

**Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada de l'ampliació de la superfície comercial de la botiga IKEA de l'Hospitalet de Llobregat**

**Municipi de l'Hospitalet de Llobregat**  
**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 de l'establiment IKEA situat al municipi de l'Hospitalet de Llobregat.

## **1. Antecedents**

IKEA sol·licita una llicència per a l'ampliació de l'establiment comercial la botiga de l'Hospitalet de Llobregat, al costat mar de la Gran Via, que es troba en funcionament des de l'any 2003. L'estudi de mobilitat es presenta com a aplicació del nou Decret Llei 1/2009 d'Ordenació d'equipaments comercials del 22 de desembre de 2009.

Es preveu una ampliació de la superfície comercial, amb un increment de 2.822,39 m<sup>2</sup>, que s'obtenen transformant part de l'edifici, destinada actualment a magatzem, a zones útils comercials (d'autoservei), sense necessitat de realitzar obres. Segons indica l'estudi de mobilitat, el canvi d'ús d'aquesta superfície permetrà esponjar l'oferta i eliminar part dels temps d'espera actual a l'hora de recollir els articles adquirits, ja que es podran recollir en l'autoservei.

Una vegada es materialitzi l'ampliació, la superfície comercial total serà de 20.772,39 m<sup>2</sup>.

En l'actualitat es disposa d'un aparcament amb capacitat per a 2.080 turismes, i d'una plantilla base de 578 treballadors/es. La botiga IKEA de l'Hospitalet de Llobregat disposa d'un Pla de Desplaçaments d'Empresa des de desembre de 2008.

L'any 2009 l'establiment va comptar amb 2,8 milions de visitants.

## **2. Objecte**

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada de l'ampliació d'IKEA de l'Hospitalet de Llobregat 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 2.822,39 m<sup>2</sup> de superfície comercial.

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

L'estudi constata que en l'actualitat l'establiment d'IKEA triplica la ràtio de generació de mobilitat proposada pel Decret per a usos comercials, de 50 viatges/100m<sup>2</sup> de sostre comercial, ja que en dies punta es generen entre 140 i 160 viatges/100 m<sup>2</sup>. No obstant, l'estudi considera que el nou sostre comercial no aconseguirà augmentar la mobilitat generada en la mateixa proporció, doncs l'objectiu de l'ampliació és guanyar qualitat en el servei, oferint una major confortabilitat als clients, sense preveure la venda de més productes. Per altra banda, la previsió d'inaugurar un nou centre IKEA a Sabadell, durant l'any 2012, fa preveure que hi haurà un decrement del nombre de visitants al centre IKEA objecte d'estudi (una disminució de l'ordre d'un 11% respecte de l'any 2009).

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		2.822,39	1.411	4.657
<b>TOTAL</b>		2.822,39	1.411	4.657

L'estudi aplica la ràtio de 165 viatges/100 m<sup>2</sup> per al dissabtes i de 92,5 per als divendres, i conclou que els dissabtes es generaran 4.700 nous desplaçaments, 2.350 per sentit, que se sumaran als 29.600 actuals (que corresponen als viatges d'anada i tornada dels 14.800 visitants en dissabte).

L'estudi aporta dades sobre el repartiment modal dels treballadors/es: 52% vehicle privat, 48% transport públic. Cap treballador/a hi accedeix a peu o en bicicleta. Els treballadors/es ocupen unes 200 places d'aparcament.

Per al repartiment modal de la nova mobilitat, l'estudi proposa assolir els objectius del pdM, reduint un 10% les emissions i, per tant, disminuint la quota modal del vehicle privat (passant del 62% al 56% en el cas dels visitants i del 52% al 30% en el cas dels treballadors/es):

Repartiment modal proposat	A PEU	BICICLETA	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT
% quota modal		9,1%	35,1%	55,8%
Viatges / dissabte		423	1.636	2.598

Per als turismes l'estudi considera una ràtio d'ocupació de 3,03 clients/turisme i 1,15 treballadors/turisme, i conclou que els divendres hi haurà 484 vehicles nous, (242 entrades i 242 sortides) i els dissabtes 861 vehicles (430 per sentit).

#### **4. Demanda de trànsit i xarxa viària**

L'estudi descriu la xarxa viària d'accés a l'Hospitalet de Llobregat, i destaca la urbanització de la Gran Via i la plaça Europa.

