

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

Municipi de Terrassa
Comarca del Vallès Occidental
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 Terrassa.

1. Antecedents

Decathlon presenta un estudi de mobilitat generada per l'ampliació del centre Decathlon a Terrassa. 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 Terrassa, el sostre actual construït és de 2.592 m², amb un sostre de 1.837 m² destinat a la venda. Amb l'ampliació s'augmenta la superfície construïda en 2.579 m² i el sostre destinat a venda en 2.640 m². Per tant, el centre comercial duplica la seva superfície construïda, assolint globalment 5.171 m² i 4.477 m² de superfície de venda.

El centre s'ubica al sud del centre urbà de Terrassa, a tocar amb l'autovia C-58 i molt proper al centre comercial Parc Vallès, al polígon industrial de Santa Margalida II. L'espai d'ampliació es troba lliure d'usos en l'actualitat, dins de la parcel·la propietat de Decathlon, que ocupa 18.505 m².

L'any 2011 el municipi de Terrassa compta amb una població de 213.897 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 Terrassa, 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 2.579 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 **1.300 desplaçaments al dia, 650 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 | Sostre edificable (m ²) | Viatges generats (m ²) (Decret) | Total viatges generats (EAMG) |
|--------------|-------------------------------------|---|-------------------------------|
| comercial | 2.579,00 | 1.290 | 1.290 |
| TOTAL | 2.579,00 | 1.290 | 1.290 |

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 el sostre edificat, molt semblant al destinat a venda.

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 més que duplicar la ràtio que proposa el Decret).

Recomanació 1

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 afirma que l'augment de mobilitat no és necessàriament proporcional a l'augment de superfície, doncs part de l'ampliació va destinada a millorar el confort i espai de les instal·lacions actuals.

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 | 4,0% | | 2,0% | 94,0% |
| Viatges / dissabte | 52 | | 26 | 1.212 |

Segons les dades presentades, el principal mode d'accés és el vehicle privat (cotxe), també per als desplaçaments interns a Terrassa (94%). Cal destacar que el mode a peu té una quota molt baixa (4%), així com també cal ressaltar que el transport públic mostra una quota molt baixa (2%) tenint en compte l'oferta existent al municipi.

4. Mobilitat en vehicle privat

L'estudi descriu la xarxa bàsica d'accés a la zona: autopista del Vallès C-58 –amb una sortida just al costat-, la C-16, la carretera de Rubí BP-1503 i la carretera de Montcada N150.

Quant a la xarxa viària local, les vies que donen accés al sector són: l'avinguda del Tèxtil, el carrer Colom i l'avinguda Can Jofresa. L'estudi descriu les característiques d'oferta i demanda d'aquestes vies i conclou que l'oferta existent absorbeix sense problemes la demanda actual (nivells de servei en l'hora punta entre B i C a l'avinguda del Tèxtil, vial d'accés al recinte).

Aquest treball, però, no ajusta acuradament l'afectació a la carretera de Rubí ni l'accés des de l'Av del Vallès i la C-58 en divendres a la tarda ni dissabtes, que és quan el centre comercial pot generar puntes de mobilitat. Tan sols estudia l'Av. Tèxtil.

Recomanació 2

Fora bo disposar de les dades de mobilitat en divendres i dissabte de la carretera de Rubí i l'Av del Vallès, que poden ser d'utilitat a l'hora d'aproximar més acuradament l'efecte de la nova mobilitat generada.

5. Xarxa de transport públic

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

- Autobús:
 - Línies urbanes: L7, L8, L9 i L10 tenen parada a menys de 500 m del sector. Dues d'aquestes línies, la 7 i 10, connecten amb l'estació de tren de rodalies de Terrassa, i la 10 també connecta amb FGC Les Fonts. Les línies 8 i 9 comuniquen amb FGC Terrassa Rambla
 - Línies interurbanes: B8, de connexió amb Sant Quirze, Terrassa, Rubí i Sant Cugat
 - Línies urbanes nocturnes: L16, (nits del divendres i dissabte), que enllaça Decathlon amb FGC Terrassa Rambla.
- Tren: Serveis de Rodalies Renfe i FGC, a més de 500 m de Decathlon però connectats amb el sector mitjançant el servei d'autobús urbà diürn i nocturn.

