

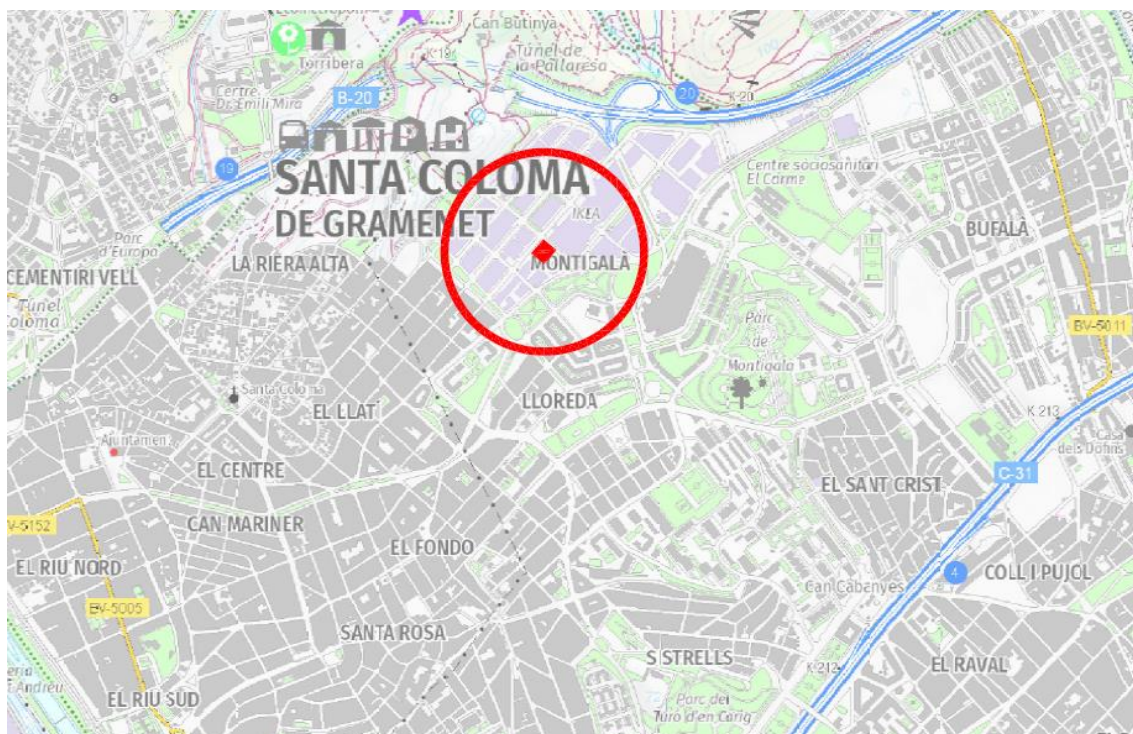
**Informe relatiu a l'Estudi d'avaluació de la mobilitat generada per la implantació d'un establiment comercial tipus "Basar" al barri de Montigalà (Badalona)**

**Municipi de Badalona**  
**Comarca del Barcelonès**  
Promotor: no s'especifica  
Redactor de l'EAMG: Intra

## 1. Antecedents

L'àmbit objecte d'estudi s'ubicarà al carrer Bèlgica, 34 del barri de Montigalà de Badalona. Es tracta d'un establiment que oferirà en règim d'autoservei un ampli conjunt de productes de consum quotidià i no quotidià (tipus basar) i que comptarà amb una superfície de venda de 3.718,87 m<sup>2</sup> (i una superfície de sostre de 4.019,07 m<sup>2</sup>).

L'establiment està situat dins de la Trama Urbana Consolidada del municipi de Badalona i ocuparà una nau aïllada existent (que en l'actualitat s'hi ubicava l'empresa Badebaño, S.A).



Al setembre de 2021, l'ATM va emetre un primer informe referent a aquest establiment, el qual era favorable però s'indicaven 7 condicions o aspectes a esmenar. En data a 5 de novembre, l'ATM ha rebut documentació complementària respecte a aquest expedient, motiu pel qual s'emet el present informe.

## 2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'Estudi d'avaluació de la mobilitat generada, als continguts de la llei de la mobilitat, i s'aplicaran com a criteris els establerts en el Decret 344/2006, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada.

