

Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada per la Modificació puntual del PGO a l'àmbit del polígon industrial del Camí del Mig

Municipi del Masnou
Comarca del Maresme

Promotor: Ajuntament del Masnou
Redactor de l'EAMG: Daniel Gil Marin

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 PGO a l'àmbit del polígon industrial del Camí del Mig, al Masnou.

1. Antecedents

L'Ajuntament del Masnou promou el desenvolupament de la modificació del PGO amb l'objectiu de dotar el municipi d'un nou teixit industrial i terciari, així com .

L'àmbit d'actuació, que abasta dues peces diferenciades, se situa al nord-est del nucli urbà i ocupa una extensió de 150.350 m². La part sud de l'àmbit, entre la carretera N-II i el carrer Agricultura, es troba ocupada per activitats periurbanes en mal estat, edificacions residencials i una benzina tocant la N-II. En canvi, la part nord ja es troba en transformació física, amb les xarxes de serveis urbanitzades, les vies d'accés explanades i amb una activitat industrial ja implantada (empresa tèxtil DOGI).

El 22 de desembre de 2005 la Comissió d'Urbanisme va aprovar definitivament el planejament derivat de part del sector, PP-12 Camí del Mig. No obstant, sentències posteriors van anul·lar la figura de planejament. Per tant en l'actualitat al sector, fins que no s'aprovi definitivament la figura que es tramita, el planejament vigent és el PGO del Masnou de 1985.

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 de la Modificació puntual del PGO a l'àmbit del polígon industrial del Camí del Mig, 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 70.599 m² de sostre industrial
- Nous espais per a activitats terciàries (oficines i comerços) que disposaran de 23.251 m² de sostre
- Es crea un equipament que ocupa una superfície de 7.187,3 m²
- Es destinen 30.794,2 m² a zona verda
- La nova xarxa viària ocuparà 30.723,97 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 **13.000 desplaçaments/dia feiner, 6.500 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 (m ²)	Sostre edificable (m ²)	Viatges generats (m ²) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
comercial	13.286,30	11.625,50	5.813	5.813
oficines		11.625,50	1.744	1.744
industrial	60.341,68	70.599,00	3.530	3.530
equipaments	7.187,30	7.187,30	1.437	359
zona verda	30.794,20		1.540	1.540
vialitat	30.723,94			
TOTAL	150.354,00	101.037,30	14.064	12.985

L'estudi de mobilitat aplica les ràtios proposades pel Decret 344/2006, per a tots els usos descrits a l'apartat anterior a excepció de l'equipament, per al que aplica una ràtio inferior (de 5 viatges/100 m² i no de 20 viatges/100 m² com indica el Decret). L'estudi justifica l'adopció d'aquesta ràtio en base a la tipologia i localització de l'equipament (de caire esportiu i integrat dins l'espai destinat a zona verda).

L'estudi considera que l'aprofitament terciari continuarà un 50% de sostre comercial i un altre 50% de sostre destinat a oficines. L'ús que genera més mobilitat és el comercial, amb un total de 5.800 viatges/dia. En segon lloc destaca la mobilitat generada pels usos industrials, de 3.500 viatges/dia i, en tercer lloc, per les oficines, de 1.700 viatges/dia.

Finalment, destacar la mobilitat generada per les zones verdes (1.500 viatges/dia), i finalment els equipaments (uns 360 viatges/dia).

L'estudi també destaca que una àrea es destinarà a benzinera, just al costat de l'N-II.

Pel que fa al repartiment modal, l'estudi fa una proposta per als diferents usos, en base a les dades de mobilitat de l'any 2001 (EMO) del Masnou però tenint en compte la localització i tipologia concrets dels nous elements planificats. En conjunt, el repartiment modal proposat per a la nova mobilitat és:

Repartiment modal proposat	A PEU / BICI	TRANSPORT COL·LECTIU	VEHICLE PRIVAT
% quota modal	22,7%	12,1%	65,3%
Viatges / dia feiner	2.943	1.568	8.473

4. Mobilitat en vehicle privat

L'estudi concreta els vials que conformen els principals itineraris d'accés i sortida, d'àmbit supramunicipal (N-II i C-32) i d'àmbit més local (BV-5026 i el passeig de la riera des de Teià, el Camí del Mig des de Premià de Mar i els carrers d'Agricultura i el camí del Mig des del centre urbà del Masnou).

Des de la N-II s'hi accedeix mitjançant els carrers de Mestral, Ponent i Torrent de Gaio

La xarxa viària del municipi és generalment de doble sentit, el que permet que el trànsit de pas pugui utilitzar diferents itineraris alternatius (també travessant les àrees més residencials).

