

Informe relatiu a l'Estudi d'Avaluació de la Mobilitat Generada pel Centre Comercial Porta BCN

Municipi d'Esplugues de Llobregat

Promotor: Sacresa Terrenos 2 SL

Redactor de l'EAMG: INTRA

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 Centre Comercial Porta BCN.

1. Antecedents

El 2005 s'aprovà el **Pla Parcial Urbanístic en el sector del terme municipal de Esplugues de Llobregat afectat per el soterrament de les línies elèctriques aèries d'alta tensió de FECSA**. L'objecte d'aquest Pla Parcial és el desenvolupament del planejament general contingut en la **Modificació Puntual del Pla General Metropolità, en el sector del terme municipal de Esplugues de Llobregat afectat per el soterrament de les línies elèctriques aèries d'alta tensió de FECSA** (aprovat el 2004), que modificava les previsions del Text Refós de la mateixa modificació (aprovat el 2001).

L'objectiu de la modificació del pla general va ser l'ordenació urbanística d'un àmbit situat al nord-est del terme municipal d'Esplugues de Llobregat que havia quedat alliberat amb el soterrament de les línies aèries d'alta tensió de FECSA que l'ocupaven.

Dins d'aquest àmbit existeix el sector sud, emplaçat a l'est del nucli urbà d'Esplugues de Llobregat, en uns terrenys urbanitzables ubicats al barri de Can Vidalet, que limiten amb el terme municipal de l'Hospitalet de Llobregat, on es projecta el Centre Comercial Porta BCN.

L'edificabilitat màxima (sostre edificable sobre rasant) derivada del planejament urbanístic és de **57.340 m²**, i la superfície bruta apta pel lloguer és de 47.931,82 m².

D'aquesta superfície una part es destina a sostre hotel·ler i l'altra a usos terciaris (un centre comercial i molt possiblement, altres usos de lleure, de restauració i de cura personal).

En data 22 de desembre, Sacresa Terrenos 2SL sol·licita informe de l'EAMG relatiu al centre comercial Porta BCN. En data 28 de gener l'ATM sol·licita al promotor informació complementària i alhora demana informe d'afectació a les xarxes de mobilitat als ajuntament de L'Hospitalet i Esplugues de Llobregat.

En data 18 de febrer es rep informe tècnic emès per l'ajuntament de l'Hospitalet. En data 26 de febrer la consultora INTRA redactora de l'EAMG envia la informació complementària sol·licitada al promotor.

En data 11 de març es rep informe tècnic de l'Ajuntament d'Esplugues.

En data 16 de març es rep còpia de l'escrit enviat a l'ajuntament de L'Hospitalet per part de Sacresa Terrenos 2 S.L. assumint l'execució de les condicions imposades per aquest ajuntament i que a més resolen els aspectes detectats per l'ATM en la seva carta de 28 de gener.

Es formularà l'informe EAMG tenint en compte tots aquests antecedents i es considera els informes dels ajuntaments i l'escrit de compromís del promotor part integrant de l'expedient que s'analitza.

2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada pel Centre Comercial Porta BCN als continguts de la Llei de la Mobilitat, i s'apliquen com a criteris els establerts en el Decret de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada.

El desenvolupament d'aquest sector suposa la creació d'un nou pol generador de mobilitat, conseqüència de:

- 41.130 m² de superfície comercial i de lleure
- 6.801 m² de superfície hotelera

3. Estimació de la demanda de mobilitat generada

De l'aplicació dels paràmetres de superfície i sostre construït del Decret se'n deriva una mobilitat total de **20.957 desplaçaments al dia**, la meitat dels quals tenen com a origen el sector i l'altra meitat com a destí. A la taula següent es mostra la mobilitat generada segons els usos previstos:

Usos	Àrea (m ²)	Sostre edificable (m ²)	Nre. Habitacions o butaques	Viatges generats (m ²) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
comercial		28.092,00		14.046	14.046
equip. hotelers		6.801,00	224	1.360	1.568
equip. cinema		5.057,00	2.750,00	1.011	2.200
equip. esportiu		931,00		186	186
Serveis i reserva		7.050,00		2.820	2.820
zona verda	2.730,00			137	137
TOTAL		47.931,00		19.560	20.957

