

**Informe relatiu a l'Estudi d'avaluació de la mobilitat generada pel Pla de Millora Urbana -13 sector Maresme-Toló (T.M. Mataró)**

**Municipi de Mataró**  
**Comarca del Maresme**  
**Promotor: SPAY Development SL**  
**Redactor de l'EAMG: Intra SL**

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 de Millora Urbana 13 sector Maresme-Toló, al municipi de Mataró.

**1. Antecedents**

El present Pla de Millora Urbana, estableix l'ordenació associada a la implantació de tres blocs d'habitatges amb baixos destinats a locals comercials, ubicats a la parcel·la delimitada pel Camí Ral, carrer Navarro, carrer Toló i avinguda Maresme (N-II), al nucli urbà de Mataró.



## 2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'Estudi d'avaluació de la mobilitat generada pel Pla de Millora Urbana 13 sector Maresme-Toló, al municipi de Mataró, als continguts de la Llei de la mobilitat, i s'aplicaran com a criteris els establerts en el Decret 344/2006, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada.

L'àmbit del PMU s'ubica al costat nord del nucli urbà de Mataró, pròxim a la riera de Sant Simó, a la platja del Callao i a l'eix viari de la ctra. N-II. A la parcel·la s'hi projectaran 70 habitatges (amb un sostre màxim de 7.858,25 m<sup>2</sup>), a més a més d'uns 1.500 m<sup>2</sup> de sostre terciari-comercial i 2.620,99 m<sup>2</sup> de sòl verd públic.

## 3. Estimació de la demanda de mobilitat generada

L'Estudi calcula la mobilitat generada segons les ràtios del Decret 344/2006, per a tots els usos desenvolupats excepte per als usos comercials. En aquest darrer cas l'estudi utilitza les ràtios del *Document d'indicadors de mobilitat als grans equipaments comercials*. L'estimació de la mobilitat generada suposa **1.791 nous desplaçaments**.

Taula resum de la mobilitat generada

| Usos         | Àrea (m <sup>2</sup> ) | Sostre edificable (m <sup>2</sup> ) o nre. habitatges | Viatges generats (m <sup>2</sup> ) (Decret) | Total viatges generats (EAMG) |
|--------------|------------------------|-------------------------------------------------------|---------------------------------------------|-------------------------------|
| Residencial  |                        | 7.858,25 m <sup>2</sup><br>70 habitatges              | 490                                         | 490                           |
| Comercial    |                        | 1.500 m <sup>2</sup>                                  | 750                                         | 1.170                         |
| zona verda   | 2.620,99               |                                                       | 131                                         | 131                           |
| <b>TOTAL</b> |                        | -                                                     | <b>1.371</b>                                | <b>1.791</b>                  |

L'estudi realitza una estimació de la distribució modal dels desplaçaments generats considerant un repartiment modal molt similar al del Pla de Mobilitat Urbana de Mataró (2016) en fase de redacció.

Taula resum del repartiment modal

| Repartiment modal proposat | A PEU - BICICLETA | TRANSPORT PÚBLIC | VEHICLE PRIVAT |
|----------------------------|-------------------|------------------|----------------|
| % en desplaçaments         | 50%               | 10%              | 40%            |
| Viatges / dia              | 896               | 179              | 716            |

Des de l'equip de redacció del present informe es considera vàlida aquesta proposta de mobilitat generada.

#### **4. Mobilitat en vehicle privat**

L'Estudi realitza una caracterització de la xarxa viària propera a l'àmbit del PMU, també determina quins seran els itineraris d'accés i de sortida al sector, diferenciant els itineraris de la mobilitat interna del municipi dels de la mobilitat externa.

L'EAMG no aporta informació de la demanda de trànsit actual en la vialitat de l'entorn.

##### **Recomanació 1.**

Cal aportar informació de la demanda de trànsit a la xarxa de l'entorn. Si bé en condicions generals caldria entendre-ho més com a una condició, tenint en compte la mobilitat generada al sector (698 viatges en vehicle privat) es considera una recomanació.

Si en canvi descriu la dotació d'aparcament de l'entorn, i les principals característiques de la xarxa de la mobilitat en vehicle privat d'accés al sector (carrils d'accés, semàfors, cruïlles).

Des de l'equip de redacció del present informe s'accepta la documentació aportada.

