

Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada pel Pla Parcial 6 del sector Voramar II del Masnou

Municipi del Masnou

Comarca del Maresme

Promotor: Ajuntament de Barcelona

Redactor de l'EAMG: Intra

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 pel *Pla Parcial 6 del sector Voramar II*, al Masnou.

1. Antecedents

L'Ajuntament del Masnou promou el desenvolupament del Pla Parcial amb l'objectiu de dotar el municipi d'un teixit terciari i de serveis.

L'àmbit d'actuació ocupa un total de 23.358 m², compresos entre els carrers Gregal, Tramuntana, carrer 5 i el Torrent Malet, en direcció paral·lela al mar i a la Nacional II.

El sector es localitza a l'est del municipi. El Masnou compta amb 22.288 habitants (2009).

2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del *Pla Parcial 6 del sector Voramar II*, al Masnou, 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 6.590,5 m² de sostre comercial
- Nous espais per a activitats terciàries (oficines i serveis) que disposaran de 6.590,5 m² de sostre
- Es cedeix una superfície de 1.122 m² a equipaments
- Es destinen 5.297 m² a zona verda
- La vialitat ocupa 5.872 m²

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

L'estudi de mobilitat de la modificació puntual estima que el sector generarà un total de **4.800 desplaçaments/dia feiner, 2.400 per sentit**.

La taula següent mostra la mobilitat generada segons les ràtios que indica el Decret i l'Estudi de mobilitat (darrera columna):

Usos	Àrea (m²)	Sostre edificable (m²)	Viatges generats (m²) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
comercial	11.342,00	6.590,50	3.295	3.295
oficines		6.590,50	989	989
equipaments	1.242,00	1.122,00	224	224
zona verda	5.297,00		265	265
vialitat	5.872,00			
TOTAL	23.358	14.303,00	4.773	4.773

L'estudi de mobilitat aplica les ràtios proposades pel Decret 344/2006, per a tots els usos descrits a l'apartat anterior.

L'ús que genera més mobilitat és el comercial, amb un total de 3.300 viatges/dia. En segon lloc destaca la mobilitat generada per les oficines, de 1.000 viatges/dia.

En tercer lloc destaca la mobilitat generada per les zones verdes (265 viatges/dia), i finalment els equipaments (uns 220 viatges/dia).

Pel que fa al repartiment modal, l'estudi fa una proposta per als diferents usos, en base a dades de mobilitat de l'any 2001 (EMO) del Masnou. En conjunt, el repartiment modal de la nova mobilitat serà:

Repartiment modal proposat	A PEU / BICI	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT
% quota modal	16,8%	5,1%	78,1%
Viatges / dia feiner	802	242	3.730

4. Mobilitat en vehicle privat

L'estudi concreta els vials que conformen els principals itineraris d'accés i sortida (N-II, BV-5026 i l'Av. J.F. Kennedy)

S'aporten dades de demanda de trànsit (IMD) d'aquestes vies, de l'any 2005. Destaca els 50.000 veh/dia que circulen per la N-II.

5. Xarxa de transport públic

Es descriu l'oferta actual de transport públic a l'àmbit d'estudi:

- Autobús

- Línia interurbana C10 (Mataró – Barcelona), cada 60 minuts, a la cruïlla del sector (carrers Gregal i Migjorn)
- Rodalies Renfe
 - R1, a l'estació de Premià de Mar, cada 9 minuts. A 1 km del sector.

L'estudi mostra l'esquema dels recorreguts i la localització de parades de transport públic, així com també concreta les freqüències i horaris dels serveis.

6. Mobilitat a peu i en bicicleta

L'estudi no concreta la situació actual quant a itineraris per a modes no motoritzats.

7. Incidència de la mobilitat generada

L'estudi considera diferents ocupacions mitjanes dels vehicles, segons els usos, entre 1,2 i 2,1 persones/vehicle, i conclou que al llarg del dia hi haurà un total de 970 turismes que arribaran i marxaran del sector. En l'hora punta això representa 150 vehicles d'entrada entre les 8 i les 9h i 146 entre les 18 i les 19h.

L'estudi afirma que aquest nou trànsit pot ser absorbit sense dificultats per la xarxa viària d'accés i per la xarxa local dissenyada.

Quant al transport públic, l'estudi afirma que les xarxes actuals són suficients per absorbir la nova mobilitat, tanmateix l'estudi destaca que la cobertura territorial és deficitària.

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 només en cas dels usos residencials.

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 (m ²)	Sostre edificable (m ²)	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turisme	Total aparcaments motocicleta
comercial	11.342,00	6.590,50	66		
oficines		6.590,50	66		
equipaments	1.242,00	1.122,00	56		
zona verda	5.297,00		53		
vialitat	5.872,00				
TOTAL	23.358	14.303,00	241	436	

L'estudi de mobilitat aplica les ràtios d'aparcament del Decret, quant a l'aparcament de bicicletes, i conclou que es necessiten 252 places d'aparcament per a bicicletes al conjunt de l'àmbit d'estudi.

