

**Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada pel Pla Parcial Urbanístic a l'àmbit de la Torre Salbana, a Santa Coloma de Cervelló**

**Municipi de Santa Coloma de Cervelló**

**Comarca: Baix Llobregat**

**Promotor: Ajuntament de Santa Coloma de Cervelló**

**Redactor de l'EAMG: MCRIT**

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 Parcial Urbanístic a l'àmbit de la Torre Salbana, a Santa Coloma de Cervelló*.

## **1. Antecedents**

El Pla Parcial Urbanístic del sector Torre Salbana, té per objecte desenvolupar el sector de sòl urbanitzable delimitat per la Modificació puntual del PGM a l'àmbit de la Torre Salbana i entorn de les rieres de Can Julià i Ca N'Isbert del municipi de Santa Coloma de Cervelló redactat pels Serveis d'Urbanisme de l'AMB a petició de l'Ajuntament de Santa Coloma de Cervelló.

Aquest sector de planejament està limitat a l'est per la traça de la línia de ferrocarrils de la Generalitat i la carretera de St. Vicenç dels Horts a Sant Boi de Llobregat (BV- 2002), a sud i oest pel camí de la Torre Salbana actual i la seva prolongació prevista a la MPGM i al nord pel sòl urbanitzable no delimitat per on discorre la riera de Can Julià.



## 2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'Estudi d'Avaluació de la Mobilitat Generada del *Pla Parcial Urbanístic a l'àmbit de la Torre Salbana, a Santa Coloma de Cervelló*, als continguts de la Llei de mobilitat, aplicant com a criteris els establerts en el Decret 344/2006, de regulació dels Estudis d'Avaluació de la Mobilitat Generada.

L'àmbit d'actuació compta amb una superfície de 38.701 m<sup>2</sup> de superfície, dins dels quals es construirà un nou edifici de 6.000 m<sup>2</sup> destinat a equipaments, 2.200 m<sup>2</sup> de la Torre actual i 15.232 m<sup>2</sup> de sòl a espais lliures. La resta de l'àmbit té forts pendents i es considera espai lliure d'edificació, però amb una mobilitat associada mínima.

Els usos permesos en les edificacions corresponen a equipaments, terciari i comercial. A efectes de l'EAMG es realitza la hipòtesi que el 51% del sostre serà per ús d'equipament, i el 49% restant es distribuiran equitativament (24,5%) entre usos comercials i oficines.

## 3. Estimació de la demanda de mobilitat generada

L'estudi de mobilitat estima que el seu desenvolupament generarà un total de **2.142 desplaçaments/dia**, aplicant les ràtios del Decret 344/2006 per a tots els usos, però considera que serà nul·la la mobilitat vinculada als espais lliures donat que es tractarà de mobilitat exclusivament associada a la resta d'usos previstos a l'àmbit d'estudi.

### Recomanació 1.

Tenint en compte la ubicació del sector (molt a prop de l'estació d'FGC), es considera recomanable considerar que els espais lliures també compten amb mobilitat associada més enllà de la vinculada a la resta d'usos del propi àmbit.

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

Usos	Àrea (m <sup>2</sup> )	Sostre edificable (m <sup>2</sup> )	Viatges generats (m <sup>2</sup> ) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
comercial		2.009,00	1.005	1.005
oficines		2.009,00	301	301
altres equipaments		4.182,00	836	836
zona verda	15.232,00		762	
<b>TOTAL</b>	<b>38.701,00</b>	<b>8.200,00</b>	<b>2.904</b>	<b>2.142</b>

Des de l'equip de redacció del present informe s'accepta la previsió de nova mobilitat generada.

L'estudi aporta dades del repartiment modal, motiu de desplaçament i àmbit geogràfic de la mobilitat, extretes del PMUS del municipi aprovat l'any 2018. L'EAMG aplica aquests valors a la nova mobilitat generada, i a la vegada estableix una proposta de repartiment entre persones treballadores i visitants.

Repartiment modal proposat	A PEU - BICICLETA	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT
% quota modal	26,6%	12,9%	60,5%
Viatges / dia feiner	569	277	1.296

### Recomanació 2.

Tenint en compte la mobilitat, usos i ubicació del sector (en un àmbit perifèric dels nuclis urbans), es considera recomanable revisar el repartiment modal considerat, ja que s'intueix que se sobredimensiona la mobilitat activa en detriment del transport públic.

