

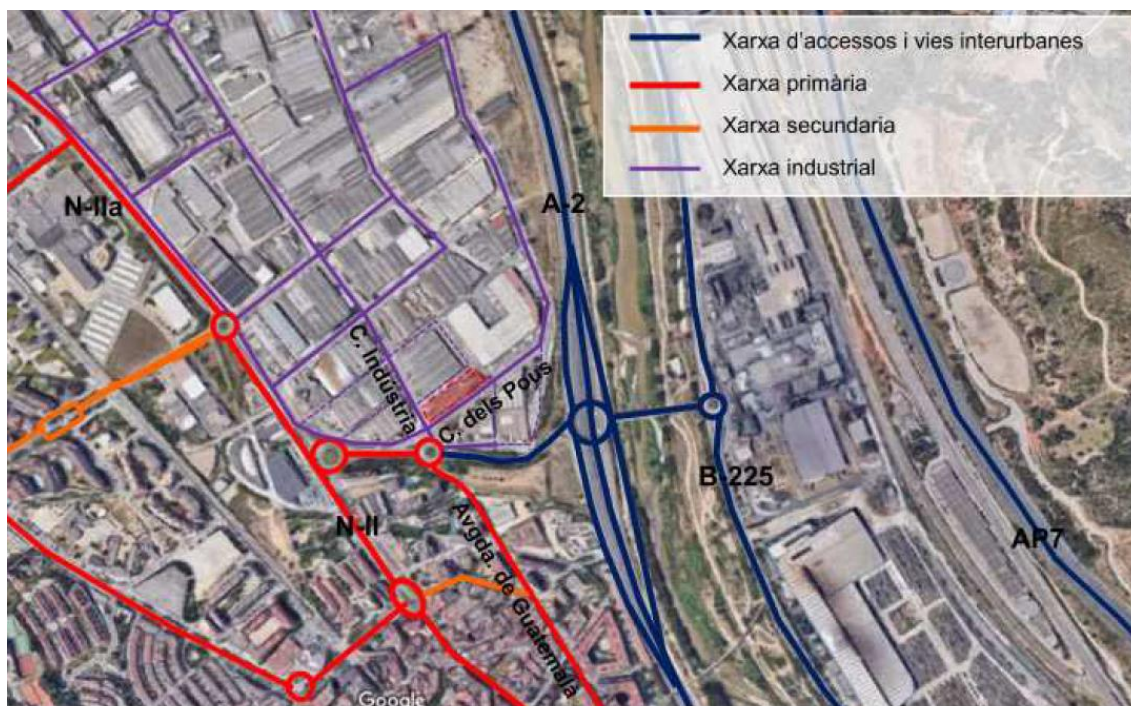
Informe relatiu a l'Estudi d'avaluació de la mobilitat generada pel Pla Especial Urbanístic per a la implantació d'una estació de servei al carrer Indústria 6-8 de Sant Andreu de la Barca

Municipi de Sant Vicenç dels Horts
Comarca del Baix Llobregat
Promotor: Petronieves, SL
Redactor de l'EAMG: Esparó Arquitecte

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 per a la implantació d'una estació de servei al carrer Indústria 6-8 de Sant Andreu de la Barca*.

1. Antecedents

L'objecte del pla especial és la implantació d'una estació de servei a una parcel·la del polígon nord-est de Sant Andreu de la Barca, en concret al carrer Indústria 6-8. L'àmbit del pla especial abasta una superfície de 4.949,29 m² de sòl qualificat d'industrial.



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.

En aquest àmbit el pla especial preveu la implementació d'una estació de servei amb 4 sortidors dobles per a turismes i 6 sortidors simples per a vehicles pesants. La instal·lació es complementa amb un taller de 400 m² de sostre, una tenda amb 200 m² de sostre i 100 m² addicionals per les oficines i serveis auxiliars.

Aquest sector se situa molt a prop de les carreteres A-2, N-II i B-225.

3. Estimació de la demanda de mobilitat generada

L'estudi fa una estimació de la mobilitat generada aplicant les ràtios del Decret 344 per als usos complementaris i utilitzant els valors de la demanda prevista en el cas de la benzinera. Es considera que la mobilitat futura s'incrementarà fins a **3.033 desplaçaments**.

