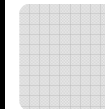
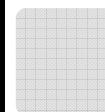


Pla de mobilitat urbana sostenible del Prat de Llobregat

Document I. Memòria
(Volum 1 /5)



Maig de 2016

CRÈDITS

Direcció facultativa

⇒ **Diputació de Barcelona**

Paloma Sánchez-Contador Escudero

Enginyera de Camins, Canals i Ports

Cap de l'Oficina Tècnica de Mobilitat i Seguretat Viària Local

Gerència de Serveis d'Infraestructures Viàries i Mobilitat

Hugo Moreno Moreno

Enginyer Tècnic d'Obres Públiques

Cap de la Secció de Mobilitat Local

Gerència de Serveis d'Infraestructures Viàries i Mobilitat

Mercè Taberna

Enginyera de Camins, Canals i Ports

Tècnica de Mobilitat

Oficina Tècnica de Mobilitat i Seguretat Viària Local

⇒ **Àrea Metropolitana de Barcelona**

Direcció de Serveis Tècnics de Transport i Mobilitat

Serveis Tècnics de Transport i Mobilitat

Ajuntament del Prat de Llobregat

Fernando Domínguez

Director d'Urbanisme

Maite Giral

Enginyer Tècnic d'Obres Públiques

Equip redactor: DOYMO, S.A.

Esperanza Hernández Pascual

Enginyer de Camins, Canals i Ports

Juan Manuel Pérez Rodríguez

Tècnic de Mobilitat

Rosa Cubero Cáceres

Geògrafa

David Soler Grima

Enginyer Tècnic d'Obres Públiques

ÍNDEX

	<u>Pag.</u>
DOCUMENT I. MEMÒRIA.....	5
VOLUM 1/5	
1. INTRODUCCIÓ	7
1.1. Justificació de la redacció del pla de mobilitat urbana.....	7
1.2. Antecedents.....	8
1.3. Àmbit d'estudi	9
1.4. Objectius del pla	10
1.5. Metodologia	10
2. ANÀLISI TERRITORIAL I SOCIOECONÒMICA.....	12
2.1. Situació geogràfica i estructura territorial	12
2.2. Anàlisi econòmica.....	14
2.3. Estructura i distribució de la població.....	19
2.4. Centres d'atracció i generació de viatges	23
2.5. Parc de vehicles i dades de motorització.....	25
VOLUM 2/5	
3. ANÀLISI DE L'OFERTA DEL SISTEMA DE TRANSPORT	
VOLUM 3/5	
4. ANÀLISI DE LA DEMANDA DEL SISTEMA DE TRANSPORT	
5. EXTERNALITATS DEL SISTEMA DE TRANSPORT	
VOLUM 4/5	
6. DIAGNOSI PARTICIPADA DE LA MOBILITAT	
VOLUM 5/5	
7. ESTABLIMENT D'OBJECTIUS I ANÀLISI D'ALTERNATIVES	
8. PROPOSTES D'ACTUACIÓ DE L'ALTERNATIVA TRIADA	
9. INDICADORS DE SEGUIMENT	

ÍNDIX FIGURES

Fig. 1.1. Situació	9
Fig. 2.1. Zones del Prat de Llobregat	12
Fig. 2.2. Vies d'accés al Prat de Llobregat	13
Fig. 2.3. Distribució dels polígons industrials i zones d'activitat econòmica del Prat	14
Fig. 2.4. Evolució de la taxa d'atur (aturats/població activa) de l'entorn del Prat	15
Fig. 2.5. Mapa de la taxa d'atur (2010) del Baix Llobregat.....	15
Fig. 2.6. Atur registrat per gènere al Prat	16
Fig. 2.7. Població activa per principals sectors econòmics (segon trimestre de 2010).....	16
Fig. 2.8. Població activa per principals sectors econòmics (a 31 de desembre).....	17
Fig. 2.9. Distribució de les empreses per branques d'activitat	18
Fig. 2.10. Distribució de les empreses per branques d'activitat	19
Fig. 2.11. Evolució històrica de la població del Prat	20
Fig. 2.12. Evolució recent de la població del Prat.....	21
Fig. 2.13. Grans grups d'edat del Prat i Catalunya.....	21
Fig. 2.14. Piràmide d'edats del Prat.....	22
Fig. 2.15. Piràmide poblacional Catalunya	22
Fig. 2.16. Parc de vehicles 2011	25
Fig. 2.17. Parc de vehicles a la zona urbana (33.977 vehicles, 2011).....	25
Fig. 2.18. Evolució del parc de vehicles	26
Fig. 2.19. Evolució del tipus de vehicles respecte al 2005	26
Fig. 2.20. Evolució de l'índex de motorització total.....	27
Fig. 2.21. Evolució de l'índex de motorització	27
Fig. 2.22. Índex de motorització.....	28

ÍNDIX TAULES

TAULA 2.1 Distribució d'empreses i treballadors a les àrees del Prat (2008).....	17
TAULA 2.2 Autosuficiència i autocontenció.....	19
TAULA 2.2 Comparativa densitat de població	20

DOCUMENT I. MEMÒRIA

1. INTRODUCCIÓ

1.1. Justificació de la redacció del pla de mobilitat urbana

Els Plans de Mobilitat Urbana són el document bàsic per a configurar les estratègies de mobilitat sostenible dels municipis de Catalunya. D'acord amb el que preveu la llei 9/2003 de la Mobilitat, els seus continguts s'han d'adequar als criteris i orientacions establerts en el Pla Director de Mobilitat del seu àmbit.

L'elaboració i l'aprovació dels PMU és obligatori per als municipis que, d'acord amb la normativa de règim local o el corresponent pla director de mobilitat, hagin de prestar servei de transport col·lectiu urbà de viatgers.

D'altra banda, el Pla d'Actuació per a la millora de la qualitat de l'aire de la Regió Metropolitana de Barcelona (RMB), estableix l'obligatorietat, en tots els municipis inclosos dins les Zones de Protecció Especial de l'Ambient Atmosfèric (ZPEAA), de redactar un PMU per als seus municipis.

Per tant, El Prat de Llobregat s'inclou dins dels dos instruments en què s'estableix la necessitat d'elaborar un PMU.

Dins d'aquesta línia, la Diputació de Barcelona, entre els anys 2008 i 2011, preveu una línia de recolzament als municipis del seu àmbit, basat en l'assistència tècnica per a la redacció dels plans i estudis de mobilitat.

Per tant, a el Prat de Llobregat és obligatòria la redacció del PMU del municipi, establint-se el 2021 com a any horitzó del Pla. Segons la Llei municipal i de règim local de Catalunya, (Decret legislatiu 2/2003, pel qual s'aprova el Text refós de la Llei municipal i de règim local de Catalunya) aquest PMU haurà de ser revisat cada sis anys.

Normativament, el Prat de Llobregat està inclòs dins les zones de protecció especial que marca el Decret 152/2007, de 10 de juliol, per a la protecció especial de l'ambient atmosfèric, indica que tots aquests municipis han de reduir els contaminants atmosfèrics, entre d'altres, mitjançant l'elaboració i aplicació de plans de mobilitat urbana:

La Generalitat de Catalunya, en exercici de les competències que li reconeix l'article 144.1. h) de l'Estatut d'Autonomia de Catalunya, ha de regular l'ambient atmosfèric i les diferents classes de contaminació d'aquest, ha de declarar les zones d'atmosfera contaminada i ha d'establir altres instruments de control de la contaminació, amb independència de l'administració competent per a autoritzar l'obra, la instal·lació o l'activitat que la produeixi. En conseqüència, ha de vetllar per la restauració de la qualitat de l'aire i fer ús dels instruments i mecanismes que li atorga la Llei 22/1983, de 21 de novembre, de protecció de l'ambient atmosfèric. En aquest context, el Govern de la Generalitat va declarar els municipis següents zones de protecció especial de l'ambient atmosfèric, mitjançant el Decret 226/2006, de 23 de maig:

*Per a les partícules en suspensió de diàmetre inferior a 10 micres, els termes municipals de Badalona, Barcelona, l'Hospitalet de Llobregat, Sant Adrià de Besòs, Santa Coloma de Gramenet, Castelldefels, Cornellà de Llobregat, Gavà, Martorell, Molins de Rei, Esplugues de Llobregat, el Papiol, Pallejà, **el Prat de Llobregat**, Sant Andreu de la Barca, Sant Feliu de Llobregat, Sant Joan Despí, Sant Just Desvern, Sant Vicenç dels Horts, Viladecans, Badia del Vallès, Barberà del Vallès, Castellbisbal, Cerdanyola del Vallès, Montcada i Reixac, Ripollet, Rubí, Sabadell, Sant Cugat del Vallès, Sant Quirze del Vallès, Santa Perpètua de Mogoda, Terrassa, Granollers, la Llagosta, Martorelles, Mollet del Vallès, Montmeló, Montornès del Vallès, Parets del Vallès i Sant Fost de Campsentelles.*

Per a la consecució dels objectius que fixa el decret, és necessària la realització de plans de mobilitat urbana, que tindran, entre d'altres, l'objectiu de reduir la mobilitat municipal:

17.2 Els plans de mobilitat urbana, pel que fa a les vies urbanes, han d'establir mesures per assolir una reducció dels valors d'emissió de diòxid de nitrogen i de partícules en suspensió amb un diàmetre inferior a 10 micres equivalent a la que es produiria amb la disminució d'entre un 5% i un 10% de la mobilitat a les vies urbanes respecte de l'escenari de l'any 2010 expressada en vehicles-quilòmetre a la zona 1, i una disminució del 5% de la mobilitat a les vies urbanes respecte de l'escenari de l'any 2010 expressada en vehicles-quilòmetre.

Els ajuntaments han d'adoptar mesures per disminuir els efectes contaminants produïts pel trànsit urbà, bé a través dels plans de mobilitat urbana, quan siguin preceptius, o bé d'altres mesures equivalents en els supòsits restants. Aquests plans o mesures s'han d'elaborar en el termini de 18 mesos des de l'aprovació del Pla director de mobilitat de la Regió Metropolitana. Les mesures previstes han de tenir un calendari que permeti assolir els objectius establerts a l'article 17 abans del 31 de desembre de 2009.

Per aquest motiu, DOYMO, S.A., per encàrrec de la Diputació de Barcelona i l'Àrea de Mobilitat de Barcelona, redacta aquest Pla de mobilitat per tal d'aconseguir una mobilitat més sostenible que repercuteixi en una millora de la qualitat de l'aire del Prat de Llobregat.

