

PLA ESPECIAL URBANÍSTIC DEL CAMPING BARCELONA, CARRETERA N-II, Km 650, MATARÓ.

ESTUDI AVALUACIÓ MOBILITAT GENERADA (EAMG).

PROM.- CAMPING BARCELONA, S.L.

ÍNDEX.

ESTUDI AVALUACIÓ MOBILITAT GENERADA (EAMG)

1. PREÀMBUL
2. OBJECTIUS DE L'ESTUDI.
3. LEGISLACIÓ VIGENT.
4. CARACTERÍSTIQUES PLA ESPECIAL URBANÍSTIC.
 - 4.1. Superfícies.
 - 4.2. Superfícies construccions.
 - 4.3. Unitats d'acampada.
5. ÀMBIT TERRITORIAL – SITUACIÓ CAMPING
6. ÀMBIT TERRITORIAL I PLANS MOBILITAT
 - 6.1. Pla Mobilitat de Mataró. 2006-2012.
 - 6.2. Nou Pla de Mobilitat Urbana de Mataró.
 - 6.3. Pla Director de la Regió Metropolitana de Barcelona.
7. ANALISI MOBILITAT ACTUAL.
 - 7.1. Mobilitat amb vehicles. Xarxa viària.
 - 7.2. Mobilitat amb vehicles. Aparcament.
 - 7.3. Mobilitat amb transport col·lectiu i públic. Autobús i ferrocarril.
 - 7.4. Mobilitat amb ferrocarril. Oferta Rodalies.
 - 7.5. Mobilitat a peu i bicicleta.
 - 7.6. Mobilitat amb transport públic. Autobusos interurbans.
 - 7.7. Connexions a equipaments comunitaris, de transport i d'interés.
8. ESTIMACIÓ MOBILITAT GENERADA
 - 8.1. Càlcul mobilitat generada.
 - 8.2. Distribució modal de la mobilitat generada.
9. ABSORCIÓ MOBILITAT GENERADA
 - 9.1. Mobilitat vehicle privat.
 - 9.2. Mobilitat transport col·lectiu.
10. ALTRES QUESTIONS ASSOCIADES A LA MOBILITAT.
 - 10.1. Aparcament vehicles.
 - 10.2. Aparcament bicicletes.
 - 10.3. Servei de taxi.
 - 10.4. Càrrega i descàrrega.
11. REPERCUSSIÓ I MILLORES A L'ENTORN.
 - 11.1. Repercussió.
 - 11.2. Millores.
12. CONCLUSIONS I COMPATIBILITAT
13. NORMATIVA I DOCUMENTS CONSULTATS.

Relació de plànols

- 01m.- Situació - Xarxes bàsiques.
- 02m.- Emplaçament – Xarxes bàsiques.
- 03m.- Planta general i detall accessos viaris.

ESPECIAL URBANÍSTIC DEL CAMPING BARCELONA, CARRETERA N-II, Km 650, MATARÓ.

ESTUDI AVALUACIÓ MOBILITAT GENERADA (EAMG).

PROM.- CAMPING BARCELONA, S.L.

ESTUDI AVALUACIÓ MOBILITAT GENERADA (EAMG)

1. PREÀMBUL

El present Estudi Avaluació Mobilitat Generada, en endavant EAMG; ve motivat per la redacció del Pla Especial Urbanístic del Càmping Barcelona, que 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 adaptar-los a les necessitats actuals, sense augment de la capacitat d'acampada.

D'acord amb el Text Refós de la Llei d'Urbanisme, i el seu reglament, els Plans Especials formen part del planejament urbanístic derivat. Com a documents independents a incloure i adjuntar al Pla Especial, un EAMG, en el cas que ho exigeixi la legislació sobre mobilitat.

D'acord amb l'article 3.1 del Decret 344/2006, de 19 de setembre, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada, l'EAMG, s'ha d'incloure com un document independent, en els instruments d'ordenació següents:

- a) Plans territorials sectorials relatius a equipaments o serveis.
- b) Planejament urbanístic general i llurs revisions o modificacions, que comportin nova classificació de sòl urbà o urbanitzable.
- c) Planejament urbanístic derivat i llurs modificacions, que tinguin per objectiu la implantació de nous usos o activitats.

L'article 3.3 del mateix decret, en quins casos les "implantacions singulars" han de incorporar aquest EAMG. Finalment l'article 3.4, desenvolupa que s'entén per "implantacions singulars" i el supòsit que ens pot afectar és el del punt g, implantacions que puguin generar de forma recurrent un nombre de viatges al dia superior a 5.000.

No es trobem en cap dels tres supòsits de l'article 3.1, l'activitat és existent, la finalitat del Pla és la de l'ordenació dels usos i construccions existents. Ni es preveu un nombre de viatges superior a 5.000. El present EAMG, es redacta a petició de l'Ajuntament de Mataró.

Cal considerar el caràcter estacional d'un càmping, amb ocupacions màximes als mesos d'estiu i menors als d'hivern, que condicionen els desplaçaments generats. També ho condicionen la poca mobilitat exterior dels usuaris que resten al mateix per les diferents activitats i serveis que té el propi càmping.

2. OBJECTIUS DE L'ESTUDI.

El càmping és existent, es preveu una ordenació d'usos i construccions, així com millorar la funcionalitat i qualitat dels serveis i instal·lacions, tot adaptar-los a les necessitats actuals. No hi ha augment de les places d'acampada.

Els objectius:

- Avaluar els desplaçaments provocats per un càmping.
- Avaluar les xarxes i serveis de mobilitat existents.
- Avaluar i definir els accessos al càmping.
- Definir les mesures i actuacions de gestió sostenible de la mobilitat.

3. LEGISLACIÓ VIGENT.

- Decret legislatiu 1/2010. Text refós de la Llei d'Urbanisme.
- Decret 305/2006, de 18 de juliol. Reglament de la Llei d'Urbanisme.
- Llei 9/2003, de 13 de juny de 2003, de mobilitat de Catalunya.
- Decret 344/2006, de 19 de setembre de 2006, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada.

4. CARACTERÍSTIQUES PLA ESPECIAL URBANÍSTIC.

El Pla Especial Urbanístic del Càmping Barcelona, és dins sòl no urbanitzable, qualificat d'agrícola, clau 7a-c. L'ús de Càmping s'admet, i es desenvolupa per aquest Pla Especial.

