

Informe complementari relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada de la redistribució dels usos interns a la superfície comercial Diagonal Mar de Barcelona

Municipi de Barcelona
Comarca de Barcelona

Promotor: NW Diagonal DM1, S.L.
Redactor de l'EAMG: Intelligent mobility

1. Antecedents

A l'agost de 2015, l'ATM va rebre la documentació de "l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada de la redistribució dels usos interns a la superfície comercial Diagonal Mar de Barcelona", que preveia una redistribució d'usos de l'establiment comercial amb una superfície de venda actual de 62.961 m².

En data a 23/09/2015, l'ATM va emetre el seu informe refent a aquesta implantació singular. En aquell informe l'ATM resolva que l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada contenia 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'emetia informe favorable, però amb diverses condicions relatives al seu desenvolupament, que s'havien de tenir en compte en la redacció dels corresponents projectes constructius o en les mesures de gestió que corresponien.

2. Revisió nova documentació aportada

Per donar resposta a les condicions fixades per l'ATM, en data a 30 d'octubre de 2015, el promotor ha aportat una nova documentació, amb un text complementari que s'afegeix a l'informe original per tal de donar resposta als condicionants o recomanacions sol·licitades per part de l'ATM.

A continuació es fa una breu anàlisi de la documentació aportada en aquesta darrera versió (octubre 2015), i es relaciona amb les condicions que va fixar l'ATM en el seu primer informe (setembre 2015).

Condicionant fixat en el primer informe ATM (setembre 2015)	Informe promotor octubre 2015
<p>Cal aportar dades de trànsit en un dissabte tipus i especialment en un divendres a la tarda, on conflueixen els trànsits d'accés al centre comercial i les sortides de la ciutat, a fi d'avaluar de forma correcta l'impacte de la mobilitat sobre les xarxes.</p>	<p>La documentació complementària aporta dades de trànsit en un dissabte i divendres a la tarda, segons dades de l'Ajuntament de Barcelona (en base a aforaments i model TRANSCAD).</p>
<p>Cal aportar informació envers els nivells d'ocupació actuals de les xarxes de transport públic, per tal d'avaluar l'impacte de la nova mobilitat generada.</p>	<p>S'aporta informació de les validacions diàries de les línies 7, 36, H14 i H16, així com del tramvia i del metro (L4), i es fa una estimació de les validacions en hora punta.</p>
<p>Cal realitzar una avaluació de la incidència de la nova mobilitat sobre les xarxes de mobilitat també pel que fa a un divendres a la tarda, on poden confluïr la mobilitat per motius d'oci i temps lliure (associada al centre comercial), amb la mobilitat generada per motius ocupacionals i la tornada a la llar.</p>	<p>L'estudi cita que aquesta coincidència no resulta problemàtica ja que la punta succeeix en sentits oposats entre els desplaçaments per treball i els d'accés al centre comercial. També apunta que l'increment de trànsit generat per la implantació singular serà d'un 0,4-0,5% de la capacitat de les vies d'accés.</p>
<p>Cal realitzar una proposta concreta de places d'aparcament per a bicicleta amb la suficient capacitat per absorbir les necessitats actuals i futures.</p>	<p>L'estudi proposa duplicar l'oferta de places d'aparcament per a bicicletes en superfície</p>
<p>Cal tenir en compte la irrupció dels vehicles elèctrics, amb l'objectiu de dotar com a mínim a un 2,5% de les places d'aparcament previstes de punts de recàrrega elèctrica per a turismes i motocicletes, per tal de disminuir amb aquesta tecnologia les emissions de contaminants a mitjà termini.</p> <p>En aquest sentit, s'indica que cal realitzar una proposta determinada de la dotació d'aquestes noves places.</p>	<p>S'inclou una dotació per a 7 places de recàrrega per a vehicles elèctrics, i s'indica que seran ampliables en un futur.</p>
<p>Es recomana que s'iniciïn mesures per incentivar l'ús del transport públic i dels modes no motoritzats en l'accés al centre comercial.</p>	<p>L'estudi recomana utilitzar les pantalles del centre comercial per donar informació dels serveis de transport públic que permeten accedir al centre comercial. Per altra banda, s'analitzarà amb l'Ajuntament la ubicació d'un aparcament per a bicicletes segur (tipus Bicibox) a nivell de rasant.</p>

3. Conclusions

L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada de la redistribució dels usos interns a la superfície comercial Diagonal Mar de Barcelona, compta amb els elements necessaris per aconseguir una mobilitat sostenible, d'acord amb els principis de la Llei de la Mobilitat 9/2003 i del propi del propi Decret 344/2006, per la qual cosa s'emet informe **favorable**. Així mateix, s'estableixen unes **recomanacions** 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:

- En els punts de recàrrega per a vehicles elèctrics cal preveure la possibilitat de connexió tant de turismes com de motocicletes.
- Cal consensuar amb l'Ajuntament de Barcelona la ubicació d'un aparcament per a bicicletes segur.

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, 12 de novembre de 2015

Lluís Alegre i Valls
Director tècnic