Tot i que segons el Decret 344/2006 aquest nou establiment comercial no esdevé una implantació singular perquè no esdevé un “*establiment comercial, individual o col·lectiu, amb superfície de venda superior a 5.000 m<sup>2</sup>*”; segons la disposició addicional sisena del Decret Llei 1/2009 d'ordenació dels equipaments comercials, “*tenen la consideració d'implantacions singulars d'acord amb el Decret 344/2006, de 19 de setembre, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada, tots els establiments comercials amb una superfície de venda igual o superior a 2.500 m<sup>2</sup>*”. Per tant s'analitzarà el present estudi de mobilitat com a implantació singular d'un nou establiment comercial.

El desenvolupament d'aquest projecte suposarà un increment de la mobilitat actual, conseqüència de la implantació d'una superfície comercial construïda de 4.019 m<sup>2</sup> amb una sala de venda de 3.719 m<sup>2</sup>.

Tenint en compte que es tracta d'una implantació singular, ubicada dins l'àmbit de qualitat de l'aire i que comptarà amb un màxim de més de 5.000 desplaçaments al dia, resulta necessari que una vegada implantat l'establiment es faci el corresponent pla de desplaçaments d'empresa. Aquest compromís s'incorpora en la documentació aportada com a mesura correctora a implementar.

## 3. Estimació de la demanda de mobilitat generada

L'estudi analitza diferents fonts per calcular la generació de desplaçaments d'un establiment comercial. En concret mostra les ràtios que fixa el **Decret 344/2006** per a usos comercials (50 viatges/100m<sup>2</sup> de sostre comercial), i les ràtios recomanades en el **Document d'indicadors de mobilitat als grans equipaments comercials** de la Direcció General de Comerç.

L'EAMG utilitza les ràtios indicades en l'Informe d'indicadors de mobilitat als grans equipaments comercials per als “hipermercats”.

L'estudi de mobilitat estima que l'establiment comercial suposarà un increment de la mobilitat actual en un total de **3.422 desplaçaments els divendres i 5.132 desplaçaments els dissabtes**.

La taula següent mostra la mobilitat generada en dissabte segons l'EAMG (utilitzant les ràtios del Document d'indicadors de mobilitat als grans equipaments comercials) i segons el Decret 344/2006.

Usos	Sostre (m <sup>2</sup> )	Venda (m <sup>2</sup> )	Viatges generats (m <sup>2</sup> ) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
Comercial	4.019,07	3.718,87	2.010	5.132
<b>TOTAL</b>	4.019,07	3.718,87	2.010	<b>5.132</b>

L'estudi analitza la distribució horària dels clients i dels treballadors/es. Els clients registren una hora punta el divendres a la tarda (de 18 a 20 h), i durant el dissabte hi ha un major volum de desplaçaments, tot i que lleugerament més homogeni durant tot el dia.

Des de l'equip redactor del present informe accepta la previsió de nova mobilitat generada.

L'estudi incorpora informació del patró de mobilitat de la ciutat de Badalona continguda al Quadern de mobilitat de Badalona. No obstant això, indica que el patró de mobilitat que tindrà el basar no resulta equiparable al global de la ciutat i considera un repartiment modal molt més basat en l'ús del vehicle privat.

L'estudi presenta el repartiment modal de la nova mobilitat pels divendres i pels dissabtes, i en cada cas també ho fa per franges horàries.

Repartiment modal proposat	A PEU / BICI	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT
<b>Divendres</b>			
% quota modal	13,9%	11,4%	74,7%
Viatges en hora punta (totals)	487	389	2.555
<b>Dissabtes</b>			
% quota modal	15,8%	9,4%	74,8%
Viatges en hora punta (totals)	811	481	3.838

Pel que fa als desplaçaments previstos en vehicle motoritzat, l'estudi preveu una ocupació dels vehicles tant pels divendres com pel dissabte:

	Divendres		Dissabte	
	Clients	Treballador/a	Clients	Treballador/a
Turisme	1,8	1,3	2,0	1,2
Moto	1,1	1,1	1,1	1,1

Des de l'equip redactor del present informe accepta la proposta de repartiment modal proposat.

