

**Informe relatiu a la Modificació del Pla General Metropolità al sector de Prim,
Barcelona**

Municipi de Barcelona
Comarca: Barcelonès
Promotor: Ajuntament de Barcelona i
Barcelona Sagrera Alta Velocitat
Redactor de l'EAMG: Barcelona
Regional

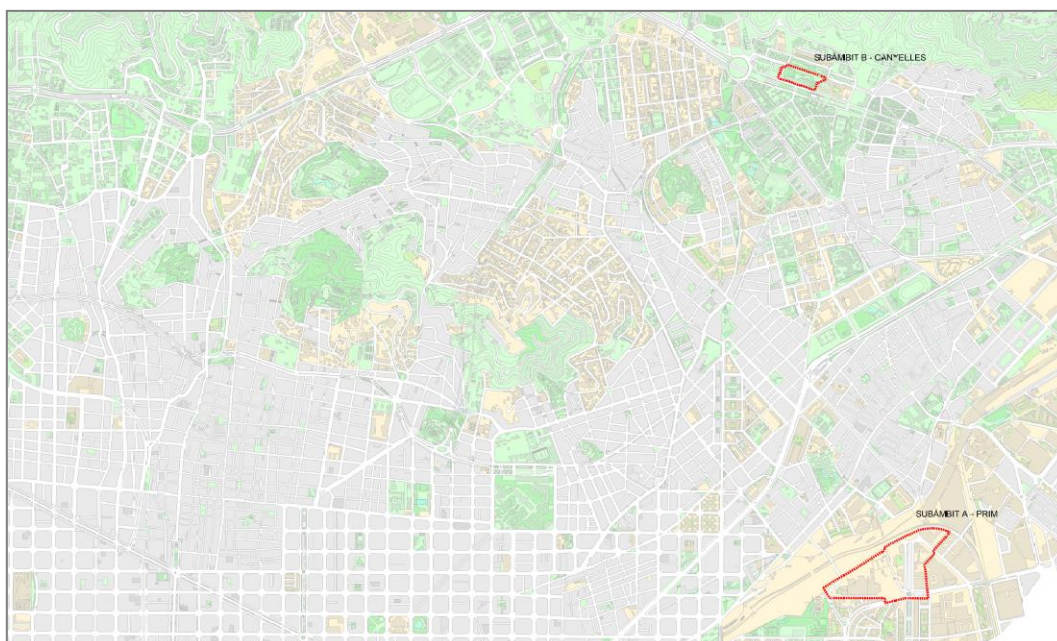
En compliment de l'article 18.3 de la Llei de la mobilitat i del Decret 344/2006 de regulació dels estudis de la mobilitat generada s'emet el següent informe relatiu la *Modificació del Pla General Metropolità al sector de Prim*, de Barcelona.

1. Antecedents

L'objecte de la present Modificació del Pla General Metropolità al sector de Prim és una reordenació global d'aquest àmbit del districte de Sant Martí, proposant una ordenació permeable i integrada amb l'entorn amb un canvi de l'ús del sòl.

Es vol crear un model de ciutat compacte i equipat, respectuós amb les preexistències i la memòria històrica del lloc, seguint criteris de sostenibilitat.

La tramitació i aprovació de la Modificació del PGM haurà de servir per resoldre definitivament el desenvolupament d'un sector que es va delimitar en la Modificació del PGM de Sant Andreu Sagrera de 1996, i que per la seva posició urbana, resulta essencial per donar coherència als projectes de ciutat al nord-est de Barcelona.





2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de Modificació del Pla General Metropolità al sector de Prim per a la reordenació global d'aquest àmbit del districte de Sant Martí, als continguts de la Llei de la mobilitat, aplicant com a criteris els establerts en el Decret 344/2006, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada.

L'àmbit té una delimitació discontinua en dos subàmbits (A-PRIM i B-CANYELLES) els quals se situen en districtes diferents dins de la ciutat de Barcelona. El subàmbit A (PRIM) situat al Districte X-Sant Martí, barri de la Verneda i la Pau, entre el parc de Sant Martí i la futura Estació intermodal de la Sagrera i l'àmbit de la Verneda industrial. El subàmbit B (CANYELLES) situat al Districte VIII-Nou Barris, barri de Canyelles, i actualment el formen el Parc de Josep Serra Martí i la parròquia de Sant Narcís.

