

**Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada de la Modificació Puntual del Pla General Metropolità a l'illa entorn de l'estació de rodalies de Sant Joan Despí**

**Municipi de Sant Joan Despí**  
**Comarca del Baix Llobregat**  
Promotor: Batlle i Roig  
Redactor de l'EAMG: CINESI

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 Puntual del Pla General Metropolità a l'illa entorn de l'estació de rodalies de Sant Joan Despí*.

## 1. Antecedents

L'entorn de l'estació de Rodalies, està inclosa dins el polígon industrial de la Font Santa al Terme Municipal de Sant Joan Despí, delimitada pels carrers de Narcís Monturiol i l'avinguda de la Generalitat al nord, el carrer de Marie Curie a l'est, l'avinguda de Barcelona al sud i la línia del Ferrocarril i l'estació a l'oest.



Els objectius de la present modificació puntual són:

- Possibilitar la transformació d'una nova estació per adaptar-la a les necessitats del transport metropolità i connectar-la amb els barris adjacents.

- Configurar un nou espai públic equipat que permeti la permeabilitat tan a banda i banda de la línia ferroviària com a l'estació de Rodalies
- Generar un nou pol d'activitat d'usos mixtos que barregi els usos d'oficines, comercial i habitatge que impulsi l'activitat del polígon de la Font Santa

Es tracta d'una transformació global de l'ús i la configuració de l'àmbit passant d'una zona qualificada de zona industrial (clau 22a) i sistema ferroviari (clau 3) en el vigent Pla General Metropolità de 1976 a una zona amb la meitat destinada a l'ús d'habitatge i l'altra meitat destinada a activitat econòmica, amb usos predominants d'oficines i comercial.

En data a desembre de 2020, l'ATM de Barcelona, va rebre la documentació referent a aquest expedient i va emetre el corresponent informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada de la Modificació Puntual del Pla General Metropolità a l'illa entorn de l'estació de rodalies de Sant Joan Despí. En aquell informe es considerava que comptava 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'emetia informe favorable. No obstant això, s'establien 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 corresponents. A data a maig de 2022, l'ATM ha rebut nova documentació referent a aquest expedient (text refós de la modificació puntual i estudi de mobilitat actualitzat), motiu pel qual s'emet el present informe.

## **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 a l'illa entorn de l'estació de rodalies 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.

L'entorn de l'estació de Rodalies té una superfície total de 60.717 m<sup>2</sup> de sòl i de 90.732 m<sup>2</sup> de sostre, adjudicant-li tant ús d'habitatge com d'activitat econòmica (oficines i comercial). Tanmateix també disposa d'una reserva per a un equipament a la cantonada del carrer Narcís Monturiol i l'avinguda de la Generalitat. A més de 12.374 m<sup>2</sup> que queden fora del polígon d'actuació i que coincideixen amb la superfície viària dels carrers Narcís Monturiol i Marie Curie.



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

L'estudi analitza la mobilitat generada, segons les ràtios del Decret 344/2006, per a cada ús del sòl previst en la modificació puntual.

L'estudi estima que es generarà un total de **14.616 desplaçaments diaris**.

La taula següent mostra la mobilitat generada segons les ràtios que indica el Decret i l'Estudi de mobilitat (darrera columna):

Usos	Increment Àrea (m²)	Increment Sostre edificable (m²)	Habitatges	Viatges generats (m²) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
residencial	24.168,00	43.817,00	394	4.382	<b>4.382</b>
comercial		6.817,00		3.409	<b>3.409</b>
oficines		37.000,00		5.550	<b>5.550</b>
altres equipaments	2.738,00	2.738,00		548	<b>548</b>
zona verda	14.560,00			728	<b>728</b>
Vialitat	14.725,00				
Sistema ferroviari	4.562,00				
<b>TOTAL</b>	<b>60.753,00</b>	<b>90.372,00</b>	<b>394</b>	<b>14.616</b>	<b>14.616</b>

L'estudi fa una proposta de repartiment modal de la nova mobilitat a partir de l'EMEF de 2016 i l'enquesta de Mobilitat de 2011.

