

**Informe relatiu a l'Estudi d'avaluació de la mobilitat generada per la Modificació Puntual del Pla General Metropolità en l'àmbit del Polígon Industrial "Salinas" relativa als usos admesos (T.M. Sant Boi de Llobregat)**

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

Promotor: Ajuntament de Sant Boi de  
Llobregat

Redactor de l'EAMG: Ajuntament de Sant  
Boi de Llobregat

---

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 Pla General Metropolità en l'àmbit del Polígon Industrial "Salinas" relativa als usos admesos (T.M. Sant Boi de Llobregat)*.

## **1. Antecedents**

L'àmbit de la present modificació puntual afecta al polígon industrial Salinas, dins del terme de Sant Boi de Llobregat, que està definit a l'oest per la carretera de la Santa Creu de Calafell (C-245), al sud pel carrer Alacant, al sud-est per l'avinguda Marina i al nord-est pel carrer Saragossa.

La present modificació puntual de pla general metropolità, té com a objectiu que el planejament d'aquest àmbit permeti la implantació del tipus d'establiment comercial que la legislació sectorial en aquesta matèria ja possibilita en l'actualitat o en un futur (sempre i quan siguin conformes amb el Pla General Metropolità). L'any 2011, ja es va tramitar una modificació puntual en aquest àmbit, la qual permetia que una part de l'àmbit es pogués reconvertir l'ús industrial en activitats d'oficina, equipaments esportius o culturals.

La present modificació de planejament planteja que en el front de la carretera de Santa Creu de Calafell, a més de les activitats i usos permesos actuals, alguna de les parcel·les es pugui reconvertir o s'hi pugui incorporar l'ús comercial, segons la regulació comercial vigent.

## **2. Objecte**

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'Estudi d'avaluació de la mobilitat generada per la Modificació Puntual del Pla General Metropolità en l'àmbit del Polígon Industrial "Salinas" relativa als usos admesos (T.M. Sant Boi de Llobregat), 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 de la modificació puntual de planejament té una superfície d'unes 40 hectàrees i un sostre potencial de 67.533,80 m<sup>2</sup>. El seu desenvolupament suposa un pol generador

de mobilitat conseqüència de la substitució d'usos industrials i comercials de baixa generació de mobilitat per d'altres de comercials amb una major generació de mobilitat.

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

L'Estudi de mobilitat de la modificació puntual estima que el sector generarà 23.313 desplaçaments en divendres i 27.121 desplaçaments en dissabte. Aquesta mobilitat suposarà un increment rellevant respecte a la mobilitat generada actual, que s'estima en serà de 12.951 viatges en dia feiner i de 16.759 viatges en dissabte. Per al càlcul de la mobilitat generada s'ha considerat una ràtio de:

- 5 viatges per cada 100 m<sup>2</sup> de sostre en l'ús industrial.
- 15 viatges per cada 100 m<sup>2</sup> de sostre en l'ús d'oficines.
- 50 viatges per cada 100 m<sup>2</sup> de sostre en els usos comercials singulars.
- 96 viatges per cada 100 m<sup>2</sup> de superfície de venda en l'ús comercial alimentari singular en el cas dels divendres, mentre que als dissabtes s'ha incrementat aquesta ràtio fins a 143 viatges/100 m<sup>2</sup> de superfície de venda.

Aquestes ràtios s'apliquen a una estimació de la distribució de la superfície de sostre segons la qual un 30% correspondrà a usos industrials, un 40% a establiments comercials no alimentaris, un 20% a establiments comercials alimentaris i un 10% a oficines i altres activitats admissibles. No obstant això, es recorda que **serà necessari la revisió de l'estudi de mobilitat generada si se supera sensiblement l'aprofitament de sostre comercial indicat en l'EAMG (que es fixa en 40.521 m<sup>2</sup>).**

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)	Viatges generats feiner (EAMG)	Viatges generats dissabte (EAMG)
Comercial	40.521,00	20.261	21.287	25.096
Oficines	6.753,00	1.013	1.013	1.013
Industrial	20.260,00	1.013	1.013	1.013
<b>TOTAL</b>	67.534,00	22.286	23.313	27.121

Des de l'equip de redacció del present informe es considera vàlida aquesta proposta de mobilitat generada.