En el cas dels usos hotel·ler, cinema, i serveis i reserva, l'annex 1 del Decret no especifica la mobilitat en detall per a cada tipologia d'equipament, sinó que proposa ratis de generació generals per a tots els equipaments (20 viatges diaris/ 100 m² sostre). L'EAMG proposa uns ratis específics per a cada tipologia, a partir de la pròpia experiència adquirida pel consultor:

- En la generació d'ús hotel·ler s'especifiquen 7 desplaçaments diaris per habitació.
- En la generació del cinema es proposen 2 viatges per butaca. En aquest cas es consideren 10 sales amb una mitja de 275 butaques cadascuna i una ocupació mitja del 40%.
- Per les reserves de superfícies destinades a serveis tècnics i altres possibles activitats de caire terciari i/o comercial que encara no estan definides, s'ha establert un rati de 40 viatges/100 m² sostre.

D'aquesta manera, el nombre de viatges generats segons l'EAMG té una diferència de 1.400 viatges addicionals respecte als obtinguts amb els paràmetres més generals trets del Decret.

Com a origen i destinació dels viatges s'han diferenciat entre viatges interns dins el municipi o viatges externs fora del municipi. El fet que la ubicació del centre sigui limítrof a l'Hospitalet de Llobregat comporta que el pes dels viatges externs sigui important. La proposta de l'EAMG en relació a la distribució espacial dels desplaçaments és la següent:

ús	interns	externs
Hotel	20%	80%
Comercial	40%	60%
Equipaments	60%	40%
Zona verda	60%	40%

L'EAMG estableix distribucions modals diferents per a cada ús i segons la destinació, utilitzant dades de l'enquesta de mobilitat quotidiana (EMQ 2006) i tenint en compte l'oferta actual i futura de transport públic. El repartiment modal proposat estima que a nivell global:

- Uns 4.271 viatges (20,4%) es realitzaran a peu
- Uns 291 (1,4%) en bicicleta
- Uns 4.372 en transport públic (20,9%, en bus, tram i metro)
- Els 12.023 viatges restants (57,3%) es realitzaran en vehicle privat (cotxe, moto i taxi)

L'anterior repartiment, segons la taula següent:

Repartiment modal proposat			A PEU	BICICLETA	BUS	TRAM	METRO	COTXE	MOTO	TAXI
Hotel	Interns	% quota modal	15,0%	0,0%	6,0%	4,0%	17,0%	29,0%	0,0%	29,0%
		Viatges / dia	47	0	19	13	53	91	0	91
	Externs	% quota modal	10,0%	0,0%	4,0%	13,0%	18,0%	30,0%	0,0%	25,0%
		Viatges / dia	125	0	50	163	226	376	0	314
Comercial	Interns	% quota modal	30,0%	2,0%	7,0%	4,0%	6,0%	41,0%	8,0%	2,0%
		Viatges / dia	2.024	135	472	270	405	2.766	540	135
	Externs	% quota modal	15,0%	1,0%	5,0%	9,0%	8,0%	56,0%	5,0%	1,0%
		Viatges / dia	1.518	101	506	911	810	5.667	506	101
Equipaments	Interns	% quota modal	22,0%	3,0%	5,0%	4,0%	8,0%	48,0%	10,0%	0,0%
		Viatges / dia	315	43	72	57	115	687	143	0
	Externs	% quota modal	15,0%	1,0%	4,0%	10,0%	10,0%	53,0%	6,0%	1,0%
		Viatges / dia	143	10	38	95	95	506	57	10
Zona verda	Interns	% quota modal	80,0%	2,0%	1,0%	1,0%	1,0%	9,0%	6,0%	0,0%
		Viatges / dia	66	2	1	1	1	7	5	0
	Externs	% quota modal	60,0%	2,0%	0,0%	0,0%	0,0%	27,0%	10,0%	1,0%
		Viatges / dia	33	1	0	0	0	15	5	1
Total	% quota modal	20,4%	1,4%	5,5%	7,2%	8,1%	48,2%	6,0%	3,1%	
	Viatges / dia	4.271	291	1.158	1.510	1.704	10.115	1.257	651	

Pel cotxe es proposen ocupacions entre 1,8 i 2,1 persones per vehicle segons l'ús, per a la moto es consideren de 1,2 a 1,3 ocupants per moto i pel taxi de 1,4 a 1,9 ocupants per vehicle.

