

Informe relatiu a l'Estudi d'Avaluació de la Mobilitat Generada per la Modificació del Pla General Metropolità als àmbits Maquinista – Potosí (Barcelona)

Municipi de Barcelona

Comarca: Barcelonès

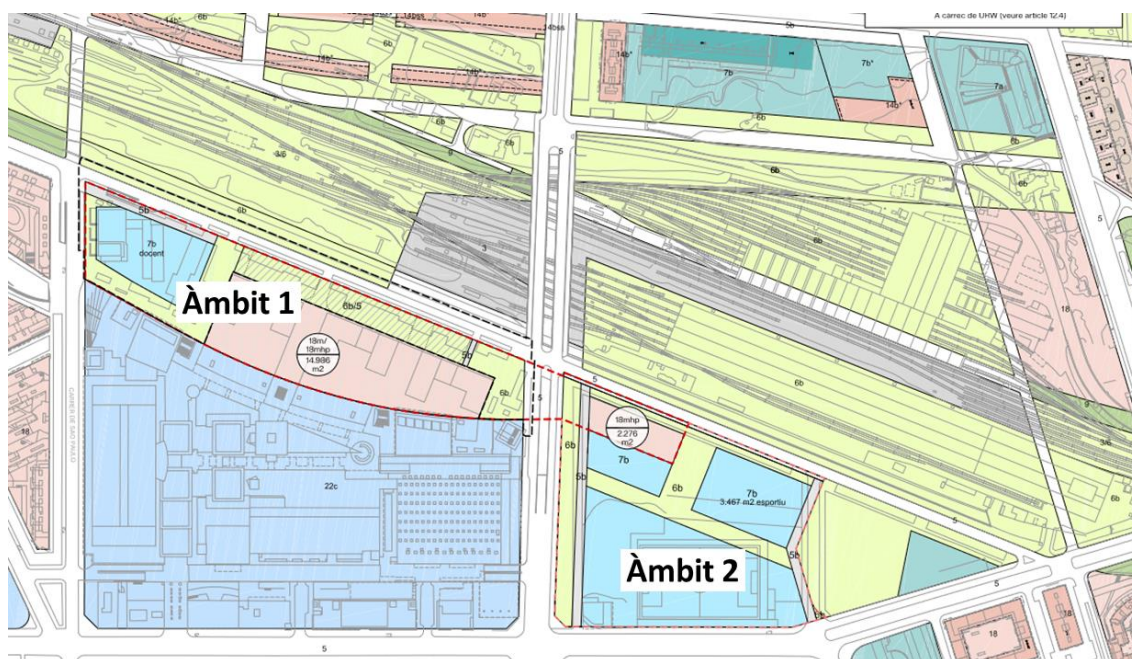
Iniciativa: Ajuntament de Barcelona

Redactor de l'EAMG: Urbaning

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 del Pla General Metropolità als àmbits Maquinista – Potosí*.

1. Antecedents

L'àmbit de la present modificació té una superfície de 73.333 m² que se separa en dos subsectors: l'àmbit 1, amb una superfície de 39.164 m² i amb aprofitament residencial de la Maquinista i del front de Potosí i els espais públics adjacents; i l'àmbit 2 d'equipaments, vials i espais lliures de Potosí, amb una superfície de 34.169 m². Els sectors de desenvolupament es troben al barri del Bon Pastor, al districte de Sant Andreu de Barcelona, entre els carrers Potosí, Ferran Junoy, Sao Paulo i Ciutat d'Asunción.



2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de *l'Estudi d'Avaluació de la Mobilitat Generada per la Modificació del Pla General Metropolità als àmbits Maquinista - Potosí* als continguts de la Llei de la mobilitat, i s'aplicaran com a criteris els establerts en el Decret de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada.






La present modificació té com a objectius:

- Potenciar el front urbà en el costat nord del carrer Potosí, a través de la creació d'una nova façana al Parc Lineal Camí Comtal donant continuïtat a l'eix nord-sud sobre el carrer Ferran Junoy.
- Incrementar el sòl destinat a zones verdes i reordenació d'equipaments.
- Localitzar l'aprofitament urbanístic de l'Ajuntament de Barcelona.
- Reduir l'ús comercial i la seva transformació en ús residencial i altres usos, potenciant així la mixtura d'usos.

