

Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada pel Pla Especial Masia Can Ribot

Municipi de Mataró
Comarca del Maresme

Promotor: Comercial Tranova

Redactor de l'EAMG: Sergi Francesc Marimon Berrio

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 pel *Pla Especial "Masia Can Ribot"*, a Mataró.

1. Antecedents

El Pla Especial es promou amb l'objectiu de l'assignació d'ús de restauració vinculada a l'activitat hotelera, a la finca Can Ribot, mitjançant la implantació d'una nova activitat que permeti el manteniment i potenciació del paisatge mantenint el caràcter agrícola i forestal de la finca.

La Masia es localitza al nord - oest del terme municipal de Mataró, en concret a la zona del veïnat de Sant Martí de Mata, en sòl no urbanitzable.

La superfície total és de 62.100 m², dels quals 61.132 m² són objecte del present Pla especial. La superfície total de l'àmbit està dividida en quatre zones ben diferenciades:

- Zona 1 – Edificacions A1, A2 ,A3 (sobre rasant), B1 i B2 (sota rasant): 13.700 m²
- Zona 2 – Regeneració del paisatge autòcton: 23.099 m²
- Zona 3 – Protecció forestal: 19.160 m²
- Zona 4 – Accés general i aparcament: 5.173 m²

El Pla Especial preveu l'assignació d'ús hotelier a la totalitat de les edificacions A1, A2 i A3, amb un total de 30 habitacions. A la planta baixa i la planta sota rasant de l'edificació A1 es situaran els serveis de restaurant de l'hotel, cuines i serveis de personal.

El Pla Especial preveu també l'ampliació de l'edificació A1 amb una sala polivalent per a banquets i convencions amb un sostre de 200 m², ampliant la zona de serveis de l'edificació existent sota rasant B2 situada a nivell de la cota +88,00 m i comunicant-la interiorment amb l'edificació A1 per a ús exclusiu de personal i exteriorment amb un accés per als usuaris.

2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del *Pla Especial Masia Can Ribot*, 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 pol generador de mobilitat, conseqüència de l'ampliació i de la modificació dels usos actuals:

- Creació d'una sala polivalent de 400 m² amb un sostre de 200 m² per a petites convencions i esdeveniments similars, amb una capacitat màxima de sala de 250 persones.
- Conversió a ús hotelier de l'edifici A1, cos principal de la masia amb un sostre de 319,50 m²
- A més a més, es destina a annexos i serveis a la cuina un total de 89,50 m² de sostre que es situaran a l'edifici B1, 194,15 m² de sostre destinats a magatzems que es situaran a l'edifici B2 i 98 m² de sostre destinats a les connexions entre l'edifici existent i l'ampliació.

A l'informe d' EAMG presentat pel promotor es troba a faltar un quadre comparatiu del sostre existent en el planejament vigent i de la proposta d'ampliació de sostre del Pla Especial, que aclariria la quantificació de l'increment de sostre i de la modificació d'usos que es proposa.

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

L'estudi de mobilitat del *Pla Especial Masia Can Ribot* estima que els nous usos (hotelier + sala polivalent) generaran un total de **201 viatges al dia**.

L'ordenació plantejada pel Pla Especial fa preveure un augment de la mobilitat. L'estudi aplica les ràtios que proposa el Decret, per a equipaments hotelers uns 20 viatges/100 m² sostre.

La taula següent mostra la mobilitat generada segons les ràtios que indica el Decret:

Usos	Àrea (m ²)	Sostre edificable (m ²)	Nre. habitatges	Viatges generats habitatge	Viatges generats (m ²) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
equip. hotelers		1.001,80			200	201
TOTAL	61.132,00	1.001,80	0	0	200	201

L'EAMG no concreta la distribució dels viatges en els diferents modes. Per altra banda, no analitza les possibles pautes de mobilitat que es podrien generar en dies de celebració de banquets o esdeveniments especials. Per exemple, el Pla Especial comenta que la Masia Can Ribot ha estat seu del Festival Shakespeare durant els anys 2008 i 2009, esdeveniment de gran repercussió a Mataró, no aportant dades de

la mobilitat generada per la Masia en aquesta ocasió ni dades sobre el repartiment modal, tot i que es pot preveure que serà majoritàriament en vehicle privat.

4. Mobilitat en vehicle privat

L'accés a la Masia Can Ribot s'efectua des de la carretera BV-5031, de Cornellà a Fogars de Tordera. Té una amplada de 5,50 m i és el principal accés al complex.

La carretera BV-5031 es connecta en sentit sud a partir de dues rotondes, amb l'autopista C-32, tant en sentit Barcelona com en sentit Girona i amb la ciutat de Mataró, mentre que en sentit nord connecta amb el poble de Sant Andreu de Llavaneres.

El camí que comunica la carretera BV-5031 amb l'emplaçament de la Masia és de terra i té una amplada de 4 m.

