

**Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada per la Modificació del POUM per a ciutat sanitària als terrenys situats entre l'avinguda Costa Brava i l'avinguda dels Països Catalans de Malgrat de Mar i la Nacional II**

**Municipi de Malgrat de Mar**

Sol·licitant: Ajuntament de Malgrat de Mar

Promotor: Ajuntament de Malgrat de Mar

Redactor de l'EAMG: Despatx

d'arquitectura Antoni Majó Roca i Marina

Majó Plana

---

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 *Modificació del POUM per a ciutat sanitària als terrenys situats entre l'avinguda Costa Brava i l'avinguda dels Països Catalans de Malgrat de Mar i la Nacional II*.

## **1. Antecedents**

La Modificació del POUM de Malgrat de Mar es redacta amb l'objectiu de flexibilitzar la parcel·lació actual (una única parcel·la amb usos sanitari – assistencial) i redistribuir els usos previstos per a la ciutat sanitària en:

- una residència geriàtrica
- un equipament socio-sanitari (amb allotjaments col·lectius)
- un tanatori
- usos terciaris relacionats amb l'ús sanitari

L'àmbit d'estudi es troba al nord-oest de la població. Comprèn el polígon d'actuació 17 'Ciutat Sanitària', delimitat per la carretera N-II i les avingudes Costa Brava (BV-6001) i Països Catalans, ocupant un total de 32.888,57 m<sup>2</sup>.

El municipi Malgrat de Mar té una dimensió reduïda, de 8,8 km<sup>2</sup>. La població del municipi és de 18.261 habitants (any 2008).

## **2. Objecte**

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada de la *Modificació del POUM per a ciutat sanitària als terrenys situats entre l'avinguda Costa Brava i l'avinguda dels Països Catalans de Malgrat de Mar i la Nacional II* 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'aquesta modificació del POUM suposa la creació d'un nou generador de mobilitat, conseqüència de:

- Un equipament d'allotjament col·lectiu amb 8.724 m<sup>2</sup> de sostre
- Diversos equipaments d'ús assistencial, un tanatori, un equipament de serveis privat i un equipament públic amb un total de 22.540 m<sup>2</sup> de sostre
- Es destinen 2.967 m<sup>2</sup> a zones verdes

Des de la redacció del present informe es posa de manifest que aquestes dades no són coincidents amb les que s'indica a la memòria d'ordenació. Tanmateix, com que es tracta de dades superiors, això implica que la mobilitat real futura segurament sigui inferior a la valorada en l'estudi.

### 3. Estimació de la demanda de mobilitat generada per la modificació del POUM

D'acord amb els criteris d'avaluació de la mobilitat de la proposta de Decret, el desenvolupament del sector generarà **5.500 desplaçaments/dia feiner, 2.250 per sentit**, considerant els nous 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> )	Viatges generats (m <sup>2</sup> ) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
residencial	6.609,29	8.724,00	872	872
equipaments	21.375,47	22.540,08	4.508	4.508
zona verda	2.967,49		148	148
Vialitat	8.144,97			
<b>TOTAL</b>	<b>32.888,57</b>	<b>31.264,08</b>	<b>5.529</b>	<b>5.529</b>

Els nous usos residencials (equipaments d'allotjament col·lectiu) generen uns 900 viatges/dia. El tanatori es preveu que generi uns 300 viatges/dia, l'equipament assistencial uns 1.600 viatges/dia, l'equipament de serveis privat uns 450 viatges/dia i l'equipament públic uns 2.100 viatges/dia.

Les zones verdes també generaran una nova mobilitat de 150 viatges/dia, utilitzant la ràtio de 5 viatges/100 m<sup>2</sup>.

L'estudi incorpora algunes dades de mobilitat de l'EMO 2001 de Malgrat de Mar, però no fa una proposta de repartiment modal per a la nova mobilitat.

#### **4. Mobilitat en vehicle privat**

Les vies d'accés al municipi són la nacional II, la carretera de Blanes (BV-6001), la carretera de Lloret i Tossa (Gi-682) i l'autopista del Maresme (C-32).

