

Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada per la Modificació Puntual del Pla General Metropolità d'àmbit discontinu de l'antiga fàbrica Mercedes-Benz i l'antic camp de futbol del Molinet (Barcelona)

Municipi de Barcelona
Comarca del Barcelonès

Promotor: Ajuntament de Barcelona
Redactor de l'EAMG: Urbaning, Ideem
Innova SL

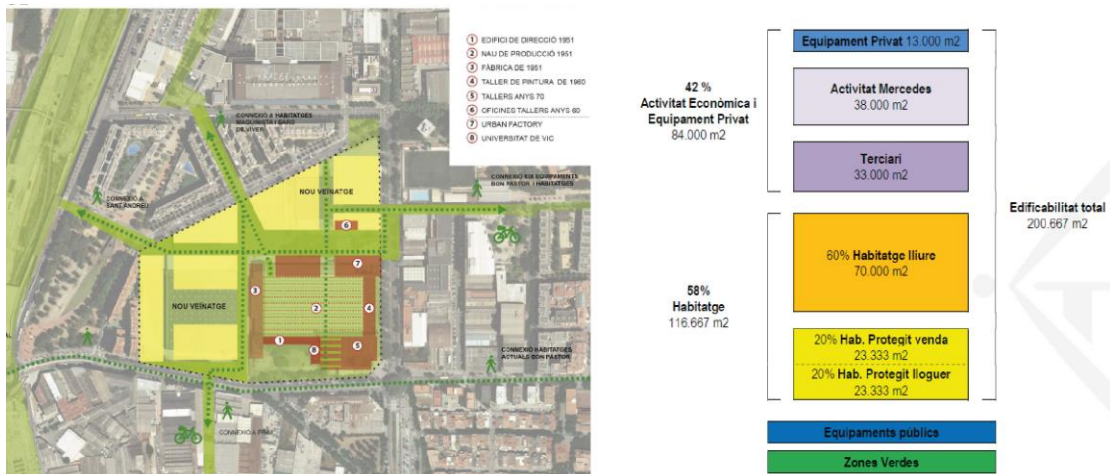
En compliment de l'article 18.3 de la llei de la mobilitat i del Decret 344/2006 de regulació dels estudis de la mobilitat generada s'emet el següent informe relatiu a *l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada per la Modificació Puntual del Pla General Metropolità d'àmbit discontinu de l'antiga fàbrica Mercedes-Benz i l'antic camp de futbol del Molinet, al terme municipal de Barcelona.*

1. Antecedents

L'àmbit d'aquesta MPPGM comprèn 2 subàmbits ubicats al Districte de Sant Andreu:

- Subàmbit Mercedes: L'antiga fàbrica Mercedes-Benz, situada al carrer de Sant Adrià 55-79, a l'interior de l'illa delimitada pels carrers Sant Adrià, Ciutat d'Assumpció i passeig de l'Havana. La superfície és d'aproximadament 90.567 m² i està classificat com a sòl urbà amb clau 22a (industrial). Hi ha edificis dels anys 50, 60 i 70 del segle XX, els quals es volen conservar en gran part.
- Subàmbit Molinet: Solar sense edificar ubicat entre el carrer Santander i la Ronda Litoral. Té una superfície aproximada de 15.030 m².





2. Objecte

El present informe té per objecte comprovar l'adequació de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada per la *Modificació Puntual del Pla General Metropolità d'àmbit discontinu de l'antiga fàbrica Mercedes-Benz i l'antic camp de futbol del Molinet del terme municipal de Barcelona*, 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'objectiu de la MPPGM és la següent ordenació dels dos subàmbits:

- **Subàmbit Mercedes:** Es preveu una superfície de sostre de 185.666 m² destinats a usos residencial (protegida i lliure), d'activitat econòmica (serveis, comercial, proximitat, oficines i hotelera) i d'equipament privat, així com diversos equipaments d'ús públic.
- **Subàmbit Molinet:** Es preveu una superfície de sostre de 10.000 m² destinada íntegrament a ús industrial.

La superfície de sostre total resultant dels dos subàmbits en estudi és de **195.666 m²**.

