

Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada de la modificació del PGM per a la regulació de diversos usos als PAE Salines, Fonollar Sud-Bullidor, Can Calderón i dues illes del PAE Prologis, i creació del sistema de serveis funeraris, del municipi de Sant Boi de Llobregat

Municipi de l'Hospitalet de Llobregat
Comarca del Baix Llobregat

Promotor: Ajuntament de Sant Boi de Llobregat

Redactor de l'EAMG: Anthesis Lavola

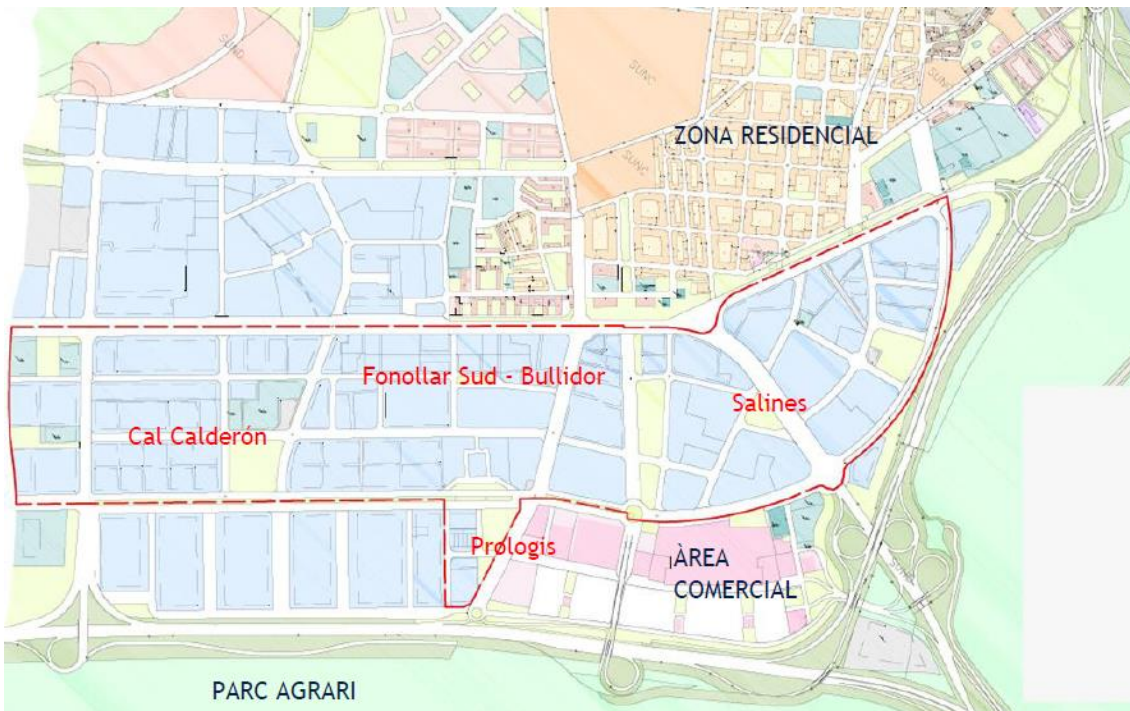
En compliment de l'article 18.3 de la llei de la mobilitat i del Decret 344/2006 de regulació dels estudis de la mobilitat generada s'emet el següent informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada de la modificació del PGM dels sectors industrials Salines, Fonollar Sud-Bullidor, Can Calderón i Prologis, del municipi de Sant Boi de Llobregat.