1.2. Antecedents

Per a la redacció del present estudi de mobilitat sostenible del municipi del Prat de Llobregat es tindran en compte altres estudis de mobilitat municipal realitzats amb anterioritat:

- Pla d'espais públics i de mobilitat del Prat de Llobregat. 2005
- Pla Local de Seguretat Viària. 2007
- Estudi de Mobilitat Generada MPGM Estació Intermodal i Barri La Seda. 2008
- Estudi d'Avaluació de la Mobilitat Generada MPGM Sector Papera Urgoiti-Ponsich. 2010
- Pla de millora de la mobilitat i l'accessibilitat dels polígons industrials de la Zona Franca, Pratenc, Zona d'Activitats Logístiques (ZAL) i de la zona d'ampliació del Port de Barcelona. 2006
- Pla de Mobilitat de l'Aeroport del Prat. 2009

D'altra banda, es contemplaran altres plans i projectes de planejament local i supramunicipal:

- Pla Territorial General de Catalunya. 1995
- Pla Territorial Metropolità de Barcelona
- Pla Estratègic d'Infraestructures i Transport (PEIT) 2005-2020
- Pla Director d'Infraestructures 2001-2010
- Pla de transport de viatgers a Catalunya 2008-2012
- Pla de Ports de Catalunya 2007-2015

- Pla d'aeroports, aeròdroms i heliports de Catalunya 2009-2015
- Pla d'Infraestructures del Transport de Catalunya 2006-2026
- Pla Estratègic de la Bicicleta de Catalunya (2008-2012)
- Pla Director de la Mobilitat de la Regió Metropolitana de Barcelona
- Pla d'Actuació per a la Millora de la qualitat de l'Aire 2011-2015
- Pla Marc de Mitigació Contra el Canvi Climàtic 2008-2012
- Pla de l'Energia de Catalunya 2006-2015
- Estratègia per al desenvolupament sostenible de Catalunya

Per últim, es tindran en compte tots aquells altres estudis locals que pel seu contingut, puguin influir en la redacció del PMUS.

1.3. Àmbit d'estudi

L'àmbit del Pla de Mobilitat Urbana Sostenible (PMUS) del Prat de Llobregat és el conjunt del terme municipal. El municipi té una extensió de 32,23 km², i una població l'any 2011 de 63.688 habitants (Idescat).

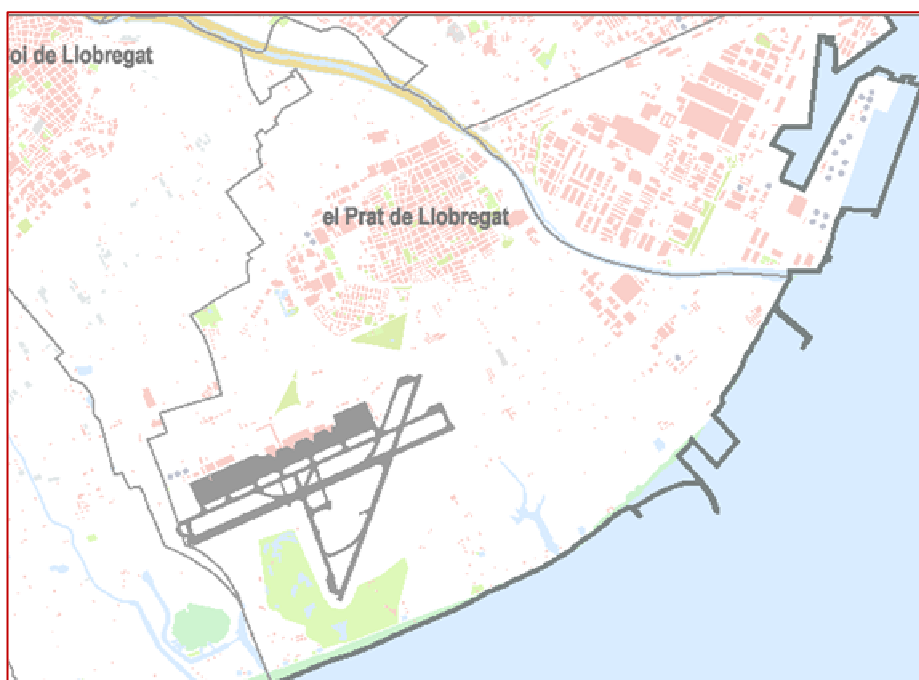


Fig. 1.1 Situació

L'àmbit s'ha dividit en diferents zones, tenint com a referència la divisió en districtes i barris, la morfologia de la ciutat i les característiques de cada zona, amb l'objectiu de definir zones homogènies en quant a mobilitat i suficientment petites per abordar de forma molt més concreta la problemàtica de mobilitat i aparcament. La zonificació s'ha adaptat, alhora, a la divisió zonal realitzada a l'enquesta de mobilitat. En total, s'han definit 32 zones internes, tal com es mostra al plànol núm. 1.1.

D'altra banda, el PMUS també contemplarà les zones externes de la ciutat que, en funció de la demanda detectada, s'agruparan en municipis, zones o macrozones de l'entorn.

1.4. Objectius del pla

Per al desenvolupament del pla de mobilitat sostenible, cal definir, en primer lloc, els objectius sectorials que es pretenen aconseguir, sense oblidar que l'objectiu final és millorar la qualitat de vida dels ciutadans del Prat de Llobregat. Aquests objectius es concreten en:

- Caracteritzar el sistema de mobilitat existent en l'actualitat a l'àmbit d'estudi.
- Realitzar una diagnosi tècnica del sistema, on es posin de manifest els seus punts forts i febles.
- Proposar mesures per tal de potenciar la mobilitat sostenible i segura i complir amb la legislació vigent en matèria de mobilitat.
- Formular un programa d'actuacions amb les fases d'implementació i els costos.
- Calcular els indicadors actuals i objectius per tal d'avaluar el grau d'aplicació de les propostes.
- Caracteritzar el sistema de mobilitat futur, en els propers 6 anys.

D'altra banda, i tal i com marca el Decret 152/2007 per a la protecció especial de l'ambient atmosfèric, el present Pla de Mobilitat tindrà l'objectiu concret d'aconseguir una reducció del 10% de la mobilitat en vehicle privat respecte de l'escenari de referència de l'any 2012 expressada en vehicles –quilòmetre i una reducció del 20% del GEH.

Per últim, es seguiran els objectius marcats al Pla Director de Mobilitat de la Regió Metropolitana de Barcelona i al Plec de Prescripcions Tècniques del PMU.

1.5. Metodologia

El PMUS del Prat de Llobregat s'estructura en 8 fases:

REDACCIÓ DEL PLA DE MOBILITAT URBANA SOSTENIBLE

FASE 1: Recollida d'informació i treball de camp. Anàlisi territorial i socioeconòmica. ISA preliminar

FASE 2: Anàlisi de l'oferta del sistema de transport

FASE 3: Anàlisi de la demanda del sistema de transport

FASE 4: Caracterització de la mobilitat

FASE 5: Diagnosi participada de la situació actual i futura

FASE 6: Pacte per la mobilitat. Objectius i estudi d'alternatives.

FASE 7: Propostes participades. Programa d'actuacions i càlcul d'indicadors

FASE 8: Tràmits i modificacions

La fase 1 inclou, la documentació relativa als resultats de la recollida d'informació, l'anàlisi territorial i socioeconòmica i l'informe de sostenibilitat ambiental preliminar. Els plànols núm. 1.2 i 1.3 mostren la localització del treball de camp realitzat.

Al llarg de la redacció de les diferents fases que configuren el PMUS, s'obtidran el conjunt de dades rellevants pel que fa a la mobilitat del municipi, les tendències de futur i la seva relació amb l'urbanisme i el medi ambient municipal, que serviran de base per a la definició de les propostes d'actuació.

Des de l'inici del PMUS es configura un pla de participació, no tant sols de la ciutadania, sinó que també inclou les administracions i entitats públiques i socials de la ciutat. Entre els objectius del pla de participació es troben: involucrar el màxim de sectors de la ciutadania en la elaboració del PMUS, i sensibilitzar-los en la mobilitat sostenible.

Per últim, el pla incorporarà totes aquelles modificacions en la normativa municipal per tal d'aconseguir l'assoliment de les propostes realitzades.

2. ANÀLISI TERRITORIAL I SOCIOECONÒMICA

Per a conèixer la mobilitat del Prat de Llobregat és necessari analitzar i descriure els factors més determinants, com són la morfologia del municipi, les infraestructures (vies, oferta transport públic, oferta per a vianants, etc.) i la demanda de mobilitat actual, les dades socioeconòmiques (mercat de treball, població activa, etc.), els centres atractors i generadors de mobilitat, etc. Aquests elements són bàsics per entendre la lògica del funcionament de la mobilitat interna i la que es genera a l'entorn del Prat de Llobregat.

En aquest sentit, convé assenyalar que, tot i que l'àmbit d'actuació del PMUS és el terme municipal, la seva mobilitat està determinada pel seu entorn en diversos aspectes, com són els desplaçaments interurbans, les àrees urbanitzades limítrofs, etc. Per aquest motiu, el present Pla de Mobilitat inclou tots aquells aspectes i a tots aquells agents que influeixen en les característiques de la mobilitat del Prat.

2.1. Situació geogràfica i estructura territorial

El Prat de Llobregat és un municipi situat al sud-est de la comarca del Baix Llobregat, i limita a l'est amb Barcelona i L'Hospitalet, al nord amb St. Boi i Cornellà, i a l'est amb Viladecans. Té una extensió total de 32,23 Km².

La població està repartida en diferents nuclis: el nucli urbà residencial i els eixamples nord i sud. A més, existeixen cases disseminades a diferents zones agràries: Parc Natural, Parc Agrari, La Ricarda, Cal Tet-Ca l'Arana i Remolar-Filipines.

El nucli urbà presenta una configuració compacta, i al seu entorn s'hi localitzen una sèrie d'infraestructures de gran importància com són l'Aeroport de Barcelona, part del Port de Barcelona (recent ampliació) i l'entorn del riu Llobregat, on es localitzen una depuradora i una dessalinitzadora.

D'altra banda, convé esmentar les zones industrials i d'activitat econòmica, repartides al llarg de tot el terme, la Reserva Natural del Delta del Llobregat, i la zona de platges, aquesta última d'influència local.

