

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

Municipi de Mataró
Comarca del Maresme
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 *l'ampliació d'un centre comercial Decathlon* a Mataró.

1. Antecedents

Decathlon presenta un estudi de mobilitat generada per l'ampliació del centre Decathlon a Mataró. El Decret Llei 1/2009, de 22 de desembre, d'ordenació dels equipaments comercials, indica que les ampliacions d'implantacions comercials amb una superfície de venda igual o superior a 2.500 m² (abans o després de l'ampliació) han de contenir un estudi d'avaluació de la mobilitat generada per tal de poder tramitar la llicència comercial.

En el cas del centre Decathlon de Mataró, el sostre actual construït és de 2.984,63 m², amb un sostre de 2.212 m² destinat a la venda. Amb l'ampliació s'amplia el sostre edificat a 4.900 m² així com el sostre destinat a venda a 4.210 m².

El centre s'ubica al nord del centre urbà de Mataró, a tocar amb l'autopista del Maresme C-32. L'espai d'ampliació es troba lliure d'usos en l'actualitat.

L'any 2009 el municipi de Mataró compta amb una població de 121.722 habitants.

2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada de *l'ampliació d'un centre comercial Decathlon*, a Mataró, 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 1.998 m² de sostre destinat a usos comercials

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

L'estudi de mobilitat estima que el conjunt del centre comercial generarà un total de **2.500 desplaçaments al dia, 1.250 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 (m²)	Sostre edificable (m²)	Viatges generats (m²) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
comercial		5.000,00	2.500	2.500
TOTAL		5.000,00	2.500	2.500

L'estudi de mobilitat analitza quina és la mobilitat generada per l'ús comercial, sumant tant el sostre actual com el que es pretén ampliar, i tenint en compte tot el sostre edificat, no només el destinat a venda, per quedar-se en el marge de la seguretat.

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 i quaduplicar la ràtio que proposa el Decret).

Fora bo disposar de les dades actuals d'accés al centre comercial, ja que es troba en funcionament i poden ser d'utilitat a l'hora d'aproximar més acuradament la nova mobilitat generada.

L'estudi fa una proposta de repartiment de la mobilitat futura generada pel conjunt d'usos, tenint en compte la realitat actual (en base a una enquesta efectuada al mateix centre):

Repartiment modal proposat	A PEU	BICICLETA	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT
% quota modal		10,1%	7,4%	82,6%
Viatges / dissabte		252	184	2.064

Segons les dades presentades, el principal mode d'accés és el vehicle privat (cotxe), també per als desplaçaments interns a Mataró. Cal destacar que el mode a peu té una quota baixa (no arriba al 7%), així com també cal ressaltar que el transport públic mostra una quota molt baixa tenint en compte l'oferta existent.

4. Mobilitat en vehicle privat

L'estudi descriu la xarxa bàsica d'accés a la zona (autopista C-32), així com la xarxa més local (Via Europa, carrer Pere Bombardó).

Quant a la demanda de trànsit, l'estudi aporta dades d'IMD en dia feiner de la C-32 (30.500 veh./sentit) i de la xarxa local. Destaca la Via Europa amb 11.000 veh./sentit.

5. Xarxa de transport públic

Es descriu l'oferta actual de transport públic a l'àmbit d'estudi:

- Tren: R1 (Molins de Rei – Barcelona – Mataró – Maçanet), a més de 500 m de Decathlon.
- Autobús:
 - Línies urbanes: L1, L2, L4 i L5 tenen parada a menys de 500 m del sector. En concret, les línies 1 i 2 tenen parada a 270 m, la 4 a 200 m i la 5 a menys de 100 m. Tres d'aquestes línies connecten amb l'estació de tren. Els intervals de pas són entre 15 i 25 minuts els dissabtes
 - Línies suburbanes: de connexió amb Argentona, Cabrera de Mar i Sant Andreu de Llavaneres (cada 30 – 60 minuts)
 - Línies interurbanes: de connexió amb Barcelona, Granollers, Sabadell, aeroport de Girona, i intracomarcal.

L'estudi mostra l'esquema dels recorreguts i la localització de parades de transport públic. També es concreten els orígens i destinacions, horaris i freqüències de feiner, dissabte i festiu, així com els itineraris a peu fins a les parades. Els itineraris presenten bones condicions per al vianant, tot i que des del carrer Blanes (on paren l'L1 i L2) hi ha un tram amb escales o bé amb fort pendent pel carrer Canet.

6. Mobilitat a peu i en bicicleta

L'estudi exposa que l'accés a peu a la botiga és satisfactori, amb voreres aptes i passos de vianants amb guals adaptats a PMRs. Tanmateix, l'estudi destaca que l'accés immediat al recinte compta amb algunes incomoditats a causa de la convivència en l'accés de modes motoritzats i no motoritzats. És a dir, que no hi ha una entrada exclusiva per a vianants, per tant es poden crear situacions d'inseguretat viària en hores punta d'entrada i sortida de vehicles i vianants.

