

**Informe relatiu a l'Estudi d'avaluació de la mobilitat generada del Pla Especial Urbanístic Integral i de Millora Urbana del Teatre Principal, situat a la Rambla 27-29 de Barcelona**

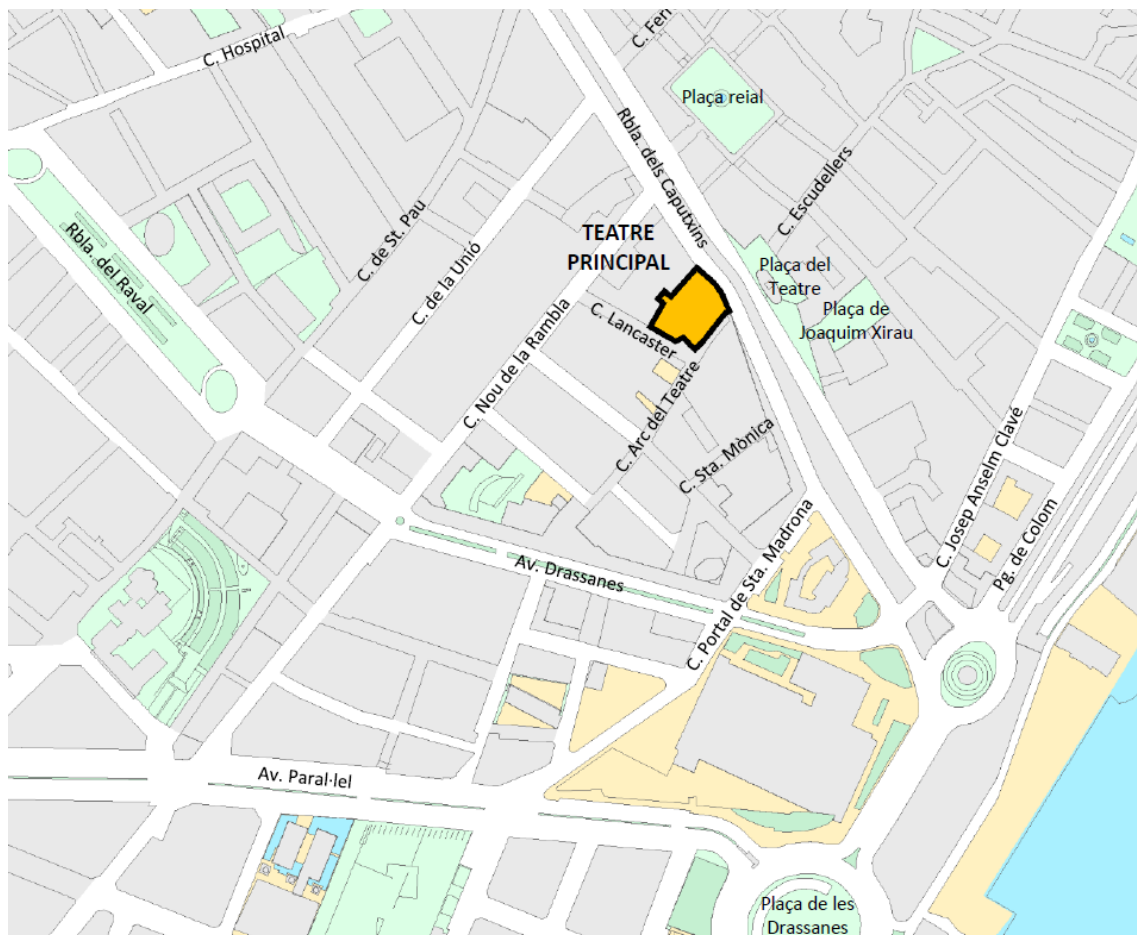
**Municipi de Barcelona**  
**Comarca del Barcelonès**

Promotor: ATIR H. PARAL·LEL SL  
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 pel *Pla Especial Urbanístic Integral i de Millora Urbana del Teatre Principal, situat a la Rambla 27-29 de Barcelona*.

## 1. Antecedents

L'àmbit d'estudi fa referència al Teatre Principal de Barcelona. Aquest equipament s'emplaça a la Rambla 27-29 i limita amb la Rambla dels Caputxins (costat est), amb el carrer Arc del Teatre (costat mar) i amb la placeta d'Anna Murià i el carrer Lancaster (costat sud-oest).



## 2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'Estudi d'avaluació de la mobilitat generada *pel Pla Especial Urbanístic Integral i de Millora Urbana del Teatre Principal, situat a la Rambla 27-29 de Barcelona*, als continguts de la Llei de la mobilitat, i s'aplicaran com a criteris els establerts en el Decret 344/2006, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada.