4.1. Superfícies.

El Pla Especial afecta una superfície de 57.748m², repartits de la següent forma:

RELACIÓ SUPERFÍCIES USOS	
	Superfície
Àrea d'acampada	29.636m ²
Serveis	2.199m ²
Vials	14.091m ²
Aparcaments	1.660m ²
Camins vianants	378m ²
Zona esbarjo i oci	9.197m ²
Zona verda a carretera	587m ²
Superfície Pla Especial Urbanístic	57.748m ²

4.2. Superfícies construccions.

RELACIÓ DE SUPERFÍCIES CONSTRUCCIONS PLA	
Restaurant, supermercat i bloc sanitari 1	595m ²
Administració i recepció	195m ²
Cobert entrada	58m ²
Habitatge. Planta baixa	327m ²
Habitatge. Planta pis	91m ²
Bloc sanitari 3	146m ²
Magatzems	142m ²
Bloc sanitari 2	342m ²
Magatzem	154m ²
Rentaplats	76m ²
Caseta telecomunicacions	24m ²
Sala polivalent	140m ²
Superfície total construïda	2.290m ²
Superfície total ocupada/sòl (**)	2.199m ²

(**) Sobre la construïda traiem la planta pis del habitatge. (91m²)

La tipologia de les construccions no afecta l'EAMG, per ser edificis de suport de l'acampada.

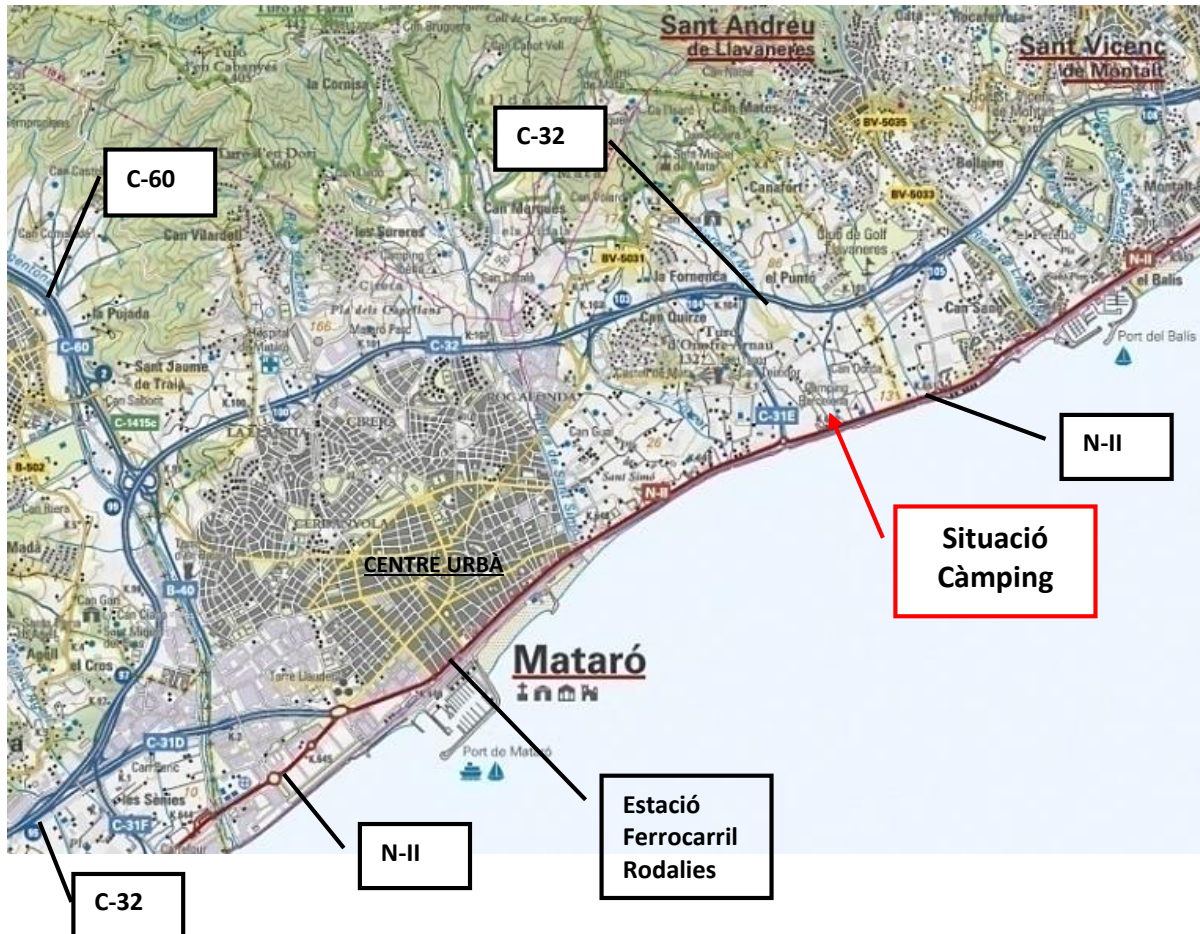
4.3. Unitats d'acampada.

Aquesta dada és important per l'EAMG, doncs facilita la quantificació de l'ocupació i viatges potencials generats.

QUANTITAT PARCEL.LES ACAMPADA	
Unitats d'acampada (actuals)	357

5. ÀMBIT TERRITORIAL – SITUACIÓ CAMPING

El Càmping motiu del Pla Especial, es troba al nord est del terme municipal de Mataró, prop del terme municipal de Sant Andreu de Llaveneres, fora de les zones urbanes dels dos termes. Està en una zona rural delimitada al sud per el Mar Mediterrani, la carretera N-II i el ferrocarril de rodalies. A travessant aquesta zona i al nord, hi ha l'Autopista C-32.



Comunicacions viàries i ferroviàries.

Les comunicacions viàries més properes són l'autopista C-32 i carretera N-II, que comunica amb Girona i Barcelona, i la C-60, que comunica Mataró amb Granollers i el Vallès. Les comunicacions ferroviàries més properes són les estacions de Mataró i Sant Andreu de Llaveneres de la línia R1 de Rodalies, que enllacen al nord amb Massanet Massanes i Girona i al sud amb Barcelona.

Els nuclis urbans més properes són Mataró i Sant Andreu de Llaveneres. Mataró forma part de la Regió Metropolitana de Barcelona, i de l'anomenada "segona corona", que formaria un cinturó de ciutats des de Vilanova i la Geltrú, Vilafranca del Penedès, Terrassa, Sabadell, Granollers, i acabaria a Mataró, amb les respectives àrees d'influència. La ciutat de Mataró, la vuitena en població de Catalunya, té 125.517 habitants, *idescat 2016*. Capital de la comarca del Maresme, té com àrea d'influència els municipis veïns d'Argentona, Cabrera de Mar, Dosrius i Sant Andreu de Llaveneres. Sant Andreu de Llaveneres té 10.663 habitants, *idescat 2016*.

