

Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada pel Pla de Millora Urbana a la parcel·la C/Indústria-C/ Gran Capità-C/ Les Planes, al municipi de Sant Joan Despí

Municipi de Sant Joan Despí
Comarca del Baix Llobregat
Promotor: IDP
Redactor de l'EAMG: AIM S.L.

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 a la parcel·la C/Indústria-C/ Gran Capità-C/ Les Planes, al municipi de Sant Joan Despí*.

1. Antecedents

El Pla de Millora Urbana a la parcel·la C/Indústria-C/ Gran Capità-C/ Les Planes, s'ubica al municipi de Sant Joan Despí, al costat del barri de Les Planes, en un entorn ocupat per usos residencials i industrials.

L'àmbit del PMU actualment està ocupat per una activitat industrial (sense funcionament des de fa uns anys) i el planejament en preveu usos d'oficines, industrials i comercials amb una edificabilitat màxima de 35.800 m².

2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada pel *Pla de Millora Urbana a la parcel·la C/Indústria-C/ Gran Capità-C/ Les Planes, al municipi de Sant Joan Despí* 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.

La proposta de planejament té com a principal objectiu definir els usos en aquest àmbit i el seu desenvolupament preveu la implantació d'usos comercials, d'oficines i industrials. En concret la superfície total del sector és de 18.901,06 m² i l'edificabilitat màxima és de 35.800 m². Aproximadament l'EAMG considera que el repartiment de la superfície de sostre en funció dels usos serà del 50% per a l'ús industrial, 32,5% per al comercial i 17,5% per a oficines, o el que és el mateix:

- 17.898 m² de sostre industrial.

- 11.614 m² de sostre per a l'ús comercial, els quals només podran ser petits i mitjans establiments (amb una superfície de venda per establiment inferior a 1.300 m²).
- 6.243 m² de sostre per a oficines.
- 46 m² de sostre per a d'altres usos no generadors de mobilitat.

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

L'EAMG del PMU estima que el sector generarà com a màxim **7.638 desplaçaments/dia**. El càlcul d'aquest valor s'obté a partir de:

- En l'ús industrial aplica la ràtio de 5 viatges per cada 100 m² de sostre.
- En l'ús comercial aplica la ràtio de 50 viatges per cada 100 m² de sostre, i especifica que només es podran establir petits i mitjans establiments.
- En l'ús d'oficines aplica la ràtio de 15 viatges per cada 100 m² de sostre.

Així mateix, cal destacar que aproximadament reparteix la superfície total de sostre en: 50% per a l'ús industrial, 32,5% el comercial i 17,5% per a oficines.

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)
Comercial		11.614,00	5.807	5.807
Oficines		6.243,00	936	936
Industrial		17.898,00	895	895
Vialitat		46,00	-	-
TOTAL	18.901,06	35.801,00	7.638	7.638

Des de la redacció del present Informe s'accepten els valors adoptats en l'estudi per als diferents usos. No obstant això, **es recorda que serà necessari la revisió de l'estudi de mobilitat generada si en base a un canvi normatiu resulta possible la instal·lació de grans establiments comercials (GEC) o grans establiments comercials territorials (GECT), o bé si se supera sensiblement l'aprofitament de sostre comercial indicat en l'EAMG (que es fixa en 11.614 m²).**

L'Estudi presenta els principals resultats de l'enquesta de mobilitat quotidiana de Sant Joan Despí de l'any 2006 (nombre de desplaçaments, àmbit geogràfic de la mobilitat, repartiment modal, pautes de mobilitat segons gènere) que utilitza com a punt de partida per al càlcul de la mobilitat del sector. Així mateix mostra la proposta de

repartiment modal que proposa el Pla de Mobilitat Urbana de Sant Joan Despí per a l'any 2024, el qual utilitza per fer el repartiment modal de la nova mobilitat generada en el sector.

Repartiment modal proposat	A PEU / BICI	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT
% quota modal	55,5%	22,5%	22,1%
Viatges generats en un dia feiner tipus	4.238	1.715	1.685

Des de la redacció del present Informe s'accepten els valors adoptats en relació al repartiment modal, si bé tenint en compte els usos previstos i l'emplaçament pot resultar de difícil el compliment de la quota modal tant elevada pels modes no motoritzats.

4. Mobilitat en vehicle privat

L'EAMG realitza una anàlisi de l'estructura actual de la xarxa viària principal que permet l'accés al sector. Els vials de la xarxa principal i secundària més propers són les avingudes Mare de Déu de Montserrat, de Barcelona i Mare de Déu de la Mercè. En canvi, els vials que limiten amb el PMU (carrers Indústria, Gran Capità i Les Planes) formen part de la xarxa veïnal.

L'estudi fa una descripció d'aquesta xarxa viària i en detalla les intensitats de trànsit diàries de la xarxa principal (segons dades del Pla de Mobilitat Urbana de Sant Joan Despí de 2014) i el factor d'hora punta de cadascun d'ells.

