

**Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada pel desenvolupament d'un nou ús comercial de venda i exposició de mobles al Parc Comercial de Sant Boi de Llobregat**

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

Promotor: Ofiprix  
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'un nou ús comercial de venda i exposició de mobles al Parc Comercial de Sant Boi de Llobregat.

## **1. Antecedents**

El promotor presenta un estudi de mobilitat generada per la implantació d'un nou ús comercial (exposició i venda de mobles de la marca Dicoro), situat al carrer de les Alberedes 24, al Parc Comercial de Sant Boi de Llobregat.

L'activitat que es preveu desenvolupar és la d'exposició i venda al detall, en un edifici que té un sostre de 8.123,22 m<sup>2</sup>, distribuït en tres plantes en superfície (baixa, primera i segona), i dues plantes sota rasant (una de les quals es destinarà a magatzem i muntatge de mobles i l'altra a aparcament). El sostre comercial suma un total de 4.394,01 m<sup>2</sup> i el magatzem té un sostre de 1.559,63 m<sup>2</sup>.

L'entorn més immediat de l'àmbit d'estudi, 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 (Alcampo, Leroy Merlin, Toys'r'us, Quadis, Worten, Decathlon...). 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 d'un nou ús comercial de venda i exposició de mobles 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 d'una nova superfície comercial amb un sostre destinat a la venda de 4.394,01 m<sup>2</sup>.

### 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 **2.100 desplaçaments al dia, 1.050 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	Sostre edificable (m <sup>2</sup> )	Viatges generats (m <sup>2</sup> ) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
comercial	4.394,01	2.197	2.096
<b>TOTAL</b>	4.394,01	2.197	<b>2.096</b>

L'estudi exposa que l'estudi de mercat de l'establiment conclou que s'estima unes 1.350 visites al mes. Tenint en compte una mitjana de 2,5 persones per visita i el viatge d'anada i tornada representa uns 280 viatges diaris, o bé una ràtio de 6,4 viatges / 100 m<sup>2</sup>, molt inferior al que proposa el Decret (50 viatges / 100 m<sup>2</sup>).

No obstant això, l'estudi finalment utilitza la ràtio de 47,7 viatges / 100 m<sup>2</sup>, ja que permet estimar una visió més conservadora per avaluar els impactes de la nova mobilitat generada per la nova botiga Dicoro.

L'establiment comptarà amb 15 treballadors/es, repartits en dos torns (6 persones de 9:30 a 16h i 9 persones de 15:45 a 22:15h).

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	19,2%		6,2%	74,6%
Viatges / dia feiner	402		130	1.564

### 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.

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.

## 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.

Aquestes dues línies disposen de pal de parada sentit Viladecans i de marquesina sentit Barcelona.

Altres 12 línies efectuen parada a uns 600 m del sector.
  - Línies metropolitanes nocturnes (AMB), a 600m: N13 i N14
  - Línies urbanes de Sant Boi. La línia que efectua parada més a prop és la SB1, a 850 m del sector. Circula cada 15 minuts els dies feiners i cada 30 els dissabtes.
- FGC: L'estació més propera és la de Sant Boi, a 2,1 km del sector. Els autobusos L75 i L77 connecten l'estació amb el 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, així com la demanda de les línies L72 i L78 (que impliquen ocupacions màximes de l'L72 del 54% i el 55% els divendres i dissabtes, respectivament).

## 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 caldria efectuar algunes actuacions puntuals.

Les voreres tenen amplades majoritàriament superiors a 1,8 m. Només en el cas del carrer Hortells les voreres són més estretes, la vorera est fa 1,4 m mentre que l'oest (la que toca el sector objecte d'estudi) fa 1,6 m.

En la majoria dels casos es disposa de guals per a vianants en els creuaments dels carrers. No obstant això, l'estudi destaca dos emplaçaments que no disposen de gual per a vianants:

- a la vorera oest del carrer de la Riera Roja (pas de vianants que connecta amb la zona d'aparcament)
- a la vorera nord a l'av. de la Marina (pas de vianants que connecta amb la parada d'autobús).

S'aporta una imatge que mostra l'amplada de les voreres i l'estat dels guals per a vianants a l'entorn més immediat del sector.

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 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. Es mostra un plànol amb la xarxa existent i prevista d'executar i s'aporten fotografies de carrils bici segregats que donen accés a l'àmbit d'estudi (av. Marina i carrer Riera Roja). En l'actualitat no es disposa d'aparcaments per a bicicleta a prop de l'àmbit d'estudi.

