Art. 3.2 RD 128/2018 29/05/2025 13:06	ESTAT SIGNAT 29/05/2025 13:06

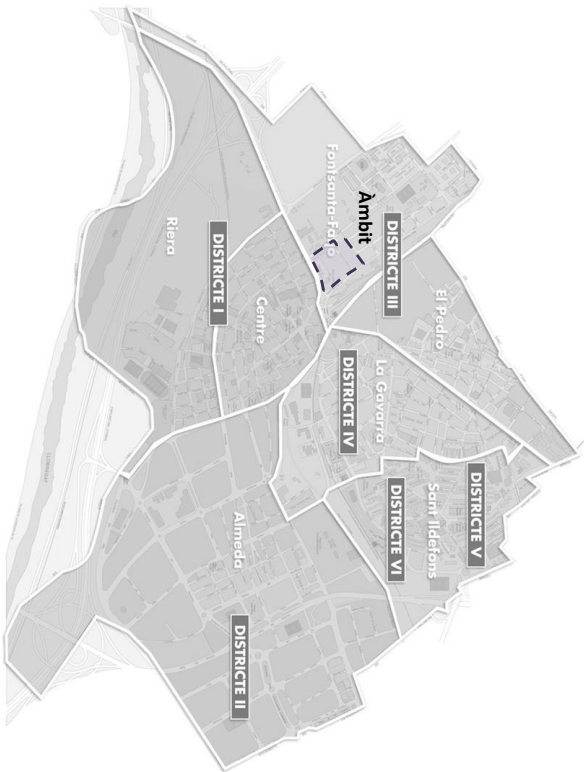
ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA
Modificació puntual del Pla General Metropolità a l'entorn de Can Trabal, a Cornellà de Llobregat

3. CARACTERITZACIÓ DEL TERRITORI I DE LES XARXES

L'efecte que pugui tenir la implantació de les noves activitats en estudi sobre la mobilitat de les persones depèn en gran mesura de les característiques del territori on s'ubiqui.

En aquest cas, l'àmbit d'estudi s'ubica dins del barri Font Santa-Faió de Cornellà de Llobregat, pertanyent al Districte III de la ciutat, i limita pel sud amb el barri del Centre.

Figura 4. Localització de l'àmbit d'estudi en el context municipal



D'altra banda hi ha les vies d'àmbit comarcal i intermunicipal:

- **Ronda de Dalt / B-20:** travessa el municipi per l'est i el connecta amb la part alta de Cornellà d'Espulgues, l'Hospitalet i la part alta de la ciutat de Barcelona pel cantó nord. Més endavant, a l'alçada del Prat de Llobregat la B-20 enllaça amb la C-31 i la C-32 que recorren la costa sud catalana. Aquesta via presenta diferents entrades i sortides amb accés directe a les parts de l'Est de Cornellà: Sant Ildefons i Almeda. Articula parts importants del trànsit de mercaderies dels polígons Almeda i Femades. Destaca la prohibició de la circulació de camions en aquesta via.

27



Connexió de la C-245 amb la travessera urbana de la ctra. d'Esplugues

- La **BV-2001** l'ha prolongació per la B-200, que connecten amb la **C-245** i uneixen Cornellà amb Sant Joan Despí i amb l'Hospitalet de Llobregat.

Completen aquesta xarxa la **carretera de l'Hospitalet** i l'**eix format per l'avinguda Josep Duran Carretera del Prat**. Aquest eix, juntament amb l'eix de la C-245 i l'avinguda del Baix Llobregat, delimiten el centre històric de la ciutat.

b) Xarxa viària de proximitat

En un segon nivell destaquen aquelles vies de caràcter local, que comuniquen la zona d'estudi amb l'entorn:

La xarxa viària de proximitat d'accés a l'àmbit d'estudi està configurada pel carrers

- La **ctra. St. Joan Despí**: transita al llarg del perímetre oest de la parcel·la en estudi; connecta pel nord amb el carrer Major de St. Joan Despí i amb l'Av. de Barcelona, i pel sud amb l'eix de la ctra de l'Espulgues i de St. Boi i amb el carrer de Joaquim Rubió i Ors; que transita a través del barri del Centre de Cornellà de Llobregat. Disposa d'una secció amb un carril de circulació per sentit segregats pel pas del tramvia que transita pel mig de la calçada.

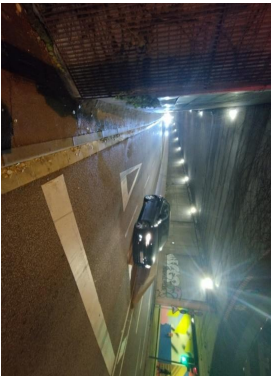
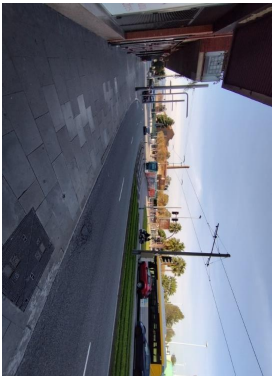


Connexió de la ctra. de St. Joan Despí amb la ctra. d'Esplugues

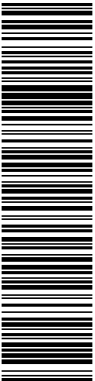
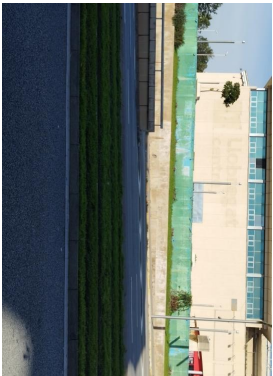
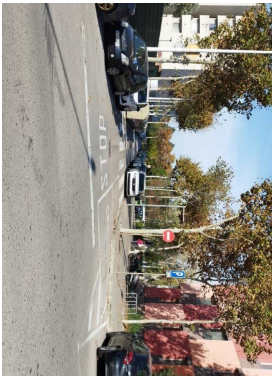
DOCUMENT Diligència: Diligència - Aprovació INICIAL 07 02 VOLUM II PLE 06 28-05-2025 Punt 07 Urbanisme	IDENTIFICADORS	
ALTRES DADES Codi per a validació: P9MFO-WNH9Y-YH187 Data d'emissió: 1 de Juliol de 2025 a les 12:20:53 Pàgina 69 de 138	SIGNATURES 1.- Secretària General de l'AJUNTAMENT DE CORNELLÀ DE LLOBREGAT. Dono fe i prenc raó Art. 3.2 RD 128/2018 29/05/2025 13:06	ESTAT SIGNAT 29/05/2025 13:06

ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA
Modificació puntual del Pla General Metropolità a l'entorn de Can Trabal, a Cornellà de Llobregat

- La **ctra. d'Espilguenes** transita al llarg del perímetre sud de la parcel·la en estudi. Forma part de l'eix de la **travessera urbana de la C-245**. Disposa de dos carrils per sentit, segregats pel pas del tramvia.



- El **carrer Pompeu Fabra** actualment disposa de dos trams diferenciats. El primer permet l'accés a l'àmbit d'estudi des del c. Mercè Rodoreda i sortida pel c. del Revolt Negre. I el segon, permet l'accés a la parcel·la amb accés per la ctra. d'Espilguenes i sortida pel c. del Revolt Negre. El 1r tram es preveu eliminar.



DOCUMENT Diligència: Dil·ligència - Aprovació INICIAL 07 02 VOLUM II PLE 06 28-05-2025 Punt 07 Urbanisme	IDENTIFICADORS	
ALTRES DADES Codi per a validació: P9MFO-WNH9Y-YH187 Data d'emissió: 1 de Juliol de 2025 a les 12:20:53 Pàgina 70 de 138	SIGNATURES 1.- Secretària General de l'AJUNTAMENT DE CORNELLÀ DE LLOBREGAT. Dono fe i prenc raó Art. 3.2 RD 128/2018 29/05/2025 13:06	ESTAT SIGNAT 29/05/2025 13:06

ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA
Modificació puntual del Pla General Metropolità a l'entorn de Can Trabal, a Cornellà de Llobregat

- El carrer **Revolt Negre**: transita al llarg del perímetre nord de la parcel·la en estudi. Disposa de dos carrils de circulació sentit est direcció Av. Can Corts. Mentre que per l'oest connecta amb la ctra. de Sant Joan Despi.



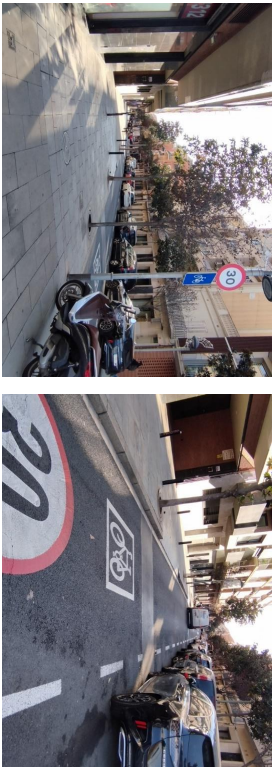
Vista del c. Revolt Negre

- L'Av. **Can Corts**: transita al llarg del perímetre est de la parcel·la en estudi. Disposa de dos carrils de circulació sentit sud i d'un carril de circulació sentit nord. Connecta pel sud amb la ctra. d'Esplugues i pel nord amb l'Av. de Barcelona i amb el c. de Riús i Taulet, a St. Joan Despi.



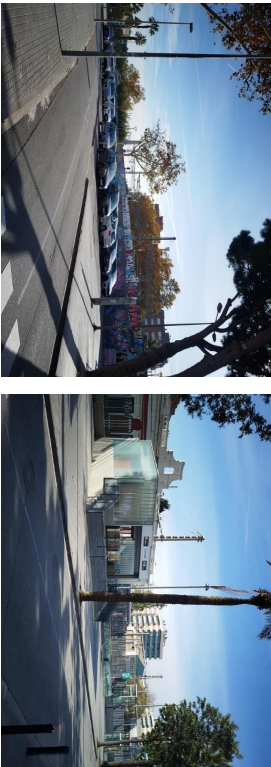
Vista de l'Av. Can Corts, just davant de l'àmbit d'estudi

- El carrer **Joaquim Rubió i Ors**: transita a través del centre urbà de Cornellà. Amb accés nord des de la ctra. d'Esplugues. I connexió est per la ctra. del Prat.

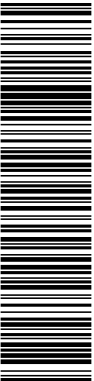


C. Joaquim Rubió i Ors. Vista del tram de connexió amb la ctra. d'Esplugues

- El carrer de **Sevilla**: aquest carrer que circula en paral·lel a les vies del tren, dona accés a l'estació de Cornellà pel costat est de les vies.



Vista del c. de Sevilla



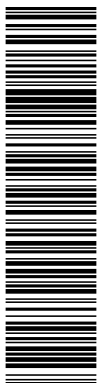


Figura 5. Xarxa viària

ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA
Modificació puntual del Pla General Metropolità a l'entorn de Can Trabal, a Cornellà de Llobregat

ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA
Modificació puntual del Pla General Metropolità a l'entorn de Can Trabal, a Cornellà de Llobregat

3.2. Intensitats de trànsit de vehicles

3.2.2.1. Nivell de servei

Els nivells de servei s'estructuren en els següents rangs

- **Nivell A:** Situació de trànsit fluid. La velocitat dels vehicles és pràcticament la que escollem els conductors.
- **Nivell B:** Circulació estable. No es produeixen canvis de velocitat de manera sobrada. La velocitat dels vehicles, especialment dels més ràpids, comencen a estar condicionades pels altres vehicles.
- **Nivell C:** Circulació estable. La velocitat i la maniobrabilitat estan condicionades per la resta del trànsit. Els conductors han d'ajustar la seva velocitat segons la resta de vehicles precedents.
- **Nivell D:** Circulació inestable. Es produeixen canvis de velocitat de manera sobrada. La maniobrabilitat es veu restringida.
- **Nivell E:** Circulació inestable. La intensitat de trànsit s'aproxima o iguala a la capacitat de la via. Les retencions són freqüents.
- **Nivell F:** Circulació forçada. Problemes de congestió a la via. La intensitat de trànsit és superior a la capacitat de la via.

A la taula següent s'especifiquen els diferents llindars dels nivells de servei

Taula 19. Definició dels nivells de servei

Nivell de Servei	Índex de Saturació (IS)	Descripció
A	0 – 25	Sense conflictes
B	25 – 50	Molt fluid
C	50 – 70	Entre fluid i dens
D	70 – 90	Molt dens
E	90 – 100	Màxima capacitat
F	> 100	Màxima aglomeració. Es supera la capacitat. Flux

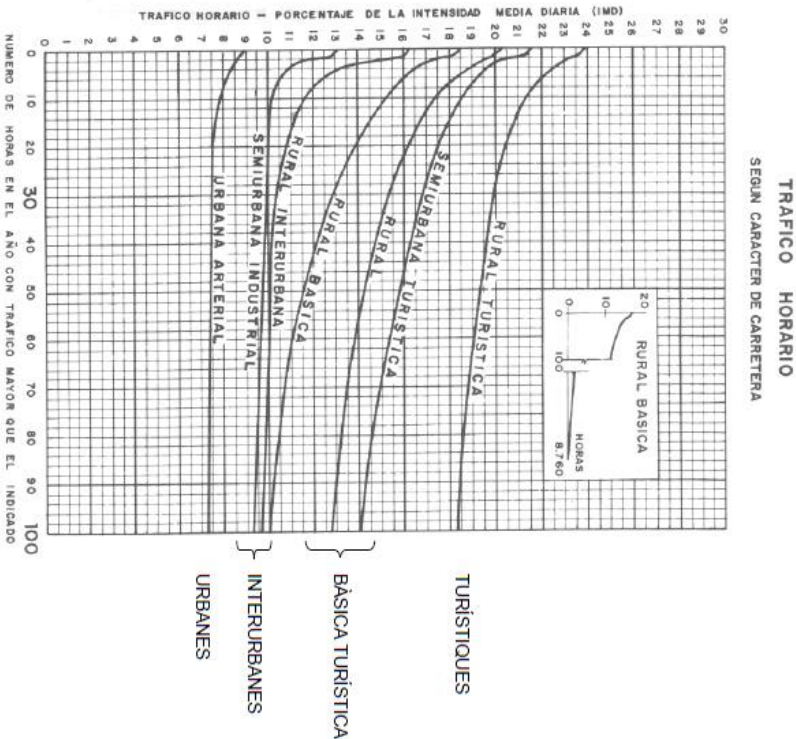
Font: Highway Capacity Manual

A l'hora d'anàlisi i en el mètode de servei de la ctra. d'Espulgues, com a referència, es representa la distribució d'intensitats horàries de trànsit per a les 100 hores de major intensitat a una sèrie de casos típics de carreteres espanyoles, segons la classificació realitzada per Kraemer et al. (1993). Del·les es poden extreure les característiques següents:

- **Ves urbanes:** intensitat dhora 30 del 8 al 10% de la IMD.
- **Ves interurbanes:** intensitat dhora 30 del 9 al 13% de la IMD.
- **Ves rurals turístiques:** intensitat dhora 30 del 13 al 15% de la IMD
- **Ves turístiques:** intensitat dhora 30 del 20% de la IMD o superior.



Figura 6. Trànsit horari segons caràcter de la carretera



Font: *Kraemer et al. (1985,*

ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA

Figura 9. Matrius i anàlisis del nivell de servei (NdS) en hora punta actual de divendres (17-18h.) i dissabte (12-13h.)

[illegible]

Capacitat	Capacitat sense restriccions	1.400	1.400	1.400	1.400
Nivell de servei	Restriccions	63%	63%	63%	63%
		1.400	2.900	1.400	1.400
		0,9024	0,9024	0,9024	0,9024
		0,980	0,980	0,980	0,980
		783	1472	783	786
		12,00	51,45	60,75	60,75
		A	B	C	C
		A	B	C	A

DISASSAÉ	13. 13h.	Movimentos										Restrições		Nível de serviço	
		Entradas					Saídas					Entradas	Saídas	Entradas	Saídas
		A	B	C	D	E	A	B	C	D	E				
1		16	66	45			1.400	42%	0,922	0,9804	0,980	522	24,32	A	
2	A	21	57	254		0	2.800	60%	0,922	0,9804	0,980	1.443	6,46	A	
3	B						0	63%	0,922	0,9804	0,980	1.419	21,34	A	
4	D	33	291				2.800	7%	0,922	0,9804	0,980	91	85,36	D	
5	E		76				1.400		0,922	0,9804	0,980				
6							0								
7	entrem	54	307	201	299	0	0								

Capacitat Nivell de servei	1.400			
	Restriccions		Restriccions	
	Capacitat sense restriccions	Capacitat sense restriccions	Capacitat sense restriccions	Capacitat sense restriccions
	1.400	2.800	1.400	1.400
	63%	63%	63%	63%
Capacitat Nivell de servei	1.400			
	Restriccions		Restriccions	
	Capacitat sense restriccions	Capacitat sense restriccions	Capacitat sense restriccions	Capacitat sense restriccions
	1.400	2.800	1.400	1.400
	63%	63%	63%	63%

ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA
Modificació puntual del Pla General Metropolità a l'entorn de Can Trabal, a Cornellà de Llobregat

En la situació actual, els principals moviments de la intersecció que permetrà l'accés de vehicles a l'aparcament de l'activitat comercial i dels habitatges en estudi, són els que tenen lloc al llarg de la ctra. d'Esplugues.

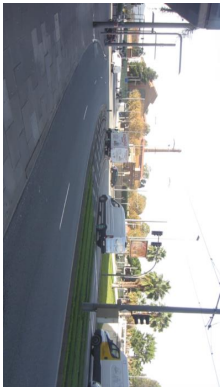
En sentit entrada (moviments que surten de B en el croquis anterior) es detecten 485 vehicles en hora punta de divendres tarda i 332 en hora punta de dissabte matí. Aquest valor està molt lluny de la capacitat màxima del vial a la seva arribada a la intersecció, que s'estima a l'entorn dels 1.592 vehicles/hora en divendres tarda i dels 1.680 vehicles/hora en dissabte matí, considerant una capacitat teòrica de 1.400 veh. per carril en via urbana i les restriccions de capacitat que imposa la regulació semafòrica, l'amplada de carril, el percentatge de pesants i la inclinació del rasant. En divendres tarda s'hi detecta un **nivell de servei B** (35,49) i en dissabte matí un **nivell de servei A** (23,01).

En sentit C-245, la intensitat de vehicles és superior, 762 i 402 vehicles surten de D en hora punta de divendres tarda i dissabte matí, respectivament. Pel moviment que segueix recte direcció C-245 en HP de divendres tarda es registra un **nivell de servei B** (38,59) mentre que el gir a l'esquerra sentit c. Joaquim Rubió i Ors (D) té un **nivell de servei C** (51,85).



Vista de la cua dels vehicles que surten de D direcció C-245 en HP de divendres tarda. Nivell de servei C (66,27).

Per la seva banda, en dissabte matí es constata **nivell de servei A** (21,34) pels vehicles que segueixen direcció C-245 mentre que en el gir a l'esquerra (D) **nivell de servei D** (85,56), com a conseqüència del poc temps de verd permès en aquest moviment i que provoca que en cada fase pugin girar pocs vehicles i que s'acumulin al llarg del carril de gir.



Vista dels vehicles que surten de D i giren a l'esquerra cap al c. Joaquim Rubió i Ors en HP de dissabte matí. Nivell de servei D (75,61).



Finalment, el nivell de trànsit a la ctra. de St. Joan Despi pels vehicles que s'incorporen a la cruïlla té **nivell C** (67,41) en dia feiner i **nivell B** (24,32) en dissabte. Mentre que pel moviment de sortida s'hi detecta nivell A tant en dia feiner com en dissabte.

3.3. Aparcament

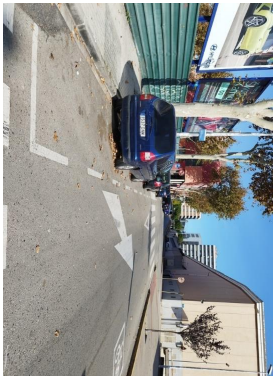
3.3.1. Places de turismes

Al conjunt de la zona d'estudi l'oferta de places d'aparcament de turismes és lliure i gratuïta.

Durant les jornades de treball de camp es va observar un nivell d'ocupació de les places elevat.



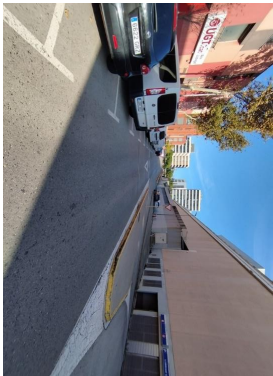
C. Joaquim Rubió i Ors



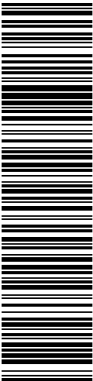
C. Revolt Negre



Av. Pompeu Fabra



C. del Revolt Negre



100



C. de Sevilla. Aparcament situat darrera l'Estació de tren

Zona blau: és un espai d'estacionament de rotació que s'ubica al costat de carrers comercials amb l'objectiu de minimitzar el trànsit en recerca d'aparcament i com a recolzament al comerç, possibilitant l'arribada de vehicles a prop dels establiments per un temps limitat (1 h 30 minuts).

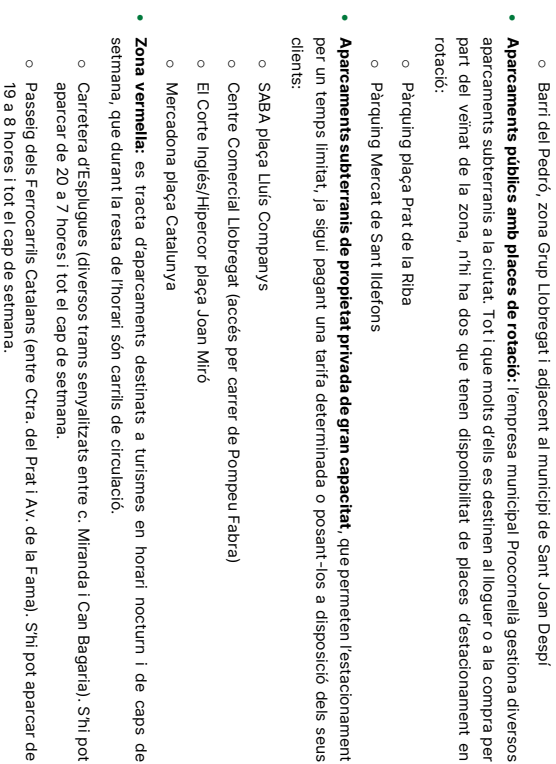
El seu horari és de diïlluns a dissabte, de 9 a 14 h i de 17 a 20 hores (en casos específics, exceptuant el dissabte a la tarda):

- o Alameda, 125 places senyalitzades (entorn Av. Pablo Picasso)
- o Centre, 137 places senyalitzades (entorn Rambla, c. Ribó i Ors, mercat Centre).
- o Gavarrà, 136 places senyalitzades (entorn Pl. Catalunya, c. Miranda, mercat Marsans)
- o Sant Ildefons, 83 places senyalitzades (entorn mercat Sant Ildefons)

Zona verda: zona d'estacionament exclusiu per als vehicles del veïnat, en un horari determinat, i que porti un distintiu que així ho acrediti. Aquest tipus de limitació es posa en zones de descàrrega i d'estacionament i on, per motius diversos, la presència de vehicles de fora del barri dificultava l'aparcament als residents.

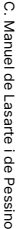
El seu horari és de diïlluns a divendres de 9 a 13 h i de 17 a 20 hores, i dissabte de 9 a 13 hores (excepte festius).

- **Barri de Riera, zona est**

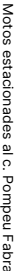
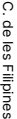


3.3.3.2. Places de motocicletes

L'oferta de places de motos en calçada s'ubica principalment en trams propers a les cruïlles. Durant les jornades de treball de camp es va observar un nivell d'ocupació de les places reduït.



Connexió de la ctra. d'Esplugues amb la plaça de l'Església



3.4. Xarxa de transport públic

Per a l'estudi des aspects de **cobertura de transport públic** el Decret 344/2006 determina que en caràcter general la distància mínima a les infraestructures fixes de transport col·lectiu no ha de superar els 500 metres (distància mesurada sobre la xarxa viària), mentre que en el cas de la xarxa de itineraris per a transport públic i col·lectiu, determina que les parades de les línies s'han de situar de manera coordinada amb els itineraris de vianants i ciclistes, de manera que la **distància màxima d'accés mesurada sobre la xarxa de vianants sigui inferior a 750 metres**, llevat d'aquells supòsits en que es justifiqui que no és possible.

L'àmbit en estudi disposa d'una oferta de transport públic excel·lent, amb estacions a menys de 200 metres de servei de Rodalies de Renfe, de metro, de TRAM i parades de bus de línies d'autobus de la xarxa de transport públic urbana i metropolitana, amb parades principals als eixos de la Ctra. de St. Boi, Ctra. d'Espungues i c. Joaquim Rubió i Ors.

