

Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada per la Modificació Puntual del Pla General Metropolità per a la creació del sistema d'habitatge dotacional al carrer de Torreblanca 7

Municipi de Sant Joan Despí

Comarca: Baix Llobregat

Promotor: Ajuntament de Sant Joan Despí

Redactor de l'EAMG: Ajuntament de Sant Joan
Despí

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 per a la creació del sistema d'habitatge dotacional al carrer de Torreblanca 7*.

1. Antecedents

La *Modificació Puntual del Pla General Metropolità per a la creació del sistema d'habitatge dotacional al carrer de Torreblanca 7* es redacta amb l'objectiu de crear habitatge dotacional, clau 10 HP –G/J, a la finca propietat municipal de l'avinguda de Torreblanca i regular l'ordenació dels sòls compresos dins del seu àmbit de planejament.



2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada de la *Modificació Puntual del Pla General Metropolità per a la creació del sistema d'habitatge dotacional al carrer de Torreblanca 7* als continguts de la llei de la mobilitat, i s'aplicaran com a criteris els establerts en el Decret de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada.

La superfície total de l'àmbit d'estudi és de 9.485m².

3. Estimació de la demanda de mobilitat generada

D'acord amb els criteris d'avaluació de la mobilitat del Decret, el desenvolupament del sector generarà **1.412 desplaçaments**.

Taula resum de la mobilitat generada (segons l'EAMG i segons el Decret 344/2006)

Usos	Àrea (m ²)	Sostre edificable (m ²)	Nre. Habitatges o llits hotel	Viatges generats habitatge	Viatges generats (m ²) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
Residencial		6.000	80	560	560	560
Altres equipaments		3.977			795	795
Zona verda	1.136				57	57
TOTAL	9.485	9.977	80	560	1.412	1.412

L'EAMG no fa una proposta de repartiment modal. Des de l'equip de redacció del present estudi **considera necessari la previsió d'un repartiment modal per la nova mobilitat generada pel sector**.

4. Mobilitat en vehicle privat

L'estudi no aporta informació referent a la xarxa de vehicle privat.

Des de l'equip de redacció del present estudi **considera necessari la descripció de la xarxa viària principal, així com identificar dels principals accessos i sortides de l'àmbit**. Alhora, per tal de valorar si la xarxa viària actual pot assumir la nova mobilitat, **es considera necessari tenir en compte les intensitats de trànsits de les principals vies de l'entorn**.

5. Xarxa de transport públic

L'EAMG conclou que l'oferta de transport col·lectiu que existeix en el sector és suficient. Detalla que totes les línies de la xarxa de transport públic estan integrades dins la xarxa de transports metropolitans de Barcelona.

L'estudi no detalla quina és l'oferta del transport públic a entorn de l'àmbit ni l'accessibilitat a aquest, si es tracta d'un àmbit amb una oferta de transport públic important.

Des de l'equip de redacció del present estudi es **considera necessari mostrar l'oferta de les diferents línies de transport públic, així com l'oferta del servei, la capacitat i la demanda**. D'altra banda, **es considera important estudiar l'accessibilitat a les diferents parades de transport públic**.

6. Mobilitat a peu i en bicicleta

L'estudi no aporta informació referent a la mobilitat a peu i en bicicleta.

Des de l'equip de redacció del present estudi **considera necessari la descripció de l'oferta actual, tant de la xarxa principal de vianants, com de la xarxa ciclable**. Per altra banda, **cal identificar dels principals itineraris accés a peu a l'àmbit**.

7. Incidència de la mobilitat generada

L'estudi conclou que la situació actual del transport públic podrà assolir la nova mobilitat. Tot i això, no es fonamenta amb dades quina serà la nova mobilitat en transport públic.

Per altra banda, l'estudi de mobilitat no valora la incidència que tindrà la nova mobilitat vers la xarxa viària, ni als modes no motoritzats.

8. Estimació de la demanda d'aparcament

Pel que fa a les places d'aparcament a reservar a 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.

Taula resum del dimensionament de l'aparcament (entre parèntesis s'indica la previsió de l'EAMG)

Usos	Àrea (m²)	Sostre edificable (m²)	Nre. Habitatges o llits hotel	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turisme	Total aparcaments motocicleta
Residencial		6.000	80	160	80	40
Altres equipaments		3.977		199		
Zona verda	1.136			11		
TOTAL	9.485	9.977	80	370	80	40

L'estudi preveu una dotació de 370 places d'aparcament per a bicicletes i una reserva d'aparcament per a turismes de 80 places i 40 places per a motocicletes.

