

Informe relatiu a l'Estudi d'avaluació de la mobilitat generada de la Modificació Puntual del PMU-11 "IVECO-RENFE/FARINERA" a les parcel·les 5.1, 5.2, 7.2 i 9.1 de Mataró

Municipi de Mataró
Comarca del Maresme
Promotor: MARESYTEREY
Redactor de l'EAMG: PUMSA

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 Modificació Puntual del PMU-11 "IVECO-RENFE/FARINERA" a les parcel·les 5.1, 5.2, 7.2 i 9.1. de Mataró.

1. Antecedents

En data a setembre de 2021, l'ATM va emetre un primer informe de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada per la Modificació Puntual del PMU-11 "IVECO-RENFE/FARINERA" a les parcel·les 5.1, 5.2, 7.2 i 9.1. de Mataró, el qual es va considerar que no complia amb els elements necessaris per aconseguir una mobilitat sostenible, d'acord amb els principis de la Llei de Mobilitat 9/2003 i del propi Decret 344/2006, per la qual cosa es va emetre un **informe desfavorable**.

El 10 de novembre de 2021, l'ATM ha rebut informació actualitzada d'aquest estudi, motiu pel qual s'emet el següent informe.

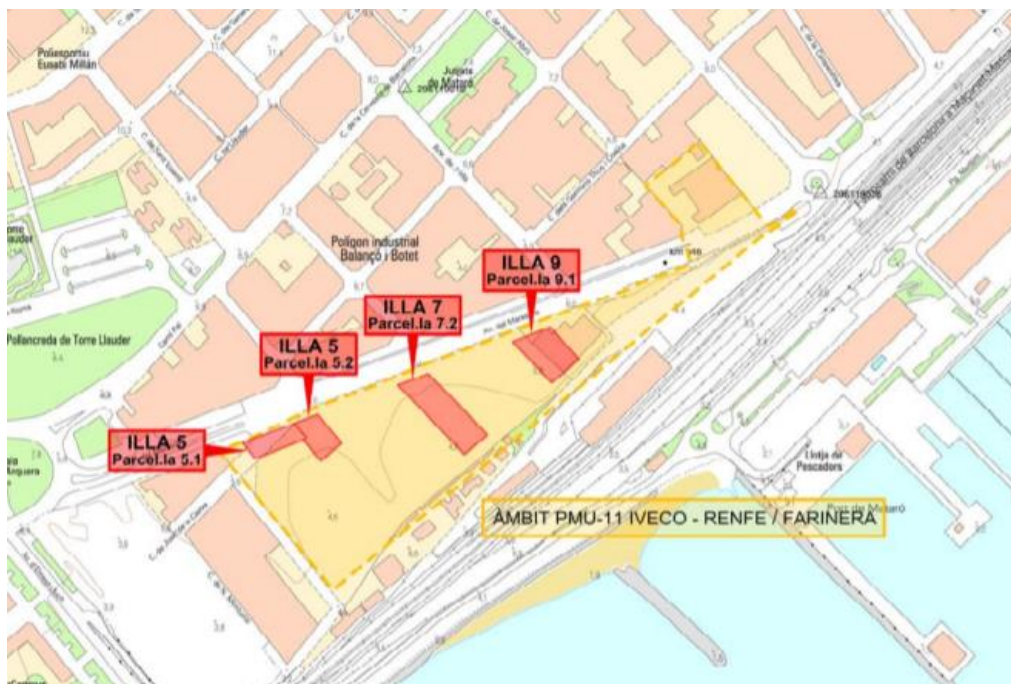
La present Modificació Puntual del PMU es redacta per dur a terme el canvi d'ús d'una part del sostre, la qual està destinada actualment a habitatge lliure i vol convertir-se a ús comercial/terciari.

El planejament que es modifica fou aprovat el 2015 i disposa d'un EAMG redactat el 2012 per la consultoria DOYMO i amb informe favorable per l'ATM de Barcelona (EAMG PMU-11).

