

Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada vinculat al projecte d'ampliació de la seu central d'Urbaser a Barcelona

Municipi de Barcelona
Comarca del Barcelonès

Promotor: Urbaser
Redactor de l'EAMG: Anthesis Lavola

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 vinculat al projecte d'ampliació de la seu central d'Urbaser a Barcelona.

1. Antecedents

L'any 2021, Urbaser va resultar adjudicatària del contracte de serveis de neteja viària i recollida de residus de la zona est de Barcelona. El servei donarà feina a 1.036 persones treballadores i estarà dotat d'una flota composta per 417 vehicles. L'àmbit d'estudi hi treballaran 592 persones (actualment n'hi ha 547) i 353 vehicles (actualment n'hi ha 205), mentre que la resta es distribueix entre les diferents seus repartides en els diferents àmbits objecte de la contracta.

Per portar a terme aquesta nova contracta Urbaser ha de fer canvis en les instal·lacions actuals (ubicades al carrer Fra Juníper Serra, 59-75) sense incrementar la superfície de sostre i ampliar amb una parcel·la contigua que s'ubicarà al carrer de Santander, 87.

Tenint en compte que es tracta d'un centre de treball amb més de 500 persones treballadores, el projecte d'aquestes noves instal·lacions ha d'anar acompanyat del corresponent estudi d'avaluació de la mobilitat generada, tal com dicta el Decret 344/2006, de 19 de setembre, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada:

L'àmbit d'estudi afecta dues parcel·les contingues:

- El solar no edificat situat al carrer Santander número 87, a la cantonada dels carrers de Fra Juníper Serra i de Santander, del districte de Sant Andreu i el barri el Bon Pastor de Barcelona.
- L'actual parc central d'Urbaser ubicat al carrer de Fra Juníper Serra, 75, sent el centre de treball d'Urbaser que, en l'actualitat, aglutina una major plantilla.



2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada vinculat al projecte d'ampliació de la seu central d'Urbaser a 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.

L'estudi correspon al projecte d'ampliació de la seu central d'Urbaser, una Implantació Singular, ja que és un centre de treball on treballen més de 500 persones, i, per tant, la seva ampliació suposa l'avaluació de la mobilitat futura del sector que tindrà implicacions.

La reforma de la seu central, que actualment té 19.009,08 m² de superfície construïda, consisteix en la reforma de 3.228 m², l'enderrocament de 9.094,45 m² i la construcció de 7.833 m², cosa que fa que a 6.503,63 m² no es porti a terme cap mena d'actuació i, es redueixi la superfície construïda en 1.261,45 m² (tenint en compte que s'enderroquen 9.094,45 m² i només es construeixen 7.833 m²).

Respecte a l'ampliació, que es farà per a tal de donar resposta al nou plec de contractació, aquesta es durà a terme en el solar adjacent a la seu actual. Es tracta d'un solar que fa cantonada entre el carrer de Fra Juníper Serra i el de Santander i tindrà l'accés pel carrer Santander número 87. En aquest solar, es construirà un edifici de planta baixa, primera i coberta accessible de 5.838 m².

3. Estimació de la demanda de mobilitat generada

El càlcul de la mobilitat generada es realitza a partir de les dades actuals de la plantilla i la mobilitat que genera aquesta, contingudes al PDE d'Urbaser.

El càlcul de la mobilitat es basa en el nombre total de treballadors i el nombre de vehicles de servei de que disposa l'empresa.

- Situació actual: 547 persones treballadores i 205 vehicles.
- Situació futura: 592 persones treballadores i 353 vehicles.

S'observa que en el Pla de Desplaçaments d'Empresa utilitzat com a base dels càlculs de la mobilitat actual el nombre de vehicles de l'Urbaser és de 272. Caldrà justificar la diferència entre el nombre de vehicles actuals referenciats a l'EAMG (205) i el nombre de vehicles actuals segons el PDE (272).

Per al càlcul de la mobilitat generada es procedeix separatament entre els desplaçaments fets en *itinere* pels treballadors del centre i els desplaçaments en missió generats per l'activitat de l'empresa.