4. Demanda de trànsit i xarxa viària

La xarxa viària que envolta la zona d'estudi es classifica en tres tipus: la xarxa bàsica de gran capacitat, la xarxa viària de proximitat i la xarxa viària del sector. La xarxa bàsica de gran capacitat està formada per la B-20 o Ronda de Dalt i l'autopista B-23, artèries viàries principals de la ciutat de Barcelona.

En el cas de la xarxa viària de proximitat en destaquen les vies següents: Av. Països Catalans (permet la incorporació a la B-23), Carrer del Molí, Av. de Torrent i Av. de Tomás Giménez (principal eix d'entrada i sortida del municipi des de l'Hospitalet de Llobregat).

La xarxa viària del sector està formada pels carrers Laureà Miró (Esplugues de Llobregat) – Carretera de Collblanc (L'Hospitalet de Llobregat), carrer de Sant Mateu (connecta el sector amb l'Avinguda Països Catalans, amb nombrosa presència de centres educatius), i carrer de Manuel Azaña.

A l'EAMG s'analitzen els itineraris d'entrada i sortida (adjuntant un plànol específic a la memòria de l'estudi) i les IMD's de les vies principals, destacant els 30.000 vehicles diaris del carrer Laureà Miró i els 8.000 vehicles diaris del carrer de Sant Mateu.

Pel que fa a la descripció de la xarxa viària l'ajuntament de l'Hospitalet informa que el carrer Sant Mateu no té les condicions de disseny adequades, tant pel que fa als paviments com a l'accessibilitat pel que estima que cal millorar la seva urbanització.

5. Xarxa de transport públic

El sector s'ubica en una zona que gaudeix d'una òptima cobertura de transport públic. La proximitat d'algunes línies d'autobús urbanes i, sobretot, la presència de les estacions del tramvia i del metro suposen un molt bon punt de partida i indiquen el fort potencial d'atracció en transport públic que pot tenir la zona.

A l'àrea d'influència de la zona en estudi hi ha en l'actualitat una oferta de transport públic molt àmplia, que abasta 15 línies regulars d'autobusos interurbans (dues d'elles nocturnes), 3 línies regulars d'autobusos urbans, 3 línies de tramvia (parada "Can Oliveras a menys de 100 metres) i 1 línia de metro (L5, estació "Can Vidalet" a menys de 500 metres i "Pubilla Cases" a uns 700 metres).

L'estudi aporta informació d'horaris i freqüència de pas de les línies d'autobús, tramvia i metro, destacant:

- L'alta freqüència de pas en dia laborable de les línies **interurbanes** operades per TMB (3 autobusos per hora a les 6 línies), horaris de servei d'autobús amplis de les línies diürnes (de 5.00 a 23.30 aproximadament) i nocturnes (de 22.25 a 4.25 aproximadament) donant cobertura les 24 hores; els festius la freqüència baixa a 2 serveis/hora aproximadament (algunes línies d'autobús no circulen). De les 3 línies **urbanes**, destacar que tenen una freqüència de pas de 2 serveis/hora, que es redueix a 1 servei/hora els festius a una de les línies.
- En el cas del tramvia, l'interval de pas en dia feiner entre les 7 i les 22 hores és de 6 minuts, i la resta d'hores és de 14 minuts.
- Pel metro destaca els 3 minuts d'interval de pas en hora punta.

A 300 metres de l'àmbit d'estudi està prevista la construcció d'una important infraestructura de transport, fruit de les ampliacions de les línies L3 i L6 de metro. Més concretament, es tracta de la futura estació Finestrelles / Sant Joan de Déu situada al barri de Finestrelles i molt a prop de l'Hospital Sant Joan de Déu.