6. ÀMBIT TERRITORIAL I PLANS MOBILITAT

La zona afectada pel Pla Especial, no està dins de cap pla de Mobilitat, per no estar dins la zona urbana. Especifiquem els plans que afecten la mobilitat del municipi de Mataró.

6.1. Pla Mobilitat de Mataró. 2006-2012.

El Pla de Mobilitat de Mataró, va ser aprovat el 2005. Aquest es basa en dades anteriors al 2002, en especial les enquestes de Mobilitat Obligada i Quotidiana de 2001. Segons la Llei 9/2003, de la mobilitat, article 9, els Plans de Mobilitat Urbana, s'han de revisar cada 6 anys.

6.2. Nou Pla de Mobilitat Urbana de Mataró.

L'any 2014, dins el Consell de Mobilitat municipal, s'engegaren els treballs per fer un nou Pla, acompanyats d'un procés participatiu. Aquest treballs originaren una sèrie de documents penjats a la plana web de l'Ajuntament de Mataró. Els documents són una posada al dia de les dades de mobilitat, unes diagnosi i uns punts de treball. Aquest treballs s'acabaren l'estiu del 2014, sense l'elaboració i aprovació d'un nou pla. El pla pretenia assolir una mobilitat segura, eficient i sostenible.

6.3. Pla Director de la Regió Metropolitana de Barcelona.

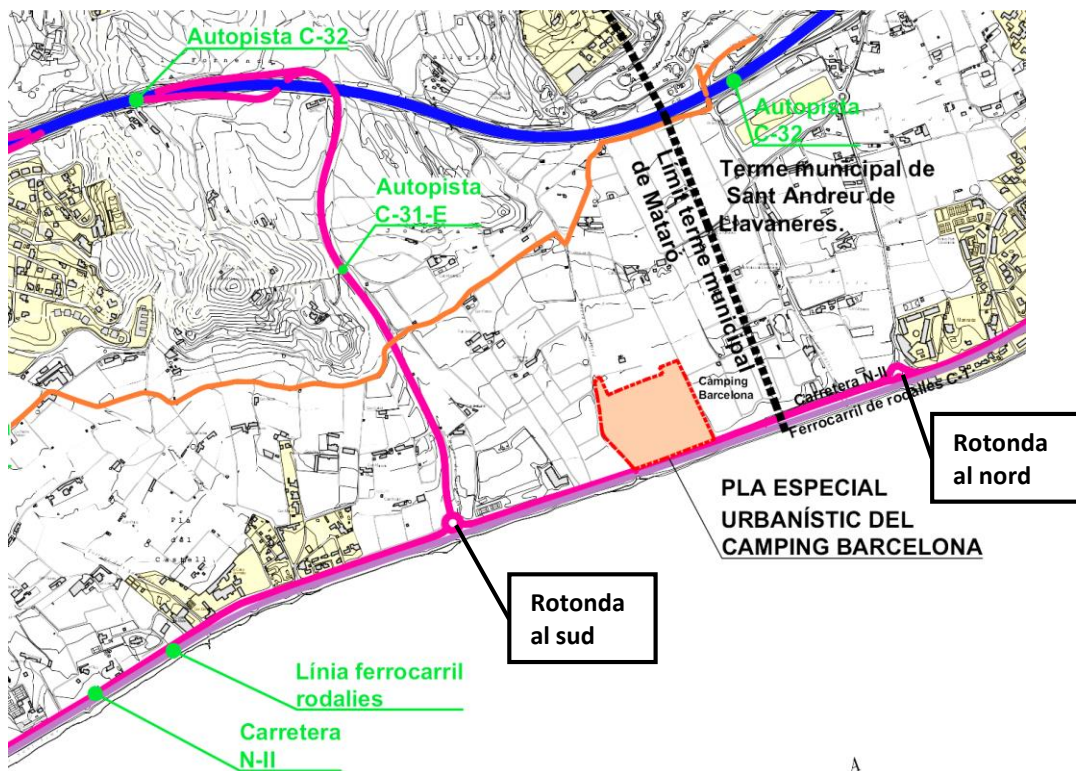
Mataró és dins el Pla Director de Mobilitat 2013-2018, elaborat i gestionat per l'Autoritat del Transport Metropolità, en endavant ATM. Per bé que és un pla que no incideix en el present estudi. L'ATM elabora un "observatori de la mobilitat", amb dades que sí utilitzem, actualització desembre 2015. Mataró, en transport públic, forma part del Sistema Tarifari Integrat, gestionat per l'ATM.

7. ANALISI MOBILITAT ACTUAL.

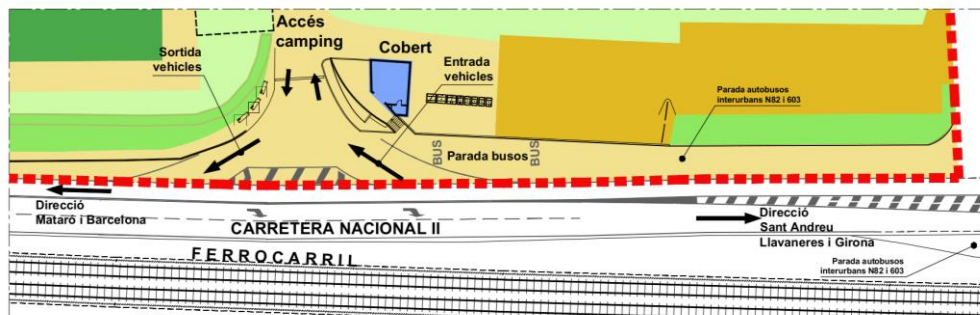
7.1. Mobilitat amb vehicles. Xarxa viària.

El Camping té comunicació directa amb la carretera N-II, amb entrada al camping en sentit des de Girona i sortida en sentit Barcelona. El canvi de sentit si es ve de Mataró, es fa per una rotonda a 650m al nord des de l'accés. A 650m al sud hi ha una rotonda, inici de la variant C-31-E de l'autopista C-32, que enllaça amb l'autopista.

La carretera N-II, al seu pas davant del camping, té tres carrils, un per sentit Mataró, i dos amb reducció a un en sentit Sant Andreu Llanveres. L'accés a la carretera des del camping té uns girs i mides apropiades, amb sentit d'entra i de sortida. Per altre costat es preveu l'adequació d'un espai per l'espera i pujada i baixada dels usuaris del servei de bus del camping.



Xarxa viària



Projecte de millora accessos. Contemplat al PEU

7.2. Mobilitat amb vehicles. Aparcament.

El camping absorveig l'aparcament de forma interna, cada plaça d'acampada disposa d'espai d'aparcament. Per altre costat per les visites i treballadors, es disposa d'una zona al costat de l'accés, per poder aparcar els vehicles.

