

Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada de la Modificació puntual del PGM en l'àmbit discontinu format per la parcel·la IKEA Gran Via i per la parcel·la municipal situada en l'àmbit del Complex Direccional de Bellvitge. Proposta d'ampliació de l'establiment IKEA Gran Via (implantació singular)

Municipi de l'Hospitalet de Llobregat
Comarca del Barcelonès
Promotor: IKEA Iberica SA
Redactor de l'EAMG: ALG

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 puntual del PGM en l'àmbit discontinu format per la parcel·la IKEA Gran Via i per la parcel·la municipal situada en l'àmbit del Complex Direccional de Bellvitge. Proposta d'ampliació de l'establiment IKEA Gran Via (implantació singular)*.

1. Antecedents

La Modificació puntual de PGM en l'àmbit discontinu format per la parcel·la IKEA Gran Via i per la parcel·la de propietat municipal situada en l'àmbit del Complex Direccional de Bellvitge té com objectiu realitzar una permuta de sostre comercial per tal d'ampliar l'establiment comercial IKEA.

IKEA Gran Via es troba en una parcel·la delimitada per la Gran Via, el carrer Ciències, el carrer Salvador Espriu i l'avinguda Joan Carles. L'establiment compta amb un sostre de 26.000 m² oberts al públic, i l'any 2011 va rebre 2,9 milions de visitants, el que representa un nombre de clients per m² superior a l'òptim, fora dels estàndards de qualitat d'IKEA.

Per altra banda, l'Ajuntament de l'Hospitalet de Llobregat té una parcel·la amb una edificabilitat màxima de 34.000 m² de sostre comercial, ubicada en el Complex Direccional Bellvitge. Aquesta parcel·la se situa en un entorn bàsicament residencial, pel que l'Ajuntament considera que la superfície comercial es troba sobredimensionada per al barri.

Així, la confluència d'interessos porta a la Modificació del PGM, transferint 6.600 m² de sostre comercial de la parcel·la municipal a la parcel·la d'IKEA.

L'estudi de mobilitat que es tramita respon tant a la figura de planejament general (Modificació del PGM) com a la consideració d'implantació singular que té aquest equipament comercial.

Una vegada es materialitzi l'ampliació, la superfície comercial total serà de 33.231,09 m². L'ampliació prevista s'efectuarà mitjançant una reordenació de les superfícies actuals dedicades a venda i magatzem, així com també s'ampliarà la part exterior de l'edifici en el costat adjacent al carrer Salvador Espriu.

En l'actualitat es disposa d'un aparcament amb capacitat per a 2.080 turismes, i d'una plantilla base de 630 treballadors/es, repartits en 3 torns. La botiga IKEA de l'Hospitalet de Llobregat disposa d'un Pla de Desplaçaments d'Empresa (2009).

2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada de la *Modificació puntual del PGM en l'àmbit discontinu format per la parcel·la IKEA Gran Via i per la parcel·la municipal situada en l'àmbit del Complex Direccional de Bellvitge. Proposta d'ampliació de l'establiment IKEA Gran Via (implantació singular)*, a 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 6.600 m² de sostre comercial en la parcel·la d'IKEA Gran Via.

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

L'estudi afirma que en l'actualitat l'establiment d'IKEA genera 109 visitants per m², ja que el nombre de visitants rebut durant l'any 2012 ha estat de 2,9 milions per a un sostre comercial de 26.600 m². Aquesta xifra representa que la ràtio de generació / atracció de viatges és de 218 viatges per m² i any.

No obstant això, l'estudi considera que el nou sostre comercial no aconseguirà augmentar la mobilitat generada en la mateixa proporció que la mobilitat generada a l'any 2012, doncs l'objectiu de l'ampliació és guanyar qualitat en el servei, oferint una major confortabilitat als clients. Així, per a l'any 2018 IKEA preveu que la demanda disminueixi fins a 2,44 milions de visitants. De fet, s'afirma que l'obertura prevista, a desembre 2012, del nou establiment IKEA a Sabadell, amb 40.000 m² de superfície de venda (el més gran d'Espanya) provocarà una disminució dels visitants d'IKEA Gran Via.

L'estudi estima que la ràtio d'atracció anual disminuirà de 109 fins a 74 visitants per m² i any. Per als dissabtes s'espera rebre en total (per als 33.231,1 m²) 14.072 visitants, 28.145 viatges. Aquesta xifra implica que la ràtio emprada per al dissabte és de 85 viatges per cada 100 m².

