

**Informe relatiu a l'Estudi d'avaluació de la mobilitat generada del Pla Especial Urbanístic d'Ordenació del subsol per a la implantació d'una central de producció de fred en l'àmbit del parc del Poblenou, comprès entre els carrers Carmen Amaya, Llacuna i Salvador Espriu al districte de Sant Martí, Barcelona**

**Municipi de Barcelona**

**Comarca del Barcelonès**

Iniciativa: Ajuntament de Barcelona

Redactor de l'EAMG: Cantallops Vicente

Arquitectes, SLP

---

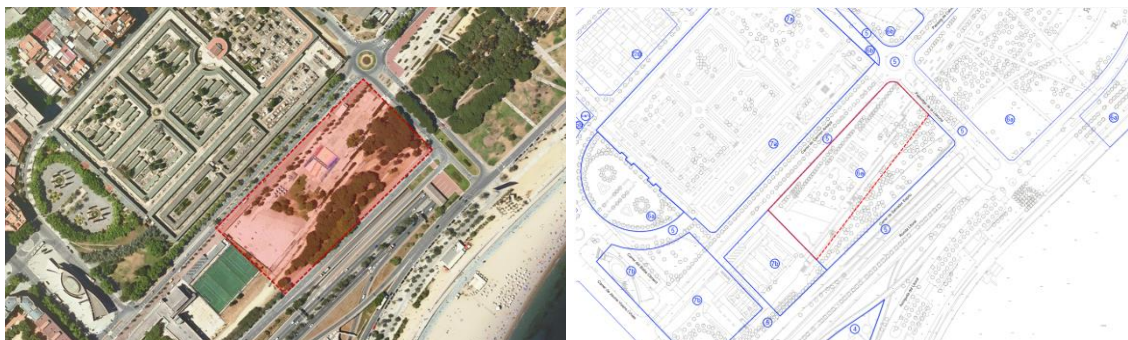
En compliment de l'article 18.3 de la Llei de la mobilitat i del Decret 344/2006 de regulació dels estudis de la mobilitat generada s'emet el següent informe relatiu a l'Estudi d'avaluació de la mobilitat generada del Pla Especial Urbanístic d'Ordenació del subsol per a la implantació d'una central de producció de fred en l'àmbit del parc del Poblenou, comprès entre els carrers Carmen Amaya, Llacuna i Salvador Espriu, al districte de Sant Martí (Barcelona).

## **1. Antecedents**

L'objecte del PEU és establir les regulacions que permetin la construcció i connexió de la nova central del Bogatell, considerada necessària per garantir el subministrament vinculat a la demanda fred i de les noves transformacions de l'àmbit del 22@ i de les demandes futures que es puguin donar fora d'aquest àmbit.

L'àmbit d'actuació del pla especial comprèn un total de 13.358,14 km<sup>2</sup>, corresponent a la part qualificada com a 6a (Parcs i jardins) actuals de caràcter local. L'espai està situat entre els carrers Llacuna, Carmen Amaya i Salvador Espriu.

La modificació implica la construcció i connexió d'una nova Central Bogatell dins de la xarxa de Districlima en el subsol, la qual no generarà nous requisits de mobilitat, ja que no suposa un canvi substancial en la quantitat de noves persones usuàries. La central generadora de fred tindrà una superfície de planta de 2.781,46 m<sup>2</sup>, amb un espai annex de 4.137,76 m<sup>2</sup> per a la futura construcció d'un dipòsit d'acumulació. La construcció disposarà d'un únic nivell soterrat, que incorpora uns elements sortints puntuals destinats a accés i sortides de ventilació.



## 2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'Estudi d'avaluació de la mobilitat generada pel *Pla Especial Urbanístic d'Ordenació del subsol per a la implantació d'una central de producció de fred en l'àmbit del parc del Poblenou, comprès entre els carrers Carmen Amaya, Llacuna i Salvador Espriu, al districte de Sant Martí (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.