L'estudi aporta dades de demanda de trànsit de les vies properes al sector, en base a un estudi de trànsit anterior, l'*Estudi de simulació del trànsit d'accés al sector PP12, al Masnou* (Intra 2008). Al tram de l'N-II objecte d'estudi la IMD dels divendres és d'uns 39.000 veh./dia.

5. Xarxa de transport públic

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

- Autobús: 8 línies interurbana / urbanes, entre les que destaca pel seu servei més pròxim a l'àmbit d'estudi:
 - la línia interurbana C10 (Mataró – Barcelona), amb una parada a 750m del sector (sobre la N-II) i un interval de pas de 30 minuts.
 - la línia urbana del Masnou, tot i que l'estudi afirma que no dona resposta a les necessitats reals de la població, donat que hi ha grans bosses de població desateses en l'actualitat. L'estudi destaca que l'equipament de les parades és insuficient, i que presenten problemes d'accessibilitat. Els vehicles tampoc disposen de plataforma baixa. Hi ha dues parades del servei a menys de 250m del sector i connecten aquest amb les dues estacions ferroviàries del Masnou (el Masnou i Ocata).

- les línies nocturnes N80 i N81, que comuniquen el municipi amb Mataró i Barcelona. La línia N80 té parada a les estacions de tren (la més propera a 1,2 km), mentre la parada de la línia N81 se situa a 500 m del sector (av. Kennedy).
- Rodalies Renfe
 - R1, a l'estació d'Ocata, a 1,2 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 destaca que només el 32% de l'espai viari del municipi es troba destinat al vianant (voreres i carrers de vianants). En general, les voreres del municipi són molt estretes.

L'àrea d'estudi presenta en l'actualitat una baixa freqüentació a peu.

Quant a la bicicleta, l'estudi destaca el desig municipal de consolidar la connexió en bicicleta pels trams urbans del Passeig Marítim (manca el tram entre l'estació d'Ocata i el port). D'altra banda, el Pla de Mobilitat del Masnou conté una proposta de xarxa ciclable ambiciosa, segons indica l'estudi, que connecta amb el carrer Torrent de Gayo, a menys de 250 m de l'àmbit d'estudi. No obstant, l'estudi destaca que l'orografia del municipi no potencia l'ús d'aquest mode.

7. Incidència de la mobilitat generada

L'estudi considera el divendres com a dia de màxima generació de mobilitat al sector. S'afirma que la xarxa viària del sector serà suficient per absorbir els nous viatges generats.

El Pla de Mobilitat del Masnou preveu l'obertura de diferents vials que milloraran la connectivitat amb el sector.

Malgrat que l'estudi aporta dades d'anàlisi provinents de l'*Estudi de simulació del trànsit d'accés al sector PP12*, des de la redacció del present informe es troba a faltar una diagnosi de la situació a futur quant a la capacitat de les vies d'accés al sector. La concentració d'usos comercials fa pensar en hores punta molt marcades (durant els divendres a la tarda i els dissabtes, especialment), que podrien suposar problemes de capacitat puntuals sobre la xarxa viària d'accés. En aquest sentit, l'estudi de mobilitat del planejament derivat haurà d'analitzar i fer una diagnosi dels nivells de servei a futur, així com proposar les mesures correctores, si escau.

Quant al transport públic, l'estudi no fa cap consideració sobre la relació oferta – demanda, tot i que afirma que les comunicacions en transport públic no es troben ben resoltes.

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 i d'estacions ferroviàries i d'autobús.

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 (m²)	Sostre edificable (m²)	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turismes	Total aparcaments motocicleta
comercial	13.286,30	11.625,50	116	24	
oficines		11.625,50	116		
industrial	60.341,68	70.599,00	706		
equipaments	7.187,30	7.187,30	72		
zona verda	30.794,20		308		
vialitat	30.723,94				
TOTAL	150.354,00	101.037,30	1.318	24	0

L'estudi de mobilitat aplica les ràtios d'aparcament del Decret, quant a l'aparcament de bicicletes, i conclou que es necessiten 1.318 places d'aparcament per a bicicletes al conjunt de l'àmbit d'estudi. Així mateix, l'estudi afirma que *caldrà aprofitar els amplis espais verds per encabir-hi aquestes places d'aparcament de bicicletes*. Des de la redacció del present informe s'objecta aquesta proposta, ja que les places d'aparcament per a bicicletes, tal i com indica el Decret, s'han de situar fora de la via pública (a excepció de les corresponents a la zona verda). Per tant, l'oferta d'aparcament per a bicicletes s'haurà de situar dins de les parcel·les corresponents, a poder ser en llocs segurs però de fàcil accés.

