

Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada de la Modificació Puntual del Pla General d'Ordenació UA-87 dels Entorns Biada

Municipi de Mataró

Sol·licitant: Ajuntament de Mataró

Promotor: Ajuntament de Mataró

Redactor de l'EAMG: Gintra

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 Pla General d'Ordenació dels *Entorns Biada*, a Mataró.

1. Antecedents

En data 18 de març de 2008 l'ajuntament de Mataró va trametre l'EAMG de la Modificació Puntual del PGOU de Mataró als *Entorns del carrer Biada*. Des de l'ATM es va emetre informe favorable a l'EAMG.

En data 13 de juliol de 2009 l'Ajuntament de Mataró va aprovar inicialment una nova Modificació Puntual del PGOU de Mataró als *Entorns del carrer Biada*, aquesta es formulava per tal de modificar l'àmbit del EAMG anterior, traient el sector Torrijos i alhora fent una modificació dels paràmetres d'edificabilitat del sector Goya, en el que es diu ara Polígon d'actuació urbanística (UA-87) entorns Biada, que anteriorment tenien ús industrial i proposava nous espais mixtes, que incorporaven usos residencials i terciaris, així com un nou CEIP de dues línies. Des de l'ATM es va emetre informe favorable a l'EAMG.

En data 19 de maig de 2014 l'Ajuntament de Mataró ha tramès l'Aprovació inicial de la Modificació puntual del Pla general d'ordenació municipal relativa a la "UA-87" Entorns Biada". Un dels trets més destacables és la reubicació, a la cantonada dels carrers Miquel Biada i Tetuan, del conjunt industrial-nau,edicles i xemeneia- de l'antiga fàbrica de Fàbregas i de Caralt destinada a ús privat terciari.

L'àmbit de l'actuació es troba en un entorn totalment urbanitzat, al centre de Mataró, a la zona coneguda com a 'Eixample Sud'. El sector, que és discontinu, ocupa una superfície total de 19.480 m², i limita amb els carrers de Biada, Ronda Prim – Velázquez –, Tetuan i Lluro.

El sector actualment hi allotja principalment usos industrials i terciaris, en alguns casos amb edificacions obsoletes o infrautilitzades.

Cal destacar la proximitat del sector a un nou centre comercial de prop de 34.000 m² de sostre comercial, a la Ronda Alfons XIII – Carrer Miquel Biada (PMU-06 Illa 6 Fàbregas i de Caralt).

2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada de la Modificació Puntual del Pla General d'Ordenació dels *Entorns 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 21.429,00 m² de sostre residencial, que implica 260 nous habitatges tot i que cal fer uns ajustos per uns ja existents.
- La reducció de 358 m² de sostre destinat a usos terciaris.
- Una superfície de 3.926 m² destinada a ús d'equipament escolar (450 alumnes),
- Una zona verda de 3.513 m²

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

D'acord amb els criteris d'avaluació de la mobilitat del Decret, l'estudi de mobilitat estima un total de **2.146 desplaçaments/dia**, considerant tots els futurs desenvolupaments i descomptant la mobilitat provocada pels usos actuals del sector (una disminució de 1.039 viatges/dia causats per la desindustrialització, 3.154 pel comerç existent i 405 pel residencial existent).

La taula següent mostra la mobilitat generada segons els ratis que indica el Decret i l'Estudi de mobilitat. Cal especificar que el Decret quant als equipaments proposa un rati a partir dels m² de sostre. En aquest cas des de la redacció del present informe s'ha estimat la mobilitat a partir dels alumnes que faran ús del CEIP (450 alumnes, El valor resultant, d'uns 1.350 viatges/dia) .

Usos	Àrea (m²)	Sostre edificable (m²)
residencial		21.429,00
comercial		-1.672,00
oficines		1.314,00
industrial		-20.788,00
equip. hotelers		
equip. sanitaris		
equip. docents		3.926,00
equip. cult.-esp.-recre.		772,00
Total Altres equipaments		4.698
zona verda	3.513	
TOTAL	19.480,00	4.981,00

Usos	Àrea (m²)	Sostre edificable (m²)
residencial		21.429,00
comercial		-1.672,00
oficines		1.314,00
industrial		-20.788,00
equip. hotelers		
equip. sanitaris		
equip. docents		3.926,00
equip. cult.-esp.-recre.		772,00
Total Altres equipaments		4.698
zona verda	3.513	
TOTAL	19.480,00	4.981,00

Usos	Àrea (m²)	Sostre edificable (m²)
residencial		21.429,00
comercial		-1.672,00
oficines		1.314,00
industrial		-20.788,00
equip. hotelers		
equip. sanitaris		
equip. docents		3.926,00
equip. cult.-esp.-recre.		772,00
Total Altres equipaments		4.698
zona verda	3.513	
TOTAL	19.480,00	4.981,00

El volum estimat de viatges que poden generar els habitatges del sector és d'uns **2.145 viatges/dia**, xifra igual a la que es deriva de l'aplicació del Decret.

