

Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada per la implantació d'un centre comercial a Carrefour el Vallès

Municipi de Terrassa
Comarca del Vallès Occidental
Promotor: Carrefour Property, sl
Redactor de l'EAMG: lavola

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 implantació d'un centre comercial a Carrefour el Vallès, a Terrassa.

1. Antecedents

Carrefour Property, sl, promou una ampliació de la superfície comercial que disposa a la parcel·la on en l'actualitat hi té ubicat un hipermercat Carrefour, a més d'altres dos establiments comercials (Aki i Feu Vert). L'objectiu és crear nou sostre comercial i ampliar l'oferta d'aparcament existent.

L'àmbit d'actuació, que ocupa 153.945 m², se situa al sud-est del nucli urbà, al nord del barri Can Parellada, limitant amb l'autovia C-58 al nord, el carrer Alemanya al sud, l'avinguda del Vallès, i a l'est amb la connexió viària a la C-58.

Des de l'ATM s'ha sol·licitat informe a la Direcció General de Carreteres del Departament de Territori i Sostenibilitat i a l'Ajuntament de Terrassa relatiu a les propostes de l'informe que afectaven d'una manera important la xarxa viària i de transport públic.

S'ha rebut un primer informe de la direcció General de Carreteres demanant un aprofundiment en el càlcul de l'impacte de la nova implantació sobre la xarxa viària el que ha propiciat un nou EAMG i estudi de trànsit que ha comptat, ara sí, amb l'informe favorable de la Direcció General de Carreteres. A tots els efectes **s'incorpora com annex a l'informe de l'ATM els informes elaborats per la Direcció General de Carreteres.**

Es tracta d'un terreny amb fort pendent.

La població de Terrassa l'any 2010 és de 212.724 habitants.

2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada de la implantació d'un centre comercial a Carrefour el Vallès, a Terrassa, versió d'abril de 2012, 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.

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

- Nous usos comercials amb una superfície bruta alquilable de 40.651 m², que inclou locals comercials, de restauració i terrasses, i que se sumaran als 29.744 m² existents.

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

L'estudi de mobilitat de la nova implantació comercial estima que aquesta generarà un total de **32.500 desplaçaments/dissabte, 16.250 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 ²)	Sostre edificable (m ²)	Viatges generats (m ²) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
comercial		40.651,00	20.326	32.521
TOTAL	153.945,00	40.651,00	20.326	32.521

L'estudi de mobilitat analitza quina és la mobilitat generada per la nova implantació els dissabtes (el dia punta).

L'estudi parteix de les ràtios que proposa el Decret 344/2006, tot i que per als usos comercials del dissabte utilitza una ràtio superior, de 80 viatges/100 m², que és la corresponent als usos comercials existents en l'actualitat a l'àmbit d'estudi. Per als dies feiners, l'estudi afirma que la mobilitat es redueix a la meitat (40 viatges/100 m²).

Efectivament, els divendres i els dissabtes, es pot esperar una mobilitat superior dels usos comercials: l'experiència constata que la ràtio que proposa el Decret és insuficient per a modelitzar correctament la mobilitat generada per grans centres comercials en dia punta, en general divendres i dissabtes.

Pel que fa al repartiment modal, l'estudi analitza el repartiment modal dels diferents barris de Terrassa i municipis d'origen previstos (en base a l'EMQ 2006), i, tenint en compte el repartiment actual del centre existent, fa la següent proposta:

Repartiment modal proposat	A PEU	BICICLETA	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT
% quota modal	6,8%		10,6%	82,6%
Viatges / dissabte	2.224		3.450	26.846

4. Mobilitat en vehicle privat

L'estudi concreta quines són les vies d'accés al sector: les autopistes C-58 (de connexió amb Barcelona, i amb 3 punts d'accés) i C-16 (també de connexió amb Barcelona i Manresa, amb un punt d'accés), la carretera N-150 (que connecta Terrassa i Sabadell) i altres carreteres comarcals de connexió amb municipis propers (Bv-1275, C-1415, BP-1503 i C-243c).

L'estudi concreta dades d'IMD d'aquestes vies d'accés (Diputació de Barcelona i Generalitat de Catalunya 2005 - 2010). Les IMD màximes són a la C-58 (la via principal d'accés), de l'ordre de 89.200 vehicles/dia.