Uso de suelo	m2
Vivienda libre:	67.000
Vivienda de protección (venta):	22.333
Vivienda de protección (alquiler):	22.333
TOTAL VIVIENDA	111.666
Comercial planta baja:	14.750
Oficinas y otros terciarios:	18.250
Actividades Mercedes (conocimiento, tecnología, investigación, ciencia, centros educativos)	28.000
Industrial Molinet	10.000
TOTAL ACTIVIDAD ECONÓMICA	71.000
Equipamiento universitario privado	13.000
TOTAL	195.667
Equipamientos públicos	Sin techo definido por planeamiento

3. Estimació de la demanda de mobilitat generada pel nou sector

L'estudi de mobilitat de la Modificació Puntual del Pla General Metropolità d'àmbit discontinu de l'antiga fàbrica Mercedes-Benz i l'antic camp de futbol del Molinet del terme municipal de Barcelona analitza la mobilitat generada per a cada ús de sol previst, segons les ràtios del Decret 344/2006.

Com a resultat, l'estudi estima que comparant la proposta de la MPPGM amb la situació actual, l'increment de mobilitat serà de **29.116 viatges/dia**. La taula següent mostra la mobilitat generada segons les ràtios que indica el Decret i l'Estudi de mobilitat (darrera columna):

Usos	Increment Àrea (m ²)	Increment Sostre edificable (m ²)	Viatges generats (m ²) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
Residencial	--	111.666,00	9.516	9.516
Comercial	--	14.750,00	7.375	7.375
Oficines/terciaris	--	46.250,00	6.638	6.938
Industrial	--	10.000,00	500	500
Equipament	--	13.000,00	2.600	2.600
Zona verda	43.751,00	--	2.188	2.188
TOTAL	--	--	28.817	29.116

Recomanació 1.

Per a l'ús comercial, es recomana aplicar les ràtios que es recullen al document d'indicadors de mobilitat als grans equipaments comercials de les recomanacions de la Direcció General de Comerç.

L'estudi, a més, determina per a cada ús la distribució de viatges/dia el percentatge corresponent a interns i de connexió a partir de dades de l'EMEF-2019 de la ciutat de Barcelona. Els usos de zones verdes, comercial i residencial concentren un percentatge entre 85-100% de mobilitat interna, mentre que a la resta d'usos els viatges interns representen el 55% respecte al total.

L'EAMG planteja la següent distribució modal per cada nou ús previst, prenent com a referència les dades de l'EMEF-2019 i el PMU de Barcelona 2018-2023:

- Ús residencial, oficines, equipaments i industrial: 36,7% a peu-bici, 37,3% en transport públic, i 26,0% en vehicle privat.
- Ús comercial (grans superfícies): 74,0% a peu-bici, 26,0% en vehicle privat.
- Ús comercial (comerços de proximitat): 100,0% a peu-bici.
- Zones verdes: 100,0% a peu-bici.

Repartiment modal proposat	A PEU - BICICLETA	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT
% quota modal	55,7%	25,0%	19,3%
Viatges / dia de màxima demanda	16.204	7.300	5.612

Per últim, l'estudi presenta a l'apartat 6.6 l'escenari objectiu de repartiment modal que es vol assolir durant els propers anys, alineat amb l'estratègia global de l'Ajuntament de Barcelona i amb la voluntat de donar més pes als modes actius i al transport públic en detriment de l'ús del vehicle privat. Concretament, es vol reduir en totes les activitats (excepte en aquelles que l'ús del vehicle privat és residual) l'ús del cotxe en un -5,7% i el de la moto en un -1,9%.

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

4. Mobilitat en vehicle privat

A l'apartat 2 l'estudi presenta dades de l'any 2020 d'IDESCAT del Districte de Sant Andreu i del conjunt de la ciutat de Barcelona sobre la composició del parc de vehicles i l'índex de motorització, aquest darrer un 7% inferior en el cas de Sant Andreu.

L'estudi descriu i representa gràficament la jerarquia viària de l'entorn dels dos subàmbits (vies primàries, vies secundàries i importants eixos estructurants d'alta capacitat), les vies principals d'accés i els sentits de circulació.

