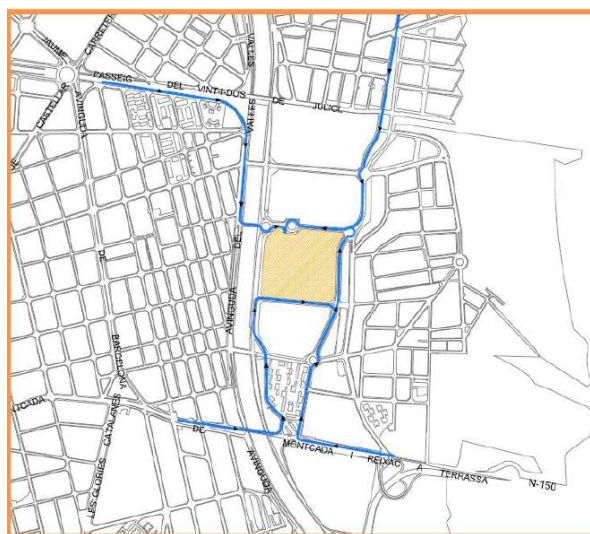
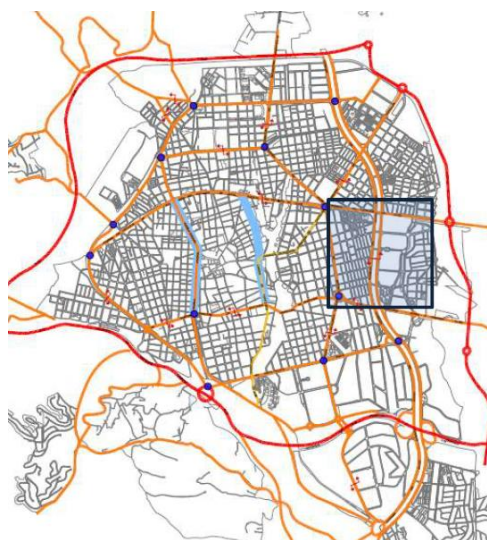


**Informe complementari relatiu a l'Estudi d'avaluació de la mobilitat generada en el centre comercial Terrassa Plaça**

**Municipi de Terrassa**  
**Comarca del Vallès Occidental**  
Promotor: Citygrove  
Redactor de l'EAMG: Doymo

**1. Antecedents**

A finals del mes de juliol de 2015, l'ATM va rebre la documentació del "projecte basic del recinte comercial sector AT2 Montserrat" (T.M. Terrassa), que defineix el desenvolupament de la implantació d'un recinte comercial en l'illa delimitada pels carrers av. del Vallès, Cantàbria, Navarra i l'av. de les Nacions a la ciutat de Terrassa. Aquesta implantació comercial es preveia amb 30.144 m<sup>2</sup> de sostre, ubicats en una parcel·la de 54.437m<sup>2</sup> de sòl, i per tant era considerada una implantació singular a efectes del Decret 344/2006.



En data a 10/09/2015, l'ATM va emetre el seu informe refent a aquesta implantació singular. En aquell informe l'ATM resolva que l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada per la implantació d'un establiment comercial al sector AT2 Montserrat de Terrassa, contenia bona part dels elements necessaris per a aconseguir una mobilitat sostenible, d'acord amb els principis de la Llei de la Mobilitat 9/2003 i del propi Decret 344/2006, per la qual cosa s'emetia informe favorable, però amb diverses condicions relatives al seu desenvolupament, que s'havien de tenir en compte en la redacció dels corresponents projectes constructius o en les mesures de gestió que corresponien.

A 2 d'octubre de 2015, el promotor va aportar nova documentació, per donar resposta a les condicions tant fixades per l'ATM com per l'Ajuntament de Terrassa. Un cop analitzada aquella informació l'ATM resolde favorablement aquest expedient amb un nou informe (a data 21 d'octubre de 2015), en la qual únicament es considerava una recomanació, relacionada amb "disminuir la dotació d'aparcament prevista per al vehicle

privat, alliberant aquest espai per destinar-ho als vianants usuaris de l'establiment comercial. Aquesta recomanació estava relacionada tant a no sobredimensionar la dotació d'aparcament com a incrementar l'espai per als vianants en els accessos als diferents establiments previstos en la implantació singular”.

Aquesta implantació comercial (anomenada Centre Comercial Terrassa Plaça) va obrir a finals de 2017. Actualment el promotor torna a aportar un document addenda de l'estudi de mobilitat, en el qual s'indica que:

- Després d'obtenir la llicència comercial i en el moment de comercialitzar els diferents locals es va detectar la necessitat de fer algunes modificacions tant en la configuració física dels locals com en els usos dels mateixos, per tal d'afavorir-ne la seva comercialització.
- Aquestes modificacions no han fet variar la superfície de venda del centre comercial (es manté en 18.482 m<sup>2</sup>). Així mateix, s'ha reduït la superfície bruta llogable (SBA) en 3.267 m<sup>2</sup>.
- Des de la inauguració del centre Comercial (novembre de 2017) el promotor ha constatat la dificultat de llogar dos locals que inicialment es preveïen per restauració, motiu pel qual es vol fer el canvi a establiments comercials, amb el conseqüent increment de la superfície de venda autoritzada del centre comercials (en 600 m<sup>2</sup>).

A continuació s'analitza la documentació aportada.

