

**Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada per la Segona Modificació Puntual del POUM Eix Herrera – Escorxador**

**Municipi de Mataró**

Comarca: Maresme

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 per la *Segona Modificació Puntual del POUM Eix Herrera - Escorxador*.

## **1. Antecedents**

La *Segona Modificació Puntual del POUM Eix Herrera – Escorxador* es presenta com a modificació de la primera, que va ser aprovada definitivament al desembre de 2007, amb un informe favorable per part de l'ATM en data 11 de maig de 2007 (exp. G-37/3007).

L'àmbit de la modificació puntual comprèn un total de 38.234 m<sup>2</sup>, que inclouen els 23.906 m<sup>2</sup> de l'Eix Herrera (unitat d'actuació UA-84) i el sector Pacheco (PMU – Pacheco), ja tramitats amb l'anterior Modificació Puntual, més 14.328 m<sup>2</sup> de l'antic Escorxador.

Aquesta actuació té l'objectiu d'integrar l'actual equipament i els previstos de l'Escorxador amb el teixit de la ciutat, d'obtenir el sòl necessari per a la construcció d'una nova escola d'educació infantil i primària, recuperar la xemeneia de l'antiga fàbrica Clement – Marot i procurar una gestió adequada per fer possible diferents velocitats en el procés de transformació del planejament.

Les edificabilitats i usos de l'Eix Herrera (UA-84) i PMU Pacheco es mantenen segons la primera modificació puntual. Quant a l'Escorxador, on ja hi ha una escola bressol i un centre cívic, es preveu la construcció d'una biblioteca.

Mataró té una població de 121.722 habitants (any 2009).

## **2. Objecte**

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada de la *Segona Modificació Puntual del POUM Eix Herrera - Escorxador* 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 313 habitatges nous
- La creació de 5.415 m<sup>2</sup> de sostre destinat a usos comercials
- Un total de 2.321 m<sup>2</sup> de sostre destinat a oficines
- El desmantellament de naus industrials que ocupen un total de 44.056 m<sup>2</sup> de sostre
- Equipaments educatius i culturals (escola bressol, escola d'infantil i primària i biblioteca) amb una suma total de 7.637 m<sup>2</sup> de sostre
- Zones verdes amb una extensió de 13.624 m<sup>2</sup>

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

D'acord amb els criteris d'avaluació de la mobilitat de la proposta de Decret, el desenvolupament del sector generarà **5.700 desplaçaments/dia feiner, 2.850 per sentit**, considerant els usos descrits en l'apartat anterior.

La taula següent mostra la mobilitat generada segons les ràtios que indica el Decret i l'Estudi de mobilitat, que són coincidents:

Usos	Àrea (m <sup>2</sup> )	Sostre edificable (m <sup>2</sup> )	Nre. Habitatges	Viatges generats habitatge	Viatges generats (m <sup>2</sup> ) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
residencial		25.753,00	313	2.191	2.575	2.191
comercial		5.415,00			2.708	2.708
oficines		2.321,00			348	348
industrial		-44.056,00			-2.203	-2.203
equip. docents		7.410,00			1.482	1.937
equip. cult.-esp.-recr.		4.820,00			964	964
altres equipaments		-4.593,00			-919	-919
zona verda	13.624,00				681	682
<b>TOTAL</b>	38.234,00	-2.930,00	313	2.191	5.637	5.708

Els **habitatges** generaran uns **2.200 viatges/dia**, aplicant la ràtio relativa al nombre d'habitatges.

El sostre terciari previst, considerant la ràtio que planteja l'estudi i el decret per a **oficines** (15 viatges/100 m<sup>2</sup> de sostre) pot generar una mobilitat de **350 viatges/dia** feiner.

Quant a la mobilitat generada pels **usos comercials**, l'estudi concreta que es generaran uns **2.700 viatges/dia**, aplicant la ràtio que proposa el Decret (50 viatges/100 m<sup>2</sup> de sostre).

Per als **equipaments** l'estudi de mobilitat aplica les ràtios que proposa el Decret, per tant es generaran uns **2.000 viatges/dia**.

Per últim, les **zones verdes** també generaran una mobilitat de **700 viatges/dia**.

