

Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada per la Modificació Puntual del PGM a l'entorn de la carretera BV-2002. Tram comprès entre el límit del terme de Sant Boi de Llobregat amb Santa Coloma de Cervelló i la nova rotonda de l'avinguda Marià Girona

Municipis de Sant Boi de Llobregat –

Sant Joan Despí

Comarca del Baix Llobregat

Promotor: AMB i Ajuntaments de Sant Boi
de Llobregat i de Sant Joan Despí

Redactor de l'EAMG: TEC Engineering, SA

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 carretera BV-2002. Tram comprès entre el límit del terme de Sant Boi de Llobregat amb Santa Coloma de Cervelló i la nova rotonda de l'avinguda Marià Girona.*

1. Antecedents

Els Ajuntaments de Sant Joan Despí i de Sant Boi de Llobregat promouen la Modificació Puntual del PGM, conjuntament amb l'Àrea Metropolitana de Barcelona, amb l'objectiu de crear nous espais lliures amb continuïtat amb el sòl urbà de l'entorn dels trams no coberts del canal de la Dreta del Llobregat. Aquests terrenys estan situats dins del Pla Especial de protecció i millora del Parc Agrari del Baix Llobregat.

Per garantir l'obtenció d'aquests espais lliures, la figura de planejament proposa implantar una estació de serveis i una petita zona industrial terciària en el sòl situat entre la carretera BV-2002 i la línia del ferrocarril (en l'entorn de l'estació d'FGC Molí Nou – Ciutat Cooperativa), amb l'objecte de fer possible projectes de remodelació i millora de les estacions ferroviàries (remodelació de l'estació d'FGC Sant Boi i construcció de dues noves rotondes a la BV-2002, amb els carrers Frederic Mompou i l'avinguda Marià Girona – carrer Bonaventura).

En l'actualitat l'àmbit objecte d'estudi està ocupat, majoritàriament, pel traçat lineal d'infraestructures viàries, ferroviàries i hidràuliques, així com els seus espais annexos. La superfície total de l'àmbit és de 284.331m², dels quals 201.470m² pertanyen al municipi de Sant Boi de Llobregat i 82.861m² al de Sant Joan Despí.

La figura de planejament pretén, bàsicament, adaptar el planejament a la realitat existent, per tant no es planteja canvis significatius que puguin afectar la mobilitat generada.

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 carretera BV-2002. Tram comprès entre el límit del terme de Sant Boi de Llobregat amb Santa Coloma de Cervelló i la nova rotonda de l'avinguda. Marià Girona* 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 4.819m² de sòl industrial terciari
- Es destina a zona verda 80.818m²
- La creació de 194m² de sòl destinat a un equipaments administratius
- La resta de sòl es destina a sistema ferroviari (49.397m²), sistema viari (112.243m²), sistema hidrològic (13.948m²), protecció de sistemes generals i sòl rústic protegit de valor agrícola (4.772m²).

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

L'estudi de mobilitat de la modificació puntual estima que el sector generarà un total de **340 desplaçaments/dia feiner, 170 per sentit**.

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)
industrial terciari	4.819,07	580,62	241	290
equipaments	193,54		39	48
zona verda	80.817,63		4.041	
sistema hidrològic	13.947,68			
vialitat i ferroviari	161.639,65			
TOTAL	284.331,00	580,62	4.321	338

L'estudi de mobilitat considera una ràtio assimilable als usos comercials (50 viatges / 100 m² sostre) per a la nova estació de servei i per al nou sector terciari, i conclou que la benzineria generarà 48 viatges/dia mentre que el sòl de clau 22bc en generarà 290.

En relació als espais lliures, l'estudi considera que aquests no generaran nova mobilitat, doncs pràcticament no hi ha increment de superfície i no es preveu executar obres d'urbanització que puguin provocar l'afluència de visitants.

Pel que fa al repartiment modal, l'estudi aporta dades de l'EMQ 2006 per a Sant Boi de Llobregat. En conjunt, el repartiment modal de la nova mobilitat serà:

Repartiment modal proposat	A PEU / BICI	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT
% quota modal	8,6%	23,1%	68,3%
Viatges / dia feiner	29	78	231

L'estudi planteja una mobilitat més basada en els modes motoritzats que el que resulta de l'EMQ 2006, per la tipologia dels nous usos (benzinera i zona industrial – terciària).

4. Mobilitat en vehicle privat

L'estudi concreta la demanda de la carretera BV-2002 en dia feiner: 22.946 vehicles/dia, dels quals 2.118 són vehicles pesants.

No es descriu l'estat de la xarxa actual d'accés al sector.

5. Xarxa de transport públic

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

- Autobús
 - 2 línies de transport urbà diürn (SB1 i SB2)
 - 3 línies interurbanes diürnes (L75, L76 i L96)
 - 1 línia interurbana nocturna (N13), que connecta Sant Boi de Llobregat
- FGC
 - 2 estacions: Sant Boi i Molí Nou – Ciutat Cooperativa, aquesta segona al costat de la nova parcel·la terciària.

L'estudi mostra gràficament els recorreguts i la localització de les parades de transport públic en relació a l'àmbit d'estudi.

6. Mobilitat a peu i en bicicleta

L'estudi afirma que l'actual vorera en paral·lel a la carretera BV-2002 té una amplada d'1,80 m.