La taula següent mostra la mobilitat generada segons el Decret 344/2006 i segons les ràtios de l'EAMG:

Usos	Àrea (m ²)	Sostre edificable (m ²)	Viatges generats (m ²) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
Comercial	200,00	250,00	125	125
Oficines		50,00	8	8
Industrial		400,00	20	20
Altres equipaments		Benzinera	No es defineix	2.880
TOTAL	4.949,29	700,00	153	3.033

L'EAMG analitza els patrons de mobilitat de Sant Andreu de la Barca, a partir de les dades del PMUS del municipi, i diferenciant entre els desplaçaments interns i externs. També aporta informació de la distribució temporal de la mobilitat.

L'EAMG aplica el mateix repartiment modal del municipi en el cas de l'estació de servei, d'acord amb la taula següent:

Repartiment modal proposat	A PEU - BICICLETA	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT
% quota modal	31,6%	11,4%	57,0%
Viatges / dia de màxima demanda	959	344	1.730

Des de l'equip redactor del present informe s'accepta la mobilitat generada, però no el repartiment modal proposat. **Tenint en compte que la major part de la mobilitat associada a l'estació de servei estarà vinculada a l'ús del vehicle privat, es considera necessari revisar el repartiment modal proposat en l'EAMG.**

4. Mobilitat en vehicle privat

L'estudi descriu la xarxa d'accessos i vies interurbanes (A-2, N-IIa i B-225), i la xarxa viària principal (av. Guatemala, carrer Indústria i carrer dels Pous), secundària (carrer de la riera de Canals i carrer del Priorat), veïnal i industrial, es mostra la seva representació sobre plànol.

Es presenta informació de les intensitats de trànsit i índex de saturació segons la tipologia de vials del conjunt de la ciutat, extreta del PMUS de Sant Andreu de la Barca, si bé no s'explicita l'any d'aquesta informació, ni es pot determinar la intensitat de trànsit concreta dels vials d'accés al sector.

Des de l'equip redactor del present informe **es considera necessari la concreció de les intensitats de trànsit i nivells de servei concrets dels vials d'accés al sector** (vials d'una mateixa categoria de xarxa -per exemple xarxa principal- poden comptar amb intensitats de trànsit i nivells de servei molt diferents).

En relació a l'accés del trànsit motoritzat al sector es preveu el següent:

- L'accés de camions es farà pel carrer dels Pous i la sortida pel carrer Indústria, sense efectuar cap gir a l'esquerra
- L'accés i sortida es farà pel carrer dels Pous, amb un possibles girs a l'esquerra en algunes de les trajectòries.
- L'accés i sortida dels camions al taller es farà pel carrer de la Indústria sense efectuar cap gir a l'esquerra.

No es fa cap mena de descripció de l'oferta i demanda d'aparcament a les proximitats del sector. Cal aportar aquesta informació en l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada.

Per altra banda, també es recorda que cal aportar el plànol de la xarxa destinada al vehicle privat, d'acord amb els requeriments d'informació i escala indicada al Decret 344/2006.

5. Xarxa de transport públic

L'estudi descriu l'oferta de transport ferroviari que dona servei al sector, la qual està formada per:

- Les estacions de Rodalies i FGC de Sant Andreu de la Barca. Es fa una descripció de les línies que hi donen servei, recorregut, temps de viatge, freqüència... La distància del sector fins a les estacions és de més d'1 km.
- 8 línies d'autobús interurbanes: L2, L63, L64, L65, L66, L68, L69 i N-50. Per cadascuna d'elles es descriu el nombre d'expedicions i horaris de funcionament.
- 1 línia d'autobús urbà Sant Andreu de la Barca-Vallldaina, de la qual es descriu el nombre d'expedicions i horaris de funcionament.

Totes aquestes línies donen cobertura al sector bé per mitjà d'una parada just davant (L66) o a 500-600 m en la resta de casos.

