

Informe relatiu a l'Estudi d'avaluació de la mobilitat generada per la Modificació del Pla General Metropolità a l'àmbit de Les Corts – F. C. B. (T.M. Barcelona)

Municipi de Barcelona
Comarca: Barcelonès
Promotor: F. C. Barcelona
Redactor de l'EAMG: INTRA

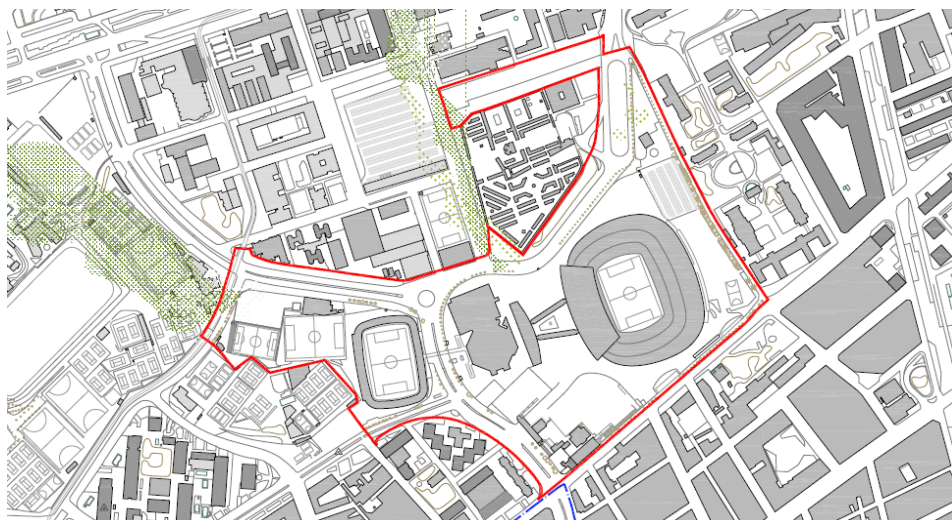
En compliment de l'article 18.3 de la llei de la mobilitat i del Decret 344/2006 de regulació dels estudis de la mobilitat generada s'emet el següent informe relatiu a l'Estudi d'avaluació de la mobilitat generada per la *Modificació del Pla General Metropolità a l'àmbit de Les Corts – F. C. Barcelona (T.M. Barcelona)*.

1. Antecedents

El sector objecte de l'estudi, s'ubica fonamentalment en terrenys propietat del Futbol Club Barcelona, al barri de Les Corts. La superfície objecte de la modificació és de 27,5 hectàrees, delimitades per la Travessera de les Corts (sud), l'avinguda Joan XXIII (nord), el carrer de la Maternitat (est) i l'avinguda de Xile (oest).

En aquest àmbit hi ha implantat els següents usos:

- L'estadi Camp Nou amb capacitat per a 99.000 espectadors.
- El mini estadi amb capacitat per a 15.000 espectadors.
- El Palau Blaugrana (7.200 espectadors).
- Un cap de mides reglamentàries per l'ús de la FCB Escola.
- Una tenda FCB Megastore (2.400 m²).
- Les oficines de gestió del FCB.
- Una oficina d'atenció per als socis del club.
- Altres usos complementaris.



L'objecte d'aquesta modificació és permetre diferents canvis en aquest àmbit, que possibilitin l'ampliació de Camp Nou i del Palau Blaugrana i un increment de la superfície de sostre d'usos terciaris (comercial, oficines), hoteler i espais públics.

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 a l'àmbit de Les Corts – F. C. Barcelona (T.M. Barcelona)*, als continguts de la llei de la mobilitat, aplicant com a criteris els establerts en el Decret de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada.

El desenvolupament d'aquest sector suposa una nova mobilitat respecte a la situació actual ja que permetrà la implantació de:

- La remodelació i ampliació de l'estadi Camp Nou amb capacitat per a 105.000 espectadors.
- L'ampliació del Palau Blaugrana (capacitat per a 12.500 espectadors).
- L'increment de la zona pública en 36.000 m².
- L'increment de la zona d'activitats complementàries en 7.046 m², destinades fonamentalment a l'ús comercial i oci.
- L'increment de la zona d'activitats complementàries de la zona del Palau en 1.500m².
- L'increment de la zona d'oficines en 17.684 m² (clau 7) i 20.000 m² (clau 18).
- La construcció d'un hotel amb 10.000 m² de sostre i 200 habitacions.
- L'increment vinculat al major nombre de treballadors en aquests equipaments.