Des de la carretera BV-5031 cap al camí d'accés a la finca, és possible fer el gir d'entrada tant des del sentit nord (Sant Andreu de Llavaneres) com des del sentit sud (Mataró). Pel que fa a la sortida, és possible fer el gir en direcció nord (Sant Andreu de Llavaneres) però resulta impossible fer el gir en direcció sud (Mataró), a causa de la poca visibilitat existent.

Es troba a faltar documentació gràfica més detallada de la xarxa viària.

5. Xarxa de transport públic

L'estudi assenyala l'existència de diferents xarxes de bus urbà i interurbà al municipi, destacant que la parada més propera al complex està situada a 2 Km de distància. Per altra banda, l'estació de rodalies de Renfe existent a Mataró, es troba a una distància també molt allunyada de la Masia.

Es troba a faltar una descripció i documentació gràfica precisa amb la ubicació tant dels itineraris com de les parades actuals d'autobús i de l'estació de rodalies.

6. Mobilitat a peu i en bicicleta

L'estudi destaca l'existència de diferents carrils bici dins de la trama urbana de Mataró, però cap carril bici prou proper per comunicar l'emplaçament de les edificacions on es generarà l'activitat d'ús de restauració amb la trama urbana. El carril bici més proper es situa a la Ronda Cervantes, a una distància aproximada de 2,20 Km.

L'estudi no proposa cap nou itinerari per accedir al complex en bicicleta, tot i que sí preveu una zona d'aparcament a l'interior del complex.

L'estudi també incideix en que no és possible crear cap itinerari per a vianants per comunicar la trama urbana amb l'emplaçament on es generarà l'activitat d'ús de restauració.

Es troba a faltar documentació gràfica més precisa amb els itineraris a peu i en bicicleta.

7. Incidència de la mobilitat generada

L'estudi no concreta valoracions quantitatives sobre la nova mobilitat en els diferents modes.

Caldria fer una valoració de la incidència que tindran els nous desplaçaments sobre les xarxes existents per tal de comprovar el bon funcionament d'aquestes.

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.

L'estudi realitza una estimació de places d'aparcament per a bicicletes segons els ratis del Decret 344/2006 i preveu un total de 26 places, preveient un aforament de 508 persones.

Es troba a faltar documentació gràfica més precisa indicant la ubicació dels aparcaments reservats per a bicicletes.

Quant a l'aparcament de vehicles motoritzats, l'estudi afirma que la finca actualment té 76 places d'aparcament per a vehicles i 3 places d'aparcament per a autobusos, molt superior al que dicta la Normativa de Mataró que indica que per a un ús de restauració es necessita com a mínim 1 plaça / 10 persones d'aforament, que en aquest cas serien 51 places.

No es fa cap referència a la mobilitat en moto ni al seu estacionament.

9. Mesures correctores

Xarxa de transport públic

L'estudi no proposa cap millora en la xarxa de transport públic.

Es recomana garantir la bona circulació i en seguretat dels autocars en els accessos a la Masia.

Xarxa bàsica per a vehicles

L'estudi proposa com a mesura correctora i amb la finalitat de millorar l'accés a la finca, pavimentar amb asfalt el tram comprès entre la carretera BV-5031 i la finca.

No es preveu cap mesura correctora específica per millorar el gir de sortida en direcció sud (Mataró), assenyalant que la solució passarà per sortir realitzant un gir a dretes, arribant fins a la urbanització "La Fornenca", uns 150 m més endavant, i realitzar un canvi de sentit en aquest punt.

Xarxa de vianants i bicicletes

L'estudi no proposa cap millora en la xarxa de vianants ni en la de bicicletes. Atès que sí es preveu aparcament de bicicletes seria convenient analitzar les condicions de seguretat dels accessos per als desplaçaments que es facin amb aquests vehicles.

10. Mobilitat i gènere

L'estudi no aporta indicadors de gènere.

11. Conclusions

Es considera que l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del *Pla Especial Can Ribot*, 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**. No obstant això s'estableixen unes **condicions relatives al seu desenvolupament**, que s'hauran de tenir en compte de cara a la redacció dels corresponents instruments de planejament derivat, en els projectes constructius o en les mesures de gestió que correspongui:

- Caldria afegir un **quadre comparatiu entre el sostre del planejament vigent i el de la proposta del Pla Especial**, per aclarir l'increment de sostre que es produeix i el canvi d'usos. Tanmateix atesa la característica de l'equipament seria convenient tenir informació de la mobilitat que és genera en un dia punta de la seva activitat.
- Atès que es produeixen canvis de sostre intern i d'usos, caldria concretar el **repartiment modal previst** per als desplaçaments i comprovar el bon funcionament de les xarxes existents. També en aquest cas és recomanable fer-ho per un dia punta de l'activitat.
- Es troba a faltar la **descripció de les diferents xarxes de mobilitat** proposades amb documentació gràfica més precisa que garanteixi la seguretat i bona circulació de tots els modes.
- Cal aportar **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.

Barcelona, 13 de desembre de 2013

Vist-i-plau

Lluís Alegre i Valls
Cap del Servei de Mobilitat

Marc A. García i López
Director tècnic