En relació al repartiment modal, l'estudi fa una hipòtesi de distribució modal en funció dels diferents usos previstos, i també fa una proposta de distribució temporal (per hores i usos) de les entrades i sortides.

Repartiment modal proposat	A PEU / BICI	TRANSPORT COL·LECTIU	VEHICLE PRIVAT
Usos industrials	20%	20%	60%
Ús oficines, cultural i esportiu	30%	15%	55%
Ús comercial no alimentari	5%	15%	80%
Ús comercial alimentari	25%	5%	70%
Viatges/dia divendres	3.127	2.770	17.416
Viatges/dia dissabte	4.079	2.960	20.083

Des de la redacció del present informe, i en base a la consulta de l'enquesta de mobilitat de Sant Boi de Llobregat de l'any 2011, s'accepta aquesta proposta per realitzar l'avaluació de l'impacte de la mobilitat sobre les diferents xarxes.

#### 4. Mobilitat en vehicle privat

L'EAMG descriu quina és la xarxa viària externa d'accés al sector (A-2, C-31C, C-32 i C-245), la xarxa local que hi connecta (av. de la Marina i els carrers Alacant, Castelló, Salines, Osca i Saragossa) i quins són els itineraris d'accés i sortida del sector. També aporta dades de trànsit de la xarxa viària externa (dels aforaments del Departament de Territori i Sostenibilitat), presenta els recomptes de trànsit en hora punta dels principals punts d'accés al sector (plaça del Llobregat, plaça Europa, rotonda situada entre la carretera del Prat i l'avinguda de la Marina i la rotonda situada entre l'avinguda de la Marina i el carrer de la Torre Roja) i calcula el nivell de servei de cadascuna d'aquestes interseccions. També apunta que el principal punt conflictiu fa referència a la rotonda de Can Parellada, la qual no funciona com a tal ja que dóna prioritat a un dels moviments, la qual cosa es tradueix en retencions per als vehicles de Sant Boi en sentit cap a Cornellà. L'estudi descriu que aquesta situació se solucionarà amb les obres que executa el Ministeri de Foment, consistents en la connexió amb qualitat d'autovia del Cinturó Litoral amb la C-32.

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

#### 5. Xarxa de transport públic

L'Estudi recull l'oferta de transport públic existent a l'entorn del sector. Dins del sector o en el seu entorn immediat hi paren les línies urbanes SB1 i SB3 i les interurbanes L70, L72, L78, L81, L82, L85, L86 i L96. L'estudi aporta informació completa del seu funcionament en dia feiner, dissabte i diumenge o festiu (horari, interval de pas, nombre d'expedicions, tipus de vehicle, capacitat del vehicle, etc.). També s'inclou la informació dels serveis actuals (informació aportada per l'AMB).

També s'especifica l'accessibilitat actual del sector respecte a les parades de transport públic.

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

## 6. Mobilitat a peu i en bicicleta

L'Estudi descriu les condicions actuals dels itineraris per a **vianants** extretes del Pla de Mobilitat Urbana de Sant Boi de Llobregat. S'indica que l'àmbit compta amb unes condicions força bones d'accessibilitat i unes voreres amb una amplada d'uns 3 metres. La principal problemàtica relacionada amb la mobilitat a peu es deu a la presència de vehicles aparcats a la vorera.

Quant a la mobilitat amb **bicicleta**, l'EAMG cita que actualment s'estan endegant diferents actuacions per tal de disposar d'un carril bici a la C-245 i que permetrà connectar els diferents municipis d'aquest eix. També s'especifica que actualment ja es disposa de carril bici a la carretera de Santa Creu de Calafell i a un tram del carrer Alacant, i es descriuen les característiques d'aquests itineraris, si bé la xarxa actual encara compta amb moltes mancances.