Des de l'equip redactor del present informe **es troba a faltar l'anàlisi i caracterització dels recorreguts d'accés a les parades, des del punt de vista de la seguretat i accessibilitat.**

Per altra banda, també es recorda que cal aportar el plànol de la xarxa de transport públic, d'acord amb els requeriments d'informació i escala indicada al Decret 344/2006.

6. Mobilitat a peu i en bicicleta

L'estudi fa una descripció general de la mobilitat per a vianants del municipi. Posteriorment, s'analitza l'espai per a vianants de l'entorn indicant la seva tipologia (vorera, exclusiu vianants, passatge industrial, sense voreres i pas de vianants).

Des de l'equip redactor del present informe **es considera necessari aportar informació sobre l'amplada i accessibilitat de les voreres de l'entorn, així com dels passos per a vianants d'encreuament de la vialitat existent.**

En relació a la xarxa pedalable, es descriu la xarxa actual, formada per dos eixos nord-sud: l'av. Constitució i la N-II. Aquesta xarxa es complementa també amb altres vials de convivència amb el vianant. El carril bici més proper es troba a 250 metres del sector.

Des de l'equip redactor s'accepta la informació facilitada, si bé es recomana aportar informació referent a l'oferta d'aparcaments per a bicicletes existent.

Per altra banda, també es recorda que cal aportar el plànol de la proposta de xarxa d'itineraris principals per a vianants i bicicletes, d'acord amb els requeriments d'informació i escala indicada al Decret 344/2006.

7. Incidència de la mobilitat generada

Pel que fa a la incidència del **vehicle privat**, l'equip redactor del present informe interpreta que l'EAMG aplica l'increment en hora punta als nivells de saturació genèrics del municipi corresponents a la xarxa d'accessos i vies interurbanes i a la xarxa zona industrial.

Des de l'equip redactor del present informe **es considera necessari revisar la incidència de la mobilitat generada utilitzant l'increment de trànsit previst a les intensitats de trànsit i nivell de servei de la vialitat d'accés a l'àmbit.**

També s'indica que bona part de la mobilitat ja és existent, donat que existeix una estació de servei molt propera que es reubicarà en aquest àmbit.

En relació al **transport públic**, l'estudi projecta un increment de viatgers en hora punta de només 1 viatge, valor que no és coherent amb el repartiment modal proposat en el mateix estudi. **Cal revisar la incidència de la mobilitat generada en relació al transport públic.**

8. Estimació de la demanda d'aparcament

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

En relació a l'aparcament per a bicicletes, es preveu disposar de 8 places, donant resposta a les ràtios previstes pel Decret 344/2006.

Pel que fa a l'aparcament de vehicles es preveu disposar de 12 places a l'aire lliure i 15 a la nau existent. Tot i que no resulta necessari en aplicació de la normativa vigent es recomana disposar d'un mínim de places de per a PMR.

En relació als punts de recàrrega elèctrica, la Llei 7/2021, de Canvi Climàtic i transició energètica en el seu article 15 indica que totes les noves estacions de servei o reformes

que sigui necessari una revisió del títol administratiu hauran d'instal·lar al menys d'una infraestructura de recàrrega de potència igual o superior a 50 kW en corrent continua. Per tant, des de l'equip redactor del present informe, es considera que **cal instal·lar al menys d'una infraestructura de recàrrega elèctrica de potència igual o superior a 50 kW en corrent continua**. Es recomana que la infraestructura adoptada permeti la recàrrega ràpida d'un vehicle elèctric en un temps no superior a 15-20'.

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 l'EAMG.

Usos	Àrea (m ²)	Sostre edificable (m ²)	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turisme	Total aparcaments motocicleta
comercial	200,00	250,00	3 (3)	0 (0)	0 (0)
oficines		50,00	1 (1)	0 (0)	0 (0)
industrial		400,00	4 (4)	0 (15)	0 (0)
altres equipaments		Benzinera	-	0 (12)	0 (0)
TOTAL	4.949,29	700,00	8 (8)	0 (27)	0 (0)

9. Distribució Urbana de Mercaderies

El Decret 344/2006 assenyala la necessitat de disposar d'una reserva de places de càrrega i descàrrega per a l'ús comercial i d'oficines (a partir de 1000 m² de sostre comercial i 2.000 m² d'oficines), i no fa cap referència a les estacions de servei.

