

Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada pel desenvolupament d'usos comercials als baixos i soterrani de l'hotel Front-Air Congress de Sant Boi de Llobregat

Municipi de Sant Boi de Llobregat
Comarca del Baix Llobregat
Promotor: PACTA INVERSIONS, SA
Redactor de l'EAMG: ALG Europraxis

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 pel desenvolupament d'usos comercials als baixos i soterrani de l'hotel Front-Air Congress, a Sant Boi de Llobregat.

1. Antecedents

El promotor presenta un estudi de mobilitat generada per la implantació de nous usos comercials als baixos de l'hotel Front-Air, situat al carrer de les Alberedes 16, al Parc Comercial de Sant Boi de Llobregat. L'edifici on es troba el local està constituït per un hotel en funcionament des de fa 4 anys. El local comercial ocupa la planta baixa de l'edifici i la meitat de la planta soterrani. La planta baixa va ser dissenyada per allotjar un establiment comercial, però fins ara mai ha estat ocupada.

L'activitat que es preveu desenvolupar és la de venda al detall, amb tres tipus d'establiments: alimentació, equipament de la persona i equipament de la llar. Els baixos de l'hotel compten amb 2 locals comercials, cada un d'ells amb un magatzem a la planta soterrani. La superfície total de l'establiment comercial, segons el projecte bàsic, és de 6.105 m², incloent els dos locals comercials (de 2.067 i 2.175 m²) i els dos magatzems (de 876 i 987 m²).

L'entorn més immediat de l'hotel, situat dins del Parc Comercial de Sant Boi, ja conté altres activitats comercials diverses, relacionades amb l'alimentació, equipament de la persona i la llar però també amb el sector automobilístic i de lleure (Leroy Merlin, Toys'r'us, McDonald's, Kiabi, Decathlon...). El sector es troba delimitat per l'Alcampo, el carrer d'Alacant i l'avinguda de la Marina. El Parc Comercial disposa d'una gran àrea d'aparcament soterrat i en superfície.

2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada per la implantació de nous usos comercials als baixos de l'hotel Front-Air 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 dos locals comercials amb una zona de vendes de 1.240 i 1.304,91 m² respectivament.

3. Estimació de la demanda de mobilitat generada per l'activitat comercial

L'estudi de mobilitat estima que l'activitat comercial generarà un total de **4.850 desplaçaments al dia, 2.425 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 (m ²)	Sostre edificable (m ²)	Viatges generats (m ²) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
comercial	4.241,52	6.263,00	3.132	4.850
TOTAL	4.241,52	6.263,00	3.132	4.850

L'estudi aplica una ràtio inferior a la que proposa el Decret 344/2006 per al dia feiner (35 viatges / 100 m²), però superior per al divendres (60 viatges / 100 m²) i per al dissabte (85 viatges / 100 m²). Aquestes dades s'han obtingut tenint en compte que un 10% de la mobilitat generada prové de la resta d'establiments del Parc Comercial, contemplant la mobilitat tant de clients com de treballadors i considerant que part de la superfície comercial subterrània també té atracció de mobilitat per part dels treballadors/es (no dels clients).

Es fa una proposta de repartiment modal per a la nova mobilitat, que contempla que el vehicle privat sigui el mode principal d'accés, tal i com passa en l'actualitat a l'àmbit d'estudi, però amb una menor quota:

Repartiment modal proposat	A PEU	BICICLETA	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT
% quota modal	5,0%		6,9%	88,1%
Viatges / dia feiner	242		336	4.271

4. Mobilitat en vehicle privat

L'estudi descriu l'estructura viària d'accés al centre comercial. Les principals vies de circulació d'accés a l'àmbit són la C-32, la C-31, l'A-2, la C-31C i la C-245. Aquesta darrera via és el principal accés per als residents de Sant Boi de Llobregat. Per accedir a l'àmbit d'estudi, des de les vies d'alta capacitat, es disposa en total de 9 punts de connexió bidireccionals i d'un altre enllaç que funciona només sentit d'entrada.

