



ESTUDI D'AVUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA.
PLA ESPECIAL URBANÍSTIC PER A LA CONSTRUCCIÓ D'UN TELESQUÍ I LES
SEVES PISTES ASSOCIADES AL SECTOR BLANHIBLAR. NAUT ARAN (VAL
D'ARAN)

Ignasi Grau Roca | enginyer agrònom | IGREMAP,SLP

Naut Aran, febrer 2024

ÍNDEX DEL DOCUMENT

1.	INTRODUCCIÓ I OBJECTE	4
2.	PRESENTACIÓ DEL PROJECTE	5
2.1	ÀREA DE L'ESTUDI. SITUACIÓ ACTUAL	5
3.	XARXES DE MOBILITAT EN L'ÀMBIT D'ESTUDI.	6
3.1	XARXA VIÀRIA I ITINERARIS PRINCIPALS D'ACCÉS I SORTIDA.....	6
4.	MOBILITAT GENERADA	7
4.1	ESTIMACIÓ DEL NOMBRE D'ESQUIADORS QUE GENEREN LES PISTES.....	7
5.	IMPACTE DE LA NOVA MOBILITAT.....	8
5.1	CÀLCUL SEGONS LA DENSITAT MITJANA D'ESQUIADORS.....	8
5.2	CÀLCUL SEGONS LA CAPACITAT DEL REMUNTADOR DE COSTARJÀS	9
5.3	OFERTA DE PLACES D'APARCAMENT	9
6.	CONCLUSIONS	9

Equip redactor

Ignasi Grau Roca | Enginyer agrònom | IGREMAP

Ricard Molina | Enginyer de forests | IGREMAP

Nil Marlés González | Geògraf | IGREMAP

Mariana Lessa Raimonda | Arquitecta | IGREMAP

Olga Pérez Cano | Biòloga | IGREMAP

Júlia Serrat Carbó | Ambientòloga | IGREMAP

Candela Martínez | Administració | IGREMAP

1. INTRODUCCIÓ I OBJECTE

L'Estudi de la Mobilitat Generada s'emmarca en el PLA ESPECIAL URBANÍSTIC PER A LA CONSTRUCCIÓ D'UN TELESQUÍ I LES SEVES PISTES ASSOCIADES AL SECTOR BLANHIBLAR. NAUT ARAN (VAL D'ARAN), i es realitza en el marc de la "Llei 9/2003 de 13 de juny de la mobilitat".

L'esmentada llei ha estat el marc de referència per a l'elaboració del present estudi, mitjançant les Directrius Nacionals de Mobilitat, els Plans Directors de Mobilitat i els Plans de Mobilitat Urbana.

El Decret 344/2006 determina l'àmbit d'aplicació de la citada Llei i les directrius que cal seguir per a elaborar aquests estudis, sent doncs el marc de referència per aquest document. En aquest context, segons l'article 3, del citat decret, l'àmbit d'aplicació dels EAMG és:

Article 3

Àmbit d'aplicació

3.1 Els estudis d'avaluació de la mobilitat generada s'han d'incloure, com a document independent,

en els instruments d'ordenació territorial i urbanística següents:

a) Plans territorials sectorials relatius a equipaments o serveis.

b) Planejament urbanístic general i llurs revisions o modificacions, que comportin nova classificació de sòl urbà o urbanitzable.

c) Planejament urbanístic derivat i llurs modificacions, que tinguin per objectiu la implantació de nous usos o activitats.

3.2 No és obligatori realitzar un estudi d'avaluació de la mobilitat generada en les figures de planejament urbanístic derivat dels municipis de població inferior a 5.000 habitants, excepte que formin part d'un sistema urbà plurimunicipal, en el següents supòsits:

....

El present document acompanya el projecte del nou telesquí a la Vall de Barlongueta i les pistes associades, amb el Pla Especial, on es projecten les pistes, incloent xarxa d'innivació, juntament amb un telesquí que connecta la cota 2.100 amb la 2.400 ms.n.m. de l'àmbit esquiable.

