

Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada pel Pla Especial d'Ordenació del Parc Forestal del "Turó d'en Dori" a Mataró

Municipi de Mataró
Comarca del Maresme

Promotor: Ajuntament de Mataró

Redactor de l'EAMG: Ajuntament de Mataró – Àrea de Serveis Territorials

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 d'Ordenació del Parc Forestal del "Turó d'en Dori" a Mataró*.

1. Antecedents

L'objecte d'aquest Pla Especial és l'ordenació detallada per l'assignació d'usos específics i concrets relacionats amb la correcta utilització dels espais naturals, actuant sobre les següents premisses: les condicions de l'edificació que s'hi pugui construir i delimita la seva ocupació, determina la gestió necessària i condicional d'explotació dels espais, preveu les mesures de seguretat i protecció dels riscos naturals i finalment fixa un Pla de manteniment per a les masses de bosc, les instal·lacions i jardineria en general.

Es considera que l'estratègia per al lleure del Parc ha de pivotar sobre tres pilars:

- Fer del Parc Forestal la Porta de Mataró al Parc Natural del Montnegre-Corredor, un espai didàctic de divulgació naturalista i de concentració de serveis i informació per a l'inici i final d'itineraris i excursions cap a la serra. Un node de serveis que actuï de discriminador d'usos abans de l'entrada dels visitants cap al Parc natural, amb l'objectiu de fer compatible l'ús públic amb la preservació dels valors naturals.
- Aprofitar les vistes panoràmiques sobre la ciutat i la Mediterrània, convertint l'actual Mirador en un espai apte per acollir activitats culturals, reunions col·lectives i àrees d'estada en un entorn silenciós de vistes espectaculars.
- Crear una Àrea de Jocs per infants i per joves única a la ciutat, vinculada a l'esport, a l'aventura i a la natura i amb unes condicions de seguretat i tranquil·litat inigualables.

El Pla General d'ordenació urbana de Mataró, manté que mentre no s'aprovi el Pla especial d'ordenació del Parc Forestal, seran aplicables els criteris definitius per a la Zona forestal d'especial protecció, clau 8a, restringint els usos admesos als agrícoles i forestals existents.

El Pla especial incorpora una nova activitat i ús, admesa al planejament general vigent, que és la d'activitat d'esports d'aventura en la zona d'Àrea d'Equipaments Esportius.

Quant a la mobilitat, justament és aquest nou ús el que generarà uns nous desplaçaments, ja que la resta d'usos del Parc es mantenen igual.

La superfície total del Pla Especial és de 166.810 m², que inclou una superfície de 26.828 m² de nou ús d'activitats d'esports d'aventura en la zona d'Àrea d'equipaments esportiu .

La zona forestal de Mataró s'incorpora en gran part dins l'àmbit dels espais d'interès natural on s'hi ha delimitat l'àmbit del Pla especial del Parc Montnegre-El Corredor. Manté connectivitat territorial amb la resta de la Serra Litoral i la resta de parcs que la integren.

El Parc del Turó d'en Dori, objecte d'aquest document, es situa molt proper a la ciutat, concretament en la zona de ponent a tocar del nord de les urbanitzacions de Can Vilardell i de Les Suredes, i limitant amb la línia de terme d'Argentona. El Turó d'en Dori anomenat popularment "el parc forestal" és el més visitat i utilitzat de la zona rural de la ciutat.

2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada de la *Pla Especial d'Ordenació del Parc Forestal del "Turó d'en Dori" a Mataró* 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.

Dins d'aquest Pla Especial, es genera un nou ús que suposarà la creació d'un nou generador de mobilitat, conseqüència de una superfície de 26.828 m² destinada a un nou ús d'activitats d'esports d'aventura en la zona d'Àrea d'equipaments esportiu .

3. Estimació de la demanda de mobilitat generada pel sector

L'estudi de mobilitat ha fet servir el ràtio establert pel Decret 344/2006 referent a zones verdes (5 viatges/100 m² de sòl), estimant que el sector generarà **1.341 nous desplaçaments d'anada i tornada en un dia feiner tipus**.

Tanmateix, l'estudi especifica que la nova activitat difícilment superarà l'aforament de 500 usuaris/dia, tenint en compte el tipus d'activitat que es preveu (esports d'aventura a l'aire lliure), xifra que suposaria 1.000 nous desplaçaments d'anada i tornada en un dia tipus.

La taula següent mostra la mobilitat generada segons els ràtios que indica el Decret i l'Estudi de mobilitat (darrera columna).