La superfície total del subàmbit A (PRIM) és de 195.529 m²s i la del subàmbit B (CANYELLES) és de 25.564 m²s. La superfície total dels dos subàmbits de la present Modificació del Pla General Metropolità al sector de Prim és de 221.093 m²s.

3. Estimació de la demanda de mobilitat generada

L'Estudi de mobilitat de la Modificació del PGM al Sector de Prim estima que el seu desenvolupament generarà un total de 48.370 desplaçaments en dia tipus, segons les ràtios previstes al Decret 344/2006.

L'Estudi conclou que com que al sector de Canyelles no es tindrà mobilitat generada per la modificació de la MPGM, aquest subàmbit no es tindrà en compte en l'estimació de la mobilitat generada a l'àmbit de la MPGM del Sector de Prim.

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

Usos	Àrea (m ²)	Sostre edificable (m ²)	Viatges generats (m ²) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
Residencial	21.521	267.968	28.297	28.297
Comercial		29.785	14.893	14.893
Equipaments	22.151		4.430	4.430
Zona verda	55.861		750	750
TOTAL	99.533	297.753	48.370	48.370

La proposta urbanística generarà al voltant de 48.000 desplaçaments diaris. Els nous habitatges que s'ubicaran a l'àmbit seran els principals generadors de viatges, seguit de l'activitat terciària i els equipaments de nova creació.

La MPGM no concreta el sostre destinat a equipaments i per això l'EAMG estima la mobilitat generada pels equipaments considerant la ràtio d'1m² de sòl equival a 1 m² de sostre. Quan es concreti la superfície de sostre i la tipologia de cada equipament caldrà actualitzar la mobilitat generada pels equipaments, d'acord amb la normativa vigent.

L'estudi aplica el repartiment modal considerant dos possibles escenaris; un d'objectiu (màxim canvi modal) i un de tendencial (mínim canvi modal).

Repartiment modal proposat (escenari objectiu)	A PEU / BICI	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT	TOTAL
% quota modal	36,7%	45,3%	18,0%	100%
Total viatges generats/dia	17.752	21.912	8.707	48.370

Repartiment modal proposat (escenari tendencial)	A PEU / BICI	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT	TOTAL
% quota modal	34,6%	38,8%	26,6%	100%
Total viatges generats/dia	16.736	18.768	12.866	48.370

Des de l'equip de redacció del present informe s'accepta la proposta de repartiment modal.

4. Mobilitat en vehicle privat

Pel que fa a la xarxa viària l'estudi exposa que els principals canvis viaris vindran de la mà del desenvolupament del sector de la Sagrera, de la possible consolidació de Via Trajana – ronda de Sant Ramon de Penyafort com a nou eix mar-muntanya de ciutat, o actuacions de millora de la capacitat del carrer Santander. Per altra banda, es preveu la transformació de l'av. Meridiana en un eix amb un caràcter més urbà.

L'estudi descriu els vials de circulació rodada als perímetres de l'àmbit d'actuació, descrivint els sentits de circulació, les cotes, així com la tipologia de cada una de les vies; tant les ja existents com les futures.

L'EAMG mostra un model de macrosimulació i microsimulació amb l'anàlisi de 3 alternatives diferents. L'estudi conclou que el nivell de circulació en general bo.

La xarxa es troba representada gràficament als plànols "11 Xarxa viària. Jerarquia. Situació actual" i "12 Xarxa viària. Jerarquia. Situació futura".

L'estudi descriu quins són els principals itineraris d'accés i sortida incloent els sentits dels vials i les dades de les intensitats de trànsit. Es troben representats gràficament als plànols en situació actual i futura, i mostra les noves connexions transversals.

Des de l'equip de redacció del present informe s'accepta la proposta de repartiment modal.

