

**Informe relatiu a l'Estudi d'avaluació del Pla Especial Urbanístic de l'àrea recreativa als antics camps de Can Salgado a Santa Coloma de Cervelló**

**Municipi de Santa Coloma de Cervelló**  
**Comarca del Baix Llobregat**

Promotor: Llaveneras Marítima, SL  
Redactor de l'EAMG: EAUX arquitectes

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 Especial Urbanístic de l'àrea recreativa als antics camps de Can Salgado a Santa Coloma de Cervelló*.

## 1. Antecedents

El present Pla Especial Urbanístic té per objecte la creació d'una àrea recreativa forestal en sòl no urbanitzable als antics camps de Can Salgado, a Santa Coloma de Cervelló. L'objectiu és mantenir netes les 35,45 hectàrees de sòls agro-forestals per a la prevenció d'incendis que situades a tocar de sòls urbans assoleixen una elevada pressió d'ús periurbana, així com posar en valor l'ús cultural i recreatiu dels sòls inclosos en el Pla Especial vers al públic en general.

L'àmbit del Pla Especial urbanístic se situa en els sòls agro-forestals que es troben entre els nuclis urbans de Santa Coloma de Cervelló i de Sant Boi de Llobregat.



## 2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada 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.

El Pla Especial Urbanístic dels antics camps de "Can Salgado" consisteix en una actuació en un àmbit merament forestal de 354.000 m<sup>2</sup> de superfície. Es vol implantar

una àrea recreativa en un àmbit acotat de 21.208 m<sup>2</sup> en l'extrem nord del pla especial. L'objectiu és que sigui un equipament a nivell local, d'utilitat per als veïns i veïnes dels municipis de Santa Coloma de Cervelló i Sant Boi de Llobregat.

Concretament es planteja crear una zona recreativa composta per un petit recinte de restauració (bar de 60 m<sup>2</sup>) més els serveis. L'àrea seria d'accés restringit, amb un aforament màxim de 380 persones; 40 al bar i 340 a la zona de barbacoes.

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

L'Estudi de mobilitat del present Pla Especial Urbanístic estima que el seu desenvolupament generarà un total de **532 viatges/dia**.

Taula resum de la mobilitat generada

Usos	Àrea (m <sup>2</sup> )	Sostre edificable (m <sup>2</sup> )	Viatges generats (m <sup>2</sup> ) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
Comercial		60,0	30	56
Equip. cult.-esp.-recre.	21.148,6		4.230	476
Zona verda	354.021,8		17.701	0
<b>TOTAL</b>	<b>375.170,4</b>	<b>60,0</b>	<b>21.961</b>	<b>532</b>

Per establir aquest volum de viatges l'EAMG ha considerat diverses premisses:

- La zona verda no generarà cap mobilitat, i per tant no es tindrà en compte
- S'ha considerat com a dia tipus un dia festiu
- S'ha considerat que les instal·lacions es podrà fer un ús d'un torn i mig diari
- Durant un torn complet hi ha capacitat per a 380 persones (40 pel bar i 340 per les barbacoes)

Per fer el càlcul de la nova mobilitat generada, l'EAMG no ha utilitzat les ràtios establertes al Decret 344/2006 i ha considerat la mobilitat en funció de la capacitat de l'àmbit, considerant 1,5 torns diaris.

Des de l'equip redactor del present informe no s'accepta la hipòtesi de nova mobilitat generada, donat que l'EAMG avalua nous viatges (no persones) i per tant tenint en compte les hipòtesis del projecte com a mínim generarà una mobilitat de 1.064 viatges/dia. **Cal revisar l'estimació de la demanda de la mobilitat generada segons les indicacions de l'apartat 3 d'aquest informe.**

Es fa una estimació de la distribució modal dels desplaçaments generats considerant el repartiment modal de l'enquesta EMQ del 2001, l'EMQ del 2006 i l'EMEF del 2012. Segons les tres enquestes, i tenint en compte les especificitats del municipi l'EAMG estableix el següent repartiment modal:

Taula resum del repartiment modal

Repartiment modal proposat	A PEU - BICICLETA	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT
% en desplaçaments	35,0%	20,0%	45,0%

Viatges / dia	186	106	239
---------------	-----	-----	-----

Des de l'equip de redacció del present informe es considera vàlida aquesta proposta de repartiment modal.

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

L'estudi descriu els principals eixos viaris de Santa Coloma de Cervelló (A-2/B-23 i BV-2002) i la xarxa viària principal de l'entorn més immediat de l'àmbit d'estudi.