Quant a la bicicleta, el centre compta amb una connexió en carril bici bidireccional fins al centre urbà mitjançant la Via Europa. Mataró té una xarxa de 6,6 km de carril bici.

S'aporten fotografies dels accessos a peu i en bicicleta al sector.

7. Incidència de la mobilitat generada

L'estudi aporta dades respecte de la distribució horària i territorial de la mobilitat, en base a dades reals del centre comercial. Una tercera part dels visitants són de Mataró.

El 42% de les entrades s'efectuen entre les 17 i les 20h mentre que les sortides es concentren entre les 18 i les 21h (43%).

Considerant una ocupació dels vehicles de 1,8 persones/turisme i de 1,2 persones/motocicleta, l'estudi conclou que en l'hora punta d'entrada hi haurà 88 turismes (entre les 19 i les 20h) i en l'hora punta de sortida hi haurà 88 turismes (entre les 20 i les 21h).

L'estudi mostra la distribució del trànsit generat pel viari d'accés i conclou que la xarxa viària podrà assumir sense problemes la nova mobilitat.

Pel que fa al transport públic, durant les hores punta tindran lloc 15 viatges en autobús d'arribada i 11 de sortida (entre les 18 i les 19h). 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		5.000,00	50	420	30
TOTAL		5.000,00	50	420	30

La botiga de Decathlon consta d'un aparcament en superfície gratuït amb capacitat per a 420 turismes (5 dels quals destinats a PMR). També hi ha 30 places destinades a motocicletes i altres 6 per a bicicletes, amb un sistema que només permet lligar la roda davantera.

Segons indica l'estudi, en l'hora punta l'ocupació màxima és de 166 turismes i 9 motocicletes, demanda coberta per l'oferta actual d'aparcament. Quant a bicicletes, l'estudi preveu 86 desplaçaments (43 per sentit), i conclou que no coincidiran més de 13 bicicletes en el mateix moment, per tant l'oferta existent es considera insuficient.

L'estudi proposa instal·lar 16 places d'aparcament per a bicicletes (29 en total) i augmentar l'oferta fins a 50 en cas que la demanda així ho requereixi. L'estudi proposa reconvertir 2 places destinades a turismes, amb bona accessibilitat, per a l'aparcament de bicicletes. Des de la redacció del present informe es considera que el centre hauria de disposar d'algunes places cobertes i segures per als propis treballadors/es.

Tot i així que la capacitat de l'aparcament és superior a la demanda esperada en el cas de turismes i motocicletes, es tracta d'un aparcament gratuït utilitzat també per altres conductors no visitants del centre comercial.

9. Distribució Urbana de Mercaderies

L'estudi 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 4.210 m² de sostre destinat a la venda).

L'estudi de mobilitat afirma que dins del recinte de Decathlon hi haurà una zona habilitada per a la recepció de mercaderies. 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 de la botiga.

Des de la redacció del present informe es proposa que aquesta informació també estigui disponible a la pàgina web del centre. També es podria pensar en realitzar altres actuacions en favor del transport públic (com per exemple regalar viatges als clients que demostrin que han accedit en transport públic), doncs des de la redacció del present informe es considera que la quota modal del transport públic és molt baixa tenint en compte l'oferta existent.

Xarxa bàsica per a vehicles

L'estudi no proposa cap actuació sobre la xarxa bàsica per a vehicles.

Xarxa de vianants

L'estudi recomana adaptar una entrada exclusiva per a vianants, segregada del trànsit motoritzat. A tal efecte, proposa senyalitzar 2 passos per a vianants i rebaixar la vorera per adaptar-la a PMR. A més, proposa instal·lar una rampa amb paviment asfàltic a l'accés de Decathlon, ocupant part de la gespa actual.

Xarxa ciclable

L'estudi no proposa cap actuació quant a la xarxa ciclable, ja que conclou que la xarxa existent és adequada.

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. Finançament de les càrregues derivades de la mobilitat generada

L'estudi recull els costos econòmics de les actuacions proposades: senyalització de dos passos de vianants (1.330 €), implantació d'una rampa amb paviment asfàltic (1.875 €), campanya informativa de transport públic (1.500 €) i instal·lació de 8 barres 'U invertides' (920 €). En conjunt, doncs, es preveu que el promotor aporti 5.625 € en concepte de càrregues derivades de la mobilitat generada.

13. Conclusions

Es considera que l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada de *l'ampliació d'un centre comercial Decathlon*, a Mataró, 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**.

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, 28 de juny de 2010

Vist-i-plau

Lluís Alegre i Valls
Cap del Servei de Mobilitat

Marc García i López
Director tècnic