### 4. Mobilitat en vehicle privat

L'EAMG descriu la xarxa viària d'accés al municipi (BV-2002 i BV-2006), la representa sobre plànol, i aporta dades de la seva intensitat de trànsit de l'any 2017-2019. També descriu la xarxa viària interna del municipi, que a prop de l'àmbit d'estudi està formada pels carrers barri de Sant Julià, la Via Cornisa, Reixach, av. Ferran Alsina, Aranyó i el Camí de Can Ros. El Pla Parcial Urbanístic a l'àmbit de la Torre Salbana té una accessibilitat molt directa a la carretera BV-2002.

També es descriuen els itineraris d'accés i de sortida de l'àmbit els quals utilitzen en tots els casos el camí de Torre Salbana i la carretera BV-2002. De la rotonda on conflueixen aquests dos vials, s'aporten dades d'un aforament direccional realitzat el juny de 2021, i es calcula el nivell de servei actual (A en tots els ramals excepte en el ramal BV-2002 (nord) que té un nivell de servei C).

### Recomanació 3.

Tenint en compte que el principal ús generador de mobilitat considerat és el comercial, es recomana aportar dades de demanda en les hores de major activitat (divendres a la tarda i dissabte).

### 5. Xarxa de transport públic

L'estudi descriu l'oferta de transport públic existent amb cobertura al sector.

A poc més de 100 m s'accedeix a l'estació d'FGC Colònia Güell on s'aturen les línies S3, S4, S8 i S9. Es fa una descripció del recorregut, esquema de la línia, horaris de funcionament i freqüència de cadascuna d'elles. També s'aporten dades de demanda de l'estació de l'any 2019.

En relació al transport per carretera, l'àmbit està servit per 4 línies interurbanes (L61, L76, N41 i N51). Es descriu l'oferta i recorregut de cadascuna d'elles (en algun cas també s'aporten dades de demanda) i es fa una descripció de les infraestructures existents als punts de parada.

Es representa gràficament el sector i l'oferta de transport públic existent propera.

## 6. Mobilitat a peu i en bicicleta

L'estudi descriu els recorreguts a partir de 3 orígens propers amb una important centralitat: Estació d'FGC de la Colònia Güell, plaça Joan Güell (Colònia Güell) i plaça del Pi Tallat (Santa Coloma de Cervelló). En tots els casos s'indica l'amplada, l'existència de passos per a vianants i les condicions d'accessibilitat. A grans trets resulta accessible la connexió cap a l'estació d'FGC (excepte un petit tram sense urbanitzar) i no ho és respecte a les altres dues polaritats.

En relació a la xarxa d'itineraris per a bicicletes, a l'entorn immediat del sector no hi ha cap carril bici, mentre que en relació a la xarxa interurbana, hi ha un itinerari adequat per a vianants i bicicletes des del municipi fins a la BV-2002 per la rotonda d'entrada a Santa Coloma (accés a zona industrial).

Tenint en compte els pendents resulta complicada l'accessibilitat de la bicicleta al nucli urbà, mentre que a la Colònia Güell resulta més factible en convivència amb el trànsit rodat.

En relació a l'aparcament per bicicletes, l'únic que hi ha està a l'estació d'FGC (amb una capacitat per a 10 places).

### Recomanació 4.

Es recomana aportar dades referents a la demanda de la bicicleta.

## 7. Incidència de la mobilitat generada

En relació a la mobilitat en vehicle privat, l'EAMG converteix els desplaçaments previstos (1.296) a les diferents tipologies de vehicles (segons el parc censat) i aplica una ràtio estàndard d'ocupació del vehicle d'1,2 persones/vehicle (només en el cas dels turismes), donant com a resultat 1.151 moviments en vehicle privat. Segons els orígens-destinació del PMUS de Santa Coloma de Cervelló estima que el 84,4% procediran de la BV-2002 (sud) i el 15,6% de la BV-2002 (nord). També considera un factor d'hora punta de l'11,6% (extret del PMUS). Estudia el nivell de servei de la rotonda en la situació futura, i considera que l'impacte que generarà el nou desenvolupament és baix (poca variació en els nivells de servei actuals).