## 3. Estimació de la demanda de mobilitat generada

L'estudi calcula la nova mobilitat generada amb una **justificació alternativa a les ràtios establertes per l'Annex 1 del Decret 344/2006**, de 19 de setembre, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada: xifra l'ocupació mitjana de personal de manteniment entre 5 i 10 persones, per les quals **estima** (en presència màxima, segons l'article 9 del Decret) **25 viatges/dia per al personal laboral i 2 desplaçaments/dia en camió petit**. Segons l'estudi, aquesta afluència de persones i vehicles menors de càrrega no altera el funcionament ordinari del parc ni de la mobilitat general de la zona.

Usos	Sostre edificable (m <sup>2</sup> )	Viatges generats (m <sup>2</sup> ) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
industrial	6.919,22	-	27
<b>TOTAL</b>	6.919,22	-	<b>27</b>

L'EAMG no fa una distribució modal d'aquests desplaçaments.

### Recomanació 1.

Es recomana incorporar la distribució modal del nombre de viatges generats. Tenint en compte la poca mobilitat que genera aquest PE, aquests requisit es considera una recomanació en lloc d'una condició com li correspondria.

## 4. Mobilitat en vehicle privat

L'EAMG no inclou una descripció de la xarxa viària de l'entorn de l'edifici ni les intensitats mitjanes diàries (IMD) d'aforaments propers. Tampoc incorpora el plànol de representació de la xarxa viària.

#### **Recomanació 2.**

Es recomana incorporar la descripció i el plànol de la xarxa viària, així com la demanda de trànsit (IMD) de les dades disponibles.

En relació amb l'aparcament, l'estudi tampoc indica el nombre de places disponibles en l'entorn proper, sigui en calçada o fora de calçada.

#### **Recomanació 3.**

Es recomana incorporar a l'anàlisi l'oferta i la demanda actual d'aparcament a l'àmbit d'estudi.

### **5. Xarxa de transport públic**

L'EAMG grafia els recorreguts i les parades de l'oferta de transport públic disponible en un radi de 300 m de l'àmbit d'estudi: les línies d'autobús 6, 59, H16, V23, V25 i V27. També cita la proximitat (d'uns 800 metres) de l'estació de metro de la Llacuna, de l'L4.

Tanmateix, l'estudi no aporta informació sobre l'horari, l'interval de pas, el nombre d'expedicions o la freqüència de les línies citades. També obvia l'oferta d'autobusos nocturns i del servei de taxi, i no fa cap anàlisi del grau d'accessibilitat de les parades.

#### **Recomanació 4.**

Es recomana incorporar informació sobre les línies d'autobús que presten servei entorn de l'àmbit d'estudi (freqüència, horari, nombre d'expedicions) així com completar l'oferta de transport públic amb els serveis de bus nocturn i taxi, i el grau d'accessibilitat de les parades de l'entorn. Tenint en compte la poca mobilitat que genera aquest PE, aquests requisit es considera una recomanació en lloc d'una condició com li correspondria.

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

L'EAMG no analitza els itineraris a peu ni si aquests es troben adaptats segons l'ordre TMA/851/2021, de 23 de juliol.

Pel que fa a la mobilitat en bicicleta i VMP, l'estudi grafia les parades del servei de Bicing de l'entorn de la zona de desenvolupament, però obvia l'oferta de carrils bicicleta o el nombre d'aparcaments disponibles.

#### **Recomanació 5.**

Es recomana incorporar informació sobre els itineraris a peu i la seva adequació al que estableix l'Ordre TMA/851/2021, de 23 de juliol.

#### **Recomanació 6.**

Es recomana afegir l'oferta de la xarxa pedalable de l'entorn i, si escau, el nombre i la localització d'aparcaments per a bicicletes disponible.

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

Com ja s'ha comentat, l'estudi calcula la incidència de la nova mobilitat generada amb una **justificació alternativa a les ràtios establertes per l'Annex 1 del Decret 344/2006**, de 19 de setembre. En aquest sentit, estima que el desenvolupament

generarà **25 viatges/dia per al personal laboral i 2 desplaçaments/dia en camió petit**, sense assignar-hi una quota modal.