Pel que fa a la línia L3 de TMB, es preveu la prolongació del seu recorregut des de Zona Universitària fins a Sant Feliu de Llobregat, mentre que en el cas de la línia L6 de Ferrocarrils de la Generalitat es preveu la prolongació a mode de metro lleuger des de Reina Elisenda fins al barri de Finestrelles. Les noves infraestructures projectades contribuiran a reduir la pressió del trànsit motoritzat existent en l'actualitat.

L'EAMG defineix tres itineraris principals per accedir a les parades d'autobús, dos més per accedir al metro i un altre per accedir a la parada de tramvia. Tots ells estan urbanitzats, tot i que presentin alguns problemes d'accessibilitat puntuals.

L'estudi comenta que hi ha la L16 de l'Hospitalet molt propera però no analitza l'impacte del centre comercial sobre la seva capacitat.

6. Mobilitat a peu i en bicicleta

L'àmbit del sector Porta BCN ofereix unes condicions per a la mobilitat de vianants aptes en la majoria dels trams d'accés. Algun aspecte a millorar, tot i que de fàcil solució, és el dels vehicles mal estacionats sobre algunes voreres.

L'accés per a vianants a les diverses activitats del nou sector es produirà principalment a través del carrer Laureà Miró, que voreja tot el sector pel marge sud. Aquest carrer disposa d'una vorera òptima en tots dos costats.

En el cas de les bicicletes, actualment no existeixen facilitats pels desplaçaments amb aquest mitjà de transport, si bé s'està duent a terme l'execució d'un carril bici que passarà pel mig del sector i que comunicarà Esplugues del Llobregat amb l'Hospitalet i Cornellà.

El carril bici que s'està executant formarà part d'una xarxa més àmplia que està previst que uneixi el Parc de Cervantes amb la Carretera de les Aigües i que a la vegada formarà part de l'anomenada Ronda Verda, un circuit circular de 72 km que, en un futur, recorrerà l'àrea metropolitana, del Llobregat al Besòs, passant per la serra de Collserola.

L'estudi aporta fotografies de ambdues xarxes, senyant els punts amb problemes de la xarxa existent.

D'acord amb l'informe de l'ajuntament de L'Hospitalet el carrer Sant Mateu no té les condicions adequades per a la mobilitat de vianants. També adverteix que hi ha força pendent en el barri de Pubilla Cases que pot dificultar el desplaçament a peu fins el centre comercial.

7. Incidència de la mobilitat generada

L'EAMG realitza una distribució horària de la futura mobilitat, conclouent:

- Que les entrades a l'hotel presenten una punta entre les 21h i les 23h (21,4% de les entrades), mentre que les sortides estan més repartides, amb una concentració entre les 10h i les 11h (12,2% de les sortides)
- A les activitats d'ús comercial i d'equipaments (esportiu), les entrades es concentren sobretot entre les 17h i les 20h (32,5% de les entrades) mentre que les sortides es concentren entre les 19h i les 21h (35,3% de les sortides)
- Al cinema, les puntes d'entrada i sortida es troben repartides en funció de l'horari de les sessions. L'hora de major afluència tant d'entrada com de sortida es produeix entre les 22h i les 23h (29% i 25%, respectivament).
- També s'analitza el futur repartiment a la zona verda, amb puntes d'entrada de les 12 h a les 14 h i de les 16 h a les 17 h (10 % cada hora) i les sortides de les 19 h a les 20 h (un 10 %).

D'aquesta manera, l'EAMG estima que entre les 19 i les 20 hores entraran al complex més de 1.140 persones en els diferents mitjans de transport, i que la xarxa viària haurà d'absorbir 344 vehicles (cotxes + motos) més que en l'actualitat. Entre les 20 i les 21 hores sortiran del complex més de 1.220 persones en els diferents mitjans de transport, i la xarxa viària haurà d'absorbir 373 vehicles (cotxes + motos) més que en l'actualitat.

L'estudi considera que donat que els nous viatges generats es repartiran entre varis itineraris principals, l'impacte que tindrà la nova demanda de vehicles privats sobre la xarxa viària de la zona, tot i suposar un increment notori en els actuals nivells de servei, podrà ser absorbida per la xarxa viària actual.