LA LLEI DE LA MOBILITAT DE CATALUNYA

El Parlament de Catalunya va aprovar el juny de 2003 la Llei de Mobilitat, 9/2003 de 13 de juny, que estableix uns objectius i unes directrius per a la mobilitat del conjunt del país, i analitza les necessitats de cada territori per tal d'actuar de forma global i integrada. Aquesta llei, té com a objectius bàsics integrar les polítiques de desenvolupament urbà i econòmic amb les de mobilitat, establir mecanismes de coordinació per a aprofitar al màxim els transports col·lectius, prioritzar el transport públic i la mobilitat sostenible, prioritzar la intermodalitat, ajustar els sistemes de transport a la demanda en zones de baixa densitat de població, disminuir la congestió de les zones urbanes, augmentar la seguretat viària, reduir la congestió i contaminació, i afavorir els sistemes de transport a la demanda dels polígons industrials. La llei preveu tres escales de planificació: nacional, regional i local.

- El Govern de la Generalitat és l'encarregat de redactar les Directrius Nacionals de Mobilitat amb caràcter de Pla Territorial Sectorial.
- A nivell regional, s'han d'establir diferents àrees en tot el territori, que tindran un Pla Director de Mobilitat.
- A nivell local, s'han de desenvolupar els Plans de Mobilitat Urbana.

La nova llei condiciona l'urbanisme futur a la mobilitat, de manera que no es podrà aprovar cap nou projecte urbanístic (amb una inversió superior a 25 M€) si no compta amb un estudi de la mobilitat que genera.

DIRECTRIUS NACIONALS DE MOBILITAT

El Parlament de Catalunya va aprovar a l'octubre de 2006 el *Decret 362/2006, pel qual s'aproven les Directrius Nacionals de Mobilitat*, establint un marc orientador dels instruments de planificació, mitjançant l'establiment d'orientacions, criteris, objectius temporals, propostes orientatives i indicadors de control que cal aplicar en l'elaboració dels diferents plans previstos per la llei de Mobilitat. Les Directrius Nacionals de Mobilitat tenen com a objectiu configurar un sistema de transport més eficient per millorar la competitivitat del sistema productiu nacional, augmentar la integració social tot aportant una accessibilitat més universal, incrementar la qualitat de vida i millorar les condicions de salut dels ciutadans, aportar una major seguretat en els desplaçaments i establir unes pautes de mobilitat més sostenibles. Per tal d'assolir aquests objectius, s'estableixen les següents directrius, que han d'orientar els instruments de planificació i les actuacions que tinguin incidència en matèria de mobilitat:

1. *Fomentar l'ús del transport públic als diferents àmbits territorials.*
2. *Aplicar les noves tecnologies en la millora de la informació en temps real per als usuaris del vehicle privat i del transport públic.*
3. *Integrar la xarxa del transport públic dins el sistema intermodal de transport.*
4. *Millorar la qualitat, fiabilitat i seguretat del transport públic de superfície.*
5. *Assegurar l'accessibilitat als centres de treball i estudi, evitant l'exclusió social en la incorporació al món laboral i acadèmic.*
6. *Augmentar l'àrea d'influència dels aeroports de Catalunya, complementant una oferta atractiva de destinacions amb les adequades connexions amb la xarxa ferroviària d'alta velocitat.*
7. *Fomentar l'accés en transport públic als aeroports de Catalunya.*
8. *Promoure actuacions orientades als operadors per aconseguir una distribució urbana de mercaderies més sostenible.*
9. *Establir mesures que garanteixin la traçabilitat i la qualitat del servei de transport de mercaderies.*
10. *Col·locar el transport ferroviari en situació competitiva en relació amb altres alternatives menys sostenibles.*
11. *Racionalitzar l'ús del vehicle privat en els desplaçaments urbans i metropolitans.*
12. *Establir plans de millora de la seguretat viària adreçats a la reducció del nombre d'accidents i de víctimes mortals, per tal d'incorporar-los al Pla de seguretat viària.*
13. *Promoure l'ús dels desplaçaments per mitjans no mecànics augmentant la seguretat i la comoditat dels vianants i ciclistes.*
14. *Promoure entre la ciutadania un canvi de cultura vers la mobilitat sostenible i segura.*
15. *Reduir l'impacte associat a la mobilitat i millorar la qualitat de vida dels ciutadans.*
16. *Dotar el sistema logístic de Catalunya d'una xarxa ferroviària adequada per a mercaderies com a mode alternatiu al transport per carretera.*
17. *Dotar Catalunya d'un sistema de plataformes logístiques intermodals adaptades a les necessitats dels àmbits territorials.*
18. *Assegurar un nivell mínim de servei a les vies interurbanes de la xarxa viària de Catalunya.*
19. *Promoure infraestructures logístiques que racionalitzin i optimitzin el sistema de transport de mercaderies per carretera.*