Usos	Àrea Sostre m ²	Àrea Sòl m ²	Ràtio decret, aplicant Zones Verdes: 5 viatges/100 m ² sòl	Viatges Generats Decret	Viatges Generats EAMG
Àrea Equipaments Esportius (Aee)	-	26.828	0,05	1.341	1.341
Total nous viatges					1.341

L'anàlisi de l'impacte del nou desenvolupament sobre les xarxes de mobilitat s'ha realitzat en base a aquest supòsit de 1.341 nous desplaçaments generats.

Es presenten dades de repartiment modal i segons l'estudi es preveu que el 90% dels desplaçaments es realitzin en vehicle privat, el 3% de desplaçaments en bicicleta i un 7% en transport públic més peu. Aquest darrer supòsit es preveu en base a usuaris que aniran en autobús fins a la parada més propera (Hospital de Mataró i Mataró Parc), i que després es desplaçaran a peu fins al parc. En vehicle privat s'estima una ocupació mitjana de 2 persones per vehicle, ja que es considera un ús vinculat a oci familiar o de grup.

Seguint aquest repartiment modal l'estudi presenta els següents desplaçaments:

Modal	% modal	Desplaçaments	Ocupació vehicles	Vehicles
Vehicle Privat	90%	1.207	2 persones vehicle	604
Bicicleta	3%	40	-	
Transport Públic i Autobús	7%	94	-	

4. Mobilitat en vehicle privat

L'estudi determina que els nous vehicles generats (604 vehicles) suposaran unes entrades i sortides del Parc Forestal de 302 vehicles/dia respectivament. L'Estudi assenyala que aquest increment no afectarà a les vies que donen accés al Parc (Camí de Can Vilardell i Camí de la Cornisa), en tant que els seus nivells d'ocupació actuals podran absorbir aquest increment de vehicles sense modificar el nivell actual de servei.

No s'aporten dades del nivell o d'intensitat mitjana de desplaçaments per aquestes vies.

L'estudi no inclou cap plànol ni documentació gràfica que faci referència als diferents accessos viaris en la seva relació amb Mataró. Tampoc s'aporta cap descripció dels itineraris per a vehicles previstos. Tot i que analitzant el viari proper existeix la possibilitat d'accedir fins al sector des de Mataró per 3 itineraris diferenciats, que creuen la C-32 connectant amb el nucli urbà:

- Carrer Galícia, que passa per sobre de la C-32. Té una secció 1+1
- Prolongació de la Via Europa, que connecta amb el Centre Comercial (que és la que hem comentat per telèfon)
- Carrer Torrent de les Piques, que passa per sota de la C-31. Té una secció 1+1 amb carrils de gir

5. Xarxa de transport públic

Per accedir al Parc Forestal del “Turó d’en Dori” en transport públic s’han d’utilitzar les parades de transport urbà i interurbà d’autobús, situades a l’Hospital de Mataró i a Mataró Parc. L’Estudi indica que estan situades a una distància de 1.000 metres respecte de l’accés al Parc.

- Autobusos: 5 línies urbanes diürnes (L1, L2, L3, L4 i L5).
- Autobusos: 3 línies interurbanes diürnes (C10, C20 i C30) i una nocturna (N80).
- Tren Rodalies: l’estació més propera és la de Mataró (R1), està a uns 4.000 metres del Parc però hi ha enllaç amb autobús urbà L5.

L’estudi destaca que aquestes línies de transport públic permeten una connexió intermodal per a l’accés a peu al Parc Forestal amb cobertura al nucli urbà de Mataró i amb l’estació de Rodalies.

Pel que respecta les dades del transport urbà, s’aporten dades d’expedicions i freqüències de pas, diferenciant els feiners, dissabtes i festius. S’aporta també el passatge global anual de cada una de les línies i el passatge/bus.

Quant al transport interurbà, s’aporten dades d’expedicions i freqüències de pas.

L’estudi conclou que les 5 línies d’autobús urbà podran assumir la nova demanda generada (94 viatges d’anada i de tornada en un dia tipus), ja que en els darrers anys (2007 a 2013) el passatge del servei Mataró Bus ha sofert un descens del 19,9%.

Finalment, també es destaca que a l’Hospital i al centre comercial Mataró Parc hi ha parades de Taxi.

6. Mobilitat a peu i en bicicleta

L’Estudi no preveu desplaçaments a peu des dels nuclis urbans, restant aquests inicialment vinculats a l’ús del transport públic i als itineraris de connexió des de les parades d’autobús més properes. No s’aporten dades referents a l’estat d’aquests itineraris (nivells d’accessibilitat, pendents, etc.). Tampoc s’incorpora cap plànol amb aquests itineraris a peu dibuixats.