#### 4. Mobilitat en vehicle privat

Pel que fa a la xarxa viària d'accés a l'àmbit d'estudi, l'EAMG descriu la xarxa viària, diferenciant la xarxa de connexió externa i la xarxa de proximitat.

Pel que fa a la xarxa bàsica de connexió externa descriu la Ronda de Dalt (B-20), la Ronda Litoral (B-10) i l'autopista C-31.

Per altra banda, la xarxa viària d'accés al sector està formada pels carrers de Bèlgica, d'Irlanda, la rambla de França, l'av. de la Comunitat Europea i l'av. Dinamarca.

L'EAMG indica que tenint en compte el moment de fer el treball de camp (en plena pandèmia), no s'ha fet recomptes de trànsit. Per contra, mostra dades del nivell de servei a les vies del voltant de l'àmbit d'estudi (dades de 2010) extretes del Pla de Mobilitat Urbana de Badalona. Segons aquesta informació no hi ha un nivell de saturació del trànsit rodat important a les vies de l'entorn.

S'incorpora gràficament la informació referent a la xarxa viària bàsica i els itineraris d'accés a l'establiment.

Referent a l'aparcament, es descriu que l'oferta d'aparcament en calçada als carrers del voltant no és regulat. Segons el treball de camp l'ocupació de les places és elevada si bé hi ha alguns llocs lliures.

Des de l'equip redactor del present informe accepta la informació aportada.

## **5. Xarxa de transport públic**

L'àmbit d'estudi compta amb 8 línies diürnes d'autobús situades a menys de 500 m del futur hipermercat. Es tracta de línies que donen un servei urbà / metropolità. En concret es tracta de les línies M1, M19, B2, B4, B15, B23, B29 i B80. Per cada línia d'autobús en descriu el recorregut, l'horari de servei i la freqüència de pas, segons si es tracta de dies feiners, dissabtes o festius.

S'incorpora un inventari fotogràfic de les parades més properes a l'àmbit i un plànol de l'oferta de bus urbana i metropolitana entorn del sector en estudi amb la localització de les parades.

També s'indica que hi ha una parada de taxi a poc més de 200 metres de l'establiment.

També s'incorpora una mínima informació qualitativa referent a la demanda d'aquestes línies de transport públic.

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

Els desplaçaments a peu fins a l'establiment presenten alguns aspectes millorables. D'una banda, el pendent d'alguns vials supera el 8% i per l'altra la major part dels passos per a vianants situats al nord de l'establiment no compten amb bones condicions d'accessibilitat.

L'EAMG mostra sobre plànol, l'amplada de la vorera i el pendent de l'entorn de la implantació singular.

Quant a la mobilitat amb bicicleta, el Polígon Industrial de Montigalà no disposa de bona connexió amb la xarxa de carrils bici de Badalona, si bé el PMU de Badalona (2011) preveu una xarxa de carrils bici prevista que connectaria a uns 250 m del Basar amb la zona sud del municipi (no executada). En aquest sentit l'accés en bicicleta al Basar cal fer-ho amb convivència amb vehicle privat per la calçada.

S'aporta una mínima caracterització de la demanda actual dels modes de mobilitat activa.

Des de l'equip de redacció del present informe s'accepta la informació aportada.

## **7. Incidència de la mobilitat generada**

Pel que fa a la incidència del **vehicle privat**, l'estudi considera que seran desplaçaments majoritàriament de proximitat i indica que en hora punta de dissabte (de 18 a 19h) aquests seran de 91 cotxes i 13 motos d'entrada i 76 cotxes i 11 motos de sortida. L'estudi indica que el nou trànsit serà assumible per la xarxa actual, i mostra el mapa de trànsit habitual de Google.

En relació a la prognosi de trànsit a 10 anys vista, l'EAMG aporta informació del PMU per indicar que l'escenari futur preveu més una reducció que no un increment, i apunta que encara que es produís un increment del 10% del trànsit en hora punta, els nivells de servei continuarien essent òptims.

Referent als desplaçaments en modes **no motoritzats**, es preveuen els següents pics superiors a 40 desplaçaments d'entrada i de sortida en hora punta del dissabte. L'estudi menciona que l'accessibilitat a l'establiment comercial no està garantida per la inexistència de passos de vianants en els carrers d'accés.