5. Xarxa de transport públic

L'estudi descriu l'oferta de la xarxa d'autobusos, trens i metro. Dins l'àmbit d'estudi donen servei diferents línies d'autobús diürn i nocturn així com trens de rodalies i línies del metro de Barcelona. També es detalla que a la nova estació de la Sagrera acollirà una estació de taxis amb una capacitat per 168 vehicles i dues zones de desencotxament a les dues entrades de l'estació amb capacitat per a 48 taxis. Seguint la Mesura de Govern Estratègia de Mobilitat Elèctrica, les parades ubicades a la nova estació disposaran de punts de recàrrega ràpida exclusius per taxis.

Xarxa d'autobusos

En relació a la xarxa actual d'autobusos l'oferta de l'àmbit d'estudi està integrada per 5 línies diürnes i 1 línia nocturna; i a l'entorn més pròxim de l'àmbit hi donen servei 5 línies diürnes més. L'EAMG aporta informació sobre el trajecte, els horaris, les freqüències de pas, el nombre d'expedicions per sentit, així com la capacitat per sentit i la demanda durant els dies feiners.

L'EAMG no aporta dades de la qualitat dels itineraris des de i cap a les parades de transport públic. Per altra banda, s'especifica que hi ha parades que no tenen una bona accessibilitat però no es detalla quines són.

L'Estudi incorpora informació gràfica de la xarxa de transport públic propera a l'àmbit de la MPGM.

Recomanació 1.

Es recomana aportar informació més detallada de l'accessibilitat a les parades, sobretot d'aquelles que s'ha identificat que no tenen una bona accessibilitat.

Des de l'equip de redacció del present informe es considera vàlida la informació aportada.

Xarxa ferroviària

En relació a la xarxa actual ferroviària es compta amb la parada de Sagrera Meridiana on hi paren les línies R3 i R4 de Renfe. L'EAMG especifica que amb la construcció de

la nova estació de la Sagrera, s'incorporaran les línies regionals de rodalies R1 i R2, així com el tren d'alta velocitat.

Referent al metro, es descriuen les parades més properes (a menys de 750 m a peu) de les dues línies que donen servei a l'àmbit (L2 i L4). L'EAMG especifica que amb la construcció de la nova estació de la Sagrera, s'incorporaran noves parades de la línia L4 i l'accés a les línies L9 i L10 del metro.

L'EAMG aporta informació de l'accessibilitat a les estacions de metro i les futures actuacions del perllongament de la línia L4 i la construcció del tram central de la L9/L10.

L'estudi incorpora informació gràfica de la xarxa ferroviària propera a l'àmbit de la MPMG amb el recorregut i les parades de cada línia. A l'estudi també es mostra la cobertura per cada una de les modalitats (metro, tram i tren).

Des de l'equip de redacció del present informe es considera vàlida la informació aportada.

6. Mobilitat a peu i en bicicleta

L'EAMG exposa que el projecte de la cobertura de la infraestructura ferroviària permetrà l'obtenció d'un gran espai lliure amb el nou parc lineal de la Sagrera que permetrà la creació de nous itineraris a peu cap als barris de l'entorn.

L'informe destaca que la mobilitat de vianants dins del sector actualment és pràcticament inexistent a causa de la manca d'urbanització.

Amb la nova ordenació sobre la xarxa de vianants, es deixa constància de la futura xarxa de mobilitat pels vianants basada en un model de superilla. S'especifiquen els nous itineraris a peus cap als equipaments, a les parades de transport públic o a la nova estació Sagrera-TAV.

L'EAMG aporta informació gràfica sobre els principals itineraris de vianants.

Quant a la mobilitat en bicicleta, l'estudi descriu la xarxa actual en l'àmbit d'estudi el qual és força deficitari i discontinu. A l'estudi es mostren els itineraris en bicicleta que connecten l'àmbit amb el centre de la ciutat o els barrils propers, els quals es consideren força bons.

L'estudi posa èmfasi en la importància que tindrà el projecte del Camí Comtal per millorar la permeabilitat entre barris d'un costat i l'altre de la infraestructura ferroviària i descriu l'impacte de la nova ordenació sobre la xarxa de bicicletes amb la configuració de nous vials amb un caràcter pacífic.

