



MODIFICACIÓ “D” Pla Parcial D’Ordenació “SANT ERMENGOL I” ABRERA (Barcelona)



NCA ARQUITECTOS S.L.
JOSÉ RAMON NAVARRO CONDE
Arquitecte

Promotor
TRANS PROPCO ABRERA, S.L.

Edició 7
MAIG 2022

MODIFICACIÓ "D"

PLA PARCIAL D'ORDENACIÓ - Edició 3

SECTOR SUI-21 "Sant Ermengol"

ABRERA (Barcelona)

ÍNDEX GENERAL DE CONTINGUT

DOCUMENT 1. MEMORIA

- 1.1. ANTECEDENTS
- 1.2. OBJECTE
- 1.3. MARC JURÍDIC
- 1.4. CONTINGUT
- 1.5. ÀMBIT DE LA MODIFICACIÓ
- 1.6. AGENTS
 - 1.6.1. PROMOTOR
 - 1.6.2. PROPIETAT
 - 1.6.3. EQUIP REDACTOR
- 1.7. PLANEJAMENT VIGENT
- 1.8. DESCRIPCIÓ DE LA PROPOSTA
 - 1.8.1. ESTAT ACTUAL
 - 1.8.2. PROPOSTA DE MODIFICACIÓ
- 1.9. JUSTIFICACIÓ DE LA NECESSITAT DE FORMULACIÓ DE LA MODIFICACIÓ DEL PLA PARCIAL
- 1.10. JUSTIFICACIÓ DE L'OBSERVANÇA DE L'OBJECTIU DEL DESENVOLUPAMENT URBANÍSTIC SOSTENIBLE
- 1.11. MANTENIMENT DE L'APROFITAMENT URBANÍSTIC I DE LA ZONIFICACIÓ ESTABLERTA PEL PLA PARCIAL
- 1.12. DOCUMENTACIÓ QUE ES MODIFICA
- 1.13. TRAMITACIÓ AMBIENTAL

DOCUMENT 2. NORMES URBANÍSTIQUES

DOCUMENT 3. DOCUMENTACIÓ GRÀFICA

DOCUMENT 4. AGENDA, AVALUACIÓ ECONÒMICA I INFORME DE SOSTENIBILITAT ECONÒMICA.

DOCUMENT 5. ANNEXES

- ANNEXE 1. INFORME AMBIENTAL. Justificació de no Necessarietat
- ANNEXE 2. ESTUDI D'AVAUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA
- ANNEXE 3. MEMÒRIA SOCIAL. (Barreres Arquitectòniques / Gènere, Infància i Família)
- ANNEXE 4. ESTRUCTURA DE PROPIETAT ACTUAL

DOCUMENT 6. DOCUMENT COMPRESIU *(En document independent)*

MODIFICACIÓ “D” Pla Parcial D’Ordenació “SANT ERMENGOL I”. ABRERA (Barcelona)



Document 1 MEMÒRIA

DOCUMENTO 1

MEMÒRIA

1.1. ANTECEDENTS

La present Modificació, MODIFICACIÓ D -en endavant MPPD-, del Pla Parcial Urbanístic del SUP-21 d'ABRERA, es tramita sobre les parcel·les (actualment edificades) emplaçades al Carrer del Progrés 6 i 12, que es correspon amb les PARCEL·LES 3 a 6 i 13 a 18 del PLA PARCIAL DEL SECTOR PPO4 -SUP21, anomenat "SANT ERMENGOL I", que data de 1988, desenvolupat en cooperació amb l'Institut Català de Sòl, INCASOL.

Les Modificacions que s'han produït sobre el sector són les aprovades definitivament durant els anys 1992, 1996 i 2000, anomenades A, B i C.

1.2. OBJECTE

Aquesta Modificació es redacta amb l'objectiu d'adaptar el planejament vigent a les necessitats actuals del mercat, permetent la possibilitat de disposar de sòl industrial de gran superfície, cada vegada més demandat per les indústries de logística i de noves tecnologies, sectors que es troben en expansió i que a més de la superfície demanden bona connectivitat, la qual presenta l'àmbit objecte d'aquesta modificació.

L'OBJECTIU ESPECÍFIC de la MPPD consisteix en ADEQUAR LES CONDICIONS DE PARCEL·LACIÓ i millora de la urbanització per a un millor potencial constructiu dels usos logístics, ja que la parcel·lació actual no permet disposar d'un sòl de gran superfície en les parcel·les 3 a 6 i 13 a 18, a diferència d'altres parcel·les del sector on s'admet aquesta possibilitat.

1.3. MARC JURÍDIC

A continuació es detalla la legislació i el planejament urbanístic d'aplicació:

- a) **Reial Decret Legislatiu 7/2015, de 30 d'octubre, pel qual s'aprova el Text Refós de la Llei del Sol i Rehabilitació Urbana. (TRLSRU)**
- b) **Llei 21/2013, de 9 de desembre, d'avaluació ambiental. (Llei 21/2013)**
- c) **Decret Legislatiu 1/2010, de 3 d'agost, pel qual s'aprova el Text Refós de la Llei d'Urbanisme. (TRLUC)**
- d) **Llei 6/2009, de 28 d'abril, d'avaluació ambiental de plans i programes. (Llei 6/2009)**
- e) **Llei 16/2015, de 21 de juliol, de simplificació de l'activitat administrativa de l'Administració de la Generalitat i dels governs locals de Catalunya i d'impuls de l'activitat econòmica. (Llei 16/2015)**
- f) **Llei 18/2020, de 28 de desembre, de facilitació de l'activitat econòmica. (Llei 18/2020)**
- g) **Decret 305/2006, de 18 de juliol, pel qual s'aprova el Reglament de la Llei d'Urbanisme. (RLUC)**
- h) **Decret 64/2014, de 13 de maig, d'aprovació del Reglament sobre protecció de la legalitat urbanística (Decret 64/2014).**
- i) **Revisió-Adaptació del Pla General d'Ordenació d'Abrera, aprovat definitivament per la Comissió d'Urbanisme de Barcelona en data 13 d'octubre de 1987, i a la qual es va donar conformitat als efectes de la seva executivitat per part de la mateixa Comissió en data 3 de febrer de 1988. (PGOM)**
- j) **Pla Parcial d'Ordenació del Sector Zona industrial Sant Ermengol, aprovat en data 19 d'octubre de 1988 per la Comissió d'Urbanisme de Barcelona (Pla Parcial).**
- k) **Modificació A del Pla Parcial d'ordenació del sector industrial Sant Ermengol I (ús hotel·ler), aprovada definitivament per la Comissió d'Urbanisme de Barcelona en data 15 d'octubre de 1992, i a la qual es va donar conformitat a efectes de la seva executivitat per part de la mateixa Comissió en data 24 de novembre de 1992. (Modificació A)**
- l) **Modificació B del Pla Parcial Sant Ermengol a la zona 1, Indústria Jardí A, d'Abrera, aprovada definitivament per la Comissió d'Urbanisme de Barcelona en data 18 de desembre de 1996. (Modificació B)**
- m) **Modificació C del Pla Parcial del Sector Sant Ermengol I (modificació dels articles 17, 18, 27 i 28 de la normativa), aprovada definitivament per la Comissió d'Urbanisme de Barcelona en data 31 de maig de 2000. (Modificació C)**

1.4. CONTINGUT

D'acord amb l'article 118 "Determinacions i documentació de les modificacions dels instruments de planejament urbanístic" del RLUC (Decret 305/2006, de 18 de juliol, pel qual s'aprova el Reglament de la Llei d'Urbanisme):

"Article 118. Determinacions i documentació de les modificacions dels instruments de planejament urbanístic"

118.1 *Les modificacions dels plans urbanístics han de contenir les determinacions adequades a llur finalitat específica, d'entre les pròpies de la figura de planejament modificada i, en qualsevol cas, han de:*

- a) Justificar la conveniència de la modificació i de les noves determinacions que s'introdueixen.*
- b) Identificar i descriure, en la documentació escrita i gràfica, les determinacions i les normes urbanístiques objecte de modificació.*
- c) Establir, mitjançant les normes urbanístiques i els plànols d'ordenació corresponents, les determinacions que s'introdueixen amb la modificació i que substitueixen les precedents.*
- d) Justificar el compliment, si s'escau, de l'increment de les reserves de sòl per a espais lliures públics i equipaments públics que exigeixen els apartats 2, 3 i 4 de l'article 94 de la Llei d'urbanisme. A aquests efectes, en cas de concurrència de diversos usos, és d'aplicació el què estableix l'article 81.4 d'aquest Reglament i, en els casos de reordenació general d'un àmbit de sòl urbà previstos en l'article 94.4 de la Llei d'urbanisme, tant si comporten com si no increment d'edificabilitat, són d'aplicació les reserves que estableix l'esmentat article 94.4.*

(...)

118.4 *Les modificacions dels plans urbanístics han d'estar integrades per la documentació adequada a la finalitat, contingut i abast de la modificació. En tot cas, han d'incorporar l'informe ambiental corresponent les modificacions de plans urbanístics que se sotmetin a avaluació ambiental o aquelles altres que tinguin alguna repercussió ambiental. També s'ha d'incorporar un estudi d'avaluació de la mobilitat generada, en els casos que així ho estableixi la legislació vigent."*

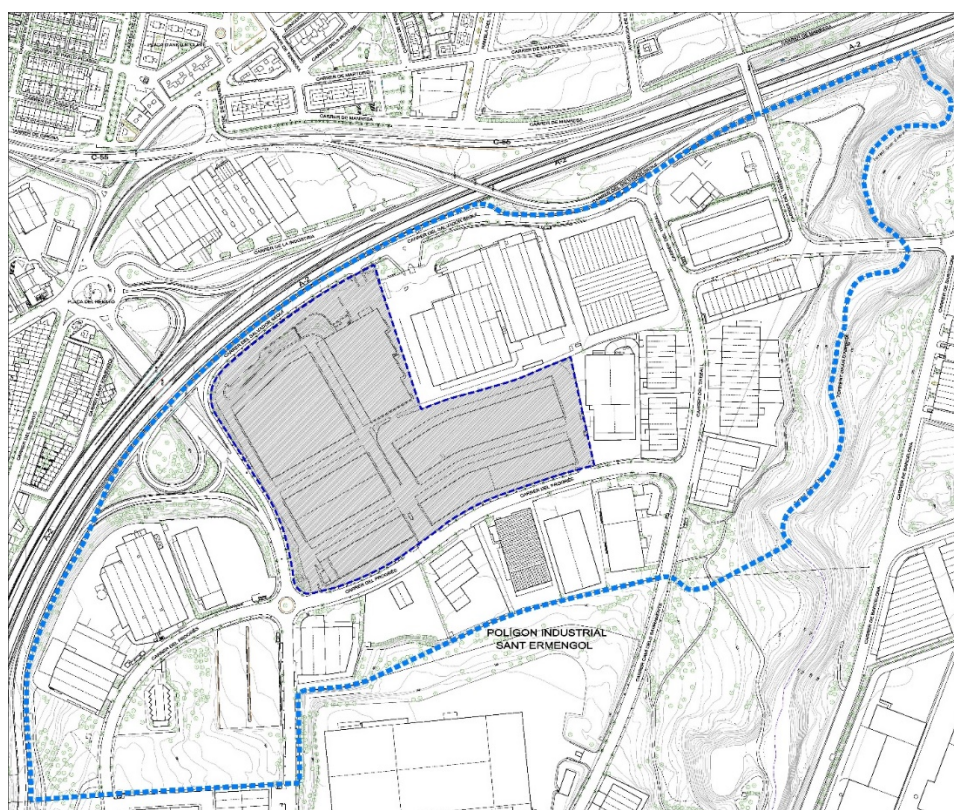
La present modificació integra la documentació adequada a la finalitat del seu abast i es compon dels següents documents:

Document 1	MEMÒRIA
Document 2	NORMES URBANÍSTIQUES
Document 3	DOCUMENTACIÓ GRÀFICA
Document 4	AGENDA, AVALUACIÓ ECONÒMICA I INFORME DE SOSTENIBILITAT ECONÒMICA.
Document 5	ANNEXES ANNEX 1. INFORME AMBIENTAL. Justificació de no Necessarietat. ANNEX 2. MOBILITAT. ANNEX 3. MEMÒRIA SOCIAL. (Barreres Arquitectòniques / Gènere, Infància i Família). ANNEX 4. ESTRUCTURA DE PROPIETAT ACTUAL.
Document 6	DOCUMENT COMPRENSIU

1.5. ÀMBIT DE LA MODIFICACIÓ

El Pla Parcial "SANT ERMENGOL-I" es troba situat a l'Oest del nucli urbà d'ABRERA, a l'altre costat de l'antiga N-II (Actual A2) al seu pas pel municipi i nucli urbà.

L'àmbit d'aquesta modificació el constitueixen les parcel·les 3-4-5-6-13-14-15-16-17 i 18 (70.417m² segons dades cadastrals) del Sector PPO-4, SUP-21 "SANT ERMENGOL-I", que es van delimitar en els plànols d'ordenació i que mai va ser ajustades per cap modificació posterior. La imatge inferior mostra l'àmbit objecte de modificació, amb trama grisa, dintre del Sector PPO-4.



Aquesta modificació no altera i per tant manté la delimitació i superfície de les zones i sistemes del planejament vigent, que es corresponen amb el quadre resum inferior.

	SUPERFÍCIES (m2)
SÒL PRIVAT	252.623,00
SÒL PÚBLIC	107.747,00
SISTEMA GENERAL PARC "RIERA D'ABRERA"	27.675,00
TOTAL PLA PARCIAL	388.045,00

A continuació s'adjunta la delimitació gràfica de les 2 parcel·les cadastrals incloses en l'àmbit de modificació:

- Parcel·la cadastral (7870703DF0977S0001YO) del Carrer del Progrés 6



Este documento no es una certificación catastral, pero sus datos pueden ser verificados a través del 'Acceso a datos catastrales no protegidos' de la SEC.

- Parcel·la cadastral (78870704DF0977S0001GO) del Carrer del Progrés 12



Este documento no es una certificación catastral, pero sus datos pueden ser verificados a través del 'Acceso a datos catastrales no protegidos' de la SEC.

1.6. AGENTS

1.6.1. PROMOTOR

La present Modificació MPPD és de competència pública tramitada a instància de:
TRANS PROPCO ABRERA S.L.

1.6.2. PROPIETAT

La Propietat titular en l'actualitat de les parcel·les i les seves edificacions -Veure ANNEX 4 JUSTIFICACIÓ D'ESTRUCTURA DE LA PROPIETAT ACTUAL-:

Propietat: **TRANS PROPCO ABRERA S.L.**
(Antiga KIRACHI INVESTMENTS, S.L.)
Domicili: C/ Nanclares de Oca 1B, 28220 Madrid
CIF: B-88525282
Rep.: EDUARDO DE RODA GONZÁLEZ
NIF: 05432621-K

TRANS PROPCO ABRERA, S.L., titular sobre la base del document annex davant la Titular registral -MOSACATA, S.L.U.- segons queda relatat en els Annexos de Propietat amb la descripció a data actualitzada de la Nota Simple de totes les parcel·les afectades per la Modificació -Parcel·les originals del Pla Parcial números 3-4-5-6-13-14-15-16-17-18.

1.6.3. EQUIP REDACTOR

La Modificació es redacta en coordinació amb el Servei d'Urbanisme, Obres i Activitats de l'Ajuntament d'Abrera per:

NCAarquitectos, S.L.
C/ Arapiles 17. 28015 Madrid
Tel. 915 943 598
Mail nca@navarrocondearquitectos.com
ramon@navarrocondearquitectos.com

Responsable de redacció de la Modificació i Annexes:

JOSÉ RAMÓN NAVARRO CONDE
Arquitecte COAM. 9918

Enginyeria i Mobilitat :

SETI, S.A.
Alfonso Cariñeña Toro, ICCP

Estudi de Mobilitat :

DOYMO, S.A.
David Soler Grima, ICCP

Assessoria jurídica:

Victoria Clemente
KPMG Advocats
Pl. d'Europa 41-43. 08908 L'Hospitalet de Llobregat (Barcelona)

1.7. PLANEJAMENT VIGENT

Pel que respecta al planejament d'aplicació a l'àmbit, en primer lloc s'ha de tenir en compte la Revisió-Adaptació del Pla General d'Ordenació d'Abrera, aprovat definitivament per la Comissió d'Urbanisme de Barcelona en data 13 d'octubre de 1987, i a la qual es va donar conformitat als efectes de la seva executivitat per part de la mateixa Comissió en data 3 de febrer de 1988 ("PGOM").

D'acord amb el planejament general llavors aprovat, l'àmbit es va classificar com sòl urbanitzable d'ús industrial, amb clau 21. En virtut de l'article 155 del PGOM, l'àmbit havia de desenvolupar-se a través d'un pla parcial, que de fet s'estava tramitant paral·lelament amb el PGOM.

En data 19 d'octubre de 1988 la Comissió d'Urbanisme de Barcelona va aprovar definitivament el Pla Parcial d'Ordenació del Sector Zona industrial Sant Ermengol ("Pla Parcial").

Adjuntem a continuació un resum de característiques del Pla Parcial:

US DE SÒL

Us Industrial

NORMA URBANÍSTICA / ORDENANÇA

Norma Zona 2. Industria-Jardí

GRAU DE ORDENANÇA

Grau Tipus B

Resulta procedent esmentar l'article 23 del Pla Parcial original, article la modificació del qual es pretén amb la present tramitació.

Concretament, aquest article 23 defineix la parcel·la mínima per a la zona 2, industrial jardí "B", d'aplicació a les parcel·les afectades per la present modificació, amb les següents particularitats:

- La parcel·la mínima és la representada al plànol de superfície mínima: 5.000 m².

- Les parcel·les de nova edificació eren les parcel·les 1 a 23.

Aquestes parcel·les podran agrupar-se constituent una major cabuda per a indústries que requereixin major superfície i edificació, d'acord amb els següents criteris:

- 2 amb 3 i 4
- 5 amb 6 i 17 amb 18
- 19 amb 20
- 21 amb 22
- 10 amb 11
- 7 amb 8 i 9

- Igualment, les parcel·les 13, 14, 15 i 16 serà obligatori adjudicar-les a establiments diferents i no podran agrupar-se amb el fi d'ordenar els volums a l'accés inferior al sector del Rebato.

Amb posterioritat van tenir lloc diferents modificacions del Pla Parcial:

- **Modificació A del Pla Parcial** d'ordenació del sector industrial Sant Ermengol I (ús hotel·ler), aprovada definitivament per la Comissió d'Urbanisme de Barcelona en data 15 d'octubre de 1992, i a la qual es va donar conformitat a efectes de la seva executivitat per part de la mateixa Comissió en data 24 de novembre de 1992 ("Modificació A").

- **Modificació B del Pla Parcial** Sant Ermengol a la zona 1, Indústria Jardí A, d'Abrera, aprovada definitivament per la Comissió d'Urbanisme de Barcelona en data 18 de desembre de 1996.

- **Modificació C del Pla Parcial** del Sector Sant Ermengol I (modificació dels articles 17, 18, 27 i 28 de la normativa), aprovada definitivament per la Comissió d'Urbanisme de Barcelona en data 31 de maig de 2000.

Aquestes modificacions del Pla Parcial, si bé encara es troben vigents, no han modificat l'article 23 del Pla Parcial original, què és objecte de la present modificació.

En conseqüència, la redacció vigent d'aquest article és l'aprovada pel Pla Parcial a 1988.

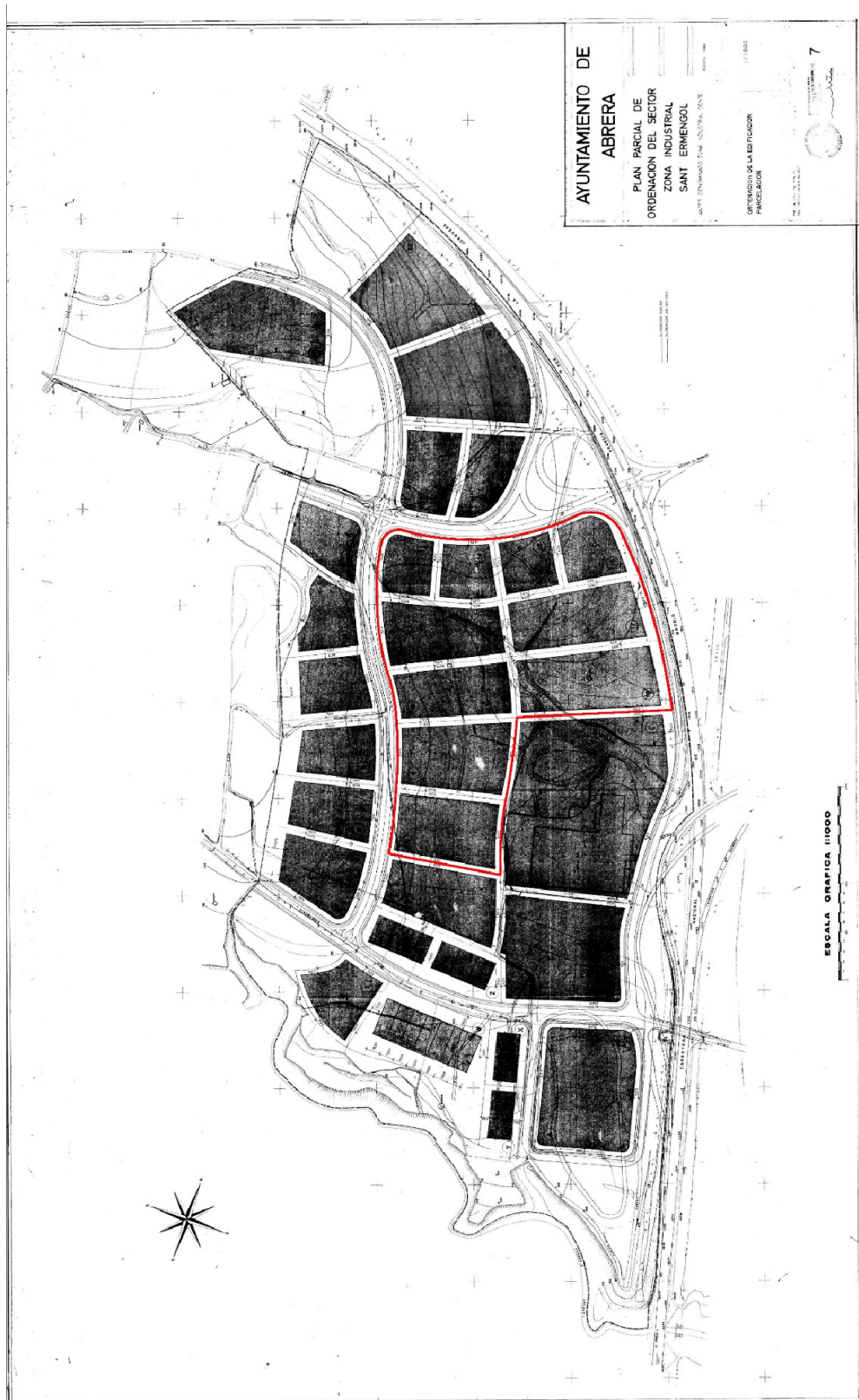
modificació que ara es tramita, per la qual cosa mantindran la seva vigència i executivitat.

Quadre de característiques comparatiu

QUADRE DE CARACTERÍSTIQUES PPO1				
Ús	Parcel·les	Sup. (m2)	%	Sup. (m2)
INDUSTRIA Jardí "A"	W-X-Y-Z	24.745	6,87%	
INDUSTRIA Jardí "B"	1-25	169.663	47,08%	
INDUSTRIA Jardí "B"	A-B-C	58.215	16,15%	
Total Sòls Ús Privat				
PARCS URBANS I ESPAIS PÚBLICS				
		46.072	12,78%	
EQUIPAMENTS		14.866	4,13%	
VIALS		46.809	12,99%	
Total Sòls Ús Públics				107.747
TOTAL				360.370
Parc Urbà del PGO de la Riera d'Abrera (SISTEMA GENERAL)				27.675
TOTAL amb SG				388.045

QUADRE DE CARACTERÍSTIQUES MPPD				
Ús	Parcel·les	Sup. (m2)	%	Sup. (m2)
INDUSTRIA Jardí "A"	W-X-Y-Z	24.745	6,87%	
INDUSTRIA Jardí "B"	1-25	169.663	47,08%	
INDUSTRIA Jardí "B"	A-B-C	58.215	16,15%	
Total Sòls Ús Privat				
PARCS URBANS I ESPAIS PÚBLICS				
		46.072	12,78%	
EQUIPAMENTS		14.866	4,13%	
VIALS		46.809	12,99%	
Total Sòls Ús Públics				107.747
TOTAL				360.370
Parc Urbà del PGO de la Riera d'Abrera (SISTEMA GENERAL)				27.675
TOTAL amb SG				388.045

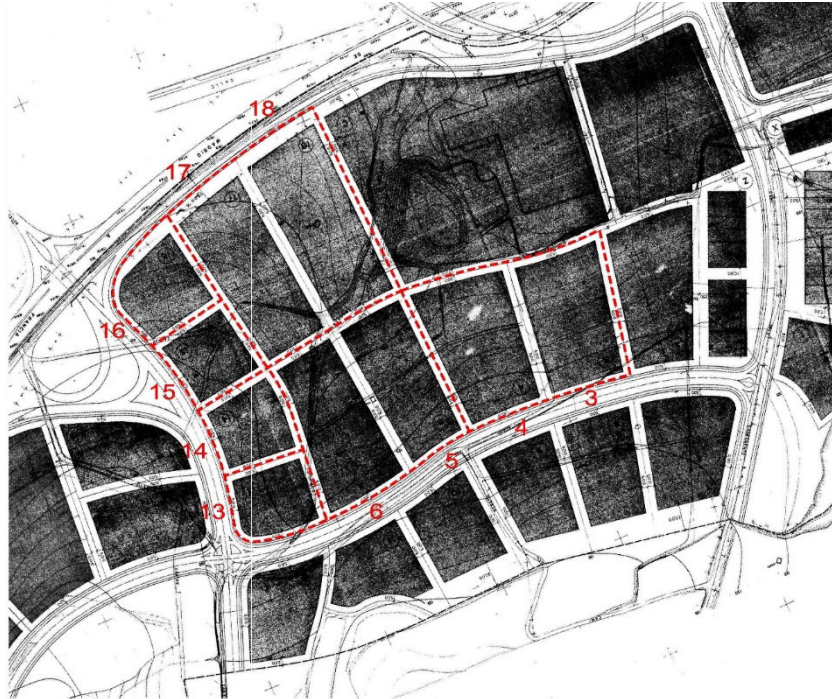
Plànol del PGOA vigent



1.8. DESCRIPCIÓ DE LA PROPOSTA

1.8.1. ESTAT ACTUAL

El planejament vigent impedeix l'agrupació de les parcel·les 13-14-15-16. La imatge inferior mostra la parcel·lació que estableix el planejament vigent en l'àmbit objecte de modificació.



1.8.2. PROPOSTA DE MODIFICACIÓ

Es proposa modificar l'article 23 de les ordenances vigents del PPO-4 SUP-21 "SANT ERMENGOL-I" amb l'objectiu de permetre l'agrupació de les parcel·les i poder implantar naus de gran superfície.

Les parcel·les 3 a 6 i 13 a 18 quan es van edificar van quedar a una cota molt per sobre de la del paviment de la vorera i amb la realització del pas en trinxera per sota de l'A2, ha comportat l'aparició d'uns talussos importants de costat a costat a l'enllaç, que actualment permet gaudir d'unes zones lliures, convenientment enjardinades, d'entrada al polígon, tot i que dificulta l'accés a les naus de les parcel·les 14,15 i 16, on l'agrupació d'aquestes amb les restants possibiliten una millor accessibilitat, acollir millors i més òptimes solucions logístiques renovades en la seva funcionalitat i sostenibilitat i disminuir les entrades a les indústries del complex.

Atès que la proposta de modificació permet, per dimensions, implantar una indústria logística, la present modificació incorpora un estudi d'avaluació de la mobilitat generada que justifica la no afecció a la mobilitat del municipi.

Dels resultats de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada i de la petició de la propietat d'adequar la urbanització existent a les necessitats actuals, en el moment de realitzar l'agrupació parcel·laria i sol·licitar la llicència d'edificació del nou conjunt edificatori, el promotor haurà d'assumir l'actualització de la urbanització del carrer Progrés, incloent la rotonda, mitjançant Annex d'Urbanització vinculat al projecte d'edificació.

Aquestes obres d'actualització de la urbanització seran executades per part del promotor de forma simultània amb les obres del nou conjunt edificatori, en cas que aquest nou conjunt comporti una agrupació parcel·laria dins de l'àmbit de les parcel·les 3 a 6 i 13 a 18.

L'Annex d'Urbanització contemplarà la solució dels aspectes següents que queden especificats a l'Estudi d'Avaluació de la Mobilitat Generada de la present modificació, amb independència d'altres accions relacionades amb la gestió de la mobilitat:

1. MILLORA DE LA URBANITZACIÓ DELS CARRERS QUE DONEN FAÇANA I ACCÉS A L'ÀMBIT DE MODIFICACIÓ

Renovació de la urbanització del carrer Progrés (des del carrer dels Sagraments fins el carrer Francesc Layret, incloent la rotonda). Aquestes millores de la urbanització inclouran el reasfaltat, repintat, renovació de voreres i rotonda, carril bici i xarxes de serveis, d'acord amb els criteris municipals que es definiran en la separata d'obres puntuals d'urbanització que continuarà el projecte d'edificació, i que s'executarà simultàniament a les obres d'edificació.

2. PARADES DE BUS URBÀ

S'implantarà una nova parada de bus de la línia urbana actual al carrer Progrés per donar servei tant als treballadors com a tot el sector.

3. MOBILITAT DE VIANANTS

Adaptació de l'accessibilitat de voreres perimetrals a l'àmbit modificat.

Repintat de passos de vianants perimetrals i a PMR.

Renovació de la urbanització de les voreres i rotonda.

4. MOBILITAT CICLISTA

Senyalització de 30 km/h en carrers del polígon.

Continuïtat del carril bici proposat fins a unir-lo amb els trams existents.

5. MOBILITAT VEHICLE PRIVAT

Adaptació de places d'aparcament per a vehicles de PMR.

Implantació de 12 punts de recàrrega elèctrica.

La tipologia d'aparcament a implantar en el carrer Progrés es definirà conjuntament amb els serveis tècnics municipals en la separata d'obres d'actualització de la urbanització.

6. MILLORES SOCIOAMBIENTALS

Implementació d'Il·luminació d'accessos i viari (relacionat amb l'Informe de Gènere).

Plantacions de vegetació en les tanques de les parcel·les industrials objecte d'agrupació.

S'adjunta la següent solució, implantada en el carrer Hostal del Pi del polígon Barcelonès d'Abrera, per a millor aproximació constructiva de la millora de la urbanització proposada pel carrer Progrés, tant pel que fa a les tanques vegetals com per a la pavimentació de la vorera del carrer:



1.9. JUSTIFICACIÓ DE LA NECESSITAT DE FORMULACIÓ DE LA MODIFICACIÓ DEL PLA PARCIAL

La motivació d'una nova Modificació del Pla Parcial d'Ordenació des de l'última redacció de la Modificació C, referida precisament a l'articulat de les ordenances, és la d'adaptar l'estructura parcel·laria a les necessitats industrials actuals del polígon, on des de fa anys s'han anat implantant actuacions logístiques al llarg del Carrer del Progrés i del Carrer Salvador Seguí promogudes en el seu moment per l'Institut Català de Sòl -INCASOL-. Les parcel·les petites han quedat obsoletes per aquest ús, necessitant àmbits de major superfície per la pròpia evolució de l' *e-commerce* en tot l'àrea d'influència de Barcelona, i també per la connexió logística d'abast "*big-box*" que pot tenir en els propers anys l'important *hub* logístic al voltant de la "SEAT elèctrica".

Les naus existents emplaçades al Carrer del Progrés núm. 6-12, que es corresponen a les parcel·les 3-4-5-6 i 13-14-15-16-17-18 del Pla Parcial original PPO1, han generat un procés d'inactivitat i el seu replantejament integral genera un rendiment òptim, permetent una implantació actualitzada que reculli criteris de funcionalitat logística així com de control de sostenibilitat, tant del procés d'edificació, com de la seva operativa. Per assolir aquest objectiu és necessari eliminar les restriccions d'agrupació parcel·laria a l'àmbit d'aquesta modificació.

1.10. JUSTIFICACIÓ DE L'OBSERVANÇA DE L'OBJECTIU DEL DESENVOLUPAMENT URBANÍSTIC SOSTENIBLE

Respecte de la justificació de L'OBSERVANÇA DE L'OBJECTIU DEL DESENVOLUPAMENT URBANÍSTIC SOSTENIBLE i de les directrius per al planejament urbanístic que en són objecte, el planejament que ara es tramita és coherent amb el concepte de desenvolupament sostenible contingut a l'article 3 del TRLUC i de forma més particulars en els seus apartats 1 i 2:

"(...) (1) El desenvolupament urbanístic sostenible es defineix com la utilització racional del territori i el medi ambient i comporta combinar les necessitats de creixement amb la preservació dels recursos naturals i dels valors paisatgístics, arqueològics, històrics i culturals, per tal de garantir la qualitat de vida de les generacions presents i futures".

Aquest document compleix amb els principis anteriors ja que ajusta els criteris normatius buscant una construcció més sostenible en uns sòls completats de la trama urbana, sobre els quals no concorren importants valors naturals, paisatgístics, arqueològics, històrics o culturals, garantint amb això la utilització racional del territori i del medi ambient, en tant que combina les necessitats de creixement del municipi en coherència amb el model i ocupació del territori mitjançant una labor de "rehabilitació urbana" sense consum de nous sòls, generant un teixit que és façana de la ciutat on juga un paper clau la mobilitat i les seves connexions.

Es reproduïxen a continuació de forma simplificada els criteris en els quals es basa el desenvolupament d' aquesta Àrea:

-Jerarquia viària. La MPPD manté la jerarquia viària del PPO1, cuidant els resultats de l'anàlisi de la Mobilitat i posant els mitjans per equilibrar situacions de fragilitat detectades.

-Compacitat urbana. El tractament buscat amb la present MPPD està presidit per l'homogeneïtat i pel complex enteniment de la compacitat urbana, fomentant una concentració d'ús i funcions enfront de la dispersió anterior. Tal compacitat troba un element addicional positiu en la concentració dels fluxos de trànsit i de les entrades focalitzades eliminat l'addició de les mateixes.

-Diversitat funcional. La diversitat funcional suposa una aposta ulterior de l'evolució de l'ús industrial d'emmagatzematge, en la seva extensió logística actual, en el qual es produeix una convivència potencial d'usos més propers als usos terciaris o de naturalesa mixta donada l'alta imbricació de la logística en la moderna estructura del *e-commerce*.

-Equilibri ambiental. La introducció de criteris de sostenibilitat serà un principi bàsic que s'haurà d'incorporar en els diferents moments de la construcció del projecte, des del planejament derivat, en la rehabilitació urbanitzadora i la construcció de la nova arquitectura, de a què seran evidències les certificacions ambientals que homologaran els projectes a realitzar, generant una actuació en la qual es potenciarà la Integració Paisatgística com a important peça d' entrada a la ciutat.

-Gestió possible. La viabilitat econòmica de qualsevol actuació urbanística passa per l'equilibri de beneficis i càrregues que se' n deriven i en aquest cas la unitat de propietat i el seu compromís de responsabilitat social amb el medi ambient fa que l' esforç administratiu generi un resultat evident per a la ciutadania.

"(...) (2). El desenvolupament urbanístic sostenible, atès que el sòl és un recurs limitat, comporta també la configuració de models d'ocupació del sòl que evitin la dispersió en el territori, afavoreixin la cohesió social, considerin la rehabilitació i la renovació en sòl urbà, atenguin la preservació i la millora dels sistemes de vida tradicionals en les àrees rurals i consolidin un model de territori globalment eficient".

La present MPDD és totalment coherent amb l'anterior enunciat pel que fa a la rehabilitació i renovació en el sòl urbà, així com la cohesió social proposant la potencialitat d'una àrea d'activitat econòmica amb una important reposada de mà d'obra local correctament estructurada amb la mobilitat municipal i les necessitats de reurbanització.

El document que ara es tramita, s' ajusta a les directrius per al planejament urbanístic contingudes a l' Art.9 del TRLUC, i de forma més particular en els seus apartats 1, 3 i 7, que es reproduïxen a continuació.

D'altra banda, els apartats 2, 4, 5 i 6 del mateix article no són d'aplicació en aquest cas ja que fan referència a qüestions que no afecten en la present actuació (urbanització de zones inundables o de risc, preservació de terrenys de pendents superiors al 20%, urbanització de terrenys forestals o paisatgístics cremats etc.):

"(...) 1. Les administracions amb competències en matèria urbanística han de vetllar perquè les determinacions i l'execució del planejament urbanístic permetin assolir, en benefici de la seguretat i el benestar de les persones, uns nivells adequats de qualitat de vida, de sostenibilitat ambiental i de preservació enfront dels riscos naturals i tecnològics.

(...) 3. El planejament urbanístic ha de preservar els valors paisatgístics d'interès especial, el sòl d'alt valor agrícola, el patrimoni cultural i la identitat dels municipis, i ha d'incorporar les prescripcions adequades perquè les construccions i les instal·lacions s'adaptin a l'ambient on estiguin situades o bé on s'hagin de construir i no comportin un demèrit per als edificis o les restes de caràcter històric, artístic, tradicional o arqueològic existents a l'entorn.

(...) 7. Les administracions urbanístiques han de vetllar perquè la distribució en el territori dels àmbits destinats a espais lliures i a equipaments s'ajusti a criteris que garanteixin la seva funcionalitat en benefici de la col·lectivitat".

El contingut d'aquest document compleix amb les determinacions anteriors en tots els seus aspectes.

D'altra banda, i de forma sintètica, aquesta MPPD adopta Mesures per a **la consecució d'una mobilitat sostenible**, i pel que fa a les mesures de garantia sobre **l'eficiència en el cycle de l'aigua, sobre la gestió i producció d'energia, el tractament d'aigües residuals i la garantia de la qualitat atmosfèrica són elements neutres respecte de la Modificació proposada, encara que seran patrons de compliment de la futura edificació.**

1.11. MANTENIMENT DE L'APROFITAMENT URBANÍSTIC I DE LA ZONIFICACIÓ ESTABLERTA PEL PLA PARCIAL

La present modificació manté l'aprofitament urbanístic determinat en el pla parcial vigent, atès que no modifica els paràmetres d'edificabilitat, ocupació, volum i usos. I manté la zonificació establerta pel pla parcial, sense alterar la superfície dels sistemes urbanístics no essent d'aplicació el recollit als articles 98, 99, 100 i concordants del TRLUC, respecte a l'increment de cessió de sistemes i d'aprofitament urbanístic.

1.12. DOCUMENTACIÓ QUE ES MODIFICA

La documentació a modificar se circumscriu a l'article 23 de les Ordenances del PPO1 original i s'incorporen una sèrie de Mesures de Compliment sobre l'Avaluació de la Mobilitat en l'hàbit que estan relacionades a l'apartat 8.2. del present document.

El text original de l'esmentat article 23, redactat en el document de les ordenances del PPO1 de 1988, es recull a continuació.

Article 23. Parcel·la mínima

"La Parcel·la Mínima per a aquesta zona serà la que es representa en el plànol, amb superfície mínima: 5.000 m².

Correspon a les parcel·les A, B i C corresponents a indústries establertes o en procés d'establiment en el sector i a les de nova edificació de la 1 a la 23.

Les parcel·les assenyalades podran agrupar-se constituint una major cabuda per a indústries que requereixin major superfície i edificació conforme als criteris següents:

*2 amb 3 i amb 4
5 amb 6 i 17 amb 18
19 amb 20
21 amb 22
10 amb 11 i
7 amb 8 i 9*

Les parcel·les 13, 14, 15 i 16 serà obligatori adjudicar-les a establiments diferents i no podran agrupar-se per tal d'ordenar els volums en l'accés inferior al sector del Rebato"

La present modificació proposa la següent redacció de l'article 23:

Article 23 Modificat. Parcel·la mínima

"La Parcel·la Mínima per a aquesta zona serà la que es representa en el plànol, amb superfície mínima: 5.000 m².

Correspon a les parcel·les A, B i C corresponents a indústries establertes o en procés d'establiment en el sector i a les de nova edificació de la 1 a la 23.

Les parcel·les podran agrupar-se constituint una major cabuda per a indústries que requereixin major superfície i edificació conforme als criteris següents:

- 3, 4, 5, 6, 13, 14, 15, 16, 17 i 18
- 7, 8 i 9
- 10 i 11
- 19 i 20
- 21 i 22

El projecte que es presenti per a obtenir la llicència d'obres del conjunt edificatori que contempli qualsevol agrupació a l'àmbit de les parcel·les 3, 4, 5, 6, 13, 14, 15, 16, 17 i 18 serà un projecte unitari que inclogui les obres d'enderroc, de nova edificació i de millora de la urbanització. Les obres de millora de la urbanització, que es detallen a continuació, es duran a terme amb simultaneïtat amb les obres d'edificació del conjunt edificatori.

- Millora de la urbanització del carrer Progrés (des del carrer dels Sagraments fins el carrer Francesc Layret, incloent la rotonda).

Aquestes millores de la urbanització inclouran el reasfaltat, repintat, renovació de voreres i rotonda, carril bici, xarxes de serveis i tanques vegetals amb jardineres d'acord amb els criteris municipals que es definiran en la separata d'obres puntuals d'urbanització que contindrà el projecte d'edificació, i que s'executarà simultàniament a les obres d'edificació.

- Implantació d'una nova parada de bus de la línia urbana actual al carrer Progrés i d'un carril bici; així com la resta de mesures contemplades a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada d'aquesta modificació.

1.13. TRAMITACIÓ AMBIENTAL

Tal com s'ha exposat amb anterioritat, la present MPPD té un abast molt limitat i per tant no constitueix cap modificació (ni substancial ni de cap altre tipus) de les estratègies, directius o propostes del planejament vigent. Tampoc no suposa l'alteració de la cronologia dels plans i programes vigents. Conseqüentment, i en aplicació d'allò disposat a l'article 7 de la Llei 6/2009, de 28 d'abril, d'avaluació ambiental de plans i programes de Catalunya, no és necessari sotmetre la MPPD que ara es tramita al tràmit d'avaluació ambiental estratègica.

Redactat
a Madrid, Maig de 2022

Propietat
TRANS PROPCO ABRERA, S.L.

El Arquitecte
NCAarquitectos
J. RAMÓN NAVARRO CONDE

**MODIFICACIÓ “D” Pla Parcial D’Ordenació
“SANT ERMENGOL I”. ABRERA (Barcelona)**



**Document 2
NORMES URBANÍSTIQUES**

DOCUMENT 2

NORMES URBANÍSTIQUES

Es modifica l'article 23 de les ordenances del Pla Parcial original, quedant aquest amb la redacció següent:

Article 23. Parcel·la mínima

"La Parcel·la Mínima per a aquesta zona serà la que es representa en el plànol, amb superfície mínima: 5.000 m².

Correspon a les parcel·les A, B i C corresponents a indústries establertes o en procés d'establiment en el sector i a les de nova edificació de la 1 a la 23.

Les parcel·les podran agrupar-se constituint una major cabuda per a indústries que requereixin major superfície i edificació conforme als criteris següents:

- 3, 4, 5, 6, 13, 14, 15, 16, 17 i 18
- 7, 8 i 9
- 10 i 11
- 19 i 20
- 21 i 22

El projecte que es presenti per a obtenir la llicència d'obres del conjunt edificatori que contempli qualsevol agrupació a l'àmbit de les parcel·les 3, 4, 5, 6, 13, 14, 15, 16, 17 i 18 serà un projecte unitari que inclogui les obres d'enderroc, de nova edificació i de millora de la urbanització. Les obres de millora de la urbanització, que es detallen a continuació, es duran a terme amb simultaneïtat amb les obres d'edificació del conjunt edificatori.

- Millora de la urbanització del carrer Progrés (des del carrer dels Sagraments fins el carrer Francesc Layret, incloent la rotonda).

Aquestes millores de la urbanització inclouran el reasfaltat, repintat, renovació de voreres y rotonda, carril bici, xarxes de serveis i tanques vegetals amb jardineres d'acord amb els criteris municipals que es definiran en la separata d'obres puntuals d'urbanització que contindrà el projecte d'edificació, i que s'executarà simultàniament a les obres d'edificació.

- Implantació d'una nova parada de bus de la línia urbana actual al carrer Progrés i d'un carril bici; així com la resta de mesures contemplades a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada d'aquesta modificació.

Redactat
a Madrid, Maig de 2022

Propietat
TRANS PROPCO ABRERA, S.L.

El Arquitecte
NCAarquitectos
J. RAMÓN NAVARRO CONDE

MODIFICACIÓ “D” Pla Parcial D’Ordenació “SANT ERMENGOL I”. ABRERA (Barcelona)



Document 3 DOCUMENTACIÓ GRÀFICA

DOCUMENT 3. DOCUMENTACIÓ GRÀFICA

P1	SITUACIÓ	SE	
P2	ORTOFOTOMAPA	SE	
P3	TOPOGRÀFIC	Escala 1:3000	
P4	ESTRUCTURA DE LA PROPIETAT	Escala 1:3000	
P5	PLANEJAMENT VIGENT	SE	
P6	ÀMBIT DE LA MODIFICACIÓ	Escala 1:3000	
P7	MILLORES D' URBANITZACIÓ	Escala 1:1000	
P8	PROPOSTA D'IMPLANTACIÓ	Escala 1:750	(A1)
		Escala 1:1500	(A3)

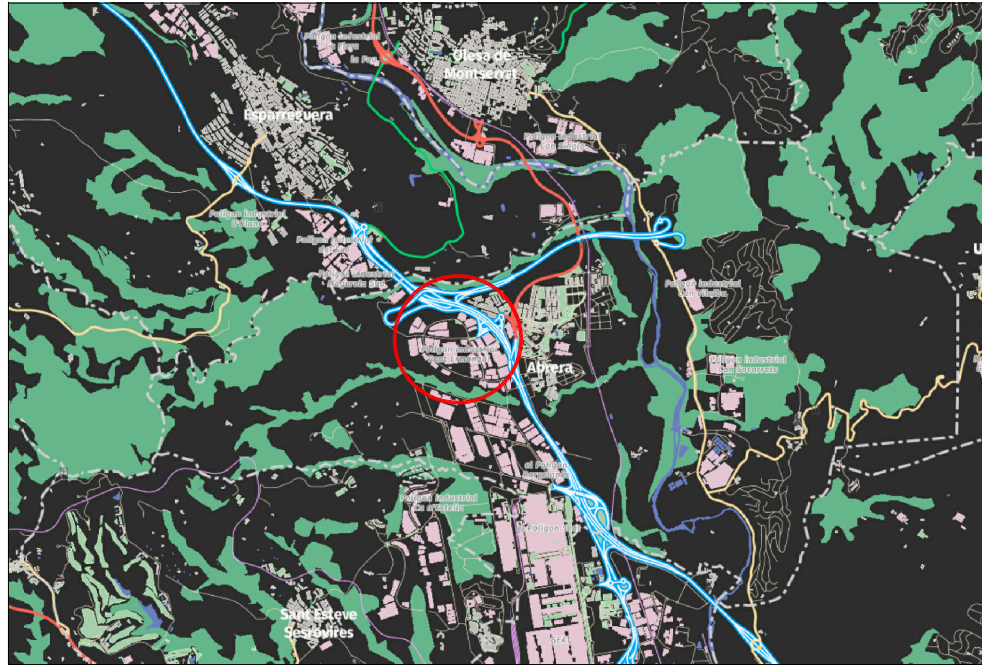
Redactat
a Madrid, Maig de 2022

Propietat
TRANS PROPCO ABRERA, S.L.

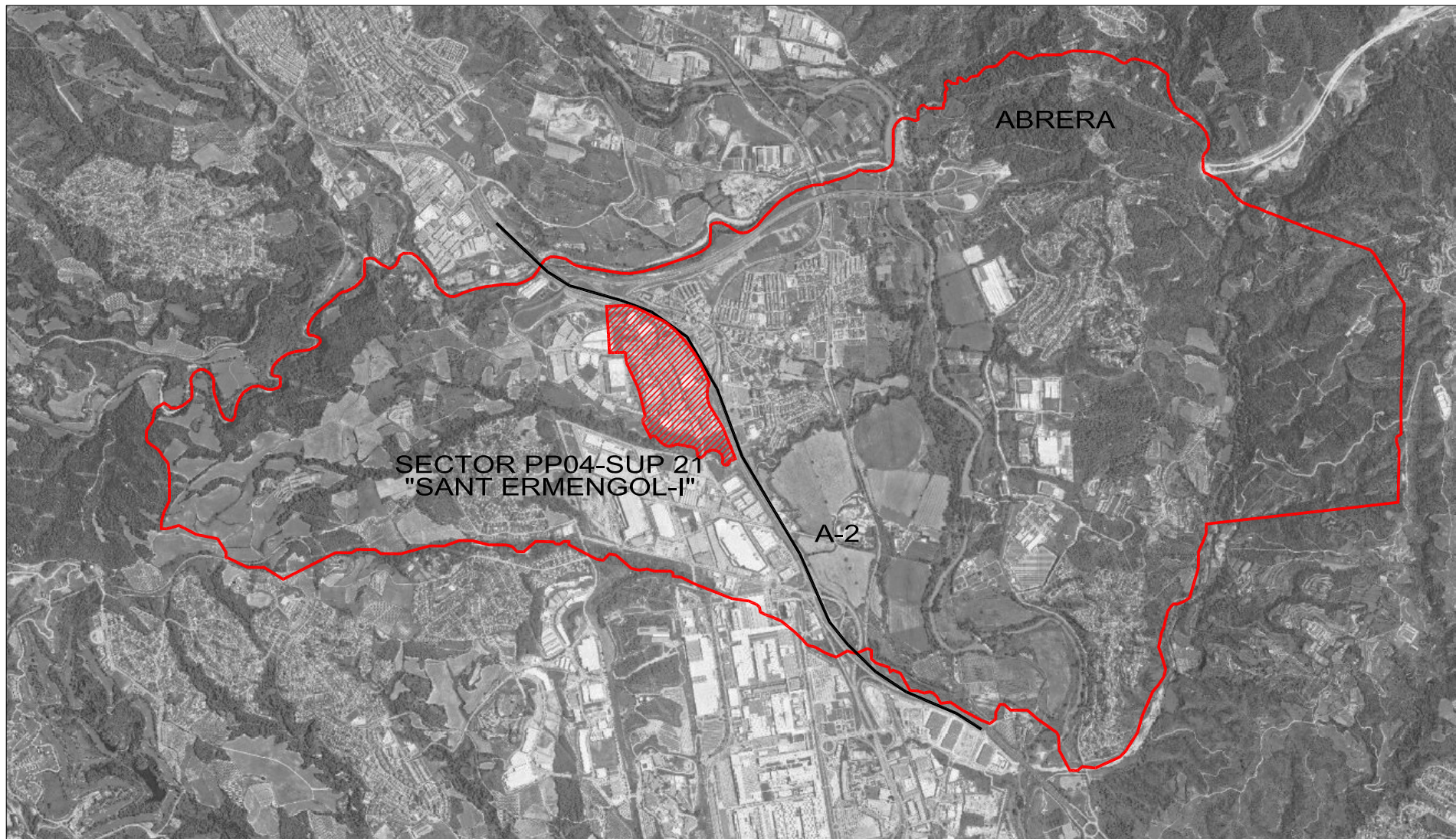
El Arquitecte
NCAarquitectos
J. RAMÓN NAVARRO CONDE



1 SITUACIÓ A LA COMARCA (BAIX LLOBREGAT)
Escala: S/E



2 SITUACIÓ SANT ERMENGOL A ABRERA
Escala: S/E



3 EMPLAÇAMENT SECTOR PP04-SUP 21 "SANT ERMENGOL-I"
Escala: S/E

NOTES I CARACTERÍSTIQUES



MODIFICACIONS I OBS.

- 1
- 2
- 3
- 4
- 5

MODIFICACIÓ "D"
PLA PARCIAL D'ORDENACIÓ
"SANT ERMENGOL-I"
ABRERA (Barcelona)

P1

DOCUMENTACIÓ GRÀFICA

SITUACIÓ

S/E

DATA:
MAG 2022

DATA ÚLTIMA MODIFICACIÓ:

Projeccion:
TRANS PROPCO ABRERA, SL.

NCAarquitectos, SL.



492-20/ABRERA/MOD P1



SECTOR PP04-SUP 21
"SANT ERMENGOL-I"

NOTES I CARACTERÍSTIQUES



MODIFICACIONS I OBS.

- 1 _____
- 2 _____
- 3 _____
- 4 _____
- 5 _____

MODIFICACIÓ "D"
PLA PARCIAL D'ORDENACIÓ
"SANT ERMENGOL-I"
ABRERA (Barcelona)

P2

DOCUMENTACIÓ GRÀFICA

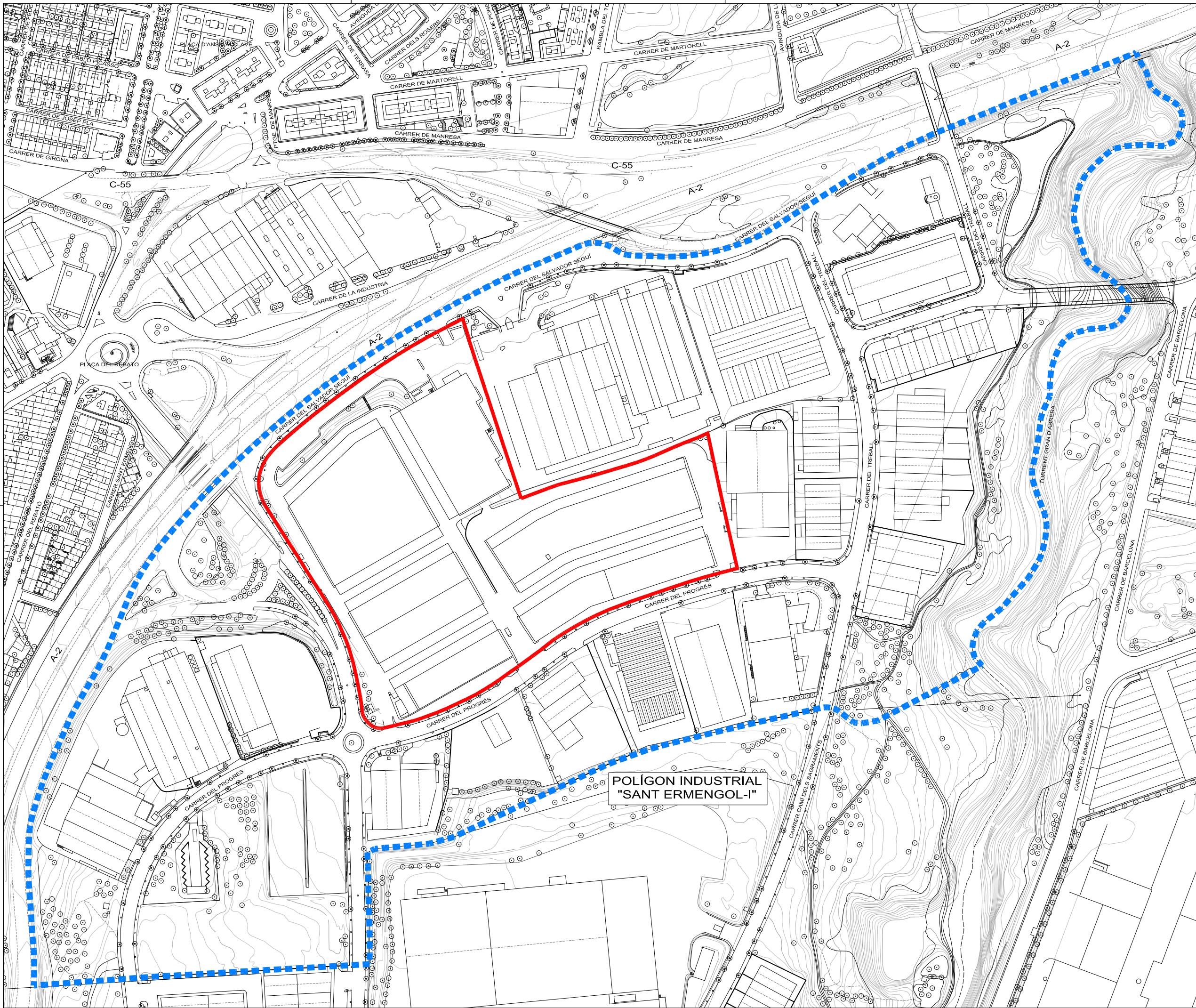
ORTOFOTOMAPA ESCALA: S/E

DATA: MAIG 2022 DATA ÚLTIMA MODIFICACIÓ:

Propietat:
TRANS PROPCO ABRERA, SL.

NCAarquitectos, SL.





- - - - LIMIT DEL SECTOR.
 ÀREA=388.045m²
———— LIMIT ÀMBIT MODIFICACIÓ
 ÀREA=70.417m²

NOTES I CARACTERÍSTIQUES

MODIFICACIONS I OBS.

1	
2	
3	
4	
5	



MODIFICACIÓ "D"
PLA PARCIAL D'ORDENACIÓ
"SANT ERMENGOL-I"
 ABRERA (Barcelona)

P3

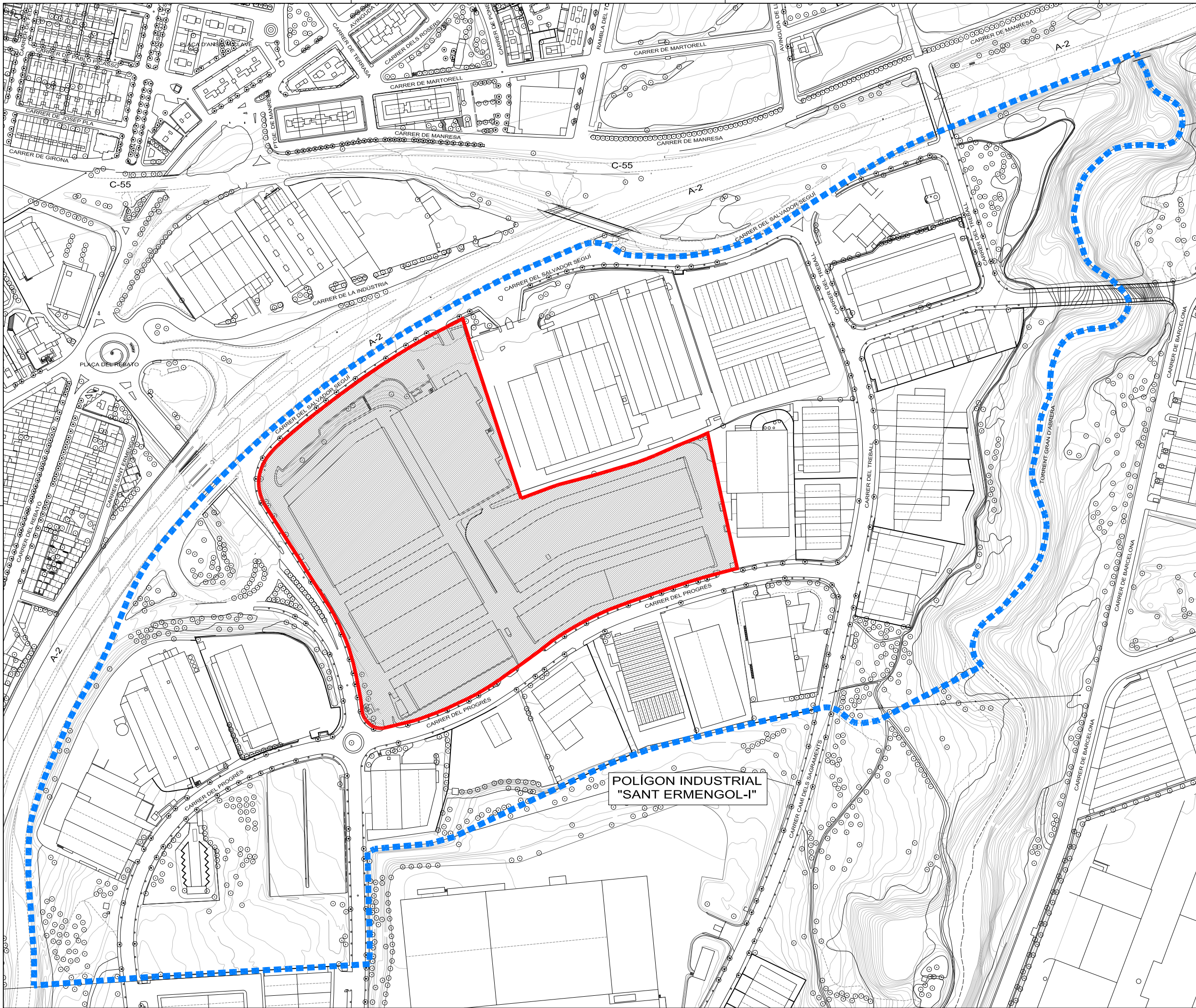
DOCUMENTACIÓ GRÀFICA

TOPOGRAFIA
 DATA: MAIG 2022
 ESCALA 1/1500 (A1)
 ESCALA 1/3000 (A3)
 DATA ÚLTIMA MODIFICACIÓ:

Propietat: TRANS PROPCO ABRERA, SL.
 NCAarquitectos, SL.



492-20/ABRERA-MOD P3



----- LÍMIT DEL SECTOR.
 ÀREA=388.045m²
----- LÍMIT ÀMBIT MODIFICACIÓ
 ÀREA=70.417m²

NOTES I CARACTERÍSTIQUES



MODIFICACIONS I OBS.

1	
2	
3	
4	
5	

MODIFICACIÓ "D"
PLA PARCIAL D'ORDENACIÓ
"SANT ERMENGOL-I"
 ABRERA (Barcelona)

P4

DOCUMENTACIÓ GRÀFICA

ESTRUCTURA DE LA PROPIETAT

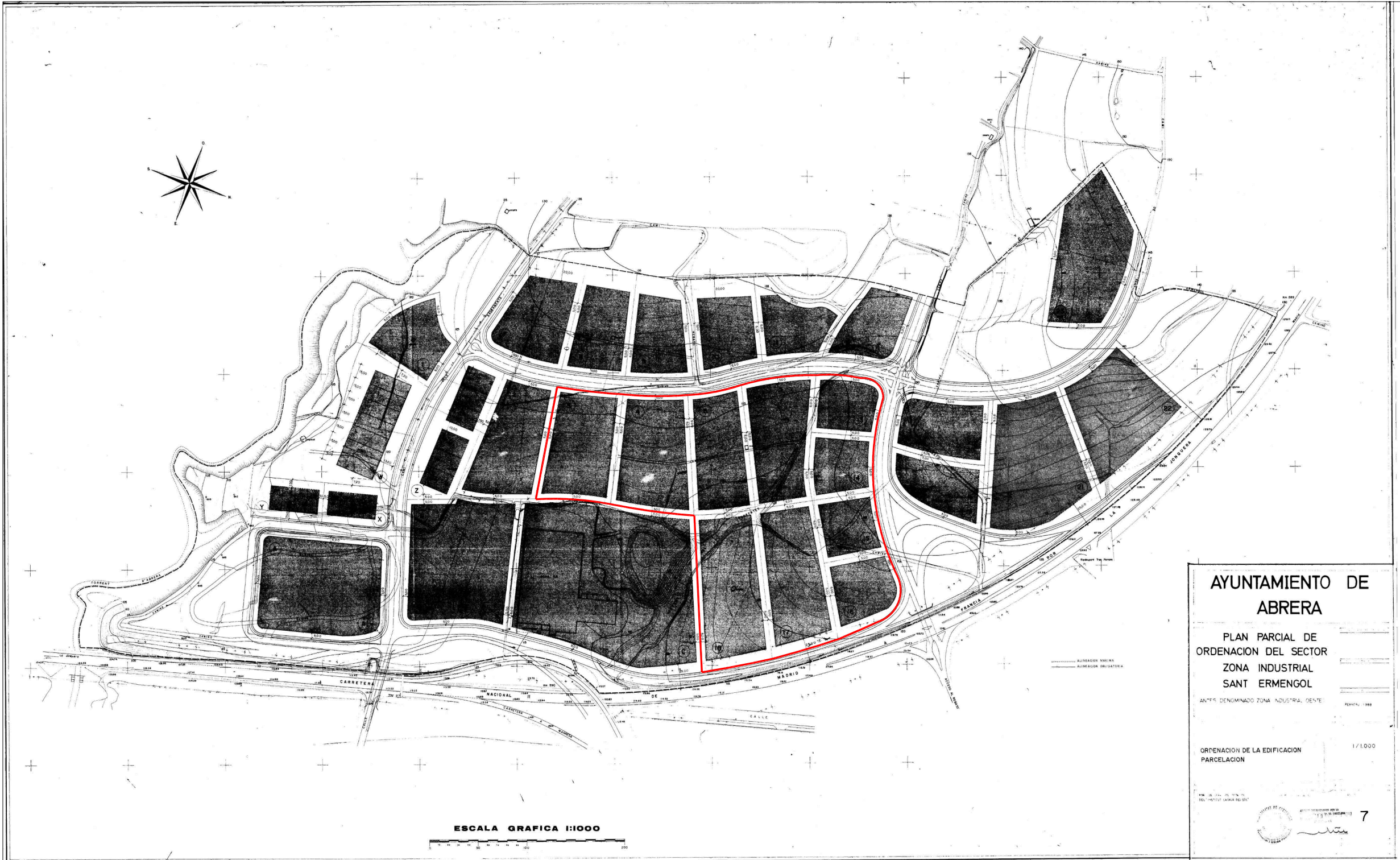
DATA: MAIG 2022
 ESCALA 1/1500 (A1)
 ESCALA 1/3000 (A3)
 DATA ÚLTIMA MODIFICACIÓ:

Propietat: TRANS PROPCO ABRERA, SL.

