

Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada per l'ampliació de la sala de venda del Centre Comercial Llobregat Centre

Municipi de Cornellà de Llobregat
Comarca del Baix Llobregat

Promotor: Comunitat de propietaris
Llobregat Centre
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 en relació a l'ampliació de la sala de venda del centre comercial Llobregat Centre, al terme municipal de Cornellà de Llobregat.

El Decret 344/2006 considera implantacions singulars *els establiments comercials, individuals, o col·lectius amb una superfície de venda superior a 5.000 m²*. No obstant, el Decret Llei 1/2009 d'ordenació dels equipaments comercials en el seu article 15è especifica que, per tal d'atorgar la llicència comercial es valorarà l'impacte de:

La mobilitat generada pel projecte per establiments amb una superfície de venda igual o superior a 2.500 metres quadrats, amb una atenció especial a la incidència en la xarxa viària i les infraestructures públiques, i també a l'existència o no de mitjans de transport públic col·lectiu suficients per atendre els fluxos de públic previsibles i desincentivar l'ús del vehicle particular.

D'altra banda, segons el mateix Decret Llei, els establiments amb una superfície de venda superior a 1.300 metres quadrats (entre 1.300 i 2.499 m²) també cal que especifiquin determinades característiques referides a la mobilitat, com ara les places d'aparcament, l'accessibilitat i les zones descàrrega i descàrrega. Tanmateix, cal que es desenvolupi un Reglament que concreti la regulació d'aquests elements.

Atenent el marc legal referent als equipaments comercials l'ATM, com a Autoritat Territorial de la Mobilitat, emet l'informe corresponent.

1. Antecedents

L'establiment comercial Llobregat Centre de Cornellà de Llobregat es localitza a la carretera d'Esplugues 1-19, en ple centre urbà del municipi i molt proper a les grans xarxes de transport.

En l'actualitat el centre comercial disposa de 35.000 m² de sostre, distribuïts en 3 plantes que ofereixen serveis de comerç, restauració i lleure.

L'actuació contempla la reconversió de 2.805 m² de sostre destinat a la restauració i lleure (sales de cinema) en una sala de venda, més la reserva d'altres 3.210 m² de sostre per a establiments de lleure i restauració.

El centre comercial compta amb una oferta d'aparcament de 1.580 places per a turismes i 25 per a motocicletes.

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 del Decret Llei 1/2009, i s'aplicaran com a criteris els establerts en el decret de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada.

Aquesta implantació suposa un nou generador de mobilitat, conseqüència de:

- La reconversió de 2.805 m² de sostre del centre comercial, actualment destinats a restauració i sales de cinema, a usos comercials.
- La reserva de 3.210 m² de sostre del centre comercial, destinat en un futur a establiments de lleure i/o restauració.

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

L'estudi de mobilitat afirma que l'actuació del centre comercial **genera uns 3.000 viatges/dia, 1.500 per sentit.**

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

Usos	Àrea (m ²)	Sostre edificable (m ²)	Viatges generats (m ²) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
comercial		6.015,00	3.008	3.008
TOTAL	11.666,67	6.015,00	3.008	3.008

Amb els nous usos previstos, comercials, l'estudi de mobilitat aplica la ràtio que proposa el Decret per a aquests usos (50 viatges/100 m²), i conclou que la nova mobilitat generada serà de 3.008 viatges/dia. Aquesta xifra té en compte tant els usos que ja tenen l'activitat assignada, 2.805 m², com els altres 3.210 m² d'espais alliberats que, per ara, no tenen una activitat assignada.

Des de la redacció del present informe es constata que les ràtios del Decret es poden trobar infravalorades per a centres comercials com el del Llobregat Centre. Efectivament, els divendres i els dissabtes es pot esperar una mobilitat superior dels usos comercials, doncs l'experiència constata que la ràtio que proposa el Decret es pot arribar a triplicar.

