

Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada per la implantació d'un centre comercial "El corte Inglés" en Ronda Alfons XII – Carrer Miquel Biada

Municipi de Mataró

Comarca del Maresme

Promotor: El Corte Inglés

Redactor EAMG: Consultora DOYMO

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 la implantació d'un centre comercial "El Corte Inglés" en Ronda Alfons XII – Carrer Miquel Biada del municipi de Mataró.

1. Antecedents

L'empresa El Corte Inglés promou la redacció de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada per la implantació d'un centre comercial en Ronda Alfons XII – Carrer Miquel Biada.

El centre comercial s'ubica en un indret on l'Ajuntament de Mataró ja va tramitar un EAMG per al mateix motiu.

En data 25 de juliol de 2007, l'ATM va emetre informe favorable a l'EAMG enviat per l'Ajuntament de Mataró. Tanmateix va imposar algunes condicions a realitzar en el moment de desenvolupar el centre comercial.

Es procedeix a informar de nou l'EAMG, tenint en compte que des de l'Ajuntament de Mataró s'ha informat que les condicions bàsiques del mateix són similars a les del document anterior i que s'han introduït les prescripcions formulades per l'ATM.

En el nou document no s'indica quin és el sòl afectat per la implantació del nou centre comercial, tanmateix el sostre és de 23.986 m².

2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada per la implantació d'un centre comercial "El Corte Inglés" en Ronda Alfons XII – Carrer Miquel Biada 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 23.986 m² de sostre comercial,

3. Estimació de la demanda de mobilitat generada pel nou sector

D'acord amb els criteris d'avaluació de la mobilitat de la proposta de decret, l'informe de mobilitat del pla estima en **18.678 desplaçaments** que es generaran al sector en dies feiners i **33.954 desplaçaments en dissabte**, per als dos sentits de la marxa.

Usos	Àrea (m ²) o m ² platja	Sostre edificable (m ²)	Viatges generats (m ²) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
comercial		23.986,00	11.993	33.954
TOTAL	-	23.986,00	11.993	33.954

Els valors utilitzats per al càlcul de la mobilitat generada es consideren correctes, doncs s'ha tingut en compte les característiques del centre comercial i no s'han utilitzat els valors del Decret.

Pel que fa al repartiment modal observat a la zona, l'estudi estima el repartiment modal per al vehicle privat en un 45% pel que fa als clients i un 6% pel que fa als treballadors.

L'estudi aplica una ràtio d'ocupació dels vehicles per a clients entre 1,78 (feiner) i 1,96 (dissabte) persones per vehicle. Per als treballadors utilitza 1 persona per vehicle.

Pel que fa al transport públic, l'estudi fa una previsió de 25% del total dels desplaçaments, i per a la marxa a peu i la bicicleta, un 30%.

Repartiment modal proposat	A PEU	BICICLETA	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT
% quota modal	30,0%		25,0%	45,0%
Viatges / dia feiner	10.186		8.489	15.279

Tots els valors semblen força raonables, tret del repartiment modal per als treballadors, doncs sembla excessivament baix el 6%, ates les pautes de mobilitat de la ciutat de Mataró. Aquest aspecte tan sols pot influir en la demanda d'aparcament, pel que caldrà que el Corte Inglés apliqui una política important de promoció del transport públic i els modes no motoritzats entre els seus treballadors si vol assolir les quotes que es proposen.

4. Demanda de trànsit

L'estudi incorpora les dades de trànsit del viari existent que permeten avaluar l'impacte del nou sector sobre la xarxa. Els dissabtes es produeix una hora punta cap a les 19 hores de la tarda i 338 veh / 30 minuts com a màxima entrada. Els laborables es produeix una hora punta cap a les 18:30 hores de la tarda i 200 veh / 30 minuts com a màxima entrada.

5. Xarxa de transport públic

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

- 3 línies d'autobús de transport urbà, 3,6 i 8, que passen properes al sector, però tocant al sector tan sols en un dels dos sentits.
- 3 línies d'autobús de transport urbà que circulen una mica més llunyanes al centre comercial, 3,6 i 8.
- 3 línies interurbanes d'autobús C-1, C-10 i C-20 que tenen parada davant mateix del centre comercial.
- 2 línies interurbanes, C2 i Mataró-Granollers, que circulen a 400 metres de l'emplaçament, per la plaça Granollers.

Les línies C-10 i C-20 cobreixen bona part de la comarca del Maresme, però la C-20 té una freqüència baixa els dissabtes.