L'estudi incorpora el corresponent plànol referent a la xarxa d'itineraris principals de vehicles. Des de l'equip redactor del present Informe s'accepta la documentació aportada en relació al vehicle privat.

5. Xarxa de transport públic

L'Estudi assenyala que l'oferta actual de transport públic esta formada la xarxa de tramvia i també per diferents línies d'autobús metropolità (àmbit TMB i AMB).

El sector està cobert per les línies de **tramvia** T1 i T2. En concret a menys de 750 m es pot accedir a tres parades del Trambaix (*Centre Miquel Martí i Pol, Font Santa i El Pedró*). També descriu l'horari de funcionament de les línies, el número d'expedicions diàries i en hora punta i la seva ocupació en hora punta.

En relació a la xarxa d'**autobús**, el PMU es troba a prop de les parades de l'avinguda Barcelona, en les quals hi paren les línies 78, L46, L77 i N15. A una distància major també compta amb una certa cobertura a les línies amb parades a la carretera d'Esplugues (a Cornellà de Llobregat), en les quals s'hi aturen les línies 57, 68, 94, 95, L75, L85 i N14. En tots els casos es grafien els punts de parada, s'indica l'horari de funcionament, les expedicions diàries i les expedicions en hora punta.

Des de l'equip redactor del present Informe s'accepta la documentació aportada en relació al transport públic.

Recomanació 1.

Es recomana de completar l'anàlisi de l'oferta de transport públic existent en dissabte, ja que la mobilitat associada als usos comercials (majoritària en aquest sector) tenen una major punta durant aquest dia de la setmana.

6. Mobilitat a peu

L'EAMG descriu les característiques de la xarxa d'itineraris principal per a vianants a l'entorn immediat del Pla de Millora Urbana. Parla d'una xarxa mallada i consolidada on els desplaçaments són molt còmodes. Així mateix incorpora un plànol que mostra la xarxa de vianants a l'entorn del PMU.

No obstant això, en base a la cartografia 1:1.000 del sector s'intueixen voreres amb una amplada útil inferior al que fixa la normativa d'accessibilitat vigent, així com l'existència de vehicles aparcats a sobre la vorera en condicions habituals. En aquest sentit es troba a faltar un major anàlisi de l'accessibilitat a l'entorn del sector i la seva connexió amb les parades de transport públic.

7. Mobilitat amb bicicleta

L'EAMG assenyala la xarxa ciclable a l'entorn del PMU. A l'est del sector es tracta d'una xarxa pacificada en la qual la bicicleta pot circular per la calçada (vialitat del barri de les Planes). Per altra banda cal destacar la vorera bici a l'avinguda de Barcelona i el carril bici a l'avinguda Mare de Déu de Montserrat, en ambdós casos de doble sentit de circulació. Així mateix l'EAMG incorpora un plànol que mostra la xarxa ciclable a l'entorn del PMU.

Des de l'equip redactor del present Informe s'accepta la documentació aportada en relació a la mobilitat en bicicleta si bé es troba a faltar cap cita relacionada amb la dotació d'aparcaments per a bicicletes a l'entorn del PMU (tant a la via pública com corresponents a la xarxa d'aparcaments segurs per bicicletes privades distribuïda pels diferents municipis de l'Àrea Metropolitana de Barcelona o Bicibox).

8. Incidència de la mobilitat generada

Es determinen els nous desplaçaments en hora punta per a cada mode, segons el qual es generaran:

- 169 desplaçaments en vehicle privat motoritzat, corresponent a 138 nous vehicles en hora punta (considerant una ocupació de 1,22 persones/vehicle).
- 172 desplaçaments/hora punta en transport públic.
- 424 vianants o ciclistes més.

L'estudi contrasta aquests valors amb la demanda actual i considera que aquest increment resultarà totalment assumible amb les xarxes actuals.

Tenint en compte que l'ús comercial és el que generà una major mobilitat en el PMU, es considera necessari **comprovar que la incidència de la mobilitat generada continuarà sobre les diferents xarxes de transport en dissabte.**

9. 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 cal:

Usos	Sostre edificable (m²)	Total aparcaments bicicleta EAMG	Total aparcaments bicicleta D344
Comercial	11.614,00	116	116
Oficines	6.243,00	62	62
Industrial	17.898,00	179	179
Vialitat	46,00	-	-
TOTAL	35.801,00	358	358

L'estudi contempla la necessitat de reservar 358 places d'aparcament per a bicicletes si bé especifica que inicialment en preveu la instal·lació de 165 (100% de les places per a oficines, 25% de les industrials i 50% de les vinculades a l'ús de comerç), les quals el promotor haurà d'anar ampliant en funció de la demanda. Des de la redacció del present Informe s'accepten els valors adoptats en relació a la dotació d'aparcament per a bicicletes.