## 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 i els dissabtes entre les 19 i les 20h, ambdós amb un FHP del 13,5% de les visites. L'escenari punta d'anàlisi és, segons indica l'estudi, el dissabte de 19 a 20h.

L'estudi distribueix territorialment el nou trànsit generat (647 vehicles els dissabtes, considerant una ocupació de 2,5 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. 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 favorablement l'estudi de trànsit presentat i les possibles implicacions sobre la xarxa de carreteres de la seva titularitat condicionat tan sols a l'acceptació de l'ATM dels valors de generació de mobilitat.

Quant al transport públic, l'estudi exposa que la nova demanda generada (130 desplaçaments els dissabtes, 14 en l'hora punta per a tots dos sentits) implicarà un augment de la demanda actual de la línia L72 en un 0,8% els divendres i un 1,5% els dissabtes i de la línia L78 en un 0,7% els divendres i un 0,8% 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	Sostre edificable (m²)	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turisme	Total aparcaments motocicleta
comercial	4.394,01	44		
<b>TOTAL</b>	4.394,01	<b>44</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

L'estudi de mobilitat afirma que inicialment s'instal·laran 15 places d'aparcament per a bicicletes, que s'aniran ampliant progressivament en cas que la demanda així ho justifiqui.

L'estudi afirma que aquestes noves reserves se situaran dins de l'aparcament a la planta soterrani de la botiga Dicoro. Des de la redacció del present informe s'objecta que la situació de l'aparcament, a la planta -2, pot desincentivar l'ús de la bicicleta. Les places d'aparcament s'han de situar fora de la via pública, en llocs segurs però de fàcil accés, per tal d'incentivar l'ús d'aquest mode tant per part de treballadors/es com de visitants.

### Recomanació 1

Des de la redacció del present informe es proposa facilitar una reserva inicial d'almenys 10 places en els accessos a la botiga (dins de la parcel·la).

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 quinena és la

dotació mínima d'aparcament per cada 100 m<sup>2</sup> 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 d'unes 4.000 places, de les quals unes 250 es localitzen a prop del nou establiment comercial objecte d'estudi (a menys de 100 m). L'edifici de Dicoro contindrà a la planta -2 un aparcament amb capacitat per a 60 vehicles, amb accés pel carrer de la Riera Roja. També es disposa de 35 places a la vorera esquerra del carrer Riera Roja.

L'estudi analitza la demanda d'aparcament, i conclou que en l'hora punta caldrà 36 places (49 si es tenen en compte els dels treballadors), per tant l'oferta prevista inicialment en la planta -2 podrà absorbir la demanda esperada.

## 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 el nou establiment disposa d'una superfície de magatzem de 1.559,63 m<sup>2</sup>, xifra 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.

L'estudi de mobilitat afirma que a l'entrada de l'aparcament es localitza la plataforma de càrrega i el muntacàrregues que comunica amb el magatzem i amb les plantes d'exposició.

## **10. Mesures correctores**

### **Xarxa de transport públic**

L'estudi no fa cap proposta en relació a la millora del transport públic.

Es 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**

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

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

L'estudi concreta les mesures puntuals que cal realitzar per tal de millorar l'accessibilitat a peu: senyalitzar un pas de vianants i instal·lar un nou gual, al carrer Riera Roja amb Alberedes.

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 251 TEP/any.

Quant als contaminants, l'estudi estima que el conjunt de la mobilitat emetrà anualment 757 tones de CO<sub>2</sub>, 2,62 tones de NO<sub>x</sub> i 0,43 tones de PM<sub>10</sub>.

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

Amb l'objectiu de dotar de continuïtat els itineraris de vianants, l'estudi proposa que el promotor es faci càrrec de la millora d'un pas de vianants al carrer Riera Roja, mitjançant la construcció d'un nou gual per a vianants i de la senyalització horitzontal del pas de vianants.

#### **Recomanació 2**

Des de la redacció del present informe es proposa que es doti el pas de vianants també de senyalització vertical, per tal de reforçar la seva visibilitat.

### **14. Conclusions**

L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del *Desenvolupament d'un nou ús comercial de venda i exposició de mobles al Parc Comercial de 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, 26 de març de 2013

Vist-i-plau

Lluís Alegre i Valls  
Cap del Servei de Mobilitat

Marc A. García i López  
Director tècnic