Quant als turismes, l'estudi esmenta que les zones comercials i les oficines requeriran de 24 places d'aparcament. Des de la redacció del present informe es fa constar que es tracta d'una xifra molt baixa tenint en compte els usos previstos.

Quant a la motocicleta, caldrà garantir que s'habiliten espais suficients dins de les parcel·les i 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. En cas de tractar-se de grans o mitjans establiments comercials caldrà

disposar dels molls de càrrega pertinents, seguint les indicacions de l'esmentat article 6.

L'estudi no fa cap referència a aquestes indicacions.

10. Mesures correctores

Xarxa de transport públic

L'estudi indica que es preveu que en un futur es pugui millorar la xarxa d'autobús, però no s'especifica quin tipus de millora es proposen.

Cal analitzar la nova demanda en relació a l'oferta de transport públic existent, tenint en compte que la creació de centres comercials provoca una concentració important de visitants en determinats dies i hores.

De cara al planejament derivat caldrà analitzar la relació oferta – demanda en dia feiner i en dissabte, i assegurar l'existència d'una bona oferta de transport públic (amb parades dins del sector i amb un equipament i informació adequats). En aquest sentit, fora bo una coordinació amb les altres actuacions que s'estan portant a terme al voltant de l'N-II, amb noves edificacions i equipaments, i plantejar la necessitat d'un servei que uneixi els nous sectors amb el centre urbà del Masnou i també amb l'estació ferroviària.

Xarxa bàsica per a vehicles

L'estudi afirma que la xarxa viària prevista podrà absorbir la nova demanda. Es mostra un plànol amb els sentits dels vials (en tots els casos es tracta de sentits únics a excepció del carrer Agricultura i l'N-II), però no es concreten les característiques dels vials (amplades dels carrils, existència d'aparcament, regulació de les cruïlles, etc).

El planejament derivat haurà de definir aquestes característiques, així com analitzar la relació entre l'oferta i demanda del trànsit per a dies feiners i dissabtes (tant per a la xarxa interna com per a les vies d'accés).

Xarxa de vianants i bicicleta

L'estudi afirma que la xarxa viària del sector contindrà unes voreres d'amplada suficient i que els itineraris seran continus i coordinats amb els itineraris per al transport públic. Des de la redacció del present informe se sol·licita una major concreció de les característiques dels itineraris a peu previstos (amplades, disseny de les cruïlles, localització dels passos de vianants, pendents, il·luminació, arbrat...).

L'estudi esmenta que el Pla de Mobilitat del municipi preveu diferents eixos cívics, entre els que destaca per la proximitat al sector l'eix de La Colomina Cap Barrera Platja d'Ocata, a l'oest de l'àmbit d'estudi.

Quant a la bicicleta, el Pla de Mobilitat no preveu cap itinerari dins de l'àmbit d'estudi, tot i que sí que es preveu un carril bici al llarg del passeig marítim, que queda proper al sector.

Des de la redacció del present informe es posa de manifest que els nous sectors que envolten la N-II han de preveure coordinadament un carril bici que connecti amb el nucli urbà. En aquest sentit, fora bo que l'Ajuntament del Masnou coordinés els planejaments de l'est del municipi, per tal d'analitzar la viabilitat d'executar una actuació conjunta a favor de la bicicleta.

11. Mobilitat i gènere

L'estudi no aporta indicadors de gènere.

12. Conclusions

Es considera que l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada per la *Modificació puntual del PGO a l'àmbit del polígon industrial del Camí del Mig*, 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 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:

- Cal analitzar la incidència de la nova mobilitat generada sobre les xarxes existents i previstes, tenint en compte la tipologia dels nous usos i les possibles concentracions de demanda, per al vehicle privat i per al transport públic.
- Els aparcaments per a bicicletes s'hauran de situar fora de la via pública (a excepció de les places corresponents a la zona verda), dins de les parcel·les corresponents, en llocs segurs però de fàcil accés.
- És necessari reservar espais per a la càrrega i descàrrega de les mercaderies, atenent a les indicacions de l'article 6 del Decret.
- 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 a les parades de transport públic.
- 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, 23 de setembre de 2011

Vist-i-plau

Lluís Alegre i Valls
Cap del Servei de Mobilitat

Marc A. García i López
Director tècnic