7.3. Mobilitat amb transport col·lectiu i públic. Autobús i ferrocarril.

El camping té contractat a una empresa, un servei d'autobus que realitza viatges pels seus clients, d'anada i tornada, fins a l'estació de rodalies de Mataró i el centre de Mataró. El camping té una obertura –temporada- de 1 de març al 1 de novembre. Tancant del novembre al febrer.

Els mesos de juliol i agost el servei es cada 20min. De 9 del matí a 2 de la nit. Amb una mitjana de 40 persones per viatge. Autobus de 81 places. Té parades a l'estació de rodalies de Mataró i Sant Simó. Total serveis: 47.

Els mesos de juny i setembre, el servei es cada 30 min. De 9:30 del matí fins les 12 de la nit. Amb una mitjana de 20 persones. Autobus de 22 places. Té parades a l'estació de rodalies, Mataró centre i Sant Simó. Total serveis: 27.

La resta de de la temporada es realitzen el mateix servei que els mesos de juny i setembre, amb un horari precís, amb un total de 12 serveis, un per hora entre 8:45 del matí fins a les 22:45 de la nit, un total de 12 serveis.

Així doncs el servei col·lectiu amb autobus fins a Mataró i l'enllaç amb ferrocarril fins a Barcelona es garanteix pels usuaris del Camping.

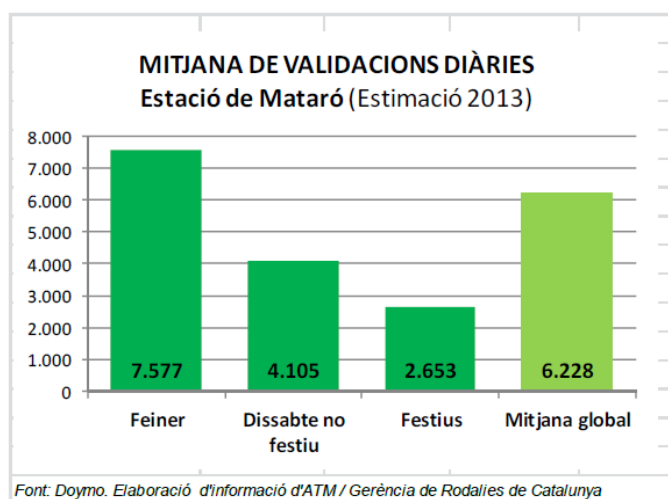
També realitza viatges regulars durant tota la temporada, 4 anades i 4 tornades, fins la plaça Catalunya de Barcelona. Dels mesos de juny a setembre hi ha un reforç de 3 serveis d'anada i tornada. L'ocupació mitjana és de 70 persones per viatge, autobus de 81 places.

Les dades han estat subministrades pel propi càmping.

7.4. Mobilitat amb ferrocarril. Oferta Rodalies.

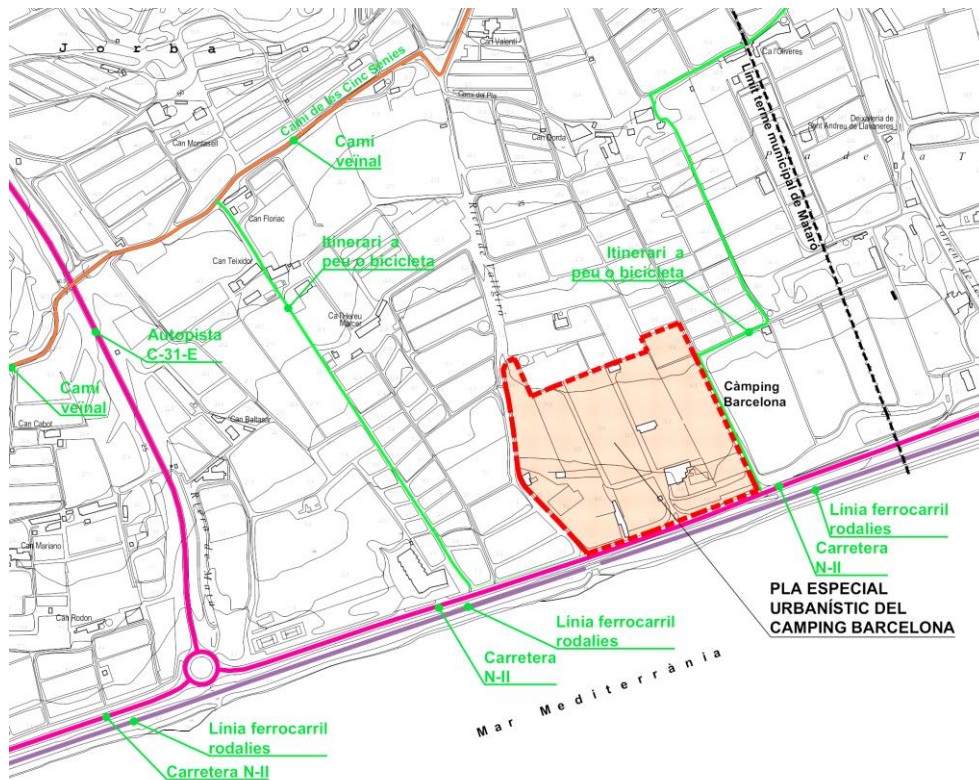
El servei d'autobusos del Càmping, té com a destinació l'estació de ferrocarril de Mataró, línia de Rodalies R1, o línia del Maresme, connecta Massanet-Massanes al nord, amb Molins de Rei, al sud, passant per les principals estacions de Barcelona. Mataró es troba situada al mig de la línia. Pels usuaris del Càmping, té la virtut de connectar amb un pol turístic de primer ordre, la ciutat de Barcelona. Detallem les freqüències els dies laborables.

Molins de Rei/ l'Hospitalet de Llobregat – Mataró	Un tren cada 6 minuts en hora punta i cada 10 minuts en hora vall
L'Hospitalet de Llobregat – Calella	Un tren cada 15 minuts en hora punta i cada 30 en hora vall
L'Hospitalet de Llobregat – Blanes	Un tren cada 30 minuts
L'Hospitalet – Maçanet-Massanes	Un tren cada 60 minuts



7.5. Mobilitat a peu i bicicleta.

El camping es troba en una zona rural. Els usuaris poden gaudir de passejades a peu o amb bicicleta pels camins dels voltants. El Camí de les Cinc Sènies és el camí veinal que creua tota la zona i uneix el núcli urbà amb el Terme de Sant Andreu de Llavaneres. Des del camping s'hi pot accedir per dos camins.