Pels desplaçaments en itinere s'aplica una ràtio de dos desplaçaments per treballador, fet que comporta un augment de 90 viatges/dia respecte la situació actual, arribant a un total de 1.184 viatges/dia.

Taula 4 Desplaçaments diaris d'accés al centre de treball per torns de treball

	TOTAL DE LA PLANTILLA	PER TORNS DE TREBALL			
		MATÍ	TARDA	NIT	PARTIT
NOMBRE TOTAL DE VIATGES GENERATS (Seu Central + Santander)	1.184 viatges/dia	628	188	332	36
VARIACIÓ RESPECTE A LA SITUACIÓ ACTUAL (en viatges/dia)	+90 viatges/dia	-84	+34	+136	+4

Origen: elaboració pròpia

Pels desplaçaments en missió s'aplica una ràtio de quatre desplaçaments per cada vehicle del que disposa l'empresa. L'increment respecte la situació actual és de 592 viatges/dia arribant a un total de 1.412 viatges/dia.

Taula 5 Nre. de viatges en missió segons el personal assignat als torns de treball

	NRE. DE VIATGES		
	MATÍ	TARDA	NIT
MOBILITAT EN MISSIÓ ACTUAL	549	118	152
MOBILITAT EN MISSIÓ FUTURA	772	233	408
VARIACIÓ RESPECTE A LA SITUACIÓ ACTUAL (en viatges/dia)	+222	+115	+255

Origen: elaboració pròpia

Des del present informe s'accepten les ràtios aplicades per considerar-se degudament justificades.

El repartiment modal dels desplaçaments *in itinere* es fa a partir de la distribució modal objectiu recollida al PDE de l'empresa, que considera que a partir de la introducció de les mesures proposades s'aconseguirà una reducció del l'ús del vehicle privat en favor de la mobilitat activa i el transport públic. Per la seva banda, els desplaçaments en missió són tots en vehicle privat degut a la naturalesa de l'activitat de l'empresa.

Taula 7 Mobilitat generada per mode de transport amb mobilitat in itinere i in missió

	Total despl./dia	No Motoritzada	Vehicle Privat	Transport Públic
Mobilitat casa - treball futura amb rep. modal futur PDE	1.184	137	648	399
Mobilitat en missió futura	1.412	0	1.412	0
TOTAL mobilitat futura	2.596	137	2.060	399
TOTAL nova mobilitat futura	682	+36	+577	+69

Origen: elaboració pròpia

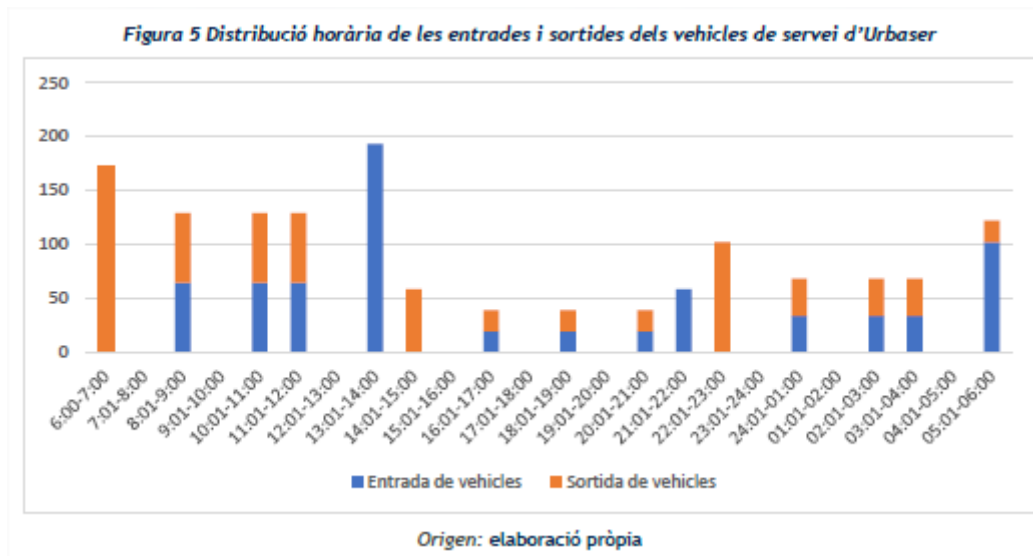
Per al càlcul del nombre de vehicles, l'estudi aplica un factor d'ocupació de 1,65. No s'especifica si es tracta del valor objectiu del factor d'ocupació recollit al PDE de l'empresa.