S'aporten dades sobre les IMD en dia feiner (any 2018) facilitades per l'Ajuntament de Barcelona, així com dades d'aforaments realitzades a les interseccions semaforitzades d'ambdós subàmbits. A partir d'aquestes dades, l'EAMG identifica les vies amb major flux de vehicles en hora punta (dia feiner, de 8 a 9 hores) per cada subàmbit: entre 285 i 605 vehicles per hora.

Per últim, s'incorporen els resultats d'una simulació microscòpica de l'entorn dels dos subàmbits per tal de determinar el nivell de servei de les vies i interseccions, tenint en compte el criteri establert al Manual de Capacitat "*Highway Capacity Manual 2010*", i la demora relativa. Es detecten 3 interseccions al subàmbit Mercedes amb nivell de servei D, i 1 intersecció al subàmbit Molinet amb nivell de servei F. A més, al subàmbit Mercedes la rotonda d'intersecció dels carrers Fra Juníper Serra amb Assumpció arriba a valors superiors al 80% de demora relativa.

Recomanació 2.

Es recomana analitzar l'oferta i tipologia d'aparcament disponible entorn de cadascun dels subàmbits, així com la demanda actual i si existeix dèficit de places. A més, es recomana d'incorporar informació sobre l'oferta actual de places de càrrega i descàrrega i el seu nivell d'ocupació actual.

5. Xarxa de transport públic

Es descriuen les línies de la xarxa de metro i Rodalies que donen servei als dos subàmbits (distància inferior a 10 minuts caminant): el subàmbit Mercedes es troba connectat amb les línies L1 i L9/L10 de metro i les línies R2, R2N i R11 de Rodalies, mentre que el subàmbit Molinet es connecta amb les línies L2 i L9/L10 de metro.

Es representen gràficament les àrees de cobertura de cada estació (500 m lineals), i s'indiquen els temps aproximats de desplaçament a peu des d'aquestes estacions fins a cadascun dels subàmbits. A més, es menciona que la futura estació de Rodalies

situada sobre el Parc del Rec Comtal (actualment en construcció) millorarà l'accessibilitat a aquest mitjà de transport, especialment des del subàmbit Mercedes (5' caminant).

En relació a la xarxa d'autobús, es descriuen les diferents línies amb parada entorn dels dos subàmbits (distància inferior a 5' caminant): 6 línies urbanes i 1 metropolitana connecta amb el subàmbit Mercedes, i 2 línies urbanes i 2 metropolitanes connecten amb el subàmbit Molinet.

Es representa gràficament el recorregut de les línies, la ubicació de les parades i el grau de cobertura d'aquestes ($r=250$ m). Es descriu breument les característiques de les parades, indicant que la majoria d'aquestes disposen de panells dinàmics, bancs i marquesines. Per últim, s'aporta informació sobre la freqüència mitjana de pas de les línies de bus per a cadascun dels subàmbits (en cap cas superiors als 16'), i el seu nivell d'ocupació en hora punta (màxim 20%).

L'estudi conclou que, en general, el subàmbit Mercedes es troba millor cobert a nivell d'oferta de transport públic que el subàmbit Molinet, tot i que ambdós disposen de diferents alternatives tant de servei ferroviari (metro i Rodalies) com d'autobús (urbà i metropolitana).

Des de l'equip redactor del present informe es considera **necessari representar gràficament els itineraris a peu des de les estacions/parades de transport públic fins a l'àmbit d'estudi i avaluar la distància (sobre carrer) i grau d'accessibilitat.**

6. Mobilitat a peu i bicicleta

L'estudi descriu i representa gràficament la xarxa bàsica de mobilitat a peu per accedir als dos subàmbits des dels barris propers, indicant les amplades lliures de pas de les voreres de les vies principals. A més, indica que el planejament del subàmbit Mercedes preveu una xarxa interna que doni prioritat als vianants amb un sistema d'espais verds.