El present PMU es desenvolupa en un sector discontinu i afecta part de 3 illes; la 5, la 7 i la 9 de Mataró:

- L'illa 5 limita al nord, amb l'avinguda Maresme i a la resta de llindars, amb la mateixa vialitat del PMU i amb l'equipament E1.
- L'illa 7 limita al nord, amb l'avinguda Maresme; a l'oest amb una zona verda i amb un equipament; al sud, amb una zona verda; i a l'est, amb un vial del sector.
- L'illa 9 limita al nord amb l'avinguda Maresme, a l'est i a l'oest amb la vialitat del polígon, i al sud amb una zona verda.

Concretament la Modificació Puntual afecta a les parcel·les 5.1, 5.2, 7.2 i 9.1.



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 principal objectiu és transformar l'àmbit IVECO-RENFE en un sector mixt d'habitatge i terciari, per tal d'adequar al caràcter residencial de l'entorn en què està ubicat, completant la remodelació del front marítim de Mataró.

L'àmbit inclòs a la MP té una superfície total de 5.400 m².

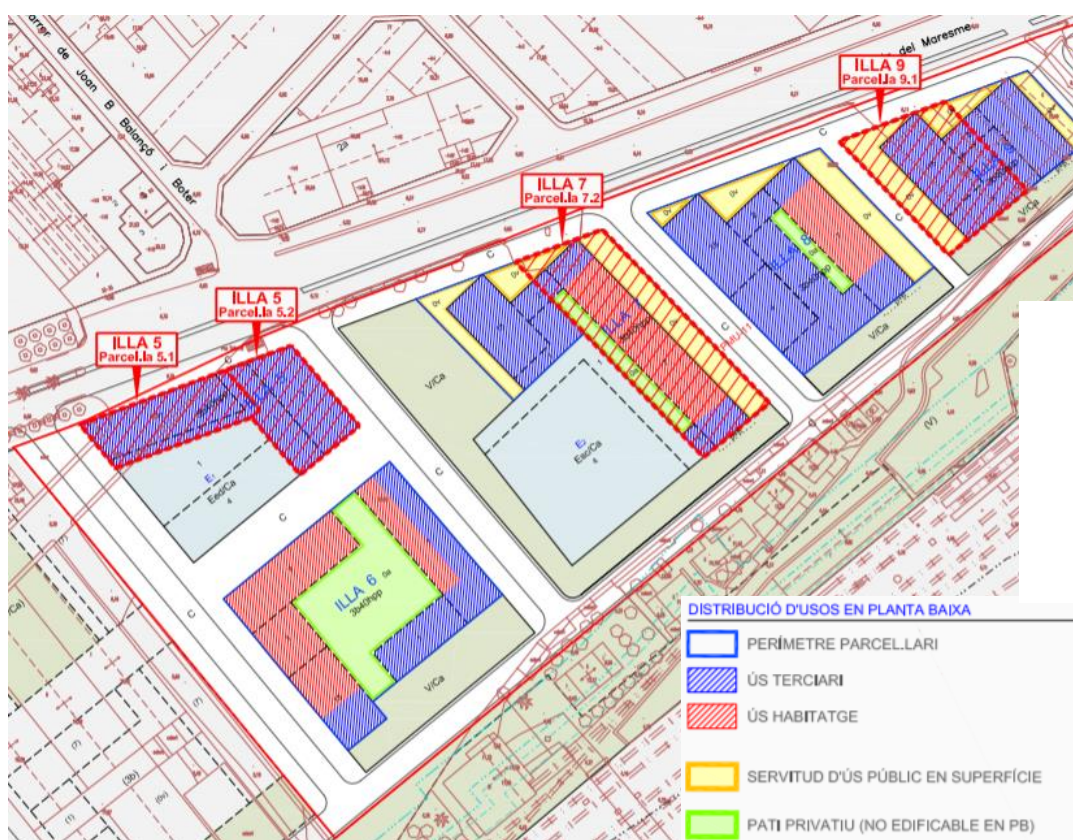
Parcel·la	Superfície sòl m ²
5.1	845 m ²
5.2	868 m ²
7.2	2.220 m ²
9.1	1.467 m ²
TOTAL	5.400 m²