L'estudi aporta informació gràfica de la xarxa ciclable.

Des de l'equip de redacció del present informe es considera vàlida la informació aportada.

7. Incidència de la mobilitat generada

L'estudi deixa constància de la nova proposta d'ordenació que hi haurà a l'àmbit, i se'n dedueix que el volum de mobilitat generada quedarà absorbida amb la nova proposta d'ordenació.

En relació a la **xarxa viària**, l'Estudi deixa constància que l'àmbit es troba ubicat en un entorn que els anys vinents viurà una profunda transformació on augmentaran la

demanda de mobilitat i s'ampliarà la capacitat viària de l'entorn. Segons les dades aportades de la intensitat mitjana diària (IMD) de vehicles i els estudis de microsimulació i macrosimulació es conclou que l'increment de desplaçaments serà assumible amb la nova proposta d'ordenació. Finalment es mostra un estudi de microsimulació del trànsit en hora punta per validar les propostes de capacitat viària que de la MPGM del Sector Prim se'n deriven. El nivell de servei de circulació és en general bo a tots els carrers analitzats, amb flux estable i sense temps de demora importants.

Pel que fa a la **xarxa per a vianants i ciclistes**, l'Estudi indica que amb la present la transformació urbanística a la qual està sotmès l'entorn de l'àmbit d'estudi, així com la voluntat de crear un barri cívic on es prioritzin les relacions a peu, es pot garantir una mobilitat inclusiva, adaptada a tots els sectors de la societat (gent gran, infants, gent de mobilitat reduïda, etc.) i segura amb l'increment de mobilitat generada dins l'àmbit.

D'acord amb la normativa citada, els ginys de mobilitat personal (VMPs) es veuran obligats a circular per la calçada compartint espai amb la bicicleta i respectant les normes de límit de velocitat en aquelles vies que comparteixin infraestructura amb el vianant.

En relació a la **xarxa de transport públic**, l'Estudi indica que amb les millores contemplades en el nou projecte d'ordenació, amb la creació de noves parades de metro i tren i la millora del recorregut de les línies de bus, l'increment de mobilitat generada a l'àmbit serà assumible per la capacitat de les xarxes futures de transport públic.

La previsió de la mobilitat generada pel transport públic, amb la nova ordenació, s'estimen entre 7.000 i 8.000 desplaçaments diaris en autobús i entre 11.000 i 14.000 viatges/dia en tren.

Des de l'equip redactor del present informe es considera vàlida la informació aportada.

8. Estimació de la demanda d'aparcament

Pel que fa a les places d'aparcament a reservar fora de calçada, es considera que com l'estudi va associat a una MPGM del municipi de Barcelona, és més adient tenir en compte la normativa municipal per estimar les reserves d'aparcament de turismes i motocicletes fora de la via pública. En el cas de les reserves d'aparcament de càrrega i descàrrega i de bicicletes s'ha tingut en compte el Decret 344/2006.

Aplicant els valors establerts a les NNUU (09/2018) i al Decret 344/2006 resulta com a mínim els valors següents:

Usos	Àrea (m ²)	Sostre edificable (m ²)	Total aparcament turismes (NNUU)	Total aparcament motocicletes (NNUU)	Total aparcament bicicleta (Decret)
Residencial	21.521	267.968	3.350	1.675	5.359
Comercial		29.785			298
Equipaments docents	10.615				531
Equipaments esportius, culturals i recreatius	7.164				358
Altres equipaments públics	8.140,41				81
Zona verda	55.697				559
TOTAL		297.753	3.350	1.675	6.437

La previsió de places requerides pel sostre residencial basada en la modificació de les NNUU contempla 3.350 places per a turismes i 1.675 places per a motocicletes **fora de calçada**.

Pel que fa a l'**aparcament en calçada**, segons el Decret 344/2006, es preveuen 5.359 aparcaments de bicicleta pel sostre residencial, 298 aparcaments pel sostre comercial i 559 aparcaments per la superfície destinada a zona verda.