EL DECRET DE REGULACIÓ DELS ESTUDIS DE MOBILITAT GENERADA

La Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat, significa un canvi de tendència en el model de mobilitat. Durant les últimes dècades, el model de mobilitat s'ha basat en els vehicles automòbils com a mitjà principal. La Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat, promou els valors de seguretat, sostenibilitat i integració social en el nou model de mobilitat. A més, aporta la conveniència de lligar desenvolupament urbanístic i previsions de mobilitat des de les fases inicials del planejament urbanístic. Aquesta Llei aporta un conjunt d'eines de seguiment i anàlisi, com ara els estudis d'avaluació de la mobilitat generada, entre altres, que necessiten d'una concreció addicional per tal d'esdevenir completament operatius. En concret, l'article 18 de la Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat, determina que, com a mínim, els plans territorials d'equipaments o serveis, els plans directors, els plans d'ordenació municipal i els projectes de noves instal·lacions que es determinin per reglament, hauran d'incloure un estudi d'avaluació de la mobilitat generada.

Així mateix, la disposició transitòria segona de la mateixa Llei determina que mentre no estiguin desplegats els plans de mobilitat urbana, els projectes urbanístics que comportin una inversió superior a 25 M d'euros no es podran aprovar si no inclouen un estudi d'avaluació de la mobilitat generada.

Per desenvolupar adequadament aquesta previsió legal, s'aprova el Decret 344/2006, de 19 de setembre, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada, que determina quin és el contingut que han de tenir els diferents tipus d'estudis d'avaluació de la mobilitat generada i en concreta la tramitació. L'objecte d'aquest Decret és determinar els instruments i projectes que han d'incorporar un estudi d'avaluació de la mobilitat generada, establir les directrius per a l'elaboració d'aquests, el seu contingut i el procediment per a la seva tramitació, així com concretar les obligacions de finançament de les persones promotores de les actuacions generadores de la nova mobilitat.

2. PRESENTACIÓ DEL PROJECTE

2.1 ÀREA DE L'ESTUDI. SITUACIÓ ACTUAL

La zona d'estudi, situada aproximadament entre els 1.800 i 2.400 msnm., es troba al terme municipal de Naut Aran, a l'estatge alpí de la comarca de la Vall d'Aran.

