

**Informe relatiu a l'Estudi d'avaluació de la mobilitat generada pel Pla de Millora Urbana del sector "Crta. Reial – Parc de Torreblanca" (T.M. Sant Just Desvern)**

**Municipi de Sant Just Desvern**  
**Comarca del Baix Llobregat**  
Promotor: Junta de Compensació La Vall  
de Sant Just  
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 pel Pla de Millora Urbana del sector "Crta. Reial – Parc de Torreblanca" (T.M. Sant Just Desvern).

### **1. Antecedents**

L'àmbit del present Pla de Millora Urbana compren els terrenys confrontants a la carretera Reial, en el tram situat entre el node urbà conformats a l'entorn de la seva confluència amb el carrer Blasco de Garay i el Parc de Torreblanca, a l'extrem oest del municipi. Aquest àmbit es correspon amb el sector de PMU "Ctra. Reial – Torreblanca" establert per la Modificació del Pla general metropolità a l'àrea de contacte entre el Parc de Collserola i el nucli urbà de Sant Just Desvern.

El present Pla de Millora Urbana concreta l'ordenació del sector i les superfícies de sostre previstes. El principal ús del sector és el residencial (amb possibilitat de comercial en planta baixa) i es complementa amb més de 3.200 metres quadrats de zones verdes.

### **2. Objecte**

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'Estudi d'avaluació de la mobilitat generada pel Pla de Millora Urbana del sector "Crta. Reial – Parc de Torreblanca" (T.M. Sant Just Desvern), als continguts de la Llei de la mobilitat, i s'aplicaran com a criteris els establerts en el Decret 344/2006, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada.

L'àmbit del Pla de Millora Urbana té una superfície de 16.413 m<sup>2</sup> de sòl i el seu desenvolupament suposa un pol generador de mobilitat conseqüència de la definició de:

- 24.600 m<sup>2</sup> de sostre residencial amb possibilitat d'ús comercial a la planta baixa.
- 3.217,25 m<sup>2</sup> de sòl de zona verda.

### **3. Estimació de la demanda de mobilitat generada**

L'Estudi de mobilitat del Pla de Millora Urbana estableix diferents hipòtesis en funció de la superfície de sostre destinada a l'ús comercial en la planta baixa dels edificis. Estima

que el sector generarà com a màxim 3.890 desplaçaments/dia. El càlcul d'aquest valor s'obté a partir de:

- En els usos comercial s'aplica una ràtio de 50 desplaçaments per 100 m<sup>2</sup> de sostre, i es considera que la superfície màxima serà de 3.574 m<sup>2</sup> (corresponent a tota la planta baixa, hipòtesi més desfavorable).
- En l'ús d'habitatge es considera una ràtio de 10 viatges per 100 m<sup>2</sup> de sostre a la superfície prevista.
- En relació a la zona verda, s'ha considerat que aquests espais lliures no generaran uns desplaçaments per si mateixos, ja que són espais de connexió, formant part de la xarxa viària per a vianants i bicicletes.

La taula següent mostra la mobilitat generada segons les ràtios que indica el Decret i l'Estudi de mobilitat (darrera columna):

Usos	Àrea (m <sup>2</sup> )	Sostre edificable (m <sup>2</sup> )	Nre. Habitatges o llits hotel	Viatges generats (m <sup>2</sup> ) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
Residencial	6.868,07	21.026,00	210	1.764	2.103
Comercial		3.574,00		1.787	1.787
Zona verda	3.217,25			161	
Serveis tècnics	87,80				
Vialitat	6.240,04				
<b>TOTAL</b>	16.413,16	24.600,00		3.712	3.890

Des de l'equip de redacció del present informe s'accepta la proposta de mobilitat generada. Únicament es recorda que si en aquest àmbit s'hi implanta un establiment comercial amb una superfície de venda igual o superior a 2.500 metres quadrats, serà necessari la realització de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada, d'acord amb el que estableix la normativa sectorial vigent.

En relació al repartiment modal, l'estudi cita les dades de l'Enquesta de Mobilitat Quotidiana de 2006 referent al municipi de Sant Just Desvern, tant pels desplaçaments interns com pels externs. En relació a la nova mobilitat generada aplica el mateix repartiment modal a l'obtingut en l'EMQ de 2006.

