

**Informe referent a la consulta efectuada pel Departament de la Vicepresidència i de Polítiques Digitals i Territori pel que fa al Document Inicial Estratègic de la MPGM per a la millora de la xarxa d'espais lliures i equipaments de les urbanitzacions (T.M. de Castelldefels, Baix Llobregat)**

**Municipi de Castelldefels**  
**Comarca del Barcelonès**

Promotor: Ajuntament de Castelldefels / AMB  
Redactor del DIE: Igremap

---

D'acord amb la consulta efectuada pel Departament de la Vicepresidència i de Polítiques Digitals i Territori, pel que fa a determinats aspectes del Document Inicial Estratègic (DIE) de la MPGM per a la millora de la xarxa d'espais lliures i equipaments de les urbanitzacions (T.M. de Castelldefels, Baix Llobregat), s'emet l'informe següent:

### **Emmarcament**

Actualment, els supòsits d'avaluació ambiental són els que determina la disposició addicional vuitena de la Llei 16/2015, del 21 de juliol, de simplificació de l'activitat administrativa de l'Administració de la Generalitat i dels governs locals de Catalunya i d'impuls de l'activitat econòmica, concretament en el seu apartat 6 la MPGM per a la millora de la xarxa d'espais lliures i equipaments de les urbanitzacions és objecte d'avaluació ambiental estratègica ordinària, ja que entra dins del supòsit dels apartats 6.a) tercer i cinquè de la Llei 16/2015, fet pel qual la documentació sobre la qual s'informa és el corresponent Document Inicial Estratègic (DIE), que compleix amb el contingut establert a l'article 18 de la Llei 21/2013, d'avaluació ambiental.

La MPGM proposa un nou model urbanístic per a la ciutat de Castelldefels que possibiliti la millora funcional de les zones verdes i dels equipaments públics de la ciutat i creï una estructura local clara i potent que pugui vehicular l'interès públic i més concretament la MPGM es concreta en els següents criteris principals:

- Creació d'eixos vertebradors dels barris que connectin la Serralada del Garraf amb el Mediterrani i reforçar el dinamisme social i fomentar polítiques de cohesió social en relació a l'habitatge
- Transformació de l'espai públic d'aquests àmbits
- Reconèixer la vocació de corredor ambiental de la fondalada de Ca n'Aimeric
- Millorar el contacte entre la ciutat i el Massís del Garraf.

L'àmbit territorial té una superfície de 141,25 ha i comprèn diferents peces de sòl situades a les urbanitzacions a l'oest del terme municipal.



Font: DIE (Igremap)

Segons indica el Decret 344/2006, de 19 de setembre, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada, en el seu article 3.1.b), el planejament urbanístic general i llurs revisions o modificacions, que comportin nova classificació de sòl urbà o urbanitzable, hauran d'incloure en la seva documentació, un Estudi d'Avaluació de la Mobilitat Generada (EAMG en endavant), d'acord amb els continguts del mateix Decret.

Així doncs, tenint en compte que la modificació no preveu nou sòl urbà o urbanitzable (ans al contrari, passa algun sòl d'urbanitzable a no urbanitzable), des de l'ATM es considera que **la MPGM per a la millora de la xarxa d'espais lliures i equipaments de les urbanitzacions, no ha de tramitar el corresponent EAMG, d'acord amb els continguts del Decret 344/2006 i prenent en consideració les indicacions recollides en el present informe.**

Aquest EAMG si que s'haurà d'incloure necessàriament en les posteriors figures de planejament derivat que segons la documentació aportada s'indica que acompanyaran els sectors de sòl urbanitzable.

## Relació amb altres plans i programes

El DIE relaciona els diferents instruments de planificació territorial i urbanística que tenen incidència en l'àmbit del pla. A nivell de mobilitat només fa esment al Pla de Mobilitat Urbana de Castelldefels.

Des de l'ATM es considera que caldria analitzar les determinacions del Pla Director de mobilitat del Sistema Integrat de Mobilitat Metropolitana de Barcelona (SIMMB) per al període 2020-2025 i tenir en compte també el Pla Metropolità de Mobilitat Urbana (PMMU) de l'AMB i adequar-s'hi per tal de complir amb els objectius ambientals i les mesures que siguin d'aplicació al pla.

