

Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada associat al Pla de Millora Urbana del polígon PA2 de la MPGM av. Barcelona - c/Fontsanta - c/dels Frares

Municipi de Sant Joan Despí
Comarca del Baix Llobregat
Promotor: Metropolitan House S.L
Redactor de l'EAMG: OUA Group

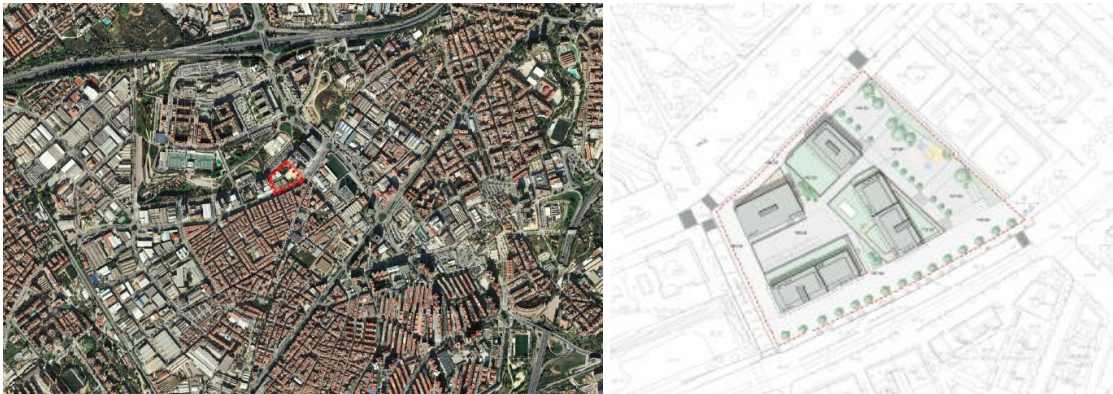
En compliment de l'article 18.3 de la llei de la mobilitat i del Decret 344/2006 de regulació dels estudis de la mobilitat generada s'emet el següent informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del *Pla de Millora Urbana del polígon PA2 de la MPGM av. Barcelona - c/Fontsanta - c/dels Frares*.

1. Antecedents

L'àmbit del present Pla de Millora Urbana s'ubica al barri de Pla de Vent – Torreblanca, dins del municipi de Sant Joan Despí.

Al juliol de l'any 2004 es va aprovar una modificació del Pla General Metropolità, on entre altres, es va definir el P.A.1, format per una zona industrial que ha quedat envoltada de teixit residencial, i que es divideix en 10 polígons d'actuació, un dels quals forma part el present PMU del PA2.

Els límits d'aquest polígon PA2 són els següents: al nord el carrer i el Parc de la Fontsanta, al sud l'avinguda de Barcelona, a l'oest el carrer d'Extremadura, i a l'est amb un edifici d'oficines.



2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del *Pla de Millora Urbana del polígon PA2 de la MPGM av. Barcelona - c/Fontsanta - c/dels Frares* 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 12.245,65 m² de sòl i el seu desenvolupament suposa la transformació de l'ús industrial existent a ús residencial i terciari, a conseqüència de la definició de:

- 151 nous habitatges (estimant 2,67 persones per habitatges).
- 16.560 m² de sostre residencial.
- 5.520 m² de sostre comercial.
- 5.237 m² de sòl destinat a zones verdes.
- 1.101 m² de sòl destinat a vialitat.

3. Estimació de la demanda de mobilitat generada per l'àmbit de la modificació

L'Estudi calcula la nova mobilitat que generaran els usos objecte de la modificació puntual i hi aplica les ràtios del Decret 344/2006, considerant la distribució segons usos de l'àmbit proposat de modificació puntual del POUM, considerant que l'àmbit té una superfície de 12.245,65 m².

En el cas de l'ús d'habitatge s'ha considerat el valor més elevat provinent d'aplicar la ràtio de 3 viatges per persona (considerant que es construiran 151 habitatges i es preveuen 2,67 persones per habitatge).

L'EAMG considera que aplicant aquestes ràtios la mobilitat generada serà de **4.231 viatges/dia**.