Així, la MPGM ordena i consolida els dos àmbits d'estudi de la següent manera:

- Àmbit 1, amb una superfície de 39.164 m². L'EAMG especifica que la modificació ordenarà i consolidarà 92.000 m² de sostre amb diferents usos:
 - o Residencial d'habitatge lliure: 41.500 m²st (518 habitatges).
 - o Residencial d'habitatge protegit: 23.500 m²st (293 habitatges).
 - o Comercial: 21.000 m²st.
 - o Comercial local amb accés al carrer Ferran Junoy: 1.000 m²st.
 - o Altres usos compatibles no vinculats a l'ús comercial: 5.000 m²st.
- Àmbit 2, amb una superfície de 34.169 m² destinats a sistemes:
 - o Equipaments, amb 23.227 m².
 - o Espais lliures, amb 7.845 m².
 - o Vials, amb 3.097 m².

En termes generals, la proposta incrementa la superfície d'espais verds en 3.572 m² respecte al planejament vigent i redueix 3.191 m² d'espais reservats a vialitat.

	Planejament vigent en l'àmbit de la MPGM 2021		Planejament proposat			Diferència		
			Àmbit 1	Àmbit 2	Total			
 18	17.262 m ²	17.262 m²	17.262 m ²	0 m ²	17.262 m ²	17.262 m²	0 m²	
 6b	17.658 m ²	56.071 m²	8.268 m ²	7.845 m ²	16.113 m ²	56.071 m²	+ 3.572 m²	
 6b/5	0 m ²		4.176 m ²	0 m ²	4.176 m ²			
			<i>vial sota rasant</i>	941 m ²	941 m ²			
 5 i 5b	9.307 m ²		3.019 m ²	3.097 m ²	6.116 m ²			- 3.191 m²
 7b	29.106 m ²	5.498 m ²	23.227 m ²	28.725 m ²	- 381 m²			
TOTAL		73.333 m²	39.164 m²	34.169 m²	73.333 m²	0 m²		

3. Estimació de la demanda de mobilitat generada

L'estudi calcula la mobilitat generada a partir de les ràtios marcades pel Decret 344/2006 i per experiències similars d'ampliació comercial (centres comercials de Bonaire i Parquesur). Així, conclou que el sector de desenvolupament generarà **19.738** desplaçaments en dia feiner i **28.775** en dissabte, alhora que descarta els indicadors de mobilitat per als grans equipaments comercials (Direcció General de Comerç de la Generalitat de Catalunya), amb xifres de generació un 30% superiors a les proposades.

La taula següent mostra la mobilitat generada segons el Decret 344/2006 i segons les ràtios de l'EAMG, que té en compte el Decret i les ràtios utilitzades:

Usos	Àrea (m ²)	Sostre edificable (m ²)	Viatges generats (m ²) (Decret)	Total viatges generats (EAMG) feiner	Total viatges generats (EAMG) dissabte
Residencial		65.000,00	6.500	6.500	6.500
Comercial		22.000,00	11.000	10.768	19.805
Altres equipaments		5.000,00	1.000	1.000	1.000
Zona verda	29.402,00		1.470	1.470	1.470
TOTAL	29.402,00	92.000,00	19.970	19.738	28.775

Recomanació 1

Es recomana utilitzar els indicadors de mobilitat per als grans equipaments comercials de la Direcció General de Comerç de la Generalitat de Catalunya per calcular el nombre de desplaçaments associats a l'ús comercial.

Per a cadascun dels usos l'estudi també estima la tipologia de viatges segons als resultats de l'EMEF 2019 per a la ciutat de Barcelona: per als usos residencials aplica un 86,3% a desplaçaments interns i un 13,7% als de connexió; per als usos comercials, aplica el repartiment dels viatges ocupacionals, amb un 55% d'interns i un 45% de connexió, que també fa servir per als equipaments; i, finalment, atorga un 100% d'interns a les zones verdes.

