

Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada de la Modificació del PGM per a l'ampliació de l'establiment comercial IKEA a Montigalà

Municipi de Badalona
Comarca del Barcelonès
Promotor: IKEA Iberica SA
Redactor de l'EAMG: ALG Europraxis

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 la *Modificació del PGM per a l'ampliació de l'establiment comercial IKEA a Montigalà*, situat al municipi de Badalona.

1. Antecedents

En l'actualitat l'establiment IKEA Montigalà es troba dividit en dues parcel·les del polígon Montigalà – Batllòria, separades pel carrer Grècia però unides mitjançant una passarel·la per sobre d'aquest carrer i mitjançant dos túnels que uneixen els aparcaments subterranis.

Les dues parcel·les es troben delimitades pels carrers Bèlgica, Luxemburg, Portugal i Dinamarca.

L'establiment IKEA Montigalà es troba en funcionament des de l'any 1997. L'any 2010 va rebre més de 4 milions de visitants. Segons indica l'estudi, aquesta xifra de clients s'està estancant a causa de la saturació de les actuals instal·lacions de l'establiment, ja que es rep un nombre de visitants superior a l'òptim i fora dels estàndards de qualitat d'IKEA.

Per tal de millorar la qualitat del recorregut dels clients a l'interior de l'establiment, IKEA preveu una ampliació de l'establiment. En aquest sentit, per possibilitar aquest objectiu, es planteja ampliar el sostre comercial màxim de l'establiment en 7.500 m², fins arribar als 46.632 m². L'edifici s'amplia reduint la distància fins als carrers i ampliant la superfície destinada a venda del primer pis.

L'àmbit del planejament ocupa una superfície total de 32.560 m².

La població del municipi de Badalona és de 218.886 habitants l'any 2010.

2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada de la *Modificació del PGM per a l'ampliació de l'establiment comercial IKEA*

a *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 7.500 m² de sostre comercial.

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

L'estudi afirma que l'obertura d'un nou centre IKEA a Sabadell provocarà una reducció en el nombre de visitants a IKEA Badalona. Es justifica que l'obertura del centre de Gran Via (any 2003) va comportar una reducció del 30% dels visitants de Badalona. Analitzant els diferents orígens i modes d'accés, l'estudi conclou que la posada en servei d'IKEA Sabadell comportarà una reducció del 24,5% dels visitants d'IKEA Badalona.

Per tant, l'estudi estima que l'ampliació del centre comercial no generarà un increment de mobilitat:

Usos	Àrea (m ²)	Sostre edificable (m ²)	Viatges generats (m ²) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
comercial		7.500,00	3.750	0
TOTAL		7.500,00	3.750	0

Aplicant la ràtio de generació de mobilitat proposada pel Decret per a usos comercials, de 50 viatges/100m² de sostre comercial, es pot concloure que l'ampliació generarà uns 3.750 viatges/dia feiner. Tot i així, l'estudi considera que la mobilitat del centre comercial es reduirà en un 16,6%, passant de 3,95 milions de visitants l'any 2011 a 3,29 l'any 2016.

Segons les dades aportades per IKEA Badalona, els dissabtes es concentra un 30% del total de les visites setmanals, fet que es preveu continuï així en un futur.

En l'actualitat el 83,3% dels visitats hi accedeixen en vehicle privat (sobretot en cotxe, 79,4%, així com també el 53% dels treballadors/es. Per a l'any 2016 (una vegada es finalitzi l'ampliació del centre), l'estudi preveu el següent repartiment modal:

Repartiment modal proposat	A PEU	BICICLETA	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT
% quota modal		9,6%	13,7%	76,7%

La mobilitat en modes no motoritzats i transport públic augmenta perquè la proporció dels visitants de proximitat respecte del total també augmenta. L'estudi considera que el nombre de treballadors/es de l'establiment és una constant, que tampoc pateix variacions quant al mode d'accés.

4. Demanda de trànsit i xarxa viària

L'estudi descriu la xarxa viària d'accés (B-20, C-31, C-32, B-10, C-58 i C-33) i concreta les seves característiques. Per accedir l'establiment IKEA la via d'accés més directe és la B-20, mitjançant el carrer de Dinamarca.

Es descriuen els 5 accessos possibles fins al centre comercial (carrer Dinamarca, av. Comunitat Europea, pg. Olof Palme, rambla França i carrer Irlanda), que finalitzen tots ells al carrer Grècia, que condueix a l'entrada a l'aparcament d'IKEA.

