

Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada per la Segona Modificació puntual del Pla General d'Ordenació Urbanística de Mataró, als àmbits Iveco – Renfe, Farinera i veïnat de Valldeix

Municipi de Mataró

Comarca: Maresme

Promotor: Ajuntament de Mataró

Redactor de l'EAMG: Doymo

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 Pla General d'Ordenació Urbanística de Mataró, als àmbits Iveco – Renfe, Farinera i veïnat de Valldeix*.

1. Antecedents

La *Segona Modificació puntual del Pla General d'Ordenació Urbanística de Mataró, als àmbits Iveco – Renfe, Farinera i veïnat de Valldeix* té com a objectius modificar la parcel·lació i diferents paràmetres d'execució previstos en l'anterior planejament, donat el nou context econòmic.

L'empresa municipal PUMSA i l'Ajuntament de Mataró van tramitar durant l'any 2006 un Pla de Millora Urbana del sector objecte d'estudi. El document de mobilitat inicialment va ser informat desfavorablement per l'ATM. Posteriorment es va completar la informació requerida i l'estudi va ser informat favorablement en data 22 de maig de 2007.

A desembre de 2012 es torna a enviar a l'ATM un nou estudi de mobilitat que revisa l'anterior, adaptant-lo al nou planejament, i incorpora les prescripcions de l'informe de l'ATM de l'any 2007.

L'àmbit de la Modificació puntual del PGOU és discontinu, i comprèn un total de 102.525 m², dels quals 93.827 m² pertanyen al sector Iveco – Renfe / Farinera, entre l'avinguda del Maresme (N-II), l'avinguda Ernest Lluch i el Litoral, i els 9.003 m² restants corresponen a l'àmbit del veïnat de Valldeix. També es contempla l'actuació del nou Tecnocampus junt a Porta Laietana, com en l'estudi anterior de l'any 2007.

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 Pla General d'Ordenació Urbanística de Mataró, als àmbits Iveco – Renfe, Farinera i veïnat de Valdeix* 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 122.405 m² de sostre destinat a usos residencials (1.487 habitatges)
- La creació de 13.516 m² de sostre destinat a usos comercials
- Un total de 5.793 m² de sostre destinat a oficines i serveis
- Equipaments que ocupen un total de 10.554 m² de sòl
- Zones verdes amb una extensió de 27.463 m²

L'estudi contempla els usos actuals que deixaran d'estar operatius:

- Una superfície destinada a usos industrials de 59.001 m²
- 30.394 m² destinats a equipaments i altres serveis privats

D'altra banda, el sector Tecnocampus (fora de l'àmbit d'estudi però molt a prop d'aquest) desenvolupa:

- 12.996 m² de sòl destinat a equipament educatiu
- Es destina 1.535 m² a equipament socio-cultural
- Noves oficines que comptaran amb 17.804 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 **14.300 desplaçaments/dia feiner, 7.150 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 ²)	Sostre edificable (m ²)	Nre. Habitatges	Viatges generats habitatge	Viatges generats (m ²) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
residencial	30.364,00	122.405,00	1.487	10.409	12.241	12.241
comercial		13.516,00			6.758	6.758
oficines		5.793,00			869	869
industrial		-59.001,00			-2.950	-2.950
altres equipaments	10.327,00	-19.840,00			-3.968	-3.968
zona verda	35.286,00				1.764	1.373
Vialitat	26.853,00					
TOTAL	102.525	62.873	1.487	10.409	14.714	14.322

Els **habitatges** generaran uns **12.240 viatges/dia**, aplicant la ràtio relativa al sostre residencial.

Quant a la mobilitat generada pels **usos comercials**, l'estudi concreta que es generaran uns **6.800 viatges/dia**, aplicant la ràtio que proposa el Decret (50 viatges/100 m² de sostre).

El **sostre terciari** previst (oficines), considerant una ràtio de 15 viatges/100 m² de sostre pot generar una mobilitat de **900 viatges/dia** feiner.