L'estudi justifica que, donat que no s'augmenta el sostre comercial, no s'incrementa la mobilitat generada. A efectes generals això podria ser encertat si l'activitat és la mateixa. No obstant això, per tal de contrastar la realitat, caldria valorar quina és realment la mobilitat generada avui dia (no segons les ràtios teòriques del Decret, sinó en base a xifres reals), i estimar quina serà la mobilitat generada pels usos previstos. Podria ser que la mobilitat generada pels actuals cinemes sigui molt diferent a la mobilitat que es preveu amb els nous usos (quant a volum i també quant a patrons horaris i territorials). En aquest sentit, el Decret facilita una aproximació a la realitat, però sempre que es tracti d'usos ja existents és convenient analitzar la situació real partint de treball de camp. Una vegada analitzada tant la situació actual real com la futura estimada, l'estudi podria justificar que la nova mobilitat serà molt semblant quant a volum i patrons horaris i territorials. Tanmateix, atès que durant l'estudi es fa una valoració de l'impacte de la nova mobilitat sobre les xarxes, es pot considerar acceptable la metodologia emprada pel consultor.

Pel que fa al repartiment modal, l'estudi fa una proposta en base a les dades de mobilitat de Cornellà de Llobregat de l'any 2006 (en base a l'EMQ 2006). En conjunt, el repartiment modal de la nova mobilitat serà:

Repartiment modal proposat	A PEU	BICICLETA	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT
% quota modal	29,2%		24,0%	46,8%
Viatges / dia	878		722	1.408

Es troba a faltar el càlcul de la mobilitat a 10 anys.

4. Mobilitat en vehicle privat

L'estudi descriu la xarxa viària d'accés al centre comercial: xarxa d'alta capacitat (A-2, C-32 Ronda de Dalt) i xarxa comarcal (C-245, BV-2001 i B-200). Complementen aquesta xarxa la carretera de l'Hospitalet i l'eix avinguda Joan Duran – carretera del Prat.

L'estudi mostra una imatge amb la xarxa bàsica municipal. En centre comercial se situa a la confluència de les carreteres de Sant Boi i de Sant Joan Despí.

També es concreten els itineraris d'accés i dispersió de l'aparcament del centre comercial.

5. Xarxa de transport públic

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

- Metro: línia 5, estació de Cornellà Centre
- Tramvia: línies T1 i T2, parada de Cornellà Centre

- Renfe: Estació de Cornellà. En l'actualitat hi efectuen parada les línies de Rodalies R1 i R4.
- Autobús: línies interurbanes 57, 67, 68, 95, 153, L74, L75, L85 i N14

L'estudi mostra la localització de les parades de transport públic en relació al centre comercial, així com els horaris i intervals de pas dels diferents serveis. Es descriuen els itineraris dels vianants fins a les infraestructures fixes de transport públic. Es disposa de parades d'autobús, tramvia, metro i ferrocarril a una distància inferior a 100 m.

6. Mobilitat a peu i en bicicleta

L'estudi afirma que el centre comercial es troba dins la trama urbana de Cornellà de Llobregat, amb el que s'ofereixen els elements necessaris per a una mobilitat favorable a peu o en bicicleta. Les voreres són adequades i els passos de vianants tenen guais.

Hi ha tres punts d'accés a peu: carrer Pompeu Fabra, C-245 i avinguda Can Corts.

L'estudi mostra fotografies dels accessos, incloent els carrils bici sobre la carretera d'Esplugues (a la vorera). Aquests carrils bici finalitzen a 300 m del centre comercial.

7. Incidència de la mobilitat generada

L'estudi analitza la distribució territorial i horària de la nova mobilitat per tal de valorar la incidència de la mobilitat generada sobre les xarxes existents.

En dia feiner, el 42% de les entrades es concentra entre les 17 i les 20h, mentre que el 43% de les sortides es concentra entre les 18 i les 21h. Els dissabtes els pics d'entrada i sortida es troben més repartits durant tot el dia.

Quant a la distribució territorial, l'estudi considera que un 80% dels desplaçaments seran interns.

Es considera una ocupació mitjana de 2,2 persones/turisme (1,3 per a les motocicletes), i es conclou que els nous usos comportaran una demanda de 711 vehicles/dia, és a dir, que entren i surten 355 vehicles (268 turismes, 86 motocicletes i 2 taxis). Entre les 18 i les 19h hi accediran 40 turismes i entre les 20 i les 21h es dispersaran 35 turismes.

L'estudi realitza comptatges durant un divendres a la tarda per tal de valorar la capacitat viària actual. Es justifica que la capacitat d'accés a l'aparcament i la capacitat de les vies de l'entorn no es veuran afectades negativament per la nova mobilitat

Quant al transport públic, es preveu que 135 visitants hi accedeixin en autobús, 150 en tramvia i 75 en tren o metro, que seran absorbits sense problemes per les xarxes existents.