L'estació de RENFE a 1.000 metres de l'emplaçament del centre comercial. A més llarg termini hi ha prevista una nova estació Mataró Centre a menys de 500 metres del centre comercial.

6. Xarxa de vianants i bicicletes

Els carrers Alfons XII i Miquel Biada tenen actualment una afluència important de vianants amb valors de 2.900 i 4.000 persones per dia, sense problemes de saturació.

L'estudi indica que els vials que connecten amb les estacions ferroviàries actual i futura presenten voreres de 1,5 metres d'ample. L'itinerari fins a la plaça Granollers en cavi té voreres d'ampla útil 2,8 metres.

Tots els itineraris analitzats presenten passos adaptats.

Pel que fa a la bicicleta, actualment a Mataró té un nivell d'ús testimonial, degut a que la xarxa és inconnexa i reduïda. El carril bici més proper es troba a 400 m de l'emplaçament del centre comercial. Tanmateix el PMU preveu carrils bicis molt propers a aquest emplaçament.

7. Incidència de la mobilitat generada en la xarxa viària i el transport públic

En general l'estudi considera que la nova demanda no generarà problemes sobre el viari actual, doncs els carrers on se situa l'establiment no estan saturats i es fan millores per a reduir l'impacte dels creixements dels vehicles. Tot i això, cal tenir present els increments en la Ronda Alfons XII, on la nova mobilitat en vehicle privat pot generar problemes de saturació, tot i els resultats del model.

Així mateix s'ha estudiat la incidència dels accessos de l'aparcament donant-los-hi una configuració que minimitza l'impacte de les possible cues en els seus accessos.

De l'estudi es desprèn que existeix un factor favorable pel que fa a la mobilitat generada: el fet que la mobilitat en els darrers temps ha disminuït en la zona respecte a valors de l'any 2007 la.

Pel que fa al transport públic, l'estudi detecta que caldrà incrementar el nombre de serveis en l'hora punta de dissabte, però considera que la resta de serveis podran absorbir la demanda generada.

Pel que fa als vianants l'estudi afirma que totes les voreres tindran prou capacitat per absorbir la mobilitat generada, tanmateix cal tenir present que es tracta d'una mobilitat de passeig, que podria no comportar-se d'acord amb els paràmetres del manual de capacitat i per tant ser menys fluida del que es diu a l'estudi. En aquest sentit es recomana que hi hagi una reserva important d'espais per a permetre l'acció de passejar vinculada a les compres.

Pel que fa a la bicicleta es troba a faltar una anàlisi de l'afectació de la proposta sobre la zona on hi ha l'emplaçament del centre comercial, doncs alguns dels carrers poden tenir uns nivells de trànsit que no permetin el seu ús compartit de bicicleta i cotxe (Cas de Miquel Biada) tot i ser zona 30.

8. Estimació de la demanda d'estacionament i els accessos de l'aparcament.

L'informe calcula les places d'aparcament a preveure, estimant-les en un valor aproximat a 871 places. Aquest valor és molt superior al que preveu la normativa urbanística de Mataró que seria de 480 places o el Decret 378/2006 d'equipaments comercials que en resultaria 720.

Usos	Àrea (m ²) o ml platja	Sostre edificable (m ²)	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turisme	Total aparcaments motocicleta
comercial		23.986,00	240	871	64
TOTAL	-	23.986,00	240	871	64

L'estudi fa una sèrie de consideracions per acabar proposant un aparcament de 718 places sota l'edifici amb 200 més per a concessió i la resta en el propi viari.

També indica que cal reservar 10 places per a PMR.

L'estudi indica que cal reservar 64 places de moto. 32 a l'aparcament.

Pel que fa als accessos de l'aparcament es determina que cal fer-ne 2 d'entrada i 2 de sortida amb doble vial i situats en el carrer Miquel Biada. Es considera aquest l'aspecte més deficient del treball, doncs el càlcul no està detallat i el plànol dels accessos té una escala inapropiada per a aquest tipus de detall. Val a dir que el treball diu que caldrà reforçar l'operatiu de sortida en les hores punta, el que fa pensar en un sistema d'accessos infradimensionat.

Cal analitzar el sistema perquè permeti l'accés diferenciat cotxe-moto i així garantir una gestió tarifària diferent.

Pel que fa a les bicicletes l'estudi proposa situar 40 places a l'interior de l'aparcament i 60 a l'exterior. Aquestes places han de ser ampliables fins a les 240 de l'estudi.

9. Càrrega i descàrrega

La càrrega i descàrrega es farà al seu interior, en una superfície de 900 m² aproximadament i en horari no coincident amb el públic.