Mobilitat a peu o bicicleta

7.6. Mobilitat amb transport públic. Autobusos interurbans.

El càmping té molt a prop dues parades d'autobusos interurbans. Aquestes línies són operades actualment per Segalés:

- Línia 603, de Aeroport El Prat-Barcelona-Directe a Mataró-Blanes, amb uns 8 viatge.
- Línia nocturna N82, Barcelona-Directe a Mataró-Malgrat de Mar, amb uns 8 viatges.

En aquest punt ho esmentem, però no ho creiem rellevant pel present estudi per ser subsidiari al servei esmentat en el punt 7.3.

En el plànol 03m, planta detall, hi figuren el lloc de les parades.

7.7. Connexions a equipaments comunitaris, de transport i d'interés.

En els anteriors punts descloem les opcions de mobilitat que els usuaris del càmping tenen accés. Com ja hem exposat la mobilitat en vehicle privat i amb transport col·lectiu és bona per accedir a Mataró. La ciutat té hospital i altres centres sanitaris, equipaments culturals i administratius, pols comercials, estació de ferrocarril i connexions amb autobusos a Barcelona i altres indrets.

La distància per carretera a diferents punts de la ciutat de Mataró, des del càmping.

- Estació de ferrocarril. 4 Km
- Centre de la ciutat. Centre administratiu i comercial. 3 Km
- Platges de Mataró. 3 Km
- Hospital de Mataró. 6 Km
- Centre comercial Mataró Park. 6 km.

Per altre costat la distància per carretera amb l'altre núcli urbà, Sant Andreu de Lllaneres, és de 4 km.

8. ESTIMACIÓ MOBILITAT GENERADA

8.1. Càlcul mobilitat generada.

L'Annex I, de Decret 344/2006, de Regulació dels Estudis d'Avaluació de la Mobilitat Generada, no té una estimació de generació de desplaçaments que s'ajusti al ús de càmping. Així que per assimilació podem fer servir dos estimacions:

- Ús equipaments, amb una raó de 20 viatges/100m² sostre. Equipament privat turístic.
- Ús d'habitatge, amb dos valors, 7 viatges/habitatge o 3 viatges/persona.

Del primer obtindriem un valor molt menor, que no poden donar credibilitat.

El sostre del Pla Especial, punt 4.2 del present escrit és de 2.290m², que originaria 458 viatges.

Del segon, i prenent com a dada el nombre d'unitats d'acampada, punt 4.3 del present escrit, cal fer dos càlculs i agafar de valor més alt. Prenen com a mitja 3 persones per unitat d'acampada i preveient una ocupació al 100%.

Mobilitat generada: 357 unitats acampada x 7 viatges per unitat = 2.499 viatges/ dia
Mobilitat generada: 357 unitats acampada x 3 viatges/persona x 3 persones unitat=
3.213 viatges/dia.

8.2. Distribució modal de la mobilitat generada.

La distribució de la mobilitat generada de forma modal és difícil per no existir estudis acurats sobre aquesta mena d'activitats i tenint variables com si estan dins o al costat d'un nucli urbà, si són zones turístiques, si tenen activitats internes que les fan endògenes en quant a mobilitat, etc.

Pel tipus d'usuaris actuals i previsibles en el futur, es tracta majoritàriament d'usuaris estrangers, que arriben i marxen amb el seu vehicle, des del seu origen. Per la mobilitat amb origen o destí del càmping, utilitzen el seu vehicle o bé es desplacen en els serveis que ofereix el propi càmping, punt 7.3, del present estudi. La mobilitat a peu i bicicleta es pot considerar poca en relació al que exposem.

9. ABSORCIÓ MOBILITAT GENERADA

Partim de la hipòtesi que la meitat de la mobilitat generada es fa amb vehicle privat i que l'altra meitat es fa amb transport col·lectiu. Estudiem com absorbeix la xarxa viària i el transport col·lectiu ofert pel càmping aquesta mobilitat.

Per altre costat fem esment que el càmping ja està en funcionament i que no genera problemes de mobilitat a la carretera N-II. El Pla Especial Urbanístic que motiva aquest estudi no preveu augment de la capacitat d'acampada del càmping, unitats d'acampada, així que no variarà la incidència en aquesta carretera.

9.1. Mobilitat vehicle privat.

La meitat dels 3.213 viatges generats seran en aquesta modalitat, es a dir 1.606 viatges, fàcilment absorbibles per la carretera N-II i per l'accés que té el càmping. Per altre costat, la mobilitat es preveu esglaonada durant el dia, no puntual.

9.2. Mobilitat transport col·lectiu.

Segons el punt 7.3 del present estudi, en els mesos de màxima ocupació es generen segons dades del mateix càmping.

- 47 serveis diaris a Mataró, amb una mitja de 40 persones per servei, total 1.880 persones transportades.
- 7 serveis diaris a Barcelona, amb una mitjana de 70 persones per servei, total 490 persones transportades.

Tot plegat origina un total de 2.370 viatges (1.880+490), superiors als 1.606, meitat dels viatges generats segons el càlcul del punt 8.1

10. ALTRES QUESTIONS ASSOCIADES A LA MOBILITAT.

10.1. Aparcament vehicles.

El camping absorveix l'aparcament de forma interna, cada plaça d'acampada disposa d'espai d'aparcament. Per altre costat per les visites i treballadors, es disposa d'una zona al costat de l'accés, per poder aparcar els vehicles.

Segons l'Annex 3, del Decret 344/2006, caldria preveure reserves d'aparcament fora de la via pública. Com exposem en el punt 8.1. cal fer una assimilació per no existir la tipologia de camping en aquest decret. Si ho assimilem a Ús habitatge, caldria una plaça per unitat d'acampada. És a dir 357 places, que són absorvides en l'espai d'acampada.

10.2. Aparcament bicicletes.

Segons l'Annex 2, del Decret 344/2006, caldria preveure reserves d'aparcament de bicicletes fora de la via pública. Com exposem en el punt 8.1. cal fer una assimilació per no existir la tipologia de camping en aquest decret. Si ho assimilem a Ús habitatge, caldria dues places per unitat d'acampada. És a dir 714 places, que són absorvides en l'espai d'acampada.

10.3. Servei de taxi.

Per la tipologia de mobilitat de l'estudi, el servei de taxi, té una incidència molt puntual. No es creu necessaria la reserva d'un espai destinat a la parada de taxis. Els que arribin poden fer servir l'accés.

10.4. Càrrega i descàrrega.

Els serveis del càmping generen una mobilitat de mercaderies i residus que es gestionen de forma interna, sense incidència externa. Es a dir el bar-restaurant té un espai al seu costat per fer la càrrega i descàrrega de les seves necessitats. Al costat del cobert d'entrada hi ha els contenidors de residus, que son recollits per una empresa. L'entrada o sortida a la carretera no implica dificultats i té nul·la afectació. Pel que exposem en aquest punt, no creiem necessari la previsió de places i/o espais de càrrega i descàrrega a la xarxa viaria.