Es presenten els resultats de 5 aforaments realitzats en hora punta (08:00-09:00, en dia feiner) en punts limítrofs dels dos subàmbits, i es determina que presenten nivells de servei òptims seguint la normativa anglesa (i es representen gràficament).

L'EAMG conclou que l'entorn dels dos subàmbits presenten unes condicions favorables pels desplaçaments a peu. Des de l'equip redactor del present informe **es troba a faltar informació relativa al grau d'accessibilitat de les voreres i passos de vianants que donen accés a l'àmbit d'estudi, així com de l'altimetria de l'entorn proper.**

En relació a la mobilitat en bicicleta i VMP, en el cas del subàmbit Mercedes s'indica que és accessible de forma directa mitjançant carril bici des dels barris propers, mentre que la connexió amb el subàmbit Molinet és menys directa degut a la falta d'infraestructura segregada. Tota aquesta informació es representa gràficament.

L'estudi analitza la demanda de circulació en bicicleta i VMP en hora punta (dia feiner de 8 a 9h) als entorns del subàmbit Mercedes, on es registra una molt baixa circulació (màxim 22 bicis-VMP/hora).

Es presenta informació relativa al sistema de bici compartida Bicing, indicant sobre plànol la ubicació de les 3 estacions situades a una distància inferior als 50 m respecte al subàmbit Mercedes (l'estació més propera al subàmbit Molinet es troba a 100 m). Aquesta informació s'acompanya de la capacitat actual de cadascuna de les estacions.

S'analitza l'oferta d'aparcament per a bicicletes a via pública tipus "U invertida" ubicada a menys de 50 m del subàmbit Mercedes, i l'ocupació mitjana en hora punta (2%). L'entorn del subàmbit Molinet actualment no té oferta d'aparcament d'aquest tipus.

Recomanació 3.

Es recomana incorporar informació sobre la disponibilitat de bicicletes del servei Bicing en hora punta (dia feiner, de 8 a 9 hores).

7. Incidència de la mobilitat generada

Xarxa viària

L'estudi considera que el subàmbit Mercedes generarà diàriament **5.612 nous viatges en vehicle privat**, mentre que el subàmbit Molinet provocarà **130 vehicles/dia**.

S'estima que en hora punta (dia feiner de 8 a 9 hores) es concentraran el 10% dels desplaçaments diaris en vehicle privat en ambós subàmbits.

L'estudi aporta resultats d'una microsimulació de trànsit realitzada al subàmbit Mercedes tenint en compte la disposició dels futurs usos del sòl, la localització de les 4 rampes d'accés a pàrquing soterrat i la jerarquia viària existent. S'identifica la rotonda dels carrers Ciutat d'Assumpció amb Sant Adrià com a punt que minva la seva qualitat de servei a conseqüència de la nova mobilitat (arribant a un nivell E). Quant a demora relativa, el canvi més significatiu s'observa al tram del carrer Assumpció entre els carrers Costa Daurada i Sant Adrià.

Pel que fa al subàmbit Molinet, l'increment de 4 vehicles/hora no és suficient per generar afectacions a la xarxa viària.

Xarxa de transport públic

L'EAMG preveu que les futures activitats dins del subàmbit Mercedes generaran una nova demanda de transport públic de **7.113 viatges/dia**. Pel que fa al subàmbit Molinet, l'estudi preveu que es generaran **187 nous viatges/dia**. La distribució per modes de transport es preveu igual pels dos subàmbits: 40% metro, 30% Rodalies i 30% autobús.

En ambdós subàmbits l'estudi considera que en hora punta es concentraran el 15% dels nous viatges diaris (213 viatges/dia per sentit al subàmbit Mercedes en hora punta).

S'analitzen les freqüències de pas, la capacitat i el grau d'ocupació actuals en hora punta de cada mode de transport públic per tal de conèixer la capacitat restant de passatgers per hora. L'estudi conclou que l'actual xarxa té capacitat per absorbir la nova demanda de transport públic generada.

Xarxa no motoritzats

L'EAMG preveu que al subàmbit Mercedes es generin diàriament **15.418 nous viatges a peu**, el que es tradueix en 1.145 nous viatges en hora punta per sentit distribuïts principalment en 6 itineraris. L'estudi inclou una representació gràfica dels fluxos de vianants i nivells de servei d'aquestes 6 vies, determinant que totes presentaran nivells òptims (A+ i A).