S'aporten dades de trànsit que provenen de comptatges manuals a 3 punts de les proximitats del centre comercial i aforaments automàtics dels titulars de les vies d'accés. S'analitza la situació actual del trànsit els divendres i els dissabtes tarda.

Es mostra un esquema amb les IMD els divendres i els dissabtes. Els divendres els índexs de saturació més elevats es troben a la Gran Via sentit Barcelona i als seus accessos. En canvi, a l'entorn de l'establiment comercial, l'estudi indica que la circulació és força bona amb índexs de saturació que no superen el 75% a les hores punta.

Quant als dissabtes, segons l'estudi el trànsit a l'entorn de l'establiment presenta nivells de saturació acceptables a les hores punta, excepte al carrer Ciència entre Salvador Espriu i Miguel Hernández, provocades per la manca de temps de verd en sentit entrada a l'aparcament. L'estudi detecta un segon punt conflictiu a la sortida de la Gran Via que dona accés al carrer Salvador Espriu, on s'acumulen molts vehicles amb un temps de verd insuficient (de 25 segons). L'estudi afirma que és possible reajustar els temps de verd per tal d'augmentar la capacitat d'accés a Gran Via 2 sense perjudicar el trànsit d'altres vies (calçada lateral de la Gran Via).

L'estudi destaca una actuació que ha executat l'Ajuntament de l'Hospitalet de Llobregat que ha millorat l'accés a l'aparcament d'IKEA, tot eliminant unes new jersey provisionals que impedièen el gir a l'esquerra des del carrer Salvador Espriu a l'aparcament.

#### **5. Xarxa de transport públic**

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

- FGC: estació Amadeu Torner – Fira, de la línia del metro del Baix Llobregat, que esdevindrà un intercanviador amb la futura estació Amadeu Torner de la L9 de metro.
- Línies urbanes i metropolitanes d'autobús, a 20 m de l'entrada principal: L70, L72, L80, L81, L86, L87, L94, L95, 46, 65 i LH2. Es mostren els itineraris i horaris de les línies. En conjunt hi ha 500 expedicions en dia feiner i 320 els caps de setmana.

#### **6. Mobilitat a peu i en bicicleta**

L'estudi afirma que la planificació del sector va incloure voreres molt amples (amb trams on se superen els 10 m, com al davant d'IKEA), i amb una il·luminació adequada, que fan còmode el passeig entre la zona comercial, les parades de transport públic i el centre de l'Hospitalet.

Quant a la bicicleta, l'estudi afirma que l'accés en aquest mode pot representar una bona alternativa per a molts dels treballadors/es i alguns clients. El Pla Director de la Bicicleta de l'Hospitalet defineix una xarxa de carrils bici que ja ha començat a implementar a l'àmbit d'estudi. IKEA per altra banda ofereix més de 20 places d'aparcament per a bicicletes al davant de l'entrada principal.

## 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 17:30 i les 18:30h, amb 30 minuts punta de 31 vehicles nous en dia feiner i 56 en dissabte. En el moment de la sortida la concentració és menor (entre les 19:30 i les 20:30h), amb uns 30 minuts punta amb 22 vehicles en dia feiner i 40 en dissabte.

La proposta de l'estudi quant a modificació del cicle semafòric a la cruïlla de Salvador Espriu i Ciències suposa, segons la simulació presentada, que la saturació els dissabtes passarà de més d'un 75% en l'actualitat a un 50%.

Quant al transport públic, l'estudi afirma que les ocupacions actuals no superen el 65%, per tant considera que l'oferta actual podrà absorbir la nova mobilitat generada per l'ampliació.

## 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	Àrea (m²)	Sostre edificable (m²)	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turisme	Total aparcaments motocicleta
comercial		2.822,39	28		
<b>TOTAL</b>		2.822,39	<b>28</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

Respecte de 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 afirma que amb l'oferta existent, on hi ha places lliures en hora punta, es poden encabir els nous vehicles. L'estudi destaca el sistema guiat de places lliures existent a l'interior de l'aparcament, que permet agilitzar els accessos i el desplaçament per l'interior.

Tal i com indica l'estudi cal reservar 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 places d'aparcament per cada 100 m² de sostre). L'estudi proposa crear 14 places d'aparcament als accessos a l'edifici i altres 14 a l'interior de l'aparcament.