En relació al transport públic, l'estudi fa una estimació dels factors d'ocupació actuals dels autobusos i ferrocarrils, i determina que l'increment de viatgers que suposarà el sector resulta totalment assumible sense modificar l'oferta actual (increment màxim inferior al 3% en el transport per carretera i del 0,3% en els serveis ferroviaris).

## 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.

L'estudi ha considerat, per a la reserva de places d'aparcament per a bicicletes, el que dicta el Decret 344/2006 de regulació d'estudis d'avaluació de la mobilitat generada donant com a resultat una reserva per a **234 places d'aparcament per a bicicletes**, si bé inicialment considera una dotació per al 10% d'aquestes places i que sigui ampliable segons la demanda.



## Recomanació 5

Tenint en compte al mobilitat generada (més de 2.000 desplaçaments/dia) es considera recomanable que la dotació inicial d'aparcament sigui superior a la prevista, i establir reserves i emplaçaments diferents per a persones treballadores i visitants.

La taula següent mostra les reserves d'aparcament mínimes segons les ràtios del Decret 344/2006, i entre parèntesis, s'indica les que es presenten a l'estudi de mobilitat generada.

Usos	Àrea (m <sup>2</sup> )	Sostre edificable (m <sup>2</sup> )	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turisme	Total aparcaments motocicleta
comercial		2.009,00	20 (20)		
oficines		2.009,00	20 (20)		
altres equipaments		4.182,00	42 (42)		
zona verda	15.232,00		152 (152)		
<b>TOTAL</b>	<b>38.701,00</b>	<b>8.200,00</b>	<b>234 (234)</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

L'estudi indica que caldrà preveure els punts de recàrrega elèctrica per a vehicles o places adaptades per a persones amb mobilitat reduïda (PMR) segons la normativa vigent, però no especifica cal valor al respecte.

Des de l'equip de redacció del present informe **es considera necessari que l'EAMG indiqui quina és la previsió d'aparcament per a turismes i motocicletes i així poder quantificar les corresponents places per a persones amb mobilitat reduïda (PMR) i places per a la recàrrega de vehicles elèctrics.**

Per altra banda, l'àmbit del pla parcial es troba afectat pel Pla director urbanístic dels aparcaments d'intercanvi modal transport públic – vehicle privat, a l'àmbit del sistema tarifari integrat de l'ATM de l'àrea de Barcelona, en concret per l'aparcament corresponent a la Colònia Güell – FGC. La fitxa corresponent a aquesta estació, determina que qualsevol modificació de planejament general o desenvolupament d'un instrument de planejament derivat l'àmbit de la qual estigui a menys de 300 m de l'estació de transport inclosa en el PDU resta obligada a la sol·licitud del corresponent informe a l'Autoritat del Transport Metropolità (ATM) per tal de verificar si el seu desenvolupament és coherent amb els objectius del Pla director i pot donar compliment a l'assoliment total o parcial a les recomanacions per ell establertes. Aquest requeriment no s'ha analitzat en el planejament ni en l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada. Per tant, **cal valorar i integrar els valors que emanen del PDU dels aparcaments d'intercanvi modal transport públic – vehicle privat**, en especial aquells que fan referència als valors respecte la intermodalitat i la mobilitat sostenible que s'expliciten en els diferents documents del PDU.

## 9. Distribució Urbana de Mercaderies

En relació a les places d'aparcament per a la realització de maniobres de càrrega i descàrrega, segons el Decret 344/2006 d'Estudis d'Avaluació de la Mobilitat Generada, s'ha de preveure una reserva de places per a les operacions de càrrega i descàrrega per als usos comercials i d'oficines.

L'estudi indica que amb la previsió de repartiment de superfícies entre l'ús comercial i d'oficines caldrà realitzar una reserva de dues places d'aparcament per càrrega i descàrrega per ús comercial i una plaça per ús d'oficines.

Des de l'equip de redacció del present informe s'accepta la dotació prevista.