Per dur a terme l'anàlisi del impacte de la nova mobilitat sobre la xarxa viària, l'EAMG diu que es realitza una valoració del trànsit, tant de l'estat actual com del previst arran de la urbanització del nou sector. Aquesta valoració s'ha fet per a la Rotonda de Laureà Miró amb Av. Torrent i es conclou que tot i incrementar el nivells de servei a Laureà Miró i Torrent aquests encara són acceptables.

L'ajuntament de L'Hospitalet informa que aquesta rotonda com a l'encreuament Ctra. De Collblanch amb Av. Tomàs Giménez poden presentar problemes de capacitat.

Cal dir que el decret obliga a fer el treball preveient el trànsit amb un horitzó de 10 anys, la qual cosa no ha esta realitzada per l'EAMG.

L'ajuntament d'Esplugues demana concretar el funcionament dels accessos/sortides al centre comercial i la seva incidència sobre la mobilitat i que aquests accessos no afectin en cap cas la zona verda del sector.

Pel que fa a l'accés en transport públic, dels 4.372 desplaçaments (anada i tornada) estimats, es preveu que el 26,5% es realitzin en autobús, el 35,5% en tramvia i el 39% en metro.

La demanda màxima d'usuaris del transport públic entrant a la zona s'estima entre les 19 i les 20 hores, quan es registraran 236 desplaçaments. Les hores de més sortides s'estimen entre les 20 i les 22 hores, quan es registren 253 desplaçaments per hora.

L'EAMG ha realitzat comptatges d'ocupació a les línies de bus a les quatre parades més pròximes al complex durant la franja horària de major demanda prevista amb l'objectiu de determinar si la capacitat dels autobusos seria suficient, i conclou que tenint en compte l'actual xarxa de transport públic de la zona, configurada pel metro, tramvia i autobusos, amb freqüències de pas molt elevades, cada 5-10 minuts en hora punta, es pot considerar que la demanda prevista resultarà servida adequadament.

A l'EAMG es presenten els comptatges de pujades, baixades i ocupants als autobusos, però no estima la capacitat lliure per poder afirmar amb dades que la capacitat és suficient.

L'estudi incorpora una anàlisi de la capacitat dels accessos a l'aparcament i la seva incidència sobre la xarxa viària. Conclou que el projecte garanteix la no incidència de l'aparcament sobre la xarxa viària pel que fa a la capacitat i cues.

8. Estimació de la demanda d'estacionament

Pel que fa a les places d'aparcament a reservar fora calçada, el Decret obliga a reservar places fora de la via pública destinades a **aparcament de bicicletes** per a tots els usos, i a **aparcament de turismes i motocicletes** en cas dels usos residencials i d'estacions de ferrocarril i d'autobusos interurbans. Aplicant els valors dels annexos II i III del Decret 344/2006, així com l'article 12 del Decret 378/2006 de 10 d'octubre de desplegament de la Llei d'Equipaments Comercials, resulta com a mínim els valors següents,

Usos	Àrea (m²)	Sostre edificable (m²)	Nre. Habitacions o butaques	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turisme	Total aparcaments motocicleta
comercial		28.092,00		281	1.146	
equip. hotelers		6.801,00	224	68		
equip. cinema		5.057,00	2.750,00	138		
equip. esportiu		931,00		9		
Serveis i reserva		7.050,00		71		
zona verda	2.730,00			27		
TOTAL		47.931,00		594	1.146	0

Tot i que el Decret 344/2006 de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada no exigeix aparcament per a **vehicles**, sí que ho fa el Decret sectorial d'equipaments comercial que, a l'article 12 fixa el nombre mínim de places d'acord a les superfícies de venda projectades. En funció dels estàndards que concreta la pròpia llei és calcula el mínim de places d'aparcament necessàries d'acord a la superfície de venda serà:

- Hipermercat petit: 12 places per 100 m² SNV (4.200 m²) = 504 places
- Galeria comercial: 3 places per 100 m² SNV (10.694 m²) = 321 places
- Excepcions art.3.4: 6 places per 100 m² SNV (5.346 m²) = 321 places

Donant un total de 1.146 places.