Per als **equipaments** l'estudi de mobilitat aplica les ràtios genèriques que proposa el Decret, i estima una generació d'uns **2.100 viatges/dia**. No obstant això, donat que desapareixeran equipaments existents en l'actualitat, l'estudi conclou que hi haurà una disminució respecte de la mobilitat generada de **-4.000 viatges/dia**.

Així mateix, l'estudi resta també la mobilitat teòricament generada avui dia pels usos industrials, de prop de **-3.000 viatges/dia**.

Des de la redacció del present informe es troba a faltar alguna mostra més específica respecte de la mobilitat generada en l'actualitat pels equipaments i usos industrials.

Per últim, les **zones verdes** també generaran una mobilitat d'uns **1.400 viatges/dia** en conjunt.

L'estudi fa una proposta de repartiment modal de la nova mobilitat, segons el repartiment modal de la ciutat que defineix el Pla de Mobilitat Urbana:

Repartiment modal proposat	A PEU	BICICLETA	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT
% quota modal	34,0%		24,5%	41,5%
Viatges / dia feiner	4.866		3.508	5.948

Per al sector veí Tecnocampus es preveu una mobilitat generada de 5.400 viatges/dia, distribuïts en un 32,3% a peu o bici, 24,3% transport públic 41,1% turisme i 2,3% motocicleta.

4. Mobilitat en vehicle privat

L'estudi esmenta la xarxa viària d'accés: les principals vies són la C-32 i l'N-II.

Per accedir a l'àmbit d'estudi la via més important és l'avinguda Maresme, que consta de 2 carrils per sentit de circulació. L'estudi descriu la connectivitat des d'aquesta via amb la resta de carrers adjacents.

L'estudi analitza les capacitats i els nivells de servei de les dues rotondes que limiten l'àmbit d'estudi (Porta Laietana i Ronda Barceló), amb dades de l'any 2005. A la rotonda Porta Laietana s'observen nivells de servei D a l'accés des de l'avinguda Maresme (nivells alts de saturació però no crítics). Igualment, a la rotonda de la Ronda Barceló, sobre l'accés nord de la mateixa avinguda Maresme, també es conclouen nivells de servei D.

5. Xarxa de transport públic

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

- Estació de Rodalies de Mataró: on hi efectua servei la línia R1 cada 10 minuts en dia feiner i cada 15 en cap de setmana i festiu. L'estació es troba a 300 m del sector Iveco – Renfe.
- Servei d'autobús interurbà: 2 línies diürnes (C10 i C1, Barcelona per autopista i per l'N-II) amb parades a prop del sector, a la rotonda de Porta Laietana
- Servei d'autobús urbà: 8 línies, de les quals 6 circulen de forma tangencial per l'àmbit d'estudi, amb una parada a la Ronda Barceló cantonada avinguda Maresme (a 100 m) i una altra a l'estació de tren (a 300 m). Les línies que donen cobertura al sector són les 1, 2, 3, 4, 5 i 8

L'estudi aporta les dades d'oferta de cada un d'aquests serveis, i localitza sobre plànol la localització de les parades i estació.

Les connexions del vianant fins a les dues parades d'autobús de referència compten amb passos de vianants adaptats per a PMR.

6. Mobilitat a peu

L'estudi afirma que els carrers immediats al sector Iveco – Renfe tenen una demanda de vianants molt baixa, ja que es tracta d'una zona amb pocs usos residencials o terciaris.

El PMU preveu reurbanitzar els vials de l'entorn.

Es troba a faltar una descripció de la situació actual de la mobilitat a peu.

7. Mobilitat en bicicleta

L'estudi mostra quins carrers del municipi disposen de carril bici, i quina és la xarxa ciclable que preveu el PMU (part de la qual es contempla a les immediacions de l'àmbit d'estudi).

Es destaca que tan sols un 0,2% dels desplaçaments urbans de Mataró es realitzen mitjançant la bicicleta.