L'estudi mostra els volums d'intensitat de transit de les carreteres que donen accés a l'àmbit d'estudi (BV-2002 i BV-2006). Actualment el volum de trànsit de les dues vies els caps de setmana és inferior al trànsit en dies feiners. L'estudi mostra una previsió de les entrades i sortides dels vehicles privats per franges horàries; arribades entre les 10h i les 13h i sortides entre els 16h i les 19h.

La xarxa viària de l'entorn de l'àmbit d'estudi està representada gràficament.

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

#### **5. Xarxa de transport públic**

L'estudi indica l'oferta ferroviària del municipi la qual no dona servei a l'àmbit d'estudi, i l'oferta autobús interurbà (L76) que connecta la urbanització Cesalpina, Santa Coloma de Cervelló i Sant Boi de Llobregat.

L'EAMG descriu la parada més propera a l'àmbit, detallant la freqüència de pas, els horaris i el nombre d'expedicions en dies feiners i en dissabtes i festius. També aporta imatges de la parada.

L'EAMG aporta dades de capacitat actual i demanda de l'autobús urbà per tipologia de dies i per mesos. Conclou que l'ocupació mitjana per expedició en dia feiner és del 47%, en dissabtes del 30% i en festiu del 19%.

L'estudi grafia l'oferta existent i localitza les parades més properes a l'àmbit d'estudi.

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

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

L'àmbit d'estudi se situa en una àrea periurbana. L'EAMG menciona que els pocs entorns per a vianants són la plaça del Pi Tallat/biblioteca i l'avinguda de Santa Coloma. L'estudi concreta que el carrer de l'Esquirol és el que connecta el nucli de Santa Coloma amb la urbanització Cesalpina.

Es descriu l'accessibilitat de les voreres del carrer Esquirol i es mostra gràficament.

Pel que fa a la xarxa ciclable, l'estudi mostra que a Santa Coloma de Cervelló no hi ha carrils o vies per a bicicletes, però sí que hi ha vies pacificades i de cohabitació amb els vehicles. Tot i això és una xarxa inconnexa i poc extensa.

L'EAMG menciona l'existència d'un sender (variant del camí verd) que transcorre per l'àmbit d'actuació, tot i que per la zona urbana aquest sender no està segregat i passa a ser el propi carrer de la població.

Aquesta informació es mostra gràficament a l'estudi.

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

## 7. Incidència de la mobilitat generada

Pel que fa a la incidència de la mobilitat generada l'estudi analitza el vehicle privat, el transport públic i els modes no motoritzats.

La mobilitat prevista en **vehicle privat** s'estima que podrà ser absorbida amb la xarxa viària local actual i no es preveu cap modificació.

Pel que fa a la mobilitat prevista en **transport públic** s'estima que els 106 desplaçaments que es generaran amb la nova ordenació podran ser absorbits amb l'oferta actual i per tant no cal fer cap modificació de la xarxa del transport públic.

Referent als **desplaçaments a peu** el Pla Especial Urbanístic preveu les següents millores:

- Nou pas de vianants que permeti creuar el carrer de l'Esquirol a l'alçada de les parades d'autobús
- Nova senyalística en la ruta de la via verda, on hi ha el creuament cap a Santa Coloma per indicar l'activitat de l'àmbit del pla especial.

Des de l'equip redactor del present informe es **considera necessari revisar la incidència de la mobilitat generada, tenint en compte les indicacions de l'apartat 3**, els quals serien el doble dels considerats.

## 8. Estimació de la demanda d'aparcament

Pel que fa a les places d'aparcament a reservar fora de calçada, el Decret 344/2006, obliga a 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.

Taula resum del dimensionament de l'aparcament EAMG (entre parèntesis s'indiquen els valors del Decret 344/2006)

Usos	Àrea (m <sup>2</sup> )	Sostre edificable (m <sup>2</sup> )	Total aparcaments bicicleta (Decret)	Total aparcaments turisme	Total aparcaments motocicleta
Comercial		60,00	(1)	(0)	(0)
Equip. cult.-esp.-recr.	21.148,60		(17)		
Zona verda	354.021,80				
<b>TOTAL</b>	375.170,40	60,00	20-25 (18)	42 (0)	(0)

El Pla Espacial contempla la reserva de 42 places per a turismes per l'ús de l'àrea recreativa, amb places per a PMR incloses. L'equip redactor d'aquest informe detecta una variació del nombre de places vers el Pla Espacial, el qual en preveu 60, en lloc de 42. Tot i això, s'accepta la documentació aportada.

Així mateix **cal considerar les reserves d'aparcament per a turismes considerades en el Reial Decret 1053/2014 referent a la dotació de punts de recàrrega per a**

**vehicles elèctrics**, segons el qual tots els aparcaments públics han de preveure una plaça de recàrrega de vehicles elèctrics, per cada 40 places.