L'Estudi fa referència al projecte de millora del nus Mataró Oest, on hi ha la previsió d'unir xarxes de vianants i ciclistes entre la part del nucli urbà i la zona de la carretera de la Cirera (propera al Parc).

L'Estudi també assenjala que cal potenciar els desplaçaments a peu des de la ciutat i des de les parades de transport públic, i que per això seria convenient millorar la senyalització informativa d'orientació en general per a vianants.

L'Estudi també proposa completar el camí existent interior de pujada al Parc Forestal des del carrer Garbí amb un nou tram de camí fins al carrer migjorn. No s'aporta cap plànol del camí existent i la proposta de completar el camí. Tampoc hi ha dades de pendents o nivells d'accessibilitats d'aquests camins. Tot i que en l'estudi sembla mencionar la existència d'un plànol que marca aquesta actuació, aquets no s'ha trobat.

Pel que respecta als nous desplaçaments en bicicleta l'estudi remarca que aquests es veuran potenciat pel projecte de millora del nus Mataró Oest.

L'Estudi aporta un plànol de les previsions dels carrils bici del PMU de Mataró (2005), però aquest no permet diferenciar aquells carrils ciclistes existents dels previstos. Tampoc s'aporta plànols d'itineraris o rutes de les xarxes de bicicletes properes existents pels camins d'accés al parc, ni càlculs de distàncies ni pendents de les possibles rutes.

7. Estimació de la demanda d'aparcament

L'Estudi destaca que segons el projecte (s'entén el Pla Especial) està previst realitzar 111 places de cotxe, 4 de motocicletes i 48 de bicicletes. Algunes dades d'aquestes no quadren amb els plànols d'ordenació del Pla Especial, on apareixen moltes més places de motocicletes.

L'Estudi realitza el càlcul dels aparcaments per a bicicletes seguint les indicacions del Decret per a Zones Verdes (1 plaça/100m² de sòl). En total el resultat són 268 places d'aparcament per a bicicletes.

Caldrà detallar i concretar aquesta proposta en fases posteriors i en el projecte constructiu.

Pel que respecta a les places de vehicles privats, l'estudi destaca que el Decret no preveu l'establiment de reserves de places per Zones Verdes, però de forma correcta i coherent, fa una estimació de les places necessàries pels 302 vehicles diaris.

Estableix una rotació de 3 vehicles per plaça diària, el que sorgeix una necessitat de 100 places de vehicles privats diàries que les divideix en 85 places de cotxe i 15 places de motocicletes.

Usos	Àrea Sostre m ²	Àrea Sòl m ²	Ràtio decret, aplicant Zones Verdes: 5 viatges/100 m ² sòl	Places Bicicleta Segons Decret	Places proposades Pla Especial
Àrea Equipaments Esportius (Aee)	-	26.828	0,01	268	48
Usos	Vehicles privats/dia	Places cotxe segons càlculs estudi mobilitat	Places motos segons càlculs estudi mobilitat	Places cotxe segons Pla Especial	Places moto segons Pla especial
Àrea Equipaments Esportius (Aee)	302	85	15	111	4

S'observa un desquadrament entre les places calculades, les que planteja el Pla Especial i els propis plànols d'ordenació del Pla Especial.

L'estudi també ha considerat la reserva de places per a persones de mobilitat reduïda (PMR), un total de 5 places.

L'estudi té pendent en fases posteriors indicar i delimitar de forma precisa les places d'aparcament, de forma que quadrin exactament amb els plànols d'ordenació.

8. Incidència de la mobilitat generada

L'Estudi no preveu grans impactes generats per la nova mobilitat, tot i que destaca que hi ha algunes millores que caldrà realitzar per a garantir els desplaçaments, com la construcció de l'aparcament per a vehicles privats vinculats directament al nou ús.

El document destaca que el Pla de Mobilitat Urbana de Mataró (2005) no imposa cap determinació que afecti a l'àmbit de l'espai públic interior del Parc Forestal i de la redacció del Pla Especial.

Es considera insuficient l'anàlisi de l'impacte de la mobilitat generada que provingui del centre de la ciutat o de l'autopista, atès que és un nus amb nivells de congestió molt alts i que els nous vehicles incrementaran. Tot i que el nou trànsit no és molt important sí que es poden estudiar i afavorir els itineraris que no afectin a les vies més congestionades.

9. Mesures correctores

A banda de les mesures proposades pel propi Pla Especial del Parc Forestal, de forma genèrica el document estableix 5 mesures correctores:

- a- Negociar amb la Direcció General de Carretes de la Generalitat, el projecte del nou ramal de la calçada lateral mar fins el carrer Torrent de les Piques i la creació de l'eix de vianants i bicicletes d'unió del sector amb la Via Europa.