Repartiment modal proposat	A PEU - BICICLETA	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT
% quota modal	40,5%	17,5%	41,9%
Viatges / dia de màxima demanda	5.926	2.563	6.128

Per definir el repartiment modal global, considera un repartiment diferenciat entre els usos previstos:

DISTRIBUCIÓ MODAL DELS VIATGES GENERATS				
Tipologia Equipament	Viatges generats / dia	Transport no motoritzat	Transport públic	Vehicle privat
		43,6%	18,7	37,7%
Residencial	4.328	1.910	819	1.652
Equipaments	728	317	136	274
<b>TOTAL</b>	<b>5.110</b>	<b>2.228</b>	<b>956</b>	<b>1.926</b>

DISTRIBUCIÓ MODAL DELS VIATGES GENERATS				
Tipologia Equipament	Viatges generats / dia	Transport no motoritzat	Transport públic	Vehicle privat
		38,9%	16,9%	44,2%
Oficines	5.550	2.159	938	2.453
Comercial	3.409	1.326	576	1.507
Zones Verdes	548	213	93	242
<b>TOTAL</b>	<b>9.506</b>	<b>3.698</b>	<b>1.607</b>	<b>4.202</b>

Des de l'equip redactor del present informe s'accepta el repartiment modal previst.

### Recomanació 1.

Es recomana que pels usos de "zones verdes" s'incrementin les quotes modals considerades pels modes no motoritzats i transport públic/col·lectiu.

## 4. Mobilitat en vehicle privat

L'EAMG a més d'incorporar una anàlisi socioeconòmica i demogràfica del municipi, mostra dades de l'evolució de l'índex de motorització del municipi així com l'evolució del parc de vehicles.

Referent a l'accessibilitat, menciona i representa gràficament la infraestructura viària d'accés (A-2, B-23 o E-90), puntualitzant que la B-23 suposa una barrera urbanística que fractura el barri del Pla del Vent-Torreblanca amb la resta del municipi.

L'estructura urbanística i viària de l'entorn de l'estació de Rodalies de Sant Joan Despí està condicionada per les vies del ferrocarril. Aquestes conformen una barrera que dificulta la permeabilitat dels desplaçaments a l'interior del municipi.

L'av. Barcelona té restringit el pas de vehicles pesants per accedir al P.I de la Font Santa i així evitar que circulin per vials de caràcter urbà, obligant-los a circular per l'av. de la Font Santa.

L'estudi descriu la jerarquització viària i la representa gràficament.

S'inclou informació de les intensitats de trànsit a partir de 2 aforaments automàtics de 24h i 5 punts de comptatge manual. Es conclou que les vies amb major intensitat de trànsit són l'avinguda Barcelona i el carrer de la Font Santa amb uns 10.000 veh/dia. Incorpora els resultats de la IMD gràficament.

Pel que fa a l'aparcament, entorn de l'estació de Rodalies les zones d'aparcament gratuït en superfície és la forma d'aparcament més estesa atès que a la majoria de carrers s'estaciona a les dues bandes.

Es localitza una bossa de 30 places d'aparcament entre l'avinguda de Barcelona i el carrer de Marie Curie els quals donen servei als edificis de la Policia Local i Àrea de Serveis a la Persona, al poliesportiu municipal Francesc Calvet i als vehicles que porten als escolars durant les hores punta d'entrada i sortida.

A més a més, l'estació de rodalies disposa de dos aparcaments públics en superfície per al vehicle privat, un d'ells amb 55 places i d'ús exclusiu per als usuaris.

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

## **5. Xarxa de transport públic**

L'estudi descriu el servei ferroviari de Sant Joan Despí, format per l'estació de Renfe Rodalies on paren les línies R1 i R4, i el tramvia amb tres línies de Trambaix (T1, T2, i T3). Incorpora gràficament el recorregut del servei ferroviari municipal.