10. Indicadors de gènere

L'estudi incorpora indicadors de gènere i edat i algunes recomanacions relatives a l'enllumenat i el nombre de bancs a disposar per facilitar l'ús del transport públic a aquests col·lectius.

11. Mesures correctores

Xarxa bàsica per a vehicles

L'estudi proposa diferents increments de capacitat de les vies properes que han de millorar la fluïdesa del trànsit en el sector.

Un carril més d'accés als carrers Velázquez i Torrijos per incrementar la seva capacitat i diverses supressions d'aparcament per millora les condicions de maniobrabilitat de la zona.

L'estudi proposa coordinar els senyals dels accessos de l'aparcament amb la semaforització de les cruïlles, la qual cosa millorarà, ben segur, la mobilitat d'aquest entorn.

També s'ha inclòs la senyalització per a un itinerari alternatiu al camí Ral.

Pel que fa als vehicles pesats dissenya uns itineraris que semblen del tot necessaris per al bon funcionament del centre comercial.

L'estacionament

L'estacionament proposat parteix d'un model de mobilitat basat sobretot en el vehicle privat. En aquest sentit és important atendre la recomanació de l'estudi sobre l'estacionament de motos que és necessari dimensionar.

Xarxa Transport públic

L'estudi considera que les darreres modificacions de la xarxa urbana d'autobusos connecten correctament i amb suficient capacitat el centre comercial amb l'estació de la RENFE, molts sectors de la ciutat i bona part del Maresme.

Tanmateix, des de l'ATM, es considera que els dissabtes a la tarda seria necessari reforçar els serveis.

També fa esment a la necessitat de donar prioritat en transport públic en les cruïlles semafòriques properes a l'emplaçament incloent el transport interurbà.

L'estudi proposa una parada de taxis propera a l'emplaçament del centre comercial.

Mobilitat dels treballadors

L'estudi fa una proposta per donar un servei de mobilitat sostenible per als treballadors del centre comercial, que es considera molt adient. Cal incentivar al màxim l'ús dels transports públics existents. En aquest sentit el centre comercial pot analitzar les modalitats de targetes que li siguin de més utilitat de cara de donar aquest als seus treballadors, probablement fent un pla de desplaçament dels treballadors un cop estigui en funcionament el centre comercial.

Xarxa de vianants

Les propostes de l'estudi es consideren correctes. Tot i això cal analitzar amb valors més restrictius la capacitat dels itineraris principals.

Xarxa de bicicletes

Les propostes de l'estudi es consideren correctes. Tot i això cal analitzar les zona de pacificació de l'entorn del centre comercial doncs es poden produir canvis en la tipologia del vial degut a l'increment de demanda que impossibilitin la convivència bicicleta i vehicle, sobretot en la coincidència en hora punta.

12. Finançament de les càrregues originades per la mobilitat

L'estudi considera que no cal afegir cap cost de finançar el reforç del transport públic. Des de l'ATM es considera que sí que caldria valorar el reforç dels dissabtes la qual cosa deixa a la consideració de l'ajuntament de Mataró.

Cal recordar que també s'han de finançar la resta de costos derivats de la implantació del centre comercial referents a la millora dels accessos per als vianants, bicicletes, transport públic i demés recomanacions de l'informe.

13. Conclusions

Es considera que l'informe l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada **de la implantació del centre comercial "El Corte Inglés" en Ronda Alfons XII – Carrer Miquel Biada**, 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 a l'aprovació de l'instrument de planificació que es tramita. No obstant això s'estableixen unes **condicions** relatives al seu desenvolupament, que s'hauran de tenir en compte en la redacció dels corresponents instruments de planificació derivat, en els projectes constructius o en les mesures de gestió que correspongui:

- Cal detallar i incorporar amb major detall els aspectes relatius a les mesures que cal prendre per a evitar l'impacte dels accessos de l'aparcament a la via pública i en el seu interior.
- Cal detallar el reforç en transport públic que caldrà els dissabtes a la tarda i preveure com es gestionarà i qui es farà càrrec del seu finançament.

Es recomana que en la redacció dels projectes constructius es tinguin presents les recomanacions d'aquest informe, així com les de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada. 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 al Promotor que una vegada compti amb la informació relativa a les condicions que es proposen en aquest apartat de conclusions envii una còpia a l'Autoritat del Transport Metropolità.

Barcelona, 2 de novembre de 2011

Vist-i-plau

Lluís Alegre i Valls
Cap del Servei de Mobilitat

Marc A. García i López
Director tècnic