

Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada pel canvi d'usos del centre Parc Vallès

Municipi de Terrassa
Comarca del Vallès Occidental
Promotor: Parc Vallès Inversions
Redactor de l'EAMG: Intra, sl

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 canvi d'usos del centre Parc Vallès, a Terrassa.

1. Antecedents

Parc Vallès Inversions promou una ampliació de la superfície comercial que disposa a la parcel·la on en l'actualitat hi té ubicat el centre comercial Parc Vallès. L'objectiu és crear nou sostre comercial, reduint l'ús de lleure/recreatiu.

L'àmbit d'actuació se situa al sud del nucli urbà, a la zona del polígon d'activitats econòmiques de Santa Margarida II. En concret, es localitza entre l'avinguda del Tèxtil, l'avinguda Can Jofresa i el carrer Colom. Al costat del Parc Vallès s'ubica una botiga de Decathlon.

El centre Parc Vallès va iniciar la seva activitat comercial l'any 1998. Es tracta d'un dels més grans parcs comercials i de lleure del sud d'Europa, amb més de 6 milions de visitants anuals. La parcel·la del centre comercial té una superfície de 83.000 m², i un sostre de 47.020 m² distribuïts entre la planta baixa, el primer i el segon pis. En l'actualitat els usos són comercial, recreatiu (24 sales de cinemes i 5.600 butaques), restauració, serveis, oficines i lleure.

En data 23 d'octubre s'ha rebut informe de la Direcció General de Carreteres, en relació a la valoració de la incidència de la mobilitat generada en les vies de l'entorn del complex. A novembre de 2012 es rep un nou annex de l'estudi de mobilitat que incorpora les recomanacions de l'anterior informe de l'ATM, de 31 d'octubre de 2012, però no les que imposa l'informe de la D.G. de Carreteres.

En data 15 de febrer s'ha rebut un document d'esmenes que dona resposta a les qüestions sol·licitades en l'informe d'octubre, incloent les de la DG de Carreteres.

En data 18 de febrer s'ha rebut l'informe de la DG de Carreteres. (s'adjunta com annex a aquest informe)

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 del canvi d'usos del centre Parc Vallès, a Terrassa, 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'aquesta actuació suposa la creació d'un nou generador de mobilitat, conseqüència de:

- Nous usos comercials amb una superfície bruta alquilable de 8.398 m²,
- Nous espais destinats a serveis amb una superfície de 104 m².

A la vegada, però, es destina menys espai a usos recreatius, de restauració i d'oficines. L'increment net de superfície bruta per llogar en el conjunt del complex comercial és de 356 m².

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

L'estudi de mobilitat estima que els canvis en la implantació comercial generaran un total de **8.200 desplaçaments/dissabte, 4.100 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	83.000,00	8.397,69	4.199	8.189
TOTAL	83.000,00	8.397,69	4.199	8.189

En l'actualitat el centre comercial i de lleure genera i atrau una mobilitat mitjana diària de 14.000 persones. En analitzar l'afluència de visites per als dissabtes, la mitjana augmenta fins a 27.125 persones/dia, que generen 54.250 desplaçaments diaris.

En total, el Parc Vallès actual genera 11.916 vehicles diaris; en l'hora punta d'entrada (18-19h) i de sortida (20-21h) es comptabilitzen 720 i 751 vehicles, respectivament.

En base a aquestes dades reals aportades, des de la redacció del present informe es fa el càlcul de quina és la mobilitat generada en l'actualitat els dissabtes, comptabilitzant com a sostre amb ús 39.695,71 m², i es conclou que els dissabtes es generen 137 viatges / 100 m², si bé cal tenir en compte que aquest valor incorpora la mobilitat de lleure nocturn, no coincident en part amb la mobilitat dels nous usos que es proposen.

Aplicant la ràtio que proposa el Decret (que no és l'adequada per a grans superfícies comercials com aquesta), resulten uns 4.200 viatges/dia. Aplicant la ràtio real en base

a les dades aportades per l'estudi, per als dissabtes es podria preveure 11.800 viatges/dia. L'estudi de mobilitat aplica la ràtio de 100 viatges / 100 m² i conclou que es generaran uns 8.200 viatges/dia.

