



Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada per l'ampliació del centre comercial la Maquinista

Municipi de Barcelona
Comarca del Barcelonès

Promotor: Metrovacesa
Redactor EAMG: Consultora DOYMO

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 l'ampliació del centre comercial la Maquinista del municipi de Barcelona.

1. Antecedents

Metrovacesa promou la redacció de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada per l'ampliació del centre comercial la Maquinista. El projecte conté l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada objecte d'aquest informe modificat d'acord amb les prescripcions de l'informe emès per l'ATM de data 31 de juliol de 2007.

El sòl afectat per l'ampliació de la maquinista se situa en el mateix emplaçament actual al districte de Sant Andreu entre els carrers Potosí, Ferran Junoy, De Sao Paulo i de la ciutat d'Asunción. La superfície total del sector és aproximadament de 9 ha.

2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada per l'ampliació del centre comercial la Maquinista 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.

El desenvolupament d'aquest sector suposa la creació d'un nou generador de mobilitat, conseqüència de:

- La creació de 15.000 m² de sostre comercial,

El centre comercial té avui en dia 45.000 m² i amb l'ampliació en tindrà 60.000 m².



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

D'acord amb els criteris d'avaluació de la mobilitat de la proposta de decret, l'informe de mobilitat del pla estima en **5.008 desplaçaments** que es generaran al sector en dies feiners i **9.819 desplaçaments en dissabte**.

Els valors utilitzats per al càlcul de la mobilitat generada es consideren correctes.

Pel que fa al repartiment modal observat a la zona, l'estudi estima el repartiment modal actual per al vehicle privat, en un 66% pel que fa als clients, i un 20% pel que fa als treballadors.

L'estudi aplica una ràtio d'ocupació dels vehicles per a clients entre 2,5 persones per vehicle. Per als treballadors utilitza 1,1 persona per vehicle.

Pel que fa al transport públic, el percentatge varia de 22 a 26%, en funció de si és feiner o cap de setmana, per als clients i 65% per als treballadors. La mobilitat a peu seria la diferència en cada cas, 12 i 8% per als clients i 15% per als treballadors.

4. Xarxa viària i demanda de trànsit

S'han realitzat aforaments en els carrers de l'entorn destacant 24.300 vehicles/dia en el carrer Potosí, 10.500 vehicles/dia en el carrer Ciutat d'Asunción i 8.300 vehicles/dia en el carrer Junoy.

Destaquen els problemes en els accessos al centre comercial a les hores punta del dissabte derivats sobretot per la falta de capacitat de les cruïlles entre Potosí i ciutat Assumpció i a la plaça de Monterrey.

5. Xarxa de transport públic

L'estudi incorpora la informació de la xarxa de transport públic actual que abasta:

- La implantació es troba a 500 metres de la línia 1 de metro.
- línies d'autobús de transport urbà, 11, 42 i 60 i 73 tocant al centre comercial.

La mitjana d'ocupació de les línies en hora punta de dissabte no arriba al 50% i cap d'elles supera el 60%.

L'estudi analitza si hi ha problemes de prioritat pel transport públic en les zones gestionades del viari i fa propostes de millora al respecte.



6. Incidència de la mobilitat generada en la xarxa viària i el transport públic

En general l'estudi considera que la nova demanda no generarà problemes sobre el viari actual, amb excepció de les mateixes cruïlles que ja en tenen ara la de Potosí i ciutat Assumpció i a la plaça de Monterrey.

Pel que fa al transport públic, es donen les càrregues de la xarxa actual en hora punta de dia feiner i dissabte per a valorar la incidència de la demanda sobre les actuals línies de transport de superfície amb la conclusió de què no necessiten cap reforç.

Insistir que la falta d'una anàlisi de origen de la demanda del centre comercial impedeix saber si la baixa utilització del transport públic es deu a què no té en els seus itineraris la procedència dels clients o es tracta un tema de temps de viatge o altres motius.

7. Estimació de la demanda d'estacionament i els accessos de l'aparcament.

L'informe calcula que les places d'aparcament existents, 4.100, ja són suficients per a absorbir la nova demanda. També indica que puntes esporàdiques poden ser absorbides per espais a l'entorn de la zona.

Proposta 16

L'estudi proposa la conversió d'algunes places de cotxe en moto en el seu apartat 6.7. aquesta recomanació ha de tenir el caràcter de proposta.

8. Xarxa de vianants

L'informe descriu la xarxa de vianants que connecta amb les estacions de metro, xarxa que descriu dient que és acceptable. Per a aquesta xarxa la nova mobilitat no ha de suposar un problema important pel que fa a la seva capacitat. També diu que és accessible.

Es considera adequada la proposta referent a la xarxa que connecta amb el barri del Bon Pastor, molt proper al centre comercial.