#### **5. Xarxa de transport públic**

L'Estudi indica que l'oferta de transport públic propera a l'àmbit del PMU està formada per 2 línies d'autobús diürnes (línies 3 i 8), que disposen de parades a menys de 200 metres de l'àmbit d'estudi. En relació al ferrocarril, la línia 3 d'autobús connecta amb l'estació de ferrocarril de Mataró.

L'estudi aporta informació sobre els horaris i recorregut de cada línia. També descriu els itineraris a peu fins a les parades d'autobús i aporta informació gràfica i fotografies sobre parades i els recorreguts de les línies.

L'EAMG no aporta dades detallades sobre el nombre de places ofertades i el grau d'ocupació de les línies. Però sí que afirma haver estudiat l'ocupació de les expedicions dels autobusos que donen cobertura a l'àmbit d'estudi i constata que, en horari punta de matí del bus de dia feiner, les expedicions funcionen lluny del nivell de saturació. Es detecten seients lliures. A les parades analitzades, generalment no pugen ni baixen més de dues o tres persones.

Des de l'equip de redacció del present informe s'accepta la documentació aportada.

##### **Recomanació 2.**

Es recomana aportar informació detallada sobre l'ocupació de les línies en les hores de màxima demanda del matí i la tarda. Si bé en condicions generals caldria entendre-ho més com a una condició, tenint en compte la mobilitat generada i l'oferta de transport públic existent es considera com a una recomanació.

## 6. Mobilitat a peu i en bicicleta

L'estudi indica que la xarxa d'itineraris principals per a vianants disposa de condicions acceptables per als desplaçaments a peu atenent, d'una banda, a l'òptima cobertura del transport públic i, d'altra banda, al fet que els carrers de l'entorn de la parcel·la tenen poc trànsit motoritzat. Les voreres d'accés a l'àmbit d'estudi són accessibles, ja que queda garantida una amplada de pas superior als 0,9 m, i molts trams gaudeixen d'amplades lliures de pas superiors a 1,5 m.

L'EAMG posa en relleu la deficiència de passos de vianants en algunes cruïlles i exposa que tot i que les condicions són millorables, amb el desenvolupament del PMU l'amplada de les voreres millorarà. Així mateix, s'aporta informació gràfica de la xarxa de vianants.

En relació a la bicicleta, l'estudi indica que els carrers del voltant de l'àmbit d'estudi són carrers pacificats amb velocitats limitades a 30 km/h, que permeten la cohabitació de bicicletes i vehicles motoritzats en calçada. Tanmateix també destaca que les seccions dels carrers són estretes i tampoc permeten la construcció de carrils bicicletes segregats de la vorera i dels carrils de circulació. L'EAMG indica també que al carrer Toló hi ha un aparcament de bicicletes amb 3 unitats de U invertida, amb capacitat per a l'estacionament de 6 bicicletes.

S'aporta informació gràfica de la xarxa per a bicicletes, amb la ubicació dels diferents punts d'aparcament.

Des de l'equip de redacció del present informe s'accepta la documentació aportada.

## 7. Incidència de la mobilitat generada

En relació a la **xarxa viària**, l'estudi aplica un factor d'ajustament per convertir desplaçaments en nombre total de vehicles/dia: es tracta de l'ocupació en unitats de persones/vehicle. El resultat d'aplicar aquest índex dona una mobilitat de 377 desplaçaments de turismes/dia, 83 desplaçaments de motos/dia i 9 desplaçaments de taxi/dia relacionats amb els usos previstos al sector. La meitat entren i l'altra meitat surten.

L'EAMG fa servir una distribució horària per conèixer els fluxos d'entrada i sortida, per poder identificar les hores punta, els moments de màxima demanda.

L'estudi considera que la xarxa existent permetrà absorbir aquesta nova demanda sense problemes. També preveu que l'oferta privada i pública de places de turisme i motocicletes de les activitats assumirà tota la demanda d'aparcament dels vehicles generada.

En referència al **transport públic**, l'Estudi preveu 187 nous viatges en transport públic, dels quals el 42% s'efectuaran en autobús i el 58% restant en ferrocarril (Renfe). Aplicant la distribució horària que exposa als capítols descriptius, l'EAMG estima que en hora punta es generen 9 desplaçaments d'entrada i 4 de sortida en Renfe i 6 desplaçaments d'entrada i 3 de sortida en autobús.