El sostre comercial previst, considerant el rati que planteja el Decret (50 viatges/100 m² de sostre) pot generar una mobilitat de **menys 836 viatges/dia**. Les oficines previstes poden generar uns **197 viatges/dia** (15 viatges/100 m² de sostre).

El volum estimat de viatges que poden generar els espais lliures, aplicant el rati de 5 viatges per cada 100 m² de sòl, és d'uns **176 viatges/dia**.

El volum estimat de viatges que pot generar l'**equipament educatiu** és d'uns **1.350 viatges/dia**, aplicant el rati de 3 viatges/alumne.

L'estudi considera que la distribució modal actual de Mataró es manté al nou sector (segons una enquesta de mobilitat al municipi l'any 2002), amb un important component motoritzat: 45,7% vehicle privat (980 viatges/dia), 11,7% en transport públic (251 viatges/dia) i 42,6% a peu i en bicicleta (914 viatges/dia). L'estudi considera que l'ocupació dels vehicles privats serà de 1,2 pers/veh, el que implica un total de 818 veh/dia.

Des de la redacció del present informe es considera que donada la situació del nou sector, tan inserida a la trama urbana, i la mixtura d'usos proposada pel desenvolupament urbanístic, caldria suposar un repartiment modal on els mitjans 'tous' (peu i bici) tinguessin un paper més rellevant.

4. Mobilitat en vehicle privat

L'estudi descriu la demanda de la xarxa viària del municipi de Mataró. Es mostra l'aranya de trànsit 2002 – 2003 i les IMD.

5. Xarxa de transport públic

L'estudi concreta la xarxa de transport públic existent a l'àmbit d'estudi:

- 2 línies urbanes del servei Mataró Bus: l'L0 (Transversal oest – est) i l'L5 (sentit Hospital – estació de RENFE). S'explica la localització de les parades respecte del sector, l'oferta existent quant a expedicions/dia i freqüència de pas (entre 13 i 20 minuts), i la demanda de viatgers dels anys 2005 – 2006. Per altra banda, a la plaça Granollers, a uns 300m del sector hi efectuen parada 5 de les 6 línies urbanes.
- 4 línies interurbanes: la C1 (Mataró – Barcelona per autopista i 30 minuts d'interval de pas), la C10 (mateix origen – destinació i freqüència però per la N-II), la C20 (Mataró – Llavanes – Sant Vicenç de Montalt, cada 60 minuts) i la línia Mataró – Granollers, cada 60 minuts. Les dues primeres línies efectuen parada a una cantonada del sector, i les dues darreres a 250m (carrer Isern).

- Línia de rodalies Renfe C1. L'estació es localitza a uns 1.000m del sector, però una de les actuacions del PITC 1a fase (2006 – 2016) preveu la construcció de la nova línia orbital Mataró – Granollers – Sabadell – Terrassa i la variant de la línia C1, amb dues noves parades al centre de Mataró, a 500m i 650m del sector.

6. Mobilitat a peu i en bicicleta

L'estudi descriu les voreres i pendents dels carrers de l'entorn del sector. Les amplades varien entre 2 i 5m, i els pendents entre el 2% i el 5,4%.

El PMU del municipi contempla una xarxa cívica d'itineraris de vianants. Es mostra una aranya de vianants de la xarxa viària al voltant del sector i les previsions de carril bicicleta segons el PMU de Mataró.

Es mostra una aranya de vianants de la xarxa viària al voltant del sector i les previsions de carril bicicleta segons el PMU de Mataró.

7. Incidència de la mobilitat generada

L'estudi, amb el repartiment modal que considera, conclou que es generaran uns **818 cotxes/dia**, amb un índex d'ocupació d'1,2 pers/cotxe.

Quant a la incidència d'aquesta nova mobilitat sobre la xarxa viària, l'estudi descriu quins seran els vials que acolliran aquesta nova mobilitat: els 409 vehicles d'entrada es repartiran a parts iguals entre els 3 eixos principals d'accés (136 vehicles/vial i dia). La sortida es repartirà entre 2 possibles vials (205 veh/vial i dia). L'estudi conclou que aquesta demanda suposa un increment insignificant respecte de la demanda actual, per tant els nivells de servei es mantindran en el mateix estat que actualment. Tan sols destaca que el carrer més crític serà el carrer Lluro que té actualment un nivell de servei D i que segons l'estudi es manté.

Respecte de la resta de modes, l'estudi conclou que els **251 viatges/dia en transport públic** també podran ser absorbits fàcilment per l'oferta actual, pel que fa a la incidència de la nova mobilitat. Un 50% d'aquests seran interns (126) i la resta externs (30% transport per carretera i 20% ferrocarril, dels quals un 75% prendria l'L5 des de l'estació de tren fins al sector). Llavors el servei de Mataró Bus haurà d'assumir un total de 183 viatgers nous/dia. Aquests valors de nova demanda representen un 4 % de sobrecàrrega. Per tant, l'estudi conclou que l'oferta actual és suficient per absorbir la nova mobilitat en transport públic.

Quant als **914 viatges a peu i en bicicleta** l'estudi assumeix que no han de suposar cap problema de saturació en la xarxa viària del sector, sobretot si s'executen les previsions del PMU.

