

Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada per la Modificació puntual del Pla General Metropolità a l'àmbit comprès entre el carrer Circumval·lació, el carrer Moll i el Torrent

Municipi de Sant Climent de Llobregat
Comarca del Baix Llobregat

Promotor: Ajuntament de Sant Climent de
Llobregat

Redactor de l'EAMG: Ecafir, sl, CMA

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 puntual del Pla General Metropolità a l'àmbit comprès entre el carrer circumval·lació, el carrer Moll i el Torrent*.

1. Antecedents

L'Ajuntament de Sant Climent de Llobregat impulsa la modificació de la normativa vigent per tal de crear teixit residencial al municipi, de forma que es complementi l'existent.

L'àmbit d'actuació queda delimitat al NE pel carrer del Moll, al SE per un petit tram de la Travessia Prat de la Riba, al sud amb espai verd ocupat per pinedes, al SO pel carrer Circumval·lació i al NO per trams de dos carrers que hi arriben perpendicularment (Travessera Rodera i carrer del Pou). En l'actualitat el terreny està ocupat per un habitatge aïllat, i un complex de 2 habitatges amb un petit concessionari i taller mecànic. Aquests usos es mantenen amb l'ordenació proposada. Tanmateix, hi ha també una antiga nau industrial en desús que no serà conservada.

La modificació puntual ocupa una superfície de 22.011 m², on l'Ajuntament vol crear equipaments públics i habitatges de lloguer per a joves.

El municipi compta amb uns 3.500 habitants.

2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada de la *Modificació puntual del Pla General Metropolità a l'àmbit comprès entre el carrer circumval·lació, el carrer Moll i el Torrent*, a Sant Climent de Llobregat, 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 25.825 m² de sostre destinat a habitatges (20% de protecció pública)
- Un nou equipaments públic amb una superfície de 1.436,79 m²,
- Una zona verda que ocupa 5.048 m²
- Es destinen 1.515,78 m² a vialitat

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

L'estudi de mobilitat de la Modificació puntual no estima quina serà la nova mobilitat generada pel sector. Des de la redacció del present informe, mitjançant l'aplicació del Decret, s'estima que el sector generarà un total de **2.200 desplaçaments / dia feiner, 1.100 per sentit**.

La taula següent mostra la mobilitat generada segons les ràtios que indica el Decret:

Usos	Àrea (m ²)	Sostre edificable (m ²)	Nre. habitatges	Viatges generats habitatge	Viatges generats (Decret) (m ²)	Total viatges generats
residencial	14.010,35	25.825,00	238	1.666	2.583	1.666
equipaments	1.436,79				287	287
zona verda	5.048,08				252	252
Vialitat	1.515,78					
TOTAL	22.011,00	25.825,00	238	1.666	3.122	2.206

Pel que fa al repartiment modal, l'estudi mostra les dades de l'EMO 2001 del municipi, però no fa cap proposta de repartiment per a la nova mobilitat.

El municipi disposa d'un estudi de mobilitat de l'any 2005, que conforma la base de la informació presentada.

Tot i tractar-se d'una mobilitat força reduïda cal que el propi estudi així ho constati, de manera que es necessari que els documents de planejament derivat la tinguin present de cara a valorar el seu impacte sobre les xarxes.

4. Mobilitat en vehicle privat

L'estudi destaca que el municipi no disposa d'una xarxa extensa de comunicacions. Hi ha dues carreteres que comuniquen el municipi amb Sant Boi de Llobregat (BV-2204) i Viladecans (BV-2203), a partir dels quals es troba una xarxa viària molt més àmplia.

S'aporten dades de demanda de la carretera BV-2203 (7.500 veh./dia l'any 2003) i de la BV-2204 (2.100 veh./dia l'any 2002).

El sector objecte d'estudi limita amb els tres vials que travessen el municipi del nord-oest al sud-est. L'estudi descriu els tres vials.

5. Xarxa de transport públic

Es descriu l'oferta actual de transport públic al municipi:

- Autobús interurbà: L88, cada hora (cada 45 minuts en les hores punta), de connexió amb Viladecans i l'estació de Renfe.

L'estudi mostra la localització de parades de les línies d'autobús. També es concreten els orígens i destinacions, horaris i freqüències de dia feiner, dissabte i festiu. A l'àmbit d'estudi hi ha 2 parades d'autobús.

6. Mobilitat a peu i en bicicleta

Quant a la bicicleta, l'estudi afirma que els pendents del municipi no afavoreixen els desplaçaments en aquest mode. Segons l'estudi, l'orografia justifica que el municipi no disposi de cap carril bici. No obstant, sí que hi ha ús de la bicicleta per les carreteres que comuniquen el municipi amb Viladecans i Sant Boi de Llobregat, així com a les pistes forestals que envolten i travessen el municipi.

El nucli urbà no presenta cap zona de vianants, i es detecten voreres molt estretes o bé ocupades per vehicles.