En relació a l'aparcament de bicicletes en usos d'equipaments, tot i que s'estableix la ràtio que 1m² de sòl equival a 1m² de sostre, no concorda la superfície proposta destinada a equipaments (22.151m²) en l'apartat d'*Estimació de la mobilitat generada* amb el sumatori de sostre edificable desglossat per diferents tipologies d'equipaments a l'hora de calcular l'aparcament de bicicletes (25.919,41m²).

Recomanació 2.

Es recomana esmenar l'error en la dotació d'aparcament per a bicicletes, utilitzant la correctament la superfície de sostre destinat a les diferents tipologies d'equipaments.

En relació a la mobilitat elèctrica, l'estudi indica que el Real Decreto 1053/2014 estableix una dotació mínima d'una plaça d'aparcament amb recàrrega de vehicle elèctric per a cada 40 places dels aparcaments o estacionaments de flotes privades, cooperatives o d'empreses. Així mateix, el Real Decreto 1053/2014 estableix que tots els edificis o estacionaments de nova construcció han d'incloure la instal·lació elèctrica específica per a la recàrrega de vehicles elèctrics per a cada plaça. Tot i així, l'EAMG no especifica el nombre places reservades amb recàrrega de vehicles elèctrics.

En relació a l'accessibilitat, el Codi d'Accessibilitat de Catalunya (Decret 135/1995), determina les reserves necessàries per a l'aparcament de PMR. A l'informe es mostra la relació de reserves mínimes de places d'aparcament per a persones de mobilitat reduïda segons aquest Codi, però no determina el nombre exacte de places d'aparcament PMR necessàries per a l'àmbit d'estudi.

Recomanació 3.

Es recomana aportar informació més detallada del nombre de places d'aparcament reservades amb recàrrega de vehicles elèctrics.

Recomanació 4.

Es recomana aportar informació més detallada del nombre de places d'aparcament reservades per a persones de mobilitat reduïda.

9. Distribució Urbana de Mercaderies

Als entorns del sector de Prim, existeixen poques zones d'aparcament reservades per a càrrega i descàrrega. L'informe indica que d'acord amb les NNUU, la futura proposta urbanística no haurà de reservar espai a l'interior de les parcel·les, ja que es preveu que l'ús comercial sigui de comerç de proximitat.

Tot i això, l'Article 6 del Decret 344/2006, exigeix que els locals comercial hauran de destinar el 10% del sostre comercial a magatzem, és a dir 2.978,50m², per tal de reduir el mínim les operacions de càrrega i descàrrega. En aquest Decret s'exigeix que

s'hauran de fer les reserves necessàries d'aparcament per a càrrega i descàrrega a la xarxa viària amb la ràtio següent:

- *1 plaça de 3x8m cada 1.000m² de superfície de venda o 1 plaça de 3x8m cada 8 establiments*

Per tant, considerant que l'activitat terciària a l'àmbit de la MPGM serà únicament comercial s'hauran de reservar 30 places per a càrrega i descàrrega.

10. Mesures correctores

L'estudi indica quines millores es contemplen en el nou projecte d'ordenació per millorar l'accessibilitat a l'àmbit i l'eficiència en els desplaçaments.

Xarxa de transport públic:

L'Estudi contempla la construcció de la nova estació de la Sagrera, la qual invertirà la situació actual, deixant a menys de 500 m de l'àmbit un pol intermodal de serveis de transport públic a tots els nivells (rodalies, metro i autobusos). En aquesta estació també hi tindrà parada el tren d'alta velocitat.

D'altra banda, l'Estudi contempla el perllongament de la L4 (PDI) i la construcció del tram central de la L9/L10 entre la Sagrera i Zona Universitària (PDI). Aquestes són actuacions recollides al vigent PDI.

Amb aquestes actuacions previstes, el futur barri de Prim està immers en una potent transformació de la xarxa de transport públic ferroviari que suposarà un gran salt quantitatiu en termes d'accessibilitat en transport públic, reduint considerablement els temps de viatge des de l'àmbit cap a la resta del territori metropolità.

