

Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada de la Modificació del Pla Especial d'adequació de normativa del Polígon industrial Font Santa a Sant Joan Despí

Municipi de Sant Joan Despí
Comarca del Baix Llobregat
Promotor: Ajuntament de Sant Joan Despí
Redactor de l'EAMG: CINESI

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 del Pla Especial d'adequació de normativa del Polígon industrial Font Santa*, a Sant Joan Despí.

1. Antecedents

L'Ajuntament de Sant Joan Despí presenta un estudi d'avaluació de la mobilitat generada per la Modificació de la normativa del Pla Especial al Polígon de la Font Santa de Sant Joan Despí, ubicat al centre del propi municipi. El polígon està envoltat per barris residencials que durant molts anys han actuat com a eix vertebrador de la nova població de la ciutat. Té connexió amb el municipi de Cornellà de Llobregat pel sud-est.

L'àmbit d'actuació de la modificació del Pla Especial comprèn el sòl qualificat com a ús industrial (22a), delimitat per dos subsectors, amb una superfície total aproximada de 540.545 m² incloent els vials. Està subdividit en 19 illes.

Aquesta zona industrial actua com a pol que genera viatges o desplaçaments diaris sobretot per motiu de feina i alhora també genera desplaçaments produïts per la proximitat de diferents equipaments i zones residencials.

L'esmentada modificació consisteix per una banda en el canvi d'usos d'una part de la superfície de les parcel·les ubicades a la perifèria del polígon que es transformaria a comercial en planta baixa (exceptuant el comerç alimentari) i terciari (oficines en plantes pisos, on es podrien instal·lar petits establiments comercials al detall destinats als habitants del propi municipi, així com als usuaris i treballadors del polígon). Per altra banda, es preveu la coexistència de l'ús industrial amb el comercial de planta baixa a algunes parcel·les de l'interior del polígon on part de la superfície es podria destinar a comerç associat a la indústria.

2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada pel canvi d'usos d'una part de la superfície de les parcel·les del Polígon La Font Santa als continguts de la llei de la mobilitat. S'aplicaran com a criteris els establerts en el Decret de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada.

El conjunt d'illes que conformen el polígon té una superfície de 419.293 m². La modificació puntual del Pla Especial preveu la desagregació dels usos actuals del sòl i suposa un nou pol generador de mobilitat, conseqüència de:

- Canvi a ús comercial en planta baixa i terciari d'una part de les parcel·les ubicades a la perifèria del polígon, amb una superfície de 104.009 m².
- Coexistència de l'ús industrial amb el comercial de planta baixa d'algunes parcel·les de l'interior del polígon, on part de la superfície es podria destinar a comerç associat a la indústria, amb una superfície de 157.634 m².
- La superfície de parcel·les no afectades per la Modificació del Pla Especial és de 157.650 m².

3. Estimació de la demanda de mobilitat generada

D'acord amb el Decret d'avaluació de la mobilitat generada, el nombre de desplaçaments màxim que es podria generar actualment al polígon amb una ocupació màxima del 100% i una edificabilitat d'1 m²/m² és de **20.965 desplaçaments al dia**.

La taula següent mostra la mobilitat generada amb els usos actuals i amb una ocupació total:

Usos	Àrea (m ²)	Sostre edificable (m ²)	Nre. habitatges	Viatges generats habitatge	Viatges generats (m ²) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
industrial	419.293,00	419.293,00			20.965	20.965
TOTAL	419.293,00	419.293,00			20.965	20.965

L'EAMG també estima la mobilitat futura del polígon amb una ocupació del polígon del 100% i aplica una ràtio de viatges generats /dia per a l'ús comercial inferior a la que especifica el Decret 344/2006 (50 viatges / 100 m² sostre) donat que el considera elevat per al tipus de comerç que preveu la modificació, que serà un comerç de proximitat com el que es dóna al carrer del Bon Viatge al barri del Centre o als diferents carrers comercials de les Planes. Segons això considera les següents ràtios:

- Comercial terciari: 15 viatges / 100 m² de sostre
- Comercial lligat amb l'activitat: 10 viatges / 100 m² de sostre.

Segons aquestes dades, l'estudi estima que amb el canvi d'usos i amb una ocupació màxima del 100% es generaran **39.247 desplaçaments diaris, 19.623 per sentit**.