Taula resum de la mobilitat generada
(segons la documentació aportada i segons el Decret 344/2006)

Usos	Àrea (m ²)	Sostre edificable (m ²)	Viatges generats persona	Viatges generats (m ²) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
Ús d'habitatge	5.907,65	16.560	1.209		1.209
Comercial		5520		2.760	2.760
Zona verda	5.237			262	262
Altres sistemes	1.101			0	0
TOTAL	12.245,65	22.080		4.231	4.231

Pel que fa al repartiment modal, en els usos residencials i comercials, l'estudi es basa en els valors presentats en el Pla de Mobilitat Urbana de Sant Joan Despí, aprovat el juliol del 2014, que utilitzava, com a valors de referència, l'enquesta de mobilitat a Sant Joan Despí, de l'any 2011, emmarcada en les enquestes de la segona corona metropolitana, i aplica el repartiment modal considerat pels nous usos previstos en la proposta de modificació puntual, diferenciant la mobilitat interna de la de connexió i l'externa (48,5% mobilitat interna, 45,1% mobilitat de connexió i 6,4% mobilitat externa).

En el cas de l'ús de zones verdes, considera que el 100% dels desplaçaments seran de caràcter intern i en aquest cas, es faran a peu o bicicleta.

Taula resum del repartiment modal

Repartiment modal proposat	A PEU - BICICLETA	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT
% quota modal intern	77,7%	4,7%	17,6%
% quota modal de connexió	10,2%	34,3%	55,5%
% quota modal de externs	20,8%	15,3%	63,9%
% quota modal total	43,6%	18,7%	37,7%
Viatges / dia de màxima demanda	1.845	791	1.595

Des de la redacció del present informe s'accepta aquesta proposta per realitzar l'avaluació de l'impacte de la mobilitat sobre les diferents xarxes, si bé s'apunta que en l'assignació de la mobilitat generada per a cada mode en funció dels percentatges totals de repartiment modal que es reflecteix a l'estudi, no coincideixen amb els valors calculats per l'equip redactor del present informe, i per tant es recomana d'ajustar aquests valors.

4. Mobilitat en vehicle privat

L'estudi descriu la xarxa d'accés en vehicle privat a l'àmbit d'estudi, indicant la bona connectivitat, tant des de dins del mateix municipi, com des de fora d'aquest atès a la ubicació del sector, situat entre dos carrers que formen part de la xarxa principal, i que tenen connexió amb altres vials de la xarxa principal que connecten amb les principals infraestructures viàries d'àmbit d'interès territorial.

L'estudi caracteritza els vials perimetrals a l'àmbit d'actuació aportant el detall de les seccions actuals, però no aporta dades d'intensitat de trànsit actuals.

La proposta d'ordenació no preveu nova vialitat.

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

Recomanació 1.

Es recomana aportar informació dels recorreguts d'accés/sortida al sector. També caldria analitzar la situació actual en relació al nivell de servei d'aquesta xarxa viària.

5. Xarxa de transport públic

L'EAMG anomena l'oferta de transport públic propera a l'àmbit d'estudi, indicant que a menys de 200 metres hi ha parades del Trambaix de les línies T2 i T3, i properes a l'àmbit (5 minuts caminant) també s'ubiquen parades de 6 línies d'autobús de l'AMB

diürns i 1 de nocturn. També fa referència a l'estació de tren, que es troba a 15 minuts a peu del sector, on hi passen les línies de RENFE R1 i R4.

L'estudi no caracteritza l'accessibilitat de les parades i tampoc aporta dades de demanda actual de les diferents línies de transport públic que donen cobertura i servei al sector.

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

Recomanació 2.

Si bé caldria considerar aquest requeriment com una condició tenint en compte l'oferta de transport públic existent a l'entorn i la nova demanda generada pel sector es considera com a una recomanació. En aquest sentit es recomana aportar informació sobre l'oferta total i en hora punta, la capacitat i nivells d'ocupació actuals de l'oferta de transport públic i les característiques dels itineraris d'accés.

6. Mobilitat a peu i en bicicleta

L'estudi indica que la connexió a peu amb el centre del municipi (20 minuts) es realitza a través de la mateixa av. Barcelona, que forma el límit sud del sector.

La caracterització de la xarxa de vianants actual dels vials que limiten amb el sector es fa a través de l'aportació de les seccions d'aquests.

No s'aporta dades de l'oferta de passos de vianants ni l'accessibilitat d'aquests, si bé es grafien en alguns dels plànols de la documentació aportada.

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

L'EAMG indica que el municipi disposa d'una àmplia oferta ciclable, la qual dona servei al sector objecte d'estudi atès que l'av. Barcelona disposa d'un carril bici que es preveu completar amb el PMU que es tramita, i que permet connectar amb el centre de Sant Joan Despí i amb Cornellà.