L'estudi calcula també la mobilitat generada pels usos actuals del planejament (industrials i equipaments), i els descompta de la mobilitat generada pels nous usos planificats, amb el que conclou que la mobilitat generada per la modificació del planejament és de **5.700 viatges/dia**.

L'estudi fa una proposta de repartiment modal de la nova mobilitat, segons el repartiment modal de la ciutat l'any 2002:

Repartiment modal proposat	A PEU	BICICLETA	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT
% quota modal	42,6%		11,7%	45,7%
Viatges / dia feiner	2.429		668	2.606

#### 4. Mobilitat en vehicle privat

L'estudi no exposa la situació actual de la mobilitat en vehicle privat.

Tanmateix, sí que aporta dades de demanda de les vies d'accés: Herrera (IMD 3.300 veh./dia, capacitat 10.500 veh./dia, nivell de servei B), Floridablanca (IMD 3.400 veh./dia, capacitat 7.800 veh./dia, nivell de servei B) i Pacheco (IMD 700 veh./dia, capacitat 4.800 veh./dia, nivell de servei A).

#### 5. Xarxa de transport públic

L'estudi concreta quines són les parades que donen cobertura de transport públic a l'àmbit d'estudi:

- Servei d'autobús urbà:
  - L8 (parada Pl. Fiveller), que connecta amb l'estació de tren i els sectors sud i sud-oest de la ciutat.
  - L3 (parades de l'Escorxador i El Palau, a menys de 200 m), que connecta amb l'estació de tren, l'hospital, el centre i els sectors nord i nord-oest.
  - L6 (parada Alfons X, a 350 m del sector)

#### 6. Mobilitat a peu

L'estudi no descriu la situació actual.

## 7. Mobilitat en bicicleta

L'estudi no descriu la situació actual.

### Incidència de la mobilitat generada

Pel que fa als desplaçaments en vehicle privat, l'estudi determina que, amb una ocupació estimada de 1,3 pers./vehicle, el nombre de vehicles s'incrementarà en 2.005 veh./dia. L'estudi afirma que la xarxa viària absorbirà sense problemes la nova demanda de trànsit, mantenint els nivells de servei actuals (A i B).

Pel que fa al transport públic, l'estudi determina que es generaran uns 670 viatges/dia, que representen un 14,2% del passatge en dia feiner de les línies L3 i L8 que serveixen el sector (4.700 viatges/dia, 130 expedicions/dia), el que representa una càrrega de 5 nous viatgers per expedició, que l'estudi considera perfectament assumibles per l'oferta actual.

## 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 d'ús residencial i d'estacions de ferrocarril i d'autobusos interurbans.

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 <sup>2</sup> )	Sostre edificable (m <sup>2</sup> )	Nre. Habitatges	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turisme	Total aparcaments motocicleta
residencial		25.753,00	313	626	313	157
comercial		5.415,00		54		
oficines		2.321,00		23		
industrial		-44.056,00				
equip. docents		7.410,00		371		
equip. cult.-esp.-recre.		4.820,00		96		
altres equipaments		-4.593,00				
zona verda	13.624,00			136		
<b>TOTAL</b>	<b>38.234,00</b>	<b>-2.930,00</b>	<b>313</b>	<b>1.307</b>	<b>313</b>	<b>157</b>

Cal reservar espai per a **aparcament de bicicletes** fora de la via pública per a tots els usos. En concret, aplicant les ràtios del decret cal reservar en total 1.300 places per a bicicletes (2 places per a cada habitatge, 5 places d'aparcament per cada 100m<sup>2</sup> de sostre d'equipament educatiu i 1 plaça per cada 100m<sup>2</sup> de sostre de la resta dels usos del sector).

L'estudi de mobilitat proposa la mateixa reserva per als usos residencials i terciaris. Per als usos educatius (nova escola) també proposa el que estableix el Decret, i indica que el projecte d'obres concretarà el nombre definitiu. Des de la redacció del present informe es posa de manifest la importància de preveure un aparcament per a bicicletes segur dins dels centres educatius, per tal de promoure aquest mode de transport des de la infància.