Així, la mobilitat esperada per l'ampliació de l'establiment és la següent:

Usos	Àrea (m²)	Sostre edificable (m²)	Viatges generats (m²) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
comercial		6.600,00	3.300	5.590
TOTAL	63.383,41	6.600,00	3.300	5.590

Des de la redacció del present informe es fa observar que una ràtio de 85 viatges per cada 100 m² per als dissabtes pot resultar infradimensionada per a un centre comercial d'aquestes característiques. D'altra banda, l'estudi aplica aquesta nova ràtio per al conjunt de la mobilitat generada a futur pel centre comercial, amb el que conclou que la mobilitat total resultant disminuirà. Des de la redacció del present informe es troba adequat que la ràtio de la mobilitat generada com a conseqüència de l'ampliació sigui inferior a l'actual, no obstant això es considera que la mobilitat generada en l'actualitat s'ha de mantenir invariable per al càlcul de la mobilitat a futur, és a dir, aplicant les ràtios actuals. Des de l'ATM es considera que, a priori, qualsevol ampliació d'un centre comercial pot comportar un increment de la mobilitat generada, i es demana que l'estudi consideri aquesta premissa.

A més cal que s'estudiï l'impacte sobre la mobilitat en divendres a la tarda, pel que cal repetir l'estudi per a aquest dia de la setmana.

L'estudi aporta dades sobre el repartiment modal dels visitants (73% vehicle privat) i dels treballadors/es (50% vehicle privat).

Per al repartiment modal de la nova mobilitat, l'estudi proposa el següent repartiment modal:

Repartiment modal proposat	A PEU	BICICLETA	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT
% quota modal	8,0%		23,0%	69,0%
Viatges / dissabte	447		1.286	3.857

4. Demanda de trànsit i xarxa viària

L'estudi descriu la xarxa viària d'accés a l'Hospitalet de Llobregat i a l'establiment comercial IKEA Gran Via.

Destaca l'accés a l'establiment mitjançant la C-31, carretera adjacent al centre comercial. Mitjançant aquesta via, el sector es comunica amb altres vies d'alta capacitat properes, com ara les autovies B-10, B-20, A-2 i l'autopista C-32. També destaca la carretera C-31C, de dos carrils per sentit i que enllaça Sant Boi de Llobregat i el Prat de Llobregat.

Per accedir a l'aparcament d'IKEA es disposa de 2 entrades diferents:

- pel carrer Ciències, des de la rotonda de l'av. Joan Carles I
- pel carrer Ciències, des del carrer Salvador Espriu

Les sortides de l'establiment són coincidents amb les entrades. La connexió entre aquests punts d'accés i la C-31 és molt directe.

S'aporten dades de trànsit que provenen del propi centre. Les puntes d'entrada del dissabte se situen entre les 11 i les 12h i entre les 19 i les 20h, mentre la punta de sortida es concentra també entre les 19 i les 20h. Per tant, l'hora crítica quant al dimensionament de l'oferta se situa entre les 19 i les 20h.

L'estudi aporta altres dades de trànsit provinents de treball de camp d'estudis anteriors, de la C-31 (Generalitat de Catalunya) així com també d'aforaments propis de l'estudi (rotonda carrer Ciències – av. Joan Carles, plaça Europa, rotonda Gran Via – Salvador Espriu – Can Tries). Amb l'aplicació d'un programa de microsimulació l'estudi conclou que la xarxa viària analitzada té nivells de servei C-D.

5. Xarxa de transport públic

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

- FGC: estació Europa/Fira, de la línia del metro del Baix Llobregat, a 350m de l'entrada principal a IKEA. Hi efectuen parada les línies L8, S4, S8, S33, R5 i R6. Globalment l'interval de pas és de 5 minuts en dia feiner i de 10 minuts els caps de setmana i festius.
- Línies urbanes i metropolitanes d'autobús: es disposa de 9 parades d'autobús a menys de 300 m d'IKEA, per on circulen 16 línies diferents (L70, L72, L80, L81, L86, L87, L94, L95, LH1, LH2, 46, 65, 79, N15, N16 i N17). Totes les parades es troben en un bon estat de conservació i degudament senyalitzades. A més a més, es compta amb dues parades just a la vorera d'accés a l'establiment comercial.