NCArquitectos, SL.



— LIMIT ÀMBIT MODIFICACIÓ



NOTES I CARACTERÍSTIQUES
PLÀNOL 7 PLA PARCIAL VIGENT

MODIFICACIONS I OBS.

1	
2	
3	
4	
5	

MODIFICACIÓ "D"
PLA PARCIAL D'ORDENACIÓ
"SANT ERMENGOL-I"
ABRERA (Barcelona)

P5

DOCUMENTACIÓ GRÀFICA

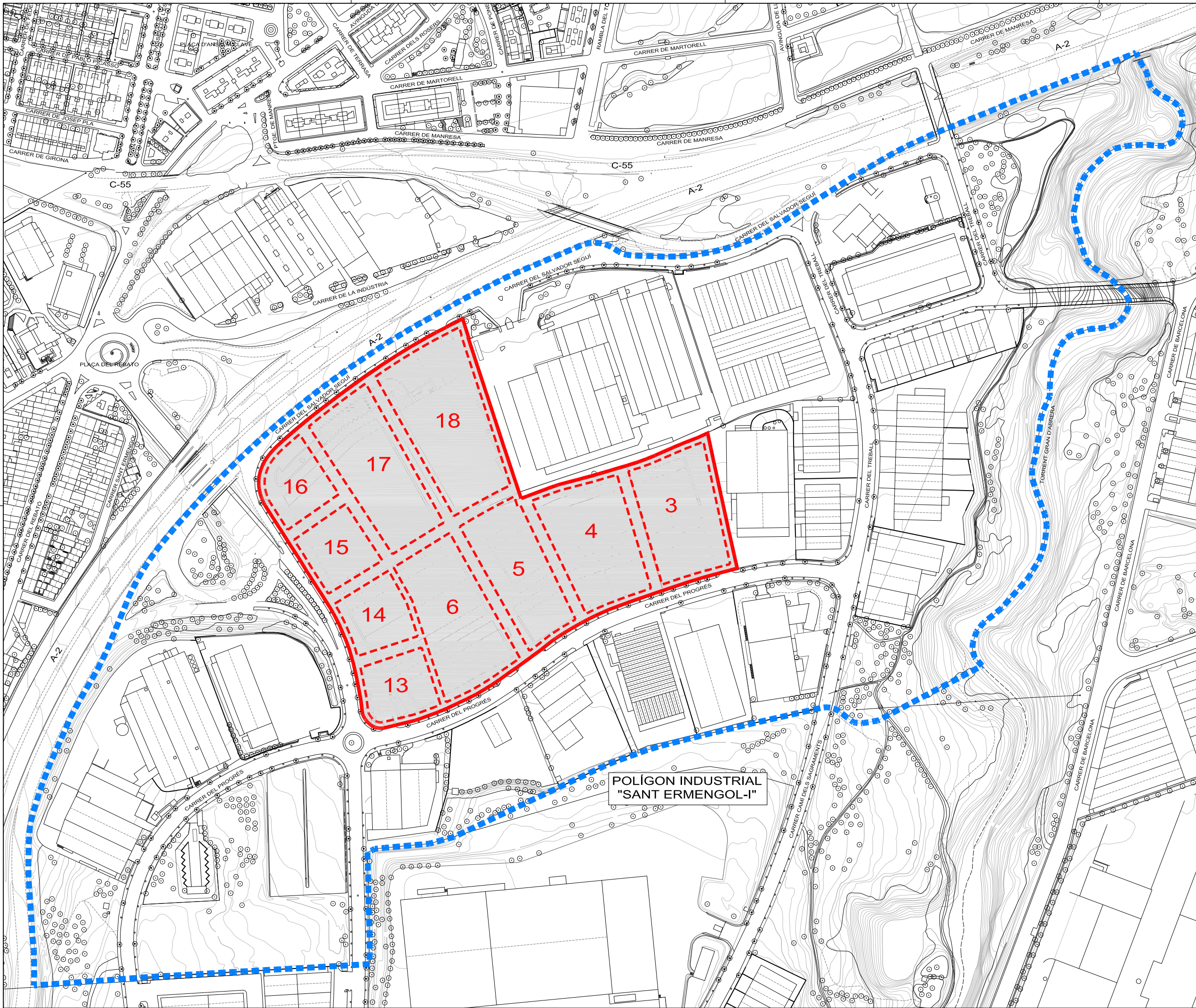
PLANEJAMENT VIGENT ESCALA: S/E
DATA: MAIG 2022 DATA ÚLTIMA MODIFICACIÓ:

Propietat
TRANS PROPCO ABRERA, SL.

NCAarquitectos, SL.



492-20/ABRERA-MOD P5



- AREA DE MOVEMENT PROPOSTA
- - - PARCEL·LACIÓ ORIGINAL

NOTES I CARACTERÍSTIQUES
 LA PROPOSTA ES EL PLÀNOL 7 MODIFICAT DEL PLA PARCIAL VIGENT



MODIFICACIONS I OBS.

1	
2	
3	
4	
5	

MODIFICACIÓ "D"
PLA PARCIAL D'ORDENACIÓ
"SANT ERMENGOL-I"
 ABRERA (Barcelona)

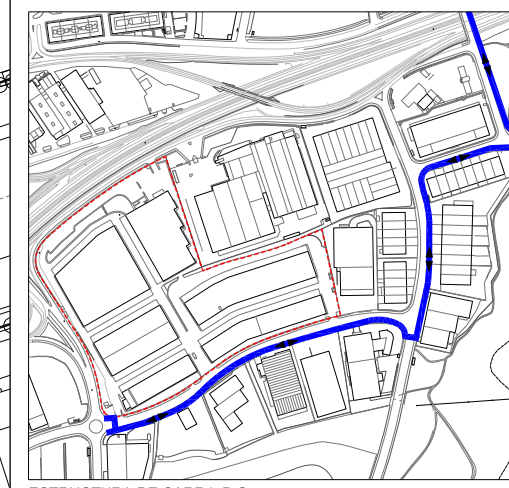
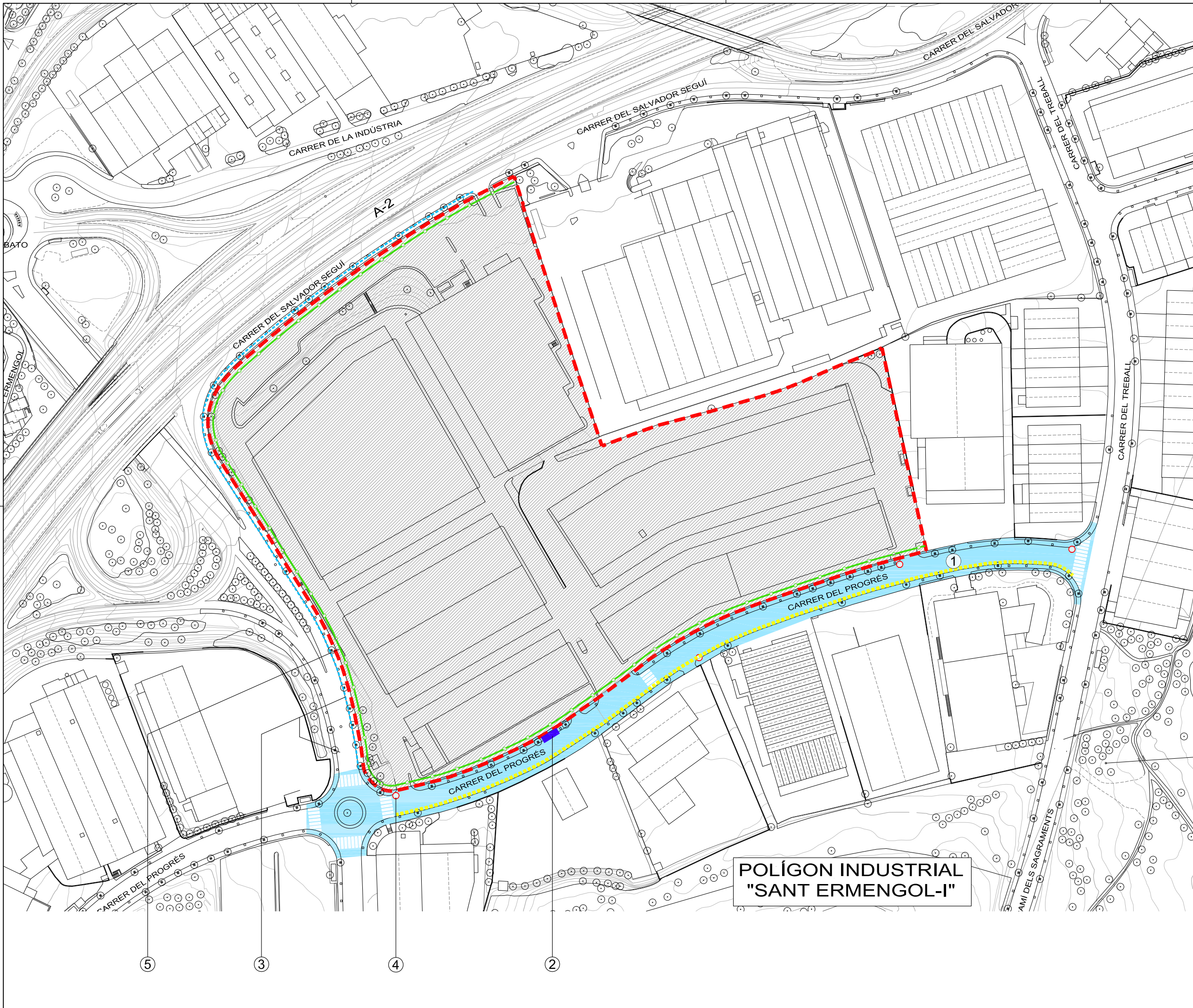
P6

DOCUMENTACIÓ GRÀFICA
 ÀMBIT DE LA MODIFICACIÓ
 DATA: MAIG 2022
 ESCALA 1/1500 (A1)
 ESCALA 1/3000 (A3)
 DATA ÚLTIMA MODIFICACIÓ:

Propietat: TRANS PROPCO ABRERA, SL.	NCAarquitectos, SL.
--	---------------------

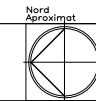


492-20/ABRERA-MOD P6



ESTRUCTURA DE CARRIL BICI

NOTES I CARACTERÍSTIQUES



MODIFICACIONS I OBS.

1
2
3
4
5

- ① RENOVACIÓ URBANITZACIÓ C/ DEL PROGRÉS:
REASFALTAT / RENOVACIÓ DE VORERES I ROTONDA /
REPINTAT DE VIARI / MILLORA DE ROTONDA /
INCLUSIÓ DE CARRIL BICI / REVISIÓ XARXAS
SERVEIS 9.550,24 m²
- ② ■ NOVA PARADA D'AUTOBÚS
- ③ - - - ADAPTACIÓ DE VORERES A MOBILITAT
ACCESIBLE I REPINTAT DE PASSOS
EN PERIMETRES 420,69 ml
- ④ ○ SENYALITZACIÓ DE 30 Km/h EN ELS CARRERS
DEL POLÍGON
- ⑤ — TANQUES VEGETALS AMB JARDINERES 793,07 ml

MODIFICACIÓ "D"
PLA PARCIAL D'ORDENACIÓ
"SANT ERMENGOL-I"
ABRERA (Barcelona)

P7

DOCUMENTACIÓ GRÀFICA

MILLORES D'URBANITZACIÓ

DATA: MAIG 2022

Propietat: TRANS PROPCO ABRERA, SL.

NCArquitectos, SL.

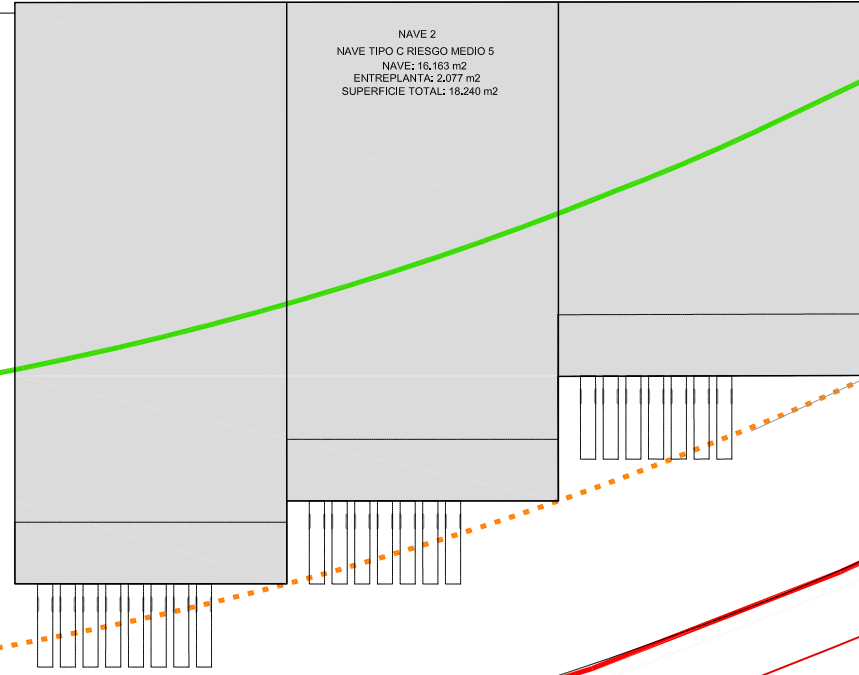
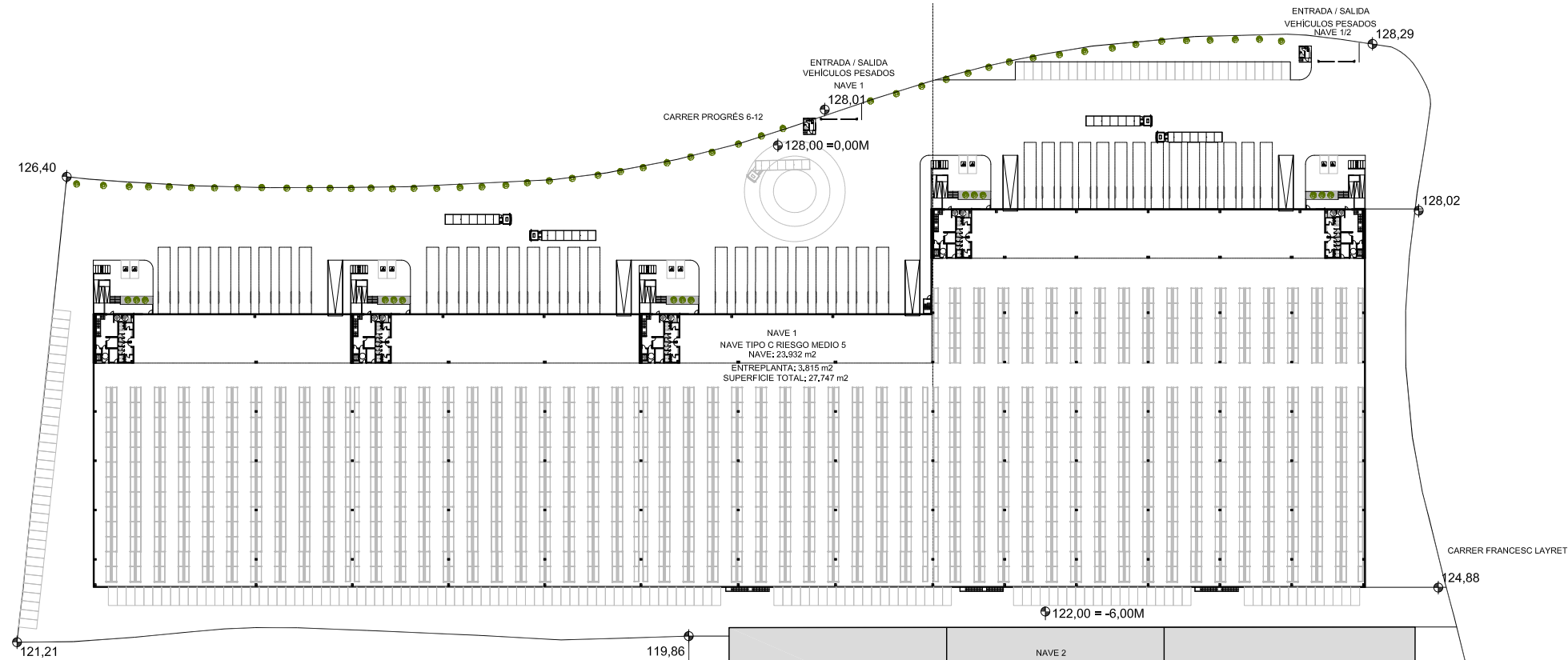
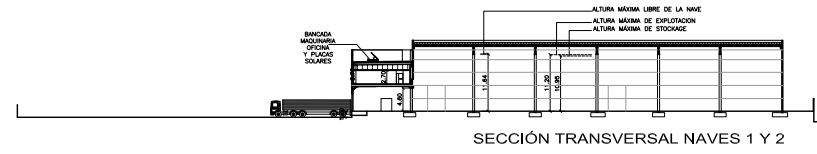
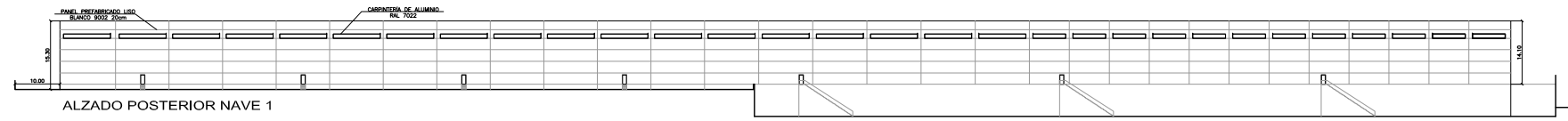
ESCALA 1/1000 (A1)

ESCALA 1/2000 (A3)

DATA ÚLTIMA MODIFICACIÓ:



492-20/ABRERA-MOD P7



PROPUESTA PARQUE LOGÍSTICO ABRERA (BARCELONA)						
	NORMATIVA	PROYECTO INICIAL			PROYECTO CON AFECCIÓN B-25	
SUPERFICIE DE PARCELA	> 5.000 M2	70.417 M2			70.319 M2 (-98 M2)	
EDIFICABILIDAD MÁX.	(1 M2/ M2)	48.143 M2 (0,6837 M2/ M2)			46.337 M2 (0,65 M2/ M2)	
RETRANQUEO A LINDEROS	5 M	10 M			10 M	
RETRANQUEO A VIALES	5 M	32 Y 10 M			32 Y 10 M	
VOLUMEN MÁXIMO	(8 M3 / M2)	563.336 M3 (8 M3 / M2)			562.552 M3 (8 M3 / M2)	
OCUPACIÓN MÁXIMA	(60 %)	42.250,20 M2 (60 %)			40.644 M2 (58 %)	
		NAVE 1	NAVE 2	TOTAL	NAVE 1	NAVE 2
SUPERFICIE NAVE + ENTR.		29.235 M2	18.908 M2	48.143 M2	28.097 M2	18.240 M2
						46.337 M2 (-1.806 M2)
SUPERFICIE NAVE		25.278 M2	16.773 M2	42.051 M2	24.282 M2	16.163 M2
SUPERFICIE ENTREPLANTA		3.957 M2	2.135 M2	6.092 M2	3.815 M2	2.077 M2
NÚMERO DE MUELLES		41	24	65	40	22

AFECCIÓN 100 M

LÍNEA EDIFICACIÓN 50 M

PARCELA AFECTADA 98 M2

DOMINIO

VIA DE SERVICIO A-2

NOTES I CARACTERÍSTIQUES



MODIFICACIONS I OBS.

- 1
- 2
- 3
- 4
- 5

MODIFICACIÓ "D"
PLA PARCIAL D'ORDENACIÓ
"SANT ERMENGOL-I"
ABRERA (Barcelona)

P8

DOCUMENTACIÓ GRÀFICA

PROPOSTA D'IMPLANTACIÓ ESCALA 1/750 (A1)
ESCALA 1/1500 (A3)

DATA: MAIG 2022 DATA ÚLTIMA MODIFICACIÓ:

Propietat: TRANS PROPCO ABRERA, SL.

NCAarquitectos, SL.



482-20/ABRERA-MOD P8

**MODIFICACIÓ “D” Pla Parcial D’Ordenació
“SANT ERMENGOL I”. ABRERA (Barcelona)**



**Document 4
AGENDA, AVALUACIÓ
ECONÒMICA I INFORME DE
SOSTENIBILITAT ECONÒMICA**

DOCUMENT 4

AGENDA, AVALUACIÓ ECONÒMICA I

INFORME DE SOSTENIBILITAT ECONÒMICA

1. AGENDA I AVALUACIÓ ECONÒMICA

La present Modificació "D" del Pla Parcial d'Ordenació "Sant Ermengol-I" -MPPD- té un abast molt escàs sobre les ulteriors execucions de planejament, per la qual cosa seria, en primera instància, susceptible de no sustentar la necessitat d'avaluar econòmicament la seva pormenorització ni d'estudiar la seva incidència en la gestió municipal en ser bàsicament neutra sobre la mateixa.

Tanmateix, en virtut d'allò disposat a l'article 66 del TRLUC, i com a conseqüència de l'Estudi d'Avaluació de la Mobilitat Generada (EAMG) s'estableixen una sèrie de propostes de millora implícites en la Mobilitat del sector produïdes per la teòrica implementació duta a terme per la modificació de planejament.

Aquests compromisos complementaris la MPPD els fa reglamentaris en incorporar-los en el cos de les Normes Urbanístiques, per la qual cosa generen una AVALUACIÓ ECONÒMICA DIRECTA.

Els ítems econòmics sobre els quals es produeix una imputació d'inversió són els que s'exposen detallats a l'apartat 1.6.2.B) de la Memòria més els propis de la gestió de la mobilitat, a saber:

Apt. 1.6.2.B)

- 1. SEGUIMENT DE PROJECTES CONSTRUCTIUS
(Millora d'urbanització del carrer Progrés)**
- 2. PARADES DE BUS URBÀ**
- 3. CAMPANYES DE PROMOCIÓ DE TRANSPORT PÚBLIC**
- 4. MOBILITAT DE PETONS**
- 5. MOBILITAT CICLISTA**
- 6. MOBILITAT VEHICLE PRIVAT**
- 7. CAR POOLING**
- 8. PLACES PREFERENTS PER A VAO I ELECTRICS**
- 9. CURSOS DE CONDUCCIÓ EFICIENT EN PLANTILLA DE TREBALLADORS**
- 10. CREACIÓ DEL GESTOR DE MOBILITAT**
- 11. OBTENCIÓ DEL DISTINTIU DE GARANTIA DE QUALITAT AMBIENTAL**
- 12. PLA DE DESPLAÇAMENT DE L'EMPRESA**
- 13. MILLORES SOCIOAMBIENTALS**

Tenint en compte que l'aproximació de reurbanització del carrer de Progrés ha d'executar les missions següents:

- Reasfaltat i pintat
- Millora de vorades
- Pavimentació de voreres y Ampliació de les voreres fins a les tanques
- Adaptació de mobilitat en passos

I que les obres d'urbanització han de contemplar addicionalment la millora de vorades i el tancament vegetal amb jardineres en tot el perímetre públic de la Modificació, segons l'aproximació quantitativa:

REURBANITZACIÓ CARRER PROGRÈS	9.550,24 m2
MILLORA DE VORADES PERÍMETRE ADDICIONAL	420,69 ml
TANCAMENT VEGETAL AMB JARDINERES	793,07 ml

Podem avançar que les obligacions de millores associades a la Mobilitat presenten la següent avaluació econòmica derivada de les obres de reurbanització i de les extrems de l'EAMG:

PROPOSTA OBRAS I MOBILITAT	COST
REURBANITZACIÓ CARRER PROGRES	477.512,00 €
MILLORA DE VORADES PER. ADDIC.	21.034,50 €
TANQUES VEGETALS PERIMETRO	71.376,30 €
Nova parada pel transport públic urbà	4.000,00 €
Campanyes promoció del transport públic i la mobilitat activa	3.000,00 €
Senyalització de zona 30	1.500,00 €
Punts de recàrrega per a vehicles elèctrics	12.780,00 €
Senyalització de VAO	1.200,00 €
Curs de conducció eficient per a treballadors	500,00 €
Redacció d'un PDE	5.000,00 €
Il·luminació de l'entorn de la parcel·la	4.000,00 €
	601.902,80 €

Val a dir que el pressupost final de les obres d'urbanització es concretarà un cop s'hagi redactat el projecte de millora de la urbanització d'acord amb els criteris municipals i amb el recollit a l'apartat 8.2 de la memòria i al plànol P7. Per l'exposat aquest pressupost és orientatiu i no vinculant.

Aquests costos els podem sintetitzar en dues conceptes generals d'execució:

-OBRES I INSTAL·LACIONS

-GESTIÓ (Campanyes de Formació)

EI RESUM D'EXECUCIÓ ens arreplega el següent Cost:

OBRES I INSTALLACIONS	593.402,80 €	98,59%
GESTIÓ	8.500,00 €	1,41%
	601.902,80 €	100,00%

La inversió necessària per a la reconfiguració de l'aprofitament parcel·lari conforme a les determinacions de la present Modificació, i tenint en compte que es tracta, en primera instància, de posar en càrrega un cost de reposició del mateix aprofitament mitjançant la demolició prèvia de les construccions existents, fa que l'actualització del valor urbanístic superi amb escreix la inversió necessària per fer-lo efectiu:

(Costos Urbanístics + Costos de Demolició)

Per la qual cosa les càrregues urbanístiques definides són viables per al compliment de l'objectiu de la present Modificació D del Pla Parcial.

AGENDA

Respecte de la seva planificació (AGENDA), ja donat l'escàs abast, es proposa que la càrrega d'execució sigui assumida per la Propietat com a condició de compliment de la Llicència edificatòria extensible mitjançant garantia/aval fins a la seva verificació amb el funcionament de l'activitat.

2. SOSTENIBILITAT ECONOMICA.

(Compliment del RDL 7/2015 TRLSRU i de l'article 66 del TRLUC)

El TRLSRU en el seu article 22, apartat 4, diu:

"(...) 4. La documentació dels instruments d'ordenació de les actuacions de nova urbanització, de reforma o de renovació de la urbanització i de les actuacions de dotació haurà d'incloure un informe o memòria de sostenibilitat econòmica en el qual es ponderarà, en particular l'impacte de l'actuació en les Hisendes Públiques afectades per la implantació i el manteniment de les infraestructures necessàries o la posada en marxa i al prestació dels serveis resultants, així com la suficiència i adequació del sòl destinat a usos productius"

Per la seva banda, l'article 66 del TRLUC estableix que els plans parcials urbanístics han de comptar amb un informe de sostenibilitat econòmica que ponderi l'impacte de les actuacions previstes en les finances públiques de les administracions responsables de la implantació i el manteniment de les infraestructures i de la implantació i prestació dels serveis necessaris.

Cal tenir en compte que el manteniment actual del Polígon va a càrrec de l'Ajuntament d'Abrera, i el nou desenvolupament rehabilitador no va a incidir en l'increment de les càrregues de manteniment, més si cap, essent evident l'obsolescència de les edificacions existents en l'àmbit, no és menys cert que segueixen existint activitats que generen obligacions perimetrals ja assumides públicament.

En relació als COSTOS PÚBLICS.

Tant els COSTOS DE MANTENIMENT DEL VIARI, COM LES ZONES VERDES PERIFÈRIQUES I D'ENLLUMENAT són insums ja assumits per la Hisenda Pública, sent la seva afecció nul·la respecte de la Modificació plantejada, i en tot cas, l'ocupació de solucions eficients energèticament (cas de l'enllumenat públic) l'únic que redundarien és en l'estalvi per a les arques públiques

D'altra banda, no es produeixen despeses justificables de forma directa en el Pressupost Municipal per l'increment de població en ser un desenvolupament de reforma no-residencial.

En relació als INGRESSOS PÚBLICS.

Respecte dels ingressos municipals pel desenvolupament d'aquesta Modificació ens trobaríem les imputacions següents:

- IBI actualitzat (122.468,81 € actuals amb un potencial increment del 15%)
129.339,13 €
- ALTRES TAXES (Guals, que s'entenen mantinguts per substitució de dos existents per dos d'un sol parc)
8.402,56 € (no afecta)
- LLICÈNCIES (Taxes i ICIOs, suposant un 6% d'una inversió de 20 M€)
1.200.000 €

Davant d'això, i sense tenir en compte el desenvolupament de l'activitat secundària i finalista, es produeixen uns ingressos totalitzats de:

Total Ingressos municipals	1.329.339,13€
-----------------------------------	----------------------

Per tant, es produeix, quan estigui implantada l' activitat finalista, un impacte en la Hisenda Pública clarament POSITIU de prop de 1,5 milions d'euros atès que els ingressos que generarà l'Ajuntament d'Abrera amb el desenvolupament de la modificació del sector són totalment superiors a qualsevol concepte de despesa.

Al seu torn, es produeix una requalificació de l'àmbit del sector i una millora de la connectivitat del mateix com a part de la inversió i càrrega urbanística compromesa.

Redactat
a Madrid, Maig de 2022

**Propietat
TRANS PROPCO ABRERA, S.L.**

**El Arquitecte
NCAarquitectos
J. RAMÓN NAVARRO CONDE**

MODIFICACIÓ "D" Pla Parcial D'Ordenació "SANT ERMENGOL I". ABRERA (Barcelona)



Document 5 ANNEXES

ANNEXE 1. INFORME AMBIENTAL

JUSTIFICACIÓ DE NO NECESSITAT D' INFORME AMBIENTAL

Tal com s'ha exposat en el DOCUMENT 1-MEMÒRIA l'objectiu específic de la MPPD consisteix a adequar les condicions de parcel·lació en una determinada zona d'ordenança -INDÚSTRIA JARDÍ TIPUS B- a la realitat resultant per fomentar un millor potencial constructiu dels usos logístics (ja existents), modificant l'Art. 23 de les Ordenances del Pla Parcial original -PPO1-

Per tant, la Modificació es redueix a introduir el canvi descrit en l'articulat de les Normes Urbanístiques i a l'ajust del Plànol 7 d' Ordenació del PPO1 modificant la rigidesa parcel·lària per una àrea de moviment general.

SITUACIONS MEDIAMBIENTALS I EFECTES AMBIENTALS PREVISIBLES.

La Modificació que es proposa autoritza L'AGRUPACIÓ PARCEL·LÀRIA en l'Ús Industrial en la Categoria d'INDÚSTRIA-JARDÍ en el seu grau/tipus B, modificació que no ha de tindre repercussions mediambientals ni volumetries o implantacions diferents a les quals el Pla General ha previst, ja que és l'ús zonificat del Pla Parcial original i desenvolupat per aquest planejament, fent uns petits ajustos molt locals, sobre les determinacions detallats ja previstes pel Pla General i el seu Pla de desenvolupament

La Modificació que es proposa, s'aplicarà sobre un sòl urbà ja consolidat; amb usos i activitats ja en funcionament i tot l'entorn edificable ja consolidat.

D' aquesta manera, i per l' exposat a l'apartat 1.11 de la Memòria, es considera que no hi haurà cap tipus d'efecte ambiental en l'execució de la Modificació a tramitar.

ANNEXE 2. ANNEXE DE MOBILITAT

Els documents integrats en aquest Annex són els següents:

- ANX.2.1. ESTUDI D'AVUACIÓ DE MOBILITAT GENERADA.**
- ANX.2.2. INFORME DE L'AUTORITAT DE TRANSPORT METROPOLITÀ ATM DE BARCELONA**
- ANX.2.3. INFORME DE COMPATIBILITAT URBANÍSTICA DE LA DEMARCACIÓ DE CARRETERES DE L'ESTAT A CATALUNYA**

ANNEXE 2.1

ESTUDI D'AVALUACIÓ DE MOBILITAT GENERADA (EAMG)

SEGONA ACTUALITZACIÓ DE L'ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA (EAMG) DE LA "MODIFICACIÓ "D" DEL PLA PARCIAL SECTOR SUP-21 "SANT ERMENGOL" DE ABRERA (BARCELONA)" (v.05).



09 de maig de 2022



ÍNDICE

1.- ANTECEDENTS.....	5
2.1.- BASE DE PARTIDA.....	7
2.2.- LEGISLACIÓ VIGENT.....	9
4.- ÀMBIT DEL ESTUDI.....	12
5.- METODOLOGIA.....	14
5.1.- RECOLLIDA DE DADES REFERENTS AL TRANSPORT PÚBLIC, VIANANTS I BICICLETES	14
5.2.- CÁLCUL DE LA DEMANDA GENERADA	14
5.3.- EFECTE SOBRE EL TRÀNSIT ACTUAL DE LA MOBILITAT GENERADA....	15
5.4.- APLICACIÓ DEL DECRET 344/2006	15
6.- ANÁLISIS DE LA MOBILITAT EN L'ESCENARI ACTUAL	17
6.1.- EL TRANSPORT PÚBLIC	17
6.2.- ITINERARIS A PEU I EN BICICLETA	28
6.3.- TRÀNSIT PRIVAT.....	32
7.- SIMULACIÓ DE LA SITUACIÓ ACTUAL DEL TRÀNSIT	36
7.1.- AFOROS AUTOMÀTICS DE VEHICLES	36
7.2.- AFOROS MANUALS	39
7.3.- SIMULACIÓ DE LA SITUACIÓ ACTUAL.....	41
8.- DIAGNOSI DE LA SITUACIÓ ACTUAL DE LA MOBILITAT	45
9.- PROGNOSIS DE FUTUR. CÁLCUL DE LA DEMANDA GENERADA	46
9.1.- CONSIDERACIONS PREVIES	46
9.2. CÁLCUL DEL NÚMERO DE DESPLAZAMENTS I VEHICLES GENERATS .	46
9.3.- EVOLUCIÓ HORÀRIA DE L'OCUPACIÓ DEL APARCAMENT PREVIST....	55
9.4.- DADES DEL PROJECTE RELACIONADES AMB EL DIMENSIONAMENT DELS APARCAMENTS	56
9.5.- CALCUL DEL APARCAMENT SEGON NORMATIVA VIGENT	60
10.- MESURES I RECOMENACIONS PER MILLORAR LA MOBILITAT EN L'ÀMBIT D'ESTUDI.....	61
10.1.- PROJECTES QUE AFECTEN A LA XARXA D'ACCESOS A LA NAU INDUSTRIAL.....	61
10.2.- CONSIDERACIONS RESPECTE AL FUNCIONAMIENT DEL TRANSPORT PÚBLIC	63
10.3.- CONSIDERACIONS RESPECTE A LA MOBILITAT PER A VIANANTS I CICLISTES	66

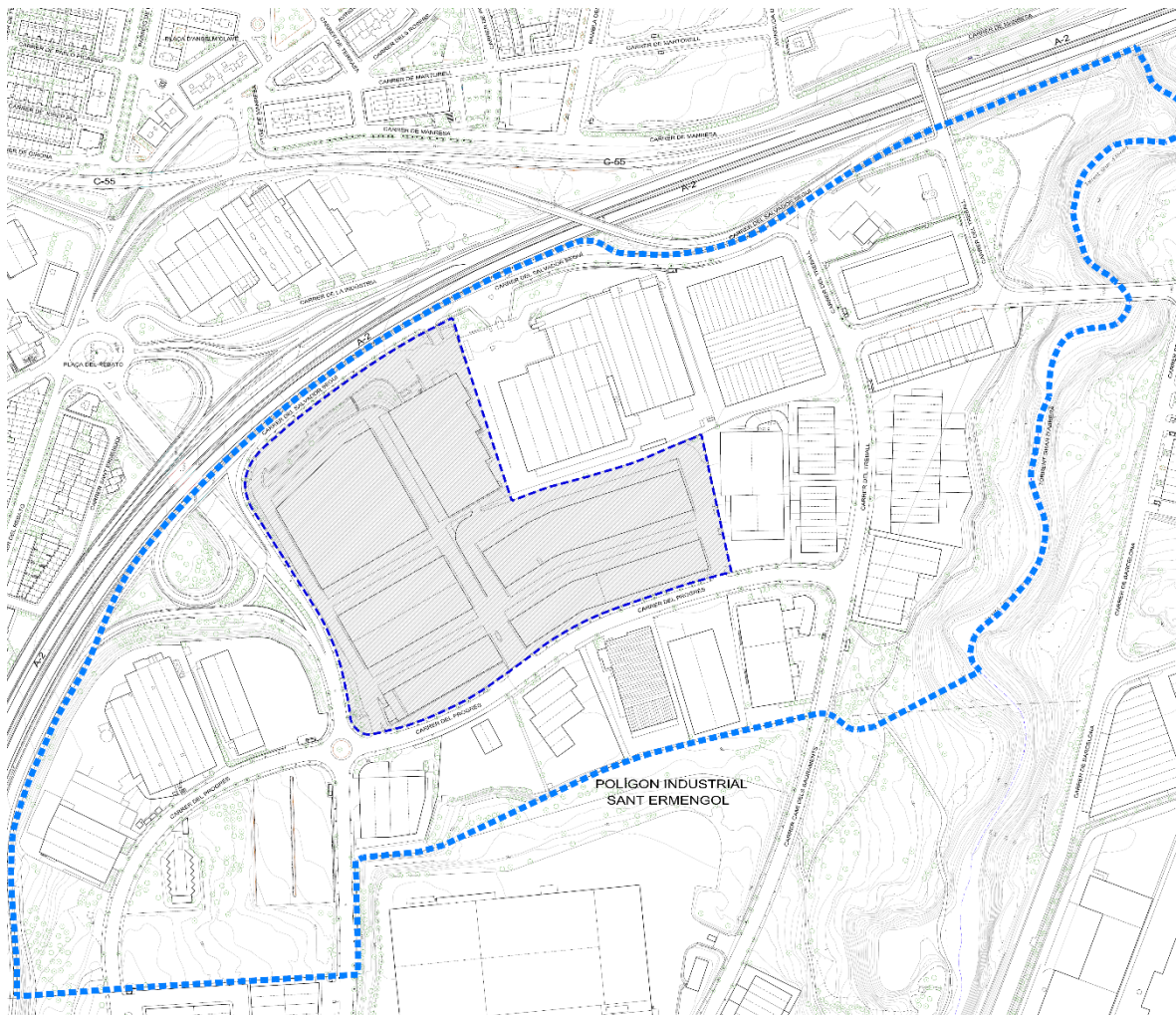
10.4.- CONSIDERACIONS RESPECTE A LA MOBILITAT DE BICICLETES	70
10.6.- ALTRES PROPOSTES.....	76
10.7.- INDICADORS DE MOBILITAT DE GÈNERE	79
10.8.- ELS DESPLAÇAMENTS DE CAMIONS.....	80
11.- CONSIDERACIONS A 10 ANYS VISTA. SIMULACIÓ DEL ESCENARI HORIZÓ (B40).....	81
11.1. ESCENARI A CURT TERMINI.....	81
11.2. ESCENARI A LLARG PLAÇ	84
12.- CONSIDERACIONS MEDIOMBIENTALS.....	86
13.- VALORACIÓ DE LES PROPOSTES	90
ANNEX N° 1: AFORAMENTS 2021	93
ANNEX N° 2: PLÀNOLS	111
ANNEX N° 3: ISO 9001 i ISO 14001.....	113

1.- ANTECEDENTS

L'estudi d' Avaluació de la Mobilitat Generada (EAMG) que es presenta a continuació forma part del expedient que desenvolupa la Modificació D del Pla Parcial del sector SUP-21 del Polígon Industrial Sant Ermengol.

L'àrea total del planejament és de 288.045m². L'objecte del present estudio és la modificació estructural de la parcel·la del carrer Progrés 6-12, amb una àrea de 70.414,57m².

La posada en funcionament de la nova activitat i per tant, de la seva mobilitat generada de persones i mercaderies, suposarà una renovació de la urbanització del carrer Progrés.



El pla parcial no contempla la modificació alguna de la superfície edificable de la parcel·la, només es desenvolupa per permetre l'associació parcel·laria, donat que actualment el pla parcial vigent impedeix l'agrupació.

Aquesta agrupació és imprescindible per a que les empreses interessades en la explotació d'aquesta parcel·la puguin interessar-se en les mateixes i desenvolupin la seva iniciativa empresarial en el polígon Industrial de Sant Ermengol II.

Per a les consideracions futures i del entorn de la parcel·la d'estudi s'ha consultat el "Estudio de Movilidad Urbana Sostenible de Abrera" (EMUS) que l'ajuntament de Abrera està desenvolupant en aquests moments.

Como es pot ver en el quadre següent no s'altera la edificabilitat, més be es redueix per l'afectació del projecte de carreteres B-25:

PROPUESTA PARQUE LOGÍSTICO ABRERA (BARCELONA)							
	NORMATIVA	PROYECTO INICIAL			PROYECTO CON AFECCIÓN B-25		
SUPERFICIE DE PARCELA	> 5.000 M2	70.417 M2			70.319 M2 (-98 M2)		
EDIFICABILIDAD MÁX.	(1 M2/ M2)	48.143 M2 (0,6837 M2/ M2)			46.337 M2 (0,65 M2/ M2)		
RETRANQUEO A LINDEROS	5 M	10 M			10 M		
RETRANQUEO A VIALES	5 M	32 Y 10 M			32 Y 10 M		
VOLUMEN MÁXIMO	(8 M3 / M2)	563.336 M3 (8 M3 / M2)			562.552 M3 (8 M3 / M2)		
OCUPACIÓN MÁXIMA	(60 %)	42.250,20 M2 (60 %)			40.644 M2 (58 %)		
		NAVE 1	NAVE 2	TOTAL	NAVE 1	NAVE 2	TOTAL
SUPERFICIE NAVE + ENTR.		29.235 M2	18.908 M2	48.143 M2	28.097 M2	18.240 M2	46.337 M2 (-1.806 M2)
SUPERFICIE NAVE		25.278 M2	16.773 M2	42.051 M2	24.282 M2	16.163 M2	40.445 M2
SUPERFICIE ENTREPLANTA		3.957 M2	2.135 M2	6.092 M2	3.815 M2	2.077 M2	5.892 M2
NÚMERO DE MUELLES		41	24	65	40	22	62

- Edificabilitat actual: 48.143 m2 → activitat al 70/75%
- Edificabilitat proposada: 46.337 m2 → activitat prevista 100%

Malgrat que no hi ha variació en l'edificabilitat, el EAMG es redacta i es regeix per el article 13 (planejament derivat) del decret 344/2006 de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada.

2.- INTRODUCCIÓ

2.1.- BASE DE PARTIDA

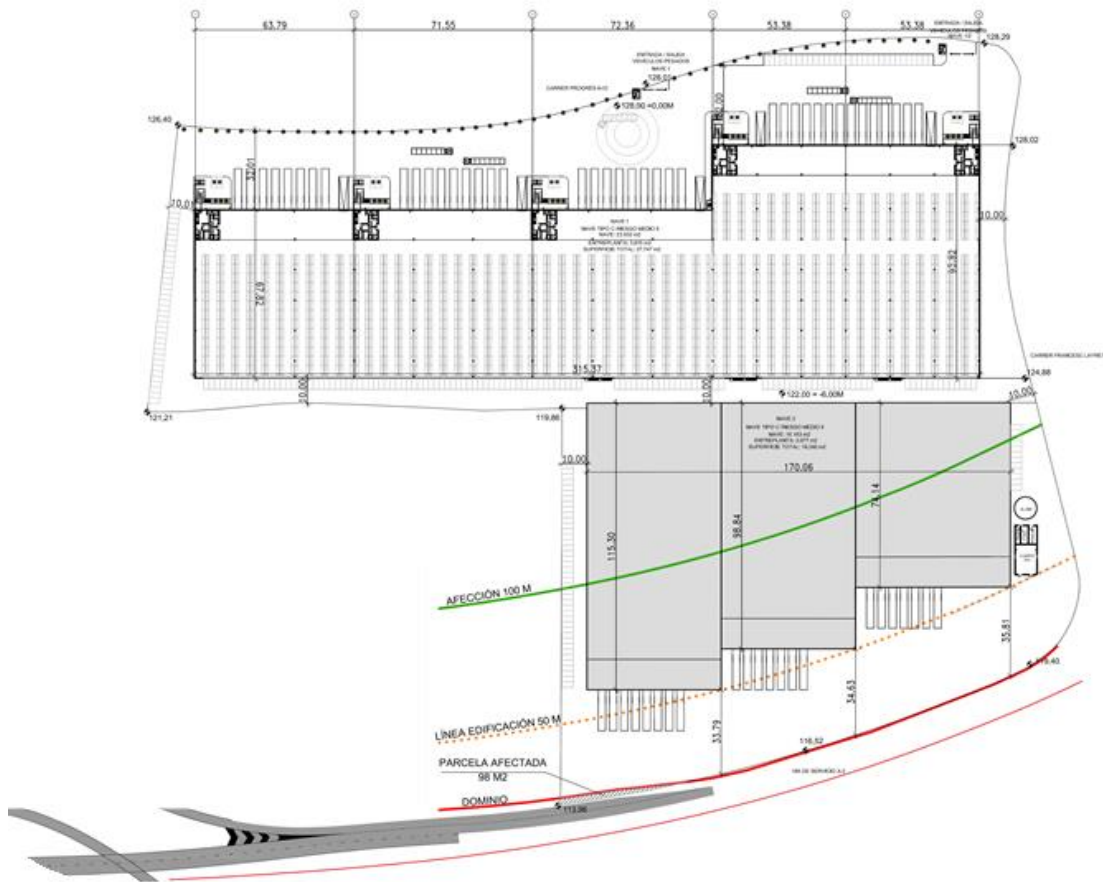
Actualment, en les parcel·les on es vol ubicar la nova nau, hi ha empreses en procés d'inactivitat i l'activitat actual és inferior al 75% de la màxima ocupació tendint a disminuir, així com es llegeix en l'extracte de la "motivació de la modificació" del Pla Parcial del Sector SUP-21 "Sant Ermengol":

Aquesta Modificació es redacta amb l'objectiu d'adaptar el planejament vigent a les necessitats actuals del mercat, permetent la possibilitat de disposar de sòl industrial de gran superfície, cada vegada més demandat per les indústries de logística i de noves tecnologies, sectors que es troben en expansió i que a més de la superfície demanden bona connectivitat, la qual presenta l'àmbit objecte d'aquesta modificació.

L'OBJECTIU ESPECÍFIC de la MPPD consisteix en ADEQUAR LES CONDICIONS DE PARCEL·LACIÓ i millora de la urbanització per a un millor potencial constructiu dels usos logístics, ja que la parcel·lació actual no permet disposar d'un sòl de gran superfície en les parcel·les 3 a 6 i 13 a 18, a diferència d'altres parcel·les del sector on s'admet aquesta possibilitat.



La futura nau logística consistirà en **70.414,57 m²** de superfície per a la seva activitat, amb una edificabilitat màxima de 46.337m² dividida en dos naus (Nau 1: 28.097m² i Nau 2: 18.240m²).



En total la nau també disposarà de diferents molls de carrega y espai per a la cua de camions, amb capacitat per a 62 vehicles d'aquesta tipologia, evitant produir cues en la infraestructura viaria (Nau 1: 40 molls; Nau 2: 22 molls).

Per el càlcul del repartiment modal i les característiques de la mobilitat en el entorn s'ha fet servir informació del EMUS d'Abrera i d'estudis previs similars a la activitat a realitzar en parcel·les amb característiques semblants.

Para el càlcul de mobilitat s'ha realitzat una campanya d'aforaments manuals i automàtics en les proximitats de la parcel·la, de forma que es pugui modelitzar el trànsit actual i el futur (+10 anys).

Es redacta el present estudio per tal de garantir la mobilitat sostenible dels seus viatges generalats, tant de treballadors com de visitants i que mantindrà unes condicions de mobilitat adequades en el seu entorn (comodat, accessibilitat, seguretat y alts nivells de serveis) seguint i complint les prescripcions de la llei.

2.2.- LEGISLACIÓ VIGENT

Aquest estudi de mobilitat generada es planteja també com a objectiu complir amb les disposicions generals de:

- **Llei 9/2003 de la mobilitat**, Decret 344/2006 de 19 de setembre de Regulació dels Estudis de Mobilitat Generada.

Els principis de la Llei 9/2003 son els següents:

- El dret dels ciutadans a la accessibilitat en unes condicions de mobilitat adequades, segures y amb el mínim impacte ambiental possible.
- L'organització de un sistema de distribució de mercaderies sostenible.
- La prioritat dels mitjans de transport de menor cost social i ambiental, tant de persones com de mercaderies.
- El foment i la incentivació del transport públic i col·lectiu i altres sistemes de transport de baix o nul impacte, com el desplaçament en bicicleta o a peu.
- La implicació de la societat en la presa de decisions que afecten a la mobilitat de les persones.
- La distribució adequada dels costos de implantació i gestió del transport.
- L'adequació a les polítiques comunitàries sobre aquesta matèria.
- L'impuls d'una mobilitat sostenible i el us racional del territori.
- El compliment dels tractats internacionals vigents relatius a la preservació del clima en lo concernent a la mobilitat.

En paral·lel a la legislació en matèria de mobilitat s'ha tingut en compte les consideracions relacionades amb l'aparcament del Pla Parcial original.

3.- OBJECTIUS DEL ESTUDI DE MOBILITAT

El present Estudi d'Avaluació de la Mobilitat Generada (EAMG) de les naus logístiques del Polígon Sant Ermengol té com a objecte garantir la mobilitat sostenible dels nous viatges generats i mantenir unes condicions òptimes de mobilitat en el entorn, implementar les mesures que siguin oportunes per aconseguir aquets objectius.

En concret, per aconseguir els objectius es planteja:

- Estudiar la **xarxa pròxima a la parcel·la** i buscar uns accessos que garanteixin la operativitat de les naus logístiques, intentant que els itineraris d'entrades i sortides de camions i treballadors estiguin separats.
- **Calcular la mobilitat generada per el projecte** i quantificar la demanda màxima prevista.
- **Dimensionar de forma sostenible el aparcament** de forma que sigui suficient per a garantir els canvis de torn i la funcionalitat de la nau, en un entorn on actualment és difícil estacionar fora de la parcel·la.
- **Intentar que les entrades i sortides de vehicles no perjudiquen a les entrades y sortides d'altres naus del polígon ja en funcionament.**
- **Mesurar la intensitat de trànsit de la situació actual** en les vies que envolten el àmbit d'estudi i les seves connexions immediates.
- **Analitzar la capacitat actual de les vies de circulació** i calcular els nivells de servei actuals, per tal de validar les possibles propostes d'actuació, avaluant la capacitat d'absorció dels serveis viaris i dels sistemes de transport, considerant especialment els sistemes de transport de baix o nul impacte (Bicicleta o a Peu).
- **Proposar actuacions que millorin tant la situació actual, com la futura** a lo que es refereix la mobilitat dels desplaçaments en vehicle privat, en transport públic i a peu. Proposar xarxes per on s'ha de distribuir la nova mobilitat, valorant la viabilitat de les mesures proposades al estudi per gestionar de manera sostenible aquesta nova mobilitat.
- **Fomentar y donar preferència als mitjans de transport més sostenibles** des del punt de vista ambiental i social, garantint els espais adequats per els vianants, facilitant els desplaçaments amb modes de transport alternatius com la bicicleta, aconseguir transport públic funcional y potenciar una cultura de la mobilitat i accessibilitat sostenible, seguint les directives actuals de la Llei 9/2003 de 13 de juny, de la mobilitat.

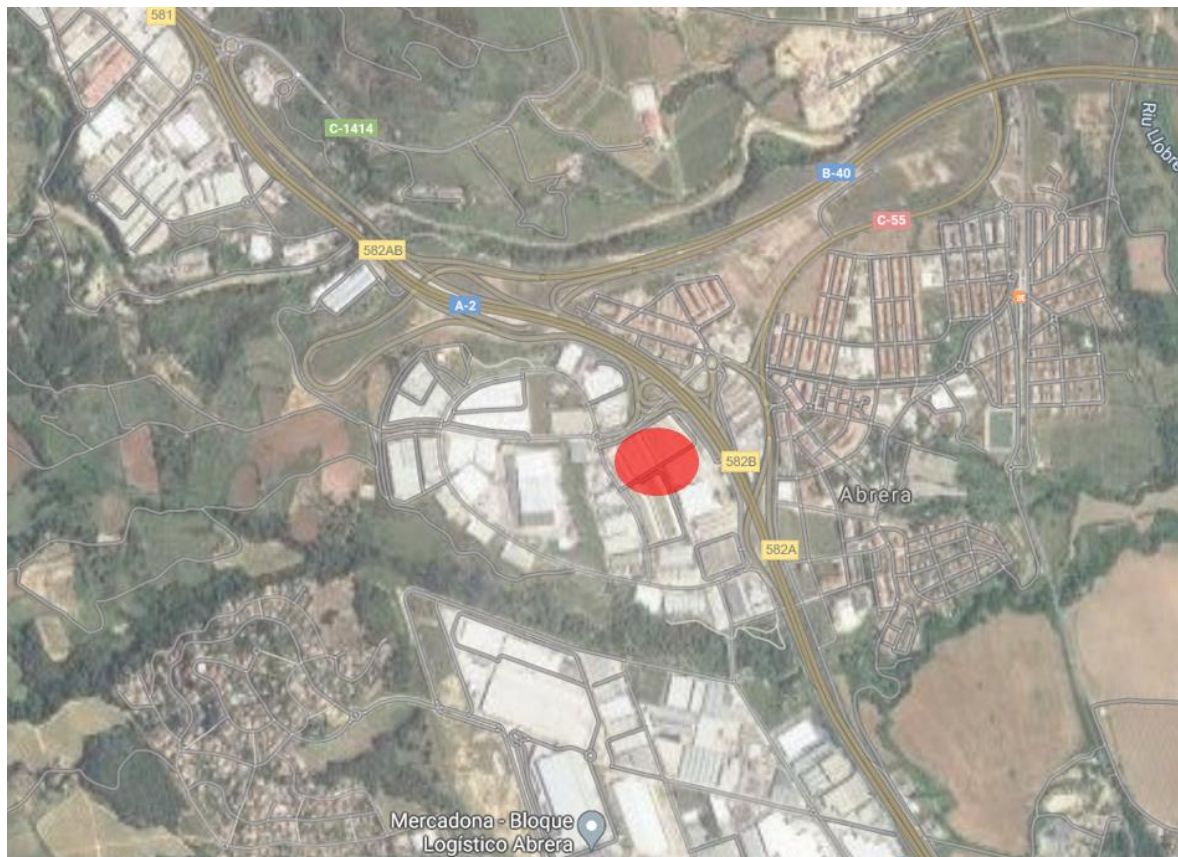
Par assolir aquets objectius es definiran els següents escenaris per justificar les actuacions viaries que sorgeixin del present estudi.

- **Escenari 0: Situació actual de trànsit 2021.**
- **Escenari 1: Situació del trànsit futur (+10 anys), tenint en compte el desenvolupament del nou centre logístic** (considerant la diferencia entre la mobilitat actual i la futura increment del 25/30% de la mobilitat).

4.- ÀMBIT DEL ESTUDI

El àmbit d'estudi s'ubica en l'interior del polígon Sant Ermengol, en el municipi d'Abbrera (Barcelona).

Es un punt estratègic ja que es situa a poca distancia del polígon de la SEAT-Martorell, y de grans infraestructures de comunicació (A-2, Port de Barcelona y aeroport del Prat), així com grans ciutats catalanes.



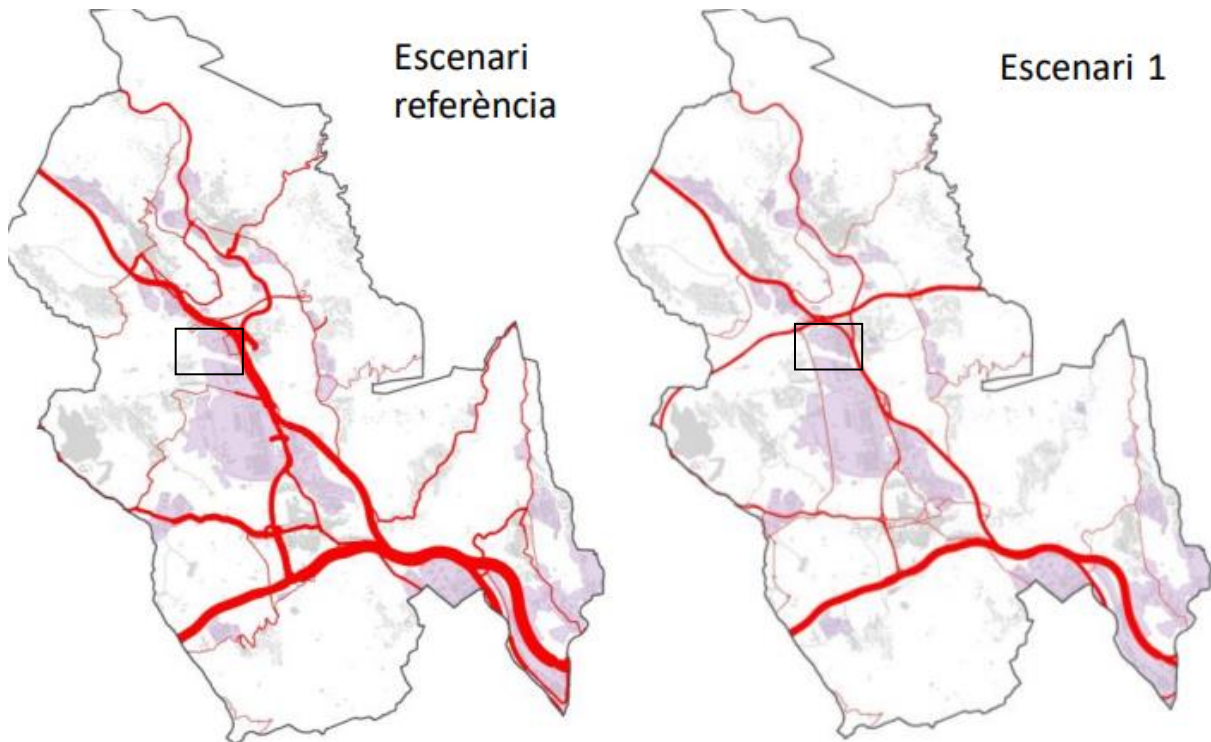
Les principals carreteres pròximes al àmbit d'estudi són:

A-2: autovia que comunica Madrid y Barcelona, passant per Guadalajara, Zaragoza i Lleida. Forma part de la Xarxa de Carreteres Europees.

C-55: és una carretera autonòmica que uneix les comarques del Baix Llobregat amb el Solsonès i el Bages. El seu inici es precisament el municipi d'Abbrera, en l'enllaç de la A-2.

B-40: coneguda com el Quart Cinturó, aquesta autovia disposa de trams en servei, altres en construcció, i finalment d'altres planificats. Aquesta via finalitzada comunicarà municipis des de Sant Sadurní d'Anoia fins a Granollers, passant per Abbrera, Terrassa i Sabadell, sense passar per Barcelona. Els dos inicis tindran enllaç directe amb autopistes.

La B40 a l'altura d'Abbrera suposarà a mitja termini un nou punt d'accés i connexió amb el territori, bàsicament amb la zona del Vallés al est (mitjà termini) i amb Tarragona al oest (molt llarg termini).



S'observa com el sector es troba en el creuament de camins de la B40/ A2 i C55 amb accessos viables des de totes aquestes vies de gran capacitat.

5.- METODOLOGIA

Per la realització d'un estudi de mobilitat consistent, és necessari una campanya exhaustiva de recollida de dades sobre el terreny. Per això, s'ha realitzat un anàlisi de la xarxa, basada en dades d'aforaments manuals i automàtics en la zona pròxima en el mes de juny i juliol del any 2021.

5.1.- RECOLLIDA DE DADES REFERENTS AL TRANSPORT PÚBLIC, VIANANTS I BICICLETES

S'ha recollit informació sobre les Líneas de transport públic que passen a prop de l'àmbit, per a conèixer l'oferta d'autobusos de la zona.

S'ha inventariat les possibles voreres e infraestructures per a vianants i ciclistes.

5.2.- CÁLCUL DE LA DEMANDA GENERADA

Per desenvolupar el present estudi, s'ha considerat la superfície de sòl i edificabilitat expressada en el planejament de la parcel·la de activitat industrial.

En ells estudis d'avaluació de la mobilitat generada s'estimarà el número de desplaçaments que generen les diferents activitats i usos del sòl amb els següents ratis mínims de viatges generats/dia, excepte d'aquells supòsits en que es justifiqui la adopció de valors inferiors:

Viajes generados/día

<i>Uso de vivienda</i>	<i>El valor más grande de los dos siguientes: 7 viajes/vivienda o 3 viajes/persona</i>
<i>Uso residencial</i>	<i>10 viajes /100 m² de techo</i>
<i>Uso comercial</i>	<i>50 viajes /100 m² de techo</i>
<i>Uso de oficinas</i>	<i>15 viajes /100 m² de techo</i>
<i>Uso industrial</i>	<i>5 viajes /100 m² de techo</i>
<i>Equipamientos</i>	<i>20 viajes /100 m² de techo</i>
<i>Zonas verdes</i>	<i>5 viajes /100 m² de suelo</i>
<i>Franja costera</i>	<i>5 viajes /m de playa</i>

En el cas de la indústria logística que es planteja, els ratis que ens ha proporcionat l'empresa promotora redueixen aquesta xifra a 3,6, justificada en base al número de treballadors per cada 1.000 m² que s'ha deduït d'estudis en altres polígons industrials, que han estat revisats en l'ATM i en d'altres estudis de mobilitat de grans empreses logístiques:

Ràtios de generació de llocs de treball per a usos logístics i industrials

	Llocs de treball / 1.000 m ² sostre			
	H. Baixa	H. Mitja	H. Alta	Promig
Logística empresarial	6,00	12,50	17,50	12,00
Logística	3,50	5,00	10,00	6,17
Indústria	5,37	6,72	7,87	6,65
Promig	4,96	8,07	11,79	8,27

Aquests ratis han sigut calculats per CIMALSA i utilitzats en diversos estudis de mobilitat de grans operadors logístics.

