

**Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada per un centre comercial Mundiauto existent**

**Municipi del Prat de Llobregat**  
**Comarca del Baix Llobregat**  
Promotor: Mundiauto 2000, sl  
Redactor de l'EAMG: Estudi  
Tecnoambiental

---

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 per la regularització de la llicència comercial d'un centre Mundiauto ja existent, al terme municipal del Prat de Llobregat.

## **1. Antecedents**

L'establiment comercial Mundiauto del Prat de Llobregat es localitza entre la via d'enllaç a la carretera Ca l'Alaió i la via ferroviària Barcelona – Aeroport, al polígon industrial de Ca l'Alaió. Es tracta d'una edificació aïllada amb un ús comercial, en particular d'exposició i venda de vehicles d'ocasió i complements. Hi tenen lloc altres serveis complementaris, com ara oficines i aparcament per a clients. Al polígon industrial hi ha 57 empreses instal·lades, entre les que hi predomina l'activitat de venda de vehicles de motor.

La superfície construïda total és de 37.669 m<sup>2</sup>, dels quals 24.314,5 m<sup>2</sup> es destinen a usos comercials. La parcel·la ocupa 13.181 m<sup>2</sup> segons el cadastre.

L'establiment es troba en funcionament des de l'any 1999, amb un horari de 10 a 21h de dilluns a dissabte, amb 12 treballadors/es propis i 72 treballadors/es dels diferents concessionaris, i 454 places d'aparcament. No es preveu cap ampliació sinó una regularització de la llicència comercial.

## **2. Objecte**

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada per l'ampliació del centre comercial als continguts de la llei de la mobilitat, i s'aplicaran com a criteris els establerts en el decret de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada.

Aquesta implantació va suposar un nou generador de mobilitat, conseqüència de:

- La creació de 24.314,5 m<sup>2</sup> de superfície útil destinada a usos comercials

### 3. Estimació de la demanda de mobilitat generada per la implantació

L'estudi de mobilitat afirma que el sector genera un total de **800 desplaçaments en dissabte, 400 per sentit**.

La taula següent mostra la mobilitat generada segons les ràtios que indica el Decret i 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		24.314,50	12.157	2.122
<b>TOTAL</b>	13.181,00	24.314,50	12.157	<b>2.122</b>

L'estudi calcula la mobilitat generada en base a les dades facilitades pel propi centre, que comptabilitzen tots els vehicles que hi accedeixen diàriament. Els dies feiners s'enregistren una mitjana de 215 vehicles que hi accedeixen, mentre els dissabtes aquesta dada augmenta fins als 400 vehicles/dia. L'estudi estima que, a més d'aquesta demanda, hi ha una altra no comptabilitzada perquè aparca el vehicle fora del recinte. Per als dies feiners s'estima en 237 vehicles, i per als dissabtes 440. Extrapolant aquestes dades a viatges/dia (anades i tornades), resulta que els dissabtes es generen 880 viatges/dia en vehicle privat. Amb l'EMQ 2006 l'estudi aproxima la mobilitat total generada (en tots els modes) a 1.061 viatges per sentit, és a dir 2.122 viatges/dissabte.

L'estudi també aporta les dades de la demanda punta enregistrada en vehicle privat, durant l'any 2009. Un dissabte de juny es van comptabilitzar 574 vehicles, dels quals 363 van ser per la tarda. L'estudi calcula l'hora punta d'aquest dissabte i conclou que es generen 52 vehicles/hora.

Per al càlcul de la mobilitat a 10 anys, l'estudi pren les dades d'evolució de la venda de vehicles d'ocasió dels darrers 5 anys. La variació ha estat variable (amb increments del 16% respecte de l'any anterior però també amb decrements del 12%), i l'estudi fa dues hipòtesis per al futur: increment de 3% i del 5% interanual ens els propers 10 anys.

En el cas més agosarat (increment anual del 5%) es conclou que la mobilitat generada total en 10 anys podria ser d'uns 2.600 viatges/dia feiner i 3.600 viatges/dissabte.

L'estudi aporta dades de mobilitat del municipi (de l'Enquesta de Mobilitat Quotidiana 2006) i en base a aquestes dades fa una proposta de repartiment modal per al conjunt de la mobilitat generada pel centre comercial. Per a l'any de partida (2009):

Repartiment modal proposat	A PEU	BICICLETA	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT
% quota modal		57,0%	5,3%	37,7%
Viatges / dissabte		1.210	112	800

Des de la redacció del present informe es posa de manifest que la quota modal en modes no motoritzats és molt elevada per a un centre comercial d'aquestes característiques. Es troba a faltar un treball de camp que hagués contrastat el repartiment modal d'aquest centre específic.