8. Incidència de la mobilitat generada

Quant als desplaçaments en vehicle privat, l'estudi determina que, amb una ocupació estimada de 1,5 pers./vehicle (superior a l'ocupació mitjana d'1,3, segons l'estudi, a causa dels usos comercials), el nombre de vehicles s'incrementarà en 3.750 turismes/dia (anades + tornades), respecte de la situació actual (l'estudi de nou descompta la mobilitat generada teòricament avui dia pels usos industrials existents).

Per al sector proper Tecnocampus l'estudi estima una ocupació inferior, d'1,3 pers./veh., amb el que hi haurà uns 1.700 turismes/dia (anades + tornades).

L'estudi analitza la distribució territorial de les arribades i dispersions a l'àmbit d'estudi i conclou que els increments de trànsit no seran gaire elevats, tot i que destaca l'increment de la sortida de l'autopista C-32, amb 1.000 vehicles diaris, i el de l'avinguda Ernest Lluch, amb més de 4.000 vehicles diaris.

Els vials interns del sector Iveco – Renfe enregistraran IMD al voltant de 900 veh./dia, mentre que l'accés directe cap a la Ronda Josep Irla tindrà una IMD de 2.400 veh./dia.

L'estudi afirma que la capacitat de la xarxa viària interna sumada a la de l'avinguda Ernest Lluch seran suficients per absorbir la nova demanda de trànsit generat.

En relació al nivell de servei de les rotondes analitzades prèviament, el nou trànsit provocarà que tres dels accessos a la rotonda de Porta Laietana empitjorin el nivell de servei. En el cas de l'avinguda Maresme el nivell de servei passa de D a E (91%). A la Ronda Barceló el pitjor nivell de servei també l'obté l'avinguda Maresme, des del nord (D, 83%).

Quant al transport públic, l'estudi determina que es generaran uns 1.580 viatges/dia en autobús urbà, 480 en autobús interurbà i 1.450 en tren. Tenint en compte un FHP del 10%, la mobilitat en transport públic en l'hora punta implicarà 350 nous viatges. En el cas de Tecnocampus, la demanda generada serà de 60 nous viatges en l'hora punta (uns 600 viatges diaris). L'estudi conclou que la nova demanda representa el 14% de la càrrega diària de les 6 línies de bus urbà que donen servei a l'àmbit d'estudi. Aquesta xifra es tradueix en una càrrega mitjana de 9 viatgers nous per expedició, que l'estudi afirma que la xarxa actual pot absorbir mantenint la qualitat de servei. No

obstant això, l'estudi proposa una variació en el recorregut dels serveis circulars L1 i L2 per tal de millorar la cobertura de l'àmbit d'estudi.

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. Habitatges	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turisme	Total aparcaments motocicleta
residencial	30.364,00	122.405,00	1.487	2974	1487	744
comercial		13.516,00		135		
oficines		5.793,00		58		
industrial		-59.001,00				
altres equipaments	10.327,00	-19.840,00		106		
zona verda	35.286,00			353		
Vialitat	26.853,00					
TOTAL	102.525	62.873	1.487	3.626	1.487	744

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 3.600 places per a bicicletes (2 places per cada habitatge, 5 places per cada 100 m² de sostre destinat a equipaments educatius i 1 plaça per cada 100 m² de sostre o sòl de la resta dels usos del sector).

Des de la redacció del present informe es posa de manifest la importància de preveure un aparcament per a bicicletes segur dins de les diferents parcel·les, per tal de promoure aquest mode de transport.

Respecte de les places destinades a **aparcament de turismes i motocicletes**, l'estudi aplica les ràtios que proposa el Decret per als usos residencials.

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 ²)	Sostre edificable (m ²)	Nre. Habitatges	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turisme	Total aparcaments motocicleta
residencial	30.364,00	122.405,00	1.487	2974	1487	744
comercial		13.516,00		135		
oficines		5.793,00		58		
industrial		-59.001,00				
altres equipaments	10.327,00	-19.840,00		528		
zona verda	35.286,00			275		
Vialitat	26.853,00					
TOTAL	102.525	62.873	1.487	3.970	1.487	744

Quant a l'aparcament a la via pública, l'estudi analitza l'oferta actual i la futura. L'estudi considera que l'oferta prevista a la via pública (390 places) més l'existent al sector Tecnocampus (470 places des de 2010), podran absorbir les necessitats d'aparcament.

