

Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada pel Projecte comercial PROMCAT ALTERNATIVA, SL - sector Ca n'Alemany

Municipi de Viladecans
Comarca del Baix Llobregat
Promotor: Promcat Alternativa, 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 *Projecte comercial PROMCAT ALTERNATIVA, SL - sector Ca n'Alemany*, a Viladecans.

1. Antecedents

El Projecte comercial PROMCAT ALTERNATIVA, sl s'emmarca en l'àmbit de la Modificació Puntual del PGM al sector de Ca n'Alemany. L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada corresponent a la figura de planejament general del sector va ser informat favorablement des de l'Autoritat del Transport Metropolità amb data 7 de març de 2012 (expedient G-33/2012), considerant un conjunt de condicions. Anàlogament, l'estudi de mobilitat de la figura de planejament derivat del sector PPU-01, que ocupa la major part de l'àmbit de Ca n'Alemany, també va ser informat favorablement amb condicions des de l'ATM, amb data 6 de setembre de 2012 (expedient G-69/2012).

En aquest sentit, el present informe valora el compliment de les condicions prèviament esmentades en els anteriors informes de les figures de planejament general i derivat. D'altra banda, donat que el desenvolupament previst per aquest projecte comercial té la consideració d'*implantació singular* a efectes de la mobilitat generada, es comprova que el contingut del document presentat compleix amb els requeriments establerts en l'article 14 del Decret 344/2006.

D'altra banda l'EAMG contempla que el sector es desenvoluparà per fases fins a l'any 2024, de manera que les circumstàncies en què poden concórrer les diferents fases poden ser molt diferents a les actuals. Es considera necessari que cada cop que s'implementi una fase es notifiqui a l'ATM i es comprovi que el que es preveu s'ajusta al que dictamina el Pla Parcial del sector i a les hipòtesis determinades en l'EAMG de la implantació singular i als canvis normatius que s'hagin donat pel que fa a la mobilitat.

L'àmbit de l'actuació se situa dins del terme municipal de Viladecans, a l'oest del municipi, delimitat pels carrers Enginy (límit municipal amb Gavà), la carretera Llobatona, la via del ferrocarril i l'autovia C-32. El sector urbanístic comprendrà una superfície total de 42 hectàrees (superfície triangular d'un total de 423.883 m²), amb un 59% de sòl públic destinat a xarxa viària, parc urbà i equipaments, principalment.

Es preveu desenvolupar 174.000 m² de sòl privat, que generaran 194.000 m² de sostre. En una part de la parcel·la (a l'est del carrer D) s'hi desenvoluparan activitats industrials, logístiques i d'oficines, mentre que l'altra (a l'oest del carrer D) es destinarà a activitats comercials i hoteleres.

El sector afecta les servituds de l'autopista C-32 i de la carretera B-204. La Direcció General de Carreteres, en data 3 de febrer de 2012, va informar favorablement la tramitació de la modificació puntual del PGM, tot i que s'inclouen unes prescripcions a les que s'ha de donar compliment.

Així mateix, en data 14 de desembre de 2012, la Direcció General de Carreteres ha emès un informe relatiu a la implantació del Projecte comercial promogut per PROMCAT ALTERNATIVA, que a tots els efectes forma part d'aquest informe i les prescripcions que imposa es consideren incorporades a les condicions que pugui imposar l'ATM. S'adjunta còpia de l'informe de la Direcció General de Carreteres.

2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del *Projecte comercial PROMCAT ALTERNATIVA, SL - sector Ca n'Alemanys*, a Viladecans, 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 projecte comercial suposa la creació d'un nou generador de mobilitat, conseqüència de:

- La creació de 38.066,40 m² de sostre destinat a la venda (moda, complements, restauració i serveis), repartit en dues parcel·les:
 - Parcel·la 22pp5A, amb 26.400 m² de sostre. Es preveu desenvolupar en 3 fases (fase 1, 2 i 4)
 - Parcel·la 22pp5B, amb 11.666,40 m² de sostre. Es preveu desenvolupar durant la fase 3.