El fet de que l'emplaçament es trobi ben comunicat amb transport públic, amb intervals de pas la major part del dia de menys de 15 minuts, suposa un bon punt de partida i indica el fort potencial d'atracció en transport públic que tindrà l'àmbit en estudi.



La reforma de la C-245 millora la mobilitat en transport públic considerablement. La implementació de diverses mesures com l'excedent d'un carril bus per sentit durant 10 quilòmetres, la instal·lació de parades dobles i altres solucions innovadores, han permès la creació de la nova línia de bus M5, amb autobusos de gran capacitat que passen **cada 10 minuts els dies laborables i cada 15 minuts en dies d'ocasió, diumenge i festius**. Actualment, la nova línia ha generat una demanda estable, que ha arribat als 5.000 usuaris per dia.

Oferta de transport pública < 500 m.

- Estació de Rente de Cornellà: 2 línies (R4 i R7)
- Estació de metro Cornellà Centre: 1 línia (L5)
- Estació de TRAM Les Aigües: 2 línies (T1 i T2)
- 2 línies de bus urbà: 94 i 95.
- 12 línies de bus metropolitanes: 67, 68, 89, 902, L52, L74, L77, L82, L85, M5, M75, X79
- 2 línies de bus nocturnes: N13, N14

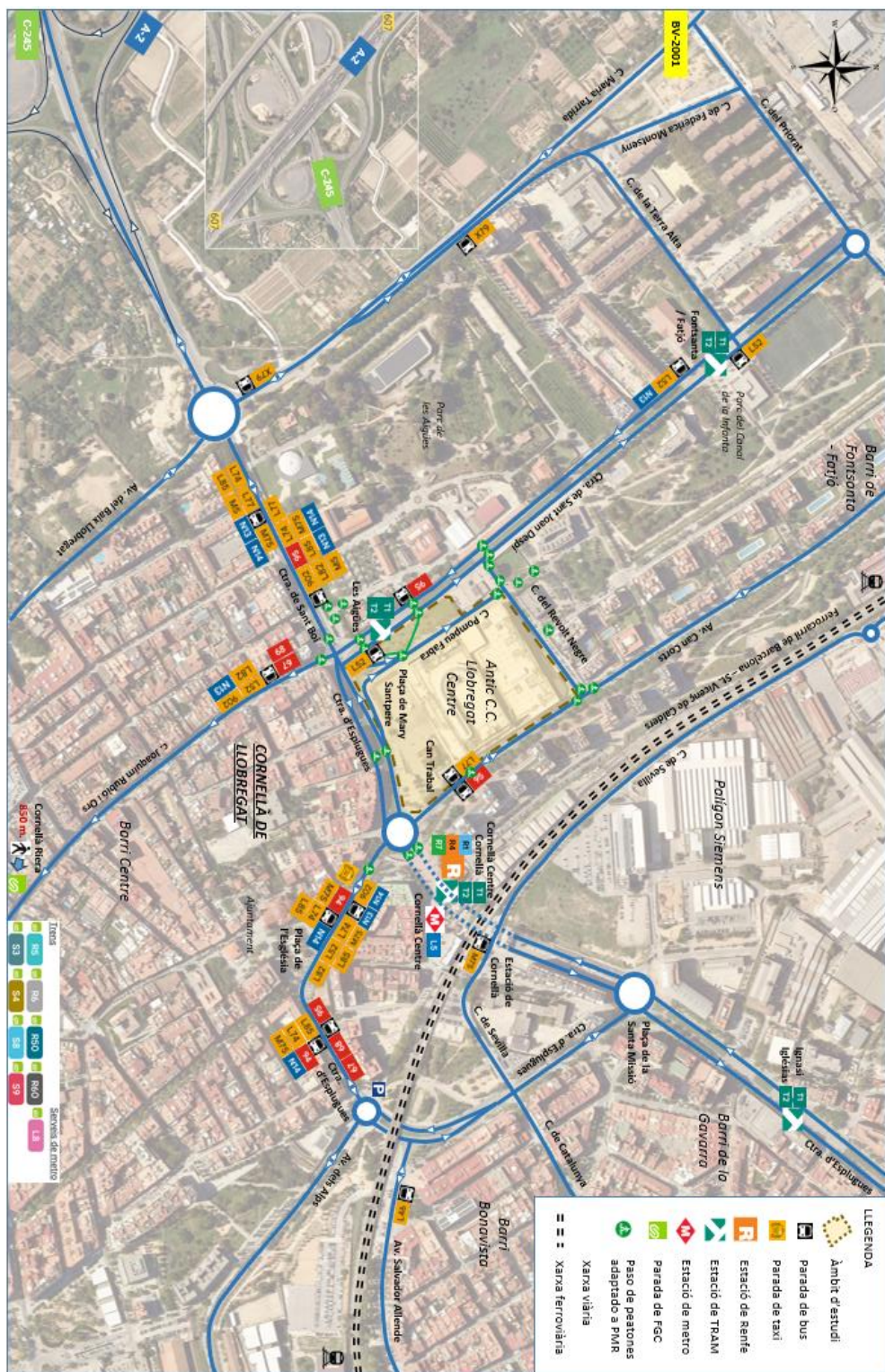
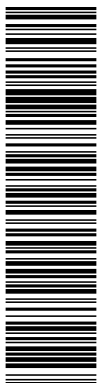


Figura 11. Xarxa de transport públic

ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA
Modificació puntual del Pla General Metropolità a l'entorn de Can Trabal, a Cornellà de Llobregat

SIGNATURES

1.- Secretària General de l'AJUNTAMENT DE CORNELLÀ DE LLOBREGAT. Dono fe i prenc raó Art. 3.2 RD 128/2018
29/05/2025 13:06

ESTAT

SIGNAT
29/05/2025 13:06

ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA
Modificació puntual del Pla General Metropolità a l'entorn de Can Trabal, a Cornellà de Llobregat

3.4.4.1. Tren (Renfe). Estació de Cornellà

L'Estació de Cornellà de l'Enfe subirà a menys de 200 metres de l'àmbit d'estudi, al costat de la rotonda on conflueix la cta. d'Esplugues i l'Av. Can Corts.



Estació de tren de Cornellà

Ascensor

El servei de línies de tren operat per Renfe que satura a l'Estació de Cornellà de la mateixa està "alterat" per les obres de soterrament a Sant Feliu de Llobregat en el tram entre Molins de Rei i l'Hospital del Llobregat. En situació normal per Cornellà hi passen la R1, la R4 però per les obres esmentades la R1 no circula per aquestes estació. A més, hi ha **3 serveis diaris per sentit de la línia R7** que es prolonguen des de Fabra i Puig fins a Molins de Rei (se suposa que **temporàment** per obres també). La resta són serveis

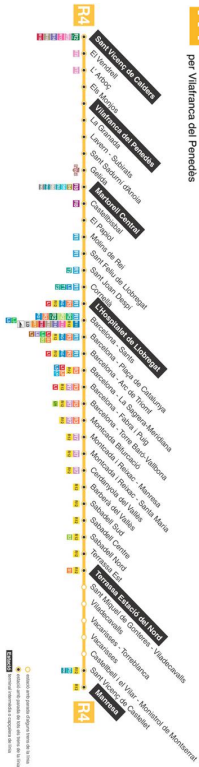
Per tant, **un cop finalitzin les obres actuals** les línies que saturaran per l'Estació de Cornellà seran previsiblement la R1 i la R4.

La línia R1 Molins de Rei – Maçanet Massanes connecta el litoral de les comarques del Maresme i del Barcelonès.

R1
Molins de Rei
Maçanet Massanes
per Mataró



R4
St. Vicenç de Calders
Manresa
per Vilafranca del Penedès

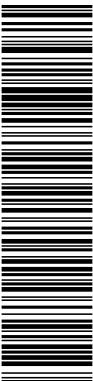


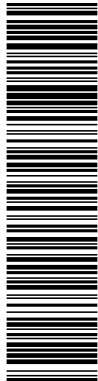
La línia R4 St. Vicenç de Calders – Manresa és perimetral i comunica el Penedès amb el Baix Llobregat, Barcelona, el Vallès Oriental i el Bages, sent la línia de Rodalies més llarga del servei de Barcelona, amb un total de 143 km.



Longitud total	90 km
Estacions	31
amb parada de tots els trens de la línia	31
amb enllaç amb altres serveis (xarxa de via ampla)	31
Mjltana circulacions (dia feiner)	216
Línia xarxa via ampla recorreguts	XC03, XC15 i XC01

SERVEIS I TRENS				
Servei	Recorregut i parades	Temps de viaatge	Circula	Trens que presten servei
A	L'Hospitalet de Llobregat - Magadà-Massanes. Para a totes les estacions	1h50min	Diari	UT 447/465
B	L'Hospitalet de Llobregat - Blanes. Para a totes les estacions	1h37min	Diari	UT 447/465
C	L'Hospitalet de Llobregat - Calldes. Para a totes les estacions	1h21min	Di-Dv	UT 447/465
D	L'Hospitalet de Llobregat - Arenys de Mar. Para a totes les estacions	1h06min	Di-Dv	UT 447/465
E	L'Hospitalet de Llobregat - Mataró. Para a totes les estacions	55min	Diari	UT 447/465





Codi de verificació: P9MFO-WNH9Y-YH187. El document està SIGNAT. Mitjançant el codi de verificació es pot comprovar la validesa i la integritat del document electrònic i la data de emissió del document electrònic.



ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA			
Modificació puntual del Pla General Metropolità a l'entorn de Can Trabat, a Cornellà de Llobregat			
Longitud total	143 km		
Estacions	40		
amb Parada de tots els trens de la línia	35		
amb enllaç amb altres serveis (xarxa de via ampla)	33		
Mitjana circulacions (dia feiner)	162		
Línies xarxa via ampla recorregudes	XC03, XC15 i XC04		

SERVEIS I TRENS			
Servei	Recorregut i parades	Temps de viatge	Circula trens que presten servei
A	St.Vicenç de Calders - Manresa. Para a totes les estacions	2h57min	UT 447/465
B	Vilfranca del Penedès - Manresa. Para a totes les estacions	2h53min	UT 447/465
C	Vilfranca del Penedès - Terrassa Estació del Nord. Para a totes les estacions	1h57min	UT 447/465
D	Martorell Central - Terrassa Estació del Nord. Para a totes les estacions	1h33min	UT 447/465
E	L'Hospitalet de Llobregat - Terrassa Estació del Nord. Para a totes les estacions	59min	UT 447/465
F	Martorell Central - Montcada Bifurcació. Para a totes les estacions	1h03min	UT 447/465

NOTA: Durant les obres als serveis A entre St. Vicenç de C. i Vilfranca P. es farà en transport alternatiu per carretera de dilluns a divendres de 8 a 19h i de 21h30 a 22h30.

- Alguns serveis Terrassa E.N. - St. Vicenç C. i St. Vicenç C. - Manresa directes entre Terrassa E.N. i St. Vicenç C.

- Alguns serveis L'Hospitalet - Montcada Bif.

HORARIS	
Horaris de pas aproximats de la línia R4 (octubre '24):	
- Vilfranca del Penedès - Martorell Central: DI-DV 30/60 (servei en bus de 8 a 19h i de 21h30 a 22h30) DS-DG 60'	
- Vilfranca P. - Martorell Central: 30'	
- Martorell Central - L'Hospitalet L.L.: DI-DV 15' DS-DG 15' (punta), 30' (vall) DS-DG 15'	
- L'Hospitalet L.L. - Terrassa Estació del Nord: DI-DV 8-10 (punta), 15' (vall) DS-DG 15'	
- Terrassa Estació del Nord - Manresa: DI-DV 30' DS-DG 60'	



3.4.2. Metro

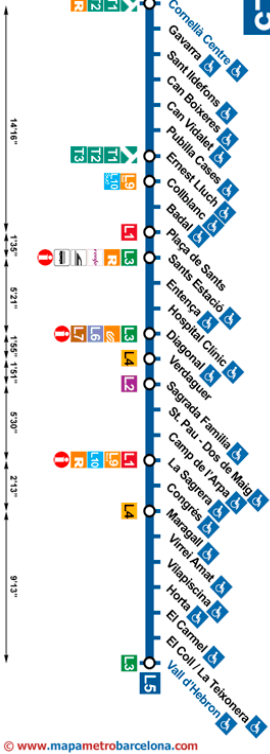
L'estació Cornellà Centre del metro (L5) s'ubica a **menys de 200 metres** de l'àmbit d'estudi, al costat de la rotonda on conflueix la ctra. d'Esplugues i l'Av. Can Corts. L'estació té accés des de la plaça de l'estació que dona accés també a l'estació de tren de Renfe Cornellà centre i a peu de carrer des del túnel de la ctra. d'Esplugues on conflueix l'estació de TRAM Cornellà Centre (T11 i T12).

Les línies del metro tenen un interval de pas en hora punta de 3 minuts, amb els següents horaris:

- Feiners (de dilluns a dijous) i festius: de 5:00 a 24:00h.
- Divendres i vigílies de festius: de 5:00 a 2:00 h.
- Dissabtes i vigílies de l'1 de gener, 24 de juny, 15 d'agost i 24 de setembre: obertura a les 5:00 h i servei continu tota la nit.
- Diumenges: servei continu fins a les 24:00 h.

L5 Línia 5 - Metro de Barcelona 2024

Accés al vestíbul de l'estació de metro Cornellà Centre (L5), des de la plaça de l'estació i des de l'estació del TRAM, d'accés des del túnel de la ctra. d'Esplugues.



DOCUMENT Diligència: Diligència - Aprovació INICIAL 07 02 VOLUM II PLE 06 28-05-2025 Punt 07 Urbanisme	IDENTIFICADORS	
ALTRES DADES Codi per a validació: P9MFO-WNH9Y-YH187 Data d'emissió: 1 de Juliol de 2025 a les 12:20:53 Pàgina 81 de 138	SIGNATURES 1.- Secretària General de l'AJUNTAMENT DE CORNELLÀ DE LLOBREGAT. Dono fe i prenc raó Art. 3.2 RD 128/2018 29/05/2025 13:06	ESTAT SIGNAT 29/05/2025 13:06

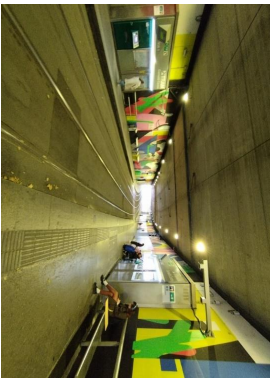
ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA
Modificació puntual del Pla General Metropolità a l'entorn de Can Trabal, a Cornellà de Llobregat

3.4.3. Tramvia

Les estacions de del TRAMbaix Les Aligües i Cornellà Centre s'ubiquen a **menys de 200 metres** de l'àmbit d'estudi. La primera a la confluència de la ctra. de St. Joan Despi amb la ctra. d'Esplugues i la segona al costat de la rotonda on conflueix la ctra. d'Esplugues i l'Av. Can Cortès. Per totes dues estacions s'aturen les línies T1 i T2.

Horaris de TRAM:

- De dilluns a dijous de 5:00 a 24:00 h.
- Dijous, dissabtes i vigílies de festiu de 5:00 a 2:00 h.
- Diumenges de 5:00 a 24:00 h.



Estació Les Aligües

Estació Cornellà Centre



3.4.4. Ferrocarril de la Generalitat (línia Llobregat - Anoia)

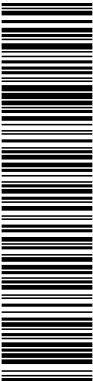
L'estació Cornellà Riera de FGC, la més propera a l'àmbit, se situa a **una distància de 850 metres** respecte a l'àmbit d'estudi, que supera la distància màxima de 750 metres recomanada pel Decret 344/2006 respecte als desplaçaments a peu d'accés a infraestructures físiques de transport públic.

La línia Llobregat-Anoia és un conjunt de línies que actualment uneixen Barcelona amb Manresa i Igualada a través de Martorell. La xarxa complex bàsicament la funció de tren suburbà, especialment al tram de l'anomenat Metro del Baix Llobregat, entre Barcelona, Sant Boi, Martorell i Olesa. Als ramals de Martorell a Manresa i Igualada hi ha 2 trens de rodalies cada hora, reforçats en hores punta per trens semidirectes de les línies R50 i R60. La xarxa també suporta trànsit de mercaderies, amb trens de potassa i cotxes, entre els ramals destinats a aquest fi de les mines de Súria, la factoria Seat a Martorell i el port de Barcelona, usant la xarxa de viatgers entre Manresa, Martorell i Sant Boi.



Per la línia Llobregat - Anoia circulen una línia urbana, quatre suburbanes i quatre de Rodalies, encara que dues d'aquestes, R50 i R60, són realment serveis semidirectes de les línies R5 i R6. Les línies L8, S3, S4, S8 i S9 paren a totes les estacions del seu recorregut mentre que les línies R5 i R6 paren a totes les estacions excepte Martorell Vila i Colònia Güell; la línia R5 tampoc té parada a Santa Coloma de Cervelló. Les línies R50 i R60 se salten més parades que la R5 i la R6 però només circulen en dies feiners i són 3 trens per línia en hora punta de matí des de Manresa i Igualada a Barcelona i 3 trens en hora punta de tarda en sentit contrari.

- L3** Pl.Espanya - Moll Nou
- S3** Barcelona - Can Ros
- S4** Barcelona - Olesa de M.
- S8** Barcelona - Martorell Enllaç
- S9** Barcelona - Quatre Camins
- R5** Barcelona - Manresa
- R50** Barcelona - Manresa (semidirecte)
- R6** Barcelona - Igualada
- R60** Barcelona - Igualada (semidirecte)



ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA
Modificació puntual del Pla General Metropolità a l'entorn de Can Trabal, a Cornellà de Llobregat

3.4.5. Autobusos urbans i metropolitans

L'àmbit d'estudi queda servit per un total de 2 línies de bus urbanes (94, 95), 12 línies de bus metropolitans diürnes (67, 68, 89, 902, L52, L74, L77, L82, L85, M5, M75, X79) i 2 línies metropolitanes nocturnes (N13, N14) que s'aturen a una distància a peu inferior a 500 m.

Bus urbà:

- **94: Circular Cornellà 2** (Almeda >> Av. Baix Llobregat >> Cornellà-Centre >> Ctra. Esplugues >> St. Ildefons >> Pl. Catalunya >> Ctra. Hospitalet >> Almeda)

- **95: Circular Cornellà 1** (Almeda >> Pl. Catalunya >> St. Ildefons >> Ctra. Esplugues >> Cornellà-Centre >> Fontansa >> Av. Baix Llobregat >> Almeda)

Bus metropolità:

- **67:** Barcelona (Pl. Catalunya) – Cornellà (Est. Autobusos)
- **68:** Barcelona (Hospital Clínic) – Cornellà (Est. Autobusos)
- **89:** Barcelona (Metro Paral·lel) - El Prat de L. (ZAL Prat / Terminal BES1)
- **902:** Barcelona (Pl. Espanya) - Olesa de Bonesvalis
- **L52:** L'Hospitalet (Ciutat de la Justícia) – Sant Feliu (Mas Lluh)
- **L74:** Sant Boi (Pl. Forces Armades) – Cornellà (Sant Ildefons)
- **L77:** Sant Joan Despi (Hospital Moisès Broggi) – Aeroport (Terminal 1)
- **L82:** L'Hospitalet (Ciutat de la Justícia) – Gavà (Av. Joan Carles I)
- **L85:** L'Hospitalet (Ciutat de la Justícia) – Gavà (Av. Joan Carles I)
- **M5:** Cornellà (T'RAM - Rodalies Cornellà Centre) - Castelfel dels (Av. Constitució)
- **M75:** Cornellà (T'RAM - Rodalies Cornellà Centre) - Sant Boi (Pl. Forces Armades)
- **X79:** Barcelona (Diagonal - L'Illa) - Sant Boi de L. (Hospital / Ciutat Cooperativa)
- **N13:** Barcelona (Plaça Catalunya) - Sant Boi de Llobregat (Ciutat Cooperativa)
- **N14:** Barcelona (Plaça Catalunya) - Castelfel dels (Centre Vile)

Taula 20. Parades de bus situades a menys de 500 m.

Codi parada	Parada	Sentit	Equipament parada	Línies
105433	Ctra. de Sant Joan Despi - Pl. Quatre Camins	Nord	Marquesina	L52
3137	Ctra. de St. Joan Despi – Ctra. de St. Boi	Sud	Marquesina	95
109081	Intercanviador Cornellà Centre	Sud	Marquesina	L77
1018	Av. Can Corb – Ctra. d'Esplugues	Nord	Marquesina	95
3040	Ctra. de St. Boi – Pl. Quatre Camins	Oest	Marquesina	95, 902, L74, L77, L82, L85, M5, M75, N13, N14
3119	Ctra. de St. Boi – Campomar	Est	Marquesina	L74, L77, M75, L85, M5, N13, N14
110397	Av. Baix Llobregat – Museu de les Aigües	Sud	Pal	X79
902	Rubió i ors – Pl. Quatre Camins	Sud	Marquesina	67, 89, L52, L82, 902, N13
3120	Pl. de l'Església	Est	Marquesina	94, M75, L74, L85, N14
108237	Ctra. d'Esplugues – Joan Maragall	Oest	Marquesina	L82, L52, L74, 902, L85, M75, N13, N14
659	Ctra. d'Esplugues – Can Maragall	Oest	Marquesina	67, 89, 95
3131	Ctra. d'Esplugues – Riba, Anselm Clavé	Est	Marquesina	94, L74, L85, M75, N14
112305	Intercanviador Institut Francesc Macià	Est	Pal	M75



Codi per a validació: **P9MFO-WNH9Y-YH187**
Data d'emissió: **1 de Juliol de 2025 a les 12:20:53**
Pàgina **83** de **138**

1.- Secretària General de l'AJUNTAMENT DE CORNELLÀ DE LLOBREGAT. Dono fe i prenc raó Art. 3.2 RD 128/2018
29/05/2025 13:06

Aquesta és una còpia impresa del document electrònic (Ref.: 8530743 P9MFO-WNH9Y-YH187 669BA9627EC8E5B58BAED30A9E43112998B9528B8C) generada amb l'aplicació informàtica Firmadoc. El document està SIGNAT. Mitjançant el codi de verificació pot comprovar la validesa de la signatura electrònica dels documents signats en l'adreça web: <https://seuelectronica.comella.cat/portal/verificarDocumentos.do>

DOCUMENT Diligència: Diligència - Aprovació INICIAL 07 02 VOLUM II PLE 06 28-05-2025 Punt 07 Urbanisme	IDENTIFICADORS	
ALTRES DADES Codi per a validació: P9MFO-WNH9Y-YH187 Data d'emissió: 1 de Juliol de 2025 a les 12:20:53 Pàgina 85 de 138	SIGNATURES 1.- Secretària General de l'AJUNTAMENT DE CORNELLÀ DE LLOBREGAT. Dono fe i prenc raó Art. 3.2 RD 128/2018 29/05/2025 13:06	ESTAT SIGNAT 29/05/2025 13:06

ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA
Modificació puntual del Pla General Metropolità a l'entorn de Can Trabal, a Cornellà de Llobregat



Parada Ctra. d'Espulgues – Rbla. Anselm Clavé (3131)

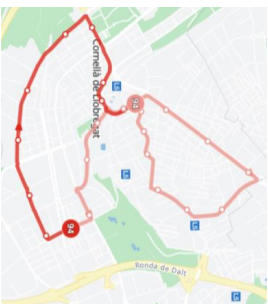
Línies 94, L74, M75, L85, N14



Parada Rubió i ors – Pl. Quatre Camins (902)

Figura 12. Recorregut de les línies de bus de pas

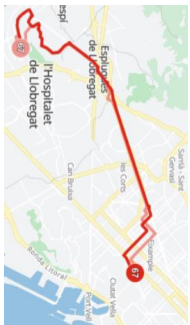
Línies 67, 68, L52, L82, N13, 902



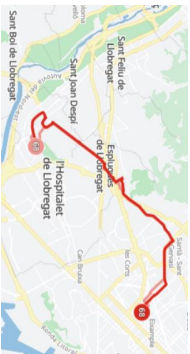
94: Circular Cornellà 2



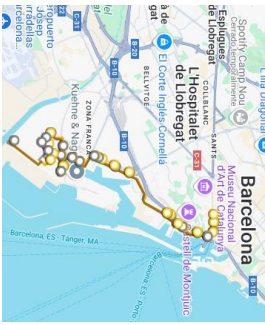
95: Circular Cornellà 1



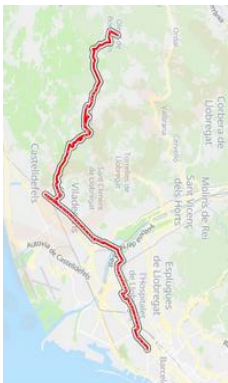
67: Barcelona (Pl. Catalunya) – Cornellà (Est. Autobusos)



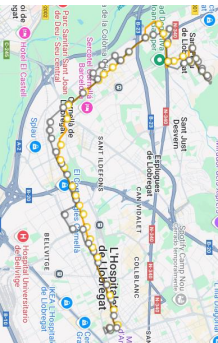
68: Barcelona (Hospital Clínic) – Cornellà (Est. Autobusos)