En el cas d'equipaments comercials que ja es troben en funcionament l'aproximació més fiable per calcular la nova mobilitat generada és utilitzar les ràtios pròpies que es troben empíricament. Per tant, des de la redacció del present informe es considera més correcte emprar les ràtios reals segons la situació actual, és a dir 137 viatges / 100 m² i cal justificar la reducció atenent a dos conceptes: d'una banda, que alguns dels nous viatges són realitzats per visitants que allarguen l'estada, la qual cosa obliga a dimensionar l'aparcament tenint en compte aquesta dada; i, de l'altra, considerar que part dels viatges inclosos en la ràtio de 137 viatges / 100 m² corresponen al lleure nocturn i, per tant, no són coincidents amb les noves activitats, el que s'ha de reflectir en la gràfica de la distribució horària de la demanda de mobilitat.

Pel que fa al repartiment modal, l'estudi estima el repartiment modal actual els dissabtes, en base a observacions directes, i fa la següent proposta per a la nova mobilitat generada:

Repartiment modal proposat	A PEU	BICICLETA	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT
% quota modal	12,0%		7,0%	81,0%
Viatges / dia	983		573	6.633

Cal incorporar el mateix estudi per a divendres per la tarda, doncs encara que la mobilitat generada sigui inferior, molt probablement la xarxa viària estigui més carregada.

D'altra banda, aquestes ràtios es consideren adequades sempre que cap de les implantacions comercials que es realitzin superin els 2.500 m². Si es donés aquest cas, caldria realitzar un estudi d'avaluació de la mobilitat generada de la implantació singular, amb l'objecte de garantir que no es desvirtuen els resultats que donen origen al present informe.

4. Mobilitat en vehicle privat

L'estudi concreta quines són les vies d'accés al sector: les autopistes C-58 (de connexió amb Barcelona, que passa just al costat del Parc Vallès) 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 la carretera de Rubí (BP-1503).

L'accés al sector s'efectua per l'avinguda del Tèxtil, des d'on enllaça amb dues vies principals de la ciutat (avinguda Can Jofresa i carrer Colom). L'estudi descriu el disseny geomètric d'aquestes 3 vies urbanes.

L'estudi concreta dades d'IMD tant de les vies d'accés al municipi com de les vies urbanes d'accés al sector. Les IMD màximes són a la C-58 (la via principal d'accés), de l'ordre de 106.200 vehicles/dia. L'avinguda Tèxtil és la via urbana amb una major demanda en aquest tram, amb una IMD de 8.900 vehicles/dia en sentit oest i de 4.350 en sentit est.

En el marc de l'estudi de mobilitat s'han efectuat comptatges manuals de vehicles durant l'hora punta a la tarda d'un dia feiner entre setmana i s'han incorporat dades de divendres i dissabte tarda.

L'estudi mostra els nivells de servei de l'àmbit d'estudi i conclou que els volums de trànsit actual als carrers de l'entorn en l'hora punta poden ser assimilats correctament pel viari actual, amb nivells de servei entre A i D, tot i aparèixer un punt crític en la intersecció de l'avinguda Tèxtil i la BP-1503.

Es concreten quins són els principals itineraris d'accés i dispersió i es mostren sobre plànol.

5. Xarxa de transport públic

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

- 4 línies urbanes de Terrassa amb parada a menys de 500 m del centre comercial: L7, L8, L9 i L10. Les línies 7 i 10 enllacen amb l'estació de rodalies de Terrassa, i l'L10 també amb la d'FGC Les Fonts (aquesta línia només circula els dies feiners). Les línies 8 i 9 comuniquen amb l'estació d'FGC Terrassa Rambla.
- 1 línia interurbana, la B8, que uneix Sant Quirze, Terrassa, Rubí i Sant Cugat, passant com equipaments com l'Hospital de Terrassa.
- 1 línia de bus nocturna, la 16 o bus Dnit, que circula les nits de divendres a dissabte i de dissabte a diumenge. Aquesta línia comunica el centre comercial amb l'estació d'FGC Terrassa Rambla.