L'àmbit d'estudi disposa del servei de Renfe Rodalies (R1 i R4) i de la línia T2 del Trambaix. Per cada una de les línies en descriu el recorregut i la freqüència de pas. S'analitza la cobertura de les estacions amb un radi de 700 m per al tramvia i 1.000 m per al ferrocarril interurbà i es conclou que hi ha una bona cobertura del transport públic.

Referent al servei d'autobusos, 4 línies diürnes (78, L10, L46, L77) són les que donen servei al polígon industrial. Tot i així, es destaca que cap línia dona servei als treballadors/es del polígon industrial de la Font Santa; la línia L46 té per vocació servir els centres escolars i no pas les empreses locals.

L'estudi incorpora per cada una de les línies l'operador, les capçaleres de cada línia, els municipis per on passen i si donen servei a l'Hospital Moisès Broggi. També s'especifica l'horari i la freqüència de pas per dies feiners, dissabtes i festius.

Es localitzen gràficament les parades d'autobús i el seu radi de cobertura de 300 m. Bona part del sector queda servit per l'oferta d'autobusos.

Des de l'equip de redacció del present informe **troba a faltar dades de demanda i capacitat del transport públic així com informació de l'oferta de parades de taxi de l'entorn.**

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

A partir del Pla de Mobilitat Urbana de Sant Joan Despí i del treball de camp, s'analitza d'accessibilitat i connectivitat de la xarxa de vianants. S'especifica que l'avinguda de Barcelona forma part de la xarxa principal de vianants i l'avinguda de la Generalitat, el carrer Narcís Monturiol i el carrer Marie Curie pertanyen a la xarxa secundària de vianants.

En general hi ha bones condicions pel vianant, tot i que es deixa constància que hi ha trams del carrer de Francesc Macià i Narcís Monturiol limítrofs a l'àmbit amb amplades lliure entre 0,9 m i 1,8 m, i un pendent superior al 6%.

S'incorpora gràficament la xarxa d'itineraris de vianants del PMU, així com imatges fotogràfiques de la xarxa de vianants.

Pel que fa a la bicicleta, a partir de dades del PMU de Sant Joan Despí es conclou que la xarxa ciclista del municipi és extensa i es troba en bon estat. Entorn de l'estació de Rodalies es disposa de carril bici segregat o vorera bici; tots ells connecten amb la xarxa de carrils bici del municipi.

Es localitzen aparcaments per a bicicletes a l'interior de l'illa adjacent formada per l'avinguda de Barcelona, el carrer Marie Curie i l'avinguda Generalitat; a més, de dos Bicibox, un davant l'estació i l'altre al vial intern de l'illa. També es localitza un estacionament al costat de la parada de TRAM Font Santa.

Es mostra gràficament la infraestructura pedalable de l'entorn de l'àmbit així com imatges fotogràfiques.

Des de l'equip de redacció del present informe **troba a faltar l'anàlisi dels itineraris per a vianants entre les parades de transport públic més properes i l'àmbit en estudi.**

### **Recomanació 2.**

Es recomana incorporar dades de l'existència i l'estat de passos de vianants.

### **Recomanació 3.**

Es recomana analitzar l'ocupació dels aparcaments de bicicleta actuals.

## **7. Incidència de la mobilitat generada**

L'estudi analitza el nombre de nous vehicles a la xarxa viària a partir de l'ocupació del vehicle. Estableix els següents índexs d'ocupació:

Usos del sòl	Viatges en transport privat	Índex d'ocupació	Vehicles/dia
Residencial	1.652	1,3	1.271
Oficines	2.453	1,8	1.363
Comercial	1.507	1,9	793
Equipaments	274	2,1	131
Zones verdes	242	2,5	97
<b>TOTAL</b>	<b>6.128</b>		<b>3.654</b>

Per tant, dels 6.128 desplaçaments previstos en vehicle privat, s'estima que hi haurà 3.654 nous vehicles diaris a la xarxa viària.