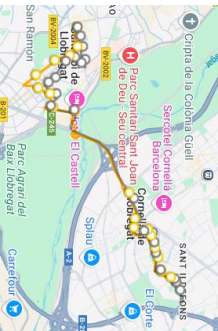
89: Barcelona (Metro Paral·lel) – El Prat de L. (ZAL Prat / Terminal BEST)



902: Barcelona (Pl. Espanya) – Olesa de Bonesvalls



L52: L'Hospitalet (Ciutat de la Justícia) – Sant Feliu (Mas Lluhi)



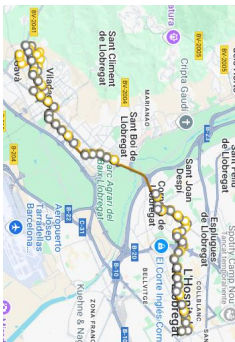
L74: Sant Boi (Pl. Forces Armades) – Cornellà (Sant Ildefons)

DOCUMENT	IDENTIFICADORS	
Diligència: Diligència - Aprovació INICIAL 07 02 VOLUM II PLE 06 28-05-2025 Punt 07 Urbanisme		
ALTRES DADES	SIGNATURES	ESTAT
Codi per a validació: P9MF0-WNH9Y-YH187 Data d'emissió: 1 de Juliol de 2025 a les 12:20:53 Pàgina 86 de 138	1.- Secretària General de l'AJUNTAMENT DE CORNELLÀ DE LLOBREGAT. Dono fe i prenc raó Art. 3.2 RD 128/2018 29/05/2025 13:06	SIGNAT 29/05/2025 13:06

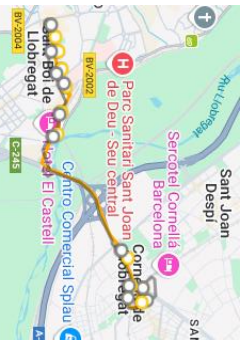
ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA
Modificació puntual del Pla General Metropolità a l'entorn de Can Trabal, a Cornellà de Llobregat



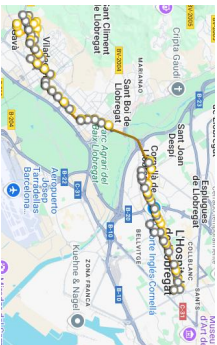
L77. Sant Joan Despi (Hospital Moisès Broggi) - Aeroport (Terminal I)



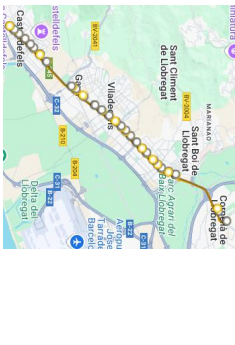
L85. L'Hospitalet (Cutat de la Justícia) - Gavà (Av. Joan Carles I)



M75. Cornellà (TRAM - Rodalies Cornellà Centre) - Sant Boi (Pl. Forces Armades)



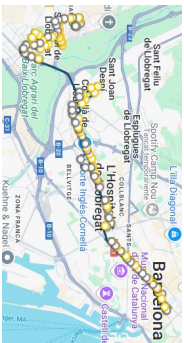
L82. L'Hospitalet (Cutat de la Justícia) - Gavà (Av. Joan Carles I)



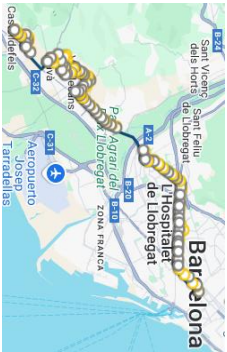
M5. Cornellà (TRAM - Rodalies Cornellà Centre) - Castelleldels (Av. Construcció)



X79. Barcelona (Diagonal - L'illa) - Sant Boi de L. (Hospital / Cutat Cooperativa)



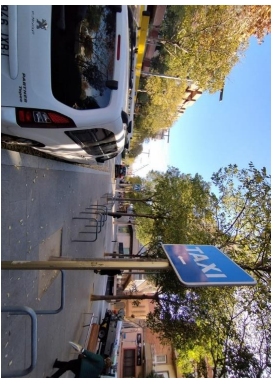
M13. Barcelona (Plaça Catalunya) - Sant Boi de Llobregat (Cutat Cooperativa)



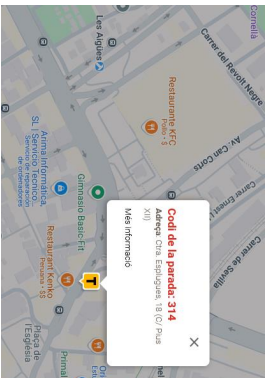
M14. Barcelona (Plaça Catalunya) - Castelleldels (Centre Vila)

3.4.6. Taxi

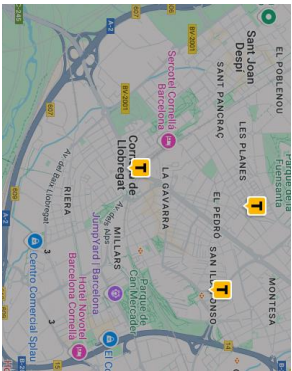
La parada de taxi més pròxima a l'àmbit d'estudi subeica a la ctra. d'Espingues, 18 (c. Pius XII) a una distància inferior a 200 m, respecte a l'àmbit d'estudi. Disposa d'4 places de taxi.



Parada de taxis situada a la Ctra. d'Espingues, 18 (4 places)



Xarxa de vianants



ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA
Modificació puntual del Pla General Metropolità a l'entorn de Can Trabal, a Cornellà de Llobregat

3.5. Xarxa de vianants

L'accessibilitat a peu fins l'àmbit d'estudi s'estructurarà principalment des del casc urbà de Cornellà de Llobregat (barri del Centre) i des de les estacions de metro, Renfe, TRAMBAIX i parades de bus que donen cobertura a una distància inferior de 500 m.

Els itineraris d'accés són accessibles, complint amb les exigències de l'Ordre TMA/851/2021 d'accessibilitat per als itineraris per a vianants adaptats i amb les recomanacions del "Manual d'Urbanisme de la Vida Quotidiana. Urbanisme amb perspectiva de gènere".

L'Ordre TMA/851/2021 és la normativa que regula l'accessibilitat de l'espai públic. Aquesta normativa estableix, entre altres aspectes, dos criteris principals a l'hora de considerar un espai accessible per a vianants:

- Els itineraris de vianants han de tenir una amplada lliure d'obstacles d'1,80 metres, amb pendent transversal inferior al 2% i sense barres arquitectòniques.
- Els passos de vianants han de tenir quals accessibles, amb la vorera enrasada amb la calçada amb un pendent longitudinal màxim del 8% i degudament senyalitzat.

A les fotos que segueixen s'analiza l'accessibilitat a peu d'accés a l'àmbit d'estudi.

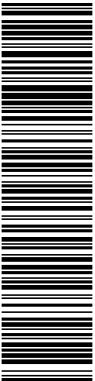
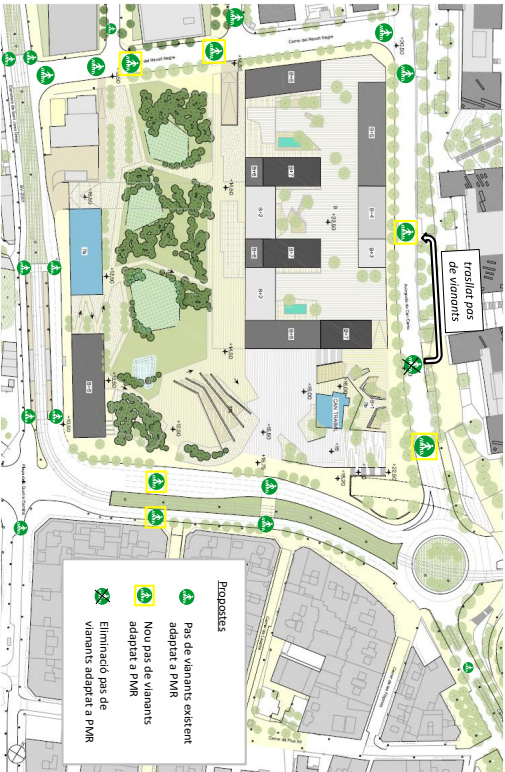
- L'accessibilitat a peu compleix amb les exigències d'accessibilitat de l'Ordre TMA/851/2021. D'aquesta manera, els carrers d'accés a l'àmbit d'estudi disposen de voreres lliures de pas superiors a 1,8 m. i de passos de vianants correctament rebaixats i senyalitzats per a invídents.
- La il·luminació dels carrers d'accés a l'àmbit d'és adequada ja que tots ells disposen de fanals correctament distribuïts.

De cara a millorar l'accessibilitat de vianants es considera oportú:

- Incorporar 2 passos de vianants adaptats a PMR al c. Revolt Negre, cantonada amb c. Pompeu Fabra i c. Maria Aurelia Capmany.
- Incorporar 1 nou pas de vianants a la Ctra. d'Esplugues / entre c. Joaquim Rubió i Bartolomé Esteban.
- Incorporar 1 nou pas de vianants a l'Av. Can Corts. Situat prop de la rotonda, coincidint amb la trajectòria de l'itinerari a peu que comunica amb l'estació de Renfe.
- Traslladar el pas de vianants de l'Av. Can Corts que s'ubica al costat de les parades de bus al punt mig entre el pas existent a la cruïlla del c. Revolt Negre i el nou pas de vianants proposat pròxim a la rotonda.

Les mesures es grafien al plànol 5 corresponent a la xarxa de vianants.

Figura 13. Propostes relatives a la xarxa de vianants



ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA

Modificació puntual del Pla General Metropolità a l'entorn de Can Trabal, a Cornellà de Llobregat



Connexió entre la pl. de l'Estació i l'Av. de Can Corts / ctra. d'Espulgues

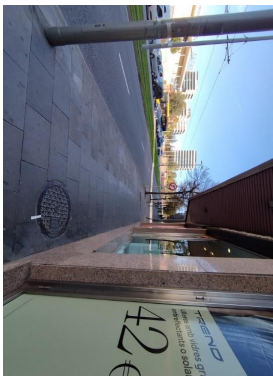


Ctra. d'Espugues

Accés a l'àmbit des de la cantonada de la rotonda on conflueix la ctra. d'Esplugues i l'Av. Can Corts



Vista des de la ctra. d'Esplugues. Vista de l'àmbit i de la masia de Can Trabal



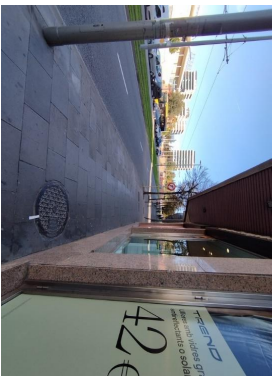
C. Joaquim Rubió i Ors

Ctra. d'Esplugues (vorera sud)

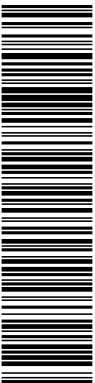


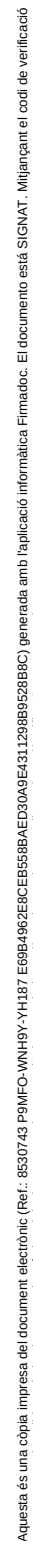
Ctra. de St. Boi (vorerà nord). Prolongació de la ctra d'Esplugues per l'oest

Ctra. d'Esplugues (vorera nord), davant l'àmbit



Ctra. d'Espulgues (vorera sud)





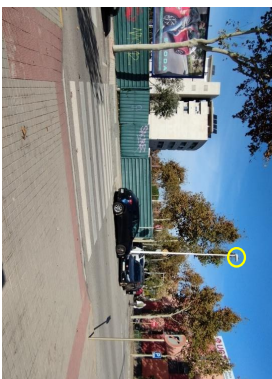
Av. Can Corts / c. del Revolt Negre

Per la seva banda, el Decret 344/2006 estableix en relació a la planificació, que "el percentatge màxim dels itineraris per a bicicletes no pot superar, amb caràcter general, el 5%. Només en supòsits excepcionals, degudament justificats, aquest percentatge pot arribar al 8%."

En el cas del pendent de la zona d'influència de l'ambit d'estudi, tant els desplaçaments d'orientació mar-muntanya com els d'orientació perpendicular tenen pendents que en caràcter general no arriben a 5% i que en cap cas superen el 8%, facilitant els desplaçaments a peu de persones amb mobilitat reduïda (ENR).

A continuació es calcula el pendent (Pendent = distància en vertical / distància en horitzontal * 100) al conjunt de la zona d'estudi:

- BV-2001 (C. del Tarragonès / C. Revolt Negre). Pendent (%) = 0,5 m. / 173 m.*100 = **0,3%**
- BV-2001 (C. Revolt Negre / Pl. dels Quatre Camins). Pendent (%) = 0,5 m. / 173 m.*100 = **0,2%**
- C. Revolt Negre (BV-2001 / C. Pompeu Fabra). Pendent (%) = 1,5 m. / 54 m.*100 = **2,8%**
- C. Revolt Negre (C. Pompeu Fabra / Av. Can Cortès). Pendent (%) = 8,3 m. / 156 m.*100 = **5,33%**
- Av. Can Cortès (C. M. Rodoreda / C. Revolt Negre). Pendent (%) = 0,1 m. / 114 m.*100 = **0,1%**
- Av. Can Cortès (C. Revolt Negre / Ctra. d'Espulques). Pendent (%) = 2,3 m. / 208 m.*100 = **1,1%**
- Ctra. d'Espulques (Pl. Quatre Camins / C. Lasarte). Pendent (%) = 6,5 m. / 135 m.*100 = **4,8%**
- Ctra. d'Espulques (C. Lasarte / C. Filipines). Pendent (%) = 4,0 m. / 75 m.*100 = **4,8%**
- Ctra. d'Espulques (C. Filipines / C. Pius XII). Pendent (%) = 2,4 m. / 44 m.*100 = **5,5%**



C. del Revolt Negre / c. Pompeu Fabra



C. Pompeu Fabra / C. del Revolt Negre



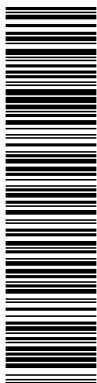


Figura 16. Xarxa de vianants

ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA
Modificació puntual del Pla General Metropolità a l'entorn de Can Trabal, a Cornellà de Llobregat

3.6. Xarxa ciclista

La xarxa pedalable de Cornellà de Llobregat està configurada pels carrils bicicleta, pels carrers 30 amb prioritat per a la circulació de bicicletes, per camins i carrers de convivència amb vianants.

Els trams de carril·l existents a l'eix de l'avingda Ctra. C-245 (ctra. de St. Boi i ctra. d'Esplugues) formen part de la BiciVia 7. Aquest nou eix urbà ha incorporat un dels carris bici principals de la xarxa metropolitana (BiciVia 7), que té una longitud de gairebé 8 km, que incorpora a més a més 7 estacions d'AMBI i 3 de BiciBox (una de les quals és de gran capacitat).

Figura 17. Xarxa ciciable de Cornellà de Llobregat



Respecte a les directrius de planejament definides pel Decret 344/2006 (article 4), estableix un percentatge màxim dels itineraris per a bicicletes que no ha de superar, amb caràcter general, el 5%. Només ambdós supòsits excepcionals, degudament justificats, podent arribar al 8%.

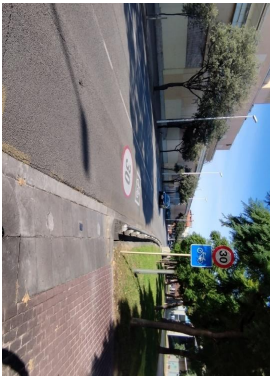
Com s'observa al mapa d'al·lometria i les fotografies que segueixen de la Rda. de St. Oleguer, la connexió pel sud disposa d'una orografia amb pendents més reduïts que faciliten els desplaçaments no motoritzats.

Sincoporten fotografies de tram de carril bici de la crta. de St. Boi i dels carrers 30 d'accés a l'àmbit d'estudi amb prioritat per a la circulació de bicicletes, dels aparcaments de bici de l'entorn de l'àmbit ubicats en calçada i de les estacions bicibox i AMBici properes:

- ## Carrils bici i vies amb prioritat per a bicicletes



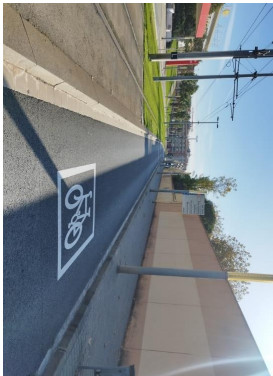
Ctra. de St. Boi



Av. Can Courts

DOCUMENT Diligència - Diligència - Aprobació INICIAL 07 02 VOLUM II PLE 06 28-05-2025 Punt 07 Urbanisme	IDENTIFICADORS	
ALTRES DADES Codi per a validació: P9MFO-WNH9Y-YH187 Data d'emissió: 1 de Juliol de 2025 a les 12:20:53 Pàgina 94 de 138	SIGNATURES 1.- Secretària General de l'AJUNTAMENT DE CORNELLÀ DE LLOBREGAT. Dono fe i prenc raó Art. 3.2 RD 128/2018 29/05/2025 13:06	ESTAT SIGNAT 29/05/2025 13:06

ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA
Modificació puntual del Pla General Metropolità a l'entorn de Can Trabal, a Cornellà de Llobregat



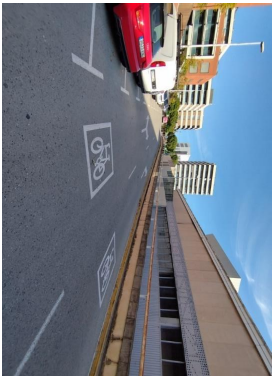
Ctra. de st. Joan Despi



C. Joaquim Rubió i Ors



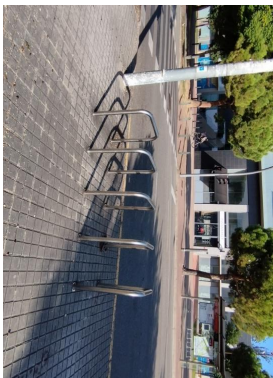
C. del Revolt Negre



C. del Revolt Negre



Ctra. d'Esplugues



Av. Can Corts



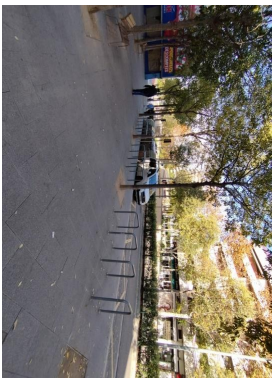
Ctra. d'Esplugues



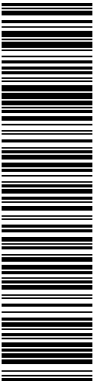
Ctra. d'Esplugues



C. Pompeu Fabra



Ctra. d'Esplugues

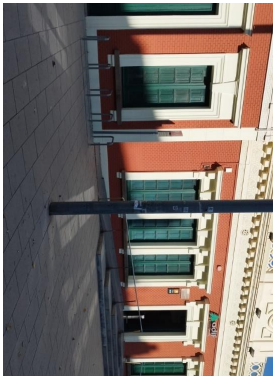


DOCUMENT Diligència: Diligència - Aprovació INCIAL 07 02 VOLUM II PLE 06 28-05-2025 Punt 07 Urbanisme	IDENTIFICADORS	
ALTRES DADES Codi per a validació: P9MFO-WNH9Y-YH187 Data d'emissió: 1 de Juliol de 2025 a les 12:20:53 Pàgina 95 de 138	SIGNATURES 1.- Secretària General de l'AJUNTAMENT DE CORNELLÀ DE LLOBREGAT. Dono fe i prenc raó Art. 3.2 RD 128/2018 29/05/2025 13:06	ESTAT SIGNAT 29/05/2025 13:06

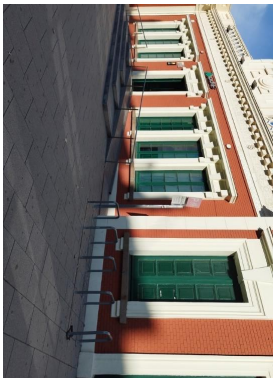
ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA

Modificació puntual del Pla General Metropolità a l'entorn de Can Trabal, a Cornellà de Llobregat

Estacions AMBICI i bicibox



Pl. de l'Estació



Pl. de l'Estació



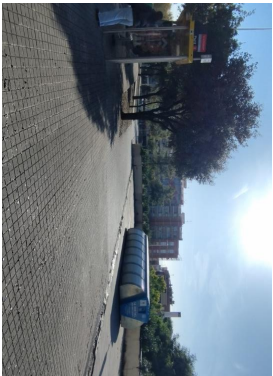
Ctra. d'Esplugues



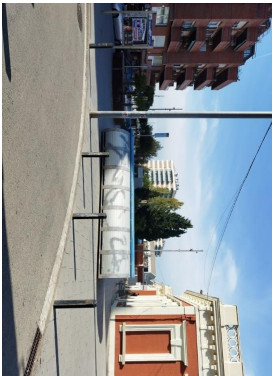
Pl. de l'Estació



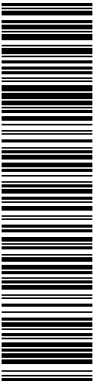
Pl. de l'Estació



Av. Can Corts

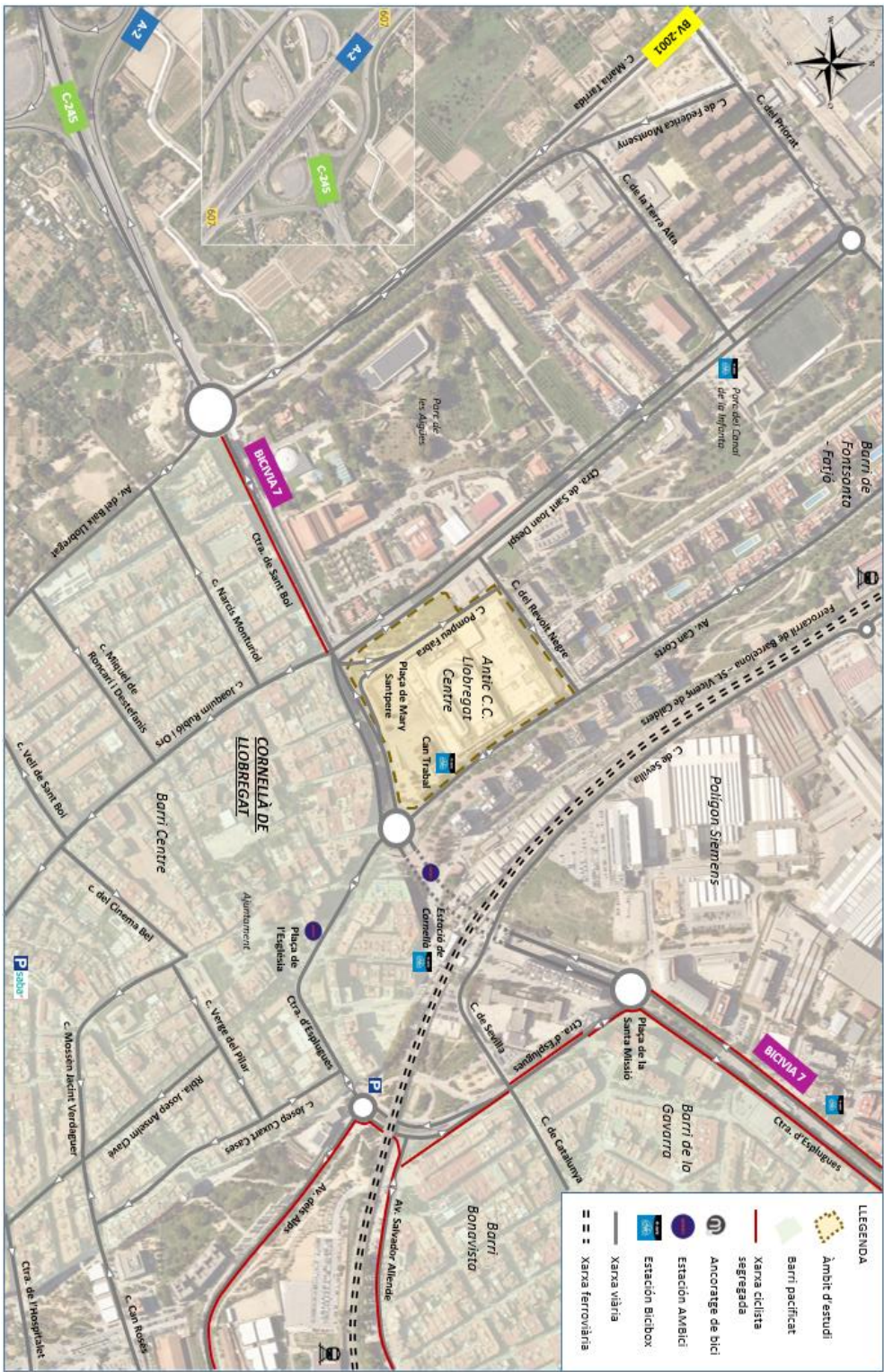


Pl. de l'Estació

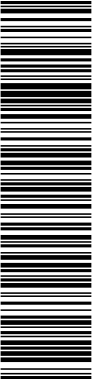


ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA
Modificació puntual del Pla General Metropolità a l'entorn de Can Trabal, a Cornellà de Llobregat

Figura 18. Xarxa ciclable



DOCUMENT Diligència: Dil·ligència - Aprovació INICIAL 07 02 VOLUM II PLE 06 28-05-2025 Punt 07 Urbanisme	IDENTIFICADORS	
ALTRES DADES Codi per a validació: P9MFO-WNH9Y-YH187 Data d'emissió: 1 de Juliol de 2025 a les 12:20:53 Pàgina 97 de 138	SIGNATURES 1.- Secretària General de l'AJUNTAMENT DE CORNELLÀ DE LLOBREGAT. Dono fe i prenc raó Art. 3.2 RD 128/2018 29/05/2025 13:06	ESTAT SIGNAT 29/05/2025 13:06



Aquesta és una còpia impresa del document electrònic (Ref.: 8530743 P9MFO-WNH9Y-YH187 E69B4962E8CEB5B5BAED30A9E4311298B9528B8C) generada amb l'aplicació informàtica Firmadoc. El documento está SIGNAT. Mitjançant el codi de verificació pot comprovar la validesa de la signatura electrònica dels documents signats en l'adreça web: <https://seuelectronica.comella.cat/portal/verificar/Documentos.do>



ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA
Modificació puntual del Pla General Metropolità a l'entorn de Can Trabal, a Cornellà de Llobregat

4. INCIDÈNCIA DE LA MOBILITAT GENERADA

S'ha de garantir que l'accés al sector en estudi no provoqui colls d'ampolla a les vies de circulació (especialment en les hores punta de mobilitat), i que la disposició de les entrades i sortides ofereixi un funcionament sense acumulació de vehicles i sense les demores que això pot causar a residents o visitants a la zona.