Recomanació 1

El factor d'ocupació del vehicle privat no té rellevància en el càlcul de l'increment de mobilitat en vehicle privat del present EAMG, ja que per una banda la mobilitat en itinere es preveu que disminueix degut al futur repartiment modal, i per altra banda la mobilitat en missió (que és la que augmenta en major volum) es calcula directament a partir del nombre de vehicles de la flota d'Urbaser. No obstant, sí que es considera que es tracta d'un valor molt elevat allunyat de la realitat, i es recomana refer el càlcul del nombre de vehicles futur a partir del factor d'ocupació actual 1,51.

L'estudi aporta dades sobre la distribució horària dels desplaçaments, diferenciant entre els desplaçaments *in itinere* i els desplaçaments en missió. En el cas dels primers la principal hora d'accés es dona entre les 6:00 i les 7:00 h del matí i la principal hora de sortida és entre les 13:40 i les 14:00 h de la tarda.

La mobilitat en missió associada als vehicles de recollida de residus i neteja registra un comportament semblant al dels desplaçaments *in itinere*.



No obstant, per al càlcul de la distribució horària de la mobilitat futura l'estudi considera el canvi d'horaris que suposarà l'ampliació del contracte, incrementant la mobilitat en hores vall com la tarda o la nit.

Taula 3 Plantilla actual i prevista segons torn de treball

	PLANTILLA	TORNS DE TREBALL			
		MATÍ	TARDA	NIT	PARTIT
SITUACIÓ ACTUAL	547	65%	14%	18%	3%
(Seu Central)	treballadors/es	356	77	98	16
CONTRACTE DE NETEJA NOU	592	53%	16%	28%	3%
(Seu Central + Santander)	treballadors/es	314	94	166	18

Origen: elaboració pròpia

A partir del PDE l'estudi considera els àmbits geogràfics vinculats al lloc de residència dels treballadors de l'empresa:

- 54% provinent de Barcelona
- 33% provinent de la resta de municipis de l'àrea metropolitana de Barcelona
- 13% d'altres municipis.

Es consideren una mitjana de 13km pels desplaçaments *in itinere*.

De la mateixa manera, els homes representen el 74% dels desplaçaments mentre que les dones equivalen al 26% restant.

4. Mobilitat a peu

En relació a l'anàlisi de les infraestructures per a la mobilitat a peu, l'EAMG fa referències a l'Ordre VIV/561/2010, d'1 de febrer, pel qual es desenvolupa el document tècnic de

condicions bàsiques d'accessibilitat i no discriminació per a l'accés i utilització dels espais públics urbanitzats. Aquesta normativa es troba derogada i ha estat substituïda per:

- Ordre TMA/851/2021, de 23 de juliol, per la qual es desenvolupa el document tècnic de condicions bàsiques d'accessibilitat i no discriminació per a l'accés i utilització dels espais públics urbanitzats.

En aquest sentit **caldrà que l'estudi actualitzi les referències a la normativa vigent, i en espacial revisi el contingut pel que fa a les dimensions mínimes que ha de tenir una vorera per a ser accessible**, que ha de ser com a mínim de 1,8 m d'amplada lliure d'obstacles (s'elimina la referència als 1,50 m d'amplada mínima).

L'estudi descriu les condicions dels itineraris principals per a vianants en base a la connexió del local de l'empresa amb les principals parades de transport públic que hi ha dins l'àmbit d'estudi. S'indica que en general l'àmbit compta amb unes condicions força bones d'accessibilitat i unes voreres amb una amplada lliure superior als 1,80 metres.