L'estudi concreta les característiques de la xarxa local d'accés al sector, especificant els sentits, el nombre de carrils, l'existència d'aparcaments i de regulació semafòrica, entre d'altres.

En conjunt del centre comercial disposa de 3.997 places d'aparcament, 800 de les quals es troben a menys de 120 m de l'accés a l'hotel. A banda, l'hotel disposa d'un aparcament propi

Quant a la demanda de trànsit, l'estudi aporta dades d'IMD dels eixos viaris d'accés (C-32, C-31, C-31C), per a un dia feiner i per al dissabte (any 2011). També s'actualitzen a l'any 2012 les dades de 5 aforaments manuals i 6 automàtics realitzats l'any 2009, a la xarxa viària local de l'entorn immediat al sector. S'aporta un annex de trànsit amb l'explicació de l'actualització dels aforaments.

5. Xarxa de transport públic

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

- Autobús:
 - Línies metropolitanes diürnes (AMB), a menys de 200m (Av. Marina):
 - L72: Plaça Espanya – Sant Boi. Els dissabtes disposa de 27+24 exp./ sentit i dia (cada 40 minuts)
 - L78: Sant Boi – El Prat, amb 31 exp./ sentit i dia els dissabtes (cada 30 minuts). Enllaça amb l'estació de rodalies del Prat.
 - Altres 12 línies efectuen parada a uns 550 m del sector.
 - Línies metropolitanes nocturnes (AMB), a 700m: N13 i N14
 - Línies urbanes de Sant Boi. La línia que efectua parada més a prop és la SB1, a 700 m del sector. Circula cada 15 minuts els dies feiners i cada 30 els dissabtes.
- 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'estació més propera és la de Sant Boi, a 2,1 km del sector.
- Renfe: l'estació més propera és la de Viladecans (a 2,8 km), tot i que les condicions d'intermodalitat amb autobús fins al sector són millors des de l'estació de Gavà, a 4,4 km (on s'aturen les línies L81, L82, L85, L96 i L97, amb parada a menys de 500 m del sector).

L'estudi mostra el recorregut de les línies d'autobús i les seves cobertures territorials. 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 en general les condicions d'accessibilitat per al vianant són bones, tot i que en alguns casos la senyalització horitzontal es troba lleugerament deteriorada.

Les voreres tenen amplades aproximades de 3 m i, en la majoria dels casos, es disposa de guals per a vianants en els creuaments dels carrers. Els itineraris que recorren pel polígon industrial, però, es troben sovint amb vehicles que ocupen part de les voreres.

Els itineraris disposen de mobiliari urbà i d'il·luminació adequada al codi d'accessibilitat.

L'estudi destaca que els itineraris que connecten el sector amb les parades de transport públic i amb el nucli urbà de Sant Boi es troben totalment adaptats a la majoria de trams o són susceptibles d'estar adaptats amb actuacions molt puntuals.

L'estudi defineix i dibuixa els itineraris principals per a vianants. S'aporta la descripció de totes les característiques dels itineraris (estat de les voreres, de les cruïlles, del mobiliari urbà, del paviment, de la il·luminació i de la conservació).

En relació a la bicicleta, l'Ajuntament està elaborant un Pla Director de la Bicicleta (pendent de l'aprovació final). L'estudi concreta quines són les possibilitats de connexió en bicicleta amb la zona d'estudi i destaca l'interès del municipi en potenciar aquest mode de transport. En l'actualitat el municipi compta amb 6 km de carril bici

7. Incidència de la mobilitat generada

L'estudi aporta dades respecte de la distribució horària de la mobilitat, i conclou que l'hora punta de l'establiment és els divendres entre les 18 i les 19h, amb un FHP del 10,3%, i els dissabtes entre les 19 i les 20h, amb un FHP del 10,8%. L'escenari punta d'anàlisi és, segons indica l'estudi, el dissabte de 19 a 20h.