L'estudi també concreta la xarxa viària del municipi de Terrassa, i aporta dades de demanda de trànsit (Ajuntament de Terrassa 2010).

El POUM preveu la creació d'un nou eix que connecti la C-58 amb l'autovia orbital B-40. És una via paral·lela a l'avinguda del Vallès, que absorirà part del trànsit d'aquesta i permetrà la seva pacificació i permeabilitat. No obstant això, també es preveu una altra actuació que encara tindrà una major incidència: la creació d'un nus viari en la connexió d'aquest nou eix i la carretera C-58.

D'altra banda, l'Ajuntament de Terrassa preveu que l'avinguda del Vallès passi de 2 a 1 sentit de circulació a cada banda de la Riera de les Arenes. Amb aquesta actuació caldrà crear un nou pont que travessi la Riera, que connecti amb la rotonda del carrer Alemanya. L'estudi exposa que aquest pont serà totalment necessari per facilitar l'accés al centre comercial una vegada es faci la modificació de sentits a l'avinguda del Vallès.

L'estudi descriu i mostra gràficament quins seran els itineraris d'accés al centre comercial des del centre de Terrassa, des del sud de la C-58, des del nord de la C-58 i des de Rubí i Can Parellada.

A nivell local, s'aporten les dades de trànsit que disposa l'Ajuntament de Terrassa en base a aforaments automàtics que es realitzen anualment i també en base als treballs que la Direcció General de Carreteres ha sol·licitat en el seu informe de 15 de febrer de 2012.. En base a aquests aforaments, es mostra la distribució horària del trànsit a l'avinguda del Vallès. L'hora punta és a la tarda, entre les 18 i les 20h. Per complementar aquestes dades, l'estudi efectua treball de camp de comptatges manuals horaris de tots els enllaços i vies d'accés. A partir de totes aquestes dades, analitza els nivells de servei (considerant FHP del 8%) i conclou que majoritàriament són A i B, i C només a l'av. del Vallès est després dels enllaços C-58 sud.

L'estudi de trànsit detecta una sèrie de punts que podrien congestionar-se i a partir del mateix fa les propostes de millora.

5. Xarxa de transport públic

L'estudi concreta la xarxa de transport públic existent a les proximitats del sector:

- 2 línies urbanes de Terrassa, la L4 i L10. La primera té 50+50 exp/dia feiner, 33+33 exp/dissabte i 20+20 exp/festiu; la segona té 22+22 exp/dia feiner i 13+13 exp/dissabte. La línia 4 connecta el centre comercial amb el centre de Terrassa i les estacions d'autobús i FGC (Terrassa Rambla). La línia 10 enllaça amb el barri de les Fonts, l'estació d'FGC de Les Fonts i l'estació del Nord de Renfe. La parada més propera es localitza al carrer França amb Oceania, a 900 m de l'accés a peu al centre comercial. Sentit centre compta amb marquesina, mentre sentit Les Fonts té un pal de parada.
- 10 línies d'autobús interurbà, amb parada a l'estació d'autobusos. La línia B8 (Sant Cugat – Rubí – Terrassa – Sant Quirze) compta amb 17+18 exp/dia feiner i 16+17 els dissabtes.
- Línia ferroviària d'FGC, amb 80 expedicions diàries. L'estació Terrassa Rambla connecta amb el centre comercial mitjançant la línia 4.
- Línia ferroviària de Renfe, amb 77 expedicions diàries. L'estació del Nord connecta amb el centre comercial mitjançant la línia 10.

Es mostra sobre plànol els itineraris de les línies i els llocs de parada a les proximitats de l'àmbit d'estudi. S'aporten dades de demanda del servei urbà, que representen una mitjana de 35 usuaris per expedició en dia feiner i 26 els dissabtes a la línia 4 i de 15 els dies feiners i 8 els dissabtes a la línia 10.

6. Mobilitat a peu

L'estudi mostra les xarxes principals per a vianants al municipi de Terrassa, així com l'estat de l'accessibilitat a peu a l'entorn del sector objecte d'estudi.