Par aquest desenvolupament s'ha utilitzat el valor de **10 treballadors per cada 1.000 m²** de sostre, que equival a **5 llocs de treball per dos torns**.

Aquest rati sumat a la de la resta de desplaçaments de la nau industrial suposen una mobilitat generada pel centre de 3.63 desplaçaments/100 m².

5.3.- EFECTE SOBRE EL TRÀNSIT ACTUAL DE LA MOBILITAT GENERADA

Es calcularà l'efecte sobre el trànsit actual en funció de les dades recollides, les intensitats de trànsit calculades a partir dels aforaments, obtenint informació de la mobilitat en vehicle privat, para plantejar propostes per millorar la mobilitat de la zona d'estudi.

5.4.- APLICACIÓ DEL DECRET 344/2006

Els estudis d'avaluació de la mobilitat generada de las figures de planejament urbanística derivat tenen que contenir la documentació següent:

- a) Determinació, d'acord amb lo establert per l'article 7, de la mobilitat que generen els diferents usos previstos en el planejament, representada en un plànol a la escala 1:5.000.
- b) Proposta de la xarxa d'itineraris principals per a vianants, en els termes establerts en l'article 15 representada en el plànol de xarxa viaria del document urbanístic objecte d'avaluació.
- c) Previsió de la xarxa d'itineraris per al transport col·lectiu de superfície en els termes establerts en l'article 16, i proposats d'implantació de les noves línies o prolongació de les existents, representada en el plànol de xarxa viaria del document urbanístic objecte d'avaluació.
- d) Proposta de xarxa d'itineraris per a bicicletes, en els termes establerts en l'article 17, representada en el plano de xarxa viaria del documento urbanística objecto d'avaluació i determinació de les reserves per a aparcaments de bicicletes.

e) Proposta de xarxa bàsica d'itineraris principals de vehicles en los termes establerts en l'article 18, representat en el plànol de la xarxa viaria del document urbanístic objecte d'avaluació i determinació de les reserves per aparcaments de vehicles. En el seu cas, anàlisis del impacte en la capacitat i en la seguretat vial de les carreteres, amb atenció especial als accessos i, en el seu cas, propostes d'actuació i propostes de modificacions del Pla local de seguretat vial al efecte d'ajustar-lo a la nova situació generada.

f) Representació en el plànol de xarxa viaria, del document urbanístic objecte d'avaluació, de les estacions de ferrocarril i de autobusos interurbans existents i de aquelles previstes en un pla o projecte aprovat definitivament per l'administració competent.

g) Representació en el plànol de xarxa viaria, del document urbanístic objecte d'avaluació, de les propostes de reserves d'espai per carrega i descarrega de mercaderies d'acord amb l'article 6.

h) Representació en el plànol de xarxa viaria, del document urbanístic objecte d'avaluació, de les propostes de reserves per els vehicles destinades al transport col·lectiu i al taxi.

i) Encaix i definició dels nodes d'unió amb la xarxa general del municipi (viaria, peatonal, de bicicletes i de transport públic).

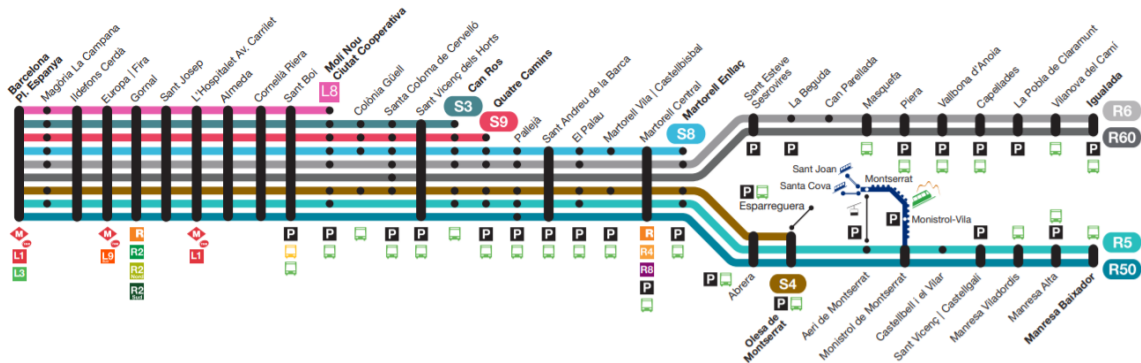
j) Proposta de finançament dels diferents costos generats per el increment de mobilitat degut a la nova actuació, que incorpori lo establert en l'article 19.

6.- ANÁLISIS DE LA MOBILITAT EN L'ESCENARI ACTUAL

6.1.- EL TRANSPORT PÚBLIC

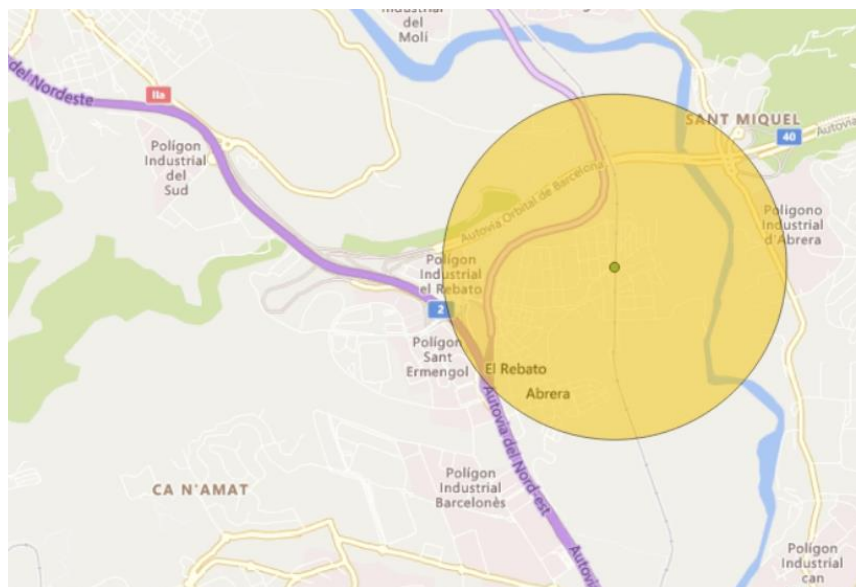
FERROCARRIL

En les proximitats del àmbit, a 1,4 quilòmetres, s'ubica l'estació d'Abrera de Ferrocarrils de la Generalitat (FGC). Per ella circulen les línies R5, R50 amb origen a Barcelona PI. Espanya i destinació Manresa. També circula la S4 que realitza el recorregut entre Barcelona PI. Espanya y Olesa de Montserrat.



La línia ferroviària no passa a prop de la localització de la parcel·la de l'estudi, cosa que dificulta la accessibilitat dels treballadors mitjançant aquest mitjà de transport. S'ha de recórrer uns 1,4 quilòmetres, que en temps correspon a uns 20 minuts a peu. Alguns punts del polígon industrial disposen de voreres, però aquestes no compleixen l'Ordre VIV/565. Igualment, es pot realitzar el recorregut des de l'estació fins la parcel·la de forma segura, ja que existeix un pas subterrani para travessar la A-2 i que serveix d'unió amb el centre del municipi.

Cobertura a 1.000 m



A continuació, es mostren las expedicions que es produeixen des de Barcelona fins Abrera:

Lineas	Laborable		Sábados- Festivos	
	Sentido		Sentido	
	BCN	ABRERA	BCN	ABRERA
R5	20 (5:45-23.09h)	19 (5.53h-22.44h)	21(5:52h-23:10h)	20 (6:46h-22:45h)
R50	3 (6.55h-7.55h-8:55h)	3 (18.26h-19.26h, 20.26h)	No circula	
S4	31 (6:36h-23:50 h)	30 (5:18h-23:20h)	24 (5:18h-23.20h)	22(6:36h-23:50 h)

BUS

En las proximitats del àmbit s'ubiquen 2 parades urbanes y 3 interurbanes.

Bus urbà

L'Ajuntament d'Abrera ha realitzat modificacions en el servei de bus urbà, donant més prioritat a aquest mode de transport per facilitar els desplaçaments dels residents, sobretot els que viuen en les urbanitzacions i l'accés als polígons d'activitat, com és el cas del present estudi.

Amb la modificació de la línia urbana, s'ha posat en marxa un nou recorregut, el qual circula per davant de la zona de planejament, amb noves parades que apropem als usuaris d'aquest mode de transport al centre urbà, parada de FGC i la resta de municipi.

El horari del autobús circula durant tot el dia, des de les 6:30 h fins les 20:22 h els dies laborables. També dona servei els dissabtes i festius, adaptat l'horari a les necessitats d'aquests. Hi ha dos recorreguts d'autobús, per cobrir a més territori i amb una freqüència òptima para aquest tipus de municipis. A més, hi ha parades amb servei TAD, que l'usuari pot activar i l'autobús s'apropa a la parada si es sol·licita.



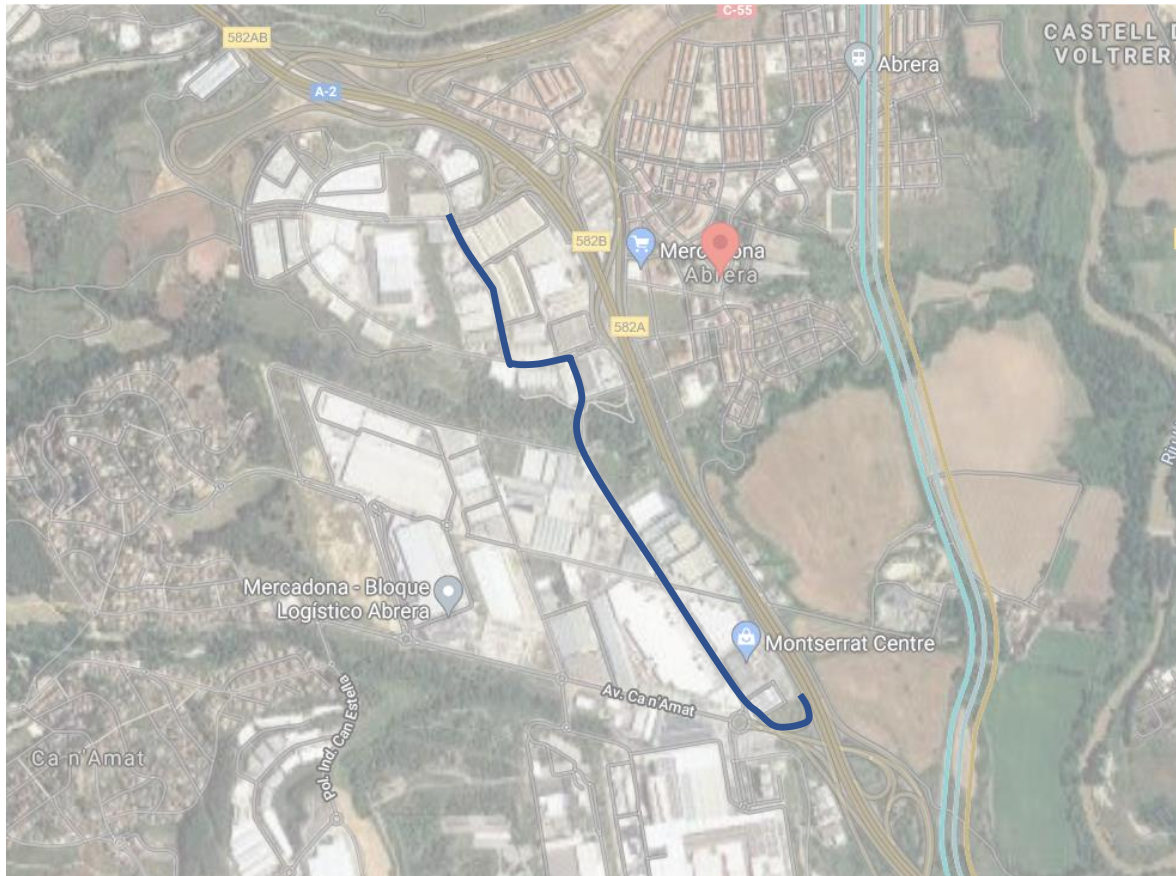
HORARIS:

Dies laborables										
Inici de la ruta										
N.	Parada	Horaris						Només estiu Del 1/7 al 31/8	Opera de l'1/3-30/6 i del 1/9-31/12	Només estiu Del 1/7 al 31/8
1	Nucli urbà - Estació FGC	6:30	8:00	10:00	12:00	15:00	17:00	18:30	19:00	20:00
2	Nucli urbà - Av. de la Generalitat	6:33	8:03	10:03	12:03	15:03	17:03	18:33	19:03	20:03
3	Nucli urbà - Pl. del Rebato	6:35	8:05	10:05	12:05	15:05	17:05	18:35	19:05	20:05
12	Sant Miquel	6:38	8:08	10:08	12:08	15:08	17:08	18:38	19:08	20:08
13	Can Vilalba - Av. de Circumvalació	6:41	8:11	10:11	12:11	15:11	17:11	18:41	19:11	20:11
14	Can Vilalba - Av. de Virrei Amat / C. de Sant Joaquim	6:43	8:13	10:13	12:13	15:13	17:13	18:43	19:13	20:13
15	Can Vilalba - Pl. de Virrei Amat	6:46	8:16	10:16	12:16	15:16	17:16	18:46	19:16	20:16
15.1	Can Vilalba - C. de Madrid	6:46	8:16	10:16	12:16	15:16	17:16	18:46	19:16	20:16
16	Can Vilalba - Camí del Castell de Volterra / C. de Castellbisbal	6:49	8:19	10:19	12:19	15:19	17:19	18:49	19:19	20:19
17	Santa Maria de Vilalba	6:54	8:24	10:24	12:24	15:24	17:24	18:54	19:24	20:24
18	Santa Maria de Vilalba - Camí del Suro	6:56	8:26	10:26	12:26	15:26	17:26	18:56	19:26	20:26
18.1	Can Torres - C. de Pintor Ribera	6:56	8:26	10:26	12:26	15:26	17:26	18:56	19:26	20:26
18.2	Can Torres - C. de Pintor Ribera (nº 26)	6:56	8:26	10:26	12:26	15:26	17:26	18:56	19:26	20:26
19	Les Carpes - C. del Pi	6:59	8:29	10:29	12:29	15:29	17:29	18:59	19:29	20:29
20	Les Carpes - C. de l'Empordà (Casal Social)	7:02	8:32	10:32	12:32	15:32	17:32	18:02	19:32	20:32
21	Les Carpes - C. de Gardènia / C. de Camèlia	7:04	8:34	10:34	12:34	15:34	17:34	18:04	19:34	20:34
22	Les Carpes - C. de Goya	7:07	8:37	10:37	12:37	15:37	17:37	18:07	19:37	20:37
4	Abdera Centre Comercial	7:10	8:40	10:40	12:40	15:40	17:40	18:10	19:40	20:40
3	Nucli urbà - Pl. del Rebato	7:13	8:43	10:43	12:43	15:43	17:43	18:13	19:43	20:43
10	Nucli urbà - Mercat Municipal	7:16	8:46	10:46	12:46	15:46	17:46	18:16	19:46	20:46
11	Nucli urbà - Zona Esportiva	7:19	8:49	10:49	12:49	15:49	17:49	18:19	19:49	20:49
1	Nucli urbà - Estació FGC	7:20	8:50	10:50	12:50	15:50	17:50	18:20	19:50	20:50
2	Nucli urbà - Av. de la Generalitat	7:22	8:52	10:52	12:52	15:52	17:52	18:22	19:52	20:52
3	Nucli urbà - Pl. del Rebato	7:25	8:55	10:55	12:55	15:55	17:55	18:25	19:55	20:55
4	Abdera Centre Comercial	7:29	8:59	10:59	12:59	15:59	17:59	18:29	19:59	20:59
5	Centre logistic Mercadona	7:31	9:01	11:01	13:01	16:01	18:01	19:31	20:01	21:01
6	Ca n'Amat - Rda. de Sant Jordi	7:34	9:04	11:04	13:04	16:04	18:04	19:34	20:04	21:04
7	Ca n'Amat - C. d'Aneto	7:37	9:07	11:07	13:07	16:07	18:07	19:37	20:07	21:07
8	Ca n'Amat - C. d'Abdera	7:38	9:08	11:08	13:08	16:08	18:08	19:38	20:08	21:08
9	Ca n'Amat - Av. de Ca n'Amat / Seat	7:41	9:11	11:11	13:11	16:11	18:11	19:41	20:11	21:11
3	Nucli urbà - Pl. del Rebato	7:45	9:15	11:15	13:15	16:15	18:15	19:45	20:15	21:15
10	Nucli urbà - Mercat Municipal	7:47	9:17	11:17	13:17	16:17	18:17	19:47	20:17	21:17
11	Nucli urbà - Zona esportiva	7:50	9:20	11:20	13:20	16:20	18:20	19:50	20:20	21:20
1	Nucli urbà - Estació FGC	7:52	9:22	11:22	13:22	16:22	18:22	19:52	20:22	21:22

abrera.cat/busurba

Dissabtes, Diumenges i Festius									
Inici de la ruta									
N.	Parada	Dissabtes				Diumenges i festius			
1	Nucli urbà - Estació FGC	9:32	13:00	17:00	20:47	9:32	13:00	17:00	
2	Nucli urbà - Av. de la Generalitat	9:35	13:03	17:03	20:50	9:35	13:03	17:03	
3	Nucli urbà - Pl. del Rebato	9:37	13:05	17:05	20:52	9:37	13:05	17:05	
12	Sant Miquel	9:40	13:08	17:08	20:55	9:40	13:08	17:08	
13	Can Vilalba - Av. de Circumvalació	9:43	13:11	17:11	20:58	9:43	13:11	17:11	
14	Can Vilalba - Av. de Virrei Amat / C. de Sant Joaquim	9:45	13:13	17:13	21:00	9:45	13:13	17:13	
15	Can Vilalba - Pl. de Virrei Amat	9:48	13:16	17:16	21:03	9:48	13:16	17:16	
15.1	Can Vilalba - C. de Madrid	9:48	13:16	17:16	21:03	9:48	13:16	17:16	
16	Can Vilalba - Camí del Castell de Volterra / C. de Castellbisbal	9:51	13:19	17:19	21:06	9:51	13:19	17:19	
17	Santa Maria de Vilalba	9:56	13:24	17:24	21:11	9:56	13:24	17:24	
18	Santa Maria de Vilalba - Camí del Suro	9:58	13:26	17:26	21:13	9:58	13:26	17:26	
18.1	Can Torres - C. de Pintor Ribera	9:58	13:26	17:26	21:13	9:58	13:26	17:26	
18.2	Can Torres - C. de Pintor Ribera (nº 26)	9:58	13:26	17:26	21:13	9:58	13:26	17:26	
19	Les Carpes - C. del Pi	10:01	13:29	17:29	21:16	10:01	13:29	17:29	
20	Les Carpes - C. de l'Empordà (Casal Social)	10:04	13:32	17:32	21:19	10:04	13:32	17:32	
21	Les Carpes - C. de Gardènia / C. de Camèlia	10:06	13:34	17:34	21:21	10:06	13:34	17:34	
22	Les Carpes - C. de Goya	10:09	13:37	17:37	21:24	10:09	13:37	17:37	
4	Abdera Centre Comercial	10:12	13:40	17:40	21:27	10:12	13:40	17:40	
3	Nucli urbà - Pl. del Rebato	10:15	13:43	17:43	21:30	10:15	13:43	17:43	
10	Nucli urbà - Mercat Municipal	10:18	13:46	17:46	21:33	10:18	13:46	17:46	
11	Nucli urbà - Zona Esportiva	10:21	13:49	17:49	21:36	10:21	13:49	17:49	
1	Nucli urbà - Estació FGC	10:22	13:50	17:50	21:37	10:22	13:50	17:50	
1	Nucli urbà - Estació FGC	9:00	13:50	17:50	20:15	9:00	13:50	17:50	
2	Nucli urbà - Av. de la Generalitat	9:02	13:52	17:52	20:17	9:02	13:52	17:52	
3	Nucli urbà - Pl. del Rebato	9:05	13:55	17:55	20:20	9:05	13:55	17:55	
4	Abdera Centre Comercial	9:09	13:59	17:59	20:24	9:09	13:59	17:59	
5	Centre logistic Mercadona	9:11	14:01	18:01	20:26	9:11	14:01	18:01	
6	Ca n'Amat - Rda. de Sant Jordi	9:14	14:04	18:04	20:29	9:14	14:04	18:04	
7	Ca n'Amat - C. d'Aneto	9:17	14:07	18:07	20:32	9:17	14:07	18:07	
8	Ca n'Amat - C. d'Abdera	9:18	14:08	18:08	20:33	9:18	14:08	18:08	
9	Ca n'Amat - Av. de Ca n'Amat / Seat	9:21	14:11	18:11	20:36	9:21	14:11	18:11	
3	Nucli urbà - Pl. del Rebato	9:25	14:15	18:15	20:40	9:25	14:15	18:15	
10	Nucli urbà - Mercat Municipal	9:27	14:17	18:17	20:42	9:27	14:17	18:17	
11	Nucli urbà - Zona esportiva	9:30	14:20	18:20	20:45	9:30	14:20	18:20	
1	Nucli urbà - Estació FGC	9:32	14:22	18:22	20:47	9:32	14:22	18:22	

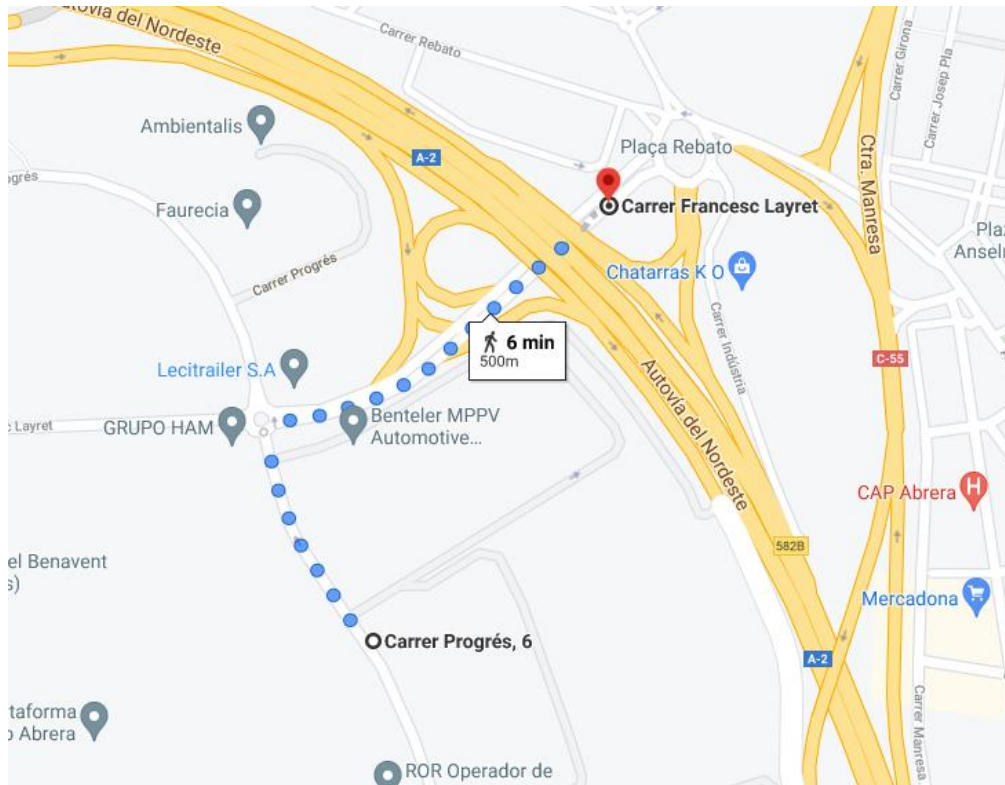
Una lleugera modificació de la línia blava (actualment el conductor del bus ja realitza en algunes ocasions aquest itinerari interior) permetria que el bus urbà passés per davant de la porta principal de vianants del Pla Parcial.



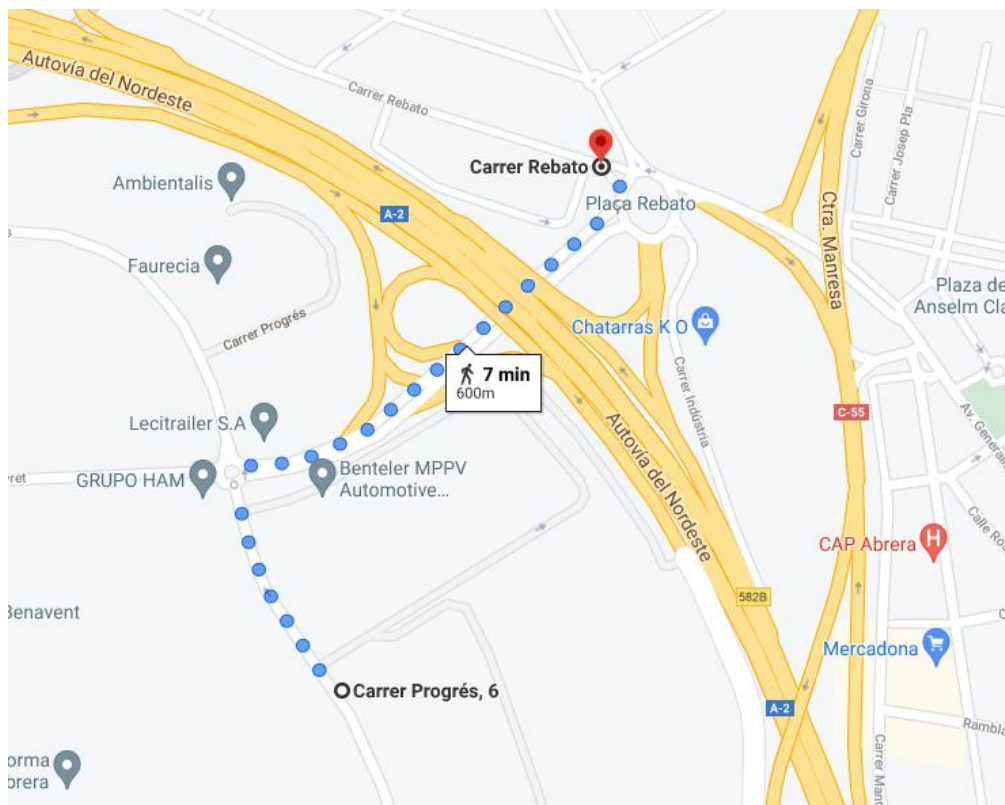
Tram de la línia que passa per l'àmbit de la actuació

Actualment hi ha una parada en la plaça Rebato, amb marquesina i informació per els usuaris i una altra parada a l'altre canto del pas inferior, al carrer Francesc Layret, pròxima a la parcel·la d'estudi. Des de la parada de Francesc Layret hi ha una distància aproximada de 400m, equivalent a uns 5 minuts a peu.

PARADA FRANCESC LAYRET (500 metres a peu)



PARADA PLAÇA REBATO (600 metres a peu)



La parada de plaça Rebato comparteix marquesina amb la línia interurbana.

Les parades del entorn no disposen d'encaminaments per a persones amb minusvàlua. El nou autobús està adaptat per tots els col·lectius.



Parada Francesc Layret



Parada Plaça Rebato

Donat que les parades s'ubiquen a més de 500 metres a peu, es plantejarà la possibilitat de generar una nova parada de bus urbà al Carrer Progrés, que donaria servei a tota la zona industrial de Can Ermengol.

La cobertura actual de les parades de autobús urbà cobreixen parcialment només una part del àmbit d'actuació:

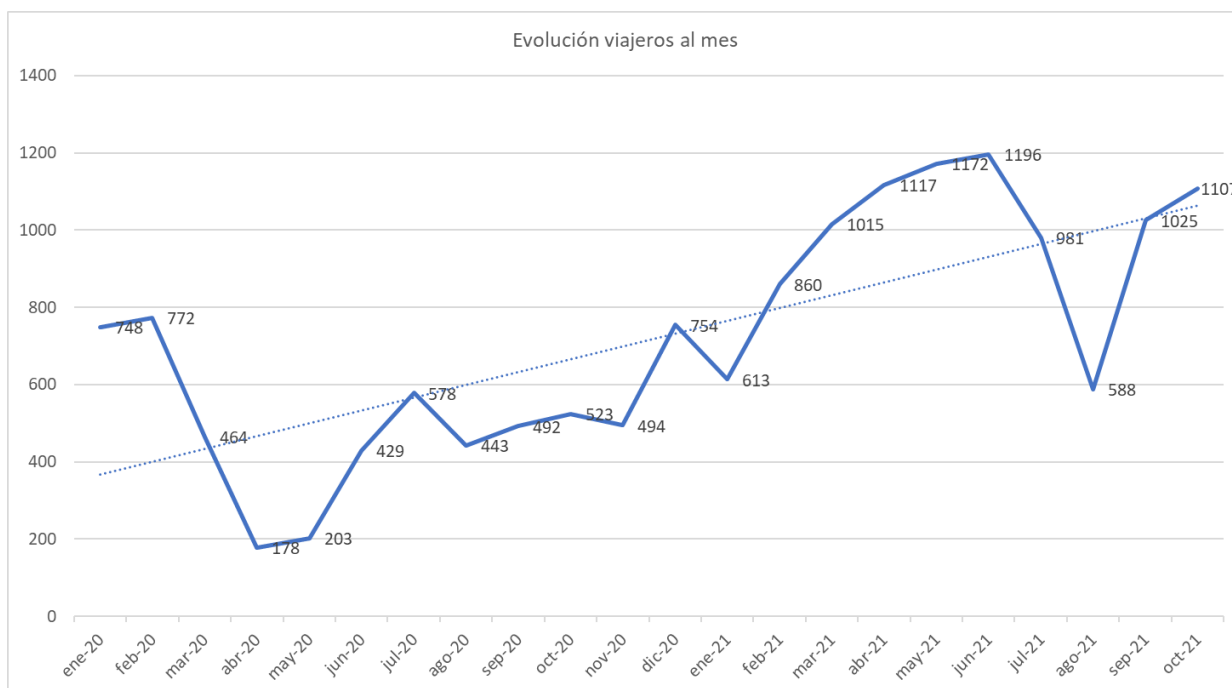


Cobertura bus urbà a 250m

En referencia al nombre de viatgers del servei de bus urbà, el Bus Urbà, amb el nou servei, reporta un creixement contingut del nombre de viatgers, encara que les ocupacions són encara molt baixes:

VIATGERS PER DIA	
ene-20	... 28 23 4 ... 29 42 25 35 5 ... 26 44 39 36 38 4 ... 39 25 30 26 40 6 ... 34 56 36 39 39
feb-20	0 ... 38 44 25 30 39 6 ... 36 41 38 42 50 3 ... 24 40 32 39 49 4 ... 38 42 33 32 41 6
mar-20	... 26 33 40 39 51 2 ... 35 50 31 38 32 0 ... 7 4 6 7 7 0 ... 5 7 9 8 13 0 ... 0 14
abr-20	5 2 6 0 ... 11 12 12 8 ... 0 ... 14 7 10 11 0 ... 6 11 6 5 12 0 ... 9 11 7 13
may-20	... 0 ... 9 9 7 8 13 0 ... 11 16 7 8 8 0 ... 6 8 10 8 6 0 ... 14 17 13 14 11 0 ...
jun-20	... 22 16 20 25 0 ... 14 15 14 24 20 3 ... 29 25 30 13 28 0 ... 33 26 ... 25 21 2 ... 24
jul-20	24 30 30 2 ... 19 28 17 27 30 1 ... 17 23 26 28 29 1 ... 19 29 33 28 15 4 ... 18 27 31 24 18
ago-20	2 ... 15 30 21 18 27 2 ... 10 28 21 13 29 ... 19 12 15 25 24 3 ... 19 19 18 23 27 4 ... 19
sep-20	16 17 17 16 6 ... 21 24 22 18 6 ... 5 ... 24 33 17 25 28 4 ... 28 27 22 19 25 8 ... 24 25 21
oct-20	20 20 7 ... 23 33 20 22 30 3 ... 31 19 20 33 1 ... 31 30 29 25 25 2 ... 21 24 17 12 23 2
nov-20	... 20 37 21 22 21 1 ... 21 27 22 22 29 3 ... 15 27 22 17 23 2 ... 18 22 24 29 26 1 ... 22
dic-20	16 21 35 35 5 5 31 3 35 19 25 16 1 31 52 41 41 31 18 1 40 44 22 28 3 6 11 37 35 34 32
ene-21	7 3 8 39 27 3 11 21 1 9 23 25 32 33 29 18 9 33 41 22 19 29 18 1 23 31 23 31 33 8 3
feb-21	47 44 30 44 47 9 12 33 38 29 34 37 22 22 31 45 28 28 35 12 6 34 53 30 41 49 16 4
mar-21	29 51 32 36 35 8 3 41 39 37 45 41 15 2 33 67 42 50 37 10 4 36 56 36 49 31 12 9 43 50 36
abr-21	32 56 35 40 39 9 3 45 43 41 50 45 17 2 36 74 46 55 41 11 4 40 62 40 54 34 13 10 47
may-21	33 59 37 42 40 9 3 47 45 43 52 47 17 2 38 77 49 58 43 12 5 42 65 42 57 36 14 10 50 0 0
jun-21	34 60 38 42 41 9 4 48 46 44 53 48 18 2 39 79 49 59 44 12 5 42 66 42 58 37 14 11 51 0
jul-21	28 49 31 35 34 8 3 40 38 36 43 40 14 2 32 65 41 48 36 10 4 35 54 35 47 30 12 9 42 0 0
ago-21	17 30 19 21 20 5 2 24 23 21 26 24 9 1 19 39 24 29 21 6 2 21 32 21 28 18 7 5 25 0 0
sep-21	29 52 32 36 35 8 3 41 39 37 45 41 15 2 33 68 42 51 37 10 4 36 57 36 49 31 12 9 43 51 36
oct-21	32 56 35 39 38 9 3 45 43 40 49 45 16 2 36 73 46 55 40 11 4 39 61 39 53 34 13 10 47 55 39

Estem detectant desplaçaments diaris màxims de 77 persones al dia



Al mes de juny de 2021 es van portar uns 1200 viatgers i la tendència es a seguir pujant durant el 2022, coincidint amb la nova licitació i adjudicació del nou servei amb un bus més sostenible, una nova APP, etc.

BUS INTERUBÀ

S'ubiquen tres parades de bus interurbà; una localitzada a la Plaça Rebato i a Can Martinet i Francesc Layret ,les mateixes que utilitza el bus urbà d'Abdera.

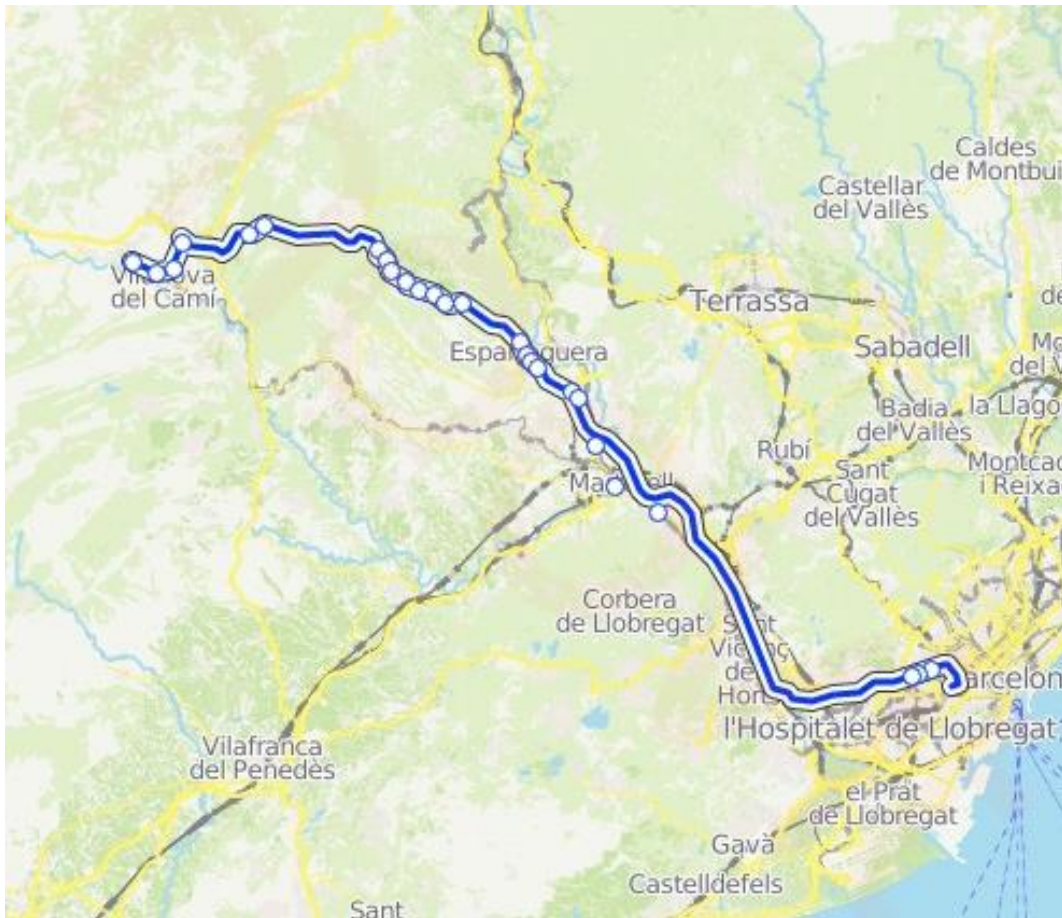
Les línies que circulen per aquestes parades són les següents:

Barcelona - Abrera - Igualada.

Aquesta línia de bus de Hispano Igualadina comunica el municipi d'Igualada, Castellolí, el Bruc, Collbató, Esparreguera, Abrera i Barcelona.

En laborable el servei comença a les 5:15h a Igualada i a les 6:20 h a Barcelona. L'última expedició surt d'Igualada a les 21:00h i de Barcelona a les 22:30h. Circulen un total de 40 i 55 expedicions amb una mitjana de interval de pas de 30 minuts.

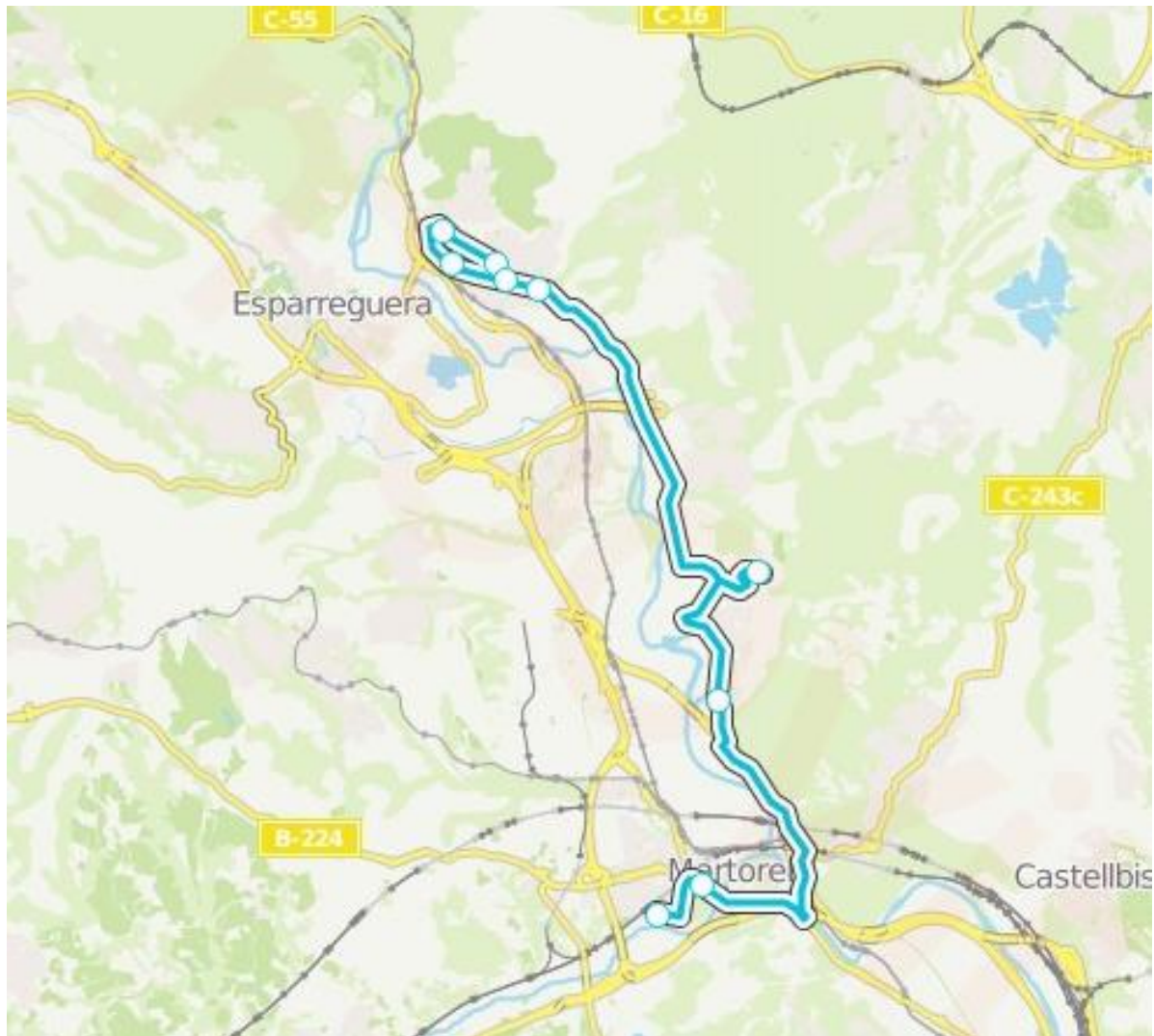
Els dissabtes el número d'expedicions es redueix a 13 per sentit amb un interval de pas mitjà de 1 hora. Els diumenges i festius el servei es redueix a 8 i 7 expedicions.



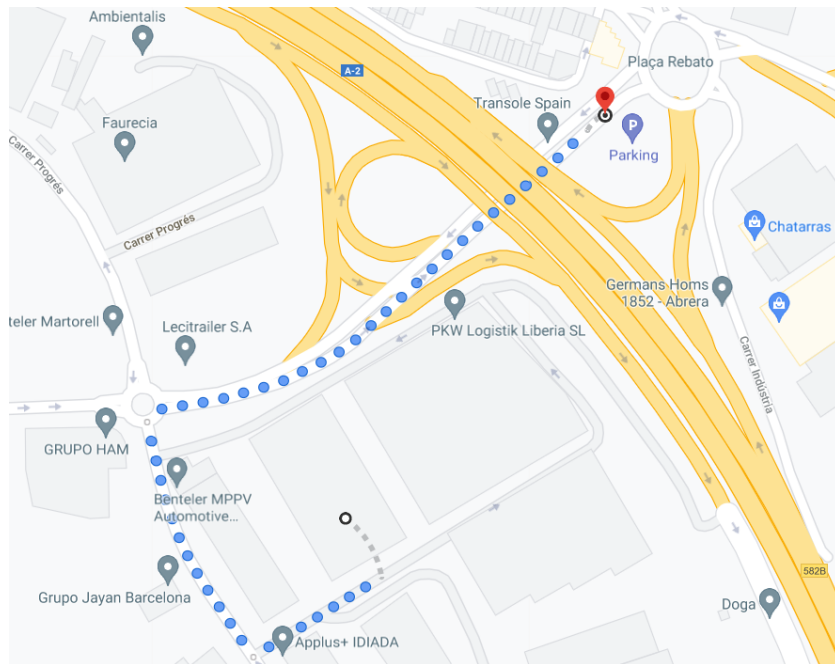
M4 Olesa - Abrera - Martorell.

Servei d'autobús operat per Transports Generals d'Olesa (TGO) que circula pels municipis d'Abrera, Olesa i Martorell.

En dies laborables, el servei presenta 2 expedicions sentit Olesa (11:00 13:00) i en sentit contrari circulen 4 expedicions (07:10, 07:20, 10:35, 12:35). Els caps de setmana i festius no hi ha servei.



Les parades localitzades a prop de la parcel·la disposen de marquesina i informació sobre les línies i horari de pas. La més propera s'ubica a 7 minuts a peu, uns 600 metres aproximadament.



Itinerari a peu des de la parada de bus al carrer Progrés

A continuació, es mostra la cobertura a 500 metres de les parades de bus interurbà més pròximes al àmbit d'estudi. Com es pot comprovar es cobreix una part de la parcel·la sense donar una cobertura total a la parcel·la.



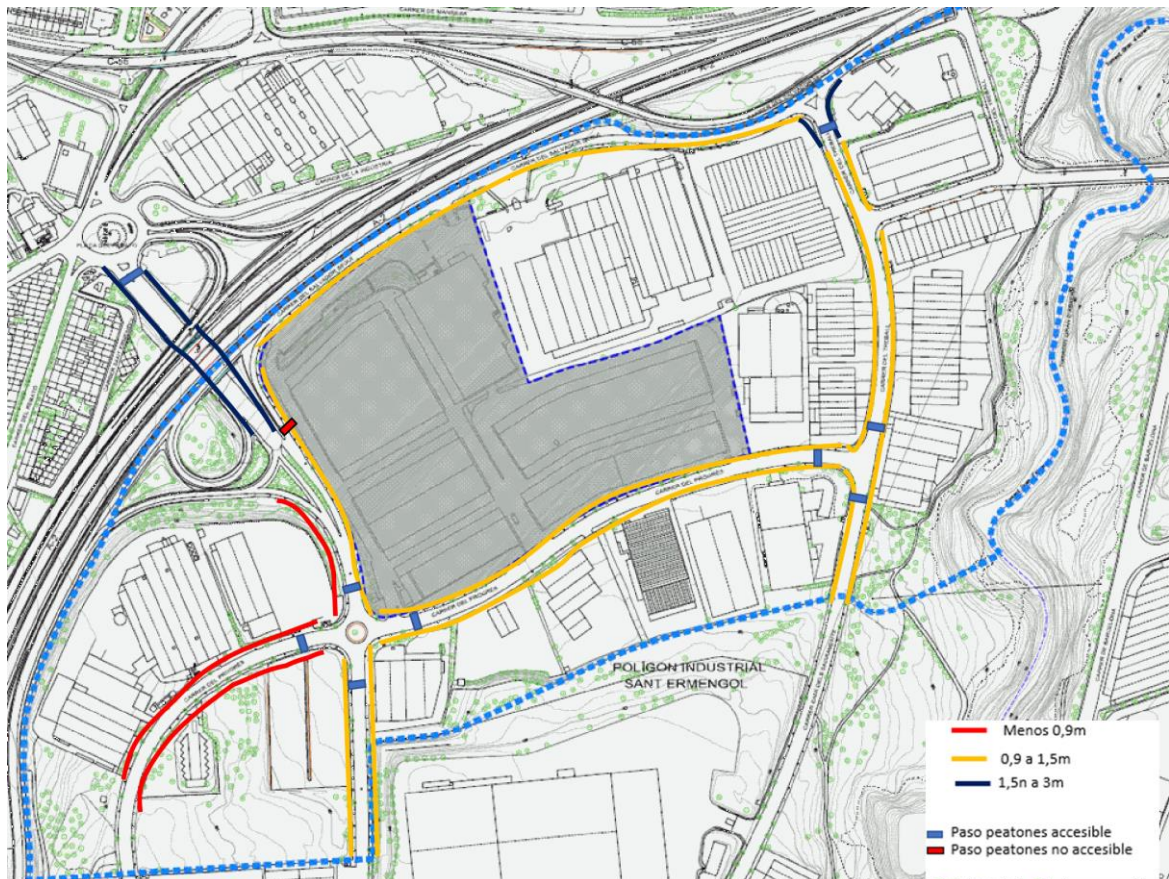
Cobertura del transporte públic

6.2.- ITINERARIS A PEU I EN BICICLETA

MOBILITAT A PEU

Per descriure la mobilitat a peu s'ha realitzat un inventari de les voreres i els passos de vianants segons la seva accessibilitat, tenint com a referència l'Orde VIV d'accessibilitat, on es descriu que, per la correcta circulació a peu, les voreres han de tenir com a mínim un ample útil de 1,5 m en zones urbanitzades consolidades i de 1,8m útils en zones de nova urbanització. En quan al que es refereix als passos de vianants, aquests han d'estar rebaixats a ambos costat del pas per a que siguin accessibles a tots els col·lectius.

En la següent imatge es mostra el resultat del inventari, on es pot observar que la majoria de las voreres no compleixen lo establert, ja que tenen una amplada de menys de 1,5m útils i inclús en alguns trams de F. Layret o Progrés de menys de 0,9m a causa d'algun element de mobiliari urbà o senyalització.



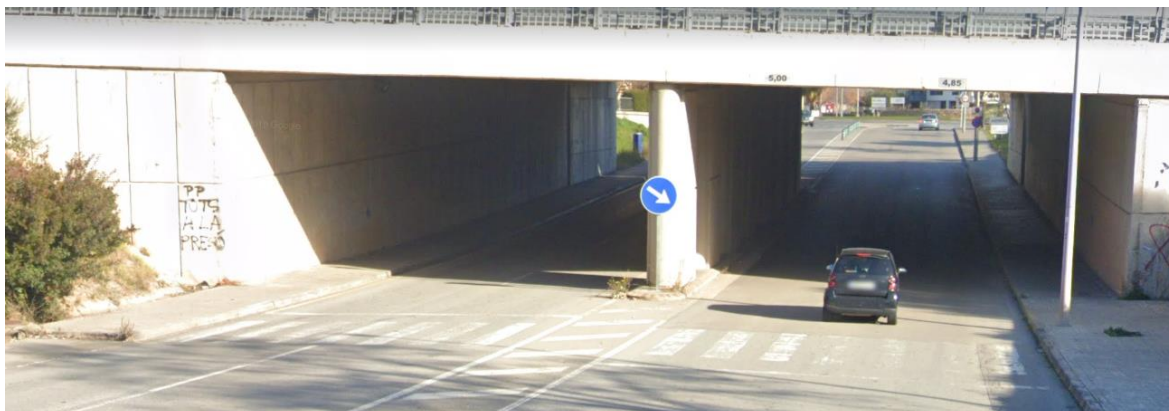
Inventari de voreres per tipologia i passos de vianants segons accessibilitat

Això ve provocat per elements de mobiliari urbà que estan situats en mig de la vorera, reduint l'amplada total a valors inferiors a la normativa d'accessibilitat.

El estat de les voreres, al tractar-se d'un polígon d'activitat, també està deteriorat, ja que el us repetit de les voreres per estacionar o el pas de vehicles de gran capacitat per elles, da que es trenquin les baladoses i es deterioren més ràpidament que en el centre urbà.

Hi ha alguns trams on s'ubiquen diferents naus, on la vorera queda inexistent, ja que s'ha donat l'espai perquè siguin les entrades i sortides de camions, dificultant en aquest sentit el itinerari natural dels vianants.

Els passos de vianants estan rebaixats, excepte el que uneix el carrer F. Layret amb el centre urbà per el pas inferior de l'autovia (fins la plaça Rebato).



Pas de vianants F. Layret en el pas inferior per la A-2

També es dona la situació d'alguns dels passos de vianants interiors al polígon, que estan desdibuixats i deteriorats, influint negativament a la visibilitat d'aquests i creant un risc per els vianants.



Pas de vianants desdibuixat al C. Progrés

A partir de la informació del EMUS d'Abrera (2021) on es van realitzar els itineraris principals de vianants del municipi, s'ha compostat la següent imatge, on es mostra el itinerari per arribar al polígon Sant Ermengol:



Itineraris per a vianants des del centre fins a Sant Ermengol

Des del centre d'Abrera i les principals parades de transport públic, existeix el itinerari ja mencionat anteriorment, pel carrer Francesc Layret, des de la plaça Rebato. Aquest itinerari és segur per els vianant, ja que passa per sota de l'autovia, facilitant arribar fins la zona del polígon i evitant així una barrera arquitectònica com és la carretera.

MOBILITAT EN BICICLETA I VEHICLES DE MOVILITAT PERSONAL

La mobilitat en bicicleta cada cop és més freqüent per la realització de desplaçaments quotidians, com pot ser anar a treballar. Ha deixat de ser un element d'oci para guanyar protagonisme en la mobilitat sostenible i activa. Per aquesta raó, s'ha de tindre en compte en cada un dels estudis d'aquest calibre i potenciar el seu ús amb mesures i infraestructura específica.

En el cas del polígon Sant Ermengol i de la zona pròxima al carrer Progrés no s'ha detectat infraestructura accessible per aquest mode de transport.

En la següent imatge es recull la xarxa actual segons l'EMUS de la ciutat:



Itineraris per a ciclistes des del centre fins Sant Ermengol

S'observa com no existeix actualment una xarxa ciclista des de el centre fins el polígon d'estudi. Hi ha una vorera compartida amb vianants al carrer Treball, travessant per un pas elevat la A-2 però aquesta infraestructura no té continuació cap a la part del polígon objecte d'estudi (té continuació pel carrer Barcelona, amb un carril bici a la vorera segregat que arriba fins la urbanització Ca n'Amat, on la velocitat permet anar en aquest mode de transport per tots els seus carrers interns).

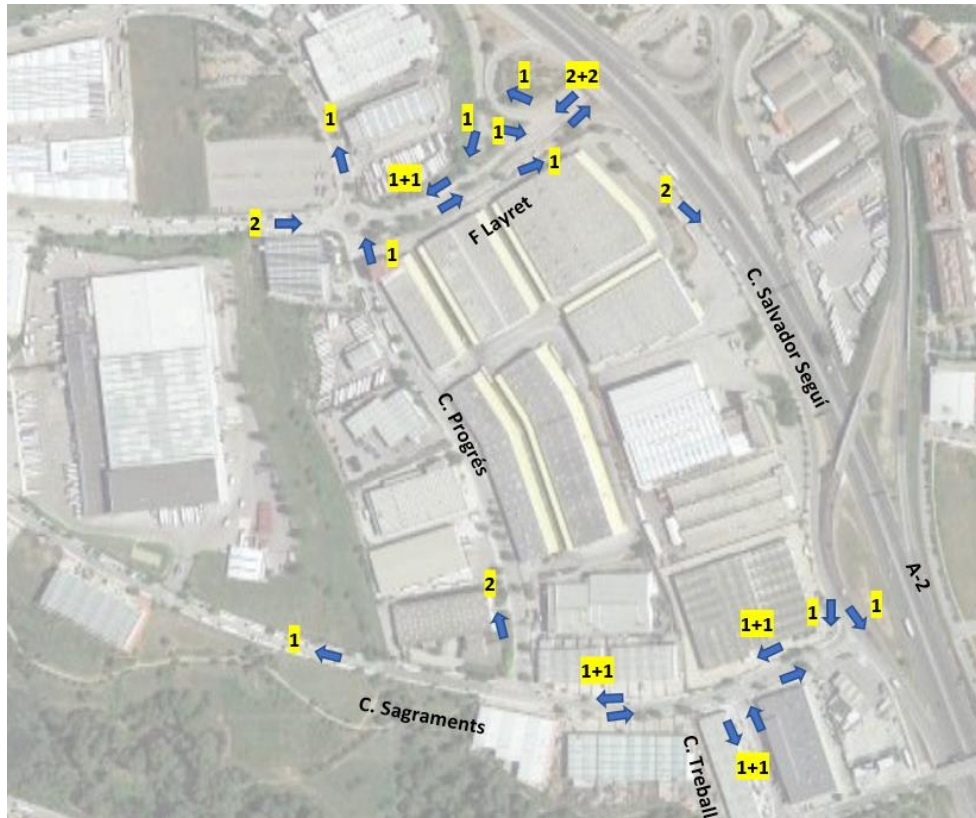
La velocitat del polígon Sant Ermengol no permet la convivència entre ciclistes i vehicle rodat, ja que excedeix dels 30km/h que son els permessos per a que la calçada es pugui compartir (actualment la velocitat es de 50 km/h pels carrers del polígon). Tampoc es recomana el us compartit per la calçada sense infraestructura, ja que hi ha diferents entrades i sortides a l'autovia pel carrer F. Layret, punt d'enllaç entre el centre urbà i el polígon. El pas continuadament de vehicles de gran mida, i els girs pot incrementar el risc per la falta de visibilitat d'aquests vehicles respecte els ciclistes.

Per tant, es conclou en aquest aspecte, que actualment no existeix un itinerari ciclista segur per arribar des de Abrera centre – Transporte públic, o urbanitzacions amb aquest mode de transport.

6.3.- TRÁNSIT PRIVAT

El anàlisi del transport privat es realitza a partir d'inventariar els sentits, carrils i el anàlisi de les dades extretes dels aforaments manuals i automàtics. Aquests ens permeten conèixer el trànsit més en detalls de la zona de la actuació futura i conèixer en profunditat els possibles problemes de trànsit en la zona actual o las deficiències de la via.

En la següent imatge s'observen els sentits de les vies, així com el número de carrils de cada tram:



Inventari de sentits i carrils del entorn pròxim

Al carrer Sagraments, els primers trams són de sentit doble, pero a la intersecció amb el Carrer Progrés es converteix en sentit sud. Aixó provoca que al carrer Treball es realitzin girs a la esquerra.



Intersecció Carrer Treball – Camí Sagraments

El enllaç a la Autovía es realitza pel carrer F. Layret, preparat ja amb carrils d'accés segurs per a tot tipus de vehicles. També hi ha un accés pel carrer Salvador Seguí, permetent l'entrada al polígon o be a la autovía amb un carril d'acceleració al final del seu tram.

El carrer Progrés, on s'ubiquen les futures naus, és d'un únic sentit (s. Frances Layret) i dos carrils de circulació (més aparcament a cada lateral de la vía) convertint-se en un en l'accés a la rotonda per major seguretat.

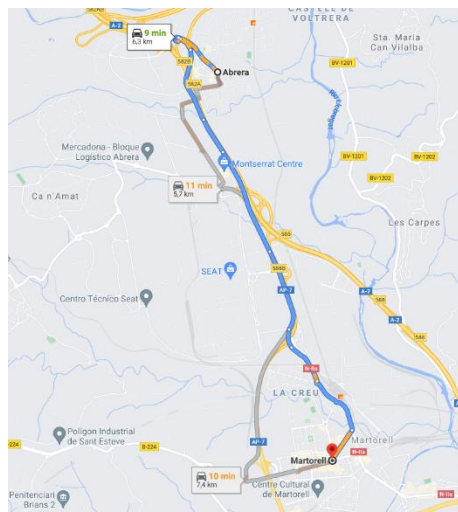


Secció del carrer Progrés

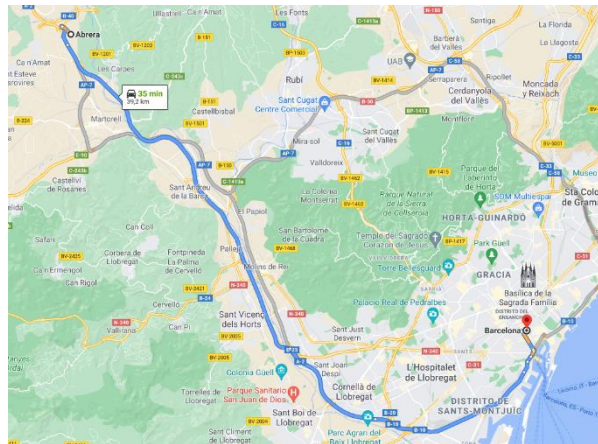
Al tractar-se d'una zona de polígon d'activitat, on el vehicle pesant és el gran protagonista, els carrils están dimensionats per a la bona circulació d'aquesta tipologia de vehicles.

En les següents imatges s'observa l'itinerari a ciutats del entorn:

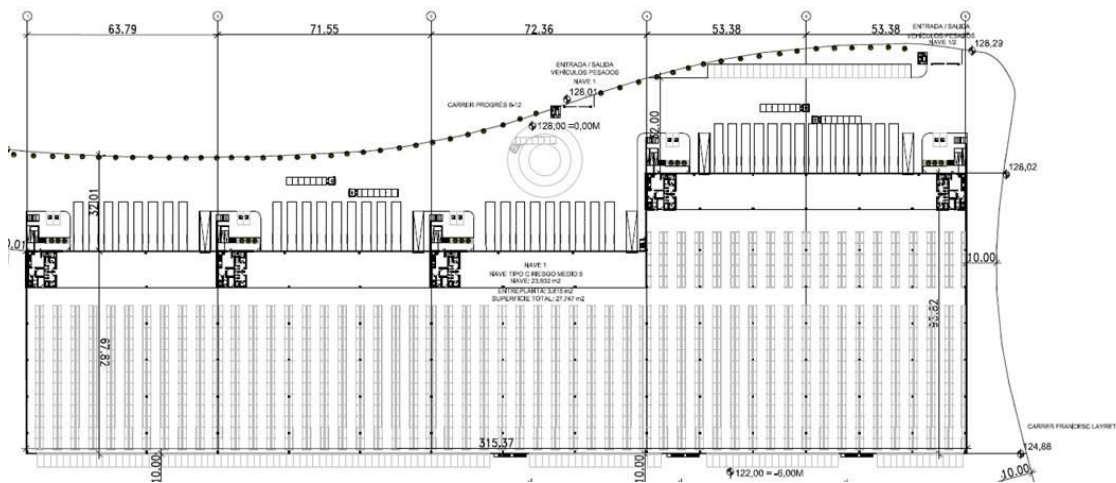
Itinerari a Martorell: itinerari de 8km (10 minuts aprox.). És una ciutat pròxima i amb grans infraestructures de comunicació i enllaços, tant per carretera com amb d'altres modes de transport. El recorregut es realitza en aquest cas, per l'autovia, amb enllaç directe al accés del polígon.



Itinerari a Barcelona: per carretera hi ha al entorn de 40km des del polígon fins la ciutat de Barcelona. Es triga aproximadament 35 minuts per l'autovia. Per arribar al port s'hi va directe des de la A-2 i enllaç amb la Ronda Litoral.



Els itineraris d'entrada i sortida de la parcel·la són els següents:



Existeixen dos entrades al carrer Progrés i les dues compartides entre vehicles pesats i lleugers dels treballadors. Cada una d'aquestes entrades tindrà l'accés per a vianants. S'ha comprovat la possibilitat de realitzar accessos per F. Layret però el desnivell de la via i el vial de servei no és viable.