Respecte al subàmbit Molinet, generarà **172 nous viatges a peu per dia**, 13 en hora punta per sentit. Es conclou que les voreres actuals disposen de prou capacitat per absorbir aquesta nova mobilitat a peu.

Pel que fa a nous viatges en bicicleta i VMP, es preveu que el subàmbit Mercedes generi **603 viatges/dia**, mentre que el subàmbit Molinet generi **11 viatges/dia**. L'EAMG realitza un estudi de mobilitat generada i de rotació del nombre de bicicletes per plaça per tal de determinar el nombre de places necessàries segons demanda prevista i ús. Aquest estudi conclou que, centrant-se exclusivament en la demanda, seria necessari preveure **225 places d'aparcament per a bicicletes** en total.

Segons al nombre de desplaçaments previstos, l'aposta per la mobilitat activa i la distància actual entre les 3 estacions Bicing que donen servei al subàmbit Mercedes.

8. Estimació de la demanda d'aparcament

L'estudi realitza una previsió de reserva del nombre de places d'aparcament per a turismes, motocicletes i bicicletes a partir de les ràtios establertes pel Decret 344/2006 i les Normes Urbanístiques del Pla General Metropolità, la demanda generada prevista per cada nova activitat/ús dins dels dos subàmbits, i altres supòsits específics per ús (per exemple, reservar el 100% de places previstes per la normativa en el cas d'ús residencial, ja que les persones que compren un habitatge solen aspirar a comprar plaça d'aparcament).

Com a resultat, l'estudi preveu reservar el 70% de les places estimades per normativa, donant com a resultat **2.250 places per a vehicle privat fora de la via pública** (1.765 de turismes i 485 de motocicletes) i **1.970 places per a bicicletes**. L'EAMG justifica aquesta decisió en el fet que el nou desenvolupament vol promoure la mobilitat sostenible a través d'optimitzar el nombre de places d'aparcament de vehicle privat.

En el cas concret de la reserva d'aparcament per a bicicletes vinculada a l'ús de zones verdes, l'EAMG considera que no serà necessària la reserva d'aparcament prevista pel Decret 344/2006 (438 places) ja que la majoria de viatges seran generats per persones usuàries de les noves activitats dels dos subàmbits. Des de l'ATM es recorda que és **necessari fer una reserva d'espai per disposar el nombre de places d'aparcament de bicicletes dictades pel Decret 344/2006 per als diferents usos**, podent ajustar el nombre de places en funció de l'evolució de la demanda.

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	Àrea (m ²)	Sostre edificable (m ²)	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turisme	Total aparcaments motocicleta
Residencial	--	111.666,00	2.234 (1.300)	1.117 (910)	559 (260)
Comercial	--	14.750,00	148 (148)	0 (24)	0 (11)
Oficines/terciari	--	46.250,00	463 (77)	0 (404)	0 (186)
Industrial	--	10.000,00	100 (100)	0 (100)	0 (0)
Equipaments	--	13.000,00	130 (15)	0 (77)	0 (37)
Zona verda	43.751,00	--	438 (0)	0 (0)	0 (0)
TOTAL	--	--	3.513 (1.640)	1.117 (1.515)	559 (494)

Atenent l'actual ús modal de la bicicleta, l'oferta d'aparcament i el seu grau d'ocupació, i l'existència d'estacions Bicing, l'estudi recomana que la implantació dels aparcaments per a bicicletes es realitzi segons la seva mobilitat generada amb l'objectiu de continuar incentivant l'ús d'aquest mode de transport.

En relació a les places d'aparcament per a turismes i motocicletes ubicades a l'interior de l'edifici, l'EAMG preveu la reserva d'un total de **21 punts de recàrrega elèctrica per a vehicles** (15 per cotxes i 6 per motos) seguint les ràtios del Reial Decret 450/2022 per a cada ús (1 punt per cada 40 places). Des de l'equip redactor del present informe es recorda que la normativa vigent fixa la necessitat de fer la instal·lació en el 100% de les places d'aparcament, i per tant **cal donar compliment a la normativa vigent referent a la dotació de punts de recàrrega per a vehicles elèctrics**.