S'adjunta imatge amb la xarxa ciclable de Sant Joan Despí.

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

7. Incidència de la mobilitat generada

En relació a la **xarxa viària**, l'Estudi preveu una nova mobilitat generada de 1.247 vehicles/dia, considerant una ocupació dels vehicles de 1,2 persones (segons càlculs de l'equip redactor del present informe serien poc més de 1.300 viatgers/dia).

L'EAMG indica que atès que el sector està situat a prop de dues grans vies principals de trànsit rodat del municipi, amb capacitat d'absorbir una gran quantitat de viatgers, i que el sector es troba situat molt a prop dels seus accessos, fent que la mobilitat del

sector no hagi de sobrecarregar la resta de xarxa viària municipal, s'estima que no es produirà cap problema de capacitat de la xarxa viària.

Des de l'equip de redacció del present informe es considera necessari **avaluar la capacitat de la xarxa viària en hora punta propera al sector i la connexió amb la resta de la xarxa principal propera.**

En referència al **transport públic**, l'estudi preveu 742 desplaçaments al dia en transport públic, establint que no es preveuen efectes significatius sobre l'oferta existent actualment atès a les freqüències de pas i l'elevat nombre de línies de diferents modes que hi donen servei.

L'estudi indica que actualment es realitzen 19.230 desplaçaments en transport públic, dels quals 5.021 són en bus i 12.558 en modes ferroviaris.

Aquests modes presenten freqüències de pas de 10 minuts en el cas del trambaix, de 20 minuts en el cas del bus diürn i de 15 minuts en el cas del bus nocturn.

Des de l'equip de redacció del present informe s'accepten les hipòtesis de capacitat de l'oferta de transport públic, si bé **caldrà aportar dades de la demanda actual de les diferents expedicions que realitzen parada a les parades que donaran servei al nou sector en hora punta.**

En el cas de la **mobilitat a peu**, l'estudi indica que els 1.623 viatges/dia generats pel nou sector representaran un 11,3% d'augment de la mobilitat total a peu del municipi i que la xarxa viària podrà assumir la nova mobilitat a peu, atès que l'àmbit està situat entre vials que formen part de la xarxa principal i secundària de mobilitat a peu del municipi, que l'amplada de les voreres actual dels vials i l'amplada previst pel sector, i a la densitat d'habitants actual del municipi.

Per a la **mobilitat en bicicleta**, l'estudi també conclou que la xarxa actual pot absorbir la demanda generada pel sector atès que l'av. de Barcelona disposa d'un carril bici en vorera per a cada sentit de la marxa i es disposa de nombrosos vials regulats en zona 30 propers al sector.

Des de l'equip de redacció del present informe s'accepten les hipòtesis de capacitat de l'oferta de la xarxa de vianants i de bicicleta.

8. Estimació de la demanda d'aparcament

Pel que fa a les places d'aparcament a reservar fora calçada, el Decret 344/2006 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 o propers a estacions de ferrocarril i d'autobús interurbà.

A continuació es presenta la dotació mínim calculada segons els valors de l'annex 2 del Decret 344/2006 de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada i entre parèntesis la dotació mínim establerta per l'Estudi, el qual ha realitzat el càlcul de la reserva mínim d'estacionament de bicicletes considerant els valors establerts pe Text Refós de la Modificació de les Normes del Pla General Metropolità (1 plaça/habitatge per ús d'habitatge; 1 plaça /100 m² sostre d'ús comercial; 1 plaça /100 m² sòl per a zones verdes), i pels vehicles utilitza la mateixa normativa (2 places

/habitatge >90 m² i 1,5 places /habitatge <90 m²; 1 plaça /100 m² sostre d'ús comercial; 1 plaça /100 m² sòl per a zones verdes). Per a l'establiment de la reserva d'aparcament per a motocicletes, s'ha utilitzat els valors de l'annex 2 del Decret 344/2006.

Taula resum del dimensionament de l'aparcament (entre parèntesis s'indica les reserves contemplades a l'Estudi)

Usos	Àrea (m ²)	Sostre edificable (m ²)	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turisme	Total aparcaments motocicleta
residencial	5.907,65	16.560	331 (151)	166 (273)	83 (83)
comercial		5.520	55 (55)	(110)	
zona verda	5.237		52 (52)	(52)	
Altres sistemes	1.101		0	0	
TOTAL	12.245,65	22.080	439 (258)	166 (435)	83 (83)

Aplicant el Decret 344/2006 s'estableix una dotació mínima d'estacionament fora de la via pública de 439 aparcaments per a bicicletes, 166 per a turismes i 162 places més derivades de l'aplicació del planejament i 83 per a motocicletes, mentre que el càlcul de l'EAMG per a la dotació d'estacionament fora de la via pública estableix una dotació mínima de 258 aparcaments per a bicicletes, 435 per a turismes i 83 per a motocicletes.