Per això esdevé cabdal habilitar la zona amb modes de transport alternatius al vehicle privat, que al mateix temps puguin ser competitius a nivell de rapidesa i de comoditat, sostenibles i respectuosos amb el medi ambient.

En el cas de l'estudi en curs varis factors contribuïran a que els canvis tinguin un menor impacte:

- La punta de mobilitat de les activitats en estudi es preveu en dissabtes de 12 a 13 hores quan el trànsit existent és reduït.
- El nou aparcament privat cobrirà les necessitats d'estacionament estimades en turisme, motos i bicicletes/VMP, reduint la pressió sobre l'oferta d'aparcament públic en calçada.
- El fet de que la nova implantació disposa d'una excel·lent oferta de serveis de transport públic, amb freqüències de pas elevades, que podria fer front al volum de nous desplaçaments estimat.
- La ordenació viària proposada (veure plànol 8.2) contempla una ordenació viària al tram de la ctra. d'Espígues en estudi (entre Av. Can Corts i Ctra. de St. Joan Despí) que permet assimilar l'increment de mobilitat associat a les noves activitats previstes. No obstant això, serà el projecte d'urbanització el que acabarà de definir la proposta viària definitiva.

DOCUMENT Diligència: Dil·ligència - Aprovació INICIAL 07 02 VOLUM II PLE 06 28-05-2025 Punt 07 Urbanisme	IDENTIFICADORS	
ALTRES DADES Codi per a validació: P9MFO-WNH9Y-YH187 Data d'emissió: 1 de Juliol de 2025 a les 12:20:53 Pàgina 98 de 138	SIGNATURES 1.- Secretària General de l'AJUNTAMENT DE CORNELLÀ DE LLOBREGAT. Dono fe i prenc raó Art. 3.2 RD 128/2018 29/05/2025 13:06	ESTAT SIGNAT 29/05/2025 13:06

ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA
Modificació puntual del Pla General Metropolità a l'entorn de Can Trabal, a Cornellà de Llobregat

4.1. Viari proposat. Itineraris d'entrada i sortida

El present document proposa la ordenació viària que segueix i que contempla canvis a l'avinguda d'Esplugues i a la Ctra. de St. Joan Despi.

Figura 19. Viari proposat



1.- Secretària General de l'AJUNTAMENT DE CORNELLÀ DE LLOBREGAT. Dono fe i prenc raó Art. 3.2 RD 128/2018
29/05/2025 13:06

SITUACIÓ ACTUAL

Ctra. d'Esplugues (tram: Av. Can Corts – Ctra. St. Joan Despí):

- Pel cantó est, de l'eix del tramvia la via disposa de dos carrils de pujada.
 - Pel cantó oest, al tram nord, la via disposa de dos carrils centrals que baixen des de la rotonda i del carril de gir lateral provinent de l'AV, de Can Cortès.
 - Pel cantó oest, al tram sud, passat el pas de vianants existent:
 - Als dos carrils centrals que baixen, se'hi afegeix un carril de gir a l'esquerra que permet l'accés al c. de Joaquim Rubió i Ors.
 - El carril lateral provinent de l'AV, de can Cortès s'incorpora al c. Pompeu Fabra sobre elevat respecte a la cruïlla Ctra. d'Esplugues/ Ctra. de St. Joan Despi, el qual incorpora un segon carril de gir que donava accés a l'antic aparcament soterrani del centre comercial Llobregat Centre.
 - El c. Pompeu Fabra també disposa d'un accés des de la ctra. de St. Boi a partir d'un gir a l'esquerra.
- Ctra. St. Joan Despi:
- La via disposa d'un carril de circulació per sentit.

PROPOSTA

Ctra. d'Espulgueres (tram: Av. Can Corts – Ctra. St. Joan Despí):

- Pel cantó est, de l'eix del tramvia es mantenen els dos carrils de pujada existents.
- Pel cantó oest, al tram nord, es mantenen els dos carrils centrals que baixen des de la rotonda i el carril de gir provinent de l'Av. de Can Corts.
- Pel cantó oest, al tram sud, es produeixen els canvis passat el pas de vianants existent:
 - Els dos carrils centrals que baixen, se'hi afegixen 2 carrils: un que seguirà en el sentit de la marxa cap a la Ctra. de St. Boi i que substitueix el carril de gir a l'esquerra que permetia l'accés al c. de Joaquim Rubió i Ors i que queda eliminat. I un 2n carril que permetrà també seguir recte o alternativament efectuar un gir a la dreta per accedir a la Ctra. de St. Joan Despí.
 - El carril lateral provinent de l'Av. de Can Corts serà de gir obligat a la dreta cap a la Ctra. de St. Joan Despí.
 - Selimina l'accés al carrer Pompeu Fabra.
 - Selimina també el gir a l'esquerra per accedir al c. Pompeu Fabra des de la ctra. de St. Boi
- La via s'amplia a 2 carrils de circulació sentit St. Joan Despí. El carril dret permetrà l'entrada sortida a l'aparcament soterrat de les activitats en estudi.

4.2. Desplaçaments en vehicle motoritzat

Per conèixer els ruixos entrada i sortida es fan servir les gràfiques de distribució horària definides a l'apartat 2.4. Això permet identificar les hores punta, que és el moment del dia en que es produeix un major nombre de circulacions, i per tant, els moments de màxima demanda.

Dia punta feimer	Dia punta de dissabte
Al matí, de 12 a 13h.: • Coixe: <u>106 coixes d'entrada</u> i <u>89 de sortida</u>. • Moto: <u>15 motos d'entrada</u> i <u>11 de sortida</u>. • Taxi: <u>1 taxi d'entrada</u> i <u>1 de sortida</u>. A la tarda, de 17 a 18h.: • Coixe: <u>133 coixes d'entrada</u> i <u>117 de sortida</u>. • Moto: <u>18 motos d'entrada</u> i <u>16 de sortida</u>. • Taxi: <u>1 taxi d'entrada</u> i <u>1 de sortida</u>.	Al matí, de 12 a 13h.: • Coixe: <u>289 coixes d'entrada</u> i <u>239 de sortida</u>. • Moto: <u>27 motos d'entrada</u> i <u>22 de sortida</u>. • Taxi: <u>1 taxi d'entrada</u> i <u>1 de sortida</u>. A la tarda, de 19 a 20h.: • Coixe: <u>244 coixes d'entrada</u> i <u>218 de sortida</u>. • Moto: <u>23 motos d'entrada</u> i <u>20 de sortida</u>. • Taxi: <u>1 taxi d'entrada</u> i <u>1 de sortida</u>.

4.2.1.1. Incidència del trànsit en hora punta

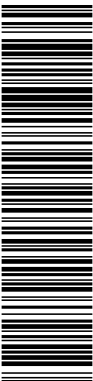
A partir dels comptatges efectuats a la cruïlla Ctra. St. Joan Despi / Ctra. d'Esplugues (veure apartat 3.2) se'vendica:

- Que el moviment amb més trànsit es de de baixada per la ctra. d'Espulgues (sentit C-245), amb un Nds B en dia feiner (17-18h), i A en dissabte (12-13h).
- Que el giri a l'esquerra cap a Joaquim Rubió i Ors des de la Ctra. d'Espulgues té un Nds D horari de matí com a conseqüència dels pocs segons que disposa la fase semafòrica, el que genera cues tot i el poc trànsit de pas generat de 12 a 13 h. (78 turismes).

A partir del vari proposat, que contempla canvis a la ctra. d'Espulgues, sentit C-245, es recalculen els Nds de la cruïlla superposant el trànsit previst pels nous usos del sector en estudi.

Tanmateix, cal tenir present que en el cas de l'ús comercial es desconeixen les activitats que s'instal·laran i que recaurà en l'EAMG d'implantació singular l'aportació de dades més exhaustives relatives a les activitats futures.

Aliment al viatj postat i superposat al trànsit actual la mobilitat generada pels turismes de les activitats del sector en hora punta (133 veh. dentro i 117 de sortida en dia punta feiner de 17 a 18 hores / 289 veh. dentro i 239 de sortida en dia punta de dissabte de 12 a 13 hores) es recalcia e nivell de servei de la cruïlla Ctra. d'Espugues/ Ctra. de St. Joan Despi.



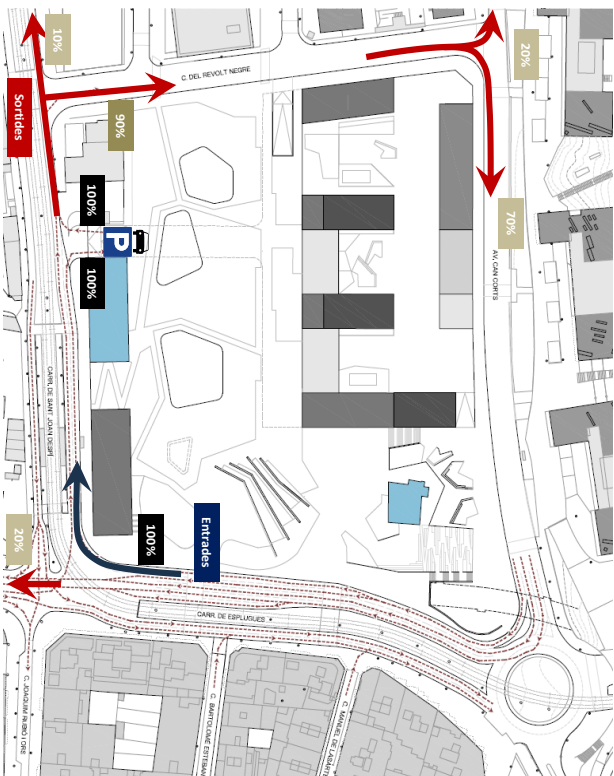


Figura 20. Itineraris d'entrada i sortida

ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA

Modificació puntual del Pla General Metropolità a l'entorn de Can Trabal, a Cornellà de Llobregat

Tots els moviments de la cruïlla mantenen NIS adequats inferiors a nivell D, és a dir, amb circulació estable. Amb velocitats i maniobrabilitat condicionades per la resta de trànsit on els conductors han de ajustar la seva velocitat segons la resta de vehicles precedents però sense veure's restringida la maniobrabilitat.

Figura 21. Matrux i anàlisis del nivell de servei (NdS) superposant la mobilitat generada en hora punta futura de divendres (17-18h.) i dissabte (12-13h.)

ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA

Modificació puntual del Pla General Metropolità a l'entorn de Can Trabat, a Cornellà de Llobregat

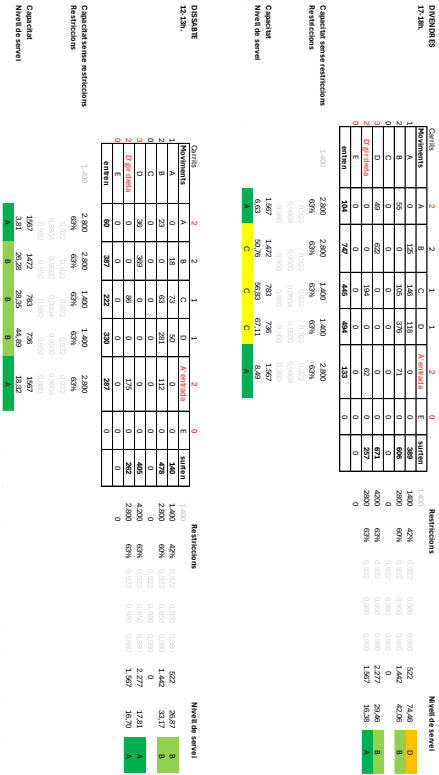
4.2.1. Perspectives de trànsit a 10 anys vista

Per considerar les perspectives de trànsit a 10 anys vista cal tenir present que els objectius del Pla de Mobilitat Urbana de Cornellà, que van amb consonància amb els principis de la Llei de Mobilitat, del Reglament d'Urbanisme, així com amb els instruments i normes que tenen a veure amb la preservació del medi ambient i que aposten totes elles amb claritat per la racionalització dels desplaçaments en vehicle motoritzat en favor de la potenciació dels desplaçaments no motoritzats i en transport públic.

No obstant això, s'avalua el nivell de servei de la zona d'estudi en el supòsit de que el trànsit s'incrementés a partir d'un increment interanual estimat del 1,01% = 10,46% a 10 anys vista:

- En divendres el trànsit dentrada a la cruïlla per la Ctra. de St. Joan Despi incrementa el NDS D (7/4,46) mentre que el gir a la dreta d'accés a la Ctra. de St. Joan Despi, el que aglutinarà totes les entrades a l'aparcament del nou sector, s'hi preveu nivell A (16,38) gràcies als 2 carrils de gir contemplats. En NDS D la circulació passa a ser inestable. Es produeixen canvis de velocitat de manera sobtada i la maniobrabilitat es veu restringida però tot i així el trànsit resta lluny de nivells de saturació o col·lapse.
- En dissabte l'impacte és menor i no es detecta cap NDS superior a C en cap dels moviments de la cruïlla. En dissabtes el gir a la dreta d'accés a la Ctra. de St. Joan Despi manté Nds A (16,70).

Figura 22. Matrius i anàlisis del nivell de servei (NDS) a 10 anys vista superposant la mobilitat generada en hora punta futura de divendres (17-18h) i dissabte (12-13h)



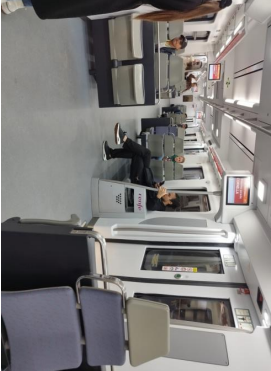
ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA

Modificació puntual del Pla General Metropolità a l'entorn de Can Trabal, a Cornellà de Llobregat

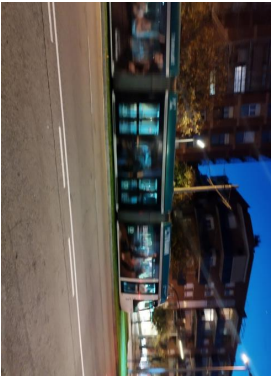
D'aquesta manera, l'oferta de transport públic actual podrà suportar amb escreix l'increment de mobilitat estimada en transport públic en l'hora punta del de les futures activitats del sector en estudi:

Dia punta feiner	Dia punta de dissabte
Al la tarda, de 16 a 17h.: • Bus: 27 viatges d'entrada i 24 de sortida. • Metro: 56 viatges d'entrada i 56 de sortida. • TRAM: 16 viatges d'entrada i 18 de sortida. • Renfe: 23 viatges d'entrada i 25 de sortida. Al vespre, de 19 a 20h.: • Bus: 28 viatges d'entrada i 28 de sortida. • Metro: 44 viatges d'entrada i 33 de sortida. • TRAM: 16 viatges d'entrada i 14 de sortida. • Renfe: 22 viatges d'entrada i 16 de sortida.	Al la tarda, de 15 a 16h.: • Bus: 12 viatges d'entrada i 10 de sortida. • Metro: 46 viatges d'entrada i 32 de sortida. • TRAM: 15 viatges d'entrada i 11 de sortida. • Renfe: 21 viatges d'entrada i 14 de sortida. Al vespre, de 19 a 20h.: • Bus: 14 viatges d'entrada i 12 de sortida. • Metro: 27 viatges d'entrada i 20 de sortida. • TRAM: 14 viatges d'entrada i 12 de sortida. • Renfe: 17 viatges d'entrada i 14 de sortida.

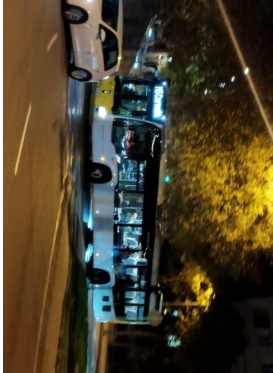
Feiner tarda (17-18h.)



Imatge 1. Expedició del tren de Renfe. Ocupació <10%



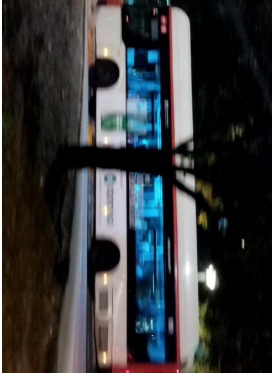
Imatge 2. Expedició del TRAM. Ocupació <30%



Imatge 3. Línia M5. Ctra. d'Esplugues. Ocupació <10%



Imatge 4. Línia 52. Ctra. d'Esplugues. Ocupació <10%



Imatge 5. Línia 95. Av. Can Corts. Ocupació <10%



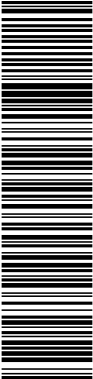
Imatge 6. Línia 74. Av. Can Corts. Ocupació <10%



Imatge 7. Línia 95. Ctra. d'Esplugues. Ocupació <10%



Imatge 8. Línia M75. Ctra. d'Esplugues. Ocupació <10%



ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA Modificació puntual del Pla General Metropolità a l'entorn de Can Tíbal, a Cornellà de Llobregat



Imatge 10. Línia 95. Ctra. d'Espulgues. Ocupació <10%

Dissabte matí (12-13h.)



Imatge 11. Expedició del tren de Renfe. Ocupació <10%



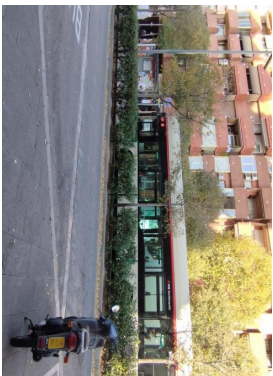
Imatge 12. Expedició del TRAM. Ocupació <30%



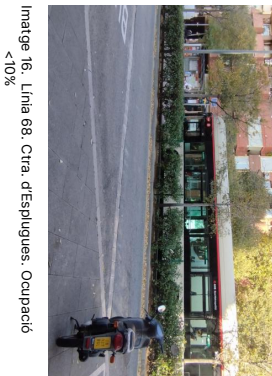
Imatge 13. Línia 68. C. Joaquim Rubió i Ors Ocupació <20%



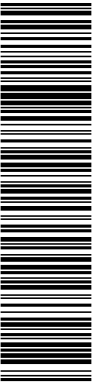
Imatge 14. Línia 95. Ctra. d'Esplugues. Ocupació <20%



Imatge 15. Línia M75. Ctra. d'Esplugues. Ocupació <20%



Imatge 16. Línia 68. Ctra. d'Esplugues. Ocupació <10%



DOCUMENT Diligència: Diligència - Aprovació INICIAL 07 02 VOLUM II PLE 06 28-05-2025 Punt 07 Urbanisme	IDENTIFICADORS	
ALTRES DADES Codi per a validació: P9MF0-WNH9Y-YH187 Data d'emissió: 1 de Juliol de 2025 a les 12:20:53 Pàgina 104 de 138	SIGNATURES 1.- Secretària General de l'AJUNTAMENT DE CORNELLÀ DE LLOBREGAT. Dono fe i prenc raó Art. 3.2 RD 128/2018 29/05/2025 13:06	ESTAT SIGNAT 29/05/2025 13:06

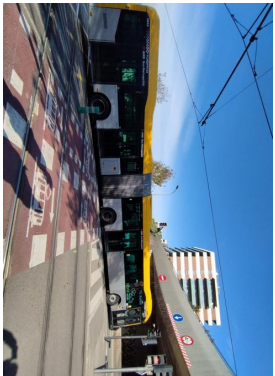
ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA
Modificació puntual del Pla General Metropolità a l'entorn de Can Trabal, a Cornellà de Llobregat



Imatge 17. Línia M75. Ctra. d'Espinlughes. Ocupació <10%



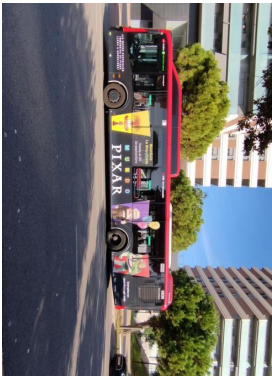
Imatge 18. Línia M75. Ctra. d'Espinlughes. Ocupació <10%



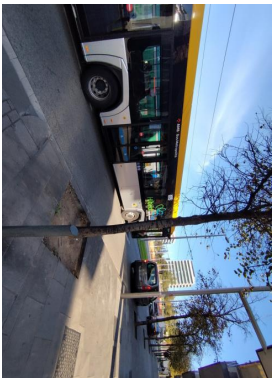
Imatge 23. Línia M5. Av. Ctra. d'Espinlughes. Ocupació <20%



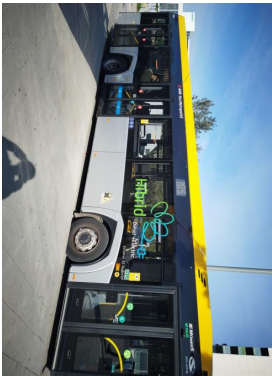
Imatge 24. Línia 67. Ctra. d'Espinlughes. Ocupació <10%



Imatge 19. Línia 95. Av. Can Cortès. Ocupació <20%



Imatge 20. Línia M75. Ctra. d'Espinlughes. Ocupació <10%



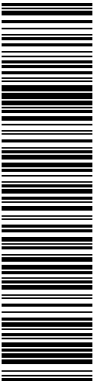
Imatge 25. Línia M75. C. de Sevilla. Ocupació <20%



Imatge 21. Línia 94. Av. Ctra. d'Espinlughes. Ocupació <20%



Imatge 22. Línia M75. Ctra. d'Espinlughes. Ocupació <10%



ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA
Modificació puntual del Pla General Metropolità a l'entorn de Can Trabal, a Cornellà de Llobregat

4.4. Desplaçaments a peu

L'accessibilitat a peu compleix amb les exigències d'accessibilitat de l'ordre TMA/851/2021. D'aquesta manera, els carrers d'accés al sector disposen de voreres llures de pas superiors a 1,8 m. I de passos de vianants correctament rebaixats i senyalitzats per a invídents.

D'altra banda, la il·luminació dels carrers també és adequada ja que tots els disposen de fanals correctament distribuïts.

De cara a millorar l'accessibilitat de vianants es considera oportú:

- Incorporar 2 passos de vianants adaptats a PMR al c. Revolt Negre, cantonada amb c. Pompeu Fabra i c. Maria Aurèlia Capmany.
- Incorporar 1 nou pas de vianants a la Ctra. d'Esplugues / entre c. Joaquim Rubió i Bartolomé Esteban.
- Incorporar 1 nou pas de vianants a l'Av. Can Corts. Situat prop de la rotonda, coincidint amb la trajectòria de l'itinerari a peu que comunica amb l'estació de Renfe.
- Traslladar el pas de vianants de l'Av. Can Corts que subisca al costat de les parades de bus al punt mig entre el pas existent a la cruïlla del c. Revolt Negre i el nou pas de vianants proposat pròxim a la rotonda.

Les mesures es grafien al plànol 5 corresponent a la xarxa de vianants.

4.5. Desplaçaments en bicicleta/VMP

La zona d'accés a l'àmbit d'estudi disposa d'unes condicions propícies per als desplaçaments amb bicicleta/VMP, considerant el nivell de pendent dels carrers d'accés i la connectivitat amb la xarxa de carrils bici metropolitana i de la ciutat.