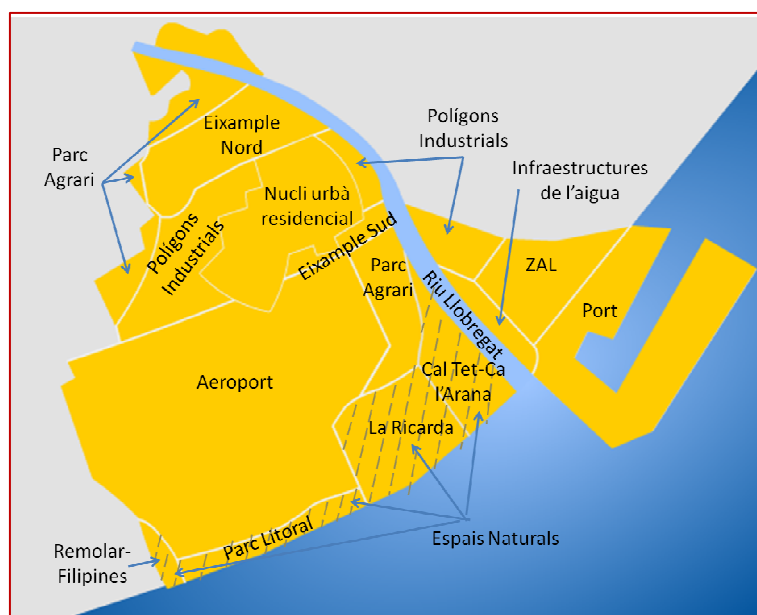


Fig. 2.1 Zones del Prat de Llobregat.
Font: Web Ajuntament del Prat de Llobregat

El Prat forma part de la Regió Metropolitana de Barcelona (RMB). Dintre de l'estructura de la RMB, El Prat, juntament amb Viladecans, St. Boi i Gavà, formen part del Delta del Llobregat, àrea funcional molt propera a Barcelona que es defineix per la relació amb la capital i la presència de grans equipaments, zones industrials i àrees econòmiques amb una estructura i objectius de desenvolupament similars.

El municipi disposa d'una bona xarxa de comunicacions que, per la seva importància, es descriuen de forma separada:

- **Eixos viaris:** a nivell interurbà, els principals eixos són la C-31 (Autovia de Castelldefels-Costes del Garraf) i la C-32 (autopista dels Túnels del Garraf). Ambdues comuniquen tant amb Barcelona com amb els municipis del sud de la comarca, continuant fins a El Vendrell, on enllaça amb l'AP-7 principalment. Com a ronda, destaquen la C-31 que és, alhora, la principal via d'accés a l'aeroport i part de la via de circumval·lació del municipi. La resta de vies que tanquen la circumval·lació són les Rondes de Ponent i de Llevant, l'Av. Onze de Setembre i la Ronda Sud de la qual queda un tram per desenvolupar.
- **Grans infraestructures.** Com s'ha comentat anteriorment, el Port i l'Aeroport, amb les seves respectives ampliacions, que s'estan portant a terme actualment, constitueixen grans infraestructures de comunicació a nivell regional i de Catalunya.
- **Ferrocarril.** Actualment El Prat compta amb les línies de Rodalies de Barcelona, tot i que es preveu l'arribada del Metro i de l'Alta Velocitat als propers anys.

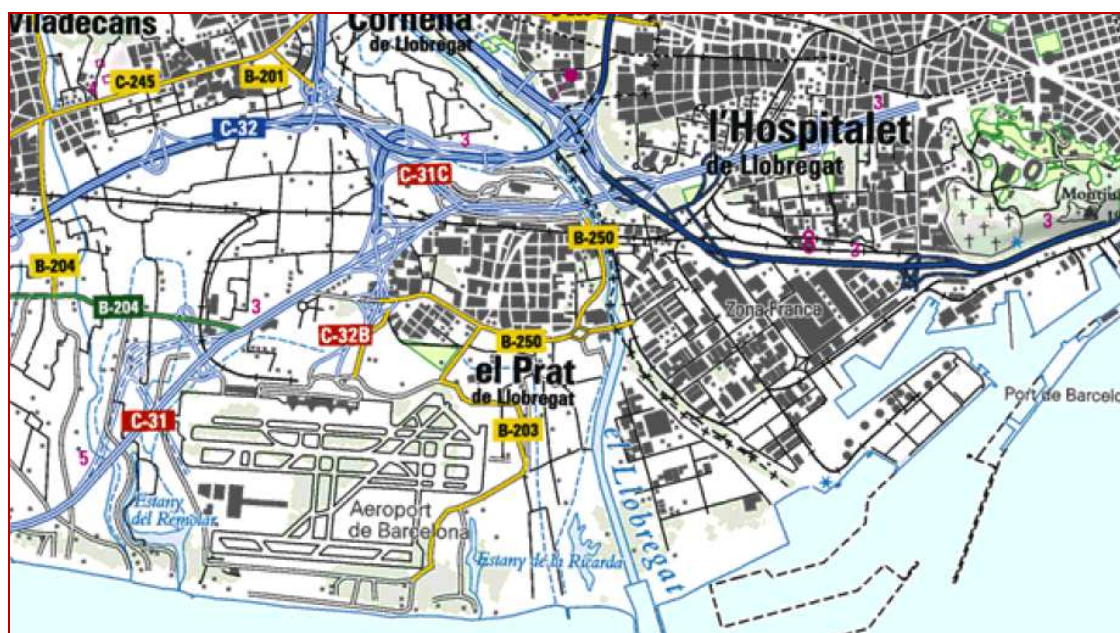


Fig. 2.2 Vies d'accés al Prat de Llobregat
Font: Web Ajuntament del Prat de Llobregat

En quant a les principals activitats econòmiques i industrials, destacar que existeixen 8 polígons industrials i 2 parcs de negocis, als quals s'ha de sumar el proper desenvolupament de la zona de l'Aeroport (Ciutat Aeroportuària). Convé esmentar, alhora, la transformació del sector de La Seda Paperera, que es portarà a terme durant els propers anys.

Aquestes zones s'ubiquen, en bona part, a l'entorn de la trama urbana, fet que afavoreix l'aprofitament dels serveis per part de les empreses dels polígons, i faciliten la mobilitat entre les zones generadores de desplaçaments (zona urbana) i les atractors per motius obligats (polígons industrials).

Fora del nucli urbà s'hi localitza, especialment, el Polígon Pratenc i la ZAL, que es beneficien de les relacions amb la Zona Franca de Barcelona, a l'igual que la zona del Mas Blau que queda separada per la C-31.

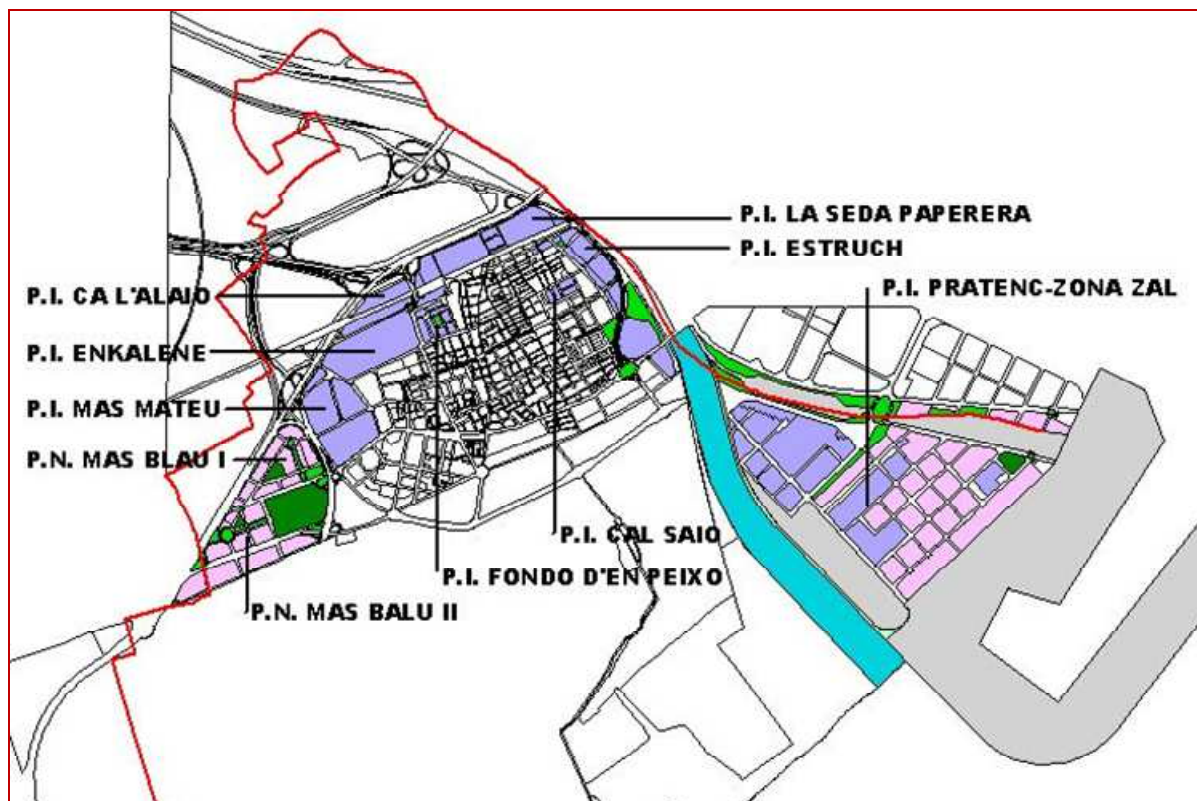


Fig. 2.3 Distribució dels polígons industrials i zones d'activitat econòmica del Prat
Font: Ajuntament del Prat de Llobregat

En quant a l'estructura territorial urbana, aquesta es configura per una zona residencial compacta (Nucli Urbà Residencial), inclosa a la zona interior del perímetre format pels polígons industrials Estruch, La Seda, Ca l'Alaió, Enkalene i Mas Mateu, i la Ronda Sud. Senyalar que entre aquesta Ronda i l'Av. Onze de Setembre, on es localitzen els barris de Sant Cosme i la Barceloneta, està previst el desenvolupament urbanístic de l'anomenat Eixample Sud, que tancarà la zona urbana pel sud. Alhora, al nord, la transformació de La Seda Paperera suposarà una ampliació de les zones residencials en aquesta àrea (Eixample Nord).

Si bé la concentració territorial de les zones urbanes i econòmiques afavoreix una mobilitat sostenible, facilitant que els desplaçaments interns es puguin realitzar a peu o en bicicleta, la influència d'algunes zones industrials i equipaments és a nivell de tota Catalunya i, en conseqüència, la demanda diària de mobilitat és molt elevada en tots els mitjans de transport, essent el vehicle privat especialment rellevant en la mobilitat interurbana.

2.2. Anàlisi econòmica

En primer lloc, convé esmentar que no es disposa de dades actuals sobre població activa. Així, les darreres dades disponibles són de l'any 2001, quan la taxa d'activitat (actius/població en edat activa) era del 70,8%. En quant a l'atur, l'evolució als darrers anys és similar a la de les poblacions de l'entorn, situant-se al 2010 per sobre del conjunt de la comarca, província i Catalunya, i per sota de municipis de l'entorn.