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 L'oferta dels diferents serveis (freqüència i horaris) i s'analitzen les condicions d'accessibilitat a les 4 parades més properes (8 parades comptant els dos sentits) al centre comercial (entre 70 m i 650 m). L'estat de conservació de les parades és bona.

Al recinte del Parc Vallès hi ha dues parades de taxis, una a l'avinguda Tèxtil i una altra interna, al costat de la plaça central Parc Vallès, amb bona accessibilitat a peu fins al recinte.

S'indica en el annex que, a partir del 29 d'octubre de 2012, el transport públic del sector s'ha vist incrementat per la nova línia de Bus Exprés e2, que uneix Barcelona amb Terrassa mitjançant el nou carril bus-VAO de la C-58, de dilluns a divendres, amb 28 expedicions per sentit durant les hores punta de matí i de tarda.

6. Mobilitat a peu

Els desplaçaments a peu fins al centre comercial s'efectuen des dels barris més propers: Can Jofresa, Can Palet, Segle XX i els grups Guadalhorce, zones residencials que es troben a uns 20 minuts a peu.

El PMU de Terrassa estableix diferents itineraris per a vianants que connecten el nucli urbà amb el centre comercial. Els itineraris estan formats pels carrers de Badalona, Germà Joaquim, avinguda Can Jofresa, carrer Colom i avinguda de les Glòries Catalanes.

L'estudi descriu l'estat de cada un d'aquests itineraris des dels barris més propers que, en general, és adequat per al vianant. No tots els itineraris, però, es troben adaptats a les necessitats de les persones amb mobilitat reduïda.

Per accedir internament al complex de lleure es disposa de 3 accessos principals. El de l'avinguda Can Jofresa enllaça el centre comercial amb la parada d'autobús. A l'interior del recinte es disposa de diversos itineraris a peu que comuniquen les diferents zones amb les àrees d'aparcament. Es mostra sobre plànol la localització d'aquests accessos i les característiques d'aquests (si disposen d'escales, de passos de vianants...).

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

7. Mobilitat en bicicleta

L'estudi concreta que el Parc Vallès disposa a la banda est del recinte del carril bici de les Avingudes, que comunica bona part de la ciutat de Terrassa.

Es descriu el disseny del carril bici en els diferents trams. En el més proper al sector el carril bici discorre per la vorera est del carrer Colom, i és bidireccional. El darrer tram de connexió amb el centre comercial els ciclistes han d'anar per la vorera o per la calçada, compartint l'espai amb els altres usuaris.

Un segon possible itinerari fins al recinte és mitjançant el parc de Vallparadís i el carrer Badalona, tot i que es tracta d'un itinerari compartit amb vianants o amb vehicles motoritzats (zona 30).

Els itineraris descrits es mostren sobre plànol.

En l'actualitat es disposa d'una oferta de 18 places d'aparcament per a bicicletes, distribuïdes en 3 mòduls de 6 places cadascun.

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 del Parc Vallès.

Quant als desplaçaments en vehicle privat, l'estudi considera una ocupació mitjana de 1,9 persones/vehicle per als usos comercials i de 2,2 persones/vehicle per als usos de restauració. El resultat d'aplicar aquestes ocupacions mitjanes és de 3.289 turismes/dia, la meitat entren i la meitat surten. En l'hora punta d'entrada, entre les 18 i les 19h, hi accediran 182 turismes, i en l'hora punta de dispersió, entre les 20 i les 21h, sortiran 181 turismes.

Es distribueix el trànsit per les vies d'accés i l'estudi calcula els nivells de servei amb el nou trànsit generat sumat a l'existent els divendres (màxim setmanal) amb els generats dissabte (màxim generat). En el pitjor dels casos, en què les entrades i sortides coincidissin en el mateix temps, el nivell de servei de les diferents vies no es veurà modificat respecte de l'actual. No obstant això, l'avinguda Tèxtil passarà de nivell B a C en algun tram. D'altra banda, la rotonda del carrer Colom amb l'avinguda Tèxtil també es veurà afectada, doncs els accessos pel carrer Colom nord i pel carrer Anoia passaran d'un nivell D a un nivell de servei E en l'hora punta. El canvi d'usos del Parc Vallès generarà un total de 73 vehicles que circularan en l'hora punta per la sortida 19 de l'autopista C-58 i el carrer Anoia. El tram de trenat actualment no presenta dificultats (nivell B), i amb l'actuació passarà a tenir un nivell de servei C, assumible i molt lluny de la congestió. L'estudi afirma que les cues del carrer Anoia (que té 400 m de longitud abans de la rotonda, capacitat per a 100 vehicles fent cua) no afectaran el tram de trenat de la sortida 19 de la C-58.