L'avinguda del Vallès és l'única via que permet un accés còmode per al vianant des del centre urbà, ja que disposa de voreres d'amplada variable de 3 a 5 m. Tot i això, aquesta via compta amb una insuficient permeabilitat per al vianant, ja que hi circula un trànsit important però no disposa de suficients passos de vianants per connectar-la a banda i banda. Una de les mancances també és el nombre insuficient de ponts per creuar la Riera. Amb la nova implantació, però, es crearà un nou pont a l'alçada del carrer Alemanya.

A banda dels itineraris existents al barri de Can Parellada, l'estudi destaca l'itinerari per a vianants i bicicletes al carrer Àfrica, que té una amplada de 3 m, però que té un pendent superior al 5% (no adequat per a les bicicletes, doncs).

L'estudi concreta que al barri de Can Parellada gairebé totes les cruïlles disposen de passos de vianants amb guals, tot i que alguns no presenten un manteniment adequat.

Els carrers que donen accés directe al sector compten amb voreres de 1,2 – 1,4 m, per tant no donen compliment a l'Ordre VIV/561/2010 (que estableix unes amplades mínimes de 1,8 m lliures d'obstacles i excepcionalment de 1,5 m en zones consolidades).

S'aporten fotografies dels accessos més immediats al sector i de l'espai interior destinat al vianant.

7. Mobilitat en bicicleta

L'estudi concreta que l'Ajuntament preveu fer de Can Parellada una zona 30, per tal de millorar la mobilitat dels modes no motoritzats.

En l'actualitat el municipi compta amb 30 km de xarxa ciclable (11 km de xarxa segregada i la resta en zona 30). La xarxa es mostra de forma gràfica.

El carril bici més proper a l'àmbit d'estudi es localitza en el polígon industrial de Can Parellada, amb el que es pot connectar pel barri de les Fonts. El Pla Director de la Bicicleta proposa que les avingudes del Vallès, el carrer França i l'avinguda Àfrica esdevinguin també itineraris urbans per a la bicicleta.

En l'actualitat el centre comercial no compta amb aparcaments per a bicicletes.

Terrassa té un servei de bicicletes públiques, AMBICIA'T, a 5 punts de la ciutat.

8. Incidència de la mobilitat generada

L'estudi estima una distribució territorial i horària de la nova mobilitat generada, en funció de les dades actuals de l'hipermercat Carrefour existent.

Es preveu que el 65% dels desplaçaments provinquin de la ciutat de Terrassa, un 17% de Rubí, i un 18% d'altres municipis.

Les hores punta de matí en dia feiner són entre les 11 i les 12, però en dissabte es retarda entre les 12 i les 14h. Tanmateix, l'hora punta global del dissabte és a la tarda, entre les 19 i les 20h, quan es concentra un 12,4% de la mobilitat total (només de sortida del centre comercial). Així, per a l'hora punta del dissabte a la tarda, entre les 19 i les 20h, l'estudi considera un FHP del 15%.

Quant als desplaçaments en vehicle privat, l'estudi considera una ocupació mitjana de 2 persones/vehicle els dissabtes, amb el que el nombre de vehicles s'incrementarà en 13.423 veh./dissabtes (2.013 vehicles entre les 19 i les 20h).

Es treballa amb dos escenaris, segons el tipus de dia: feiner (8.054 vehicles/dia, 4.027 entrades i sortides), i dissabte (13.423 vehicles/dia). Per al dia feiner s'afegeix el nou trànsit a l'actual, i per als dissabtes i festius comercials es redueix la IMD del dia feiner en un 16% (seguint la dinàmica de Terrassa) i s'afegeix el nou trànsit generat pel centre comercial.

L'estudi reparteix el trànsit segons els volums de trànsit de les vies d'accés al sector. Per a tots dos escenaris considera que el FHP del nou trànsit generat pel centre comercial és del 15%.

S'estudia l'impacte del nou trànsit generat sobre el nivell de servei dels vials existents i previstos. L'estudi conclou que en algun tram de l'avinguda del Vallès es preveu un règim de circulació estable amb densitats importants si es considera un FHP del 8% per al total de la IMD (en l'actualitat és de 7,14%), i un règim de restricció de la capacitat si es considera un FHP del 10%.

