

Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada per la Modificació puntual del text refós del POUM per a la implantació d'un ús comercial en el sector delimitat pels carrers Joan Benimelli, Josep Planagumà, Badalona i passatge Montserrat Rosell i Parellada

Municipi de Malgrat de Mar

Sol·licitant: Ajuntament de Malgrat de Mar

Promotor: Mercadona SL

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 puntual del text refós del POUM per a la implantació d'un ús comercial en el sector delimitat pels carrers Joan Benimelli, Josep Planagumà, Badalona i passatge Montserrat Rosell i Parellada*, a Malgrat de Mar.

1. Antecedents

La Modificació del text refós del POUM de Malgrat de Mar es redacta amb l'objectiu de traslladar l'activitat comercial de Mercadona, ubicada actualment al centre urbà en un lloc de difícil accés per a la distribució de les mercaderies, a uns terrenys qualificats en l'actualitat de residencials que, donada la situació actual, no es preveuen desenvolupar.

L'àmbit d'estudi, de configuració rectangular, es troba al nord-est de la població, ocupant un total de 7.173,09 m². El delimiten els carrers Joan Benimelli, Josep Planagumà, Badalona i passatge Montserrat Rosell i Parellada.

El municipi Malgrat de Mar té una dimensió reduïda, de 8,8 km². 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 puntual del text refós del POUM per a la implantació d'un ús comercial en el sector delimitat pels carrers Joan Benimelli, Josep Planagumà, Badalona i passatge Montserrat Rosell i Parellada* 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:

- Nous usos comercials amb 3.930 m² de sostre
- Es destinen 623 m² a vialitat

3. Estimació de la demanda de mobilitat generada pel sector

D'acord amb els criteris d'avaluació de la mobilitat del Decret, el desenvolupament del sector generarà **2.000 desplaçaments/dia feiner**, **1.000 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 ²)	Sostre edificable (m ²)	Viatges generats (m ²) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
comercial	6.549,76	3.929,83	1.965	1.965
Vialitat	623,00			
TOTAL	7.172,76	3.929,83	1.965	1.965

Els nous usos comercials generaran uns 2.000 viatges en dia feiner.

L'estudi aplica les ràtios que proposa el Decret 344/2006, tot i que per als usos comercials en dissabte es podria esperar una mobilitat superior (l'experiència constata que es pot arribar a fins i tot triplicar la ràtio que proposa el Decret). Cal tenir en compte aquest augment de la mobilitat a l'hora de dimensionar les diferents xarxes, així com també l'aparcament de vehicles.

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 des de la BV-6001 (o avinguda de la Costa Brava), que es troba a uns 350 m al nord del sector. També s'hi accedeix al sector des del centre del nucli urbà, mitjançant els carrers Josep Caralt i Girona.

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 l'N-II entre 20 i 25.000 veh/dia i per l'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. Des de la redacció del present informe es posa de manifest que la distància entre l'estació i el sector és d'uns 2 km.
- Servei d'autobús: hi ha 6 línies interurbanes que connecten el nucli amb altres municipis del Maresme, i una línia urbana que només funciona els estius connectant el nucli amb els càmpings del municipi. 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.

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, pendents adequats, passos de vianants, guals adaptats, mobiliari o arbrat que afecti l'itinerari, 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'Av. Costa Brava.

No obstant, la xarxa ciclable actual no connecta amb el sector.

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.

Des de la redacció del present informe es posa de manifest que la localització i la tipologia del nou establiment comercial fan pensar que l'accés serà principalment en modes no motoritzats (en el cas dels veïns i veïnes que resideixen a prop) però, sobretot, en vehicle privat (en el cas de residents més llunyans i d'altres municipis propers). No es preveu un accés destacat en transport públic.

Atenent que es tracta d'un establiment comercial cal també analitzar l'efecte de l'hora punta en les xarxes i en els accessos de l'aparcament amb l'objecte que el seu disseny i gestió no afecti al viari. Així mateix és del tot convenient analitzar l'impacte de la mobilitat dels vehicles pesants, que, tot i ser un nombre petit sobre el total, per la seva grandària poen afectar el disseny i dimensionament d'algun dels accessos i cruïlles.

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 ²)	Sostre edificable (m ²)	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turismes	Total aparcaments motocicleta
comercial	6.549,76	3.929,83	39		
Vialitat	623,00				
TOTAL	7.172,76	3.929,83	39	0	0

Cal reservar espai per a **aparcament de bicicletes** fora de la via pública per als usos comercials. L'estudi aplica les ràtios del Decret i conclou que es reservaran **40 places** d'aparcament per a bicicletes.

Caldrà garantir que es disposarà de places d'aparcament suficients per als treballadors/es i també per als visitants que hi accedeixin en bicicleta. Per als treballadors/es caldrà que els aparcaments se situïn fora de la via pública, en llocs segurs però de fàcil accés.