El pla especial facilitarà una reforma integral del Teatre Principal. Aquest equipament cultural disposarà d'un sostre màxim d'11.300 m<sup>2</sup>, un aforament màxim de 3.351 persones i disposarà de quatre espais els quals podran funcionar de forma conjunta o individual: centre d'art digital, espai d'exposicions, espai musical per a concerts i espai per a usos culturals i recreatius).

Es tracta d'un edifici catalogat, que comptarà amb accessos a peu des de les dues façanes principals, la Rambla i la placeta d'Anna Murià. Disposarà d'una planta soterrània, planta baixa i 5 plantes pis.

Es preveu que l'equipament compti amb una plantilla associada d'un 15-20 treballadors/es.

L'EAMG indica que el pla especial té en compte tant el Pla de Mobilitat de Ciutat Vella 2021-2024 com el projecte de reforma de les Rambles, aprovada pel ple de l'Ajuntament de Barcelona.

S'adjunta informació gràfica de les plantes del nou equipament.

## 3. Estimació de la demanda de mobilitat generada

L'estudi calcula la incidència de la nova mobilitat generada a partir de les ràtios que dicta el Decret 344/2006, de 19 de setembre, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada, donant com a resultat una mobilitat associada de **2.390 desplaçaments/dia**, i indica que el càlcul segons les dades de sostre que hi havia en la previsió anterior del pla especial (eren 11.950 m<sup>2</sup>) i aplicant la ràtio del Decret 344/2006.

Taula resum de la mobilitat generada (segons l'EAMG i segons el Decret 344/2006)

Usos	Àrea (m <sup>2</sup> )	Sostre edificable (m <sup>2</sup> )	Viatges generats (m <sup>2</sup> ) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
Equip. cultural	2.673,00	11.300,00	2.260	2.390
<b>TOTAL</b>	2.673,00	11.300,00	2.260	2.390

Des de l'equip de redacció del present informe **no s'accepta la previsió de mobilitat futura, especialment si es té en compte que l'aforament màxim previst és de 3.351 persones. Cal revisar la mobilitat generada tenint en compte aquest aspecte.**

Es considera que un cop en funcionament, **serà necessari que el Teatre Principal redacti el seu corresponent pla de desplaçaments d'empresa, donat que es tracta d'una instal·lació cultural amb un aforament superior a 2.000 persones** (també podrà generar de forma recurrent un nombre de viatges al dia superior a 5.000), i per tant, es tracta d'una implementació singular a efectes del Decret 344/2006.

L'EAMG aporta informació relativa a la distribució horària de la mobilitat, amb puntes entre les 17 i les 20 h. També mostra la distribució modal dels desplaçaments de l'EMEF de 2017, del Pla de Mobilitat de Ciutat Vella 2021-2024 i del PMU de la ciutat de Barcelona 2019-2024. Així mateix, es fa una caracterització molt detallada de la mobilitat en dia feiner i en cap de setmana a partir del Pla de Mobilitat de Ciutat Vella 2021-2024.

Repartiment modal proposat	A PEU - BICICLETA	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT
% quota modal	36,7%	50,4%	13,0%
Viatges / dia de màxima demanda	876	1.204	310

Des de l'equip de redacció del present informe s'accepta el repartiment modal proposat.

#### 4. Mobilitat en vehicle privat

Es fa una descripció de la xarxa viària bàsica de connexió externa, formada fonamentalment per la B-10, la Via Laietana, el passeig de Colom i l'avinguda del Paral·lel. També es descriu la xarxa viària de proximitat formada per l'av. de les Drassanes, el carrer de la Unió, el passeig de Colom i les Rambles. L'estudi descriu aquesta xarxa (incorporant arxiu fotogràfic) i mostra sobre plànol informació referent a la jerarquitització viària, sentits de circulació i itineraris d'accés i sortida al sector.

També mostra les intensitats de trànsit en dia feiner entorn de l'àmbit d'estudi (dades de 2020), indicant valors mitjans d'IMD, així com els valors mínims i màxims.

Amb relació a l'aparcament, es fa una descripció dels 6 aparcaments soterrats que donen una major cobertura a aquest equipament. També es fa una descripció de l'oferta d'aparcament en calçada, formada per aparcaments de motocicletes (concentrades a les Rambles, carrer Nou de la Rambla i el carrer Unió) i places de càrrega i descàrrega de mercaderies (a les Rambles i al Portal de Santa Madrona). Finalment, també aporta informació qualitativa referent a la demanda d'aparcament.

Des de l'equip de redacció del present informe s'accepta la informació aportada.

#### 5. Xarxa de transport públic

Entorn de l'àmbit es pot accedir en transport públic per mitjà d'una estació de metro (L3), tres línies de la xarxa de bus ortogonal (V13, D20 i H14), una línia de bus urbà (59), una línia de bus de barri (120) i tres línies d'autobusos nocturns (N0, N6 i N9). Es mostra sobre plànol, els punts d'accés a l'oferta de transport públic i la distància a la parada.