La principal problemàtica relacionada amb la mobilitat a peu es localitza al carrer Balmes de Sant Adrià de Besòs. Aquest carrer és un vial completament industrial, de doble sentit de circulació amb vehicles estacionats als dos costats. Les voreres tenen una amplada de 3 m, tot i que els vehicles estacionats a la calçada ocupen una part de vorera reduint considerablement l'amplada de pas (fins a gairebé mig metre), així com motocicletes sobre les voreres. Especialment el terme de Sant Adrià de Besòs, les voreres es troben en males condicions de conservació i, en molts punts, els vehicles de gran tonatge, quan realitzen les operacions de càrrega i descàrrega, ocupen part de la vorera.

L'estudi posa de manifest que s'està iniciant el projecte de reforma del pont del carrer de Santander, el qual connecta el barri del Bon Pastor amb el barri de la Verneda i la Pau. Aquestes obres consisteixen amb millorar la connexió per a vianants i bicicletes entre aquests dos barris.

L'estudi disposa d'un plànol amb la proposta de xarxes d'itineraris principals de vianants donant compliment a l'article 12.b del Decret 344/2006.

5. Mobilitat en bicicleta

L'estudi descriu l'estat de la xarxa ciclable actual posant de manifest que hi ha una manca d'infraestructura específica per a la bicicleta que penalitza l'accés amb aquest mode de transport.

L'estudi destaca la hi ha la previsió de construir un carril bici al carrer Santander, que juntament amb el carril projectat en el pont d'aquest vial (que uneix el barri del Bon Pastor amb el de la Verneda i la Pau), permetrà la connexió de diversos carrils bici longitudinals.

En relació a la xarxa d'aparcaments, l'estudi destaca que no hi ha punts d'ancoratge a la via pública a menys de 250 del centre de treball. No obstant, hi ha un estacionament per a bicicletes dins les instal·lacions actuals del Parc Central d'Urbaser, situades al carrer Fra Juníper Serra amb capacitat per 12 bicicletes i ocupació elevada.

L'estudi disposa d'un plànol amb la proposta de xarxes d'itineraris principals de bicicletes donant compliment a l'article 12.d del Decret 344/2006.

6. Xarxa de transport públic

Segons l'estudi, l'àmbit disposa d'una àmplia i variada oferta de transport públic ubicada a les proximitats.

En concret, pel que fa al servei de bus, s'identifiquen les línies urbanes 60, B21, B24, V33 i la línia nocturna N8.

Es detalla la freqüència de pas i els horaris en dia laborable, dissabtes i en festiu de les línies esmentades i l'itinerari general d'origen i destinació de la línia. També es detalla la demanda de les línies a partir de les dades dels operadors de l'any 2021.

L'estudi conclou que l'oferta d'autobús propera a l'àmbit és bona, amb una variada oferta de línies i una freqüència adequada que afavoreixen la mobilitat en transport públic en les diferents franges de tots els dies de la setmana

En relació a les parades, l'EAMG indica de forma generalista que presenten un estat bo, si bé algunes no disposen de marquesina. Es mostra gràficament la localització de les parades però no s'identifica individualment cada parada fent-ne una descripció concreta per cadascuna.

Sobre el transport ferroviari, l'estudi indica que l'oferta de metro més propera a l'àmbit d'estudi està formada per dues estacions (Bon Pastor i La Verneda), les dues situades a menys de 500 m de la zona d'estudi.

Per a les dues línies de metro que discorren dins l'àmbit d'estudi l'EAMG descriu la freqüència de pas i l'horari de servei en dies feiners, els divendres i vigílies de festius i els cap de setmana. Es destaca que l'accés a les dues parades garanteix les condicions mínimes d'accessibilitat.

Finalment l'informe també esmenta la línies de Rodalies més properes a l'àmbit d'estudi (R2, R2 Nord i R11) si bé aquestes es torben a 20 minuts a peu de la seu d'Urbaser.

L'estudi fa referència al servei de taxi, indicant que les parades més properes es troben a 1km de distància de l'àmbit d'estudi.