L'hora punta del matí té lloc entre les 11 i les 12h, mentre l'hora punta de tarda és entre les 19 i les 20h. En l'hora punta del dissabte s'efectuen 4.749 desplaçaments en vehicle privat que, amb una ocupació de 2,55 persones/vehicle, es tradueixen en 1.862 vehicles en circulació. 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.

S'aporten dades de la demanda de trànsit del centre comercial en base a aforaments automàtics i manuals efectuats amb anterioritat a l'estudi de mobilitat.

5. Xarxa de transport públic

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

- Línies 1 i 9 de metro, parada Fondo, a 1,1 km d'IKEA. L'L1 té 180 expedicions diàries per sentit i l'L9 115, entre les 5 i les 24h.
- Línies urbanes i interurbanes d'autobús: BD1, B2, 800, B19, amb parada a 270 m (Av. Comunitat Europea amb Grècia), BD1, BD2, B19, B23 i B29 amb parada a 440 m. Es mostren els itineraris i horaris de les línies, així com una fitxa descriptiva de l'AMB (les parades es troben en bon estat general). Aquestes línies de bus permeten connectar el centre comercial amb les estacions de metro.
- Renfe Rodalies. A Badalona hi circula la línia R1 de Rodalies, amb 107 expedicions per sentit en dia feiner, un interval de pas de 10 minuts en dia feiner i de 12 els dissabtes i festius. No es concreta la distància entre l'estació i l'establiment.

En l'actualitat prop d'un 10% dels visitants accedeix a IKEA en transport públic, repartits entre les 5 línies que hi donen cobertura. Els treballadors/es que arriben en transport públic (principalment en autobús) representen el 20% del total.

6. Mobilitat a peu i en bicicleta

L'estudi destaca la xarxa principal per a vianants que contempla el Pla de Mobilitat Urbana del municipi (en redacció).

La xarxa principal per al vianant fixada pel PMU confereix una gran permeabilitat al barri de Montigalà, connectant-lo amb la resta de la ciutat mitjançant diversos itineraris.

L'estudi caracteritza els itineraris de connexió a peu a l'entorn de l'establiment: els pendents són molt suaus, la majoria d'itineraris presenta pendents inferiors al 6%, les amplades lliures de les voreres superen els 1,8 m en la majoria dels casos, la il·luminació és adequada en tots els itineraris i la majoria de cruïlles estan senyalitzades verticalment i horitzontal per a vianants. Amb aquest darrer aspecte, cal destacar unes condicions d'accessibilitat insuficient. En aquest sentit IKEA ha dut a terme millores de l'accessibilitat entre els carrers Grècia i Luxemburg, creant 7 nous quals adaptats per a vianants.

Es mostra una imatge del PMU amb els itineraris a peu, una altra amb els pendents dels vials i una tercera amb les amplades lliures de les voreres.

Quant a la bicicleta, no hi ha cap itinerari ciclable a les proximitats del centre, tot i que el Pla Director de la Bicicleta contempla la connectivitat des del centre urbà fins a uns 250 m de l'establiment IKEA, passant per l'avinguda de la Comunitat Europea.

En l'actualitat els treballadors/es de l'establiment disposen de places d'aparcament per a bicicletes. IKEA proposa estudiar la construcció d'un carril bici que connecti amb la resta de la xarxa de la ciutat.

En l'actualitat en l'hora punta del dissabte (19-20h) hi accedeixen a peu o en bicicleta prop de 400 visitants.

7. Incidència de la mobilitat generada

L'estudi realitza una distribució horària i territorial de la mobilitat, i conclou que l'any 2016, durant l'hora punta del dissabte es generaran i atrauran 3.611 entrades i sortides en vehicle privat, 646 en transport públic i 455 en modes no motoritzats. En total, es preveuen 4.711 desplaçaments durant l'hora punta, en relació als 5.700 que hi tenen lloc en l'actualitat (any 2011).

L'estudi afirma que l'escenari de l'any 2016 implica una afluència de 64 vianants extra durant l'hora punta del dissabte, un augment de 87 usuaris de transport públic i una disminució de 454 vehicles privats motoritzats durant l'hora puntal del dissabte (passant dels 1.892 actuals a 1.438 previstos).

L'estudi afirma que l'oferta de transport públic existent podrà absorbir la nova mobilitat generada. Quant al vehicle privat, l'estudi aporta un exercici de microsimulació amb el que distribueix geogràficament les entrades i sortides d'IKEA i conclou que el trànsit serà més fluid i disminuiran els temps d'espera dels vehicles (pel que fa a la demanda generada per IKEA).

