

Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada per la Modificació Puntual del PGM d'àmbit discontinu que abasta els municipis de Barcelona, àmbit de Les Corts on s'ubiquen els terrenys del FC Barcelona i àmbit entorns plaça Alfons Comin i, de Montcada i Reixac, àmbits de La Vallença Baixa i del Pla de Reixac

Municipis de Barcelona i Montcada i Reixac

Promotor: Ajuntaments de Barcelona i de Montcada i Reixac
Redactor de l'EAMG: Intra

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 PGM d'àmbit discontinu que abasta els municipis de Barcelona, àmbit de Les Corts on s'ubiquen els terrenys del FC Barcelona i àmbit entorns plaça Alfons Comin i, de Montcada i Reixac, àmbits de La Vallença Baixa i del Pla de Reixac.*

1. Antecedents

La Modificació Puntual del PGM objecte d'estudi sorgeix per afrontar la transformació urbanística dels terrenys actualment ocupats per instal·lacions esportives del FC Barcelona al districte de Les Corts de Barcelona, on s'emplaça el Mini Estadi. Segons s'indica, la desaparició de part dels equipaments esportius de l'àmbit del Mini Estadi fa necessària la reposició dins de l'àmbit d'actuació del Pla General Metropolità.

La modificació puntual proposa que els equipaments esportius es destinin als àmbits de la plaça Alfonso Comín a Barcelona i a La Vallença Baixa i Les Planes d'en Reixac al municipi de Montcada i Reixac.

Els tres àmbits objecte d'estudi ocupen un total de 261.435 m², 111.768 m² al districte de les Corts (Mini Estadi), 48.136 m² al districte de Gràcia (Pl. Alfons Comin), 48.966 m² a la Vallença Baixa i 52.565 m² al Pla de Reixac.

L'actuació al districte de Les Corts es presenta com una oportunitat de redefinir el conjunt d'activitats i instal·lacions del club, ajustar el recinte esportiu a les necessitats actuals i millorar la integració del recinte en la trama urbana. La MPGM pretén crear un nou teixit urbà residencial que tingui la consideració ambiental d'ecobarri'.

L'any 2001 el FC Barcelona va promoure la MPGM per a la creació de la ciutat esportiva de Sant Joan Despí, on des de l'any 2004 s'han traslladat les activitats que tenien lloc al sector ocupat pel Mini Estadi.

L'estudi aprofundeix sobre la situació especial quant a la mobilitat existent els dies de partit del FCB, tot i que el Camp Nou no es troba dins de l'àmbit d'estudi. Cal dir que, hagués estat recomanable, també, haver fet un estudi d'impacte conjunt incorporant el desenvolupament urbanístic d'altres sectors veïns, com ara el Campus Sud de manera que s'analitzés les xarxes de transport públic i privat tenint present el conjunt d'actuacions programades.

2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada de la *Modificació Puntual del PGM d'àmbit discontinu que abasta els municipis de Barcelona, àmbit de Les Corts on s'ubiquen els terrenys del FC Barcelona i àmbit entorns plaça Alfons Comin i, de Montcada i Reixac, àmbits de La Vallença Baixa i del Pla de Reixac*, a Barcelona i Montcada i Reixac, 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'aquesta MPGM suposa la creació d'un nou generador de mobilitat, conseqüència de:

- Àmbit Les Corts (BAR_1):
 - La creació de 1.625 habitatges nous (dels quals el 50% es destinaran a cessió i protecció oficial)
 - Es cedeix una superfície de 11.200 m² a equipaments locals: CAP (3.500 m² de sostre), residència per a gent gran i centre de dia (6.000 m² de sostre), escola bressol, escola de dues línies (450 alumnes), institut (equipaments educatius amb un sostre conjunt de 7.500 m²) i centre cívic amb sala-auditori (2.500 m² de sostre)
 - Equipaments esportius amb un Pavelló Poliesportiu i piscina coberta amb gimnàs, que compten amb 6.000 m² de sostre
 - Zones verdes que ocupen 31.700 m².
- Àmbit Pl. Alfons Comi (BAR_2)
 - Una nova àrea esportiva
- Àmbit la Vallença (MIR_1)
 - Nou equipament esportiu: pavelló, zona amb piscines i pista de jogging
 - Espais lliures destinats a protecció de ribera (segons el Pla Especial de la Serralada Marina), amb una superfície de 9.707 m²
- Àmbit les Planes de Reixac (MIR_2)
 - Equipaments esportius d'àmbit metropolità

3. Estimació de la demanda de mobilitat generada per la MPGM

L'estudi analitza quina és la mobilitat quotidiana i com aquesta varia en dia de partit a l'àmbit de Les Corts.

L'estudi de mobilitat de la modificació puntual estima que el conjunt dels sectors generarà un total de **32.200 desplaçaments/dia feiner, 16.100 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 (m²)	Sostre edificable (m²)	Nre. Habitacions	Viatges generats (m²) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
residencial		130.000,00		13.000	13.000
comercial		8.000,00		4.000	4.000
equip. hotelers		15.000,00	275	1.925	1.925
equip. esportius		58.554,00		11.711	11.711
zona verda	31.609,00			1.580	1.580
TOTAL	261.435,00	211.554,00	275	32.216	32.216

L'estudi de mobilitat aplica les ràtios proposades pel Decret 344/2006, per a tots els usos (residencial, comercial, hotel, equipaments esportius i zona verda). L'estudi analitza aquesta mobilitat per a cada àmbit d'estudi, donat que es tracta de sectors independents i geogràficament allunyats.

L'ús que genera més mobilitat és el residencial de l'àmbit de Les Corts (BAR_1), amb 13.000 viatges/dia. L'ús comercial del sector BAR_1 generarà uns 4.000 viatges/dia, l'ús hotelier uns 1.900 viatges/dia (aplicant la ràtio de 7 viatges/habitació) i la zona verda uns 1.600 viatges/dia.

L'equipament d'Alfonso Comín (BAR_2) generarà uns 1.300 viatges/dia, mentre els de Montcada generaran uns 3.000 en el cas de MIR_1 i 4.400 en el cas de MIR_2.

Pel que fa al repartiment modal, l'estudi contempla la proposta del PMU de la ciutat de Barcelona per a l'any 2018 i a les dades de l'EMQ 2006 per a l'RMB. En concret, s'analitza el repartiment modal de l'EMQ per als motius d'estudis i lleure/diversió, donat que la major part dels usuaris dels nous equipaments seran escolars que visiten les instal·lacions durant l'horari lectiu. També s'analitzen les dades de l'EMO 2001 per a la ciutat de Barcelona i el districte de Les Corts. Per últim, es té en compte l'estudi que l'ATM va fer l'any 2003 sobre mobilitat associada als equipaments de lleure. L'estudi fa una proposta de repartiment modal diferenciat per a cada sector, segons els usos previstos i la localització d'aquests.

En conjunt, el repartiment modal de la nova mobilitat serà:

Repartiment modal proposat	A PEU / BICI	TRANSPORT PÚBLIC i COL·LECTIU	VEHICLE PRIVAT
% quota modal	28,7%	49,1%	23,9%
Viatges / dia feiner	9.252	15.820	7.704

Quant als dies de partit al Camp Nou (31 jornades l'any), l'estudi exposa que en 3 de les jornades se superen els 80.000 visitants, amb els quals s'evidencien problemes relacionats amb la mobilitat. De la resta d'instal·lacions destaca el Palau Blaugrana, amb un màxim d'uns 6.000 espectadors per partit. El Museu rep una mitjana diària de 3.500 visitants, tot i que amb puntes que arriben a 7.000 en època estival.