3. Estimació de la demanda de mobilitat generada pel nou sector

D'acord amb els criteris d'avaluació de la mobilitat del Decret, l'estudi de mobilitat del projecte comercial estima un total de **37.600 desplaçaments en dia feiner, 18.800 per sentit**. Per als dissabtes s'espera una mobilitat superior, de 52.473 desplaçaments diaris, 26.236 per sentit.

La taula següent mostra la mobilitat generada segons les ràtios que indica el Decret i l'Estudi de mobilitat, per a un dia feiner:

Usos	Àrea (m ²)	Sostre edificable (m ²)	Viatges generats (m ²) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
comercial		37.216,56	18.608	37.217
restauració i serveis		849,84	170	370
TOTAL	49.583,00	38.066,40	18.778	37.587

I per al dissabte l'estudi aplica ràtios superiors:

Usos	Àrea (m ²)	Sostre edificable (m ²)	Viatges generats (m ²) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
comercial		37.216,56	18.608	52.103
restauració i serveis		849,84	170	370
TOTAL	49.583,00	38.066,40	18.778	52.473

Considerant la tipologia de comerç que es preveu implantar, l'estudi aplica unes ràtios superiors a les que proposa el Decret per als dies feiners (augmentant de 50 a 100 viatges/100 m²), i també per als dissabtes (140 viatges/100 m²).

Efectivament, l'experiència constata que la ràtio que proposa el Decret és insuficient per modelitzar correctament la mobilitat generada per grans centres comercials en dia punta, en general divendres i dissabtes. En base a altres implantacions comercials amb molta activitat comercial es desprèn que per al dissabte és més adequat emprar valors al voltant de 150 viatges generats per 100 m² de superfície de venda, mentre que per als divendres a la tarda la mobilitat es pot aproximar als 100 viatges generats per 100 m².

L'estudi afirma que la implantació de les activitats comercials es durà a terme en 4 fases successives, entre les quals hi haurà un període de temps de 3 anys. Així, fins a l'any 2024 no es preveu que el complex comercial hagi assolit el total de sostre comercial previst.

En concret, per a la primera fase (2015) es preveu una mobilitat generada de 20.090 viatges en dissabte i 15.870 en dia feiner.

Quant a la distribució modal, l'estudi pren com a referència les dades de l'EMQ 2006, i en funció de cada ús previst es proposa un repartiment modal diferenciat. En conjunt, el repartiment modal previst es determina tot seguit, per a un dia feiner i per al dissabte:

Dia feiner

Repartiment modal proposat	A PEU	BICICLETA	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT
% quota modal		2,5%	24,9%	72,6%
Viatges / dia feiner		940	9.360	27.288

Dissabte

Repartiment modal proposat	A PEU	BICICLETA	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT
% quota modal		2,6%	24,6%	72,8%
Viatges / dissabte		1.364	12.913	38.195

Per al conjunt del sector, una vegada estigui tot urbanitzat i en funcionament, es preveu una mobilitat de 66.157 viatges/dia feiner (divendres) i de 74.288 viatges els dissabtes.

4. Mobilitat en vehicle privat

L'estudi descriu la xarxa viària de l'entorn de l'actuació (C-32, C-245, B-204, B-210 i la BV-2003). L'itinerari d'accés al sector des de l'autopista C-32 s'efectua mitjançant el carrer Agricultura, i l'altre únic vial que travessa el sector verticalment és la carretera B-204.

El límit del sector amb Gavà està totalment urbanitzat (zona industrial) i la xarxa viària presenta continuïtat amb el municipi veí.

S'aporten dades d'IMDs dels aforaments efectuats per l'equip consultor l'any 2009, que mostren que pel carrer Agricultura -que connecta amb la C-32- hi circulen 34.000 vehicles diaris, mentre que per la carretera de la Vila -que connecta amb el Prat de Llobregat- hi circulen uns 12.000 vehicles diaris.

En l'hora punta de matí pel carrer Agricultura hi circulen 1.900 vehicles, mentre que la carretera de la Vila carrega 1.090 vehicles. Durant l'hora punta de tarda al carrer Agricultura es comptabilitzen 2.400 vehicles mentre que per la carretera de la Vila hi passen 1.040. L'estudi mostra la distribució horària del trànsit en els vials que travessen el sector.