Quant al sector, l'estudi destaca que el carrer de Circumval·lació no disposa de voreres correctament pavimentades, el carrer del Moll presenta trams molt estrets, i els carrers de la Trav. de Roderia i del Pou o bé no presenten vorera, o aquesta es troba malmesa o bé tenen una amplada insuficient.

7. Incidència de la mobilitat generada

L'estudi no analitza la incidència de la nova mobilitat sobre les xarxes existents.

Tot i tractar-se d'una mobilitat força reduïda cal que el propi estudi estimi la incidència sobre les xarxes existents. Cal doncs que els documents de planejament valorin l'impacte de la mobilitat sobre les xarxes.

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 ²)	Sostre edificable (m ²)	Nre. habitatges	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turismes	Total aparcaments motocicleta
residencial	14.010,35	25.825,00	238	476	238	119
equipaments	1.436,79			14		
zona verda	5.048,08			50		
Vialitat	1.515,78					
TOTAL	22.011,00	25.825,00	238	541	238	119

L'estudi de mobilitat no fa una proposta de reserva d'aparcament per a vehicles.

Cal reservar espai per a **aparcament de bicicletes** fora de la via pública per als usos residencials, els equipaments i les zones verdes. En concret, cal reservar en total 476 places per a bicicletes dins dels sòls residencials (2 places per a cada habitatge), 14 per als equipaments i 50 per a les zones verdes. Les places s'hauran de localitzar a llocs segurs però de fàcil accés des de la via pública. Els equipaments podran disposar de part de les places a la via pública (les destinades a visitants), tot i que per als treballadors/es es recomana disposar d'un espai segur dins les instal·lacions.

Quant als turismes i motocicletes, l'aplicació del Decret fa concloure que seran necessàries 238 places per a turismes i 119 per a motocicletes.

En el cas de les motocicletes, caldrà garantir que s'habiliten espais suficients en calçada per evitar en tot moment l'aparcament d'aquests vehicles sobre les voreres.

9. Mesures correctores

Xarxa de transport públic i col·lectiu

L'estudi proposa modificar la ubicació actual de la parada d'autobús interurbà L88, o bé crear un nou punt de parada per cada sentit, per acostar més el transport públic als nous residents del sector. L'estudi proposa col·locar marquesina i banc a les noves parades.

Des de la redacció del present informe es recomana reorganitzar la ubicació de les parades tenint en compte els usuaris actuals. Caldrà consensuar una proposta amb el titular de la línia, l'EMT.

Xarxa bàsica per a vehicles

L'estudi proposa senyalitzar els carrers de la unitat d'actuació com a 'zona residencial', amb prioritat dels vianants i amb una limitació de velocitat rodada de 20 km/h.

Xarxa de vianants

L'estudi proposa condicionar les voreres dels diferents vials del sector (Circumval·lació i carrer del Moll), tenint en compte els requeriments de les persones de mobilitat reduïda quant a les amplades de vorera lliure d'obstacles i la instal·lació de guals als passos de vianants.

També proposa reurbanitzar els carrers que donen accés al sector (Trav. de Rodera i carrer del Pou), eliminant part de l'espai destinat a aparcament.

Des de la redacció del present informe es recomana que les amplades lliures de les voreres no siguin en cap cas inferiors a 2 m.

Amb l'objectiu de reduir la velocitat de circulació al carrer Circumval·lació, l'estudi proposa col·locar-hi una plataforma elevada amb pas de vianants, substituint l'actual banda rugosa. A la Travessia Prat de la Riba també es proposa una plataforma elevada amb pas de vianants, per donar servei a les parades d'autobús a banda i banda del vial (a l'alçada del sector).

Xarxa ciclable

L'estudi no fa cap proposta per a la mobilitat en bicicleta.

10. Mobilitat i gènere

L'estudi no aporta indicadors de gènere.

11. Conclusions

Es considera que l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada de la *Modificació puntual del Pla General Metropolità a l'àmbit comprès entre el carrer circumval·lació, el carrer Moll i el Torrent, a Sant Climent 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 s'estableixen unes **condicions** relatives al seu desenvolupament, que s'hauran de tenir en compte en la redacció dels corresponents instruments de planejament derivat, en els projectes constructius o en les mesures de gestió que correspongui:

- Caldrà definir quina serà la mobilitat generada i quin repartiment modal s'espera i valorar la incidència de la nova mobilitat sobre les xarxes existents.
- És necessari reservar places per a vehicles motoritzats en el cas d'usos residencials, segons l'annex 3 del Decret, i per a bicicletes segons l'annex 2 del Decret.
- És necessari aportar indicadors de gènere.

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 Climent de Llobregat que una vegada compti amb la informació relativa a les modificacions que es proposen en aquest apartat de conclusions enviï una còpia a l'Autoritat del Transport Metropolità.

Barcelona, 22 de setembre de 2010

Vist-i-plau

Lluís Alegre i Valls
Cap del Servei de Mobilitat

Marc A. García i López
Director tècnic