## 10. Mesures correctores

El PPU descriu les mesures correctores previstes pel nou desenvolupament:

- Construcció d'un nou vial que transcorre per l'oest de l'àmbit d'estudi i que connecta amb la Via Cornisa, pel nord del camp de Futbol, amb el camí de Torre Salbana, a l'est de l'àmbit d'estudi. Aquest nou eix viar garanteix l'accés a l'àmbit d'estudi des de les vies interurbanes (BV-2002) com urbanes (Via Cornisa). Aquest nou eix estarà regulat com a zona 30 i disposarà de voreres i passos per a vianants accessibles. També es regularà com a zona 30 el camí de Torre Salbana.
- Per garantir l'accessibilitat a l'àmbit d'estudi des de nucli urbà principal de Santa Coloma de Cervelló, es proposa que els desplaçaments no motoritzats es realitzin per la Via Cornisa, entre l'av. Baix Llobregat (localitzada al nucli urbà de Santa Coloma de Cervelló) i el nou vial d'accés a l'àmbit d'estudi que connectarà amb el camí de Torre Salbana. Es proposa dotar aquest eix d'un camí compartit de vianants i bicicletes.
- Per garantir l'accessibilitat a peu des del centre de la Colònia Güell es proposa fer voreres accessibles, en els carrers Aranyó (entre plaça Joan Güell i c. Claudi Güell) i Claudi Güell.
- Els vials de dins de PPU comptaran amb una amplada de vorera de com a mínim 2,5 m a cada banda.
- En relació a la bicicleta, les mesures correctores permetran la connexió tant a la colònia Güell, com al nucli de Santa Coloma de Cervelló i també a l'estació d'FGC.

Des de l'equip redactor del present informe es valora molt positivament les mesures proposades i es recorda que els itineraris accessibles per a vianants i bicicletes caldrà capil·laritzar-los dins del sector, fins als pols generadors de mobilitat.

### Recomanació 6

Es recomana complementar les mesures proposades amb d'altres per potenciar l'accés en modes més sostenibles a l'àmbit d'estudis (pantalles amb informació en temps real del transport públic, informar sobre els modes d'accés en transport públic i en bicicleta...).

## 11. Mobilitat i gènere

L'EAMG incorpora dades de gènere, referents a les enquestes de mobilitat quotidiana de 2006 referents a la comarca del Baix Llobregat.

### Recomanació 7

Es recomana que el desenvolupament de sector es faci tenint en compte criteris de gènere i d'inclusivitat (per exemple seguint les indicacions / recomanacions del Manual d'urbanisme de la vida quotidiana: urbanisme amb perspectiva de gènere).

## 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 Santa Coloma de Cervelló) han d'incorporar les dades necessàries per avaluar la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica.

L'EAMG incorpora un apartat d'avaluació de la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica, i estima que la nova mobilitat generarà 275,16 Kg NOx/any i 29,48 Kg PM/any.

### Recomanació 8

Es recomana preveure mesures complementàries per tal que reduir la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica de la nova mobilitat generada.

També es recomana que amb la construcció del nou vial s'estudiï la idoneïtat o no de desviar lleugerament el recorregut de les línies de bus L61 i L76.

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

L'estudi no fa cap proposta de finançament i, tal com dicta l'Article 19 secció 1 del Decret 344/2006 de regulació d'estudis d'avaluació de la mobilitat generada "*L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada ha d'incorporar una proposta de finançament dels diferents costos generats...*". **L'estudi ha d'incloure una proposta de finançament de les càrregues derivades de la mobilitat generada** (aparcaments, millora de l'espai per a vianants i bicicletes, punts de recàrrega elèctrica...)

## 14. Conclusions

L'Estudi d'avaluació de la mobilitat generada *pel Pla Parcial Urbanístic a l'àmbit de la Torre Salbana, a Santa Coloma de Cervelló* compta amb bona part dels elements necessaris per aconseguir una mobilitat sostenible, d'acord amb els principis de la Llei de 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 en la redacció dels corresponents projectes constructius o en les mesures de gestió que correspongui:

- Cal que l'EAMG indiqui quina és la previsió d'aparcament per a turismes i motocicletes i així poder quantificar les corresponents places per a persones amb mobilitat reduïda (PMR) i places per a la recàrrega de vehicles elèctrics.

- Cal valorar i integrar els valors que emanen del PDU dels aparcaments d'intercanvi modal transport públic – vehicle privat.
- Cal incloure una proposta de 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.

Vistiplau

Xavier Sanyer Matías  
Cap del Servei de Mobilitat

Lluís Alegre Valls  
Director de l'Àrea de  
Mobilitat