

**Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada per la implantació d'un establiment comercial a Sant Boi de Llobregat**

**Municipi de Sant Boi de Llobregat**  
**Comarca del Baix Llobregat**

Promotor: Boulanger, sl  
Redactor de l'EAMG: Inel 2000

---

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 implantació d'un establiment comercial a Sant Boi de Llobregat.

## **1. Antecedents**

El promotor presenta un estudi de mobilitat generada per la implantació d'una botiga de la cadena francesa d'electrodomèstics Boulanger localitzada al polígon industrial Les Salines de Sant Boi de Llobregat, que compta amb 3.371,51 m<sup>2</sup> de superfície útil considerant la planta entresol i la planta baixa.

Es tracta d'un establiment comercial que ja es troba en funcionament des de 2003, abans de l'entrada en vigor del Decret 344/2006. No obstant, es realitza l'estudi de mobilitat per tal de regularitzar la llicència comercial.

L'establiment comercial objecte d'estudi se situa dins la zona comercial del polígon Les Salines, a l'extrem sud-oest del nucli urbà de Sant Boi de Llobregat, entre l'Av. Marina, l'autopista C-32, la carretera C-31C i el límit amb el terme municipal de Viladecans.

## **2. Objecte**

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada per la botiga de Boulanger al centre comercial del polígon industrial Les Salines 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 un nou generador de mobilitat, conseqüència de:

- La creació de 3.371,51 m<sup>2</sup> de sostre destinat a usos comercials.

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

L'estudi de mobilitat estima que el sector generarà un total de **6.733 desplaçaments al dia, 3.366 per sentit**, en dissabte.

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

Usos	Àrea (m²)	Sostre edificable (m²)	Viatges generats (m²) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
comercial		3.371,51	1.686	<b>6.733</b>
<b>TOTAL</b>		3.371,51	1.686	<b>6.733</b>

L'estudi aplica ràtios superiors a les que proposa el Decret 344/2006 per al dia feiner (85,1 clients / 100 m²) i el dissabte (198,2 clients / 100 m²), quadruplicant el que proposa el Decret per als dissabtes. Aquestes dades s'han obtingut en relació a les visites en feiner i dissabte que ha facilitat la superfície comercial.

L'estudi afirma que, quant al repartiment modal, l'objectiu (en base al pdM de l'RMB) és poder reduir un 10% les emissions i per tant la quota modal del transport privat motoritzat. Així, l'estudi proposa que els visitants passin del 90% al 81% en vehicle privat, mentre els treballadors passin del 80% actual a un 72%:

Repartiment modal proposat	A PEU	BICICLETA	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT
% quota modal	1,0%		18,1%	80,9%
Viatges / dissabte	68		1.216	5.449

### 4. Mobilitat en vehicle privat

L'estudi descriu l'estructura viària del centre comercial, amb dos eixos perpendiculars. Les principals vies de circulació d'accés a l'àmbit són la C-32 i l'A-2. El nus on conflueixen aquestes dues vies connecta amb les Rondes de Barcelona. També es pot accedir mitjançant la carretera C-245, o carretera de Santa Creu de Calafell.

Quant a la demanda de trànsit, l'estudi aporta dades d'IMD en base a un aforament manual a la rotonda d'accés i un altre automàtic al carrer Alberedes (cruïlla de l'emplaçament comercial i accés directe a l'aparcament de l'Alcampo). S'analitza la situació del trànsit en dissabte, dia de major afluència al centre comercial.

L'estudi afirma que la manca d'un bon servei de transport públic i la bona accessibilitat en vehicle privat provoca que el mode d'accés dels visitants sigui principalment el vehicle privat.

## 5. Xarxa de transport públic

Es descriu l'oferta actual de transport públic propera a l'àmbit d'estudi:

- Autobús:
  - Línies metropolitanes (EMT), a menys de 200m (Av. Marina):
    - L72: Plaça Espanya – Sant Boi. Els dissabtes disposa de 27 exp./sentit i dia (cada 40 minuts)
    - L78: Sant Boi – El Prat, amb 31 exp./sentit i dia els dissabtes (cada 30 minuts)
- FGC: a Sant Boi hi ha dues estacions (Sant Boi i Molí Nou), però la combinació per arribar a la zona comercial és molt dolenta (implica agafar 2 autobusos).