Per tal de valorar la capacitat viària a futur l'estudi considera l'evolució del trànsit a 10 anys, en base a les dades de 2000, 2006 i 2011. S'aplica un increment anual de l'1%, i es conclou que en 10 anys l'accés a l'Av. Vallès des del Carrefour podrà tenir un nivell de saturació F (100%) els dissabtes i D (60-90%) els dies feiners.

L'estudi afirma que s'han utilitzat les pitjors hipòtesi possibles (FHP elevat, ocupació mitjana inferior a la mitjana existent, hores punta coincidents...). D'altra banda, es preveu construir un centre comercial semblant a les proximitats de Sabadell, amb el que bona part dels visitants previstos podria ser que finalment es desplaressin cap a un altre centre.

L'estudi acaba proposant un nou pont sobre la riera de les Arenes en front del carrer Alemanya, la millora de la rotonda existent a l'inici d'aquest carrer i la construcció d'una nova rotonda en l'accés al Carrefour. L'estudi també proposa un nou accés de sortida a la C-58 direcció Manresa per evitar la congestió d'aquest accés.

Quant al transport públic, l'estudi estima que en l'hora punta es concentraran 518 usuaris, el 15% dels 3.450 viatges/dissabte esperats en transport públic (2.394 interns i 1.057 interurbans). L'estudi considera que els dies feiners l'oferta existent podrà absorbir la nova demanda generada, però no així els dissabtes i els festius comercials.

9. 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 (m ²)	Sostre edificable (m ²)	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turisme	Total aparcaments motocicleta
comercial		40.651,00	407		
TOTAL	153.945,00	40.651,00	407	0	0

Tenint en compte l'emplaçament del centre comercial i el repartiment modal del municipi, l'estudi de mobilitat proposa fer una reserva inicial de 40 places d'aparcament per a bicicletes, que s'augmentaran en cas que la demanda així ho justifiqui.

Aquestes places d'aparcament s'hauran de situar fora de la via pública, en llocs segurs però de fàcil accés, per tal d'incentivar l'ús d'aquest mode tant per part de treballadors/es com de visitants. El projecte d'urbanització preveu 26 places en la futura plaça que donarà accés al centre comercial des del sud (Can Parellada) i les altres 14 a prop de l'accés principal al centre comercial.

Quant a l'aparcament de turismes, en l'actualitat es disposa de 1.550 places, ocupades com a màxim en un 75% els dissabtes a l'hora punta de la tarda. El nou centre comercial contindrà un total de 3.037 places d'aparcament per a turismes (incloent les actuals, que seran parcialment modificades): 2.352 places sota rasant i 712 en superfície.

El Decret 378/2006, de 10 d'octubre, pel qual es desplega la Llei 18/2005, de 27 de desembre, d'equipaments comercials, estableix en el seu article 12è quina és la dotació mínima d'aparcament per cada 100 m² de superfície de venda segons les diferents tipologies comercials:

- a) Supermercat petit: 8 places.
- b) Supermercat gran: 10 places.
- c) Hipermercat petit: 12 places.
- d) Hipermercat mig: 14 places.
- e) Hipermercat gran: 18 places.
- f) Superfícies especialitzades i centres comercials de fabricants: 6 places.
- g) Galeria comercial i altres tipus d'establiments: 3 places.

Tot i aquestes xifres, la Generalitat o el municipi poden revisar a la baixa les dotacions d'aparcament previstes en els apartats anteriors, quan es consideri justificat per la tipologia de l'establiment projectat, la localització prevista per a aquest i la seva accessibilitat a peu o mitjançant transport públic.

Segons l'oferta d'aparcament prevista finalment, el nou establiment comptarà amb una oferta segons la tipologia 'g' (galeria comercial i altres tipus d'establiments).

En total, doncs, inicialment el centre comercial disposarà de 40 places per a bicicletes i d'un increment net de 1.487 places per a turismes, tal i com mostra el quadre a continuació:

Usos	Àrea (m ²)	Sostre edificable (m ²)	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turisme	Total aparcaments motocicleta
comercial		40.651,00	40	1.487	
TOTAL	153.945,00	40.651,00	40	1.487	0

Per tal de donar compliment a l'Ordre VIV/561/2010 d'accessibilitat, es reservarà una plaça d'aparcament adaptat per cada 40 places o fracció: això és un mínim de 62 places, amb accessibilitat directa a l'entrada del centre comercial.