En relació a la bicicleta, l'estudi afirma que la xarxa ciclable de Sant Boi de Llobregat permet arribar a l'àmbit d'estudi. L'estació d'FGC Molí Nou – Ciutat Cooperativa disposa d'un aparcament segur 'Bicibox'.

No es preveu que la nova benzina atregui viatges a peu o en bicicleta. Els nous usos terciaris sí que preveuen atraure i generar 29 desplaçaments diaris en modes no motoritzats.

Caldrà garantir la continuïtat en tot moment entre el sector i els centres urbans propers.

7. Incidència de la mobilitat generada

L'estudi concreta que els 231 viatges en transport privat motoritzat impliquen 162 vehicles/dia, que en l'hora punta representaran 14 vehicles d'entrada (matí) o de sortida (tarda). Aquesta nova demanda no suposa cap problema per a la configuració actual de la carretera BV-2002.

En relació al transport públic, l'estudi afirma que els 78 nous desplaçaments podran ser realitzats en línies de bus urbà, interurbà o FGC, sense que calgui augmentar o modificar els serveis existents.

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)	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turisme	Total aparcaments motocicleta
industrial terciari	4.819,07	580,62	6		
equipaments	193,54		2		
zona verda	80.817,63		808		
sistema hidrològic	13.947,68				
vialitat i ferroviari	161.639,65				
TOTAL	284.331,00	580,62	816	0	0

L'estudi de mobilitat aplica les ràtios d'aparcament del Decret en relació a les bicicletes per als usos terciaris, i conclou que és necessari reservar 6 places en total. En relació als altres usos, l'estudi no concreta cap reserva. Així, la proposta final és:

Usos	Àrea (m ²)	Sostre edificable (m ²)	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turisme	Total aparcaments motocicleta
industrial terciari	4.819,07	580,62	6		
equipaments	193,54				
zona verda	80.817,63				
sistema hidrològic	13.947,68				
vialitat i ferroviari	161.639,65				
TOTAL	284.331,00	580,62	6	0	0

Des de la redacció del present informe es recomana que els espais habilitats per a l'aparcament de bicicletes tinguin un accés fàcil i directe, de manera que no es desincentivi l'ús d'aquests vehicles.

L'estudi concreta que caldria prohibir l'aparcament de les motocicletes sobre les voreres, per tal de facilitar l'accessibilitat dels vianants.

9. Distribució Urbana de Mercaderies

L'estudi no esmenta 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.

Respecte de les places destinades a les operacions de càrrega i descàrrega, l'article 6 del Decret indica que cal efectuar una reserva d'1 plaça de 3 m x 8 m a la via pública per cada 1.000 m² de sostre destinat a comerç i cada 2.000 m² de sostre destinat a oficines. L'estudi indica que la parcel·la terciària té les dimensions adequades per acollir en el seu interior els espais específics per efectuar aquestes operacions.

Recomanació 1

Una vegada es determini l'ús final del sostre terciari caldrà tenir en compte la reserva de sostre per a magatzem, així com les reserves de places per a les operacions de càrrega i descàrrega, per tal de donar compliment a l'article 6 del Decret.

10. Mesures correctores

Xarxa de transport públic

L'estudi indica que caldrà modificar la situació de la marquesina de la parada de bus situada al costat de la parcel·la terciària i de l'estació d'FGC Molí Nou – Ciutat Cooperativa, ja que la seva ubicació actual dificultarà el moviment dels vehicles que accedeixin a la futura estació del servei.

Xarxa bàsica per a vehicles

L'estudi indica que l'oferta actual és adequada i no aporta cap proposta de millora.

Xarxa de vianants i bicicleta

No s'efectua cap proposta.

Caldrà garantir que la xarxa existent i prevista és contínua en relació amb els nuclis urbans i les parades de transport públic.

11. Mobilitat i gènere

L'estudi aporta diferents indicadors però no concreta cap xifra que mostri els diferents patrons de mobilitat entre homes i dones.

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 els casos de Sant Joan Despí i Sant Boi de Llobregat) han d'incorporar les dades necessàries per avaluar la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica.

L'estudi analitza la contaminació produïda pel desenvolupament del planejament, però no concreta la font dels factors d'emissió emprats. Es conclou que diàriament es generaran a l'atmosfera 155,5 g/km diaris i 0,65 tones de partícules en suspensió.

Recomanació 2

Caldria concretar les fonts dels factors d'emissió utilitzats. Si no es disposa de més eines, es proposa utilitzar el programa AMBIMOB-U, que aproxima les emissions generades en desplaçaments urbans o l'aplicatiu que es troba en el WEB de l'ATM

13. Conclusions

Es considera que l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada de la *Modificació Puntual del PGM a l'entorn de la carretera BV-2002. Tram comprès entre el límit del terme de Sant Boi de Llobregat amb Santa Coloma de Cervelló i la nova rotonda de l'avinguda Marià Girona*, a Barcelona, 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**.

Tanmateix se sol·licita als ajuntaments de Sant Boi de Llobregat i de Sant Joan Despí i a l'Àrea Metropolitana de Barcelona, que atenguin les recomanacions que es fan des d'aquest informe. 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, 10 d'abril de 2013

Lluís Alegre i Valls
Cap del Servei de Mobilitat