Des de l'equip redactor del present informe es considera que **cal incloure dades de nivells de servei de les principals vies** per determinar si la nova mobilitat podrà ser absorbida amb la xarxa viària actual.

Per altra banda, tot i que l'oferta de transport públic en aquest àmbit és molt bona, des de l'equip redactor del present informe considera que **cal incloure dades d'ocupació i capacitat del transport públic per determinar si la nova mobilitat generada podrà ser absorbida amb l'oferta existent.**

## 8. Estimació de la demanda d'aparcament

Pel que fa a les places d'aparcament a reservar fora de la 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 en cas d'ús residencial i d'estacions de ferrocarril i d'autobusos interurbans.

La present MPMGO preveu una reserva de **1.602 places d'aparcament per a bicicletes** seguint el Decret 344/2066 i, en el cas del vehicle privat, l'estudi considera una reserva de 876 places per a turismes privats i 438 per a motocicletes.

En la següent taula hi ha el dimensionament de l'aparcament segons les ràtios previstes pel Decret 344/2006 i entre parèntesis s'indica la dotació prevista en l'estudi.

Usos	Increment Àrea (m <sup>2</sup> )	Sostre edificable (m <sup>2</sup> )	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turisme	Total aparcaments motocicleta
residencial	24.168,00	43.817,00	876	438	219
comercial		6.817,00	68		
oficines		37.000,00	370		
altres equipaments	2.738,00	2.738,00	137		
zona verda	14.560,00		151		
<b>TOTAL</b>	<b>60.753,00</b>	<b>90.372,00</b>	<b>1.602 (240)</b>	<b>438 (876)</b>	<b>219 (438)</b>

L'EAMG considera que les dotacions d'aparcament per a bicicletes resultants de l'aplicació del Decret 344/2006 és desproporcionada amb la mobilitat en bicicleta de la zona. Tenint en compte el PMU de Sant Joan Despí i l'augment de l'ús de la bicicleta com a mode de transport, es preveu un augment de la seva utilització al voltant del

3%. Aquest increment aplicat als nous desplaçaments generats correspon a **438 desplaçaments en bicicleta** (219 per sentit).

L'estudi recomana reservar unes 220 places d'aparcament per a bicicletes preferentment situades fora de la via pública, dins dels aparcaments situats a les parcel·les proposades, dotant d'una major seguretat i conservació de la bicicleta dels treballadors/es, en llocs segurs i de fàcil accés i degudament senyalitzats per una major utilització per part de clients i usuaris.

Per altra banda, proposa ubicar 20 places (10 aparcaments U-invertida) a la via pública als accessos de l'equipament del sector i del sòcol comercial. Aquesta reserva es preveu ampliar en funció de la demanda.

L'estudi menciona que s'hauria d'establir la reserva per a places amb recàrrega de vehicles elèctrics en edificis o aparcaments de nova construcció en vies públiques. Tot i així no quantifica el nombre de places a reservar.

Des de l'equip de redacció del present informe es detecta un error de càlcul del nombre de places d'aparcament previstes pel vehicle privat (s'ha aplicat la ràtio de 2 places/100m<sup>2</sup>st per turismes i 1 plaça/100m<sup>2</sup>st per motocicleta). **Cal ajustar, d'acord amb la ràtio marcada pel Decret 344/2006.**

## 9. Distribució Urbana de Mercaderies

Segons el Decret 344/2006 d'estudis d'avaluació de la mobilitat generada, s'ha de preveure una reserva de places d'aparcament per a les operacions de càrrega i descàrrega en les superfícies amb un ús comercial i d'oficines.

L'estudi preveu la reserva de 25 places de càrrega i descàrrega; 7 per a usos comercials i 18 per oficines.