1. Antecedents

D'acord amb el contingut de la Modificació del Pla General Metropolità (MPGM), des de l'aprovació dels diversos planejaments urbanístics vigents als PAE del municipi de Sant Boi de Llobregat, s'han detectat noves necessitats no previstes o que requereixen d'alguna millora en la seva regulació, en concret:

- La necessitat de proporcionar suport al planejament vigent en relació a la implantació de nous serveis funeraris al municipi, així com precisar els sòls i les claus urbanístiques compatibles, i la regulació urbanística detallada, per a aquest ús.
- Al sud de la C-245, en un entorn de sòl d'ús industrial, hi ha una sèrie d'usos admissibles (cultural, administratiu-oficines, comercial i esportiu) que només poden implantar-se als sòls amb front a la C-245 limitant amb el sòl residencial. Aquesta situació fa que un petit nombre de parcel·les concentrin una multiplicitat d'usos que no són possibles a la resta del sòl industrial i per tant, els usos industrials podrien veure's desplaçats a favor de la resta d'usos admissibles. Aquesta situació es vol prevenir i evitar, fent possible la compatibilitat dels usos culturals, administratiu-oficines i esportius en altres planejaments de l'àmbit.

L'àmbit d'aquesta MPGM es troba definida pel c/ Saragossa, c/ Riera Roja, c/ Feixars, c/ Tints, i la Ctra. de la Santa Creu de Calafell (C-245) i l'Av. Marina fins al límit de terme amb el municipi de Viladecans.



Des del present informe es troba a faltar que el document de memòria de la MPGM concreti la xifra de metres quadrats que defineixen la superfície total de l'àmbit.

2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada de la *Modificació del PGM per a la regulació de diversos usos als PAE Salines, Fonollar Sud-Bullidor, Can Calderón i dues illes del PAE Prologis, i creació del sistema de serveis funeraris, del municipi de 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.

En l'EAMG s'indica que la MPGM té per objecte:

- La creació, definició i regulació de l'ús de serveis funeraris, per tal de facilitar l'establiment d'aquestes activitats i determinar-ne els emplaçaments adients. En concret, la MPGM regula de forma específica els establiments on es contemplin total o parcialment les activitats de serveis funeraris amb incineració (tanatoris-crematoris) i sense incineració (tanatoris).
- La definició de la localització dels usos diferents a l'industrial i compatibles amb aquest, en concret per als usos esportiu, cultural i oficines-administratiu.

L'estudi també indica que la MPGM se superposa a les determinacions del planejament anteriorment vigent, sense modificar-ne els paràmetres, per a aquells usos existents (esportiu, cultural i oficines-administratiu) i crea, defineix i regula els paràmetres i condicionants generals i específics dels usos de serveis funeraris, prèviament inexistents

3. Estimació de la demanda de mobilitat generada

L'estudi fa un anàlisi de la mobilitat generada especificant quina és la distribució horària, el repartiment modal, i la distribució per gènere i edat.

El càlcul de la mobilitat generada es realitza mitjançant dues metodologies diferenciades per als dos requeriments diferents de l'objecte de la MPGM:

- a)) En relació a la mobilitat generada per un nou equipament de serveis funeraris, l'EAMG realitza previsions de mobilitat específiques en funció de les similituds amb l'equipament de servei funerari existent, les previsions d'increment del nombre de defuncions i altres paràmetres.
- b)) En relació al canvi de zona industrial a altres usos d'equipaments o oficines, l'estudi té en compte que avui dia es dona en l'àmbit una mobilitat d'ús industrial que d'acord amb les ràtios de l'annex 1 del Decret seria de 5 viatges/100 m² de sostre. En aquest sentit proposa:
 - o Per els equipaments esportius considera aplicar una ràtio de 15 desplaçaments/100 m² de sostre com a diferència de la ràtio corresponents a ús d'equipaments (20 viatges/100 m² de sostre) i a ús industrial (5 viatges/100 m² de sostre).
 - o Per a les oficines, considera aplicar una ràtio de 10 desplaçaments/100 m² de sostre com a diferència de la ràtio corresponents a ús d'oficines (15 viatges/100 m² de sostre) i a ús industrial (5 viatges/100 m² de sostre).

Des del present informe s'accepten les ràtios aplicades per considerar-se degudament justificades.