L'estudi distribueix territorialment el nou trànsit generat (1.554 vehicles els divendres i 2.192 els dissabtes, considerant una ocupació de 2 pers./veh. per als visitants i de 1,25 pers./veh. per als treballadors/es), a través dels 4 eixos principals d'accés i els 5 de dispersió. S'annexa un estudi de trànsit que concreta els càlculs dels impactes sobre el trànsit. L'estudi conclou que en cap cas el nou trànsit modifica els nivells de servei de la xarxa viària d'accés i dispersió, per tant l'impacte del nou trànsit és mínim, tant per a l'any 2012 com per a l'any 2022.

La Direcció General de Carreteres ha informat sobre l'estudi de trànsit presentat i conclou que els efectes que se'n deriven d'aquesta implantació sobre la xarxa de carreteres de la seva titularitat és moderat.

Quant al transport públic, l'estudi exposa que la nova demanda generada (336 desplaçaments els dissabtes, 36 en l'hora punta) implicarà un augment de la demanda actual de la línia L72 en un 1% els divendres i un 5% els dissabtes i de la línia L78 en un 1% els divendres i un 4% els dissabtes. L'estudi conclou que l'increment de desplaçaments previst podrà ser absorbit sense cap dificultat per l'oferta de servei actual.

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)	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turisme	Total aparcaments motocicleta
comercial	4.241,52	6.263,00	63		
TOTAL	4.241,52	6.263,00	63	0	0

L'estudi de mobilitat afirma que inicialment s'instal·laran 25 places d'aparcament per a bicicletes, que s'aniran ampliant progressivament en cas que la demanda així ho justifiqui.

Recomanació 1

L'estudi afirma que aquestes noves reserves se situaran en l'espai comú del Parc Comercial Sant Boi per a l'estacionament de bicicletes. Des de la redacció del present informe s'objecta que la magnitud del Parc Comercial fa preveure que les places tindran una major utilitat per als clients i treballadors/es dels nous comerços si se situen en els accessos als establiments comercials. Aquestes places d'aparcament s'hauran de situar fora de la via pública, en llocs segurs però de fàcil accés i ben senyalitzat, per tal d'incentivar l'ús d'aquest mode tant per part de treballadors/es com de visitants.

El Decret 378/2006, de 10 d'octubre, pel qual es desplega la Llei 18/2005, de 27 de desembre, d'equipaments comercials, estableix en el seu article 12è quina és la dotació mínima d'aparcament per cada 100 m² de superfície de venda segons les diferents tipologies comercials:

- a) Supermercat petit: 8 places.
- b) Supermercat gran: 10 places.
- c) Hipermercat petit: 12 places.

- d) Hipermercat mitjà: 14 places.
- e) Hipermercat gran: 18 places.
- f) Superfícies especialitzades i centres comercials de fabricants: 6 places.
- g) Galeria comercial i altres tipus d'establiments: 3 places.

Tot i aquestes xifres, la Generalitat o el municipi poden revisar a la baixa les dotacions d'aparcament previstes en els apartats anteriors, quan es consideri justificat per la tipologia de l'establiment projectat, la localització prevista per a aquest i la seva accessibilitat a peu o mitjançant transport públic.

L'aparcament del conjunt del Parc Comercial conté una oferta de 4.564 places (tot i que aquesta xifra varia en el mateix document, amb 3.997 places). L'estudi afirma que la nova demanda punta que s'espera els dissabtes és de 93 places (2% de l'oferta disponible). S'analitza la demanda actual de l'aparcament, mitjançant un estudi de rotació de les 800 places més properes als nous establiments comercials. L'estudi conclou que l'ocupació actual oscil·la entre el 71 i el 75% els dissabtes de 18 a 19h i que amb la nova demanda aquesta ocupació augmentarà fins al 82-86%, en les 800 places considerades. Per tant, l'oferta existent podrà absorbir sense problemes les noves necessitats d'aparcament.

9. Distribució Urbana de Mercaderies

L'estudi no 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. Tot i que els nous establiments disposen d'una superfície de magatzem que es preveu que superi 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 m², un altre moll addicional pels següents 5.000 m² i un altre per cada 10.000 m² més.

