

Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada per la Modificació del PGM de la finca situada a l'avinguda de la Riera 3,5 i 7 de Sant Just Desvern

Municipi de Sant Just Desvern
Comarca del Baix Llobregat
Promotor: Sastre Ingenieria, sl
Redactor de l'EAMG: Intra

En compliment de l'article 18.3 de la llei de la mobilitat i del Decret 344/2006 de regulació dels estudis de la mobilitat generada s'emet el següent informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada per la *Modificació del PGM de la finca situada a l'avinguda de la Riera 3,5 i 7 de Sant Just Desvern*.

1. Antecedents

La societat Sastre Ingenieria, sl, en data 28 de maig de 2008 va formular amb l'Ajuntament de Sant Just Desvern un conveni urbanístic en el qual es convenia el contingut i la forma de la modificació puntual que es tramita.

El planejament transforma el sòl, industrial en l'actualitat, en un sòl que permeti usos d'activitats econòmiques terciàries, tot proposant la transformació i densificació per abordar la necessitat de crear sostre per a les noves activitats productives.

L'àmbit d'actuació comprèn un total de 15.011 m², i correspon al sector delimitat per l'avinguda Riera i per propietats veïnes als altres costats. La finca limítrof pel límit nord pertany a Sant Feliu de Llobregat.

2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada de la *Modificació del PGM de la finca situada a l'avinguda de la Riera 3,5 i 7 de Sant Just Desvern*, als continguts de la llei de la mobilitat, i s'aplicaran com a criteris els establerts en el decret de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada.

El desenvolupament d'aquest sector suposa la creació d'un nou generador de mobilitat, conseqüència de:

- La creació de 33.775 m² de sostre destinat a usos terciaris (oficines)
- La creació de 2.252 m² de sostre destinat a usos comercials

- Es destinen 4.507 m² a sostre industrial
- Es crea un hotel amb 100 habitacions (4.507 m² de sostre)
- Es destinen 3.377 m² a zona verda

3. Estimació de la demanda de mobilitat generada pel nou sector

L'estudi de mobilitat de la modificació de PGM estima que el sector generarà un total de **7.100 desplaçaments/dia feiner, 3.550 per sentit**.

La taula següent mostra la mobilitat generada segons les ràtios que indica el Decret i l'Estudi de mobilitat (darrera columna):

Usos	Àrea (m ²)	Sostre edificable (m ²)	Nre. Habitacions hotel	Viatges generats (m ²) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
comercial		2.252,00		1.126	1.126
oficines		33.775,00		5.066	5.066
industrial		4.503,00		225	225
equip. hotelers		4.503,00	100	901	700
zona verda	3.377,48			169	0
TOTAL	15.011,00	45.033,00	100	7.487	7.117

Quant als usos comercials, d'oficines i industrial l'estudi aplica les mateixes ràtios que proposa el Decret, amb la qual cosa es preveu una generació de 1.100 viatges/dia, 5.100 i 225, respectivament.

L'estudi basa la mobilitat generada per l'equipament hotelier en el nombre d'habitacions (100, en aquest cas), i aplica la ràtio que proposa el Decret per als habitatges (7 viatges/habitació). Per tant, l'equipament hotelier generarà uns 700 desplaçaments/dia.

Pel que fa al repartiment modal, l'estudi fa una proposta per als diferents usos, en base a les dades de mobilitat del municipi de l'any 2001 (en base a l'EMO). En conjunt el repartiment modal de la nova mobilitat serà:

Repartiment modal proposat	A PEU / BICI	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT
% quota modal	14,6%	29,7%	55,8%
Viatges / dia feiner	1.036	2.112	3.972

4. Mobilitat en vehicle privat

L'estudi descriu la xarxa viària principal (carretera Reial –N340– i avinguda Riera) i la local (carrer General Manso, Sant Jaume, Sant Gabriel, Carles Buigas i Clementina Arderiu).

S'aporten fotografies dels diferents vials i es concreten els itineraris actuals d'accés.

No es concreten dades quant a la demanda de trànsit.

5. Xarxa de transport públic

Es descriu l'oferta actual de transport públic a l'àmbit d'estudi (en un radi de 500m):

- Autobús:
 - 9 línies de transport interurbà (L50, L51, L52, L56, L57, L61, L62, L64, L65)
 - 2 línies urbanes de Sant Feliu de Llobregat (SF1 i SF2)
 - 1 línia nocturna (N12)
- Tramvia: la parada de Sant Feliu – Consell Comarcal (T3) es troba a uns 500m del sector

L'estudi mostra l'esquema dels recorreguts i la localització de parades de les línies d'autobús. També es concreten els horaris i freqüències.

6. Mobilitat a peu i en bicicleta

L'estudi no descriu quin és l'estat dels itineraris a peu en l'àmbit d'estudi (amplades de vorera, il·luminació, estat del paviment, existència de passos de vianants i guals adaptats, pendents, etc), tot i que afirma que el municipi ha dut a terme actuacions per a la promoció dels desplaçaments a peu, especialment en l'àmbit de camins escolars. Tot i la manca de descripció, per les fotografies aportades dels vials del sector, des de la redacció del present informe veu reflectit que es tracta d'un sector de nova urbanització i que per tant contempla un disseny adequat per a la mobilitat a peu.