L'accés al sector es realitza de forma directa des de la N-II, mitjançant les avingudes de la Costa Brava i dels Països Catalans. Aquests dos vials també enllacen el sector amb el nucli urbà.

L'estudi aporta dades de demanda del trànsit dels vials del municipi, en base al Pla de Millora de l'Accessibilitat a Malgrat de Mar. Per la C-32 circulen més de 25.000 veh./dia, per l'enllaç entre aquesta i la N-II entre 20 i 25.000 veh/dia i per la N-II entre 9 i 12.000 veh/dia.

L'estudi mostra les zones d'aparcament públic al municipi.

#### **5. Xarxa de transport públic**

L'estudi descriu l'oferta actual de transport públic i col·lectiu al municipi:

- Servei de rodalies de RENFE: estació de tren a Malgrat de Mar. L'estudi no concreta la distància fins al sector però afirma que la connexió es pot realitzar en taxi. Des de la redacció del present informe es posa de manifest que la distància entre l'estació i el sector és d'un mínim de 1,2 km.
- Servei d'autobús: hi ha 6 línies interurbanes que connecten el municipi amb altres municipis del Maresme, i una línia urbana que només funciona els estius connectant el nucli amb els càmtings del municipi. Pel que s'observa a la imatge que s'adjunta, no hi ha cap parada a les proximitats de l'àmbit d'estudi, i no es concreta la distància a la parada més propera.
- Servei de taxi: 16 llicències, 4 parades de taxi.

S'aporta dades sobre l'oferta dels serveis d'autobús, però no es concreta quines línies poden donar servei al sector objecte d'estudi.

#### **6. Mobilitat a peu**

L'estudi aporta informació del Pla de Millora de l'Accessibilitat a Malgrat de Mar sobre l'amplitud de les voreres del municipi. S'observa que el nucli urbà està compost per voreres d'amplades inferiors a 0,9 m o bé entre 0,9 i 1,2 m, per tant, voreres molt estretes i no accessibles a PMR. Tot i així, l'Ajuntament està executant el projecte de renovació del nucli antic, que preveu reconvertir a carrers de vianants (plataforma única) la zona més cèntrica del nucli.

Les voreres que connecten amb el sector són de més de 1,8 m. No es concreten altres característiques de la mobilitat a peu entre el sector i el nucli urbà: si els itineraris per a

vianants disposen d'il·luminació, arbrat, pendents adequats, passos de vianants, guals adaptats, etc.

## 7. Mobilitat en bicicleta

Actualment el municipi disposa de 3 trams de carrils bici no connectats entre ells, a més de zones del nucli antic on es permet la cohabitació amb vianants o bé amb vehicles.

El desenvolupament de l'ARE del municipi incorporarà un nou tram de carril bici que es connectarà amb un dels trams existents a través de l'avinguda Costa Brava. Aquest nou carril bici també donarà accés al sector, pel que s'observa gràficament.

## 8. Incidència de la mobilitat generada

L'estudi no aporta una proposta de repartiment modal per a la nova mobilitat, per tant no valora la incidència de la mobilitat generada sobre les xarxes existents. No obstant, la tipologia d'equipaments considerats fa pensar que l'accés serà principalment en modes no motoritzats i en vehicle privat / taxi, així com també en ambulància i fora de les hores punta habituals en la xarxa. Depenent de l'ús definitiu de l'equipament públic (l'ús que genera una major mobilitat), la incidència sobre les xarxes serà diferent.

En tractar-se d'una modificació de pla general la afectació sobre la xarxa viària haurà de ser informada per l'administració titular de la via.

## 9. 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 <sup>2</sup> )	Sostre edificable (m <sup>2</sup> )	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turismes	Total aparcaments motocicleta
residencial	6.609,29	8.724,00	174	87	44
equipaments	21.375,47	22.540,08	225		
zona verda	2.967,49		30		
Vialitat	8.144,97				
<b>TOTAL</b>	<b>32.888,57</b>	<b>31.264,08</b>	<b>430</b>	<b>87</b>	<b>44</b>

Cal reservar espai per a **aparcament de bicicletes** fora de la via pública per als usos residencials, els equipaments i les zones verdes.