	Superfície de sostre	RÀTIO	Despl./dia
Serveis funeraris	--	--	828
Equipaments esportius	10.945,37	15/100 m ²	1.642
Oficines	43.781,48	10/100 m ²	4.379
TOTAL	--	--	6.849

Pel que fa a l'increment modal d'aquesta mobilitat generada l'estudi parteix de la distribució modal del PMUS de Sant Boi de Llobregat per en realitza una adaptació tenint en compte que l'àmbit es troba en una zona industrial, essencialment incrementant la proporció de mobilitat en vehicle privat dels desplaçaments interns.

Pel que fa a la proporció entre desplaçaments interns i de connexió, suposa que un 80% dels desplaçaments seran interns i un 20 seran de connexió.

	No motoritzada	Vehicle privat	Transport públic	TOTAL
Interns	38%	38%	4%	80%
Externs	1%	11%	8%	20%
TOTAL	39%	49%	12%	100%

Des de la redacció del present informe es considera adequada la proposta de repartiment modal.

En relació al nombre de vehicles generats, l'estudi té en compte una relació de 19 motocicletes per cada 100 turismes, amb els següents factors d'ocupació:

- 2,5 ocupants per turisme en la mobilitat vinculada als serveis funeraris.
- 1,5 ocupants per cotxe per a la resta d'usos (equipaments i oficines).
- 1,1 ocupants per motocicleta per tots els usos.

Amb tot, es presenta la següent taula de desplaçaments diaris per modes de transport:

	Total despl./dia	No motoritzada	Cotxe	Moto	Transport públic
Serveis funeraris	828	322	328 (131)	78 (71)	100
Equipaments esportius	1.642	641	652 (435)	152 (138)	197
Oficines	4.379	1.709	1.738 (1.159)	407 (370)	525
TOTAL	6.849	2.672	2.718 (1.725)	637 (579)	822

Des del present informe es detecten certes discrepàncies en l'EAMg en relació a la ràtio de viatges entre motocicletes i turismes.

Pel que fa a la distribució horària de la mobilitat, l'EAMG aporta gràfiques de distribució temporal dels desplaçaments per als usos de serveis funeraris i d'equipaments, construïts pel redactor, segons indica, a partir de casos similars. Per a la mobilitat d'oficines es considera les 9h com la franja punta de les entrades i el període de 16h a 18h com el moment punta per a les sortides. Amb tot es determina que la franja punta de desplaçaments es dona en un dia feiner de 17h a 18h, amb 1.465 desplaçaments (21% de la mobilitat total).

	Total despl./punta	No motoritzada	Cotxe	Moto	Transport públic
Serveis funeraris	107	40	41 (16)	10 (9)	12
Equipaments esportius	263	103	105 (70)	24 (22)	32
Oficines	1.095	428	436 (291)	102 (93)	132
TOTAL	1.465	571	582 (377)	136 (124)	176

4. Mobilitat a peu

En relació a l'anàlisi de les infraestructures per a la mobilitat a peu, l'EAMG fa referències a l'Ordre VIV/561/2010, d'1 de febrer, pel qual es desenvolupa el document tècnic de condicions bàsiques d'accessibilitat i no discriminació per a l'accés i utilització dels espais públics urbanitzats. Aquesta normativa es troba derogada i ha estat substituïda per:

- Ordre TMA/851/2021, de 23 de juliol, per la qual es desenvolupa el document tècnic de condicions bàsiques d'accessibilitat i no discriminació per a l'accés i utilització dels espais públics urbanitzats.

En aquest sentit **caldrà que l'estudi actualitzi les referències a la normativa vigent, i en especial revisi el contingut pel que fa a les dimensions mínimes que ha de tenir una vorera per a ser accessible**, que ha de ser com a mínim de 1,8 m d'amplada lliure d'obstacles (s'elimina la referència als 1,50 m d'amplada mínima).