De l'entorn de l'àmbit d'estudi destaca el tram de carril bici bidireccional de la ctra. de St. Boi de Llobregat que connecta el sector en estudi pel sud-oest i els trans propers situats a l'est a la ctra. d'Esplugues, Av. Salvador Alende i Av. dels Alps.

Els trams de carril bici existents a l'eix de l'antiga ctra. C-245 (ctra. de St. Boi i ctra. d'Esplugues) formen part de la BiciVia 7. Aquest nou eix urbà ha incorporat un dels carrils bici principals de la xarxa metropolitana (BiciVia 7), que té una longitud d'uns 8 km, que incorpora a més a més 7 estacions d'AMBici i 3 de BiciBox (una de les quals és de gran capacitat).

4.6. Consideracions de gènere

Un altre aspecte que cal considerar és si la distribució modal presenta diferències atenent al gènere de l'individu. Per realitzar aquest anàlisi, s'exposen els resultats de l'Enquesta de Mobilitat en dia Feiner (EMEF 2020), la qual examina la mobilitat per raó de gènere en l'àmbit del Sistema Integrat de Mobilitat Metropolitana de Barcelona (SIMMB), del qual forma part el municipi de Cornellà de Llobregat.

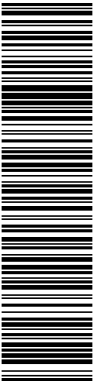
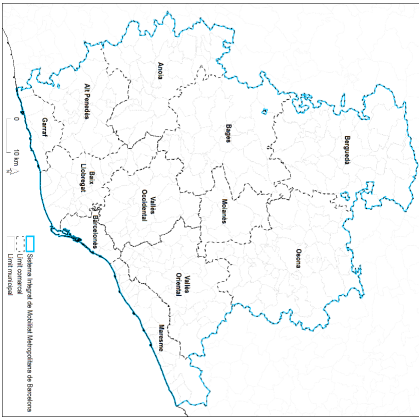
4.6.1. Mobilitat per raó de gènere en l'àmbit del SIMMB

L'ús dels modes de transport varia en funció de la disponibilitat d'un vehicle privat motoritzat.

L'estudi permet visualitzar les diferències d'hàbits i necessitats per raó de gènere i corrobora les diferències existents respecte als mitjans de transport emprats i als motius de desplaçament.

- Les dones presenten una major mobilitat personal (el 42,5% dels seus desplaçaments diaris són per aquest motiu) que els homes (38%).
- La població femenina es caracteritza per fer un ús més elevat dels modes sostenibles: tan sols el 33,3% de la seva mobilitat es fa en vehicle privat front al 43,2% en el cas dels homes.

Els principals motius per moure's són el treball, les compres quotidianes i acompanyar/tenir cura de persones. El treball i l'oci asssoleixen percentatges significativament més elevats entre els homes; les compres i acompanyar/tenir cura de persones, en canvi, entre les dones. Les dones es desplacen més per motius personals que els homes.



ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA
Modificació puntual del Pla General Metropolità a l'entorn de Can Trabat, a Cornellà de Llobregat

Taula 23. Motiu de desplaçament segons gènere al Sistema Integrat de Mobilitat Metropolitana de Barcelona (SIMMB)

Motiu del desplaçament	HOMES		DONES		TOTAL	
	Desplaçaments	%	Desplaçaments	%	Desplaçaments	%
Treball i gestions de treball	1.404.724	16,8 %	1.025.704	12,3 %	2.430.428	14,5 %
Estudis	169.664	2,0 %	146.940	2,0 %	338.604	2,0 %
Mobilitat ocupacional	1.574.458	18,8 %	1.194.643	14,3 %	2.769.102	16,6 %
Comptes quotidians	832.731	9,9 %	966.103	11,8 %	1.818.834	10,9 %
Comptes no quotidians	119.990	1,4 %	162.081	1,9 %	282.071	1,7 %
Metge/hospital	110.450	1,3 %	191.967	2,3 %	302.417	1,8 %
Visita a un amic o amiga / familiar	210.879	2,5 %	263.947	3,2 %	474.825	2,8 %
Acompanyar / tenir cura de persones	699.014	8,3 %	952.158	11,4 %	1.651.172	9,9 %
Gestions personals	256.998	3,1 %	240.897	2,9 %	498.895	3,0 %
Oci (espectacles, cinema, restaurants, esports)	455.478	5,4 %	303.316	3,6 %	758.794	4,5 %
Sense destinació fixa / passejar	489.734	5,8 %	438.248	5,3 %	927.983	5,6 %
Altres desplaçaments	3.306	0,0 %	2.262	0,0 %	5.568	0,0 %
Mobilitat personal	3.180.580	38,0 %	3.540.980	42,5 %	6.721.560	40,2 %
Tornada a casa o al domicili	3.625.786	43,3 %	3.603.807	43,2 %	7.229.593	43,2 %
Total del SIMMB	8.380.824	100,0 %	8.339.430	100 %	16.720.255	100 %

Font: EMEF 2020

Caminar és la manera més habitual de moure's per les persones residents al SIMMB (51,2 %), seguit del cotxe (29,8 %). Les dones es desplacen en major proporció que els homes caminant (55,7 % i 46,7 %, respectivament) i en transport públic (14,3 % enfront del 8,4 %). En canvi, els homes ho fan en major mesura en vehicle privat (41,5 % enfront del 28,5 %).

Taula 24. Mode de transport utilitzat segons gènere al SIMMB

Mitjà de transport	HOMES		DONES		TOTAL	
	Desplaçaments	%	Desplaçaments	%	Desplaçaments	%
Caminant	3.970.132	46,7 %	4.644.560	55,7 %	8.554.692	51,2 %
Bicicleta	200.319	2,4 %	77.159	0,9 %	277.477	1,7 %
Cadira de rodes o escliar	..	..	..	..	..	..
Vehicle de mobilitat personal (excepte pràctiques al carrer o a casa pròpia)	81.399	1,0 %	45.777	0,5 %	127.176	0,8 %
Total de la mobilitat activa	4.196.051	50,1 %	4.768.454	57,2 %	8.964.505	53,6 %
Autobús	208.153	2,5 %	503.207	6,0 %	711.359	4,3 %
Metro	255.028	3,0 %	390.278	4,7 %	645.306	3,9 %
Altres mitjans ferroviaris (RGC, Rodalies, Renfe, TGV, etc.)	198.441	2,4 %	264.169	3,2 %	462.610	2,8 %
Restes del transport públic	44.803	0,5 %	37.039	0,4 %	81.842	0,5 %
Total del transport públic	706.425	8,4 %	1.194.693	14,3 %	1.901.118	11,4 %
Cotxe	2.755.849	32,2 %	2.224.560	26,7 %	4.980.409	29,8 %
Moto	457.570	5,5 %	138.696	1,7 %	596.265	3,6 %
Furgoneta/camió	264.930	3,2 %	13.028	0,2 %	277.957	1,7 %
Total del vehicle privat	3.478.348	41,5 %	2.376.284	28,5 %	5.854.632	35,0 %
Total del SIMMB	8.380.824	100 %	8.339.430	100 %	16.720.255	100 %

Font: EMEF 2020



Més del 70% dels desplaçaments realitzats per les persones residents a l'àmbit SIMMB en dia feiner tenen l'origen i la destinació en un mateix municipi, mentre que el 26,2% restant són desplaçaments intermunicipals. Les dones fan proporcionalment més desplaçaments intramunicipals que els homes, per a qualsevol àmbit residencial.

Taula 25. Fluxos segons àmbit territorial i gènere al SIMMB

ÀMBIT TERRITORIAL	INTRAMUNICIPALS		INTERMUNICIPALS		TOTAL	
	Homes	Dones	Homes	Dones	Homes	Dones
Barcelona	87,1 %	91,8 %	89,5 %	12,9 %	8,2 %	10,5 %
Restes Barcelona	66,5 %	71,9 %	69,2 %	33,5 %	28,1 %	30,8 %
2a corona	61,2 %	66,9 %	64,0 %	38,8 %	33,1 %	36,0 %
AMMB	63,0 %	81,6 %	78,8 %	24,0 %	18,4 %	21 %
Restes AMMB	74,0 %	72,0 %	67,5 %	37,0 %	28,0 %	32,5 %
RMB	71,4 %	78,2 %	70,7 %	28,6 %	21,8 %	29,3 %
Restes RMB	57,9 %	71,3 %	64,5 %	42,1 %	28,7 %	35,5 %
SIMMB	70,1 %	77,6 %	73,8 %	29,9 %	22,4 %	26,2 %

Font: EMEF 2020

Taula 26. Mobilitat per edat i per gènere al SIMMB



Font: EMEF 2020



Diagrama de um círculo dividido em setores coloridos, representando os níveis de influência sobre a saúde. No centro, um círculo amarelo contém o texto "AMBIENTE E PERCEÇÃO". Abaixo dele, um círculo verde contém "SAÚDE FÍSICA". À esquerda, um círculo laranja contém "SAÚDE MENTAL". À direita, um círculo roxo contém "SAÚDE SOCIAL". O círculo principal é dividido em setores com os seguintes textos: "Ambiente físico" (verde), "Ambiente social" (roxo), "Ambiente psicológico" (laranja), "Ambiente econômico" (azul), "Ambiente político" (verde), "Ambiente cultural" (laranja), "Ambiente religioso" (roxo), "Ambiente tecnológico" (azul), "Ambiente educacional" (verde), "Ambiente profissional" (laranja), "Ambiente familiar" (roxo), "Ambiente comunitário" (azul), "Ambiente nacional" (verde), "Ambiente global" (laranja). Uma seta branca aponta para a direita, saindo do círculo central.

ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA
Modificació puntual del Pla General Metropolità a l'entorn de Can Trrabal, a Cornellà de Llobregat

4.7. Incidència de les emissions del sector transport

“Es una evaluación de la movilidad generada de planeamiento urbanístico o de implantaciones singulares de municipios declarados por el gobierno como a Zona de Protección Especial de Ambiente atmosférico, han de proporcionar los datos necesarios para evaluar la incidencia de la movilidad sobre la contaminación atmosférica”.

En aquest sentit, la qualitat mediambiental associada al nou equipament estarà íntimament relacionada amb el volum de viatges en cotxe i, per tant, amb les facilitats que es doni per a un bon accés en transport públic. Cal recordar que el transport per carretera és, a nivell global, de la societat, el responsable del 75% de les emissions de contaminants a l'atmosfera. L'emissió de gasos d'efecte hivernacle procedents del transport estan augmentant de forma constant perquè la demanda creix més ràpid que l'eficiència energètica dels diferents mitjans de transport.

La caracterització del consum de combustible dels vehicles i les emissions derivades de la mobilitat generada s'ha realitzat amb el suport de la eina AMBIMOB-U, del Departament de Medi Ambient i Habitatge.

Per calcular els consums de combustibles i les emissions de nova generació a l'àrea d'estudi es tipifiquen alguns dels paràmetres que intervindran en aquest càlcul:

- Es realitzen els càlculs en base als dies laborables i de cap de setmana.
- Per als desplaçaments en turisme la distància mitjana recorreguda s'estima en 10 km (inclou l'anada). L'ocupació mitjana dels vehicles és de 1,7 persones en dia feiner i 1,9 en dissabte.
- Per als desplaçaments en moto s'estima una distància mitjana de 5 km (inclou l'anada). L'ocupació mitjana dels vehicles és de 1,1 persones.
- Per als desplaçaments en taxi s'estima una distància mitjana de 5 km (inclou l'anada). L'ocupació mitjana dels vehicles és de 1,5 persones en dia feiner i 1,8 en dissabte.

ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA
MODIFICACIÓ PUNTUAL DEL PLA GENERAL METROPOLITÀ A L'ENTORN DE CAN TRABAL, A CORNELLÀ DE LLOBREGAT

- En transport públic per carretera el recorregut mitjà s'estima en 10 km i una ocupació mitjana de 40 passatgers. Per a l'avaluació del consum de combustibles i d'emissions de contaminants a l'atmosfera només es tindrà en compte el transport públic de superfície.
- Pel conjunt dels mitjans de transport s'estima una velocitat mitjana de 20 km/h en vies congestionades, de 30 km/h en vies secundàries i de 50 km/h en vies de la xarxa viària principal.

Pel seu càlcul s'ha establert:

Taula 27. Repartiment de trànsit en funció de la tipologia de vehicles i de les via

Tipus de vehicle	Via congestionada	Via principal	Via secundària
Turisme	10%	20%	60%
	20 km/h	50 km/h	30 km/h
Moto	10%	15%	75%
	20 km/h	50 km/h	30 km/h
Autobús	5%	30%	65%
	20 km/h	50 km/h	30 km/h

Es simula una situació futura que coincideix amb la mobilitat generada per les noves activitats previstes al sector en estudi.

Taula 28. Vehicles*Quilòmetre en desplaçaments en dia feiner

Tipus de vehicle	Desplaçaments	Ocupació	Veïcles	Distància	Vel. *km	Vel. *km *any
Turisme	3.869	1,7	2.261	10	22.614	5.879.701
Motor	426	1,1	387	5	1.935	503.057
Taxi	55	1,5	37	5	184	47.111
Autobús	578	40	15	10	155	40.196

Taula 29. Vehicles*Quilòmetre en desplaçaments en cap de setmana

Tipus de vehicle	Desplaçaments	Ocupació	Veïcles	Distància	Vel. *km	Vel. *km*any
Turisme	8.480	1,9	4.383	10	43.831	4.558.396
Moto	551	1,1	500	5	2.502	260.255
Taxi	55	1,8	37	5	184	19.084
Autobús	1.204	40	30	10	301	31.295

El consum total de combustibles resultants de la mobilitat generada per l'ambt d'estudi as de **671 tones d'equivalent petroliari**. Les millores tecnològiques en els vehicles que es puguin preveure en un horitzó a mig termini, poden suposar una disminució del consum de combustible (teplany) en termes relatius.

Els turismes són responsables del 93% del consum de combustible

Les emissions a l'atmosfera es xifren en **2.016 tones de gasos d'efecte hivernacle/any.**

Els turismes realitzen el 92% dels quilòmetres recorreguts i són els responsables del 93% de les emissions de GEH.

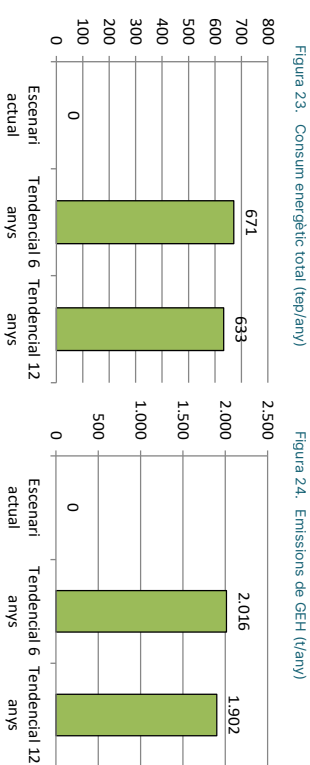


Figura 23. Consum energètic total (tep/any)

Figura 24. Emissions de GEH (t/any)

Es constata una reducció de les emissions dels vehicles gràcies a les millores tecnològiques

Taula 30. Emissions de gasos d'efecte hivernacle de CO₂ (t/any) per tipologia de vehicle

Typus de vehicle	Any 0 (previ desenvolupament)	Any +6	Any +12
Turisme	0	1.889	1.778
Moto	0	53	53
Taxi	0	12	12
Autobus	0	62	59
Total	0	2.016	1.902

El pes relatiu del nombre de vehicles que funcionaran amb combustibles fòssils sobre la totalitat de la flota de turismes, taxis i autobusos és d'esperar que es redueixi de forma considerable en benefici d'altres combustibles més nets i ecològics.

Taula 31. Emissions de gasos d'efecte hivernacle de CO₂ (t/any) per tipus de combustibles

Tipus de vehicle	Any 0 (previ desenvolupament)	Any +6	Any +12
Gasolina	0	711	332
Diesel	0	1.204	1.372
GN	0	32	75
Electricitat	0	0	0
Bio10	0	31	57
GLP	0	32	54
Híbrids	0	6	11
Hidrogen	0	0	0
Total	0	2.016	1.902

ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA

Modificació puntual del Pla General Metropolità a l'entorn de Can Trabal, a Cornellà de Llobregat

En el cas dels taxis (biodiesel, GLP, etc) dels autobusos (gas natural, biodiesel) i de les motocicletes (elèctriques) és d'esperar que la reconversió sigui ràpida mentre que en el cas dels cotxes és de preveure que els canvis siguin més progressius (elèctrics, híbrids, etc...).

Taula 32. Emissions de NOx (t/any)

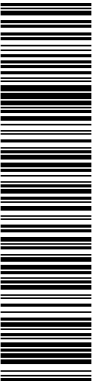
Tipus de vehicle	Any 0 (previ desenvolupament)	Any +6	Any + 12
Turisme	0	6,05	5,11
Moto	0	0,14	0,14
Taxi	0	0,05	0,04
Autobús	0	0,52	0,42
Total	0	6,75	5,71

Taula 33. Emissions de PM10 (t/any)

Tipus de vehicle	Any 0 (previ desenvolupament)	Any +6	Any + 12
Turisme	0	0,61	0,54
Moto	0	0,05	0,05
Taxi	0	0,00	0,00
Autobús	0	0,02	0,01
Total	0	0,68	0,61

Les noves activitats del sector en estudi generaran un increment potencial de mobilitat a la zona. Tot i així, cal tenir en compte una sèrie de factors que amortitzen aquesta incidència de la mobilitat en la contaminació de l'atmosfera:

- Els desplaçaments de l'àmbit podran fer-se amb mitjans no motoritzats i en transport públic. Una bona política de promoció de les connexions amb metro, autobús, TRAM i Renfe podran decantar part de la mobilitat en vehicle privat cap al transport públic, disminuint el consum de combustibles fòssils i les emissions.
- Aquestes condicions, juntament amb l'aplicació de bones pràctiques respecte a l'estalvi i eficiència energètica, contribuiran a crear un nou espai equilibrat podent disminuir la incidència de la mobilitat en la contaminació atmosfèrica.
- És important introduir els criteris ambientals i energètics en la planificació i gestió del transport. El transport públic consumeix menys i és molt més eficient energèticament.



ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA

Modificació puntual del Pla General Metropolità a l'entorn de Can Trabal, a Cornellà de Llobregat

5. APARCAMENT

La necessitat de places dels usos es determina:

- 1) En el cas de l'ús comercial, a partir dels càlculs d'ocupació d'aparcament d'acord a la distribució modal assignada a efectes del present EAMG.
- 2) A partir dels requeriments normatius:
 - Ús comercial (places de turisme): Decret 378/2006 d'equipaments comercials
 - Conjunt d'usos (places de turisme): Normes urbanístiques de Cornellà de Llobregat
 - Ús habitatge (turismes i motos) i places de bicicleta: Decret 344/2006
 - Places amb recàrrega elèctrica (places de turisme): Real Decreto 29/2021
 - Places reservades per a PMR (places de turisme): Decret 209/2023

5.1. Necessitat d'aparcament

En funció de les ordenances municipals en matèria d'estacionament, dels objectius del PMUS de Cornellà de Llobregat i de la voluntat política del consistori i de la resta d'administracions, es podrà apostar més o menys per regular i limitar l'estacionament de turismes i motos o per potenciar la mobilitat més sostenible.

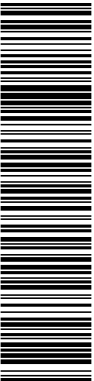
En el cas de l'ús comercial:

En dia feiner s'estima una ocupació màxima de l'aparcament entre les 12 i les 13 hores:

- **Turismes:** 126-252 places.
 - **Motos:** 9-18 places.
 - **Bicls/VMP:** 10-20 places.
- En dissabte s'estima una ocupació màxima de l'aparcament entre les 11 i les 12 hores:
- **Turismes:** 167-334 places.
 - **Motos:** 15-30 places.
 - **Bicls/VMP:** 12-24 places.

Taula 34. Necessitat d'aparcament a partir dels càlculs d'ocupació de l'EAMG

	Turismes		Us comercial		Bicicletes	
	Dia feiner	Dissabte	Dia feiner	Dissabte	Dia feiner	Dissabte
Desplaçaments	7.763	11.644	7.763	11.644	7.763	11.644
Vehicle	42,8%= 3.324	42,8%= 7.656	2,3%= 254	3,3%= 379	2,3%= 254	2,3% 268
Factor d'ocupació	1,8= 1.853	2,0= 3.838	1,1= 231	1,1= 344	1= 254	1= 268
Anada / tornada	928	1.919	116	172	127	134
HP vehicle	7,4%= 126-252 places	8,7%= 167-334 places	7,4%= 9-18 places	8,7%= 15-30 places	7,4%= 10-20 places	8,7%= 12-24 places



ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA
Modificació puntual del Pla General Metropolità a l'entorn de Can Trabal, a Cornellà de Llobregat

5.2. Normativa d'aparcament

No correspon a la fase de planellament definir les places d'aparcament del sector en estudi, ja que no es coneix en concret les activitats que s'hi acabaran instal·lant. A efectes del present EAMG s'estableix una hipòtesi a partir del sostre i els usos possibles segons planellament. No obstant, **serà en tràmit de llicència quan s'establiran les reserves concretes d'aparcament, recarrega de vehicles elèctrics, PMR, bicicleta i patinet, d'acord amb la normativa urbanística municipal, i altra normativa sectorial vigent. Els costos associats a la configuració de la reserva de places de vehicle elèctric, bicicleta i patinet són igualment hipotètics i s'hauran de concretar en el tràmit de llicència, vinculats a cada projecte.**

5.2.1. Places d'aparcament de turismes i motocicletes

Decret 378/2006 d'equipaments comercials

Hipermercats:

b) Hipermercats mitjans: amb una superfície de venda entre 5.000 m² i 9.999 m².

Dotació d'aparcament :

12.3 Segons la tipologia comercial, les dotacions mínimes d'aparcament, per cada 100 m2 de superfície de venda, per als grans establiments comercials, són les següents:

d) Hipermercat mitjà: 14 places.

f) Superfícies especialitzades i centres comercials de fabricants: 6 places.

g) Galeria comercial i altres tipus d'establiments: 3 places.

Taula 35. Requeriment de places de turisme segon el Decret 378/2006 d'equipaments comercials

Superfície	Activitats	Decret 378/2006	
		Ràtio	Places
11.250 m² st. SNV 75%= 8.438 m² st.	Hipòtesi hipermercat	14 places / 100 m² SNV	1.182
	Hipòtesi superfícies especialitzades i centres comercials de fabricants	6 places / 100 m² SNV	507
	Hipòtesi Galeria comercial i altres tipus d'establiments	3 places / 100 m² SNV	254

Normes urbanístiques de Cornellà de Llobregat:

Caldrà donar compliment als requeriments en matèria d'aparcament de les Normes urbanístiques de Cornellà de Llobregat. L'article 298 "Previsió d'aparcaments als edificis" de les NN UU del PGM determina la necessitat de places en funció del tipus d'activitat.

A. Edificis d'habitatge.

a. En sol urbà dues places per cada habitatge de més de 130 m² o una plaça i mitja per cada habitatge de 80 a 130 m² i una plaça per cada habitatge menor de 80 m², tot referit a superfície construïda.

b. En sol urbanitzable objecte d'un pla parcial, les que es fixin en aquest, amb el límit mínim d'una plaça, almenys, per cada 80 m² d'edificació i es completarà l'estàndard legal per mitjà de la reserva de superfície d'estacionament.

c. En sol urbà, objecte d'un Pla Especial de Reforma Interior, les que s'hi fixin, amb un mínim d'una plaça per cada 80 m² de sostre edificable potencial.

d. Quan l'ús de la construcció sigui el d'habitatge unifamiliar, s'haurà de preveure, com a mínim, una plaça d'aparcament a l'interior de la parcel·la per cada 90 m² construïts.

C. Edificis amb locals comercials al detall i grans magatzems de venda.

En els sistemes de venda personalitzada, quan la superfície comercial, sumades totes les plantes de l'edifici amb destinació comercial, depassi de 400 m², nauran de comptar amb una plaça d'aparcament per cada 80 m² de superfície construïda en les zones 12 i 12b i una plaça per cada 60m² en la resta de zones. S'entén com establiments de venda personalitzada aquells on el venedor atén individualment al comprador.

Per a locals comercials destinats a supermercats i hipermercats s'estableix:

a. Entre 400 i 1.299 m² de superfície de venda: dues places per cada 100 m² de venda.

b. Entre 1.300 i 2.000 m² de superfície de venda: quatre places per cada 100 m² de venda.

c. Per als establiments de més de 2.000 m² de superfície de venda s'aplicaran els ràtios que estableixi la normativa sectorial corresponent.

E. Teatres, cinemes, cicles, sales de festes, sales d'espectacles, palaus o sales de congressos i convencions, auditoris, gimnasos i anàlegs.

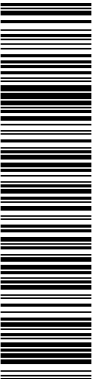
Una plaça d'aparcament per cada quinze localitats i quan excedeixin de cinc-centes localitats de cabuda, una plaça per cada deu localitats.

