

Informe relatiu a l'Estudi d'avaluació de la mobilitat generada per la Modificació del PMU del sector BZ, a la Zona Franca de Barcelona

Municipi de Barcelona
Comarca del Barcelonès

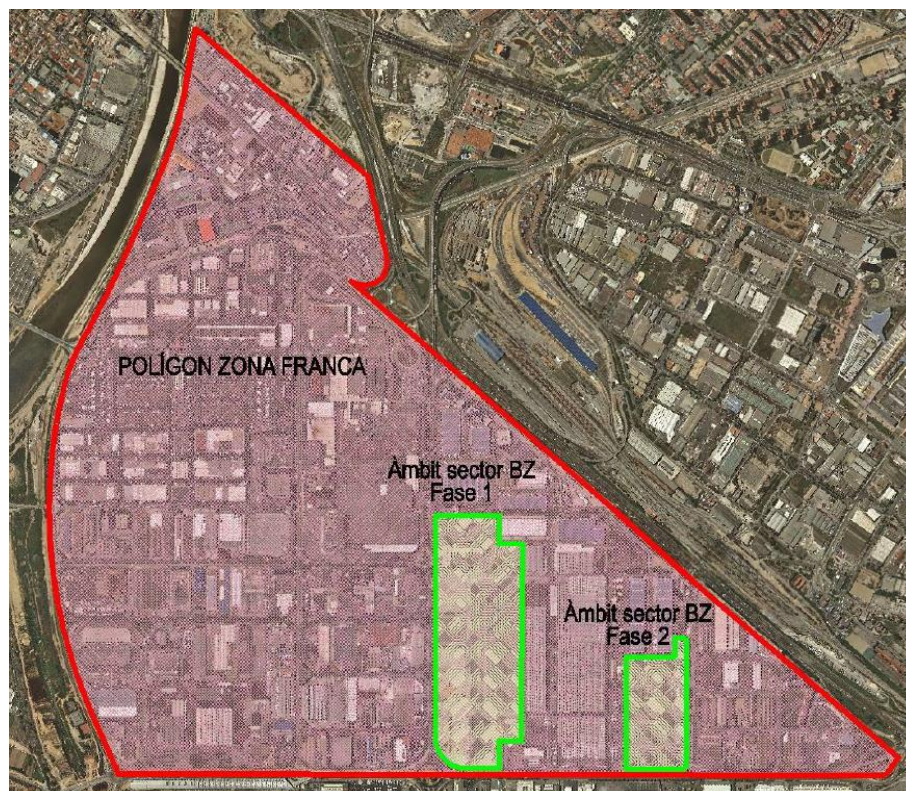
Promotor: Ajuntament de Barcelona
Redactor de l'EAMG: Barcelona Regional

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 a *l'Estudi d'avaluació de la mobilitat generada per la Modificació del PMU del sector BZ a la Zona Franca de Barcelona*.

1. Antecedents

La present modificació del PMU del sector BZ ve motivada per l'oportunitat de consolidar una gran peça d'activitat logística. En aquest sentit, la modificació es proposa amb la finalitat de redefinir els paràmetres urbanístics i adaptar la urbanització, unificant diversos solars en un de sol de major capacitat.

D'altra banda, en el mateix document s'hi reflecteix la previsió d'implantació d'activitats qualificades com a singulars segons el Decret 344/2006 en algunes de les parcel·les que resten per desenvolupar.



La proposta d'ajust del planejament ajudarà a l'expansió del Port de Barcelona facilitant la implantació d'operadors del món de la logística i distribució relacionats amb el seu desenvolupament, que necessiten grans superfícies de sòl, empreses, que generen també molts llocs de treball directes i indirectes.

La modificació del "Pla de Millora Urbana BZ del Polígon de la Zona Franca", haurà de permetre efectuar els canvis en l'estructura urbana que es resumeixen en:

- Ajust dels subàmbits que el conformen el BZ-1, el BZ-2 i delimitació del nou subàmbit, destinat a uns futurs vials que ajudaran a millorar la connexió entre els carrers 2 i 3 i l'avinguda del Parc Logístic amb el carrer A.
- Redefinició de les unitats d'edificació, per permetre la instal·lació de les activitats previstes.
- Adaptació de la mobilitat considerant la nova estructura viària i l'accessibilitat a l'àmbit.
- Modificació de la urbanització existent per dotar dels serveis necessaris per al desenvolupament del sector.
- Adequació dels gàlubs de l'edificació, en coherència amb els paràmetres del Pla Parcial del Polígon de la Zona Franca, amb la finalitat de facilitar la implantació de les activitats i infraestructures previstes.