Repartiment modal proposat	A PEU / BICI	TRANSPORT COL-LECTIU	VEHICLE PRIVAT
% quota modal	32,6%	16,2%	51,2%
Viatges/dia	1.267	630	1.993

Finalment l'estudi també proposa una la distribució territorial i horària de la mobilitat (considera un factor d'hora punta del 10%).

Des de la redacció del present informe es considera vàlida la caracterització de la mobilitat generada pel sector.

#### **4. Mobilitat en vehicle privat**

Pel que fa a la xarxa viària d'accés a l'àmbit d'estudi, l'EAMG fa referència tant a les infraestructures viàries interurbanes d'accés a la població (Autovia B-23, carretera Reial (antiga N-340)), com a les principals vies urbanes d'accés a l'àmbit d'estudi (la mateixa carretera Reial, la Rambla de Sant Just i l'avinguda Indústria).

En relació a les intensitats de trànsit en l'àmbit del PMU, l'estudi apunta informació d'un aforament de trànsit de l'any 2014 (extret del Pla de Mobilitat Urbana de Sant Feliu de Llobregat), segons el qual aquest vial presenta una intensitat de trànsit de 17.000 vehicles/dia.

Des de l'equip redactor del present informe s'accepta la informació aportada.

#### **5. Xarxa de transport públic**

L'Estudi descriu l'oferta de transport públic que dona cobertura al sector. La principal oferta fa referència a la línia del tramvia (T3) i aporta informació del seu recorregut, horaris de funcionament, expedicions en hora punta i la seva ocupació mitjana i màxima.

Per altra banda, l'estudi també aporta informació de les línies de transport urbà i interurbà properes al sector (L50, L51, L57, L60, L61, L62, L64, L65, 63, L46 i N12). També s'aporta informació dels horaris de funcionament, expedicions en hora punta i els nivells d'ocupació de les línies de l'AMB (de les línies de Soler i Sauret no s'ha pogut obtenir dades actualitzades de la càrrega dels autobusos).

Des de l'equip redactor del present informe s'accepta la informació aportada.

#### **6. Mobilitat a peu i en bicicleta**

L'Estudi descriu la xarxa per a vianants entorn del PMU i en fa la seva representació gràfica a una escala adequada.

En relació a la xarxa per a bicicletes, l'estudi descriu els itineraris actuals, ja siguin carrils segregats (carretera Reial, carrer Torreblanca, plaça Montserrat Roig, avinguda Lluís Companys, avinguda Indústria...) com en convivència amb el trànsit rodat, i en fa la seva representació gràfica a una escala adequada.

Des de l'equip de redacció del present informe es considera vàlida la documentació aportada.

#### **7. Incidència de la mobilitat generada**

L'estudi considera que el desenvolupament del sector suposarà un increment de la demanda de 560 nous usuaris de transport públic i de 1.426 vehicles/dia (considerant 1,2 ocupants per vehicle).

En relació al vehicle privat, l'estudi cita que la carretera Reial funciona amb una capacitat en hora punta del 60% (1.700 vehicles/hora sobre una capacitat de 2.800) i considera que l'increment de mobilitat en hora punta (150 vehicles), podran ser absorbits per la xarxa sense arribar a nivells de saturació.

En relació al transport públic es fa l'estimació de la nova demanda generada per àmbits geogràfics (uns 63 desplaçaments en hora punta) i es contrasta amb l'oferta existent (només el tramvia pot donar cabuda a gairebé 700 passatgers/hora).

Des de l'equip de redacció del present informe es considera vàlida la documentació aportada.

## **8. Estimació de la demanda d'aparcament**

Pel que fa a les places d'aparcament a reservar fora de calçada, el Decret 344/2006, estableix l'obligació de reservar places fora de la via pública destinades a aparcament per a bicicletes en tots els usos, i per a turismes i motocicletes en cas d'ús residencial, d'estacions de ferrocarril i d'autobusos interurbans.

Pel que fa a la reserva de **places d'aparcament per a bicicletes**, l'estudi en fa una previsió aplicant les ràtios del Decret 344/2006 però realitza diferents hipòtesis en funció de l'ús de la planta baixa (comercial o residencial). En base a aquest criteri dins de l'edificació caldrà preveure entre 472 i 492, mentre que a la zona verda en calen 32. En relació a aquestes darreres, l'EAMG proposa reservar l'espai per a les 32 places però instal·lar només 10 places, donat que considera que no atraurà viatges. L'oferta d'estacionament s'anirà ampliant a mesura que s'ampliï la demanda. Des de la redacció del present informe s'accepta la solució adoptada, puntualitzant que si és necessària aquesta ampliació de la dotació de les places d'aparcament per a bicicletes anirà a càrrec del promotor.