Des del present informe es conclou que l'àmbit compleix amb l'article 16 del Decret, disposant de parades de transport públic situades de manera que la distància màxima d'actuació mesurada sobre la xarxa de vianants és inferior a 750 metres.

L'estudi disposa d'un plànol amb la proposta de xarxes d'itineraris per a estacions de transport públic donant compliment a l'article 12.c del Decret 344/2006.

7. Mobilitat en vehicle privat

L'estudi senyala que l'àmbit s'emplaça en una zona amb vies d'accés interurbanes (B-10, C-31 i la C-33) i descriu els principals itineraris urbans d'accés a través del carrer Balmes, la Ronda Litoral i el carrer de Santander.

L'estudi no presenta la jerarquització viària de l'entorn.

En relació a la demanda, l'EAMG recull les dades de la xarxa a partir del Pla de Mobilitat Urbana de Barcelona del 2024 i de l'informe de mobilitat de la Modificació del Pla General Metropolità en l'àmbit del sector Prim (aprovat definitivament a febrer del 2022), els quals aporten dades del trànsit entre els anys 2018 i 2019, així com del Pla de mobilitat sostenible als polígons industrials del Bon Pastor i Torrent de l'Estadella i al centre comercial de la Maquinista (2013-2018). S'utilitzen aquestes dades com a base per a determinar la demanda de la xarxa.

L'estudi indica que la implementació d'un centre de distribució de compres en línia ubicat al carrer Santander, pot haver fet incrementar els valors d'intensitats de trànsit utilitzades de referència, si bé no es quantifica aquest augment numèricament.

La intensitat de trànsit del carrer Santander, a les proximitats de l'àmbit d'estudi, presenta uns 17.000 vehicles/dia en els dos sentits de la marxa, sent més elevat en sentit la Verneda que no pas en sentit el Bon Pastor.

L'estudi aporta informació gràfica sobre l'aranya de trànsit de l'àmbit d'estudi, n'indica els nivells de servei en els punts més propers a l'edifici d'Urbaser i aporta un plànol sobre els itineraris previstos de sortida dels vehicles de servei un cop s'hagi efectuat la nova implantació singular.

L'estudi disposa d'un plànol amb la proposta de xarxa bàsica d'itineraris principals de vehicles donant compliment a l'article 12.e del Decret 344/2006.

8. Aparcament

L'estudi descriu qualitativament l'oferta actual de l'àmbit, indicant que són principalment places no regulades.

L'EAMG no realitza una quantificació de les places d'aparcament fora de la via pública.

L'estudi aporta fotografies de totes les casuístiques més habituals de l'aparcament en l'àmbit. Es destaca els alts nivells d'ocupació diària, que fan que en alguns casos hi hagi vehicles mal estacionats en passos de vianants i voreres o bé en doble fila.

L'estudi indica que l'Ajuntament de Barcelona preveu la regulació de totes les places de l'entorn de la zona industrial.

Finalment, l'EAMG inclou quina és l'oferta de punts de recàrrega per a vehicles elèctrics dins les instal·lacions de l'empresa Urbaser. Hi ha 40 punts de recàrrega, dels quals 38 són per a vehicles de serveis (neteja viària i recollida de residus) i 2 per a turismes. D'aquests 40 punts, 35 són fixes i 5 mòbils.

9. Incidència de la mobilitat generada

L'estudi analitza el grau d'afectació sobre les xarxes d'accés a l'àmbit d'estudi per la mobilitat generada per garantir el manteniment d'un entorn de qualitat ambiental, la seguretat i comoditat dels desplaçaments de mobilitat activa, un nivell suficient d'accessibilitat al transport públic, la connectivitat a la xarxa viària bàsica i la capacitat i condicions de fluïdesa de circulació en les vies:

- **Mobilitat en a peu:** Segons el repartiment modal de l'EAMG es produiran 36 nous desplaçaments diaris en modes no motoritzats. L'estudi considera que en el cas més desfavorable, en què tots aquests desplaçaments es realitzessin a peu, s'obtindria un flux màxim de vianants que la xarxa actual podria absorbir. Addicionalment l'estudi recorda que ja s'està iniciant el projecte de reforma del pont del carrer Santander, el qual connecta el barri del Bon Pastor amb el barri de la Verneda i la Pau i que han de millorar la connexió per a vianants i bicicletes en aquests dos barris.
- **Mobilitat en bicicleta:** a partir de dades de l'Ajuntament de Barcelona s'indica que la intensitat a la xarxa ciclable de la zona és molt baixa i que la nova mobilitat amb bicicleta o VMP podrà ser fàcilment absorbida per la xarxa viària actual. Es recorda en aquets cas també la construcció del carril bici del pont del carrer Santander i el mateix carrer, que contribuirà a absorbir millor la nova demanda.
- **Mobilitat en transport públic:** l'estudi preveu un augment de 69 desplaçaments diaris ens transport públic, dels quals es considera que 50 utilitzaran el metro i els 19 restants l'autobús. En ambdós casos es conclou que l'increment és molt petit i l'oferta actual serà capaç d'absorbir els nous desplaçaments.
- **Mobilitat en vehicle privat motoritzat:** s'estima que el desenvolupament de l'àmbit d'estudi suposarà una mobilitat total en vehicle privat de 2.060 desplaçaments/dia. En relació a la mobilitat *in itinere* es realitzaran 648 desplaçaments/dia que suposen una reducció de 15 vehicles/dia respecte la situació actual (per l'aplicació de les mesures del PDE i l'EAMG que afavoreixen els modes sostenibles en detriment del vehicle privat). La resta de desplaçaments generats en vehicle privat seran els desplaçaments en missió, que equivalen a un total de 1.412 desplaçaments/dia, 592 més que a la situació actual. D'aquests, 222 seran en el torn de matí, 115 al torn de tarda i 255 al torn de nit. L'augment més fort és a la nit, quan el volum de trànsit de la zona presenta volums baixos i la tornada dels vehicles de servei es produeix entre les 5:00 i les 6:00 del matí, tot esquivant les hores més punta de les vies. Pel que fa a l'augment de vehicles produïts durant el torn del matí i de la tarda, aquest és molt baix i, per tant, tot i el trànsit de l'hora punta del matí i del migdia, al trobar-se just a l'inici de les hores amb més trànsit i tenint en compte el baix nombre de vehicles, es considera que no suposarà un problema per l'estat de la xarxa viària actual. A l'hora de la sortida del torn de la tarda ja és l'hora vall del vespres i, per tant, no suposa cap problema i els vehicles podran ser absorbits sense dificultats.

L'estudi realitza una previsió qualitativa de repartiment de la mobilitat pels principals vials d'entrada i sortida.

10. 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.

- En relació als aparcaments per a bicicletes, el Decret 344/2006, de 19 de setembre, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada de Catalunya, especifica que cal preveure unes ràtios mínimes d'aparcament per a bicicletes fora de la via pública. Segons aquest Decret, caldria preveure una reserva d'1 plaça per cada 100 m² de sostre per als usos industrials. Així doncs, l'estudi preveu la creació de 58 places d'estacionament que s'hauran de situar a l'edifici del carrer Santander.
- En relació als aparcaments per turismes i motocicletes en el Decret 344/2006 no preveu reserves mínimes per als usos previstos en el projecte d'ampliació de la seu central d'Urbaser. No obstant, l'EAMG indica que des de l'Ajuntament de Barcelona s'ha sol·licitat que es dugui a terme una reserva de places d'aparcament per a usuaris a l'interior del centre de treball. Aquesta reserva, s'ha de realitzar segons l'article 298 de la Previsió d'Aparcament en Edificis, el qual estipula que cal preveure la reserva d'1 plaça d'aparcament per cada 200 m² de superfície edificable. Per això, Urbaser preveu la reserva de 23 places d'aparcament per a l'edifici del carrer Santander i 57, addicionals a les actuals, per a l'edifici de la seu central. En aquestes places, es preveu la instal·lació de punts de recàrrega per a vehicles elèctrics.

11. Distribució Urbana de Mercaderies

L'estudi no indica si a l'àmbit d'estudi hi ha zones habilitades per a la càrrega i descàrrega. En relació a les zones de càrrega i descàrrega el Decret 344/2006 no preveu reserves mínimes per als usos previstos en el projecte d'ampliació de la seu central d'Urbaser.