2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'Estudi d'avaluació de la mobilitat generada de la *Modificació del PMU del sector BZ a la Zona Franca 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.

Per altra banda, l'estudi exposa la necessitat de redactar un EAMG exclusiu per cada implantació de noves instal·lacions singulars. En aquelles situacions en què es compleixi amb l'apartat de: "Edificis, centres de treball i complexos on hi treballin més de 500 persones" i també amb l'apartat de "Edificis per a oficines amb un sostre de més de 10.000 m²". Es preveu que la nova indústria 4.0 tindrà característiques intermèdies entre la indústria i les oficines.

L'àmbit de la modificació es troba dintre del Polígon de la Zona Franca en sòls que antigament ocupava la SEAT. Abasta una superfície total de 46 ha (460.120 m²), dividit en tres subàmbits, que seguiran fases d'execució diferents:

- El Subàmbit BZ-1 té una superfície de 32,8 ha (328.021 m²) i està delimitat: pel Carrer A, carrer 3, Av. 3era del Parc Logístic i per la fàbrica SEAT.
- El Subàmbit BZ-2 té una superfície de 13,39 ha (133.933 m²) i està delimitat pel Carrer A, la fàbrica SEAT, el Parc Logístic i el carrer 2.
- El tercer Subàmbit amb una superfície de 5,2 ha (52.589 m²), inclou els terrenys qualificats de 22a avui dia ocupats per la SEAT, que es destinaran a completar la xarxa viària general quan s'alliberin.

L'EAMG exposa que el sector BZ ja té algunes implantacions en funcionament que a efectes de la mobilitat ja estan generant desplaçaments. I per tant a efectes de càlculs caldrà ajustar les superfícies de les noves implantacions.

L'estudi indica que **es pot considerar la necessitat de tractar la MPMU com a implantació singular**, ja que compleix amb l'apartat de: "Edificis, centres de treball i complexos on hi treballin més de 500 persones" i també amb l'apartat d' "Edificis per a oficines amb un sostre de més de 10.000 m²" (les noves indústries 4.0 tindran característiques intermèdies entre la indústria i les oficines).

3. Estimació de la demanda de mobilitat generada

L'Estudi calcula la mobilitat generada segons les ràtios del Decret 344/2006, donant com a resultat una mobilitat de 25.889 viatges/dia.

Per al càlcul de la mobilitat generada, l'EAMG realitza les següents consideracions:

1. Per tal d'ajustar les dades a la realitat, donat que la implantació de Factory 4.0 tindrà un ús mixt entre l'industrial i el d'oficines, s'ha calculat amb una ràtio intermèdia, estimant un total d'11 viatges cada 100 m² de sostre.
2. De tot el sostre industrial (881.474,00 m²st), només es considera que el sostre a desenvolupar serà com a màxim de 414.919,00 m².
3. Per tal d'evitar duplicitat de viatges generats, l'EAMG exposa que dels 29.210 viatges generats, es consideren de nova generació uns 25.889, la resta (3.321) corresponen a la mobilitat actual.

La taula següent mostra la mobilitat generada segons les ràtios que indica el Decret i l'Estudi de mobilitat (darreres dues columnes).

Taula resum de la mobilitat generada

Usos	Àrea (m ²)	Sostre edificable pendent (m ²)	Viatges generats (m ²) (Decret)	Total viatges generats dividendres (EAMG)
Ús mixt	62.466,00	124.932,00	18.740	13.743
Industrial	378.275,00	289.977,00	14.499	14.499
Zona verda	19.379		969	969
Vialitat	1.452,2			
TOTAL	460.120,00	414.909,00	34.208	29.210
MOBILITAT EXISTENT				-3.321
TOTAL NOVA MOBILITAT				25.889

Des de l'equip redactor del present informe s'accepten les hipòtesis de mobilitat considerades.

Per altra banda, dins de l'àmbit de la modificació del PMU es preveuen dues activitats que es consideren com a una implantació singular a efectes del Decret 344/2006.