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 del dies feiners, dissabtes i festius, així com els equipaments de les parades i els itineraris a peu fins a aquestes.

El divendres, dissabtes i diumenges a partir de les 16h els autobusos (L7, L8 i L9) arriben fins a la parada del Parc Vallès, que passa a ser la més propera del sector, a 250 m.

6. Mobilitat a peu i en bicicleta

L'estudi exposa que l'accés a peu a la botiga és satisfactori, tot i que només hi accedeixen a peu els residents als barris més propers (Can Jofresa, Can Palet, Segle XX i els grups Guadalhorce). Els itineraris principals des del nucli urbà són els carrers Badalona, Germà Joaquim, Can Jofresa, Colom i av. de les Glòries Catalanes.

L'estudi descriu els diferents itineraris i aporta fotografies de l'estat de les cruïlles i algunes discontinuïtats existents. També concreta els itineraris a l'interior del recinte i de l'aparcament, on el vianant disposa d'un espai senyalitzat de color blau per als seus desplaçaments. Per accedir a la botiga es disposa de 3 accessos per a vianants des de l'avinguda del Tèxtil.

Quant a la bicicleta, a 150 m del centre es disposa d'una connexió en carril bici (carril bici de les Avingudes), que comunica bona part de la ciutat de Terrassa. En el tram més proper al Decathlon el carril bici discorre per la vorera est del carrer Colom, i és bidireccional. Per arribar a la botiga les bicicletes han d'anar per la vorera o per la calçada, compartint l'espai amb els altres usuaris (vianants o vehicles motoritzats).

Hi ha d'altres itineraris possibles per arribar en bicicleta al Decathlon.

L'estudi destaca que a l'aparcament de l'establiment es disposa d'un circuit on la policia local realitza classes d'educació viària, a 3.000 ó 4.000 alumnes, de forma anual. En les hores punta el circuit s'utilitza d'aparcament.

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. El 40% dels visitants són de Terrassa, el 19% de Sabadell i el 15% de Rubí. 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 1,6 persones/vehicle per a aquest tipus d'ús comercial, l'estudi conclou que en l'hora punta d'entrada hi haurà 119 vehicles (entre les 18 i les 19h) i en l'hora punta de sortida hi haurà 119 vehicles (entre les 20 i les 21h). Aquestes dades són tenint en compte els usos existents i planificats.

L'estudi no fa el càlcul amb la previsió de la mobilitat en la xarxa a 10 anys ni del impacte en els punts més conflictius com són la BP-1503 i el trenat dels vehicles que accedeixen a Decathlon per l'autopista i els que des de l'Av del Vallès ho fan per anar cap a Manresa.

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

És necessari calcular més acuradament l'impacte sobre la xarxa viària, tot i que pugui semblar a priori que serà poc important. En aquest sentit l'EAMG hauria d'incorporar una proposta que minimitzés els vehicles que utilitzin la BP-1503 i el trenat de l'autopista entrant des de Sabadell.

Pel que fa al transport públic, es preveuen 26 desplaçaments diaris nous, 13 per sentit. 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 | Sostre edificable (m²) | Total aparcaments bicicleta | Total aparcaments turisme | Total aparcaments motocicleta |
|--------------|------------------------|-----------------------------|---------------------------|-------------------------------|
| comercial | 2.579,00 | 26 | | |
| TOTAL | 2.579,00 | 26 | 0 | 0 |

La botiga de Decathlon consta d'un aparcament en superfície gratuït amb capacitat per a 365 turismes (5 dels quals destinats a PMRs). A banda d'aquesta oferta, el centre comercial Parc Vallès ofereix 2.670 places, des de les quals es pot accedir a peu al Decathlon.