La MPPMU-11 proposa:

- Transformar els 7.284,5 m²st destinat a habitatge lliure al planejament vigent i passar-lo a sostre terciari/comercial.
- Optimitzar la ubicació de sostre destinat a HPO i concertat dins les parcel·les 5.1, 5.2, 7.2 i 9.1, el que suposarà concentrar l'HPO a les parcel·les 5.1, 5.2 i 9.1 i situar tot el sostre concertat en la 5.1.
- Possibilitar l'ocupació de l'edificació en planta baixa a la totalitat de la superfície de la parcel·la 7.2, que passarà a tenir un edifici destinat íntegrament a l'ús terciari/comercial.

Respecte al planejament vigent, els usos terciaris en planta baixa (PB) s'incrementen 1.162 m²st i en planta pis (PP) 6.122 m²st. Els 7.285 m²st menys d'habitatge representen una reducció de 86 habitatges.

	PMU-11 Vigent(m2 st)	MPPMU-11 (m2 st)	VARIACIÓ (m2 st)
TERCIARI			
PB	2.989	4.151	+1.162
PP	729	6.851	+6.122
HABITATGE			
Lliure	10.076	2.791	-7.285
HPO	8.461	8.461	0
Concertat	2.487	2.487	0



3. Estimació de la demanda de mobilitat generada

L'estudi calcula la variació de superfície respecte al planejament vigent i calcula la variació de la mobilitat generada, aplicant les ràtios de mobilitat que proposa el Decret 344/2006.

Conclou que respecte al planejament vigent hi haurà un increment de **897 desplaçaments**.

La taula següent mostra la mobilitat generada segons el Decret 344/2006 i segons les ràtios de l'EAMG:

Usos	Àrea (m²)	sostre (m²)	Nre. Habitatges	Viatges generats (m²) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
Residencial		13.739	-86	1.650	-602
Comercial		4.151		2.076	581
Oficines		6.851		2.333	918
TOTAL	5.400	24.741	-86	6.059	897

Des de l'equip redactor del present informe accepta l'increment de la mobilitat generada prevista respecte al planejament vigent.

L'EAMG realitza la següent proposta de repartiment modal.

Repartiment modal proposat	A PEU - BICICLETA	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT
% quota modal	32,3%	23,2%	44,5%
Viatges / dia de màxima demanda	290	208	399

Dels desplaçaments en vehicle privat es preveu que 379 siguin en cotxe i 20 en motocicleta.

Per convertir els desplaçaments a nombre de vehicles, l'estudi considera el factor d'ocupació indicat a l'EAMG del PMU-11 (1,3 ocupants per vehicle), motiu pel qual dels 379 desplaçaments en cotxe, es converteixen en 292 nous vehicles a la xarxa viària.

L'estudi incorpora la quota modal del total de desplaçaments previstos a tot el sector, a l'EAMG Zona IVECO-RENFE del 2012, considerant l'àmbit IVECO-RENFE i TecnoCampus. Quantifica que el sector TecnoCampus preveia un total de 5.419 desplaçaments i IVECO-RENFE en preveia 13.984.

SECTOR	COTXE	MOTO	T PÚBLIC	PEU-BICI	TOTAL
IVECO-RENFE	5.478	324	3.438	4.745	13.984
TECNOCAMPUS	2.225	124	1.317	1.753	5.419
TOTAL	7.703	448	4.755	6.498	19.403

Demanda de mobilitat generada en viatges/dia per a cada mode. EAMG PMU-11

L'EAMG concreta que la mobilitat del TecnoCampus no s'ha considerant alhora d'analitzar la incidència a les xarxes ja que és un sector consolidat que porta 11 anys d'activitat.

Des de l'equip redactor del present informe accepta el repartiment modal proposat.