F. Hotels, residències i similars.

a. Hotels de quatre i cinc estrelles, una plaça d'aparcament per cada tres habitacions dobles o l'equivalent de senzilles.

b. Hotels de tres estrelles, una plaça per cada cinc habitacions dobles o l'equivalent de senzilles.

c. Els altres, una plaça per cada sis habitacions dobles o l'equivalent de senzilles.



ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA
Modificació puntual del Pla General Metropolità a l'entorn de Can Trabal, a Cornellà de Llobregat

Taula 36. Requeriment de places turisme segons les Normes urbanístiques de Cornellà de Llobregat

Superfície	Activitats	Normes urbanístiques de Cornellà de Llobregat	
		Ràtio	Places
11.250 m² st. SNV 75%= 8.438 m² st.	Comercial	14 places / 100 m² SNV	1.182
		6 places / 100 m² SNV	507
		3 places / 100 m² SNV	254
4.716 m² st.	Residencial	?	?
14.369 m² st. (160 ut.). $\bar{x}$ = 89,8	Habitatge lliure	1,5 p. / hab.	240
9.580 m² st. (137 ut.). $\bar{x}$ = 69,9	Habitatge protegit	1 p. / hab.	137
2.000 m² st.	Equipament socio-cultural	-	-
4.500 m² st. (65 ut.). $\bar{x}$ = 69,2	Equipament d'allotjament dotacional	1 p. / hab.	65
17.315 m² sòl	Zona Verda	-	-
Total		Habitatge: màx. 442 places Us comercial: 254-1.183 places Us residencial: a determinar en funció de la tipologia de residència o hotel	

Decret 344/2006:
El Decret 344/2006 d'EAMG 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".
En l'apartat introductori d'Exposicions de motius ho justifica:

"En les noves promocions urbanístiques de càtre no residencial, com són les zones comercials, les industrials, les d'oci o les de serveis, el Decret no estableix cap mínim de places d'aparcament per a automòbils per tal de fer possibles promocions l'acces a les quals es basi en una mobilitat suportada per mitjans més sostenibles (marxa a peu, bicicleta i transport col·lectiu)."

Per l'ús d'habitatge:

- Turismes: màx. d'1 plaça/habitatge.
- Motocicletes: màx. de 0,5 places/habitatge.

Taula 37. Requeriment de places turisme del Decret 344/2006

Superfície	Activitats	Decret 344/2006	
		Ràtio	Places
11.250 m² st. SNV 75%= 8.438 m² st.	Comercial	-	-
	Residencial	-	-
4.716 m² st.	Habitatge lliure	1 p. / hab.	160
14.369 m² st. (160 ut.)	Habitatge protegit	1 p. / hab.	137
9.580 m² st. (137 ut.)	Equipament socio-cultural	-	-
2.000 m² st.	Equipament d'allotjament dotacional	1 p. / hab.	65
4500 m² st. (65 ut.)	Zona Verda	-	-
17.315 m² sòl	Total	Màx. 362	



ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA
Modificació puntual del Pla General Metropolità a l'entorn de Can Trabal, a Cornellà de Llobregat

Taula 38. Requeriment de places de moto del Decret 344/2006

Superfície	Activitats	Decret 344/2006		Normes urbanístiques de Cornellà	
		Ràtio	Places	Ràtio	Places
11.250 m² st. SNV 75% = 8.438 m² st.	Comercial	-	-	-	-
4.716 m² st.	Residencial	-	-	-	-
14.369 m² st. (160 ut.)	Habitatge lliure	0,5 p. / hab.	80	-	-
9.580 m² st. (137 ut.)	Habitatge protegit	0,5 p. / hab.	69	-	-
2.000 m² st.	Equipament socio-cultural	-	-	-	-
4.500 m² st. (65 ut.)	Equipament d'allotjament dotacional	0,5 p. / hab.	33	-	-
17.315 m² sòl	Zona verda	-	-	-	-
Total		Màx. 182			

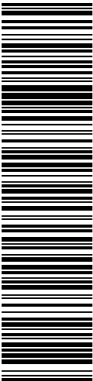
Proposta:

No correspon a la fase de planejament definir les places d'aparcament de l'àmbit d'estudi, ja que no es coneixen en concret les activitats que s'hi acabaran instal·lant.

En tot cas, d'acord al Decret 378/20006 d'equipaments comercials, a les normes urbanístiques de Cornellà de Llobregat i als requeriments del Decret 344/2006 d'EAMG es defineix el rang de places de places, que acabarà definit l'EAMG d'implantació singular.

Taula 39. Requeriment de places turisme i motocicletes

Superfície	Activitats	Turismes		Motocicletes	
		Ràtio	Places	Ràtio	Places
11.250 m² st. SNV 75%= 8.438 m² st.	Comercial	-	-		
4.716 m² st.	Residencial	-	-		
14.369 m² st. (160 ut.)	Habitatge lliure	1-1,5 p. / hab.	160-240	0,5 p. / hab.	80
9.580 m² st. (137 ut.)	Habitatge protegit	1 p. / hab.	137	0,5 p. / hab.	69
2.000 m² st.	Equipament socio-cultural	-	-		
4500 m² st. (65 ut.)	Equipament d'allotjament dotacional	1 p. / hab.	65	0,5 p. / hab.	33
17.315 m² sòl	Zona verda	-	-		
Total		Comercial: 254-1.183 places Habitatge: màx. 442 places Residencial: a determinar Equip. Socio-cultural: - Zona verda : -		Comercial: demanda EAMG Habitatge: màx. 182 Residencial: - Equip. Socio-cultural: - Zona verda: -	
		Comercial: 334 places Habitatge: 362 places Residencial: a determinar Equip. Socio-cultural: - Zona verda : -		Comercial: 30 places Habitatge: 182 places Residencial: - Equip. Socio-cultural: - Zona verda: -	
Hipòtesi EAMG					



SIGNAT
29/05/2025 13:06



73

5.2.2.2. Places amb recàrrega de vehicles elèctrics

D'aquesta manera, d'acord a la hipòtesi establerta a efectes del present EAMG, en funció de les 696 places estimades per les activitats en estudi i atenent als requeriments del Real Decreto 29/2021 l'aparcament hauria de disposar d'un mínim de 19 places amb recàrrega elèctrica.

Taula 40. Requeriment de places amb recàrrega elèctrica segons el Real Decreto 29/2021

Activitats	Hipòtesi places EAMG	Real Decret 29/2021	
		Ràtio	Estimació places mínimes
Comercial	334	1 plaça / 40 places	9
Residencial	?	1 plaça / 20-40 places 1 plaça / 40 places	?
Habitatge lliure	160	1 plaça / 40 places	4
Habitatge protegit	137	1 plaça / 40 places	4
Equipament socio-cultural	-		
Equipament d'allotjament dotacional	65	1 plaça / 40 places	2
Zona verda	-		
Total	696 places		19 places

5.2.3. Places reservades per a PMR

a) Entre 26 i 200 places: 1 plaça accessible per cada 50 places o fracció.

63.2 Les places d'aparcament accessibles s'han de reservar per als treballadors titulars de la targeta d'aparcament per a persones amb discapacitat, però mentre no hi hagi aquesta demanda es poden fer servir o assignar sense restriccions."

D'aquesta manera, d'acord a la hipòtesi establerta a efectes del present EAMG, en funció de les 699 places estimades per les activitats en estudi i atenent als requeriments del Decret 209/2022² (actualment, haurà de disposar d'un mínim de 16 places accessibles, reservades per als treballadors titulars de la targeta d'aparcament per a persones amb discapacitat), però mentre no hi hagi aquestes restriccions, la demanda es podrà fer servir o assignar sense restriccions.

Taula 41. Requeriment de places reservades per a PMR segons el Decret 209/2023

Activitats	Hipòtesi places EAMG	Real Decret 209/2023	
		Ràtio	Estimada places míñims
Comercial	334	1 plaça / 50 places	7
Residencial	?	1 plaça / 50 places	?
Habitatge lliure	160	1 plaça / 40 places	4
Habitatge protegit	137	1 plaça / 40 places	3
Equipament socio-cultural	-		
Equipament d'allotjament dotacional	65	1 plaça / 40 places	2
Zona verda	-		
Total	696 places		16 places



Aquesta oferta de places es considera del tot desproporcionada tenint en compte que en l'ús comercial l'estimació del càlcul de demanda màxima d'aparcament en hora punta és de 24 bicicletes/VMP.

El D. 344/2006 estableix una reserva mínima d'aparcament de bicicletes, situada fora de la via pública.

ANNEX 2

Aparcament de bicicletes

S'establixen les següents reserves mínimes d'aparcament de bicicletes situats fora de la via pública en funció de les activitats i usos del sòl llevat d'aquells supòsits en què es justifiqui l'adopció de valors inferiors:

Places mínimes d'aparcament per a bicicletes

Us d'habitatge	max. de 2 places/habitatge
Us comercial	2 places/100 m ² sòstres o racó
Us d'oficines	1 plaçal/100 m ² sòstres o racó
Us industrial	1 plaçal/100 m ² sòstres o racó
Equipaments docents	5 places/100 m ² sòstres o racó
Equipaments esportius, culturals i recreatius	5 places/100 m ² sòstres o racó
Altres equipaments públics	5 places/100 m ² sòstres o racó
Zones verdes	1 plaçal/100 m ² sòstres o racó
Franja costanera	1 plaçal/10 m ² de platja
Estacions de ferrocarril	1 plaçal/20 places ofertes de circulació
Estacions d'autobusos	0,5 places/20 places ofertes de circulació

Taula 43. Requeriment de places de bicicleta segons el Decret 344/2006

Activitats	Superfície	Real Decret 29/2021	
		Ràtio	Estimació places mínimes
Comercial	11.250 m² st.	1 plaça / 100 m² st.	113
Residencial	4.716 m² st.	1 plaça / 100 m² st.	48
Habitatge lliure	14.369 m² st. (160 ut.)	2 places / habitatge	320
Habitatge protegit	9.580 m² st. (137 ut.)	2 places / habitatge	274
Equipament socio-cultural	2.000 m² st.	1 plaça / 100 m² st.	20
Equipament d'allotjament doccional	4.500 m² st. (65 ut.)	2 places / habitatge	130
Zona verda	17.315 m² sol	1 plaça / 100 m² sol	174
Total			1.079 places

El nombre de places destinades a càrrega i descàrrega anirà en funció del repartiment del sostre de les activitats:

- Us comercial: 1 plaça cer cada 1.000 m² de superfície de venda.
 - Atinent al 11.250 m² st. Comercial (SNV 75% = 8.438 m² st.), s'estima la necessitat de disposar de **8 places per a C/D de mercaderies**.

D'aquesta manera, l'EAMG estableix una hipòtesi de reducció de l'oferta (de 1.079 a 908 places) que s'acabarà de definir en els EAMG d'implantació singular que resultaran del present EAMG planejament.

Taula 44. Requeriment de places de bicicleta segons el Decret 344/2006

Activitats	Estimació places mínimes	Hipòtesi reducció places EAMG	
		Proposta reducció	Places
Comercial	113	60%	46
Residencial	48	0%	48
Habitatge lliure	320	0%	320
Habitatge protegit	274	0%	274
Equipament socio-cultural	20	0%	20
Equipament d'allotjament dotacional	130	0%	130
Zona verda	174	60%	70
Total	1.079 places		908 places

5.2.2.5. Distribució de mercaderies

Caldrà complir amb les exigències del Decret 344/2006 i de les normes urbanístiques en matèria de càrrega i descàrrega de mercaderies.

El Decret 344/2006 d'EAMG només contempla la necessitat de reserva de places per a càrrega descàrrega de mercaderies pels usos oficials i comerç.

Article 6
Pautes per elaborar estudis d'avaluació de la mobilitat generada referents a la càrrega i descàrrega de mercaderies

6.2. En el cas d'estudis d'avaluació de la mobilitat generada relatives a projectes de gran envergadura, es poden plantejar les següents qüestions, que han de tenir en compte:

- a) Han de determinar un mètode o un equipament de 3 x 3 metres d'arregles integrals i la mobilitat generada a terrasses edificades del mateix tipus i amb una superfície de vedat superior a 1.300 m².
- b) A partir d'aquesta superfície, pel següent cas, s'ha de determinar la mobilitat generada a terrasses edificades de la mateixa superfície de vedat, han de ser superiors a 5.000 m² de superfície de vedat, han de ser superiors a 1.300 m² de superfície de vedat i han de ser superiors a 10.000 m².

6.3. En el cas d'estudiis d'avaluació de la mobilitat generalitzada referents a plans urbanístics s'ha de tenir en compte que, per aconseguir unes condicions òptimes de desenvolupament i de distribuïr d'agil i ordenada de les mercaderies l'interior dels nuclis urbans, aquests contemplin les següents reserves de places de 3 x 8 metres a la xarxa viària per a carrega i descarrega de mercaderies:

- a) Ús comercial: 1 plaça per cada 1.000 m² de superfície de venda o 1 plaça per cada 8 establiments;
- b) Ús d'oficines: 1 plaça per cada 2.000 m² de sotite.

DOCUMENT Diligència: Diligència - Aprovació INICIAL 07 02 VOLUM II PLE 06 28-05-2025 Punt 07 Urbanisme	IDENTIFICADORS	
ALTRES DADES Codi per a validació: P9MFO-WNH9Y-YH187 Data d'emissió: 1 de Juliol de 2025 a les 12:20:53 Pàgina 116 de 138	SIGNATURES 1.- Secretària General de l'AJUNTAMENT DE CORNELLÀ DE LLOBREGAT. Dono fe i prenc raó Art. 3.2 RD 128/2018 29/05/2025 13:06	ESTAT SIGNAT 29/05/2025 13:06

ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA
Modificació puntual del Pla General Metropolità a l'entorn de Can Trabal, a Cornellà de Llobregat

6. MESURES PROPOSADES

6.1. Normativa

Les diferents xarxes de mobilitat estan degudament adaptades per absorbir el nou flux de mobilitat que generaran les noves activitats previstes. No obstant això, es considera necessari introduir mesures per potenciar els desplaçaments a peu, en bicicleta / VMP i en transport públic, de cara a promoure i oferir alternatives competitives al vehicle privat.

L'article 19 del Decret 344/2006, determina la contribució al finançament:

Finançament

19.1 L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada ha d'incorporar una **proposta de finançament dels diferents costos generats per l'increment de mobilitat degut a la nova actuació i establir la obligació de les persones propietàries, en els termes fixats per la legislació urbanística, de costejar i, si escau, executar la urbanització, així com les infraestructures de connexió amb les principals xarxes de viarants, de bicicletes, de circulació de vehicles i de transport públic o el reforçament d'aquestes, quan sigui necessari com a conseqüència de la magnitud de l'actuació.**

19.2 L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada també ha d'incorporar l'**obligació de les persones propietàries de participar en els costos d'implantació de l'increment de serveis de transport públic mitjançant l'actualització a 10 anys del dèficit d'exploatació del servei de transport públic de superfície en proporció a l'increment del nombre de línies o perllongament de les existents, amb els paràmetres de càlcul indicats a l'annex 4 d'aquest Decret. Les administracions han de vetllar perquè aquest finançament es destini a les administracions competents en matèria de transport segons l'àmbit territorial.**

19.3 L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada ha d'incorporar l'obligació de les **persones promotores d'una implantació singular d'assumit, en els termes fixats per la legislació urbanística i a més de l'expressat a l'article 19.2 d'aquest Decret, el cost de la urbanització de la perllongació de la xarxa de vehicles, la xarxa d'itineraris principals per a viarants, la xarxa d'itineraris de transport col·lectiu de superfície i la d'itineraris per a bicicletes** des d'on estiguin urbanitzades fins a la implantació singular. Com a mínim s'ha de **garantir la continuïtat de totes les xarxes fins els accessos als sistemes de transport d'infraestructura fixa i fins al centre del nucli urbà.**

19.4 L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada ha d'incorporar la previsió que, en el cas que per satisfer el requeriment de distància màxima a l'accés d'una infraestructura fixa de transport col·lectiu calgui la **construcció d'una nova estació**, el cost de l'obra civil i de l'aranjament dels accessos amb l'accessibilitat per a persones amb mobilitat reduïda anirà a càrrec de les persones promotores de la implantació singular, en els termes previstos per la legislació urbanística.



ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA

Modificació puntual del Pla General Metropolità a l'entorn de Can Trabal, a Cornellà de Llobregat

Article 19 del Decret 344/2006

Article	Descripció	Necessitat	Proposta
19.1	Proposta de finançament d'infraestructures de transport	✓	5 passos de vianants = 50.000 €
		✓	Mínim de 19 places amb recàrrega elèctrica = 38.000 €
		✓	724 places de bicicletes pels habitatges
		✓	92 ancoratges en U-Invertida per a la resta d'usos= 13.800 €
19.2	Implantació de l'increment de serveis de TP	✓	20 aparcaments segurs per a patinets = 10.000 €
		✓	Difusió de l'oferta de TP = 2.000 €
19.3	Perllongament i continuïtat de les xarxes de transport	✗	-

6.2. Aparcament

No correspon a la fase de planejament ni a aquest EAMG definir les places d'aparcament de l'àmbit d'estudi, ja que no es coneix en concret les activitats que s'hi acabaran instal·lant. Serà en tràmit de llicència quan s'establiran les reserves concretes d'aparcament, recàrrega de vehicles elèctrics, PMR, bicicleta i patinet, d'acord amb la normativa urbanística municipal, i altra normativa sectorial vigent. No obstant, a efectes del present EAMG s'estableix una reserva hipotètica a partir del sostre i els usos possibles segons planejament. Els costos associats a la configuració de la reserva de places de vehicle elèctric, bicicleta i patinet són igualment hipotètics i s'hauran de concretar en el tràmit de llicència, i aniran a càrrec del promotor.

D'acord a la hipòtesi establerta a efectes del present EAMG (344 places per a l'ús comercial i 362 places per a l'ús d'habitatge "1 plaça per habitatge") sobre una necessitat de 696 places de turisme.

6.2.1. Places amb recàrrega de vehicles elèctrics

D'acord a la hipòtesi establerta a efectes del present EAMG, en funció de les 696 places estimades per les activitats en estudi i atenent als requeriments del Real Decret 29/2021 l'aparcament haurà de disposar d'un mínim de 19 places amb recàrrega elèctrica.

Es recomana que els punts de recàrrega siguin semitípics (mínim 7kW).

El cost d'instal·lació de 19 places amb recàrrega elèctrica s'estima que seria d'aproximadament 38.000 €.

Taula 45. Cost estimat de places per a recàrrega de vehicle elèctric

Descripció	Cost unitari	Amida.	Cost estimat (€)
Instal·lació de places de cotxe amb recàrrega de vehicle elèctric	2.000 € / ut	19	28.000 €
			38.000 €

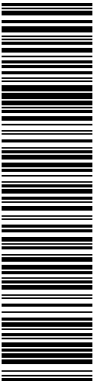
6.2.2. Places reservades per a PMR

D'acord a la hipòtesi establerta a efectes del present EAMG, en funció de les 696 places estimades per les activitats en estudi i atenent als requeriments del Decret 209/2023 l'aparcament haurà de disposar d'un mínim de 16 places accessibles, reservades per als treballadors titulars de la targeta d'aparcament per a persones amb discapacitat, però mentre no hi hagi aquesta demanda es podran fer servir o assignar sense restriccions.

6.2.3. Places de motocicletes

D'acord al Decret 344/2006 sobre la necessitat de que els habitatges disposin d'un màxim de d'0,5 places/habitatge, equivalent a 182 places.

En el cas de l'ús comercial s'estima una necessitat màxima de 30 places de moto.



ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA
Modificació puntual del Pla General Metropolità a l'entorn de Can Trabal, a Cornellà de Llobregat

6.2.4. Distribució de mercaderies

Caldrà complir amb les exigències del Decret 344/2006 i de les normes urbanístiques en matèria de càrrega i descàrrega de mercaderies.

El nombre de places destinades a càrrega i descàrrega anirà en funció del repartiment del sostre de les activitats:

- Ús comercial: 1 plaça per cada 1.000 m² de superfície de venda.
 - Atinent al 11.250 m² st. Comercial (SNV 75% = 8.438 m² st.), s'estima la necessitat de disposar de 8 places per a C/D de mercaderies.

6.2.5. Places de bicicleta

D'acord a la hipòtesi establerta a efectes del present EAMG i atinent al Decret 344/2006, l'aparcament hauria de disposar de:

- 724 places corresponents als habitatges.
- 184 places corresponent a la resta d'usos, equivalent a 92 ancoratges en U-invertida.
- L'oferta es complementa amb la instal·lació d'un aparcament segur de patinets amb capacitat per a 20 patinets elèctrics.

El projecte encara té pendent la ubicació de les places de bicicleta i patinets.

El cost dels 20 ancoratges s'estima que seria d'aproximadament 13.800 €.

Taula 46. Cost estimat d'instal·lació de barres tipus U-invertida d'aparcament de bicicleta

Descripció	Cost unitari	Amida.	Cost estimat (€)
Instal·lació de barra tipus U-invertida d'aparcament per a bicicletes	150 € / ut	92	13.800 €
			13.800 €

Figura 25. Dimensions bàsiques d'un suport de tipus U-invertida (en metres)

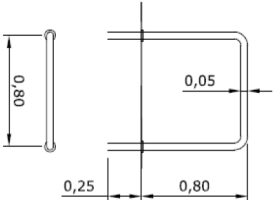
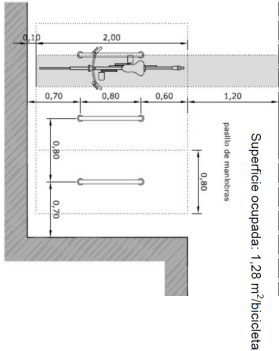


Figura 26. Esquema d'un aparcament amb suport de tipus U-invertida (mesures recomanades en metres)



Font: Manual de aparcamientos de bicicletas Instituto para la Diversificación y Ahorro en la Energía (IDAE)

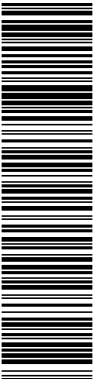
Per la seva banda, la instal·lació de 20 aparcaments segurs de patinets tindria un cost aproximat de 10.000 €. Estimar la possibilitat de que disposin de plaques fotovoltaiques transitables com ja disposa el Centre Comercial La Maquinista de Barcelona (foto de la dreta).

Figura 27. Esquema d'aparca-patinets



Taula 47. Cost estimat aparcament de patinets

Descripció	Cost unitari	Amida.	Cost estimat (€)
Instal·lació d'aparcaments segurs per a patinets	500 € / ut	20	10.000 €
			10.000 €



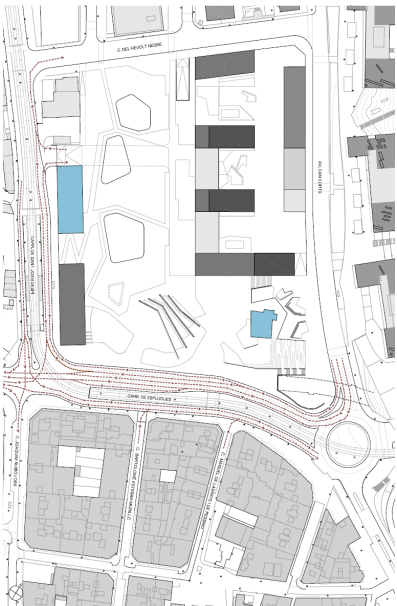


Figura 28. Viari proposat

6.3. Xarxa viària

6.3.1. Reordenació viària a la c Ctra. d'Esplugues, entre Av. Can Corts i Ctra. de St. Joan Despi

que acabaria de definir la proposta viària definitiva.

SITUACIÓ ACTUAL

Ctra. d'Esplugues (tram: Av. Can Corts – Ctra. St. Joan Despí):

- Pel cantó est, l'eix del tramvia la via disposa de dos carrils de pujada.
- Pel cantó oest, al tram nord, la via disposa de dos carrils centrals que baixen des de la rotonda del carril de gir lateral provinent de l'Av. de Can Cortès.
- Pel cantó oest, al tram sud, passa el pas de vianants existent:
 - Als dos carrils centrals que baixen, se'hi afegeix un carril de gir a l'esquerra que permet l'accés al c. de Joaquim Rubió i Ors.
 - El carril lateral provinent de l'Av. De can Cortès s'incorpora al c. Pompeu Fabra sobre elevada respecte a la cruïlla Ctra. d'Espulguers/ Ctra. de St. Joan Despí, el qual incorpora un segon carril de gir que donava accés a l'antic aparcament soterrat del centre comercial Llobregat Centre.
 - El c. Pompeu Fabra també disposa d'un accés des de la ctra. de St. Boi a partir d'un gir a l'esquerra.

6.4. Transport público

6.4.4.1. Difusió de l'oferta de transport públic

Amb l'objectiu de fomentar el transport públic i la mobilitat sostenible, es proposa realitzar algunes mesures de potenciació del transport públic.

- Difondre l'oferta de transport públic d'accés al nou sector mitjançant típiets.
- Incorporar a la pàgina web de les activitats l'oferta de transport públic d'accés a l'àmbit incorporant també l'oferta de places de bic/VMP i l'oferta de places amb recàrrega elèctrica reservades per a PMR.