Des de l'equip redactor del present informe es recorda que, a banda dels punts de recàrrega elèctrica, **l'estudi haurà de fer una previsió de places d'aparcament reservades per a PMR, tal com contempla la normativa d'accessibilitat vigent**.

Recomanació 4.

En el cas dels aparcaments de bicicletes i VMP ubicats fora de la via pública d'ús diferent del residencial, es recomana diferenciar entre places per a persones visitants/clients i treballador/es, disposant d'accessos independents i incrementant la seguretat d'aquestes darreres mitjançant espais tancats amb control d'accés.

9. Distribució Urbana de Mercaderies

En relació a la reserva de places de càrrega i descàrrega, s'apliquen les ràtios del Decret 344/2006 pels usos d'oficines i activitats de Mercedes i l'ordenança municipal per la resta d'usos, donant una resultant de **33 places**. L'estudi, classifica aquestes 33 places en 3 tipologies en funció del tipus de vehicle que pot operar (tal com es menciona a l'ordenança).

A més, a l'apartat 6.5 es planteja la creació d'un Centre de Consolidació Urbana (CCU) per la gestió eficient i sostenible de la distribució urbana de mercaderies dins del subàmbit Mercedes, ubicat a l'aparcament soterrani previst al mateix emplaçament.

Recomanació 5.

Considerant les distàncies que es poden produir entre el CCU i els nous usos previstos dins del subàmbit Mercedes per a la DUM, l'equip redactor del present informe recomana justificar amb més grau de detall la viabilitat i operativitat d'aquesta solució.

10. Mesures correctores

L'EAMG planteja un conjunt de propostes de millora per tal de promoure la mobilitat sostenible als subàmbits Mercedes i Molinet, alineades amb el PMU BCN 2024 i adreçades a assolir el repartiment modal previst.

Xarxa no motoritzats:

- E1: Incrementar l'amplada lliure de vorera al passeig de l'Havana (costat mar).
- E2: Habilitar vorera al lateral del carrer de l'Avançada.
- E3: Garantir una adequada il·luminació i mobiliari urbà a les zones verdes del subàmbit Mercedes, i als itineraris des de les parades de transport públic ubicades a les vies perimetrals del subàmbit.
- E4: Habilitar inicialment 1.525 places d'aparcament per a bicicletes.
- E5: Habilitar zones d'aparcament de bicicletes a l'aparcament soterrani del subàmbit Mercedes.
- M1: Incentivar la configuració activa del llinar dels subàmbits Mercedes i Molinet amb els carrers de l'entorn per evitar façanes opaques.

Des de l'equip redactor del present informe **es considera necessari que el sector contribueixi amb la instal·lació d'una o diverses noves parades del servei de bicicleta públic (Bicing) a l'interior del subàmbit Mercedes.**

Xarxa de transport públic:

- E6: Habilitar un carril bus al carrer Sant Adrià, entre els carrers de Ciutat d'Assumpció i Ferran Junoy (sentit Llobregat).

Des de l'equip redactor del present informe **es considera que, tenint en compte la nova mobilitat generada, el grau de cobertura i el nivell de servei d'algunes de les línies, es considera que aquest sector haurà de preveure mesures complementàries per absorbir a la nova demanda generada, com per exemple contribuir de forma proporcional en l'electrificació de la línia H8.**

Xarxa vehicle privat:

- E7: Avaluar la intersecció dels carrers Fra Juníper Serra i Formiga, i l'habilitació del gir a l'esquerra fins al carrer Torrent de l'Estadella.
- E8: Avaluar l'habilitació del doble sentit al carrer Fra Juníper Serra, entre els carrers Formiga i Sant Adrià.
- E9: Redissenyar la programació semafòrica de totes les interseccions semaforitzades de l'entorn, segons la demanda futura.