Pel que fa al **transport públic**, els pics màxims de nova mobilitat són:

	Divendres		Dissabte	
	Entrada	Sortida	Entrada	Sortida
Hora punta	19	24	27	22

L'estudi indica que tenint en compte la demanda actual (més de 30 expedicions en hora punta dels dies laborables i més de 20 als dissabtes), l'increment de mobilitat generada en bus no col·lapsarà les expedicions existents.

Des del l'equip redactor del present informe s'accepta la informació facilitada.

## 8. Estimació de la demanda d'aparcament

Pel que fa a les places d'aparcament a reservar fora de calçada, el Decret 344/2006 estableix l'obligació de reservar places fora de la via pública destinades a aparcament per a bicicletes en tots els usos, i per a turismes i motocicletes en cas d'ús residencial, d'estacions de ferrocarril i d'autobusos interurbans.

El Decret 378/2006 d'equipaments comercials contempla la necessitat de reservar 12 places/100 m<sup>2</sup> de superfície de venda per a "hipermercats petits".

L'EAMG estima l'ocupació de vehicles que hi haurà, per hores, per turismes, motociccles i bicicletes/VMP; tant per divendres com per dissabtes. Estima la següent demanda màxima en dissabte: 71 places de turismes, 11 places de motos i 8 places de bicicleta/VMP.

Quant a la reserva **d'aparcaments per a bicicletes/VMP**, l'estudi proposa la previsió d'una dotació de 41 places, si bé inicialment es proposa disposar de 14 places (i 3 més per a VMP), ampliable a posteriori segons la demanda.

Pel que fa a la reserva de **places d'aparcament per a vehicles motoritzats**, segons el Decret 378/2006 cal reservar 112 places d'aparcament mínimes. Tot i així l'EAMG redueix la previsió d'aparcament per a turismes a 73 places d'acord amb la demanda màxima per hores que es preveu, i 12 més per a les motocicletes.

En la següent taula hi ha el dimensionament de l'aparcament segons les ràtios previstes pel Decret 344/2006 per a bicicletes i el Decret 378/2006 per a vehicles motoritzats i (entre parèntesis) s'indica la dotació prevista en l'estudi.



Usos	Sostre (m²)	Venda (m²)	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turisme	Total aparcaments motocicleta
comercial	4.019,07	3.718,87	41 (41)	112 segons normativa sectorial (73)	0 (12)
<b>TOTAL</b>	4.019,07	3.718,87	<b>41 (41)</b>	<b>112 (73)</b>	<b>0 (12)</b>

En relació a la previsió de punts de recàrrega elèctrica per a vehicles, l'estudi contempla la dotació que estableix el Reial Decret 1053/2014, i en fa una previsió de 2 punts. L'estudi també fa referència a la normativa d'accessibilitat, i preveu la implementació de 2 places per a PMR.

En relació a l'aparcament de turismes, des de l'ATM seguint les directrius i estratègies dels diferents plans aprovats no es promou en cap cas sobredimensionar la dotació d'aparcament. En el cas del present EAMG, s'accepta la dotació disposada, tenint en compte que permetrà donar resposta a les necessitats d'aparcament de l'establiment.

## 9. Distribució Urbana de Mercaderies

El Decret 344/2006 assenyala que:

- En el cas d'estudis d'avaluació de la mobilitat generada referent a projectes de grans o mitjans establiments comercials s'ha de tenir en compte que:
  - a) Han de disposar d'un moll o d'un espai mínim de 3x8 m de càrrega integrat a la instal·lació o situat en terrenys edificables del mateix solar, en cas de superfície de venda superior a 1.300 m<sup>2</sup>.
  - b) A partir d'aquesta superfície, pels següents 5.000 m<sup>2</sup> de superfície de venda, han de disposar d'un altre moll addicional de les mateixes.
- A l'elaboració dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada s'ha de tenir en compte, a fi de reduir el nombre d'operacions de càrrega i descàrrega, que els locals comercials han de destinar per a magatzem un mínim d'un 10% del sostre, tret que es tracti d'activitats comercials que per les seves característiques especials, justifiquin adequadament la manca de necessitat de magatzem per als seus productes.

S'indica que l'establiment disposarà d'un magatzem a l'interior de l'edifici, amb 2 places de 3\*8 m destinades a la càrrega i descàrrega de mercaderies. L'horari de la càrrega i descàrrega de mercaderies s'ajustarà als horaris que determini l'Ajuntament.

