

Informe relatiu a l'Estudi d'Avaluació de la Mobilitat Generada del Pla Especial Urbanístic del càmping Barcelona, carretera N-II, km 650, Mataró

Municipi de Mataró
Comarca del Maresme

Promotor: Càmping Barcelona, S.L.
Redactor de l'EAMG: Xavier Brullet i Coll,
Enginyer Industrial

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 del *Pla Especial Urbanístic del càmping Barcelona, carretera N-II, km 650, Mataró*.

1. Antecedents

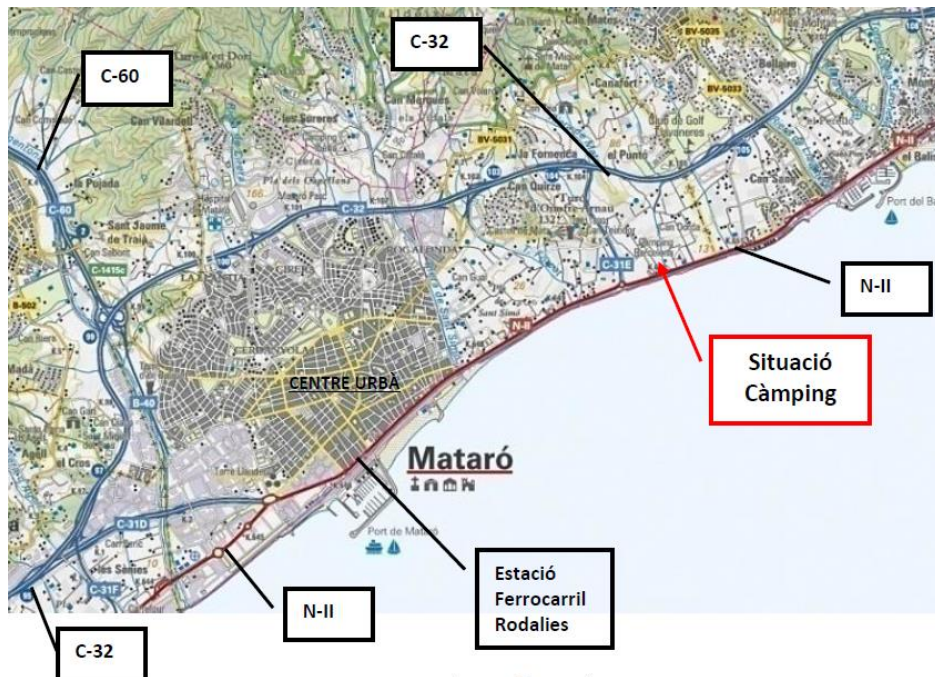
Aquest Pla Especial urbanístic té com a finalitat l'ordenació d'usos i construccions d'un càmping existent, així com millorar la funcionalitat i qualitat dels serveis i instal·lacions, tot adaptant-los a les necessitats actuals, sense augment de la capacitat d'acampada.

El principal objectiu del present EAMG és avaluar els desplaçaments provocats per un càmping, avaluar les xarxes i serveis de mobilitat existents, avaluar i definir els accessos al càmping i definir les mesures i actuacions de gestió sostenible de la mobilitat.

2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada, 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.

El càmping se situa al nord-est del terme municipal de Mataró. Està en una zona rural delimitada al sud pel Mar Mediterrani, la carretera N-II i la línia ferroviària. Travessant aquesta zona i al nord, hi ha l'Autopista C-32. L'àmbit del Pla té una superfície de 57.748 m².



3. Estimació de la demanda de mobilitat generada

L'estudi de mobilitat exposa que el Decret 344/2006 no té una estimació de viatges que s'ajusti a l'ús del càmping. Per tant l'EAMG calcula la situació segons la ràtio d'ús d'equipaments i la ràtio d'ús d'habitatge. Per cada un dels usos en calcula els nous desplaçaments que es generarien i conclou utilitzar la ràtio més desfavorable, la d'ús d'habitatge estimant 3 viatges per persona, amb 357 unitats d'acampada i comptant que per cada unitat hi ha una mitjana de 3 persones.

Segons aquests paràmetres, l'EAMG indica que la mobilitat generada serà de **3.213 desplaçaments/dia**.

La taula següent mostra la mobilitat generada segons les ràtios que indica el Decret 344/2006, utilitzant l'ús d'habitatge, i l'EAMG (darrera columna):

Taula resum de la mobilitat generada segons les ràtios que indica el Decret 344/2006 i l'EAMG (darrera columna)

Usos	Àrea (m ²)	Sostre edificable (m ²)	Nre. d'usuaris	Viatges generats (m ²) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
Residencial	57.748	2.290	1.071	3.213	3.213
TOTAL	57.748	2.290	1.071	3.213	3.213

Des de l'equip redactor del present estudi considera positiu valorar l'opció més desfavorable respecte al volum de desplaçaments totals. Tot i això, en aquest cas només s'han contemplat els desplaçaments dels usuaris i no s'ha tingut en compte els desplaçaments dels treballadors. Des de l'equip redactor del present estudi **considera necessari incorporar el volum de treballadors, visitants i altra mobilitat vinculada al càmping i els desplaçaments que generaran.**

Actualment hi ha una manca d'estudis de mobilitat generada per activitats similars als càmpings, i el planejament actual de Mataró contempla dades antigues les quals l'EAMG considera que no representen la mobilitat referent al càmping.