Recomanació 2

Es recomana incloure a la memòria de l'estudi una descripció de la xarxa actual de distribució urbana de mercaderies dins l'àmbit d'estudi.

12. Mesures correctores

L'estudi contempla les següents mesures correctores o vinculades al desenvolupament del planejament, algunes de les quals ja són presents al Pla de Desplaçaments d'Empresa d'Urbaser.

Xarxa de vianants

- Reforç en la senyalització d'accés als edificis. senyalització de reforç dels accessos a les parcel·les dels centres de treball, tant a la del carrer Santander

87 (edifici nou on ja existeix l'accés), com en la del carrer de Fra Juníper Serra 75 (edifici actual). En els dos casos, es proposa la senyalització horitzontal, sobre la vorera, d'un pas de vianants, així com de la sortida de vehicles.

Recomanació 3

Es recomana implantar mesures que evitin l'aparcament de vehicles a sobre la vorera en tots els punts que es detectin incompliments.

Xarxa de bicicletes

Les propostes per la xarxa d'itineraris per a la bicicleta descrites a l'EAMG són les següents:

- Reserva d'estacionament per a bicicletes segons el Decret 344/2006. Segons aquest Decret, caldria preveure una reserva d'1 plaça per cada 100 m2 de sostre per als usos industrials, que equivaldria a 58 places d'aparcament per a bicicletes en l'edifici del carrer Santander.
- Desenvolupament del carril bici al carrer Santander. Hi ha la previsió de construir un carril bici al carrer Santander, que juntament amb el carril projectat en el pont d'aquest vial, connectaran el sector amb diversos carrils bici longitudinals. L'EAMG proposa que un cop es dugui a terme la construcció del carril bici del carrer Santander, el sector d'estudi haurà de fer-se càrrec del cost de construcció del tram del carril que passi per davant de l'àmbit d'estudi, tractant-se d'un total d'uns 40 metres lineals, amb un cost aproximat de 6.000€.

Xarxa de transport públic

L'estudi es fa seves les propostes recollides al PDE de l'empresa. Apart d'aquestes, i considerant les condicions d'oferta actual de transport públic a l'àmbit d'estudi i la demanda prevista, l'EAMG no fa cap proposta més en relació a la xarxa de transport públic.

Xarxa bàsica per a vehicles

Amb relació a la xarxa viària, en el PDE d'Urbaser, es proposaven un seguit de mesures encaminades en la promoció de l'ús del cotxe compartit entre la plantilla, tot atorgant beneficis com garantir l'aparcament proper al lloc de treball per als usuaris del cotxe compartit.

A banda de les propostes del PDE, l'EAMG no fa cap proposta amb relació a la xarxa viària.

Aparcament

- Reserva de places d'aparcament per a vehicles a dins de les instal·lacions. Urbaser preveu la reserva de 23 places d'aparcament per a l'edifici del carrer Santander i 57 per a l'edifici de la seu central.

- Punts de recàrrega per a vehicles elèctrics. Urbaser preveu la reserva, tant per a vehicles de flota pròpia com per a usuaris de 163 punts de recàrrega pel centre del carrer Santander (48 a la planta baixa, 54 a la primera planta i 61 a la segona planta) i de 102 punts de recàrrega, a més dels actuals, a la seu central.

Altres actuacions organitzatives o de gestió

- Revisió i implementació del Pla de Desplaçaments d'Empresa (PDE). Urbaser, va elaborar un PDE, de forma conjunta tots els centres de treball l'any 2019. L'estudi proposa que un cop s'hagi sigut operatiu el centre de treball del carrer Santander, es dugui a terme una actualització del PDE pels centres de treball de la seu central i s'incorpori el centre del carrer Santander.

13. Mobilitat i gènere

L'EAMG analitza dades de l'Enquesta de Mobilitat en dia Feiner (EMEF) 2020. Conclou que les dones tendeixen a utilitzar més els modes de transport públic i no motoritzat. S'incorporen dades del repartiment modal i de l'autocontenció municipal segregades per gènere.