11. REPERCUSSIÓ I MILLORES A L'ENTORN.

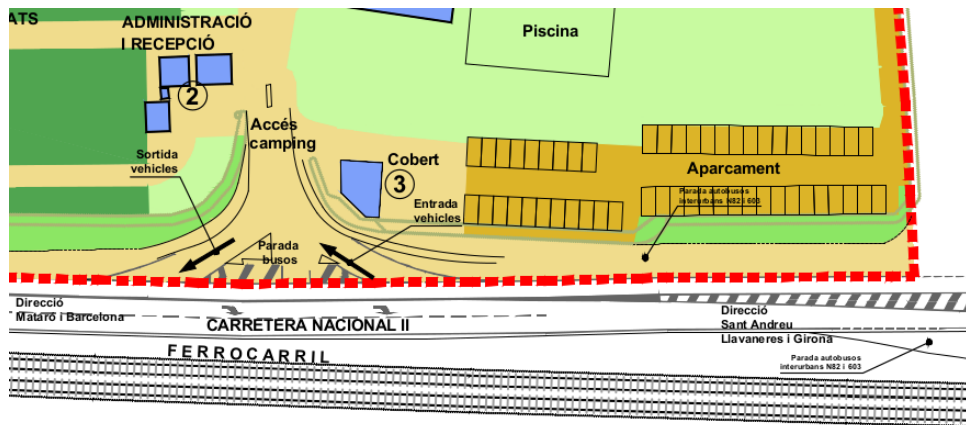
11.1. Repercussió.

El Pla Especial no té una incidència en la mobilitat de la zona, doncs l'activitat està en funcionament.

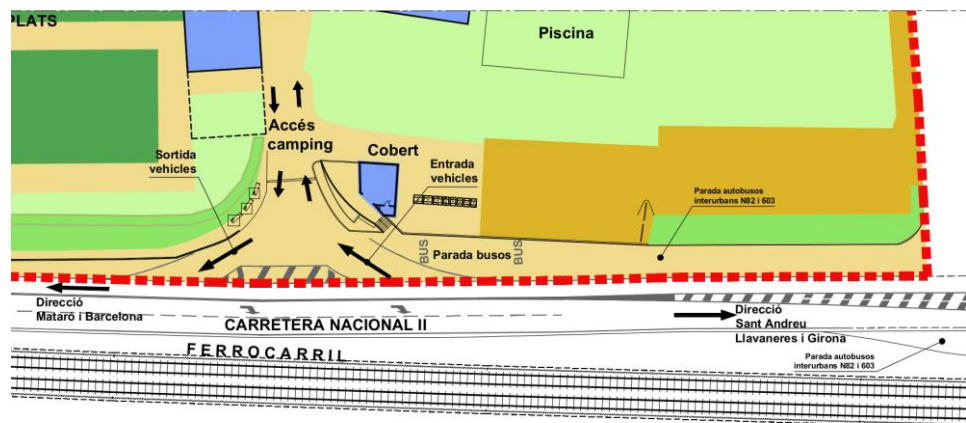
11.2. Millores.

El Pla Especial preveu petites millores en l'accés i l'aparcament dels autobusos del servei col·lectiu. Actualment l'aparcament dels autobusos es fa davant de l'accés, 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.

Totes aquestes millores són assumides per la part promotora del Pla Especial. Més enllà del cost derivat d'aquesta millora, la mobilitat generada pel càmping objecte del Pla especial no requereix altres actuacions que impliquin la necessitat de finançament en els termes de l'article 19 del Decret 344/2006"



Estat actual



Pla Especial

12. CONCLUSIONS I COMPATIBILITAT

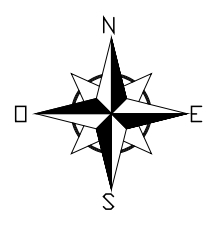
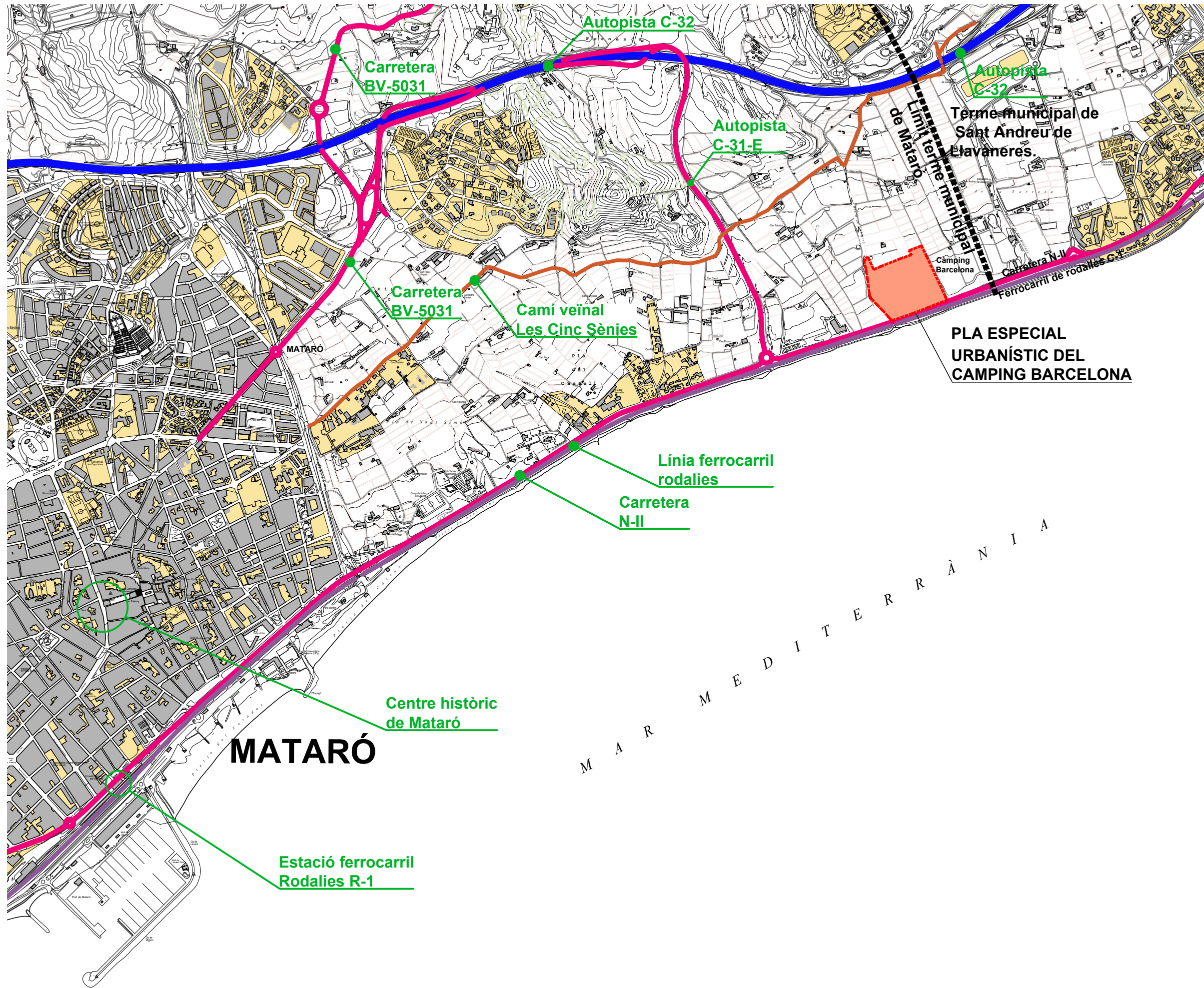
- El present EAMG, es redacta atenen la petició de l'Ajuntament de Mataró.
- El Càmping Barcelona està actualment en funcionament, i no representa un problema de mobilitat. Donat que el Pla Especial no preveu un increment de la capacitat d'acampada del càmping, tampoc es preveu un increment de la mobilitat.
- Considerem el caràcter estacional d'un establiment turístic, en el nostre cas un càmping, el càlcul de la mobilitat generada es fa en temporada alta, mesos de juliol i estiu.
- La mobilitat generada es traspasada a les modalitats de vehicle privat i transport col·lectiu. No es valoren les modalitats de vianants i bicicleta, per tenir molt poca incidència. El fet de que el transport col·lectiu és del 50% el fa sostenible ambientalment.
- Els diferents plans de mobilitat municipals o supramunicipals, no són d'aplicació, per ser urbans o bé afectar el transport col·lectiu entre nuclis urbans.
- L'absorció de la mobilitat generada per la carretera N-II no motiva cap mena de problema, per ser la via d'alta capacitat.
- La millora que preveu el Pla Especial en l'accés des de la carretera i el nou aparcament-parada del servei col·lectiu, no ocasionen problemes en la circulació actual de la carretera. El cost corresponent a aquesta millora serà assumit pel promotor del Pla especial. La mobilitat generada pel càmping objecte del Pla especial no requereix altres actuacions que impliquin la necessitat de finançament en els termes de l'article 19 del Decret 344/2006"