L'estudi descriu les condicions dels itineraris principals per a vianants en base al contingut del Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de Sant Boi de Llobregat. S'indica que en general l'àmbit compta amb unes condicions força bones d'accessibilitat i unes voreres amb una amplada lliure superior als 1,80 metres. La principal problemàtica relacionada amb la mobilitat a peu es deu a la presència de vehicles aparcats a la vorera.

Des de del present informe es considera que cal analitzar les principals característiques dels itineraris per a vianants (amplada i estat de les voreres, passos per a vianants, etc.) del recorregut fins a les parades de transport públic més properes.

L'estudi disposa d'un plànol amb la proposta de xarxes d'itineraris principals de vianants donant compliment a l'article 12.b del Decret 344/2006.

5. Mobilitat en bicicleta

En l'apartat de "Xarxa d'itineraris principals per a bicicleta", l'estudi no arriba a identificar ni descriure les característiques de les vies ciclistes actuals (carril bici al c/ Alacant, c/ Riera de Fonollar, etc.). La informació només es presenta gràficament en forma d'imatge en la memòria de l'EAMG. S'indiquen les accions previstes en el PMUS en relació a la creació de nous itineraris per a bicicletes.

Sobre les connexions per a la mobilitat interurbana, tot i que el municipi està emmarcat dins del projecte de la xarxa Bicivia, l'EAMG conclou que hi ha una mancança d'infraestructura específica per a ciclistes, els quals es veuen abocats a circular per la calçada amb la resta de vehicles.

En relació a la xarxa d'aparcaments, l'estudi descriu l'oferta dels aparcaments lliures en superfície i les estacions de Bicibox de l'àmbit i les immediacions.

L'estudi disposa d'un plànol amb la proposta de xarxes d'itineraris principals de bicicletes donant compliment a l'article 12.d del Decret 344/2006.

Recomanació 1.

Es recomana descriure quins són els pendents dels itineraris per a vianants i bicicletes entorn del sector.

6. Xarxa de transport públic

Segons l'estudi, l'àmbit disposa d'una àmplia oferta de transport públic ubicada a les proximitats, indicant que tot l'àmbit disposa d'una parada de transport públic a menys de 500 m.

En concret, pel que fa al servei de bus, s'identifiquen les línies urbanes (SB3) i interurbanes (L72, L78, L81, L82, L85, L86, L96, L97, E70, E86, E98) i línies nocturnes (N13 i N14).

Es detalla la freqüència de pas i els horaris en dia laborable, dissabtes i en festiu de les línies esmentades i l'itinerari general d'origen i destinació de la línia. També es detalla la demanda d'algunes les línies (es sobreentén que es disposa de dades de les línies que es trobaven operatives en el moment de redacció del PMUS, l'any 2011).

L'estudi conclou que l'oferta d'autobús propera a l'àmbit és molt bona, amb una variada oferta de línies i una freqüència adequada que afavoreixen la mobilitat en transport públic en les diferents franges de tots els dies de la setmana

En relació a les parades, l'EAMG indica que aquestes es concentren principalment en l'eix de la C-245, i de forma generalista s'indica que presenten un estat bo, son accessibles i disposen de marquesina i bans. Sobre les parades situades dins del sector l'estudi diu que s'haurien de millorar. Es mostra gràficament la localització de les parades però no s'identifica individualment cada parada fent-ne una descripció concreta per cadascuna.

Sobre el transport ferroviari, l'estudi indica que l'àmbit d'estudi no disposa en el seu entorn proper d'estacions de transport ferroviari, situant-se la parada de FGC de Sant Boi a 20 min de desplaçament en bus i a 13 min de desplaçament en bicicleta.

No obstant l'EAMG aporta informació relacionada amb el servei de ferrocarril, identificant les línies que tenen parada (L8, S4, S8, S33, R5, R6, R50 i R60), l'interval de pas del servei en hora punta i l'horari del servei per dies feiners i caps de setmana i festius. S'identifiquen també els principals municipis amb els que el servei de ferrocarril brinda connexió.