Distribució urbana de mercaderies:

- E10: Habilitar un centre de distribució de mercaderies a l'aparcament soterrani del subàmbit Mercedes (Centre de Consolidació Urbana).

Aparcament:

- M2: Col·locar control d'accés a les entrades a l'aparcament dels usos d'oficina, industrial, equipament i comercial.
- M3: Incrementar el nombre de places d'aparcament per a vehicles elèctrics.
- M5: Impulsar l'ús del vehicle compartit a través de la prioritització de la reserva de places d'aparcament a l'interior de l'aparcament d'ambdós subàmbits.

Propostes de promoció de la mobilitat sostenible:

- M4: Estudiar bonificacions per a treballadors/es i visitants.
- M6: Plans de Desplaçaments d'Empresa en aquelles organitzacions que s'estableixin en els subàmbits.
- M7: Pla de Desplaçaments per l'equipament universitari privat.
- M8: Realitzar campanyes de promoció del transport públic.

11. 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 quantitius 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"*.

L'EAMG pren com a referències les dades de l'EMEF-2019 de la ciutat de Barcelona, i analitza les diferències pel que fa a la mitjana de desplaçaments diaris i el motiu d'aquests entre homes i dones. També mostra els resultats pel que fa al repartiment modal, evidenciant un major ús de la mobilitat activa i el transport públic entre dones.

A partir dels patrons de mobilitat i les diferències entre gèneres, l'estudi considera necessari mantenir un criteri d'equitat relacionat a totes les actuacions d'accessibilitat, confort, comoditat, qualitat ambiental, seguretat, il·luminació, identitat i quotidianitat.

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

12. Avaluació de la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica

A l'equip redactor del present informe no li consta informació relacionada a l'impacte de la nova mobilitat generada a l'àmbit d'estudi sobre la contaminació atmosfèrica.

Des de l'equip redactor del present informe es recorda que, **segons la disposició addicional quarta del Decret la qual estableix que els estudis d'avaluació de la mobilitat generada de planejament urbanístic o d'implantacions singulars declarats pel govern com a zona de Protecció especial de l'ambient atmosfèric (és el cas de Barcelona), els EAMG han d'incorporar les dades necessàries per avaluar la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica.**

13. Finançament de les càrregues derivades de la mobilitat generada

L'EAMG incorpora una aproximació de costos per a cadascuna de les actuacions en mobilitat corresponents a cada proposta. Aquest cost arriba a un valor estimat de 77.000 €.

S'especifica que el cost íntegre de les propostes relacionades amb el foment de la mobilitat sostenible aniran a càrrec dels futurs establiments que s'habilitin als subàmbits Mercedes i Molinet.

14. Conclusions

L'Estudi d'Avaluació de la *Modificació Puntual del Pla General Metropolità d'àmbit discontinu de l'antiga fàbrica Mercedes-Benz i l'antic camp de futbol del Molinet, al terme municipal de Barcelona*, compta amb bona part dels elements necessaris per a 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 representar gràficament els itineraris a peu des de les estacions/parades de transport públic fins a l'àmbit d'estudi i avaluar la distància i grau d'accessibilitat.
- Cal aportar informació relativa al grau d'accessibilitat de les voreres i passos de vianants que donen accés a l'àmbit d'estudi, així com els pendents de l'entorn.

- Cal fer una reserva d'espai per disposar el nombre de places d'aparcament de bicicletes dictades pel Decret 344/2006 per als diferents usos previstos.
- Cal donar compliment a la normativa vigent referent a la dotació de punts de recàrrega per a vehicles elèctrics.
- Cal preveure places d'aparcament reservades per a PMR, tal com es contempla a la normativa d'accessibilitat vigent.
- Cal que el sector contribueixi amb la instal·lació d'una o diverses noves parades del servei de bicicleta pública a l'interior del subàmbit Mercedes.
- Tenint en compte la nova mobilitat generada, el grau de cobertura i el nivell de servei d'algunes de les línies, es considera que aquest sector haurà de preveure mesures complementàries per absorbir a la nova demanda generada (p. ex. contribuir de forma proporcional en l'electrificació de la línia H8).
- Cal avaluar la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica.

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