El present Estudi d'Avaluació de Mobilitat Generada, compleix el Decret 344/2006, de de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada, i avalua el **Pla Especial Urbanístic del Càmping Barcelona** com a **COMPATIBLE** amb la mobilitat sostenible.

13. NORMATIVA I DOCUMENTS CONSULTATS.

- Llei 9/2003, de 13 de juny de 2003, de mobilitat de Catalunya.
- Decret 344/2006, de 19 de setembre de 2006, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada.
- El Pla de Mobilitat de Mataró, va ser aprovat el 2005.
- Documents treball per fer un nou Pla de Mobilitat de Mataró, penjats a la plana web de l'Ajuntament de Mataró.

Mataró, 18 de juliol de 2018
Xavier Brullet i Coll
Enginyer Industrial
Col·legiat núm. 12.902



PLA ESPECIAL URBANÍSTIC
 DEL CÀMPING BARCELONA.
 --ESTUDI MOBILITAT GENERADA--
 CARRETERA N-II, km 650.
 MATARÓ.

Promotor: CAMPING BARCELONA, S.L.



BRULLET
 ingenyeria

Arquitectura
 Instal·lacions
 Eficiència energètica
 Medi Ambient



L'Enginyer Industrial
 en Xavier Brullet i Coll
 Col·legiat núm. 12.902

Plànol: **INFORMACIÓ**
SITUACIÓ

Escales:
 1:15.000

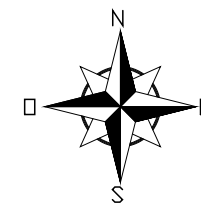
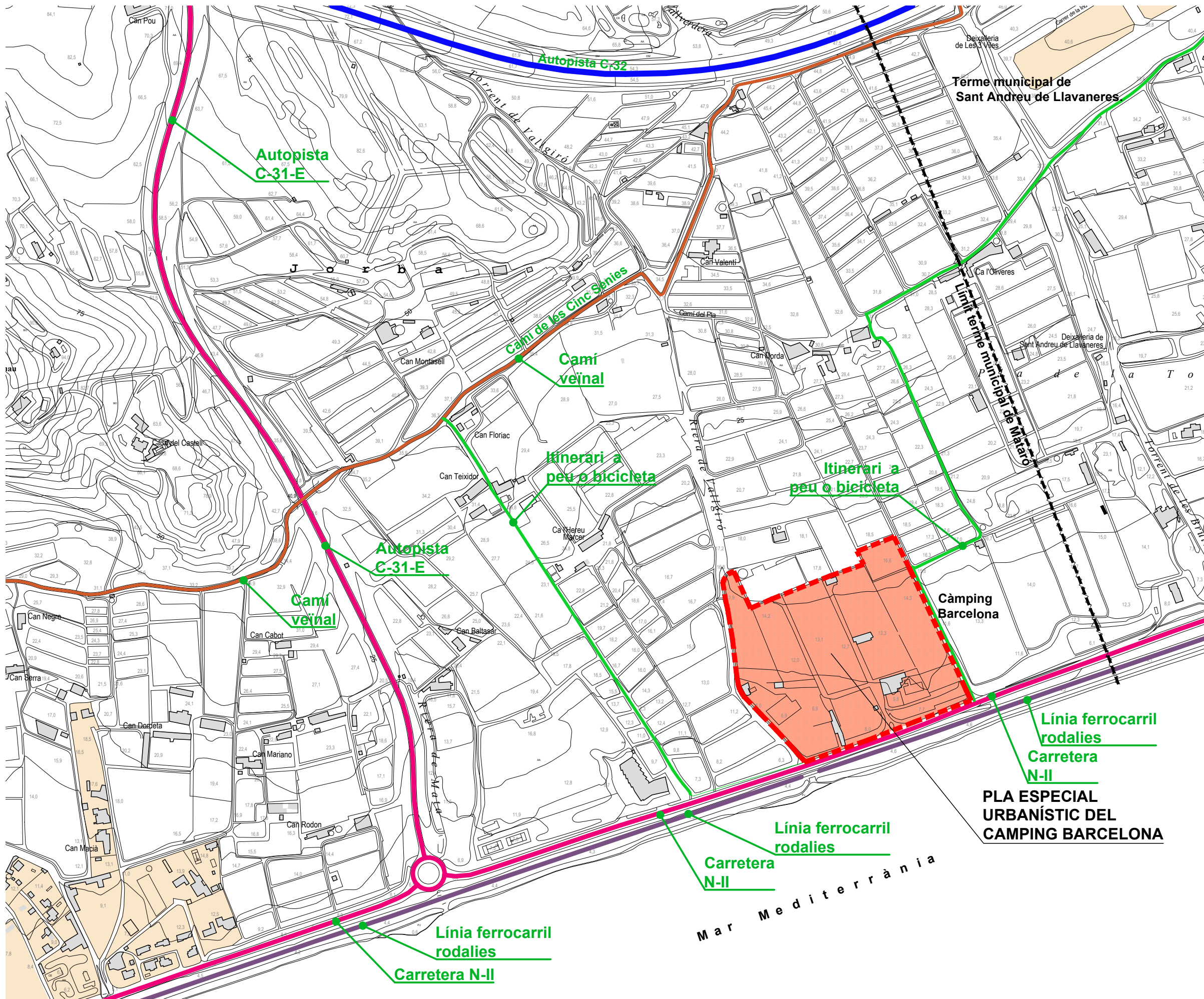
Dibuixat:
 juny 2018