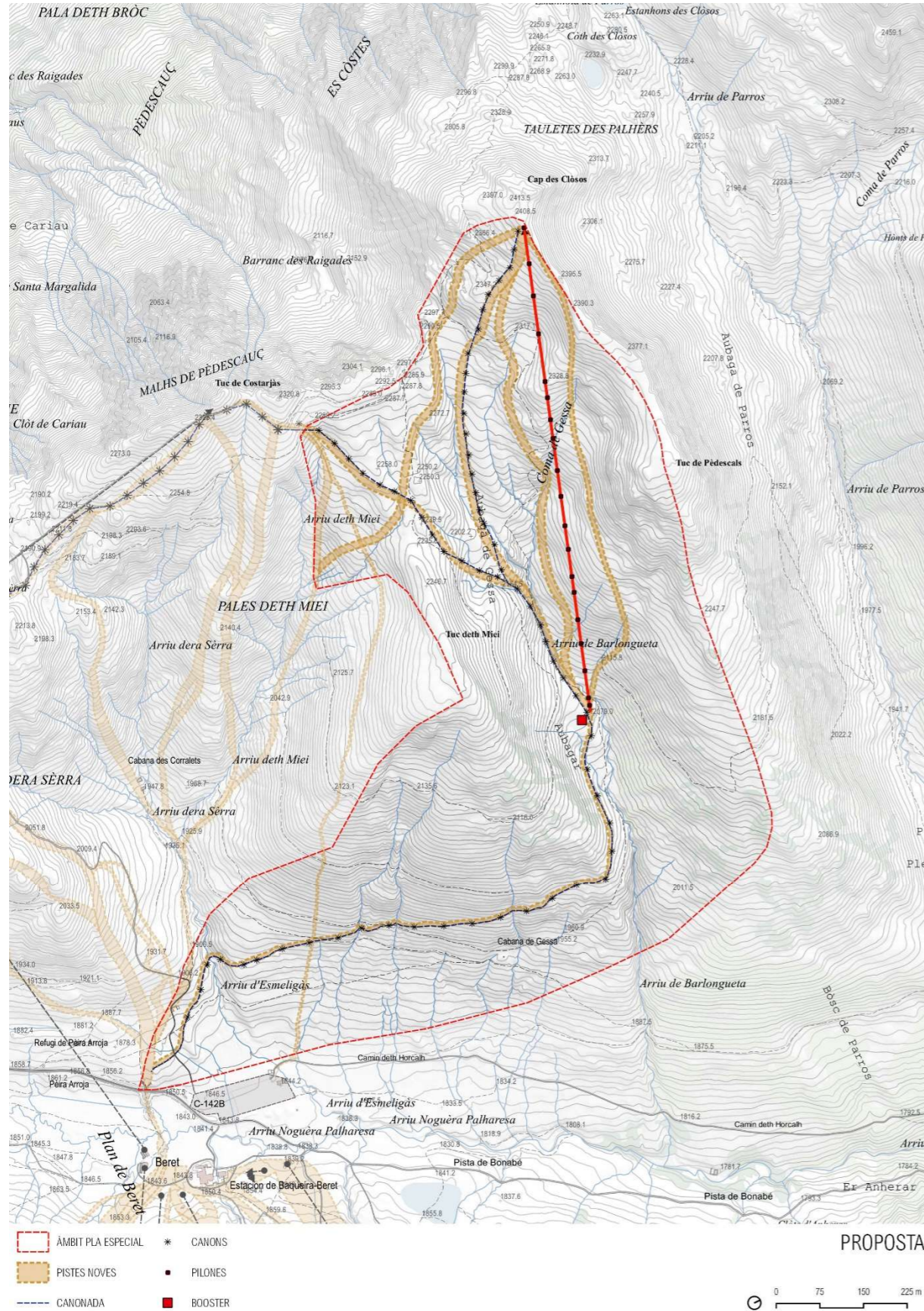
Les actuacions que preveu el present projecte tenen per objecte ampliar l'àrea esquiable de Baqueira Beret amb el nou telesquí i les pistes associades, amb connexió a l'àmbit de Blanhíblar, incloent xarxa d'innivació.

L'àmbit del telesquí i les pistes associades es troba a la Vall que forma l'Arriu Barlongueta fins el Cap des Clòsos (2.418 m). L'àmbit de la pista de retorn es troba a la vessant de muntanya des de l'Arriu Barlongueta fins l'Arriu d'Esmeligàs, a l'estació d'esquí de Baqueira Beret.

Aquest projecte implica la instal·lació de pilones i el cablejat del telesquí, mitjançant la desbrossada en els punts de fonamentació, moviments puntuals de terres per l'excavació de les fonamentacions i adequar la rasant del telesquí.

Les noves pistes associades al telesquí suposen un increment en 16,14 Ha de noves pistes. Algunes d'elles comporten una correcció morfològica del terreny, per adaptar el relleu als requeriments de nivell, especialment els pendents transversals.

Finalment, la xarxa de canons de producció de neu implica l'obertura d'una rasa per a instal·lar les canonades, acopis temporals de terra i el pas de maquinaria durant la fase de construcció.



3. XARXES DE MOBILITAT EN L'ÀMBIT D'ESTUDI.

3.1 XARXA VIÀRIA I ITINERARIS PRINCIPALS D'ACCÉS I SORTIDA

Al punt de sortida del nou telesquí no arriba cap carretera per on hi puguin accedir directament els esquiadors. Tots els esquiadors que arribin a l'estació d'arrencada provindran de les pistes de l'àmbit esquiable de Blanhiblar, donat que aquest nou sector serveix com a connexió entre els dos àmbits.

Per tant, per arribar al nou telesquí, en primer lloc hauran de pujar a través del TSD-Blanhiblar (2.245 m), que s'inicia a les instal·lacions de Beret i finalitza al Cap dera Sèrra. En segon lloc, hauran de pujar a través del TQ Costarjàs (2.338 m), que s'inicia al Cap dera Sèrra i finalitza al Tuc de Costarjàs. Des d'aquest punt, la pista de connexió entre els dos sectors permetran als esquiadors arribar al nou telesquí.

La via de circulació més propera a l'àmbit d'estudi és la carretera C-142b, que finalitza a l'aparcament de Beret, i connecta Baqueira amb el Pla de Beret. Des de l'aparcament surten diverses pistes, entre les quals es troba el camí de Montgarri i la pista de Bonabé.