Amb aquestes dades, l'EAMG conclou que la nova mobilitat no alterarà el funcionament ordinari del parc ni la mobilitat general de la zona, ja sigui a la xarxa viària o a la de vianants i transport públic.

Des de l'equip redactor del present informe accepta la informació facilitada, tenint en compte la mínima mobilitat que generarà el PE.

## **8. Estimació de la demanda d'aparcament**

El nou desenvolupament preveu un aparcament en calçada a l'actual cordó d'aparcament del carrer Carmen Amaya, amb espai per a dues places d'ús propi del personal i/o visites.

Pel que fa a l'aparcament de bicicletes, l'estudi assenyala que el parc del Poblenou està àmpliament dotat d'estacionaments per a aquest tipus de vehicle i que podrà satisfer sobradament les necessitats requerides pels usuaris de la central.

Des de l'equip redactor del present informe es **considera necessari habilitar punts d'aparcament per a bicicletes segurs i adaptats per a les persones treballadores de la central de producció de fred**.

## **9. Distribució Urbana de Mercaderies**

L'EAMG preveu una plaça per a càrrega i descàrrega, puntual d'una camioneta de grans dimensions, en el cordó d'aparcament del carrer Carmen Amaya. L'espai també comptarà amb un gual reservat que donarà accés vehicular a la central.

### **Recomanació 7.**

Es recomana preveure un espai ubicat a l'interior de l'edifici que faciliti les operacions de càrrega i descàrrega de mercaderies i alhora no generi afectacions a la mobilitat de la zona.

## **10. Mesures correctores**

L'estudi indica que les xarxes de mobilitat estan degudament adaptades per absorbir la nova mobilitat, ja que aquesta té un impacte molt petit sobre la zona.

## **11. Mobilitat i gènere**

L'estudi no incorpora dades referents a la mobilitat i gènere.

Segons l'article 10 del decret 344/2006 referent als indicadors de gènere es determina que *"per elaborar els estudis d'avaluació de la mobilitat generada s'han d'utilitzar indicadors de gènere quantitatius i qualitius, que permetin l'estudi de la mobilitat de les dones i del seu accés al vehicle privat, a peu, en bicicleta i transport públic"*.

Per tant, des de l'equip redactor **es considera necessari incorporar una anàlisi de gènere en termes de mobilitat**.

## 12. Avaluació de la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica

La disposició addicional quarta del Decret 344/2006 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'EAMG no inclou el càlcul dels nivells d'emissions de la mobilitat generada.

### **Recomanació 8.**

Es recomana incorporar l'avaluació de la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica. Tenint en compte la poca mobilitat que genera aquest PE, aquest requisit es considera una recomanació en lloc d'una condició com li correspondria.

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

L'estudi no quantifica el finançament dels diferents costos generats per l'increment de la nova mobilitat.

**Cal quantificar tots els costos derivats de la mobilitat generada de les propostes, com ara la senyalització i reserva de les places d'aparcament.**

## 14. Conclusions

L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del *Pla Especial Urbanístic d'Ordenació del subsol per a la implantació d'una central de producció de fred en l'àmbit del parc del Poblenou, comprès entre els carrers Carmen Amaya, Llacuna i Salvador Espriu, al districte de Sant Martí (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** pel que fa 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 abans de la redacció dels projectes constructius o en les mesures de gestió que correspongui:

- Cal habilitar punts d'aparcament per a bicicletes segurs i adaptats per a les persones treballadores de la central de producció de fred.
- Cal incorporar una anàlisi de gènere en termes de mobilitat.
- Cal quantificar tots els costos derivats de la mobilitat generada de les propostes.

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.

Vistiplau

Xavier Sanyer Matías  
Cap del Servei de Mobilitat

Lluís Alegre Valls  
Director de l'Àrea de  
Mobilitat