L'estudi analitza la procedència d'aquesta mobilitat, en base a les dades disponibles, el treball de camp i enquestes, i conclou el repartiment modal (43% cotxe, 10% moto, 19% metro/tren/FGC, 15% a peu, 8% autocar, 2% autobús i 3% tramvia). També s'analitza l'ocupació dels aparcaments (propera al 100%).

4. Mobilitat en vehicle privat

L'estudi concreta la jerarquització de la xarxa viària i els itineraris d'accés als 4 àmbits d'estudi de la modificació de PGM.

L'estudi aporta dades de demanda dels vials que envolten els sectors de Barcelona i Montcada, en base a aforaments automàtics dels anys 2007 i 2008. Cal destacar la IMD de la Ronda de Dalt (amb uns 160.000 veh/dia) així com de l'autopista C-33 a l'alçada de Montcada (amb uns 90.800 veh/dia).

Els dies de partit hi ha greus problemes d'aparcament. L'estudi determina quina és l'oferta en calçada i en aparcaments públics i privats.

5. Xarxa de transport públic

Es descriu l'oferta actual de transport públic als 4 àmbits d'estudi:

- Àmbit Les Corts (BAR_1)
 - Metro: L3 i L5, amb 4 estacions properes (a menys de 1 km)
 - Tramvia: Trambaix, parada Av. de Xile (a menys de 500 m)
 - Autobús: 22 línies urbanes i metropolitanes, 4 línies nocturnes i 2 línies especials els dies de partit (2,4€/viatge). Tot i aquesta oferta, l'estudi indica que els dies i hores de partit l'oferta efectiva es redueix a la meitat, perquè algunes de les línies diürnes no funcionen més enllà de les 22h i les que ho fan tenen intervals de pas superiors a 20 minuts.
 - Actuacions previstes (PDI de l'RMB):
 - nova línia L9 de metro, funcionament previst de tota la línia l'any 2013. La parada 'Camp Nou' se situarà a 400 m de l'estadi.
 - Perllongament de la L3 fins a Sant Feliu de Llobregat
 - Nova estació L5 'Sant Ramon'
 - Carril bus a la B-23
 - Intercanviador de bus a la zona universitària
- Àmbit Pl. Alfons Comi (BAR_2)
 - Autobús: 9 línies urbanes (8 diürnes i 1 nocturna)
 - FGC: Av. Tibidabo, L7, a 1 km del sector
 - Metro: L3 Penitents, a 800 m del sector
- Àmbit la Vallença (MIR_1)
 - Rodalies RENFE: estació de Moncada i Reixac, R2 (600 m del sector),

- Autobús: 2 línies de TMB, 1 de Tusgsal i altres interurbanes operades per Sagalés i Font
- Àmbit les Planes de Reixac (MIR_2)
 - Rodalies RENFE: estació de Moncada Ripollet, R3 (a més d'1 km del sector),
 - Autobús: 2 línies de TMB, 1 de Tusgsal i altres interurbanes operades per Sagalés i Font

L'estudi mostra l'esquema dels recorreguts i la localització de parades de transport públic, així com també concreta les freqüències dels serveis d'autobús, metro, tramvia i ferrocarril.

A excepció de la Plana de Reixac (MIR_2) es pot afirmar que la resta de sectors tenen una bona cobertura de transport públic.

6. Mobilitat a peu i en bicicleta

L'estudi analitza els recorreguts a peu des de les principals parades de transport públic (metro, FGC) i des del nucli urbà de Montcada i les estacions de tren als àmbits corresponents.

Quant a l'Estadi del FCB, l'estudi afirma que les voreres de les principals vies d'accés són prou amples.