L'estudi per aquests dos casos (Factory 4.0 al ZB1 i gran nau logística al ZB2) preveu que caldrà desenvolupar amb posterioritat un estudi de mobilitat específic per considerar-se implantació singular.

Per aquest motiu, des de l'equip redactor del present informe es **considera necessari que es realitzin els EAMG que acompanyin els projectes d'ambdues activitats, d'acord amb el que estableix el Decret 344/2006 per a les implantacions singulars. Cal destacar que també caldrà incloure com a implantació singular aquelles activitats logístiques que generin un flux de vehicles pesants importants.**

L'estudi aporta dades del repartiment modal tenint en compte dues actuacions rellevants: la posada en servei a mitjà termini de la línia 10 de metro i la creació d'itineraris per a bicicletes a l'interior del polígon.

Atenent les Dades Bàsiques de la Mobilitat Barcelona i l'EMEF 2016, però remarcant que el fet que continuï sent molt fàcil l'aparcament de cotxe en polígons com el del BZ, realitza un repartiment modal com segueix:

Repartiment modal proposat	A PEU - BICICLETA	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT
% quota modal	3,0%	47,4%	49.6%
Viatges / dia de màxima demanda	876	13.849	14.503

L'Estudi tracta diferent el repartiment modal esperat pels desplaçaments de determinades activitats, variant sensiblement els desplaçaments estimats en transport públic segons el sector que s'analitzi.

L'equip redactor del present informe accepta la hipòtesi adoptada.

4. Mobilitat en vehicle privat

L'estudi descriu la xarxa viària que accedeix al sector, així com la xarxa interna. Es descriu la vialitat del conjunt del polígon de la Zona Franca, que prioritza la circulació de camions i altres vehicles, amb l'objectiu de dotar d'una accessibilitat màxima les implantacions industrials existents.

L'estudi també exposa que la xarxa viària del polígon és molt utilitzada (70.000 vehicles) que accedeixen diàriament des de Barcelona, l'Hospitalet i el Prat de Llobregat.

L'EAMG posa en relleu que un 40% dels vehicles que circulen pel polígon tenen com a destí altres àrees d'activitat. És un trànsit de pas que ha de suportar la xarxa viària del polígon. Els dos carrers que suporten més trànsit són el carrer 3 i el carrer A. Cadascun d'aquests carrers suporta un trànsit diari superior als 30.000 vehicles. El pont de Mercabarna, amb uns 25.000 vehicles diaris, té un trànsit molt important, motivat per ser l'únic pas cap al Prat i per ser l'accés principal a un centre de tanta activitat com és Mercabarna.

S'aporten dades de demanda del trànsit, de l'any 2017 diferenciada per vehicles totals i pesants i també es mostren els nivells de saturació de les vies de l'entorn.

L'estudi explica que entre el PMU i la urbanització executada s'ha creat una zona d'aparcament perimetral a tot el recinte del sector BZ1 (enfrent dels carrers 3 i A). La resta de places les hauran d'assumir les parcel·les o en altres aparcaments soterranis o en edificis.

S'aporta fotografies dels vials descrits i informació gràfica de la IMD i dels nivells de servei de la xarxa viària.

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

5. Xarxa de transport públic

El servei de transport públic que cobreix l'àmbit el constitueixen fonamentalment les línies d'autobús de Transports Metropolitans de Barcelona (TMB) mentre que el servei de metro existent, l'estació del Parc Logístic de la línia 9 és a prop de la part més septentrional de l'àmbit.

En relació a la xarxa de metro, el ramal de la L9 (L9 Sud) entre Zona Universitària i l'aeroport va entrar en servei el 2016 amb la seva estació Parc Logístic, la qual dona servei a la zona nord de l'àmbit del BZ. Aquesta parada es troba a uns 600 metres de les unitats d'edificació del C1, C2 i C3 de l'àmbit del BZ.

D'altra banda, en el ramal de la L10 (L10 Sud), connectarà Hospitalet amb La Marina del Port, la Marina del Prat Vermell amb el Carrer A de la Zona Franca, un dels eixos vertebradors del polígon de la Zona Franca. No obstant això, les estacions que estaran més properes entorn de les noves instal·lacions del BZ, la Zona Franca Port en el BZ1 i l'estació Zona Franca Litoral en el BZ2, no tenen data prevista d'obertura.