El projecte preveu la dotació de tres plantes d'aparcament per a turismes. Cada planta tipus disposa d'una oferta de 519 places, més 76 places per a l'hotel, suposen un total de 1.634 places. En cap franja horària es preveu una ocupació superior de 515 cotxes, equivalent a un terç de la capacitat total de l'aparcament. L'EAMG proposa utilitzar 1.608 places per a turismes, deixant les 26 restants per a motocicletes i bicicletes.

Es considera excessiva la previsió de places d'aparcament per a cotxes, doncs el criteri del decret d'equipaments comercials no inclou valorar la capacitat del sistema de transport públic en la determinació del nombre de places d'aparcament. Tot i la justificació de l'EAMG, l'efecte atracció pot desvirtua els resultats de l'estudi pel que es convenient reduir el nombre de places d'aparcament del centre comercial. En cas contrari s'hauria d'incorporar a l'estudi analitzar l'escenari on la demanda de vehicle privat ocupa totalment l'aparcament i creuar-la amb la hipòtesi del trànsit en l'horitzó a 10 anys.

Per a **motos**, l'EAMG estima que la màxima ocupació de places serà de 62, per tant, es proposa instal·lar 65 places per a motos utilitzant 13 de les places per a turismes existents a l'aparcament soterrat.

Es considera insuficient el nombre d'aparcaments de motos amb les actuals tendències d'ús d'aquest vehicles en les trames urbanes, pel que es recomana reduir el nombre de places d'aparcament per a cotxe i incrementar el nombre per a motocicletes.

L'EAMG considera 561 places per a **bicicletes** (no considera places per l'hotel i considera 47 places per l'equipament esportiu), quan segons els paràmetres del Decret serien necessàries un total de 594 places.

L'estudi preveu que el nou Centre Comercial Porta BCN generi 291 desplaçaments/dia en bicicleta (anada + tornada). No obstant, durant cap franja horària es preveu que hi hagi estacionades al complex més de 33 bicicletes.

D'aquesta forma, i com que la utilització d'aquest mode de transport encara no està suficientment arrelat entre la població, a l'hora de valorar els aparcaments a ubicar, l'EAMG estima un nombre més reduït, entorn al **30% del determinat pel Decret**, resultant-ne un total de **168 places de bicicletes** en una primera fase. El nombre de places serà **ampliable fins a 561 places** en el cas de que la demanda superi les previsions. En aquest sentit, cal efectuar una revisió anual i estudiar degudament la possibilitat d'incrementar en un 20% l'oferta de places. En aquest supòsit, la reserva d'aparcaments se situaria en l'espai obert localitzat entre el Centre Comercial i l'ús hotel·ler.

Els aparcaments per a bicicletes de la primera fase s'ubicarien el 38% en superfície (64 places), a l'espai obert que hi haurà davant de les entrades de les instal·lacions. El 62% restant (104 places), en l'aparcament soterrat considerant que es poden encabir 10 bicicletes per plaça de turisme, utilitzant 13 places d'estacionament de vehicles. Es proposa, per tant, que les places més cèntriques i pròximes als accessos es destinin a aquest ús.

Cal recordar que els treballadors són usuaris potencials de les places d'aparcament de bicicleta i que aquestes han de ser segures i tenir serveis de dutxa sempre que sigui possible.

9. Distribució de Mercaderies

Com que es preveuen 28.092 m² de sostre comercial, s'hauran de destinar 28 places d'aparcament de 3 x 8 metres a la xarxa viària per a càrrega i descàrrega de mercaderies.

Per les reserves de superfícies destinades a altres possibles activitats de caire terciari i comercial (6.149 m²), s'hauria d'aplicar el mateix criteri. Així doncs, s'hauran d'instal·lar 34 places d'aparcament per a carrega i descarrega (28 + 6) de mercaderies.

L'EAMG inclou una figura amb la zona destinada a la càrrega i descàrrega, però no s'aprecia ni la ubicació dins el sector ni el nombre de places, tot i que als plànols adjunts a la memòria sí que permeten ubicar la zona però no el nombre de places.