Pel que fa a l'aparcament de bicicletes segons el Decret 344/2006 es preveu una reserva de 18 places; 1 per a ús comercial i 17 per ús d'equipaments. Tot i això, el Pla Especial Urbanístic preveu habilitar un mínim de 20-25 places per afavorir l'ús d'aquest mitjà de transport, si bé no es fa el repartiment d'aquestes segons usos.

## **9. Distribució Urbana de Mercaderies**

Tot i que a la descripció de la xarxa viària es menciona l'existència d'un espai reservat per a càrrega i descàrrega, a l'EAMG no es fa explícit la reserva d'aparcament per aquest ús.

Segons el Decret 344/2006, per un ús comercial s'ha de fer una reserva de places de càrrega i descàrrega (*1 plaça per cada 1.000 m<sup>2</sup> de superfície de venda o 1 plaça per cada 8 establiments*).

En aquest cas, com que l'espai destinat a ús comercial és de 60m<sup>2</sup> de sostre, no li resulta d'aplicació obligatòria i en tot cas es recomana fer més explícit si l'estudi preveu o no la reserva de places de càrrega i descàrrega.

## **10. Mesures correctores**

### **Xarxa bàsica per a vehicles**

L'Estudi no preveu cap actuació de millora a la xarxa per a vehicles, ja que es preveu un impacte baix en vehicle privat.

El vial d'accés a l'àmbit, ja existent, es preveu que sigui una via de doble sentit de circulació on hi haurà segregació entre vehicles i vianants.

Referent al vial que circumval·la l'àmbit, també existent, es preveu que sigui de sentit únic, hi hagi zona d'aparcament per a vehicles i vehicles PMR. Es preveu que sigui una zona no segregada de cohabitació de vehicles, vianants i bicicletes.

L'EAMG considera necessari l'adequació de la senyalització per a tots els modes previstos.

### **Xarxa de transport públic i col·lectiu**

L'estudi no preveu cap modificació a la xarxa de transport públic, ja que considera que la proximitat de la parada a l'àmbit d'estudi (200 m) i l'elevada freqüència de pas, ja serà suficient amb la nova ordenació.

L'EAMG recomana la creació d'un pas de vianants al carrer de l'Esquirol, a l'alçada de la parada de bus.

### **Xarxa de vianants**

Tot i que està fora del Pla Especial, es preveu que al camí d'Antoni Gaudí s'habiliti una vorera i/o pas adequat per l'accessibilitat a càrrec de l'Ajuntament.



El Pla Especial preveu la creació de senders dins la futura àrea recreativa que connectin els diferents espais. Preveu la creació d'un sender amb un pendent màxim de 6% entre l'aparcament de PMR i el bar, serveis i espais de barbacoes.

La xarxa de senders i els vials d'accés i de circumval·lació es mostren gràficament a l'estudi.

### **Xarxa ciclable**

Per tal de garantir l'accés des de la Via Verda del Llobregat, que passa a 300 m de l'àmbit d'estudi, l'EAMG proposa una nova senyalització específica per indicar la connexió a través de la via verda i el camí d'Antoni Gaudí, ja existents.

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

## **11. Mobilitat i 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.**

## **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 en municipis declarats pel Govern com a zona de Protecció especial de l'ambient atmosfèric, han d'incorporar les dades necessàries per avaluar la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica.

L'EAMG **no aporta informació referent a la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica.**

## **13. 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.

Des de l'equip redactor del present informe **es considera necessari elaborar una proposta de finançament i de càrregues derivades de la nova mobilitat generada.**

## **14. Conclusions**

L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada pel *Pla Especial Urbanístic de l'àrea recreativa als antics camps de Can Salgado a Santa Coloma de Cervelló.*, 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 abans de la redacció del planejament derivat, en els projectes constructius o en les mesures de gestió que correspongui:

- Cal revisar l'estimació de la demanda de la mobilitat generada segons les indicacions de l'apartat 3 d'aquest informe, i en conseqüència cal revisar la incidència de la mobilitat generada.
- Cal considerar les reserves en relació a la dotació de punts de recàrrega per a vehicles elèctrics establert en el Reial Decret 1053/2014.
- Cal incorporar una anàlisi referent a la mobilitat per gènere i per a persones amb mobilitat reduïda.
- Cal aportar informació referent a la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica.
- Cal elaborar una proposta de finançament i de càrregues derivades de la nova 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, 5 d'abril de 2019

Vistiplau

Xavier Sanyer Matías  
Cap del Servei de Mobilitat

Lluís Alegre Valls  
Director tècnic