3. Estimació de la demanda de mobilitat generada

L'Estudi aplica les ràtios establertes en el Decret 344/2006 en l'Annex 2, excepte en el cas de les superfícies especialitzades, en les quals aplica la ràtio de la publicació "Indicadors de mobilitat als Grans Establiments Comercials" publicada per la Generalitat de Catalunya.

En base a aquestes ràtios l'Estudi estima que el seu desenvolupament generarà un increment de **16.427 desplaçaments els dies que no hi hagi partit al Camp Nou**.

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

Increment de mobilitat els dies sense partit (viatges/dia)

Usos	Àrea (m ²)	Sostre edificable (m ²)	Nre. Habitatges o llits hotel	Viatges generats (m ²) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
Residencial		10.000	200	1.400	1.400
Comercial		8.546		7.574	4.273
Oficines		37.684		5.653	5.653
Zona verda	36.000			1.800	1.800
Zones servitud					
TOTAL	-	56.230	200	16.427	13.126

Per altra banda l'estudi també avalua la mobilitat generada per les diferents instal·lacions existents: Museu del Barça, Camp Nou, Mini Estadi i Palau Blaugrana. En els dies de partit, la mobilitat es concentra les dues hores prèvies i l'hora posterior al partit. Durant l'any 2014-2015 el Camp Nou va registrar 6 dies amb una assistència superior a 90.000 persones, i l'estudi presenta recomptes d'un dia de partit de màxima afluència. Aquest planejament permetrà l'increment de la capacitat del Camp Nou en 6.000 espectadors (fins a 105.000 espectadors) i de 5.000 espectadors en el cas del Palau Blaugrana (fins a 12.500 espectadors). L'estudi calcula l'increment de la mobilitat tant en cas com en l'altre, essent l'increment màxim de mobilitat de **12.000 viatges/dia** en el cas del Nou Camp Nou i **10.000 viatges/dia** en el cas del Palau Blaugrana, si bé es tracta considera que seran dues mobilitats no coincidents.

Increment de mobilitat els dies de partit (viatges/dia)

Usos	Increment aforament	Viatges generats (m ²) (Decret)
equip. cult.-esp.-recre.	6.000	12.000
TOTAL	6.000	12.000

Des de l'equip redactor del present informe s'accepten les ràtios utilitzades, si bé es recorda que el **projecte de noves instal·lacions previstes que tinguin la consideració d'implantació singular segons el Decret 344/2006, hauran d'anar acompanyades del corresponent estudi d'avaluació de la mobilitat generada.**

L'EAMG incorpora una anàlisi de la mobilitat obligada de la ciutat de Barcelona de l'any 2001 i de la mobilitat del Districte de les Corts (que no n'especifica l'any), segons el qual es descriu l'àmbit geogràfic de la mobilitat i el repartiment modal. També descriu el repartiment modal previst al PMU de la ciutat de Barcelona per a l'any 2018 i una aproximació al repartiment modal real en un dia de partit, així com un repartiment modal objectiu considerant totes les mesures incloses en l'estudi.

Repartiment modal usos complementaris

Repartiment modal proposat	A PEU / BICI	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT	TOTAL
% quota modal	27,9%	62,3%	9,7%	100%
Total viatges generats/dia	4.589	10.241	1.597	16.427

Repartiment modal espectadors Camp Nou

Repartiment modal proposat	A PEU / BICI	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT	TOTAL
% quota modal	12%	47%	41%	100%
Total viatges generats/dia	1.440	5.640	4.920	12.000
% quota modal objectiu	13%	53%	34%	100%
Total viatges generats/dia	1.560	6.360	4.080	12.000

Des de l'equip de redacció del present informe no s'accepta el repartiment modal considerat en els usos complementaris. En aquest sentit **resulta necessari d'una banda corregir el desajust en els sumatoris i els percentatges de la taula 10 del document i per l'altra banda una major justificació del repartiment modal considerat**, ja que resulta força allunyat del repartiment modal de referència que presenta el mateix estudi.