Des de l'equip redactor del present informe, s'accepta el càlcul de la nova mobilitat.

Pel que fa al repartiment modal, l'estudi fa una proposta diferenciada segons els usos: per a residencial i equipaments utilitza les dades del PMUS de Barcelona (2018-2023), per a la zona verda estima un 100% de desplaçaments a peu i per a l'activitat comercial fa servir la distribució actual en l'accés al centre comercial, tant per dia feiner com per dissabte. Cal destacar l'elevada quota del cotxe en dissabte (64%), amb contrast a la que té en dia feiner (26%).

Repartiment modal proposat en dia feiner	A PEU - BICICLETA	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT
% quota modal	37,1%	34,5%	28,4%
Viatges / dia de màxima demanda	7.322	6.801	5.615
Repartiment modal proposat en dissabte	A PEU - BICICLETA	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT
% quota modal	24,7%	22,7%	52,6%
Viatges / dia de màxima demanda	7.112	6.527	15.134

Recomanació 2

Es recomana citar i justificar la font de les dades per fer l'assignació de la distribució modal d'accés al centre comercial.

Des de l'equip redactor del present informe, s'accepta la proposta de repartiment modal.

4. Mobilitat en vehicle privat i aparcament

L'estudi descriu la xarxa viària de l'entorn, especificant la infraestructura viària principal. S'inclou gràficament la jerarquia viària actual de l'entorn del sector, amb els sentits de circulació dels carrers i les intensitats de trànsit de la ciutat (2018). A més a més, l'estudi ha elaborat 13 aforaments de vehicles en els carrers de l'entorn que permeten determinar la distribució dels vehicles en hora punta en els accessos i sortides des de l'aparcament soterrat del centre comercial.

L'EAMG també aporta dades sobre les ocupacions de l'aparcament de la Maquinista, la densitat de veh/km i la demora relativa dels carrers de l'àmbit. L'estudi destaca demores de més del 70% del temps en els carrers Potosí (ambdós sentits), Ciutat d'Asunción (moviments de dreta per entrar al pàrquing) i Ferran Junoy (en la seva intersecció amb Potosí). Finalment, s'aporta informació sobre els nivells de servei a les interseccions: els principals problemes de congestió es detecten a les cruïlles semaforitzades del carrer Potosí, especialment a l'encreuament amb el carrer Ciutat d'Asunción, amb un nivell F.

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

5. Xarxa de transport públic

Segons l'EAMG, l'àmbit d'estudi es troba ben connectat a través dels diferents modes de transport públic, ja que a menys de 10 minuts caminant hi ha accés als serveis de Rodalies, Metro i autobús. L'EAMG descriu les línies, la freqüència i l'oferta de places dels autobusos, però la descripció de les línies de metro i tren és molt més limitada.

- Metro: amb servei de les línies L1, L9 i L10.
- Autobús urbà: 11, 60, 133, V33, H4 i H8.
- Autobús metropolità: M28.

Hi ha un carril bus entorn de l'àmbit d'estudi, al carrer Ciutat d'Asunción, entre els carrers Tucumán i Sant Adrià.

Recomanació 3

Es recomana completar la informació de l'oferta i demanda dels serveis de Metro i Rodalies, i recollir quina és l'oferta del servei de bus nit.

Des de l'equip redactor d'aquest informe, **no consta l'anàlisi de l'accessibilitat de les parades de transport públic, especialment les que donen servei a l'oferta d'autobusos. Tampoc es fa menció a l'oferta de taxi.**

6. Mobilitat a peu i en bicicleta

L'estudi menciona que l'àmbit de la modificació compta amb diverses zones verdes, la majoria de les quals sense urbanitzar. Per tal d'identificar els principals itineraris de la xarxa de vianants, l'EAMG realitza una campanya d'aforaments a 145 punts de l'entorn i conclou que el flux més gran s'agrupa a l'eix comercial del pg. Torras i Bages i al carrer Palomar. Entorn de l'àmbit d'estudi, els vials amb més demanda són Potosí i Ciutat d'Asunción, especialment en dissabte.