Per a la prognosi de trànsit a 10 anys l'estudi pren com a referència les *Mesures específiques per a la millora de l'eficiència en l'execució de les obres públiques d'infraestructures ferroviàries, carreteres i aeroports* (BOE 23 desembre 2010) i utilitza un increment de l'1,14 % entre els anys 2012 i 2022. Amb aquesta nova situació el nivell de servei dels vials de l'entorn del Parc Vallès no supera el nivell D, excepte a l'avinguda del Tèxtil entre el carrer Colom i l'accés al Parc Vallès (nivell de servei E). El tram de trenat de l'autopista continua mantenint el nivell C.

El nou annex presentat afirma que les dades de trànsit actual corresponen a divendres (màxim setmanal), a les que afegeix les noves generades pel centre comercial en dissabte. Per tant, l'estudi analitza sempre la situació més desfavorable. Per als casos específics d'anàlisi de la sortida de l'autopista C-58 i el tram de trenat posterior, així com de la intersecció de l'avinguda del Tèxtil amb la BP-1503, l'estudi considera sempre la mobilitat generada en dissabte però diferenciant el trànsit en divendres tarda i dissabte tarda.

En relació a l'impacte sobre la BP-1503, l'estudi aporta un nou document amb els càlculs de la incidència del trànsit en el trenat de sortida de la intersecció de l'avinguda del Tèxtil amb la BP-1503, considerant sempre el nou trànsit màxim setmanal generat per Parc Vallès, en la situació actual, considerant l'ampliació i la prognosi a 10 anys. L'annex mostra que es dona un problema de cues en la BP-1503 per al gir a l'esquerra d'accés a l'Av. Tèxtil. Analitza 5 possibles solucions i proposa l'alternativa 5 com la idònia, que consisteix en l'allargament del carrils de gir a l'esquerra en la BP-1503 i la instal·lació d'un semàfor actual (Annex 3)

En relació als accessos a l'aparcament, l'estudi analitza la distribució de trànsit segons les entrades a l'aparcament (6 entrades: 2 pel carrer Colom, 3 per l'avinguda del Tèxtil i 1 per l'avinguda Can Jofresa). Conclou que el trànsit es distribuirà de forma homogènia pels diferents accessos. En concret, els aparcaments dels cinemes (activitat que genera més mobilitat) són els que tenen l'accés pel carrer Colom, evitant

que bona part dels vehicles que hi arriben es dirigeixin a la rotonda del carrer Colom amb l'avinguda Tèxtil.

En l'informe de D.G. de Carreteres es dóna per bo l'estudi realitzat i imposa les condicions necessàries que ha de complir el promotor en matèria d'infraestructura viària per a què la mobilitat en vehicle privat del centre comercial funcioni en uns nivells de servei acceptables.

En relació al transport públic, es preveuen 572 nous desplaçaments diaris (286 per sentit), que es podran absorbir amb el servei actual de les línies urbanes 7, 8, 9 i 10. En l'hora punta d'entrada la nova demanda representa 32 nous usuaris, el que representa una ocupació mitjana extra de 4 usuaris / autobús. A l'hora punta de sortida es preveu la mateixa demanda.

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	83.000,00	8.397,69	30		
TOTAL	83.000,00	8.397,69	30	0	0

Tenint en compte l'emplaçament del centre comercial i el repartiment modal del municipi, l'estudi de mobilitat proposa fer una reserva per al conjunt del complex comercial de 48 places per a bicicletes, de les quals 18 ja són existents. Per tant, l'estudi proposa crear **30 noves places d'aparcament per a bicicletes**, que caldrà augmentar en cas que la demanda així ho justifiqui. L'estudi proposa revisar anualment la necessitat d'ampliar en un 20% l'oferta de places d'aparcament per a bicicletes.