4. Mobilitat en vehicle privat

L'estudi incorpora gràficament dades de la intensitat mitjana diària de trànsit l'any 2005 i 2014 a l'entorn del sector. Alhora incorpora els resultats de la simulació de trànsit realitzat l'any 2020 pel PMUS 2021. Conclou que hi ha hagut una reducció generalitzada de les intensitats de trànsit.

Per altre banda es mostren dades de l'EAMG PMU-11 (2012) del nivell de servei de les dues rotondes més properes (rotonda Pota Laietana i Rotonda Ronda Barceló-Av. Maresme), de la situació actual i futura.

Des de l'equip redactor del present informe **cal incloure una anàlisi de la xarxa viària amb les principals característiques de les vies.**

Recomanació 1.

Des de l'equip redactor del present informe es recomana analitzar el nivell de servei de les rotondes amb dades més recents.

5. Xarxa de transport públic

El sector està servit per 6 línies d'autobús urbà (L1, L2, L3, L4, L5 i L8) que tenen parada a dos punts molt propers del sector; una a la Ronda Barceló i una al Camí Ral.

A la parada de la Ronda Barceló hi donen servei 6 línies urbanes (L1, L2, L5 i L8 sentit baixada i la L3 i L4 sentit pujada) i a l'altre hi paren la línia L4 (sentit pujada) i la L8 (sentit baixada). Aquestes línies connecten amb el nucli urbà de Mataró.

Per cada una de les línies n'especifica el nombre d'expedicions per sentit, la freqüència de pas pels diferents dies de la setmana, el nombre de passatges el 2019 i 2020, la variació del nombre de passatgeres entre 2019-2018 i 2020-2019, el nombre d'autobusos i els passatgers anuals per autobús.

Es menciona que el 2019 ha sigut l'any amb més usuaris al servei Mataró Bus, representant uns 239.000 viatgers anuals per autobús. En canvi l'any 2020, amb la pandèmia de la Covid-19, la demanda s'ha reduït un 37,5% respecte el 2019. Es considera que el volum desitjable és d'uns 300.000 viatgers anuals per autobús.

Pel que fa al servei interurbà per carretera, a la parada del Camí Ral i fan parada 3 línies interurbanes (C-1, C10 i e13), les quals connecten Mataró amb Barcelona, Granollers i Sabadell. Per cada una de les línies en concreta la freqüència de pas.

Per altra banda, a 250 m del sector es localitza la parada de l'estació de Renfe on s'atura la línia Argenton-Granollers.

S'incorpora gràficament el plànol amb l'itinerari de totes les línies d'autobús urbà de Mataró de 2021, així com l'itinerari d'accés per a vianants previst a l'EAMG PMU-11.

Referent al servei ferroviari, Mataró disposa d'una estació de Renfe, la qual se situa a 250 m del sector. Concreta el nombre d'expedicions per sentit, en direcció Barcelona, i la freqüència de pas.

L'EAMG menciona la previsió de la construcció de la futura línia Orbital ferroviària prevista al PITC i al Pla Director Urbanístic. Tot i així, menciona que aquesta línia no té data de realització. Una vegada es desenvolupi, el sector es localitzaria a 500 m d'una de les estacions previstes.

L'estudi estima que l'oferta en bus urbà (Mataró Bus) és d'uns 20.000 viatges/dia, en tren de 20.000 viatges i en bus interurbà de 5.000 viatges.

Referent al servei de taxi, davant l'estació de Renfe es localitza una parada de taxi.

Des de l'equip redactor s'accepta la informació facilitada.

6. Mobilitat a peu i en bicicleta

L'estudi menciona que el Pla Urbanístic aprovat preveu una connexió de la xarxa de vianants i bicicletes entre l'actuació urbanística i el nucli urbà. Preveu la creació d'una

vorera de 6 m a l'av. del Maresme i una vorera bulevard al passeig de la Marina de 9,5 m; apta per enquibir-hi un carril bici, segons es determinar a l'EAMG PMU-11.