La taula següent mostra la mobilitat futura prevista per una ocupació del 100% aplicant les ràtios que indica el Decret i les considerades a l'EAMG:

Usos	Àrea (m ²)	Sostre edificable (m ²)	Nre. habitatges	Viatges generats habitatge	Viatges generats (m ²) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
comercial terciari	104.009,00	104.009,00			130.822	15.601
comercial lligat amb activitat	157.634,00	157.634,00				15.763
industrial	157.650,00	157.650,00			7.883	7.883
TOTAL	419.293,00	419.293,00			138.704	39.247

L'EAMG conclou que el potencial màxim del polígon industrial segons el canvi d'usos proposat produiria un increment de desplaçaments respecte als màxims que genera el polígon amb l'ús industrial actual (20.965 desplaçaments al dia). Aquest increment de desplaçaments seria de **18.283 nous desplaçaments diaris**.

Pel que fa al repartiment modal l'estudi fa una proposta per a la nova mobilitat donant més protagonisme als modes no motoritzats, a peu i en bicicleta, atès que gran part dels comerços s'ubicaran en zones limítrofes a àrees urbanitzades promovent un comerç de proximitat amb els residents de Sant Joan Despí.

Repartiment modal proposat	A PEU / BICI	TRANSPORT COL·LECTIU	VEHICLE PRIVAT	TOTAL DESPLAÇAMENTS
% quota modal	20,0%	20,9%	59,1%	100,0%
Viatges / dia feiner	7.850	8.203	23.195	39.247

4. Mobilitat en vehicle privat

L'EAMG descriu l'estructura viària que dona accés al polígon i destaca que aquesta es troba condicionada per les vies del ferrocarril. Per una banda, el carrer de la Creu d'en Muntaner, dona accés al polígon pel nord - oest. Per altra banda, l'avinguda Barcelona travessa el polígon pel nord – oest.

L'estudi concreta també la jerarquia de la xarxa local del municipi.

Pel que fa a la demanda de trànsit, l'estudi aporta dades extretes del Pla de Mobilitat Urbana de Sant Joan Despí, de les intensitats de trànsit i els nivells de servei, en les hores puntes del matí i de la tarda. L'estudi destaca que al carrer Sant Martí de l'Erm entre les avingudes de Barcelona i Generalitat el nivell de servei és D, a causa de la mobilitat que generen els equipaments.

5. Xarxa de transport públic

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

- Autobús:
 - Línies metropolitanes diürnes (ROSANBUS S:L i OLIVERAS S.L):
 - L78: Sant Joan Despí – Barcelona. Plaça Espanya – Sant Boi. L'interval de pas en dies feiners és d'entre 13 – 18 min. L'interval de pas en dissabtes és d'entre 21 i 23 min i els festius d'entre 25 i 30 min.
 - L10: El Prat de Llobregat – Sant Feliu de Llobregat. L'interval de pas en dies feiners és de 20 min, mentre que els dissabtes i festius és de 30 min.
 - L46: Cornellà de Llobregat – Sant Just Desvern. L'interval de pas en dies feiners és de 15 min, els dissabtes de 20 min i els festius de 30 min.
 - L77: Sant Joan Despí – El Prat de Llobregat. L'interval de pas tant els dies feiners com els dissabtes i festius és de 30 min.
 - La L78 i L46 ofereixen una cobertura territorial del polígon en la que les parades es troben en un radi d'uns 300 m i amb un interval de pas igual o inferior a 15 minuts.
- Renfe: el polígon industrial Font Santa està servit per l'estació de Sant Joan Despí de les línies R1 i R4, situada en un radi de 1.000 m. La línia R1 ofereix un servei cada 30 min en dies feiners, mentre que els dissabtes i festius no ofereix servei. La línia R4 ofereix un servei cada 15 minuts els dies feiners i de 20 min els dissabtes i festius.
- Tramvia: l'estació més propera és la de La Font Santa de la línia T2, situada en un radi de 700 m. En dies feiners s'ofereix un servei cada 12 minuts, els dissabtes un servei cada 16 minuts i els festius un servei cada 20 minuts.

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 recull la classificació de la xarxa de vianants i la ubicació dels centres generadors de mobilitat, mitjançant la informació recollida al document de Diagnosi del Pla de Mobilitat Urbana de Sant Joan Despí.