Per tant l'EAMG fa una estimació del repartiment modal segons el tipus d'usuaris actuals i previsibles en el futur (majoritàriament estrangers, que arriben i marxen amb el seu vehicle).

Per la tant, l'estudi estima que el 50% d'usuaris utilitzarà el vehicle privat i un 50% el transport públic. L'estudi no valora les modalitats de vianants i bicicleta, per tenir molt poca incidència.

Taula resum del repartiment modal

Repartiment modal proposat	A PEU - BICICLETA	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT
% quota modal	0%	50%	50%
Viatges / dia divendres	0	1.607	1.607

4. Mobilitat en vehicle privat

L'EAMG descriu la xarxa viària bàsica de l'entorn l'àmbit d'estudi i els principals itineraris d'accés i sortida al sector.

Pel que fa a l'aparcament, el càmping l'absorbeix de forma interna. Cada plaça d'acampada té un espai per aparcament, a més a més d'un espai al costat de l'accés al càmping reservat per a vehicles per a treballadors i visites.

Tot i que no s'incorpora informació referent a les intensitats de trànsit, ja que es tracta d'una activitat ja existent que no amplia superfície, des de l'equip de redacció del present informe considera suficient la informació aportada.

Recomanació 1.

Aportar informació del flux de vehicles als accessos al càmping i valorar el grau d'incidència sobre la carretera N-II.

5. Xarxa de transport públic

L'EAMG indica que el càmping té un servei privat d'autobús pels seus clients que connecta el càmping amb l'estació de tren de Mataró i el centre de Mataró. Aquest servei s'ofereix durant els mesos d'obertura del càmping (1 març - 1 novembre).

A l'estudi detalla la freqüència de pas, l'horari, la demanda, la capacitat dels autobusos i el nombre d'expedicions diaris. Aquesta informació la facilita per les diferents èpoques de l'any (juny-setembre / juliol-agost / la resta de la temporada).

Durant els mesos de juny a setembre a més a més s'ofereix un servei regular fins a plaça Catalunya de Barcelona.

Pel que fa al servei públic, el càmping compta amb una línia de bus interurbà i la línia de tren de Renfe. Respecte a l'autobús interurbà a l'estudi es descriuen les dues línies que donen servei (1 diürna i 1 nocturna). El càmping compta amb dues parades properes, una per cada sentit de circulació

Pel que fa al servei ferroviari, l'estudi indica el recorregut de la línia R1 de Renfe, així com la freqüència de pas durant els dies laborables. Per altra banda dóna informació de la mitjana de validacions diàries a l'estació de Mataró (2013).

Des de l'equip de redacció del present informe es considera suficient la informació aportada. Així i tot es recomana la representació gràfica de l'oferta de transport públic, així com la cobertura de les parades respecte al sector.

6. Mobilitat a peu i en bicicleta

L'Estudi mostra gràficament els itineraris a peu i bicicleta que hi ha d'accés al càmping. Aquest es troba en una zona rural. L'EAMG especifica que el camí veïnal de les Cinc Sènies connecta el càmping amb Mataró i Sant Andreu de Llavaneres.

Des de l'equip de redacció del present informe, ja que es tracta d'una activitat que no està situada dins un nucli urbà, es considera suficient la informació aportada. Tot i això, comptant que l'estudi fa una previsió d'aparcament per a 714 bicicletes es recomana l'estudi dels possibles accessos al càmping amb bicicleta amb unes garanties d'accessibilitat i seguretat.

7. Incidència de la mobilitat generada

Actualment el càmping ja està en funcionament i no es preveu un increment en la seva mobilitat ni un major impacte sobre la carretera N-II. El Pla Especial Urbanístic que motiva aquest estudi no preveu augment de la capacitat d'acampada del càmping, així que no variarà la incidència en aquesta carretera.

Segons l'EAMG 1.606 desplaçaments diaris es faran amb el **vehicle privat**. Aquests desplaçaments es consideren que són fàcilment absorbibles per la carretera N-II i per l'accés que té el càmping. L'estudi preveu que aquests desplaçaments seran esglaonats durant el dia.

En relació al **transport públic**, l'estudi aporta dades de demanda i capacitats facilitades pel càmping on es conclou que s'originen 2.370 viatges en aquest mode. Segons el repartiment modal l'estudi estima 1.606 viatges generats, una xifra inferior a la demanda actual. Per tant l'estudi conclou que no hi haurà problemes amb l'oferta actual.

Des de l'equip redactor es planteja si el repartiment modal de 50% pel transport públic reflecteix la situació actual. Tractant-se d'un estudi on no es genera nova mobilitat, es considera que els desplaçaments en transport públic o modes no motoritzats haurien de mantenir-se o incrementar.