L'estudi concreta l'oferta de servei per a cada línia, que és variable, i mostra la localització de les parades.

6. Mobilitat a peu i en bicicleta

L'estudi exposa les característiques principals de la xarxa per a vianants de l'Hospitalet de Llobregat i descriu com és la xarxa de vianants que estableix el Pla de Mobilitat Urbana (actualment en redacció).

El document afirma que el sector disposa de voreres amples (amb amplades lliures superiors a 1,8m), i pendents suaus. Totes les cruïlles estan correctament senyalitzades horitzontalment i vertical, i es compta amb guals a tots els passos de vianants. La il·luminació és adequada en tots els itineraris de vianants que connecten amb l'establiment comercial.

Quant a la bicicleta, l'estudi afirma que l'accés en bicicleta és correcte, ja que es compta amb carrils bici senyalitzats sobre les voreres de la Gran Via, que connecten amb altres carrils bici cap al centre del municipi. El Pla Director de la Bicicleta de l'Hospitalet defineix una xarxa de carrils bici, que recull també el Pla de Mobilitat Urbana. Es preveu que l'avinguda Joan Carles també disposi d'un nou carril bici.

IKEA per altra banda ofereix més de 20 places d'aparcament per a bicicletes al davant de l'entrada principal. Així mateix, es disposa d'un aparcament tancat BiciBox a la Pl. Europa.

7. Incidència de la mobilitat generada

L'estudi realitza una distribució horària i territorial de la mobilitat, i conclou que les hores punta de demanda d'entrada se situen entre les 11 i les 12h i entre les 19 i les 20h, del dissabte.

En l'hora punta del dissabte s'efectuen 3.200 desplaçaments en vehicle privat que, amb una ocupació de 2,3 persones/turisme i 1,1 persones/moto, es tradueix en 1.460 vehicles/hora.

Els principals orígens dels visitants són Barcelona (40,2%) i l'Hospitalet de Llobregat (10,5%).

El nombre màxim de visitants es va enregistrar l'any 2009, amb 3,1 milions de persones. L'any 2012 la demanda anual va ser de 2,9 milions de visitants. Per a l'any 2018 IKEA preveu que la demanda disminueixi fins a 2,44 milions de visitants. L'obertura prevista a desembre 2012 del nou establiment IKEA a Sabadell, amb 40.000 m² de superfície de venda (el més gran d'Espanya) provocarà una disminució dels visitants d'IKEA Gran Via. L'estudi posa com a exemple que l'obertura d'IKEA Gran Via l'any 2003 va provocar una disminució d'un 30% de la demanda d'IKEA Montigalà (Badalona).

Els dissabtes s'acumula el 30% de la demanda de tota la setmana.

Tenint en compte la superfície actual més l'amplada, la mobilitat prevista per als dissabtes és de 28.145 viatges/dia. Aquesta dada implica una menor mobilitat que l'existent en l'actualitat (2012), com a conseqüència de les suposicions que realitza el promotor i l'estudi de mobilitat. Per tant, l'estudi conclou que la futura demanda generarà un impacte positiu sobre la xarxa viària.

Quant al transport públic, la disminució de la demanda implica que l'oferta actual podrà absorbir la nova mobilitat generada per l'ampliació.

Com ja s'ha exposat en l'apartat de càlcul de la mobilitat generada, totes aquestes hipòtesis son excessivament optimistes per a la xarxa viària. És necessari calcular l'impacte de l'ampliació sobre la mobilitat actual, utilitzant uns ratis que poden ser inferiors als habituals d'aquests centres. També cal fer aquest treball en divendres a la tarda.

A més, és necessari que les administracions titulars de les vies afectades emetin informe sobre la proposta d'afectació a les seves vies i en concret la C-31 en el seu tronc central. En cas contrari cal comprovar que la nova mobilitat generada no les afecta en les condicions de càrrega que es sol·licita en aquest informe.

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		6.600,00	66		
TOTAL	63.383,41	6.600,00	66	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 afirma que les obres d'ampliació reduiran l'oferta d'aparcament existent, de 2.080 places, fins a 1.794 places. En l'actualitat la demanda màxima d'aparcament és de 1.313 places, de 12 a 13h en dissabte. Amb la situació futura s'espera que la demanda màxima, en la mateixa franja horària del dissabte, sigui de 1.040 vehicles. Per tant, es preveu que en l'hora punta l'any 2018 hi continuï havent places lliures.