En general els itineraris per al vianant es troben ben condicionats, tot i que l'estudi destaca alguns aspectes a millorar, com ara els temps d'espera dels semàfors a la Pl. Pius XII i al costat del metro Collblanc, que provoquen creuaments perillosos, o bé el tram de vorera sense condicionar entre l'avinguda Xile i la Diagonal a causa d'unes obres. Quant a Montcada, la connexió fins a les Planes d'en Reixac implica el creuament de la via del ferrocarril per un pas a nivell per a vianants i la utilització d'un camí que en l'actualitat no està urbanitzat (de terra).

Respecte de les xarxes de bicicleta, a l'àmbit de les Corts (BAR_1) hi ha carrils bici a l'Av. de Xile i Gran Via de Carles III, a més de previstos a Joan XXIII, Aristides Maillol i Riera Blanca. Aquest sector disposa d'estacions de bicing (9 en total, amb 215 ancoratges). Quant a aparcaments per a bicicletes, l'estudi destaca que només hi ha al costat dels edificis públics o de nova implantació com el Campus Sud, el parc de Cardenal Reig o els habitatges per a joves de la Trav. de les Corts.

La resta d'àmbits no tenen carrils bici propers.

7. Incidència de la mobilitat generada

L'estudi analitza com incideix la nova mobilitat en cada àmbit, calculant les hores punta i els viatges corresponents que s'efectuaran en cada mode.

A l'àmbit BAR_1 es conclou que el sistema de transport públic podrà absorbir la mobilitat generada (uns 900 viatges en l'hora punta tenint en compte els dos sentits).

Per al trànsit privat l'estudi analitza els nivells de servei actual i futur, i conclou que únicament els vials d'Av. Joan XXIII i i Arístides Maillol entre Joan XXIII i Reig sud passaran de nivell de servei B a C; la resta mantindran el nivell de servei actual.

A l'àmbit BAR_2 l'estudi analitza la situació en dia feiner i en cap de setmana. El trànsit privat generat en les hores punta tindrà com a màxim 5 vehicles d'entrada i 5 de sortida, per tant es tracta d'una mobilitat privada molt reduïda. La majoria dels usuaris hi accediran en transport col·lectiu (autocar escolar), i els 442 desplaçaments en transport públic (221 per sentit) podran ser absorbits per l'oferta de transport públic.

Quant als àmbits MIR_1 i MIR_2 les hores punta de màxima aflluència seran entre les 12 i les 13h del cap de setmana, amb 16 cotxes entrant i sortint de MIR_1 i 23 de MIR_2. Per tant, la incidència sobre les vies serà baixa. La demanda màxima del transport públic serà de 12 usuaris de tren i 6 d'autobús en el cas de MIR_1 i de 18 usuaris de tren i 9 d'autobús en el cas de MIR_2. L'estudi conclou que l'oferta actual podrà absorbir la demanda futura.

8. Estimació de la demanda d'aparcament

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 per a turismes i motocicletes només en cas dels usos residencials.

Utilitzant els valors de l'annex II i III del Decret d'estudis d'avaluació de la mobilitat generada resulta, com a mínim,

Usos	Àrea (m²)	Sostre edificable (m²)	Nre. Habitacions	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turismes	Total aparcaments motocicleta
residencial		130.000,00		2.600	1.300	650
comercial		8.000,00		80		
equip. hotelers		15.000,00	275	150		
equip. esportius		58.554,00		586		
zona verda	31.609,00			316		
TOTAL	261.435,00	211.554,00	275	3.732	1.300	650

L'estudi de mobilitat aplica unes ràtios inferiors al Decret, segons la demanda prevista en bicicleta:

Usos	Àrea (m²)	Sostre edificable (m²)	Nre. Habitacions	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turismes	Total aparcaments motocicleta
residencial		130.000,00		650	325	163
comercial		8.000,00		25		
equip. hotelers		15.000,00	275	30		
equip. esportius		58.554,00		395		
zona verda	31.609,00			80		
TOTAL	261.435,00	211.554,00	275	1.180	325	163

Des de la redacció del present informe es vol incidir en la necessitat de reservar un mínim de 2 places de bicicleta per a cada habitatge. Per a la resta d'usos es poden aplicar els criteris que justifica l'estudi, tot i que caldrà que el promotor prengui el compromís d'augmentar l'oferta de places en cas que la demanda sigui superior.