A banda, es recomana tenir en compte, entre d'altres, les determinacions dels següents plans i programes:

- Estratègia Catalana de la Bicicleta
- Pla d'actuació per a la millora de la qualitat de l'aire de Catalunya

## La mobilitat: diagnosi i prognosi

El DIE analitza en el seu apartat 3.1.2. la incidència del model sobre la mobilitat. S'analitza la configuració de la xarxa viària, en què es destaca el caràcter bàsic d'aquests eixos. A nivell de vianants es destaquen alguns problemes d'amplades de voreres o problemes d'accessibilitat. A banda s'analitzen les connexions a peu (es destaca l'efecte barrera de la C31, C32 i Ferrocarril), en bicicleta (on es detecten problemes de continuïtat de la xarxa), en transport públic (amb serveis tan ferroviaris com serveis de bus urbà i interurbà) i mobilitat viària, S'adjunta imatge corresponent al PMU de Castelldefels en què concreten aquestes problemàtiques relacionades amb la mobilitat.



Font: PMU de Castelldefels

També s'inclou una relació de dades de qualitat de l'aire i impacte acústic que en aquest àmbit estan molt associades al pas d'importants infraestructures en el seu entorn.

No s'inclou cap dada de previsió de nova mobilitat que es generarà amb la redistribució dels usos prevista.

## **Objectius ambientals**

El document presentat inclou, en l'apartat 4.2. una relació d'objectius ambientals que han de regir el procés d'avaluació ambiental de la MPGM.

Es valora positivament que dins dels objectius estratègics s'inclouin objectius de model urbà que han de repercutir en un model de mobilitat sostenible, com poden ser els següents:

1. Limitar l'ocupació de sòl, amb la reclassificació dels sectors no desenvolupats en posicions geomorfològiques complexes o en espais de contacte amb el Garraf.
2. Incidir sobre l'estructura urbana, amb una major mixticitat d'usos, generant petites centralitats, suportades per usos d'equipaments i comercial, reforçada per uns eixos viaris amb infraestructura verda.
3. Millora de les condicions de contacte entre els espais urbans i el Garraf, tant pel que fa a la delimitació, com als accessos.
8. Establir oportunitats per a la millora de la permeabilitat de les infraestructures (C31/C32/Ferrocarril) en la relació de l'espai urbà de la banda muntanya i de la banda mar, a través dels eixos verds potenciats, seguint la traça dels torrents soterrats. Reconstrucció ecològica i funcional de l'espai urbà

Si bé es considera que aquests objectius permeten preveure millores pel que fa a la mobilitat, es creu convenient incorporar un objectiu orientat directament a promocionar que l'ordenació prevista incorpori i prioritzï les xarxes de mobilitat en modes actius i transport públic, desincentivant l'ús del vehicle privat.

## **Descripció d'alternatives**

El DIE recull, en el seu apartat 5, un exhaustiu estudi d'alternatives en el qual s'analitzen tres alternatives d'encaix territorial i desenvolupament previst:

- Alternativa 0 -Manteniment del planejament vigent.
  - Amb una gran part de sòls d'espais lliures i equipaments sense desenvolupar per les complexions geomorfològiques
  - Amb vials no executats i usos disconformes.
- Alternativa 1 – Intensitat homogènia, la qual intenta assolir els objectius plantejats, amb una distribució homogènia de densitats d'edificació i d'intensitat d'usos al llarg dels eixos i territoris de vora. Es valora com a insuficient per donar resposta a aquests objectius, en tant que preveu una distribució dels usos homogènia, sense preveure noves centralitats i sense afectar de forma rellevant als teixits urbans. Es destaca que aquesta alternativa agreuja la dependència de la mobilitat privada, i

continua generant desplaçaments amb vehicle per manca de serveis i dotacions accessibles amb mobilitats tova.

- Alternativa 2- Intensitat focalitzada: planteja una distribució intencionada de densitats i d'intensitats d'usos –amb major concentració en cotes baixes i menor en cotes altes-i la creació de micro-centralitats que afavoreixin la cohesió social. S'apunta que d'aquesta manera es reduirà la dependència del vehicle privat.

Es conclou que l'alternativa 2 és la més favorable per donar resposta als objectius plantejats. Entre els diferents elements de valoració de les alternatives s'inclou un exercici d'avaluació de l'atracció a partir de simular el temps de desplaçament en funció de la intensitat d'usos i la seva potència, mesurat en temps de desplaçaments des d'aquests punts a través de la xarxa viària. Amb aquesta anàlisi es conclou que l'alternativa 2 té una major capacitat estructurant i de reforç dels eixos cívics. A aquests eixos se'ls hi confereix un paper actiu en la millora de la mobilitat, especialment de la mobilitat activa, en generar espais amables per a aquest tipus de mobilitats. Així mateix, aquests eixos permeten una millora de les condicions de permeabilitat a través de la C31, la C32 i la via de tren.

En aquest sentit, es considera que si bé els elements de mobilitat formen part d'aquesta valoració, cal analitzar de forma global l'increment de mobilitat que suposarà la redistribució i noves intensitats dels usos previstos i justificar que aquesta ordenació permet canalitzar aquesta mobilitat en modes actius o transport públic de forma preferent.