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 dels usos residencials

Utilitzant els valors dels annexos 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
residencial		21.429,00	520	260	130
comercial		-1.672,00	53		
oficines		1.314,00	13		
industrial		-20.788,00			
equip. hotelers			0		
equip. sanitaris			0		
equip. docents		3.926,00	196		
equip. cult.-esp.-recre.		772,00	8		
Total Altres equipaments		4.698	204		
zona verda	3.513		35		
TOTAL	19.480,00	4.981,00	825	260	130

Usos	Àrea (m²)	Sostre edificable (m²)	Total aparcaments bicicleta
residencial		21.429,00	520
comercial		-1.672,00	53
oficines		1.314,00	13
industrial		-20.788,00	
equip. hotelers			0
equip. sanitaris			0
equip. docents		3.926,00	196
equip. cult.-esp.-recre.		772,00	8
Total Altres equipaments		4.698	204
zona verda	3.513		35
TOTAL	19.480,00	4.981,00	825

Usos	Àrea (m²)	Sostre edificable (m²)	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turisme	Total aparcaments motocicleta
residencial		21.429,00	520	260	130
comercial		-1.672,00	53		
oficines		1.314,00	13		
industrial		-20.788,00			
equip. hotelers			0		
equip. sanitaris			0		
equip. docents		3.926,00	196		
equip. cult.-esp.-recre.		772,00	8		
Total Altres equipaments		4.698	204		
zona verda	3.513		35		
TOTAL	19.480,00	4.981,00	825	260	130

L'estudi assumeix valors molt similars que els mostrats a la taula anterior quant a l'oferta necessària d'aparcament per a bicicletes, de motociccles i de turismes.

L'estudi descriu que els aparcaments de bicicletes destinats a l'equipament educatiu s'hauran de col·locar en el recinte del mateix. Tanmateix es convenient reservar algun aparcament d'aquest equipament a l'exterior.

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.

També es té en consideració la reserva de **7 places** de 3 x 8m a la xarxa viària per a efectuar les operacions de C/D, per cada 8 establiments o per cada 1.000 m² de sostre destinat a comerç o per cada 2.000 m² de sostre destinat a oficines (el sector objecte d'estudi compta amb 5.257 m² de sostre destinat a activitats comercials i 1.314 m² de sostre destinat a oficines).

L'estudi de mobilitat indica sobre plànol la localització de la reserva d'aquestes places a la xarxa viària.

10. Mesures correctores

Xarxa Transport públic

L'estudi no proposa cap actuació de millora del transport públic i considera que la xarxa actual té prou capacitat per servir el sector.

Es mostra sobre plànol la localització de les parades (també una proposta de parada de taxis, al davant del futur centre comercial), així com els itineraris a peu a seguir fins a aquestes.

Xarxa bàsica per a vehicles

Es mostren sobre plànol les actuacions que preveu la MPPGO on es prepara que siguin zona 30 el carrer Francisco Goya, Tetuan i Iluro.

Es recomana que s'incorpori la senyalització de zona 30 en el carrer Miquel Biada, atès que s'ha suprimit el carril bicicleta.

També es mostra l'emplaçament de les zones de càrrega i descàrrega, així com la localització dels accessos als aparcaments soterranis.

S'habiliten aparcaments de motos. Atesa la proximitat d'un nou centre comercial **es recomana que s'incorpori la prohibició d'aparcar les motos en vorera**.

Xarxa de vianants i bicicleta

L'estudi esmenta que l'EAMG del centre comercial a la Ronda Alfons XII – carrer Miquel Biada preveu la reurbanització del carrer Biada amb una considerable ampliació de voreres, així com amb un carril bici segregat en l'eix Miquel Biada – Sant Benet, entre l'avinguda Lluís Companys i Rda Prim, i en cohabitació de vehicles fins a la plaça de Les Tereses.

Al mateix EAMG del centre comercial, es contempla l'adaptació a PMR dels itineraris de vianants entre el centre comercial i les parades d'autobús de la plaça Granollers, de la plaça Les Tereses i de l'Estació de tren. Es mostren sobre plànol els itineraris fins a les parades de transport públic. En un altre plànol es detallen els pendents dels vials (entre 0,6% i 5,5%) i la localització d'alguns aparcaments per a bicicletes a la via pública. Per tant, l'estudi conclou que amb aquestes actuacions previstes al PMU es garanteix la connexió amb les xarxes de vianants i bicicletes.

11. Conclusions

Es considera que l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada per la Modificació Puntual del Pla General d'Ordenació dels *Entorns Biada*, a Mataró, conté una bona part dels elements necessaris per a aconseguir una mobilitat sostenible, d'acord amb els principis de la Llei de la Mobilitat, per la qual cosa s'emet **informe favorable**.

Es recomana que en la redacció dels projectes constructius es tinguin presents les recomanacions d'aquest informe, així com les de l'estudi de mobilitat. 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, 27 de juny de 2014

Vist-i-plau

Lluís Alegre i Valls
Cap del Servei de Mobilitat

Marc A. García i López
Director tècnic