L'Estudi fa una caracterització del transport públic proper a l'àmbit i indica l'oferta propera a cadascuna de les tres peces. En concret la peça I està coberta amb les línies de bus 21, 23, 109, 110 i V3; la peça II amb les línies 21, 109 i 110; i la peça III amb les línies 21, 23, 109 i V3. Es fa una descripció del trajecte, dies i horaris de funcionament i freqüència de pas de cadascuna d'elles. La línia N1, també dona cobertura a l'àmbit de la modificació puntual.

Globalment el sector III compta amb una millor cobertura que els altres dos sectors.

L'estudi també incorpora informació relacionada amb el temps de viatge des del sector amb l'oferta de transport públic actual, i ho compara amb la situació futura (amb l'arribada de la L10 de metro a la Zona Franca). En aquest apartat també s'incorporen dades de demanda i d'ocupació de les línies, que és inferior al 5% en aquest àmbit.

S'aporta informació gràfica de la ubicació de les parades dels diferents modes de transport públic i de les línies que donen servei.

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

6. Mobilitat a peu i en bicicleta

L'EAMG descriu les característiques de la xarxa per a vianants i per a bicicletes del sector, essent generalment els desplaçaments a peu la primera o última etapa entre les parades i estacions de transport públic o els aparcaments i els llocs de feina. L'estudi descriu les deficiències en les connexions entre la Zona Franca i fora de l'àmbit: manca de passos de vianants, mala senyalització, proteccions inadequades, dèficits de pavimentació i il·luminació en determinats punts, zones isolades (com per exemple el pas inferior d'Amadeu Torner)... el que produeix en certs punts una percepció hostil de l'ambient per a la mobilitat de connexió de vianants i ciclistes.

En general, les voreres, són prou amples però l'espai lliure de pas acaba reduint-se puntualment degut a la configuració de les mateixes així com als diversos obstacles (per exemple parades de bus). L'estudi posa en relleu el fet que al carrer A hi ha una recent actuació a la mitjana que fa molt més fàcil travessar-la. Tot i això, la vorera del costat

nord-oest del carrer A és molt estreta, sent aquesta la que presumiblement hauran d'utilitzar per arribar a l'entrada per a vianants del recinte Factory 4.0. Al carrer E, en canvi, la major part de la superfície de vorera (uns 3 m sobre uns 5 m.) està ocupada per parterres i grans arbres, deixant de nou menys espai per a caminar.

El carrer 2 es troba en construcció i remodelació amb una renovada zona verda i presència de carril bici, i millorarà l'accés per a vianants des del metro fins a l'entrada de la nova nau del BZ2. A la mateixa vegada, la vorera del carrer 3 que donarà accés a la unitat d'edificació BZ1-B2 en els trams on hi ha el carril d'acceleració o frenada, resulta una mica estreta per la pèrdua del parterre i la sensació que dona de separació amb els vehicles.

En relació a aquest darrer aspecte l'estudi incorpora un reportatge fotogràfic de la situació en aquests punts.

A l'annex cartogràfic de l'EAMG es mostra l'itinerari i els passos per a vianants en la connexió entre les parades de transport públic i cadascuna de les peces incloses en la modificació puntual.

Respecte a la xarxa per a bicicletes, tot i que s'ha realitzat algunes millores (carril bici sota el viaducte del carrer A o la connexió del carril bici del carrer A amb el Pg. de la Zona Franca), encara n'existeixen molts dèficits, tant a la Zona Franca com als sectors urbans propers.

L'estudi esmenta que no hi ha estacions de Bicing al polígon de la Zona Franca i el punt més proper es troba al passeig de la Zona Franca – carrer del Foc. Per tant, només els usuaris que disposin de bicicleta pròpia hi podrien accedir. També esmenta que en el marc de la Mesura de l'estratègia de la bicicleta de l'Ajuntament de Barcelona, es preveu la construcció o prolongació de diversos carrils bici que milloraran l'accessibilitat ciclista en l'àmbit i donaran cobertura a les 3 peces objecte del PMU.

