

Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada per un nou centre comercial Decathlon (implantació singular)

Municipi de Mollet del Vallès
Comarca del Vallès Oriental

Promotor: Decathlon

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 per la implantació d'un *nou centre comercial Decathlon* a Mollet del Vallès.

1. Antecedents

Decathlon presenta un estudi de mobilitat generada per la implantació d'un nou centre a Mollet del Vallès. En tractar-se d'un establiment comercial amb una superfície de venda superior a 5.000 m² de sostre, el Decret 344/2006 el considera 'implantació singular', el que estableix la necessitat d'avaluar la mobilitat generada.

L'estudi de mobilitat destaca que la vialitat del sector, a l'est del nucli urbà, és complicada, destacant l'enllaç Mollet Nord de l'autovia C-17, el pas de l'autopista AP-7 i el pas de la carretera N-152. Per altra banda, el nou centre se situa pròxim a altres centres de gran concentració d'activitat comercial i de restauració.

El projecte de Decathlon comprèn una parcel·la que es destinarà a usos comercials (vendes), d'equipaments (gimnàs i cafeteria) i oficines i sales de reunions. El nou centre se situa dins del sector de La Vinyota, on es preveu edificar 400 habitatges. El desenvolupament de La Vinyota inclou un carril bici i una passarel·la de connexió per a vianants per sobre de la C-17, per connectar els barris de La Vinyota i La Casilla.

Mollet del Vallès compta amb una població de 51.912 habitants (any 2008).

L'estudi de mobilitat ha estat completat amb l'informe favorable de la Direcció General de Carreteres que estableix un seguit de condicions.

Així mateix s'ha rebut un document de recomanacions sobre el funcionament de l'aparcament que a tots els efectes es considera part integrant de l'EAMG.

2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada de la implantació d'un *nou centre comercial Decathlon*, a Mollet del Vallès, 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 7.494 m² de sostre destinat a usos comercials
- Es destinen 139 m² de sostre a oficines
- Es creen 1.144 m² de sostre destinat a equipaments

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

L'estudi de mobilitat estima que el sector generarà un total de **4.000 desplaçaments al dia, 2.000 per sentit**.

La taula següent mostra la mobilitat generada segons les ràtios que indica el Decret i l'Estudi de mobilitat (darrera columna), que són coincidents:

Usos	Àrea (m ²)	Sostre edificable (m ²)	Viatges generats (m ²) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
comercial		7.494,22	3.747	3.747
oficines		138,65	21	21
equipaments		1.143,50	229	229
TOTAL		8.776,37	3.997	3.997

L'estudi de mobilitat analitza quina és la mobilitat generada pels diversos usos, diferenciant els comercials, les oficines i els equipaments.

L'estudi aplica les ràtios que proposa el Decret 344/2006, tot i que per als usos comercials en dissabte es podria esperar una mobilitat superior (l'experiència constata que es pot arribar a triplicar la ràtio que proposa el Decret).

L'estudi fa una proposta de repartiment de la mobilitat futura generada pel conjunt d'usos, tenint en compte la realitat actual però considerant que la política de mobilitat del complex apostarà pels desplaçaments amb modes més sostenibles:

Repartiment modal proposat	A PEU	BICICLETA	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT
% quota modal	3,8%		8,8%	87,4%
Viatges / divendres	152		353	3.492

4. Mobilitat en vehicle privat

L'estudi descriu la xarxa bàsica d'accés a la ciutat (AP-7, C-33 i C-17) així com la xarxa viària local que dona accés al nou centre i al seu aparcament.

Quant a la demanda de trànsit, l'estudi aporta dades d'IMD en divendres feiner (dia punta) a la C-17, i analitza la situació en l'hora punta de tarda (de 18h a 19h), que és

l'hora coincident amb el màxim moviment del centre comercial. Es disposa d'aforaments dels PK 6,7 i 14,6, a partir dels quals l'estudi estima que en el PK12 (on es localitza el nou centre) la IMD és de 46.000 veh./dia i en l'hora punta de 1.382 vehicles/hora sentit Ripoll i 1.615 vehicles/hora sentit Barcelona. L'estudi apunta que la capacitat de la C-17 per a cada sentit és de 4.000 veh./hora, per tant conclou que en l'hora punta de la tarda s'ocupa un 34,5% de la capacitat sentit Ripoll i un 40,4% sentit Barcelona. Per tant, la C-17 els divendres a la tarda presenta un nivell de servei B, que suposa circulació estable.