Aparcament

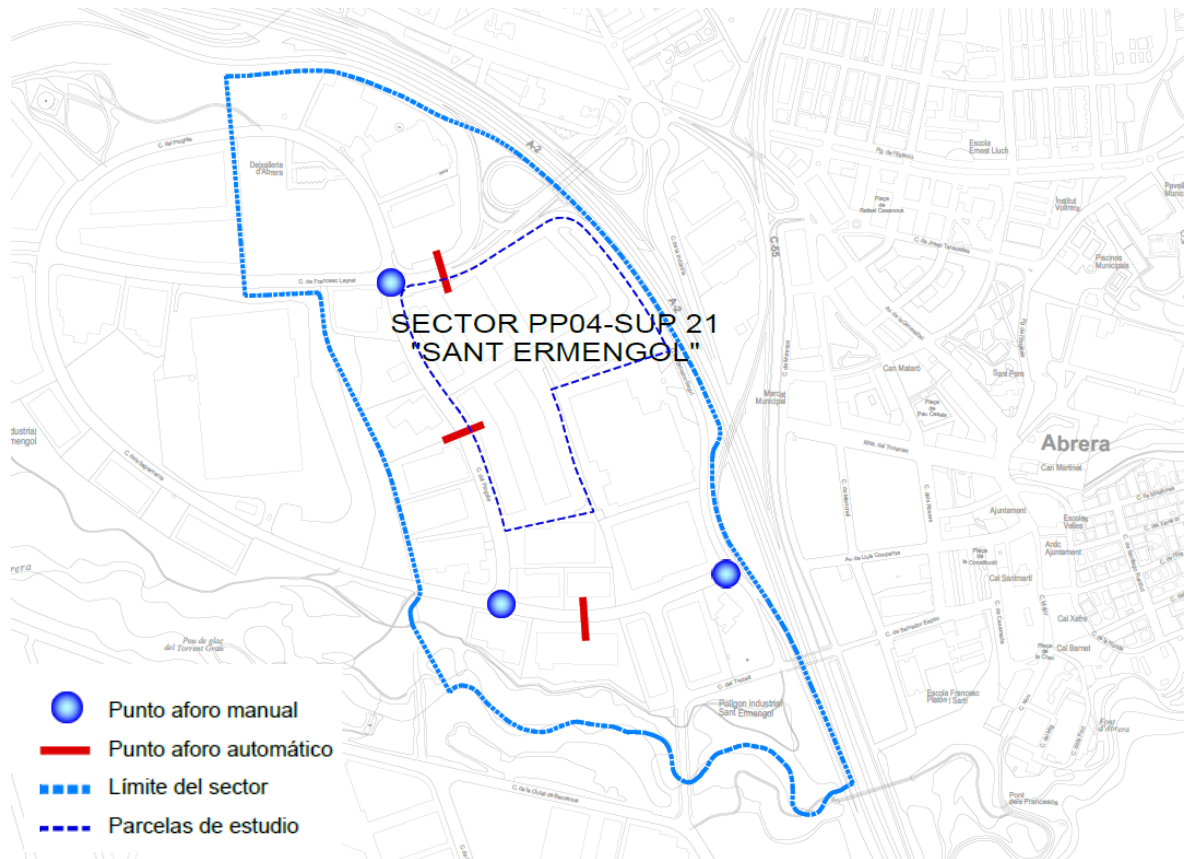
En l'entorn de tot el polígon hi ha zona no regulada per estacionar. En la majoria de les naus i centres del polígon ja tenen estacionament per a treballadors, reduint l'ús de la via pública a la circulació.

Tot i això, en hores punta amb totes les naus i activitats en funcionament, s'han observat indisciplines de turismes estacionats en zones de passos de vianant, o en guals d'entrades o sortides.

7.- SIMULACIÓ DE LA SITUACIÓ ACTUAL DEL TRÁNSIT

Per tal de quantificar la mobilitat actual de la zona, s'ha realitzat una extensa campanya de recollida d'informació de camp, basada en la mesura del número de vehicles per a conèixer els moments de màxima afluència.

S'han situat 3 aforaments automàtics entre el 29 y el 30 de juny del 2021 i s'han realitzat tres aforaments manuals el dia 16 de juny del 2021 de 8h.



Situació aforaments

7.1.- AFOROS AUTOMÀTICS DE VEHICLES

Els aforaments donen lectura del nombre de vehicles i de las velocitats en períodes de 15 minuts durant els dies de instal·lació.



Dels aforaments automàtics de juny del 2021 es pot extreure la corba diària d'evolució del trànsit:

- **Francesc Layret sentit A2**

El punt registra una intensitat mitjana de **5.312 vehicles** amb una hora punta de 560 a les 14.00 h. El volum de pesats es de 5,6%.

RESUMEN ESTADÍSTICO	Vehículos	%
8 Horas (9-14 i 16-19 h.)	2.842	53,5%
Mañana (9 a 14 h.)	1.745	32,9%
Tarde (16 a 19 h.)	1.097	20,7%
16 Horas (7 a 23 h.)	4.882	91,9%
Hora Punta Entera (Q)	560	10,5%
Índice de variación		31,5%



- **Francesc Layret sentit Sacraments**

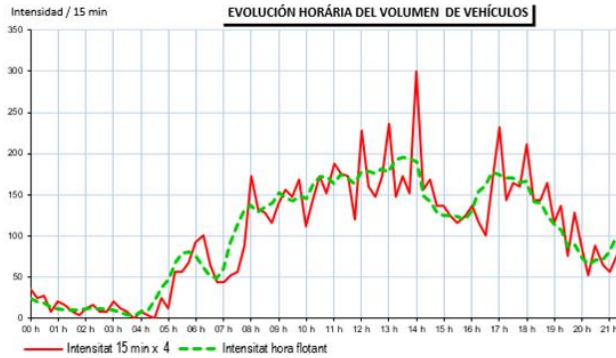
Aquesta via presenta una intensitat de vehicles de 1.554 vehicles al dia, amb una punta a las 7h del 10,5% del total del trànsit. El volum de pesats és del 1,7% del total.



RESUMEN ESTADÍSTICO	Vehículos	%
8 Horas (9-14 i 16-19 h.)	632	40,9%
Mañana (9 a 14 h.)	511	33,1%
Tarde (16 a 19 h.)	121	7,8%
16 Horas (7 a 23 h.)	1.251	81,0%
Hora Punta Entera (Q)	162	10,5%
Índice de variación		33,1%

- **Progres en sentit F. Layret**

En aquest punt d'aforaments el volum de vehicles que transiten al dia ascendeix a 2.347 veh./dia. El volum de pesats és del 5,2% del total i la hora punta s'ubica a les 14h. amb un total del 8,1% de tot el trànsit diari.



RESUMEN ESTADÍSTICO	Vehículos	%
8 Horas (9-14 i 16-19 h.)	1.287	54,8%
Mañana (9 a 14 h.)	816	34,8%
Tarde (16 a 19 h.)	471	20,1%
16 Horas (7 a 23 h.)	2.139	91,1%
Hora Punta Entera (Q)	190	8,1%
Índice de variación		44,6%

- **Sacraments sentit Progrès**

En aquest punt la circulació de vehicles és de 4.140 al dia amb un 8,1% de pesats i una hora punta de 9,3% a les 13h.



RESUMEN ESTADÍSTICO	Vehículos	%
8 Horas (9-14 i 16-19 h.)	2.168	52,4%
Mañana (9 a 14 h.)	1.531	37,0%
Tarde (16 a 19 h.)	637	15,4%
16 Horas (7 a 23 h.)	3.616	87,3%
Hora Punta Entera (Q)	386	9,3%
Índice de variación		47,9%

- **Sagraments sentit A2**

S'han comptabilitzat al voltant de 200 vehicles al dia. Actualment és un tram molt petit el que és doble, cosa que explica el poc volum de vehicles. L'hora punta es detecta a les 14.00h con 9,6%. Pesen 1% de pesats por este punto.

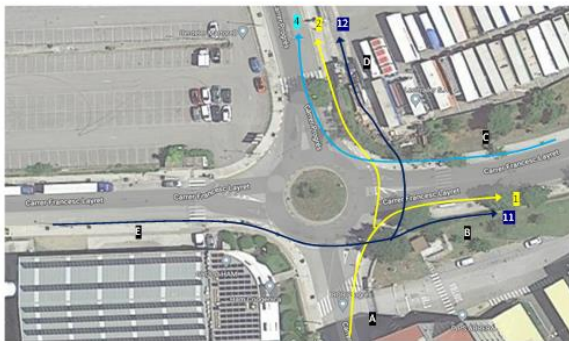


RESUMEN ESTADÍSTICO	Vehículos	%
8 Horas (9-14 i 16-19 h.)	100	47,8%
Mañana (9 a 14 h.)	65	31,1%
Tarde (16 a 19 h.)	35	16,7%
16 Horas (7 a 23 h.)	191	91,4%
Hora Punta Entera (Q)	20	9,6%
Índice de variación		27,1%

7.2.- AFOROS MANUAIS

- Punt aforo manual 1: Francesc Layret- Progrès**

La secció B presenta un major número de vehicles 5.312, seguit per la secció E amb 3.088. La secció A que correspon a una possible sortida de la nova parcel·la concentra 2.347 vehicles al dia.



VOLUMEN DE TRÁFICO DE CADA MOVIMIENTO

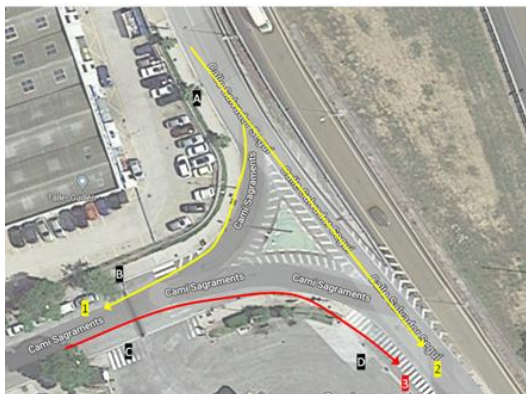
Movim.	Coef. M	Mañana	Coef. T	Tarde	24 h
1	0,238	560	0,314	696	2.275
2	0,238	35	0,314	5	72
4	0,238	451	0,314	401	1.544
11	0,238	803	0,314	873	3.037
12	0,238	22	0,314	6	51

VOLUMEN DE TRÁFICO EN CADA SECCIÓN

Sección	Coef. M	Mañana	Coef. T	Tarde	24 h
A	0,238	595	0,314	701	2.347
B	0,238	1.363	0,314	1.569	5.312
C	0,238	451	0,314	401	1.544
D	0,238	508	0,314	412	1.667
E	0,238	825	0,314	879	3.088

- Punt aforo manual 2: Salvador Seguí- Sagraments**

El carrer Salvador Seguí concentra un major número de vehicles. La secció B y C concentra al voltant de 2.500 vehicles.



VOLUMEN DE TRÁFICO DE CADA MOVIMIENTO

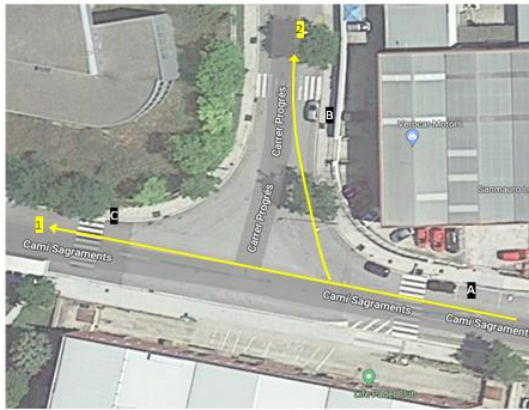
Movim.	Coef. M	Mañana	Coef. T	Tarde	24 h
1	0,269	750	0,261	668	2.675
2	0,269	742	0,261	975	3.240
3	0,269	795	0,261	694	2.809

VOLUMEN DE TRÁFICO EN CADA SECCIÓN

Sección	Coef. M	Mañana	Coef. T	Tarde	24 h
A	0,269	1.492	0,261	1.643	5.915
B	0,269	750	0,261	668	2.675
C	0,269	795	0,261	694	2.809
D	0,269	1.537	0,261	1.669	6.049

- Punt aforo manual 3: Sagraments- Progrès**

La secció A del carrer Sagraments s'acumulen 4.140 vehicles al dia. Al carrer Progrès s'acumulen 2.347 vehicles al dia.



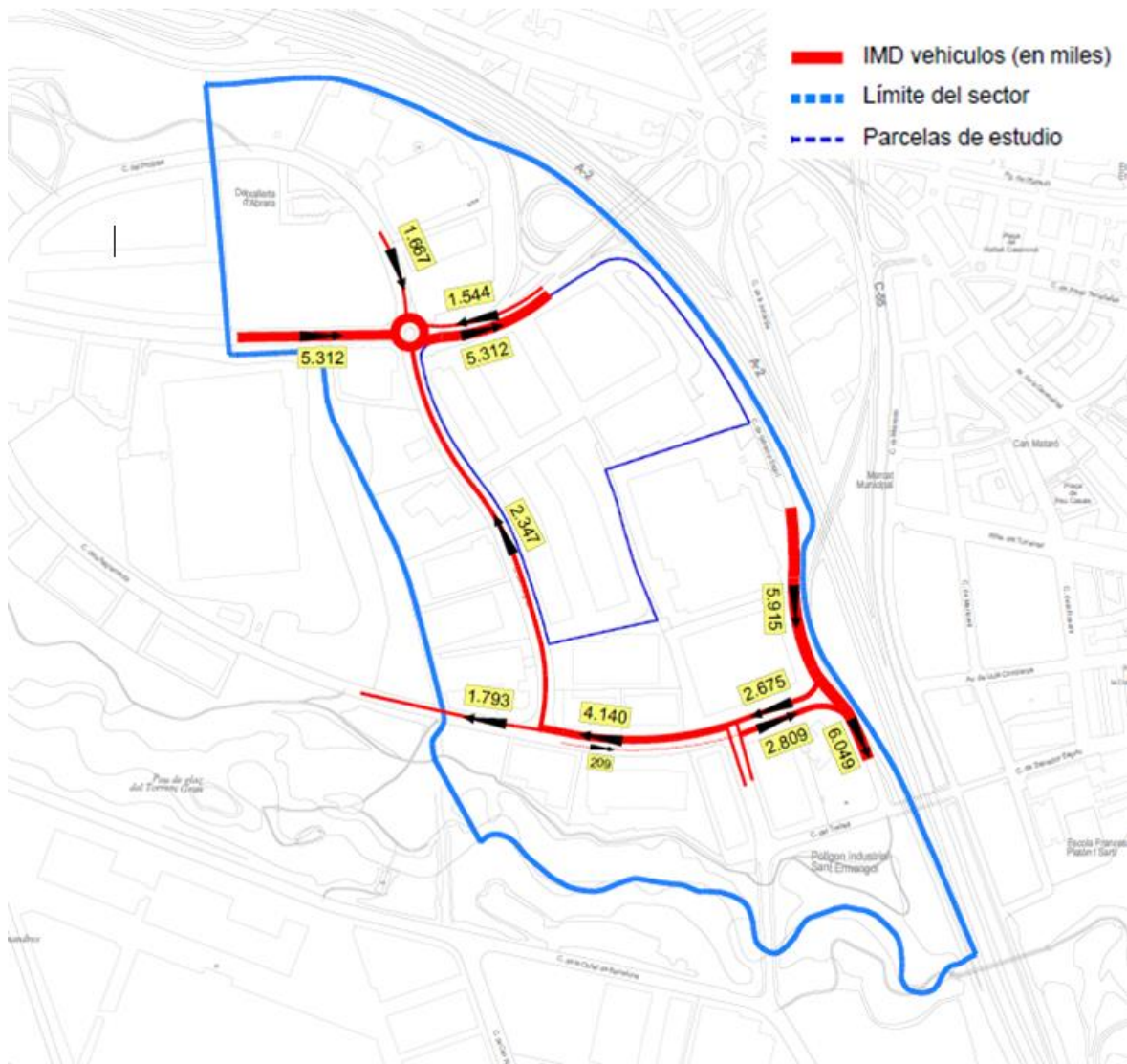
VOLUMEN DE TRÁFICO DE CADA MOVIMIENTO

Movim.	Coef. M	Mañana	Coef. T	Tarde	24 h
1	0,277	515	0,233	400	1.793
2	0,277	592	0,233	605	2.347

VOLUMEN DE TRÁFICO EN CADA SECCIÓN

Sección	Coef. M	Mañana	Coef. T	Tarde	24 h
A	0,277	1.107	0,233	1.005	4.140
B	0,277	592	0,233	605	2.347
C	0,277	515	0,233	400	1.793

A continuació, es mostra el resultat de las intensitats mitjanes de vehicles del àmbit:



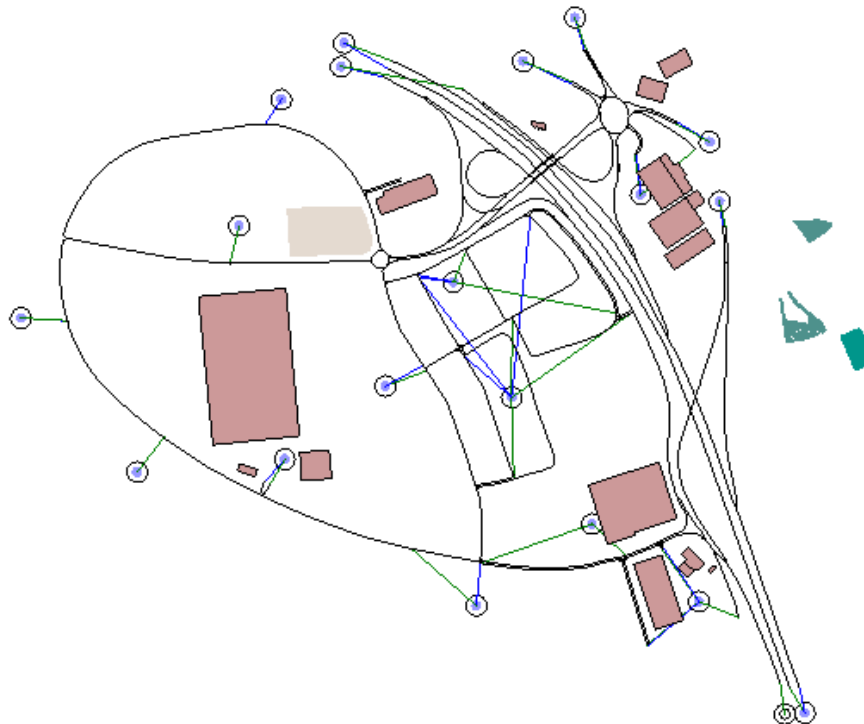
Intensitat Mitjana Diària de vehicles (IMD)

7.3.- SIMULACIÓ DE LA SITUACIÓ ACTUAL

A partir dels aforaments realitzats s'ha modelitzat l'estat del trànsit de la zona en hora punta del matí.

S'han analitzat els índex de saturació (Intensitat/Capacitat), la densitat de vehicles i les cues màximes detectades actualment.

Sobre la xarxa viària actual s'ha dibuixat el model de simulació:



Hora punta simulació a migdia, en el canvi de torn, entre les 13:30 i les 14:30.

Característiques de la xarxa:

- Longitud Total de les Seccions (en km): 12,
- Longitud Total dels Carrils: 15
- Seccions: 131
- Interseccions: 60
- Centroides: 20

En base als aforaments realitzats es compona el model de simulació amb les intensitats en la hora punta:



Densitats (vehicles per km i carril)



Las densitats no són importants en cap tram del àmbit de estudi, sobre tot als carrers Progres y Francesc Layret.

Nivel de Servicio	Densidad [aut/km/carril]
A	0 - 7
B	>7 - 11
C	>11 - 16
D	>16 - 22
E	>22 - 28
F	>28

Demores i cues

En l'hora punta del migdia no es detecten demores significatives ni cues que puguin afectar a la fluïdesa de les interseccions:

DEMORES



CUES MÁXIMES



Les cues màximes detectades són sempre inferiors a 15 vehicles per carril en tota la xarxa a aquesta hora del dia.

8.- DIAGNOSI DE LA SITUACIÓ ACTUAL DE LA MOBILITAT

- La parcel·la objecte del Pla Parcial s'ubica en una parcel·la en funcionament, en la que la seva activitat no arriba al 70% de la seva capacitat màxima de mobilitat generada. La parcel·la està emplaçada a prop de vies bàsiques de carretera i està estratègicament ben situada pel el transport de mercaderies.
- Es calcula que cada dia laborable circulen per la rotonda que articula la mobilitat de la parcel·la uns 7.000 vehicles al dia (Rotonda Progres amb F. Layret), aquesta rotonda es caracteritza per contenir moviments que no es realitzen per pràcticament cap vehicle.
- No es detecten problemes de capacitat per vehicles en les vies del entorn de la parcel·la.
- Els vianant i ciclistes actualment tenen una possible accessibilitat des de el centre urbà d'Abbrera, existeixen voreres i passos de vianants, que tot i que s'han de millorar permeten els desplaçaments. Les bicicletes poden compartir l'espai amb la resta de vehicles, donat que es complex implementar carrils bicicleta en un teixit tant industrial.
- L'oferta actual de transport públic l'àmbit queda allunyada de la entrada principal, malgrat això, és possible que la línia de bus urbà pogués parar en la Puerta del pla Parcial amb una lleugera variació en el seu recorregut, que no suposaria un increment efectiu del temps de tornada.
- Els vehicles pesats que accedeixen a la parcel·la han d'evitar la rotonda del Rebato, donat que és una zona urbana amb tendència a pacificar aquest tipus de vehicles, els accessos s'han de plantejar per l'enllaç existent amb la B40.
- La nova implantació industrial haurà d'apropar les xarxes de mobilitat, sobre tot el transport públic, fins les entrades de la nau, germanitzar els accessos a peu i en bici i evitar que els vehicles generats sobrecarreguin la xarxa per la que discorre la mobilitat actual. En aquest sentit, s'ha de comentar que la nova configuració del pla parcial espera un increment de mobilitat que no anirà més enllà del 30% sobre la situació actual. En tot cas, s'intentarà dotar a la parcel·la d'entrades i sortides específiques amb suficients places d'aparcament.

9.- PROGNOSIS DE FUTUR. CÁLCUL DE LA DEMANDA GENERADA

9.1.- CONSIDERACIONS PREVIES

La modificació del pla parcial del sector SUP-21 “Sant Ermengol”, tal com s’ha comentat en la introducció del present estudi d’avaluació de la mobilitat generada, no suposa alteració alguna en el còmput d’edificabilitat total del planejament actual, que ja contempla una superfície edificada exactament igual a la proposada en aquest planejament.

La modificació del pla parcial es desenvolupa per eliminar l’obligació que a les parcel·les existents no pertanyin a un mateix establiment. Per tant, es tracta d’eliminar l’associació parcel·lària imposada pel PP anteriorment.

PROPUESTA PARQUE LOGÍSTICO ABRERA (BARCELONA)							
	NORMATIVA	PROYECTO INICIAL			PROYECTO CON AFECCIÓN B-25		
SUPERFICIE DE PARCELA	> 5.000 M2	70.417 M2			70.319 M2 (-98 M2)		
EDIFICABILIDAD MÁX.	(1 M2/ M2)	48.143 M2 (0,6837 M2/ M2)			46.337 M2 (0,65 M2/ M2)		
RETRANQUEO A LINDEROS	5 M	10 M			10 M		
RETRANQUEO A VIALES	5 M	32 Y 10 M			32 Y 10 M		
VOLUMEN MÁXIMO	(8 M3 / M2)	563.336 M3 (8 M3 / M2)			562.552 M3 (8 M3 / M2)		
OCUPACIÓN MÁXIMA	(60 %)	42.250,20 M2 (60 %)			40.644 M2 (58 %)		
		NAVE 1	NAVE 2	TOTAL	NAVE 1	NAVE 2	TOTAL
SUPERFICIE NAVE + ENTR.		29.235 M2	18.908 M2	48.143 M2	28.097 M2	18.240 M2	46.337 M2 (-1.806 M2)
SUPERFICIE NAVE		25.278 M2	16.773 M2	42.051 M2	24.282 M2	16.163 M2	40.445 M2
SUPERFICIE ENTREPLANTA		3.957 M2	2.135 M2	6.092 M2	3.815 M2	2.077 M2	5.892 M2
NÚMERO DE MUELLES		41	24	65	40	22	62

La edificabilitat actual és de 48.143 m2, mentre que en la proposta es redueix i ajusta a 46.337 m2, per lo que en teoria la mobilitat generada seria inferior a la actual.

Pel que fa a l’escenari actual, si bé no s’ha consumit l’edificabilitat total, l’activitat tampoc no s’està desenvolupant al 100%, atès que s’estima que el nou promotor de la parcel·la incrementarà la mobilitat actual en aproximadament un 25-30%.

Aquesta dada, s’ha estimat en funció dels aforaments manuals realitzats en els accessos a les empreses que actualment ocupen les naus industrials del Pla Parcial.

9.2. CÁLCUL DEL NÚMERO DE DESPLAZAMENTS I VEHICLES GENERATS

El projecte planteja la remodelació d’una nau de 46.337 m² edificats, dedicats a activitats industrials de nova generació, dedicades a la logística industrial i basada en el trànsit de camions tipus tràiler.

L’activitat prevista és completament característica d’aquestes grans naus Industrials logístiques, que necessiten grans espais d’emmagatzematge intel·ligent, destinats a la classificació, manipulació i emmagatzematge de paqueteria i productes de distribució.

Pel càlcul de la mobilitat generada per aquesta implantació singular, s'han determinat a partir dels ratis de demanda que exigeix el *Annex N.º 1 del Decreto 344/2006 que regula els estudis d'avaluació de la mobilitat generada*.

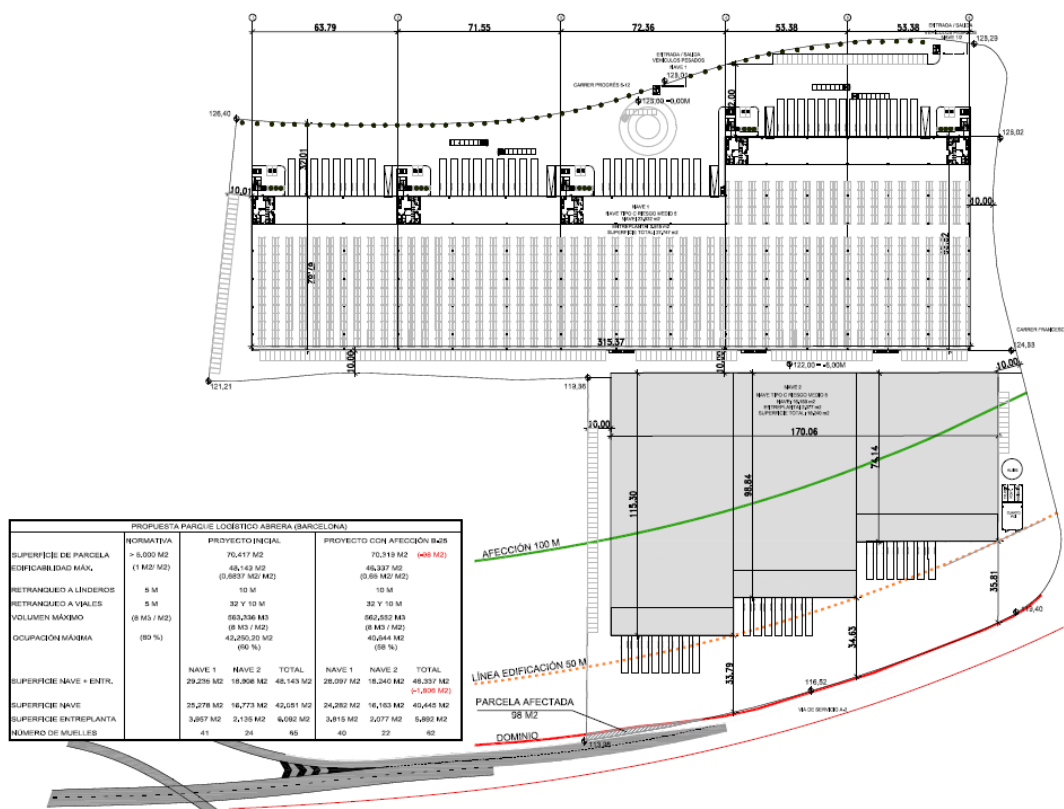
La idea de l'operador és ordenar la parcel·la destinant una part a la nau industrial i una altra zona de serveis per a treballadors, sobretot per a aparcaments de bicicletes, motos i vehicles privats.

L'operador generarà 463 treballadors en dia pic (232 llocs de treball aproximadament), els treballadors de l'empresa treballassin a partir de dos torns asimètrics de treball, el primer de 8 hores i el segon de 4 hores:

- **L'entrada del primer torn (232 treballadors) seria a les 6:00 i la sortida a les 14:00**
- **L'entrada del segon torn (231 treballadors) a les 14:00 i la sortida a les 18:00**

Totes les entrades i sortides estan fora de l'hora punta del trànsit actual, cosa que és favorable per a l'operativitat de la xarxa.

La parcel·la s'ha ordenat de la següent manera:



A partir d'altres projectes similars, s'ha fet una aproximació de treballadors en dies habitual (348 treballadors i 2 torns) i en dies punta (463 treballadors i 2 torns).

Els punts d'entrada i sortida dels torns són els punts més desfavorables del dimensionament de la mobilitat de la nau. El model de treball s'ha dissenyat de manera que

cap torn de treball coincideixi amb puntes de mobilitat de l'entorn, localitzades a les 8:30h del matí i a les 19:00h de la tarda. .

Per al càlcul de la mobilitat generada, es parteix de la base de ràtios del Decret 344/2006 para activitats industrials modificat per l'experiència recollida en altres zones logístiques de Catalunya i en les dades de treballadors aportats pel promotor.

Actividad	Sup. edificable (m ²).
INDUSTRIAL	46.337
Suma techo	46.337,00

ANNEX 1

Viatges generats

En els estudis d'avaluació de la mobilitat generada s'estimarà el nombre de desplaçaments que generin les diferents activitats i usos del sòl amb els següents ràtios mínims de viatges generats/dia, llevat d'aquells supòsits en què es justifiqui l'adopció de valors inferiors:

Viatges generats/dia

Ús d'habitatge	El valor més gran dels dos següents: 7 viatges/habitatge o 3 viatges/persona
Ús residencial	10 viatges/100 m ² de sostre
Ús comercial	50 viatges/100 m ² de sostre
Ús d'oficines	15 viatges/100 m ² de sostre
Ús industrial	5 viatges/100 m ² de sostre
Equipaments	20 viatges/100 m ² de sostre
Zones verdes	5 viatges/100 m ² de sòl
Franja costanera	5 viatges/m de platja

En aquest sentit, existeixen estudis realitzats per la Generalitat de Catalunya en poligons industrials, on s'accepten ràtios inferiors, per exemple, el EAMG del PDU d'infraestructures viaries, ferroviàries i logístiques del Penedès de CIMALSA, aplica ràtios del tipus següents:

Ràtios de generació de llocs de treball per a usos logístics i industrials

	Llocs de treball / 1.000 m ² sostre			
	H. Baixa	H. Mitja	H. Alta	Promig
Logística empresarial	6,00	12,50	17,50	12,00
Logística	3,50	5,00	10,00	6,17
Indústria	5,37	6,72	7,87	6,65
Promig	4,96	8,07	11,79	8,27

El vàrem de llocs de treball per cada 1000 m² de sostre industrial-logístic és d'aproximadament de 3,5 / 5,00 / 10 en casos de gran rotació.

En el cas del Pla parcial és de concretament 5 llocs de treball per cada 1000 m² de sostre, en la franja mitjana del diseny.

Donat que el centre no té un ús industrial ni un ús d'oficines, s'ha estimat una atracció de 2,72 viatges cada 100 m² de forma habitual (9 de 12 mesos anuals) i 3,63 viatges cada 100 m² en punta (mesos afectats per la campanya de Nadal i Reis).

Aquestes ràtios són la suma de:

- Viatges que provocarà la probable ocupació en els llocs de treball del centre logístic.
- Viatges que provocarà la activitat prevista al centre logístic, extret d'altres centres d'altres llocs.

Taula resum:

TABLA 2 **RATIOS ATRACCIÓN (POR 100 m²)**

INDUSTRIAL	EN PUNTA		HABITUAL (75%)	
	visitas	trabajadores	visitas	trabajadores
TRABAJADORES	0,20	2,25	0,15	1,69
CAMIONES		0,52		0,39
FURGONETAS/otros		0,66		0,50
ratio total		3,63		2,72

En punta: 3 meses al año

Habitual: 9 meses al año

Rati de treballadors cada 1000 m ²	10,00
Ratio puestos de trabajo cada 1000 m ²	5,00

- ✓ Es defineix com a temporada punta (3 mesos de 12) quan el centre funciona al 100% en els dos torns de treball.
- ✓ Es defineix com a temporada normal/habitual (9 mesos de 12) quan el centre funciona amb dos torns de treball al 75% d'ocupació laboral.

NÚMERO DE VISITANTS ATRETS

Multiplicant les ràtios d'atracció per la superfície s'obté la següent taula de viatges atrets:

TABLA 3 **ATRACCIÓN (viajes personas/día)**

INDUSTRIAL	EN PUNTA		HABITUAL (75%)	
	visitas	trabajadores	visitas	trabajadores
TRABAJADORES	93	1043	70	782
CAMIONES	0	239	0	179
FURGONETAS/otros	0	306	0	229
TOTAL	93	1587	70	1190

	EN PUNTA	HABITUAL
total desplazamientos	1.680	1.260
total por sentido	840	630

El resultat és l'atracció de 1680 desplaçaments en dia punta i 1.260 en un dia habitual. Aquests desplaçaments es distribuïran durant tota la jornada laboral.

Això indica que es realitzaran una punta de 522 per sentit, lligats als treballadors de la nau, oficines i visites.

Resulten també uns 239 desplaçaments de camions i 306 de furgonetes o vehicles relacionats amb l'activitat industrial, serveis de neteja o seguretat, etc.

D'aquests desplaçaments en els dos sentits, es calcula que només uns 500 al dia seran nous, es a dir, que la mobilitat nova serà d'uns 250 desplaçaments per sentit en dia punta i uns 200 en dia habitual.

REPARTIMENT MODAL I OCUPACIÓ DELS VEHICLES

Amb les dades anteriors i aplicant el repartiment modal i el nombre de persones per vehicle, s'ha calculat el nombre de persones que accediran amb cotxe al recinte.

El repartiment modal s'ha aplicat segons la localització de la parcel·la i les suposades millores, tenint en compte altres estudis similars, tant en l'activitat a realitzar, com de les característiques del polígon on s'emprarà.

TABLA 4 **REPARTO MODAL (% de viajes en vehículo)**

INDUSTRIAL	EN PUNTA		HABITUAL (75%)	
	visitas	trabajadores	visitas	trabajadores
TRABAJADORES	98%	85%	98%	85%
CAMIONES		100%		100%
FURGONETAS/otros		100%		85%

TABLA 5 OCUPACIÓN MEDIA (personas /turismo)

INDUSTRIAL	EN PUNTA		HABITUAL (75%)	
	visitas	trabajadores	visitas	trabajadores
TRABAJADORES	1,10	1,20	1,10	1,20
CAMIONES		1,00		1,00
FURGONETAS/otros		1,10		1,10

L'elevat repartiment modal en vehicle privat és per la localització de l'emplaçament respecte al centre d'Abdera i municipis de proximitat, amb una àmplia xarxa viària i una gran accessibilitat en aquesta manera de transport.

RESULTATS D'ATRACCIÓ DE VEHICLES AL DÍA EN ELS DOS SENTITS

A partir de les taules anteriors s'ha calculat el nombre de vehicles atrets i generats:

TABLA 6 ATRACCIÓN (vehículos/día)

INDUSTRIAL	EN PUNTA		HABITUAL (75%)	
	visitas	trabajadores	visitas	trabajadores
TRABAJADORES	83	738	62	554
CAMIONES		239		179
FURGONETAS/otros		278		177
TOTAL	83	1255	62	910
		EN PUNTA		HABITUAL
total desplazamientos		1.338		972
total por sentido		669		486

Es calcula que entraran i sortiran cada dia a la parcel·la uns 1.338 vehicles (de màxima), incloent camions, furgonetes, motos, etc. Aquesta dada suposa que en un mateix torn podem tenir uns **420 vehicles estacionats o aturats**. Es preveu que la màxima demanda de motos sigui d'aproximadament 25 desplaçaments al dia. Entre els dos torns de treball la reserva prevista d'aparcament es considera suficient, recomanant ampliar-se en cas que la demanda incrementés.

Dels 669 vehicles generats per sentit al dia, només uns 200 seran nous.

TABLA 8 **ATRACCIÓN (motos/día)**

INDUSTRIAL	EN PUNTA		HABITUAL (75%)	
	visitas	trabajadores	visitas	trabajadores
TRABAJADORES	2	15	1	11
CAMIONES	0	0	0	0
FURGONETAS/otros	0	0	0	0
TOTAL	2	15	1	11

LABORABLE

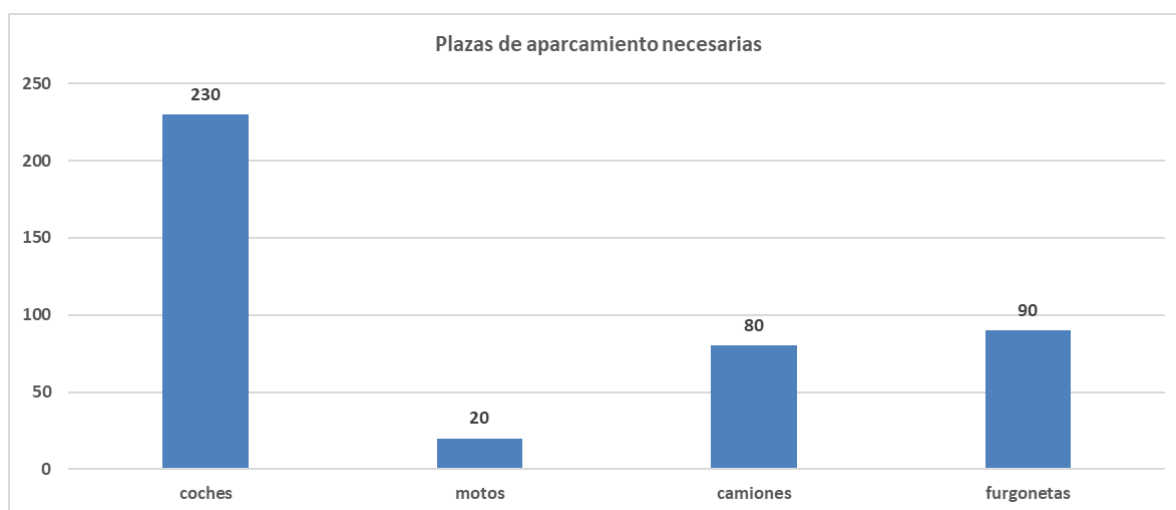
total desplazamientos	16	12
total por sentido	8	6

Las motos representan un 11,6% del parque de vehículos de Abrera

Se considera que un 2% de los trabajadores llegará en este modo

Restant dels vehicles totals, les motos, podem extreure el total de cotxes i camions que arribaran a la nau, d'aquests podem separar els usuaris que accediran a l'aparcament de treballadors, de les places de camions i de les places de rotació de visites, seguretat, repartiment intern, visites a oficines, etc.

Les places d'aparcament màxima seran utilitzades per uns 490 vehicles en el torn del matí: 380 cotxes, 20 motos, 80 camions i unes 90 furgonetes.



TRANSPORT PÚBLIC

La mobilitat en transport públic és un punt important dins de l'estudi, ja que és una de les maneres de transport que més interessa promocionar i millorar. En aquest aspecte, s'ha considerat que els treballadors i visitants podran accedir utilitzant les línies de transport urbà i interurbà situades a menys de 500 metres de les entrades a les naus logístiques del pla parcial.

TABLA 7 **REPARTO MODAL (% viajes transporte público)**

INDUSTRIAL	EN PUNTA		HABITUAL (75%)	
	visitas	trabajadores	visitas	trabajadores
TRABAJADORES	0%	3%	0%	3%
CAMIONES		0%		0%
FURGONETAS/otros		0%		0%

Sobre la base d'aquesta projecció de desplaçaments en transport públic, s'obté com a resultat que, es realitzessin al sector un màxim aproximat de 16 viatges per sentit en transport col·lectiu, que podran utilitzar la parada situada a 450 metres.

TABLA 8 **ATRACCIÓN (viajes en transporte público/día)**

INDUSTRIAL	EN PUNTA		HABITUAL (75%)	
	visitas	trabajadores	visitas	trabajadores
TRABAJADORES	0	31	0	23
CAMIONES	0	0	0	0
FURGONETAS/otros	0	0	0	0
TOTAL	0	31	0	23
total desplazamientos		31		23
total por sentido		16		12

DESPLAÇAMENTS A PEU

Es preveu una certa demanda de desplaçaments a peu dels voltants a la parcel·la. Les distàncies al centre d'Abrera són adequades i es pretén reforçar la seva accessibilitat millorant les connexions amb la xarxa de vianants actual.

TABLA 9 **REPARTO MODAL (% viajes a pie)**

INDUSTRIAL	EN PUNTA		HABITUAL (75%)	
	visitas	trabajadores	visitas	trabajadores
TRABAJADORES	2%	9%	2%	9%
CAMIONES		0%		0%
FURGONETAS/otros		0%		0%

TABLA 10 **ATRACCIÓN (peatones /día)**

INDUSTRIAL	EN PUNTA		HABITUAL (75%)	
	visitas	trabajadores	visitas	trabajadores
TRABAJADORES	2	94	1	70
CAMIONES	0	0	0	0
FURGONETAS/otros	0	0	0	0
TOTAL	2	94	1	70

96

72

Per tant, s'espera per al màxim dia de demanda, que els desplaçaments a peu siguin de 96 aproximadament, en tots dos sentits i durant tot el dia.

DESPLAÇAMENTS EN BICICLETA I VMP

Igual que en el cas dels vianants, el percentatge de desplaçaments amb bicicleta que arriben a la parcel·la actualment és relativament baix. Aquesta manera es potenciarà en la mesura que l'ajuntament desenvolupi el EMUS del municipi i que els VMP es vagin imposant en la micro mobilitat.

TABLA 11 **REPARTO MODAL (% viajes en bicicleta)**

INDUSTRIAL	EN PUNTA		HABITUAL (75%)	
	visitas	trabajadores	visitas	trabajadores
TRABAJADORES	0%	3%	0%	3%
CAMIONES		0%		0%
FURGONETAS/otros		0%		0%

Es preveuen 31 desplaçaments totals en bicicleta, 15 per sentit. La previsió d'aparcaments és superior a les 50 places, cobrint la màxima demanda en 2 torns.

En aquest sentit el Pla Parcial reserva espai per 1 plaça d'aparcament de bicicletes per cada 100 m2 d'edificabilitat.

TABLA 12 **ATRACCIÓN (bicicletas/día)**

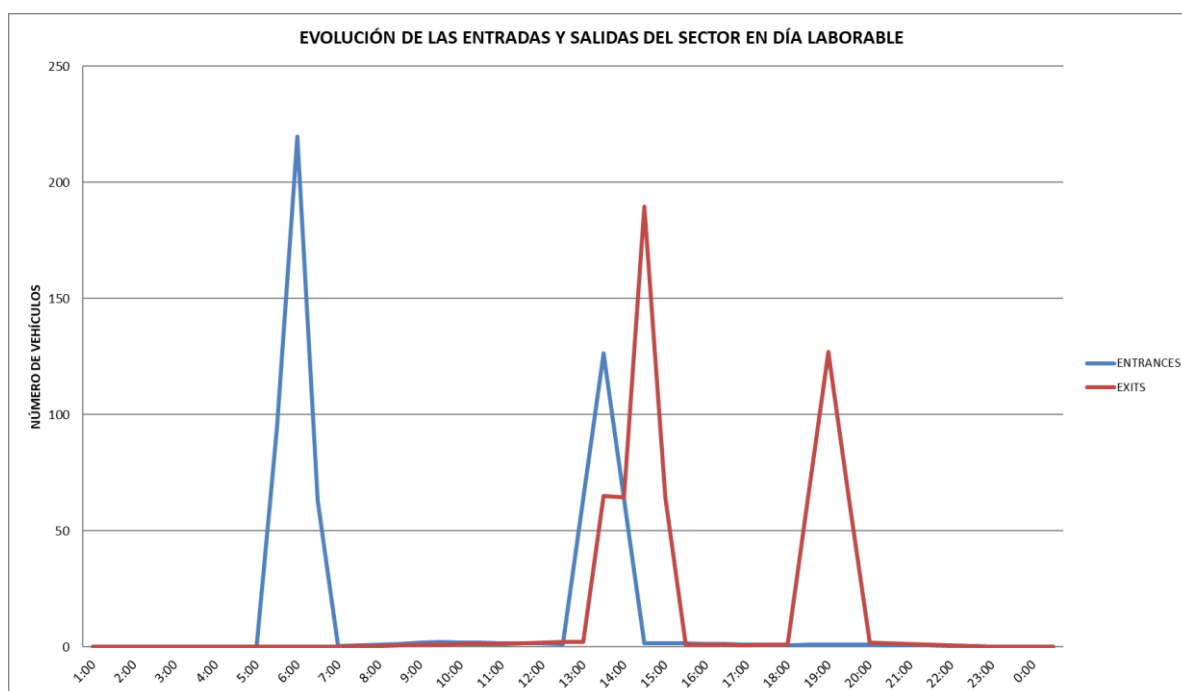
INDUSTRIAL	EN PUNTA		HABITUAL (75%)	
	visitas	trabajadores	visitas	trabajadores
TRABAJADORES	0	31	0	23
CAMIONES	0	0	0	0
FURGONETAS/otros	0	0	0	0
TOTAL	0	31	0	23

9.2.- EVOLUCIÓ HORARIA DE LES ENTRADES I SORTIDES DE VEHICLES EN FUNCIÓ DELS TORNS DE TREBALL

Tal com s'ha exposat anteriorment, el nou complex industrial preveu uns 463 llocs de treball en dia pic, per la qual cosa es dissenya un dispositiu d'oferta per a absorbir la mobilitat en aquests dies de màxima demanda.

Per un dimensionament habitual:

Es distribueix la demanda en dos torns tenint en compte una parada entre torn i torn que permet la sortida d'un 25-30% del personal abans que entre el segon torn:



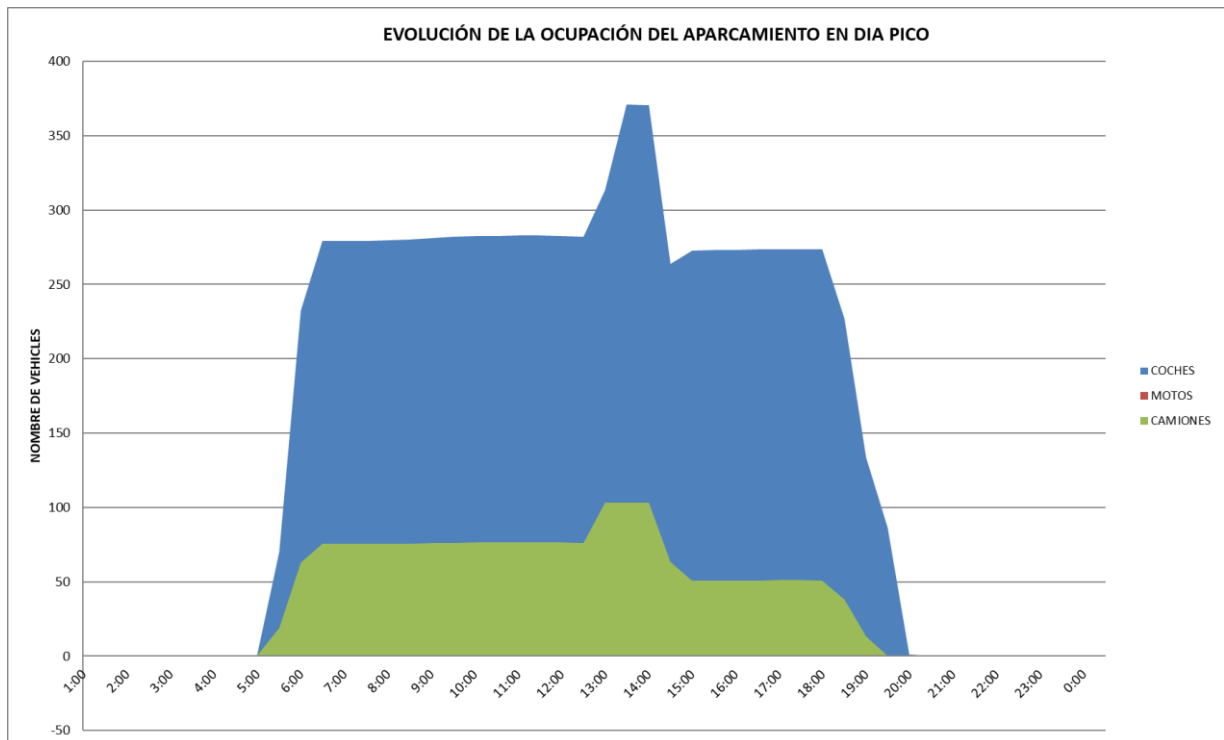
Es calcula una intensitat d'entrada punta d'uns 314 vehicles en hora punta les 6.00 del matí, una entrada i sortida al migdia amb puntes de 254 vehicles sortint i 200 entrant i una punta de sortida a la tarda d'uns 250 vehicles.

9.3.- EVOLUCIÓ HORÀRIA DE L'OCUPACIÓ DEL APARCAMENT PREVIST

Restant les corbes d'entrada i sortida s'han elaborat les gràfiques d'ocupació de l'aparcament per tipus de vehicle, a fi de corroborar el dimensionament anterior.

L'ocupació màxima és aproximadament de 400 vehicles en un dia laborable de dos torns de treball, en el canvi de torn del migdia, podem trobar un total de 520 cotxes, entre els quals entren i els que surtin.

A la tarda, l'ocupació serà lleugerament inferior per la baixada d'activitat aliena a la mera producció.



El dimensionament de l'aparcament s'ha realitzat amb aquesta previsió de demanda màxima en les hores de canvi de torn i coincideix amb el descrit en l'apartat 9.1.

Es preveu una punta d'ocupació de 370 places en el moment del canvi de torn en turismes, uns 100 camions i 20 motocicletes aproximadament.

9.4.- DADES DEL PROJECTE RELACIONADES AMB EL DIMENSIONAMENT DELS APARCAMENTS

El projecte, en base als càlculs de capacitat, preveu les següents places d'aparcament:

- **463 places per a cotxes (segons normativa vigent)**
 - ✓ Places cotxe convencionals: 415
 - ✓ Places cotxe elèctric: 12 (segons normativa)
 - ✓ Places adaptades PMR: 12 (segons normativa)
 - ✓ Places cotxes compartits: 24 (millores)
- **20 places per a motos (millora)**
- **50 arcs per a bicicletes en una primera fase (100 places).**
- **124 molls de carrega i descarrega i zones d'espera**
- **20 places de zona d'acumulació de cues**
- **2 places per a C/D de furgonetes**
- **Espais per a compactadores**

APARCAMENTOS MÍNIMS PER A PMR.

Perquè l'aparcament s'adapti als requeriments de la Llei d'Accessibilitat s'han de dotar places d'aparcament per a PMR:

Artículo 15: Aparcamientos

15.1 Los aparcamientos se consideran aptos cuando reúnen las condiciones previstas en el apartado 1.2.7 del anejo 1.

15.2 En las zonas de aparcamiento se sirven específicamente a equipamientos y espacios de uso público, se reservarán permanentemente, tan cerca como sea posible de los accesos de peatones, plazas aptas en la proporción siguiente:

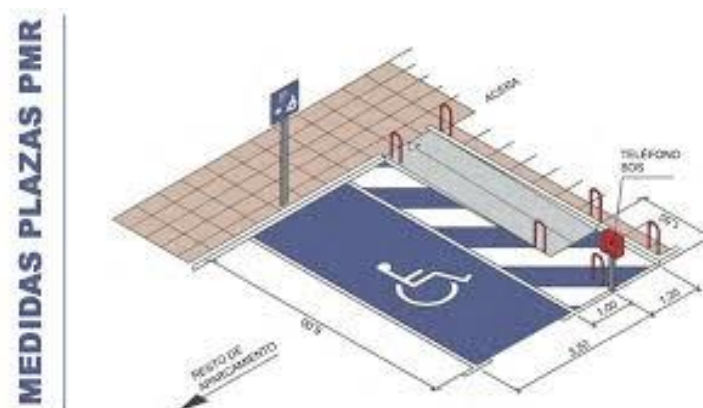
Hasta 200 plazas: 1 plaza adaptada cada 40 plazas o fracción.

De 201 a 1.000 plazas: 1 plaza adaptada más cada 100 plazas o fracción.

De 1.001 a 2.000 plazas: 1 plaza adaptada más cada 200 plazas o fracción.

15.3 Las zonas de aparcamiento han de tener un itinerario de peatones adaptado que comunique las plazas reservadas con la vía pública.

- Per aquesta raó es disposarà a l'aparcament de més de 12 places per a PMR.



APARCAMIENTS PER A BICICLETES

El anejo nº2 del decreto 344/2006, establece una ratio de 1plaza/100 m² de techo. Esto supondría disponer de 434 plazas de estacionamiento para bicicletas.

ANNEX 2

Aparcament de bicicletes

S'estableixen les següents reserves mínimes d'aparcament de bicicletes situats fora de la via pública en funció de les activitats i usos del sòl llevat d'aquells supòsits en què es justifiqui l'adopció de valors inferiors:

Places mínimes d'aparcament per a bicicletes

Ús d'habitatge	màx. de	2 places/habitatge 2 places/100 m ² sostre o fracció
Ús comercial		1 plaça/100 m ² sostre o fracció
Ús d'oficines		1 plaça/100 m ² sostre o fracció
Ús industrial		1 plaça/100 m ² sostre o fracció
Equipaments docents		5 places /100 m ² sostre o fracció
Equipaments esportius, culturals i recreatius		5 places/100 places d'aforament de l'equipament
Altres equipaments públics		1 plaça/100 m ² sostre o fracció
Zones verdes		1 plaça/100 m ² sòl
Franja costanera		1 plaça/10 ml de platja
Estacions de ferrocarril		1 plaça/ 30 places ofertes de circulació
Estacions d'autobusos interurbans		0,5 places/30 places ofertes de circulació

Atès que és una implantació industrial i de caràcter logístic en un polígon, es proposa habilitar **50 espais per a aparcament de bicis (100 places)** i reservar un espai per a estacionar les places restants segons el decret.

Les places es recomanen que estiguin cobertes, vigilades i siguin individuals, segures i siguin pròximes a les entrades principals del magatzem.



Es disposarà d'una càmera de control de l'aparcament que incrementarà la seguretat de les bicicletes estacionades.



APARCAMENTS PER A VEHICLES ELÈCTRICS.

La Normativa ITC-BT-52 de baixa tensió obliga a la instal·lació de punts de recàrrega de cotxes elèctrics en els nous edificis amb accés públic.

La norma obliga al fet que es compleixin amb un mínim d'instal·lació de punts de recàrrega segons el nombre de places que posin en marxa.



específica.

Disposición adicional primera. Dotaciones mínimas de la estructura para la recarga del vehículo eléctrico en edificios o estacionamientos de nueva construcción y en vías públicas.

1. En edificios o estacionamientos de nueva construcción deberá incluirse la instalación eléctrica específica para la recarga de los vehículos eléctricos, ejecutada de acuerdo con lo establecido en la referida (ITC) BT-52, «Instalaciones con fines especiales. Infraestructura para la recarga de vehículos eléctricos», que se aprueba mediante este real decreto, con las siguientes dotaciones mínimas:

a) En aparcamientos o estacionamientos colectivos en edificios de régimen de propiedad horizontal, se deberá ejecutar una conducción principal por zonas comunitarias (mediante, tubos, canales, bandejas, etc.), de modo que se posibilite la realización de derivaciones hasta las estaciones de recarga ubicada en las plazas de aparcamiento, tal y como se describe en el apartado 3.2 de la (ITC) BT-52,

b) en aparcamientos o estacionamientos de flotas privadas, cooperativas o de empresa, o los de oficinas, para su propio personal o asociados, o depósitos municipales de vehículos, las instalaciones necesarias para suministrar a una estación de recarga por cada 40 plazas y

c) en aparcamientos o estacionamientos públicos permanentes, las instalaciones necesarias para suministrar a una estación de recarga por cada 40 plazas.

Se considera que un edificio o estacionamiento es de nueva construcción cuando el proyecto constructivo se presente a la Administración pública competente para su tramitación en fecha posterior a la entrada en vigor de este real decreto.

2. En la vía pública, deberán efectuarse las instalaciones necesarias para dar suministro a las estaciones de recarga ubicadas en las plazas destinadas a vehículos eléctricos que estén previstas en el Planes de Movilidad Sostenible supramunicipales o municipales.

Per aquest motiu s'instal·laran **un mínim de 12 places previstes de subministrament elèctric per la recarrega de vehicles, ja siguin motos o cotxes.**

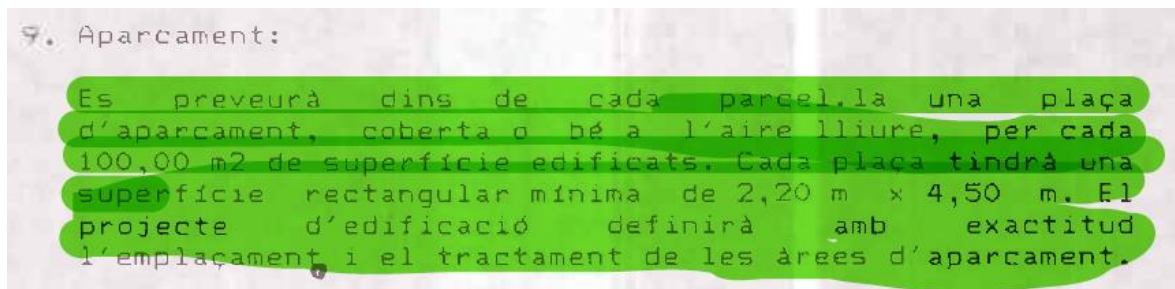


9.5.- CALCUL DEL APARCAMENT SEGON NORMATIVA VIGENT

Segons la normativa aplicable en aquest planejament, que ve regulada en el Pla Parcial Sant Ermengol II de maig de 1991



El *punt9 de l'article 17 sobre determinacions per a la *indústria tipus B, estipula 1 plaça cada *100m2 de superfície edificada.



Per aquest motiu es planifiquessin 463 places d'aparcament dins de la parcel·la, capacitat que podrà absorbir més de la demanda necessària segons els càlculs de mobilitat generada.

La normativa no exigeix places per a motos o bicicletes però la modificació del pla parcial les tindrà en compte.

10.- MESURES I RECOMENACIONS PER MILLORAR LA MOBILITAT EN L'ÀMBIT D'ESTUDI

A continuació, es descriuen les mesures adaptades en el projecte perquè la mobilitat generada d'aquesta implantació industrial pugui ser absorbida amb les mínimes afectacions possibles sobre la xarxa de mobilitat. El objecte és que les actuacions previstes per la nova activitat permetin millorar la mobilitat actual de la parcel·la i de tot el seu entorn.

10.1.- PROJECTES QUE AFECTEN A LA XARXA D'ACCESOS A LA NAU INDUSTRIAL

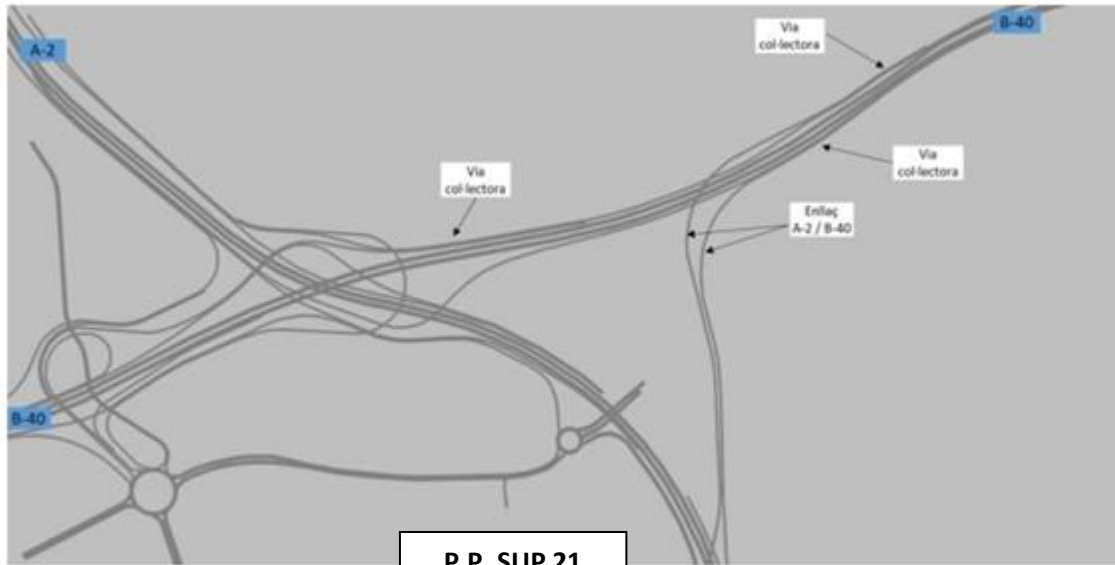
PROPOSTA Nº 1: Seguiment del desenvolupament dels projectes constructius d'accés al polígon industrial derivats de la construcció de la B40

Els itineraris d'entrada i sortida que millor articulen la mobilitat de les parcel·les són aquells que utilitzen les vies interurbanes, evitant passar pel centre de la població.

Per aquesta raó, el promotor del desenvolupament estarà pendent de variar els itineraris plantejats actualment quan la B40 estigui construïda en les proximitats de la implantació.



Els projectes del MITMA en aquesta zona plantegen una nova connexió entre la B40 i l'A2 que permetrà arribar al Polígon industrial de Sant Ermengol pel nord sense passar per l'interior del municipi d'Abrera:



P.P. SUP 21

Anàlisi de l'enllaç 5 el model de microsimulació PTV Vissim 9.

Font: elaboració pròpia a partir del PTV Vissim 9

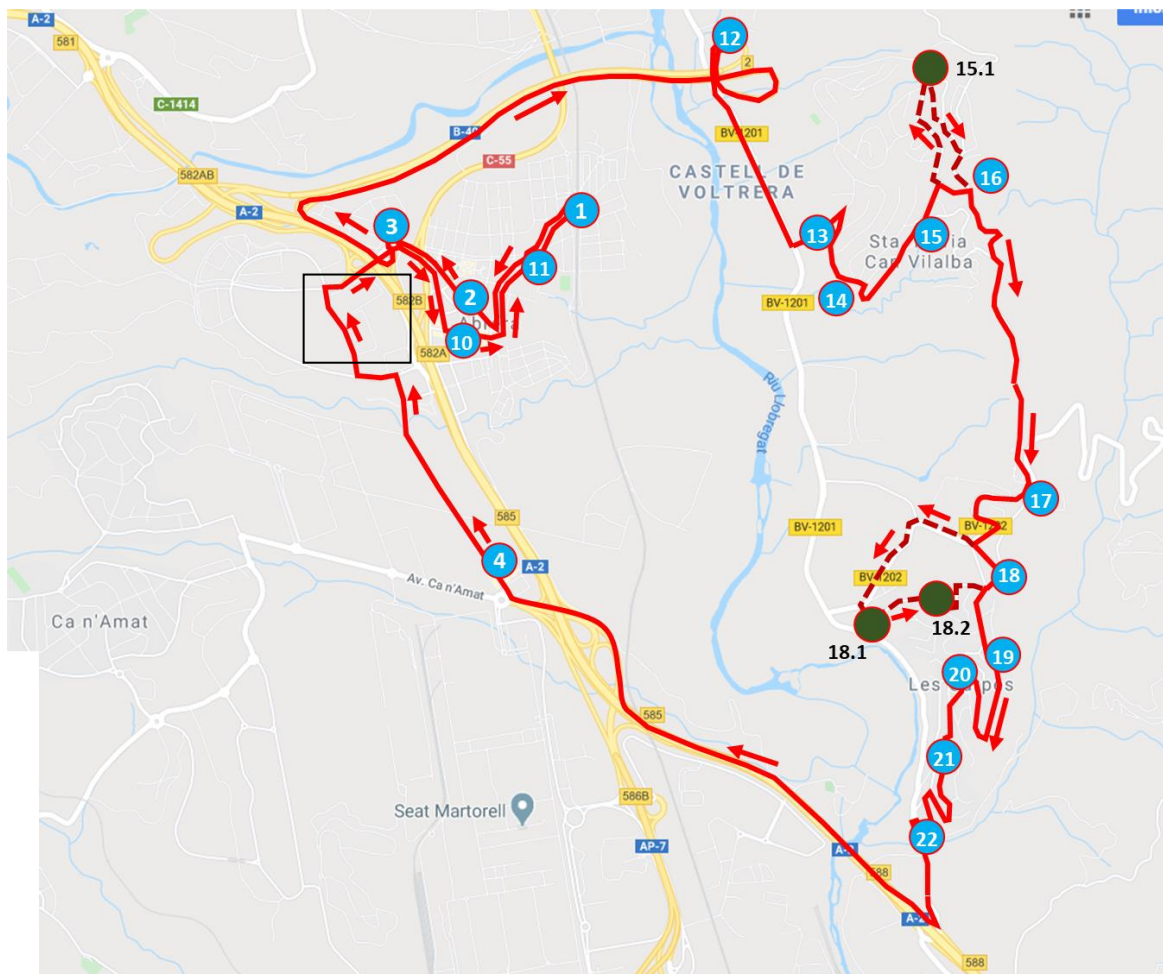
10.2.- CONSIDERACIONS RESPECTE AL FUNCIONAMENT DEL TRANSPORT PÚBLIC

Per reduir el transport privat és necessari un transport públic que sigui competitiu amb el vehicle privat i que sigui compatible amb els horaris d'entrades i sortides dels treballadors, així com en tots els torns de treball, inclosos els nocturns, per a donar opcions de transport als treballadors de la nova nau.