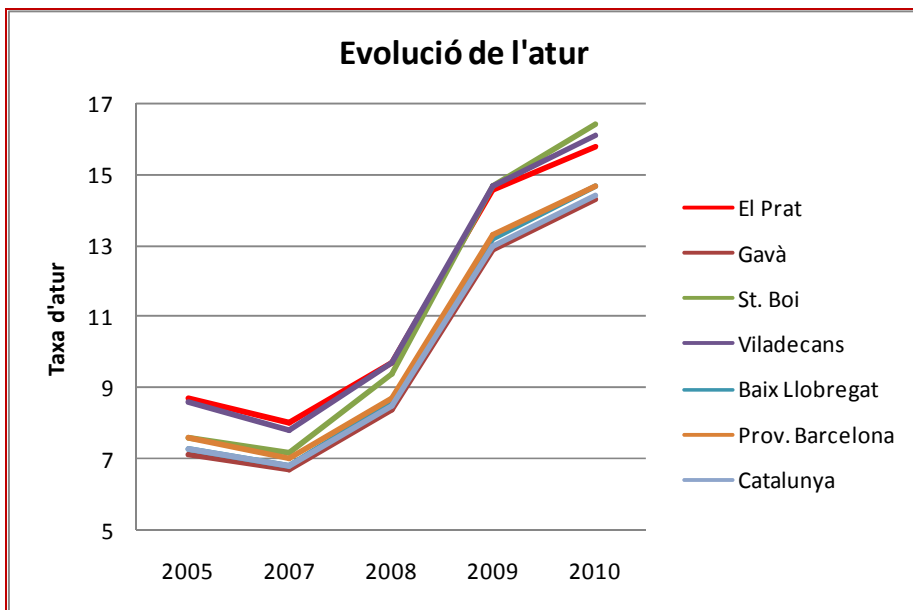


Fig. 2.4 Evolució de la taxa d'atur (aturats/població activa) de l'entorn del Prat
 Font: Elaboració pròpia a partir de les dades del Consell Comarcal del Baix Llobregat

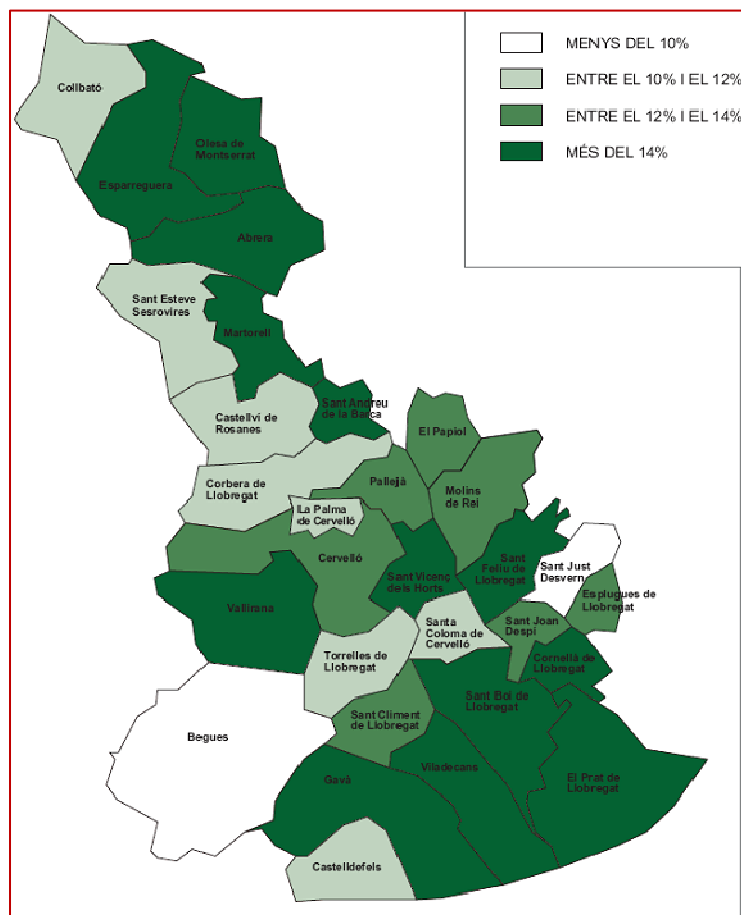


Fig. 2.5 Mapa de la taxa d'atur (2010) del Baix Llobregat
 Font: Anuari Comarcal del Baix Llobregat 2010

Els homes són els que més han patit els efectes de la crisi i la destrucció de llocs de treball, ja que entre els anys 2008 i 2010 la seva taxa d'atur s'ha incrementat més que en el cas de les dones (6,4% front un 5,5% respectivament), tot i que aquest darrer segueix essent més alt.

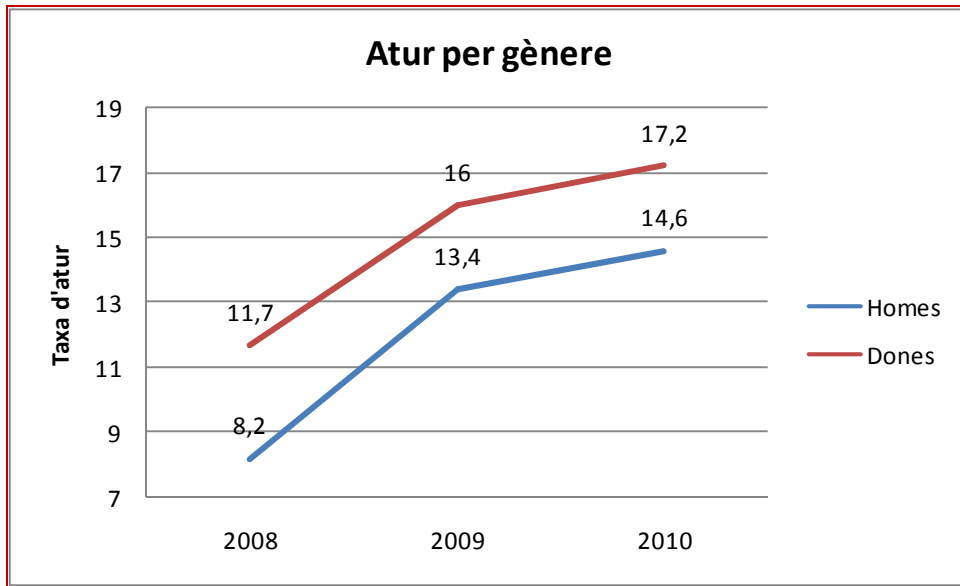


Fig. 2.6 Atur registrat per gènere al Prat
 Font: Elaboració pròpia a partir de dades del Consell Comarcal del Baix Llobregat

Econòmicament, el pes més important en quant a població ocupada (assalariats més autònoms) correspon al sector serveis (79,9%), amb un pes superior al del conjunt de la comarca i al de Catalunya.

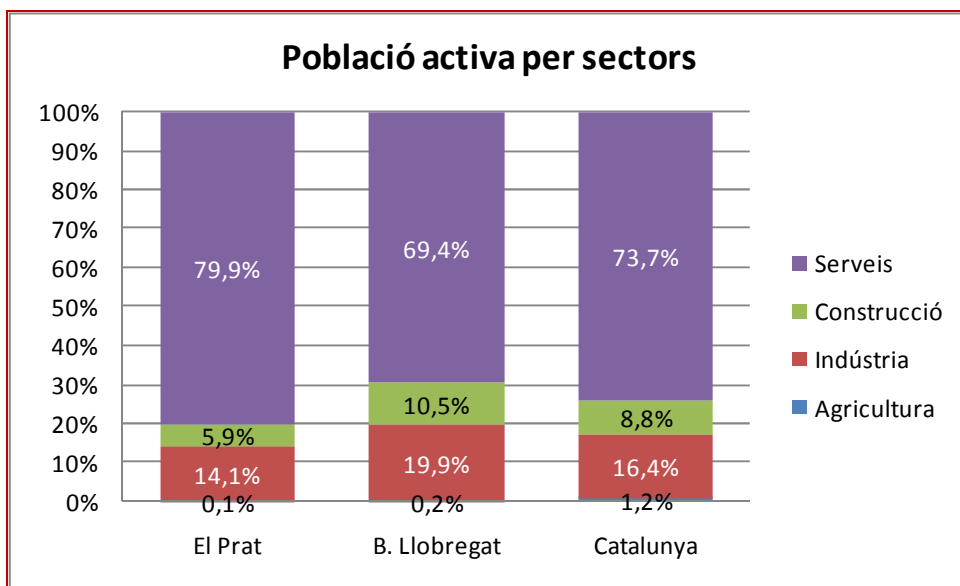


Fig. 2.7 Població activa per principals sectors econòmics (segon trimestre de 2010)
 Font: Elaboració pròpia a partir de dades del Consell Comarcal del Baix Llobregat

Entre els anys 2008 i 2009 la població ocupada (autònoms més assalariats) del Prat disminueix lleugerament (630 ocupats menys), però l'any 2010 es dona una recuperació, augmentant en 1.250 ocupats respecte l'any 2009. Aquesta recuperació es produeix en els sectors de la indústria i la construcció, mentre que el sector serveis perd uns 140 ocupats.

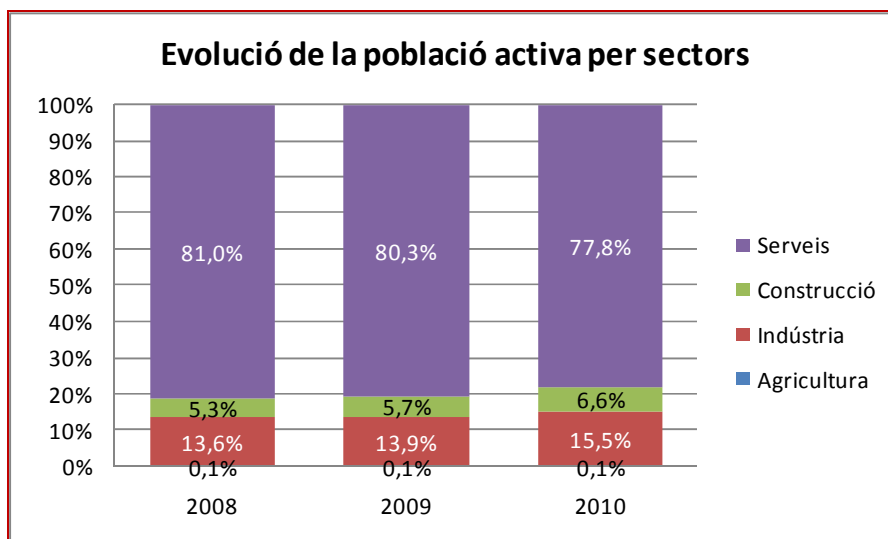


Fig. 2.8 Població activa per principals sectors econòmics (a 31 de desembre)
Font: Elaboració pròpia a partir de dades de l'Idescat

Respecte a la influència del teixit empresarial del Prat, les dades de l'Ajuntament indiquen que actualment existeixen unes 3.000 empreses, que proporcionen treball a més de 40.000 persones. Per tant, una part dels treballadors del Prat resideixen a altres municipis, tal com es veurà més endavant.