L'avinguda de Barcelona forma part de la xarxa principal de vianants, així com l'avinguda de la Generalitat. Els carrers del Samontà, Jacint Verdaguer i Sant Martí de l'Erm pertanyen a la xarxa secundària de vianants.

Al nord de l'avinguda Barcelona, existeix un predomini de voreres amb amplades de pas lliure inferior als 1,8 m. Els passos de vianants estan senyalitzats i en general es troben en bon estat, tot i que poden estar deteriorats a causa de l'aixecament del paviment provocat per les arrels dels arbres. Per contra, moltes vegades són molt llargs i no estan dotats de semàfors el que dificulta el pas dels vianants.

Al sud de l'avinguda Barcelona, les voreres de l'avinguda Mare de Déu Montserrat, normalment tenen una amplada superior a 1,80 m, però a la resta de carrers hi ha amplades lliures inferiors, on la falta d'espai útil per al vianant ve condicionada bàsicament pels escossells dels arbres. En general, els passos de vianants estan senyalitzats i hi ha algun punt on no estan pintats.

L'estudi dibuixa els itineraris que amb el nucli urbà de Sant Joan Despí i realitza una classificació de la xarxa segons siguin vies principals o secundàries.

En relació a la bicicleta i segons les dades recollides al document de Diagnosi del PMU de Sant Joan Despí, la xarxa ciclista del municipi és extensa i es troba en bon estat. Al polígon industrial, tant al carrer Creu d'en Muntaner com a l'avinguda Generalitat hi ha un carril bici en calçada en tot el seu recorregut. A l'avinguda de Barcelona i l'avinguda Mare de Déu de Montserrat són les voreres les que estan equipades amb carril bici.

L'EAMG incorpora un mapa amb la classificació de la xarxa ciclista i els aparcaments que es concentren a l'interior de la illa formada per l'avinguda de Barcelona, el carrer Sant Martí de l'Erm i l'avinguda Generalitat, per tal de donar cobertura als diferents equipaments. De la mateixa manera que amb la xarxa de vianants, la segona fase del Pla de Mobilitat Urbana del municipi donarà resposta a una sèrie de mancances detectades.

7. Incidència de la mobilitat generada

L'estudi aporta dades respecte a la distribució horària de la mobilitat i avalua la incidència dels nous desplaçaments en vehicle privat sobre la xarxa viària existent durant les hores punta del matí i de la tarda. Dels resultats obtinguts es conclou que l'increment de trànsit en la situació futura no comportarà congestions de trànsit en els carrers del polígon, ni tampoc repercutirà en el nivell de servei dels enllaços entre la xarxa viària i les vies d'alta capacitat. L'estudi assenyala que la xarxa actual té suficient potencial per absorbir el trànsit generat pel canvi d'usos al polígon de la Font Santa.

Pel que al transport públic, l'estudi fa referència al Pla de Mobilitat Urbana de Sant Joan Despí on es realitza una anàlisi dels problemes de càrrega del transport públic. Segons aquest, la única línia que presenta problemes de càrrega durant les hores punta, segons comptatges efectuats durant l'any 2013, és la línia 79 que connecta Barcelona amb Sant Boi de Llobregat, però aquesta no dona servei al polígon industrial Font Santa.

L'estudi assenyala també que l'Ajuntament amb la col·laboració de l'Àrea Metropolitana hauran de vetllar pel bon funcionament del transport públic.

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,

	Àrea (m ²)	Sostre edificable (m ²)	Total aparcaments bicicleta
comercial	261.643,00	261.643,00	2.616
comercial terciari	104.009,00	104.009,00	
comercial lligat amb activitat	157.634,00	157.634,00	
industrial	157.650,00	157.650,00	
TOTAL	419.293,00	419.293,00	2.616

L'estudi de mobilitat determina el nombre de places d'aparcament per a bicicletes a reservar fora calçada. Aplicant el ràtio que marca el Decret el nombre total de places a preveure per a una ocupació del 100% és de **2.616 places**.

Tot i això, l'estudi considera elevat aquest nombre de places i proposa una reserva d'unes 150 places, atenent a les dades del Pla de Mobilitat Urbana que per l'escenari 2018 preveu un 2,8% de desplaçaments en bicicleta, que aplicats als nous desplaçaments serien 271 desplaçaments en ambdós sentits.