No s'aporten dades sobre l'aparcament de vehicles motoritzats, tot i que l'estudi esmenta que es preveu una important superfície apta per a aparcament a l'interior de la parcel·la. Caldria concretar quina és l'oferta que es preveu. Des de la redacció del present informe es posa de manifest que la normativa urbanística aportada dins la memòria preveu una reserva d'aparcament dins la parcel·la igual o superior a 1 plaça per cada 50 m², el que equivaldria a unes 80 places d'aparcament de turismes:

Usos	Àrea (m ²)	Sostre edificable (m ²)	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turismes	Total aparcaments motocicleta
comercial	6.549,76	3.929,83	40	79	
Vialitat	623,00				
TOTAL	7.172,76	3.929,83	40	79	0

D'altra banda existeix la normativa sectorial comercial que també estableix uns mínims de reserva de places d'aparcament. Aquesta reserva és pot disminuir en atenció a la previsió de la demanda que es desplaça en altres modes, com poden ser a peu, bicicleta i transport públic o en motocicleta.

Cal també establir una dotació mínima de places d'aparcament per a motocicletes a la zona reservada per aquest ús del nou equipament.

Es recorda el que ja s'ha fet esment en aquest informe de la necessitat d'analitzar la mobilitat en hora punta pel que fa al dimensionament de les places d'aparcament un cop es conegui amb precisió quina activitat s'instal·la en el sector.

10. Distribució Urbana de Mercaderies

L'estudi no concreta 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.

Cal tenir en consideració la reserva d'un moll o un espai de 3m x 8m dins l'establiment comercial en el cas que la superfície de venda sigui superior a 1.300 m², un altre moll addicional pels següents 5.000 m² i un altre per cada 10.000 m² més (el sector objecte d'estudi compta amb 3.930 m² de sostre destinat a la venda). L'estudi de mobilitat no aporta informació al respecte.

11. Indicadors de gènere

L'estudi no aporta indicadors de gènere

12. Mesures correctores

Xarxa transport públic

L'estudi afirma que el sector compta amb una parada de bus a la zona sud-oest.

Quant a la connexió amb el ferrocarril, l'estudi contempla que s'efectuï en taxi. Es recomana estudiar alguna alternativa en transport públic que acosti el nou centre comercial a l'estació de RENFE.

Xarxa bàsica per a vehicles

Els accessos al sector s'efectuaran des dels carrers Badalona i Josep Planagumà. L'estudi afirma que aquestes dues vies estan molt ben comunicades amb el nucli urbà i amb la xarxa viària d'accés. Caldria garantir que no donarà problemes per als vehicles de subministrament de l'equipament comercial.

Xarxa de vianants i bicicletes

L'estudi contempla que els itineraris per a vianants existeixin en tot el sector. Caldrà assegurar una bona connexió amb el nucli urbà annex, així com unes condicions adequades per a les PMR.

Quant a la bicicleta, l'estudi afirma que actualment el sector ja està comunicat per un carril bici que transcorre per un itinerari de prioritat per a vianants. Per altra banda, l'estudi proposa connectar l'itinerari amb el de l'avinguda Costa Brava.

Per als treballadors/es, caldrà facilitar aparcaments de bicicleta en espai segurs però accessibles. També es recomana facilitar aparcaments segurs als usuaris i visitants dels nous equipaments i informar i senyalitzar convenientment la seva existència.

13. Conclusions

Es considera que l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada de la *Modificació puntual del text refós del POUM per a la implantació d'un ús comercial en el sector delimitat pels carrers Joan Benimelli, Josep Planagumà, Badalona i passatge Montserrat Rosell i Parellada*, a Malgrat de Mar, 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 sector s'adequa a les necessitats de l'equipament comercial. Com a mínim, caldrà que el sector estigui connectat amb el centre urbà de Malgrat de Mar i és recomanable estudiar alguna alternativa de connexió amb l'estació de Renfe. La connexió amb les parades d'autobús haurà de ser segura i contínua, i les parades hauran de disposar de una bona il·luminació i informació.
- 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.
- Caldrà concretar l'espai dedicat a la distribució de les mercaderies i a l'aparcament de vehicles privats

- Fora necessari aportar indicadors de gènere que considerin els diferents patrons de mobilitat per a homes i dones.

Cal posar de manifest que aquest informe dóna resposta a l'estudi de mobilitat del planejament general. D'acord amb el que preveu el Decret Llei, 1/2009, del 22 de desembre, d'ordenació dels equipaments comercials, per a la tramitació de la llicència comercial caldrà aportar un estudi que concreti amb més profunditat les possibles afectacions de la nova mobilitat sobre les xarxes (especialment en els dies i hores punta, en general, divendres tarda i durant els dissabtes), així com l'organització de la distribució de mercaderies i també a l'existència o no de mitjans de transport públic col·lectiu suficients per a atendre els fluxos de públic previsibles i desincentivar l'ús del vehicle particular. Les dades de mobilitat generada s'hauran de basar en l'experiència de Mercadona en altres emplaçaments equiparables quant a radi d'influència i facilitat d'accés en vehicle privat. En tot cas, l'estudi corresponent haurà de complir amb els requeriments del Decret 344/2006 per a implantacions singulars.

Alternativament, d'acord amb el que preveu l'article 14 del Decret 344/2006 es pot completar el present EAMG amb la informació detallada relativa a la implantació singular.

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 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, 15 de desembre de 2010

Vist-i-plau

Lluís Alegre i Valls
Cap del Servei de Mobilitat

Marc A. García i López
Director tècnic