L'estudi de mobilitat afirma que es disposa d'una zona de càrrega i descàrrega àmplia, compartida entre les tres activitats veïnes (Hotel Front-Air, Kiabi i Alcampo), que garanteix les necessitats de distribució de mercaderies de totes aquestes activitats.

10. Mesures correctores

Xarxa de transport públic

L'estudi proposa que el promotor col·labori econòmicament amb l'administració local per tal de reubicar la parada (marquesina) situada a l'av. Marina amb el carrer de la Riera Roja (sentit Barcelona), ja que es localitza just al davant del pas de vianants i l'autobús l'envaeix sempre que efectua parada. La proposta consisteix en desplaçar uns metres la parada, situant-la a l'actual parterre existent a mà dreta.

L'estudi destaca l'actuació prevista per la Generalitat de crear una plataforma reservada per a l'autobús al llarg de la carretera C-245, entre l'estació de ferrocarril de Castelldefels i l'intercanviador de Cornellà de Llobregat (13 km; amb una velocitat comercial prevista de 20 km/h).

Xarxa bàsica per a vehicles

L'estudi destaca que la nova connexió entre l'A-2 i la C-32, amb la creació d'un ramal d'entrada a la C-32 en sentit Barcelona, a l'alçada de la sortida 53, millorarà l'accessibilitat a l'àmbit d'estudi.

No es proposa cap nova actuació sobre la xarxa bàsica per a vehicles.

Xarxa de vianants i bicicletes

L'estudi estableix dos itineraris principals, un d'ells connecta el sector amb la parada de bus de les línies L72 i L78 (a 200 m), i l'altre amb la parada de la resta de línies (a 700 m).

L'estudi concreta les mesures puntuals que cal realitzar per tal de millorar l'accessibilitat d'aquests dos itineraris: instal·lar 3 nous guals per a vianants a la cruïlla de l'avinguda de la Marina i el carrer Castelló (connexió cap a les parades de la L72 i L78 i cap al nucli urbà).

En relació a la bicicleta, l'estudi destaca l'actuació prevista per la Generalitat de crear un carril bici al llarg de la carretera C-245, entre l'estació de ferrocarril de Castelldefels i l'intercanviador de Cornellà de Llobregat (13 km; amb una secció de carril bici bidireccional de 2,5 m d'amplada). Aquesta connexió també es facilitarà per al vianant, amb voreres d'amplada variable entre 5,2 i 11,4 m.

Altres mesures de gestió

L'estudi afirma que el promotor està predisposat a col·laborar en el procés d'elaboració del Pla Específic de Mobilitat del polígon Alcampo, que s'haurà de realitzar tal i com indica el pdM de l'RMB a la seva mesura 7.1.

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.

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, en base al programa AMBIMOB-U, es dedueix que el consum energètic de la nova mobilitat a l'escenari objectiu és equivalent a 473,2 TEP/any.

Quant als contaminants, l'estudi estima que el conjunt de la mobilitat emetrà anualment 1.425 tones de CO₂, 4,94 tones de NOx i 0,8 tones de PM10.

13. Finançament de les càrregues derivades de la mobilitat generada

L'estudi proposa que el promotor es faci càrrec de la instal·lació de 3 nous guals per a vianants així com que també col·labori en les despeses de traslladar la marquesina d'autobús. No es concreten els ordres de magnitud d'aquestes actuacions.

14. Conclusions

L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada de *desenvolupament d'usos comercials als baixos i soterrani de l'hotel Front-Air Congress a Sant Boi de Llobregat*, conté bona part dels elements necessaris per a aconseguir una mobilitat sostenible, d'acord amb els principis de la Llei de la Mobilitat, per la qual cosa s'emet **informe favorable**.

Es recomana que en la redacció dels projectes constructius es tinguin presents les recomanacions d'aquest informe, així com les de l'estudi de mobilitat. 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, 18 de març de 2013

Lluís Alegre i Valls
Cap del Servei de Mobilitat