L'estudi també incorpora l'estimació de la distribució horària de la nova mobilitat en funció dels diferents usos, i fa una proposta de repartiment modal de la nova mobilitat segons els diferents usos previstos.

Tenint en compte els usos actuals i previstos es considera que en aplicació del Pla d'actuació per a la millora de la qualitat de l'aire, **resultarà necessari la realització d'un Pla de Desplaçament d'Empresa d'aquest equipament, que inclogui mesures complementàries per minimitzar la mobilitat en vehicle privat i fomenti l'ús del transport públic.**

4. Mobilitat en vehicle privat i aparcament

Pel que fa a la xarxa viària d'accés a l'àmbit de estudi, l'Estudi fa referència a les principals vies urbanes d'accés a la ciutat (AP-7, C-32, C-31, A-7, N-340, A-2, C-16, C-17 C-55, C-58, C-59, B-10, B-20, B-23, B-30) i d'aquelles que permeten capil·laritzar dins de la ciutat (Gran Via de les Corts Catalanes, av. Diagonal, av. Meridiana i rondes). També descriu el nombre de carrils d'accés a l'àmbit (segons informació de l'any 2007) i aporta informació de l'arany de trànsit (segons dades de 2014).

Per altra banda l'estudi incorpora una anàlisi de l'aparcament en la qual es descriu l'aparcament en calçada i en aparcaments públics. Parteix de dades de 2006 i de 2010, i també descriu la dotació de l'aparcament propi (3.341 places).

L'estudi calcula la capacitat actual de la vialitat, la intensitat actual en hora punta i el nivell de servei dels vials que donen accés a l'àmbit d'estudi (av. Doctor Marañón, Av. Joan XXIII, Travessera de les Corts, c/ Aristides Maillol, c/ Cardenal, c/ Maternitat i av. Diagonal), essent l'av. Diagonal i la Travessera de les Corts els que presenten un major nivell de saturació.

L'Estudi incorpora informació gràfica de la xarxa viària d'accés al sector tal i com fixa el Decret 344/2006.

Així mateix, també incorpora informació de l'any 2006 dels dies de partit de màxima afluència en relació a on aparquen els usuaris i el temps emprat per arribar a l'estadi des de l'aparcament. També analitza el temps d'antelació amb el qual arriben a l'aparcament de l'estadi, essent la gran majoria en la darrera hora, així com l'ocupació dels aparcaments públics de l'entorn. De forma anàloga s'analitza on aparquen els

usuaris de la motocicleta, els quals es registren fins a 5.000 vehicles aparcats els dies de màxima afluència, els quals en bona mesura estacionen a la vorera, generant un conflicte de seguretat viària i d'espai en relació al vianant.

Des de l'equip de redacció del present informe s'accepta la informació aportada, si bé recomana d'actualitzar.

5. Xarxa de transport públic

L'Estudi descriu la xarxa de transport públic que dona cobertura a l'entorn del sector. Aquesta està formada per 6 estacions de metro: Les Corts (L3), Maria Cristina (L3), Palau Reial (L3), Zona Universitària (L3 i L9), Badal (L5) i Collblanc (L5 i L9). L'estudi descriu l'horari de funcionament, els accessos a les estacions, el grau d'accessibilitat i la capacitat del servei.

L'EAMG descriu l'oferta de tramvia propera corresponent a les línies T1, T2 i T3, essent la parada av. de Xile, la més propera al sector. També inclou l'horari de funcionament i la seva capacitat.

Per altra banda, descriu l'oferta d'autobús públic existent a l'entorn de la modificació, la qual compta amb 20 línies diürnes (H6, H8, H10, V3, D20, 7, 33, 54, 57, 59, 63, 67, 70, 75, 78, 113, 157, L12, L14, L97) i 4 de nocturnes (N2, N3, N12 i N14). Es descriu l'horari de servei i l'interval de pas d'aquestes línies.

També descriu l'oferta de bus turístic existent, que compta amb parada a l'entorn del sector. En concret es tracta de la ruta blava del bus turístic i la línia de Barcelona City Tours amb parada a l'estadi.