Pel que fa a la infraestructura en si, l'estudi determina que és 100% accessible, amb amplades que oscil·len entre els 2,2 i els 10 m. També s'estima el nivell de servei de les voreres amb la demanda, i es determina que tenen un bon nivell de servei.

Quant a les bicicletes, l'existència dels 2 carrils bici de l'entorn permeten la connexió directa amb els barris de Sant Andreu, Baró De Viver i el municipi de Santa Coloma. Es detecten 3 estacions de Bicing d'alta capacitat i 5 zones d'aparcament (a una distància màxima de 50 m) amb capacitat per a 58 vehicles. També s'aporta informació de demanda en hora punta de matí en dia feiner, amb 22 bicis/h/sentit en el carril bici de Sant Adrià i 3 bici/h/sentit a Ciutat d'Asunción.

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

7. Incidència de la mobilitat generada

L'EAMG analitza l'impacte de la mobilitat generada sobre la **xarxa viària** mitjançant una microsimulació de trànsit de tot l'entorn amb el software PTV Vissim_21. Els 5.615 desplaçaments/dia en feiner i 15.135 en dissabte suposen 3.672 vehicles en el primer dels casos i 6.912 en el segon (utilitzant l'ocupació recollida a l'EMEF 2019). Aquesta simulació, en hora punta, afirma que es mantenen els nivells de densitat vehicular, així com una alta demanda de trànsit en el futur vial subterrani de connexió amb el Nus de la Trinitat i a les vies previstes de connexió amb els carrers Ferran Junoy i Sao Paulo. Pel que fa a la demora relativa, s'identifiquen canvis significatius en el nou vial del Nus de la Trinitat i als carrers Sao Paulo i Potosí. Finalment, en l'anàlisi de nivells de servei, les cruïlles analitzades es mantenen en una qualitat desfavorable, amb nivells E (Caracas amb Potosí) i F (Ciutat d'Asunción i Potosí), on s'assoleix el nivell de saturació. Es conclou que la situació empitjora respecte a l'actual.

Pel que fa al **transport públic**, l'estudi estima que es generaran 6.801 viatges en dia feiner i 6.527 en dissabte, amb un pes especial del metro, que concentra entre un 60 i un 75% dels viatges en aquest mode. Així, l'estudi estima que l'oferta de transport públic és capaç d'absorbir aquesta demanda en hora punta, fins i tot en el metro, on s'assegura que l'ocupació actual en hora punta és del 90% a les tres línies disponibles i que encara té capacitat (2.000 passatgers/hora més per línia). En aquest sentit, **l'equip redactor d'aquest informe fa constar la necessitat de citar les fonts o els orígens de l'ocupació actual per a les línies L1, L9 i L10 de metro i R2, R2N i R11 de Rodalies, així com la justificació del perquè de la distribució homogènia de la nova mobilitat en els modes ferroviaris per a dia feiner.**

En relació als **modos no motoritzats**, l'EAMG destaca que la nova mobilitat a peu serà absorbida sense problemes per l'actual xarxa de vianants (que, en hora punta, suposen 1.609 persones en dia feiner i 5.940 en dissabte). Tampoc es detecten problemàtiques a la xarxa de bicicletes, amb una bona dotació d'aparcament prevista seguint les ràtios del Decret 344/2006.

8. Estimació de la demanda d'aparcament

El Decret 344/2006 obliga a reservar places fora de la via pública destinades a l'aparcament de bicicletes per a tots els usos, i per a turismes i motocicletes només en cas dels usos residencials.

La següent taula mostra el dimensionament de l'aparcament segons l'EAMG (entre parèntesis) i segons les ràtios previstes pel Decret 344/2006.

Usos	Àrea (m²)	Sostre edificable (m²)	Nre. Habitatges o llits hotel	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments	Total aparcaments motocicleta
Residencial		65.000,00	813	1.626 (813)	813 (649)	407 (109)
Comercial		22.000,00		220 (220)	- (860)	
Altres equipaments		5.000,00		50 (50)		
Zona verda	29.402,00			294 (0)		
TOTAL	29.402,00	92.000,00	813,00	2.190 (1.083)	813 (1.509)	407 (109)

L'EAMG estima les places per als usos comercial, oficina i equipament a través de l'article 298 de la Modificació de les Normes Urbanístiques, ja que segons l'estudi, el Decret no contempla aquests usos.