De fet, IKEA Badalona en l'actualitat destina a aparcament de vehicles 3 plantes de l'edifici A i 4 plantes de l'edifici B. Amb la reforma, es preveu que les 4 plantes destinades a aparcament de l'edifici B només siguin d'ús intern i, per tant, no es destinin a aparcament.

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 (m ²)	Sostre edificable (m ²)	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turisme	Total aparcaments motocicleta
comercial		7.500,00	75		
TOTAL		7.500,00	75	0	0

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 concreta que l'oferta actual d'aparcament és de 2.002 places, de les quals 1.105 se situen a l'edifici A i 897 a l'edifici B. Les motocicletes disposen d'una desena de places senyalitzades a l'accés pel carrer Luxemburg, a l'entrada a l'establiment.

L'ocupació màxima actual és de 1.650 places. A futur (2016), l'ocupació màxima prevista és de 1.400 places. Es troba a faltar l'oferta futura prevista d'aparcament, per tal de contrastar la previsió futura de la demanda de trànsit.

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, caldria reservar en total **75 places per a bicicletes** (1 plaça d'aparcament per cada 100 m² de sostre). Es recomana destinar per a aparcament de bicicletes uns espais d'accés còmode i directe.

L'estudi no concreta l'oferta d'aparcament actual per a bicicletes, ni com serà la prevista després de la remodelació.

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 m² de sostre destinat a comerç (el sector objecte d'estudi compta amb un increment de 7.500 m² de sostre destinat a activitats comercials). Per cada 5.000 m² addicionals cal disposar d'un altre moll de C/D, i un altre més per cada un dels següents 10.000 m².

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, i no es preveu ampliar la superfície donat que no es preveu una major afluència de mercaderies (13 camions diaris). En l'actualitat, l'edifici A compta amb 3 places per a camions, i l'edifici B amb 5 places.

10. Mesures correctores

Xarxa transport públic

L'estudi no proposa cap actuació sobre la xarxa de transport públic. S'esmenten les actuacions previstes per les figures de planejament supramunicipals (PITC, PTVC, pdM), així com també la reordenació prevista per l'AMB durant el primer semestre de l'any 2012 (ja materialitzada).

En l'actualitat IKEA ofereix títols de transport per als seus treballadors/es (T-Mes), així com la gratuïtat del títol de transport per als clients que hi accedeixen en transport públic

Xarxa bàsica per a vehicles

Donat que no es preveu un impacte negatiu sobre la xarxa viària, l'estudi no proposa actuacions sobre aquesta.

Es proposen diferents mesures puntuals vinculades a l'accés en vehicle privat, com ara:

- implantació d'un sistema d'aparcament guiat
- incentivar l'ús del cotxe compartit entre els treballadors/es
- reconversió de 12 places de turisme a motocicleta
- reserva de places preferents per als vehicles menys contaminants

Xarxa de vianants i bicicletes

L'estudi exposa que IKEA Badalona ja ha dut a terme iniciatives per tal de millorar l'accessibilitat a peu a l'establiment, com ara l'arranjament de 7 guals per a vianants en la cruïlla entre Luxemburg i Grècia.

L'estudi considera que les condicions de la mobilitat a peu són adequades.

Quant a la bicicleta, l'estudi afirma que la xarxa del municipi quedarà a una distància de només 250 m del centre comercial. De fet, s'esmenta la possibilitat de dur a terme una actuació conjunta amb la resta d'establiments del sector Montigalà per tal d'acostar encara més la xarxa ciclable. No obstant això, no s'aporten detalls de quins haurien de ser els itineraris.

11. 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 i factors d'emissió en base a l'eina AMBIMOB, diferenciant per tipus de vehicle i de carburant. Considerant l'actuació prevista i el seu impacte sobre la mobilitat, s'obtenen els següents valors:

- Les emissions a l'atmosfera de PM10 disminuiran en 13 tones anuals
- Les emissions a l'atmosfera de NOx disminuiran en 16,4 tones anuals

12. Indicadors de gènere

L'estudi aporta les dades de distribució dels visitants segons gènere. Els visitants d'IKEA Montgalà són majoritàriament dones (79%).

13. Conclusions

L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada de la *Modificació del PGM per a l'ampliació de l'establiment comercial IKEA a Montgalà*, a Badalona, 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** 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 març de 2012

Lluís Alegre i Valls
Cap del Servei de Mobilitat