L'estudi no fa cap referència a la reserva d'aparcament. Des de la redacció del present informe s'entén que la tipologia específica d'ús residencial pot eximir en part l'aplicació dels annexos II i III del Decret, però en tot cas cal garantir que els equipaments disposaran de places d'aparcament per als seus treballadors/es i també per als visitants que hi accedeixin en bicicleta.

També caldrà garantir una gestió de l'aparcament adequada a les necessitats d'un equipament com el tanatori, amb unes demandes punta concretes.

Per tant caldrà assegurar que s'ofereix un nombre de places d'aparcament suficient tenint present el nombre de treballadors i visites que puguin utilitzar aquest mode de transport (tant per a bicicletes com per a turismes i motocicletes) i que l'oferta s'ajustarà a la demanda en cas necessari. En el planejament derivat caldrà que s'especifiquin els mínims que es preveuen per a cada mode que no podran ser inferior al 20% del que preveu el Decret en el cas de les bicicletes i al que estableixi la normativa urbanística per a la resta de vehicles.

## **10. Indicadors de gènere**

L'estudi no aporta indicadors de gènere. També, per la tipologia d'equipament, seria bo aportar els indicadors d'edat esperats dels usuaris dels equipaments.

## **11. Mesures correctores**

### **Xarxa transport públic**

L'estudi proposa la ubicació d'una nova parada a l'avinguda Costa Brava amb el carrer A, però no especifica quins serveis hi efectuaran parada.

Quant a la connexió amb el ferrocarril, l'estudi contempla que s'efectuï en taxi. Dins del sector es disposarà d'un espai per a taxis als carrers A i C.

### **Xarxa bàsica per a vehicles**

La modificació de planejament contempla una solució viària ja aprovada pel Ministerio de Fomento i la Diputació de Barcelona, segons s'informa a la memòria d'ordenació.

Es preveu que la circulació sigui de sentit únic en tots els vials interns del sector.

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

L'estudi preveu que la mobilitat sigui principalment de vianants, per tant contempla que els itineraris per a vianants existeixin en tot el sector. S'assegurarà una bona connexió amb el nucli urbà annex així com unes condicions adequades per a les PMR.

Quant a la bicicleta, l'estudi contempla carril bici per l'interior dels vials del sector, que connecta amb el carril bici existent i projectar a l'avinguda Costa Brava. L'estudi destaca un ús important de la bicicleta al municipi.

## 12. Conclusions

Es considera que l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada de la *Modificació del POUM per a ciutat sanitària als terrenys situats entre l'avinguda Costa Brava i l'avinguda dels Països Catalans de Malgrat de Mar i la Nacional II* 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 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:

- Caldrà assegurar que l'oferta de transport públic que donarà servei al nou sector s'adequa a les necessitats dels equipaments previstos. Com a mínim, caldrà que el sector estigui connectat amb el centre urbà de Malgrat de Mar. La connexió amb les parades d'autobús haurà de ser segura i contínua, i les parades hauran de disposar d'una il·luminació especial i d'informació sempre actualitzada. El finançament s'haurà de detallar en el planejament derivat.
- Caldrà garantir que s'ofereix un nombre de places d'aparcament suficient (tant per a bicicletes com per a turismes i motocicletes) i que l'oferta s'ajustarà a la demanda en cas necessari.
- Fora necessari aportar indicadors de gènere que considerin els diferents patrons de mobilitat per a homes i dones.

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 de Malgrat de Mar que un cop incorpori en el planejament derivat o els projectes constructius la informació relativa a les modificacions que es proposen en aquest apartat de conclusions enviï una còpia a l'Autoritat del Transport Metropolità.

Barcelona, 31 d'agost de 2010

Lluís Alegre i Valls  
Cap del Servei de Mobilitat