Pel que fa a l'habitatge, l'estudi contempla les normes urbanístiques del PGM de 2 places turisme/2 habitatges en el cas del mercat lliure i 1 plaça/4 habitatges pel que fa al protegit, per un total de 649. Per a les motos, no especifica el nombre de places en habitatges del mercat lliure però sí determina per habitatge protegit, amb una ràtio d'1 plaça/2 habitatges.

En el cas de la reserva per a turismes destinat a usos comercials, s'explica l'acord entre l'Ajuntament de Barcelona i Unibail Rodamco Steam (SLU) per l'habilitació de 860 places en el conveni urbanístic acordat. S'hi fa constar la necessitat de contemplar places de recàrrega elèctrica segons el RD 450/2022, que va en consonància en l'establert al RD 1053/2014. Tanmateix, des de l'equip redactor d'aquest informe no consten les reserves mínimes de places per a mobilitat reduïda, tal com estableix l'ordre TMA/851/2021, de 23 de juliol, de condicions bàsiques d'accessibilitat.

Recomanació 4

Es recomana tenir en compte i quantificar el nombre de places reservades per a persones amb mobilitat reduïda, tal com estableix l'ordre TMA/851/2021.

Pel que fa a la bicicleta, per als usos comercial i equipaments fa servir les ràtios del Decret, però per a l'habitatge considera la normativa del PGM (amb valors inferiors). A més a més, considera oportú, donada la demanda actual i la presència d'aparcaments i servei de Bicing en l'entorn, habilitar inicialment el 30% de les places estimades, excepte en l'ús d'habitatge (on es considera el 100%), i completar progressivament la resta segons l'increment de la demanda. A les zones verdes, considera que no és necessària l'habilitació de places perquè seran utilitzades pels residents i els usuaris de les activitats previstes i aquestes ja estan contemplades.

Des de l'equip redactor d'aquest informe, **es fa èmfasi en la necessitat de quantificar el nombre de places per a bicicletes segons les ràtios establertes pel Decret 344/2006 (2 places/habitatge). Així mateix, cal preveure una dotació mínima de places per a l'ús de zona verda (ampliable segons la demanda i a càrrec del promotor).**

9. Distribució Urbana de Mercaderies

Segons el Decret 344/2006 d'estudis d'avaluació de la mobilitat generada, s'ha de preveure una reserva de places d'aparcament per a les operacions de càrrega i descàrrega en les superfícies amb un ús comercial i d'oficines.

En el desenvolupament d'aquests sectors es preveuen 21.000 m² de sostre comercial, dels quals s'estima que un 80% (16.000 m² com a ampliació i 800 m² per a comerç local) siguin superfície de venda. L'EAMG recorda els mínims destinats a magatzem establerts pel Decret, la necessitat de moll de càrrega si se superen els 1.300 m² de superfície i la reserva de places a la via pública segons les superfícies de venda o sostre.

En aquest sentit, l'estudi també es fa ressò de l'ordenança municipal de Barcelona sobre la càrrega i la descàrrega i n'aplica les seves ràtios, més restrictives que les del Decret: 1 plaça de 400 a 1.300 m², 2 places de 1.300 a 2.500 m² i una plaça addicional per cada 2.500 m² o fracció previstos. En total, l'estudi preveu 10 molls de 24 m² de càrrega i descàrrega.

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

10. Mesures correctores

L'EAMG planteja un escenari futur amb una reducció dels desplaçaments en vehicle privat motoritzat i un increment dels desplaçaments sostenibles, tant en els usos d'habitatge/equipaments com en els comercials. En aquest sentit, l'estudi preveu una caiguda de 1.649 viatges en turisme i 682 en motocicleta en dia feiner, i un descens de 3.099 desplaçaments en cotxe i de 527 en moto els dissabtes. Per tal fita, proposa:

Xarxa per al vehicle privat motoritzat

- Reajustar els temps semafòrics a les interseccions dels carrers perimetrals de l'àmbit, en hora punta de dia feiner i dissabte.
- Controlar l'accés al pàrquing del centre comercial per evitar el Park&Ride.
- Incentivar el cotxe compartit a través de la prioritització de la reserva de places d'aparcament a l'interior del centre comercial.
- Incentivar la mobilitat compartida entre les persones treballadores.