Quant a la bicicleta, l'estudi concreta quins són els vials de Sant Just que disposen de carril bici. S'esmenta que la xarxa de Sant Feliu de Llobregat és més extensa i que connecta amb el sector en estudi, pel carrer Jaume Balmes.

7. Incidència de la mobilitat generada

L'estudi aporta dades respecte de la distribució horària i territorial de la mobilitat, i es conclou que l'hora punta d'entrada serà entre les 9 i les 10h i la de sortida entre les 19 i les 20h.

Amb les ocupacions proposades (entre 1,0 i 1,9 pers/veh., segons els usos previstos), es conclou que arribaran i marxaran del sector 1.198 turismes i 218 motocicletes.

Entre les 8 i les 9h es preveu que amb el repartiment modal futur hi entrin 271 turismes i 262 persones que arriben en transport públic, i entre les 19 i les 20h hi surtin 247 turismes i 243 persones que marxen en transport públic.

L'estudi conclou que l'oferta actual de bus i tramvia podrà absorbir els 262 desplaçaments en l'hora punta. Quant al vehicle privat, l'estudi analitza la capacitat de la rotonda d'entroncament de la Ronda Sud amb General Manso, i conclou que durant l'hora punta gairebé s'assoleix la saturació a Laureà Miró (99%), mentre que la resta d'accessos mostren índexs inferiors al 72%.

8. Estimació de la demanda d'aparcament

Pel que fa a les places d'aparcament a reservar fora calçada, el Decret obliga a reservar places fora de la via pública destinades a aparcament de bicicletes per a tots els usos, i per a turismes i motocicletes només en cas dels usos residencials.

Utilitzant els valors de l'annex II i III del Decret d'estudis d'avaluació de la mobilitat generada resulta, com a mínim,

Usos	Àrea (m²)	Sostre edificable (m²)	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turismes	Total aparcaments motocicleta
comercial		2.252,00	23		
oficines		33.775,00	338		
industrial		4.503,00	45		
equip. hotelers		4.503,00	45		
zona verda	3.377,48				
TOTAL	15.011,00	45.033,00	450	0	0

L'estudi de mobilitat aplica les ràtios que proposa el Decret per als diferents usos, i conclou que cal reservar 450 places d'aparcament per a bicicletes. L'estudi proposa que es localitzin preferentment propers a les entrades a les activitats.

Quant a l'aparcament de vehicles motoritzats, l'estudi no fa cap concreció respecte d'on es preveu l'aparcament dels 1.200 turismes i 200 motocicletes que hi accediran al sector. Des de la redacció del present informe es demana concretar si el Parc Empresarial disposarà d'aparcament subterrani i de quantes places es disposarà sobre la via pública.

9. Mesures correctores

Xarxa de transport públic

L'estudi afirma que les condicions d'accés en transport públic són molt bones i que no cal fer-hi cap actuació.

Xarxa bàsica per a vehicles

L'estudi no presenta cap proposta respecte de la xarxa viària; es proposa mantenir els sentits viaris.

Xarxa de vianants i bicicleta

L'estudi conclou que les condicions d'accessibilitat a peu i en bicicleta garanteixen una bona connexió entre el futur Parc Empresarial i els nuclis urbans de Sant Just i Sant Feliu.

10. Mobilitat i gènere

L'estudi no fa cap aportació quant a indicadors de gènere. Tot i així, la memòria d'ordenació sí que contempla la perspectiva de gènere i d'atenció a determinats col·lectius socials.

11. Avaluació de la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica

La disposició addicional quarta del Decret estableix que els estudis d'avaluació de la mobilitat generada de planejament urbanístic o d'implantacions singulars declarats pel govern com a zona de Protecció especial de l'ambient atmosfèric (com el cas de Sant Just Desvern) han d'incorporar les dades necessàries per avaluar la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica.

L'estudi no aporta aquestes dades.

12. Conclusions

Es considera que l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada *Modificació del PGM de la finca situada a l'avinguda de la Riera 3,5 i 7 de Sant Just Desvern*, conté bona part dels elements necessaris per aconseguir una mobilitat sostenible, d'acord amb els principis de la Llei de la Mobilitat, per la qual cosa s'emet **informe favorable** pel que fa a l'aprovació de l'instrument de planejament que es tramita. No obstant això s'estableixen unes **condicions** relatives al seu desenvolupament, que s'hauran de tenir en compte en la redacció del planejament derivat, dels projectes constructius o en les mesures de gestió que correspongui:

- És convenient descriure la xarxa per a vianants més immediata al sector
- Concretar la ubicació dels aparcaments per als vehicles motoritzats, assegurant en tot cas que les motocicletes disposen d'espais per aparcar fora de les voreres

- Aportar indicadors de gènere
- Determinar l'aportació del sector sobre la contaminació atmosfèrica

D'acord amb el que prescriu l'article 18.4 de la llei, si els projectes no segueixen les determinacions de l'estudi, ho han de justificar.

Se sol·licita a l'Ajuntament de Sant Just Desvern que una vegada disposi de la informació relativa a les modificacions que es proposen en aquest apartat de conclusions enviï una còpia a l'Autoritat del Transport Metropolità.

Barcelona, 13 de maig de 2009

Vist-i-plau

Lluís Alegre i Valls
Cap del Servei de Mobilitat

Marc García i López
Director tècnic