

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

**Municipi de Badalona**  
**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 Badalona.

## **1. Antecedents**

Decathlon presenta un estudi de mobilitat generada per l'ampliació del centre Decathlon a Badalona. 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 m<sup>2</sup> (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 Badalona, el sostre actual construït és de 4.180 m<sup>2</sup>, amb un sostre de 3.610 m<sup>2</sup> destinat a la venda. Amb l'ampliació es manté la superfície construïda en 4.180 m<sup>2</sup> i el sostre destinat a venda s'augmenta en 110 m<sup>2</sup>. Per tant, Decathlon Badalona comptarà amb 3.720 m<sup>2</sup> de superfície de venda.

El centre s'ubica en el polígon Montigalà, a l'oest de Badalona, a tocar de l'autopista B-20. El nombre d'empreses ubicades en el polígon és d'aproximadament 300, la major part d'elles dedicades al comerç.

L'any 2011 el municipi de Badalona 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 Badalona, 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 110 m<sup>2</sup> de superfície de venda, 128 m<sup>2</sup> de sostre destinat a la venda.

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

L'estudi de mobilitat estima que l'ampliació del centre comercial generarà un total de **64 desplaçaments al dia, 32 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 <sup>2</sup> )	Sostre edificable (m <sup>2</sup> )	Viatges generats (m <sup>2</sup> ) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
comercial		128,00	64	64
<b>TOTAL</b>	4.180,00	128,00	64	64

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).

De fet, l'estudi aporta dades sobre la mobilitat del centre comercial actual: En l'actualitat Decathlon atrau 14.000 visitats per setmana, unes 2.100 persones/dia. Aquestes xifres impliquen que la ràtio de mobilitat en relació a la superfície de venda existent (3.610 m<sup>2</sup>) és de 116 viatges/100 m<sup>2</sup> de superfície de venda, més del doble del que indica el Decret. L'estudi fa aquesta reflexió sobre la mobilitat existent, però a l'hora de calcular la nova mobilitat generada aplica la ràtio que proposa el Decret, justificant que una ampliació no suposa un increment proporcional de la demanda.

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 estimacions de l'equip consultor):

Repartiment modal proposat	A PEU	BICICLETA	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT
% quota modal	4,0%		9,0%	87,0%
Viatges / dissabte	3		6	56

### 4. Mobilitat en vehicle privat

La xarxa principal d'accés es troba configurada per l'autopista B-20 (coneguda com la 'pota nord' de les Rondes), que enllaça el nus de la Trinitat amb l'autopista del Maresme a Montgat (C-31/C-32). La B-20, amb una secció de 3+3, és titularitat del Ministeri de Foment. Des d'aquesta via s'accedeix de forma directa al polígon Montgalà, a l'avinguda Dinamarca.

Quant a la xarxa local, tant per l'avinguda Dinamarca com per l'avinguda Comunitat Europea, s'hi pot accedir al carrer Grècia i des d'aquest a l'aparcament de a la botiga Decathlon. L'estudi descriu la xarxa local més propera i mostra sobre plànol els itineraris d'accés.

L'estudi aporta dades de demanda de trànsit de l'autopista B-20. L'any 2010 sentit Montgat s'hi detectaven 54.400 vehicles diaris, mentre sentit el Nus de la Trinitat la intensitat era menor, de 45.400 vehicles diaris. No s'especifica si es tracta de demanda en dia feiner o bé en dissabte.

A l'aparcament es disposa de 392 places per a turismes, 20 per a motocicletes i 6 per a bicicletes. La segona planta de l'aparcament és utilitzada per impartir cursos d'educació viària per part de la policia local.

## **5. Xarxa de transport públic**

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

- Línia 1 de metro, parada Fondo, a 1km de Decathlon.
- 7 línies metropolitanes d'autobús: amb parades a menys de 500m (la línia B15 té parada a la porta del centre). Es mostren els itineraris i horaris de les línies.

L'estudi defineix quins són els principals itineraris d'accés a peu des de les parades d'autobús i aporta les descripcions corresponents.

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

L'estudi afirma que l'accessibilitat a peu al centre comercial Decathlon des de l'entorn més immediat és, en termes generals, satisfactòria.

Es mostra sobre plànol els itineraris per a vianants que indica el Pla de Mobilitat Urbana de la ciutat, que connecten Decathlon amb la majoria de barris de Badalona i de Santa Coloma de Gramenet.