L'estudi mostra el recorregut de les línies d'autobús. També es concreten els orígens i destinacions de les línies d'autobús, horaris i freqüències de feiner i festiu.

## 6. Mobilitat a peu i en bicicleta

L'estudi afirma que la proximitat de la zona comercial al nucli urbà de Sant Boi representa una oportunitat per poder-hi accedir a peu o en bicicleta. Tanmateix, l'existència d'un polígon industrial entre la zona comercial i el nucli dificulta l'accés a peu i impossibilita la creació de carrils bici, segons indica l'estudi.

En l'actualitat la xarxa d'itineraris a peu són els que enllacen amb les parades d'autobús.

Es troben trams de vorera sense completar, per exemple a la part posterior de la botiga de Leroy Merlin, dedicada a la càrrega i descàrrega. Això provoca que encara menys visitants hi arribin caminant o en bicicleta.

## 7. Incidència de la mobilitat generada

L'estudi aporta dades respecte de la distribució horària de la mobilitat, i es conclou que l'hora punta de l'establiment és entre les 17:30 i les 18:30 per a les entrades (amb 216 veh./h en dissabte) i entre les 19:00 i les 21:00h per a les sortides (amb 167 veh./h).

Es considera una ocupació mitjana de 2,86 persones/veh. per a clients i de 1,15 persones/veh. per als treballadors/es, i que entre un 5% i un 10% del total de vehicles són motocicletes.

Segons la simulació del trànsit, els problemes de capacitat no es presenten als enllaços de la C-32 sinó al vials interiors, on els nivells de saturació se situen entre el 50 i el 70% arribant en l'accés a la rotonda a superar el 90%. L'enllaç de la C-31c, mitjançant el qual accedeixen els vehicles procedents de la C-245, també presenta uns nivells de saturació superiors al 90%.

Quant al transport públic, l'estudi exposa que l'oferta actual (57 expedicions per sentit en dissabte) és suficient per tal d'absorbir la demanda generada. Des de la redacció del present informe es vol fer constar que segons els viatges generats en transport públic (uns 600 per sentit) la demanda ocuparà 10-11 places a cada vehicle, si l'accés al centre

comercial fos constant durant tot el dia. Per altra banda, a l'hora de valorar la relació entre l'oferta i la demanda de transport públic, l'estudi no considera la resta d'usos comercials que envolten l'establiment de Boulanger. Seria convenient fer una anàlisi conjunta de la mobilitat que provoca tot el centre comercial, i estudiar la situació a les hores punta d'arribada i de sortida, ja que la demanda no té un comportament constant al llarg del dia.

## 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 en cas d'ús residencial i d'estacions de ferrocarril i d'autobusos interurbans.

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 (m <sup>2</sup> )	Sostre edificable (m <sup>2</sup> )	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turisme	Total aparcaments motocicleta
comercial		3.371,51	34		
<b>TOTAL</b>		3.371,51	<b>34</b>		

L'estudi de mobilitat afirma que s'estudiarà la instal·lació progressiva de 20 punts d'estacionament per a bicicletes, als accessos de vianants de l'establiment comercial. Des de la redacció del present informe es proposa que es col·loquin de forma inicial les 34 places, tal i com indica l'aplicació del Decret.

Respecte de l'aparcament de turismes, l'estudi afirma que la demanda punta actual els dissabtes és d'unes 350 places (de 217 els dies feiners), i que el conjunt del centre comercial disposa de milers de places per als clients del conjunt dels establiments.

L'estudi proposa adaptar 3 places d'aparcament de turismes per a motocicletes (15 places), així com altres 2 places properes als accessos per a vehicles 'low CO2 emissions'.