En el cas dels usos residencials, de la reserva de 1.300 places per a turismes i 650 per a motocicletes, l'estudi proposa destinar 26 places per a turismes elèctrics i 13 per a motocicletes elèctriques, que incorporin punts de recàrrega dels vehicles. L'estudi també proposa la instal·lació d'un punt de recàrrega en superfície per a motocicletes, a Arístides Maillol amb Doctor Marañón.

Per a l'àmbit BAR_2, l'estudi preveu una reserva d'aparcament per a autocars, 5 places per a turismes, 4 places per a motocicletes i 4 per a bicicletes.

9. Distribució Urbana de Mercaderies

L'estudi no esmenta la necessitat, seguint els requeriments de l'article 6 del Decret, de realitzar una **reserva d'un 10% del sostre** dels establiments comercials destinat a magatzem, per tal d'evitar operacions de càrrega i descàrrega.

Respecte de les places destinades a les operacions de càrrega i descàrrega, l'article 6 del Decret indica que cal efectuar una reserva d'1 plaça de 3 m x 8 m a la via pública per cada 1000 m² de sostre destinat a comerç.

L'estudi indica que caldrà reservar 15 places de càrrega i descàrrega a la via pública valor que compleix amb escriu les ràtios del Decret.

10. Mesures correctores

Xarxa de transport públic

L'estudi proposa per a l'àmbit BAR_1 que s'instal·lin marquesines i plataformes d'accés a l'autobús en el cas de 4 parades, a més de PIU (panells d'informació als usuaris) en altres 5 parades d'autobús, a 3 parades de metro i a 4 parades de tramvia.

Per a l'àmbit BAR_2 l'estudi no proposa mesures específiques ja que considera que les parades es troben en bon estat.

En relació als àmbits de Montcada, per al sector MIR_1 l'estudi proposa instal·lar dues marquesines a les parades del B12 i a la rotonda d'accés de la BV-5001 i BV-5012. Per al sector MIR_2 l'estudi proposa perllongar la nova línia prevista per l'ARE Mas Duran en 950 m per sentit, per tal que doni també cobertura al nou equipament.

Xarxa bàsica per a vehicles

L'estudi concreta per a l'àmbit BAR_1 una proposta de jerarquia viària, proposant per a la xarxa local que la velocitat es limiti a 30 km/h i per a la xarxa veïnal que s'urbanitzi amb paviment únic restringint la circulació només a veïns i serveis. Per altra banda,

l'estudi proposa remodelar la cruïlla de Joan XXIII amb Menéndez Pelayo i Maternitat, per tal de millorar la seguretat viària. En aquest cas es proposa analitzar amb més profunditat la conveniència d'implantar una rotonda. Per últim, respecte d'aquest àmbit l'estudi també proposa la instal·lació de 6 panells de senyalització variable per a millorar la gestió del trànsit els dies de partit i també altres dies.

Per a l'àmbit BAR_2 l'estudi proposa que s'instal·li la senyalització adient per tal de conduir de forma ordenada l'accés a l'equipament.

En relació als àmbits de Montcada l'estudi proposa per a MIR_1 millorar la cruïlla de la BV-5001 i BV-5011 per al pas dels modes no motoritzats, així com ubicar els accessos a l'equipament el més allunyats possible de la cruïlla esmentada, i dotar-lo de la senyalització adient tant per als vehicles motoritzats com per a vianants i bicicletes. Quant al sector MIR_2 l'estudi proposa que el nou vial que el comuniqui amb l'entramat urbà tingui en consideració les directius de planejament que indica el Decret 344/2006 i el propi estudi.