L'estudi afirma la baixa demanda prevista en transport públic en l'hora punta podrà ser absorbida sense dificultats per l'oferta actual.

En el cas dels **modos no motoritzats**, l'Estudi preveu 818 desplaçaments generats a peu i 68 generats en bicicleta. i considera que les xarxes actuals disposen d'unes condicions acceptables per absorbir aquesta nova mobilitat. No obstant això, manquen

alguns passos de vianants a les cruïlles d'accés a la parcel·la en estudi i, alguns dels existents, caldrà adaptar-los a PMR.

L'equip redactor del present informe, recorda al promotor que l'amplada indicada pel codi d'accessibilitat en zones ja urbanitzades és d'1,5 metres d'amplada lliure de pas, i **demana al promotor que compleixi amb una amplada d'1,5 m d'amplada lliure de pas a les voreres perimetrals del sector, i en especial al Camí Ral, d'on no s'aporta aquesta informació.**

## 8. Estimació de la demanda d'aparcament

Pel que fa a les places d'aparcament a reservar fora de calçada, el Decret 344/2006, obliga a reservar places fora de la via pública destinades a aparcament per a bicicletes en tots els usos, i per a turismes i motocicletes en cas d'ús residencial, d'estacions de ferrocarril i d'autobusos interurbans.

Utilitzant els valors de l'annex 2 i 3 del Decret 344/2006 de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada resulta necessari, com a mínim la següent dotació, entre parèntesis es mostra la dotació calculada segons el Decret:

Taula resum del dimensionament de l'aparcament

| Usos         | Superfície, sostre (m <sup>2</sup> ) o habitatges | Aparcaments bicicleta EAMG /(Decret) | Aparcaments Turismes EAMG/(Decret) | Aparcaments motocicletes EAMG/(Decret) |
|--------------|---------------------------------------------------|--------------------------------------|------------------------------------|----------------------------------------|
| Residencial  | 70 habitatges                                     | 158 (140)                            | 78 (70)                            | 40 (35)                                |
| Comercial    | 1.500 m <sup>2</sup> st                           | 15 (15)                              | 43 +37 (0)                         |                                        |
| zona verda   | 2.620,99 m <sup>2</sup> sòl                       | 27 (26)                              | 0 (0)                              |                                        |
| <b>TOTAL</b> | -                                                 | <b>200 (181)</b>                     | <b>158 (70)</b>                    | <b>40 (35)</b>                         |

En aquest sentit, l'EAMG aplica correctament la ràtio d'aparcament per a bicicletes que fixa el Decret 344/2006 i preveu una dotació de 200 places d'aparcament situades fora de la via pública, una part a l'aparcament soterrat i l'altra part en superfície.

Pel que fa a la reserva de places d'aparcament per a **turismes**, l'EAMG preveu disposar de 121 places d'estacionament per a turismes (78 d'ús dels habitatges i 43 d'ús comercial), a més a més d'una reserva extra equivalent al 30% de l'oferta de places, el que suposa un total de 158 places com a màxim. Pel que fa a les **motocicletes** es preveu una dotació de 40 places, aquest valor s'ha calculat aplicant la ràtio equivalent a 1 plaça/200 m<sup>2</sup> de sostre. En aquest sentit, l'EAMG apunta que l'oferta d'aparcament proper serà suficient per cobrir la demanda d'aparcament vinculada a l'equipament.

Amb l'objectiu de no potenciar la mobilitat en vehicle privat des de l'equip redactor del present informe es considera que **no cal executar la dotació complementària de 37 places d'aparcament, excepte si es disposa d'indicacions de l'Ajuntament o la Direcció General de Comerç de la Generalitat de Catalunya que ho determinin.**

En relació a les places reservades per a PMR l'estudi exposa que la finca disposarà de les 3 places d'aparcament accessibles que li corresponen segons normativa: una per a l'ús d'habitatge i dues per a l'ús comercial.

Tal com requereix el Reial Decret 1053/2014, que estableix que tots els edificis de nova construcció han d'incloure la instal·lació elèctrica específica per a la recàrrega de vehicles elèctrics, l'EAMG explica que la finca tindrà preparada la infraestructura perquè el veí que vulgui pugui adaptar la seva plaça de vehicle per a recàrrega de vehicle elèctric.