## 9. Distribució Urbana de Mercaderies

L'estudi concreta la necessitat, seguint els requeriments de l'article 6 del Decret, de realitzar una **reserva d'un 10% del sostre** dels establiments comercials destinat a magatzem, per tal d'evitar operacions de càrrega i descàrrega. L'establiment disposa d'una superfície de magatzem que supera el 10% del sostre comercial.

Cal tenir en consideració la reserva d'un moll o un espai de 3m x 8m dins l'establiment comercial en el cas que la superfície de venda sigui superior a 1.300 m<sup>2</sup>, un altre moll addicional pels següents 5.000 m<sup>2</sup> i un altre per cada 10.000 m<sup>2</sup> més (el sector objecte d'estudi compta amb 3.371 m<sup>2</sup> de sostre destinat a la venda).

L'estudi de mobilitat afirma que es disposen de 2 molls interiors de C/D rere la façana principal.

## **10. Mesures correctores**

### **Xarxa de transport públic**

L'estudi proposa impulsar iniciatives conjuntes a tot el centre comercial per fomentar un sistema d'incentius per a l'ús del transport públic, orientat als treballadors/es del centre comercial, realitzant campanyes internes i estudiant la possibilitat d'implantar un sistema de transport d'empresa.

Des de la redacció del present informe es troba a faltar alguna actuació per tal de potenciar els desplaçaments en transport públic entre els visitants de l'establiment comercial.

### **Xarxa bàsica per a vehicles**

L'estudi proposa crear incentius per als treballadors/es que utilitzin el cotxe compartit (sense concretar-ne quins), així com reservar 2 places per als vehicles menys contaminants (low CO2 emissions).

Per altra banda, l'estudi indica que a través de la pàgina web de l'establiment i de catàlegs es dibuixaran els itineraris d'accés en vehicle privat. Des de la redacció del present informe se sol·licita que també s'incorpori la informació sobre com accedir en transport públic.

### **Xarxa de vianants i bicicletes**

L'estudi proposa que l'establiment comercial, conjuntament amb el centre comercial i l'Ajuntament de Sant Boi, analitzin la viabilitat de construir carrils bici a l'interior del centre comercial, de forma que es connecti amb la xarxa ciclable prevista per l'Ajuntament de Sant Boi de Llobregat. Des de la redacció del present s'informa que l'Ajuntament està elaborant un Pla Director de Mobilitat que contempla la connexió fins a la zona comercial.

## **11. Mobilitat i gènere**

L'estudi aporta dades de l'EMQ 2006 que mostren que les dones són més usuàries dels modes no motoritzats i del transport públic.

A partir d'aquesta consideració l'estudi afirma que es tindrà en compte aquestes dades per a la il·luminació dels itineraris i parades de transport públic, instal·lant bancs per a gent gran i assegurant l'accessibilitat de la flota de bus i parades per a PMRs.

## **12. 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 Boi de Llobregat) han d'incorporar les dades necessàries per avaluar la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica.

Segons els càlculs presentats es dedueix que el consum anual de combustible de la nova mobilitat serà de 662, 2 tones.

Quant als contaminants, l'estudi estima que el conjunt de la mobilitat emetrà anualment 12 tones de CO, 9,3 tones de NOx, 2,4 tones de COV, 1,8 tones de SOx i 0,9 tones de PM.

### **13. Finançament de les càrregues derivades de la mobilitat generada**

L'estudi no proposa cap actuació que comporti finançament del transport públic.

### **14. Conclusions**

Es considera que l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada de *la implantació d'un establiment comercial Boulanger a Sant Boi de Llobregat* 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 al a l'aprovació de l'instrument de planejament que es tramita.

No obstant això es recomana al promotor que porti a terme les següents accions:

- Es demana fer difusió entre els visitants de les possibilitats d'accés en transport públic
- Seria recomanable analitzar la relació oferta i demanda del transport públic amb el conjunt del centre comercial
- Instal·lar el 100% dels aparcaments de bicicletes que proposa e Decret.

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.

Barcelona, a 29 de març de 2010

Vist-i-plau

Lluís Alegre i Valls  
Cap del Servei de Mobilitat

Marc A. García i López  
Director tècnic