Incorpora gràficament la xarxa viària cívica del PMU de 2005, així com la proposta d'actuació sobre la xarxa ciclista del PMUS 2017, el qual incorpora la xarxa existent. També es representa el pendent de cada un dels vials de l'interior del sector.

Pel que fa a la xarxa de vianants es mostra gràficament la ubicació dels passos de vianants existents i les propostes, els itineraris bàsics de vianants, les vies de prioritat invertida i la ubicació de les parades d'autobús.

L'estudi concreta que les principals vies de connexió de la xarxa de vianants amb la ciutat són l'Avinguda Ernest Lluch a ponent, l'Avinguda del Maresme al Nord, i la Ronda President Irla i prolongació al nostre sector d'urbanització a llevant.

Des de l'equip redactor del present informe **es considera necessari fer una major descripció de les condicions d'accessibilitat del sector pels vianants** (amplada vorera, guals adaptats,...).

7. Incidència de la mobilitat generada

Pel que fa a la incidència del **vehicle privat**, l'EAMG considera que dels 399 vehicles/dia feiner, 200 desplaçaments seran d'entrada i 200 de sortida. Considerant la informació de l'EAMG del PMU-11, el 50% d'aquests accediran pel passeig de la Marina, fet que representa un volum de 100 veh/dia per sentit.

L'increment dels 399 vehicles/dia quantifica que suposen una sobrecàrrega del 7,30%, la qual distribuïda pels diferents vials, suposa un increment màxim de 70 vehicles/dia.

S'inclou gràficament la imatge obtinguda de l'EAMG del PMU-11 amb la distribució dels vehicles per cada un dels accessos/sortides al sector (en percentatges).

Amb l'anàlisi del nivell de saturació i de servei dels accessos i sortides a les rotondes s'observa com en general l'índex de saturació amb la nova mobilitat incrementa, i es destaca l'entrada a la rotonda de la Porta Laietana per l'Av. del Maresme que tindrà un índex de saturació del 91% i per tant passarà d'un nivell de servei D a E.

L'estudi conclou que la xarxa viària actual i prevista al planejament del sector IVECO – RENFE pot admetre el trànsit generat pels nous desenvolupaments urbanístics del sector sense alterar considerablement la congestió ni nivells de servei.

Pel que fa al **transport públic**, l'estudi menciona que els 208 viatges/dia previstos en transport públic cal afegir-los als 3.438 viatges/dia corresponents al sector IVECO-RENFE. S'estima que el 45% utilitzaran l'autobús urbà, el 13,8% l'autobús interurbà i el 41,2% la Renfe.

L'EAMG quantifica que a l'autobús urbà l'increment de mobilitat representen 5 nous viatges per expedició, i puntualitza que actualment (postpandèmia) el volum d'usuaris de l'autobús urbà ha disminuït considerablement. En el cas de la Renfe, l'increment representa 7 nous viatgers per expedició i per l'autobús interurbà seran 3 nous viatgers per expedició. Conclou que l'oferta actual pot donar resposta a l'increment de mobilitat.

Referent a la **xarxa de vianants**, es menciona que caldria adaptar els itineraris a les parades d'autobús per a PMR.

Per altre banda, quantifica el volum total de desplaçaments generats, incloent el sector IVECO-RENFE i conclou que l'increment podrà ser absorbit amb la infraestructura

existent i amb les actuacions urbanístiques previstes a l'avinguda del Maresme (vorera de 6 metres) i al passeig de la Marina (vorera de 9,5 metres).

Des de l'equip redactor del present informe accepta la informació facilitada.

Recomanació 2.

Des de l'equip redactor del present informe es recomana analitzar la incidència de la xarxa viària amb dades del nivell de servei de les rotondes més actuals.

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.

L'estudi fa el càlcul de les necessitats d'aparcament segons les ràtios del Decret 344/2006. Per determinar la necessitat d'aparcament per a turismes per a usos comercials, aplica la normativa de la MPPMU-11 i la legislació comercial.