En relació a la dotació d'aparcament per a **vehicles**, l'EAMG en fa la previsió en base a les ràtios que preveu el Decret 344/2006 (entre 210 i 246 places per a turismes i entre 105 i 123 per a motocicletes). A banda d'aquest aspecte i d'acord amb les prescripcions dels serveis tècnics municipals, l'estudi també inclou una reserva d'aparcament a la via pública de cabuda equivalent a l'actual (50 places), ubicades en un carril de servei amb aparcament en cordó a banda i banda, sobre la plataforma única de prioritat invertida de la voravia. Cita que algunes de les 50 places es podrien reservar, doncs, com a places Park&Ride per la parada del Trambaix Torreblanca, conservant aquesta funció de l'aparcament actual.

Per altra banda l'estudi també especifica que donarà compliment al Reial Decret 1053/2014, ja que es preveu que en els estacionaments dels edificis d'habitatges del sector cal la instal·lació en les zones comunitàries de manera que hi hagi la possibilitat de fer derivacions a estacions de recàrrega en places de l'aparcament. També es preveu una estació de recàrrega elèctrica a la zona d'estacionament en cordó a la carretera Reial.

**Recomanació 1.** Tenint en compte la dotació d'aparcament prevista a la via pública es recomana inicialment instal·lar 1 punt recàrrega elèctrica a la zona d'estacionament, ampliable a 2 en funció de la demanda.

La taula següent mostra les reserves d'aparcament segons les ràtios que indica el Decret, i entre parèntesi s'indica les que reserva l'Estudi de mobilitat. La forquilla de variació de les dades depèn del nombre d'habitatges màxim considerat (variable en funció de l'ocupació de l'ús comercial a la planta baixa).

Usos	Àrea (m <sup>2</sup> )	Nre. Habitatges o llits hotel	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turisme	Total aparcaments motocicleta
Residencial	6.868,07	246	472-492 (472-492)	210-246 (210-246)	105-123 (105-123)
Zona verda	3.217,25		32 (10)		
Vialitat	6.240,04				
<b>TOTAL</b>	16.413,16		<b>504-524</b> <b>(482-502)</b>	<b>210-246</b> <b>(210-246)</b>	<b>105-123</b> <b>(105-123)</b>

## 9. Distribució Urbana de Mercaderies

El Decret 344/2006 assenyala que resulta necessari la reserva de places d'aparcament a la xarxa viària, de dimensió 3 x 8 metres i destinades a càrrega i descàrrega de mercaderies. La ràtio que estableix és d'1 plaça/1.000 m<sup>2</sup> de superfície comercial. L'EAMG indica que caldrà incloure entre 2 i 4 places destinades a aquesta funció (segons la superfície comercial prevista). L'EAMG proposa ubicar aquestes places al carril de servei paral·lel a la carretera Reial.

Per altra banda, a fi de reduir el nombre d'operacions de càrrega i descàrrega, el Decret 344/2006 fixa que els locals comercials han de destinar per a magatzem un mínim d'un 10% del sostre, tret que es tracti d'activitats comercials que per les seves característiques especials, justifiquin adequadament la manca de necessitat de magatzem per als seus productes. L'EAMG incorpora aquest precepte i especifica que caldrà garantir aquest percentatge mínim.

## 10. Mesures correctores

### Xarxa de transport públic:

El PMU no preveu cap actuació específica en la xarxa de transport públic.