La mesura s'estima que tindrà un cost orientatiu de 2.000 €

Taula 48. Difusió de l'oferta de transport públic

Descripció	Cost estimat (€)
Difusió de l'oferta de transport públic	2.000 €
	2.000 €

ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA

Modificació puntual del Pla General Metropolità a l'entorn de Can Trabat, a Cornellà de Llobregat

6.5. Xarxa no motoritzada

6.5.1. Instal·lació de 5 passos de vianants

De cara a millorar l'accessibilitat de vianants es considera oportú:

- Incorporar 2 passos de vianants adaptats a PMR al c. Revolt Negre, cantonada amb c. Pompeu Fabra i c. Maria Aurèlia Capmany.
- Incorporar 1 nou pas de vianants a la Ctra. d'Esplugues / entre c. Joaquim Rubió i Badia i Esteban.
- Incorporar 1 nou pas de vianants a l'Av. Can Corts. Situat prop de la rotonda, coincidint amb la trajectòria de l'itinerari a peu que comunica amb l'estació de Renfe.
- Traslladar el pas de vianants de l'Av. Can Corts que s'ubica al costat de les parades de bus al punt mig entre el pas existent a la cruïlla del c. Revolt Negre i el nou pas de vianants proposat pròxim a la rotonda.

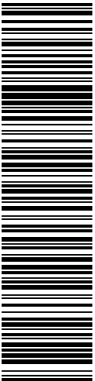
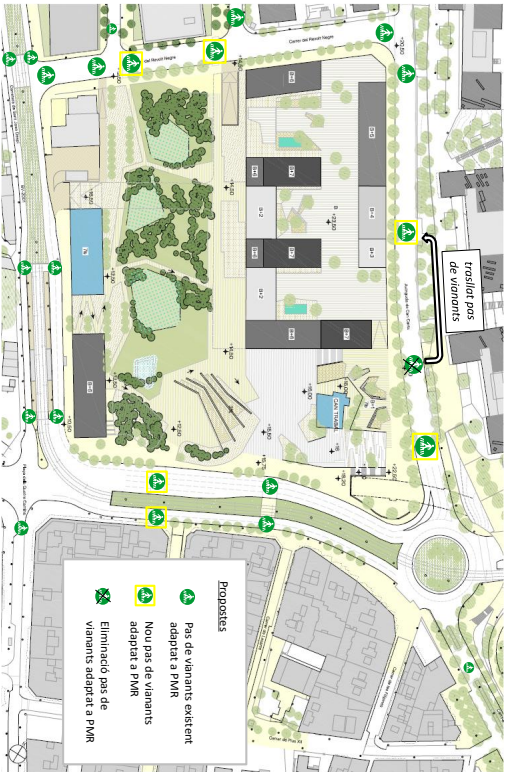
El projecte d'urbanització acabarà de definir els costos corresponents a la xarxa no motoritzada.

La mesura s'estima que tindrà un cost orientatiu de 50.000 €.

Taula 4.9. Cost estimat d'instal·lació de pas de vianants

Descripció	Cost unitari	Ampla.	Cost estimat (€)
Construcció d'un pas de vianants de vorera rebaixada, adaptat a PMR i amb senyalització horitzontal i vertical	10.000 €	5	50.000 €

Figura 29. Propostes relatives a la xarxa de vianants

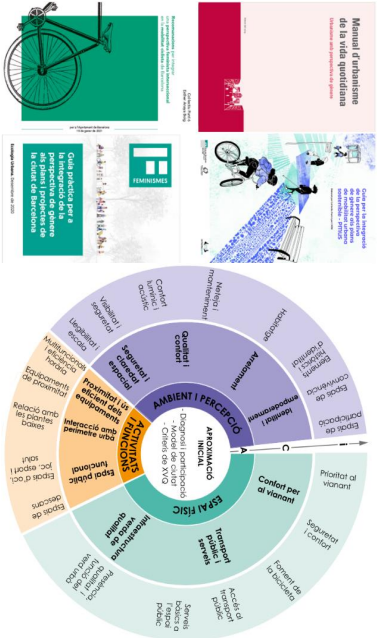


ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA
Modificació puntual del Pla General Metropolità a l'entorn de Can Trabat, a Cornellà de Llobregat

6.5.2. Atendre a criteris urbanístics amb perspectiva de gènere

Pel que fa a l'àmbit concret de l'urbanisme i de la mobilitat i amb el propòsit precisament de reduir les desigualtats existents per motiu de gènere es proposa que el projecte en estudi atengui a criteris urbanístics amb perspectiva de gènere. Es recomana atendre la "Guia per a la integració de la perspectiva de gènere als plans de mobilitat urbana sostenible (PMUS)". L'objectiu d'aquesta guia és oferir una eina de treball per integrar la perspectiva de gènere com a eix transversal als Plans de Mobilitat Urbana Sostenible (PMUS) i que també pugui ser útil en la incorporació a altres figures de planificació de la mobilitat (EAMG, PDE). Finalment, aquesta guia s'emmarca en treballs desenvolupats prèviament des de l'ATM per integrar la perspectiva de gènere a la mobilitat. Està fonamentada en l'anàlisi amb perspectiva de gènere de l'EMEF i que reflecteix la mobilitat diferenciada entre dones i homes; del PDM 2020-2025 i PDI 2021-2030, que per primera vegada incorporen la perspectiva de gènere com a objectiu, i del Pla de Mesures contra l'assetjament sexual al transport públic 2022, que insta a abordar les violències masculistes i sexuals en la mobilitat.

Alternativament es recomana la "Guia pràctica per a la integració de la perspectiva de gènere als plans i projectes de la ciutat de Barcelona (2020)", la qual aplica criteris i recomanacions de qualitat en funció de les particularitats de l'espai físic i de de les activitats i les funcions de l'espai a desenvolupar.



L'EAMG incideix en la necessitat de que l'aparcament del sector en estudi disposi, a banda de les places de turisme convencionals, de places reservades per a PMR, places adaptades amb recàrrega elèctrica, places de moto i places amb bicicletes i patinets. Així com la necessitat d'oferir als usuaris de les activitats comercials, d'informació relativa a l'oferta de transport públic d'accés, tant des de la pàgina web com mitjançant tríptics per tal d'incentivar els desplaçament en mitjans de transport públic, o les millores proposades en la xarxa no motoritzada, amb la construcció de nous passos de vianants.

6.6. Taula resum

S'estima un cost aproximat de 113.800 € associat a les mesures correctores a adoptar.

Tal i com s'ha assenyalat en punts anteriors, no correspon a la fase de planejament ni a aquest EAMG definir les places d'aparcament de l'àmbit d'estudi, ja que no es coneix en concret les activitats que s'hi acabaran instal·lant. Serà en tràmit de llicència quan s'establin les reserves concretes d'aparcament, recarrega de vehicles elèctrics, PMR, bicicleta i patinet, d'acord amb la normativa urbanística municipal, i altra normativa sectorial vigent. No obstant, a efectes del present EAMG s'estableix una reserva hipotètica a partir del sostre i els usos possibles segons planejament. Els costos associats a la configuració de la reserva de places de vehicle elèctric, bicicleta i patinet són igualment hipotètics i s'hauran de concretar en el tràmit de llicència, i aniran a càrrec del promotor.

Taula 50. Mesures correctores proposades associades a la Modificació puntual del Pla General Metropolità a l'entorn de Can Trabat

Aparcament	
Descripció	Cost estimat (€)
Instal·lació de 724 places de bicicleta corresponents als habitatges	A determinar
Instal·lació de 92 barra tipus U-invertida d'aparcament per a bicicletes per a la resta d'usos	13.800 €
Instal·lació de 20 aparcaments segurs per a patinets	10.000 €
Instal·lació d'un mínim de 19 places de cotxe amb recàrrega de vehicle elèctric	38.000 €
Instal·lació d'un mínim de 16 places de cotxe per a PMR	A determinar
Xarxa viària	
Descripció	Cost estimat (€)
Reordenació viària a la c.Ctra. d'Espiguers, entre Av. Can Corts i Ctra. de St. Joan Despi.	A determinar
Transport públic	
Descripció	Cost estimat (€)
Difusió de l'oferta de transport públic	2.000 €
Transport no motoritzat	
Descripció	Cost estimat (€)
Instal·lació de 5 passos de vianants	50.000 €
Atendre a criteris urbanístics amb perspectiva de gènere	-
Total	113.800 €



Aquesta és una còpia impresa del document electrònic (Ref.: 8530743 P9MFO-WNH9Y-YH187 E69BA962E8CEB558BAED30A94312398B9528B8C) generada amb l'aplicació informàtica Firmadoc. El document està SIGNAT. Mijanjant el codi de verificació pot comprovar la validesa de la signatura electrònica dels documents signats en l'adreça web: <https://seuelectronica.comella.cat/portal/verificar/Documentos.do>

7. SÍNTESI DE L'ESTUDI

De forma resumida s'indiquen els resultats i les conclusions més importants obtinguts al present estudi d'avaluació de la mobilitat generada:

- L'objecte d'aquest estudi respon a l'encaixec professional associat a l'elaboració de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada de la *Modificació puntual del Pla General Metropolità a l'enlomb de Can Trabat*, a Cornellà de Llobregat.
- L'àmbit de l'IMPGM és el dels sòls privats i públics situats entre el carrer del Reyot Negre, l'avinguda de Can Corts i la carretera d'Espunyets i la carretera de Sant Joan Despí del municipi de Cornellà de Llobregat, amb l'excepció de la benzineria situada a la cantonada del carrer del Reyot Negre i la carretera de Sant Joan Despí.

La MPMG té com objecte:

- L'obtenció de superfície important de sol públic per a zones verdes en un indret clau per completar l'estructura d'espais públics del municipi.
- L'obtenció de nous equipaments públics a l'entorn dels nous espais lliures.
- La generació d'un teixit urbà d'usos mixtes que substitueixi el del comercial autònom que ordena el planejament vigent.
- L'aument de l'oferta d'habitatge sòrmes a règim de protecció, atenent a les polítiques municipals en matèria d'habitatge.
- La creació de nou sostre per a activitats terciàries que han de donar un nou impuls econòmic a la ciutat.

Mobilitat generada

A partir de les ràtios de mobilitat del Decret 344/2006 i del *Document d'indicadors de Mobilitat als Grans Equipaments Comercials* s'estima una mobilitat de 12.034 desplaçaments/dia generats en dia feiner i 15.915 desplaçaments/dia generats en dissabte.

En dia puna de dia feiner:

- Considerant que no es coneix el detall de les activitats comercials que s'instal·laran, en el cas de l'ús comercial s'assignen les ràtios de centre comercial/ grans magatzems que recomana *l'informe indicadors de mobilitat als grans equipaments comercials*, que s'eleven fins a 87 viatges / 100 m² de SNV (clients) i 5 viatges / 100 m² de SNV (personal).
- En l'ús residencial tampoc es coneix si s'hi instal·larà un hotel o una residència d'estudiants. En tot cas s'utilitza la ràtio del Decret 344/2006 (10 viatges / 100m² s.t.), estimant una ràtio de 1 pel personal i una ràtio de 9 pels clients. En el cas de dels equipaments i zona verda, s'assignen també les ràtios del Decret 344/2006 (20 viatges / 100 m² de s.t., 5 viatges / 100 m² sol, respectivament).
- L'equipament previst amb un sostre de 4.500 m², probablement serà un allotjament dotacional amb 65 habitatges. Així doncs se li aplica la ràtio de 7 viatges / habitatge.



Aquesta és una còpia impresa del document electrònic (Ref.: 8530743 POMFO-WNH9Y-YH187 E69B4962E8CBE58BAED30A9E431 129B89528B8C). El document està SIGNAT. Mitjançant el codi de verificació

ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA

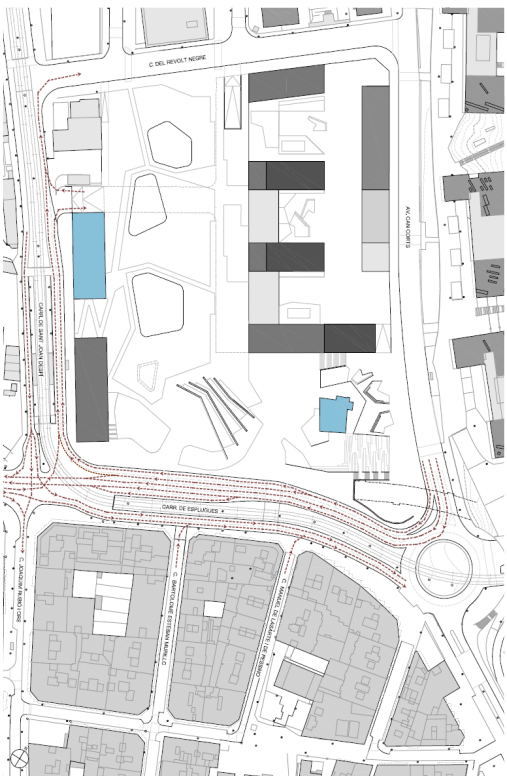
Modificació puntual del Pla General Metropolità a l'entorn de Can Trabal, a Cornellà de Llobregat

- L'oferta es complementa amb la instal·lació d'un aparcament segur de patinets amb capacitat per a 20 patinets elèctrics.

Xarxa viària

- La ordenació viària proposada (veure plànol 8.2) contempla una ordenació viària al tram de la cruïlla d'Espigues en estudi (entre Av. Can Corts i Ctra. de St. Joan Despi) que permet assimilar la línia d'intercanvi de mobilitat associada a les noves activitats previstes. No obstant això, serà el projecte d'urbanització el que acabarà de definir la proposta viària definitiva.

Figura 30. Viari proposat



SITUACIÓ ACTUAL

Ctra. d'Esplugues (tram: Av. Can Corts – Ctra. St. Joan Despí)

- Pel cantó est. de l'eix del tramvia la via disposa de dos carrils de pujada.
- Pel cantó oest, al tram nord, la via disposa de dos carrils centrals que baixen des de la rotonda del carril de gir lateral provinent de l'Av. de Can Corts.
- Pel cantó oest, al tram sud, passat el pas de vianants existent:
 - Als dos carrils centrals que baixen, s'el hi afegeix un carril de gir a l'esquerre que permet l'accés al c. de Joaquim Rubió i Ors.
 - El carril lateral provinent de l'Av. De can Corts s'incorpora al c. Pompeu Fabra sobre elevat respecte a la cruïlla Ctra. d'Espulgues/ Ctra. de St. Joan Despi, el qual incorpora un segon carril de gir que donava accés a l'antic apartament soterrà del centre comercial Llobregat Centre.
 - El c. Pompeu Fabra també disposa d'un accés des de la ctra. de St. Boi a partir d'un gir a l'esquerre.

Ctra. St. Joan Despi'

- La via disposa d'un carril de circulació per sentit

PROPOSTA

Ctra. d'Esplugues (tram: Av. Can Corts – Ctra. St. Joan Despi)

- Pel cantó est, de l'eix del tramvia es mantenen els dos carrils de pujada existents.
- Pel cantó oest, al tram nord, es mantenen els dos carrils centrals que baixen des de la rotonda el carril de gir provinent de l'Av. de Can Corts.
- Pel cantó oest, al tram sud, es proposen canvis passat el pas de vianants existent:
 - Els dos carrils centrals que baixen, se'hi afegixen 2 carrils: un que seguirà en el sentit de la marxa cap a la Ctra. de St. Boi i que substitueix el carril de gir a l'esquerra que permetia l'accés al c. de Joaquim Rubió i Ors i que queda eliminat. I un 2n carril que permetrà també seguir recte o alternativament efectuar un gir a la dreta per accedir a la Ctra. de St. Joan Despi.
 - El carril lateral provinent de l'Av. de Can Corts serà de gir obligat a la dreta cap a la Ctra. de St. Joan Despi.
 - Se'llmina l'accés al carrer Pompeu Fabra.
 - Se'llmina també el gir a l'esquerra per accedir al c. Pompeu Fabra des de la ctra. de St. Boi

Ctra. St. Joan Despi

La via s'amplia a 2 carrils de circulació sentit St. Joan Despi. El carril dret permetrà l'entrada i sortida a l'aparcament soterrat de les activitats en estudi.

ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA

Modificació puntual del Pla General Metropolità a l'entorn de Can Trabal, a Cornellà de Llobregat

Xarxa de transport públic

- Difusió de l'oferta de transport públic
 - Amb l'objectiu de fomentar el transport públic i la mobilitat sostenible, es proposa realitzar algunes mesures de potenciació del transport públic.
 - Diferenciar l'oferta de transport públic d'accés al nou sector mitjançant triplics.
 - Incorporar a la pàgina web de les activitats l'oferta de transport públic d'accés a l'àmbit. Incorporant també l'oferta de places de bici/VMPI i l'oferta de places amb recàrrega elèctrica i reservades per a PMR.
 - La mesura s'estima que tindrà un cost orientatiu de 2.000 €.

Xarxa no motoritzada

- Xarxa de vianants
 - Incorporar 2 passos de vianants adaptats a PMR al c. Revolt Negre, cantonada amb c. Pompeu Fabra i c. Maria Aurèlia Capmany.
 - Incorporar 1 nou pas de vianants a la Ctra. d'Esplugues / entre c. Joaquim Rubió i Barrolomé Esteban.
 - Incorporar 1 nou pas de vianants a l'Av. Can Corts. Situat prop de la rotonda, coincidint amb la trajectòria de l'itinerari a peu que comunica amb l'estació de Renfe.
 - Traslladar el pas de vianants de l'Av. Can Corts que s'ubica al costat de les parades de bus al punt mig entre el pas existent a la cruïlla del c. Revolt Negre i el nou pas de vianants proposat pròxim a la rotonda.
 - El projecte d'urbanització acabarà de definir els costos corresponent a la xarxa no motoritzada.
 - La mesura s'estima que tindrà un cost orientatiu de 50.000 €.
- Atendre a criteris urbanístics amb perspectiva de gènere
 - Pel que fa a l'àmbit concret de l'urbanisme i de la mobilitat i amb el propòsit precisament de reduir les desigualtats existents per motiu de gènere es proposa que el projecte en estudi atengui a criteris urbanístics amb perspectiva de gènere. Es recomana atendre la " *Guia per a la integració de la perspectiva de gènere als plans de mobilitat urbana sostenible (PMUS)*"
 - Alternativament es recomana la " *Guia pràctica per a la integració de la perspectiva de gènere als plans i projectes de la ciutat de Barcelona (2020)*".

Taula resum

S'estima un cost aproximat de 113.800 € associat a les mesures correctores a adoptar.

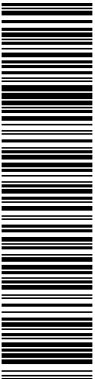
Tal i com s'ha assenyalat en punts anteriors, no correspon a la fase de planejament ni a aquest EAMG definir les places d'aparcament de l'àmbit d'estudi, ja que no es coneix en concret les activitats que s'hi acabaran instal·lant. Serà en tràmit de llicència quan s'establiran les reserves concretes



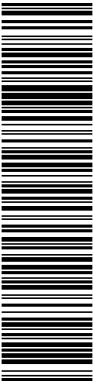
d'aparcament, recarrega de vehicles elèctrics, PMR, bicicleta i patinet, d'acord amb la normativa urbanística municipal, i altra normativa sectorial vigent. No obstant, a efectes del present EAMG s'estableix una reserva hipotètica a partir del sostre i els usos possibles segons planejament. Els costos associats a la configuració de la reserva de places de vehicle elèctric, bicicleta i patinet són igualment hipotètics i s'han de concretar en el tràmit de llicència, i aniran a càrrec del promotor.

Taula 51. Mesures correctores proposades associades a la Modificació puntual del Pla General Metropolità a l'entorn de Can Trabal

Aparcament		
Descripció	Cost estimat (€)	
Instal·lació de 724 places corresponents als habitatges	A determinar	
Instal·lació de 92 barra tipus U-invertida d'aparcament per a bicicletes per a la resta d'usos	13.800 €	
Instal·lació de 20 aparcaments segurs per a patinets	10.000 €	
Instal·lació d'un mínim de 19 places de cotxe amb recàrrega de vehicle elèctric	38.000 €	
Instal·lació d'un mínim de 16 places de cotxe per a PMR	A determinar	
Xarxa viària		
Descripció	Cost estimat (€)	
Reordenació viària a la c.Ctra. d'Esplugues, entre Av. Can Corts i Ctra. de St. Joan Despi.	A determinar	
Transport públic		
Descripció	Cost estimat (€)	
Difusió de l'oferta de transport públic	2.000 €	
Transport no motoritzat		
Descripció	Cost estimat (€)	
Instal·lació de 5 passos de vianants	50.000 €	
Atendre a criteris urbanístics amb perspectiva de gènere	-	
Total	113.800 €	



DOCUMENT Diligència: Diligència - Aprovació INCIAL 07 02 VOLUM II PLE 06 28-05-2025 Punt 07 Urbanisme	IDENTIFICADORS	
ALTRES DADES Codi per a validació: P9MFO-WNH9Y-YH187 Data d'emissió: 1 de Juliol de 2025 a les 12:20:53 Pàgina 127 de 138	SIGNATURES 1.- Secretària General de l'AJUNTAMENT DE CORNELLÀ DE LLOBREGAT. Dono fe i prenc raó Art. 3.2 RD 128/2018 29/05/2025 13:06	ESTAT SIGNAT 29/05/2025 13:06

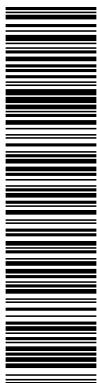


Aquesta és una còpia impresa del document electrònic (Ref.: 8530743 P9MFO-WNH9Y-YH187 E69B4962E8CEB559BAED30A9E431129B9528B9C) generada amb l'aplicació informàtica Firmadoc. El documento está SIGNAT. Mitjançant el codi de verificació pot comprovar la validesa de la signatura electrònica dels documents signats en l'adreça web: <https://seuelectronica.cornella.cat/portal/verificar/Documentos.do>



ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA
Modificació puntual del Pla General Metropolità a l'entorn de Can Trabal, a Cornellà de Llobregat

Codi per a validació: **P9MFO-WNH9Y-YH187**
Data d'emissió: **1 de Juliol de 2025 a les 12:20:53**
Pàgina 128 de 138



Aquesta és una còpia impresa del document electrònic (Ref.: 8530743 P9MFO-WNH9V-YH187 E69B4962E8CE5E58BAED30A9E4311298B9528B8C) generada amb l'aplicació informàtica Firmadoc. El document està SIGNAT. Miljançant el codi de verificació pot comprovar la validesa de la signatura electrònica dels documents signats en l'adreça web: <https://seuelectronica.comella.cat/portals/verificarDocumentos.do>



TÍTOL DE L'ESTUDI:
ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA ASSOCIAT A LA MODIFICACIÓ PURIFICACIÓ DE LA PLANTA DE TRACTAMENT D'AGÜES
PLA GENERAL METROPOLITÀ A L'ENTORN DE CAN TRABAL, A CORNELLELLA DE LLOBREGAT