Per altra banda, l'estudi aporta l'evolució de les IMD anuals de la C-17, a partir de la qual s'observa decreixement de la demanda de trànsit.

L'estudi també aporta resultats d'aforaments manuals als accessos d'entrada i sortida de la C-17 al sector en l'hora punta. Conclou que els nivells de servei són A en el ramal de sortida des de Barcelona i C en el ramal de sortida des de Ripoll (el que pot suposar algun conflicte).

5. Xarxa de transport públic

Es descriu l'oferta actual de transport públic en un radi de 500m de l'àmbit d'estudi:

- Autobús:
 - Línia urbana: L1
 - 9 línies interurbanes: L2, L3, L4, L5, L6, L7, L8, bus urbà de Sant Fost i bus polígons industrials
 - Línia nocturna: N71

- Rodalies: R2 i R3. Estacions de Mollet Sant Fost i Mollet Santa Rosa, les dues a més de 750m del sector però connectades mitjançant la L1 cada 15 minuts entre les 6 i les 22h (només dies feiners).

L'estudi mostra l'esquema dels recorreguts i la localització de parades de les línies d'autobús i les estacions de tren. També es concreten els orígens i destinacions, horaris de feiner i festiu i freqüències de feiner, així com els itineraris a peu fins a les parades d'autobús i l'estació Mollet Sant Fost (a 1km del sector). Els itineraris presenten bones condicions per al vianant.

L'estudi destaca que els panells informatius de la parada d'Av. Gaudí amb Enric Morera (L3, L4, L5, L7 i L8) es troben malmeses.

6. Mobilitat a peu i en bicicleta

L'estudi afirma que la urbanització del sector La Vinyota, de nova creació, s'ha realitzat atenent a criteris de sostenibilitat urbanística, i que presenta unes condicions òptimes d'accessibilitat i de mobilitat per a vianants. S'aporten fotografies que mostren passos de vianants elevats, 'orelles' als passos de vianants, etc.

Quant a la bicicleta, el nou sector La Vinyota s'ha dotat d'una extensa xarxa de carrils bici interna, que es connecta amb la resta de la xarxa del municipi. S'aporten fotografies de carrils bici del sector, que es localitzen sobre la vorera però amb un paviment i senyalització específics.

7. Incidència de la mobilitat generada

L'estudi aporta dades respecte de la distribució horària i territorial de la mobilitat, i es conclou que l'hora punta del centre comercial serà entre les 18 i les 19h, amb uns 493 desplaçaments en vehicle privat/hora punta, tenint en compte entrades i sortides. Traslladant aquesta xifra a vehicles (considerant ocupacions mitjanes entre 1,2 i 2,2 pers./veh. en funció dels usos), entre les 17 i les 19h la xarxa viària haurà d'absorbir 432 vehicles (367 turismes i 65 motocicletes).

L'estudi analitza la distribució dels vehicles pels accessos principals (C-17 i AP-7) al centre comercial, així com els accessos des del propi municipi, a la rotonda de La Vinyota i la capacitat dels ramals de la C-17 i conclou que l'increment de vehicles en circulació al sector no produirà situacions de saturació en la xarxa viària de l'entorn.

Es concreten els nivells de servei de les diferents vies, considerant el nombre de carrils, el % de verd en semàfors, l'existència de rotondes, etc. Hi ha dos trams urbans que presenten nivell D en l'actualitat (Can Flaquer i Av. Badalona), nivell de servei que mantindrà una vegada en funcionament el centre comercial.

Pel que fa al transport públic, durant les hores punta (12-13h i 17-19h) tindran lloc 28 desplaçaments/hora en autobús i 16 en ferrocarril. L'estudi conclou que aquestes demandes seran absorbides per l'oferta actual.

8. 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		7.494,22	75	506	
oficines		138,65	1		
equipaments		1.143,50	11		
TOTAL		8.776,37	88	506	0

L'estudi de mobilitat proposa que de les 88 places per a bicicletes que determina el Decret, un 60% (52 places) s'instal·lin d'immediat a l'obertura del centre, i proposa fer una revisió anual per tal de concretar la necessitat d'ampliar-ne l'oferta de places.

