

**Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada de l'ampliació de l'establiment comercial IKEA Montigalà**

**Municipi de Badalona**  
**Comarca del Barcelonès**  
Promotor: IKEA Iberica SA  
Redactor de l'EAMG: Doymo

---

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 de l'ampliació d'IKEA Montigalà, situat al municipi de Badalona.

## **1. Antecedents**

IKEA Montigalà es troba en funcionament des de l'any 1997. L'any 2007 va rebre 3,3 milions de visitants, xifra que es pretén mantenir per a l'any 2012.

En data 25 de febrer de 2009 e va emetre informe per a una ampliació de l'establiment, que suposarà un increment de la superfície comercial en 1.751,1 m<sup>2</sup>, que s'obtenen transformant part de l'edifici, destinada actualment a reposició, a zones útils comercials.

En data 2 de juny de 2009 s'ha rebut un nou escrit d'IKEA demanant de nou informe per a la mateixa ampliació i per a la regularització de 1.033,9 m<sup>2</sup> de superfície existent que està fent la funció de superfície de venda comercial.

Una vegada es materialitzi l'ampliació, el sostre comercial total serà de 16.485 m<sup>2</sup>.

## **2. Objecte**

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada de l'ampliació d'IKEA Montigalà 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:

- La creació de 1.751 m<sup>2</sup> de sostre comercial.

### 3. Estimació de la demanda de mobilitat generada per l'ampliació del centre comercial

L'estudi aplica la ràtio de generació de mobilitat proposada pel Decret per a usos comercials, de 50 viatges/100m<sup>2</sup> de sostre comercial, per als dies feiners, i de 100 viatges/100 m<sup>2</sup> per als dissabtes. En concret, la mobilitat generada per l'ampliació en dies punta (dissabte) es mostra a la taula següent

Usos	Àrea (m <sup>2</sup> )	Sostre edificable (m <sup>2</sup> )	Viatges generats (m <sup>2</sup> ) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
comercial		1.751,10	876	1.755
<b>TOTAL</b>		1.751,10	876	1.755

L'estudi estima un repartiment modal de la mobilitat generada per l'ampliació del centre comercial, tot i que no aporta cap justificació al respecte:

Repartiment modal proposat	A PEU	BICICLETA	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT
% quota modal		10,0%	5,1%	84,9%
Viatges / dissabte		176	89	1.490

Per als turismes, l'estudi considera una ràtio d'ocupació de 2,6 pers/turisme, ja que conclou que en dissabte hi haurà 579 vehicles nous, (290 entrades i 290 sortides).

L'estudi no realitza una prognosi de la mobilitat a 10 anys.

### 4. Demanda de trànsit i xarxa viària

L'estudi aporta dades de trànsit que provenen de comptatges manuals a 6 punts de les proximitats del centre comercial i automàtics a l'accés de la B-20.. Es mostra un esquema amb les IMD en dissabte.

Hi havia un estudi previ de l'any 2006 que també concretava IMD. L'estudi de mobilitat mostra una comparativa de les dades de 2006 i 2008, amb el que es conclou que l'increment net ha estat del 8,4%.

Les hores punta són entre les 17 i 18h (entrades) i les 20-21h (sortides).

L'estudi afirma que els accessos presenten problemes de capacitat en hores punta, que deriven principalment de la falta de capacitat del carrer Dinamarca en la intersecció amb l'avinguda Comunitat Europea.

A l'aparcament es disposa de 1.996 places, de les quals el dia de màxima ocupació de l'any 2008 es va omplir el 84% (restant 466 places lliures).

## 5. Xarxa de transport públic

L'estudi incorpora la informació de la xarxa de transport públic actual que abasta:

- Línia 1 de metro, parada Fondo, a 1km d'IKEA
- Línies urbanes i interurbanes d'autobús: BD1, 800, B19, amb parada a menys de 300m, B23 i B29 amb parades entre 300 i 500m. Es mostren els itineraris i horaris de les línies. L'estudi aporta dades d'ocupació en base a un comptatge durant una tarda de dissabte: les ocupacions mitjanes estan per sota del 75%.

Tot i aquesta oferta, l'estudi justifica que només els treballadors/es estan motivats a utilitzar el transport públic, ja que la tipologia de compres són d'un volum que no convida a desplaçar-se en bus.

## 6. Mobilitat a peu i en bicicleta

L'estudi afirma que pràcticament el 70% dels desplaçaments a peu són entre la parada de metro i les parades de bus i el centre comercial. La resta són desplaçaments des d'altres establiments comercials propers (Leroy Merlin, Decathlon, etc).

Es mostren fotografies i valoracions de les voreres del perímetre del centre. El carrer Grècia disposa d'una vorera estreta amb pals d'enllumenat al mig. La resta de voreres són adequades.

Quant a la bicicleta, no hi ha cap itinerari ciclable a les proximitats del centre, i els accessos en bicicleta són pràcticament inexistents.

## 7. Incidència de la mobilitat generada

L'estudi realitza una distribució horària i territorial de la mobilitat, i conclou que l'hora punta de demanda d'entrada se situa entre les 16:30 i les 17:30h, amb un 16% de les entrades (140 clients i 46 vehicles), mentre que l'hora punta de sortida és entre les 20 i les 21h, amb un 14% de les sortides (123 clients i 41 vehicles).

Quant al transport públic, l'estudi conclou que l'oferta actual disposa de 217 places lliures en hora punta, mentre que la nova mobilitat en requerirà 14.