Recomanació 1

Tot i que la incidència de la mobilitat generada sobre el viari es preveu molt baixa és convenient que els serveis tècnics de l'ajuntament de Cornellà coneguin els resultats de l'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		6.015,00	60	1.580	50
TOTAL	11.666,67	6.015,00	60	1.580	50

El centre comercial disposa de 1.580 places per a turismes, 50 per a motocicletes (25 dins l'aparcament soterrani i 25 a l'exterior) i 10 per a bicicletes (davant l'entrada principal).

Es valora que l'oferta d'aparcament actual és suficient per absorbir la demanda futura, per a tots els vehicles. L'estudi no preveu que durant cap franja horària coincideixin més de 2 bicicletes estacionades, per tant considera que les 10 places disponibles són suficients per absorbir la nova demanda. Tampoc preveu una demanda de motocicletes amb coincidència horària superior a 15 entre les 18 i les 19h (hora de màxima ocupació).

Així, l'oferta final amb què es compta és:

Usos	Àrea (m²)	Sostre edificable (m²)	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turisme	Total aparcaments motocicleta
comercial		6.015,00	10	1.580	50
TOTAL	11.666,67	6.015,00	10	1.580	50

Recomanació 2

Des de la redacció del present informe es considera que sí cal ampliar l'oferta d'aparcament per a bicicletes com a mínim en un 50% de les previstes, és a dir 5 més. Seria convenient que aquestes fossin protegides (aparcaments segurs) i pensades per als treballadors de l'ampliació del centre comercial.

Pel que fa a l'aparcament de bicicletes i motocicletes per als clients es recomana també fer unes petites ampliacions (a l'entorn d'un 20%) i d'acord amb el que proposa l'estudi efectuar una revisió anual de la relació oferta – demanda d'aparcament de bicicletes valorant incrementar l'oferta per afavorir aquests modes de transport.

9. Distribució Urbana de Mercaderies

L'estudi analitza la distribució de mercaderies: en l'actualitat es disposa d'una superfície de 500 m² dins l'aparcament, destinat a la càrrega i descàrrega de mercaderies. L'horari delimitat per a aquestes operacions és de 7 a 14h, i compta amb 2 punts d'entrada (des de la carretera C-245 i des de l'avinguda de Can Corts).

10. Mesures correctores

No s'aporta cap mesura correctora, donat que l'estudi considera que les xarxes existents són adequades i tenen capacitat per absorbir la nova demanda generada.

Recomanació 3

Es recomana que s'atengui a la millora de l'aparcament de bicicletes i motos.

Així mateix es recomana que per col·laborar en la disminució de l'impacte de la mobilitat en el medi ambient s'instal·lin 2 places d'aparcament amb punts de càrrega per a cotxes elèctrics i 2 per a motos elèctriques.

11. Mobilitat i gènere

L'estudi indica que els homes i les dones segueixen patrons de mobilitat diferenciats: els homes viatgen més en moto i cotxe, mentre les dones són més usuàries del transport públic i es desplacen més a peu; les dones tenen cadenes de viatges més complicades però fan distàncies més curtes; els horaris de desplaçament també són diferents segons les ocupacions laborals; les dones experimenten en general una major sensació d'inseguretat.

L'estudi afirma que es preveu que la distribució de gènere sigui entorn el 50%. 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 de Cornellà de Llobregat) han d'incorporar les dades necessàries per avaluar la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica.

L'estudi aporta les dades resultants de l'aplicació de l'AMBIMOB-U i conclou que en el moment d'iniciar les activitats es generaran 0,80 tones anuals de NOx i 0,10 de PM10. En escenaris futurs, considerant les millores tecnològiques previstes, l'estudi considera que les emissions disminuiran.

13. Finançament de les càrregues derivades de la mobilitat generada

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

14. Conclusions

Es considera que l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada per l'ampliació de la sala de venda del centre comercial Llobregat Centre, al municipi de Cornellà de Llobregat, conté 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**.

Tanmateix es sol·licita al promotor del centre comercial que atengui les 3 recomanacions que es fan des d'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.

Barcelona, 21 de desembre de 2011

Vist-i-plau

Lluís Alegre i Valls
Cap del Servei de Mobilitat

Marc A. García i López
Director tècnic