En un horitzó futur, (2023) l'estudi indica que arran del projecte de transformació de la C-245 es posarà en marxa un servei de metrobús, que connectarà l'àmbit amb l'estació intermodal de Cornellà i els serveis de metro, Tram i Rodalies de Catalunya.

L'estudi no fa referència al servei del taxi. **Cal que l'estudi incorpori informació relativa al servei de taxi i les seves parades més properes**, tenint en compte que és un tipus de servei que sovint acostuma a prestar servei en equipaments funeraris.

Des del present informe es conclou que l'àmbit compleix amb l'article 16 del Decret, disposant de parades de transport públic situades de manera que la distància màxima d'actuació mesurada sobre la xarxa de vianants és inferior a 750 metres.

L'estudi disposa d'un plànol amb la proposta de xarxes d'itineraris per a estacions de transport públic donant compliment a l'article 12.c del Decret 344/2006.

Recomanació 2.

Es recomana incorporar l'anàlisi de l'estat de les parades de transport públic més properes a l'àmbit d'estudi.

Recomanació 3.

Es recomana incorporar gràficament el recorregut de les línies d'autobús que donen servei en aquest àmbit de Sant Boi de Llobregat.

7. Mobilitat en vehicle privat

L'estudi senyala que l'àmbit s'emplaça en una zona amb vies d'accés interurbanes (la C-31, l'A2 i la C-32) i descriu els principals itineraris urbans d'accés a través de la Carretera del Prat (B-201), Carretera de la Santa Creu de Calafell (C-245), Ronda de Sant Ramon i l'eix del Camí de les Salines i del c/ Alacant.

Es presenta la jerarquització viària de l'entorn basada en el PMUS de Sant Boi de Llobregat.

En relació a la demanda, l'EAMG recull les dades i conclusions d'estudis de trànsit que s'han realitzat en aquest entorn: "Estudi de trànsit pel nou carril bus i via ciclista a la carretera C-245", i aforaments del Ministerio de Fomento al tram de la C-245 entre la connexió amb la C-32 i l'A2. S'espera que amb les actuacions previstes per les diferents administracions (Generalitat de Catalunya i Ministerio de Fomento) es donin demores semblants a les actuals i s'aportin gràfics del nivell de servei previst en la C-245 i de les cues màximes.

L'estudi disposa d'un plànol amb la proposta de xarxa bàsica d'itineraris principals de vehicles donant compliment a l'article 12.e del Decret 344/2006.

Aparcament

L'estudi descriu qualitativament l'oferta actual de l'àmbit, indicant que són principalment places no regulades, amb algunes reserves per a motocicletes i empreses particulars.

L'EAMG no realitza una quantificació de les places ni fa referència a l'existència o absència de bosses d'aparcament fora de la via pública.

L'estudi aporta fotografies de totes les casuístiques més habituals de l'aparcament en l'àmbit. S'indica que es detecta una ocupació nocturna per residents en la zona més propera a la C-245a, i aparcaments en vorera durant els dies feiners.

Finalment, l'EAMG inclou quina és l'oferta de punts de recàrrega per a vehicles elèctrics propera al sector (3 estacions amb un total de 9 punts de recàrrega).