Xarxa de vianants

L'estudi proposa per a l'àmbit BAR_1 que els dos carrers interiors del sector siguin de convivència, amb paviment únic (20 km/h). Es proposa també semaforitzar els passos de vianants de Cardenal Reig amb Aurora Bertrana i de Joan XXIII amb Dr. Salvador Cardenal, així com un nou pas de vianants semaforitzat a Aristides Maillol amb Gállego. Per altra banda, l'estudi proposa millorar la vorera de Dr. Marañón així com acabar la urbanització a l'entorn de la L9 i estendre la senyalització específica per a vianants fins al nou sector.

Per a l'àmbit BAR_2 l'estudi proposa que els carrers Josep Maria Sert i Carles Pirozzini s'estableixin com a carrers de convivència, que es dibuixi un nou pas de vianants al carrer Josep Maria Sert enfront en nou equipament, que s'adaptin els passos de vianants a PMR a la banda nord de l'àmbit i que es creï una senyalització específica per a vianants

Per a l'àmbit MIR_1 l'estudi proposa que s'ubiquin passos de vianants a la BV-5001 i BV-5011, i estudiar la conveniència d'instal·lar semàfors amb polsador. També es proposa arranjar i senyalitzar un itinerari que potenciï el torrent de la Vallença.

Quant a l'àmbit MIR_2, l'estudi proposa senyalitzar itineraris mitjançant camins rurals que connectin amb Ripollat i La Llagosta, i amb els itineraris existents als rius Besòs i Ripoll.

Xarxa ciclable

En relació a les bicicletes, a l'àmbit BAR_1 l'estudi proposa crear un nou carril bici de 1.275 m al carrer Doctor Marañón (eliminant una filera d'aparcament en cordó), bidireccional i amb una amplada de 2,2 m, que uneixi els carrils bici existents de Diagonal i l'avinguda Xile. També es proposa un segon carril bici de 1.100 m entre el sector i el carril bici de la Gran Via de Carles III, amb un carril unidireccional a cada costat de la mediana i amb peces separadores del trànsit motoritzat. En tercer lloc, l'estudi planteja un nou carril bici al carrer Maternitat, de 540 m. Quant al bicings, l'estudi proposa crear una nova estació a Aristides Maillol.

Respecte de l'àmbit BAR_2, l'estudi proposa construir un carril bici bidireccional de 2,2 m d'amplada i 1.500 m de longitud, que connecti el sector amb el carril bici de la Vall d'Hebron, i que serveixi d'entrada al Parc de Collserola, amb una senyalització específica.

Per a l'àmbit MIR_2 l'estudi proposa crear un carril bici que connecti amb el de l'ARE Mas Duran, amb una longitud de 1 km. No hi ha cap proposta per a l'àmbit MIR_1.

Altres mesures relacionades amb la mobilitat en dia de partit

L'estudi proposa un conjunt de mesures per tal de millorar la mobilitat els dies de partit. Aquestes mesures contemplen la gestió de la xarxa viària, un reforç dels serveis de transport públic, un gran aparcament per a 4.000 vehicles, senyalització dinàmica per a optimitzar l'accés als aparcaments, reserva de dues portes d'entrada per a espectadors que arriben en bicicleta (amb places d'aparcament vigilades), condicionament d'itineraris per a vianants, foment del cotxe compartit, etc. En conjunt es calcula que el cost d'implementar totes les mesures proposades ascendeix a 790.500 € d'inversió i 880.000 €/any de manteniment.

Coordinació de les mesures

El conjunt de mesures que preveu l'EAMG es consideren positives, però es troba a faltar un informe del servei de mobilitat de l'ajuntament de Barcelona que confirmi la seva integració en la gestió global de la mobilitat de la zona. La coordinació de la seva posta en funcionament i la gestió integrada amb les eines de què disposa l'ajuntament recomanen que en el desenvolupament posterior es tinguin en compte accions i programació com a elements fonamentals per a garantir que les accions proposades assoleixin l'objectiu que es proposen.