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

7. Incidència de la mobilitat generada

En relació a la **xarxa viària**, l'Estudi diu que els increments de trànsit previstos no són importants considerant el trànsit que hi ha a l'entorn. Només la rotonda del carrer 3 amb el carrer E és un punt conflictiu degut a que ara ja està saturat l'accés des del carrer E.

L'estudi apunta possibles solucions per aquest punt conflictiu, com retenir el flux de baixada del carrer 3, de manera que permeti sortir els vehicles del carrer E, que per la configuració i asimetria de fluxos de la rotonda tenen poques oportunitats de pas. En l'anàlisi realitzat (modelització) no s'ha considerat l'obertura total del carrer E ni el carrer 25 que estan previstos en el present Pla de Millora Urbana. Amb l'obertura d'aquests carrers s'equilibrarien més els fluxos però la rotonda aniria més saturada.

Analitzant cada sector, el BZ2 amb uns 880 vehicles per sentit al dia té un molt fàcil accés a les rondes des de l'enllaç del passeig de la Zona Franca o cap a la ciutat utilitzant el carrer Amadeu Torner, cap de les vies de l'entorn immediat està saturada i totes estan i seguiran estant amb aquests increments de trànsit en nivell de servei A i B. Quant al carrer A aquest presenta nivells de servei D i E, això és degut però als semàfors i no representa cap dificultat per absorbir aquest trànsit.

Quant al sector BZ1, aquest està fortament lligat al trànsit del carrer 3 i carrer A. El carrer A es troba saturat al punt de la rotonda del carrer 3, on es concentra un bon nombre de

fluxos. El principal trànsit per previst però, que correspon al Factory 4.0, no passarà per aquest punt. En efecte aquest sector B1 disposa d'un accés al carrer A que evitarà el pas per la rotonda i d'igual forma un altre accés al carrer 3 que serà el principal de sortida. D'aquesta manera el trànsit que es generarà en aquest sector no alterarà gaire el de la rotonda.

En el sector B2 hi ha prevista una gran nau logística que tindrà accés des del carrer A i el carrer 3 per dos punts, un d'ells la rotonda amb el carrer E. Junt amb aquest sector hi ha el sector C4 que tindrà accés pel carrer 3. Es preveuen uns 1.930 vehicles, alguns dels quals accediran pel carrer A. L'impacte d'aquest nou trànsit sobre el carrer 3 no és gaire gran, mantenint aquest el nivell de servei C i D en cada un dels trams com en l'actualitat.

En referència al **transport públic**, els viatges en transport públic seran 13.832 diaris. L'estudi analitza la demanda esperada de la nova línia de metro, i justifica que l'entrada en funcionament dels serveis de metro faran modificar el repartiment modal del conjunt del polígon, fent augmentar els desplaçaments en transport públic en detriment del transport privat.

L'actuació del metro comportarà també unes millores notables en la urbanització del polígon.

Finalment afegeix que l'increment de demanda en metro suposarà un increment total a l'àmbit del transport públic de 12.517 viatges al dia, 6.259 per sentit. Capacitat més que suficient, ja que representa un 4,1% de la capacitat de la línia 10. Quant als desplaçaments dels altres subàmbits del BZ1, aquests queden més a prop de la L9 de metro i es considera que agafaran aquesta i/o el bus 110 per accedir a la parada de Parc Logístic o a un altre punt de la xarxa de metro (són un total de 2.085 viatges per sentit). La capacitat del metro és molt superior a la demanda prevista.

Pel que fa als **desplaçaments a peu**, l'estudi assenyala que el pas dels usuaris del metro als seus llocs de treball hauran de ser regulats semafòricament, cosa que representa la pacificació del carrer A.

8. Estimació de la demanda d'aparcament

Pel que fa a les places d'aparcament a reservar fora de calçada, el Decret 344/2006, obliga a 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.