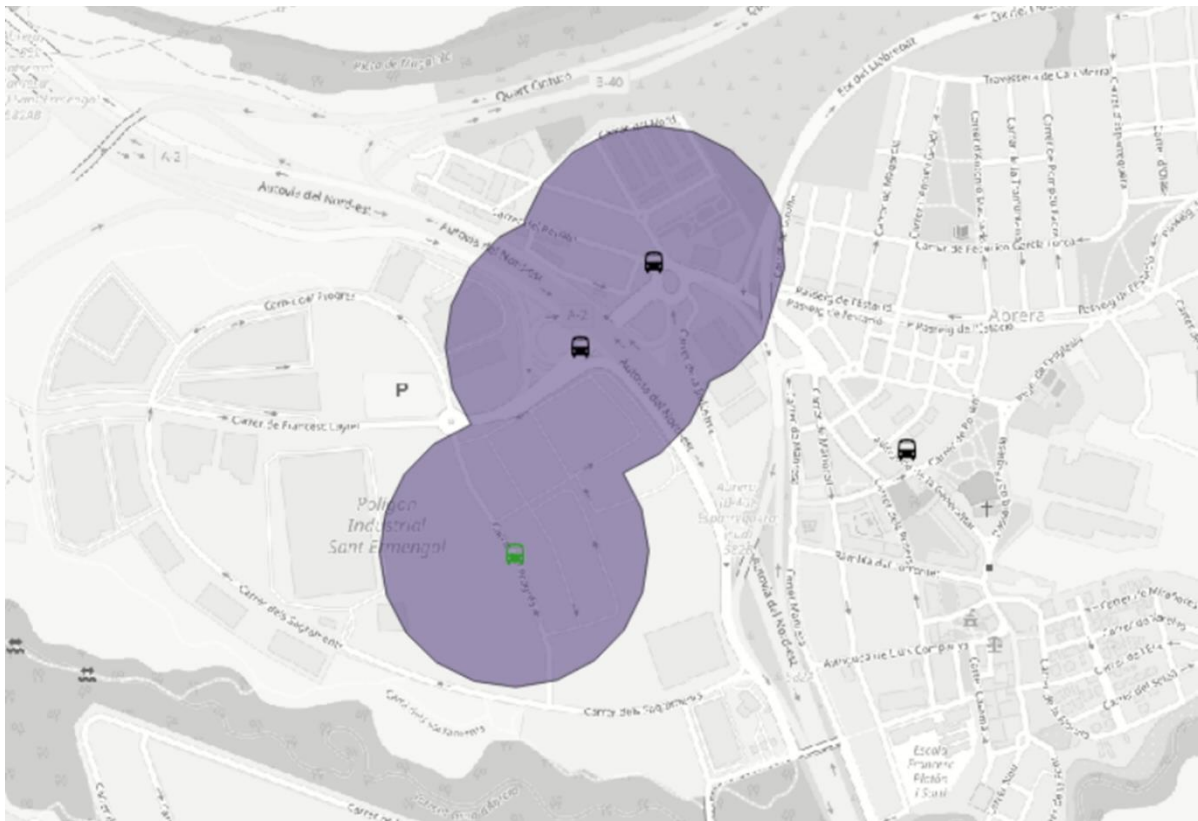
PROPOSTA Nº 2: Implementar una nova parada de la línia de bus urbà actual al carrer Progrés per a donar servei tant als treballadors com a tot el sector industrial.

La proposta consisteix a acostar la línia de bus urbà fins al carrer Progrés. Actualment la línia discorre o pot discórrer per davant del carrer Progrés sense alterar les distàncies recorregudes i és factible habilitar un nou pal, banc i paperera en aquesta zona, habilitant una nova parada de bus.

El recorregut del bus seria el següent, la nova parada estaria entre la 4 i la 3.

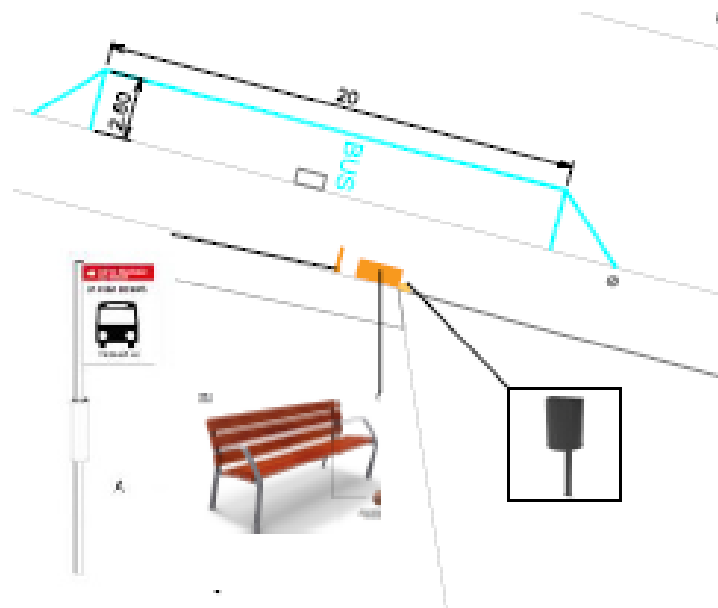


Concretament hem proposat la parada al carrer Progres nº6:



La nova cobertura deixa a les portes per als vianants del recinte a 20 metres de la parada.

Esquema parada tipus a implementar:



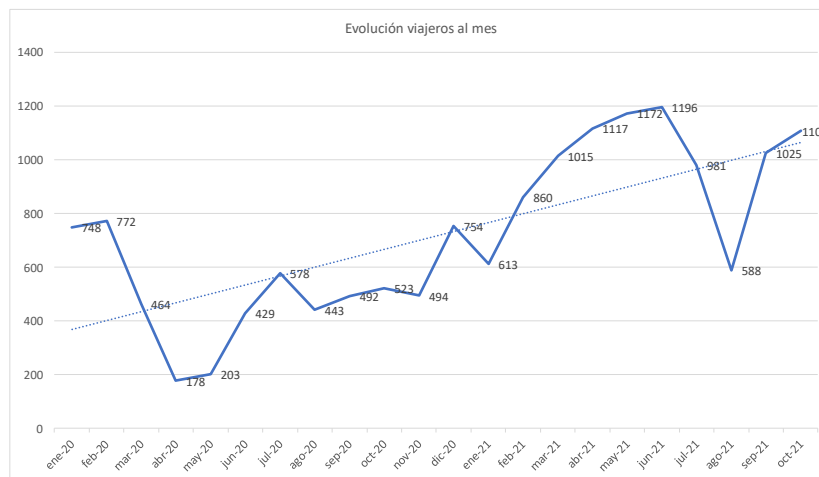
Per aquests motius i responent al que s'estableix en l'Annex nº4 del Decret de regulació dels estudis de mobilitat generada, sobre l'obligació de les persones propietàries de

participar en els costos d'implantació d'increment del servei de transport públic a 10 anys del dèficit d'explotació del servei de transport públic de superfície en proporció al augment del nombre de línies o prolongacions existents, es determina que amb la proposta de nova parada d'autobús seria més que suficient per a donar servei de mobilitat en transport públic als treballadors de la nova implantació industrial.

Atès que l'ocupació de la línia de bus urbà no sobrepassa en cap moment del dia el 20% de la seva capacitat, ni s'allarga la línia actual, no es reporten costos associats al dèficit del transport públic.

ESTADISTICA OCUPACIÓ TRANSPORT URBÀ D'ABRERA:

VIATGERS PER DIA	
ene-20	748
feb-20	772
mar-20	464
abr-20	178
may-20	203
jun-20	429
jul-20	578
ago-20	443
sep-20	492
oct-20	523
nov-20	494
dic-20	754
ene-21	613
feb-21	860
mar-21	1015
abr-21	1117
may-21	1172
jun-21	1196
jul-21	981
ago-21	588
sep-21	1025
oct-21	1107



El nombre de viatgers per dia no passa dels 77, la qual cosa en hores punta suposa uns 10 passatgers, un 25% de l'ocupació màxima.

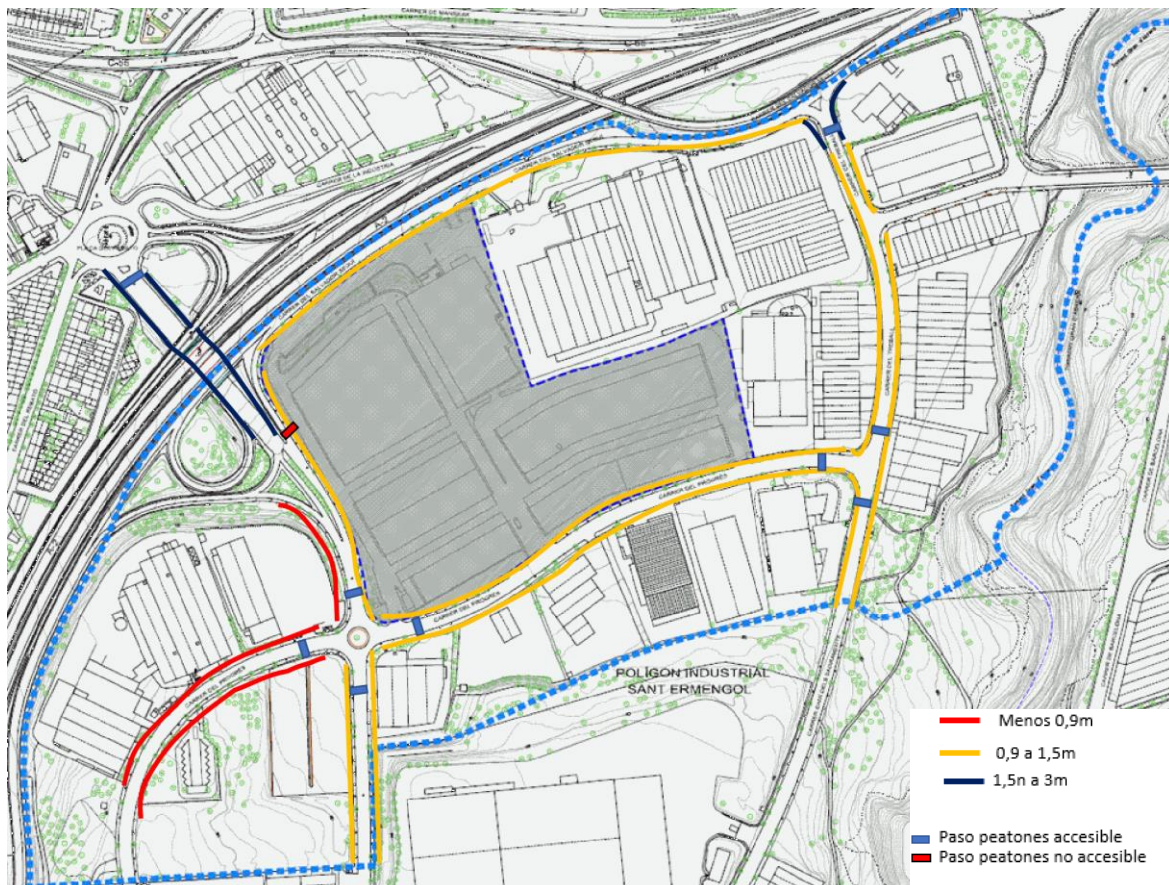
Els costos de la nova parada sí que seran a càrrec del promotor, que acordarà amb els serveis tècnics de l'ajuntament, la posició, composició i equipament de la nova parada.

PROPOSTA Nº 3: El promotor realitzarà anualment campanyes de promoció del transport públic entre els treballadors i clients:

- a. Incentius per la compra de tiquets de transport públic.
- b. Campanyes de comunicació interna per donar a conèixer la xarxa de transport públic.
- c. Creació d'una pàgina web específica per el transport públic: Com arribar, les avantatges i estalvi de moure's en transport públic.

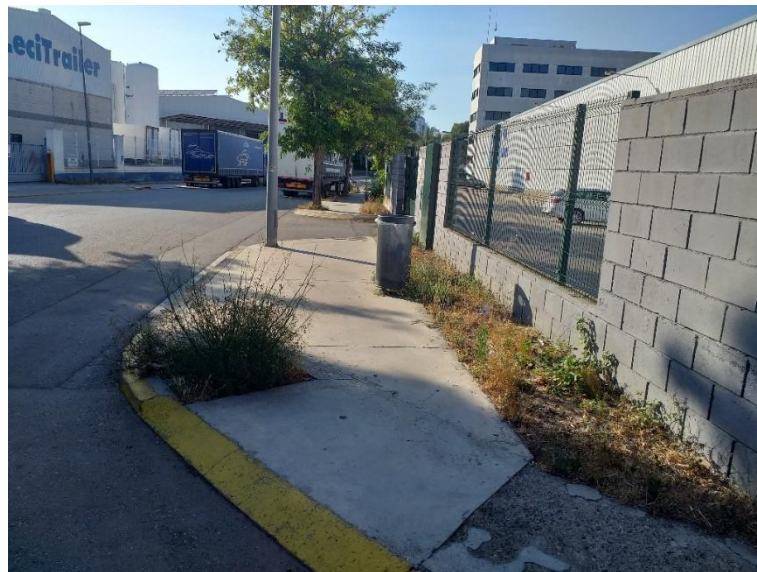
10.3.- CONSIDERACIONS RESPECTE A LA MOBILITAT PER A VIANANTS I CICLISTES

PROPOSTA Nº 4: El promotor es compromet adaptar a l'ordre d'accessibilitat totes les voreres que envolten a la implantació, bàsicament la del Carrer Francesc Layret, on hi ha algun tram que caldria retocar.

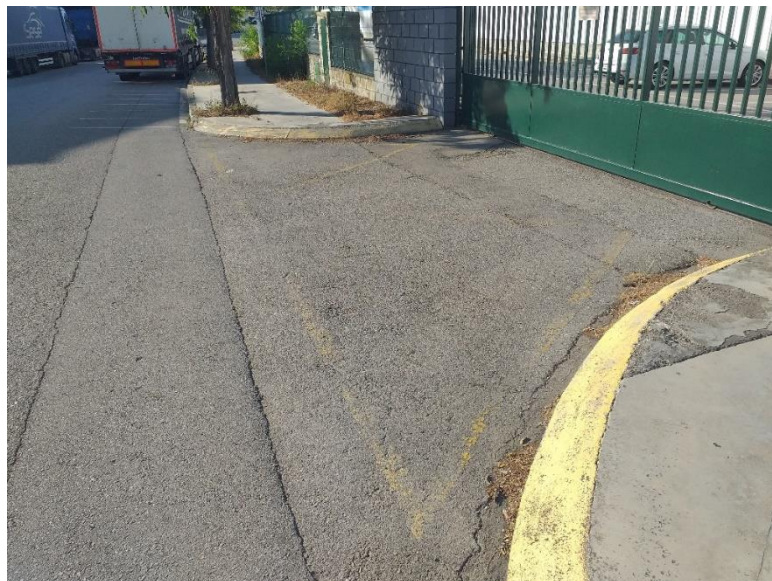


A més, es compromet a repintar tots els passos de vianants del perímetre i fer-los accessibles per a persones amb mobilitat reduïda. Els costos d'adequació d'aquests espais aniran a càrrec del promotor del desenvolupament.

En concret, la vorera que envolta la parcel·la pot millorar la seva funcionalitat si s'aprofita tota la secció (existeix una franja de 30 cm sense paviment que permetria guanyar qualitat als desplaçaments en aquesta vorera) i es manté correctament (cosa que actualment no es realitza habitualment):



En aquest mateix entorn, el projecte contemplarà l'adaptació dels passos i la pintura dels passos de vianants en les entrades i sortides, que actualment és inexistent:



El projecte proposa també el repintat de la senyalització horitzontal del carrer:



PROPOSTA Nº 5.2: Es proposa habilitar un nou carril bici segregat al tram del carrer Progres entre el Cami de Sagraments i el carrer de Francesc Layret.

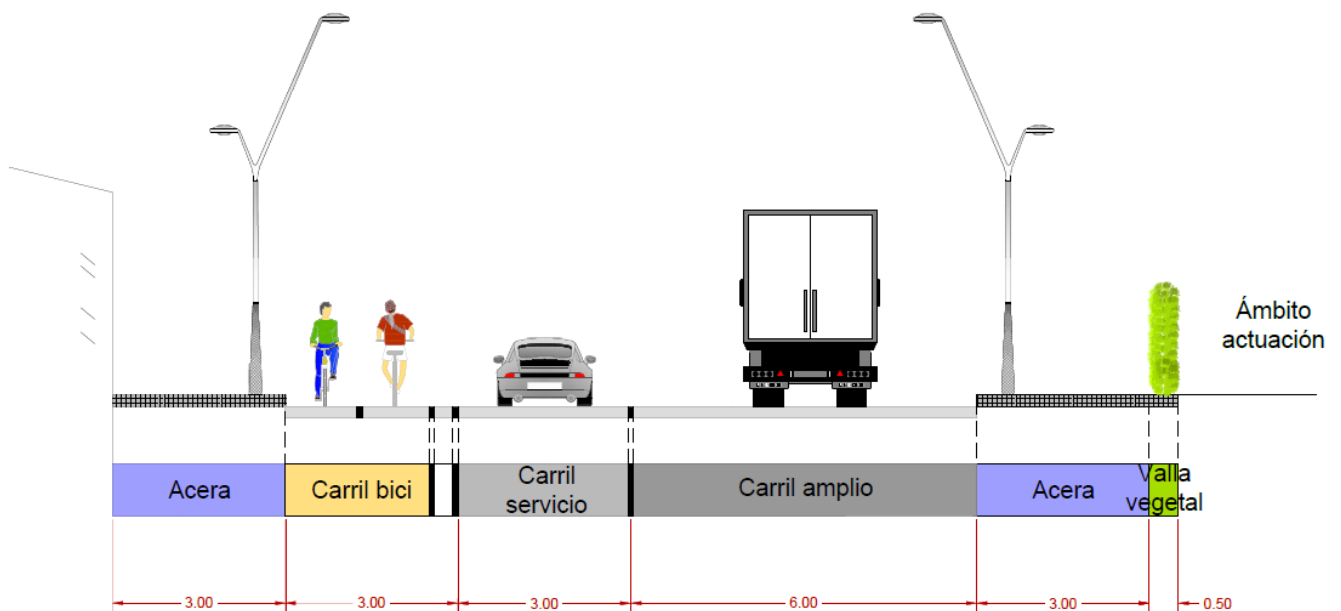


El carril bici té la vocació de connectar-se en el futur amb el carril bici existent al Carrer Hostal del Pi i al carrer de Barcelona, amb l'objectiu d'anar configurant una xarxa continua de carrils bici.



Es proposa que el carril bici s'emplaci al marge esquerre de la circulació per no interferir amb la futura parada de bus de la zona i amb el carril de serveis existent (aparcament).

- Carril bici a l'esquerre del sentit del trànsit
- Carril de serveis i parada de bus al marge dret.
- 1 carril ample de circulació per permetre les maniobres dels tràilers de les naus de la zona.



10.5.- PROPOSTES ORIENTADES A LA MILLORA DE LA MOBILITAT EN VEHICLE PRIVAT

Els accessos en transport privat són fonamentals tant per a permetre les entrades i les sortides dels aparcaments de la parcel·la, com per a canalitzar els vehicles de transport de mercaderies que han d'assegurar el funcionament de la planta.

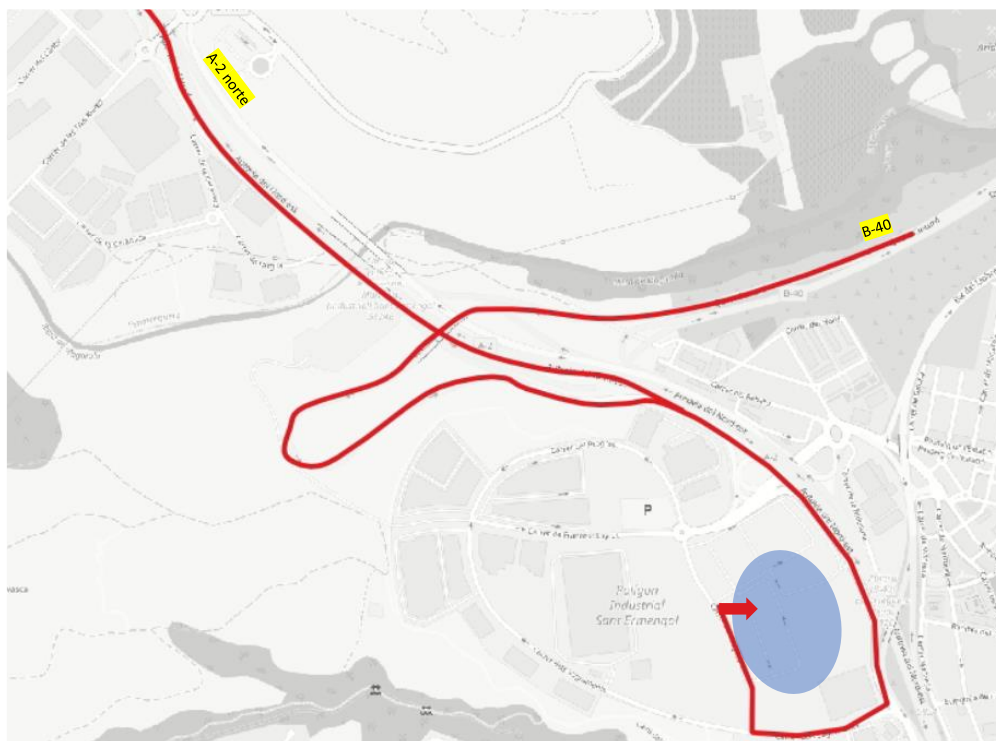
S'han definit els itineraris per a vehicle des de les diferents vies de comunicació fins a la parcel·la, tant les entrades, com les sortides.

Aquests itineraris s'han realitzat tenint en compte les entrades/sortides que es projecten i evitant el centre urbà d'Abrera (evitant la Pl. Rebato, amb el propòsit de no incrementar el trànsit rodat per aquesta zona).

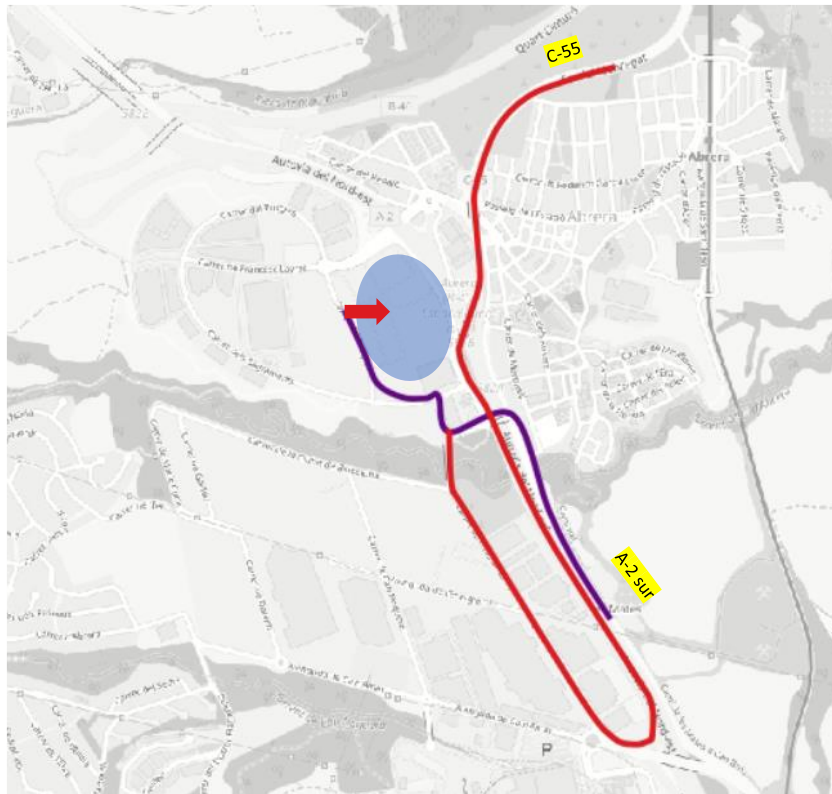
Amb aquesta última premissa, els itineraris poden incrementar el recorregut i el temps, però, d'altra banda, s'evita la circulació per una zona urbana, reduint la contaminació atmosfèrica, sonora i el risc d'accidentalitat. D'altra banda, la bona comunicació amb vies d'alta capacitat permet que aquests itineraris es realitzin per carreteres principals, totes elles amb connexió al polígon d'activitat i entre elles.

Així, els itineraris d'entrada es consideren els següents:

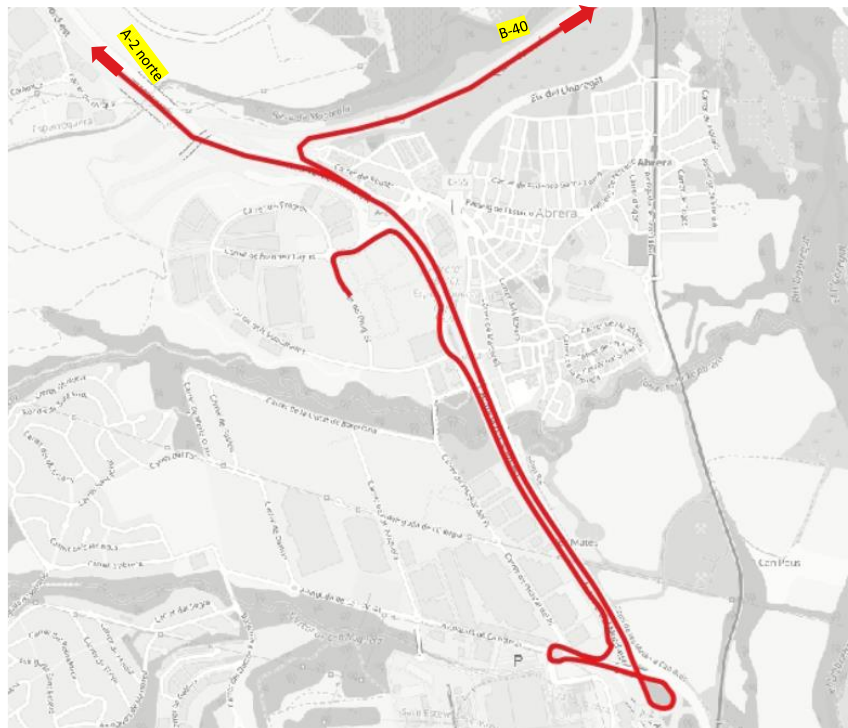
- A-2 nord i B40:

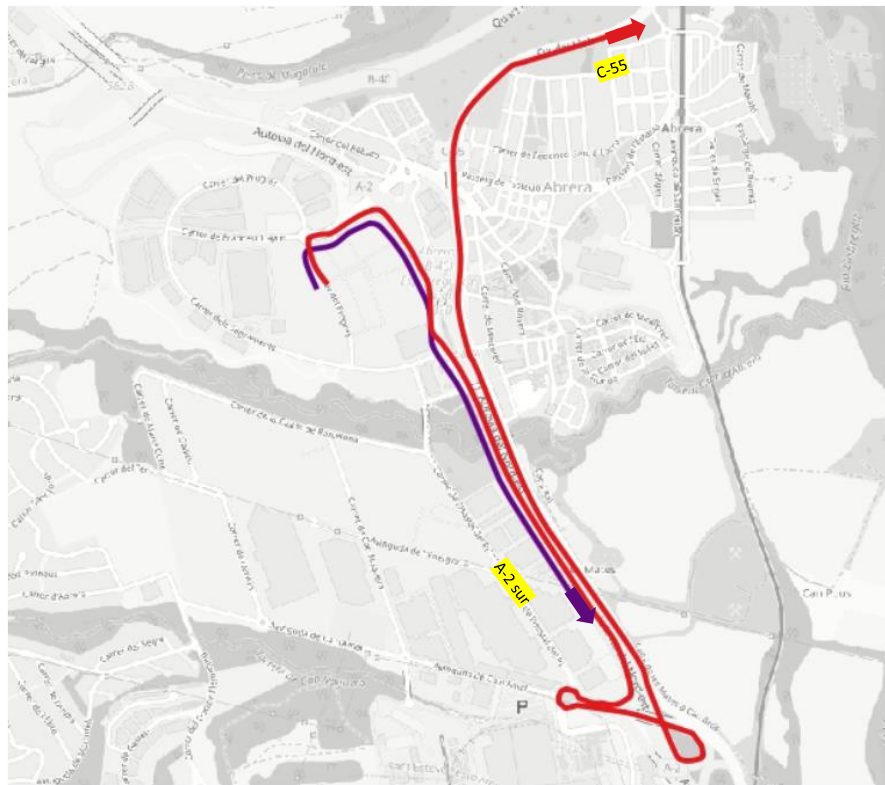


- A-2 sud i C-55



Els itineraris de sortida són els següents:





Tots els itineraris d'entrada i sortida de la nau industrial es plantegen sense passar per la rotonda de la plaça del Rebato, la qual cosa no suposa cap càrrega sobre la xarxa viària local (excepte dels vehicles dels propis treballadors d'Abrera).

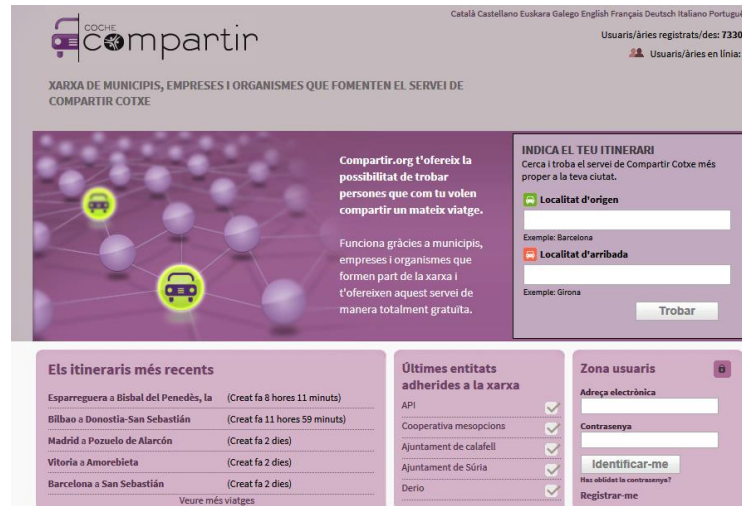
PROPOSTA Nº 6: El projecte contempla 463 places d'aparcament, per a cotxe, moto i camió, adaptant-se a les necessitats de la demanda i adaptant-se als canvis de torn.

Es necessiten 12 places d'aparcament per a PMR que estiguin en l'entorn immediat dels accessos.

A més, es proposa la implantació de 12 punts de recàrrega elèctrica per a turismes i motocicletes (1 plaça cada 40).



PROPOSTA Nº 7: CAR POOLING. S'analitzarà la possibilitat d'obrir una pàgina web específica de mobilitat per a treballadors amb una aplicació que permeti compartir el vehicle per arribar a la feina.



The screenshot shows the homepage of 'COCHE Compartir'. At the top, there are language options (Català, Castellano, Euskara, Galego, English, Français, Deutsch, Italiano, Português) and user statistics (73307 registered users, 2 online). The main content area features a network diagram of purple spheres with a car icon, accompanied by text explaining the service: 'Compartir.org t'ofereix la possibilitat de trobar persones que com tu volen compartir un mateix viatge.' Below this, it states 'Funciona gràcies a municipis, empreses i organismes que formen part de la xarxa i t'ofereixen aquest servei de manera totalment gratuïta.' To the right is a search form titled 'INDICA EL TEU ITINERARI' with fields for 'Localitat d'origen' (Example: Barcelona) and 'Localitat d'arribada' (Example: Girona), and a 'Trobar' button. At the bottom, there are three sections: 'Els itineraris més recents' listing routes like 'Esparreguera a Bisbal del Penedès, la' and 'Bilbao a Donostia-San Sebastián'; 'Últimes entitats adherides a la xarxa' listing organizations like 'API', 'Cooperativa mesopcions', and 'Ajuntament de calafell'; and 'Zona usuaris' with fields for 'Adreça electrònica' and 'Contrassenya', and buttons for 'Identificar-me' and 'Registrar-me'.

Compartir el cotxe és la millor manera de compartir els seus gestos, repartint-los entre els ocupants i reduint el nombre de vehicles en circulació amb la corresponent reducció de gasos contaminants, el consum, accidents i l'aparcament.

L'índex d'ocupació dels cotxes que accedeixen a la zona industrial és tan sols de 1,18 persones.

PROPOSTA Nº 8: Es dotarà a l'aparcament de places preferents per a vehicles de alta ocupació (2-3 persones per vehicle). En aquest sentit, als vehicles elèctrics o híbrids també disposaran de places preferents d'aparcament.

PROPOSTA Nº 9: Es gestionarà amb recursos humans i formació la possibilitat de realitzar Cursos de conducció eficient als treballadors.

10.6.- ALTRES PROPOSTES

PROPOSTA Nº 10: Es crearà la figura de Gestor de la Mobilitat del centre, que vetllarà per la seguretat, la eficiència i la gestió de la mobilitat de tots els treballadors de la nau.

En aquest sentit, a part de difondre informació sobre mobilitat, es realitzarà una enquesta de mobilitat a tots els treballadors per a conèixer els seus hàbits i proporcionar alternatives de transport sostenible per a arribar al treball.

PROPOSTA Nº 11: El promotor es plantejarà com objectiu la obtenció del "Distintiu de Garantia de Qualitat Ambiental " de la seva flota de vehicles.

Es farà tot el possible perquè la seva flota de vehicles sigui el més eficient possible, anant a buscar vehicles més nets tant per la seva flota com la de les empreses que treballin per a l'operador tant directa com indirectament.

El Distintiu de Garantia de Qualitat Ambiental és un sistema voluntari d'etiquetatge ecològic que reconeix productes i serveis que superen determinats requeriments de qualitat ambiental més enllà dels establerts com a obligatoris per la normativa vigent.

El concedeix la Generalitat de Catalunya i en línia amb el Pla de Millora de la Qualitat de l'aire que es planteja l'objectiu d'identificar totes les flotes de transport que hagin ambientalitzat la seva gestió.

Els beneficis del Distintiu de garantia de qualitat ambiental per a flotes de vehicles són diversos i afecten tant els particulars o empreses que ho obtenen com al conjunt de la població:

- La reducció de les emissions contaminants i l'impacte ambiental dels vehicles.
- La millora de la qualitat de l'aire i la salut pública.
- Posiciona les empreses de cara a futures exigències ambientals europees.
- Aporta un valor afegit per a contractar amb Administració.
- Posiciona la flota de cara a obtenir beneficis en matèria de mobilitat.
- Permet conèixer els consums dels vehicles de la flota i per tant, tindre la informació necessària per decidir aplicar mesures si es requereix.



PROPOSTA Nº 12: La nova empresa instal·lada realitzarà un Pla de Desplaçament d'Empresa.

El nou desenvolupament industrial es compromet a realitzar un PDE per a millorar la mobilitat dels seus treballadors una vegada estigui en funcionament l'activitat. Aquest pla, serà remès a la ATM per a la seva revisió.

El Pla de desplaçaments d'empresa (PDE) engloba un conjunt d'actuacions per a optimitzar la mobilitat dels treballadors / as, afavorint l'ús de maneres de transport alternatius al vehicle privat, i racionalitzar l'ús del cotxe. El PDE concerneix els desplaçaments relacionats amb l'activitat professional, és a dir tant els trajectes entre el domicili i el lloc de treball com els desplaçaments professionals dels treballadors, col·laboradors i clients.



Guia metodològica
per a l'elaboració
dels plans de
desplaçaments
d'empresa

Quins són els avantatges del PDE?

■ Per a l'empresa:

- Reducció de costos fixos associats al transport i als desplaçaments.
- Increment de la productivitat en les hores treballades, reducció de les baixes laborals i més bon estat d'ànim dels treballadors.
- Cohesió més gran de la plantilla pel fet de compartir el desplaçament, i tractament més equitatiu del personal en funció de l'interès general.
- Nombre superior de treballadors potencials atesa la no-discriminació en funció de la disponibilitat del vehicle privat.
- Millora de la imatge de l'empresa pel seu compromís amb un procés cívic i responsable.

- Increment de l'espai disponible gràcies a la consegüent reducció de places d'aparcament.
- El PDE es pot incorporar a les polítiques de gestió de la qualitat, gestió mediambiental i gestió de recursos humans.

■ Per al personal:

- Disminució del cost dels desplaçaments.
- Desplaçaments més confortables, reducció dels nivells d'estrès, disminució de les pèrdues de temps lligades al transport i increment de la puntualitat.
- Disminució del risc d'accidents, possibilitat de compartir el temps de viatge amb companys o aprofitar-lo per a altres activitats (lectura, descans).
- No-discriminació segons disponibilitat de vehicle privat.

10.7.- INDICADORS DE MOBILITAT DE GÈNERE

La mobilitat generada en qualsevol espai té unes característiques concretes en funció del gènere, el més significatiu és la diferència en la manera de transport utilitzat en els homes o en les dones.

A partir de dades estadístiques, les dones solen utilitzar més les maneres de transport públics i no motoritzats. És per aquest motiu que s'han de potenciar aquestes maneres de transport perquè siguin més atractius. Segons l'edat, també serveix com a indicador del tipus de manera que s'usi. Per exemple, la població jove tendeix a desplaçar-se més en transport públic.

S'ha de concebre la mobilitat del conjunt de la població a partir de propostes i mesures que siguin adequats a tothom, independentment de l'edat i el gènere.

PROPOSTA N°13: Es recomana que el promotor instal·li il·luminació en cadascuna de les entrades i sortides de l'àmbit amb l'objectiu que siguin més segures, es reforci l'enllumenat del vial públic i dels itineraris principals de transport públic si fos necessari. Es recomana la incorporació de bancs cada 100 metres de distància per a influir en la comoditat dels desplaçaments orientat feia dones embarassades o gent gran.

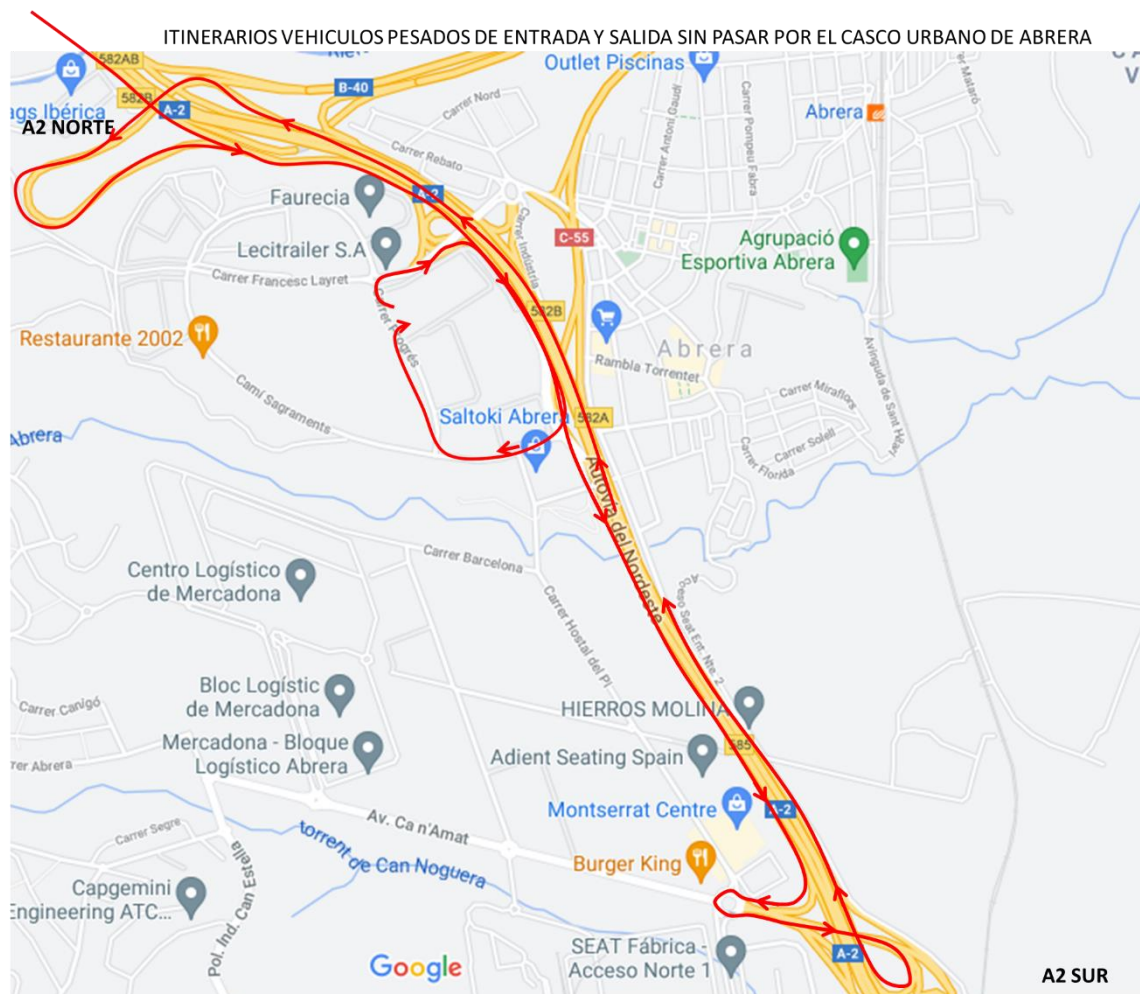
És important incidir en el canvi d'hàbits d'aquelles persones que encara realitzin els desplaçaments en vehicles privats, amb la possibilitat de realitzar el mateix en transport públic. Per aquesta raó és important donar a conèixer totes les possibilitats de transport públic, bicicleta o les connexions amb les diferents maneres de transport sostenibles.

10.8.- ELS DESPLAÇAMENTS DE CAMIONS.

La pròpia nau contempla la distribució de 124 molls de càrrega per a tràiler. També proporciona un espai perquè els camions facin cua i no perjudiquin o interfereixin en els vials pròxims de l'àmbit.

El mateix projecte preveu la disposició d'aparcaments interiors per a camions i furgonetes, separats als aparcaments dels vehicles, per a no interferir amb ells i donar major seguretat a tots els usuaris.

Els itineraris recomanats per a entrar i sortir de la parcel·la són els mateixos que per a la resta dels vehicles, evitant el pas per l'interior del nucli urbà d'Abdera:



11.- CONSIDERACIONS A 10 ANYS VISTA. SIMULACIÓ DEL ESCENARI HORITZÓ (B40)

Tal com s'ha descrit anteriorment, a 10 anys vista disposarem de:

- Una xarxa d'itineraris a peu i en bicicleta que arribarà a la nova implantació logística.
- Un nou servei de bus urbà amb una parada a la porta de la implantació logística.
- Un sistema viari millorat en base al PDU de la Ròtula del Baix Llobregat, aprovat per l'ATM i que inclou un anàlisi de la seva funcionalitat.

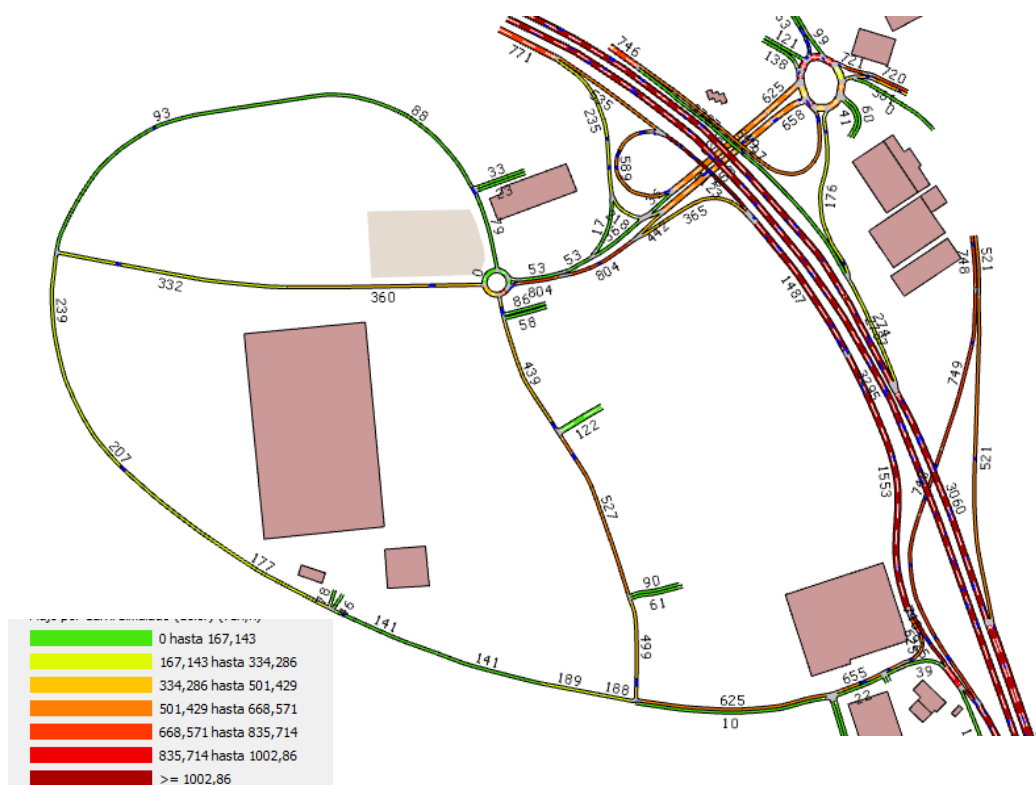
En aquest punt, doncs analitzarem detalladament que ocorre en aquest sector a nivell microscòpic a curt i mig termini:

11.1. ESCENARI A CURT TERMINI

Amb el conjunt de propostes realitzades, s'ha microsimulat amb el simulador AIMSUN el resultat de la implantació de la nova activitat, per a l'escenari punta més factible:

- **Hora punta simulada: de 13:30 a 14:30 hores.**
- **Intensitat: 300 vehicles entrant i 300 vehicles sortint del aparcament, per sobre de les previsions.**
- **Dos tornos de treball.**
- **Increment del trànsit actual en un 30% en aquesta hora.**

Els resultats de intensitats per a la hora punta son les següents:



Densitats (vehicles per km i carril)



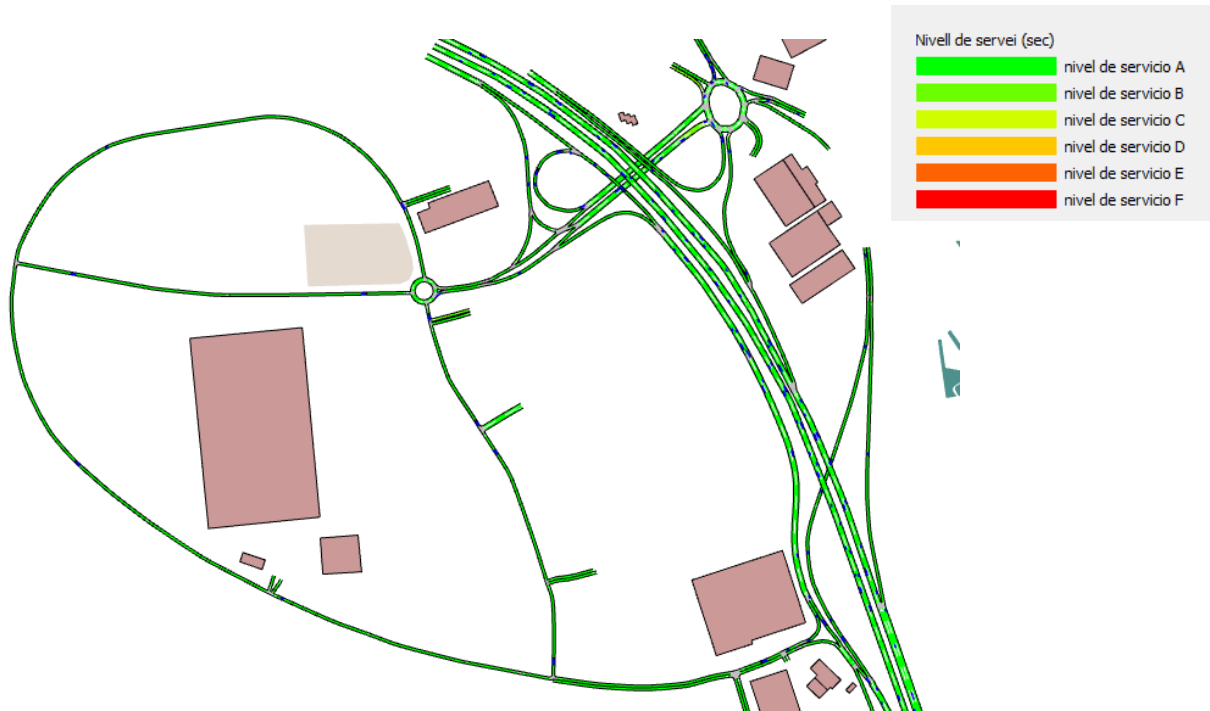
Les densitats no són molt superiors a les de l'estat actual, es mantenen amb nivells de servei B i C als carrers del perímetre

Nivel de Servicio	Densidad [aut/km/carril]
A	0 - 7
B	>7 - 11
C	>11 - 16
D	>16 - 22
E	>22 - 28
F	>28

Demores y cues

Igual que en la situación actual, en l'hora punta del migdia no es detecten demores significatives ni cues que puguin afectar la fluidesa de les interseccions:

DEMORES



CUES MÀXIMES



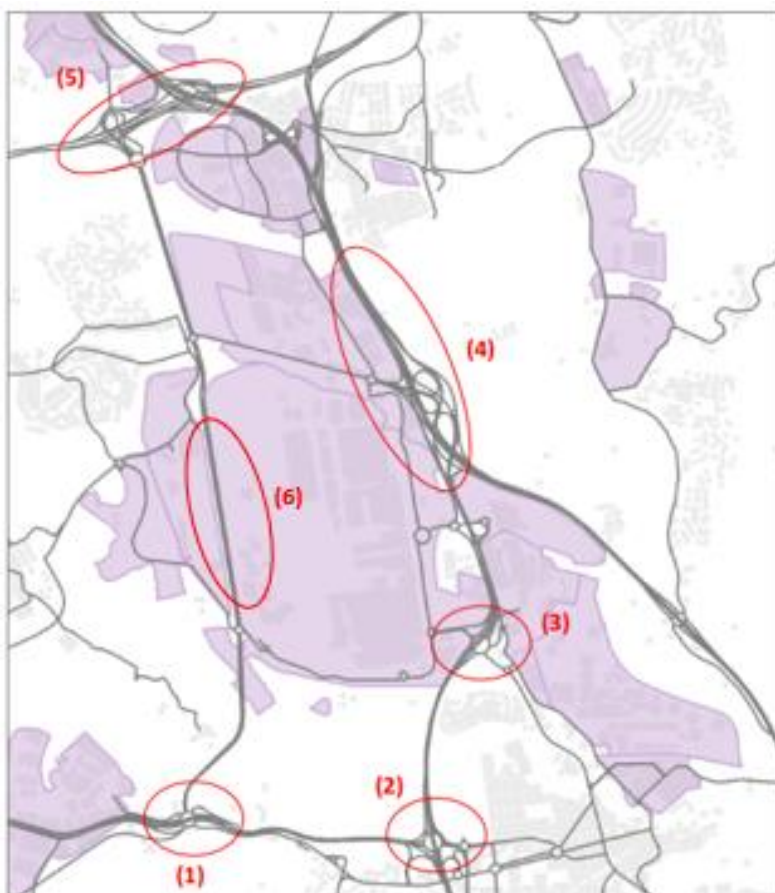
Les cues màximes detectades són sempre inferiors a 15 vehicles per carril en tota la xarxa a aquesta hora del dia, només en la rotonda del Rebato es genera algun tram amb cues destacables.

11.2. ESCENARI A LLARG PLAÇ

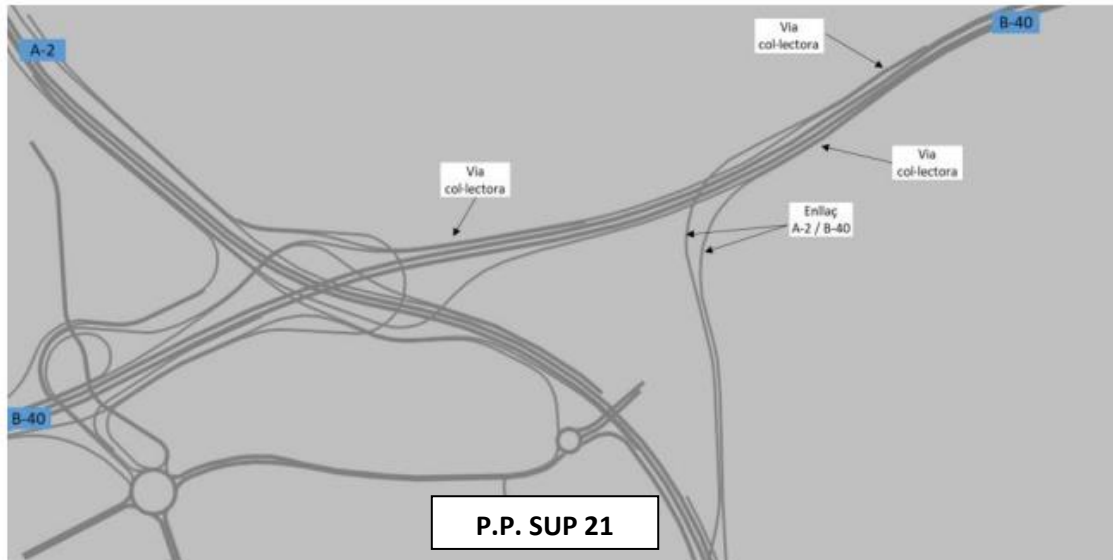
Quan la B40 permeti l'accés al polígon de Sant Ermengol pel nord, els itineraris d'accés es transformaran lleugerament.

Segons els estudis disponibles en la zona (Estudi d'Avaluació de la mobilitat genereu pel *PDU de la Ròtula del Baix Llobregat, aprovat per la *ATM), es preveuen noves infraestructures que milloressin l'accessibilitat en aquesta zona d'Abrera, sobretot a partir d'un nou enllaç pel nord entre la B40 i l'A2 (5) que podria canalitzar bona part dels itineraris tant dels vehicles pesants com dels lleugers que genera el pla parcial.:

1. Nova rotonda que uneix la carretera B-224 i la carretera d'accés al complex SEAT.
2. Reconfiguració del enllaç entre el B-224 i el AP-7.
3. Nova rotonda per accedir a la AP-7 amb Avda. Conde de Llobregat, a Martorell.
4. Enllaç entre la AP-7 i la A-2 i accés a Ca n'Amat.
5. Nou enllaç entre la B-40 i la A-2.
6. Cinturó oest que connecta la B-40 amb la B-224.

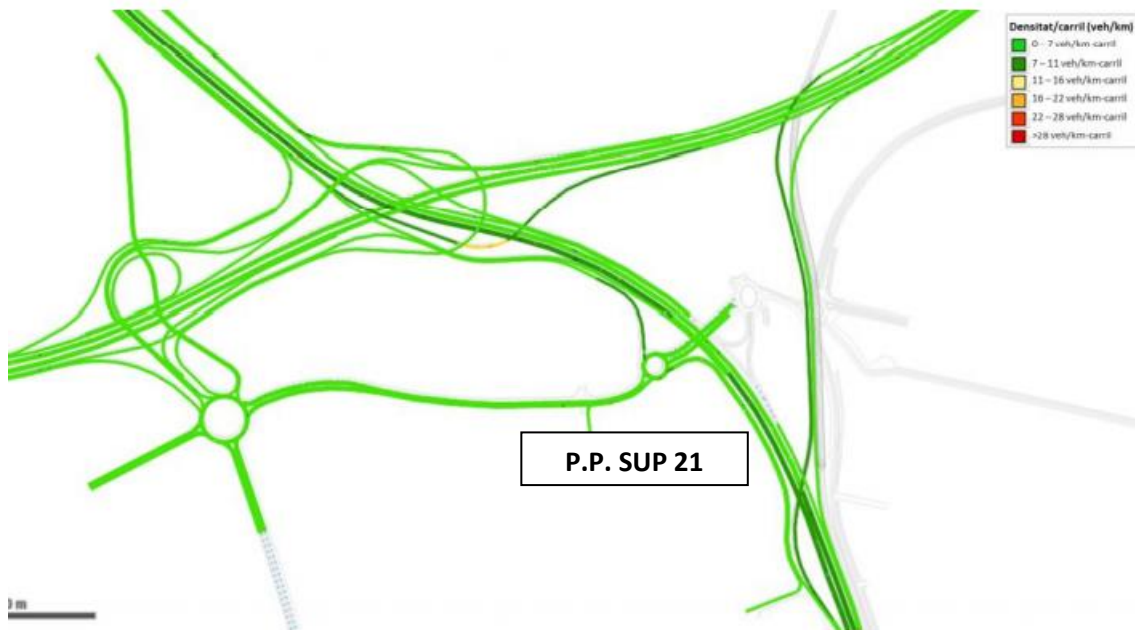


La funcionalitat d'aquest enllaç (5) permet accedir al pla parcial a través de Francesc Layret directament.



Anàlisi de l'enllaç 5 el model de microsimulació PTV Vissim 9.

Font: elaboració pròpia a partir del PTV Vissim 9



Nivells de servei segons densitat per carril de l'enllaç 5 al model de microsimulació PTV Vissim 9.

Font: elaboració pròpia a partir del PTV Vissim 9

Es comprova com la funcionalitat de la xarxa presenta densitats baixes, d'entre 0-7 vehicles per quilòmetre i carril i permet arribar a la parcel·la sense passar pel nucli urbà d'Abdera.

12.- CONSIDERACIONS MEDIAMBIENTALS

Els models d'estimació de contaminants depenen de l'estimació de la velocitat perquè els nivells d'emissió i consum d'un vehicle. La metodologia desenvolupa consta de dues fases:

- La primera té com a objectiu estimar les velocitats mitjanes de circulació de l'àrea d'estudi, que s'obtenen a partir de la informació d'intensitats de trànsit i temps proporcionat pel model de simulació de trànsit i les funcions volum-retard.
- La segona està destinada a conèixer la composició del parc automobilístics de la zona on es realitza l'estudi. El resultat d'aquesta fase és disposar del percentatge de cada categoria i tipus de vehicle que circulen. Com és un procés molt complex es tendeix a simplificar el parc de vehicles (diferents tipus de turismes, motos, ciclomotors, furgonetes, camions, busos...) en funció de la disponibilitat de dades.

Amb aquestes dades i els factors d'emissió de contaminants dependents de cada tipus de vehicle i velocitats corresponents (EMEP Coinair) es pot obtenir, per a un període de temps concret, l'anivellis d'emissions de cada tipus de contaminant per cada carrer o tram de via analitzada. La fórmula bàsica per a estimar les emissions és la següent:

Emissions per període de temps [g] = Factor de emissió [g/km] x Número de vehicles [veh.] x distancia recorreguda per el període de temps [km/veh.]

Per als futurs escenaris s'ha de considerar l'antiguitat dels vehicles en funció de l'any dels escenaris analitzats, així com l'evolució de la tecnologia del motor amb el compliment de les directrius europees.

D'aquesta manera s'ha de tenir en compte la progressiva substitució dels combustibles derivats del petroli per a biocarburants, la millora de l'eficiència dels combustibles i també les reduccions de sofre i plom en el seu contingut.

Es preveu que els nivells d'emissions de contaminants seran significativament menors als calculats (especialment amb el diòxid de sofre SO₂ i el diòxid de carboni CO₂) si no es tenen en compte aquests factors.

Per al càlcul del nombre de vehicles per quilòmetre s'han realitzat els càlculs corresponents a la nova demanda de l'activitat industrial a Abrera i s'ha estimat una distància mitjana de desplaçament i la velocitat mitjana de desplaçament a partir dades pròximes a l'emplaçament.

Els resultats són els següents:

nuevos			
Tipo de vehiculo	vehículos (30%)	distancia	Veh*km
coche gasolina	71	15	1.062
coche gasolit	82	15	1.235
Motocicleta	20	12	237
Camión	36	80	2.880
	209		

Càlcul Viatges kilòmetres i velocitat mitjana.

Amb l'increment de la demanda, es produeix un increment de la xarxa de vehicles per quilòmetre recorregut, encara que no és molt elevat.

Distribució de trànsit en el àmbit d'estudi.

Tipo de vehiculo	Km recorridos	Consumo litros
coche gasolina	1.062	71,18
coche gasolit	1.235	161,82
Motocicleta	237	24,90
Camión	2.880	1.650,24
TOTAL	5.415	1.908,14

Càlcul de vehicles km per tipus de vehicles de l'àmbit d'estudi.

Una vegada obtingut el nombre de vehicles per quilòmetre de cada classe, s'ha fet la mateixa simplificació per al càlcul dels diferents tipus de contaminants atmosfèrics derivats del trànsit en els dos escenaris.

Tipo de vehiculo	Velocidad (25 km/h)	
Cotxe gasoil	6,7 l / 100 Km	0,067
Cotxe benzina	13,1 l / 100 Km	0,131
Motocicleta	10,5 l / 100 Km	0,105
Camión	57,3 l / 100 Km	0,573

Tipus de vehicle caracteritzat

Així doncs, s'ha considerat que els turismes mitjans tenen motor de gasolina (entre 1,4 i 2 litres) i compleixen la legislació Euro II i motors Dièsel (<2,0 litres) que també compleixen la legislació Euro II. Com a referència, en el municipi de Barcelona el 68% dels turismes són dièsel mentre que el 32% tenen motor de gasolina.

Aplicant la velocitat mitjana de recorregut en cada escenari als diferents tipus de vehicles s'obté el valor dels factors d'emissió dels diferents tipus d'emissions en g / km (veure taules següents).

29,50 km/h	Euro II	Euro II	Euro III	4 strokes	Euro V	Euro II	Euro II
Factors d'emissió	Benzina 1,4 i 2 l.	Diesel < 2 l.	Benzina < 3,5 t	< 250 cc	Autobusos	3,5 - 7,5 tn	16 - 32 tn
CO	2,697	0,645	3,7	28,851	0,981	1,978	1,798
NOx	0,126	0,83	0,098	0,103	3,812	1,877	6,335
VOC	0,049	0,103	0,041	2,429	0,466	1,463	1,254
SOx	0,08	0,242	0,116	0,029	1,282	0,442	1,291
PM	0	0,08	0	0	0,035	0,169	0,249
Carburant	80,444	60,499	115,64	29,449	320,453	110,529	322,869

Factors d'emissió en g/km

Factors contaminants per tipus de vehicle

El producte dels factors d'emissió pels vehicles per quilòmetre recorreguts dona com a resultat que les emissions de contaminants atmosfèrics i el consum de combustible:

Tipo de vehiculo	Km recorridos	CO gr/Km	Nox gr/km	PST gr/km	CH4 gr/Km	N2O gr/km	CO2 gr/km	
Cotxe gasoil	1.062	1607,28	224	28,68	5	18	218.221	
Cotxe benzina	1.235	1164,84	1.152	364,40	185	7	309.331	
Camión	2.880	54144,00	26.784	864,00	0	17	721.210	
TOTAL	5.178	56916,12	28.161	1257,08	191	43	1.248.762	1.340.506

Càlcul emissions generades per la nova activitat.