9. Xarxa de bicicletes

L'informe descriu la xarxa de bicicletes cap al passeig de Torres i Bages i també cap al barri del bon Pastor. Hagués calgut una definició de la secció que es proposa de cara a analitzar la viabilitat i el cost de la seva implantació.

L'estudi deixa clar que els itineraris cap a Sant Andreu passen pels ponts de Potosí o del pas de la Plaça de l'estació on no hi ha carrils bicicleta ni tampoc estan projectats per l'Ajuntament de Barcelona.



Així mateix l'informe considera que no és habitual utilitzar la bicicleta per anar a comprar en aquest centre comercial. Així mateix considera que el nombre d'aparcaments de bicicleta no necessita complir amb el decret.

10. Càrrega i descàrrega

L'estudi descriu que la càrrega i descàrrega de l'ampliació es resol d'acord amb els valors del decret.

11. Mesures correctores

Xarxa bàsica per a vehicles

Es consideren correctes les propostes de l'informe. Tanmateix cal tenir present que l'estudi no genera cap obligació al promotor amb la idea que el nou pla de la Sagrera preveu arreglar la urbanització de l'entorn. Davant d'aquesta possibilitat, cal tenir present quins són els temps de construcció d'uns i altres i analitzar sinó cal aplicar alguna mesura temporal en alguna de les cruïlles que s'han assenyalat com conflictives.

L'estacionament

L'estudi pràcticament no proposa cap modificació sobre l'estacionament que considera amb prou capacitat. Tan sols fa una recomanació sobre la possibilitat d'instal·lar panells de senyalització variable.

Tanmateix cal tenir present que algunes places d'aparcament que es contenen situades en solars propers, i no gestionades pel propi centre poden desaparèixer, pel que convindria començar a dissenyar estratègies de canvi modal dels clients.

Xarxa Transport públic

L'estudi proposa la millora de la prioritat dels autobusos a l'entorn del centre comercial, sigui mitjançant semaforització.

Recomanació 1

Atenent a la política de deixar aparcar gratuïtament d'aquests tipus de centres convindria fer el mateix amb els usuaris de transport públic i d'una manera intensa, regalant viatges amb la nova targeta T- comerç o altres propostes de fidelització de clients mutus centre comercial – transport públic.



Mobilitat dels treballadors

L'estudi no fa cap proposta per donar un servei de mobilitat sostenible per als treballadors del centre comercial. Cal incentivar al màxim l'ús dels transports públics existents i de la mobilitat amb modes no motoritzats.

Recomanació 2

En aquest sentit el centre comercial pot analitzar les modalitats de targetes que li siguin de més utilitat de cara de donar aquest als seus treballadors.

Així mateix es considera que el centre en la seva ampliació ha de procurar unes places d'aparcament de bicicleta segura per als treballadors a banda de la recomanació dels accessos. L'estudi hauria d'indicar el nombre en funció dels treballadors de l'ampliació, o millor encara del nombre total de treballadors del centre comercial.

Proposta 17

El centre comercial impulsarà l'ús de la bicicleta entre els seus treballadors de manera que instal·larà inicialment 10 places d'aparcament de bicicletes protegits, d'acord amb els valors del decret i que conté l'apartat 7.3 de l'estudi.

Xarxa de vianants

Les propostes de l'estudi es consideren correctes.

Xarxa de bicicletes

Les propostes de l'estudi es consideren correctes tot i que cal clarificar la viabilitat d'algunes de les propostes detallant la secció.

12. Finançament de les càrregues originades per la mobilitat

L'estudi indica que no hi ha cap càrrega a finançar pel transport públic.

Recordar que el promotor haurà de finançar la resta de costos derivats de la implantació del centre comercial referents a la millora dels accessos per als vianants, bicicletes, transport públic i demés recomanacions de l'informe.

13. Conclusions

Es considera que l'informe l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada per l'ampliació del centre comercial la Maquinista, conté tots els elements necessaris per a l'avaluació dels impactes que genera sobre la mobilitat d'aquesta zona de Barcelona, pel que **s'emet informe favorable.**



Al document cal afegir-li les propostes 16, 17 d'aquest document.

Es proposa al promotor que incorpori les recomanacions 1 i 2.

Seria convenient incorporar **l'informe del departament de mobilitat** de l'Ajuntament de Barcelona, pel que fa a l'estudi de mobilitat generada, atès la importància de l'àmbit on es realitza l'ampliació.

D'acord amb el que prescriu l'article 18.4 de la llei, si els projectes no segueixen les determinacions de l'estudi i d'aquest informe, ho han de justificar.

Barcelona, 2 d'octubre de 2007

Vist-i-plau

Lluís Alegre i Valls
Cap del Servei de Mobilitat

Marc García i López
Director tècnic