## **Les propostes del pla**

En l'apartat 6 es realitza una detallada descripció de la proposta, a partir de la descripció de les propostes concretes per a cada un dels eixos i àmbits previstos i les actuacions que es preveuen en cadascun d'aquests àmbits.

- Eix el Poal: 5 actuacions vinculades a l'objectiu de transformació com a eix cívic que vertebrí i diversifiqui el teixit del barri. Un dels objectius és transformar l'espai públic reduint espai de circulació pels cotxes i potenciant les mobilitats toves. També es preveu la millora de la permeabilitat a través de la C31.
- Eix Bellamar: 7 actuacions vinculades a l'objectiu de transformació com a eix cívic que vertebrí i que diversifiqui el teixit, reforçant alhora el dinamisme social i l'activitat veïnal: Preveu millores en els eixos de vianants i reduccions dels espais per a la circulació rodada. També es preveu la millora de la permeabilitat a través de la C31
- Eix Passeig del Bosc: 2 actuacions vinculades a l'objectiu de transformació com a eix cívic que vertebrí i que diversifiqui el teixit. Es preveu reducció de l'espai per circulació de cotxes.
- Vores del Garraf: 5 actuacions, totes vinculades a l'objectiu de millorar la transició del sòl urbà al no urbanitzable.
- Ca n'Aimeric: Es proposen diverses actuacions destinades a la definició del rol ambiental, cívic però també urbà, de la fondalada i el seu entorn.
- Sectors urbanitzables de les Vores del Garraf: per aquests sectors urbanitzables no delimitats, es preveu, en la seva majoria, la seva desclassificació

Es concreten les superfícies i les modificacions que suposa la MPMG en relació a la reducció i augment de les diferents tipologies de zones i sistemes.

A nivell general, es considera que a nivell de model urbà i d'ordenació de l'espai públic la proposta és favorable per a una millora de la mobilitat. No obstant, caldrà analitzar amb detall les noves mobilitats que puguin anar vinculades als nous usos residencials i comercials i a l'augment de la seva intensitat en certs àmbits dels proposats. Així mateix, caldrà valorar les afectacions que les variacions del nou esquema viari poden suposar en tot l'esquema de mobilitat del municipi.

En aquest sentit, tal com s'ha indicat en l'inici del present informe, **no és creu necessària la redacció d'un EAMG.**

Aquest EAMG si que s'haurà d'incloure en les figures de planejament derivat que se'n derivin i hauran d'incloure els continguts que es preveuen en el Decret 344/2006 i hauria d'analitzar amb detall de com a mínim els següents elements:

- Analitzar de forma global i de forma específica per a cada un dels eixos i àmbits previstos les noves mobilitats que es poden generar, i analitzar amb detall per tal de maximitzar que aquests nous desplaçaments es realitzin en modes actius o en transport públic.
- Preveure les mesures necessàries per a potenciar una mobilitat en tots els àmbits proposats en modes no motoritzats o en transport públic / col·lectiu.
- Regular l'aparcament de vehicles privats.
- Desenvolupar una xarxa interna de mobilitat basada en modes actius i pacificada.
- Garantir xarxes segures i connectades per als itineraris interns i de connexió tant a peu com amb bicicleta. Caldrà garantir una correcta connexió amb les estacions i parades de transport públic metropolità i garantint la seva seguretat i integrant criteris de gènere. Analitzar la disposició d'aparcaments segurs a les estacions properes de Renfe.
- Preveure una adequada ordenació dels serveis de repartiment de mercaderies.
- Analitzar les connexions amb la xarxa viària de l'entorn i evitar nous moviments interns de connexió amb aquesta xarxa bàsica.
- Preveure les accions i regulacions necessàries per a la implantació del vehicle elèctric.

### **Indicadors aplicables**

El document no aportat indicadors per a la valoració dels diferents objectius, de manera que es recomana proposar-ne i calcular-ne el valor actual com a valor de referència a tenir en compte en les tasques de seguiment.

En el marc dels treballs del pdM i en el bloc de l'avaluació dels objectius en la proposta del Pla, l'ATM ha dut a terme un treball de confecció d'una llista d'indicadors alineats amb les Directrius Nacionals de Mobilitat que afecten l'àmbit urbà, anomenats *Indicadors nucli de l'escenari proposta*. Aquells que siguin aplicables, poden incorporar-se a la present MPGM.

Vistiplau

Xavier Sanyer Matías  
Cap del Servei de Mobilitat

Lluís Alegre Valls  
Director de l'Àrea de  
Mobilitat