Utilitzant els valors de l'annex 2 i 3 del Decret 344/2006 de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada resulta, com a mínim cal la següent dotació:

Taula resum del dimensionament de l'aparcament (entre parèntesi càlculs de l'EAMG)

Usos	Àrea (m ²)	Sostre edificable pendent (m ²)	Aparcaments bicicleta D344/2006	Aparcaments Turismes D344/2006	Aparcaments Motos D344/2006
Industrial	62.466,00	124.932,00	2.900 (1.249)	0 (962)	0 (411)
Ús mixta	378.275,00	289.977,00	625 (2.469)	0 (625)	0 (208)
Zona verda	19.379		194 (194)		
Vialitat	1.452,2				
TOTAL	460.120,00	414.909,00	3.718 (3.912)	0 (1.587)	0 (619)

L'estudi comprova l'oferta d'aparcament necessària per a vehicles privats 1.587 (segons PGM), contemplant l'oferta existent en calçada i calculant la necessitat futura. El resultat constata que per a les unitats d'edificació que estan buides les places existents a calçada no cobreixen les necessitats d'aparcament requerides per la normativa i per tant hauran de disposar de les corresponents places dins el seu recinte.

Per a les motocicletes, el PGM no concreta una reserva de places d'aparcament. Tanmateix l'estudi calcula la demanda de places de motos emprant la ràtio d'1 plaça per cada 3 de turisme. Segons la comparació de l'oferta actual i les previsions futures, caldria disposar de 619 places dins les parcel·les de nova construcció.

En relació a l'accessibilitat, el Codi d'Accessibilitat de Catalunya (Decret 135/1995), determina les reserves necessàries per a l'aparcament de PMR. En aquest sentit, l'EAMG comptabilitza les places ja existents a l'àmbit i exposa que les noves unitats d'edificació caldrà que compleixin amb el requisit de la normativa.

En relació a la mobilitat elèctrica, l'estudi comptabilitza l'oferta actual de places electrificades, i es constata que el sostre construït ja disposa de les places requerides. I es determina que la resta d'unitats d'edificació també hauran de complir en el moment que es desenvolupin aquestes ràtios d'una plaça de recàrrega per cada 40.

L'equip redactor del present informe recorda la necessitat de **donar compliment a la reserva de places que determinen el Codi d'Accessibilitat de Catalunya i del Decret 1053/2014.**

Per a les bicicletes, l'aplicació del Decret dona com a resultat una reserva necessària de 3.918 places d'aparcament. Segons la demanda total esperada (2,5% desplaçaments en bicicletes, 730 viatges/dia en bicicleta), l'estudi proposa fer una reserva de 366 places.

Tanmateix, l'EAMG proposa fer un seguiment per veure l'evolució de l'ús de la bicicleta i habilitar noves places en cas que fos necessari.

Des de la redacció del present informe s'accepta la reducció aplicada, si bé indica que **el promotor haurà de comprometre's a augmentar l'oferta en cas que la demanda sigui superior.**

9. Distribució urbana de mercaderies

L'EAMG exposa que tot i que el Decret 344/2006 no indica ratis d'espais per a càrrega i descàrrega per a activitats industrials, indica que caldrà igualment que cada implantació industrial reservi l'espai necessari per efectuar les operacions de càrrega i descàrrega, així com de temps d'espera, vinculades a la seva activitat dins de les seves pròpies parcel·les.

Tot i això, l'estudi argumenta que l'activitat Factory 4.0 es considera un ús mixt (un 60% d'oficines) i per tant serà necessari reservar en aquest espai 38 places de càrrega i descàrrega de 3x8 m. Aquest espai podrà estar al carrer o dins el recinte depenent de la seva configuració. Des de l'equip redactor del present informe es recomana que aquestes operacions incideixin el mínim possible sobre la resta de les xarxes de mobilitat i s'implementin mesures de gestió i senyalització que minimitzin l'impacte de la circulació de vehicles pesants sobre la resta de xarxes de mobilitat.

10. Mesures correctores

L'EAMG estableix un conjunt de propostes de millora de les xarxes de transport públic, bicicleta i vianant. **Aquestes propostes caldrà concretar-les en el corresponent EAMG vinculat a la implantació singular que se'n desprengui, i caldrà entendre-les com a condicionants per a la seva implantació.**

Xarxa bàsica per a vehicles

L'Estudi descriu una millora específica per la semaforització de la rotonda dels carrers 3 amb el carrer E. Amb l'objectiu de facilitar la incorporació a la rotonda als vehicles que accedeixen des del carrer E sud, es considera necessari alentir flux descendent pel carrer 3 i obrir finestres de pas mitjançant un semàfor al carrer 3.