En el cas de les reserves per a bicicletes, l'Estudi estableix que les resultants de l'ús d'habitatge i de l'ús comercial s'instal·lin fora de la via pública, mentre que les vinculades a zones verdes, es reparteixin per la zona d'espais públics. Tot i això, proposa la implantació progressiva d'aquestes places.

L'EAMG fa referència al Reial Decret 1053/2014, indicant la necessitat de complir amb les dotacions mínimes d'estructures per a la recàrrega de vehicles elèctrics, o com a mínim deixar la seva preinstal·lació, però no en fa el càlcul. Per altra banda l'EAMG no estableix cap paràmetre o normativa que prevegi la reserva de places per a l'aparcament de persones de mobilitat reduïda.

Des de l'equip de redacció del present informe es considera necessari **preveure una reserva d'aparcament d'acord amb les dotacions previstes al Decret 344/2006, i per tant considera necessari incrementar la dotació d'aparcament per a bicicletes (si bé es pot implementar inicialment, un nombre inferior de places i considerar la seva instal·lació posterior en funció de la demanda). En relació a la dotació d'aparcament de turismes, si bé es garanteix la dotació mínima prevista al decret caldria justificar que el sobredimensionament d'aparcament previst es troba ajustat a les previsions de repartiment modal considerades en aquest estudi. En cas que es canviessin les consideracions de repartiment modal previst caldria analitzar de nou la incidència del trànsit rodat previst sobre la xarxa viària.**

9. Distribució urbana de mercaderies

El Decret 344/2006 assenyalava 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 m² de superfície comercial i d'1 plaça per a casa 2.000 m² de sostre d'ús d'oficines.

A partir d'aquestes ràtios, l'estudi estableix la necessitat de reservar 6 places de càrrega i descàrrega atesa la superfície comercial prevista en el sector.

Tanmateix, l'estudi no indica on es faran aquestes reserves.

Recomanació 3.

Es recomana indicar on es farà la reserva de places reservades per a la càrrega i descàrrega de mercaderies en el sector.

10. Mesures correctores

Xarxa de transport públic

L'Estudi no proposa mesures correctores per a la xarxa de transport públic.

Xarxa bàsica per a vehicles

L'Estudi no proposa mesures correctores per a la xarxa de vehicles.

Xarxa de vianants i bicicletes

L'Estudi no proposa mesures correctores per a la xarxa de vianants i bicicletes, més enllà del carril bici de l'avinguda de Barcelona.

11. Mobilitat i gènere

L'Estudi no incorpora dades referents a la mobilitat segons gènere.

L'equip redactor del present informe considera necessari **aportar dades referents a la mobilitat segons gènere generada per l'àmbit objecte d'estudi.**

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 no inclou cap avaluació de la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica.

13. Finançament de les càrregues derivades de la mobilitat generada

L'Estudi no preveu el finançament de cap actuació vinculada a la millora de la mobilitat atès que no preveu cap actuació de millora.

14. Conclusions

L'estudi d'avaluació de la mobilitat del *Pla de Millora Urbana del polígon PA2 de la MPGM av. Barcelona - c/Fontsanta - c/dels Frares*, 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**. 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:

- Cal valorar la incidència de la mobilitat generada sobre el conjunt de xarxes, contrastant la demanda generada pel sector en hora punta a la demanda actual existent en les diferents xarxes i valorar la seva capacitat d'absorció.
- Cal preveure una reserva d'aparcament d'acord amb les dotacions previstes al Decret 344/2006. En el cas del vehicle privat caldrà justificar que el sobredimensionament d'aparcament previst es troba ajustat a les previsions de repartiment modal considerades en aquest estudi. En cas que es canviessin aquestes consideracions de repartiment modal previst caldria analitzar de nou la incidència del trànsit rodat previst sobre la xarxa viària.
- Cal aportar dades referents a la mobilitat segons gènere generada per l'àmbit objecte d'estudi.
- Cal fer una avaluació de la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica.

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 gener de 2019

Vistiplau

Xavier Sanyer Matías
Cap del Servei de Mobilitat

Lluís Alegre Valls
Director tècnic