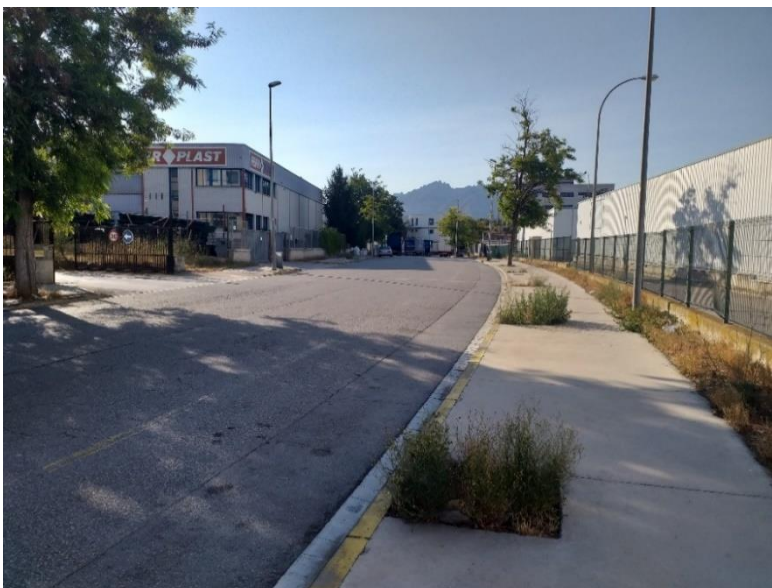
El nou planejament generarà un petit increment del nombre de desplaçaments dins del nostre àmbit d'estudi. aquests creixements posaran un increment de la contaminació dins del nostre espai, ja que el consum de combustible incrementa amb la nova incorporació, l'increment d'emissions es xifra en un total d'1.34 tones a l'any aproximadament.

PROPOSTAS DE MEJORA: Per a compensar aquest petit increment, les naus industrials construïdes pel promotor a tot el territori nacional utilitzen criteris d'ecodisseny en la seva construcció i mesures sostenibles en la seva gestió. La companyia utilitza tecnologies de sostenibilitat mediambiental que s'emmarquen en l'estàndard de "Construcció Sostenible".

La implementació d'aquest model de construcció sostenible suposa un important estalvi energètic, amb el consegüent benefici per al medi ambient, que podria ser inferior al que generen les naus actuals.

La proposta de aconseguir el Distintiu de garantia de qualitat ambiental de la flota de vehicles també és un objectiu important relacionat amb l'estalvi d'emissions.

També es proposa que el promotor la plantació d'una tanca vegetal que serveixi per segregar d'una forma natural i sostenible l'interior de l'exterior de la parcel·la.



13.- VALORACIÓ DE LES PROPOSTES

La valoració econòmica de les propostes formulades es resumeix en el següent quadre:

PROPOSTA OBRAS I MOBILITAT	COST
REURBANITZACIÓ CARRER PROGRES	477.512,00 €
MILLORA DE VORADES PER. ADDIC.	21.034,50 €
TANQUES VEGETALS PERIMETRO	71.376,30 €
Nova parada pel transport públic urbà	4.000,00 €
Campanyes promoció del transport públic i la mobilitat activa	3.000,00 €
Senyalització de zona 30	1.500,00 €
Punts de recàrrega per a vehicles elèctrics	12.780,00 €
Senyalització de VAO	1.200,00 €
Curs de conducció eficient per a treballadors	500,00 €
Redacció d'un PDE	5.000,00 €
Il·luminació de l'entorn de la parcel·la	4.000,00 €
	601.902,80 €

Val a dir que el pressupost final de les obres d'urbanització es concretarà un cop s'hagi redactat el projecte de millora de la urbanització d'acord amb els criteris municipals i amb el recollit a l'apartat 8.2 de la memòria i al plànol P7. Per l'exposat aquest pressupost és orientatiu i no vinculant.

S'estima que els costos associats al projecte poden ascendir a 600.000 euros aproximadament (IVA no inclòs).

EQUIPO REDACTOR

Desarrollo, Organización y Movilidad, S.A. (DOYMO, S.A.)

c. Diputació, 238, 2º 5ª

08007 Barcelona

David Soler Grima

Enginyet Tècnic Obres Públiques especialita en transports i serveis urbans.

Director del estudio

Lidia Gonzalez

Geógrafa

Responsable de la recollida de treball de camp.

Raquel Ferreira

Delineant

David Soler Grima

ITOP

Núm. Col. 18677

Maig de 2022

SISTEMA DE GESTIÓ DE QUALITAT DOYMO S.A

Empresa certificada
Verificació del Projecte





ANNEX N° 1: AFORAMENTS 2021

Lugar: **F. Layret**
Sentido: A-2
Municipio: **ABRERA**
Fecha: **Martes 15 de junio 2021**
Observación: **1**



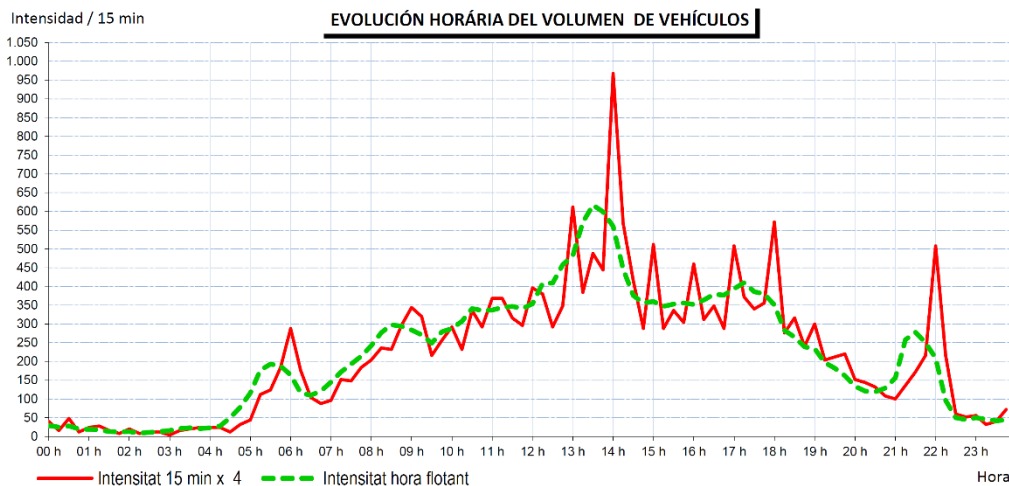
HORA	00'	15'	30'	45'	Total	%
00 h	10	4	12	3	29	0,5%
01 h	6	7	4	2	19	0,4%
02 h	5	2	3	3	13	0,2%
03 h	1	4	5	6	16	0,3%
04 h	6	6	3	8	23	0,4%
05 h	11	28	31	46	116	2,2%
06 h	72	44	26	22	164	3,1%
07 h	24	38	37	46	145	2,7%
08 h	51	59	58	74	242	4,6%
09 h	86	80	54	64	284	5,3%
10 h	73	58	84	73	288	5,4%
11 h	92	92	79	74	337	6,3%
12 h	99	95	73	87	354	6,7%
13 h	153	96	122	111	482	9,1%
14 h	242	142	104	72	560	10,5%
15 h	128	72	84	76	360	6,8%
16 h	115	78	87	72	352	6,6%
17 h	127	93	85	89	394	7,4%
18 h	143	69	79	60	351	6,6%
19 h	75	51	53	55	234	4,4%
20 h	38	36	33	27	134	2,5%
21 h	25	34	43	54	156	2,9%
22 h	127	54	15	13	209	3,9%
23 h	14	8	10	18	50	0,9%

INTENSIDAD MEDIANA 5.312

RESUMEN ESTADÍSTICO	Vehículos	%
8 Horas (9-14 i 16-19 h.)	2.842	53,5%
Mañana (9 a 14 h.)	1.745	32,9%
Tarde (16 a 19 h.)	1.097	20,7%
16 Horas (7 a 23 h.)	4.882	91,9%
Hora Punta Entera (Q)	560	10,5%
Índice de variación		31,5%

CÁLCULO DEL ÍNDICE DE SATURACIÓN	Variables
% Pesados (HV)	5,6%
Número de vehículos	1
Amplada por carril (W)	3,0
FHP (factor hora punta)	0,579
IHP (intensidad hora punta)	968
$f_{HV} + f_W$	0,867
Fase Verde	50%
$f_{semáforos} + f_{peatones}$	1,000
Capacidad(vl/hora)	650
Índice de Saturación	1,488

Para:



Lugar: **F. Layret**
Sentido: **A-2**
Municipio: **ABRERA**
Fecha: **Martes 15 de junio 2021**
Observación: **1**



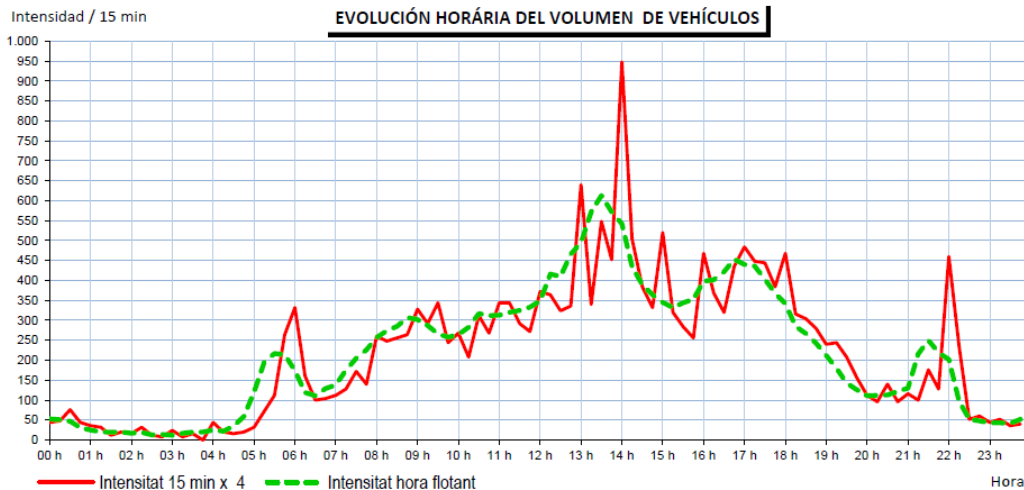
HORA	00'	15'	30'	45'	Total	%
00 h	11	12	19	11	53	1,0%
01 h	9	8	3	5	25	0,5%
02 h	4	8	3	2	17	0,3%
03 h	6	2	4	0	12	0,2%
04 h	11	5	4	5	25	0,5%
05 h	8	18	28	66	120	2,3%
06 h	83	40	25	26	174	3,3%
07 h	28	32	43	35	138	2,6%
08 h	65	62	64	66	257	4,8%
09 h	82	73	86	61	302	5,7%
10 h	67	52	78	67	264	5,0%
11 h	86	86	73	68	313	5,9%
12 h	93	91	81	84	349	6,6%
13 h	160	85	137	113	495	9,3%
14 h	237	126	96	83	542	10,2%
15 h	130	80	71	64	345	6,5%
16 h	117	92	80	109	398	7,5%
17 h	121	112	111	96	440	8,3%
18 h	117	79	76	70	342	6,4%
19 h	60	61	52	39	212	4,0%
20 h	28	24	35	24	111	2,1%
21 h	29	25	44	32	130	2,4%
22 h	115	59	13	15	202	3,8%
23 h	11	13	9	10	43	0,8%

INTENSIDAD MEDIANA 5.309

RESUMEN ESTADÍSTICO	Vehículos	%
8 Horas (9-14 i 16-19 h.)	2.903	54,7%
Mañana (9 a 14 h.)	1.723	32,5%
Tarde (16 a 19 h.)	1.180	22,2%
16 Horas (7 a 23 h.)	4.840	91,2%
Hora Punta Entera (Q)	542	10,2%
Índice de variación		31,9%

CÁLCULO DEL ÍNDICE DE SATURACIÓN	Variables
% Pesados (HV)	4,9%
Número de vehículos	1
Amplada por carril (W)	3,0
FHP (factor hora punta)	0,572
IHP (intensidad hora punta)	948
$f_{HV} + f_W$	0,876
Fase Verde	50%
$f_{semáforos} + f_{peatones}$	1,000
Capacidad(vl/hora)	657
Índice de Saturación	1,444

Para:



Lugar: **F. Layret**
Sentido: C. Sagraments
Municipio: **ABRERA**
Fecha: **Martes 15 de junio 2021**
Observación: **1**



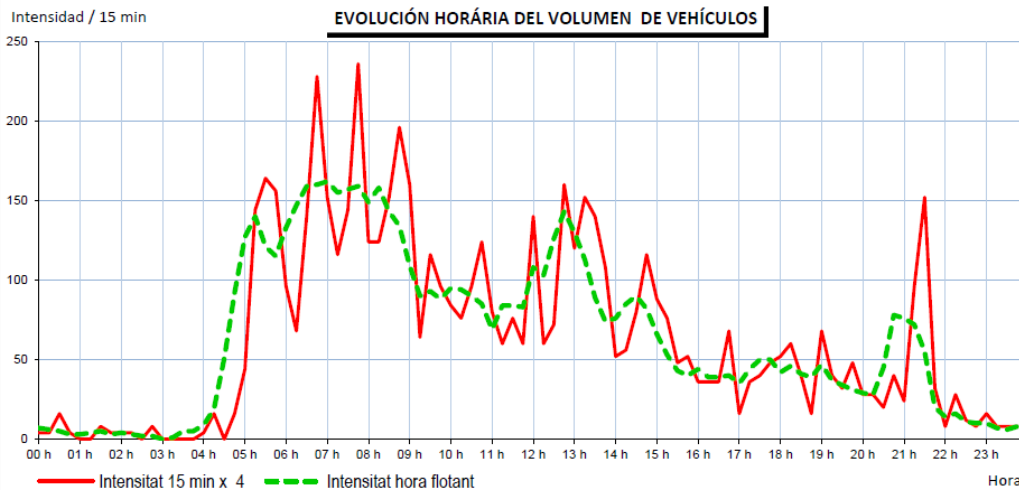
HORA	00'	15'	30'	45'	Total	%
00 h	1	1	4	1	7	0,5%
01 h	0	0	2	1	3	0,2%
02 h	1	1	0	2	4	0,3%
03 h	0	0	0	0	0	0,0%
04 h	1	4	0	4	9	0,6%
05 h	11	36	41	39	127	8,2%
06 h	24	17	35	57	133	8,6%
07 h	38	29	36	59	162	10,5%
08 h	31	31	38	49	149	9,7%
09 h	40	16	29	24	109	7,1%
10 h	21	19	24	31	95	6,2%
11 h	20	15	19	15	69	4,5%
12 h	35	15	18	40	108	7,0%
13 h	30	38	35	27	130	8,4%
14 h	13	14	20	29	76	4,9%
15 h	22	19	12	13	66	4,3%
16 h	9	9	9	17	44	2,8%
17 h	4	9	10	12	35	2,3%
18 h	13	15	10	4	42	2,7%
19 h	17	10	8	12	47	3,0%
20 h	7	7	5	10	29	1,9%
21 h	6	24	38	8	76	4,9%
22 h	2	7	3	2	14	0,9%
23 h	4	2	2	2	10	0,6%

INTENSIDAD MEDIANA 1.544

RESUMEN ESTADÍSTICO	Vehículos	%
8 Horas (9-14 i 16-19 h.)	632	40,9%
Mañana (9 a 14 h.)	511	33,1%
Tarde (16 a 19 h.)	121	7,8%
16 Horas (7 a 23 h.)	1.251	81,0%
Hora Punta Entera (Q)	162	10,5%
Índice de variación		33,1%

CÁLCULO DEL ÍNDICE DE SATURACIÓN	Variables
% Pesados (HV)	1,7%
Número de vehículos	1
Amplada por carril (W)	3,0
FHP (factor hora punta)	0,686
IHP (intensidad hora punta)	236
$f_{HV} + f_W$	0,917
Fase Verde	50%
f semáforos + f peatones	1,000
Capacidad(vl/hora)	687
Índice de Saturación	0,343

Para:



Lugar: **F. Layret**
Sentido: C. Sagraments
Municipio: **ABRERA**
Fecha: **Martes 15 de junio 2021**
Observación: **1**



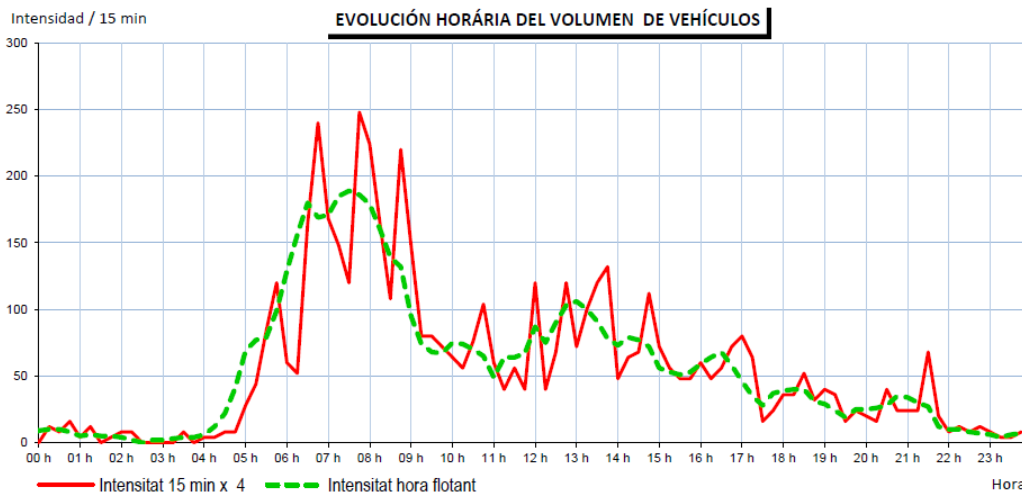
HORA	00'	15'	30'	45'	Total	%
00 h	0	3	2	4	9	0,7%
01 h	1	3	0	1	5	0,4%
02 h	2	2	0	0	4	0,3%
03 h	0	0	2	0	2	0,1%
04 h	1	1	2	2	6	0,4%
05 h	7	11	21	30	69	5,1%
06 h	15	13	41	60	129	9,5%
07 h	42	37	30	62	171	12,5%
08 h	56	41	27	55	179	13,1%
09 h	37	20	20	18	95	7,0%
10 h	16	14	19	26	75	5,5%
11 h	15	10	14	10	49	3,6%
12 h	30	10	17	30	87	6,4%
13 h	18	25	30	33	106	7,8%
14 h	12	16	17	28	73	5,4%
15 h	18	14	12	12	56	4,1%
16 h	15	12	14	18	59	4,3%
17 h	20	16	4	6	46	3,4%
18 h	9	9	13	8	39	2,9%
19 h	10	9	4	6	29	2,1%
20 h	5	4	10	6	25	1,8%
21 h	6	6	17	5	34	2,5%
22 h	2	3	2	3	10	0,7%
23 h	2	1	1	2	6	0,4%

INTENSIDAD MEDIANA 1.363

RESUMEN ESTADÍSTICO	Vehículos	%
8 Horas (9-14 i 16-19 h.)	556	40,8%
Mañana (9 a 14 h.)	412	30,2%
Tarde (16 a 19 h.)	144	10,6%
16 Horas (7 a 23 h.)	1.133	83,1%
Hora Punta Entera (Q)	179	13,1%
Índice de variación		28,6%

CÁLCULO DEL ÍNDICE DE SATURACIÓN	Variables
% Pesados (HV)	1,0%
Número de vehículos	1
Amplada por carril (W)	3,0
FHP (factor hora punta)	0,722
IHP (intensidad hora punta)	248
$f_{HV} + f_W$	0,926
Fase Verde	50%
f semáforos + f peatones	1,000
Capacidad(vl/hora)	695
Índice de Saturación	0,357

Para:



Lugar: **C. Progrés**
Sentido: F. Layret
Municipio: **ABRERA**
Fecha: **Martes 15 de junio 2021**
Observación: **2**



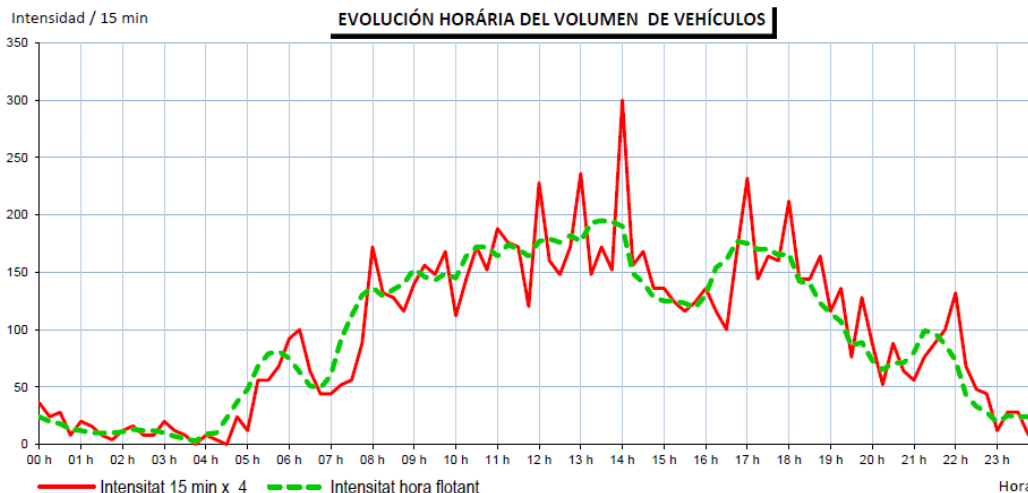
HORA	00'	15'	30'	45'	Total	%
00 h	9	6	7	2	24	1,0%
01 h	5	4	2	1	12	0,5%
02 h	3	4	2	2	11	0,5%
03 h	5	3	2	0	10	0,4%
04 h	2	1	0	6	9	0,4%
05 h	3	14	14	17	48	2,0%
06 h	23	25	16	11	75	3,2%
07 h	11	13	14	22	60	2,6%
08 h	43	33	32	29	137	5,8%
09 h	35	39	37	42	153	6,5%
10 h	28	36	43	38	145	6,2%
11 h	47	44	43	30	164	7,0%
12 h	57	40	37	43	177	7,5%
13 h	59	37	43	38	177	7,5%
14 h	75	39	42	34	190	8,1%
15 h	34	31	29	31	125	5,3%
16 h	34	29	25	42	130	5,5%
17 h	58	36	41	40	175	7,5%
18 h	53	36	36	41	166	7,1%
19 h	29	34	19	32	114	4,9%
20 h	22	13	22	16	73	3,1%
21 h	14	19	22	25	80	3,4%
22 h	33	17	12	11	73	3,1%
23 h	3	7	7	2	19	0,8%

INTENSIDAD MEDIANA 2.347

RESUMEN ESTADÍSTICO	Vehículos	%
8 Horas (9-14 i 16-19 h.)	1.287	54,8%
Mañana (9 a 14 h.)	816	34,8%
Tarde (16 a 19 h.)	471	20,1%
16 Horas (7 a 23 h.)	2.139	91,1%
Hora Punta Entera (Q)	190	8,1%
Índice de variación		44,6%

CÁLCULO DEL ÍNDICE DE SATURACIÓN	Variables
% Pesados (HV)	5,2%
Número de vehículos	1
Amplada por carril (W)	3,0
FHP (factor hora punta)	0,633
IHP (intensidad hora punta)	300
$f_{HV} + f_W$	0,872
Fase Verde	50%
f semáforos + f peatones	1,000
Capacidad(vl/hora)	654
Índice de Saturación	0,459

Para:



Lugar: **C. Sagraments**
Sentido: c. Progrés
Municipio: **ABRERA**
Fecha: **Martes 15 de junio 2021**
Observación: **3**



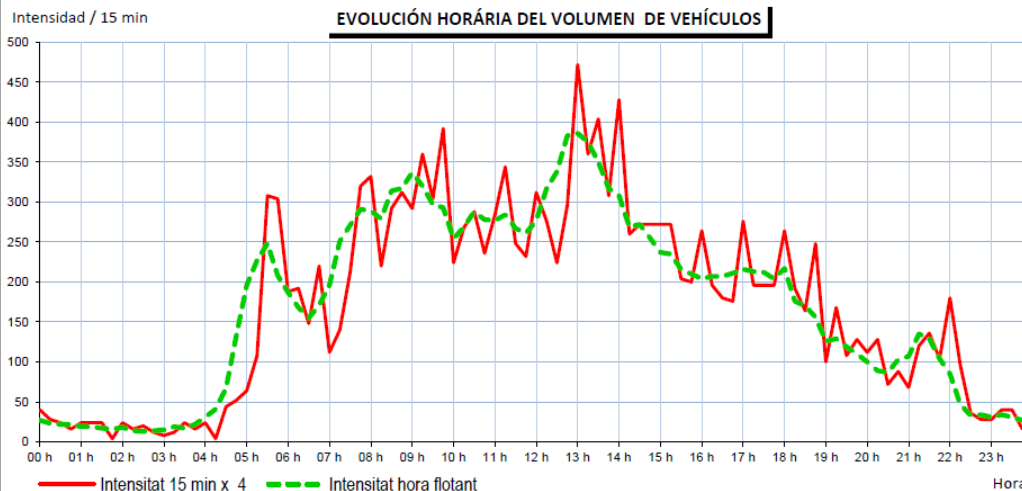
HORA	00'	15'	30'	45'	Total	%
00 h	10	7	6	4	27	0,7%
01 h	6	6	6	1	19	0,5%
02 h	6	4	5	3	18	0,4%
03 h	2	3	6	4	15	0,4%
04 h	6	1	11	13	31	0,7%
05 h	16	27	77	76	196	4,7%
06 h	47	48	37	55	187	4,5%
07 h	28	35	53	80	196	4,7%
08 h	83	55	73	78	289	7,0%
09 h	73	90	76	98	337	8,1%
10 h	56	67	72	59	254	6,1%
11 h	71	86	62	58	277	6,7%
12 h	78	69	56	74	277	6,7%
13 h	118	90	101	77	386	9,3%
14 h	107	65	68	68	308	7,4%
15 h	68	68	51	50	237	5,7%
16 h	66	49	45	44	204	4,9%
17 h	69	49	49	49	216	5,2%
18 h	66	48	41	62	217	5,2%
19 h	25	42	27	32	126	3,0%
20 h	28	32	18	22	100	2,4%
21 h	17	30	34	26	107	2,6%
22 h	45	24	9	7	85	2,1%
23 h	7	10	10	4	31	0,7%

INTENSIDAD MEDIANA 4.140

RESUMEN ESTADÍSTICO	Vehículos	%
8 Horas (9-14 i 16-19 h.)	2.168	52,4%
Mañana (9 a 14 h.)	1.531	37,0%
Tarde (16 a 19 h.)	637	15,4%
16 Horas (7 a 23 h.)	3.616	87,3%
Hora Punta Entera (Q)	386	9,3%
Índice de variación		47,9%

CÁLCULO DEL ÍNDICE DE SATURACIÓN	Variables
% Pesados (HV)	8,1%
Número de vehículos	1
Amplada por carril (W)	3,0
FHP (factor hora punta)	0,818
IHP (intensidad hora punta)	472
$f_{HV} + f_W$	0,838
Fase Verde	50%
f semáforos + f peatones	1,000
Capacidad(vl/hora)	629
Índice de Saturación	0,751

Para:



Lugar: **C. Sagraments**
Sentido: c. Progrés
Municipio: **ABRERA**
Fecha: **Martes 15 de junio 2021**
Observación: **3**



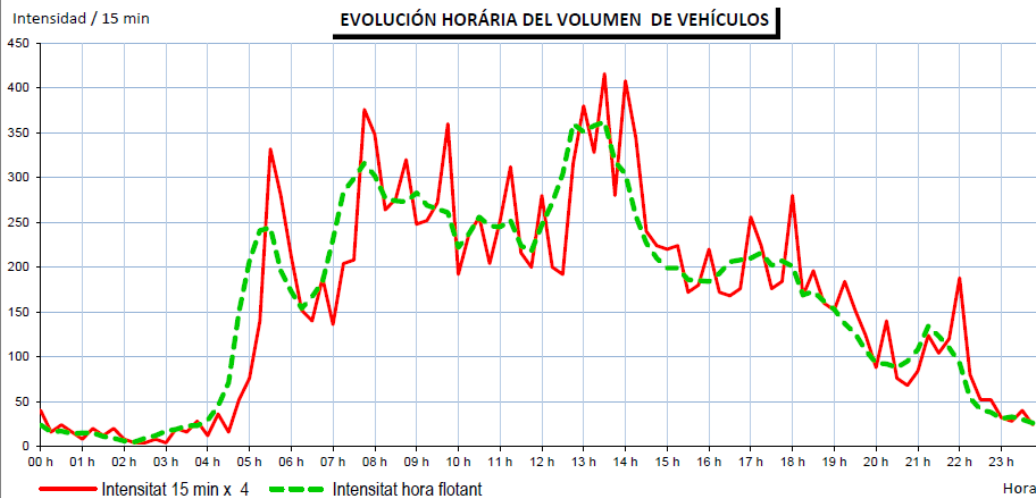
HORA	00'	15'	30'	45'	Total	%
00 h	10	4	6	4	24	0,6%
01 h	2	5	3	5	15	0,4%
02 h	2	1	1	2	6	0,2%
03 h	1	5	4	7	17	0,4%
04 h	3	9	4	13	29	0,7%
05 h	19	35	83	70	207	5,3%
06 h	53	38	35	47	173	4,4%
07 h	34	51	52	94	231	5,9%
08 h	87	66	69	80	302	7,7%
09 h	62	63	68	90	283	7,2%
10 h	48	59	64	51	222	5,7%
11 h	63	78	54	50	245	6,2%
12 h	70	50	48	79	247	6,3%
13 h	95	82	104	70	351	8,9%
14 h	102	86	60	56	304	7,7%
15 h	55	56	43	45	199	5,1%
16 h	55	43	42	44	184	4,7%
17 h	64	56	44	46	210	5,3%
18 h	70	42	49	40	201	5,1%
19 h	38	46	38	31	153	3,9%
20 h	22	35	19	17	93	2,4%
21 h	21	31	26	30	108	2,7%
22 h	47	20	13	13	93	2,4%
23 h	8	7	10	6	31	0,8%

INTENSIDAD MEDIANA 3.928

RESUMEN ESTADÍSTICO	Vehículos	%
8 Horas (9-14 i 16-19 h.)	1.943	49,5%
Mañana (9 a 14 h.)	1.348	34,3%
Tarde (16 a 19 h.)	595	15,1%
16 Horas (7 a 23 h.)	3.426	87,2%
Hora Punta Entera (Q)	351	8,9%
Índice de variación		51,5%

CÀLCULO DEL ÍNDICE DE SATURACIÓN	Variables
% Pesados (HV)	7,1%
Número de vehículos	1
Amplada por carril (W)	3,0
FHP (factor hora punta)	0,844
IHP (intensidad hora punta)	416
$f_{HV} + f_W$	0,850
Fase Verde	50%
f semáforos + f peatones	1,000
Capacidad(vl/hora)	637
Índice de Saturación	0,653

Para:



Lugar: **C. Sagraments**
Sentido: **A-2**
Municipio: **ABRERA**
Fecha: **Martes 15 de junio 2021**
Observación: **4**

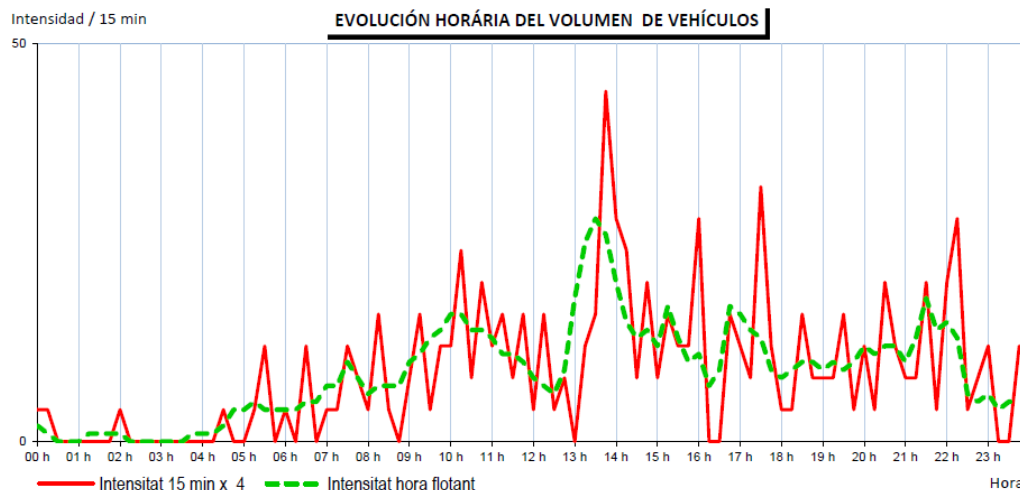


HORA	00'	15'	30'	45'	Total	%
00 h	1	1	0	0	2	1,0%
01 h	0	0	0	0	0	0,0%
02 h	1	0	0	0	1	0,5%
03 h	0	0	0	0	0	0,0%
04 h	0	0	1	0	1	0,5%
05 h	0	1	3	0	4	1,9%
06 h	1	0	3	0	4	1,9%
07 h	1	1	3	2	7	3,3%
08 h	1	4	1	0	6	2,9%
09 h	2	4	1	3	10	4,8%
10 h	3	6	2	5	16	7,7%
11 h	3	4	2	4	13	6,2%
12 h	1	4	1	2	8	3,8%
13 h	0	3	4	11	18	8,6%
14 h	7	6	2	5	20	9,6%
15 h	2	4	3	3	12	5,7%
16 h	7	0	0	4	11	5,3%
17 h	3	2	8	3	16	7,7%
18 h	1	1	4	2	8	3,8%
19 h	2	2	4	1	9	4,3%
20 h	3	1	5	3	12	5,7%
21 h	2	2	5	1	10	4,8%
22 h	5	7	1	2	15	7,2%
23 h	3	0	0	3	6	2,9%
INTENSIDAD MEDIANA					209	

RESUMEN ESTADÍSTICO	Vehículos	%
8 Horas (9-14 i 16-19 h.)	100	47,8%
Mañana (9 a 14 h.)	65	31,1%
Tarde (16 a 19 h.)	35	16,7%
16 Horas (7 a 23 h.)	191	91,4%
Hora Punta Entera (Q)	20	9,6%
Índice de variación		27,1%

CÀLCULO DEL ÍNDICE DE SATURACIÓN	Variables
% Pesados (HV)	1,0%
Número de vehículos	1
Amplada por carril (W)	3,0
FHP (factor hora punta)	0,455
IHP (intensidad hora punta)	44
$f_{HV} + f_W$	0,926
Fase Verde	50%
$f_{semáforos} + f_{peatones}$	1,000
Capacidad(vl/hora)	695
Índice de Saturación	0,063

Para:



Lugar: **C. Sagraments**
Sentido: **A-2**
Municipio: **ABRERA**
Fecha: **Martes 15 de junio 2021**
Observación: **4**



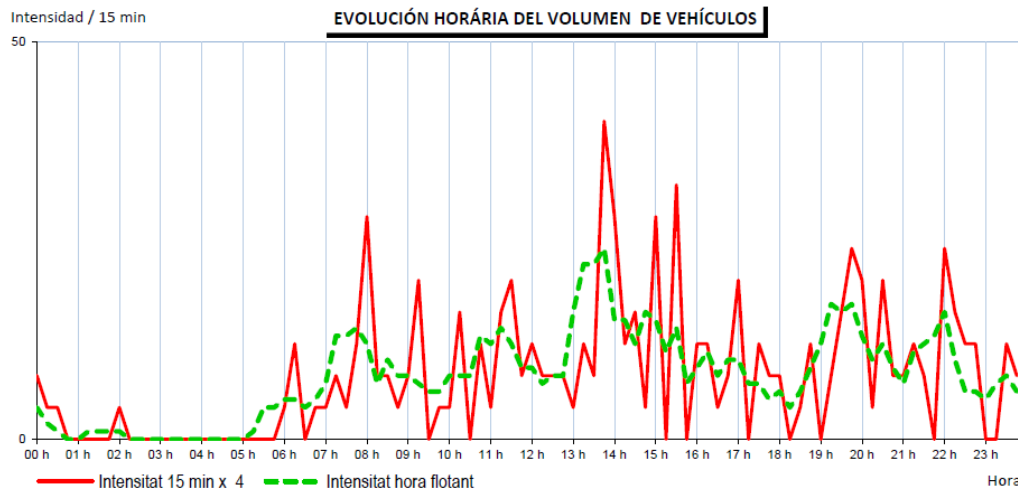
HORA	00'	15'	30'	45'	Total	%
00 h	2	1	1	0	4	2,1%
01 h	0	0	0	0	0	0,0%
02 h	1	0	0	0	1	0,5%
03 h	0	0	0	0	0	0,0%
04 h	0	0	0	0	0	0,0%
05 h	0	0	0	0	0	0,0%
06 h	1	3	0	1	5	2,6%
07 h	1	2	1	3	7	3,7%
08 h	7	2	2	1	12	6,3%
09 h	2	5	0	1	8	4,2%
10 h	1	4	0	3	8	4,2%
11 h	1	4	5	2	12	6,3%
12 h	3	2	2	2	9	4,7%
13 h	1	3	2	10	16	8,4%
14 h	7	3	4	1	15	7,9%
15 h	7	0	8	0	15	7,9%
16 h	3	3	1	2	9	4,7%
17 h	5	0	3	2	10	5,3%
18 h	2	0	1	3	6	3,2%
19 h	0	2	4	6	12	6,3%
20 h	5	1	5	2	13	6,8%
21 h	2	3	2	0	7	3,7%
22 h	6	4	3	3	16	8,4%
23 h	0	0	3	2	5	2,6%

INTENSIDAD MEDIANA 190

RESUMEN ESTADÍSTICO	Vehículos	%
8 Horas (9-14 i 16-19 h.)	78	41,1%
Mañana (9 a 14 h.)	53	27,9%
Tarde (16 a 19 h.)	25	13,2%
16 Horas (7 a 23 h.)	175	92,1%
Hora Punta Entera (Q)	16	8,4%
Índice de variación		27,3%

CÀLCULO DEL ÍNDICE DE SATURACIÓN	Variables
% Pesados (HV)	1,4%
Número de vehículos	1
Amplada por carril (W)	3,0
FHP (factor hora punta)	0,400
IHP (intensidad hora punta)	40
$f_{HV} + f_W$	0,921
Fase Verde	50%
f semáforos + f peatones	1,000
Capacidad(vl/hora)	690
Índice de Saturación	0,058

Para:



Aforo manual

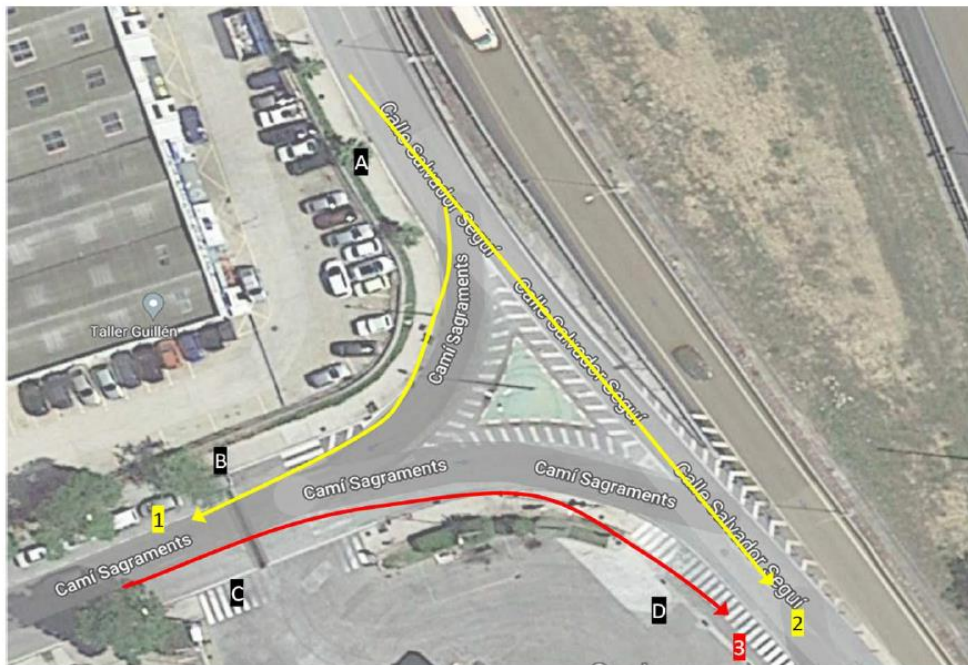
C. Salvador Seguí - C. Sagraments

Ciudad: **ABRERA**

Fecha: **miércoles, 16 - junio - 2021**

Tipo: **Vehiculos**

	Coeficientes		Para:
Horario mañana:	9 a 13	0,269	
Horario tarde:	14 a 18	0,261	



martes, 6 de julio de 2021

Lugar: C. Salvador Seguí - C. Sagraments
Ciudad: ABRERA
Tipo: Vehiculos



Fecha: 16/06/2021 Horario mañana: 9 a 13 Coeficients 0,269
Dia de la semana: Lunes Horario tarde: 14 a 18 Coeficients 0,261

Mov: 1						Mov: 2					
Tipo: Vehiculos						Tipo: Vehiculos					
Hora	:00	:15	:30	:45	TOTAL	HORA	:00	:15	:30	:45	TOTAL
06 h					0	06 h					0
07 h					0	07 h					0
08 h					0	08 h					0
09 h	41	43	46	52	182	09 h	47	41	42	32	162
10 h	48	48	52	44	192	10 h	42	37	37	43	159
11 h	50	48	55	44	197	11 h	54	42	61	58	215
12 h	47	42	45	45	179	12 h	53	58	51	44	206
13 h					0	13 h					0
14 h	42	43	44	37	166	14 h	48	47	51	58	204
15 h	43	45	47	28	163	15 h	52	50	49	59	210
16 h	54	36	38	45	173	16 h	73	61	54	66	254
17 h	52	34	41	39	166	17 h	55	91	82	79	307
18 h					0	18 h					0
19 h					0	19 h					0
20 h					0	20 h					0
21 h					0	21 h					0
22 h					0	22 h					0
Total de:	9 a 13				750	Total de:	9 a 13				742
Total de:	14 a 18				668	Total de:	14 a 18				975
Período aforado					1.418	Período aforado					1.717

Mov: 3						Mov: 4					
Tipo: Vehiculos						Tipo: Vehiculos					
HORA	:00	:15	:30	:45	TOTAL	HORA	:00	:15	:30	:45	TOTAL
06 h					0	06 h					0
07 h					0	07 h					0
08 h					0	08 h					0
09 h	53	51	50	51	205	09 h					0
10 h	47	47	47	46	187	10 h					0
11 h	57	46	44	52	199	11 h					0
12 h	51	48	52	53	204	12 h					0
13 h					0	13 h					0
14 h	44	47	42	39	172	14 h					0
15 h	49	41	42	31	163	15 h					0
16 h	39	38	43	47	167	16 h					0
17 h	53	48	48	43	192	17 h					0
18 h					0	18 h					0
19 h					0	19 h					0
20 h					0	20 h					0
21 h					0	21 h					0
22 h					0	22 h					0
Total de:	9 a 13				795	Total de:	9 a 13				0
Total de:	14 a 18				694	Total de:	14 a 18				0
Período aforado					1.489	Período aforado					0

Lugar: **C. Salvador Segui - C. Sagraments**
Ciudad: **ABRERA**
Tipo: **Vehículos**



Fecha: **16-06-2021** Horario mañana: **9 a 13** **0,269**
Día de la semana: **Martes** Horario tarde: **14 a 18** **0,261**

Coefficientes

VOLUMEN DE TRÁFICO DE CADA MOVIMIENTO

Movim.	Coef. M	Mañana	Coef. T	Tarde	24 h
1	0,269	750	0,261	668	2.675
2	0,269	742	0,261	975	3.240
3	0,269	795	0,261	694	2.809

VOLUMEN DE TRÁFICO EN CADA SECCIÓN

Sección	Coef. M	Mañana	Coef. T	Tarde	24 h
A	0,269	1.492	0,261	1.643	5.915
B	0,269	750	0,261	668	2.675
C	0,269	795	0,261	694	2.809
D	0,269	1.537	0,261	1.669	6.049

Aforo manual

C. Francesc Layret - C. Progrés

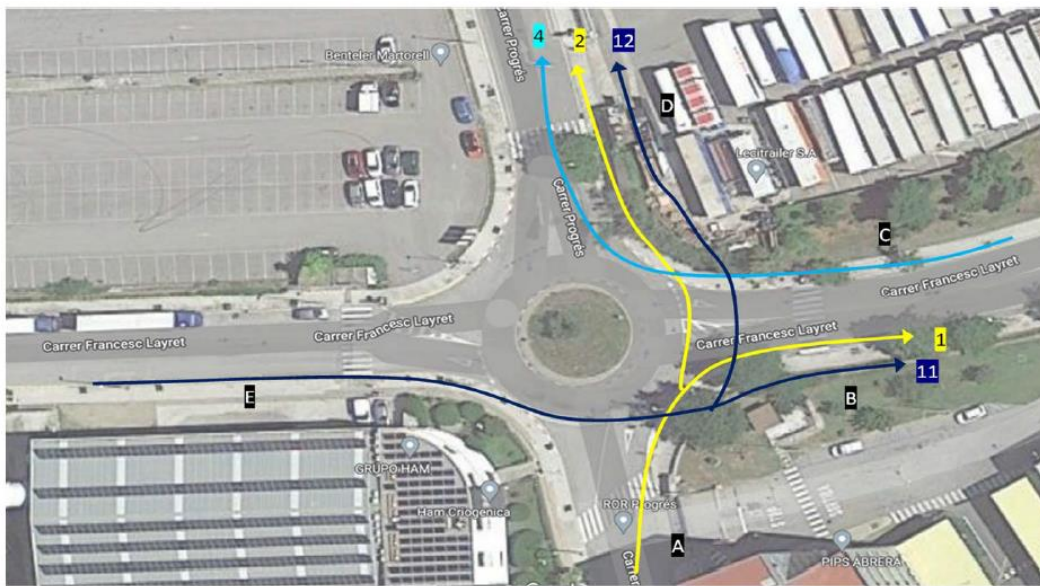
Ciudad **ABRERA**

Fecha: **miércoles, 16 - junio - 2021**

Tipo: **Vehiculos**

	Coeficientes	
Horario mañana:	9 a 13	0,238
Horario tarde:	14 a 18	0,314

Para:



martes, 6 de julio de 2021

Lugar: C. Francesc Layret - C. Progrés
Ciudad: ABRERA
Tipo: Vehículos



Fecha: 16/06/2021
Día de la semana: Lunes

Horario mañana: 9 a 13 0,238
Horario tarde: 14 a 18 0,314

Coefficients

Mov: 1 Tipo: Vehículos						Mov: 2 Tipo: Vehículos					
Hora	:00	:15	:30	:45	TOTAL	HORA	:00	:15	:30	:45	TOTAL
06 h					0	06 h					0
07 h					0	07 h					0
08 h					0	08 h					0
09 h	33	37	33	36	141	09 h	0	1	0	1	2
10 h	37	31	33	29	131	10 h	0	0	1	0	1
11 h	32	33	31	37	134	11 h	1	2	5	4	12
12 h	46	40	36	32	154	12 h	4	7	6	3	20
13 h					0	13 h					0
14 h	31	36	32	35	134	14 h	0	0	0	1	1
15 h	31	35	36	50	151	15 h	0	1	0	0	1
16 h	62	52	47	51	211	16 h	1	0	0	0	1
17 h	50	54	51	46	199	17 h	0	1	0	1	2
18 h					0	18 h					0
19 h					0	19 h					0
20 h					0	20 h					0
21 h					0	21 h					0
22 h					0	22 h					0
Total de:	9 a 13				560	Total de:	9 a 13				35
Total de:	14 a 18				696	Total de:	14 a 18				5
Periodo aforado					1.256	Periodo aforado					40

Mov: 3 Tipo: Vehículos						Mov: 4 Tipo: Vehículos					
HORA	:00	:15	:30	:45	TOTAL	HORA	:00	:15	:30	:45	TOTAL
06 h					0	06 h					0
07 h					0	07 h					0
08 h					0	08 h					0
09 h					0	09 h	29	38	25	38	130
10 h					0	10 h	21	23	19	27	90
11 h					0	11 h	29	31	29	36	126
12 h					0	12 h	31	27	25	21	105
13 h					0	13 h	0	0	0	0	0
14 h					0	14 h	17	15	15	21	67
15 h					0	15 h	19	23	21	27	90
16 h					0	16 h	34	29	23	25	111
17 h					0	17 h	27	21	40	44	132
18 h					0	18 h					0
19 h					0	19 h					0
20 h					0	20 h					0
21 h					0	21 h					0
22 h					0	22 h					0
Total de:	9 a 13				0	Total de:	9 a 13				451
Total de:	14 a 18				0	Total de:	14 a 18				401
Periodo aforado					0	Periodo aforado					852

Lugar: C. Francesc Layret - C. Progrés
Ciudad: ABRERA
Tipo: Vehiculos



Fecha: 16-06-2021
Dia de la semana: Lunes

Horario mañana: 9 a 13 Coeficients 0,238
Horario tarde: 14 a 18 Coeficients 0,314

Mov: 9					Mov: 10						
Tipo: Vehiculos					Tipo: Vehiculos						
Hora	:00	:15	:30	:45	TOTAL	HORA	:00	:15	:30	:45	TOTAL
06 h					0	06 h					0
07 h					0	07 h					0
08 h					0	08 h					0
09 h					0	09 h					0
10 h					0	10 h					0
11 h					0	11 h					0
12 h					0	12 h					0
13 h					0	13 h					0
14 h					0	14 h					0
15 h					0	15 h					0
16 h					0	16 h					0
17 h					0	17 h					0
18 h					0	18 h					0
19 h					0	19 h					0
20 h					0	20 h					0
21 h					0	21 h					0
22 h					0	22 h					0
Total de:	9 a 13				0	Total de:	9 a 13				0
Total de:	14 a 18				0	Total de:	14 a 18				0
Periodo aforado					0	Periodo aforado					0

Mov: 11					Mov: 12						
Tipo: Vehiculos					Tipo: Vehiculos						
HORA	:00	:15	:30	:45	TOTAL	HORA	:00	:15	:30	:45	TOTAL
06 h					0	06 h					0
07 h					0	07 h					0
08 h					0	08 h					0
09 h	26	23	33	39	122	09 h	0	0	0	0	0
10 h	38	61	62	58	219	10 h	1	2	0	1	4
11 h	55	61	67	59	242	11 h	2	2	1	4	9
12 h	54	49	57	61	220	12 h	2	3	2	2	9
13 h					0	13 h					0
14 h	31	33	37	30	131	14 h	0	0	1	0	1
15 h	37	41	48	51	177	15 h	1	0	0	0	1
16 h	66	84	80	72	303	16 h	0	1	0	1	2
17 h	76	86	58	43	263	17 h	0	1	1	0	2
18 h					0	18 h					0
19 h					0	19 h					0
20 h					0	20 h					0
21 h					0	21 h					0
22 h					0	22 h					0
Total de:	9 a 13				803	Total de:	9 a 13				22
Total de:	14 a 18				873	Total de:	14 a 18				6
Periodo aforado					1.677	Periodo aforado					28

Lugar: **C. Francesc Layret - C. Progrés**
 Ciudad: **ABRERA**
 Tipo: **Vehículos**



Fecha: **16-06-2021** Horario mañana: **9 a 13** **0,238**
 Día de la semana: **Martes** Horario tarde: **14 a 18** **0,314**

Coeficientes

VOLUMEN DE TRÁFICO DE CADA MOVIMIENTO

Movim.	Coef. M	Mañana	Coef. T	Tarde	24 h
1	0,238	560	0,314	696	2.275
2	0,238	35	0,314	5	72
4	0,238	451	0,314	401	1.544
11	0,238	803	0,314	873	3.037
12	0,238	22	0,314	6	51

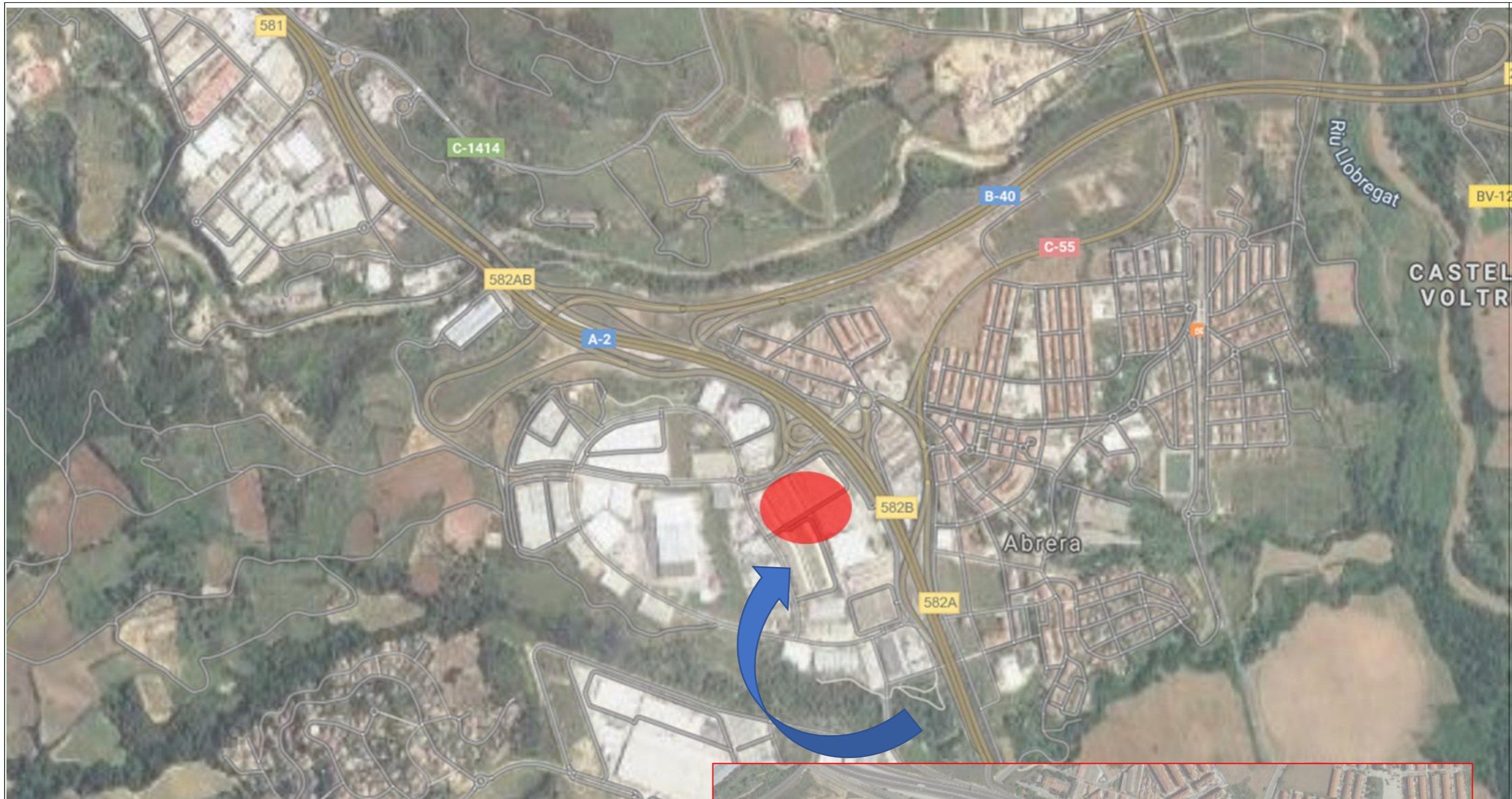
VOLUMEN DE TRÁFICO EN CADA SECCIÓN

Sección	Coef. M	Mañana	Coef. T	Tarde	24 h
A	0,238	595	0,314	701	2.347
B	0,238	1.363	0,314	1.569	5.312
C	0,238	451	0,314	401	1.544
D	0,238	508	0,314	412	1.667
E	0,238	825	0,314	879	3.088



ANNEX N° 2: PLÀNOLS





PROPUESTA PARQUE LOGÍSTICO ABRERA (BARCELONA)

	NORMATIVA	PROYECTO INICIAL			PROYECTO CON AFECCIÓN B-25		
SUPERFICIE DE PARCELA	> 5.000 M2	70.417 M2			70.319 M2 (-98 M2)		
EDIFICABILIDAD MÁX.	(1 M2/ M2)	48.143 M2 (0,6837 M2/ M2)			46.337 M2 (0,65 M2/ M2)		
RETRANQUEO A LINDEROS	5 M	10 M			10 M		
RETRANQUEO A VIALES	5 M	32 Y 10 M			32 Y 10 M		
VOLUMEN MÁXIMO	(8 M3 / M2)	563.336 M3 (8 M3 / M2)			562.552 M3 (8 M3 / M2)		
OCUPACIÓN MÁXIMA	(60 %)	42.250,20 M2 (60 %)			40.644 M2 (58 %)		
		NAVE 1	NAVE 2	TOTAL	NAVE 1	NAVE 2	TOTAL
SUPERFICIE NAVE + ENTR.		29.235 M2	18.908 M2	48.143 M2	28.097 M2	18.240 M2	46.337 M2 (-1.806 M2)
SUPERFICIE NAVE		25.278 M2	16.773 M2	42.051 M2	24.282 M2	16.163 M2	40.445 M2
SUPERFICIE ENTREPLANTA		3.957 M2	2.135 M2	6.092 M2	3.815 M2	2.077 M2	5.892 M2
NÚMERO DE MUELLES		41	24	65	40	22	62



Escala Núm. plànol

A3 S/E **1.**

Títol de l'estudi

EAMG P.P. SUP 21
ABRERA

Autor:  Desarrollo Organización Movilidad
DOYMO
Certificada ISO 9001 :2000

Títol del Plànol

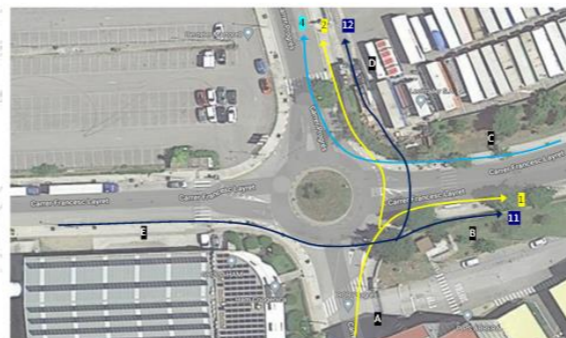
LOCALIZACIÓN

Data

MAYO 2022

Client





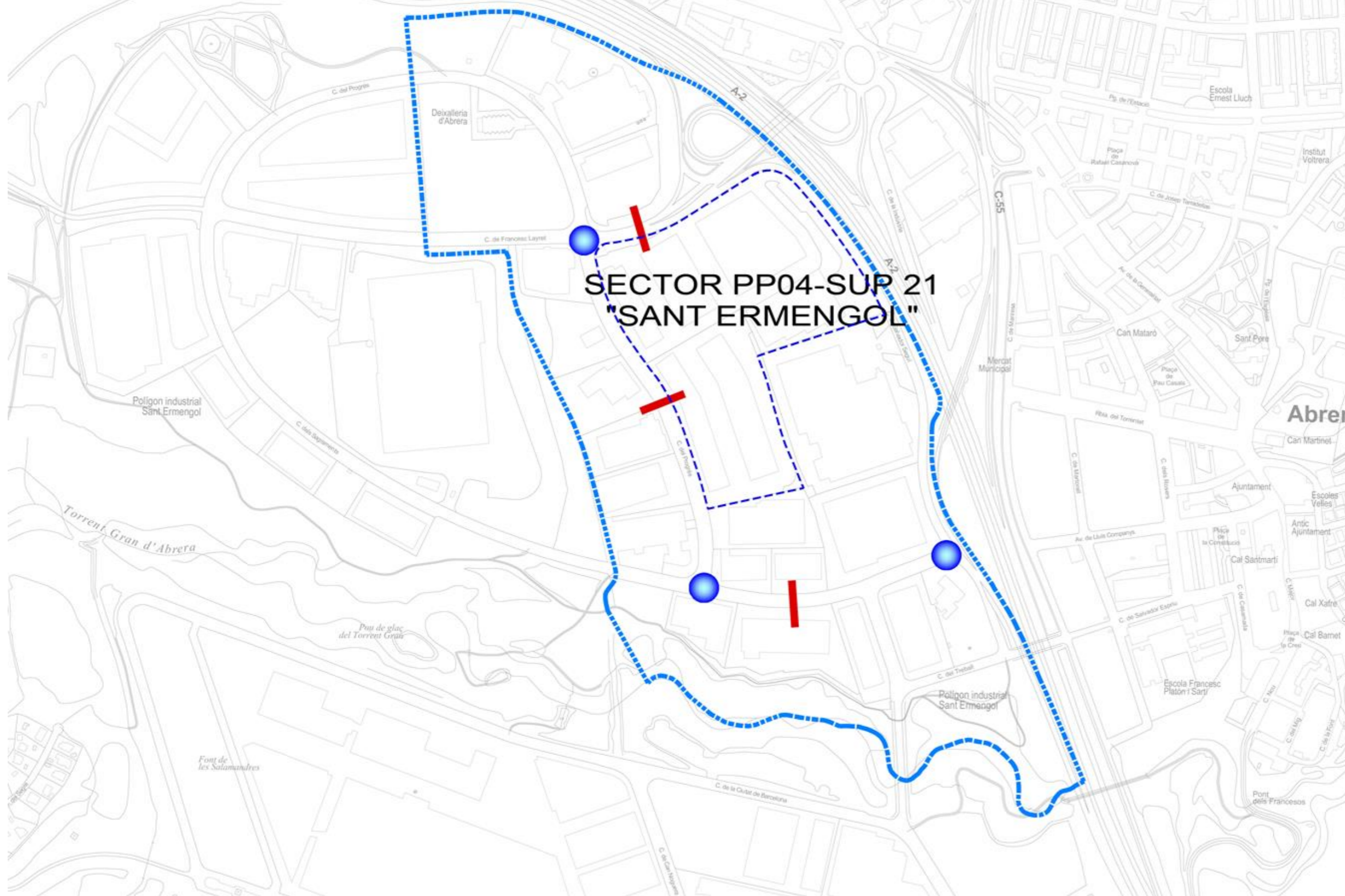
VOLUMEN DE TRÁFICO DE CADA MOVIMIENTO

Movim.	Coef. M	Mañana	Coef. T	Tarde	24 h
1	0,238	560	0,314	696	2.275
2	0,238	35	0,314	5	72
4	0,238	451	0,314	401	1.544
11	0,238	803	0,314	873	3.037
12	0,238	22	0,314	6	51

VOLUMEN DE TRÁFICO EN CADA SECCIÓN

Sección	Coef. M	Mañana	Coef. T	Tarde	24 h
A	0,238	595	0,314	701	2.347
B	0,238	1.363	0,314	1.569	5.312
C	0,238	451	0,314	401	1.544
D	0,238	508	0,314	412	1.667
E	0,238	825	0,314	879	3.088

- Punto aforo manual
- Punto aforo automático
- Limite del sector
- Parcelas de estudio



N

Escala: Núm. plànol: **2.**

A3 S/E

Títol de l'estudi: **EAMG P.P. SUP 21 ABRERA**

Autor: DOYMO
Desarrollo Organización Movilidad
Certificada ISO 9001 :2000

Títol del Plànol: **RECOGIDA DE INFORMACIÓN**

Data: **MAYO 2022**

Client: **Sociedad de estudios del territorio e ingeniería S.A**



Escala Núm. plànol

A3 S/E **3.**

Títol de l'estudi

EAMG P.P. SUP 21
ABRERA

Autor:  Desarrollo Organización Movilidad
DOYMO
Certificada ISO 9001 :2000

Títol del Plànol

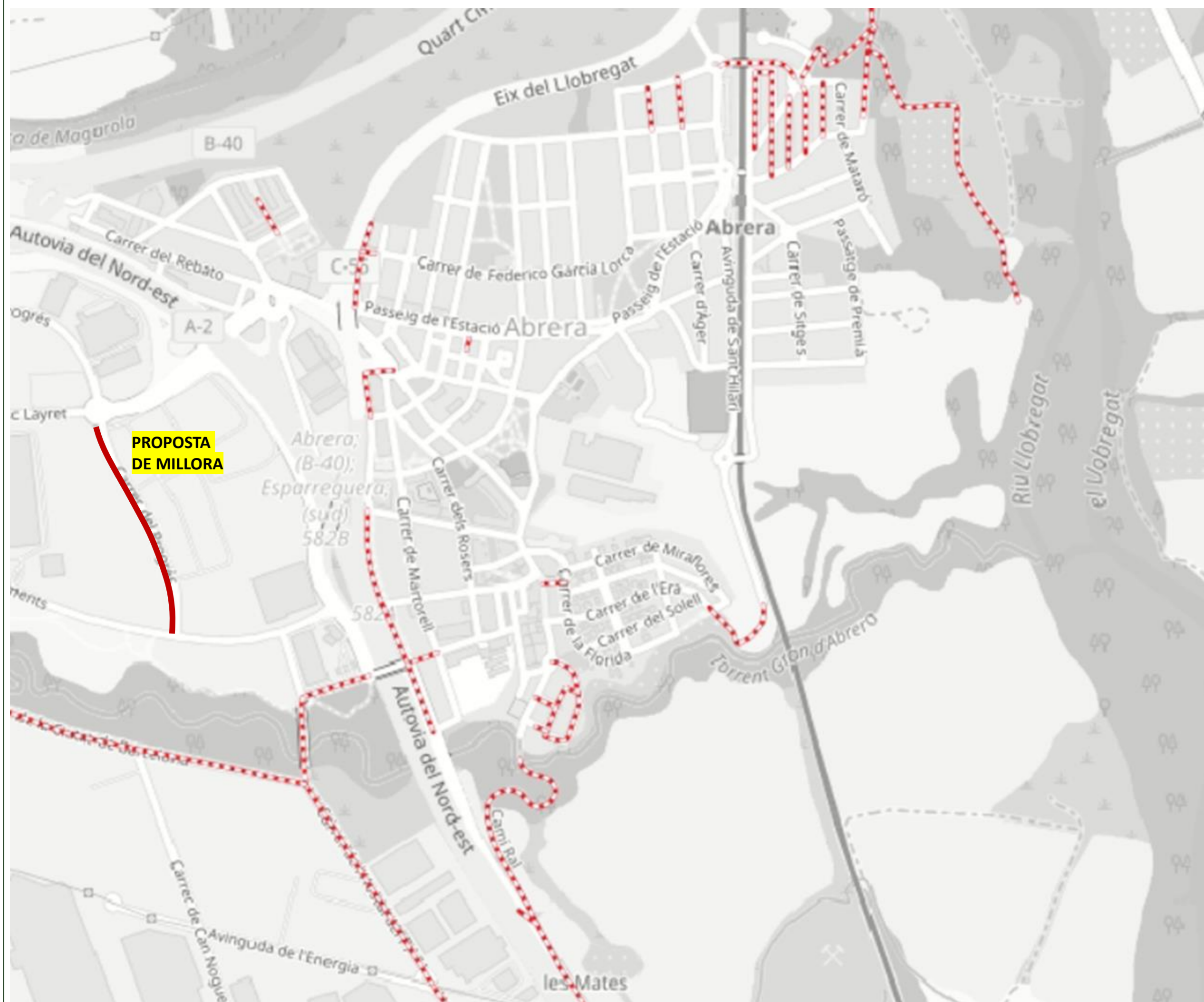
RED DE ITINERARIOS A PIE
EMUS ABRERA

Data

MAYO 2022

Client





Red de bicis



Escala: Núm. plànol:

A3 S/E

5.