Respecte de l'aparcament de turismes, es preveu que el centre comercial disposi d'un aparcament soterrat de dues plantes, amb una capacitat total per a 506 turismes. L'estudi determina que la demanda màxima serà de 300 places, i que es reservaran espais prioritaris per a l'estacionament de motocicletes i bicicletes.

9. Distribució Urbana 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.

Cal tenir en consideració la reserva d'un moll o un espai de 3m x 8m dins l'establiment comercial en el cas que la superfície de venda sigui superior a 1.300 m², un altre moll addicional pels següents 5.000 m² i un altre per cada 10.000 m² més (el sector objecte d'estudi compta amb 7.500 m² de sostre destinat a activitats comercials).

L'estudi de mobilitat afirma que dins del recinte de Decathlon hi haurà una zona habilitada per a la recepció de mercaderies (7 places de càrrega/descàrrega). Per altra banda, s'apunta que Decathlon només rep un camió de mercaderies de 5 a 6am i, en cas que es mogui un gran volum de mercaderies, un segon cap a les 22h.

10. Mesures correctores

Xarxa de transport públic

L'estudi proposa realitzar una campanya informativa sobre les parades, els recorreguts i els horaris de transport públic, amb un document informatiu a la disposició dels nous usuaris del centre comercial.

Des de la redacció del present informe es proposa que aquesta informació també estigui disponible a la pàgina web del centre.

L'estudi també proposa renovar la informació malmesa a les parades d'autobús.

Xarxa bàsica per a vehicles

L'estudi proposa canviar el sentit de circulació d'un tram de l'avinguda de Rabassaries i de l'avinguda de les Teixidores, per tal de facilitar l'accés a l'aparcament. Com a conseqüència d'aquests canvis, es reordenarà l'espai d'accés a la rotonda, amb els elements físics necessaris i la senyalització adequada.

Xarxa de vianants

L'estudi recull les determinacions del Decret quant als itineraris de vianants, i proposa que es tinguin en compte en l'execució de la urbanització (amplada voreres, guals rebaixats, etc.)

Xarxa ciclable

L'estudi recull les determinacions del Decret quant als itineraris de bicicletes, i proposa que es tinguin en compte en l'execució de la urbanització.

11. Mobilitat i gènere

L'estudi aporta indicadors de gènere que mostren diferents patrons de mobilitat: la tria dels modes de transport, la longitud del trajecte, l'hora del viatge, les necessitats, etc.

A partir d'aquesta consideració l'estudi afirma que una bona oferta de transport públic permet afavorir la mobilitat de les dones.

12. 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 Mollet del Vallès) han d'incorporar les dades necessàries per avaluar la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica.

Segons els càlculs presentats el consum diari de combustible de la nova mobilitat serà de 4.039 litres, per a recórrer 50.373km.

Quant als contaminants, s'estima que els turismes emetran diàriament 60kg de CO, 4,8kg d'hidrocarburs, 12,5kg de NOx, 9.513 kg de CO2, 7kg de SO2 i 1,0kg de partícules en suspensió.

13. Finançament de les càrregues derivades de la mobilitat generada

L'estudi recull els costos econòmics de les actuacions proposades: reordenació de l'espai viari d'accés a la rotonda (40.000€), campanya informativa de transport públic (1.500€), substitució de panells informatius de transport públic (120€), i instal·lació de

26 barres 'U invertides' (2.990€). En conjunt, doncs, es preveu que el promotor aporti 44.610€ en concepte de càrregues derivades de la mobilitat generada.

14. Conclusions

Es considera que l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada de la implantació d'un *centre comercial Decathlon*, a Mollet del Vallès, 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**.

Aquest informe s'emet favorable incorporant com d'obligat compliment les consideracions efectuades per la Direcció General de Carreteres així com l'informe sobre accessos de l'aparcament elaborat pel propi promotor.

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, 15 de desembre de 2009

Vist-i-plau

Lluís Alegre i Valls
Cap del Servei de Mobilitat

Marc García i López
Director tècnic