

**Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del Pla Especial d'ampliació del port de Barcelona – Zona d'activitats logístiques – ZAL a la zona de serveis generals 1 (ZSG1)**

**Municipi de Barcelona**

Sol·licitant: Ajuntament de Barcelona

Promotor: Autoritat Portuària de Barcelona

Redactor de l'EAMG: EDR

---

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 del *Pla Especial d'ampliació del port de Barcelona – Zona d'activitats logístiques – ZAL a la zona de serveis generals 1 (ZSG1)*

## **1. Antecedents**

El *Pla Especial d'ampliació del port de Barcelona – Zona d'activitats logístiques – ZAL a la zona de serveis generals 1 (ZSG1)* té com a objectiu la implantació d'una gasolinera en l'àmbit de la zona d'activitats logístiques del Port de Barcelona.

L'àmbit d'estudi se situa a l'avinguda dels Ports d'Europa, el carrer A i el carrer Moçambic.

L'EAMG incorpora informe del servei de mobilitat de l'Ajuntament de Barcelona que a tots els efectes s'entén incorporat al mateix.

## **2. Objecte**

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada pel *Pla Especial d'ampliació del port de Barcelona – Zona d'activitats logístiques – ZAL a la zona de serveis generals 1 (ZSG1)* als continguts de la Llei de la mobilitat, i s'apliquen 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:

- Implantació d'una gasolinera que ocupa 200 m<sup>2</sup> de superfície.

### 3. Estimació de la demanda de mobilitat generada

L'estudi de mobilitat de la *Modificació del Pla especial d'ampliació del Port de Barcelona (Zona d'activitats logístiques-ZAL a la zona de serveis generals 1 (ZSG1)*, estima que es generaran un total de **100 desplaçaments/dia, 50 per sentit**.

La taula següent mostra la mobilitat generada segons les ràtios que indica el Decret i l'Estudi de mobilitat (darrera columna).

Usos	Àrea (m <sup>2</sup> )	Sostre edificable (m <sup>2</sup> )	Viatges generats (m <sup>2</sup> ) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
comercial		200,00	100	100
<b>TOTAL</b>		200,00	100	100

Per al càlcul dels desplaçaments generats per la gasolinera, l'estudi aplica la ràtio de 50 viatges/100 m<sup>2</sup>, amb el que resulta un total de 100 **viatges/dia**. Es tracta d'ús no concretat al Decret que clarament estarà per sobre d'aquest valor. Es troba a faltar una anàlisi més específica per a l'ús concret de la gasolinera.

L'estudi estima que el mode dominant serà el vehicle privat.

### 4. Mobilitat en vehicle privat

L'estudi descriu la xarxa viària d'accés a la gasolinera.

### 5. Xarxa de transport públic

L'estudi descriu la xarxa de transport públic tot i que per motius de l'activitat que es realitza l'impacte sobre la mateixa es pot considerar mínim.

### 6. Mobilitat a peu i en bicicleta

L'estudi descriu la xarxa per a vianants i no concreta la xarxa per a bicicletes.

En aquest sentit cal recordar al redactor del EAMG que existeix un pla de millora de la mobilitat i accessibilitat específic de l'àmbit de la zona franca que descriu la xarxa de bicicletes proposades per al sector així com la de vianants.

L'EAMG podria haver inclòs aquesta informació

### 7. Incidència de la mobilitat generada

L'estudi determina que per la mobilitat que es genera i pel disseny del viari i la disposició de la gasolinera no hi haurà un impacte important sobre les xarxes.

## 8. Estimació de la demanda d'aparcament de turismes, motocicletes i bicicletes

Pel que fa a les places d'aparcament a reservar fora calçada, el Decret obliga a reservar places fora de la via pública destinades a **aparcament de bicicletes** per a tots els usos, i a **aparcament de turismes i motocicletes** en cas d'ús residencial i d'estacions de ferrocarril i d'autobusos interurbans. Aplicant els valors dels annexos II i III del Decret 344/2006 resulta com a mínim els valors següents,

Usos	Àrea (m²)	Sostre edificable (m²)	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turisme	Total aparcaments motocicleta
comercial		200,00	2		
<b>TOTAL</b>		200,00	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

De tota manera es recomana que el projecte constructiu reservi unes places per als vehicles que necessitin alguna gestió a la gasolinera.

El nombre de places per a aparcaments de bicicletes és dos.

## 9. Mesures correctores

### Xarxa de transport públic

No es proposa cap mesura correctora

### Xarxa bàsica per a vehicles

L'estudi no analitza els accessos a la gasolinera ni l a seva possible afectació sobre el viari o les xarxes de vianants en hores punta d'ús de la mateixa. Es recomana que es faci aquest anàlisi en el moment del projecte constructiu i s'evitin les interaccions amb les xarxes.

### Xarxa de vianants

No es proposa cap mesura correctora. Es recorda que tot el projecte ha de ser accessible i donar prioritat als itineraris de vianants sobre els de vehicles quan es creuen.

### Xarxa de carrils bicicleta

No es proposa cap mesura correctora.

## 10. Proposta de finançament

L'estudi no efectua cap proposta de finançament.

## 11. Indicadors de gènere

L'estudi incorpora els indicadors de gènere que exigeix el Decret.

## 12. Incidència sobre l'ambient atmosfèric

L'estudi incorpora l'estudi que exigeix el Decret.

## 13. Conclusions

Es considera que l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada de la *Modificació del Pla especial d'ampliació del Port de Barcelona (Zona d'activitats logístiques-ZAL a la zona de serveis generals 1 (ZSG1)*, conté bona part dels elements necessaris per aconseguir una mobilitat sostenible, d'acord amb els principis de la Llei de la Mobilitat, per la qual cosa s'emet **informe favorable** pel que fa al a l'aprovació de l'instrument de planejament que es tramita. No obstant això s'estableixen unes **condicions** relatives al seu desenvolupament, que s'hauran de tenir en compte en la redacció dels projectes constructius o en les mesures de gestió que correspongui:

- L'estudi no analitza els accessos a la gasolinera ni l a seva possible afectació sobre el viari o les xarxes de vianants en hores punta d'ús de la mateixa. Es recomana que es faci aquesta anàlisi en el moment del projecte constructiu i s'evitin les interaccions amb les xarxes tenint en compte el nombre real de vehicles que es creu l'utilitzaran i donant preferència a la xarxa de vianants.

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.

Barcelona, 21 d'abril de 2009

Vist-i-plau

Lluís Alegre i Valls  
Cap del Servei de Mobilitat

Marc García i López  
Director tècnic