#### **4. Mobilitat en vehicle privat**

L'estudi destaca la bona accessibilitat al centre comercial: a tocar de la carretera C-31, a 5 minuts en cotxe de Barcelona, i a 1 km de l'aeroport.

La xarxa viària d'accés està formada per les carreteres C-31 i C-32, així com per la xarxa de carreteres locals B-250, B-203 i B-204. L'estudi descriu els principals itineraris en vehicle privat.

El desenvolupament urbanístic del sector de l'Eixample Nord, proper al centre comercial, comportarà canvis en la carretera C-31 (soterrament d'un tram d'1 km de la part més propera al nucli del Prat) i una redefinició de la xarxa viària municipal.

L'Ajuntament del Prat de Llobregat forma part de la xarxa de compartir cotxe 'compartir.org'.

#### **5. Xarxa de transport públic**

Es descriu l'oferta actual de transport públic propera a l'àmbit d'estudi:

- Renfe: l'estació del Prat es troba a uns 500 m del sector. Es preveu que aquesta estació es converteixi en estació intermodal, amb rodalies, alta velocitat, 3 línies de metro (L1, L2 i L10) i autobusos urbans i interurbans. En l'actualitat hi efectuen parada les línies de Rodalies R2, R2 nord i R2 sud.
- Autobús:
  - Línies urbanes del Prat: PR1, PR2, PR3 i PR4. La parada més propera és de la PR1, tot i que totes elles tenen parada a l'estació de tren, molt propera al sector. La línia PR1 és la que compta amb una major freqüència, cada 30 minuts, tots els dies de la setmana. L'estudi analitza quines són les places ofertades per cada línia.
  - Línies interurbanes: 11 línies diferents efectuen parada a les immediacions del centre comercial. L'estudi exposa l'oferta de cada un dels serveis.
- Taxi: al municipi del Prat es disposa de 5 parades de taxis, les més properes al sector a l'estació de tren i a l'av. Remolar.

L'estudi mostra el recorregut de les línies d'autobús. Es descriuen els itineraris, horaris i s'aporten dades de viatgers del servei ferroviari.

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

L'estudi descriu la xarxa principal de vianants de connexió entre el sector, les parades de transport públic i els diferents barris del Prat de Llobregat. El Prat compta amb un Pla de Mobilitat de l'any 2005 que defineix quins són aquests eixos principals, existents i futurs.

El desenvolupament urbanístic del barri de la Seda, Enkalene i la nova estació intermodal, permetran que la xarxa per a vianants es millori fins al centre comercial objecte d'estudi. En l'actualitat la connexió fins al centre comercial ja disposa de voreres d'amplada superior als 2,5 m. S'aporten fotografies de l'estat de la xarxa per a vianants.

El nucli antic disposa de carrers destinats al vianant.

Quant a la bicicleta, en l'actualitat la carretera que va a la platja conté l'únic espai dedicat exclusivament a la bicicleta. No obstant, el Pla de Mobilitat del municipi compta amb una proposta per al conjunt del municipi, que enllaça també amb el sector.

A les proximitats del sector, les obres de soterrament de la línia ferroviària, van permetre crear un nou tram de carril bici entre la carretera de Ca l'Alaió i la ronda de Ponent.

També hi ha dues vies verdes a la riba oest del riu Llobregat.

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

L'estudi aporta dades respecte de la distribució horària de la mobilitat. L'horari d'obertura de la botiga és de 10h a 21h, de dilluns a dissabte.

Les franges horàries amb major mobilitat són entre les 17 i les 18h (arribades dels clients) i entre les 19 i les 20h (sortides dels clients).

Respecte del personal propi (84 treballadors/es), els horaris d'entrada són entre les 9 i les 10h, mentre els horaris de sortida són entre les 21 i les 22h.

Es considera que l'hora punta global té lloc entre les 19 i les 20h, amb un 9,5% de les arribades i un 4% de les sortides.

L'estudi apunta que el transport públic existent i previst podrà absorbir la nova mobilitat generada. Quant a la xarxa viària, l'estudi afirma que es garanteix un bon nivell de servei, tot i que l'execució de les actuacions viàries previstes als sectors propers al centre comercial (estació intermodal i Eixample nord) milloraran encara més el nivell de servei de la xarxa viària de l'àmbit d'estudi.

## 8. Estimació de la demanda d'aparcament

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 per a turismes i motocicletes en cas d'ús residencial i d'estacions de ferrocarril i d'autobusos interurbans.