10. 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.

La caracterització de les emissions dels vehicles s'ha de fer a partir de dades d'intensitats mitjanes de trànsit (IMD) i aplicant uns factors d'emissió per quilòmetre recorregut. S'utilitzen els factors d'emissió del Institut Català de l'Energia de l'any 2006.

El consum total de combustible resultant de la mobilitat generada a l'àmbit d'estudi és de **5.246 litres diaris**. El cotxe privat realitza el 89,5% dels quilòmetres recorreguts i les emissions diàries a l'atmosfera es xifren en **11.933 Kg de CO₂** i 107 Kg d'altres gasos contaminants.

Segons l'EAMG, cal tenir en compte però, una sèrie de factors que amortitzen aquesta incidència de la mobilitat en la contaminació de l'atmosfera:

- No tots els desplaçaments es poden considerar de nova generació, gran part d'aquests seran desplaçaments que es traslladen d'una àrea a una altra, així doncs l'impacte sobre l'atmosfera d'aquesta mobilitat es trasllada de zona però no es crea de nou.
- Els desplaçaments al nou centre terciari en desenvolupament es podran fer en transport públic; l'oferta de la zona i una bona política de promoció de les connexions amb bus, tramvia i metro podran decantar part de la mobilitat en vehicle privat cap al transport públic.

L'estudi conclou que amb aquestes condicions juntament amb l'aplicació de bones pràctiques respecte a l'estalvi i eficiència energètica contribuiran a crear un nou espai equilibrat que podrà assolir un balanç de la incidència de la mobilitat en la contaminació atmosfèrica de valor zero.

L'Ajuntament de l'Hospitalet sol·licita que es faci un seguiment de les emissions a l'entorn del centre comercial mitjançant la instal·lació d'estacions de control atmosfèric.

11. Mesures correctores

Xarxa de transport públic

En el cas de la xarxa de transport públic, es proposa una campanya informativa sobre les parades, recorreguts i horaris, acompanyada d'un document informatiu que es posi a disposició de tots els nous usuaris.

De l'estudi es pot concloure que no cal fer alguna intervenció sobre la xarxa de transport públic.

De tota manera es proposa que s'analitzi conjuntament amb l'EMT si convé o no instal·lar alguna parada d'alguna línia d'autobús per al transport públic en superfície i fer la reserva necessària d'espai per a la mateixa.

Així mateix cal garantir que la cruïlla amb la parada del tramvia serà segura pels fluxos de persones previstos en divendres a la tarda i dissabte, pel que cal analitzar el detall del projecte amb la pròpia ATM i l'ajuntament d'Esplugues de Llobregat.

Xarxa de transport privat

De l'estudi no es pot concloure si cal o no fer alguna intervenció sobre el viari.

D'acord amb l'informe de l'ajuntament de l'Hospitalet de Llobregat cal:

- instal·lar un sistema comú de presa d'hora les centrals de comunicacions de zona i als reguladors d'Esplugues, L'Hospitalet i Barcelona que coexisteixen amb el Trambaix.
- instal·lar detectors a les cruïlles semaforitzades de l'entorn del centre comercial.
- Construir d'una rotonda en l'encreuament de la Ctra. De Collblanch amb Av. Tomàs Giménez. En aquest cas caldrà primer fer un estudi de trànsit més acurat per part del promotor per determinar la seva necessitat i el seu dimensionament si fos el cas i quin és el finançament que ha de suportar el promotor.
- Instal·lar càmeres de vídeo vigilància a l Ctra. de Collblanch.

D'acord amb l'informe del l'ajuntament d'Esplugues caldrà analitzar en detall els accessos de l'aparcament i fer el seu disseny de manera que s'evitin cues en el gir a l'esquerra des del centre d'Esplugues fins a Sant Mateu.

Xarxa de vianants

Pel que fa a la xarxa de vianants, s'han determinat quatre itineraris a peu entre el Centre Comercial Porta BCN i les parades de bus, tramvia i metro més properes compreses a un distància inferior a 750 metres, mesurada sobre la xarxa viària. Es proposa condicionar els itineraris degudament per tal de possibilitar l'accés al complex

a totes les persones, també a les que presenten problemes de mobilitat o visió reduïda, o a les que es desplacen amb carrets de la compra o amb criatures.