La Vall d'Aran no disposa de comunicació directa amb tren. Les estacions de tren més properes a Baqueira - Beret són Lleida a 184 km de distància i Montrejeau (França) a uns 60 km.



Xarxa viària i itineraris més propers.



Carretera C-142b en direcció a l'aparcament de Beret.



Aparcament del Pla de Beret.

4. MOBILITAT GENERADA

4.1 ESTIMACIÓ DEL NOMBRE D'ESQUIADORS QUE GENEREN LES PISTES

El càlcul dels viatges diaris generats en general es realitzen en base als criteris definits en l'Annex 1 del Decret 344/2006, de 19 de setembre, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada. Aquest criteris són els següents:

VIATGES GENERATS SEGONS ANNEX 1 DECRET 344/2006

Tipus d'ús	Criteri
ÚS D'HABITATGE	El valor més gran dels dos següents: 7 viatges/habitatge o 3 viatges/persona
Ús residencial	10 viatges/100 m ² de sostre
Ús comercial	50 viatges/100 m ² de sostre
Ús d'oficines	15 viatges/100 m ² de sostre
Ús industrial	5 viatges/100 m ² de sostre
Equipaments	20 viatges/100 m ² de sostre
Zones verdes	5 viatges/100 m ² de sòl
Franja costanera	5 viatges/ml de platja

En aquest cas, no és possible utilitzar aquesta metodologia, donat que l'activitat és molt específica i no hi ha dades, més enllà de les pròpies de la instal·lació per a la previsió de viatges generats.

Pel càlcul del nombre d'esquiadors que comporta l'increment de superfície de pistes, a les pistes associades al nou telesquí, es defineixen les densitats d'esquiadors/Ha en funció del nivell d'esquí dels esquiadors (debutant, mitjà, avançats i experts).

Donat que els itineraris-pista que s'obriran en aquest àmbit són de dificultat alta (pistes vermelles), es preveu que hi aniran esquiadors avançats.

DENSITAT MITJANA (NOMBRE TOTAL D'ESQUIADORS EN PISTA/SUPERFÍCIE DE PISTES OBERTES)¹

Nivells d'esquí	Esquiadors	Unitats
Debutants	25 - 37	esq./Ha.
Mitjà	19 - 25	esq./Ha.
Avançats	12 - 19	esq./Ha.
Experts	7 - 12	esq./Ha.

¹: Taula americana de densitats

Aquest escenari resulta en una mobilitat generada, per accedir a les bases de l'estació, i concretament als seus aparcaments. Per determinar el nombre de viatges generats, prèviament s'ha de determinar el mode de transport i el nombre d'esquiadors per vehicle.

En les següents taules es mostren els resultats, obtinguts del comptatge d'esquiadors que accedeixen a l'estació, i el nombre de vehicles per aparcament en el conjunt del domini esquiable:

DISTRIBUCIÓ MENSUAL DELS APARCAMENTS. ESTIMACIÓ DEL RATI PER VEHICLE

Mes	Vehicles		Autocars		Persones		Persones/vehicle	
	Nacionals	Estrangers	Nacionals	Estrangers	Vehicle privat	Autocars	Vehicle privat	Autocars
Novembre	2.723	310	1	2	5.349,30	137,7	1,76	45,9
Desembre	60.546	4.184	79	28	183.168,70	4.911,3	2,83	45,9
Gener	63.283	6.380	148	69	202.158,70	9.960,3	2,90	45,9
Febrer	55.158	14.107	182	109	218.210,10	13.356,9	3,15	45,9
Març	63.932	10.114	161	84	226.222,50	11.245,5	3,06	45,9
Abril	4.031	605	6	3	13.640,90	413,1	2,94	45,9
Total	249.673	35.700	577	295	848.750,20	40.024,8		
Mitjana ponderada					95,50%	4,50%	2,97	45,9

D'aquest resulta una estimació de 2,97 persones per vehicle, i 45,9 persones per autocar (els autocars s'ha estimat que són tots vehicles de 57 places i que van plens al 85%).