Amb aquesta actuació el flux descendent del carrer 3 incrementa el temps de viatge en 50 segons, però permet que la circulació pel carrer E no generi cues massa majors de les que en té ara. Aquest alentiment també contribuirà a la pacificació del carrer 3 que actualment té un trànsit molt elevat.

Xarxa de transport públic i col·lectiu

L'Estudi apunta algunes mesures que es debatran en la Mesa de Mobilitat del Delta, però no recomana mesures correctores concretes per al transport públic del sector.

Xarxa de vianants i bicicletes

L'Estudi proposa garantir una bona accessibilitat a l'àmbit des del transport públic, i en particular des de la parada del metro de la L10 al carrer A. En aquest sentit proposa donar continuïtat als itineraris que des del carrer 27 permetin accedir als edificis del sector de manera fàcil i segura. S'han de dissenyar tenint en compte els indicadors de gènere.

L'equip redactor del present informe considera que, **aquestes millores associades a la línia 10 hauran d'anar a càrrec del promotor de les implantacions singulars que es desprenguin de la present MPMU. Aquesta participació es considerarà com una condició per al seu desenvolupament i haurà de ser proporcional al cost de l'actuació.**

Quant a la proposta del carril bici pel Carrer 3, l'estudi exposa que des del Consorci de la Zona Franca i l'Ajuntament es preveu col·locar el "carril bici" per dins les zones de

pàrquing adjacents al carrer. Generant en aquests àmbits unes zones 30 que permetin la cohabitació de cotxes i bicis. L'ajuntament i el Consorci de la Zona Franca estan treballant en el disseny d'aquests eixos 30 de cara a la implantació en els propers anys.

El promotor de la present MPMU haurà de participar econòmicament de la implantació de les zones de cohabitació de cotxes i bicis, en el format que finalment s'acordi entre el Consorci de la Zona Franca i l'Ajuntament.

11. Mobilitat i gènere

L'Estudi incorpora dades de mobilitat i gènere, extretes de l'Enquesta de mobilitat en dia feiner de 2016 des d'una perspectiva de gènere.

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 en municipis 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 aporta dades de consums i contaminants atmosfèrics previstos segons el nou trànsit generat, aplicant els factors d'emissió de COPERT V.11.4. L'estudi conclou que el desenvolupament del planejament comportarà un consum energètic de 3,34 ktep/any, així com de les emissions de 10,55 ktn de CO₂/any, un increment de les emissions de PM₁₀ d'1,004 tn/any i de 10,6 t/any de NO_x (94,2%) degut al canvi tecnològic.

13. Finançament de les càrregues derivades de la mobilitat generada

L'Estudi especifica cost d'implantació dels ancoratges per a bicicletes. El cost total amb impostos i benefici industrial puja a 2.591,82 €.

No es comptabilitza la resta de places directament ja que dependrà del sol real construït i les que siguin dins la parcel·la s'entén que aniran a càrrec de l'empresa. A més, aquesta pot establir altres sistemes d'estacionament.

14. Conclusions

L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada per la *Modificació del PMU del sector BZ a la Zona Franca 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 unes **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:

- Es considera necessari que les activitats considerades com a "implantacions singulars" realitzin el corresponent EAMG, d'acord amb el que estableix el Decret 344/2006 per a les implantacions singulars.
- En relació a l'aparcament per a bicicletes, el promotor s'ha de comprometre a augmentar l'oferta en cas que la demanda sigui superior.

- Cal que les propostes realitzades sobre les xarxes de mobilitat es concretin en el corresponent EAMG vinculat a la implantació singular que se'n desprengui, i caldrà entendre-les com a condicionants per a la seva implantació.
- Les millores associades a la línia 10 hauran d'anar a càrrec del promotor de les implantacions singulars que es desprenguin de la present MPMU. Aquesta participació es considerarà com una condició per al seu desenvolupament.
- El promotor de la present MPMU haurà de participar econòmicament de la implantació de les zones de cohabitació de cotxes i bicis, en el format que finalment s'acordi entre el Consorci de la Zona Franca i l'Ajuntament.
- Cal donar compliment a la reserva de places que determinen el Codi d'Accessibilitat de Catalunya i del RD 1053/2014.

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, 29 de novembre de 2018

Vist-i-plau

Xavier Sanyer Matías
Cap del Servei de Mobilitat

Lluís Alegre Valls
Director tècnic