Tenint en compte les superfícies de sostre total i de venda de l'establiment, l'establiment no disposa d'un espai de magatzem amb una superfície mínima del 10% del sostre. No obstant això, s'indica que tenint en compte les característiques de l'establiment, l'espai de venda ja té la funció d'emmagatzematge. Des de l'ATM s'accepta aquest raonament, si bé caldrà evitar cap tipus d'impacte dels materials a emmagatzemar o de venda sobre qualsevol dels itineraris de mobilitat o places d'aparcament tant interns com de fora l'espai públic.

## **10. Mesures correctores**

L'EAMG considera que les diferents xarxes de transport podran absorbir l'increment de demanda generada per la implantació del nou establiment comercial. Tot i així, es creu necessari endegar algunes mesures correctores.

### **Xarxa de transport públic**

No es proposa cap mesura correctora en relació a l'oferta de transport públic ni a les seves infraestructures, si bé es preveu destinar 5.000 € en la promoció del transport públic.

### **Xarxa bàsica per a vehicles**

L'estudi preveu la reserva de 73 places d'aparcament per a turismes i 12 per a motos. Es contempla habilitar 2 punts de recàrrega per a vehicle elèctric i 2 places PMR.

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

A nivell d'accessibilitat, l'estudi proposa que l'establiment incorpori les millores d'accessibilitat a:

- Els 4 passos de vianants de la cruïlla Bèlgica / Irlanda
- Incorporar els passos de vianants que connecten amb la parada de bus de la cruïlla Alemanya – Bòsnia Hercegovina i adaptar a PMR els passos de vianants semaforitzats de la cruïlla Bòsnia Hercegovina / Bèlgica.
- Els 8 passos de vianants de la cruïlles Alemanya / Bòsnia Hercegovina i Irlanda / Bòsnia Hercegovina que donen accés a la parada de bus
- I adaptar a PMR els 4 passos de vianants semaforitzats de la cruïlla Bèlgica / Bòsnia Hercegovina que donen accés a l'establiment en estudi.

En relació a la mobilitat en bicicleta s'estableix una proposta de senyalització vertical/horitzontal tant en els vials de l'entorn del sector com en l'itinerari d'encaminament cap a la zona d'aparcament prevista per l'establiment.

Finalment també preveu que una vegada posat en funcionament es faci i tramiti el corresponent Pla de Desplaçaments d'Empresa (PDE).

## **11. Mobilitat i gènere**

L'estudi incorpora dades de mobilitat i gènere extretes del Quadern de la Mobilitat de Badalona, el qual analitza la mobilitat en dia feiner dels residents a Badalona, a partir de les dades de l'Enquesta de Mobilitat 2011.

Describeu diferències rellevants per gènere en la mobilitat, i indica el nou Basar no preveu la necessitat d'endegar propostes específiques per reduir la discriminació per qüestions de gènere, donada la bona oferta de transport públic existent.

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

L'estudi estima la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica a partir de l'eina AMBIMOB-U. L'estudi aporta el càlcul de la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica si bé s'observen incongruències tant en el nom del municipi que cita aquest apartat, com en els valors de l'ocupació del vehicle privat.

A banda de presentar els valors d'aquesta incidència en l'horitzó a 6 i 12 anys, s'esmenten tot mesures planificades per l'administració que suposaran una reducció en les emissions de contaminants a l'atmosfera.

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

L'estudi quantifica econòmicament les diferents mesures correctores proposades, i estima un cost total de **31.526 €**.

Des de l'ATM s'accepta la previsió econòmica de les mesures correctores proposades.

### **14. Conclusions**

L'Estudi d'avaluació de la mobilitat generada per la implantació d'un establiment comercial tipus "Basar" al barri de Montigalà (Badalona), compta amb els elements necessaris per aconseguir una mobilitat sostenible, d'acord amb els principis de la Llei de la Mobilitat 9/2003 i del propi Decret 344/2006, per la qual cosa s'emet **informe favorable**.

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.

Vistiplau

Xavier Sanyer Matías  
Cap del Servei de Mobilitat

Lluís Alegre Valls  
Director de l'Àrea de  
Mobilitat