Per a les motocicletes no es disposa de cap plaça senyalitzada en l'aparcament subterrani. L'estudi proposa senyalitzar una desena de places de forma inicial. En qualsevol cas, caldrà que el promotor eviti que les motocicletes dels seus clients estacionin sobre les voreres o altres espais destinats als modes no motoritzats.

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 **66 places per a bicicletes** (1 places d'aparcament per cada 100 m² de sostre). L'estudi proposa crear inicialment 20 places d'aparcament i ampliar l'oferta progressivament en cas que la demanda ho justifiqui. Es recomana destinar per a aparcament de bicicletes uns espais d'accés còmode i directe.

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 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. 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 descriu l'accessibilitat per a les mercaderies. L'accés s'efectua directament des del carrer Ciències, a nivell de carrer, per accessos diferents als de l'aparcament.

No es concreta la disponibilitat de molls de càrrega i descàrrega interiors, ni de la superfície destinada a magatzem, que hauria de ser d'un mínim del 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 segons l'eina AMBIMOB-U, diferenciant per tipus de vehicle i de carburant. S'obté que les emissions de NOx es reduiran en 4,06 tones/any mentre que les de PM10 es reduiran en 4,73 tones/any.

11. Mesures correctores

Xarxa transport públic

L'estudi proposa, tal i com ja es fa a IKEA Montigalà, que l'establiment descompti de l'import de la compra el preu del bitllet del transport públic. L'estudi esmenta que IKEA Gran Via efectua també descomptes dels peatges utilitzats per accedir-hi (sota alguns requeriments que no s'especifiquen).

S'esmenten les actuacions previstes pel PITC, el PTVC i el pdM.

Xarxa bàsica per a vehicles

L'estudi proposa reservar places d'aparcament preferent per a vehicles menys contaminants (elèctrics, híbrids...) més a prop de les entrades a la botiga.

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, així com també quines són les alternatives d'accés en transport públic.

En relació a 'carsharing', IKEA potencia l'ús d'Avancar entre els treballadors/es, i preveu ampliar els acords per aconseguir descomptes també per als clients.

Xarxa de vianants i bicicletes

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

No obstant això, l'estudi proposa aconseguir una parada Bicing davant de l'establiment comercial, tot i que aquest sistema de bicicleta pública se circumscriu a la ciutat de Barcelona.

12. Mobilitat i gènere

L'estudi aporta dades d'IKEA que mostren que el 79% dels visitants són del gènere femení.

13. Proposta de finançament

L'estudi no efectua cap proposta de finançament, donat que no es proposen millores sobre les xarxes.

14. Conclusions

Es considera que l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada de la *Modificació puntual del PGM en l'àmbit discontinu format per la parcel·la IKEA Gran Via i per la parcel·la municipal situada en l'àmbit del Complex Direccional de Bellvitge. Proposta d'ampliació de l'establiment IKEA Gran Via (implantació singular)*, a l'Hospitalet de Llobregat, 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. No obstant això s'estableixen unes **condicions** relatives al seu desenvolupament, que s'hauran de tenir en compte de cara a la redacció dels corresponents instruments de planejament derivat, la tramitació de la llicència comercial, en els projectes constructius o en les mesures de gestió que correspongui:

- En relació al **càlcul de la mobilitat generada**, l'estudi de mobilitat podrà aplicar una ràtio de mobilitat inferior a l'actual per a l'increment de mobilitat generada (prenent com a mínim la ràtio que proposa el Decret 344/2006 per a sostre comercial). Aquesta nova mobilitat caldrà sumar-la a la generada per l'establiment en l'actualitat, per tal d'analitzar l'impacte a futur (a 10 anys).
- Amb el càlcul de la nova mobilitat generada, caldrà tornar a analitzar la **relació oferta – demanda de les diferents xarxes**.
- Se sol·licita **aportar el corresponent informe del titular** de les vies que quedin afectades.

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.

Se sol·licita a l'Ajuntament de L'Hospitalet de Llobregat que, una vegada compti amb la informació relativa a les modificacions que es proposen en aquest apartat de conclusions, envii una còpia a l'Autoritat del Transport Metropolità.

Barcelona, 30 de novembre de 2012

Lluís Alegre i Valls
Cap del Servei de Mobilitat