5. IMPACTE DE LA NOVA MOBILITAT

Es proposen dues metodologies per calcular l'impacte en la mobilitat que pot tenir la implantació del nou teleesquí i les pistes associades:

- Càlcul segons la densitat mitjana d'esquiadors a les pistes, en funció de la tipologia de pista i el nivell d'esquí de l'esquiador.
- Càlcul de la mobilitat generada a partir la capacitat del remuntador de Costarjàs. Actualment té una capacitat de 1.437 esquiadors/hora.



Aparcaments a l'àmbit de l'estació de Baqueira Beret.

5.1 CÀLCUL SEGONS LA DENSITAT MITJANA D'ESQUIADORS

Tenint en compte que les pistes associades al nou teleesquí suposen un increment de 16,14 hectàrees respecte la superfície de pistes actual, i que els esquiadors que davallaran per aquestes pistes tindran un nivell alt d'esquí (esquiadors avançats), es preveu que la densitat d'esquiadors sigui de 12 - 19 esquiadors/ha (dades extretes de la taula americana de densitat d'esquiadors per pista). Per aquest motiu es preveu:

- Hi haurà un increment de l'oferta de 306,7 esquiadors, que poden utilitzar com a mitjà de transport el cotxe, o bé l'autocar. Cal fer esment que no hi ha vehicles de la pròpia estació que connectin Beret amb el nou teleesquí i la resta d'àmbits.
 - Segons dades de mobilitat de l'estació, un 4,5% d'esquiadors accedeixen a través d'autocar.
 - Per contra un 95,5% dels esquiadors accedeixen a les pistes a través del cotxe.

D'aquests valors es desprèn que hi ha 13,8 esquiadors es desplaçaran en autocar i 292,9 en cotxe.

- Aquests valors suposen que l'obertura de les noves pistes proporcionarà un increment de 52,9 cotxes i no arriba a cobrir un autocar.

DENSITAT MITJANA D'ESQUIADORS

Mètode de càlcul	Nombre d'esquiadors	Tipologia de vehicle per accedir a l'estació	(%)	Nombre d'esquiadors/vehicle	Vehicles generats
Densitat mitjana d'esquiadors	306,7	Cotxes	95,5	2,97	98,6 cotxes
		Autobusos	4,5	45,9	0,3 autocars