Quant als turismes, l'estudi descriu les propostes del projecte: 136 places en la via pública i fins a 300 sota rasant.

Quant a la motocicleta, caldrà garantir que s'habiliten espais suficients en calçada per evitar en tot moment l'aparcament d'aquests vehicles sobre les voreres.

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.

Respecte de les places destinades a les operacions de càrrega i descàrrega, l'article 6 del Decret indica que cal efectuar una reserva d'1 plaça de 3 m x 8 m a la via pública per cada 1.000 m² de sostre destinat a comerç i per cada 2.000 m² de sostre destinat a oficines.

L'estudi no fa cap referència a aquestes indicacions.

10. Mesures correctores

Xarxa de transport públic

L'estudi indica que tenint en compte les actuacions que s'estan portant a terme a la N-II, amb noves edificacions i equipaments, cal plantejar la necessitat d'un servei que uneixi els nous sectors amb el centre urbà del Masnou.

L'estudi proposa perllongar la línia de bus urbà per fer-la passar per la franja paral·lela a la N-II, amb una freqüència de 30 minuts entre les 7:30 i les 19:30h (3,2km x 25 exp./dia).

Xarxa bàsica per a vehicles

L'estudi analitza la capacitat d'absorció de la nova rotonda d'enllaç entre la N-II i la BV-5026 a Teià (amb la hipòtesi que encara no existeixin els laterals de la C-32). Amb un augment de la demanda del trànsit d'un 10% a la N-II s'arriba a un nivell de saturació de la rotonda molt propera a la capacitat màxima. L'estudi aconsella la construcció d'un carril continu a la N-II sentit Mataró, al seu pas per la rotonda, així com una incorporació des de la variant en carril separat de la rotonda. No obstant, l'estudi conclou que seria necessari un estudi més detallat de la capacitat de la rotonda mentre no es disposi de les calçades laterals de la C-32.

La vialitat interior sembla bàsicament d'accés als aparcaments. L'estudi no concreta les característiques d'aquesta vialitat.

Xarxa de vianants i bicicleta

L'estudi proposa que s'aprofitin les noves urbanitzacions paral·leles a la N-II per tal de crear itineraris més tranquils entre el Masnou i Premià de Mar.

L'estudi considera que l'amplada mínima de vorera lliure d'obstacles sigui de 2,5 m.

Quant a la bicicleta, l'estudi proposa que conjuntament els promotors dels nous sectors que envolten la N-II es construeixi un carril bici que connecti amb el nucli urbà.

11. Mobilitat i gènere

L'estudi no aporta indicadors de gènere.

12. Finançament de les càrregues derivades de la mobilitat generada

L'estudi calcula el dèficit que representen les mesures sobre el transport públic.

En concret, utilitza com a valor unitari 2,81 €/km. Des de la redacció del present informe es posa de manifest que el Decret indica en l'annex 4 que el preu unitari del km urbà recorregut per a ciutats amb menys de 100.000 habitants és de 2,63 €/km, i que caldrà actualitzar el valor de 2004 en base a l'IPC en el moment de posar en marxa el servei. En tot cas, caldrà atendre les indicacions del titular del servei que es proposa ampliar, l'Ajuntament del Masnou, que és qui coneix el cost real del seu servei i pot aproximar més acuradament el cost a finançar pel promotor.

El dèficit total anual que l'estudi calcula és de **57.412 €/any**, xifra que s'haurà d'actualitzar amb els comentaris tot just exposats.

L'estudi també calcula el cost d'ubicar 2 noves marquesines (6.000€/unitat), així com de construir un carril bici entre el Masnou i Premià de Mar (1,5km dins del sector, amb un pressupost de 30.000 €), i 125 barres 'U invertida' per a l'aparcament de bicicletes (60€/unitat).

13. Conclusions

Es considera que l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada pel *Pla Parcial 6 del sector Voramar II*, al Masnou, 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 en la redacció dels corresponents instruments de planejament derivat, en els projectes constructius o en les mesures de gestió que correspongui:

- És necessari reservar espais per a la càrrega i descàrrega de les mercaderies, atenent a les indicacions de l'article 6 del Decret.
- Caldrà actualitzar el cost del transport públic en el moment de posar en marxa el servei i atenent les indicacions del titular del servei.
- Es troba a faltar una descripció més acurada del disseny viari interior al sector, tant per als modes motoritzats com per als no motoritzats, així com una concreció de l'estat dels itineraris des del sector fins les parades de transport públic. En aquest sentit al fer els projectes constructius s'han d'incorporar aquestes anàlisis i el cost d les obres que garanteixin una bona accessibilitat fins a les parades.
- No s'aporten indicadors de gènere.

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 del Masnou 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, a 12 d'abril de 2010

Vist-i-plau

Lluís Alegre i Valls
Cap del Servei de Mobilitat

Marc A. García i López
Director tècnic