8. Incidència de la mobilitat generada

L'estudi analitza el grau d'afectació sobre les xarxes d'accés a l'àmbit d'estudi per la mobilitat generada per garantir el manteniment d'un entorn de qualitat ambiental, la seguretat i comoditat dels desplaçaments de mobilitat activa, un nivell suficient d'accessibilitat al transport públic, la connectivitat a la xarxa viària bàsica i la capacitat i condicions de fluïdesa de circulació en les vies:

- **Mobilitat en a peu:** Segons el repartiment modal de l'EAGM es produirien 2.672 nous desplaçaments diaris en modes no motoritzats. L'estudi considera que en el cas més desfavorable, en què tots aquests desplaçaments es realitzessin a peu, s'obtindria un flux màxim de vianants que la xarxa actual podria absorbir. Addicionalment l'estudi recorda que el PMUS del municipi ja conte mesures correctores per millorar l'accés a peu a l'àmbit, i que *l'Estudi de trànsit pel nou carril bus i via ciclista a la carretera C-245* preveu una millora de la permeabilitat de la C-245, habilitant 19 passos de vianants semaforitzats nous. En relació a l'apartat d'impacte de la nova mobilitat sobre la xarxa d'itineraris per a vianants, **caldria revisar algun dels valors ja que s'han detectat algunes discrepàncies**
- **Mobilitat en bicicleta:** l'estudi indica que s'observa un flux pràcticament inexistent, exposa que la mobilitat en bicicleta pot ser més baixa del prevista i

que la mobilitat generada podrà ser absorbida sense cap problema quan es desenvolupin els nous itineraris de connexió que proposa el planejament.

- Mobilitat en transport públic: l'estudi preveu 822 nous desplaçaments diaris en transport públic (176 en hora punta). L'estudi suposa que tota la mobilitat generada de connexió (117 desplaçaments/hora punta) es realitza en bus, i tot i així podria ser absorbida gràcies a l'elevada oferta de línies de bus; en relació a la mobilitat urbana (59 desplaçaments/hora punta), l'estudi conclou que l'oferta actual de transport públic satisfà la nova demanda (11 expedicions en hora punta).
- Mobilitat en vehicle privat motoritzat: l'EAMG preveu 1.725 nous turismes en circulació i 579 noves motocicletes al dia. L'estudi realitza una distribució d'aquesta mobilitat en l'hora punta, repartida entre mobilitat interna i de connexió. S'observa com els valors totals de mobilitat no es corresponen amb les xifres de turismes i motocicletes presentades en apartats anteriors. Per tant **caldrà que l'estudi revisi el càlcul de turismes i motocicletes realitzat en l'apartat d'Impacte de la nova mobilitat sobre la xarxa viària.**

L'estudi realitza una previsió de repartiment de la mobilitat pels principals vials d'entrada i sortida. S'indica que la mobilitat interna tindrà una incidència elevada en la xarxa viària local; en canvi la mobilitat de connexió es valora que serà absorbida per la xarxa de connexió.

Taula 13 Nombre de vehicles nous que entraran a l'àmbit d'estudi per àmbit geogràfic i vies utilitzades

Àmbit geogràfic	Vies utilitzades	Nombre de cotxes que es desplacen al sector en hora punta de la tarda	Nombre de motos que es desplacen al sector en hora punta de la tarda
Sant Dal	Ronda Sant Ramon i C-245	292	85
Baix Llobregat Sud	C-32 i C-245	37	10
Baix Llobregat Nord	C-245, C-31 i A-2	49	14
Barcelona i Barcelonès	C-31, B-20 i B-10	8	2
Interior primera corona	C-32, B-20, B-10, A-2 i B-23	1	0

9. Estimació de la demanda d'aparcament

Pel que fa a la reserva de places d'aparcament a fora de la calçada, el Decret 344/2006 de regulació d'estudis d'avaluació de la mobilitat generada obliga a reservar places fora de la via pública destinades a aparcaments de bicicletes per a tots els usos, i per a turismes i motocicletes només en el cas dels usos residencials, d'estacions de ferrocarrils i d'autobusos interurbans.

- En relació als aparcaments per a bicicletes, l'estudi preveu 15 aparcaments per als serveis funeraris amb una ràtio de 1 plaça per cada 100 m² de sostre. No obstant no es presenta cap valor de superfície de sostre per aquest ús. Tot i aquesta falta d'informació s'accepta la proposta.