L'estudi destaca que l'autopista C-32 esdevé una de les vies més congestionades de Catalunya, amb gairebé 10.000 vehicles en l'hora punta anual: es tracta del principal vial d'accés des del sud a la ciutat de Barcelona, a més d'un eix vertebrador entre els municipis de la zona. Es mostren les intensitats de trànsit a l'enllaç de la C-32.

L'estudi concreta quins són els itineraris d'accés i sortida del sector.

5. Xarxa de transport públic

L'estudi concreta que dins de l'àrea d'influència del sector es disposa de la següent oferta de transport públic:

- 2 línies d'autobús urbà (VB1 i VB2) comuniquen el nucli urbà de Viladecans amb l'estació de tren. L'interval de pas de les expedicions és de 30 minuts, entre les 6h i les 22:35h. Les parades d'aquestes línies més properes al sector es queden a uns 300m dels límits de l'àmbit, a l'estació de tren de Viladecans.
- 12 línies interurbanes diürnes, 7 de les quals circulen per l'Av. Generalitat (L80, L81, L82, L85, L96, L97 i L99), i tres de les quals per la B-204 – Ctra. de la Vila (L80, L87 i L88). Els intervals de pas són variables, d'entre 15 i 45 minuts, entre les 4:30h i les 23:30h. Es mostra la localització de les parades i els itineraris sobre un mapa.

- 2 línies interurbanes nocturnes, la N14 i la N16, que circulen per la C-245 cada 20 minuts, que connecten Barcelona i Castelldefels, entre les 22:40 i les 5:10h.
- Rodalies Renfe R2 i R2 Sud. Sumant les dues línies la freqüència de pas és entre 5 i 15 minuts els dies feiners i de 30 minuts els caps de setmana (els dies festius l'R2 no circula). L'estació de tren de Viladecans es troba molt propera a l'extrem est del sector. L'estació de Gavà dona cobertura també a una petita part de l'oest del sector.

L'estudi mostra sobre plànol les línies i parades de transport públic.

6. Mobilitat a peu

L'estudi explica que la xarxa de vianants del municipi es concentra per sobre de la C-245, al nucli urbà, i que entre la C-245 i la via del tren (on s'inicia el sector) es localitza el polígon industrial de Viladecans, que no disposa d'una xarxa de vianants adequada.

L'estudi afirma que a dins del sector pràcticament només hi ha un vial transitable per a vianants (carrer Agricultura), amb una vorera inferior a 1m. No obstant això, s'aporten fotografies de la urbanització recent d'altres vials del sector, que mostren carrers urbanitzats amb voreres amples, carrils bicis, passos de vianants correctament senyalitzats i amb guais.

Quant a la connexió amb l'altra banda del ferrocarril, l'estudi afirma que està previst millorar l'accessibilitat a peu i en bicicleta entre les dues bandes de la via del ferrocarril.

L'estudi descriu la situació dels itineraris a peu entre les parades de transport públic i el sector.

Es mostra una imatge de Viladecans amb la xarxa de vianants.

7. Mobilitat en bicicleta

Quant a la bicicleta, les possibles connexions des del nucli urbà de Viladecans amb el nou sector es veuen tallades per la via del ferrocarril. No obstant això, tant el carrer Enginy com la carretera de la Vila disposen de carrils bici i voreres aptes. Dins del sector l'estudi considera que la nova urbanització permet cobrir les necessitats dels desplaçaments de vianants i bicicletes. Tal i com ha estat esmentat en l'apartat anterior, s'aporten fotografies de la nova urbanització del sector.

Es mostra un mapa amb la xarxa de carrils bici existent.

A futur es preveu un carril bici al llarg de la carretera B-204 (per part de la Generalitat de Catalunya), així com una nova secció per a la C-245 que també haurà de contemplar carril bici (aquesta darrera actuació estava prevista per a l'any 2018).