## 10. Mesures correctores

### Xarxa de transport públic

L'estudi proposa afegir una parada en el recorregut de la L46, a la cruïlla dels carrers Narcís Monturiol amb l'avinguda de la Generalitat per donar cobertura a la zona que actualment no està coberta per l'autobús.

Per altra banda, es menciona el perllongament de la línia 3 de Metro, que donarà major cobertura ferroviària als municipis del Baix Llobregat i major connectivitat amb Barcelona; i l'estació de Sant Joan Despí esdevindrà en un node intermodal amb l'oferta de Rodalies, Metro i Tramvia, que serà suficient per absorbir la nova demanda generada i afavorir la utilització dels modes no motoritzats. Des de l'equip redactor del present informe, i tenint en compte que el cronograma de la planificació d'aquesta infraestructura pot diferir del d'aquesta modificació puntual, caldrà que la demanda futura existent pugui ser absorbida sense considerar la línia L3; establint, si és necessari, mesures provisionals fins a la finalització d'aquest perllongament.



#### **Recomanació 4.**

Es recomana d'incloure mesures per a fomentar el transport públic en els desplaçaments d'accés als equipaments, comerços, oficines i hotel, tant per a usuaris/es com per a treballadors/es.

#### **Xarxa bàsica per a vehicles**

L'EAMG no proposa actuacions de millora a la xarxa viària.

#### **Xarxa de vianants**

L'estudi menciona que el projecte inclou la urbanització dels carrers Narcís Monturiol i Marie Curie, fet que ampliarà l'espai destinat als vianants eixamplant les voreres.

### **11. Mobilitat i gènere**

L'estudi analitza les dades de l'Enquesta de Mobilitat 2011 a Sant Joan Despí. Es mostra com les dones residents presenten una major mobilitat personal i amb modes no motoritzats o transport públic que els homes.

Incorpora dades per gènere del tipus de mobilitat dels residents i els modes de transport utilitzats.

S'indica que es garantirà una bona il·luminació per assegurar una major seguretat dels desplaçaments més sostenibles i dels col·lectius més vulnerables.

Des de l'equip de redacció del present estudi s'accepta la informació facilitada.

### **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.

Des de l'equip redactor del present informe considera que **cal incloure l'anàlisi de la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica**, ja que Sant Joan Despí forma part de la zona de Protecció especial de l'ambient atmosfèric.

### **13. Finançament de les càrregues derivades de la mobilitat generada**

L'estudi quantifica els costos estimats de les propostes de millora de la mobilitat en **9.200 €**.

PRESSUPOST			
	Unitats	Preu unitari	Total
<b>BICICLETES</b>			
Aparcaments tipus u invertida	10	120 €	1.200 €
<b>TRANSPORT PÚBLIC</b>			
Nova parada	1	8.000 €	8.000 €
<b>CÀRREGA I DESCÀRREGA</b>			
Senyalització vertical C/D		215 €	
Pintura senyalització horitzontal		20 €/ml	

Des de l'equip redactor del present informe accepta la previsió econòmica realitzada, si bé caldrà tenir en compte els ajustos corresponents per donar resposta a les condicions fixades en el present informe.

#### 14. Conclusions

Es considera que l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada per la *Modificació Puntual del Pla General Metropolità a l'illa entorn de l'estació de rodalies de Sant Joan Despí*, 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 **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 incloure dades de demanda i capacitat del transport públic, i informació de l'oferta de parades de taxi de l'entorn.
- Cal analitzar els itineraris per a vianants entre les parades de transport públic més properes i l'àmbit en estudi.
- Cal incloure dades de nivells de servei de les principals vies.
- És necessari ajustar les places d'aparcament d'acord amb el Decret 344/2006.
- Cal incloure l'anàlisi 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.

Vistiplau

Xavier Sanyer Matías  
Cap del Servei de Mobilitat

Lluís Alegre Valls  
Director de l'Àrea de  
Mobilitat