Des de present estudi accepta la informació aportada i es considera que es dona compliment a l'article 10 del Decret 344/2006, pel qual els estudis d'avaluació de la mobilitat generada s'han d'utilitzar indicadors de gènere quantitatius i qualitatius, que permetin l'estudi de la mobilitat de les dones i del seu accés al vehicle privat, a peu, en bicicleta i transport públic.

14. 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 han d'incorporar les dades necessàries per avaluar la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica.

En el cas dels desplaçaments *in itinere*, es preveu una reducció del nombre de viatges en vehicles privat (15 desplaçaments menys). Per aquest motiu l'estudi realitza el càlcul de la contaminació atmosfèrica en base als desplaçament en missió, que són els que augmenten.

L'EAMG ha realitzat la caracterització de les emissions en base al nombre de vehicles futur de la flota d'Urbaser, establint hipòtesis de que realitzen 75km/dia de mitjana i que operen 220 dies a l'any.

El repartiment de la flota entre la situació actual i la futura és el següent:

	Vehicles	Combustible
Flota actual	205 (44% pesants i 56% lleugers)	Lleugers: 21% elèctrica i 79% combustible Pesants: 5% elèctrica i 95% combustible
Flota futura	353 (44% pesants i 56% lleugers)	Lleugers: 81% elèctrica i 19% combustible Pesants: 34% elèctrica i 66% combustible

Les emissions atmosfèriques s'han estimat a partir dels factors extrets del COPERT, indicant que es generaran les següents emissions de contaminants:

- Les emissions de CO2 vinculades a la mobilitat en missió passarà de 1.875 tones a 1.059.
- Les emissions de NOX vinculades a la mobilitat en missió passarà d'1,39 tones a 0,90.
- Les emissions de PM10 vinculades a la mobilitat en missió passarà de 0,54 tones a 0,65.

Per l'obtenció de les emissions anuals, l'EAMG aplica un factor de 220 per tal d'obtenir la mobilitat anual, equivalent als dies feiners de l'any. Donada la casuística de l'activitat d'Urbaser es considera necessari justificar millor la hipòtesi del factor anual. La gestió de residus no segueix un patró de treball establert en els dies feiners sinó que cada tipus de residu és recollit amb una freqüència diferent, segons les necessitats, i la freqüència de treball és independent del tipus de dia de la setmana (laborables o festiu).

15. Finançament de les càrregues derivades de la mobilitat generada

L'article 13 del Decret 344/2006 determina que els EAMG han d'incorporar una *"proposta de finançament dels diferents costos generats per l'increment de mobilitat degut a la nova actuació, que incorpori l'establert a l'article 19"*.

L'estudi incorpora una valoració econòmica de les propostes però des del present informe es recorda que és necessari que l'estudi determini 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.

16. Conclusions

L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada vinculat al projecte d'ampliació de la seu central d'Urbaser a Barcelona conté bona part dels elements necessaris per aconseguir una mobilitat sostenible, d'acord amb els principis de la Llei de la Mobilitat, 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 en la redacció del projecte constructiu o en les mesures de gestió que corresponguin:

- L'estudi ha d'actualitzar les referències a la normativa vigent (Ordre TMA/851/2021, de 23 de juliol).

- Cal que l'estudi presenti detalladament totes les hipòtesis i els diferents valors que intervenen en el càlcul del factor de conversió que permet determinar la mobilitat anual en vehicle privat utilitzada per al càlcul d'emissions.
- És necessari que l'estudi determini 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.
- S'observa que en el Pla de Desplaçaments d'Empresa utilitzat com a base dels càlculs de la mobilitat actual el nombre de vehicles de l'Urbaser és de 272. Caldrà justificar la diferència entre el nombre de vehicles actuals referenciats a l'EAMG (205) i el nombre de vehicles actuals segons el PDE (272).

Vistiplau

Xavier Sanyer
Cap del Servei de Mobilitat

Lluís Alegre i Valls
Director de l'Àrea de Mobilitat