Títol de l'estudi:

**EAMG P.P. SUP 21
ABRERA**

Autor:



Títol del Plànol:

**RED DE ITINERARIOS EN
BICI Y VMP (EMUS ABRERA)**

Data:

MAYO 2022

Client:



Cobertura bus urbano (250m)



Escala: Núm. plànol: 7.

A3 S/E

Títol de l'estudi:

EAMG P.P. SUP 21
ABRERA

Autor:
 Desarrollo Organización Movilidad
DOYMO
Certificada ISO 9001 :2000

Títol del Plànol:

TRANSPORTE PÚBLICO
COBERTURA BUS URBANO

Data:

MAYO 2022

Client:



Cobertura 500m bus Interurbano



Escala: Núm. plànol: 8.

A3 S/E

Títol de l'estudi:

EAMG P.P. SUP 21
ABRERA

Autor:  Desarrollo Organización Movilidad
DOYMO
Certificada ISO 9001 :2000

Títol del Plànol:

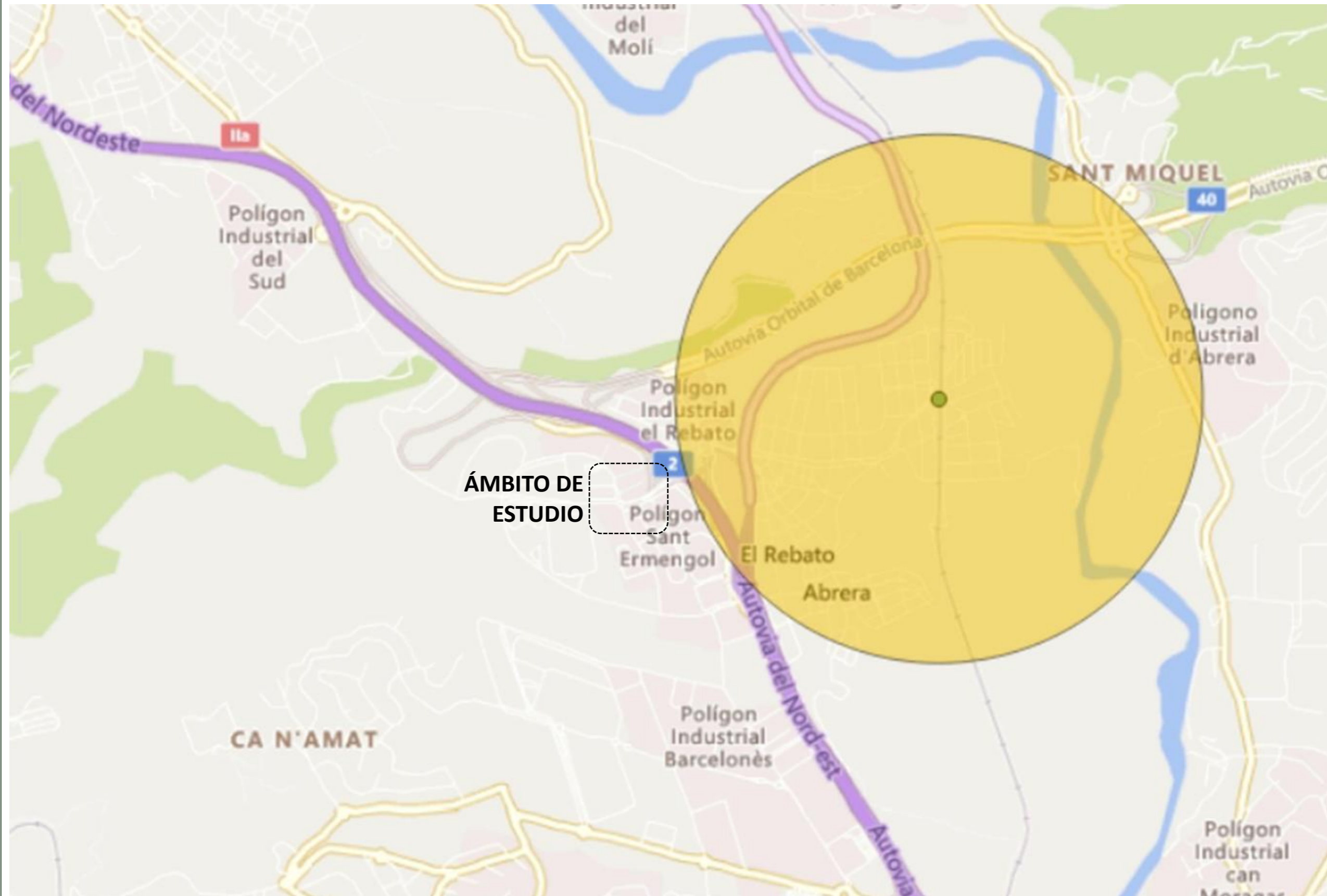
TRANSPORTE PÚBLICO
COBERTURA BUS INTERUR.

Data:

MAYO 2022

Client:





Escala: Núm. plànol: 9.

A3 S/E

Títol de l'estudi:

EAMG P.P. SUP 21
ABRERA

Autor: 

Títol del Plànol:
TRANSPORTE PÚBLICO
COBERTURA FGC ABRERA.

Data:
MAYO 2022

Client:




Escala Núm. plànol

A3 S/E **10.**

Títol de l'estudi

EAMG P.P. SUP 21
ABRERA

Autor: 

Títol del Plànol

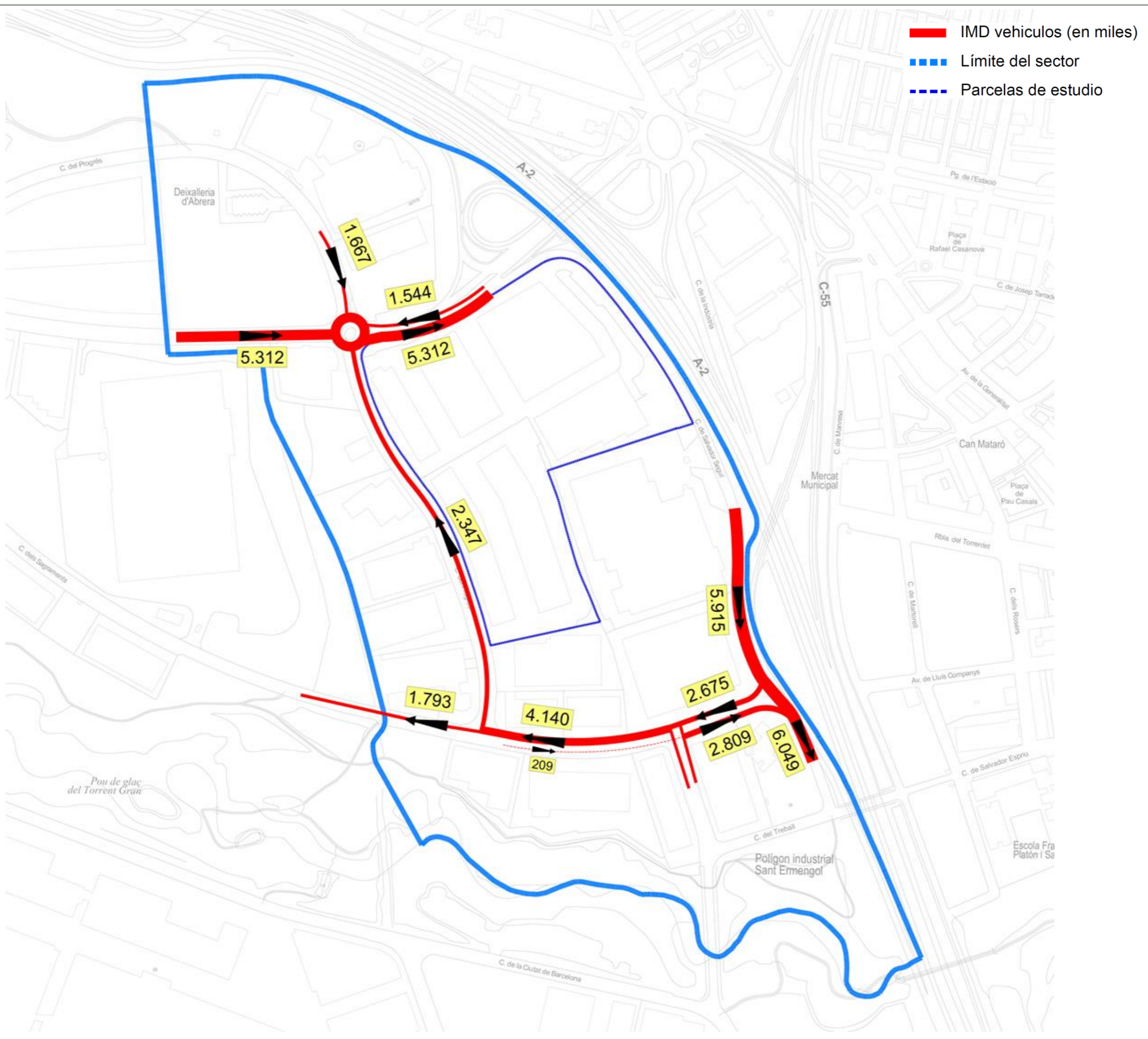
TRANSPORTE PRIVADO
SENTIDOS Y CARRILES

Data

MAYO 2022

Client





- IMD vehiculos (en miles)
- - - Límite del sector
- Parcelas de estudio



Escala Núm. plànol

A3 S/E **11.**

Títol de l'estudi

EAMG P.P. SUP 21
ABRERA

Autor:  Desarrollo Organización Movilidad
DOYMO
Certificada ISO 9001 :2000

Títol del Plànol

TRANSPORTE PRIVADO
ARAÑA DE IMD

Data

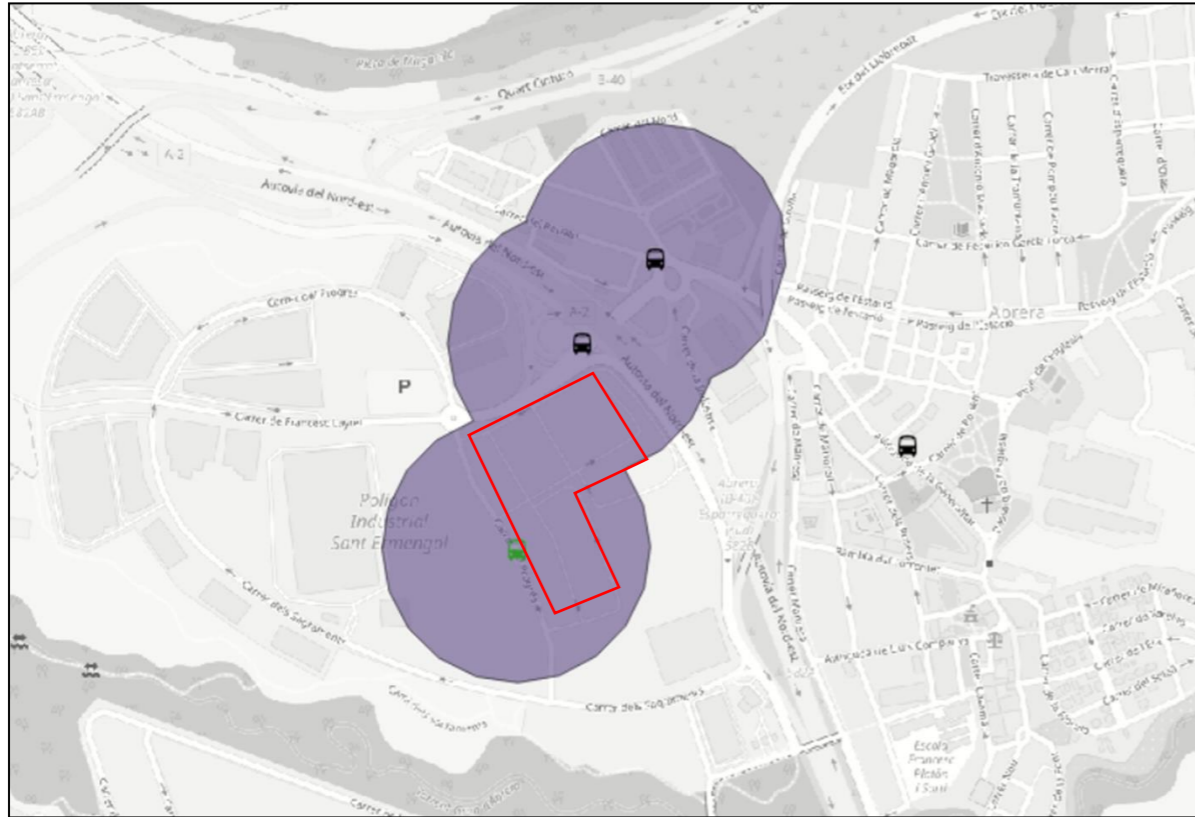
MAYO 2022

Client

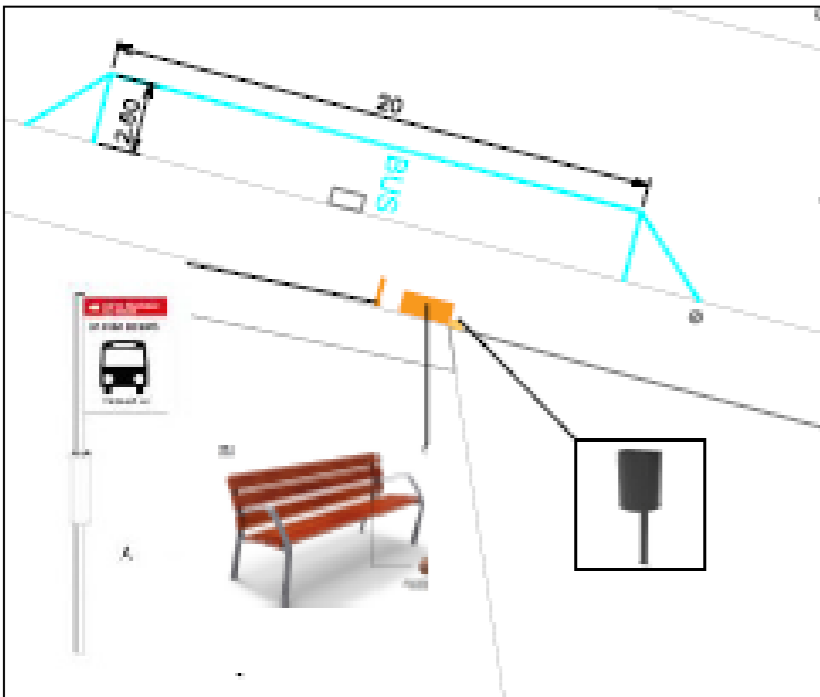


DESVIO DE LA LINEA SIN ALTERACIÓN DE KM.
 NUEVA PARADA DE BUS URBANO C.PROGRES Nº6.

COBERTURA INMEJORABLE



ELEMENTOS QUE COMPONEN LA PARADA



Escala: Núm. plànol: **12.**

Títol de l'estudi: **EAMG P.P. SUP 21 ABRERA**

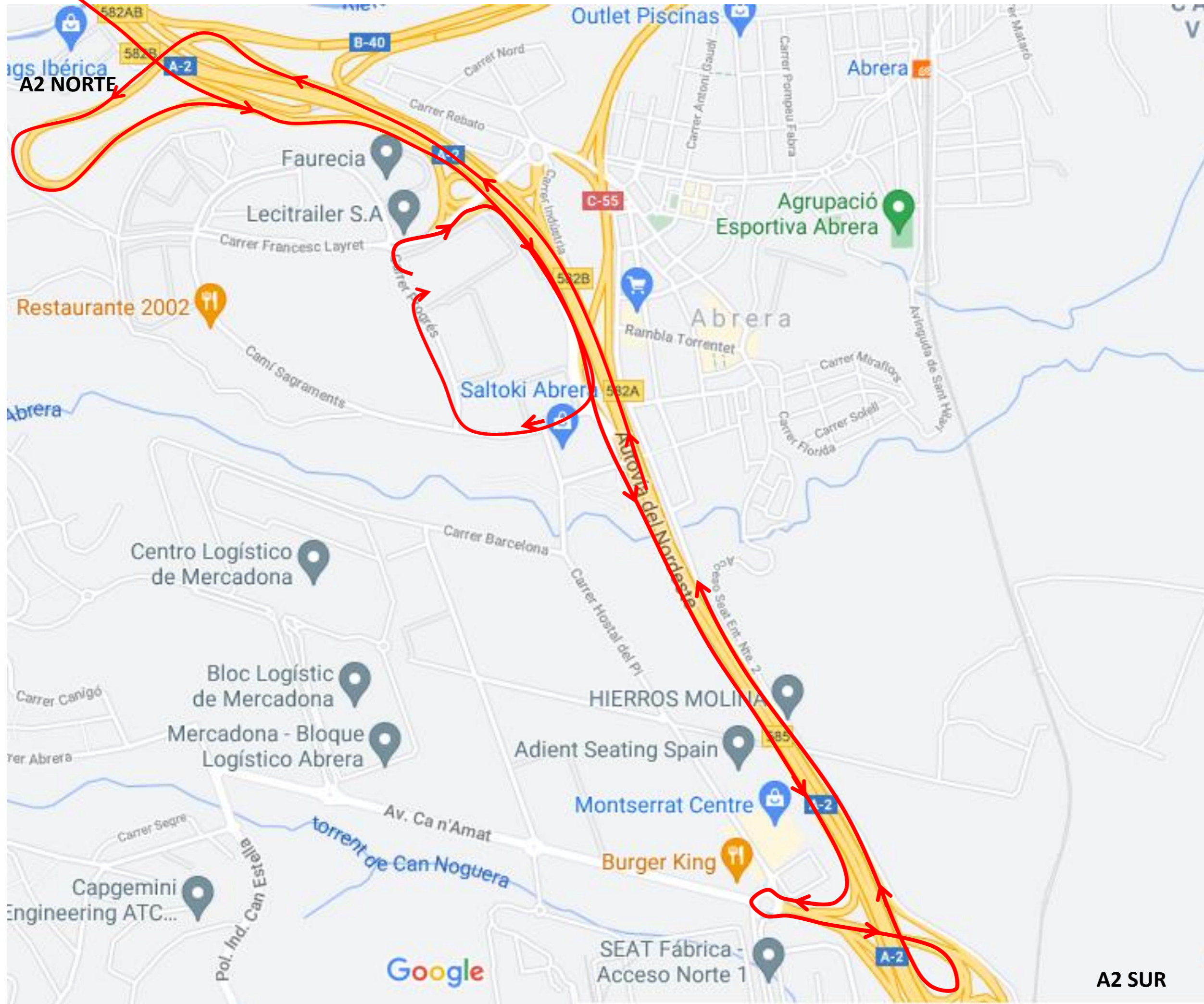
Autor:  DOYMO
 Desarrollo Organización Movilidad
 Certificada ISO 9001 :2000

Títol del Plànol: **PROPUESTA TRANSPORTE PÚBLICO**

Data: **MAYO 2022**

Client:  **Setti**
 Sociedad de estudios del territorio e ingeniería S.A.

ITINERARIOS VEHICULOS PESADOS DE ENTRADA Y SALIDA SIN PASAR POR EL CASCO URBANO DE ABRERA



Escala: Núm. plànol:

A3 S/E **14.**

Títol de l'estudi:

EAMG P.P. SUP 21
ABRERA

Autor:
 Desarrollo Organización Movilidad
DOYMO
Certificada ISO 9001 :2000

Títol del Plànol:

PROPUESTA ITINERARIOS
EN VEHICULS PESADOS

Data:

MAYO 2022

Client:



ANNEX N° 3: ISO 9001 i ISO 14001

Es considera que el present estudi compleix amb els objectius i especificacions.

Garantia de servei: DOYMO, S.A. garanteix que aquest treball s'ha realitzat d'acord amb els requisits del sistema de qualitat, que compleix els criteris aplicables de les normes ISO 9001 i ISO 14001. Si voleu expressar algun suggeriment o objecció en relació amb aquest estudi, podeu posar-vos en contacte amb el tècnic o el cap jeràrquic, que activarà el pla d'acció correctiva previst pel sistema de qualitat.



ANNEXE 2.2
INFORME DE L'AUTORITAT DEL
TRANSPORT METROPOLITÀ ATM DE BARCELONA

Informe relatiu a l'Estudi d'avaluació de la mobilitat generada per a la Modificació "D" del Pla Parcial del sector SUP-21 del Polígon Sant Ermengol d'Abrera

Municipi d'Abrera

Comarca: Baix Llobregat

**Promotor: Sociedad del Estudios del
Territorio e ingenieria SA**

Redactor de l'EAMG: DOYMO

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 a la *Modificació "D" del Pla Parcial del sector SUP-21 del Polígon Sant Ermengol d'Abrera*.

1. Antecedents

L'àmbit del Pla Parcial compren uns terrenys situats al polígon industrial de Sant Ermengol, al municipi d'Abrera.

El sector limita amb els carrers Francesc Layret, l'A2, el carrer Treball, el carrer Sagraments i el carrer del Progrés.



En l'actualitat, en les parcel·les objectes d'estudi hi ha diverses empreses, algunes de les quals es troben inactives, i d'altres que compten amb una activitat inferior al 75% de la màxima ocupació amb una tendència a la reducció de l'activitat progressivament.

2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'Estudi d'Avaluació de la Mobilitat Generada de la Modificació "D" del Pla Parcial del sector SUP-21 del Polígon Sant Ermengol d'Abdera, aplicant com a criteris els establerts en el Decret 344/2006, de regulació dels Estudis d'Avaluació de la Mobilitat Generada.

La superfície total del planejament és de 288.045 m².

El Pla Parcial té per objectiu la modificació estructural de la parcel·la del carrer Progrés 6-12, que té una superfície de 70.414,57 m².

Aquest pla no contempla la modificació de la superfície edificable de la parcel·la, sinó que només es desenvolupa per a poder permetre l'associació parcel·laria, ja que el planejament vigent impedeix aquesta agrupació. Aquesta agrupació és imprescindible perquè les empreses interessades puguin desenvolupar les seves iniciatives empresarials a la zona. Així doncs, amb aquesta modificació no altera l'edificabilitat del sòl, en tot cas es redueix per l'afectació del projecte viari de la B-25.

Així doncs, l'edificabilitat actual és de 48.143 m² amb una activitat d'entre el 70 i el 75% i l'edificabilitat prevista serà de 46.337 m² amb una activitat del 100%.

La futura nau logística tindrà una superfície de 70.414,57 m², amb una edificabilitat màxima de 46.337 m² que estarà dividida en dues naus, la 1 amb una superfície de 28.097 m² i la 2 amb una superfície de 18.240 m².

3. Estimació de la demanda de mobilitat generada

L'estudi de mobilitat considera que, segons els usos previstos en l'àmbit, industrial logístic, la mobilitat dictada per les ràtios del Decret 344/2006 de regulació d'estudis d'avaluació de la mobilitat generada pel que fa a usos industrials és massa elevada.

L'estudi considera una ràtio inferior, extreta d'altres fonts d'informació, així com per les ràtios de generació de llocs de treball per a usos logístics i industrials de CIMALSA, que han estat utilitzats per a estudis de grans operadors logístics.

Ràtios de generació de llocs de treball per a usos logístics i industrials

	Llocs de treball / 1.000 m ² sostre			
	H. Baixa	H. Mitja	H. Alta	Promig
Logística empresarial	6,00	12,50	17,50	12,00
Logística	3,50	5,00	10,00	6,17
Indústria	5,37	6,72	7,87	6,65
Promig	4,96	8,07	11,79	8,27

Així doncs, l'estudi considera que el desenvolupament de l'àmbit suposarà una mobilitat de 10 treballadors/es per cada 1.000 m² de sostre, que equivalent a 5 llocs de treball per dos torns. Aquesta ràtio sumada a la resta de desplaçaments de la nau suposaran una mobilitat de 3,63 desplaçaments/100 m² de sostre.

En la taula següent es mostra la mobilitat generada segons les ràtios que indica el Decret o l'Estudi de mobilitat (darrera columna):

Usos	Àrea (m ²)	Sostre edificable (m ²)	Viatges generats (m ²) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
Industrial	70.414,57	46.337,00	2.317	1.680
TOTAL	70.414,57	46.337,00	2.317	1.680

Cal destacar que la ràtio de 3,63 desplaçaments/100 m², l'estudi considera que només es durà a terme en els mesos de major demanda (3 mesos a l'any), mentre que la resta dels 9 mesos hi haurà una mobilitat associada inferior amb 2,72 desplaçaments/100 m² de sostre, que equivaldrien a 1.260 viatges/dia.

L'EAMG considera que només uns 500 desplaçaments seran nous.

L'estudi realitza una estimació de la distribució modal de la nova mobilitat generada a partir d'altres estudis similars i de les característiques del polígon d'estudi.

Repartiment modal proposat	A PEU - BICICLETA	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT
% quota modal	7%	2%	91%
Viatges / dia feiner	127	31	1.522

L'EAMG considera que l'ocupació mitjana del vehicle en els mesos de major demanda serà de:

INDUSTRIAL	EN PUNTA	
	visitas	trabajadores
TRABAJADORES	1,10	1,20
CAMIONES		1,00
FURGONETAS/otros		1,10

Així doncs, en vehicle hi haurà un total de 1.338 desplaçaments/dia, en els mesos amb majors desplaçaments, on n'hi haurà 669 per sentit.

Recomanació 1.

Des de l'equip de redacció del present informe es recomana que el repartiment modal proposat compti amb un major ús modes de transport més sostenibles (a peu, en bicicleta i transport públic) en detriment del vehicle privat.

4. Mobilitat en vehicle privat

L'estudi analitza les característiques de la xarxa viària de l'entorn de l'àmbit, i indica quins són els itineraris d'accés i les seves característiques des dels principals municipis de la zona (Martorell i Barcelona).

S'analitza i especifica les futures entrades i sortides de la parcel·la d'estudi, on els vehicles pesants i els vehicles dels treballadors/es compartiran accessos.

L'EAMG du a terme una simulació de la situació actual de trànsit on quantifica la mobilitat actual de la zona a partir d'aforaments manuals i d'aforaments automàtics. Es calcula

que cada dia laborable circulen, per la rotonda del carrer Progrés amb F. Layret, que articula la mobilitat de la parcel·la, uns 7.000 vehicles/dia i que no hi ha problemes de capacitat a cap de les vies de l'entorn, on el nivell de saturació màxim es troba en les hores punta del migdia (entre les 13:30 i les 14:30), que és quan s'efectuen els canvis de torn, i aquest no presenta cap mena de problema, ja que el nivell de servei és A i B dependent del punt.

Amb relació a l'aparcament, entorn de tot el polígon industrial hi ha espai per a estacionar no regulat. A més a més, la majoria d'indústries disposen del seu propi aparcament per a treballadors/es, reduint així l'ús de la via pública per a estacionar. Tot i així, en les hores punta de les activitats industrials s'han observat indisciplines d'estacionament amb vehicles aparcats sobre els passos de vianants o en quals d'entrada i sortida.

S'incorporen imatges de l'oferta d'aparcament, així com informació gràfica de les característiques dels vials, de les entrades i sortides de la parcel·la i dels diferents aforaments de la zona.

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

5. Xarxa de transport públic

A 1,4 km de l'àmbit d'estudi hi ha l'estació de FGC d'Abrera que dona accés a línies R5, R50 i S4.

Amb relació a l'oferta d'autobús, a les proximitats de l'àmbit hi ha dues parades d'autobús urbà i 3 d'interurbà. Trobem una parada de bus urbà a una distància de 400 m de l'àmbit d'estudi, situada al carrer de Francesc Layret, al costat del pas inferior. També trobem una altra parada a la plaça Rebato (600 m), que disposa de marquesina i informació. L'autobús urbà disposa de connexió amb l'estació d'FGC.

Pel que fa al bus interurbà, a les proximitats de l'àmbit d'estudi trobem les parades del carrer Francesc Layret, de la plaça Rebato i de Can Martinet, les mateixes parades que s'usen per al bus urbà. Les línies d'autobús que donen servei a aquestes parades són la línia Barcelona – Abrera – Igualada i la M4 Olesa – Abrera – Martorell.

L'estudi incorpora informació dels horaris, la freqüència de pas i el nombre d'expedicions de les diferents línies de transport públic que donen oferta a la zona. També incorpora informació gràfica del recorregut de les diferents línies, així com la localització de les parades més properes i de la seva cobertura sobre l'àmbit d'estudi.

Des de l'equip de redacció del present informe **es recorda que cal incloure dades de la demanda actual i de la capacitat de les diferents línies de transport públic.**

Recomanació 2.

Des de l'equip redactor del present informe es recomana incloure informació referent al servei de taxi.

6. Mobilitat a peu i en bicicleta

Pel que fa a la xarxa per a vianants, l'estudi analitza l'accessibilitat de les voreres i dels passos per a vianants que donen accés a l'àmbit d'estudi, així com dels itineraris de connexió amb les principals parades de transport urbà.

Com es pot veure, la majoria de les voreres tenen una amplada inferior a 1,5 m i inclús en algun tram dels carrers Francesc Layret i Progrés les voreres tenen una amplada lliure de pas inferior a 1 m a causa de mobiliari urbà.

Pel que fa a l'estat de les voreres, aquestes es troben en mal estat de conservació. Amb relació als passos per a vianants, tots ells estan rebaixats a excepció del pas situat al carrer de F. Layret amb el centre urbà, al pas inferior de l'autovia. Tot i així, hi ha molts passos per a vianants a dins del polígon que presenten una senyalització horitzontal amb mal estat i gairebé no es veuen.

L'itinerari per accedir des del centre urbà i des de les parades d'autobús de la plaça Rebato és segur pels vianants, ja que travessa l'autovia per sota facilitant així el pas de vianants amb seguretat.

Amb relació a la bicicleta, l'estudi analitza la xarxa actual del municipi, on es pot veure que no hi ha presència de cap mena d'infraestructura en les proximitats de l'àmbit d'estudi.

L'estudi incorpora informació gràfica de les xarxes actuals i dels seus itineraris de connexió amb el nucli urbà i les principals parades de transport públic de la zona.

7. Incidència de la mobilitat generada

L'estudi analitza, per una banda, la mobilitat actual on especifica que no hi ha cap problema de saturació i les vies poden absorbir perfectament la mobilitat actual i per l'altre, la previsió de la nova mobilitat en vehicle privat (cotxes, motos, camions i furgonetes) segons la distribució horària, on es considera que, sempre tenint en compte els dies de major mobilitat (3 mesos), hi haurà dos torns, i entre un i l'altre hi haurà una parada que permetrà la sortida d'un 25-30% del personal abans que es produeixi l'entrada del segon torn.

L'EAMG calcula una intensitat de trànsit d'entrada de 314 vehicles a les 6:00 del matí, quan és hora punta, i una entrada i sortida al migdia amb puntes de 254 vehicles sortint i 200 entrant. L'hora punta de sortida de la tarda serà de 250 vehicles.

L'estudi calcula una previsió del trànsit en 10 anys vista, tot preveient la mobilitat generada durant l'hora punta del migdia (de 13:30 a 14:30 h), on preveu que hi haurà 300 vehicles d'entrada i 300 de sortida, on les densitats dels vials d'accés a l'àmbit d'estudi serà semblant als nivells actuals, igual que amb les cues, on no es preveu que es produeixin cues i hi hagi problemes de fluïdesa en les interseccions.

A llarg termini, quan hi hagi l'accés de la B-40 cap al polígon de Sant Ermengol per la part nord, i segons l'EAMG del PDU de la Ròtula del Baix Llobregat, es preveuen noves infraestructures que milloraran l'accessibilitat de la zona d'Abrera, sobretot a partir d'un nou enllaç a la banda nord entre la B-40 i l'A-2. Aquest nou enllaç podrà canalitzar bona part dels itineraris d'accés, tant de vehicles pesants com de lleugers, ja que es construirà una nova rotonda que unirà la carretera B-224 i la via d'accés al complex SEAT, hi haurà una reconfiguració de l'enllaç entre la B-224 i l'AP-7, la nova rotonda per accedir a l'AP7 des de l'av. Comte de Llobregat a Martorell, l'enllaç entre l'AP7 i l'A2 i l'accés a Ca n'Amat, el nou enllaç entre la B-40 i l'A2 i el cinturó oest que connecta la B-40 amb la B-224.

Des de l'equip de redacció del present informe es considera que no s'analitza amb exactitud la incidència de la nova mobilitat amb vehicle privat sobre les xarxes actuals, i per tant, **cal dur a terme l'anàlisi de la incidència de la nova mobilitat amb vehicle**

privat sobre les xarxes actuals d'accés a la zona industrial, especialment de l'A-2, així com la incidència de la nova mobilitat sobre les xarxes actuals de transport públic i modes no motoritzats (vianants i bicicletes). Cal tenir en compte aquest impacte amb hora punta en els dos sentits de circulació, i amb especial menció als vehicles pesants. Així mateix es recorda que caldrà comptar amb l'informe favorable del titular de la infraestructura viària supramunicipal que dona accés al polígon industrial de l'àmbit d'estudi.

8. Estimació de la demanda d'aparcament

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

L'estudi especifica que el projecte preveu la reserva de **463 places d'aparcament per a vehicles, de les quals 12 seran per a vehicles elèctrics, 12 per a PMR i 24 per a vehicles compartits, 20 places per a motocicletes, 100 places d'aparcament per a bicicletes en una primera fase, 124 molls de càrrega i descàrrega que comptaran amb zona d'espera, 20 places de zona d'acumulació de cues, 2 places per a operacions de càrrega i descàrrega de furgonetes i espais per a compactadores.**

La taula següent mostra les reserves d'aparcament mínimes segons les ràtios del Decret 344/2006, i entre parèntesis, s'indica les que es presenten a l'estudi de mobilitat generada.

Usos	Àrea (m ²)	Sostre edificable (m ²)	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turisme	Total aparcaments motocicleta
Industrial	70.414,57	46.337,00	463 (434)	0 (463)	0 (20)
TOTAL	70.414,57	46.337,00	463 (434)	0 (463)	0 (20)

Per les característiques de l'activitat i la ubicació de les oficines, l'EAMG considera que l'oferta d'aparcament per a bicicletes està molt sobredimensionada pel tipus d'activitat i la situació que té, i proposa iniciar un desplegament amb 100 places, i per tant, 50 unitats d'aparcament tipus "U-invertida", i reservar un espai per situar les places restants segons el decret. Recomana que les places estiguin cobertes, vigilades i siguin individuals, segures i a prop de les entrades principals.

L'estudi preveu una reserva de places d'aparcament per a vehicles elèctrics d'acord amb el Reial Decret 1053/2014 i de Persones amb Mobilitat Reduïda d'acord amb la Llei d'Accessibilitat.

Des de l'equip de redacció del present informe s'accepta la reserva prevista de places d'aparcament, tot i que es recorda que caldrà augmentar el nombre de places d'aparcament per a bicicletes en funció de la demanda i a càrrec del promotor.

9. Distribució Urbana de Mercaderies

Amb relació a les places d'aparcament per a la realització de maniobres de càrrega i descàrrega, com ja s'ha comentat, l'estudi preveu la reserva de 124 molls de càrrega i descàrrega que comptaran amb zona d'espera, 20 places de zona d'acumulació de

cues, 2 places per a operacions de càrrega i descàrrega de furgonetes i espais per a compactadores.

Des de l'equip de redacció del present informe s'accepta la reserva d'espai per a les operacions de càrrega i descàrrega.

10. Mesures correctores

L'estudi introdueix mesures per millorar la mobilitat actual de la parcel·la i del seu entorn. Les propostes són:

- Seguiment del desenvolupament dels projectes constructius de l'accés al polígon industrial derivats de la construcció de la B-40.
- Implementar una nova parada de la línia de bus urbà actual al carrer del Progrés, per poder donar servei tants als treballadors/es, com a tot el sector industrial.
- El promotor realitzarà anualment campanyes de promoció del transport públic entre els treballadors/s i clients.
- El promotor adaptarà, a l'ordre d'accessibilitat, totes les voreres que rodegen la implantació, així com els passos per a vianants. Bàsicament és el carrer de Francesc Layret.
- Senyalitzar els carrers del polígon com a zona 30 km/h, fent que les bicicletes puguin circular amb una certa seguretat tot millorant les condicions actuals.
- La creació d'un aparcament amb capacitat per a 463 vehicles, amb 12 punts de recàrrega per a vehicles elèctrics i 12 places per a PMR.
- S'estudiarà la possibilitat d'obrir una pàgina web específica per a la mobilitat dels treballadors/es amb una app que permeti compartir el vehicle per arribar a la feina.
- Reserva d'espai a l'aparcament per a vehicles d'alta ocupació. També es reservaran places preferents per a vehicles elèctrics o híbrids.
- Es gestionarà amb recursos humans i formació la possibilitat de realitzar cursos de conducció eficient als treballadors/es.
- Es crearà la figura del gestor de mobilitat al centre, que vetllarà per la seguretat, l'eficiència i la gestió de la mobilitat de tots els treballadors/es de la indústria.
- El promotor tindrà com a objectiu l'obtenció del "Distintiu de Garantia de Qualitat Ambiental" de la seva flota de vehicles.
- La nova empresa, un cop instal·lada, durà a terme un Pla de Desplaçaments d'Empresa.

11. 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 quantitius 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”*.

L'estudi menciona que les dones solen utilitzar més els modes de transport públic i no motoritzats que els homes i que per això, cal potenciar aquests tipus de transport perquè siguin més atractius.

Per això, l'estudi proposa que el promotor instal·li il·luminació en cada una de les entrades i sortides de l'àmbit amb l'objectiu de què siguin més segurs i que es reforci l'enllumenat de la via pública i dels itineraris principals de transport públic si cal. També recomana la incorporació de bancs a cada 100 m per influir en la comoditat dels desplaçaments orientats cap a dones embarassades i gent gran. L'estudi també esmenta que és important donar a conèixer totes les possibilitats d'accés a la feina amb transport públic, bicicleta o les connexions amb els diferents modes de transport sostenibles.

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

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 (no és el cas d'Abrera) han d'incorporar les dades necessàries per avaluar la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica.

Tot i així, l'EAMG analitza la incidència de les emissions del sector transport. Es consideren els següents paràmetres per tal de determinar els consums de combustibles i les emissions de la nova generació de mobilitat, on diàriament:

- Hi haurà un total de 5.178 km recorreguts.
- 56.916,12 g/km de CO.
- 28.161 g/km de NOx.
- 1.257,08 g/km de PST.
- 191 g/km de CH₄.
- 43 g/km de NO₂.
- 1.248,7 kg/km de CO₂.

Per compensar aquest increment, l'estudi proposa que totes les naus industrials construïdes per aquest promotor a tot el territori nacional utilitzin criteris d'ecodisseny en la seva construcció i mesures sostenibles en la seva gestió. La companyia utilitza tecnologies de sostenibilitat mediambientals que s'emmarquen en l'estàndard de construcció sostenible. A més a més, també proposa que es plantin els arbres que falten als carrers del perímetre de la nau.

13. Finançament de les càrregues derivades de la mobilitat generada

L'estudi estima que les propostes derivades de la nova mobilitat generada tindran un cost total de 131.049,36 €.

NUMERO	PROPUESTA		UNIDAD	VALORACIÓN	COSTE
2	Nueva parada de transporte público urbano	U	1	4.000,00 €	4.000,00 €
3	Campañas de promoción transporte público	U	1	3.000,00 €	3.000,00 €
4	Adaptación de las aceras	(m.l.)	50	50,00 €	2.500,00 €
	Ampliación hasta la valla de las aceras	(m.l.)	524	100,00 €	52.400,00 €
	Desbroce y adecuación	(m2)	943	20,00 €	18.864,00 €
5	Señalización zona 30	U	1	1.500,00 €	1.500,00 €
6	Puntos de recarga electricos	U	12	1.065,00 €	12.780,00 €
8	Señalización VAO	U	24	50,00 €	1.200,00 €
9	Curso conducción eficiente	U	1	500,00 €	500,00 €
12	Redacción de un PDE	U	1	5.000,00 €	5.000,00 €
13	Iluminación en el entorno	U	20	200,00 €	4.000,00 €
	Plantación de arboles en el entorno	U	20	128,06 €	2.561,26 €
					108.305,26 €
			21% IVA		22.744,10 €
					131.049,36 €

14. Conclusions

L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada per a la *Modificació "D" del Pla Parcial del sector SUP-21 del Polígon Sant Ermengol d'Abbrera*, 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:

- Cal incloure dades de la demanda actual i de la capacitat de les diferents línies de transport públic.
- Cal dur a terme l'anàlisi de la incidència de la nova mobilitat amb vehicle privat sobre les xarxes actuals d'accés a la zona industrial, especialment l'A-2, així com de la incidència de la nova mobilitat sobre les xarxes actuals de transport públic i modes no motoritzats (vianants i bicicletes). Cal tenir en compte aquest impacte amb hora punta en els dos sentits de circulació, i amb especial menció als vehicles pesants.

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.

Lluís Alegre Valls
Director de l'Àrea de
Mobilitat

ANNEXE 2.3
INFORME DE COMPATIBILITAT URBANÍSTICA
DEMARCACIÓ DE CARRETERAS DE L'ESTAT A CATALUNYA

Barcelona, 25 de febrero de 2021

BUSSINES CENTER MANZANARES S.L.
C/ Madrid, 14 11B y C
28901 Getafe Madrid.

NUESTRA/REF. U0121B4

ASUNTO: Informe de Compatibilidad Urbanística sobre la Modificación del Plan Parcial del Sector SUP 21 situado en el Polígono de Sant Ermengol de Abrera (Barcelona)

Adjunto se remite Informe sobre la Consulta Previa de Planificación Urbana sobre la Modificación del Plan Parcial 2021 en el SECTOR SUP-21 en el polígono industrial de "Sant Ermengol", en el término municipal de Abrera (Barcelona).

El Jefe de la Demarcación

Vicente Vilanova Martinez- Falero

**INFORME SOBRE LA CONSULTA PREVIA DE PLANIFICACIÓN URBANA SOBRE LA
MODIFICACIÓN DEL PLAN PARCIAL 2021 EN EL SECTOR SUP-21 "SANT ERMENGOL", EN EL
TÉRMINO MUNICIPAL DE ABRERA (BARCELONA).**

Antecedentes

El pasado 28 de enero de 2021 D. Juan Alfonso Sanz de Santos, en nombre y representación de BUSSINES CENTER MANZANARES, S.L., presentó ante la Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña una "Consulta Previa" de planificación urbana sobre la **Modificación del Plan Parcial 2021** (Modificación redactada sobre el Plan Parcial original aprobado definitivamente por la Comisión de Urbanismo en Octubre de 1988) **en el SECTOR SUP-21 "Sant Ermengol", en el término municipal de Abrera (Barcelona).**

En su solicitud, se exponían los siguientes hechos:

"...

- I. *Que, el Promotor "BUSSINES CENTER MANZANARES, S.L.", ha registrado ante la Corporación Municipal la MODIFICACIÓN DE PLAN PARCIAL, SECTOR SUP-21 "Sant Ermengol", en el término municipal de Abrera (Barcelona) - **Modificación del Plan Parcial 2021-**, Modificación redactada sobre el Plan Parcial original aprobado definitivamente por la Comisión de Urbanismo en Octubre de 1988.*
Se acompañan los planos de la zona sometida a Modificación de Planeamiento
- II. *Que el ámbito del Plan Parcial referido en el párrafo anterior se encuentra en el entorno de la Autovía A-2 margen derecha pk. 583, entre Carrer Francesc Layret e Industria Doga*
- III. *Que, el equipo redactor de la referida Modificación del Plan Parcial 2021 se encuentra compuesto por D. Ramón Navarro, Arquitecto y por D. Alfonso Cariñena, Ing. Caminos.*
- IV. *Que el polígono afectado por la Modificación del Plan Parcial 2021 es un polígono que se encuentra edificado en su totalidad.*
- V. *La Modificación del Plan Parcial 2021 consiste en suprimir la obligación de que existan parcelas de pequeño tamaño, así como las limitaciones a las agrupaciones parcelarias, previstas por el Plan Parcial aprobado en 1988.*
- VI. *Que, en todo caso, la Modificación del Plan Parcial 2021 no altera edificabilidad, los retranqueos, ni las distancias a A-2, ni el uso industrial logístico existente.*
- VII. *Que, el acceso a la parcela se realizará desde el Carrer del Progrès.*
- VIII. *Que, esta parte ha tenido conocimiento de que se encuentra en fase de redacción un proyecto de reordenación de accesos en la zona de la Modificación del Plan Parcial 2021; asimismo, se ha tenido conocimiento de un anteproyecto de mayor alcance, que comprendería una rotonda que podría tener incidencia en el proyecto previsto por el Promotor de la Modificación del Plan Parcial 2021.*
- IX. *Que, es interés de esta parte conocer el alcance de los proyectos y anteproyectos que se estén redactando y/o proyectando y que puedan afectar la Modificación del Plan Parcial 2021..."*

En base a todas estas exposiciones, el D. Juan Alfonso Sanz de Santos, **solicitaba** de la Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña:

"Que, teniendo por presentado este escrito, lo admita y, en sus méritos, se tenta por formulada Consulta Previa del planeamiento (Consulta de Viabilidad de Planeamiento) en relación con la Modificación del Plan Parcial 2021, en virtud de lo dispuesto por el artículo 93.3 del Real Decreto 1812/1994, de 2 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Carreteras, así como las determinaciones a tener en cuenta por nuestra parte."

Cabe destacar, que en las inmediaciones de este polígono industrial existen una serie de Planes Directores, Estudios Informativos y Proyectos en redacción sin que ninguno de ellos hayan sido sometidos a información pública todavía.

Estos documentos son:

- Anteproyecto y Estudio de Viabilidad AO-B-25
- Proyecto de Trazado y Construcción 33-B-5070

En base a todos estos antecedentes y a la documentación mencionada se dirime la información de las líneas límites de propiedad y zonas de afección de la carretera en los siguientes apartados.

Consideraciones

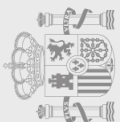
Es fundamental tener en cuenta que la Ley de Carreteras 37/2015, de 29 de septiembre, en la que en su Capítulo III "Uso y Defensa de las Carreteras" se indican cuales son todas las distancias y límites a tener en cuenta por las fincas colindantes con la carretera:

Sección 1.ª Limitaciones a la propiedad.

- Artículo 28. Zonas de protección de la carretera: disposiciones generales.
- Artículo 29. Zona de dominio público.
- Artículo 30. Obligación de deslinde y facultad de investigación.
- Artículo 31. Zona de servidumbre.
- Artículo 32. Zona de afección.
- Artículo 33. Zona de limitación a la edificabilidad.

Por consiguiente, los límites a aplicar para la información de afecciones en las fincas vecinas de la Autovía A-2 son:

- Zona de Dominio Público: Constituyen la zona de dominio público los terrenos ocupados por las propias carreteras del Estado, sus elementos funcionales y una franja de terreno a cada lado de la vía de **8 metros de anchura en autopistas y autovías** y de 3 metros en carreteras convencionales, carreteras multicarril y vías de servicio, medidos horizontalmente desde la arista exterior de la explanación y perpendicularmente a dicha arista.
- Zona de Servidumbre: La zona de servidumbre de las carreteras del Estado está constituida por dos franjas de terreno a ambos lados de las mismas, delimitadas interiormente por la zona de dominio público y exteriormente por dos líneas paralelas a las aristas exteriores de la explanación, a una distancia de **25 metros en autopistas y autovías** y de 8 metros en carreteras convencionales y carreteras multicarril, medidos horizontalmente desde las citadas aristas
- Zona de Afección: La zona de afección de las carreteras del Estado está constituida por dos franjas de terreno a ambos lados de las mismas, delimitadas interiormente por la zona de servidumbre y exteriormente por dos líneas paralelas a las aristas exteriores de la explanación, a una distancia de **100 metros en autopistas y autovías** y de 50 metros en carreteras multicarril y convencionales, medidos horizontalmente desde las citadas aristas.
- Zona de limitación de la Edificabilidad: A ambos lados de las carreteras del Estado se establece la línea límite de edificación, que se sitúa a **50 metros en autopistas y autovías** y a 25 metros en carreteras convencionales y carreteras multicarril, medidos horizontal y perpendicularmente a partir de la arista exterior de la calzada más próxima. La arista exterior de la calzada es el borde exterior de la parte de la carretera destinada a la circulación de vehículos en general.





Son estas limitaciones las que han de tenerse en cuenta para evaluar en cada uno de los proyectos desarrollados alrededor de la Autovía A-2, las que hay que tener en cuenta.

Verificación de los límites de la propiedad de la carretera según el desarrollo programado para la Autovía A-2

Como se ha mencionado, además de la realidad existente en la actual Autovía A-2, al informar sobre los límites de la propiedad de la Autovía A-2 en el ámbito que nos ocupa, hay que tener en cuenta las actuaciones mencionadas anteriormente que son:

- Anteproyecto y Estudio de Viabilidad AO-B-25
- Proyecto de Trazado y Construcción 33-B-5070

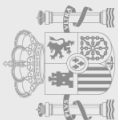
Se remiten para conocimiento del solicitante en los anexos que se adjuntan, las zonas de protección a título puramente orientativo e informativo.

En el Anexo 1 "Plano de Límites de Propiedad según Ley Carreteras 37/2015. Situación Actual" se recoge gráficamente los límites vigentes sobre el actual estado de la Autovía A-2, y que hay que respetar.

En el Anexo 2 "Plano de Límites de Propiedad según Ley Carreteras 37/2015. Situación Anteproyecto y Estudio de Viabilidad AO-B-25" se recoge gráficamente los límites a tener en cuenta sobre el estado futuro de la Autovía A-2, y que deben ser considerados provisionales al encontrarse dicho planeamiento pendiente de ser informado públicamente y aprobado definitivamente.

En el Anexo 3 "Plano de Límites de Propiedad según Ley Carreteras 37/2015. Situación Proyecto de Trazado y Construcción 33-B-5070" se recoge gráficamente los límites a tener en cuenta sobre el estado futuro de la Autovía A-2, y que deben ser considerados provisionales al encontrarse dicho planeamiento pendiente de ser informado públicamente y aprobado definitivamente.

Cabe destacar, que de todas las actuaciones programadas la que puede generar un ámbito de mayor afección sobre el Polígono Industrial de Sant Ermengol es la reflejada en el Anexo 3, con el desarrollo del Anteproyecto y Estudio de Viabilidad AO-B-25, que prevé la construcción de un cuarto (4º) carril en el tronco de la A-2 en sentido Barcelona, y genera un aumento de las zonas de limitación sobre las ahora existentes.



Conclusiones

Con lo indicado hasta ahora creemos que la “consulta previa” efectuada queda respondida de forma clara, insistiendo no obstante en que la documentación aportada tiene carácter meramente provisional e informativo

El técnico superior N26

Santiago Palmero Martín

El Ingeniero Jefe de la Demarcación.

Fdo. Vicente Vilanova Martinez-Falero.

FIRMADO



MINISTERIO
DE TRANSPORTES,
MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

DIRECCIÓN GENERAL DE
CARRETERAS

DEMARCACIÓN
DE CARRETERAS
DEL ESTADO
EN CATALUÑA

ANEXO N°1

FIRMADO por : PALMERO MARTIN, SANTIAGO DAVID. A fecha: 17/03/2021 02:30 PM
FIRMADO por : VILANOVA MARTINEZ FALLERO, VICENTE JOSE. A fecha: 17/03/2021 10:05 PM
Total folios: 8 (6 de 8) - Código Seguro de Verificación: MFOM0250EEAB436E8CE8574AC4D7
Verificable en <https://sede.mitma.gob.es>

MINISTERIO
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD
Y AGENDA URBANA



CALLE DE LA MARQUESA, 12
08003 BARCELONA
TEL.: 93-304.78.30 - 31
FAX: 93-304.78.88

FIRMADO



MINISTERIO
DE TRANSPORTES,
MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

DIRECCIÓN GENERAL DE
CARRETERAS

DEMARCACIÓN
DE CARRETERAS
DEL ESTADO
EN CATALUÑA

ANEXO N°2

FIRMADO por : PALMERO MARTIN, SANTIAGO DAVID. A fecha: 17/03/2021 02:30 PM
FIRMADO por : VILANOVA MARTINEZ FALLERO, VICENTE JOSE. A fecha: 17/03/2021 10:05 PM
Total folios: 8 (7 de 8) - Código Seguro de Verificación: MFOM0250EEAB436E8CE8574AC4D7
Verificable en <https://sede.mitma.gob.es>

MINISTERIO
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD
Y AGENDA URBANA



CALLE DE LA MARQUESA, 12
08003 BARCELONA
TEL.: 93-304.78.30 - 31
FAX: 93-304.78.88

FIRMADO



MINISTERIO
DE TRANSPORTES,
MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

DIRECCIÓN GENERAL DE
CARRETERAS

DEMARCACIÓN
DE CARRETERAS
DEL ESTADO
EN CATALUÑA

ANEXO N°3

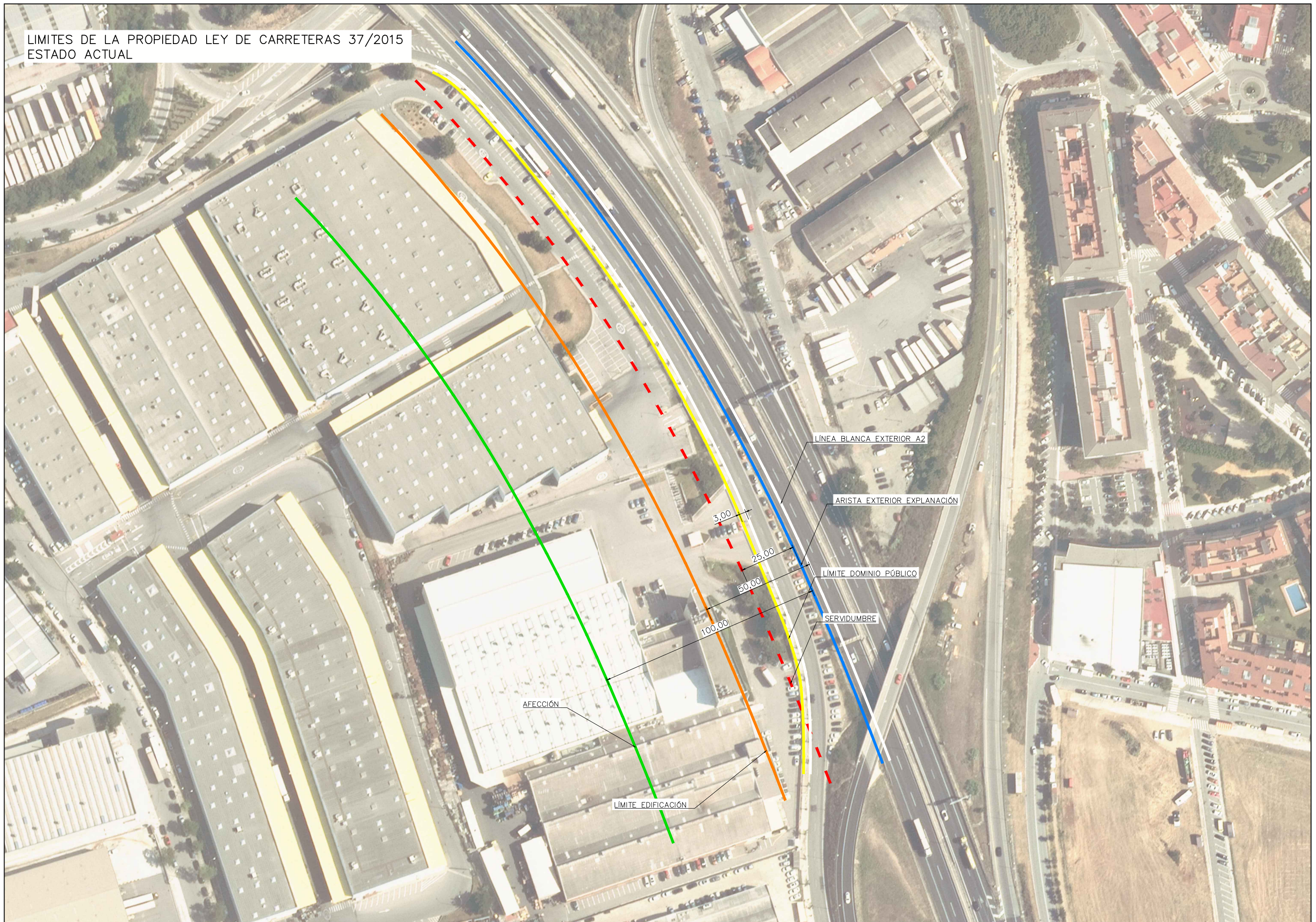
FIRMADO por : PALMERO MARTIN, SANTIAGO DAVID. A fecha: 17/03/2021 02:30 PM
FIRMADO por : VILANOVA MARTINEZ FALLERO, VICENTE JOSE. A fecha: 17/03/2021 10:05 PM
Total folios: 8 (8 de 8) - Código Seguro de Verificación: MFOM0250EEAB436E8CE8574AC4D7
Verificable en <https://sede.mitma.gob.es>

MINISTERIO
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD
Y AGENDA URBANA

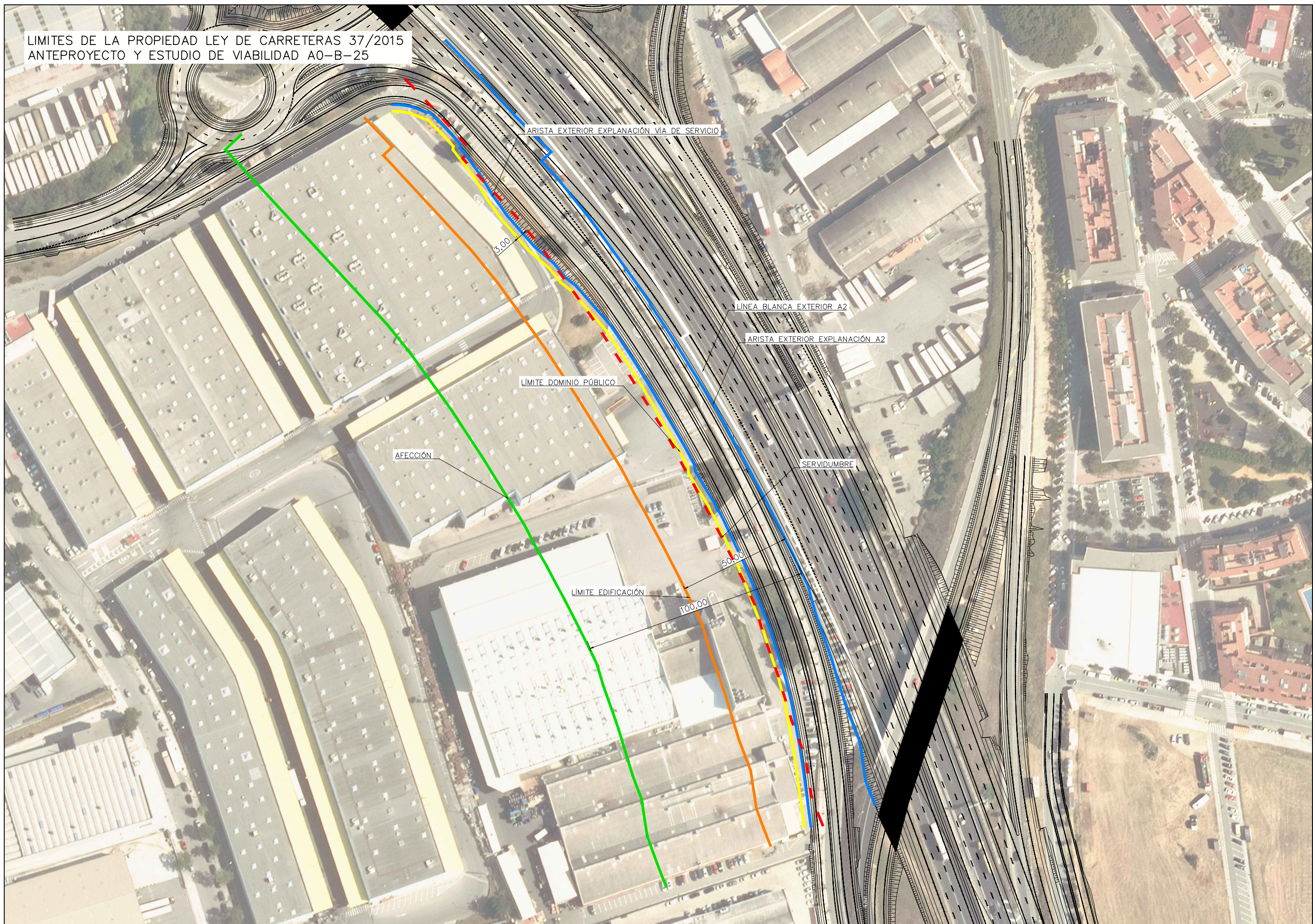


CALLE DE LA MARQUESA, 12
08003 BARCELONA
TEL.: 93-304.78.30 - 31
FAX: 93-304.78.88

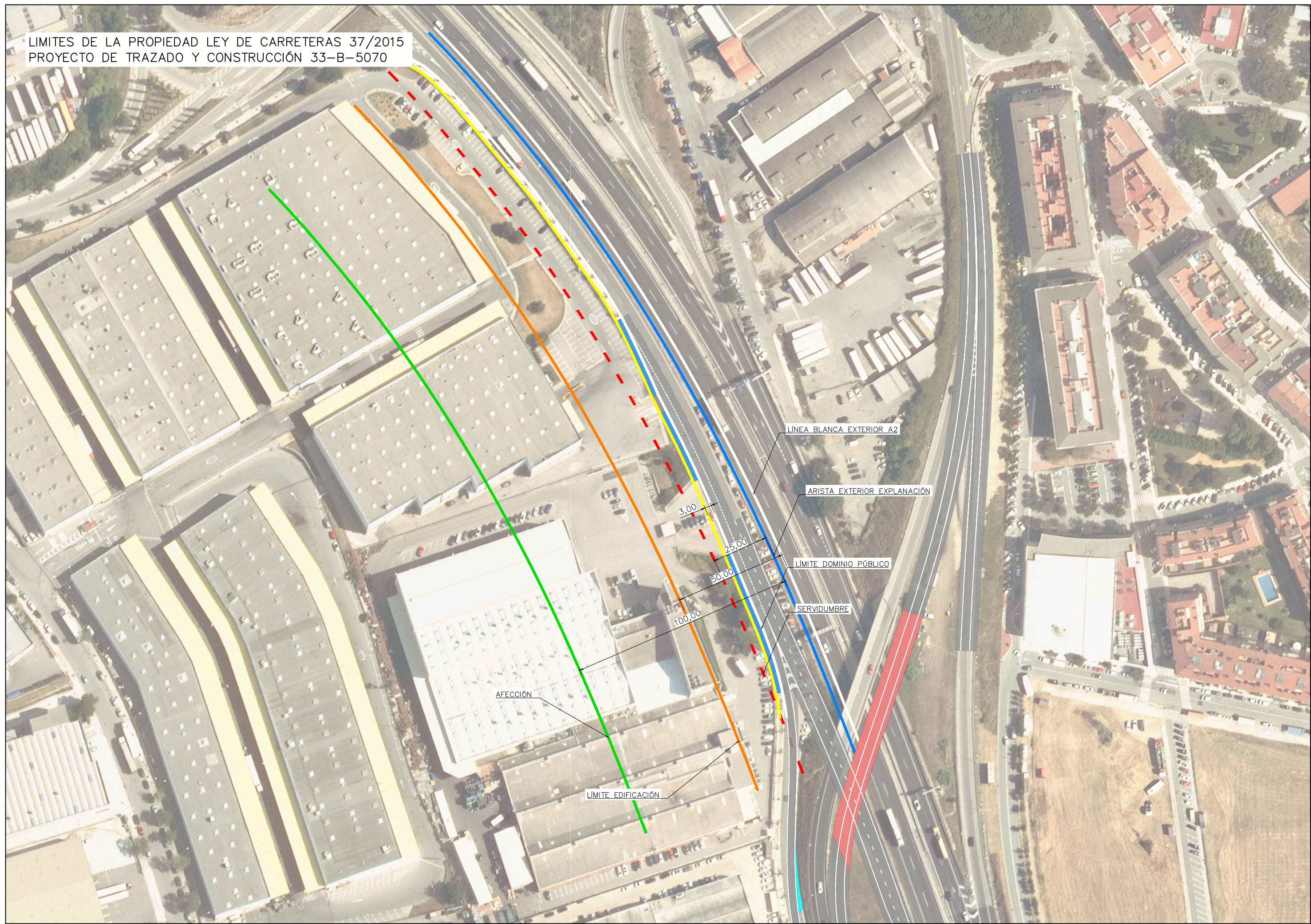
LIMITES DE LA PROPIEDAD LEY DE CARRETERAS 37/2015
ESTADO ACTUAL



LIMITES DE LA PROPIEDAD LEY DE CARRETERAS 37/2015
 ANTEPROYECTO Y ESTUDIO DE VIABILIDAD A0-B-25



LIMITES DE LA PROPIEDAD LEY DE CARRETERAS 37/2015
 PROYECTO DE TRAZADO Y CONSTRUCCIÓN 33-B-5070



ANNEXE 3. MEMÒRIA SOCIAL

Els documents integrats en aquest Annex són els següents:

- ANX.3.1. INFORME RELATIU A LA SUPRESSIÓ DE BARRERES ARQUITECTÒNIQUES.**
- ANX.3.2. INFORME D'IMPACTE DE GÈNERE, INFÀNCIA, ADOLESCÈNCIA I FAMÍLIA**

ANNEXE.3.1.**INFORME RELATIU A LA SUPRESSIÓ DE BARRERES ARQUITECTÒNIQUES****JUSTIFICACIÓ DE NO NECESSITAT D'INFORME SOBRE SUPRESSIÓ DE BARRERES ARQUITECTÒNIQUES**

Atès que la Modificació que es proposa autoritza L'AGRUPACIÓ PARCEL·LÀRIA en l'Ús Industrial en la Categoria d'INDÚSTRIA-JARDÍ en el seu grau/tipus B, es una modificació que no ha de tindre repercussions en projectes d'edificació i/o d'urbanització.