8. Incidència de la mobilitat generada

L'estudi, amb el repartiment modal que considera, conclou que es generaran 24.582 viatges/dia feiner en turisme, 2.706 en motocicleta, 8.683 en transport públic (més altres 677 en taxi), 489 a peu i 451 en bicicleta.

Els dissabtes es preveu 34.891 viatges en turisme, 3.304 en motocicleta, 11.968 viatges en transport públic (més altres 945 en taxi), 682 viatges a peu i 682 en bicicleta.

Segons les diferents ocupacions mitjanes dels cotxes considerades, variables en funció dels usos, el total de vehicles que arribaran i marxaran del sector serà d'uns **17.135 els dissabtes i de 13.832 els dies feiners.**

L'estudi incorpora una avaluació de l'impacte de la nova mobilitat sobre les diferents xarxes. Concretament sobre la xarxa viària ha incorporat les exigències metodològiques expressades per la Direcció General de Carreteres *Estudi de trànsit de la Modificació del Pla parcial PPU-01 Ca n'Alemanys de Viladecans.*

La mobilitat generada per les activitats comercials es concentrarà en dissabte, quan la mobilitat del sector productiu serà inferior.

L'estudi afirma que l'accessibilitat immediata al sector cal millorar-la, ja que dels dos eixos verticals principals, només el carrer Agricultura permet la connexió amb el sector, però no així la carretera de la Vila. L'estudi de trànsit estudia quina de les alternatives resulta més òptima per a la gestió del trànsit i la convivència amb la resta dels usuaris.

Una de les conclusions de la simulació de trànsit és que cal crear un vial que connecti els dos principals vials que travessen el sector. L'estudi proposa habilitar el vial entre les rotondes d'accés a l'enllaç de l'autopista i la implantació d'una cruïlla regulada semafòricament a la confluència de la carretera de la Vila i el carrer 2.

Quant al trenat de vehicles al carrer Agricultura (sortida 50 de la C-32, Viladecans sud), l'estudi de trànsit conclou que no es produiran problemes en aquest tram, ja que els nivells de servei se situen entre B i C. L'estudi analitza també la situació en cas que, a banda del trànsit previst, hi hagués un possible augment destacat, i conclou que encara continuarà funcionant correctament en ambdós sentits de la marxa.

L'estudi analitza la previsió del trànsit a 10 anys, i conclou que l'any 2023 encara restarà el 31% del projecte comercial pendent d'executar. L'escenari de crisi econòmica fa pensar que d'aquí a 10 anys el nombre de vehicles en circulació serà semblant a l'actual.

Tanmateix l'EAMG s'haurà d'adaptar a les condicions que s'emanen de l'informe de la Direcció Gral. de Carreteres entre les que cal destacar:

1.- El nombre de viatges en vehicle privat que preveu l'outlet, juntament amb els del sector, així com el seu repartiment horari, són el màxim assumible per la xarxa viària, pel que caldrà garantir la quota modal de la resta de modes per a assolir un funcionament de la xarxa que sigui acceptable.

2.- Es posen condicions molt estrictes pel que fa als accessos de l'aparcament que cal complir, no autoritzant-se cap connexió de sortida de l'aparcament amb la rotonda

prevista al costat est del viaducte del carrer Agricultura i posa condicions al funcionament de l'accés d'entrada.

Altres que tenen a veure amb el funcionament de l'aparcament, els vials de l'entorn i la senyalització dels fluxos de visitants.

Quant a la demanda de transport públic, l'estudi estima 8.682 nous desplaçaments (sumant tots dos sentits) els dies feiners i 11.968 els dissabtes.

En relació a l'oferta i demanda ferroviària en dia feiner, l'estudi considera una demanda punta per part del projecte comercial de 557 persones entre les 18 i les 19h i de 625 entre les 20 i les 21h. Tenint en compte els models de trens i la capacitat (ocupació del 85% entre les 18 i les 21h), l'estudi conclou que l'oferta actual pot absorbir la nova demanda generada.