Es proposa condicionar un pas de vianants a l'Avinguda de Països Catalans amb pintura blanca i amb rebaix de vorera adaptat a PMR, per permetre als vianants accedir a les parades de bus situades en front (ambdós sentits de circulació).

Cal garantir el bon funcionament del creuament amb el tramvia a les hores punta del centre comercial i alhora l'accessibilitat del carrer Sant Mateu en els trams on ara no és accessible.

Xarxa de bicicletes

A la xarxa de bicicletes es proposa que aprofitant l'existència dels carrils bici de l'avinguda dels Països Catalans i del sector de Porta BCN, reservar a "futur carril bici" el tram de vial que connecta el carril bici del sector amb el carrer Sant Mateu.

12. Proposta de finançament

Pel que es refereix al finançament, el promotor assumeix les següents mesures:

- Material de la campanya de difusió del transport públic: 1.500€.
- En el cas de que l'Ajuntament decideixi instal·lar un carril bici al llarg del carrer Sant Mateu, el promotor del Centre Comercial Porta BCN es compromet a assumir una part del cost de l'actuació, corresponent al tram que transcorre per dintre del sector (5.680€).
- Aparcaments per a bicicletes: 3.680 €.
- Condicionament del pas de vianants per adaptar-lo a PMR: 730 €.

El promotor també haurà d'assumir aquelles actuacions que garanteixin minimitzar l'impacte del centre comercial sobre la xarxa viària existent d'acord amb les prescripcions dels informes dels ajuntaments de l'Hospitalet, Esplugues i aquets informe.

13. Indicadors de gènere

L'estudi analitza les diferències entre els desplaçaments dels homes i les dones i comenta que en la planificació de la nova mobilitat caldrà tenir-la en compta.

No preveu la necessitat d'endegar propostes per reduir la discriminació ja que es considera que aquesta no existeix en el nou complex.

14. Conclusions

L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada pel Centre Comercial Porta BCN, conté una 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 al 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 dels corresponents projectes constructius o en les mesures de gestió que correspongui:

- En la redacció dels projectes constructius cal incorporar les mesures de gestió de la mobilitat proposades per l'ajuntament de l'Hospitalet i l'ajuntament d'Esplugues o aquelles equivalents a les que es determinin i que es relacionen en els seus informes tècnics adjunts a aquest informe d'Avaluació de la mobilitat generada.
- Caldrà estudiar amb els serveis tècnics de l'EMT la conveniència de situar una parada de transport públic i en el seu cas fer o finançar les instal·lacions que sigui necessàries. També cal valorar l'impacte del nou centre sobre l'oferta actual, doncs mentre no arribin algunes de les infraestructures ferroviàries que descriu l'EAMG pot fer falta algun reforç de la xarxa d'autobús que caldrà finançar, per part del promotor, fins a la construcció de la xarxa ferroviària.
- En el moment de redacció dels projectes constructius i abans de l'execució dels treballs previstos d'urbanització i de coordinació semafòrica, caldrà sol·licitar l'informe preceptiu del concessionari (Llei 4/2006 ferroviària, article 40) i estudiar amb els serveis tècnics de l'ATM, Tramvia Metropolità i els dos ajuntaments afectats l'adaptació del projecte als continguts de l'esmentat informe.
- Cal incorporar les recomanacions que es fan pel que fa als espais d'aparcaments, de manera que si es manté el nombre de places previst cal tornar a estudiar la incidència sobre la xarxa d'acord amb els criteris expressats en aquest informe.

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.

Se sol·licita a Sacresa2 SL que una vegada compti amb la informació relativa a les modificacions que es proposen en aquest apartat de conclusions envii una còpia a l'Autoritat del Transport Metropolità.

Barcelona, 19 de març de 2010

Vist-i-plau

Lluís Alegre i Valls

Marc A. García i López

Cap del Servei de Mobilitat

Director tècnic