També resulta important la dotació d'aparcament per autobusos discrecionals. En aquest sentit actualment hi ha un espai de 9.600 m² (uns 70 vehicles) que s'accedeix pel carrer Aristides Maillol. Els dies de partit, l'espai utilitzat és l'aparcament del Parc Científic de la UB (amb capacitat per fins a 160 autocars) i en els partits d'alta demanda s'utilitza el carrer Martí i Franquès ampliant la capacitat en 45 autocars més.

L'Estudi també descriu les actuacions de transport públic previstes a l'entorn que recull del PDI de la Regió Metropolitana de Barcelona, consistents en la construcció de la L9/10 de metro (amb la construcció de l'estació Camp Nou i la construcció del tram pendent d'executar), el perllongament de la L3 de metro fins a Sant Feliu de Llobregat, la unió del Trambaix i el Trambesós, la construcció del carril bus a l'autopista B-23 i l'intercanviador d'autobusos interurbans a la Zona Universitària.

Per altra banda, l'estudi també inclou informació de l'any 2009 de l'ús del metro i tramvia els dies de partit de màxima afluència i ho compara amb els dies sense partit, registrant un increment màxim de més de 17.000 viatgers en el cas del metro i de 2.500 en el tramvia. Per la seva banda, el bus recull uns 4.000 viatgers.

Finalment també cal tenir present l'assistència d'autocars de les penyes blaugranes. En els dies de partit es poden superar els 160 autocars, enregistrant algun màxim anual entorn als 200 autocars.

Des de l'equip de redacció del present informe s'accepta la documentació aportada si bé es recomana d'actualitzar.

6. Mobilitat a peu i en bicicleta

L'estudi fa una descripció de la xarxa per a vianants de l'entorn. En general, els vials de l'entorn compten amb voreres força amples, si bé en els dies de partit l'afluència de gent genera situacions de saturació.

L'estudi descriu els 7 accessos a peu que hi ha al Camp Nou en dia de partit (2 a la Travessera de les Corts, 4 a l'av. Joan XXIII i 1 al carrer Aristides Maillol), mentre que la resta de dies només hi ha 4 accessos oberts, fet que obliga als vianants que accedeixen des del sud i est a fer la volta a l'illa.

L'estudi descriu els 6 principals itineraris d'accés al sector a partir de les estacions de metro/tramvia: 1) des de l'estació de Les Corts, 2) Maria Cristina, 3) Palau Reial, 4) Zona Universitària, 5) Collblanc i 6) Badal. Analitza el nivell d'accessibilitat, seguretat i comoditat d'aquests itineraris, en detecta les principals deficiències i indica que els més utilitzats són els itineraris 1, 2 i 5 de la figura següent.



Per altra banda, en els dies de partit de màxima afluència s'analitza el flux de vianants a la sortida, comptabilitzant el nombre de vianants per a cadascun dels accessos. També s'analitza la capacitat de cadascun dels itineraris (segons el flux màxim de vianants i l'amplada de l'itinerari per a vianants), registrant un grau de saturació important.

valors i percentatges presentats i per l'altra una major detall en la incidència de la mobilitat generada en el moment més desfavorable, que segons l'estudi es produeix a la franja de la tarda. Així mateix, també realitza aquest mateix anàlisi l'increment de mobilitat en transport públic durant els dies de partit.

En relació a la nova mobilitat a peu, l'estudi calcula el nivell de servei dels itineraris per a vianants de l'entorn, els quals durant l'entrada i sortida dels usuaris del Camp Nou genera situacions de saturació. També inclou l'anàlisi del nivell de servei futur, un cop desenvolupades les actuacions previstes en aquest planejament. Des de l'equip redactor del present informe es valora positiva aquest anàlisi, però **es considera necessari analitzar els punts de conflicte entre els fluxos per a vianants i la mobilitat motoritzada en els dies de partit i de màxima aflluència, i detallar les mesures proposades per tal de minimitzar-ne l'impacte.**

8. Estimació de la demanda d'aparcament

Pel que fa a les places d'aparcament a reservar fora de calçada, el Decret 344/2006, estableix l'obligació de reservar places fora de la via pública destinades a aparcament per a bicicletes en tots els usos, i per a turismes i motocicletes en cas d'ús residencial, d'estacions de ferrocarril i d'autobusos interurbans.