Així mateix, l'oferta actual del servei urbà en dia feiner també és considerada com a adequada per absorbir la nova demanda (l'ocupació mitjana actual als vespres és del 65%, oferta lliure de 112 places/hora) quan la nova demanda generada serà de 46 persones entre les 18 i les 19h i de 52 persones entre les 20 i les 21h). Tot i així, l'estudi considera que en moments puntuals es poden produir situacions d'aglomeracions, ja que l'oferta en hora punta de la tarda resulta ajustada.

Per als serveis d'autobús interurbà en dia feiner l'estudi aproxima les ocupacions actuals entre el 50 i el 75%, segons l'hora del dia. La nova demanda total és de 111 usuaris de 18 a 19h i de 125 de 20 a 21h, i per a la línia L88 en concret s'estima una nova demanda horària punta de 11-13 usuaris al vespre. L'estudi conclou que l'oferta és suficient.

Per al dissabte, l'estudi analitza també la relació entre l'oferta i la demanda dels diferents serveis de transport públic, i també conclou que l'oferta actual podrà absorbir la nova demanda generada.

Per últim, l'estudi concreta les millores previstes en relació al transport públic segons el PDI i el Pla Territorial: metro L9 Aeroport – Parc Logístic (nova estació 'Ciutat Aeroportuària', entre Viladecans i Sant Boi), nou accés de rodalies a l'aeroport, perllongament de la línia R3 de rodalies de Cornellà a Castelldefels, i connexió de l'eix C-245 Castelldefels – Cornellà amb una plataforma reservada per a autobús.

9. Estimació de la demanda d'aparcament

Utilitzant els valors dels 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		37.216,56	372		
restauració i serveis		849,84	8		
TOTAL	49.583,00	38.066,40	381	0	0

Es preveu que el centre comercial compti amb 2.284 places per a turismes, de les quals 800 estaran soterrades. L'estudi deixa obert que una part d'aquestes places es pugui reconvertir en places per a motocicletes o per a bicicletes, segons requereixi la demanda.

Segons les corbes de demanda, l'estudi estima com serà la necessitat d'aparcament: les puntes d'ocupació en dia feiner seran de 1.546 turismes, 238 motocicletes i 60 bicicletes, mentre que en dissabte seran de 1.994 turismes, 302 motocicletes i 94 bicicletes.

L'estudi aporta una proposta d'entrades i sortides a l'aparcament.

La taula següent mostra com es preveu la distribució de places de forma inicial:

Usos	Àrea (m²)	Sostre edificable (m²)	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turisme	Total aparcaments motocicleta
comercial		37.216,56	114	2284	
restauració i serveis		849,84			
TOTAL	49.583,00	38.066,40	114	2.284	0

L'estudi afirma que si la demanda d'aparcament de bicicleta esdevé superior al previst inicialment, el promotor haurà d'oferir un nombre de places suficient.

En relació a les motocicletes, l'estudi no concreta una oferta específica sinó que proposa instal·lar places d'aparcament en superfície al llarg del recinte, per tal de donar resposta a la demanda d'usuaris, evitant que les motocicletes aparquin sobre la vorera. Des de la redacció del present informe es posa de manifest la necessitat d'oferir un nombre de places suficient, que hauria de ser com a mínim del 15% de les places dedicades al vehicle privat. (Valor extret de la proporció que surt de la figura 24 de l'EAMG)

Per tal d'absorbir la possible demanda d'aparcament per part d'autocars discrecionals l'estudi proposa fer una reserva de 3 places d'aparcament per a aquest tipus de vehicle.

10. Distribució de Mercaderies

L'estudi no 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.

Seguint els requeriments de l'article 6 del Decret, cal tenir en consideració la reserva d'una plaça de 3m x 8m a la xarxa viària per a efectuar les operacions de C/D, per cada 1.000 m² de sostre destinat a usos comercials (aquestes reserves hauran de ser dins de les instal·lacions comercials en cas que les superfícies de venda superin els 1.300 m²). Hi ha un total de 38.066 m² de sostre destinat usos comercials. L'estudi proposa reservar **7 places** de 3m x 8m, repartides en la instal·lació comercial segons la distribució prevista de sostre comercial.