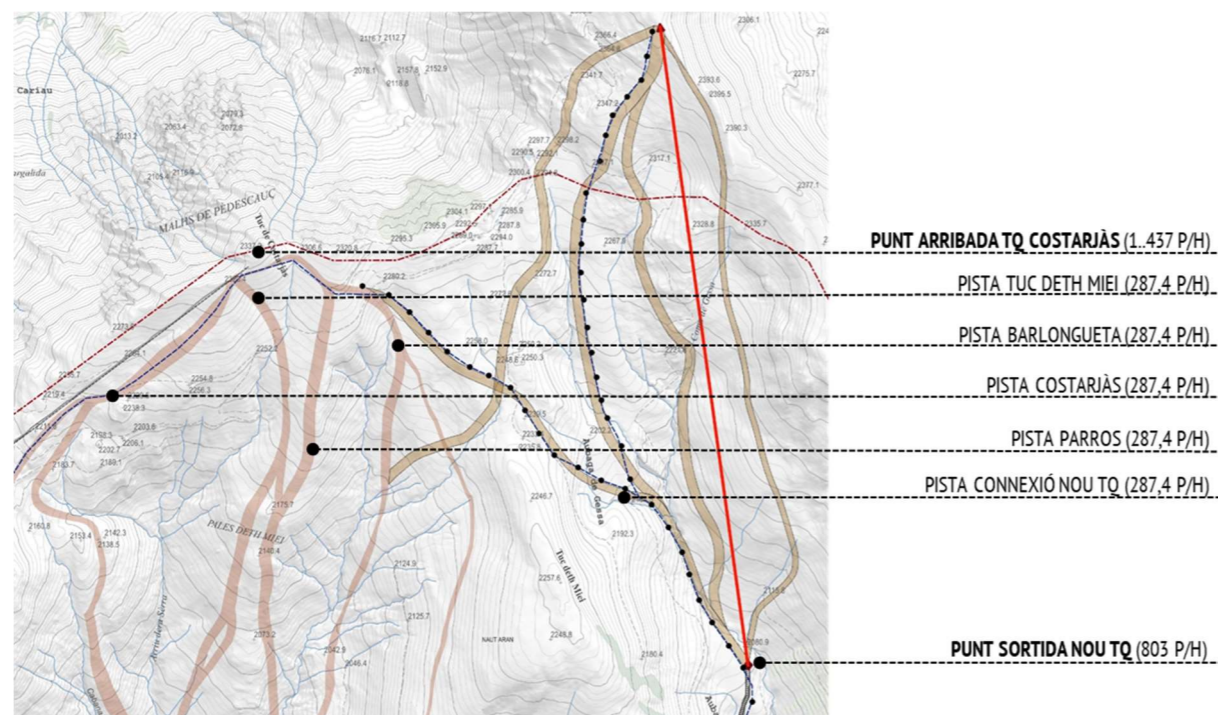


Pistes de Baqueira, les quals segons el grau de dificultat tenen una major o menor densitat d'esquiadors.

5.2 CÀLCUL SEGONS LA CAPACITAT DEL REMUNTADOR DE COSTARJÀS

El remuntador de Costarjàs té una capacitat màxima de 1.437 esquiadors/hora. Des d'aquest punt, l'estació ofereix cinc itineraris que poden connectar amb els nuclis del Pla de Beret, Blanhiblar i el nou domini esquiabile, objecte d'aquest document.

De la densitat d'esquiadors actual de Costarjàs, es pot desprendre que hipotèticament els esquiadors es poden repartir per a cadascun dels itineraris a parts iguals (287,4 esquiadors/hora).



Esquema dels itineraris que es poden realitzar des de Costarjàs.

Tenint en compte aquesta densitat d'esquiadors (287,4 esquiadors/hora) es pot preveure que:

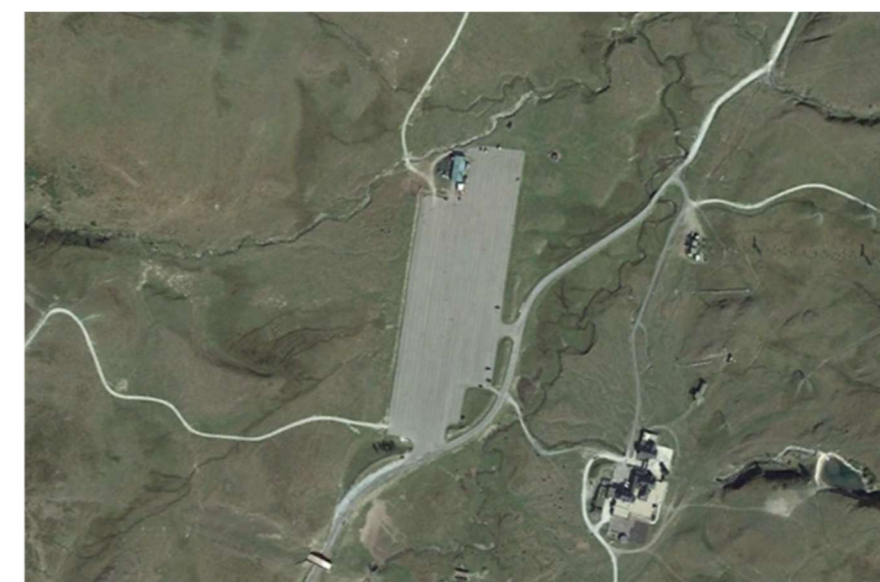
- Tenint en compte (segons dades de l'estació) que un 4,5% dels esquiadors accedeixen a les pistes a través d'autocars, hi haurà 12,9 esquiadors que hauran accedit a través d'autocar a l'estació.
- Si un 95,5% dels esquiadors accedeixen a través de cotxe, i per cada cotxe està compatibilitzat que hi pugen 2,97 esquiadors, hi hauran 92,4 cotxes atribuïbles a la nova oferta de les pistes.

CAPACITAT DEL REMUNTADOR DE COSTARJÀS

Mètode de càlcul	Nombre d'esquiadors	Tipologia de vehicle per accedir a l'estació	(%)	Nombre d'esquiadors/vehicle	Vehicles generats
Capacitat del remuntador de Costarjàs	287,4	Cotxes	95,5	2,97	92,4 cotxes
		Autobusos	4,5	45,9	0,3 autocars

5.3 OFERTA DE PLACES D'APARCAMENT

L'aparcament més proper a l'àmbit del teleesquí i les pistes associades és l'aparcament de Beret. Aquest aparcament té una capacitat de 1.466 cotxes i d'12 autobusos. L'increment de mobilitat, i concretament en el nombre de cotxes que es preveu amb l'ampliació de les pistes, és poc significatiu en relació a l'oferta d'aparcament.