Quant a l'aparcament destinat al vehicle privat motoritzat no li resulta d'aplicació el Decret 344/2006, si bé en fa una previsió de 190 places: 129 exteriors i 61 interiors. L'accés a aquest aparcament es farà pel carrer Les Planes, sota l'edifici d'oficines.

Quant a l'ús del **vehicle elèctric**, el Reial Decret 1053/2014 en relació a les dotacions mínimes de l'estructura per a la recàrrega de vehicles elèctrics en edificis o aparcaments de nova construcció en vies públiques, el qual estableix una dotació equivalent al 2,5% de les places d'aparcament previstes. L'EAMG incorpora aquest condicionant i en preveu 5 places (3 punts a l'aparcament exterior i 2 a l'aparcament interior).

10. Distribució Urbana de Mercaderies

El Decret 344/2006 estableix que els EAMG han de destinar un mínim d'un 10% del sostre a magatzem en els usos comercials, situat a l'interior de l'edifici o a solars edificables adjacents per tal de disminuir el nombre d'operacions de càrrega i

descàrrega de les activitats comercials, llevat que es justifiqui el contrari. En aquest sentit l'EAMG estableix la necessitat de reservar com a mínim 1.161 m² per a magatzem.

Per altra banda, estableix la necessitat de reservar places d'estacionament per a càrrega i descàrrega a la via pública de 3x8 m de dimensió cada una amb una ràtio de 1 plaça/2.000 m² de sostre d'ús d'oficines i 1 plaça/ 8 establiments o 1plaça/1.000 m² de superfície de venda d'usos comercials.

L'EAMG fa una previsió de 12 places de C/D vinculades als usos comercials i 3 places vinculades als usos d'oficines.

11. Mesures correctores

Xarxa de transport públic

L'estudi no contempla cap actuació pel que fa a la xarxa de transport públic regular, assenyalant que l'oferta actual tindrà prou capacitat per absorbir la nova demanda generada.

Xarxa bàsica per a vehicles

En planejament no suposa l'obertura de cap vial, ni modifica l'espai públic.

Recomanació 2.

Es recomana que la vialitat que limita l'entorn del sector tingui un tractament de zona 30, de forma similar a l'existent al barri de Les Planes.

Recomanació 3.

Per millorar la seguretat viària es recomana la conversió de l'aparcament de semibateria existent al carrer del Gran Capità a semibateria inversa.

Xarxa de vianants

L'estudi assenyala que la xarxa actual d'itineraris per a vianants ja es troba definida i mallada.

Es considera **necessari que el desenvolupament del sector suposi una millora en l'accessibilitat actual de les voreres que limiten el sector** (carrer Les Planes, Gran Capità i de la Indústria), les quals com a mínim han de donar compliment amb la normativa d'accessibilitat vigent.

Xarxa per a la bicicleta

L'EAMG no realitza cap proposta o mesura correctora per a la xarxa de bicicletes, més enllà de la dotació d'aparcament necessària.

Recomanació 4.

Es recomana d'estudiar la possibilitat d'estendre la xarxa d'aparcaments segurs per bicicletes privades, a les proximitats del sector.

12. Mobilitat i gènere

L'estudi indica que dins de les actuacions previstes es procurarà una bona il·luminació dels itineraris i de les parades bus, a fi i efecte de vetllar per la seguretat de les dones, que solen utilitzar modes més sostenibles.

13. 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 incorpora aquestes dades, vinculades a l'àmbit, tant a nivell de consum de combustible, com d'emissions de CO, de NO_x, de partícules en suspensió, de CO₂, de HC i de SO₂, però no en preveu de mesures complementaries per minorar aquest impacte.

14. Finançament de les càrregues derivades de la mobilitat generada

L'estudi indica que no cal considerar cap cost d'implantació de transport públic, doncs l'àmbit d'estudi ja té una xarxa de transport públic consolidada i es preveu que aquesta podrà absorbir la nova demanda generada.

15. Conclusions

L'estudi d'avaluació del *Pla de Millora Urbana a la parcel·la C/Indústria-C/ Gran Capità-C/ Les Planes, al municipi de Sant Joan Despí*, 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:

- Caldrà la revisió de l'estudi de mobilitat generada si en base a un canvi normatiu resulta possible la instal·lació de grans establiments comercials (GEC) o grans establiments comercials territorials (GECT), o bé si se supera sensiblement l'aprofitament de sostre comercial indicat en l'EAMG (que es fixa en 11.614 m²).
- Comprovar que la incidència de la mobilitat generada continuarà sobre les diferents xarxes de transport en dissabte.
- El desenvolupament del PMU ha de suposar una millora en l'accessibilitat actual de les voreres que limiten el sector.

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, 1 de març de 2017

Vist-i-plau

Xavier Sanyer Matías
Cap del Servei de Mobilitat

Lluís Alegre Valls
Director tècnic