La distribució de mercaderies s'efectuarà quan el centre comercial estigui tancat al públic, entre les 8 i les 11h del matí, de dilluns a dissabte. S'evitarà la interferència amb els vianants i amb la resta del trànsit motoritzat. La regulació la imposa el promotor del centre comercial, i serà d'obligat compliment per part de totes les botigues que s'hi instal·lin.

11. Mesures correctores

Xarxa de transport públic

L'estudi proposa ubicar **una nova parada per sentit** a la carretera de la Vila, on efectuarien parada les línies L80, L87 i L99 al seu pas pel sector. La carretera de la Vila comptarà amb una secció de 2+2 carrils, per tant l'autobús s'aturarà en el carril de la dreta per tal d'efectuar la parada.

D'altra banda l'estudi planteja realitzar una **campanya de difusió** de l'oferta de transport públic, per tal que s'informi als usuaris potencials de les possibilitats d'accés en ferrocarril i en autobús urbà i interurbà.

L'estudi també proposa reservar espai al recinte d'aparcament per a l'estacionament de 3 autocars discrecionals. Es considera que aquest nombre pot resultar del tot insuficient quan es desenvolupin les següents fases del projecte.

Des de la redacció del present informe es posa de manifest que l'estudi de mobilitat del planejament derivat PPU-01 incorporava una proposta de creació d'un servei llançadora des de l'estació de tren. En concret, per als dissabtes l'estudi plantejava crear 'shuttles' finançats pel promotor de l'outlet, des de Gavà, Viladecans i Barcelona, habilitant un espai adequat per a la parada d'aquests vehicles en un espai proper a l'entrada del centre comercial. Es troba a faltar aquesta proposta o, si més no, la justificació de què ja no és necessària en aquest primera fase de desenvolupament del sector.

Recomanació 1

Els estudis de mobilitat específics han de ser coherents amb els estudis de mobilitat més genèrics. En aquest cas, caldria aportar una justificació respecte de les diferents propostes per al transport públic que planteja l'estudi de mobilitat del Pla Parcial en relació a les que planteja l'estudi de mobilitat del centre comercial.

Es recorda que quan es desenvolupi el sector sencer, el promotor de la implantació singular haurà de compartir les despeses dels serveis de transport públic d'acord amb el que es desprengui de l'aplicació de l'EAMG del planejament.

Xarxa bàsica per a vehicles

Es mostra la xarxa bàsica proposada per als vehicles motoritzats i els itineraris d'accés i dispersió. L'estudi també localitza els accessos proposats per a l'aparcament de l'outlet, de forma que no s'interfereixi en el trànsit de pas.

Cal incorporar les condicions imposades per la Direcció General de Carreteres pel que fa a la xarxa viària, els accessos a l'aparcament i les seves instal·lacions i al funcionament del viari de l'entorn i la seva senyalització.

Com ja s'ha detallat anteriorment cal especificar el nombre d'aparcaments per a motocicletes i detallar la seva localització.

Xarxa de vianants i bicicletes

L'estudi afirma que les actuacions previstes pel Pla Parcial del sector PPU-01 aconseguiran que l'accés per a vianants sigui satisfactori.

El nou accés des de l'estació de ferrocarril (amb voreres d'amplades superiors als 3 m) i la nova cruïlla semaforitzada a la carretera de la Vila permetran una mobilitat de vianants segura i confortable. El Pla Parcial també preveu la continuïtat en els accessos en bicicleta.

Els itineraris existents i previstos es mostren sobre plànol, tant per a vianants com per a bicicletes.

Recomanació 2

L'estudi, però, no ha analitzat la mobilitat en detall dels treballadors del centre comercial. És necessari promoure la mobilitat sostenible entre aquest col·lectiu, pel que es considera necessari que tingui un pla específic de desplaçaments on s'incorporin les mesures de foment de la bicicleta i el transport públic.

Pel que fa a la bicicleta, és necessari que el centre proveeixi d'aparcaments segurs per a les bicicletes de llarga estada, sobretot per a treballadors, però no es pot descartar el seu ús per visitants.

12. Finançament de les càrregues derivades de la mobilitat generada

L'estudi incorpora un apartat amb les obligacions de finançament per part del promotor pel que fa al transport públic.