## **9. Distribució urbana de mercaderies**

L'Estudi aconsegueix amb els requeriments que fa el Decret 344/2006 en relació a la distribució urbana de mercaderies. En aquest sentit, s'incorporarà una nova zona de C/D de superfície puntual al carrer Navarro, prop de la intersecció amb el Camí Ral, però l'estacionament dels vehicles de mercaderies es realitzarà a l'aparcament privat.

## **10. Mesures correctores**

S'indica que les diferents xarxes de mobilitat estan en el seu conjunt degudament adaptades per absorbir el nou flux de mobilitat. No obstant això es considera necessari introduir mesures per millorar especialment l'accessibilitat dels desplaçaments a peu.

### **Xarxa bàsica per a vehicles**

L'Estudi proposa que les places d'aparcament del carrer Toló canviïn de costat, i exposa la incorporació d'una plaça de C/D en superfície al carrer Navarro, prop de la intersecció amb el Camí Ral.

### **Xarxa de transport públic i col·lectiu**

L'Estudi no fa cap millora de la xarxa de transport públic.

### **Xarxa de vianants**

L'Estudi preveu pacificar i potenciar com a eix de vianants el carrer Navarro. La finca en estudi no generarà desplaçaments motoritzats pel carrer Navarro, ni d'entrada ni de sortida.

Per altra banda, el lateral de la ctra. del Maresme, en el tram que limita amb l'àmbit d'estudi, també tindrà un tractament de plataforma única.

També es proposa la instal·lació i adaptació a PMR d'aquells passos de vianants que manquen a les cruïlles d'accés a la finca en estudi:

- Cruïlla Camí Ral / C. Toló: Instal·lació de dos passos de vianants i adaptació a PMR dels dos existents.
- Cruïlla Camí Ral / C. Navarro: Instal·lació d'un pas de vianants adaptat.
- Cruïlla Toló / C. Cristòfol Colom: Instal·lació de tres passos de vianants adaptats.

L'EAMG realitza la proposta de passos de vianants, però insta a l'Ajuntament de Mataró a decidir la conveniència d'instal·lació de passos de vianants als nous carrers de vianants o de prioritat invertida.

## Xarxa ciclable

L'Estudi no preveu cap actuació de millora en la xarxa ciclable més enllà de la previsió dels nous llocs d'aparcament per a bicicletes.

### Recomanació 3.

Des de l'equip redactor del present informe i tenint en compte que el Camí Ral (vial pacificat per on hi circulen bicicletes) forma part del PMU Maresme-Toló, es recomana millorar i reforçar la senyalització horitzontal i vertical relacionada en aquest vial.

## 11. Mobilitat i gènere

L'Estudi incorpora dades de mobilitat i gènere, extretes de l'Enquesta de mobilitat quotidiana de l'any 2006, però en el cas concret de les activitats en estudi, no preveu la necessitat d'endegar propostes per reduir la discriminació per qüestions de gèneres, ja que considera que les tipologies d'activitat previstes en l'àmbit no afectaran negativament a la discriminació per raó de gènere.

## 12. Finançament de les càrregues derivades de la mobilitat generada

L'Estudi especifica el finançament de les actuacions vinculades a la millora de la mobilitat. En concret preveu la instal·lació dels suports de tipus U-invertida per a l'aparcament de bicicletes en superfície i els nous pas de vianants proposats s'estima que tindrien un cost aproximat de 19.515 €.

## 13. Conclusions

L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada pel Pla de Millora Urbana 13 sector Maresme-Toló, al municipi de Mataró, compta amb els elements necessaris per aconseguir una mobilitat sostenible, d'acord amb els principis de la Llei de la Mobilitat 9/2003 i del propi Decret 344/2006, 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 en la redacció dels corresponents projectes constructius o en les mesures de gestió que correspongui:

- Cal complir amb una amplada d'1,5 m a les voreres perimetrals del sector, i en especial al Camí Ral.
- No es considera necessari executar la dotació complementària de 37 places d'aparcament, excepte si es disposa d'indicacions de l'Ajuntament o la Direcció General de Comerç de la Generalitat de Catalunya que ho determinin.

Així mateix, les diferents **recomanacions** que se citen en aquest informe, s'hauran de tenir en compte en la redacció dels corresponents projectes constructius o en les mesures de gestió que correspongui.

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, 9 d'octubre de 2018

Vistiplau

Xavier Sanyer Matías  
Cap del Servei de Mobilitat

Lluís Alegre Valls  
Director tècnic