El Centre de Promoció Econòmica ha proporcionat el *Mapa de l'Activitat Econòmica del Prat de Llobregat 2008*, d'on es desprèn que al Prat hi treballaven 41.485 ocupats, a les 3.030 empreses existents. S'ha dividit la ciutat segons les zones econòmiques del Mapa, obtenint-se la següent distribució:

	Nº empreses	Nº treballadors	% treballadors	Treb./ empresa
Polígons Industrials				
Ca l'Alaio	57	550	1,3%	10
Cal Saio	15	249	0,6%	17
Sector Enkalene	9	386	0,9%	43
Estruch	72	1.847	4,5%	26
Fondo d'en Peixo	68	970	2,3%	14
Mas Mateu	9	1.511	3,6%	168
Pratenc	31	3.080	7,4%	99
Sector Urgoiti-Ponsich	17	158	0,4%	9
Total P.I.	278	8.751	21,1%	31
Zona Urbana	1.935	5.490	13,2%	2,8
Mas Blau I	94	3.649	8,8%	39
Mas Blau II	55	2.638	6,4%	48
Aeroport	564	17.803	42,9%	32
Centre Direccional Prat Nord (Eixample N)	21	766	1,8%	36
ZAL-Prat	30	2.317	5,6%	77
Parc Agrari	53	71	0,2%	1,3
TOTAL	3.030	41.485	100%	14

Taula 2.1 Distribució d'empreses i treballadors a les àrees del Prat (2008)
Font: Elaboració pròpia a partir del Mapa de l'Activitat Econòmica del Prat de Llobregat 2008

S'obté una màxima concentració d'empreses al centre urbà, amb el 63% del total del municipi. No obstant, es tracta d'empreses de grandària reduïda, amb menys de 3 treballadors a cadascuna de mitjana.

En relació als polígons industrials, destaquen els més de 3.000 treballadors existents al Pratenc, tot i que el P.I. Mas Mateu és el que concentra les empreses més grans.

De la resta de la ciutat, destaquen els 17.800 treballadors que concentra la zona de l'aeroport, repartits en més de 500 empreses.

Per últim, assenyalar que la zona del Parc Agrari inclou empreses relacionades amb l'agricultura i l'avicultura principalment.

En relació a les activitats que s'hi desenvolupen, a la majoria de zones predominen les relacionades amb el comerç (al detall al centre urbà) i les activitats afins al transport.

Al plànol núm. 2.1 es mostra la distribució dels treballadors per zona econòmica de la ciutat.

2.2.1. Economia de tipus productiva i de serveis

L'especialització econòmica existent ens indica la distribució per sectors i branques d'activitat de les empreses ubicades al Prat l'any 2008. D'aquesta manera, es pot observar com predominen el comerç (ja sigui a l'engròs o al detall) i reparacions, les activitats logístiques, la hostaleria (serveis de menjar i begudes) i altres serveis, que engloba moltes activitats diferents.

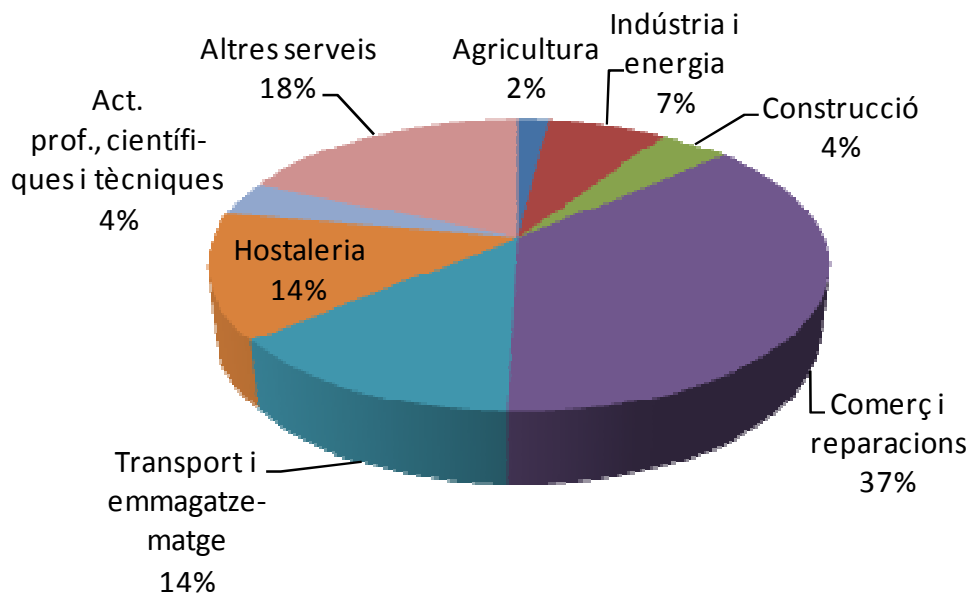


Fig. 2.9 Distribució de les empreses per branques d'activitat
 Font: Elaboració pròpia a partir del Mapa de l'Activitat econòmica del Prat de Llobregat 2008

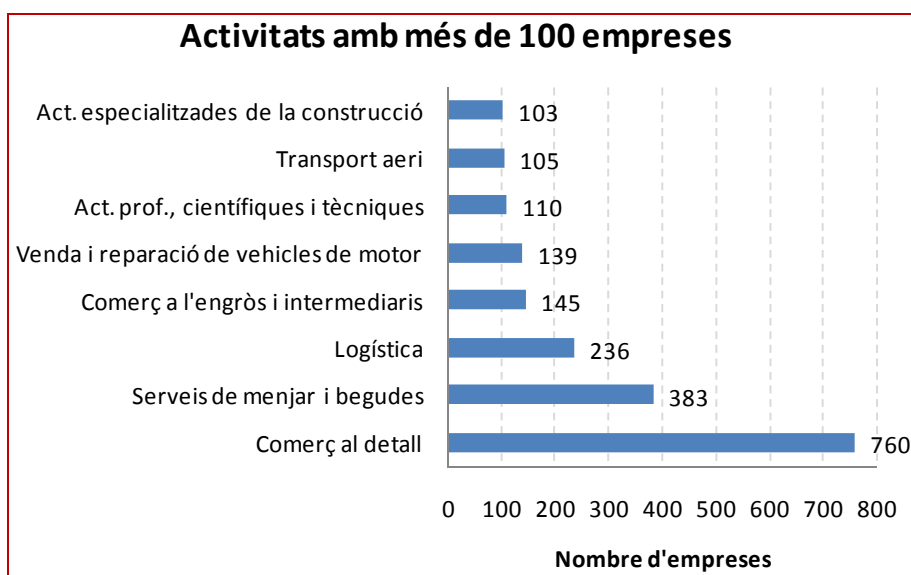


Fig. 2.10 Distribució de les empreses per branques d'activitat
Font: Elaboració pròpia a partir del Mapa de l'Activitat econòmica del Prat de Llobregat 2008

2.2.2. Autosuficiència i autocontenció

Pel què fa als nivells d'**autocontenció** i d'**autosuficiència**, obtinguts a partir de les dades de l'Idescat de l'any 2001 i del 1996, el Prat presenta uns valors de 46% i 40% respectivament. Això vol dir que del total dels treballadors, un 46% treballen a la mateixa població (Autocontenció) i que de l'oferta total de treball que hi ha al Prat, el 40% està ocupada per persones del mateix municipi (Autosuficiència). Si comparem les dades amb les de l'any 1996, s'observa que hi ha hagut un lleuger retrocés, ja que, en proporció amb la demanda, cada cop és menys la població resident que treballa al municipi, i en relació amb l'oferta, aquesta cada cop està ocupada per menys gent del propi Prat.

	1996	2001
Treballadors residents	10.457	12.818
Treballadors no residents	13.979	18.957
Total treballen al municipi	24.436	31.775
Treballen fora del municipi	11.599	14.908
Total treballadors el Prat	22.056	27.726
Autocontenció	47,4%	46,2%
Autosuficiència	42,8%	40,3%

Taula 2.2 Autosuficiència i Autocontenció
Font: Elaboració pròpia a partir de dades d'Idescat

2.3. Estructura i distribució de la població

Actualment el municipi del Prat, segons dades del mateix Ajuntament del gener de 2011, té una població de 63.688 habitants. Tenint en compte que la ciutat disposa d'una extensió de 32,23 Km², la densitat de població resultant és de 1.976 hab./km², densitat molt superior a la mitjana comarcal i a la catalana.

	Superfície (km ²)	Densitat (hab./km ²)
El Prat de Llobregat	32,2	1.976,0
Baix Llobregat	486,0	1.643,0
Catalunya	32.138,0	234,8

Taula 2.2 Comparativa densitat de població
Font: Elaboració pròpia a partir de dades d'Idescat

La població està repartida en diferents nuclis: tot i que la majoria es concentra al centre urbà residencial, i als propers anys es preveu la consolidació de la zona residencial interior a les anomenades rondes urbanes. Fora d'aquestes existeix únicament població disseminada.

El 1940, la població del Prat era inferior als 10.000 habitants. Als anys 60 i 70 del segle XX, amb el creixement industrial de la zona, la població del Prat va augmentar fins a aconseguir, l'any 1980 gairebé tota la població que té actualment.

Evolució històrica de la població del Prat

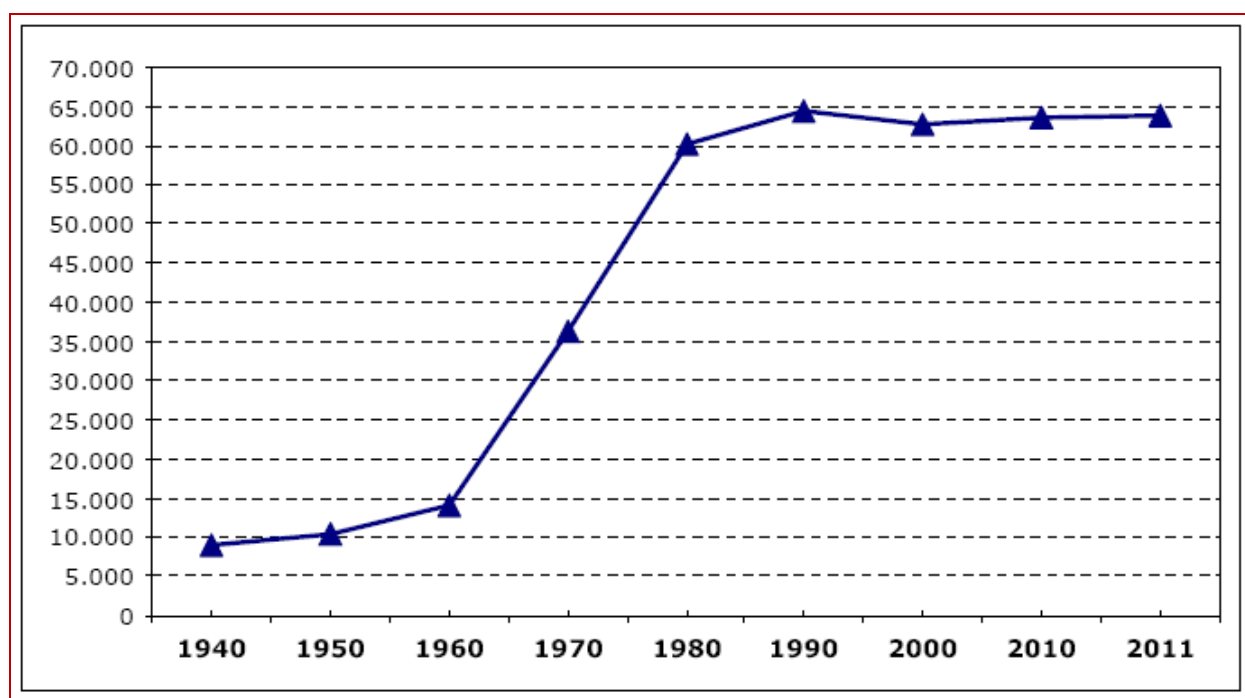


Fig. 2.11 Evolució històrica de la població del Prat
Font: Dades estadístiques de població en data 1 de gener de 2011

Segons dades del padró continu d'habitants del 2011, la població del Prat ha experimentat un creixement reduït des de l'any 1998, d'uns 1.000 nous habitants. El creixement no és gradual, i fins i tot entre el 2006 i el 2008 disminueix sensiblement.