L'estudi assenyala que al polígon industrial s'estima un total de 2.200 places d'aparcament lliure per a vehicles. Pel que fa a l'aparcament de motos hi ha 74 places. A més, també hi ha 30 places d'aparcament en zona blava i 55 places dels aparcaments públics dels que disposa l'estació de rodalies, exclusiu per als usuaris del servei de rodalies.

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, i en el cas que no estigui definida una tipologia específica que requereixi una dotació superior, la dotació d'aparcament prevista ha de ser de 2 places per cada 100 m² de superfície de venda:

- 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.

	Àrea (m ²)	Sostre edificable (m ²)	Total aparcaments turismes
o			
comercial	261.643,00	261.643,00	5.233
comercial terciari	104.009,00	104.009,00	
comercial lligat amb activitat	157.634,00	157.634,00	
industrial	157.650,00	157.650,00	
TOTAL	419.293,00	419.293,00	5.233

Aplicant la ràtio que marca el Decret 378/2006 el nombre de places a preveure lligades amb la superfície de comercial terciari i comercial lligat a l'activitat per a una ocupació del 100% seria de **5.233 places**.

L'estudi considera elevada aquesta dotació, atès que el tipus de comerç no serà de primera necessitat ni les reserves de sòl previstes corresponen a gran superfícies comercials. A més, la localització dels establiments a les zones limítrofes a les àrees urbanes comportarà una bona accessibilitat tant a peu com en transport públic. Així doncs, proposa preveure la meitat de les places, 2.600 places i remarca que l'actual oferta d'aparcament té una capacitat suficient per absorbir la demanda.

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.

9. Distribució Urbana de Mercaderies

L'estudi, concreta la necessitat, seguint els requeriments de l'article 6 del Decret, d'aconseguir una distribució àgil i ordenada de les mercaderies i reservar places de 3 x 8 metres a la xarxa viària per a càrrega i descàrrega de mercaderies, amb una ràtio per a ús comercial de 1 plaça per cada 1.000 m² de superfície de venda o 1 plaça per cada 8 establiments . Aplicant aquesta ràtio preveu una reserva de **262 places** per a maniobres de càrrega i descàrrega.

Assenyala que la seva ubicació anirà en funció de les empreses existents que modifiquin el seu ús o de la implantació de noves empreses amb superfície destinada a la venda.

10. Mesures correctores

Xarxa de transport públic

L'estudi no proposa cap millora en la xarxa de transport públic.

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 destaca el projecte d'Anella Verda que està desenvolupant l'Ajuntament de Sant Joan Despí en col·laboració amb el Departament de promoció i Conservació de l'Espai Públic de l'Àrea Metropolitana de Barcelona, amb l'objectiu de crear itineraris amables per a vianants i ciclistes que uneixin els parcs i els espais verds del municipi.

Al polígon de la Font Santa es preveu millorar les condicions de mobilitat dels modes més sostenible, a peu i en bicicleta, per l'avinguda de la Generalitat conjuntament amb el carrer de Jacint Verdaguer. Aquestes actuacions milloraran l'accessibilitat dels itineraris i la seva seguretat, facilitant l'accés als barris i les estacions de transport públic.

11. Mobilitat i gènere

L'estudi aporta indicadors de gènere amb dades que demostren que les dones residents a Sant Joan Despí presenten una major mobilitat personal (34,8%) que els homes (30,1%).

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 Joan Despí) han d'incorporar les dades necessàries per avaluar la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica.

L'estudi aporta dades d'avaluació de la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica i recomana que l'Ajuntament de Sant Joan Despí prengui mesures correctores per minimitzar les emissions de contaminants, per exemple promovent que els vehicles menys contaminants (elèctrics o híbrids) puguin aparcar gratuïtament a les places en zona blava.

13. Conclusions

L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada per la *Modificació del Pla Especial d'adequació de normativa del Polígon industrial Font Santa*, a Sant Joan Despí, compta amb els elements necessaris per aconseguir una mobilitat sostenible, d'acord amb els principis de la Llei de la Mobilitat 9/2003 i del propi Decret 344/2006, per la qual cosa s'emet **informe favorable**.

Barcelona, 31 de gener de 2014

Vist-i-plau

Lluís Alegre i Valls
Cap del Servei de Mobilitat

Marc A. García i López
Director tècnic