En relació a l'aparcament per a turismes i motocicletes, l'EAMG no contempla un increment de la dotació d'aparcament per a turismes, però en canvi si que preveu el seu soterrament. En relació a l'aparcament per a motocicletes i per tal de minimitzar l'impacte de motocicletes aparcades sobre la vorera en els dies de partit es preveu la creació de 1.000 places d'aparcament en l'aparcament soterrat del Campus Barça. Des de l'equip redactor del present informe s'indica que **cal mantenir i fins i tot reduir la dotació d'aparcament per a turismes actual, com a mesura per no incentivar la mobilitat en vehicle privat i fomentar l'accés a les instal·lacions en modes més sostenibles.**

En relació a la dotació d'aparcament es contempla que el 3% correspongui a places PMR per tal de donar compliment amb la normativa vigent.

Per altra banda, en relació a la previsió de preveure punts de recàrrega per a vehicles elèctrics, l'estudi en preveu **160**, és a dir el 5% del total de les places existents, donant compliment a bastament al què estableix el Reial Decret 1053/2014 en relació a les dotacions mínimes de l'estructura per a la recàrrega de vehicles elèctrics en edificis o aparcaments de nova construcció en vies públiques. Es recorda que cal disposar d'aquestes infraestructures tant en la zona d'aparcament per a turismes com en la de bicicletes.

En relació al taxi, s'habilitarà una zona de reserva per a taxis en calçada al carrer Aristides Maillol, amb una reserva per a 12 places. També es complementarà amb 12 places més de reserva multiús a l'avinguda Joan XXIII (entre Aristides Maillol i Martí i Franquès).

Pel que fa a la reserva de **places d'aparcament per a bicicletes**, l'EAMG no en realitza el càlcul en base a les ràtios del Decret i apunta que d'una banda es preveurà una nova dotació d'aparcament per 50 bicicletes, si bé els dies de partit també es disposarà d'un aparcament per a 700 places. Aquesta dotació queda lluny del què demana el Decret 344 i per tant des de l'equip redactor del present informe no s'accepta aquesta reducció i **es recorda la necessitat de donar compliment a les ràtios previstes pel Decret 344 per a cadascun dels usos previstos.**

La taula següent mostra les reserves d'aparcament mínimes segons les ràtios del Decret 344 i les que es presenten a l'estudi de mobilitat generada.

Usos	Àrea (m ²)	Sostre edificable (m ²)	Altres	Total aparcaments bicicleta EAMG	Total aparcaments bicicleta D344
residencial		10.000	200 habitacions		100
comercial		8546			85
oficines		37.684			377
equip. cult.-esp.-recre.			11.000 increment aforament		300
zona verda	36.000				360
TOTAL	275.000	56.230,00		750	1.222

9. Distribució Urbana de Mercaderies

El Decret 344/2006 assenyala que:

- En el cas d'estudis d'avaluació de la mobilitat generada referent a projectes de grans o mitjans establiments comercials s'ha de tenir en compte que:
 - a) Han de disposar d'un moll o d'un espai mínim de 3x8 metres de càrrega integrat a la instal·lació o situat en terrenys edificables del mateix solar, en cas de superfície de venda superior a 1.300m².
 - b) A partir d'aquesta superfície, per els següents 5.000 m² de superfície de venda, han de disposar d'un altre moll addicional de les mateixes.
- També cal preveure la corresponent dotació de places per a la càrrega i descàrrega de mercaderies a l'espai públic i vinculades a la implantació d'usos comercials i d'oficines.
- A l'elaboració dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada s'ha de tenir en compte, a fi de reduir el nombre d'operacions de càrrega i descàrrega, que els locals comercials han de destinar per a magatzem un mínim d'un 10% del sostre, tret que es tracti d'activitats comercials que per les seves característiques especials, justifiquin adequadament la manca de necessitat de magatzem per als seus productes.

L'estudi preveu mantenir la proporció de places de reserva en calçada i la seva ubicació en dues zones: 1 al carrer Cardenal Reig (11 places) i l'altre al carrer Aristides Maillol (4 places).

