

Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada per la Modificació puntual del PGM a l'entorn de la travessia de Prat de la Riba, El Molí i de Ca l'Esquerrà a Sant Climent de Llobregat

Municipi de Sant Climent de Llobregat
Comarca del Baix Llobregat

Promotor: Ajuntament de Sant Climent de
Llobregat

Redactor de l'EAMG: AIM

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 PGM a l'entorn de la travessia de Prat de la Riba, El Molí i de Ca l'Esquerrà a Sant Climent de Llobregat*.

1. Antecedents

L'Ajuntament de Sant Climent de Llobregat promou la modificació del planejament general amb l'objectiu de modificar el planejament a *l'entorn de la travessia de Prat de la Riba, El Molí i de Ca l'Esquerrà*.

L'àmbit d'actuació comprèn un total de 78.294 m² de sòl urbà. El sector es troba limitat per la BV-2004 a l'Est del municipi.

La modificació de PGM afecta sobretot a un terreny no urbanitzat, tot i haver 12 habitatges. Es preveu ampliar el sostre residencial existent així com també crear nou espai per equipaments i zones verdes.

El municipi de Sant Climent de Llobregat compta amb una població de 3.819 habitants (any 2010).

2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada de la *Modificació puntual del PGM a l'entorn de la travessia de Prat de la Riba, El Molí i de Ca l'Esquerrà 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:

- L'increment de 8.418 m² de sostre residencial, creant 98 habitatges nous
- Es destina a equipaments una superfície de sostre de 5.233 m²
- Les noves zones verdes ocuparan 2.989 m²

Actualment hi ha una superfície de parc forestal de 21.232 m² que es manté.

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

L'estudi de mobilitat de la Modificació puntual estima que el nombre de desplaçaments es veurà incrementat en uns **1.798 viatges/dia feiner**, 899 per sentit.

La taula següent mostra la mobilitat generada segons les ràtios que indica el Decret per als nous usos previstos, i l'estudi de mobilitat, que són idèntiques:

Usos	Àrea (m ²)	Sostre edificable (m ²)	Nre. habitatges	Viatges generats habitatge	Viatges generats (m ²) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
residencial	13.135,00	8.224,00	86	602	822	602
equip. cult.-esp.-recre.	9.733,00	5.233,00			1.047	1.047
zona verda	2.989,00				149	149
TOTAL	78.294,00	13.457,00			2.018	1.798

L'estudi de mobilitat analitza quina serà la mobilitat generada la modificació de PGM. El nou sostre residencial generarà un total de 602 nous desplaçaments/dia (o 822 si el càlcul es fa per superfície), els nous equipaments uns 1.047 viatges/dia o els nous espais verds uns 149 viatges/dia.

Pel que fa al repartiment modal, l'estudi aporta les dades de mobilitat de Sant Climent de Llobregat (EMQ 2006 i EMO 2001), i fa un repartiment de la mobilitat futura. El nou repartiment modal serà:

Repartiment modal proposat	A PEU / BICI	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT
% quota modal	25,0%	15,0%	60,0%
Viatges / dia	450	270	1.079

L'EAMG presenta uns nombres en viatges / dia una mica diferents respecte al repartiment modal que proposa però no modifiquen les conclusions del treball. Es considera un repartiment adequat, encara que Sant Climent tingui un comportament actual més favorable al vehicle privat.

4. Mobilitat en vehicle privat

L'estudi concreta la xarxa viària principal d'accés al municipi: La BV-2003 pel Sud Est de Sant Climent que ve de Viladecans i la BV 2004, que voreja el sector i connecta amb Sant Boi de Llobregat.

Aquestes dues carreteres estan connectades a l'entrada del municipi.

Quant a la demanda de trànsit, l'estudi aporta dades d'aquestes vies en base a aforaments de la Diputació de Barcelona, 9.008 vehicles per la BV-2003 i 2.494 per la BV-2004. Els valors són sumant els dos sentits.

Cap de les dues carreteres presenta problemes de capacitat.

5. Xarxa de transport públic

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

- Autobús interurbans:
 - L88

Té 19 expedicions direcció Viladecans.

L'estudi mostra la localització de parades de les línies d'autobús, algunes d'elles properes al sector (a menys de 300 m). També es concreten els horaris i freqüències però no l'oferta de places.

El servei connecta amb la xarxa de RENFE a Viladecans.

6. Mobilitat a peu i en bicicleta

L'estudi destaca quins són els àmbits de mobilitat a peu del municipi i descriu amb detall la travessera de Prat de la Riba que és l'àmbit urbà de la BV-2004.