11. Mobilitat i gènere

L'estudi destaca que les dones utilitzen més els modes no motoritzats i el transport públic (EMQ 2006).

Es proposa que els promotors del desenvolupament tinguin en compte la instal·lació d'il·luminació més potents als itineraris principals de vianants i a les parades de transport públic, l'adequació dels horaris de transport públic a les necessitats de la dona, etc.

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.

L'estudi caracteritza les emissions dels vehicles a partir de les dades veh-km/dia generats per la nova mobilitat per a cada tipus de vehicle i els factors d'emissions del CORINAIR 1990.

Segons els càlculs presentats, anualment la mobilitat generada pels diferents sectors consumeix 3.700 l/any, i emet 245 kg de CO, 32 kg de NOx, 2,2 kg de partícules en suspensió i 1,7 kg de metà.

13. Finançament de les càrregues derivades de la mobilitat generada

L'estudi calcula el dèficit que representen les mesures sobre les diferents xarxes de mobilitat.

A l'àmbit BAR_1 el conjunt d'actuacions proposades impliquen una despesa de 1.628.000 €.

A l'àmbit BAR_2 el cost total és de 135.610 €.

Per a l'àmbit MIR_1 es preveu un cost de 439.520 €, dels quals 360.000 corresponen a la millora de la cruïlla BV-5001 i BV-5011.

Per últim, per a l'àmbit MIR_2 l'estudi preveu un cost total de 75.529 €, que inclou la proposta de finançament del transport públic, de 23.379 €. Des de la redacció del present informe es posa de manifest que aquesta xifra correspon al dèficit del servei durant un any, però el Decret requereix que es financï el servei durant 10 anys:

Dèficit = 365 dies * 1,9 km * 16 exp./dia * 3,01 €/km * 0,7 * 10 = **233.792,72 €**, en 10 anys.

Per altra banda cal dir que el preu unitari del km correspon a l'any 2009, per tant caldrà actualitzar-lo en el moment de posar en marxa el servei.

14. Conclusions

Es considera que l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada de la *Modificació Puntual del PGM d'àmbit discontinu que abasta els municipis de Barcelona, àmbit de Les Corts on s'ubiquen els terrenys del FC Barcelona i àmbit entorns plaça Alfons Comin i, de Montcada i Reixac, àmbits de La Vallencana Baixa i del Pla de Reix, a Barcelona i Montcada i Reixac*, 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 corresponents instruments de planejament derivat, en els projectes constructius o en les mesures de gestió que correspongui:

- El promotor s'haurà de fer càrrec dels **costos relatius al finançament de transport públic del sector MIR_2 durant 10 anys** una vegada s'implanti el nou equipament.
- Caldrà fer la **reserva mínima de 2 places d'aparcament per a bicicleta per cada habitatge** que es preveu al sector BAR_1.

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.

Es recomana a l'Ajuntament de Barcelona que analitzi la situació conjunta de la mobilitat provocada pels desenvolupaments previstos al barri de les Corts (com ara el Campus Sud). És possible que calgués, una vegada desenvolupats els sectors, reforçar alguns serveis de transport públic, com ara el tramvia o alguna línia d'autobús. Fora bo tenir present quina serà la demanda total generada per poder preveure actuacions en aquest sentit, actuacions que superen el propi àmbit objecte d'estudi i la figura de planejament que el desenvolupa.

Se sol·licita als Ajuntaments de Barcelona i Montcada i Reixac que una vegada compti amb la informació relativa a les modificacions que es proposen en aquest apartat de conclusions enviï una còpia a l'Autoritat del Transport Metropolità.

Barcelona, 17 de maig de 2010

Vist-i-plau

Lluís Alegre i Valls
Cap del Servei de Mobilitat

Marc García i López
Director tècnic