L'EAMG afirma que les **386 places d'aparcament** previstes per a **bicicletes**, hauran d'estar localitzats a l'interior dels edificis i es recomana en aparcaments segurs en espais tancats.

S'inclou gràficament la proposta d'ubicació dels punts d'aparcament per a bicicletes previst a l'EAMG PMU-11.

Pel que fa a l'aparcament per a **turismes**, s'estima que caldran entre **286 i 621 places** segons sigui la superfície dels locals comercials.

En la següent taula hi ha el dimensionament de l'aparcament segons les ràtios previstes pel Decret 344/2006 i entre parèntesis s'indica la dotació prevista en l'estudi.

Usos	sostre (m²)	Nre. Habitatges	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turisme	Total aparcaments motocicleta
Residencial	13.739	-86	275 (275)	137 (137)	69 (69)
Comercial	4.151		42 (42)	0 (83-415)	
Oficines	6.851		69 (69)	0 (69)	
TOTAL	24.741		385 (386)	137 (289-621)	69 (69)

Es concreta que per cada un dels aparcaments d'ús públic, s'haurà de disposar de la reserva de places per a persones de mobilitat reduïda, en nombre i mides, d'acord amb el Codi d'accessibilitat. Concreta que representa una reserva de 3 places per l'aparcament d'oficines i com a mínim una plaça per a cadascuna de les altres tres parcel·les. També es proposa la localització, a 9 punts diferents, de places per PMR pels aparcaments en sòl públic.

D'acord amb el Reial Decret 1053/2014, s'affirma que les places d'aparcament dels garatges per a residents disposaran de la infraestructura de canalització derivada des de cada comptador fins a l'endoll de cada plaça per a la previsió de la recàrrega elèctrica dels vehicles. Pel que fa a les places d'aparcaments per a oficines caldrà

disposar de 2 places d'aparcament amb la instal·lació completa per a la recàrrega de vehicle elèctric.

Des de l'equip redactor del present informe accepta la previsió d'aparcament realitzat, **tot i que una vegada es defineixin les superfícies dels locals comercials, caldrà preveure punts de recàrrega elèctrica per aquests usos.**

Recomanació 3.

Des de l'equip redactor del present informe es recomana instal·lar aparcaments segurs per a VMP per als diferents usos.

9. Distribució Urbana de Mercaderies

El Decret 344/2006 assenyala la necessitat de disposar d'una reserva de places de càrrega i descàrrega per a l'ús comercial i d'oficines.

L'estudi preveu reservar 5 places per a càrrega i descàrrega, les quals se situaran a la via pública, en aparcaments en superfície. Aquest increment representarà una oferta total de 9 places de càrrega i descàrrega a tot el sector.

D'acord amb l'EAMG PMU-11, es planteja implementar reserves d'estacionament per a càrrega i descàrrega d'uns 15 m de longitud, i els edificis amb activitats comercials hauran de disposar en el seu interior d'una reserva de places de càrrega i descàrrega de 8x3 m, amb capacitat d'una plaça per a superfícies construïdes de fins a 1.300 m², de dues places fins a 6.300 m² i de 3 places fins a 16.300 m² construïts.

S'adjunta el plànol de l'EAMG PMU-11 on s'indica la proposta de localització dels diferents aparcaments a l'espai públic. (bicicletes, motos, cotxes, càrrega i descàrrega i PMR).

S'inclou que una de les parcel·les (7.2) del sostre comercial caldrà que disposi en el seu interior d'una reserva de sostre de més del 10% de la del local comercial per a magatzem d'articles, ja que té una superfície de 1.300 m².

Des de l'equip redactor del present informe considera suficient la informació facilitada.