- En relació als aparcaments per turismes i motocicletes en el Decret 344 no preveu reserves mínimes per als usos previstos. No obstant, l'EAMG realitza una previsió d'aparcament en base a les Normes subsidiàries i al Codi Tècnic d'Edificació (393 places en total).

Adicionalment, l'estudi realitza previsions de places per a PMR i punts de recàrrega de vehicles elèctrics.

Recomanació 4.

Es recomana estendre la xarxa d'aparcaments segurs Bicibox a dins l'àmbit de la modificació del PGM.

10. Distribució Urbana de Mercaderies

L'estudi indica que en l'àmbit d'estudi no es disposa de zones per a la càrrega i descàrrega de mercaderies, i assumeix que les operacions es realitzen a l'interior del recinte de les empreses o a la via pública sense cap tipus de regulació.

El Decret 344/2006 contempla la necessitat de reserva de places per a càrrega i descàrrega de mercaderies pels usos oficines, amb una ràtio de 1 plaça per cada 2.000 m² de superfície de sostre.

L'estudi aplica la ràtio indicada en el decret i realitza una previsió de 22 reserves de places de 3x8m.

11. Mesures correctores

L'estudi contempla les següents mesures correctores o vinculades al desenvolupament del planejament (algunes de les quals provenen del PMUS de Sant Boi 2014-2019).

Xarxa de vianants

Les propostes per la xarxa d'itineraris per a vianants són les següents:

- *Garantir l'accessibilitat de tots els passos de vianants.* Es fa una proposta detallada amb els punts on s'han de construir o adaptar passos de vianants com a mesura complementària a la prevista en el PMUS

Recomanació 5.

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

Xarxa de bicicletes

Les propostes per la xarxa d'itineraris per a la bicicleta descrites a l'EAMG són les següents:

- *Reserva d'aparcament per a bicicletes segons el Decret 344/2006.* Segons el Decret caldria preveure una reserva de 563 places, però inicialment l'estudi proposa una dotació menor de 188 places, ampliables segons demanda i a càrrec del promotor.
- *Senyalització horitzontal específica per a bicicletes.* Per l'interior de tot el sector, es proposa la senyalització horitzontal de tota la xarxa secundària (d'acord amb la nova jerarquització viària prevista al PMU Sant Boi).
- *Desenvolupament del carril bici de l'av. Marina.* El carril bici proposat (1.950 m) connectaria els actuals carrils bici dels carrers Riera del Fonollar i Alacant, enllaçant alhora amb el nou carril bici de la C-245.

Xarxa de transport públic

Les propostes per la xarxa d'itineraris de transport públic descrites a l'estudi són les següents:

- *Senyalització específica dels itineraris de connexió amb transport públic.* Es proposa la instal·lació de senyalització vertical específica a les principals vies de l'àmbit d'estudi informant de la ubicació i distància a peu de les diferents parades de bus.

Xarxa bàsica per a vehicles

L'estudi no proposar cap millora referent a la xarxa bàsica per a vehicles.

Aparcament

- *Punts de recàrrega per a vehicles elèctrics.* Tenint en compte el Reial Decret 1053/2014 l'estudi proposa reservar 10 places (però en recomana reservar-ne 19 places).
- *Reserva d'espai de càrrega i descàrrega.* Es preveuen reservar 22 places.
- *Reserva de places per a PMR.* Es preveuen reservar 12 places.

Altres actuacions organitzatives o de gestió

- *Redacció dels EAMG dels desenvolupaments previstos al sector.*

- *Recomanació d'ubicació dels nous usos.*
- *Sistema de carpooling per a treballadors del polígon.*
- *Reserva de places per a VAO i foment del carpooling.*
- *Substitució de l'estacionament ubicat a interseccions per aparcament de motocicletes.*
- *Desenvolupament i implementació de plans de desplaçament d'empresa (PDE).*

12. Mobilitat i gènere

L'EAMG analitza dades del Quadern de Mobilitat de Sant Boi de Llobregat (EM 2011). Conclou que les dones tendeixen a utilitzar més els modes de transport públic i no motoritzat. S'incorporen dades del repartiment modal segons gènere, disponibilitat del permís de conduir i disponibilitat de vehicle.