APARCAMENT DE BERET
Aparcament cotxes: 1466
Aparcament busos: 12

6. CONCLUSIONS

Per determinar l'increment del nombre de vehicles que suposa la implantació de les noves pistes associades al nou teleesquí s'han definit dues metodologies:

- Càlcul segons la densitat mitjana d'esquiadors.
- Càlcul segons la capacitat del remuntador de Costarjàs.

CÀLCUL SEGONS LA DENSITAT MITJANA D'ESQUIADORS

Aquesta metodologia es basa en els valors definits a la taula americana de densitats, on s'estima la densitat d'esquiadors (esq./Ha) per cada nivell de dificultat de les pistes.

En el cas de les noves pistes, els pendents elevats comporta que vagin dirigides a esquiadors avançats. Aquest fet implica unes densitats de 12 a 19 esq./Ha. Pels càlculs s'agafarà el cas més restrictiu de 19 esq./Ha.

CÀLCUL SEGONS LA CAPACITAT DEL REMUNTADOR DE COSTARJÀS

Aquest mètode de càlcul es basa en què els esquiadors que utilitzaran el nou teleesquí, únicament poden provenir de les pistes del sector de Blanhiblar, donat que no hi ha accessos per carretera que puguin conduir en aquest punt, ni connexions amb altres pistes de l'estació. Per aquest motiu s'agafa com a valor màxim la capacitat màxima del remuntador de Costarjàs, que és 1.437 esquiadors/hora.

D'aquest punt de l'estació (Costarjàs) els esquiadors poden escollir cinc itineraris que els connecta amb tres punts de l'estació: Pla de Beret, Blanhiblar i l'inici del nou teleesquí (objecte de l'estudi).

El càlcul segons les dues metodologies proporciona valors amb diferències poc significatives quant a nombre d'esquiadors que generen les noves pistes:

- Segons la densitat mitjana d'esquiadors
Tenint en compte que les noves pistes associades al nou teleesquí generen una superfície de 16,4 hectàrees, proporcionen un nombre d'esquiadors de 306,7 esquiadors.
- Segons la capacitat del remuntador de Costarjàs
Considerant que dels cinc itineraris possibles des de Costarjàs que els connecta amb tres punts de l'estació (Pla de Beret, Blanhiblar i estació d'arrencada del nou teleesquí), un 20% dels esquiadors poden davallar per a cadascun dels itineraris, i que per tant, un 20% dels 1.437 esquiadors (capacitat màxima del remuntador de Costarjàs), seran els que esquiaran per les noves pistes.
Seguint aquests condicionants hi haurien 287,4 esquiadors que davallen per les noves pistes.

Finalment, a partir de les dades de mobilitat de l'estació de Baqueira Beret, es pot estimar el nombre de vehicles (cotxes i autobusos) que generen les noves pistes associades al nou teleesquí. Aquestes dades són:

- Tipologia de vehicle (en %) per accedir a l'estació.
 - 95,5% dels esquiadors accedeixen a través de cotxe.
 - 4,5% dels esquiadors accedeixen a través d'autocar.
- Nombre d'esquiadors per vehicle
 - 2,97 esquiadors/cotxe.
 - 45,9 esquiadors/ autobús.

TAULA DE RESULTATS

Mètode de càlcul	Nombre d'esquiadors	Tipologia de vehicle per accedir a l'estació	(%)	Nombre d'esquiadors/vehicle	Vehicles generats
Densitat mitjana d'esquiadors	306,7	Cotxes	95,5	2,97	98,6 cotxes
		Autobusos	4,5	45,9	0,3 autocars
Capacitat del remuntador de Costarjàs	287,4	Cotxes	95,5	2,97	92,4 cotxes
		Autobusos	4,5	45,9	0,3 autocars

Dels resultats obtinguts es desprèn que no hi ha diferències significatives entre les dues metodologies de càlcul definides, i que l'increment en la mobilitat (en el nombre de cotxes i autobusos) que generen les noves pistes no és significatiu.

Es considera que la capacitat en el nombre de places per cotxes i autobusos a l'aparcament de Beret (1.466 cotxes i 12 autobusos) és suficient per assumir l'increment de vehicles que suposa la implantació de les noves pistes.