Aquesta mesura beneficia directament a la connexió de la mobilitat de vianants i bicicletes entre el nucli urbà i la zona de l'Hospital de Mataró i el centre comercial de Mataró Parc.

Aquesta mesura introdueix dos eixos nous (Carrer Torrent de les Piques i la Via Europa) no mencionats ni localitzats anteriorment en l'Estudi i aparentment sense relació directa amb el Parc Forestal, ja que els desplaçaments a peu estan considerats des de les parades de transport públic properes de l'Hospital i Mataró Parc.

- b- Adaptar per a PMR els itineraris marcats al plànol de la xarxa de camins fins a les àrees d'aparcament.

A l'Estudi no s'aporta cap informació gràfica dels itineraris marcats. Tampoc queda clar si es refereix als camins que porten al nou ús des dels aparcaments o fins a les parades de bus.

- c- Incorporar als projectes d'urbanització el mobiliari adequat de repòs: bancs i arbrat distàncies menors de 100 metres.

Igual que a l'anterior proposta, a l'Estudi no s'aporta cap informació gràfica dels itineraris marcats. Tampoc queda clar si es refereix als camins que comuniquen el nou ús des dels aparcaments o fins a les parades de bus.

- d- Incorporar als projectes d'urbanització els aparcaments de bicicletes i aparcaments per PMR.

Aquesta mesura beneficia directament a la mobilitat de vianants i de bicicletes.

- e- Senyalitzar l'accés al Parc Forestal des de les parades d'autobús i executar el tram de camí forestal per a vianants.

Aquesta mesura beneficia directament a la mobilitat de vianants i de transport públic.

Pel que fa a la senyalització es creu convenient s'estudiï instal·lar senyalització orientativa des de la part residencial de Mataró que no només estigui vinculada a la prolongació de la Via Europa, sinó que també es reforcin els altres dos eixos de connexió viària.

10. Mobilitat i gènere

L'estudi no aporta indicadors de gènere però destaca actuacions concretes del propi Pla Especial i també de les mesures correctores que beneficiarien a tots els usuaris i especialment a col·lectius específics com les dones.

11. Finançament

- L'estudi no aporta cap informació sobre el finançament de les propostes, que hauran d'estar incloses en el Planejament o a l'EAMG i que en cas de no dir-se res, s'entendria és el promotor del Parc d'activitats.

12. Conclusions

Es considera que l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del *Pla Especial d'Ordenació del Parc Forestal del "Turó d'en Dori" 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** pel que fa 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 projectes constructius o en les mesures de gestió que correspongui. Les principals parts a completar o a millorar de l'estudi de mobilitat serien les següents:

- Es considera insuficient l'anàlisi de l'impacte de la mobilitat generada, de manera que es sol·licita s'analitzi el possible impacte sobre el nus de l'autopista en dia dissabte. Aquest anàlisi pot portar a indicar itineraris d'accés que millorin l'accessibilitat a la zona.
- Indicar en un plànol de forma detallada els accessos i els itineraris de connexió previstos, amb els noms dels camins que porten fins al Parc Forestal i un cop a dins d'aquests, els itineraris fins a la zona del nou ús d'esports d'aventura. Cal indicar les distàncies. Diferenciar si aquests camins són accessibles en cotxe, bicicleta o peu. En l'Estudi es menciona un Plànol de la xarxa viària d'accés, però aquest no ha estat localitzat en la documentació de l'Estudi.
- Segons el repartiment modal dels desplaçaments generats pel nou ús, el mode a peu estarà vinculat a l'ús del transport públic. Per tant, l'anàlisi i les mesures correctores haurien d'anar dirigides als itineraris entre les parades més properes i els itineraris que condueixen fins al parc.
- En la línia del punt anterior, es troba a faltar la descripció dels pendents i dels criteris d'accessibilitat que pugui haver-hi en els itineraris previstos tant per a vianants com per a bicicletes.
- Es troba a faltar accions de millora que fomentin l'ús del Transport Públic.
- Hi ha un desquadrament de xifres de les places d'aparcament: entre les calculades per l'estudi de mobilitat, les places que diu l'Estudi que realitzarà el projecte i els plànols d'ordenació del propi Pla Especial. Caldria ajustar aquest dimensionament.
- Es troba a faltar un estudi econòmic (pressupost) de les mesures correctores i la concreció dels responsables, que en cas de no dir-se res, s'entendria és el promotor del Parc d'activitats.

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 al promotor 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 maig de 2014

Vist-i-plau

Lluís Alegre i Valls
Cap del Servei de Mobilitat

Marc A. García i López
Director tècnic