## 2. Estimació de la demanda de mobilitat generada per l'activitat comercial

L'Addenda de l'EAMG estima que l'activitat comercial generarà un total de **12.346 desplaçaments en un dia feiner tipus** i de **18.544 desplaçaments en dissabte**. Per tant, la mobilitat considerada és de 45,7 desplaçaments/100 m<sup>2</sup> de sostre en dia feiner i de 69,0 desplaçaments/100 m<sup>2</sup> en dissabte. Aquesta mobilitat és molt similar a la indicada inicialment en l'informe de 2015 (que era de 12.186 viatges/dia feiner i 18.353 en dissabte).

En relació al repartiment modal, l'estudi incorpora una enquesta a 835 persones en dia laborable i 736 en dissabte, obtenint com a resultat:

Repartiment modal enquesta	No motoritzat	Transport públic	Vehicle privat
% quota modal feiner	31%	9%	60%
% quota modal dissabte	29%	5%	66%

La quota modal del vehicle privat és similar a la prevista en l'estudi inicial mentre que s'observa una quota molt més elevada dels modes no motoritzats en detriment del transport públic.

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

L'Estudi aporta dades respecte de la distribució horària prevista de la mobilitat i analitza les hores punta, i realitza la predicció de la mobilitat futura. Complementàriament aporta la informació del nivell de servei de la xarxa viària un cop implementat el centre comercial, segons la qual els nivells de servei són similars.

### **4. Mesures correctores**

A continuació es descriuen les mesures correctores ja realitzades fins al moment en les diferents xarxes de mobilitat.

#### **Xarxa de transport públic:**

S'ha creat dues noves parades amb marquesina al carrer Navarra.

Nova línia de transport públic amb connexió a l'estació "Terrassa-Est" amb 4,05Km i 8 expedicions als divendres i 25 als dissabtes i festius d'obertura comercial. Aquesta actuació ja s'ha recollit en un conveni firmat amb l'Ajuntament.

#### **Xarxa bàsica per a vehicles:**

Per minimitzar l'impacte sobre la xarxa viària de l'entorn hi ha diversos punts d'entrada al recinte des de l'avinguda del Vallès, el carrer Navarra i l'avinguda de les Nacions. Així mateix, s'ha establert la limitació a 50 Km/h a l'av. del Vallès i bandes sonores als accessos a la rotonda del pont del carrer Navarra.

En relació a l'aparcament s'ha construït:

- 5 de recàrrega per a moto elèctrica
- 31 places per PMR
- 2 punts de carga ràpida per a turismes

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

S'han implementat les següents mesures:

- Ampliació de la vorera a l'av. de les Nacions cap a l'interior de la parada.
- Pas elevat per a vianants al C. Navarra.
- Habilitar entrades per a vianants a totes les façanes del centre comercial.
- Manteniment de la vorera continua en els punts de creuament amb vehicle.
- Nou pas per a vianants al c. Cantabria.
- Desplaçament del pas de l'av. Vallès cap a la rotonda.
- Nou itinerari per a vianants per creuar la zona verda que connecta l'accés pel carrer Cantabria amb el barri Montserrat.
- Carril bici a l'av. del Vallès.
- Reforç de la senyalització de 30Km/h a les vies de convivència.

- Senyalització dels itineraris interns de l'aparcament cap als aparcaments de bicicletes.
- Aparcaments per bicicletes (70 barres).
- Aparcaments tancats de bicicletes
- Estació de reparació de bicicletes.

## 5. Mobilitat i gènere

En aquest aspecte i tot i que en el projecte inicial no es va contemplar, s'està estudiant fer reserves d'aparcament específiques per facilitar la mobilitat de gènere i de determinats perfils.

## 6. Avaluació de la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica

L'addenda de l'EAMG torna a fer el càlcul de la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica. En qualsevol dels contaminants calculats es preveu un increment de les emissions inferior a l'1% respecte a la situació actual.

## 7. Conclusions

Tenint en compte que els canvis previstos a la documentació aportada no suposen un increment rellevant de la mobilitat, es considera que l'addenda de estudi d'avaluació de la mobilitat generada del centre comercial Terrassa Plaça, conté bona part dels elements necessaris per aconseguir una mobilitat sostenible, d'acord amb els principis de la Llei de la Mobilitat 9/2003 i del propi Decret 344/2006, per la qual cosa s'emet informe **favorable**. Així mateix, s'estableixen unes **recomanacions** relatives al seu desenvolupament, que s'hauran de tenir en compte en la redacció dels corresponents projectes constructius o en les mesures de gestió que correspongui:

- Es recomana disminuir la dotació d'aparcament prevista per al vehicle privat, alliberant aquest espai per destinar-ho als vianants usuaris de l'establiment comercial. Aquesta recomanació està relacionada tant a no sobredimensionar la dotació d'aparcament com a incrementar l'espai per als vianant en els accessos als diferents establiments previstos en la implantació singular.
- Es recomana la implementació de sistemes d'informació als usuaris de les diferents xarxes de mobilitat i incorporar mesures de gestió de la mobilitat que promogui l'ús eficient del vehicle privat, ús del transport públic i dels modes no motoritzats.
- Es recomana estudiar la introducció de noves modalitats de gestió de la mobilitat de les mercaderies, per incrementar l'eficiència en la distribució de mercaderies amb un mínim impacte ambiental i minimitzar la incidència sobre la resta de xarxes de mobilitat.

D'acord amb el que prescriu l'article 18.4 de la llei, si els projectes no segueixen les determinacions de l'estudi, ho han de justificar.

Barcelona, 13 de desembre de 2018

Vistiplau

Xavier Sanyer Matías  
Cap del Servei de Mobilitat

Lluís Alegre Valls  
Director tècnic