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

## 7. Incidència de la mobilitat generada

En relació a la **xarxa viària**, l'Estudi preveu 9.257 desplaçaments en vehicle privat en dia feiner i 11.927 en dissabte. Aplicant-hi els factors de repartiment cotxe/moto i els nivells d'ocupació estimats per a cadascun d'ells (tant en divendres com en dissabte) es considera un increment de mobilitat de 4.959 cotxes i 1.653 motocicletes (suma de les entrades i sortides) en dia feiner i de 3.888 cotxes i 2.129 motocicletes en dissabte. S'ha fet una assignació d'aquest increment de trànsit als diferents accessos al sector i confrontant-lo als valors recomptats en hora punta (divendres de 19 a 20h). En base a aquestes hipòtesis i a la metodologia de càlcul CETUR-86, l'estudi considera que en cap dels accessos se superarà el 80% de la seva capacitat màxima dels vials (excepte en el cas de la rotonda de la Parellada). Des de l'equip de redacció del present informe es considera suficient la documentació aportada. No obstant això, tenint en compte el parc mòbil del municipi i la tipologia de la mobilitat associada als establiments comercials es considera que probablement l'estudi sobredimensiona la mobilitat en motocicleta en detriment del cotxe.

En referència al **transport públic**, l'Estudi preveu 1.183 nous viatges en transport públic en dia feiner i 1.373 en dissabte, i considera que el 80% d'aquesta mobilitat serà absorbit pels autobusos urbans/interurbans i el 20% per mitjà de del ferrocarril. Tenint en compte els nivells d'ocupació actual i la nova mobilitat generada es considera suficient l'oferta actual ja que es continuarà disposant d'un 39% de places lliures en dia feiner i 52% en dissabte. Cap de les línies que donen cobertura al sector comptarà amb nivells d'ocupació superiors al 90% (en hora punta).

Des de l'equip de redacció del present informe es considera suficient la documentació aportada. No obstant això, tenint en compte la possibilitat d'obertura el dies festius comercials **es considera necessari aplicar un reforç en l'oferta del servei de transport públic urbà en aquestes dates** (ja que la línia SB3 no circula els dies festius).

## 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 especifica que la modificació puntual no suposa un canvi respecte al planejament vigent, ja que en tots els casos cal preveure 1 plaça d'aparcament per cada 100 m<sup>2</sup> de sostre. Des de la redacció del present informe s'accepta aquest plantejament.

### Recomanació 1

Es recomana la previsió d'aparcament per a bicicletes a fora de la via pública (en emplaçaments segurs i coberts, adreçats a l'estacionament de llarga durada) i d'altres ubicats a l'espai públic (per a aparcament de més curta durada).

### Recomanació 2

Es recomana d'estendre la xarxa d'aparcaments segurs (Bicibox) a dins de l'àmbit de la modificació puntual.

En relació a la dotació d'aparcament per a **vehicles**, l'EAMG fa una previsió en la definició de la modificació puntual, fonamentat en les ràtios que proposa el Decret 378/2006. En aquest sentit considera que serà necessari una dotació aproximada per a 810 vehicles (270 vinculades a usos comercials alimentaris i 540 a no alimentaris), si bé caldrà ajustar aquests valors en funció de la tipologia comercial que s'implanti.

Pel que fa a l'aparcament de vehicles i motocicletes, l'Estudi considera la dotació esmentada en el paràgraf anterior i estima que serà necessari la previsió de 22 punts de recàrrega per a vehicles elèctrics, d'acord amb les ràtios que estableix el Reial Decret 1053/2014 en relació a les dotacions mínimes de l'estructura per a la recàrrega de vehicles elèctrics.