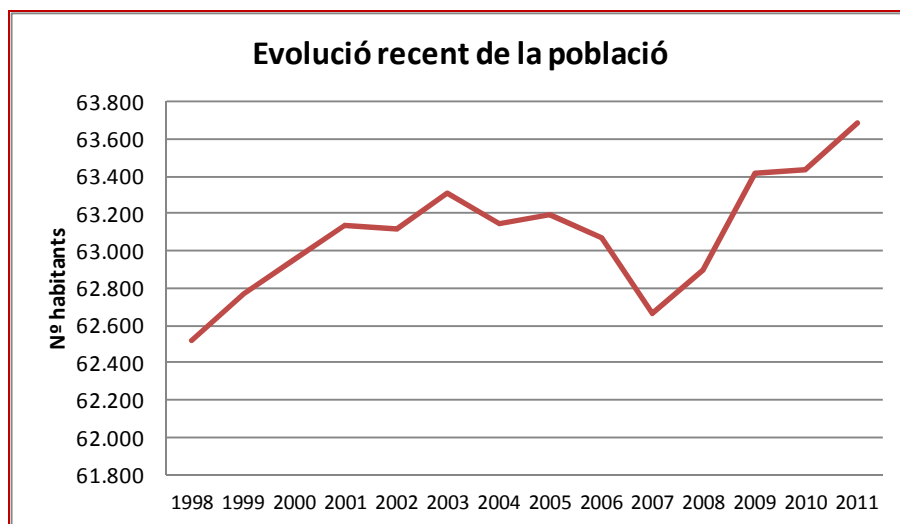


Fig. 2.12 Evolució recent de la població del Prat
Font: Elaboració pròpia a partir de dades d'Idescat

2.3.1. Piràmide demogràfica

La població depenent del Prat és inferior a la del conjunt de Catalunya. Així, s'obté el mateix percentatge de població jove, però menys de població gran.

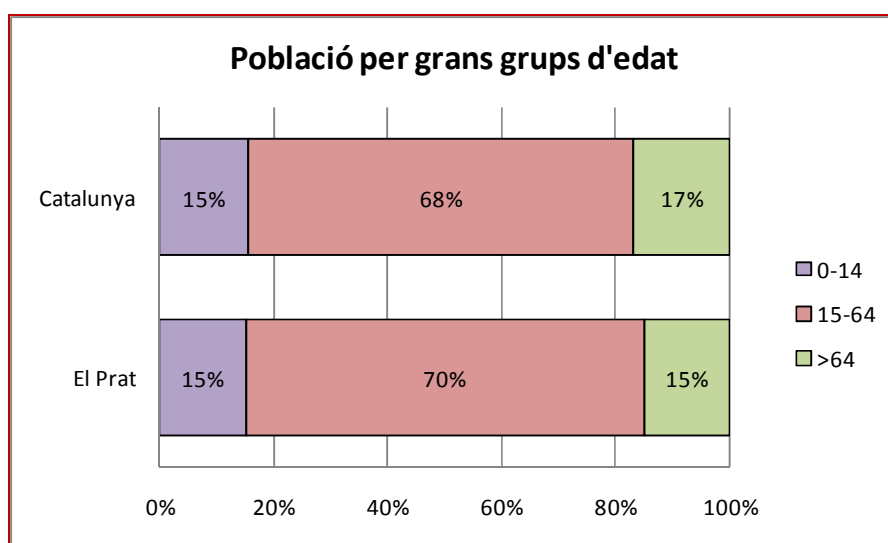


Fig. 2.13 Grans grups d'edat del Prat i Catalunya
Font: Elaboració pròpia a partir de dades d'Idescat

El grup quinquennal més nombrós correspon a la població d'entre 30 i 34 anys, per tant, molt jove. La piràmide d'edat mostra una distribució molt similar a la del conjunt de Catalunya, que es correspon amb la dels països desenvolupats on s'observa una baixa taxa de natalitat i una taxa de mortalitat controlada, fet que provoca un envelliment de la població.

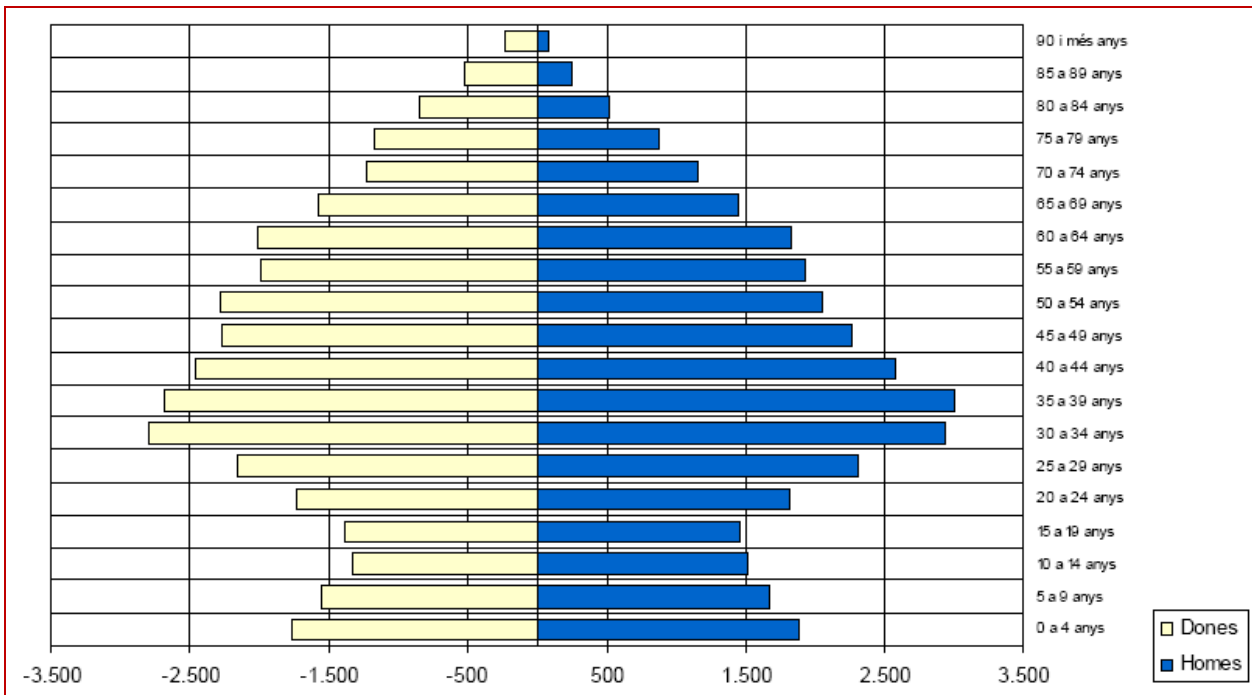


Fig. 2.14 Piràmide d'edats del Prat
 Font: Dades estadístiques de població en data 1 de gener de 2011

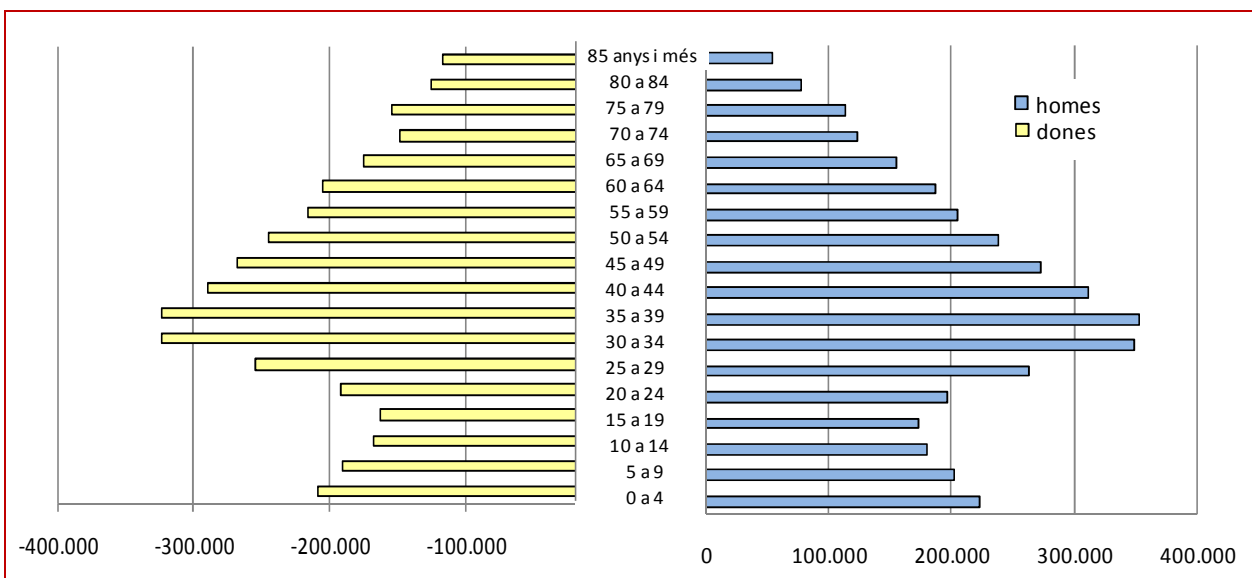


Fig. 2.15 Piràmide poblacional Catalunya
 Font: Elaboració pròpia a partir de dades d'Idescat

2.4. Centres d'atracció i generació de viatges

Al Prat, els centres de generació de viatges es troben molt concentrats al nucli urbà, mentre que els centres generadors de viatges es localitzen per tot el territori.