Caldrà garantir que les motocicletes tenen un nombre suficient de places d'aparcament en superfície, per evitar que en tot cas ocupin els espais destinats al vianant.

10. Distribució Urbana de Mercaderies

L'estudi esmenta la necessitat, seguint els requeriments de l'article 6 del Decret, de realitzar una **reserva d'un 10% del sostre** dels establiments comercials destinat a magatzem, per tal d'evitar operacions de càrrega i descàrrega.

També s'especifica la reserva necessària d'un moll de càrrega per a sostres comercials superiors a 1.300 m², dos molls per als següents 5.000 m² i un altre addicional per cada 10.000 m². El projecte de la implantació comercial contempla dues superfícies destinades a molls de càrrega de 1.152 m² en planta baixa i de 1.024 m² en la planta primera. Els itineraris de mercaderies continuaran amb la dinàmica existent, en els horaris actuals (quan els establiments no estan oberts al públic).

11. Mesures correctores

Xarxa de transport públic i col·lectiu

Amb el nou accés pel carrer Alemanya l'itinerari a peu des de la parada d'autobús serà més curt, de 400 m.

L'estudi considera que l'oferta actual de dissabtes i festius, així com de divendres tarda, és insuficient per absorbir la nova demanda generada. En aquest sentit, es proposa crear un nou servei de bus llançadora que connecti el centre comercial amb l'estació d'FGC Les Fonts, amb dues noves parades al carrer Alemanya (equipades amb pal). L'itinerari d'anada i tornada recorre 4,6 km.

Per als divendres es proposa una oferta de 15 expedicions per sentit (entre les 11 i les 14h i entre les 18 i les 21h), mentre per als dissabtes i festius comercials es planteja una oferta de 32 expedicions per sentit entre les 10:30 i les 15h i entre les 16 i les 22h. L'estudi planteja la possibilitat d'ampliar la cobertura horària del servei en cas que la demanda ho justifiqui.

Quant a mesures de gestió, l'estudi proposa que l'estratègia comercial del centre procuri incentivar l'ús del transport públic: senyalitzant les parades des del centre comercial, disposant de la informació dels serveis als punts d'atenció al client del centre comercial, així com al web del centre.

Xarxa bàsica per a vehicles

L'estudi esmenta que les actuacions previstes pel POUM de Terrassa permetran fomentar l'accés al centre comercial per la sortida 17 de la C-58, i traspasar el trànsit de l'avinguda del Vallès al nou vial.

D'acord amb l'informe de l'EAMG i l'informe de l'administració titular de la via C-58 (Generalitat de Catalunya) cal construir un nou pont sobre la riera de les Arenes en front del carrer Alemanya, millorar la rotonda existent a l'inici d'aquest carrer fent –la funcionar com una rotonda amb prioritat pels vehicles que hi són al seu interior i construir una nova rotonda en l'accés al Carrefour i modificar un nou accés de sortida a la C-58 direcció Manresa per evitar la congestió d'aquest accés.

L'estudi també incorpora recomanacions pel que fa a seguretat i senyalització viària totes elles de necessària execució.

Quant a l'accés a l'aparcament, l'estudi planteja un conjunt de recomanacions per augmentar la fluïdesa: efectuar l'accés a l'aparcament sense barreres, prioritzar determinats itineraris d'accés i dispersió (complementant la senyalització vertical amb horitzontal que indiqui principals destinacions: Terrassa, Rubí, Barcelona...).

Per últim, l'estudi proposa reservar punts de càrrega per a vehicles elèctrics.

Caldria que en el projecte constructiu es sigui més explícit pel que fa a les zones d'aparcament de les motocicletes i la seva senyalització.

Xarxa de vianants

L'estudi defineix dos tipus d'itineraris per a vianants: els que connecten amb el barri de Can Parellada i l'avinguda del Vallès com a eix de connexió nord – sud del municipi (que connecta el centre comercial amb el centre urbà).

Hi haurà un nou vial d'accés al centre comercial que comptarà amb una vorera mínima de 1,8 m lliures d'obstacles. Els pendents són inferiors al 6%, i es comptarà amb passos de vianants amb gual i degudament senyalitzats.

