

Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada per la Modificació Puntual del Pla Especial d'equipaments Mataró Nord, a l'àmbit de la Llar Cabanelles

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 *Modificació Puntual del Pla Especial d'equipaments Mataró Nord, a l'àmbit de la Llar Cabanelles*.

1. Antecedents

La *Modificació Puntual del Pla Especial d'equipaments Mataró Nord, a l'àmbit de la Llar Cabanelles* té com a objectiu recuperar un edifici, actualment en desús, i destinar-lo a usos socio-sanitaris, a la vegada que s'obren els jardins que l'envolten al públic general. La parcel·la és de propietat privada però es preveu una gestió pública del conjunt socio-sanitari previst.

L'àmbit de la modificació puntual comprèn un total de 14.483 m², localitzats a la cantonada sud de l'illa delimitada per l'avinguda Amèrica, el carrer Mossèn Molé, la ronda d'Alfons X i passeig d'Antoni Martí Cabanellas.

El planejament preveu 4 subàmbits als efectes de gestió del conjunt socio-sanitari: un edifici socio-sanitari de nova planta, amb 225 llits, un edifici complementari de nova planta, un edifici de residència assistida amb 12 habitacions dobles en 6 plantes (144 llits) i un aparcament subterrani, i la remodelació de l'edifici històric Llar Cabanelles. L'avantprojecte arquitectònic preveu dotar el complex de 156 places d'aparcament subterrani.

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 *Modificació Puntual del Pla Especial d'equipaments Mataró Nord, a l'àmbit de la Llar Cabanelles* 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:

- L'habilitació d'un complex socio-sanitari amb 369 llits i 14.483 m² de sostre
- Zones verdes amb una extensió de 6.132 m²

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

D'acord amb els criteris d'avaluació de la mobilitat del Decret, el desenvolupament del sector generarà **2.600 desplaçaments/dia feiner**, **1.300 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:

Usos	Àrea (m ²)	Sostre edificable (m ²)	Viatges generats (m ²) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
equip. sanitaris	2.190,55	14.483,10	2.897	2.320
zona verda	6.132,45		307	307
vialitat				
TOTAL	14.483,10	14.483,10	3.203	2.627

El nou **equipament socio-sanitari** generarà uns **2.900 viatges/dia**, aplicant la ràtio relativa al sostre edificat. L'estudi de mobilitat, però, considera que l'edifici existent en l'actualitat genera una mobilitat que cal restar de la calculada. No obstant, pel que es desprèn de la memòria d'ordenació, tot i que l'edifici sigui preexistent, aquest es troba en desús, per tant no genera una mobilitat determinada en l'actualitat. Per tant, caldrà tenir en compte tots els nous usos previstos, independentment de l'existència o no de les edificacions.

Les **zones verdes** també generaran una mobilitat d'uns **300 viatges/dia**.

L'estudi fa una proposta de repartiment modal de la nova mobilitat, segons el repartiment modal urbà i interurbà l'any 2006 (en base a l'EMQ):

Repartiment modal proposat	A PEU / BICI	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT
% quota modal	53,7%	7,2%	39,1%
Viatges / dia feiner	1.411	189	1.027

4. Mobilitat en vehicle privat

L'estudi descriu els itineraris d'accés al sector: la via principal serà la ronda d'Alfons X el Savi, de doble sentit de circulació, amb un carril per sentit i 2+2 en les cruïlles semaforitzades. Es tracta d'una via que forma part de la xarxa viària bàsica de la ciutat.

L'estudi aporta dades de demanda d'aquest tram del vial: 13.500 veh./dia (nivell de servei C), assimilant la situació actual a la de l'any 2002, quan es va fer l'aranya de trànsit del municipi.

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 (parada Cabanellas, a la ronda Alfons X el Savi):

L1 i L2 (circulars), que connecten amb l'estació de tren i la parada terminal de serveis interurbans d'autobús de la plaça de les Tereses.

- L6, transversal sentit oest al barri de Cerdanyola

A banda d'aquesta parada, a 350 del sector es localitza la parada del Parc Central, on hi efectuen parada les línies 4, 8 i la C2 interurbana i també la parada Carles Padrós on para la línia 6 sentit Rocafonda.

L'estudi aporta dades d'oferta i demanda dels serveis urbans que donen cobertura al sector.

6. Mobilitat a peu

Les voreres que envolten el sector tenen totes 3 m d'amplada i 2 m d'amplada lliure d'obstacles, a excepció del passeig Rocafonda, que té 2,5 m amb arbrat.

L'estudi afirma que, tot i que alguns trams dels carrers sentit mar – muntanya superen el 8% de pendent, es tracta de recorreguts completament accessibles per a PMR, amb passos de vianants amb guals i senyalitzats correctament.

7. Mobilitat en bicicleta

L'estudi exposa que el pla de mobilitat urbana del municipi (2005) només detalla un eix ciclable en coexistència amb el vianant, a l'espai central de l'avinguda Amèrica.

8. Incidència de la mobilitat generada

Quant als desplaçaments en vehicle privat, l'estudi determina que, amb una ocupació estimada de 1,2 pers./vehicle, el nombre de vehicles s'incrementarà en 856 veh./dia. L'estudi afirma que la xarxa viària absorirà sense problemes la nova demanda de trànsit, mantenint els nivells de servei actuals.

Quant al transport públic, l'estudi determina que es generaran uns 189 viatges/dia, que representen un 2,3% del passatge en dia feiner de les línies L1, L2 i L6 que serveixen el sector (8.400 viatges/dia), que l'estudi considera perfectament assumibles per l'oferta actual.

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 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 ²)	Sostre edificable (m ²)	Nre. Llits	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turismes	Total aparcaments motocicleta
equip. sanitaris	2.190,55	14.483,10	369	145		
zona verda	6.132,45			61		
vialitat						
TOTAL	14.483,10	14.483,10		206	0	0

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 206 places per a bicicletes (1 plaça per cada 100 m² de sostre dels equipaments sanitaris i per cada 100 m² de zona verda).

L'estudi de mobilitat proposa la mateixa reserva per als usos sanitaris (145 places). Per a la zona verda l'estudi emprà ràtios menors que les que proposa el Decret, amb el que resulta una reserva de 20 places per a bicicletes. L'estudi proposa ubicar aquestes places dins del recinte.

Respecte de les places destinades a **aparcament de turismes i motocicletes**, l'estudi aplica la normativa del Pla Especial, que inclou una reserva d'aparcament de turismes de 156 places per a turismes (4 per a PMR).

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.

10. Indicadors de gènere

L'estudi afirma que les dones són les principals usuàries del servei de bus urbà de Mataró (70% dels usuaris són dones). L'estudi exposa que el servei s'adapta a les demandes específiques del gènere femení.

11. Mesures correctores

No es proposen mesures correctores específiques per a cap mode.

12. Conclusions

Es considera que l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada de la *Modificació Puntual del Pla Especial d'equipaments Mataró Nord, a l'àmbit de la Llar Cabanelles, 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, 6 de juny de 2011

Vist-i-plau

Lluís Alegre i Valls
Cap del Servei de Mobilitat

Marc A. García i López
Director tècnic