8. Estimació de la demanda d'aparcament

Pel que fa a les places d'aparcament a reservar fora de calçada, el Decret 344/2006, estableix l'obligació de 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.

**Taula resum del dimensionament de l'aparcament segons l'EAMG
(entre parèntesis segons la ràtio segons el Decret 344/2006)**

Usos	Sostre edificable (m ²)	Nre. de persones	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turisme	Total aparcaments motocicleta
Residencial	2.290	1.071	714 (714)	357 (357)	- (179)
TOTAL	2.290	3.361	714 (714)	357 (357)	- (179)

L'EAMG afirma que el càmping absorbeix l'aparcament de forma interna, i les visites i treballadors, disposen d'una zona al costat de l'accés, per poder aparcar els vehicles.

Seguint el Decret, l'estudi preveu 357 places per a vehicles segons la ràtio d'habitatges. Així i tot, l'estudi considera que aquestes places són absorbides per l'espai d'acampada i no és necessari preveure places d'aparcament a la via pública.

Pel que fa a l'aparcament de bicicletes, segons el decret es preveuen 714 places, segons la ràtio d'habitatges. Així i tot, l'estudi considera que aquestes són absorbides en l'espai d'acampada.

Des de l'equip redactor de l'estudi considera suficient la informació aportada.

Recomanació 2.

Tot i que no hi ha un increment de la dotació d'aparcament per a vehicles, es recomana incorporar diversos punts de recàrrega per a vehicles elèctrics en les instal·lacions del càmping.

9. Distribució Urbana de Mercaderies

El Decret 344/2006 assenyala que:

- En el cas d'estudis d'avaluació de la mobilitat generada referents a plans urbanístics cal contemplar les següents reserves de places de 3 x 8 metres a la xarxa viària per a càrrega i descàrrega de mercaderies:
 - a) Ús comercial: 1 plaça per cada 1.000 m² de superfície de venda o 1 plaça per cada 8 establiments.
 - b) Ús d'oficines: 1 plaça per cada 2.000 m² de sostre.

Els serveis del càmping generen una mobilitat de mercaderies i residus que es gestionen de forma interna, sense incidència externa. El bar-restaurant té un espai al seu costat per fer la càrrega i descàrrega de les seves necessitats. Per tant, l'estudi conclou que no creu necessari la previsió de places i/o espais de càrrega i descàrrega a la xarxa viària.

10. Mesures correctores

Xarxa bàsica per a vehicles

El Pla Especial preveu petites millores a l'accés i l'aparcament dels autobusos del servei col·lectiu. Amb el Pla Especial es preveu fer un aparcament i la pujada i baixada dels

usuaris de forma més còmoda i endreçada. Aquest nou aparcament no ocasiona problemes en la circulació actual de la carretera.

Des de l'equip redactor del present informe **es considera necessari garantir un itinerari accessible que facilitin l'acotxament i desacotxament dels usuaris del bus (tant del bus discrecional com de la parada interurbana) en ambdós sentits de circulació.**

Xarxa de transport públic:

L'estudi no contempla cap modificació de la xarxa actual de transport públic.

Xarxa de vianants i bicicletes:

L'estudi no contempla cap modificació de la xarxa actual de vianants i bicicletes.

Recomanació 3.

Es recomana que el promotor participi, de forma proporcional, en la millora de les xarxes de vianants i bicicletes per tal de garantir l'accés a zones urbanes, des del càmping.

11. Mobilitat i gènere

L'estudi no incorpora dades referents a la mobilitat i gènere.

Segons l'article 10 del Decret 344/2006 referent als indicadors de gènere es determina que *"per elaborar els estudis d'avaluació de la mobilitat generada s'han d'utilitzar indicadors de gènere quantitatius i qualitius, que permetin l'estudi de la mobilitat de les dones i del seu accés al vehicle privat, a peu, en bicicleta i transport públic"*.

Per tant, des de l'equip de redacció del present estudi **considera necessari incorporar una anàlisi de gènere en termes de mobilitat. Al tractar-se d'un espai fora de la zona urbana és important garantir una bona lluminositat i un bon servei de transport tant diürn com nocturn.**

12. Finançament de les càrregues derivades de la mobilitat generada

L'estudi contempla que totes les millores són assumides per la part promotora del Pla Especial.

13. Conclusions

L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del *Pla Especial Urbanístic del càmping Barcelona, carretera N-II, km 650, 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:

- En el càlcul de la mobilitat generada cal incorporar el volum de treballadors, visitants i altra mobilitat vinculada al càmping i els desplaçaments que generaran.
- Cal garantir un itinerari accessible que facilitin l'acotxament i desacotxament dels usuaris del bus (tant del bus discrecional com de la parada interurbana) en ambdós sentits de circulació.
- Cal incorporar una anàlisi de gènere en termes de mobilitat. Al tractar-se d'un espai fora de la zona urbana és important garantir una bona lluminositat i un bon servei de transport tant diürn com nocturn.

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.

Vistiplau

Xavier Sanyer Matías
Cap del Servei de Mobilitat

Lluís Alegre Valls
Director tècnic