CONSULTORIA



TÍTOL DEL PLÀNOL

ÀMBIT D'ESTUDI

DATA

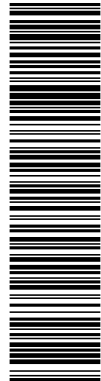
MARÇ 2025

ESCALA

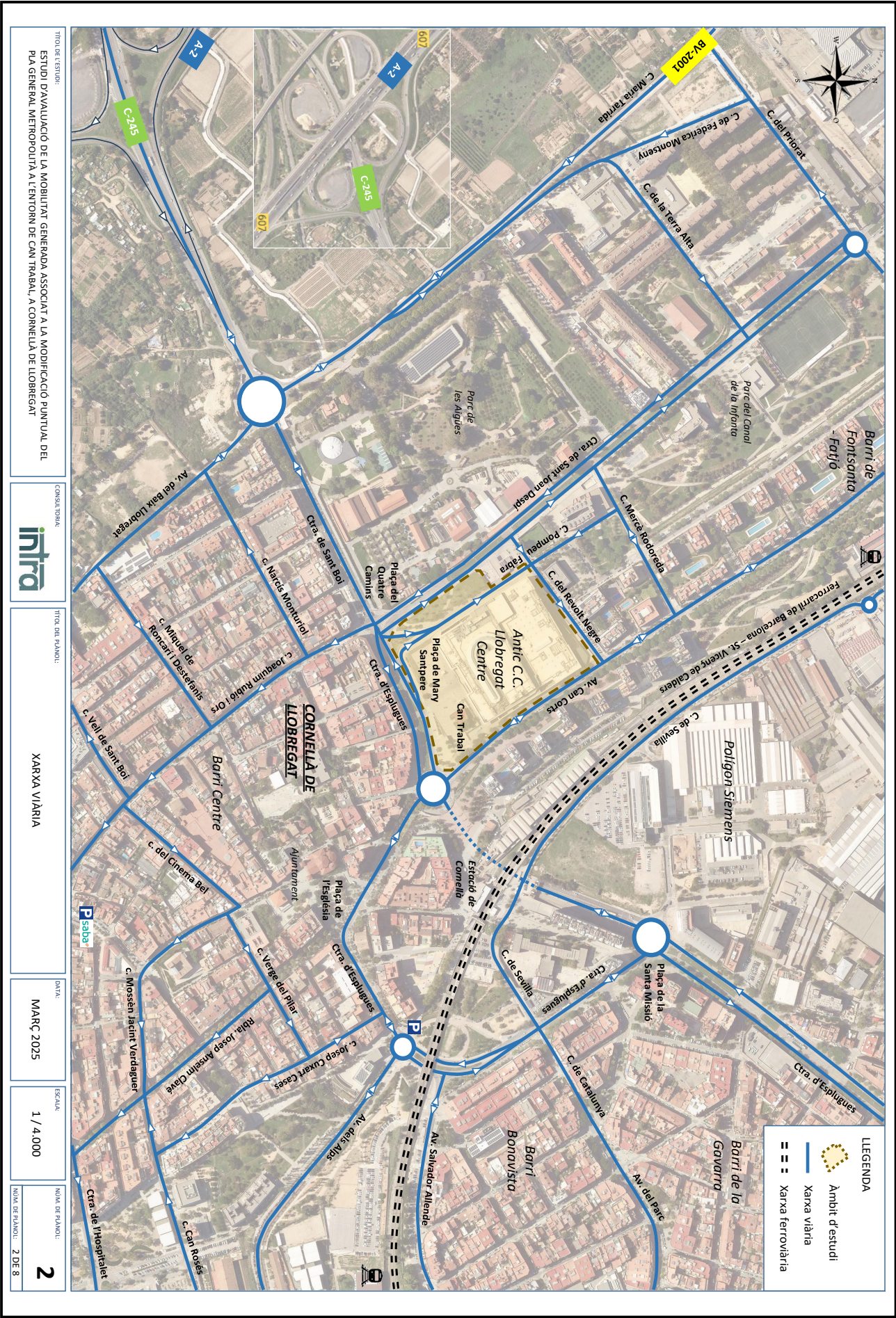
1 / 4.000

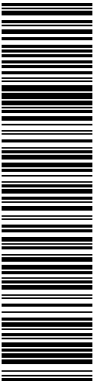
NÚM. DE PLĂNOȘI

1



Aquesta és una còpia impresa del document electrònic (Ref.: 9530743 P9MFO-WNH9Y-YH187 E69B4962E8CEB59BAED30A9E4311298B959528B9C) generada amb l'aplicació informàtica Firmadoc. El document està SIGNAT. Mil·liantant el codi de verificació pot comprovar la validesa de la signatura electrònica dels documents signats en l'adreça web: <https://seu.electronica.cornella.cat/portal/verificarDocumentos.do>





Aquesta és una còpia impresa del document electrònic (Ref.: 8530743 P9MFO-WNH9Y-YH187 E69B79628CEB5B9BAED30A91311298B525828BC) generada amb l'aplicació informàtica Firmadoc. El document està SIGNAT. Mitjançant el codi de verificació pot comprovar la validesa de la signatura electrònica dels documents signats en l'adreça web: <https://seuelectronica.cornella.cat/portal/verificarDocumentos.do>

TÍTOL DE L'ENTOR:
ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERAL ASSOCIAT A LA MODIFICACIÓ PUNTUAL DEL
PLA GENERAL METROPOLITÀ A L'ENTORN DE CAN TRABAL, A CORNELLÀ DE LLOBREGAT



TÍTOL DEL PLÀNOL:
INTENSITATS DE TRÀNSIT DE VEHICLES (IMD)

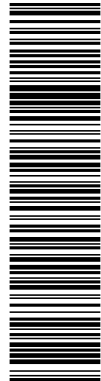
DATA:
MARÇ 2025

ESCALA:
1 / 4.000

NÚM. DE PLÀNOL:
3

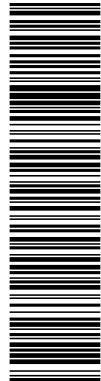
NÚM. DE PLÀNOL:
3 DE 8



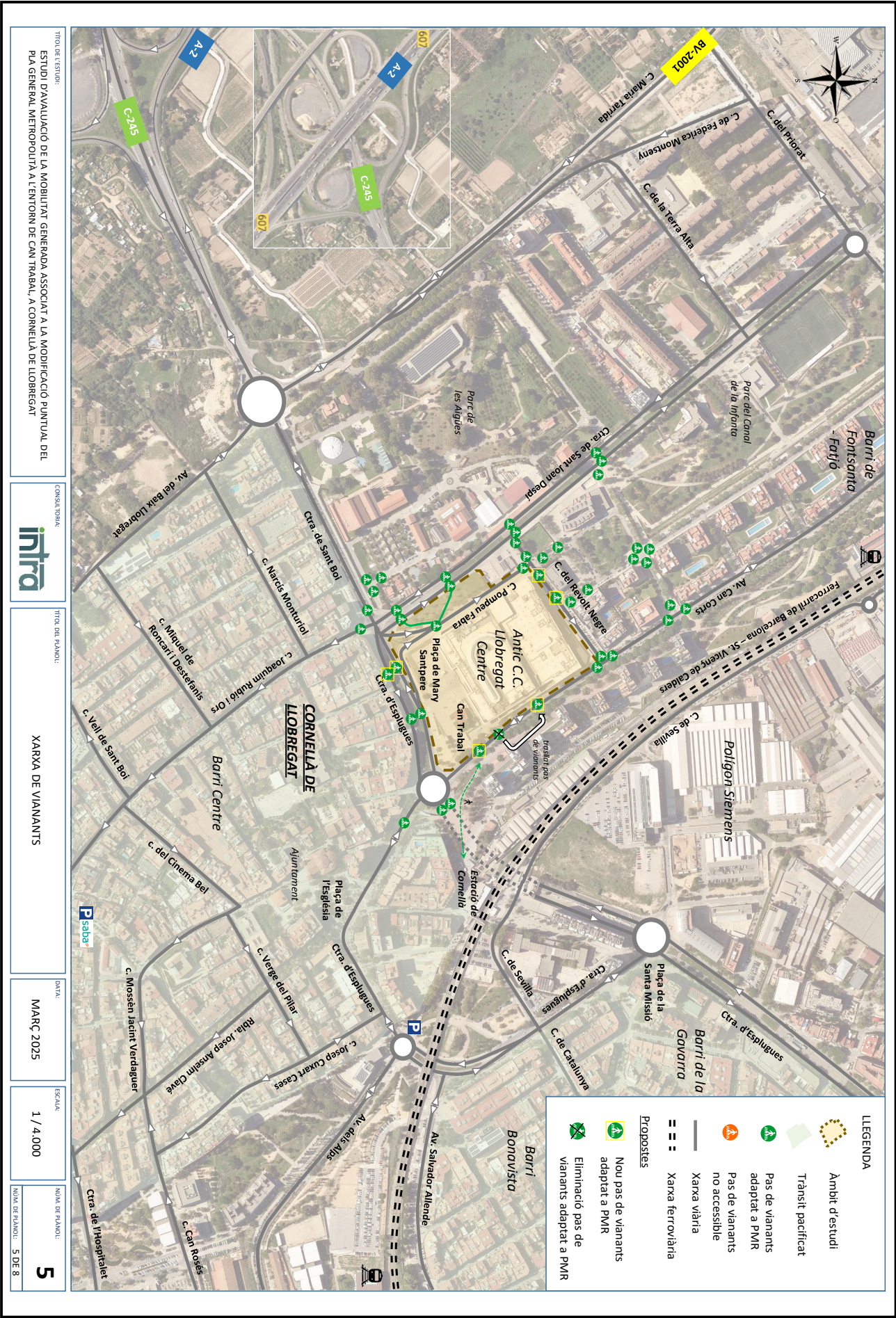


Aquesta és una còpia impresa del document electrònic (Ref.: 8530743 P9MFO-WNH9Y-YH187 E69B49628CEB5B5AED3D30A09A129B95528B8C) generada amb l'aplicació informàtica Firmadoc. El document està SIGNAT. Mil·liantant el codi de verificació pot comprovar la validesa de la signatura electrònica dels documents signats en l'adreça web: <https://seuelectronica.cornella.cat/portal/verificarDocumentos.do>

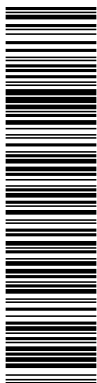




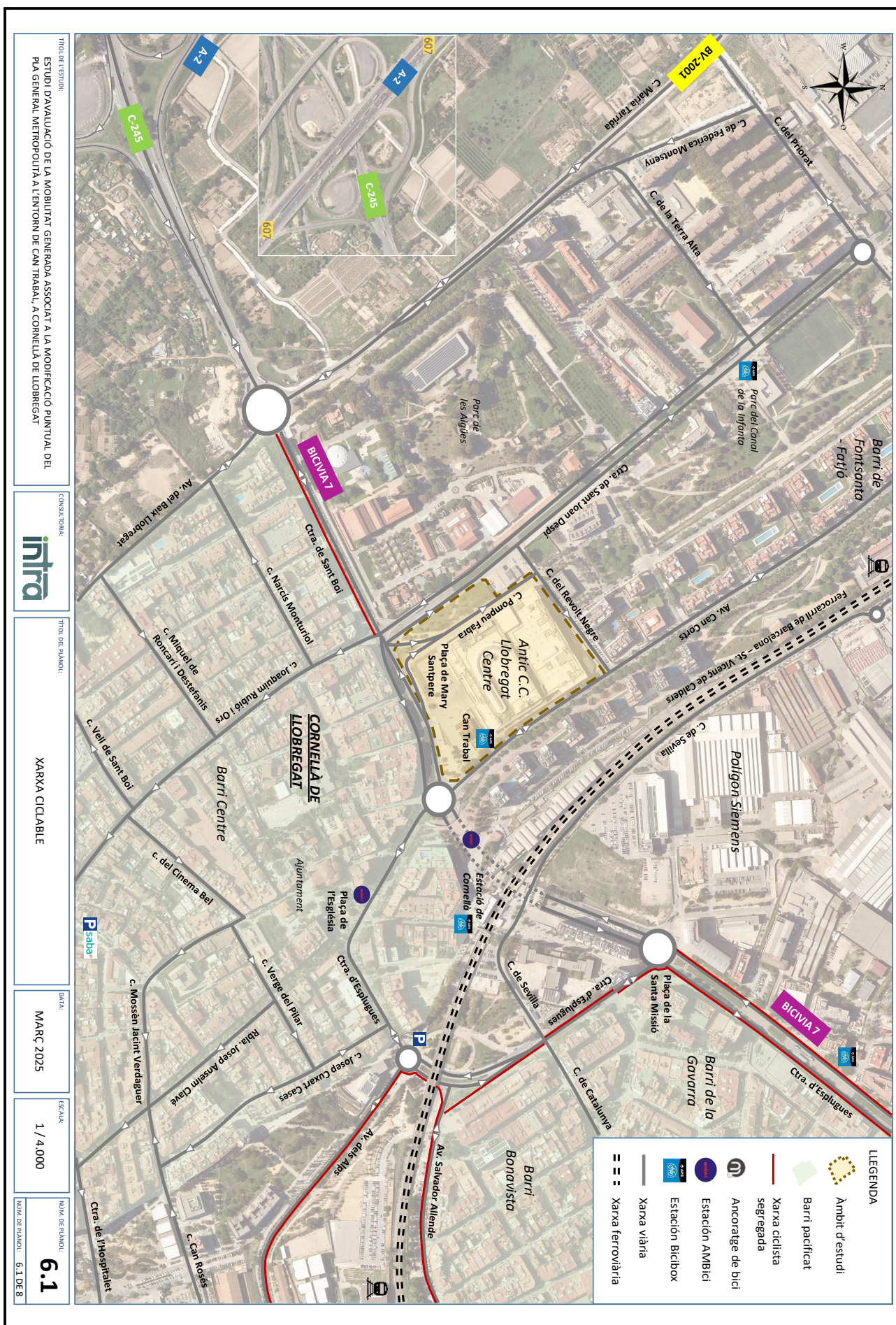
Aquesta és una còpia impresa del document electrònic (Ref.: 9530743 P9MFO-WNH9Y-YH187 E69B4962E8CEB5B9BAED030A9E431129B9529B8C) generada amb l'aplicació informàtica Firmadoc. El document està SIGNAT. Mil·liantant el codi de verificació pot comprovar la validesa de la signatura electrònica dels documents signats en l'adreça web: <https://seu.electronica.cornella.cat/portal/verificarDocumentos.do>



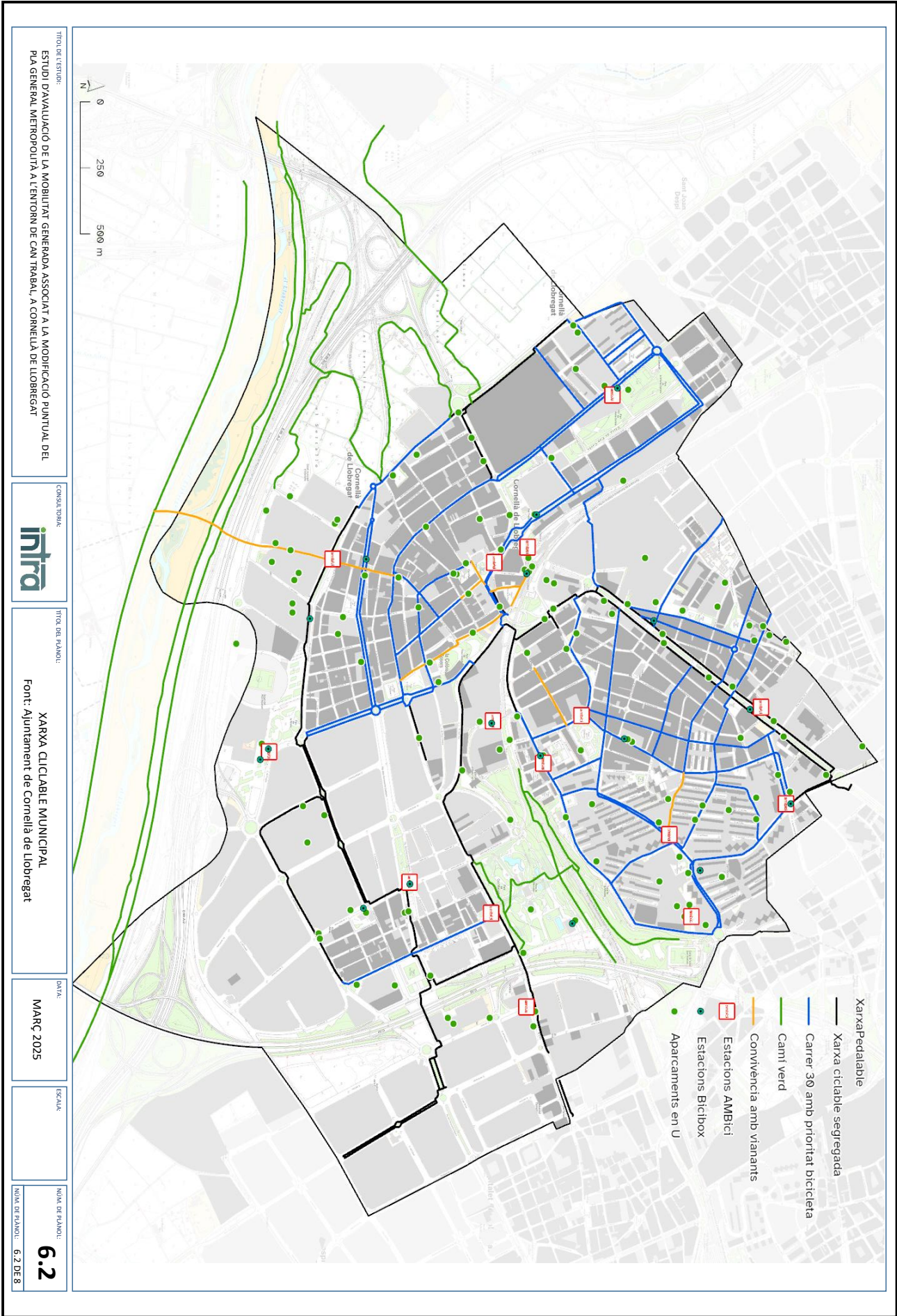
Codi per a validació: **P9MFO-WNH9Y-YH187**
Data d'emissió: **1 de Juliol de 2025 a les 12:20:53**
Pàgina 133 de 138



Aquesta és una còpia impresa del document electrònic (Ref.: 8530743 P9MFO-WNH9V-YH187 E69B4962E8CEB558BAED30A9EA31129895528B8C) generada amb l'aplicació informàtica Firmadoc. El document està SIGNAT. Mil·liçant el codi de verificació pot comprovar la validesa de la signatura electrònica dels documents signats en l'adreça web: <https://seuelectronica.comella.cat/porta/verificarDocumentos.do>



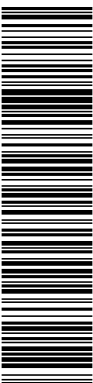
Aquesta és una còpia impresa del document electrònic (Ref.: 8530743 P9MFO-WNH9Y-YH187 E69B4962E8CEB5B9BAED30A0E431129B9528B8C) generada amb l'aplicació informàtica Firmadoc. El document està SIGNAT. Mitjançant el codi de verificació pot comprovar la validesa de la signatura electrònica dels documents signats en l'adreça web: <https://seu.electronica.cornella.cat/portal/verificarDocumentos.do>



Codi per a validació: **P9MFO-WNH9Y-YH187**
 Data d'emissió: **1 de Juliol de 2025 a les 12:20:53**
Pàgina 135 de 138

1.- Secretària General de l'AJUNTAMENT DE CORNELLÀ DE LLOBREGAT. Dono fe i prenc raó Art. 3.2 RD 128/2018
29/05/2025 13:06

SIGNAT
29/05/2025 13:06

[illegible]

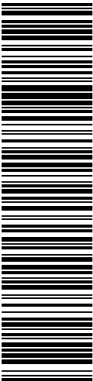
Aquesta és una còpia impresa del document electrònic (Ref.: 8530743 PMFO-WNH9Y-YH187 69B94962E8CEB58BAED30A9E43129B89528B8C) generada amb l'aplicació informàtica Firmadoc. El document està SIGNAT. Mitjançant el codi de verificació



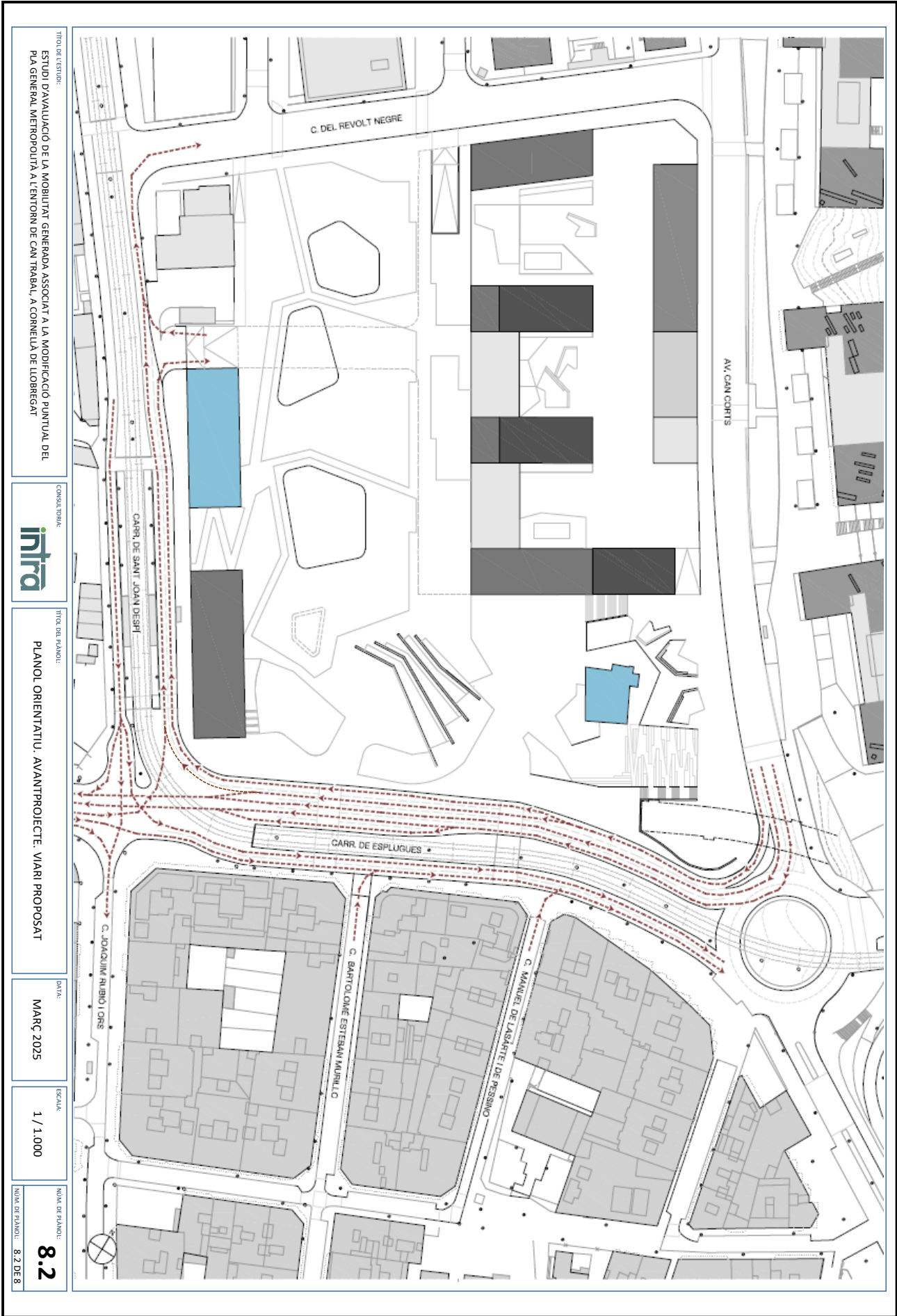
Aquesta és una còpia impresa del document electrònic (Ref.: 8530743 P9MFO-WNH9Y-YH187 E69B4962E8CEB558BAED30AE431129895528B8C) generada amb l'aplicació informàtica Firmadoc. El document està SIGNAT. Miljancant el codi de verificació pot comprovar la validesa de la signatura electrònica dels documents signats en l'adreça web: <https://seuelectronica.comella.cat/portals/verificarDocumentos.do>



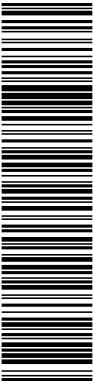
DOCUMENT Diligència: Diligència - Aprobació INICIAL 07 02 VOLUM II PLE 06 28-05-2025 Punt 07 Urbanisme	IDENTIFICADORS	
ALTRES DADES Codi per a validació: P9MFO-WNH9Y-YH187 Data d'emissió: 1 de Juliol de 2025 a les 12:20:53 Pàgina 137 de 138	SIGNATURES 1.- Secretària General de l'AJUNTAMENT DE CORNELLÀ DE LLOBREGAT. Dono fe i prenc raó Art. 3.2 RD 128/2018 29/05/2025 13:06	ESTAT SIGNAT 29/05/2025 13:06



Aquesta és una còpia impresa del document electrònic (Ref.: 9530743 P9MFO-WNH9Y-YH187 E69B4962E8CEB5B9AED30A9E431129B9528B8C) generada amb l'aplicació informàtica Firmadoc. El document està SIGNAT. Mitjançant el codi de verificació pot comprovar la validesa de la signatura electrònica dels documents signats en l'adreça web: <https://seuelectronica.cornella.cat/portal/verificarDocuments.do>



DOCUMENT Diligència: Diligència - Aprovació INICIAL 07 02 VOLUM II PLE 06 28-05-2025 Punt 07 Urbanisme	IDENTIFICADORS	
ALTRES DADES Codi per a validació: P9MFO-WNH9Y-YH187 Data d'emissió: 1 de Juliol de 2025 a les 12:20:53 Pàgina 138 de 138	SIGNATURES 1.- Secretària General de l'AJUNTAMENT DE CORNELLÀ DE LLOBREGAT. Dono fe i prenc raó Art. 3.2 RD 128/2018 29/05/2025 13:06	ESTAT SIGNAT 29/05/2025 13:06



Aquesta és una còpia impresa del document electrònic (Ref.: 8530743 P9MFO-WNH9Y-YH187 E69B4962E8CEB55BBAED3D0A9E431298B9528B9C) generada amb l'aplicació informàtica Firmadoc. El documento está SIGNAT. Mltjançant el codi de verificació pot comprovar la validesa de la signatura electrònica dels documents signats en l'adreça web: https://seuelectronica.cornella.cat/portal/verificar/Documentos.do

Títol:

ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA

Modificació puntual del Pla General Metropolità a l'entorn de Can Trabal, a Cornellà de Llobregat

març 2025



Ingeniería de Tráfico, S.L.

Consultors de mobilitat

els primers en seguretat viària

www.intrasl.net

intra@intrasl.net

+34 93 301 37 78