L'esquema de línies d'autobús no variarà en quantitat, però la urbanització de l'entorn de la Sagrera millorarà la qualitat i el funcionament d'algunes d'aquestes línies de bus. L'obertura de 3 nous carrers permetran la millora de les línies verticals que transcorren per l'interior de l'àmbit. L'estudi recomana l'estudi de la modificació del recorregut d'algunes línies, però no concreta quines ni desenvolupa cap proposta de recorregut ni localització de noves parades per les línies que actualment transcorren per l'entorn de l'àmbit.

L'equip redactor del present informe, **considera necessari que el promotor tingui en compte l'increment de passatge a la línia 33 que pugui provocar el nou àmbit i que assumeixi els costos, en cas de necessitar un reforç la línia, de manera proporcional.** Les característiques d'aquesta millora del servei caldrà consensuar-les amb l'operador i els serveis de mobilitat de l'ajuntament de Barcelona.

Des de l'equip redactor del present informe **es considera necessari la previsió de com a mínim un punt de recàrrega elèctrica ràpida per a autobusos dins el procés d'electrificació de la xarxa d'autobusos.** La ubicació i tipologia d'aquesta instal·lació caldrà consensuar-la segons les necessitats i requeriments de l'operador i els serveis de mobilitat de l'ajuntament de Barcelona.

També cal incloure una previsió de la millora de la xarxa i infraestructura de serveis de transport públic de superfície (nous recorreguts, punts de parada, infraestructura per a l'autobús...).

Recomanació 5.

Es recomana fer una proposta de recorregut de línies d'autobús i localització de noves parades d'autobús per donar servei dins de l'àmbit d'estudi.

Recomanació 6.

Es recomana fer una proposta per a la connexió dels carrils bus amb la xarxa de carrils bus actual.

Xarxa bàsica per a vehicles

L'estudi contempla l'obertura de nous carrers que esdevindran eixos mar-muntanya, millorant les connexions transversals entre un i altre costat del corredor, principalment amb els barris de Sant Andreu i Sagrera.

També es contempla la connectivitat longitudinal entre el costat Besòs i el centre de la ciutat, la qual millorarà amb la construcció de dos nous vials contigus al parc del Camí Comtal que s'estendran des de la pròpia estació fins al Nus de la Trinitat. Aquesta actuació afectarà sobretot a l'accessibilitat al barri perquè configurarà dos nous eixos d'entrada i sortida a la ciutat.

Els nous vials facilitaran la connexió entre l'àmbit i el centre de la ciutat a través dels carrers de Mallorca i València. A aquesta nova oferta viària cal afegir les restriccions en capacitat a l'av. Meridiana, amb un carril menys per sentit.

Xarxa de vianants i bicicletes

La nova proposta recull canvis en l'ordenació dels vials i espais públics que tenen implicacions en la mobilitat interna del barri. L'interior de l'àmbit es veurà fortament modificat on s'aposta per un model de superilla. L'espai públic es destinarà als vianants, als espais verds, als desplaçaments sostenibles en bicicleta i a peu, tot afavorint la mobilitat de caràcter més local, sostenible i pacificada. Es recomana garantir la continuïtat dels itineraris des de l'interior de l'àmbit cap al nou parc del camí Comtal.

L'Estudi remarca la importància de considerar dos casos amb pendents que poden condicionar l'accessibilitat a l'interior de l'àmbit; el carrer Santander i el carrer C, davant de la Masia Can Riera. Per millorar-ne l'accessibilitat l'EAMG recomana la senyalització i potenciació d'itineraris alternatius per poder accedir als equipaments.

Es recomana implantar camins escolars per promoure la mobilitat a peu dels alumnes que accedeixen a l'IES Salvador Seguí i als equipaments docents que es localitzin a l'àmbit.

L'EAMG recull els carrils bici proposats al PMU de Barcelona (2013-2018) i proposa altres carrils bici i nous eixos cívics, principalment dins l'àmbit d'estudi, però també en el seu entorn més immediat. Proposa la limitació dels eixos principals com a zones 30 i l'estudi de la ubicació d'estacions Bicing a l'interior de l'àmbit.