Xarxa de transport públic

- Habilitar nous carrils bus als carrers Ferran Junoy, Sao Paulo, Lima, Sant Adrià i passeig Torras i Bages.
- Habilitar marquesines i PIUS (panells d'informació dinàmica) a les parades que no en disposin.
- Habilitar màquines o punts de venda de bitllets de transport públic a l'interior del centre comercial la Maquinista.
- Implementar bonificacions tant a visitants com a treballadors/es.
- Oferir informació pràctica i una guia d'accés sobre l'ús i l'oferta de transport públic al centre comercial.
- Realitzar campanyes de promoció del transport públic.
- Incloure a l'app de la Maquinista les rutes per arribar-hi en transport públic.

Xarxa de vianants

- Millorar la il·luminació i el mobiliari urbà en aquelles seccions en les quals les voreres i els recorreguts presentin deficiències: carrers Potosí, i recorregut des del futur parc de la Sagrera, a través del carrer Junoy.
- Millores en les voreres entre les parades de transport públic, dels carrers Sao Paulo i Ciutat d'Asunción, i les futures activitats.

Xarxa pedalable

- Habilitar carrils bici als carrers Potosí, Ferran Junoy i Fra Juníper i Serra.
- Desplaçar l'estació del Bicing 246 del carrer Rep. Dominicana al carrer Ferran Junoy.
- Habilitar, inicialment, un 30% de les places d'estacionament previstes per a bicicletes.
- Habilitar aparcament d'alta capacitat de bicicleta i sistema de seguretat.
- Habilitar una zona d'aparcament per a repartidors/missatgers en bicicleta a l'interior del centre comercial.

Altres mesures

- Actualització del Pla d'Acció de Mobilitat de la Maquinista, amb la necessitat d'incloure un PDE del centre comercial.
- Elaborar un programa de formació per fomentar la mobilitat sostenible.
- Incloure l'impacte de la mobilitat en missió i l'accessibilitat en l'avaluació dels riscos laborals de l'empresa.
- Implementar, verificar i validar les energies renovables amb l'objectiu d'incentivar la mobilitat elèctrica.
- Incloure indicadors de mobilitat que influeixin en el segell de qualitat 4 estrelles.
- Afegir la responsabilitat social i ambiental amb l'entorn en l'avaluació de la responsabilitat social corporativa i disposar d'un coordinador que n'avaluï el seguiment amb l'Ajuntament de Barcelona.
- Impulsar polítiques de contractació que afavoreixin la residència de proximitat al centre comercial.
- Incentivar la realització d'un pla de serveis específics per a dies festius.
- Crear un gestor de la mobilitat al centre comercial.

Per part de l'equip redactor d'aquest informe es valoren com a positives les mesures proposades, però es consideren insuficients. En aquest sentit, **es fa èmfasi en la necessitat d'implementar mesures complementàries que afavoreixin la mobilitat sostenible d'acord amb l'Ajuntament de Barcelona, com per exemple: una nova estació de Bicing o la necessitat de participar de manera proporcional en l'electrificació de la línia d'autobús H8, clau en l'accés a l'àmbit d'estudi i de connexió amb altres districtes de la ciutat.**

Per altra banda, tenint en compte que el Pla Director de Mobilitat 2020-2025 (pdM) (a les accions EA0.9 i EA1.4) estableix la necessitat de regular l'aparcament a les estacions de ferrocarril i nodes de transport, als polígons industrials / zones d'activitat econòmica i als principals pols de mobilitat del municipi, **es considera necessari que en el desenvolupament d'aquest sector s'estableixin de criteris de regulació de l'aparcament del centre comercial.**

11. Indicadors de gènere

L'EAMG incorpora dades referents a la mobilitat i gènere de l'EMEF de 2019. Quantifica la proporció de desplaçaments per gènere pels diferents modes de transport.