Per a la resta d'equipaments l'estudi fa una proposta en base a l'aforament previst (700 persones), i per a les zones verdes s'empren ràtios menors que les que proposa el Decret.

Respecte de les places destinades a **aparcament de turismes i motocicletes**, l'estudi aplica la normativa municipal, que inclou unes ràtios superiors de reserva d'aparcament de turismes per als habitatges: 607 places per a turismes (407 corresponen als habitatges) i 157 places per a motocicletes

En el cas de les motocicletes, caldrà garantir que s'habiliten espais suficients en calçada i sota rasant per evitar en tot moment l'aparcament d'aquests vehicles sobre les voreres.

En conjunt, la proposta de l'estudi de mobilitat és la següent:

Usos	Àrea (m <sup>2</sup> )	Sostre edificable (m <sup>2</sup> )	Nre. Habitatges	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turisme	Total aparcaments motocicleta
residencial		25.753,00	313	626	407	157
comercial		5.415,00		54	200	
oficines		2.321,00		23		
industrial		-44.056,00				
equip. docents		7.410,00		210		
equip. cult.-esp.-recre.		4.820,00		35		
altres equipaments		-4.593,00				
zona verda	13.624,00			71		
<b>TOTAL</b>	<b>38.234,00</b>	<b>-2.930,00</b>	<b>313</b>	<b>1.019</b>	<b>607</b>	<b>157</b>

## 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.

L'estudi té en consideració la reserva de places de 3 x 8m a la xarxa viària per efectuar les operacions de C/D, per cada 8 establiments o per cada 1.000 m<sup>2</sup> de sostre destinat a comerç i 2.000 m<sup>2</sup> destinats a oficines (el sector objecte d'estudi compta amb 5.400 m<sup>2</sup> de sostre destinat a comerç i 2.300 m<sup>2</sup> de sostre destinat a oficines).

L'estudi proposa reservar un total de 12 places en 6 zones de C/D (de 12 m cada zona) i les localitza sobre plànol.

## 10. Indicadors de gènere

L'estudi no aporta indicadors de gènere.

## 11. Mesures correctores

### Xarxa transport públic

L'estudi considera que l'oferta actual és suficient per tal d'absorbir la mobilitat futura, per tant no planteja cap actuació.

### Xarxa bàsica per a vehicles

L'estudi proposa reordenar els sentits viaris i l'estacionament segons el Pla de Mobilitat Urbana de la ciutat (2005), així com també crear zones 30 en l'àmbit d'estudi (que es corresponen amb dues 'àrees ambientals' de pacificació del trànsit del PMU).

Per altra banda, l'estudi proposa una distribució de l'aparcament que garanteixi la visibilitat a les cruïlles per tal de reduir l'accidentalitat, creant places per a motocicletes en les proximitats a les cruïlles.

La proposta d'estacionament es mostra sobre plànol.

### Xarxa de vianants

L'estudi proposa crear 'orelles' en els passos de vianants dels carrers J. Sabater i Sust i Pacheco (xarxa veïnal), així com crear dos nous passos de vianants elevats, al mig del carrer Pacheco (entrada futura al Parc de l'Escorxador), i al carrer Floridablanca, per potenciar el nou itinerari de vianants entre la Plaça Fivaller i la Ronda Cervantes.

L'estudi considera els itineraris principals dels escolars, i es proposen les mesures correctores pròpies dels 'camins escolars' (passos de vianants elevats, zones de 'desencotxament', senyalització específica, amplades de vorera més generoses en els accessos a l'escola, etc).

Pel que s'observa sobre plànol es conclou que totes les voreres són arbrades i que les amplades lliures d'obstacles són d'un mínim 2 m.

### Xarxa de bicicleta

El PMU no proposa cap tram de carril bici en el sector objecte d'estudi. No obstant, l'estudi de mobilitat proposa crear una connexió amb la xarxa prevista (a la Ronda Cervantes) mitjançant el carrer Herrera, una connexió d'uns 400 m.

Els pendents del tram de carril bici proposat són de 3,8% i 4,7%.

## 12. Conclusions

Es considera que l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada de la *Segona modificació puntual del POUM Eix Herrera - Escorxador*, a Mataró, conté 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**.

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, 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