Tenint en compte que el desenvolupament del sector suposarà un increment de les necessitats d'espai per a mercaderies (nou hotel, increment de sostre comercial i d'oficines) no es considera justificat aquest aspecte i es recorda la **necessitat de donar compliment al què estableix l'article 6 referent a la càrrega i descàrrega de mercaderies.**

10. Mesures correctores

L'estudi indica diferents mesures correctores permanents i d'altres d'específiques dels dies de partit al Camp Nou. **Caldrà el vist-i-plau de l'Ajuntament de Barcelona i dels diferents operadors en relació a les mesures que es proposen.**

Xarxa de transport col·lectiu:

En relació a la xarxa de transport públic l'EAMG incorpora les següents mesures:

- Millora de les parades d'autobús, amb la instal·lació de 10 noves marquesines, de les quals en 8 d'elles disposaran de sistemes d'informació dinàmica.
- Ampliació de la xarxa de carrils bus (a un tram de la Travessera de Les Corts, c/ Aristides Maillol i av. Dr. Gregori Marañón).
- Posada en xarxa de la parada Camp Nou de la L9 i de la connexió en tramvia per l'av. Diagonal.

Així mateix, els dies de partit es preu l'ampliació de la freqüència del transport públic en base a l'increment de la demanda. L'estudi considera un increment d'usuaris per partit per a cada mode de transport públic i fa un càlcul de l'aportació econòmica. Aquesta millora inclou l'entrada en funcionament de 3 noves línies de bus llançadora que connectin les instal·lacions amb les estacions de Sant Estació, plaça Espanya i Sarrià, a banda de les mesures previstes en el PDI 2020.

També es proposa estudiar la coordinació amb l'Ajuntament per tal d'incrementar l'ús del transport públic (campanyes o millorar la informació turística) i per altra banda establir incentius per a l'ús del transport públic als dies de partit.

En relació al transport discrecional l'EAMG incorpora les següents mesures:

- Tenint en compte que l'actual pàrking Científic de la UB deixarà d'estar disponible per aparcar autocars durant els propers anys, es preveu la creació de 3 bosses d'aparcament dins l'àmbit amb capacitat per a 160 autocars: nou estacionament d'autocars a l'espai del Nou Palau Blaugrana (71 vehicles), un nou estacionament en superfície al costat Maternitat (30 vehicles) i nou estacionament en calçada al carrer Menéndez Pelayo (60 autocars), per mitjà del tall de circulació els dies de partit.
- Per altra banda, els partits d'alta demanda, es contempla el lloguer d'espais privats per cobrir la demanda restant.

Des de l'equip redactor del present informe **es considera imprescindible disposar en tot moment d'una dotació d'aparcament per a autocars discrecionals equivalent a la que fixa l'estudi, donat que alguns dels aparcaments es preveuen per fases.**

Xarxa bàsica per a vehicles

L'EAMG proposa la reforma viària de la vialitat de l'entorn. En concret contempla la remodelació/ reurbanització dels carrers Aristides Maillol, Doctor Marañón, Joan XXIII, Menéndez Pelayo i Maternitat, en tots els casos ampliant l'espai per al vianant, incorporant en alguns d'ells carril bus o carril bici i generalment reduint el nombre de carrils de circulació.

Per altra banda també es contempla l'obertura de la intersecció entre el carrer Martí i Franquès i l'av. Diagonal, la senyalització al nou aparcament i la implementació de noves interseccions semaforitzades (a l'av. Joan XXIII i a Cardenal Reig amb c/ Aurora Bertrana).

Així mateix, també s'inclouen les següents mesures de gestió del trànsit durant els dies de partit:

- Creació d'itineraris exclusius per a vianants en el moment de sortida del partit.
- Evacuació del pàrking del carrer Maternitat, per mitjà de mesures reversibles.
- Implantació d'un nou sistema de gestió de l'aparcament per optimitzar l'ocupació en dia de partit.
- Campanya d'intensificació de l'ocupació del vehicle privat, incentivant els vehicles de molt alta ocupació.
- Informació de l'ocupació dels pàrkings, per tal de reduir el trànsit d'agitació.

Finalment també es contempla establir incentius per tal que la gent els dies de partit arribi més aviat i marxi més tard, per mitjà d'activitats complementàries.