En el cas de l'oferta de metro es descriu els horaris de servei, freqüència, temps de recorregut i el termòmetre de la línia (L3). En el cas de l'oferta de bus es mostra els horaris de servei segons tipus de dia, la freqüència i les característiques dels punts de parada.

També s'aporta informació de les parades de taxi existents (hi ha dues parades a menys de 500 m).

També s'aporta informació qualitativa dels nivells de demanda actuals, no contrastada amb l'operador.

Des de l'equip de redacció del present informe s'accepta la informació aportada.

### **Recomanació 1.**

Es recomana d'aportar informació sobre la demanda actual del transport públic en aquest àmbit a partir de dades dels operadors.

## **6. Mobilitat a peu i en bicicleta**

Amb relació a la xarxa per a vianants, l'estudi descriu les condicions d'accessibilitat i característiques dels itineraris per a vianants de l'entorn. Excepte en el cas de les Rambles, es tracta de vials estrets, amb passos per a vianants, en alguns casos de plataforma única, pendent suau i amb bones condicions d'accessibilitat. En el cas de les Rambles, el projecte de reforma previst, preveu que la zona de la plaça del Teatre esdevingui una plataforma única que faciliti la permeabilitat en els barris Gòtic i Raval. L'EAMG mostra el plànol de la xarxa d'itineraris principals, les cotes altimètriques de l'àmbit, s'indiquen els carrers de plataforma única i també els passos per a vianants existents (tots ells accessibles).

Pel que fa a les bicicletes, s'indica els eixos pedalables de l'entorn, format pels carrers les Rambles, Ferran, de la Unió, Nou de la Rambla, Portal de Sta. Madrona, l'av. Paral·lel o el pg. de Colom. També es localitzen les estacions del sistema de bicicleta pública (7 estacions a menys de 500 m) i els punts d'ancoratge situats a la via pública.

L'estudi mostra informació gràfica i fotogràfica dels carrils bici de l'entorn, i l'oferta de punts d'aparcament per a bicicletes.

Des de l'equip de redacció del present informe s'accepta la informació aportada.

## **7. Incidència de la mobilitat generada**

L'estudi calcula la incidència de la nova mobilitat generada per la implantació del Teatre Principal sobre les xarxes de mobilitat existents a la zona.

Amb relació al vehicle privat, quantifica el nombre de nous desplaçaments en cotxe i moto, els quals en hora punta seran de com a màxim 23 desplaçaments (comptant entrades i sortides), per tant, resulten totalment assumibles per la vialitat de l'entorn. També indica que la prognosi a 10 anys vista i tenint en compte les previsions del PMU de Barcelona, apunta a una reducció de les intensitats de trànsit actuals.

Pel que fa al transport públic, s'indica que segons observació directa, les línies de transport públic que donen cobertura al sector es troben molt allunyades dels nivells de saturació. Aquesta oferta podrà absorbir els 157 desplaçaments d'entrada o sortida del bus o metro en hora punta previstos en la nova mobilitat generada.

Finalment, també s'indica que les condicions de l'entorn resulten del tot adequades per absorbir la nova mobilitat a peu i en bicicleta/VMP i més amb les actuacions de remodelació de la Rambla previstos. A més l'EAMG també especifica que serà responsabilitat de l'activitat del Teatre Principal, vetllar perquè les persones usuàries de l'equipament no obstaculitzin els carrils de circulació de la via i tampoc causin cap altre tipus de problema en l'entorn.

Des de l'equip redactor del present informe **es considera necessària una actualització de la incidència de la mobilitat generada, tenint en compte les condicions descrites a l'apartat 3 d'aquest informe.**

## 8. Estimació de la demanda d'aparcament

Pel que fa a la reserva de places d'aparcament a fora de la calçada, el Decret 344/2006 de regulació d'estudis d'avaluació de la mobilitat generada obliga a reservar places fora de la via pública destinades a aparcaments de bicicletes per a tots els usos, i per a turismes i motocicletes només en el cas dels usos residencials, d'estacions de ferrocarrils i d'autobusos interurbans.

L'edifici està catalogat i no disposarà d'aparcament de vehicles propi per a turismes o motocicletes.

En relació a l'aparcament per a bicicletes, l'estudi indica que només es preveu 10 consignes per a l'aparcament de patinets o bicicletes plegables.