El desenvolupament del sector Iveco – Renfe eliminarà l'espai d'aparcament existent en l'actualitat destinat als usuaris de tren.

10. 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.

L'estudi, no obstant això, especifica la reserva necessària de 17 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 m² de sostre destinat a comerç i 2.000 m² destinats a oficines (el sector objecte d'estudi compta amb 13.500 m² de sostre destinat a comerç i 5.800 m² de sostre destinat a oficines).

11. Indicadors de gènere

L'estudi afirma que el servei de bus urbà de Mataró és utilitzat principalment per dones (70%). El document proposa instal·lar il·luminació potent en els itineraris a peu i a les parades de transport públic, així com disposar de bancs cada 100 m.

12. Mesures correctores

Xarxa transport públic

L'estudi considera que l'oferta actual és suficient per tal d'absorbir la mobilitat futura. No obstant això, esmenta 3 actuacions per tal de millorar el servei a l'àmbit d'estudi:

1. Construcció de la variant ferroviària de la línia de rodalies amb parada al carrer Pablo Iglesias (actuació contemplada dins la nova línia orbital Granollers – Mataró i continguda en el PDI 2010 – 2020). La nova estació estaria a uns 450 m del sector.
2. Modificació del recorregut de les línies circulars 1 i 2, per tal que circulin per avinguda Maresme, Porta Laietana i avinguda President Companys. Aquesta proposta no comporta un increment de recorregut, i com esmenta l'estudi haurà de ser aprovada per l'Ajuntament de Mataró (titular del servei).
3. Perllongament de la línia 3, des de l'estació de tren fins al passeig del Rengle. L'actuació implica un augment de recorregut de 3,4 km, i l'estudi aproxima el dèficit a 143.519 €/any. L'actuació i la valoració econòmica hauran de ser aprovats per l'Ajuntament de Mataró. Des de la redacció del present informe es fa constar que **el planejament derivat corresponent haurà de comptabilitzar aquests costos segons el sostre a desenvolupar per cada sector.**
4. Implantació d'un sistema de prioritat semafòrica per al transport públic a les rotondes de Porta Laietana i Ronda Barceló, que activin els mateixos conductors d'autobús urbà i interurbà que hi circulen.

Xarxa bàsica per a vehicles

L'estudi especifica la reordenació viària del sector Iveco – Renfe i proposa una regulació semafòrica entre les rotondes de Porta Laietana i Ronda Barceló i les interseccions avinguda Maresme amb ronda Josep Irla i amb Balançó i Boter, amb l'objectiu de garantir la màxima fluïdesa en l'hora punta i protegir els passos de vianants de l'avinguda Maresme.

Xarxa de vianants

L'estudi proposa adaptar els itineraris per a vianants entre l'àmbit d'estudi i la resta de la xarxa de la ciutat, semaforitzant els passos de vianants previstos. Es mostra un plànol amb la definició de la xarxa bàsica per a vianants.

No es concreten les característiques d'aquesta xarxa, però en **el planejament derivat caldrà aportar aquesta informació.**

Xarxa de bicicleta

El PMU contempla un nou carril bici al front marítim del sector Iveco – Renfe, que unirà el carril bici ja existent en el sector Tecnocampus amb l'estació de tren.

D'altra banda, l'estudi concreta que els vials interns al sector tindran un ús cívic on la bicicleta podrà circular amb els vehicles motoritzats.

13. Conclusions

Es considera que l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada de la *Segona Modificació puntual del Pla General d'Ordenació Urbanística de Mataró, als àmbits Iveco – Renfe, Farinera i veïnat de Valldeix* 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, 20 de desembre de 2012

Lluís Alegre i Valls
Cap del Servei de Mobilitat