Utilitzant els valors de l'annex II i III del Decret d'estudis d'avaluació de la mobilitat generada resulta, com a mínim,

Usos	Àrea (m²)	Sostre edificable (m²)	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turisme	Total aparcaments motocicleta
comercial		24.314,50	243	454	
<b>TOTAL</b>	13.181,00	24.314,50	<b>243</b>	<b>454</b>	<b>0</b>

En centre comercial disposa de 454 places per a turismes però cap per a bicicletes.

L'estudi efectua el càlcul de l'aparcament de bicicletes necessari en relació al sostre comercial, però donada la poca demanda actual en bicicleta, proposa iniciar l'oferta d'aparcament amb 20 places, amb el compromís d'augmentar-la en un futur si la demanda ho justifica. Les places hauran d'estar dins del recinte comercial i en llocs visibles, de fàcil accés i segurs.

Així, l'oferta inicialment proposa és la següent:

Usos	Àrea (m²)	Sostre edificable (m²)	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turisme	Total aparcaments motocicleta
comercial		24.314,50	20	454	
<b>TOTAL</b>	13.181,00	24.314,50	<b>20</b>	<b>454</b>	<b>0</b>

Segons les dades d'afluència de turismes al centre comercial, no es detecten problemes de capacitat de l'aparcament.

Des de la redacció del present informe s'indica que també caldrà habilitar places d'aparcament per a motocicletes fora de la via pública, per evitar en tot cas que les motocicletes ocupen l'espai destinat al vianant.

## 9. Distribució Urbana de Mercaderies

L'estudi concreta que no hi ha operacions de càrrega i descàrrega, ja que les mercaderies són els propis vehicles d'ocasió que es traslladen com a vehicle particular.

## **10. Mesures correctores**

### **Xarxa de transport públic**

L'estudi considera que l'oferta actual és adequada per absorbir la demanda futura, per tant no proposa cap actuació sobre el servei.

Des de la redacció del present informe es troba a faltar alguna actuació per tal de potenciar els desplaçaments en transport públic entre els visitants de l'establiment comercial.

També es proposa que des de la pàgina web de l'establiment i els catàlegs s'indiqui també com accedir en transport públic.

### **Xarxa bàsica per a vehicles**

L'estudi no proposa cap actuació sobre la xarxa bàsica de vehicles.

Des de la redacció del present informe s'indica que fora bo crear incentius per als treballadors/es que utilitzin el cotxe compartit, i reservar algunes places per als vehicles menys contaminants (low CO2 emissions).

### **Xarxa de vianants i bicicletes**

L'estudi indica que instal·larà aparcaments per a 20 bicicletes, i que les actuacions contemplades pel Pla de Mobilitat del Prat i per les actuacions previstes pel planejament aprovat, suposaran una millora de l'accessibilitat en aquests modes.

## **11. Mobilitat i gènere**

L'estudi no aporta indicadors de gènere. Donat que es tracta d'un establiment existent, el treball de camp podria haver aportat dades quant a la tipologia d'usuaris segons el seu 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 del Prat de Llobregat) han d'incorporar les dades necessàries per avaluar la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica.

L'estudi aporta les dades d'IMD, consum de carburant i factors d'emissió de la Comissió Europea diferenciant per tipus de vehicle, de carburant i de tipus de desplaçament (ciutat, carretera o mixt). S'obté que l'any 2009 s'emeten de forma anual 639 tones de CO, 51 de NOx, 111 d'hidrocarburs, 9.858 de CO2, 1 de SO2 i 6 de partícules. Amb els increments de mobilitat a 10 anys previstos, per a l'any 2020

s'estima una emissió anual de 1.093 tones de CO, 88 de NOx, 189 d'hidrocarburs, 16.860 de CO2, 2 de SO2 i 9 de partícules

L'estudi introdueix mesures per tal de millorar l'eficiència dels modes motoritzats col·lectius i individuals.

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

L'estudi no contempla l'assignació de cap cost sobre la mobilitat generada.

En tot cas, des de la redacció del present informe es posa de manifest que caldrà instal·lar els aparcaments necessaris per a bicicletes, així com potenciar altres alternatives per aconseguir un repartiment modal més sostenible.

### **14. Conclusions**

L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada de l'establiment comercial Mundiauto del Prat de Llobregat conté bona part dels elements necessaris per aconseguir una mobilitat sostenible, d'acord amb els principis de la Llei de la Mobilitat, pel que s'emet **informe favorable** pel que fa al seu contingut i propostes.

Es recomana que en la redacció dels projectes constructius es tinguin presents les recomanacions d'aquest informe, sobretot pel que fa a l'aparcament de bicicletes i motocicletes, així com les de l'estudi de mobilitat. 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.

Barcelona, 2 de maig de 2011

Vist-i-plau

Lluís Alegre i Valls  
Cap del Servei de Mobilitat

Marc A. García i López  
Director tècnic