Des de l'equip redactor del present informe **es considera necessari vetllar que l'acció referent a implantar un nou sistema de gestió de l'aparcament per optimitzar l'ocupació en dia de partit resti orientada a fer un ús més eficient del vehicle privat i eviti el trànsit d'agitació en l'accés a les instal·lacions.**

Aparcament

En relació a l'aparcament l'EAMG incorpora les següents mesures:

- Mantenir una dotació d'aparcament per a turismes similar a l'actual, si bé aquest serà soterrat.
- Incrementar la dotació d'aparcament per a motocicletes per evitar l'important nombre de motocicletes aparcades a sobre la vorera els dies de partit. Per aquest motiu es reservarà 1.000 places d'aparcament a l'interior del Campus Barça.
- Creació de bosses d'estacionament fixes i flexibles per a motocicletes. En aquest sentit es proposa la creació de 650 places d'aparcament fixes a la Travessera de les Corts i 2.720 places flexibles als carrers Maternitat, av. Marañón, Pau Gargallo i Pascual Vila.

Xarxa de vianants i bicicletes

En relació a la xarxa per a vianants l'EAMG incorpora les següents mesures:

- Soterrament de l'aparcament per a turismes a l'Espai Nou Camp Nou, generant un nou espai obert a tothom.
- Remodelació de la rambla de l'av. Joan XXIII, incrementant 4.600 m² d'espai per als vianants, eliminant la bossa d'aparcament per a motocicletes i permetent una connexió directe respecte al Campus Barça.
- Senyalització i recorregut segur fins a les 6 parades de metro properes a l'estadi, implementant 2 unitats de senyalització vertical i 2 d'horitzontal.
- Senyalització i informació dels itineraris principals de vianants (4 tòtems informatius).

- Implantació de 7 nous passos per a vianants als carrers Maternitat, Joan XXIII, Aristides Maillol i Travessera de les Corts.
- Millora de les condicions d'higiene i seguretat del Campus Barça.
- Ampliació de les voreres dels vials de l'entorn, segons la qual tots els vials comptaran amb una amplada mínima de 5 metres (> 4 m lliures de pas).

En relació a la xarxa per a bicicletes s'inclou: les següents mesures:

- Construcció de 2.928 m de nous carrils bici bidireccionals a les avingudes JoanXXIII, Gregorio Marañón, a la Travessera de les Corts i als carrers Menéndez Pelayo i Aristides Maillol.

En els dies de partit es preveuen les següents actuacions complementaries:

- L'anivellament i permeabilitat del vianant a l'entorn de l'estadi suposarà una millora de la fluïdesa i capacitat per als recorreguts a peu entorn de l'estadi.
- Condicionament de l'av. Joan XXIII i la Travessera de les Corts d'ús exclusiu per a vianants en les hores prèvies i posteriors al partit.
- Nou estacionament de bicicletes per a 700 places a l'interior de les instal·lacions i accés cap a la Travessera de les Corts.
- Nova passarel·la de connexió entre el Campus Barça i el Nou Palau Blaugrana.

11. Mobilitat i gènere

L'Estudi incorpora dades de caracterització de la mobilitat per gènere, en base als resultats de l'enquesta de mobilitat quotidiana a l'RMB de l'any 2006.

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 incorpora aquest càlcul aplicant la metodologia Corinair, però només calcula les noves emissions generades pels vehicles i vinculats als usos complementaris, i no té en compte les noves emissions vinculades a la motocicleta i altres vehicles (taxi o bus) ni la mobilitat vinculada als equipaments esportius. Des de l'equip redactor del present informe es considera necessari **completar aquesta informació, tenint en compte tots els mitjans privats (cotxe i motocicleta) i preveure mesures correctores concretes per minimitzar la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica.**

13. Finançament de les càrregues derivades de la mobilitat generada

L'Estudi el cost de les diferents actuacions previstes a l'estudi (excepte la nova parada de metro Camp Nou i a connexió del tramvia per l'av. Diagonal) i considera un cost global d'inversió de 77.229.042,36 € i un cost anual de 120.000€ vinculat als usos

complementaris i un cost global d'inversió de 6.182.000,00 € i un cost anual de 336.800€ vinculat a la mobilitat en dia de partit.