L'accés del sector fins a la parada més propera del sector no és accessible i compta amb força problemes per arribar-hi.

7. Incidència de la mobilitat generada

L'estudi calcula quina serà la mobilitat generada per a cada xarxa.

Per al vehicle privat, aplica una ocupació d'1,2 persones i un factor d'hora punta del 10% resultant 89 vehicles. Actualment l'hora punta del mati compta amb una intensitat de 695 vehicles a la BV-2003 i 252 vehicles a la BV-20w04. Incrementa en 69 i 20

vehicles respectivament resultant 764 a la BV-2003 i 272 a la BV-2004, valors molt per sota de la seva capacitat per carril de 1.800 vehicles/hora. Així, l'estudi conclou que aquesta nova demanda no farà variar el nivell de servei de la xarxa viària del municipi.

Pel que fa al transport públic, l'estudi també apunta que l'oferta actual podrà absorbir sense problemes la nova mobilitat generada, doncs es tracta de 23 desplaçament en ambdós sentits a l'hora punta. Actualment l'autobús porta en hora punta 29 persones i té 75 places disponibles, pel que l'increment en el sentit amb més usuaris, que s'ha calculat en 16 persones, no ha de generar problemes de capacitat com ja s'ha citat.

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 (m ²)	Sostre edificable (m ²)	Nre. habitatges	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turismes	Total aparcaments motocicleta
residencial	13.135,00	8.224,00	86	172	86	43
equip. cult.-esp.-recre.	9.733,00	5.233,00		52		
zona verda	2.989,00			30		
TOTAL	78.294,00	13.457,00		254	86	43

L'estudi aplica les mateixes ràtios que proposa el Decret, tant per a les bicicletes com per als vehicles motoritzats fent servir el valor més alt entre places per habitatge o places per 100 m². Així, els **usos residencials tindran 184 places de bicicletes** en lloc de 172. Els equipaments i les zones verdes també compten amb la reserva respectiva de places d'aparcament per a bicicletes (1 plaça per habitatge o per cada 100 m²).

Per als turismes el nombre de places resulta de 92 i el de motocicletes de 47. Valors una mica per sobre d'aplicar el Decret directament sobre el total del sector.

Recomanació 1

Es recorda la necessitat d'evitar l'aparcament de les motocicletes en vorera, pel que és convenient preveure on es localitzaran els aparcaments de moto, i no tan sols els de turismes, que puguin originar les visites a qualsevol dels usos previstos.

9. Noves xarxes i mesures correctores

Xarxa de transport públic

L'estudi proposa mantenir l'actual xarxa modificant de posició la parada de Prat de la Riba, acostant-la al nou equipament.

Cal garantir que l'itinerari entre l'actual parada i la nova localització sigui accessible.

Recomanació 2

Es recomana que s'analitzi el recorregut entre la parada actual i la nova localització i s'incorpori al projecte constructiu les obres necessàries per a què sigui accessible.

Xarxa bàsica per a vehicles

L'estudi concreta que els vials d'accés al sector són la BV-2003 i BV-2004.

Es recorda que si es dissenya algun vial dins del sector cal que compleixi els criteris mínims que fixa el Decret.

Xarxa de vianants

Es plantegen els creuaments que garanteixin la connectivitat amb el municipi. Atès que es tracta d'una travessera d'una via de la Diputació es recomana que es consensui el disseny definitiu amb aquesta administració.

Recomanació 3

L'ample que es proposa per a les voreres lliure de pas, de 2m, es considera correcte, però cal dissenyar-les de manera que no s'utilitzin per aparcar turismes o motocicletes.

L'estudi fa recomanacions per als itineraris fins els equipaments més importants del municipi. Es consideren del tot encertats.

Xarxa de carrils bicicleta

L'estudi proposa connectar l'àmbit d'estudi amb la resta del municipi. Es proposa que la zona antiga tingui la consideració de zona de prioritat invertida i la resta de vials dels casc urbà i la zona de Costa Fustera es tractin com a zones 30.

Aquestes propostes hauran de ser incorporades pel consistori en la seva planificació de la mobilitat i urbana.

10. Mobilitat i gènere

L'estudi no aporta dades sobre aquesta qüestió. Es sol·licita que s'incorpori en el planejament derivat.

11. Conclusions

Es considera que l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada de la *Modificació puntual del PGM a l'entorn de la travessia de Prat de la Riba, El Molí i de Ca l'Esquerrà 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**.

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 atengui les recomanacions que s'inclouen en aquest informe.

Barcelona, 5 de desembre de 2012

Lluís Alegre i Valls
Cap del Servei de Mobilitat