Així, les zones generadores de viatges, relacionades amb les àrees residencials, són, com s'ha esmentat anteriorment, les localitzades al nucli urbà i el seu entorn immediat, mentre que existeixen algunes zones residencials disperses en el territori, fora del nucli urbà, que per la seva baixa densitat no poden considerar-se com zones de generació de viatges pròpiament.

D'altra banda, els centres d'atracció de viatges corresponen, en primer lloc, als usos del sòl relacionats amb els centres de treball, equipaments, zones comercials, centres administratius, i en general, a tots aquells punts o zones de la ciutat que concentren una certa demanda de viatges. A continuació s'esmenten els principals centres atractors, començant per aquells usos que ocupen una major extensió al municipi. Al plànol núm. 2.2 es mostra la seva localització.

Grans infraestructures

Per la seva influència a nivell regional, suposen un dels principals centres atractors de viatges de la ciutat:

- *Aeroport Internacional del Prat.* Ocupa un dels espais més extensos de la ciutat. És l'aeroport de Barcelona i un dels principals centres atractors de viatges tant pels visitants que atrau, com pels treballadors i l'activitat logística que s'hi desenvolupa. En relació a la mobilitat, convé assenyalar que existeixen dues terminals de passatgers (T1 i T2).
- *Port de Barcelona.* Dins del Prat es troba una part d'aquesta infraestructura, com a resultat de la seva ampliació. Es localitza a l'est del Riu Llobregat, i presenta unes comunicacions deficientes amb la resta de la ciutat degut a la impedància que suposa el riu.
- *Renfe.* Es localitza al nord del nucli urbà, des del qual es pot accedir fàcilment. S'hi localitza la línia de rodalies que comunica de forma directa (línia R2) amb Barcelona, el sud de la comarca i el Vallès. També hi circula la línia d'accés a l'aeroport, amb parada a la terminal T2.

Altres infraestructures futures de la ciutat sens dubte seran l'arribada del metro i de l'alta velocitat. Ambdues suposaran una redistribució de la mobilitat generada i atreta per la ciutat, ja que suposaran importants punts d'arribada i sortida de viatges, bona part dels quals només d'intercanvi modal, per tant, caldrà redistribuir-los cap a la seva destinació final.

Polígons Industrials i àrees d'activitat econòmica

Al Prat existeixen 10 polígons industrials, 2 dels quals es consideren zones d'activitat econòmica o parcs de negocis (Mas Blau I i II). La majoria d'ells es localitzen prop del centre urbà (La Seda Paperera-Urgoiti, Estruch, Sal Saió, Fondo d'en Peixo, Mas Mateu, Enkalene i Ca l'Alaio), fet que facilita la mobilitat i dota als polígons dels serveis urbans necessaris; mentre que els que es localitzen fora de les anomenades rondes urbanes (Mas Blau I i II i Pratenc), disposen de pitjors comunicacions amb la ciutat.

Del conjunt de zones, les de major extensió són el ZAL-Prat (145 Ha) dedicat al sector serveis (centre logístic), el Pratenc (62 Ha) amb activitats industrials, a la majoria de casos (manufactureres) i Mas Blau II (57 Ha) un centre de serveis on les activitats predominants són aquelles relacionades amb el comerç i el transport.

Parc Agrari

Tot i que no constitueix un centre atractor de viatges molt important, la seva extensió fa que sigui un dels principals usos del sòl de la ciutat. Així, ocupa 320 Ha, distribuïdes en dues àrees, una al nord i l'altra al sud de la zona urbana. Les activitats que s'hi realitzen són agropecuàries.

Parc Litoral

A la costa es localitza aquest espai natural. Inclou, com a centre atractor més important la zona de les platges, a la qual s'accedeix des de la zona urbana a través del Pg. de la Platja.

Districte Ribera - Estadi RCD Espanyol

Es tracta d'una zona d'equipaments esportius, lúdics i comercials que s'està desenvolupant conjuntament amb la ciutat de Cornellà, i que té com a eix central l'Estadi del RCD Espanyol.

Centres d'atracció

Dependències jurídic-administratives: L'Ajuntament i les dependències municipals es localitzen al casc antic, a l'entorn de la Pl. de la Vila. D'altra banda, la Policia Local, els Mossos d'Esquadra i els Bombers es situen propers entre ells, al barri de St. Cosme. La resta de dependències es situen de forma dispersa pel municipi, i hi destaquem els Jutjats i el Registre Civil (barri de St. Cosme) i el Centre de Promoció Econòmica, localitzat al P.I. Estruch.

Centres d'ensenyament: existeixen un total de 15 Escoles, que ofereixen ensenyament infantil i primari, 7 instituts d'ensenyament secundari i 5 escoles d'infants. D'altra banda, a la zona 31 s'hi localitza un centre d'ensenyament per a persones adultes (EPA), a la zona 8, una escola d'educació especial, i a la zona 10 una escola d'idiomes.

D'altra banda, existeixen dos **equipaments culturals** d'interès: el Teatre Modern (Z3) i l'Espai Cultural Cèntric (biblioteca, arxiu municipal, auditori) (Z25).

Entre els **serveis municipals** convé destacar els dos cementiris de la ciutat, un localitzat dins el nucli urbà (Z10) i un altre a les afores (Z28), a més del tanatori. La resta de serveis es situen dispersos dins la zona urbana.

En quant a les **zones esportives municipals**, són molts els equipaments existents, que s'agrupen en 4 zones esportives: CEM Sagnier, CEM Estruch, CEM Fondo d'en Peixo i CEM Julio Méndez. A més dels esmentats existeixen diversos espais de menors dimensions, ubicats per tota la zona urbana. Fora del nucli destacar el Centre Municipal de Vela, localitzat a la zona de platges.

En relació als **centres sanitaris**, destacar els tres CAPs del Prat: Dr. Pujol i Capsada (Z17), St. Cosme i St. Damià (Z7), i Ramona via (Z10).

En quant a les **zones comercials**, destaquem l'eix Ferran Puig - Frederic Soler, l'Av. Verge de Montserrat, el c. Lleida, la Ctra. de la Marina, el c. Coronel Sanfeliu i l'Av. del Remolar. A aquests eixos es localitza una elevada concentració de comerços i serveis de reduïdes dimensions, conformant zones terciàries. D'altra banda, a la ciutat existeixen tres mercats: un Mercat Municipal (Z5) i dos privats (Remolar, Z23, i Prat-Marina, Z32). Per últim, destacar els centres comercials de la zona del RCD Espanyol, comentat anteriorment, anomenat *Splau!*, i el *Carrefour*, localitzat a la zona 15.

Per últim, destacar l'elevada oferta de **parcs i jardins** de la ciutat, tant al nucli urbà i les seves rodalies, com a la resta del territori, on s'hi localitzen els espais naturals definits anteriorment (parc

agrari, parc litoral) i d'altres d'interès natural i paisatgístic com els espais de l'entorn del Riu Llobregat.

La connexió de cadascun d'aquests centres de viatges amb els diferents barris que conformen el municipi permet la definició dels itineraris òptims pels diversos mitjans de transport, a peu o bicicleta.

Cal destacar que, a més dels itineraris urbans a peu o en bicicleta, al Prat existeixen diversos camins que travessen els espais naturals existents al sud del municipi. En general, es poden realitzar totes les connexions externes a peu o en bicicleta, tot i que a vegades els itineraris no estan ben senyalitzats o presenten altres deficiències, com ara el pas cap a L'Hospitalet per sobre de la C-31, que no disposa de senyalització específica. Així, les infraestructures existents al nord i est del municipi suposen una barrera física no ben resolta en alguns casos.

2.5. Parc de vehicles i dades de motorització

El parc de vehicles del Prat està format per 34.277 vehicles, segons dades de l'Ajuntament del 2011. D'aquests, prop de 25.000 són turismes, i unes 5.500 són motocicletes, valor elevat, i en concordança amb una ciutat d'orografia adequada per a la circulació d'aquest tipus de vehicles.

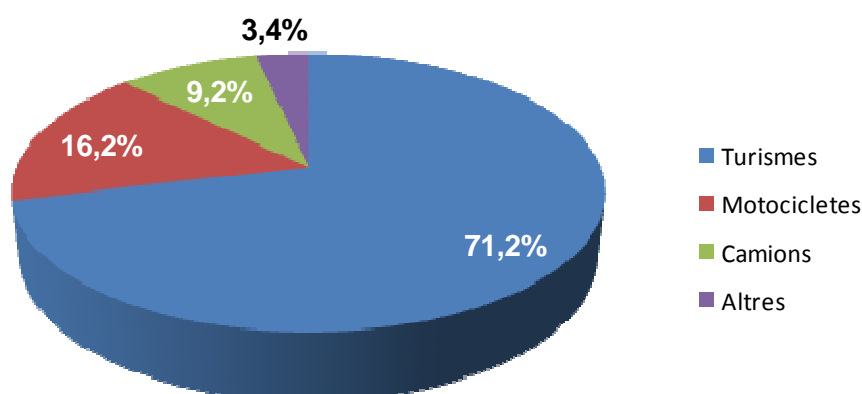


Fig. 2.16 Parc de vehicles 2011

Font: Elaboració pròpia a partir de les dades de l'Ajuntament del Prat de Llobregat

L'Ajuntament ha proporcionat, alhora, la distinció dels vehicles per tipus a la zona urbana i als polígons industrials i l'Aeroport. La majoria es concentra a la zona urbana.

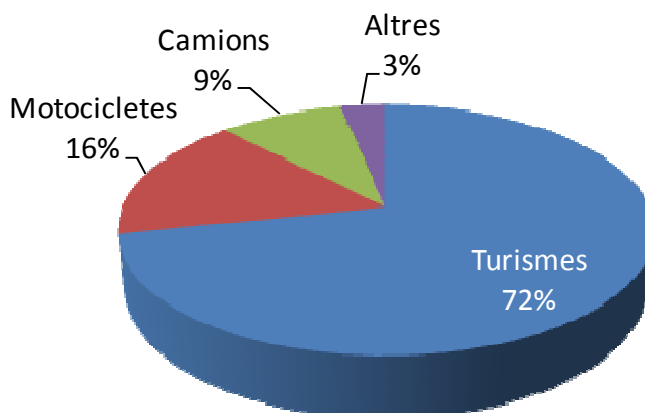


Fig. 2.17 Parc de vehicles a la zona urbana (33.977 vehicles, 2011)

Font: Elaboració pròpia a partir de les dades de l'Ajuntament del Prat de Llobregat

En quant a l'evolució del parc de vehicles, s'observa una disminució constant a partir del 2008.