S'aporta una taula on es concreten tots els costos generats per la proposta, que haurà de finançar el promotor:

- 2 noves parades amb marquesina: 17.500 €
- Campanya informativa, incorporant la informació al lloc web de l'outlet: 2.500 €
- Instal·lació d'aparcaments per a bicicletes (25 barres U invertides, 50 places): 2.875 €
- Senyalització horitzontal i vertical de 7 zones de C/D: 3.500 €
- Senyalització horitzontal i vertical de 3 places d'aparcament per a autocars: 1.500 €

En total, doncs, els costos de mobilitat que assumirà el promotor en una primera fase són de 27.875 €.

Tal com s'ha exposat en la recomanació 1 d'aquest informe, aquest EAMG no elimina les càrregues per mobilitat que se'n derivin de l'EAMG del Pla parcial i en especial les derivades de la millora del transport públic.

Recomanació 3

En el cas que calgui reforçar el servei urbà de Viladecans, fins i tot en aquesta 1^a fase, el promotor haurà de fer front a les despeses del reforç d'acord amb els criteris del Decret 344/2006.

13. Indicadors de gènere

L'estudi aporta dades en relació als patrons de mobilitat diferenciats segons el gènere: les dones utilitzen més el transport públic i es desplacen més a peu, les cadenes modals de les dones són més complexes generalment, les distàncies de recorregut dels homes són superiors. Tot i això, l'estudi no preveu la necessitat d'endegar propostes per reduir la discriminació de gènere ja que considera que aquesta no existeix.

14. 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 Viladecans) 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 l'AMBIMOB-U, diferenciant per tipus de vehicle. S'obtenen els següents valors:

- El consum total de la mobilitat generada per aquest sector, una vegada estigui totalment consolidat (any 12) serà de 4.966 tep/any
- Les emissions a l'atmosfera seran de 15.000 tones anuals de gasos d'efecte hivernacle. En concret, l'emissió de NOx serà de 38,7 tones/any, i la de PM10 serà de 6,0 tones/any.

Per últim l'estudi aporta bones pràctiques en relació a l'estalvi i eficiència energètica, així com altres observacions en relació a la nova mobilitat generada.

Recomanació 4

De cara a promoure els vehicles elèctrics i poc contaminants, es sol·licita la promotor que valori la possibilitat de posar punts de càrrega en el seu aparcament i mesures de prioritització en l'aparcament pels usuaris d'aquests vehicles

15. Conclusions

Es considera que l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del *Projecte comercial PROMCAT ALTERNATIVA, SL - sector Ca n'Alemanya*, a Viladecans, 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 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 instruments de planejament derivat, en els projectes constructius o en les mesures de gestió que correspongui:

- El projecte haurà **d'incorporar les prescripcions que emanen del l'informe de la Direcció general de Carreteres** que s'adjunta a aquest informe.
- Cal incorporar **major detall sobre els aparcaments de motocicletes** previstos.
- Serà necessari que el projecte de l'establiment comercial **millori l'anàlisi de la mobilitat dels treballadors**, i es recomana que incorpori un pla dels seus desplaçaments amb l'objecte de promoure al màxim la mobilitat sostenible entre aquest col·lectiu.

Es sol·licita al promotor que atengui la resta de recomanacions que se li fan des d'aquest informe.

Aquests informe favorable **s'emet d'acord amb els paràmetres actuals que conté l'estudi**, de manera que, en preveure's una execució per fases tan allargada en el temps, a mesura que s'executin, caldrà comprovar que cada fase es desenvolupa seguint els criteris que s'han prescrit per a la globalitat de la implantació i a la normativa de mobilitat que sigui vigent en aquell moment.

Així mateix, es recorda al promotor del centre comercial que **aquest EAMG complementa al del planejament de manera que les prescripcions i càrregues establertes en aquell romanen vàlides** en el moment que s'executi la resta del sector. Així mateix se sol·licita al promotor del centre comercial que atengui les 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, 20 de desembre de 2012

Lluís Alegre i Valls
Cap del Servei de Mobilitat