### Xarxa bàsica per a vehicles

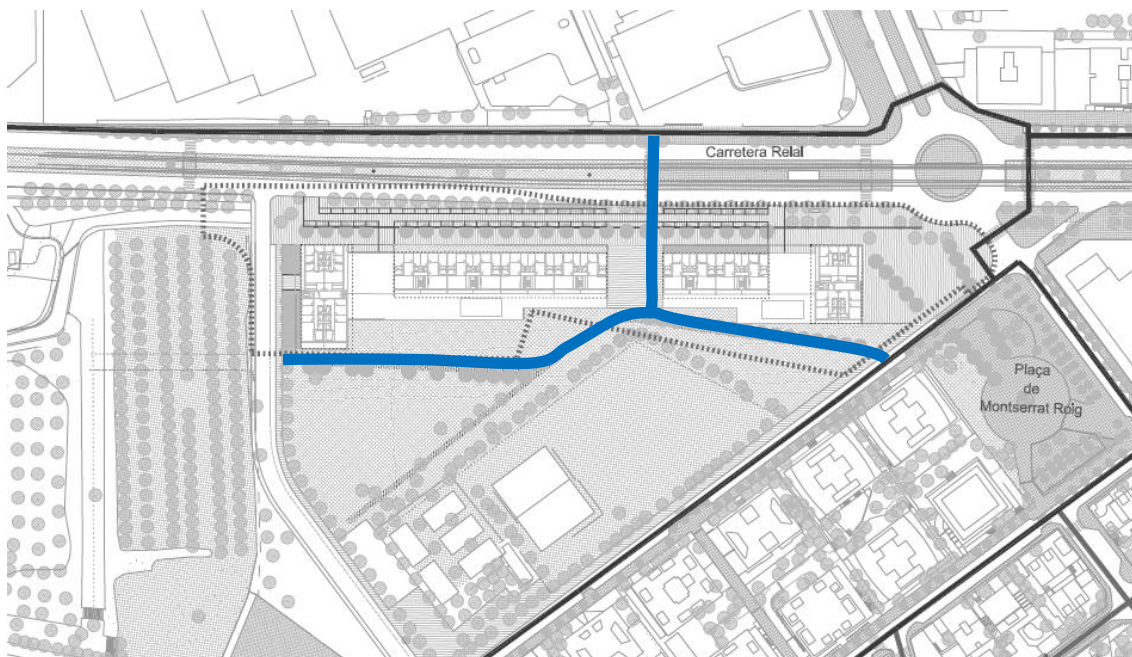
El sector haurà d'urbanitzar l'acabament del carrer situat entre el Consell Comarcal del Baix Llobregat i l'àmbit l'actuació, així com la connexió entre la ctra. Reial i el carrer de Rubió i Tudurí. Aquest darrer vial passarà d'una secció de 12 metres del pla general vigent a 17 metres.

### Xarxa de vianants i bicicletes

En relació a la xarxa de vianants, el desenvolupament del PMU suposarà la creació d'una vorera d'uns 15 metres a la carretera Reial i un espai lliure proper a la rotonda. Per altra banda, entre els dos blocs d'habitatges hi haurà un espai per als vianants que permetrà una nova connexió entre la carretera Reial i el carrer Torreblanca. Finalment el carrer Rubió i Tudurí, d'accés al Consell Comarcal del Baix Llobregat i al parc de Torreblanca, es reurbanitzarà garantint la continuïtat i l'accessibilitat a peu des del sector del PMU al parc.

En relació a la xarxa per a bicicletes, el PMU no incorpora cap actuació específica.

**Recomanació 2.** Tenint en compte els itineraris per a bicicletes actuals i la configuració de l'itinerari a la rotonda (carretera Reial amb Blasco de Garay) es recomana preveure un itinerari que connecti la carretera Reial amb els carrers de Torreblanca i de Rubí Tudurí (vegeu el croquis següent).



## 11. Mobilitat i gènere

L'Estudi incorpora una mínima informació referent a indicadors de gènere.

## 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 és el cas de Sant Just Desvern) han d'incorporar les dades necessàries per avaluar la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica.

L'estudi inclou una avaluació de la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica, fent servir la metodologia pròpia, considerant els consums mitjos dels diferents vehicles que fixa la Direcció General de Trànsit i els factors d'emissió que cita l'ICAEN. Calcula les emissions de CO, NO<sub>x</sub>, PM<sub>10</sub>, CO<sub>2</sub>, HC i SO<sub>2</sub>, i no preveu la implantació de cap mesura específica, més enllà de la previsió d'instal·lar punts de recàrrega per a vehicles elèctrics.

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

L'Estudi cita que les actuacions previstes seran assumides pel promotor, si bé no en fa el càlcul dels costos ja que no n'inclou cap vinculada amb el transport públic.

### 14. Conclusions

L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada pel *Pla de Millora Urbana del sector "Ctra. Reial – Parc de Torreblanca" (T.M. Sant Just Desvern)*, 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**. Així mateix, les diferents **recomanacions** que se citen en aquest informe, s'hauran de tenir en compte en la redacció dels corresponents projectes constructius o en les mesures de gestió que correspongui.

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, 25 de maig de 2016

Lluís Alegre i Valls  
Director tècnic