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. L'annex aportat per l'estudi informa que els aparcaments de bicicletes estaran supervisats per càmeres de videovigilància.

A més de les places destinades a visitants, el nou annex presentat proposa destinar unes places d'aparcament de bicicletes per a treballadors, cobertes i segures, en punts propers a les portes d'entrada dels principals establiments.

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 mitjà: 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.

L'aparcament del centre comercial compta amb 6 entrades i 6 sortides, i conté una oferta total per a 1.164 turismes i 169 motocicletes. L'estudi indica que un 10% dels cotxes aparquen fora del recinte en l'àmbit denominat Pradera.

En l'actualitat el nombre de places lliures en l'hora punta és de 277. L'estudi analitza si l'oferta disponible serà suficient per absorbir la nova mobilitat i conclou que les màximes ocupacions de l'aparcament serà de 1.136 places, demanda inferior per tant a l'oferta disponible. L'estudi, però, no té en compte que hi ha una part d'aquests cotxes que allarguen la seva estada, el que disminueix la capacitat real de l'aparcament que cal avaluar.

Per tal de donar compliment a l'Ordre VIV/561/2010 d'accessibilitat, caldrà reservar una plaça d'aparcament adaptat per cada 40 places o fracció, 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. L'annex aportat afirma que les 169 places per a motocicletes disponibles, dispersades arreu del recinte, són suficients per absorbir tota la demanda prevista.

10. Distribució Urbana de Mercaderies

L'estudi concreta que el Parc Vallès ja disposa d'espais específics per a la càrrega i descàrrega de mercaderies en el propi recinte privat.

11. Mesures correctores

Xarxa de transport públic i col·lectiu

L'estudi aporta un seguit de recomanacions en relació a les parades d'autobús, el seu emplaçament i equipaments adequats.

Com a proposta es planteja un reforç del servei urbà a l'entorn del Parc Vallès. En concret, per als divendres es proposa afegir 2 expedicions més a les línies 8 i 9 i 10 expedicions a la línia 7. Per als dissabtes es proposa un increment de 2 expedicions per a les línies 7, 8 i 9, mentre que per als diumenges la proposta de nous serveis és de 2 expedicions per a les línies 8 i 9 i 1 expedició per a la línia 7.

En relació al condicionament de parades, l'estudi proposa traslladar la parada sentit sud del Parc del Vallès de la línia 10 al costat del nou pas de vianants projectat per creuar l'avinguda Can Jofresa, per facilitar l'accés per l'entrada al centre comercial adaptada a PMR. D'altra banda, l'estudi proposa dotar les parades de l'entorn (L10) de 3 noves marquesines.

Per últim, l'estudi proposa realitzar una campanya informativa sobre les parades, els recorreguts i els horaris del servei de transport públic. Es proposa elaborar un document informatiu a disposició de tots els usuaris de Parc Vallès, així com que la pàgina web del centre comercial disposi d'informació sobre com accedir-hi en tots els modes de transport.

Xarxa bàsica per a vehicles

L'estudi proposa pacificar el trànsit de la rotonda entre les avingudes Can Jofresa i Tèxtil, mitjançant la instal·lació de bandes reductores de velocitat a l'accés oest de l'avinguda Tèxtil i de coixins berlinesos a l'accés est de l'avinguda Tèxtil i a l'avinguda Can Jofresa (per no perjudicar la circulació dels autobusos). Es mostra la localització de les actuacions proposades.

El nou annex presentat dona resposta a les observacions i recomanacions de l'informe elaborat per la Direcció General de Carreteres, tanmateix hagués estat convenient fer un resum executiu a l'inici del document per no haver d'anar als annexos per conèixer la proposta que assumeix el promotor.

Tanmateix es recorda la necessitat que el promotor abans de l'obertura de les noves activitats resolgui l'intersecció de l'Av. Tèxtil amb la BP-1503 incloent la semaforització i el pla de senyalització fixa i variable que permeti que els visitants puguin escollir els itineraris òptims per a minimitzar les afectacions de trànsit.