Modificat:
 --

Nom fitxer:
 \6027-12\Pla-Especial-2018-05\
 Estudi-Mobi-2018-06\
 01m-Situacio.dwg

01m

R.-6027/12



PLA ESPECIAL URBANÍSTIC
DEL CÀMPING BARCELONA.
--ESTUDI MOBILITAT GENERADA--
CARRETERA N-II, km 650.
MATARÓ.

Promotor: CAMPING BARCELONA, S.L.

Arquitectura
Instal·lacions
Eficiència energètica
Medi Ambient

L'Enginyer Industrial
en Xavier Brullet i Coll
Col·legiat núm. 12.902

PLA ESPECIAL
URBANÍSTIC DEL
CÀMPING BARCELONA

Plànol: INFORMACIÓ
EMPLAÇAMENT

Escales:
1:5.000

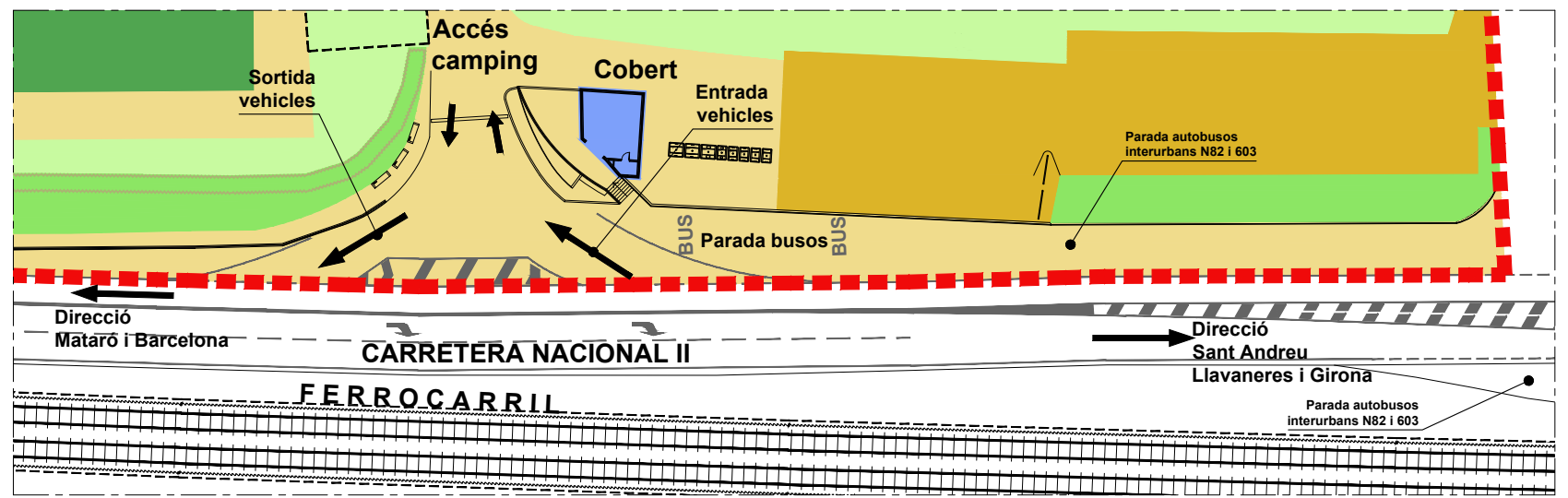
Dibuixat:
juny 2018

Modificat:
--

Nom fitxer:
\\6027-12\Pla-Especial-2018-05\
Estudi-Mobi-2018-06\
02m-Emplacament.dwg

02m

R.-6027/12



**PLANTA DETALL
ACCESSOS**
Esc. 1:750



RELACIÓ SUPERFÍCIES USOS
-RELACIÓN SUPERFÍCIES USOS-

	Superfície
Àrea d'acampada - Area acampada	29.636m ²
Serveis - Servicios	2.199m ²
Vials - Viales	14.091m ²
Aparcaments - Aparcamientos	1.660m ²
Camins vianants - Caminos peatonales	378m ²
Zona esbarjo i oci - Zona recreo y ocio	9.197m ²
Zona verda a carretera - Zona verde a carretera	587m ²
Superfície Pla Especial Urbanístic	57.748m ²

--- Límit Pla Especial Urbanístic

QUANTITAT PARCEL·LES ACAMPADA -
CANTIDAD PARCELAS ACAMPADA

Unitats d'acampada - Unidades acampada	357
--	-----

PLANTA GENERAL
Esc. 1:1.500



PLA ESPECIAL URBANÍSTIC
DEL CÀMPING BARCELONA.
--ESTUDI MOBILITAT GENERADA--
CARRETERA N-II, km 650.
MATARÓ.

Promotor: CAMPING BARCELONA, S.L.

Arquitectura
Instal·lacions
Eficiència energètica
Medi Ambient

XB BRULLET enginyeria

TÜV Rheinland
CERT
ISO 50001

L'Enginyer Industrial
en Xavier Brullet i Coll
Col·legiat núm. 12.902

Plànol: PLANTA GENERAL
DETALL ACCESSOS VIARIS.

Escales:
1:1.500 i 1:750

Dibuixat:
juny 2018

Modificat:
--

Nom fitxer:
\\6027-12\Pla-Especial-2018-05\
Estudi-Mobi-2018-06\
03m-Planta-Gene.dwg

03m

R.-6027/12