No obstant això, s'indica que totes les activitats de càrrega i descàrrega es faran sense afectar la via pública.

Des de l'equip redactor s'accepta la informació facilitada.

10. Mesures correctores

El pla especial només preveu com a mesura correctora la construcció d'un gual per facilitar l'accés dels vehicles la parcel·la amb una longitud de 83 metres al carrer Pous (a banda dels aparcaments per a turismes i bicicletes).

Des de l'equip redactor del present informe **es considera necessari que el pla especial compti amb diferents mesures correctores, que a tall d'exemple podrien relacionar-se amb:**

- **Garantir l'accessibilitat en les voreres de l'entorn del sector.**
- **Arranjar els guals dels passos per a vianants dels itineraris d'accés al sector.**
- **Definir els itineraris per a vianants d'accés a la parcel·la.**
- **Garantir la seguretat en l'accés en vehicle privat a la parcel·la (evitant els girs a l'esquerra).**

11. Mobilitat i gènere

L'estudi aporta informació de la mobilitat per gènere extreta de l'EMQ de 2013 pel municipi de Sant Andreu de la Barca (segons mode i tipus de desplaçament).

Des de l'equip redactor 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 han d'incorporar les dades necessàries per avaluar la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica, aquest és el cas de Sant Andreu de la Barca.

L'EAMG fa el càlcul de les emissions de la mobilitat generada pel sector, si bé utilitza un valor de nombre de desplaçaments diari que no concorda amb la resta de valors que apareixen en l'estudi. Es recomana d'ajustar els valors emprats.

13. Finançament de les càrregues derivades de la mobilitat generada

L'estudi no inclou una proposta de finançament per les mesures correctores.

Cal incorporar una proposta de finançament de les càrregues derivades de la mobilitat generada.

14. Conclusions

L'Estudi d'avaluació de la mobilitat generada *pel Pla Especial Urbanístic per a la implantació d'una estació de servei al carrer Indústria 6-8 de Sant Andreu de la Barca*, no 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 **desfavorable**.

Per tal d'avaluar l'informe favorablement caldrà resoldre les següents condicions:

- Tenint en compte que la major part de la mobilitat associada a l'estació de servei estarà vinculada a l'ús del vehicle privat, es considera necessari revisar el repartiment modal proposat en l'EAMG.
- Cal concretar les intensitats de trànsit i nivells de servei dels vials d'accés al sector.
- Cal descriure l'oferta i demanda d'aparcament a les proximitats del sector.
- Cal caracteritzar els recorreguts a peu d'accés a les parades de transport públic, des del punt de vista de la seguretat i accessibilitat.
- Cal revisar la incidència de la mobilitat generada utilitzant l'increment de trànsit previst a les intensitats de trànsit i nivell de servei de la vialitat d'accés a l'àmbit.
- Cal revisar la incidència de la mobilitat generada en relació al transport públic.
- Cal instal·lar al menys d'una infraestructura de recàrrega elèctrica de potència igual o superior a 50 kW en corrent continua, d'acord amb les indicacions de la Llei 7/2021.

- Cal definir mesures correctores a càrrec del sector, com per exemple:
 - Garantir l'accessibilitat en les voreres de l'entorn del sector.
 - Arranjar els guais dels passos per a vianants dels itineraris d'accés al sector.
 - Definir els itineraris per a vianants d'accés a la parcel·la.
 - Garantir la seguretat en l'accés en vehicle privat a la parcel·la
- Cal incorporar una proposta de finançament de les càrregues derivades de la mobilitat generada.

Se sol·licita al promotor que adapti la redacció de l'EAMG a les modificacions que es proposen en el present informe, així com als continguts que determina el Decret 344/2006 i que es reflecteixen en l'aplicatiu per a la redacció dels Estudis d'Avaluació de la Mobilitat Generada (EAMG) de l'ATM. Una vegada realitzades aquestes modificacions caldrà enviar una còpia del document a l'Autoritat del Transport Metropolità.

Lluís Alegre Valls
Director de l'Àrea de Mobilitat