El Real Decret 1053/2014 estableix una dotació mínima d'una plaça d'aparcament amb recàrrega de vehicle elèctric per a cada 40 places dels aparcaments o estacionaments de flotes privades, cooperatives o d'empreses. Així mateix, el RD 1053/2014 estableix que tots els edificis o estacionaments de nova construcció han d'incloure la instal·lació elèctrica específica per a la recàrrega de vehicles elèctrics per a cada plaça. Tot i això, l'estudi no en fa esment i no preveu cap plaça destinada a la recàrrega de vehicles elèctrics.

En relació a l'accessibilitat, la normativa vigent determina les reserves necessàries per a l'aparcament de PMR. A l'estudi de mobilitat no es preveu la dotació d'un mínim de places destinades a PMR.

Des de l'equip redactor del present informe considera que **cal preveure una dotació de places reservades a PMR i per a la recàrrega dels vehicles elèctrics.**

9. Indicadors de gènere

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

Des de l'equip redactor del present informe **es considera necessari la incorporació d'una anàlisi referent a la mobilitat per gènere i per a persones amb mobilitat reduïda.**

10. Mesures correctores

L'estudi no fa cap proposta sobre la xarxa de transport públic ni col·lectiu, en tant que considera que l'oferta actual serà suficient.

Si bé a priori l'oferta de transport públic propera és important i la resta de xarxes de transport disposen d'una bona dotació, des de l'equip redactor del present informe es considera que **cal especificar si s'han de desenvolupar mesures correctores en relació a la xarxa bàsica per a vehicles, a la xarxa de transport públic i a la xarxa de vianants i bicicletes**. En cas de ser necessari l'aplicació de mesures correctores, el sector haurà de finançar les càrregues derivades de la mobilitat generada.

11. Avaluació de la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica

La present MPG comporta una reducció de 421 viatges generats, respecte als considerats en el planejament vigent. Per tant, l'estudi afirma que la proposta comporta una millora de les repercussions mediambientals.

Així i tot l'estudi no calcula quin serà el volum de contaminants emesos a l'atmosfera amb la nova mobilitat. És per això, que l'equip redactor del present informa considera que cal fer un estudi de quina serà la incidència de la nova mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica. Aquesta anàlisi no cal comparar-ho en relació a la situació actual i no sobre el potencial que permet el planejament vigent. No obstant això, tenint en compte la nova mobilitat generada en vehicle privat no serà molt important, es considera aquesta una recomanació en lloc d'una condició.

12. Finançament de les càrregues derivades de la mobilitat generada

L'estudi no preveu cap modificació i per tant no és necessari cap previsió de despesa econòmica.

13. Conclusions

Es considera que l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada per la *Modificació Puntual del Pla General Metropolità per a la creació del sistema d'habitatge dotacional al carrer de Torreblanca 7*, 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** pel que fa a l'aprovació de l'instrument de planejament que es tramita. 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 la previsió d'un repartiment modal per la nova mobilitat generada pel sector.
- És necessari la descripció de la xarxa viària principal i identificar els principals accessos i sortides de l'àmbit. També cal tenir en compte les intensitats de trànsit de les principals vies de l'entorn.
- Cal mostrar l'oferta del transport públic (oferta del servei, capacitat, demanda), i estudiar l'accessibilitat a les diferents parades de transport públic.

- Cal fer una descripció de l'oferta actual de la xarxa principal de vianants i la xarxa ciclable.
- Cal identificar dels principals itineraris accés a peu a l'àmbit.
- Cal preveure una dotació de places reservades a PMR i per a la recàrrega dels vehicles elèctrics.
- És necessari la incorporació d'una anàlisi referent a la mobilitat per gènere i per a persones amb mobilitat reduïda.
- Cal especificar si s'han de desenvolupar mesures correctores vers les diferents xarxes de mobilitat, i en cas de ser necessàries determinar el finançament de les càrregues derivades de la mobilitat generada

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, 10 d'abril de 2019

Vistiplau

Xavier Sanyer Matías
Cap del Servei de Mobilitat

Lluís Alegre Valls
Director tècnic