**Taula resum del dimensionament de l'aparcament (entre parèntesi s'indica la previsió de l'EAMG)**

Usos	Àrea (m²)	Sostre edificable (m²)	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turisme	Total aparcaments motocicleta
Equip . cultural	2.673,00	11.300,00	168 (10)	0	0
<b>TOTAL</b>	2.673,00	11.300,00	<b>168 (10)</b>	<b>0 (0)</b>	<b>0 (0)</b>

Des de l'equip redactor del present informe no s'accepta la dotació d'aparcament de bicicletes prevista. **Es considera necessari disposar d'una dotació més ajustada a la dotació prevista al Decret 344/2006, bé sigui per mitjà d'aparcaments dins de l'edifici o fora d'ell.**

## 9. Distribució Urbana de Mercaderies

El Decret 344/2006 assenyala la necessitat de disposar d'una reserva de places de càrrega i descàrrega per a l'ús comercial i d'oficines.

Tenint en compte l'ús previst no li resulta d'aplicació aquest requeriment. No obstant això, l'EAMG sí que contempla:

- Que la distribució de mercaderies s'haurà d'adaptar a l'horari establert a Ciutat Vella segons normativa (9-12h).
- Es disposarà d'un muntacàrregues que donarà servei a totes les plantes de l'edifici.
- En les activitats del dia a dia, lligades per exemple a la restauració, s'utilitzaran els espais de C/D habilitats a les Rambles.

## 10. Mesures correctores

L'estudi no preveu cap proposta de millora de la xarxa de vehicle privat.

## Xarxa de transport públic

L'estudi proposa com a mesura, difondre l'oferta de transport públic.

## Xarxa de vianants i bicicletes

Les mesures previstes en relació a la mobilitat activa són:

- La planta baixa comptarà amb una superfície de 1.123 m<sup>2</sup>, que correspondrà a vestíbuls, recepció i passos. Aquest espai absorbirà l'entrada seqüenciada de la gent a l'edifici.
- A la planta sotterrani es preveu que hi hagi 10 consignes per guardar-hi bicicletes plegables i patinets.

Des de l'equip redactor del present informe **es considera necessari complementar les mesures proposades amb d'altres per fomentar l'accés en modes sostenibles per part dels visitants i persones treballadores** (per exemple establint reserves d'espais per a bicicletes en els aparcaments propers, integrar serveis de mobilitat sostenible en el preu de l'entrada...).

## 11. Mobilitat i gènere

L'estudi incorpora dades de caracterització de la mobilitat per gènere a partir de l'EMEF de 2017. En concret aporta dades quantitatives dels desplaçaments per gènere, motiu de desplaçament i mitjà de transport.

En el cas concret de les activitats en estudi, l'EAMG indica que no es preveu la necessitat d'endegar propostes per reduir la discriminació per qüestions de gènere.

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

### Recomanació 2.

Es recomana que el projecte de l'edifici contempli en la mesura del possible les indicacions del "Manual d'Urbanisme de la Vida Quotidiana. Urbanisme amb perspectiva de gènere" publicat per l'Ajuntament de Barcelona.

## 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 és el cas de Barcelona) han d'incorporar les dades necessàries per avaluar la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica.

L'estudi fa una estimació de la incidència de la mobilitat generada a partir de l'eina AMBIMOB-U i es preveu la generació d'1,26 M de vehicles·km en vehicle privat, que generaran 70 t de GEH, 0,3 t/NO<sub>x</sub> i 0,08 t de PM<sub>10</sub>.



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

### **Recomanació 3.**

Es recomana revisar l'avaluació de la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica un cop es revisin els valors de mobilitat generada.

### **13. Finançament de les càrregues derivades de la mobilitat generada**

L'Estudi inclou el finançament de les mesures proposades que tenen un cost previst de **8.000 €**.

### **14. Conclusions**

L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada pel *Pla Especial Urbanístic Integral i de Millora Urbana del Teatre Principal, situat a la Rambla 27-29 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 Decret 344/2006, per la qual cosa s'emet informe **favorable**. No obstant això, s'estableixen **condicions** 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:

- Cal revisar la mobilitat generada tenint en compte l'aforament màxim previst en l'equipament.
- Es considera que un cop en funcionament, serà necessari que el Teatre Principal redacti el seu corresponent pla de desplaçaments d'empresa, donat que es tracta d'una implementació singular a efectes del Decret 344/2006.
- Cal actualitzar l'apartat de la incidència de la mobilitat generada, tenint en compte les condicions descrites a l'apartat 3 d'aquest informe.
- Cal disposar d'una dotació d'aparcament per a bicicletes més ajustada a la dotació prevista al Decret 344/2006, bé sigui per mitjà d'aparcaments dins de l'edifici o fora d'ell.
- Cal complementar les mesures proposades en l'EAMG amb d'altres de complementàries adreçades a fomentar l'accés en modes sostenibles per part dels visitants i persones treballadores.

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, 21 de gener de 2022

Lluís Alegre Valls  
Director de l'Àrea de Mobilitat de l'ATM