Xarxa de vianants

L'estudi proposa millorar l'accés a peu al recinte per l'avinguda Can Jofresa i el carrer Colom. En concret, per a l'avinguda Can Jofresa l'estudi proposa:

- nou pas de vianants per creuar l'avinguda davant l'entrada (senyalitzat horitzontal i verticalment i adaptat a PMR)

- adaptació amb guais i senyalització horitzontal del pas de vianants per creuar el vial d'entrada i sortida de l'aparcament
- senyalització dels dos itineraris a peu d'entrada, tant per les escales com per la vorera de l'entrada a l'aparcament (aquest darrer adaptat a PMRs).

L'estudi mostra la localització de les actuacions i el disseny previst per a cada una d'elles.

Xarxa ciclable

L'estudi proposa crear un nou carril bici bidireccional a l'avinguda Can Jofresa (per donar continuïtat a l'itinerari que travessa el Parc de Vallparadís i el carrer Badalona en zona 30), aprofitant l'espai d'estacionament en filera del costat est i segregat del trànsit motoritzat mitjançant peces separadores.

D'altra banda, en els trams de calçada en què la bicicleta comparteix espai amb el vehicle motoritzat, l'estudi proposa crear una senyalització horitzontal d'espai compartit.

12. Mobilitat i gènere

L'estudi aporta consideracions de gènere sobre les diferències en els patrons de mobilitat:

- els homes viatgen més en cotxe i les dones en transport públic o a peu,
- les dones tenen generalment cadenes modals més complicades
- els homes acostumen a viatjar majors distàncies
- les dones experimenten generalment una major sensació d'inseguretat

L'estudi conclou que cal tenir en compte aquestes consideracions a l'hora de planificar la mobilitat, i que es preveu que la demanda de la nova mobilitat sigui del 50%. L'estudi afirma que l'oferta de transport públic del Parc Vallès redueix l'efecte discriminatori en la mobilitat de les dones pel fet de tenir un menor accés al vehicle privat.

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 dades de l'ICAEN com a referència (2006), l'estudi determina que la nova mobilitat generada implicarà una emissió diària de 2,4 tones de CO₂, 3,7 kg de NO_x, 13,4 kg de CO, 1,1 kg d'hidrocarburs, 1,7 kg de SO₂ i 0,3 kg de SO₂.

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 3,19 €/km. Aquest valor caldrà actualitzar-lo en el moment de satisfer la quantitat corresponent a l'ATM.

Aplicant la fórmula que proposa l'annex 4 del Decret, l'estudi conclou que el dèficit d'exploració de les noves expedicions serà de 25.548 €/any, 288.863 € en 10 anys, comptant un IPC anual de 1,027%.

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.

Les mesures destinades al vianant sumen un total de 35.100 €, a la bicicleta 8.920 €, a la xarxa viària 8.500 €, i a la resta d'actuacions sobre el transport públic, 18.500 €.

L'estudi no inclou el pressupost de la millora en la cruïlla de l'Av. tèxtil amb la BP-1503, que haurà d'anar íntegrament a càrrec del promotor (Allargament del carril de gir i semàfor actuat) incloent el pla de senyalització fixa i variable. Aquesta millora haurà de ser realitzada d'acord amb les instruccions que donin la D.G de carreteres i l'Ajuntament de Terrassa, segons sigui el cas.

15. Conclusions

Es considera que l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada pel canvi d'usos del centre Parc 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**.

L'EAMG consta de 3 documents, el propi EAMG, l'annex de novembre de 2012 i el document d'esmenes de 2013. Tots ells formen part de l'expedient juntament amb l'informe de la Direcció General de Carreteres i l'informe redactat per l'ATM. **Es recomana que es faci un text refós** dels tres documents de l'EAMG, introduint les esmenes dels informes de la D.G. de Carreteres i l'ATM de cara a facilitar el seu seguiment.

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, 18 de febrer de 2013

Vist-i-plau

Lluís Alegre i Valls
Cap del Servei de Mobilitat

Marc A. García i López
Director tècnic