Des de l'equip redactor del present informe **no es considera justificada quina ha estat la metodologia de càlcul considerada en l'ampliació de la freqüència de transport públic en funció de l'increment de la demanda i es considera necessari bé de corregir segons el què estableix el Decret 344/2006 bé d'aportar d'informació complementària que justifiqui l'import considerat.**

14. Conclusions

L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada per *Modificació del Pla General Metropolità a l'àmbit de Les Corts – F. C. Barcelona (T.M. Barcelona)*., conté una part dels elements necessaris per aconseguir una mobilitat sostenible, d'acord amb els principis de la Llei de la Mobilitat i del propi Decret 344/2006, per la qual cosa s'emet **informe favorable amb condicions.**

Per tal d'avaluar l'informe favorablement caldrà, com a mínim, incloure els següents aspectes:

- El projecte de noves instal·lacions previstes que tinguin la consideració d'implantació singular segons el Decret 344/2006, hauran d'anar acompanyades del corresponent estudi d'avaluació de la mobilitat generada.
- En aplicació del Pla d'actuació per a la millora de la qualitat de l'aire, resulta necessari la realització d'un Pla de Desplaçament d'Empresa d'aquest equipament, que inclogui mesures complementàries per minimitzar la mobilitat en vehicle privat i fomenti l'ús del transport públic.
- Cal corregir el desajust en els sumatoris i els percentatges de la taula 10 del document i per l'altra banda una major justificació del repartiment modal considerat en els usos complementaris a l'esportiu.
- Cal analitzar la incidència de la mobilitat generada tenint en compte la previsió d'implantació de la superilla en aquest àmbit de la ciutat.
- Cal analitzar la incidència de la mobilitat generada sobre la xarxa viària tenint en compte les mesures correctores proposades en el propi EAMG (tots els canvis en el nombre de carrils de circulació). També es troba a faltar l'anàlisi de la mobilitat generada sobre la xarxa viària en un dia de partit i el funcionament dels accessos a l'aparcament soterrat.
- En relació al transport públic cal una major congruència dels valors i percentatges presentats en l'estudi i per l'altra una major detall en la incidència de la mobilitat generada en el moment més desfavorable (a la franja de tarda).
- Cal analitzar els punts de conflicte entre els fluxos per a vianants i la mobilitat motoritzada en els dies de partit i de màxima afluència, i detallar les mesures proposades per tal de minimitzar-ne l'impacte.
- Cal mantenir i fins i tot reduir la dotació d'aparcament per a turismes actual, com a mesura per no incentivar la mobilitat en vehicle privat i fomentar l'accés a les instal·lacions en modes més sostenibles.

- Cal donar compliment al què estableix l'article 6 referent a la càrrega i descàrrega de mercaderies.
- Cal el vist-i-plau de l'Ajuntament de Barcelona i dels diferents operadors en relació a les mesures que es proposen.
- Cal disposar de la dotació d'aparcament per a autocars discrecionals equivalent a la que fixa l'estudi, donat que alguns dels aparcaments previstos es preveuen per fases.
- Cal vetllar que l'acció referent a implantar un nou sistema de gestió de l'aparcament per optimitzar l'ocupació en dia de partit resti orientada a fer un ús més eficient del vehicle privat i eviti el trànsit d'agitació en l'accés a les instal·lacions.
- Cal completar aquesta informació referent a la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica (incloent tots els mitjans de transport privat) i preveure mesures correctores concretes per minimitzar aquesta incidència.
- Cal el càlcul del finançament de les càrregues derivades de la mobilitat generada segons el què estableix el Decret 344/2006 o bé d'aportar d'informació complementària que justifiqui l'import considerat. En concret cal que l'import considerat pels diferents serveis de transport públic estigui acordat amb els diferents operadors. Per altra banda cal revisar l'import considerat en els busos llançadora previstos.

Se sol·licita al promotor que adapti la redacció de l'EAMG a les modificacions que es proposen en el present informe, així com als continguts que determina el Decret 344/2006 i que es reflecteixen en l'aplicatiu per a la redacció dels Estudis d'Avaluació de la Mobilitat Generada (EAMG) de l'ATM. Una vegada realitzades aquestes modificacions caldrà enviar una còpia del document a l'Autoritat del Transport Metropolità.

Barcelona, 15 de novembre de 2017

Vist-i-plau

Xavier Sanyer Matías
Cap del Servei de Mobilitat

Lluís Alegre Valls
Director tècnic