La taula següent mostra les reserves d'aparcament mínimes segons les ràtios que indica el Decret, i les que reserva l'Estudi de mobilitat:

Usos	Sostre edificable (m <sup>2</sup> )	Aparcaments bicicleta D344	Aparcaments bicicleta EAMG	Aparcaments turismes EAMG
comercial	40.521,00	405	405	810
oficines	6.753,00	68	68	
industrial	20.260,00	203	203	
<b>TOTAL</b>	67.534,00	<b>675</b>	<b>675</b>	<b>810</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 en les figures de planejament derivat. L'EAMG incorpora una previsió d'espais d'acord amb les ràtios que estableix el Decret 344/2006, donant com a resultat

una previsió de 40 places d'aparcament (36 vinculades als usos comercials i 4 a oficines).

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. Des de la redacció del present informe es recorda que tenint en compte que el sector preveu els usos comercials i d'oficines, cal donar compliment al què s'estableix en l'article 6 del Decret 344/2006 (Pautes per elaborar estudis d'avaluació de la mobilitat generada referents a la càrrega i descàrrega de mercaderies).

## **10. Mesures correctores**

### **Xarxa de transport públic:**

L'EAMG incorpora el compromís de l'Ajuntament de Sant Boi de millorar l'accessibilitat a les parades d'autobusos. També es contempla l'actuació supramunicipal referent a la plataforma reservada per al bus a la carretera C-245 que millorarà tant la mobilitat no motoritzada com el transport públic.

### **Xarxa bàsica per a vehicles**

L'EAMG incorpora el compromís de l'Ajuntament de Sant Boi de millorar el paviment de les calçades de la rotonda entre l'avinguda de la Marina i el c/ Alacant, el carrer del Doctor Josep Castells, el carrer de la Mare de Déu de Núria (entre crta. Santa Creu de Calafell i c/Múrcia) i a la carretera de la Santa Creu de Calafell (entre els carrers Saragossa i Mare de Déu de Núria). També s'incorporen diferents mesures de millora de la seguretat viària (enllumenat i nova semaforització).

També es contempla l'actuació supramunicipal referent al prolongament de la C-32 fins a la connexió amb l'A-2.

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

L'EAMG incorpora el compromís de l'Ajuntament de Sant Boi de realitzar tot un conjunt de millores per a la mobilitat no motoritzada. Les més rellevants són:

- L'adequació de totes les cruïlles de la Riera del Fonollar, del carrer Castelló i de la carretera del Prat.
- Repavimentació de les voreres dels carrers Riera Roja i Mare de Déu de Núria i construcció dels passos per a vianants que faltin. Un cop renovat el paviment s'instal·larà fitons per evitar l'aparcament de vehicles sobre la vorera.
- Nou semàfor a l'encreuament de la carretera Santa Creu de Calafell amb el carrer d'Alacant i donar continuïtat a tot l'itinerari per a vianants.
- Prolongació del carril bici ubicat al carrer Alacant.

## **Recomanació 3**

Es recomana d'implantar mesures que evitin l'aparcament de vehicles a sobre la vorera en tots els punts que es detectin incompliments.

### 11. Mobilitat i gènere

L'Estudi incorpora dades de mobilitat per gènere (extretes de l'EMQ de 2006 del municipi de Sant Boi), si bé conclou que no es considera necessari contemplar actuacions relacionades.

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

L'Estudi no especifica el finançament de cap actuació vinculada a la millora de la mobilitat.

### 13. Conclusions

L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada de *l'Estudi d'avaluació de la mobilitat generada per la Modificació Puntual del Pla General Metropolità en l'àmbit del Polígon Industrial "Salinas" relativa als usos admesos (T.M. Sant Boi de Llobregat)*, compta amb bona part dels 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**. No obstant això, s'estableixen unes **condicions** relatives al seu desenvolupament, que s'hauran de tenir en compte en la redacció dels corresponents projectes constructius o en les mesures de gestió que correspongui:

- Serà necessari la realització d'un nou estudi de mobilitat generada si se supera sensiblement l'aprofitament de sostre comercial indicat en l'EAMG.
- En els dies festius d'obertura comercial serà necessari aplicar un reforç en l'oferta del servei de transport públic urbà (ja que la línia SB3 no circula els dies festius).

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, 17 de novembre de 2016

Lluís Alegre i Valls  
Director tècnic