L'estudi proposa que el nou pont sobre la Riera de les Arenes tingui vorera Sud prou ample per a la circulació de vianants i bicicletes que en la banda Oest creuarà l'Av. del Vallès amb un nou semàfor.

L'estudi proposa, també, senyalitzar nous passos de vianants a l'avinguda del Vallès, a prop de la rotonda amb el carrer Alemanya, tot garantint l'accessibilitat. D'altra banda, també proposa crear un nou pas semaforitzat a l'avinguda Vallès, a prop de la sortida de l'actual aparcament, per tal que els vianants de la zona Nord tinguin un accés més directe al centre comercial.

D'altra banda, el projecte preveu millorar la connexió per al vianant cap a Can Parellada, tot eixamplant la vorera del carrer Alemanya i creant un nou accés per a vianants. L'estudi també proposa crear 3 nous passos de vianants al carrer Alemanya i un quart pas de vianants per creuar el nou carrer d'accés al centre comercial.

Per últim, l'estudi proposa senyalitzar els itineraris de vianants dins del centre comercial, tot minimitzant la interferència entre modes motoritzats i no motoritzats.

Les actuacions es mostren sobre plànol.

Xarxa ciclable

L'estudi proposa crear una connexió en l'accés nord a l'avinguda del Vallès, amb senyalització horitzontal i vertical d'un carril bici bidireccional en calçada, durant 185 m. La connexió amb Can Parellada es veurà garantida gràcies a la nova plaça d'accés al sud del centre comercial i a la senyalització de zona 30 del barri (actuació prevista per l'Ajuntament).

La connexió amb la zona Oest de l'Av. del Vallès es garanteix per la vorera sud del nou pont.

12. Mobilitat i gènere

L'estudi aporta indicadors de gènere en base a les dades de l'EMQ. En dia feiner les dones efectuen més desplaçaments per 'motius personals' (entre els quals figura fer compres), mentre que el cap de setmana aquest tipus de desplaçament s'equipara entre ambdós sexes.

Es preveu que els treballadors/es del centre comercial estiguin equiparats quant a gènere.

S'aporten també dades d'una enquesta de Terrassa sobre els polígons industrials del municipi (2004), on es detecta que els homes acostumen a disposar de vehicle propi amb el que s'hi desplacen, mentre les dones són més usuàries del transport públic i modes no motoritzats.

13. 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 Terrassa) han d'incorporar les dades necessàries per avaluar la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica.

Utilitzant l'eina AMBIMOB-U, l'estudi determina que la nova mobilitat generada implicarà una emissió anual de 2.842 tones de CO2 equivalent, 11,08 tones de NOx i 11,46 tones de PM10.

14. Finançament de les càrregues derivades de la mobilitat generada

L'estudi calcula el dèficit que representen les mesures proposades sobre el transport públic i la resta de modes.

En concret, s'utilitza com a valor unitari 3,41 €/km, per a l'any 2004 i ciutats mitjanes. L'estudi actualitza el valor a l'any 2011 (4,07 €/km). Aquest valor caldrà actualitzar-lo en el moment de satisfer la quantitat corresponent a l'ATM.

L'estudi calcula que l'increment de recorregut que representa la proposta és de 4,6 km per expedició (anar i tornar) (15+15 expedicions els divendres i 32+32 els dissabtes i els festius comercials). Aplicant la fórmula que proposa l'annex 4 del Decret, l'estudi conclou que el dèficit d'explotació del nou servei llançadora serà de 34.153 €/any, 341.530 € en 10 anys, en euros de 2011.

Des de la redacció del present informe es posa de manifest que caldrà atendre les indicacions del titular del servei que es proposa crear, que és qui coneix els costos reals dels seus serveis i pot aproximar més acuradament els costos a finançar pel promotor, doncs no es tracte d'un servei tota la setmana pel que pot generar costos suplementaris de funcionament.

L'estudi assumeix els costos de totes les mesures que proposa però que en alguns casos no queden quantificats.

15. Conclusions

Es considera que l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada per *la implantació d'un centre comercial a Carrefour el Vallès*, a Terrassa, 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** pel que fa a l'aprovació de l'instrument de planejament que es tramita.

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, 22 de maig de 2012

Lluís Alegre i Valls
Cap del Servei de Mobilitat