L'estudi destaca que alguns trams de vorera del carrer Luxemburg tenen una amplada insuficient, ja que els arbres obstaculitzen el pas dels vianants, que han de passar per una zona de gespa adjacent.

A banda de l'accés des de l'aparcament, es pot accedir a Decathlon mitjançant dos accessos des de la xarxa viària. Un d'aquests accessos es troba adaptat a una persona de mobilitat reduïda.

Quant a la bicicleta, no hi ha cap itinerari ciclable a les proximitats del centre, i els accessos en bicicleta són pràcticament inexistents. L'únic tram ciclable és un petit recorregut segregat que recorre el parc de Montigalà i que finalitza a la travessera de

Montigalà. D'altra banda, el PMU de la ciutat preveu executar nous carrils bici, un d'ells pel costat del sector.

## 7. Incidència de la mobilitat generada

L'estudi aporta dades respecte de la distribució horària de la mobilitat, en base a dades reals del centre comercial. 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 la nova demanda en turismes serà de 34 vehicles diaris (17 entrades i 17 sortides). En l'hora punta d'entrada hi haurà un increment de 3 vehicles (entre les 18 i les 19h) i en l'hora punta de sortida hi haurà altres 3 vehicles (entre les 20 i les 21h).

Pel que fa al transport públic, es preveuen 6 desplaçaments diaris nous, 3 per sentit.

L'estudi conclou que aquestes demandes seran absorbides per l'oferta actual.

Tot i la capacitat d'absorció de les xarxes existents, l'estudi detecta algunes petites problemàtiques que proposa corregir.

## 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 (m²)	Sostre edificable (m²)	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turisme	Total aparcaments motocicleta
comercial		128,00	1		
<b>TOTAL</b>	4.180,00	128,00	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

La botiga de Decathlon consta d'un aparcament gratuït amb capacitat per a 392. A banda d'aquesta oferta, el centres comercials de l'entorn (com ara IKEA) disposen d'altres centenars de places d'aparcament des de les quals es pot accedir a peu al Decathlon.

Es disposa de 20 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 214 turismes, per tant l'oferta actual d'aparcament serà suficient per assumir la nova mobilitat.

Quant a bicicletes, l'estudi no aporta cap proposta específica per ampliar l'aparcament existent.

## **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 m<sup>2</sup>, un altre moll addicional pels següents 5.000 m<sup>2</sup> i un altre per cada 10.000 m<sup>2</sup> més.

En aquest cas, la superfície d'ampliació no justifica adoptar mesures diferents a les ja existents.

## **10. Mesures correctores**

### **Xarxa de transport públic**

L'estudi no fa cap proposta en relació al transport públic.

### **Xarxa bàsica per a vehicles**

L'estudi proposa senyalitzar separatament l'aparcament destinat a treballadors/es respecte de l'aparcament destinat a clients. Així, concreta les mesures següents:

- ubicar un guial específic de vehicles per a l'accés a aquest aparcament
- senyalitzar clarament que es tracta d'un aparcament exclusiu de treballadors/es
- col·locar senyalització vertical que impedeixi la circulació a vehicles motoritzats excepte autoritzats (codi R-102)

Per a l'aparcament de visitants l'estudi proposa reforçar la senyalització horitzontal i especificar la localització de les places destinades a PMR i a motocicletes. L'estudi també recomana analitzar la viabilitat d'instal·lar indicació lluminosa de places lliures, per optimitzar i millorar la gestió de l'aparcament.

### **Xarxa de vianants**

L'estudi proposa instal·lar mobiliari urbà (jardineres o pilones) que actuï de barrera entre els espais d'aparcament i els espais per a la circulació dels vianants.

### **Xarxa ciclable**

L'estudi no fa cap proposta en relació a la bicicleta.

## **11. Mobilitat i gènere**

L'estudi no aporta indicadors de gènere.

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

L'estudi no aporta aquestes dades.

### **Recomanació**

Cal avaluar la incidència de la mobilitat generada en el medi ambient, fins i tot si es tracta d'una petita actuació, per a què es tingui consciència de la importància de gestionar la mobilitat d'una manera sostenible i de veure l'impacte de les accions positives que emprèn el promotor.
---

## **13. Finançament de les càrregues derivades de la mobilitat generada**

L'estudi recull el cost econòmic de les propostes (3.000 euros).

## **14. Conclusions**

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

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 d'octubre de 2012

Vist-i-plau

Lluís Alegre i Valls  
Cap del Servei de Mobilitat

Marc A. García i López  
Director tècnic