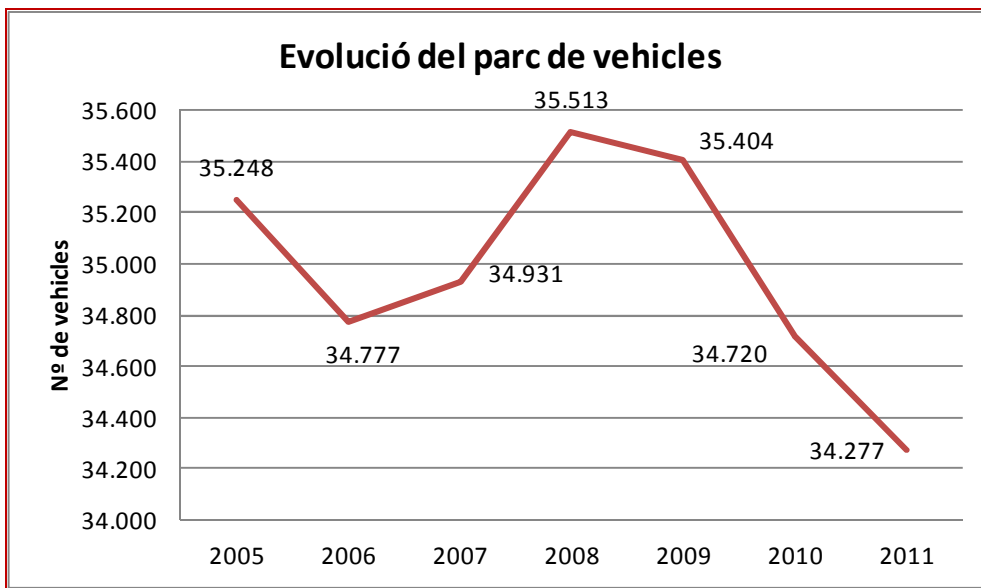


Fig. 2.18 Evolució del parc de vehicles

Font: Elaboració pròpia a partir de les dades de l'Ajuntament del Prat de Llobregat

Des de l'any 2005, el tipus de vehicle que més ha augmentat a la ciutat és el de *motocicletes*, mentre que els *camions* i el grup *altres* és el que més ha disminuït. Per la seva part, el nombre de turismes, el més nombrós, també ha sofert un decreixement, d'uns 1.700 turismes.

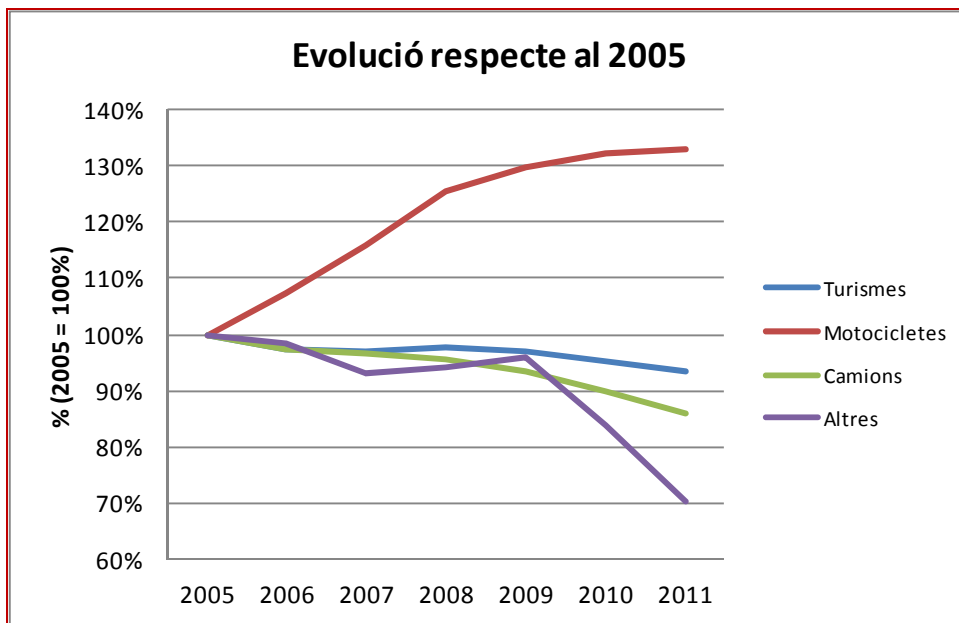


Fig. 2.19 Evolució del tipus de vehicles respecte al 2005

Font: Elaboració pròpia a partir de les dades de l'Ajuntament del Prat de Llobregat

L'índex de motorització global del municipi és de 538 vehicles/1.000 habitants. Aquest és el valor més reduït del període analitzat, mentre que al 2008 s'obtenia el més alt i des d'aleshores decreix de forma constant.

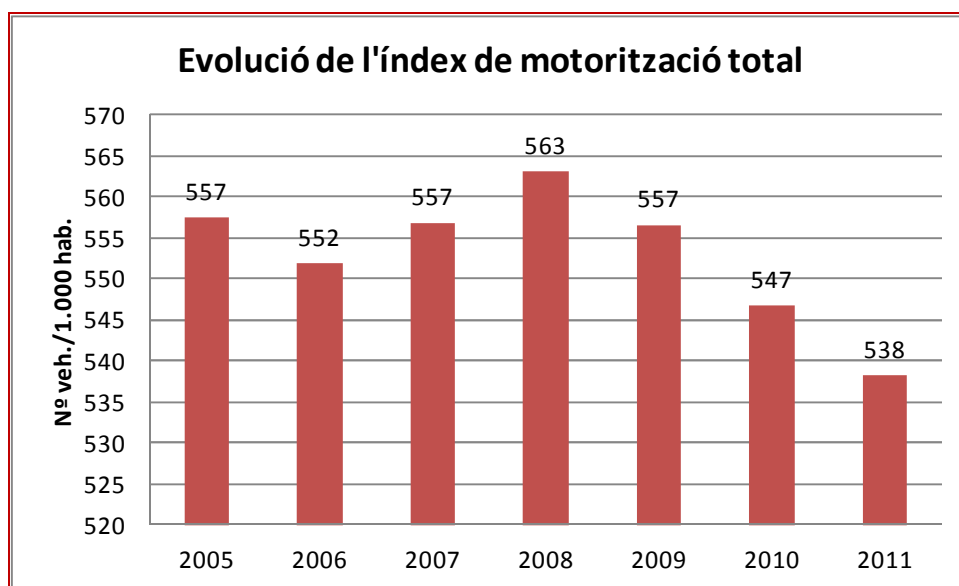


Fig. 2.20 Evolució de l'índex de motorització total

Font: Elaboració pròpia a partir de les dades de l'Ajuntament del Prat de Llobregat

En quant a l'índex de turismes, actualment s'obté un valor de 384 turismes/1.000 hab., també el més reduït del període i també amb una reducció constant des del 2008.

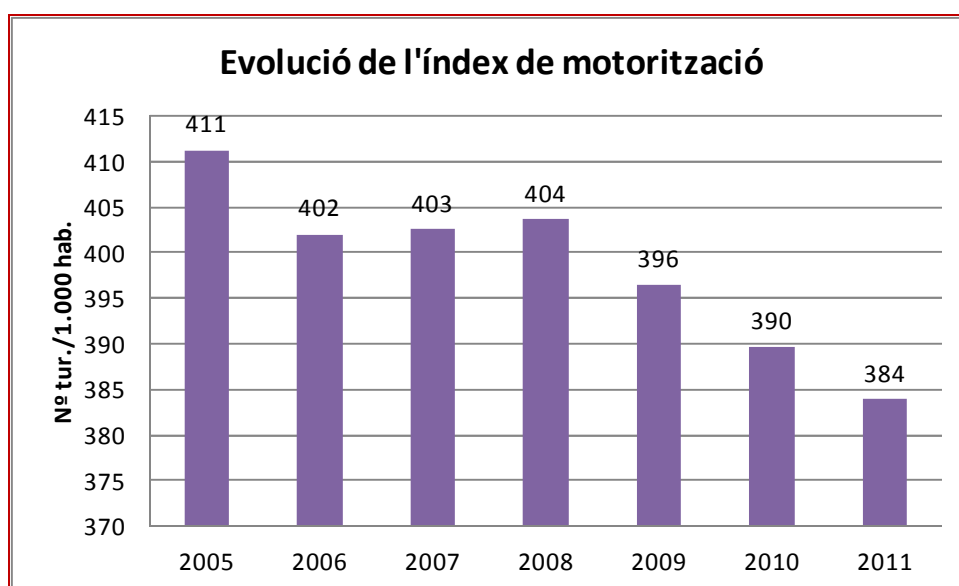


Fig. 2.21 Evolució de l'índex de motorització

Font: Elaboració pròpia a partir de les dades de l'Ajuntament del Prat de Llobregat

En comparació amb el seu entorn, s'obté un valor molt semblant al de Castelldefels i Barcelona.

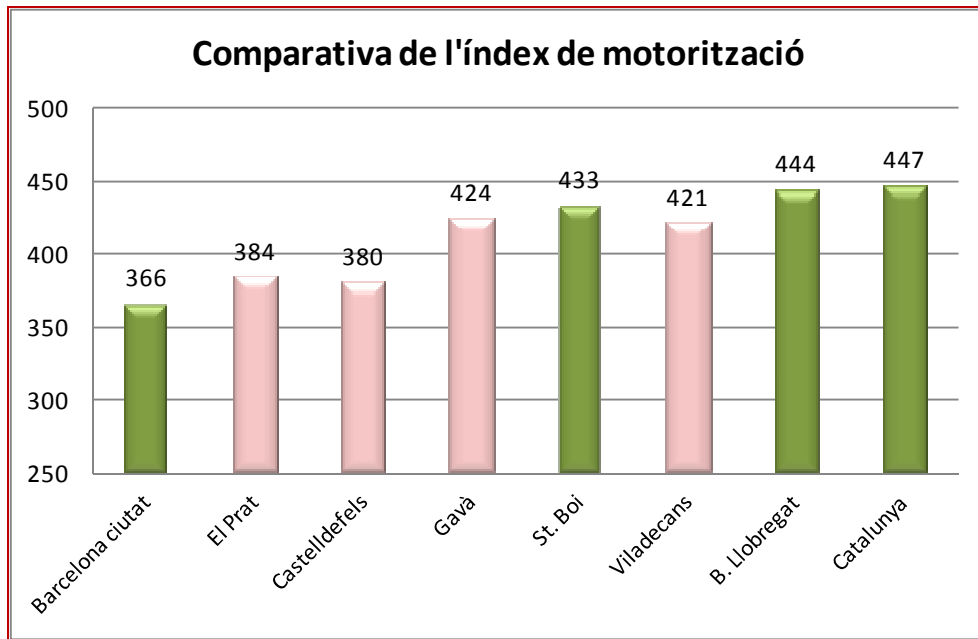


Fig. 2.22 Índex de motorització
Font: Elaboració pròpia a partir de les dades d'Idescat