10. Mesures correctores

Xarxa de transport públic

Pel que fa a la mobilitat en transport públic l'estudi proposa:

- Garantir que tots els itineraris d'accés a les parades del transport públic i que totes les parades i autobusos estiguin adaptats a les persones amb mobilitat reduïda, d'acord amb el codi d'accessibilitat.
- Aconseguir que es condicioni amb marquesines les dues parades de bus urbà de la Ronda Barceló.
- Procurar que totes les parades de transport públic disposin de marquesina i indicadors de pas a temps real.
- Motivar l'ús del transport públic als treballadors dels espais comercials i d'oficines, oferint des de les empreses la possibilitat de rebaixa fiscal al resquitar de la base imposable de l'IRPF la quantitat destinada a costejar l'import del transport públic, a partir de gestores d'aquests serveis.

Xarxa bàsica per a vehicles

Pel que fa a la mobilitat en vehicle privat l'estudi proposa incorporar al projecte d'urbanització de l'espai exterior, la demanda d'aparcament de bicicletes, zones de càrrega i descàrrega i aparcaments per a persones amb mobilitat reduïda.

Xarxa de vianants i bicicletes

En relació a la xarxa per a vianants es proposa:

- Adaptar per a persones amb mobilitat reduïda els itineraris marcats al plànol de la xarxa viària fins a les parades de transport públic.
- Incorporar al projecte d'urbanització, mobiliari urbà adequat al repòs (bancs) i arbrat en els itineraris principals de vianants del sector a distàncies de no més de 100 m.
- Estudiar la possibilitat d'incorporar en les obres d'urbanització del PU PMU-11, el carril bici pel cantó muntanya de l'Avinguda Maresme entre la Porta Laietana i la Ronda Barceló considerat al PMU de Mataró (2021).

Des de l'equip redactor del present informe s'accepta la informació facilitada.

Recomanació 4.

Des de l'equip redactor del present informe es recomana concretar les actuacions a desenvolupar a cada una de les parades de transport públic.

11. Mobilitat i gènere

S'estudia específica que les dones utilitzen més el transport urbà, representant el 70% del passatge.

Tot i així, llista un seguit de propostes de millora per afavorir a tots els col·lectius:

- Instal·lar il·luminació suficient en els itineraris d'accés a les parades en transport públic que donen cobertura al sector, per reforçar la comoditat i seguretat personal.
- Garantir que tots els itineraris d'accés a les parades del transport públic i que totes les parades i autobusos estiguin adaptats a les persones amb mobilitat reduïda, d'acord amb el codi d'accessibilitat.
- Procurar que totes les parades de transport públic disposin de marquesina i indicadors de pas a temps real.
- Incorporar al projecte d'urbanització, mobiliari urbà adequat al repòs (bancs) i elements d'arbrat en els itineraris principals de vianants del sector a distàncies de no més de 100 metres.

Des de l'equip redactor del present informe es valora molt positivament les propostes previstes.

Recomanació 5.

Des de l'equip redactor del present informe es recomana incloure dades de gènere en el vector de la mobilitat.

12. Finançament de les càrregues derivades de la mobilitat generada

L'estudi menciona que *“les càrregues econòmiques derivades de la mobilitat generada d'aquesta MP PMU-11 són nul·les, i no són atribuïbles a aquesta Modificació Puntual, sinó al seu cas, al conjunt del sector PMU-11, i l'EAMG PMU-11 aprovat no va incloure cap quantificació de càrregues al sector”*.

Des de l'ATM **es considera necessari la quantificació de les càrregues derivades de la mobilitat generada**.

13. Conclusions

L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada de la *Modificació Puntual del PMU-11 “IVECO-RENFE/FARINERA” a les parcel·les 5.1, 5.2, 7.2 i 9.1 de Mataró*, compta amb bona part dels 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 incloure una anàlisi de la xarxa viària amb les principals característiques de les vies.
- Cal fer una major descripció de les condicions d'accessibilitat del sector pels vianants.
- Caldrà preveure punts de recàrrega elèctrica per a usos comercials una vegada es defineixin les superfícies dels locals comercials.
- Cal quantificar les càrregues econòmiques derivades de la mobilitat generada.

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 de l'Àrea de
Mobilitat