Es recomana destinar per a aparcament de bicicletes uns espais d'accés còmode i directe.

En l'actualitat IKEA disposa de més de 20 places per a bicicletes a l'accés principal.

L'establiment compta amb 4 plantes destinades a l'aparcament, amb un total de 2.080 places de les quals 46 són familiars i 28 destinades a PMR. Es preveu en un futur immediat reservar també places per als vehicles que generen poques emissions (Low CO2 emission).

L'aparcament no assoleix la saturació en cap moment. En èpoques de màxima afluència s'arriba a una ocupació del 95% (excedent de 120 places), però els dissabtes a la tarda generalment l'ocupació se situa entorn el 84% (un excedent de 350 places, tota una planta).

Segons indica l'estudi, els aparcaments tenen barreres de control als accessos, però ara er ara no estan en funcionament (l'entrada en l'actualitat és lliure). L'estudi afirma que es disposa de suficient capacitat i que no es generaran problemes de cues a les rampes d'entrada.

IKEA preveu posar en funcionament les barreres de l'aparcament, limitant la gratuïtat del servei a 3 hores per als clients. La localització de la botiga, molt a prop de la Ciutat e la Justícia, la Fira de Barcelona i altres oficines, provoca que moltes de les places que s'ocupen siguin amb treballadors/es i/o visitants. El centre preveu que estiguin en funcionament tots els dies, però també creu factible obrir les barreres els dies de màxima afluència per tal d'augmentar la capacitat de l'accés a l'aparcament.

## **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. 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 7 molls de càrrega i descàrrega interiors, a més d'altres 3 per a camins del servei de reciclatge, que garanteixen una distribució urbana de mercaderies àgil i segura. IKEA també disposa d'una superfície destinada a magatzem de 2.660 m<sup>2</sup>, que representa més d'un 10% de la superfície destinada a venda.

## **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 l'Hospitalet de Llobregat) 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 EMEP / CORINAIR, diferenciant per tipus de vehicle i de carburant. S'obté que es consumiran 1.500 tones més de carburant a l'any.

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.

### **Xarxa bàsica per a vehicles**

L'estudi 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 vehicle privat 'low CO2 emissions' es reservaran places d'aparcament preferents, als emplaçaments més propers als accessos a la botiga.

Es destaca una situació irregular de càrrega de mercaderies a furgonetes que ofereixen servei de transport entre la botiga i les residències dels clients. L'estudi proposa senyalitzar l'espai que ocupen de forma irregular amb places d'aparcament per a motocicletes.

L'estudi també proposa completar la senyalització actual per als vehicles que accedeixen des de la Gran Via Sud, amb un itinerari alternatiu per accedir a l'aparcament des de Plaça Europa a través de l'Av. Joan Carles I.

Per tal d'augmentar la capacitat viària, l'estudi proposa ampliar en 7 segons la fase de verd de la sortida de la Gran Via 'Pl. Europa / Gornal / Fira Gran Via', reduint la fase de verd de la calçada lateral (que enregistra una IMD de 3.500 veh/dia). Aquesta actuació caldrà que sigui validada i executada per l'Ajuntament de l'Hospitalet de Llobregat.

Quant a la informació als clients, l'estudi proposa indicar a la pàgina web i als catàlegs quins són els itineraris d'accés a la botiga. Des de la redacció del present informe es proposa que aquesta mesura informativa s'apliqui també amb l'oferta de transport públic.

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

L'estudi no planteja cap nova actuació per a la xarxa de vianants i bicicletes.

## 12. Mobilitat i gènere

L'estudi aporta dades de l'EMQ 2006 que mostren que les dones són més usuàries del transport públic i dels modes no motoritzats. En base a aquesta realitat, l'estudi considera que és necessari que els itineraris principals per a vianants disposin d'un reforç d'il·luminació, així com de bancs suficients per a la gent gran, i una adaptabilitat a PMR de les parades i estacions de transport públic.

## 13. Proposta de finançament

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

## 14. Conclusions

L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada de l'ampliació de l'establiment comercial IKEA de l'Hospitalet de Llobregat conté bona part dels elements necessaris per a aconseguir una mobilitat sostenible, d'acord amb els principis de la Llei de la Mobilitat, pel que 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, 16 de juliol de 2010

Vist-i-plau

Lluís Alegre i Valls  
Cap del Servei de Mobilitat

Marc García i López  
Director tècnic