Es disposa de 35 places destinades a motocicletes i ciclomotors, i de 6 places destinades a bicicletes.

Segons indica l'estudi, en l'hora punta l'ocupació màxima (considerant el sostre actual i el nou previst) serà de 223 turismes, per tant l'oferta actual d'aparcament serà suficient per assumir la nova mobilitat.

Quant a bicicletes, l'estudi proposa instal·lar 6 noves places d'aparcament per a bicicletes, afegint-les al costat de les 6 places existents, i augmentar l'oferta fins a 52 en cas que la demanda així ho requereixi. L'estudi proposa situar 2 mòduls més a continuació dels 2 mòduls existents (amb 3 places per mòdul).

Recomanació 3

Des de la redacció del present informe es considera que el centre hauria de disposar d'algunes places d'aparcament de bicicletes cobertes i segures per als propis treballadors/es.

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.

L'estudi de mobilitat afirma que dins del recinte de Decathlon ja disposa d'un moll de C/D dins del propi recinte. 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 usuaris de la botiga. Aquest document també hauria d'informar de les possibilitats d'accedir en bicicleta o a peu.

Recomanació 4

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 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.

En aquest sentit es considera que és necessari **que es faci un pla de senyalització per a la xarxa viària** de manera que s'eviti, en tot el que sigui possible, que els vehicles que accedeixen o surten del centre comercial ho facin per la BP-1503 o baixant des de l'Av. del Vallès s'incorporin pel trenat de l'accés a l'autopista per accedir al centre circulant després per l'Av. del Tèxtil.

Aquest pla de senyalització haurà de ser aprovat per les administracions que en resultin afectades i en qualsevol cas per l'ajuntament. Les càrregues originades per aquest pla de senyalització aniran a càrrec del promotor del centre comercial.

Xarxa de vianants

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

Xarxa ciclable

L'estudi proposa fer activitats per incentivar l'ús de la bicicleta als alumnes de les escoles de Terrassa.

També proposa la creació d'un carril bici al lateral sud de l'avinguda del Tèxtil, entre els carrers Colom i Can Jofresa, eliminant l'estació en cordó existent. El cost d'aquest carril bici, de 150 m de longitud, se situa entorn els 7.500 euros.

11. Mobilitat i gènere

L'estudi aporta indicadors de gènere que mostren que en cas de Terrassa la distribució modal no té diferències rellevants segons el gènere. Tot i això, s'observa una major presència d'homes en cotxe i de dones a peu.

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 Terrassa) han d'incorporar les dades necessàries per avaluar la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica.

Utilitzant dades de l'ICAEN (2006), l'estudi determina que la nova mobilitat generada implicarà una emissió diària de 5,8 kg de monòxid de carboni, 0,5 kg d'hidrocarburs, 1,6 kg d'òxids de nitrogen, 1.025 kg de diòxid de carboni, 0,7 kg de diòxid de sofre i 0,1 kg de partícules en suspensió.

13. Finançament de les càrregues derivades de la mobilitat generada

L'estudi recull el cost econòmic de la proposta del carril bici (7.500 euros), que aniran a càrrec del promotor.

A més caldrà que es faci càrrec del pla de senyalització i dels costos que suposi de la seva implantació

14. Conclusions

Es considera que l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada de *l'ampliació d'un centre comercial Decathlon*, a Terrassa, 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 a l'aprovació de l'instrument de planejament que es tramita.

Tanmateix és necessari que el promotor realitzi abans de l'obertura del centre comercial **un pla de senyalització** d'acord amb els objectius que s'inclouen en aquest

informe. Aquest pla haurà de comptar amb la conformitat de les administracions que puguin quedar afectades i, en qualsevol cas, per l'ajuntament de Terrassa.

Així mateix se sol·licita al promotor del centre comercial que atengui les **4 recomanacions** que es fan des d'aquest informe. 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, 18 de maig de 2012

Vist-i-plau

Lluís Alegre i Valls
Cap del Servei de Mobilitat

Marc A. García i López
Director tècnic