Recomanació 5

Es recomana posar de manifest que la transformació del sector s'ha de fer des de l'urbanisme inclusiu i que aquest ha de comptar amb propostes que donin resposta a les necessitats d'una mobilitat més inclusiva i equitativa.

L'equip redactor del present informe considera suficient la informació facilitada.

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

La disposició addicional quarta del Decret 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 (com el cas de Barcelona) han d'incorporar les dades necessàries per avaluar la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica.

Des de l'equip redactor d'aquest informe, **no consta en l'EAMG l'avaluació de la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica.** Així mateix, es recomana preveure mesures complementàries per tal que reduir la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica de la nova mobilitat generada.

13. Finançament de les càrregues derivades de la mobilitat generada

L'estudi incorpora els costos que generaran les propostes a l'apartat de pressupost: d'una banda, quantifica els costos de les accions proposades a l'entorn de l'àmbit de la modificació; de l'altra, les externes a l'àmbit. Per a les externes, el promotor es compromet a una aportació màxima de 2.000.000 €, segons el conveni urbanístic signat el 16 de juliol de 2021 amb l'Ajuntament de Barcelona.

El cost de les **actuacions de l'entorn** suposen **431.554 €** i inclouen, entre d'altres:

- Habilitar carrils bici als carrers Potosí, Ferran Junoy i Fra Juníper Serra: 170.400 €
- Habilitar carrils bus als carrers Ferran Junoy, Sao Paulo, Lima, Sant Adrià i passeig Torras i Bages: 124.500 €
- Millorar les voreres, mobiliari i il·luminació en els recorreguts de vianants al centre comercial i des de les parades de transport públic: 83.034 €

Pel que fa a les **actuacions externes**, el cost estimat puja a **1.914.280 €** i inclou:

- Completar els carrils bici als carrers Potosí, Ferran Junoy i Fra Juníper i Serra: 720.000 €
- Completar els carrils bus als carrers Ferran Junoy, Sao Paulo, Lima, Sant Adrià i passeig Torras i Bages: 305.400 €
- Millorar les voreres, mobiliari i il·luminació en els recorreguts de vianants al centre comercial i des de les parades de transport públic més llunyanes a l'àmbit: 463.680 €
- Potenciar el carrer Ferran Junoy com a eix viari multimodal: 249.000 €

Per tant, es preveuen una inversió total de **2.345.834 €**, sense tenir en consideració les accions computades dins del projecte d'urbanització.

Des de l'equip redactor del present informe, s'accepta la proposta de finançament de les càrregues derivades de la mobilitat generada, si bé considera que caldrà incloure les mesures complementàries proposades a l'apartat 10 d'aquest informe.

14. Conclusions

L'Estudi d'Avaluació de la Mobilitat Generada *per la Modificació del Pla General Metropolità als àmbits la Maquinista – Potosí* compta amb bona part dels elements necessaris per a 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 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 afegir l'anàlisi de l'accessibilitat de les parades de transport públic, especialment les que donen servei a l'oferta d'autobusos, i de l'oferta de taxi.
- Cal citar les fonts o els orígens de l'ocupació actual per a les línies L1, L9 i L10 de metro i R2, R2N i R11 de Rodalies, així com la justificació del perquè de la distribució homogènia de la nova mobilitat en els modes ferroviaris per a dia feiner.
- Cal quantificar el nombre d'aparcaments per a bicicletes d'ús residencial segons les ràtios establertes pel Decret 344/2006 (2 places/habitatge) i preveure una dotació de places per a l'ús de zona verda.
- Cal implementar mesures complementàries que afavoreixin la mobilitat sostenible, d'acord amb l'Ajuntament de Barcelona, com per exemple: una nova estació de Bicing o la necessitat de participar de manera proporcional en l'electrificació de la línia d'autobús H8.
- Tenint en compte les indicacions del pdM 2020-2025, cal que en el desenvolupament d'aquest sector s'estableixin de criteris de regulació de l'aparcament del centre comercial.
- Cal incorporar l'avaluació de 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