Des de l'equip redactor del present informe **es considera necessari la previsió de la xarxa d'itineraris per a vianants i bicicletes de dins de l'àmbit de la modificació puntual i la seva connexió en condicions òptimes de seguretat i accessibilitat amb les polaritats, parades de transport públic i la xarxa bàsica del seu entorn.**

També cal que es consideri en les propostes i els costos a assumir altres infraestructures relacionades amb la infraestructura i la potenciació de la xarxa

de bicicletes (per exemple per mitjà de la bicicleta pública). Les característiques d'aquesta infraestructura seran determinades pel servei de mobilitat de l'ajuntament.

11. Mobilitat i gènere

L'Estudi incorpora dades de caracterització de la mobilitat per gènere (segons les dades de l'EMEF de 2016), i indica que la present MPGM ha considerat els criteris de gènere pertinents a l'hora d'analitzar les xarxes i en la fase propositiva.

L'Estudi proposa enfortir la xarxa quotidiana als barris, formada pel conjunt d'espais de relació, equipaments quotidians, comerços, parades de transport públic i carrers que els connecten, que utilitzen les persones que viuen al barri per satisfer les seves necessitats quotidianes.

12. Avaluació de la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica i la qualitat de l'aire

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 el càlcul de les emissions atmosfèriques derivades del sector segons els dos escenaris contemplats en la mobilitat generada: un escenari objectiu en coherència amb els objectius del PMU (2019-2024) i un escenari tendencial. Pels dos escenaris s'ha considerat que la taxa mitjana de matriculació dels anys (2014 – 2017) es manté constant al llarg dels anys. S'ha considerat que la matriculació de vehicles elèctrics l'any 2030 representarà un 25% dels vehicles matriculats i la nova matriculació d'autobusos urbans elèctrics serà del 100% a partir del 2025.

La mobilitat generada segons els desenvolupaments previstos en la Modificació del PGM al sector de Prim suposaran una mobilitat de 40.405.392 veh·km/any (escenari tendencial) o de 27.677.817 veh·km/any (escenari objectiu).

Respecte a les emissions de gasos d'efecte hivernacle, l'escenari tendencial suposa unes emissions de 6,74 kt/any de CO₂ o de 4,74 kt/any de CO₂ en el cas de l'escenari objectiu; una reducció del 29,6% menys.

Pel que fa a les emissions dels contaminants locals, l'escenari tendencial suposa unes emissions de 10,2 t/any de NOX o de 7,43 t/any de NOX en el cas de l'escenari objectiu, assolint un 27,2% menys d'emissions.

Pel que fa a PM10, l'escenari tendencial suposa unes emissions de 0,86 t/any de PM10 mentre que l'escenari amb mesures representa 0,60 t/any de PM10; un 30,6% menys d'emissions anuals.

Des de l'equip redactor del present informe es considera vàlida la informació aportada.

13. Finançament de les càrregues derivades de la mobilitat generada

L'Estudi conclou que el promotor haurà de participar en els costos generats per l'increment de la mobilitat degut a la nova actuació en els termes establerts per la Llei de la mobilitat i la legislació urbanística.

Des de l'equip redactor del present informe es considera que **és necessari un compromís de finançament ja que el promotor ha de participar en els costos generats per l'increment de mobilitat. Aquesta proposta haurà d'incloure, entre d'altres, les diferents condicions indicades en l'apartat 10 del present informe.**

14. Conclusions

L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada de la *Modificació del Pla General Metropolità al sector de Prim, de Barcelona*, compta amb bona part dels elements necessaris per 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'emet **informe favorable**. No obstant això, s'estableixen una **condició** relativa 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:

- És necessari un compromís de finançament ja que el promotor ha de participar en els costos generats per l'increment de mobilitat, tal i com es recull en el punt 13 del present informe. Així mateix assenyalar, que en cas que la present modificació es desenvolupi per sectors, caldrà preveure la càrrega que li pertoca a cadascun d'ells.

Així mateix, les diferents **recomanacions** que se citen en aquest informe, s'hauran de tenir en compte en la redacció dels corresponents projectes constructius o en les mesures de gestió que correspongui.

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, 14 de març de 2019

Vistiplau

Xavier Sanyer Matías
Cap del Servei de Mobilitat

Lluís Alegre Valls
Director tècnic