Des de present estudi accepta la informació aportada i es considera que es dona compliment a l'article 10 del Decret 344/2006, pel qual els estudis d'avaluació de la mobilitat generada s'han d'utilitzar indicadors de gènere quantitatius i qualitatius, que permetin l'estudi de la mobilitat de les dones i del seu accés al vehicle privat, a peu, en bicicleta i transport públic.

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 han d'incorporar les dades necessàries per avaluar la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica.

L'EAMG ha realitzat la caracterització de les emissions dels vehicles amb les dades de mobilitat generada, tenint en compte el repartiment modal i els factors d'ocupació per a turismes i motocicletes, assignant quilòmetres per la distribució de desplaçaments per àmbit geogràfic i considerant que es treballen 200 jornades.

Les emissions atmosfèriques s'han estimat a partir dels factors que apareixen a la Guia de càlcul d'emissions de contaminants a l'atmosfera de 2013 de la Generalitat de Catalunya, indicant que es generaran les següents emissions de contaminants:

- 0,34 tones de NO₂
- 0,14 tones de PM₁₀

Des del present informe s'accepta el càlcul efectuat de la incidència sobre la contaminació atmosfèrica.

14. Finançament de les càrregues derivades de la mobilitat generada

L'article 13 del Decret 344/2006 determina que els EAMG han d'incorporar una "proposta de finançament dels diferents costos generats per l'increment de mobilitat degut a la nova actuació, que incorpori l'establert a l'article 19".

És necessari que l'estudi determini que el promotor haurà de participar en els costos generats per l'increment de la mobilitat degut a la nova actuació en els termes establerts per la Llei de la mobilitat i la legislació urbanística.

L'estudi no incorpora una valoració econòmica. Des del present informe es considera que amb conjunt de propostes plantejades, **cal incorporar-ne la valoració econòmica de cada una de les propostes.**

15. Conclusions

L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada per la *Modificació del PGM per a la regulació de diversos usos als PAE Salines, Fonollar Sud-Bullidor, Can Calderón i dues illes del PAE Prologis, i creació del sistema de serveis funeraris, del municipi de Sant Boi de Llobregat*, conté bona part dels elements necessaris per aconseguir una mobilitat sostenible, d'acord amb els principis de la Llei de la Mobilitat, 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 del projecte constructiu o en les mesures de gestió que corresponguin:

- Caldrà revisar l'aplicació ràtio de repartiment entre motocicletes i turismes, i modificar-ne els resultats que actualment presenten errors de càlcul.
- L'estudi ha d'actualitzar les referències a la normativa vigent (Ordre TMA/851/2021, de 23 de juliol), i en especial revisi el contingut pel que fa a les dimensions mínimes que ha de tenir una vorera per a ser accessible.
- Cal que l'estudi incorpori informació relativa al servei de taxi i les seves parades més properes.
- És necessari que l'estudi revisi el càlcul de turismes i motocicletes realitzat en l'apartat d'Impacte de la nova mobilitat sobre la xarxa viària per a que els càlculs siguin coherents amb les xifres de turismes i motocicletes presentades en apartats anteriors.
- És necessari que l'estudi determini que el promotor haurà de participar en els costos generats per l'increment de la mobilitat degut a la nova actuació en els termes establerts per la Llei de la mobilitat i la legislació urbanística.
- Cal incorporar una valoració econòmica de cada una de les propostes que es formulen en l'apartat de mesures correctores.

Vistiplau

Xavier Sanyer
Cap del Servei de Mobilitat

Lluís Alegre i Valls
Director de l'Àrea de Mobilitat