## 8. Estimació de la demanda d'estacionament

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 dels usos residencials.

Utilitzant els valors de l'annex II del Decret d'estudis d'avaluació de la mobilitat generada resulta, com a mínim,

Usos	Sostre edificable (m <sup>2</sup> )	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turisme	Total aparcaments motocicleta
comercial	2.785,00	28	113	8
<b>TOTAL</b>	2.785,00	28	113	8

Respecte les places fora de la via pública destinades a **aparcament de turismes i motocicletes** el Decret no determina una ràtio per a usos comercials. L'estudi concreta que per tal d'absorbir la nova demanda cal garantir un total de 113 places de turismes i 8 de motocicletes. Amb l'oferta existent, on hi ha places lliures en hora punta, es poden encabir els nous vehicles.

Tal i com indica l'estudi cal reservar, també, espai per a **aparcament de bicicletes** fora de la via pública per a usos comercials. En concret, cal reservar en total **28 places per a bicicletes** (1 plaça d'aparcament per cada 100 m<sup>2</sup> de sostre). Es recomana destinar per a aparcament de bicicletes uns espais d'accés còmode i directe.

Actualment IKEA Montigalà disposa de 25 places per a bicicletes a l'aparcament de l'establiment. La Direcció del centre té previst instal·lar-ne 25 més a la via pública.

## 9. Distribució de Mercaderies

Cal tenir en consideració la reserva d'una plaça de 3m x 8m o d'un moll integrat a la instal·lació per a efectuar les operacions de C/D, pel fet de disposar d'una superfície de venda superior a 1.300 m<sup>2</sup> de sostre destinat a comerç (el sector objecte d'estudi compta amb 1.751 m<sup>2</sup> de sostre destinat a activitats comercials). Per cada 5.000 m<sup>2</sup> addicionals, cal disposar d'un altre moll de C/D, i un altre més per cada un dels següents 10.000 m<sup>2</sup>.

L'estudi de mobilitat afirma que IKEA ja disposa de molls de càrrega i descàrrega interiors que garanteixen una distribució urbana de mercaderies àgil i fora de les puntes de circulació.

## 10. 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 Badalona) 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 CORINAIR 1990, diferenciant per tipus de vehicle i de carburant. S'obtenen els següents valors:

- El consum total de la mobilitat generada per aquest sector serà de 2.223 l/dia (un total de 7.906 km/dia)
- Les emissions a l'atmosfera seran de 68,2 kg/dia de gasos contaminants,

Per últim l'estudi introdueix una reflexió sobre l'eficiència dels mitjans motoritzats col·lectius i individuals.

## **11. Mesures correctores**

### **Xarxa transport públic**

L'estudi proposa establir un sistema d'incentiu d'ús del transport públic per als treballadors/es, així com estudiar la possibilitat d'implantar un sistema de transport d'empresa en aquelles zones de coincidència de suficient nombre de treballadors/es.

En l'actualitat IKEA lliura una T1 de dues zones amb 2 viatges als clients que justifiquen que hi han accedit en transport públic.

Hi ha una altra proposta d'IKEA, amb cooperació amb l'ATM i Tusgsal, d'impulsar un compromís conjunt al sector Montigalà per assolir una adaptació total per a PMR dels vehicles que tenen parada a les proximitats dels grans centres comercials del polígon.

També es proposa millorar la il·luminació de les parades d'autobús properes a IKEA i als itineraris de vianants.

Per últim es proposa engegar campanyes promocionals per facilitar el transport de les compres fins a casa (radi 5km).

### **Xarxa bàsica per a vehicles**

L'estudi proposa implantar un sistema guiat de places lliures a l'interior de l'aparcament, per permetre agilitzar els accessos i el desplaçament per l'interior.

En segon lloc es proposa crear un sistema d'incentius per als treballadors/es que hi accedeixin en cotxe compartit.

Per a les motocicletes es proposa transformar 3 places d'aparcament de turisme en places per a motocicletes.

Per als clients que hi accedeixen en transport públic es proposa facilitar el lloguer de vehicles de baixes emissions per a transportar les compres, a preus més reduïts com es fa a IKEA Lyssach.

Per als clients que hi accedeixen en vehicle privat 'low CO2 emissions' es reservaran places d'aparcament preferents, als emplaçaments més propers als accessos a la botiga.

## **Xarxa de vianants i bicicletes**

L'estudi planteja la compleció dels 50 aparcaments per a 100 bicicletes, així com estudiar conjuntament amb la resta d'empreses del polígon i amb els tècnics municipals la construcció d'un carril bici i la millora dels itineraris de vianants entre IKEA, els altres centres comercials i el centre de la ciutat (il·luminació, seguretat, senyalització, etc).

## **12. Proposta de finançament**

L'estudi no efectua cap proposta de finançament per al transport públic, donat que no es proposen millores sobre la xarxa.

## **13. Conclusions**

L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada de l'ampliació de l'establiment comercial IKEA Montigalà, a Badalona, que incorpora la regularització de 1.033,9 m<sup>2</sup> de superfície de venda, conté bona part dels elements necessaris per a 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 seu contingut i propostes.

Es recomana que en la redacció dels projectes constructius es tinguin presents les recomanacions d'aquest informe, així com les de l'estudi 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, 22 de juny de 2009

Vist-i-plau

Lluís Alegre i Valls  
Cap del Servei de Mobilitat

Marc García i López  
Director tècnic