Per aquestes raons, es considera que no hi haurà cap tipus d'efecte ni incidència sobre les Barreres Arquitectòniques.

L'impacte que es produirà amb aquesta Modificació és Neutre, llevat de criteri més ben fundat al que em sotmet.

ANX.3.2.
INFORME D'IMPACTE DE GÈNERE, INFÀNCIA, ADOLESCÈNCIA I FAMÍLIA



INFORME D' IMPACTE DE GÈNERE, INFÀNCIA, ADOLESCÈNCIA I FAMÍLIA

DOCUMENT ANNEXE 3.2

MODIFICACIÓ “D” Pla Parcial D’Ordenació “SANT ERMENGOL I” ABRERA (Barcelona)



NCA ARQUITECTOS S.L.

JOSÉ RAMON NAVARRO CONDE
Arquitecte

Promotor
TRANS PROPCO ABRERA, S.L.

Edició 7 MAIG 2022

ANNEXE 2.3 INFORME D'IMPACTE DE GÈNERE, INFÀNCIA, ADOLESCÈNCIA I FAMÍLIA

Modificació Pla Parcial D'Ordenació "SANT ERMENGOL-I" ABRERA (Barcelona)

1. INTRODUCCIÓ I JUSTIFICACIÓ

1.1. PRESENTACIÓ

El text que se presenta recull les consideracions relatives al diagnòstic previ, de proposta i recomanacions sobre mesures a adoptar en relació al Gènere, a la Infància, a l'Adolescència y a la Família en la Modificació D -MPPD- del Pla Parcial del Sector SUP-21 "SANT ERMENGOL-I" d'ABRERA (Barcelona) promogut per l'Ajuntament d'Abrera i a instància de la Propietat de l'àmbit afectat per la Modificació -TRANS PROPCO ABRERA, S.L.-

La vinculació normativa la que s'assembla a subjecte el Informe d'Impacte de Gènere deriva de la Llei Orgànica 3/2007, per a la Igualtat Efectiva de Dones i Homes.

Amb aquestes mesures es pretén eliminar la incidència negativa i reduir o eliminar la discriminació sobre els diversos grups de persones.

El compromís amb la igualtat d'oportunitats es planteja des d'una perspectiva interseccional, que inclou no només el gènere sinó també la diversitat funcional, raça, edat, orientació i identitat, en consonància amb la regulació vigent.

A partir de l'entrada en vigor de la Llei Orgànica 3/2007, de 22 de Març, per a la igualtat efectiva de dones i homes, totes les polítiques públiques han d'assumir no només el compromís de l'erradicació de la desigualtat de gènere, sinó la integració transversal del principi d'igualtat de tracte i oportunitats entre dones i homes. El seu article 14 estableix com a criteri general de l'actuació dels poders públics un compromís ferm amb l'efectivitat real del dret constitucional d'igualtat entre dones i homes.

Aquest tipus de document dóna continuïtat a l'establiment de la línia de treball en matèria d'igualtat des d'un determinat projecte de ciutat en el qual s'ha d'inserir la MPPD.

Les recomanacions contingudes en aquest document estan preparades com a part de les millores de disseny i execució en els compromisos normats de reurbanització immediatament posteriors a aquest document, havent-se donat acompanyament en el procés de disseny propi del planejament i en la redacció del mateix.

1.2. OBJECTE DEL DOCUMENT

La finalitat d'aquest document és incorporar el principi d'igualtat d'oportunitats entre dones i homes a totes les fases de redacció del document de planejament, ja sigui diagnòstic, disseny, producció de normativa o implementació posterior en la fase d'execució de la MPPD.

Té com a objectius principals:

- a) Transcendir els estereotips de gènere utilitzant fonts de dades actualitzades i desagregades per afavorir la representativitat real.
- b) Adaptar la planificació urbana a l'ús que li donen les dones a l'espai públic perquè no resulti un espai disfuncional, hostil o insegur.
- c) Seure les bases d'una planificació urbana inclusiva amb la diversitat que no perpetui els rols de gènere a través de l'espai públic.

D'altra banda, i de forma més concreta, aquest document és part de les competències establertes per la legislació per a la redacció del mateix:

a) Avalua l'impacte de gènere de la redacció de la Modificació del Pla Parcial d'Ordenació "Sant Ermengol-I", document al qual acompanya.

b) Proposa accions adreçades a l'aplicació de la perspectiva de gènere en l'àmbit del planejament de desenvolupament i de l'execució del mateix.

1.3. JUSTIFICACIÓ DEL DOCUMENT

El contingut d' aquest document es desenvolupa en els apartats següents:

- a) **Memòria d'anàlisi amb perspectiva de gènere**, com a reflexió sobre les discriminacions socials en l'espai, en particular de gènere.
- b) **Informe d'impacte redactat en el marc de la legalitat europea, espanyola i catalana** de referència quant a igualtat de gènere, com a part substancial de la necessària divulgació de les anàlisis al respecte.
- c) **Dictamen sobre el document de la Modificació del Pla Parcial d'Ordenació "Sant Ermengol-I" d'Abrera, amb la detecció de les mesures i polítiques útils per a la consecució de la igualtat** que han de ser implementades en el desenvolupament de l'ordenació detallada que planteja aquest document.

L'eficàcia d'aquest document, per raó del seu contingut, serà verificable a mitjà termini, tant en el pla divulgatiu com en el d'adopció de mesures específiques, situació del que se sol·licita, si cap en major mesura, la total col·laboració de l'administració municipal.

2. MARC CONCEPTUAL: L' URBANISME I LA IGUALTAT

2.1. GLOSSARI DE TERMES BÀSICS

Discriminació

Parlem de discriminació quan, en societats estructurades jeràrquicament de cara a l'accés a drets o recursos, es produeix la marginació sistemàtica d'un grup de persones. La legislació en matèria de no discriminació té per objecte que totes les persones tinguin accés equitatiu i just a les oportunitats que ofereix la societat. El Tractat de Funcionament de la Unió Europea (TFUE) prohibeix la discriminació per raó de nacionalitat i capacita el Consell perquè adopti accions adequades per lluitar contra la discriminació per motius de sexe, raça o origen ètnic, religió o conviccions, discapacitat, edat o orientació sexual.

Ple accés i Gaudi

Quan parlem de ple accés i gaudi ens referim a la capacitat i possibilitat de totes les persones per a les diferents funcions socials i humanes, en relació a la utilització i servei de l'espai habitable i accessible, dins del marc legal i social de la convivència democràtica.

Sexe / Gènere

El terme ha estat tradicionalment concebut des d'una perspectiva positivista com a "natural" i "inamovible" en contraposició a l'evident variabilitat transcultural de les característiques de gènere.

El gènere, d'altra banda, com a categoria d'anàlisi, es refereix a la forma en què les diferents societats assignen rols socioculturals a homes i dones en tant que homes i dones. Aquests, com han desenvolupat nombroses anàlisis interdisciplinàries, són culturalment variables i s'incorporen en els primers anys de vida social.

Família

La Família és una institució social i jurídica els drets de la qual es troben recollits a l'Art. 39 de la Constitució Espanyola -CE.

Avui dia el context occidental dona cabuda a multitud de formes de família, fruit d'una transformació demogràfica i social que ha tingut lloc al llarg de dècades: famílies homoparentals, monoparentals, multiculturals, extenses, famílies mixtes simples o complexes (en situació de desplaçament, la unió de les quals és obligada per a la supervivència), famílies reconstituïdes...

Diversitat

En el terreny social es relaciona amb la identitat, ja sigui cultural, ètnica, religiosa, de gènere, etc., i amb les condicions particulars dissímils amb què neix cada persona.

Igualtat

La presa de mesures per a la igualtat es basa en la premissa que la societat, per molt avançada que sigui, no pot autoregular les seves dinàmiques de discriminació, per la qual cosa resulten necessàries accions positives que vencin la seva inèrcia.

La igualtat en la diversitat proposa un nou paradigma en el qual totes les experiències tenen la mateixa legitimitat.

En el context europeu, la igualtat s'esmenta dins dels valors de base de la Unió (Arts. 2 i 3.3 del Tractat de la UE).

Igualtat de gènere

S'entén per igualtat de gènere la possibilitat de totes les persones per desenvolupar les seves possibilitats vitals, autonomia i llibertat d'elecció sense trobar-se limitades per discriminació, expectatives o prejudicis basats en el seu gènere.

El Tractat de Lisboa va convertir el principi d'igualtat en un valor comú de la UE.

La Comissió Europea va adoptar *'Estratègia per a la igualtat entre homes i dones 2010-2015*, com a fruit del Pla de Treball 2006-2010.

Igualtat de la infància i adolescència

La protecció de la infància i adolescència queda tipificada en el Dret espanyol a través de l'Art. 39 CE que obliga els poders públics a la protecció social, econòmica i jurídica de la família i en especial dels menors d'edat.

Així ho recullen les actuals Llei 26/2015, de 28 de Juliol, i Llei Orgànica 8/2015, de 22 de Juliol, de modificació del sistema de protecció a la infància i a l'adolescència.

2.2. LA PERSPECTIVA DE GÈNERE

El terme perspectiva de gènere al·ludeix a l'anàlisi de fenòmens, polítiques o processos tenint en compte les diferències que es produeixen en base al gènere de les persones.

En concret, la perspectiva de gènere presta especial atenció a les diferències en estatus, poder i accés als recursos, en aquest cas el ple accés al territori, la mobilitat i les condicions d'hàbitat saludable, en tant que configuren un escenari de discriminació, i tracta de determinar de quines maneres aquest determina les nostres necessitats i interessos.

Els estudis de gènere han aplicat aquest enfocament en l'entorn acadèmic de forma interdisciplinària per valorar la situació de les dones, els homes i les seves relacions de gènere.

2.3. TRANSVERSALITZACIÓ DE LES POLÍTIQUES DE GÈNERE

Al llarg de la dècada dels anys 90 del segle passat es va produir la cristallització del compromís internacional amb la transversalització de les polítiques de gènere o "**gender mainstreaming**", terme adoptat per Nacions Unides en la Conferència Mundial de Dones de Pekin de 1995; a Europa pel Tractat d'Amsterdam el 1997; i a Espanya en diferents lleis que traspassin les directives europees, en particular la Llei Orgànica 3/2007 de 22 de Març, per a la Igualtat efectiva de dones i homes.

És també rellevant la Llei 30/2003 de 13 d'Octubre, sobre mesures per incorporar la valoració de l'impacte de gènere en les disposicions normatives que elabori el Govern i que pertoca directament a la pràctica del planejament.

El **mainstreaming de gènere** és un principi en les polítiques d'igualtat que proposa la integració de l'enfocament de gènere en tots els camps de les polítiques públiques, de tal manera que actuïn complementàriament entre si i complementant també les accions i mesures per la igualtat que prenen organismes competents en la matèria.

Aquesta *transversalització de l'enfocament de gènere* s'ha de produir en totes les fases del procés de concepció, disseny, programació, pressupost, gestió, execució i seguiment de les polítiques.

És una manera d'evidenciar les implicacions de qualsevol mesura tant en homes com en dones (i potencialment en altres grups de població), fent de la seva experiència i les seves necessitats una part integral.

L'objectiu últim és aconseguir la igualtat de gènere.

El *mainstreaming* implica canvis estructurals en el desenvolupament de qualsevol política, en diferents escales.

Suposa modificacions en la forma de concebre el disseny de polítiques, les diferents persones implicades, l'atenció als biaixos conscients i inconscients, etc., per part de les administracions. Habitualment se selecciona una sèrie de mesures bàsiques, que permeten el canvi estructural, alhora que proposa una bateria d'accions de gran impacte.

2.4. PROMOCIÓ D'ACCIONS PER A LA PROTECCIÓ DE LA INFÀNCIA, ADOLESCÈNCIA I FAMÍLIA

Són objectius específics en matèria d'igualtat respecte de la Família, l'Adolescència i la Infància elements com els que es descriuen a continuació, i que són, d'alguna manera, inseparables del disseny d'un espai inclusiu com és el contingut concret d'aquest informe, amb independència que aquest es produeixi des de la visió del gènere:

- Conciliació del treball i de la vida personal i familiar de les dones i els homes, i foment de la corresponsabilitat en les tasques domèstiques i en l'atenció a la família.

Aquest objectiu té una incidència de segon ordre en el disseny urbà.

- Promoure la participació infantil, afavorint entorns mediambientals i socials apropiats que permetin el desenvolupament adequat de les seves capacitats, defensant el dret al joc, al lleure i al lleure en igualtat d'oportunitats i en entorns segurs, en nom d'un desenvolupament sostenible.

La Modificació del Pla Parcial ha de ser sensible a l'intercanvi dels espais esmentats, encara que no tinguin capacitats intrínseques de dur-los a terme.

3. MARC METODOLÒGIC

3.1. METODOLOGIA PER A L'ELABORACIÓ DE L'INFORME

L'anàlisi de gènere d'un projecte urbà no es pot concebre de manera independent a les eines de la disciplina urbanística.

No es tracta, per tant, de crear un nou conjunt d'eines que afegir a les anteriors sinó de **fer visible el paper que el gènere té en les primeres i en els territoris objecte de transformació.**

La metodologia proposada constitueix una continuació de les metodologies de "*gender mainstreaming*" aplicades tant en el territori espanyol com en els diferents casos d'èxit a Europa, incorporant les directrius a nivell europeu i estatal en la matèria, així com les conclusions assolides per les Nacions Unides en les Conferències Mundials de la Dona que venen treballant amb el territori des de mitjans dels anys 90 del segle XX. En consonància amb l'anterior, se segueix la Metodologia proposada en la *Guia Metodològica* aprovada pels Ministeris de la Presidència, Economia i Hisenda, Política Territorial i Igualtat, tal com s'enuncia en la Disposició Addicional Primera del RD 1083/2009 pel qual es regula la memòria d'anàlisi de l'impacte normatiu, incloent continguts específics en relació a l'impacte de gènere.

3.2 PRINCIPIS

Es prenen com a principis directors quant al gènere aquells assenyalats a la Carta Europea de Les Dones a la Ciutat de 1996, i concretament:

- 1) **Les dones a la ciutat i la ciutadania activa.**
Consecució d'una representació democràtica més realista.
- 2) **Les dones a la ciutat i la presa de decisions**
Igualtat en la democràcia en tots els nivells de presa de decisions.
- 3) **Les dones a la ciutat i la igualtat d'oportunitats**
- 4) **Les dones a la ciutat i la participació.**
- 5) **Les dones a la ciutat i la vida diària.**
- 6) **Les dones a la ciutat i el desenvolupament sostenible.**
- 7) **Les dones a la ciutat i seguretat i mobilitat.**
- 8) **Les dones a la ciutat i el dret a l'habitatge i l'habitatge**
Qualitat i diversitat en l'habitatge i la proximitat dels serveis públics.
- 9) **Les dones a la ciutat i els temes de gènere**
Promoure l'educació relacionada amb el gènere i una nova filosofia democràtica.
- 10) **Les dones a la ciutat, l'educació i l'aplicació pràctica a nivell local**
Adquisició de coneixement i capacitació, seguiment constant de les diverses etapes de progrés i aplicació pràctica a nivell quotidià.
- 11) **Les dones a la ciutat i el paper dels mitjans de comunicació i la transmissió de l'experiència**
Transmissió i extensió del coneixement i la capacitació.
- 12) **Les dones a la ciutat i les xarxes d'acció**
Establiment de l'escenari per al canvi a través de polítiques fortes i afirmatives a nivell europeu. Divulgació de la Carta.

Les competències i capacitat de transformació de la Modificació del Pla Parcial d'Ordenació se circumscriuen a les seves eines d'ordenació i gestió, així com a l'impacte que puguin exercir les seves Normes Urbanístiques en aquests continguts específics.

3.3. OBJETIUS

Com a assoliment dels principis generals, l'avaluació conjunta de l'impacte de gènere, infància, adolescència i família defineix com a objectius:

- a) **Ordenació de l'àmbit de manera que contribueixi a la disminució de les desigualtats** de gènere, edat i situació de dependència presents a la zona. Promoció de dissenys que creïn espais amigables i cuidats.
- b) **Eliminació o, almenys, disminució de les desigualtats quant a l'accés als recursos de ple accés** al territori, mobilitat, seguretat, i habitabilitat per a totes les persones independentment del seu gènere, edat, o situació de dependència.
- c) **Promoció de la participació d'actors socials infrarepresentats i en situació de discriminació social, política o econòmica** com són les dones, infants i adolescents o gent gran, en intersecció amb la diversitat de les seves condicions de vida i habitatge, incorporant les seves experiències com a part de diagnòstics participatius i les preceptives fases d'informació pública. Si no n'hi ha, aconseguir una representació similar al de la seva presència en l'àmbit.

d) Promoure la participació infantil i el seu ple accés a l'espai, creant entorns mediambientals i socials apropiats que permetin el desenvolupament adequat de les seves capacitats, defensant el dret al joc, al lleure i al lleure en igualtat d'oportunitats i en entorns segurs.

e) Establiment d'objectius i mesures coordinades amb les administracions competents que contribueixin a la superació o modificació de les normes socials o valors atribuïts tradicionalment a les dones o als homes.

f) Garantia de compliment d'aquestes i altres normes, plans i instruments jurídics adreçats a evitar la discriminació i promoure la igualtat. Establiment de mecanismes de seguiment i millora dels mateixos.

3.4. INDICADORS PER AL DIAGNÒSTIC

Els indicadors s'utilitzen extensivament en el diagnòstic previ i d'impacte en la pràctica de la transversalització de gènere. S'han escollit eixos d'especial rellevància pel que fa a la influència sobre la qualitat de vida i el canvi cap a un paradigma de ciutat inclusiva.

I) Transport i mobilitat

- a) Disponibilitat de transport públic.
- b) Freqüència adequada del transport públic.
- c) Accés segur i poc distant al mitjà de transport.
- d) Elements de tremp de trànsit, que permeti la llibertat de moviment de les persones més vulnerables i els qui les tenen cura.
- e) Existència de carrils bici integrats en la trama urbana, i assegurances en el seu disseny i utilització.
- f) Pendents reduïts i eliminació de barreres per garantir l'accessibilitat universal.

II) Espai Públic i Seguretat

- a) Inclusió d'espais lliures que cobreixin les necessitats de relació, joc o accés a la natura amb seguretat i independència.
- b) Dotació adequada de parcs, amb la necessitat d'execució d'àrees infantils i de majors d'adequada dimensió i completa accessibilitat física i visual.
- c) Presència d'enllumenat públic en voreres i parcs.
- d) Disseny de trajectes per a vianants propers a vies de trànsit rodat.
- e) Barreja d'usos per fomentar la presència de persones al carrer en diferents hores del dia i/o de la nit.

III) Participació i Despesa Pública

- a) Existència de partides pressupostàries destinades a accions de lluita contra la discriminació.
- b) Existència d'una institució o comissió la comesa de la qual sigui la implementació d' accions per la igualtat.
- c) Atenció a les dones com a grup específic en els mecanismes de participació.

4. ABAST DE L' INFORME A ESCALA DEL PLA PARCIAL

La incidència que pugui tenir el disseny del planejament sobre l'impacte de gènere queda restringida als continguts següents derivat del compliment del RLUC:

4.1. DIAGNÒSTIC PREVI

L'àmbit objecte d'aquest informe es troba totalment urbanitzat essent una peça urbana important quant a ser entrada al municipi i de clara extensió de les activitats econòmiques i de transport massiu d' Abrera.

Hem de partir del fet que l' abast dimensional de l'àmbit de la Modificació MPPD és un abast menor en la perspectiva de la visió global d'Abrera, però, les seves accions poden ser determinants per dirigir una política d'accions de renovació urbana, en especial del seu teixit industrial i terciari.



Fig 1. Vista aèria del sector en l'actualitat

El Pla Parcial d'Ordenació "Sant Ermengol-I" que engloba l'àmbit modificat d'aplicació del paràmetre de l'Art.23 de les Ordenances es troba a l'extrem occidental del terme municipal d'Abrera, ocupant una extensió de 70.417 m² dels 388.045 m² totals del sector, a l'Oest del nucli urbà del municipi en la segregació que conforma el límit de l'A2 al seu pas per Abrera, de manera que és un creixement d'activitats econòmiques cap als límits occidentals urbans que es va realitzar de forma natural com a expansió ben definida en la forma de revitalització.

L'accessibilitat de l'àmbit es deriva totalment del condicionat tècnic de connexions directes a l'A2, així com per la relació en trinxera en la intersecció amb l'autovia per connectar-se amb el casc urbà.

Aquesta connexió queda ampliada per la connectivitat interior del polígon que l'uneix amb els sectors -Barcelonès- al sud del sector d'estudi que implementen doblement la connexió amb la trama urbana.

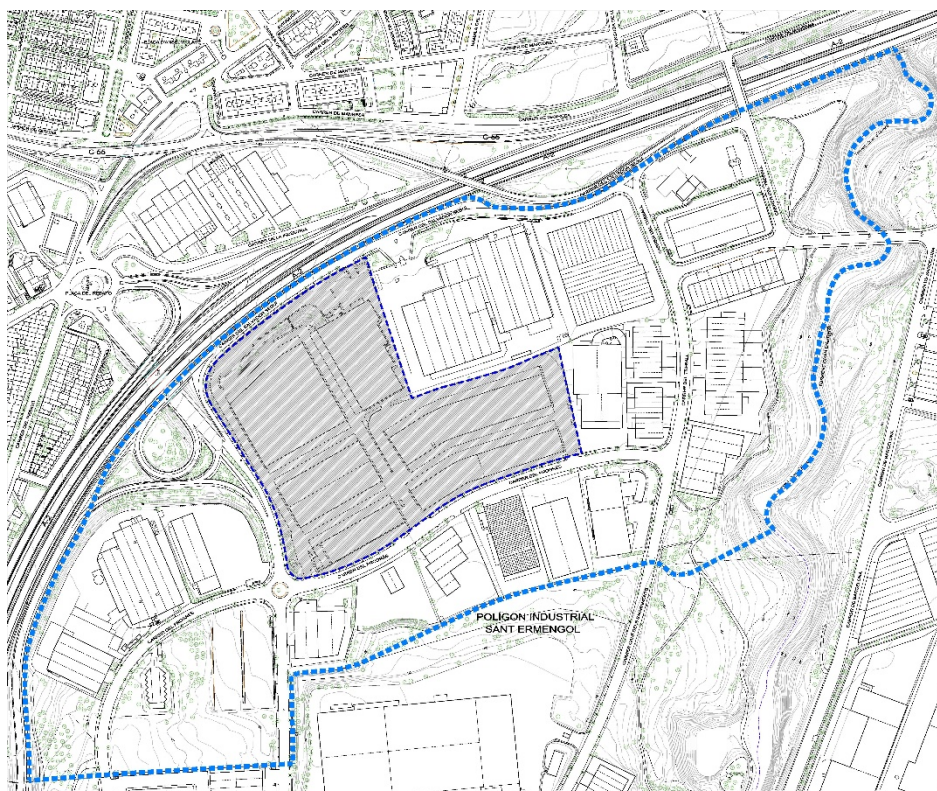


Fig 2. Àmbit objecte de la Modificació del Pla Parcial en relació al terme municipal d'Abrera

La proposta que es tramita finalment planteja un aclariment sobre els termes de la parcel·lació en la Zona 2 d'Ordenança, l'anomenada Indústria-Jardí Tipus B, fomentant la flexibilitat dels jocs parcel·lars, en particular les possibilitats d'agrupacions per a projectar la renovació dels usos logístics, en aquest moment obsolets, necessitant d'una pràctica rehabilitadora i d'aplicació final de construccions sostenibles, eficients energèticament i amb una funcionalitat més ordenada respecte de la Mobilitat i l'organització de les pròpies activitats logístiques, cada vegada més terciaritzades i mixtes

Derivat de la potencial nova implantació d'un teixit renovat i agrupat s'han d'emplenar, de l'anàlisi de la Mobilitat, elements de sutura de la urbanització perimetral a l'actuació per a la millora dels fluxos de trànsit i la convivència per a vianants i d'altres tipus de transport.

Independentment del compliment de la regulació sectorial d'accessibilitat, es pot assegurar que l'actual ordenació resulta segura per a l'accés de les dones a diferents hores del dia, tant com per a la infància, adolescència o família.

Això es produeix principalment per l'evolució tipològica de control, amb implementacions d'elements de transport públic, millores en la urbanització perimetral i increments de dotacions d'il·luminació LED.

4.2. VALORACIÓ DEL IMPACTE EN LA MPPD-SANT ERMENGOL I

Els criteris de disseny de millora espacial han d'atendre les consideracions següents:

a) Continuitat dels espais públics, que acompanyen el viari.

Amb la millora dels acerats, millora dels guals i percepció del mateix amb plantació d'arbrat perimetral.

b) Millores en els elements d'acompanyament del transport públic.

Dotació d'una nova parada de bus de la línia local, que haurà de ser tractada amb criteris clars d'eliminació d'impactes de gènere tant en el seu disseny com en la seva disposició.

c) Millores en les dotacions d'urbanització.

Reconfiguració dels sòls de contacte amb els tancats.

Increment d'instal·lacions d'enllumenat públic en encreuaments i zones de mala visibilitat.

d) Introducció de polítiques transversals en la gestió de l'empresa explotadora dels usos logístics.

Introducció d'eines de participació en el transport, *car-pooling*, així com de difusió de la gestió de la mobilitat. Polítiques d'eficiència de transport que repercuteixen en la inclusió de tots els treballadors amb independència del gènere.

El document de la MPPD no compta amb una especificació de partides de pressupost, ni mecanismes de participació o mesures correctores específicament dedicades a cap grup de població per raó del grau d'execució física de l'àmbit, si bé els assumptes relacionats amb la Igualtat de Gènere de l'Ajuntament d'Abrera es gestionen des de la Regidoria de Serveis Socials, tenint en el teixit associatiu d'Abrera un canal d'interlocució per als aspectes que es puguin assenyalar, per la qual cosa no s'estima pertinent la creació d'una comissió específica, més enllà de l'avaluació dels impactes exigits per les normatives estatals i autonòmiques que es contemplen en aquest informe, i que l'Ajuntament garanteix com a gestor municipal del seu normal compliment.

Indicador	Valoració
Transport y mobilitat	
Disponibilitat de transport públic.	+1
Freqüència adequada del transport públic amb reforç en les hores punta d' horari d' utilització de l' àmbit.	A implementar
Accés segur i poc distant al transport públic	+1
Elements de tremp de trànsit, que permeti la llibertat de moviment de les persones més vulnerables i els qui les tenen cura.	A implementar
Existència de carrils bici.	+0
Pendents reduïts per garantir l' accessibilitat.	+1
Amplitud de voreres	+0
Espais lliures i seguretat	
Inclusió d' espais lliures que cobreixin les necessitats de relació, joc o accés a la natura amb seguretat i independència.	A implementar
Dotació adequada de parcs infantils i de majors.	-1
Presència d' enllumenat públic en voreres i parcs.	A implementar
Barreja d' usos per fomentar la presència de persones al carrer	+0
Participació i despesa pública	
Existència de partides pressupostàries destinades a accions de lluita contra la discriminació	A implementar
Existència d' una institució o comissió la comesa de la qual sigui la implementació d' accions per la igualtat	0
Atenció a les dones: grup específic en mecanismes de participació	0

Puntuació:

- **+1 ó +2** (Impacte positiu)
- **-1** (Impacte Negatiu)
- **0** (No hi ha dades o no procedeix),

Si bé tots aquests aspectes són positius en el seu conjunt per al Municipi de Abrera i es desenvolupen des de la Regidoria corresponent.

- **A implementar,**

Es considera que serà objecte de disseny municipal un cop establerts els usos terciaris complementaris que es contemplen per al sector.

5. RESUME D'IMPACTES

De l'examen dels indicadors i observacions esmentades en aquest document es dedueix la continuïtat d'un model d'ocupació previ, que està centrat en el transport individual, ja sigui de càrrega o passatgers, si bé amb rogalia de la xarxa de transport de connexió al sistema urbà de busos, que assegura, en un radi camina ble (a l'entorn de 1.000 m), l'accés a un transport públic eficient.

És per tant aquest Pla Parcial sensible al gènere.

6. RECOMANACIONS

Es refereixen a continuació una sèrie de recomanacions respecte de l'execució física de l'ordenació urbanística continguda en el Pla Parcial que ens ocupa, ordenades de major a menor grau de prioritat, i que es considera s'han de reflectir en les corresponents accions normatives.

PRIORITAT 1. Dotació de transport públic

Un dels pilars bàsics del planejament inclusiu és la vinculació coordinada del **Desenvolupament de Sòl i de les Infraestructures de Transport Públic** que garanteixin el ple accés de les dones als seus llocs de treball de forma ràpida i en condicions de qualitat i seguretat, igual que a la infància, adolescència i família als espais dotacionals i serveis públics.

Aquesta coordinació s'ha de garantir a iniciativa de les administracions municipals, en un nivell de competència superior al que correspon a la modificació del Pla Parcial que ens ocupa.

Les accions complementàries de mobilitat respecte de l'increment del transport públic i la seva unió al casc d'Abrera, possibiliten de forma incontestable atesa la unió amb les línies de rodalies amb l'estació d'Abrera i les possibilitats de connexions intermodals de les línies R5, R50 i S4.

De forma addicional es clarifica l'orientació en l'espai per als vianants, fomentant la seva sensació de seguretat, s'estableixen encreuaments de manera fàcil i segura mitjançant el disseny d'espais de traçat clar.

Entenem que aquesta és la possibilitat on s'han pogut implementar accions, atès que no és una Modificació que pretengui la qualificació de nous sòls, garantint-se de forma complementària:

i) Visibilitat des dels edificis cap a l'espai públic, ii) Evitar carrerons sense sortida i edificis amb plantes baixes obertes i buides, iii) Utilització d'instruments reflectors (panells o miralls) en els llocs on no és possible garantir una visibilitat directa, iv) Dotar les voreres i tots els camins de trànsit per als vianants o ciclistes d'enllumenat urbà, i v) Ús d'enllumenat en aparadors, rètols o edificacions privades que afavoreixi la il·luminació de l'espai públic i permetin l'accés a les mateixes de manera segura.

7. ANEX LEGISLATIU

Organització Nacions Unides

- Declaració de Pequín i Plataforma d'Acció. Conferència Mundial de les Dones de Nacions Unides a Pequín (1995).
- Convenció dels Drets de l'Infant el 20 de Novembre de 1989, ratificada el 30 de Novembre de 1990 amb els seus Protocols facultatius.
- Convenció dels Drets de les Persones amb Discapacitat, de 13 de Desembre de 2006, instrument de ratificació de 23 Novembre de 2007.

Unión Europea

- Carta Europea de la Dona a la Ciutat (1996).
- Tractat d'Àmsterdam, pel qual es modifiquen el Tractat de la Unió Europea, els tractats constitutius de les comunitats europees i determinats actes connexos (1998).
- Consell de Lisboa (2000).
- Consell Europeu de Niça (2000).
- Conveni d'Estrasburg (2008, ratificat el 2010).
- Conveni sobre competència, llei aplicable, reconeixement, execució i cooperació en matèria de responsabilitat parental i de mesures de protecció dels infants (2010).
- Declaració de Riga. Agenda Urbana de la UE (2015).
- Conveni Europeu sobre l'Exercici dels Drets dels Infants, Estrasburg (1996, 2014).
- Pacte d'Àmsterdam (2016).

Legislación Estatal

- Llei Orgànica 1/1996, de 15 de gener, de Protecció Jurídica del Menor.
- Llei 39/1999, de 5 de Novembre, per promoure la conciliació de la vida familiar i laboral de les persones treballadores (BOE 6 de Novembre de 1999).
- Llei 27/2003, de 31 de juliol, reguladora de l'Ordre de Protecció de les víctimes de la violència domèstica (BOE 1 d'Agost de 2003).
- Llei 30/2003 de 22 de 13 d'octubre sobre mesures per incorporar la valoració de l'impacte de gènere en les disposicions normatives que elabori el Govern.
- Llei Orgànica 1/2004 sobre Mesures de Protecció Integral contra la Violència de Gènere.
- Llei Orgànica 3/2007, per a la Igualtat Efectiva de Dones i Homes.
- Reial Decret 1083/2009, de 3 de juliol, pel qual es regula la memòria de l'anàlisi d'impacte normatiu.
- Llei Orgànica 8/2015, de 22 de juliol, i la Llei 26/2015, de 28 de juliol, de Modificació del Sistema de Protecció a la Infància i l'Adolescència.

Legislación Autonómica Catalunya

- Llei 5/2008, de 24 d'Abril, del Dret de les dones a erradicar la violència masclista. (DOGC 5123, 8 de Maig de 2008).
- Llei 11/2014, de 10 d'Octubre, per garantir els drets de lesbianes, gais, bisexuals, transgènere i intersexuals i per erradicar l'homofòbia, la bifòbia i la transfòbia. (DOGC 6730, 17 d'Octubre de 2014).
- Llei 19/2020, de 30 de Desembre, d'igualtat de tracte i no discriminació de Catalunya. (BOE 31, 5 de Febrer de 2021).

Redactat
a Madrid, Maig de 2022

Propietat
TRANS PROPCO ABRERA, S.L.

El Arquitecte
NCAarquitectos
J. RAMÓN NAVARRO CONDE

ANNEXE 4. ESTRUCTURA DE LA PROPIETAT ACTUAL

Información Registral expedida por

MARIA VICTORIA MARTINEZ PESO

Registradora de la Propiedad de MARTORELL-3

CA Mur 10 1
08760 - MARTORELL
Telefono : 93.776.54.29
Fax : 937766682

Correspondiente a la solicitud formulada por

KPMG ABOGADOS SLP MARTELES GUTIERREZ DEL ALAMO

con DNI/CIF: B78503778

INTERÉS LEGÍTIMO ALEGADO:

Investigación jurídico-económica sobre crédito, solvencia o responsabilidad

IDENTIFICADOR DE LA SOLICITUD : P17PU35

*(Citar este identificador para cualquier cuestión
relacionada con esta certificación)
Su referencia: **FINCA 4883 ABRERA***



REGISTRE DE LA PROPIETAT DE MARTORELL Núm. 3
c/ Mur, 10, 1er
Telf.: 937 765 429

DATOS DE LA FINCA

Referencia Catastral: 7870703/DF0977S/0001/YO
Datos Registrales: Tomo : 2848
Libro : 159 de ABRERA
Folio : 177
Finca : 4883
CRU : 08149000042817

IDENTIFICACION

URBANA. Polígono Industrial que consiste en un conjunto o parque industrial singular, llamado "Centro Logístico Martorell, SA", al que se accede desde la Carretera Nacional II, a través de una entrada en la intersección de los lindes Este y Sur, y con otra entrada a través de las calles del propio polígono industrial del que forma parte. La construcción ocupa una superficie de veintidós mil seiscientos ochenta y cinco metros con treinta decímetros cuadrados, y el resto se destina a viales y aparcamientos, conformándose en cuatro edificios o manzanas que se describen como sigue: MANZANA PRIMERA. Sita en el linde de la mayor finca, opuesta a la Carretera Nacional II, de figura rectangular, y de superficie, dos mil quinientos cincuenta y cinco metros con treinta decímetros cuadrados, con una nave industrial, de planta baja, diáfana, susceptible de división entre otras naves que pueden ser utilizadas individualmente. Adosado a dicha manzana y parcialmente superior a ella, un edificio destinado a servicios generales de bajos y cuatro plantas altas, con una superficie construida de mil ciento cincuenta y un metros cuadrados, para control y vigilancia. MANZANA SEGUNDA. Situada entre las manzanas primera y tercera, rectangular, de superficie cinco mil ciento diez metros con sesenta decímetros cuadrados, y comprende un conjunto de cinco naves industriales, de planta baja, solamente, diáfanas, susceptibles de ser utilizadas individualmente, y de agruparse o dividirse. MANZANA TERCERA. Situada en la intersección de los lindes Norte y Este de la parcela, de figura trapezoidal y con una superficie de nueve mil quince metros cuadrados, constituyendo un conjunto de tres naves industriales, de planta baja solamente, diáfanas, susceptibles de ser utilizadas individualmente, de agruparse o dividirse. MANZANA CUARTA. Situada frente a la entrada al parque industrial, por la Carretera Nacional II, linde Sur-Este, de figura trapezoidal y de superficie cinco mil ochocientos treinta y siete metros, ochenta decímetros cuadrados, constituyendo un conjunto de cuatro naves industriales, de planta baja solamente, diáfanas, susceptibles de ser utilizadas individualmente, de agruparse o dividirse. Aprovechando la inclinación del terreno, en la parte baja de esta manzana, y en su misma proyección, otra construcción destinada a nave industrial con acceso independiente, a la Carretera Nacional II, y de superficie cuatro mil quinientos setenta y dos metros cuadrados en planta. Las naves están construidas a base de estructuras formadas por pórticos, pilares y correas metálicas con tratamiento antioxidante, y altura bajo cerchas de 6,5 metros, y luz interior de 25,0 metros, pavimento de hormigón sobre base de malla, con tratamiento antidesgaste, formando pastillas de 26,0 m²; cerramientos



exteriores, a base de chapa galvanizada, tipo sándwich con aislamiento interior; los cerramientos de fábrica entre naves a base de bloques de hormigón; cubierta de paneles de chapa galvanizada tipo sándwich, con aislamiento térmico, con lucernarios a base de piezas de poliéster translúcidas, con canalones de recogida de aguas pluviales y conducción a red de saneamiento; cada nave industrial dispone de puerta de entrada de 4x4,50 metros, y otra entrada aparte para peatones. Al frente de cada nave, se sitúa la zona de carga y descarga, exclusiva, de 9,0 metros de anchura, cubierta con una marquesina en voladero. Todas las naves disponen de espacio destinado a oficinas y servicios, vestuarios para el personal, dotados de inodoros, lavabos y duchas. Además, estarán dotados de la correspondiente toma de fuerza con potencia de 100 KW en baja, con los correspondientes cuadros y tomas repartidos por toda la nave. Todas las manzanas están rodeadas de viales susceptibles de ser utilizados por toda clase de vehículos, tanto turismos como industriales, y con las correspondientes aceras para paso peatonal. Las calles o viales están pavimentadas con aglomerado asfáltico, y las zonas de paso de peatones, con panot. Todas las calles disponen de iluminación artificial, mediante un sistema de báculo y luminarias independientes, y adosadas a las propias naves. El parque industrial dispone además de espacios libres susceptibles de ser utilizados como zonas de carga y descarga, y/o depósito o aparcamiento de mercancías. Construido todo sobre un terreno en Abrera, parcelas números diecisiete, dieciocho, veintiuno, veintidós, veintitrés, diecisiete-A, veintiuno-A, veintidós-A y veintitrés-A, en la actuación industrial de Sant Ermengol, de figura irregular, en forma de "L". Mide cuarenta y seis mil setecientos ocho metros con setenta y cinco decímetros cuadrados. LINDA: al Norte, con vial del polígono; Este, Carretera Nacional II; Oeste, vial del polígono; y al Sur, con parte de la parcela dieciséis y parte con terreno del polígono. Pertenece al polígono primero del plan parcial de Sant Ermengol.

TITULO:

Titular/es:

TRANS PROPCO ABRERA SL, con DNI/CIF B88525282
Participación: La total finca

Título : COMPRAVENTA
Notario : JAVIER FERNANDEZ MERINO
Población : MADRID
Fecha escritura : 09/07/2021
Inscripción : 18^a
Fecha inscripción: 03/08/2021
Tomo/Libro/Folio : 2848/159/177
Finca : 4883

CARGAS:

1) Afecta, durante el plazo de cinco años, al pago de la/s liquidación/es que, en su caso, pueda/n girarse por el Impuesto de Transmisiones Patrimoniales y Actos Jurídicos Documentados, según nota de fecha diecinueve de junio de dos mil veinte, al margen de la inscripción 17^a de la finca número 4883, al folio 177 del tomo 2848, libro 159 de ABRERA.



2) Afecta, durante el plazo de cinco años, al pago de la/s liquidación/es que, en su caso, pueda/n girarse por el Impuesto de Transmisiones Patrimoniales y Actos Jurídicos Documentados, según nota de fecha tres de agosto de dos mil veintiuno, al margen de la inscripción 18ª de la finca número 4883, al folio 177 del tomo 2848, libro 159 de ABRERA.

PRESENTACION:

No existen documentos presentados en el libro diario, pendientes de inscripción o anotación, relativos a la finca de que se trata.

Lo relacionado, es conforme y tiene efectos hasta el cierre del Diario del día hábil anterior al de su fecha de expedición.

ADVERTENCIA:

1) Esta información registral tiene valor puramente indicativo, careciendo de garantía, pues la libertad o gravamen de los bienes o derechos inscritos, sólo se acredita, en perjuicio de tercero, por certificación del Registro (artículo 225 de la Ley Hipotecaria).

2) A los efectos del Reglamento General de Protección de Datos 2016/679 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de abril de 2016, relativo a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales y a la libre circulación de estos datos (en adelante, RGPD), queda informado:

- De conformidad con lo dispuesto en la solicitud de publicidad registral, los datos personales expresados en la misma han sido y serán objeto de tratamiento e incorporados a los Libros y archivos del Registro, cuyo responsable es el Registrador, siendo el uso y fin del tratamiento los recogidos y previstos expresamente en la normativa registral, la cual sirve de base legitimadora de este tratamiento.

- Conforme al art. 6 de la Instrucción de la Dirección General de los Registros y del Notariado de 17 de febrero de 1998, el titular de los datos queda informado que los mismos serán cedidos con el objeto de satisfacer el derecho del titular de la/s finca/s o derecho/s inscritos en el Registro a ser informado, a su instancia, del nombre o de la denominación y domicilio de las personas físicas o jurídicas que han recabado información respecto a su persona o bienes.

- El periodo de conservación de los datos se determinará de acuerdo a los criterios establecidos en la legislación registral, resoluciones de la Dirección General de los Registros y del Notariado e instrucciones colegiales. En el caso de la facturación de servicios, dichos periodos de conservación se determinarán de acuerdo a la normativa fiscal y tributaria aplicable en cada momento. En todo caso, el Registro podrá conservar los datos por un tiempo superior a los indicados conforme a dichos criterios normativos en aquellos supuestos en que sea necesario por la existencia de responsabilidades derivadas de la prestación servicio.

- La información puesta a su disposición es para su uso exclusivo y tiene carácter intransferible y confidencial y únicamente podrá utilizarse para la finalidad por la que se solicitó la información. Queda prohibida la transmisión



o cesión de la información por el usuario a cualquier otra persona, incluso de manera gratuita.

- De conformidad con la Instrucción de la Dirección General de los Registros y del Notariado de 17 de febrero de 1998 queda prohibida la incorporación de los datos que constan en la información registral a ficheros o bases informáticas para la consulta individualizada de personas físicas o jurídicas, incluso expresando la fuente de procedencia.

En cuanto resulte compatible con la normativa específica y aplicable al Registro, se reconoce a los interesados los derechos de acceso, rectificación, supresión, oposición, limitación y portabilidad establecidos en el RGPD citado, pudiendo ejercitarlos dirigiendo un escrito a la dirección del Registro. Del mismo modo, el usuario podrá reclamar ante la Agencia Española de Protección de Datos (AEPD): www.agpd.es. Sin perjuicio de ello, el interesado podrá ponerse en contacto con el delegado de protección de datos del Registro, dirigiendo un escrito a la dirección dpo@corpme.es.

Martorell, a diez de mayo de dos mil veintidós.

Este documento ha sido firmado con firma electrónica reconocida por REGISTRO DE LA PROPIEDAD DE MARTORELL-3.



(*) C.S.V. : 20814999F17BBB7C

Servicio Web de Verificación: <https://www.registradores.org/csv>

(*) Código Seguro de Verificación: este código permite contrastar la autenticidad de la copia mediante el acceso a los archivos electrónicos del órgano u organismo público emisor. Las copias realizadas en soporte papel de documentos públicos emitidos por medios electrónicos y firmados electrónicamente tendrán la consideración de copias auténticas siempre que incluyan la impresión de un código generado electrónicamente u otros sistemas de verificación que permitan contrastar su autenticidad mediante el acceso a los archivos electrónicos de la Administración Pública, órgano o entidad emisora. (Arts. 30.5 de la Ley 11/2007 y 45b del RD 1671/09)





GOBIERNO DE ESPAÑA

MINISTERIO DE HACIENDA

SECRETARÍA DE ESTADO DE HACIENDA

DIRECCIÓN GENERAL DEL CATASTRO

CONSULTA DESCRIPTIVA Y GRÁFICA DE DATOS CATASTRALES DE BIEN INMUEBLE

REFERENCIA CATASTRAL DEL INMUEBLE
7870703DF0977S0001YO

DATOS DESCRIPTIVOS DEL INMUEBLE

LOCALIZACIÓN

CL PROGRES DEL 6

08630 ABRERA [BARCELONA]

USO PRINCIPAL

Industrial

AÑO CONSTRUCCIÓN

1998

COEFICIENTE DE PARTICIPACIÓN

100,000000

SUPERFICIE CONSTRUIDA (m²)

22.971

PARCELA CATASTRAL

SITUACIÓN

CL PROGRES DEL 6

ABRERA [BARCELONA]

SUPERFICIE CONSTRUIDA (m²)

22.971

SUPERFICIE GRÁFICA PARCELA (m²) TIPO DE FINCA

23.927

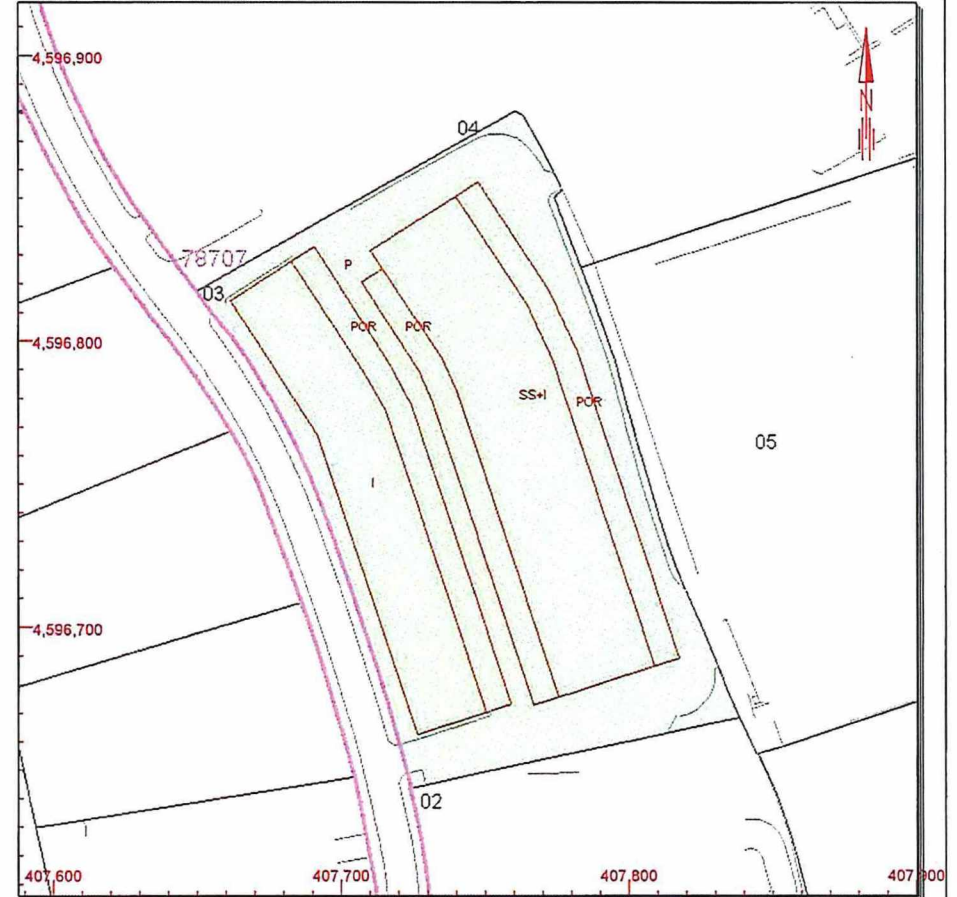
Parcela construida sin división horizontal

CONSTRUCCIÓN

Destino	Escalera	Planta	Puerta	Superficie m ²
INDUSTRIAL	5	BJ	01	4.395
OTROS USOS	5	BJ	02	1.551
OFICINA	5	AL	01	476
INDUSTRIAL	6	SM	01	6.300
OTROS USOS	6	SM	02	1.560
OFICINA	6	AL	01	339
INDUSTRIAL	6	BJ	01	6.220
OTROS USOS	6	BJ	02	1.539
OFICINA	6	AL	02	591

INFORMACIÓN GRÁFICA

E: 1/2500



Este documento no es una certificación catastral, pero sus datos pueden ser verificados a través del 'Acceso a datos catastrales no protegidos' de la SEC.

407.900 Coordenadas U.T.M. Huso 31 ETRS89
 Límite de Manzana
 Límite de Parcela
 Límite de Construcciones
 Mobiliario y aceras
 Límite zona verde
 Hidrografía

Lunes, 25 de Mayo de 2020

Información Registral expedida por

MARIA VICTORIA MARTINEZ PESO

Registradora de la Propiedad de MARTORELL-3

CA Mur 10 1
08760 - MARTORELL
Telefono : 93.776.54.29
Fax : 937766682

Correspondiente a la solicitud formulada por

KPMG ABOGADOS SLP MARTELES GUTIERREZ DEL ALAMO

con DNI/CIF: B78503778

INTERÉS LEGÍTIMO ALEGADO:

Investigación jurídico-económica sobre crédito, solvencia o responsabilidad

IDENTIFICADOR DE LA SOLICITUD : P17PU89

*(Citar este identificador para cualquier cuestión
relacionada con esta certificación)
Su referencia: **FINCA 6041 ABRERA***



REGISTRE DE LA PROPIETAT DE MARTORELL Núm. 3
c/ Mur, 10, 1er
Telf.: 937 765 429

DATOS DE LA FINCA

Referencia Catastral: 7870704/DF0977S/0001/GO
Datos Registrales: Tomo : 2842
Libro : 157 de ABRERA
Folio : 144
Finca : 6041
CRU : 08149000054476

IDENTIFICACION

URBANA. Parque industrial que consiste en dos naves paralelas de forma algo quebrada, denominadas Manzana 5 y Manzana 6, construidas en una parcela de terreno de figura sensiblemente rectangular que comprende la totalidad de las parcelas señaladas con el número 14, 15 y 16 en la actuación industrial, Sant Ermengol, del término de Abrera; con una superficie 23.745,21 metros cuadrados. Tiene su acceso por la calle A del polígono por medio de puerta situada en linde Oeste, cercana a la intersección con el linde Norte. La construcción, una vez terminada ocupará, entendiéndose por ocupación la proyección de los edificios y marquesinas en voladizo adosadas a las fachadas de los mismos, una superficie de 15.345,0 metros cuadrados, destinándose el resto de la parcela a viales interiores y aparcamientos. Las dos naves se describen como sigue: MANZANA 5. Discurre paralela al linde Este de la parcela, de figura rectangular y algo quebrada. De superficie 4.395,0 metros cuadrados la edificación propiamente dicha y 1.551,0 metros cuadrados la superficie de la marquesina en voladizo adosada a la fachada de la misma y comprende una nave industrial de planta baja solamente, diáfana, susceptible de ser dividida en otras naves o módulos que pueden ser destinadas a uso individual. Está prevista la construcción de altillos interiores en esta manzana de superficie 476,0 metros cuadrados. MANZANA 6. Paralela a la anterior y discurre a lo largo del linde Este, de figura rectangular y algo quebrada. Debido a la morfología del terreno, esta nave se constituye en planta semisótano de superficie 6.300,0 metros cuadrados la edificación propiamente dicha y 1.560,0 metros cuadrados la superficie de la marquesina en voladizo adosada a la fachada de la misma y en planta baja de superficie 6.220,0 metros cuadrados la edificación propiamente dicha y 1.539,0 metros cuadrados la superficie de la marquesina en voladizo adosada a la fachada de la misma. La planta semisótano tiene su acceso por medio del vial interior que discurre paralelo al linde Este de la parcela. La planta baja tiene su acceso a través del vial interior situado entre las manzanas 5 y 6. Las dos plantas son susceptibles de ser divididas en otras naves o módulos que pueden ser destinados a uso individual. Está prevista la construcción de altillos interiores en la planta semisótano de superficie 339,0 metros cuadrados y en la planta baja 591,0 metros cuadrados. Las naves descritas están circuidas con las correspondientes calles interiores y viales de acceso. Las características constructivas de las naves son los CIMIENTOS, MUROS y ESTRUCTURA. Los cimientos estarán formados por zapatas de hormigón armado, aislados en pilares y corridas en muros. Los muros de contención de tierras serán de hormigón armado, impermeabilizados en la cara de contención y visto en interior de la nave. La



estructura será metálica formada por pilares, cercas y correas, recubiertas con una capa de imprimación antioxidante y dos capas de esmalte sintético de color azul. La estructura de los altillos de las naves y sus escaleras de acceso serán igualmente metálicas y el forjado constituido por chapa de acero y losa de hormigón armado, con una capacidad de sobrecarga de uso de 350 kg/m². CUBIERTA y CERRAMIENTOS. La cubierta será del tipo "Deck" con pendiente del 2,0%, formada por chapa de acero galvanizada y prelacada color blanco, aislamiento térmico con panel rígido de lana de roca de 30 mm. de espesor y 150 kg/m³ y membrana impermeabilizante de 4,8 Kg/m² de peso, auto-protegida con gránulos de pizarra mineral. Un 5,0% aproximado de superficie de la cubierta estará formada por lucernarios tipo cúpula de metacrilato de 2x2 m. Los cerramientos de fachada serán del tipo "sándwich" formada por bandeja interior de chapa de acero galvanizada y prelacada, aislamiento térmico IBR de 80 mm. de espesor y perfil nervado de chapa de acero galvanizada y prelacada. En el pie de fachada a la calle de acceso habrá un murete de hormigón armado de 60 cm de altura. En fachada de accesos se instalará una marquesina corrida de 9,0 m. de vuelo, con altura libre a pavimento de calle de 4,5 m. y con iluminación a base de focos que darán una intensidad de iluminación de 100 luxes. PAVIMENTOS. En el interior de la nave habrá pavimento de hormigón fratasado y acabado con partículas de cuarzo de 3 Kg/m². La capacidad portante del forjado del piso será de 1.000 Kg/m² de sobrecarga de uso total. El pavimento de los altillos será cerámico o de terrazo. En el exterior de las naves los pavimentos son asfálticos y las aceras con panot. PUERTAS. En la nave habrá puertas basculantes para el acceso de vehículos de 4x4 m. pudiendo ser de mayor altura en caso de que se considere necesario, más puerta peatonal junto escaleras de acceso al altillo. OFICINAS, VESTUARIOS y ASEOS. situados en la planta altillo, a la cota +4,50 sobre el nivel del pavimento de la nave. Está previsto una oficina, una sala de descanso-comedor para el personal, vestuario y aseo mujeres con dos lavabos, dos inodoros y dos platos de ducha, vestuario y aseo hombres con dos lavabos, dos inodoros, dos urinarios y dos platos de ducha. Las paredes de oficina y sala de descanso irán enyesadas y pintadas con dos manos de pintura plástica, las de los vestuarios y aseos, alicatadas a toda altura, en los techos se montará falso techo de placas desmontables de 60x120 cm. con perfilería vista. La carpintería de aluminio prelacado con doble cristal con cámara de aire de 4+6+6 mm. INSTALACIONES BASICAS. Electricidad e iluminación: la potencia a instalar será de 100 W/m² de nave, en baja tensión, colocando equipo de medida, cuadro general de distribución en nave y subcuadro en planta altillo. Se colocarán tomas perimetrales en la nave de 16 amp, en monofásico y de 25 amp en trifásica. La iluminación de interior de nave está prevista con una intensidad lumínica de 300 lux, instalándose luminarias formadas por carcassas de aluminio y lámpara de 400 W de vapor de mercurio. En oficinas y sala personal se colocarán pantallas empotradas de 3x36, en vestuarios y servicios ojos de buey y aplique de lavabo de 60 W. CLIMATIZACION y VENTILACION. se instalará climatizador frío-calor en oficina, sistema partido con la unidad exterior en cubierta. En aseos y vestuarios se instalarán extractores de aire que garanticen la ventilación de estas estancias. En nave se instalarán en cubierta ventiladores de extracción para renovación del aire interior. FONTANERIA. A la entrada de la acometida en nave se colocará toma de agua. En los aseos habrá instalación de agua fría y caliente, que se producirá por un acumulador de 150 litros por vestuario. CONTRAINCENDIOS. La nave tendrá instaladas BIES O 45 completamente equipadas y según la normativa CPI-96. Además se instalarán extintores móviles de polvo polivalente y anhídrido carbónico. En el interior de la nave y altillo se instalarán luces de emergencia y señalización para la evacuación del personal. COMUNICACION. Se hará preinstalación de telefonía con tomas en la nave y oficina



en el altillo. Igualmente se hará instalación de red informática en nave y oficina. Todo ellos en junto LINDA: por la izquierda, entrando, Norte, con parcela número 17a; fondo, Este, con parcelas números 20 y 21; frente, Oeste, con calle Progrés, número 6-10; y por la derecha, Sur, con parcela número 13.

TITULO:

Titular/es:

TRANS PROPCO ABRERA SL, con DNI/CIF B88525282
Participación: La total finca

Título : COMPRAVENTA
Notario : JAVIER FERNANDEZ MERINO
Población : MADRID
Fecha escritura : 09/07/2021
Inscripción : 18^a
Fecha inscripción: 03/08/2021
Tomo/Libro/Folio : 2842/157/144
Finca : 6041

CARGAS:

1) Afecta, durante el plazo de cinco años, al pago de la/s liquidación/es que, en su caso, pueda/n girarse por el Impuesto de Transmisiones Patrimoniales y Actos Jurídicos Documentados, según nota de fecha diecinueve de junio de dos mil veinte, al margen de la inscripción 17^a de la finca número 6041, al folio 144 del tomo 2842, libro 157 de ABRERA.

2) Afecta, durante el plazo de cinco años, al pago de la/s liquidación/es que, en su caso, pueda/n girarse por el Impuesto de Transmisiones Patrimoniales y Actos Jurídicos Documentados, según nota de fecha tres de agosto de dos mil veintiuno, al margen de la inscripción 18^a de la finca número 6041, al folio 144 del tomo 2842, libro 157 de ABRERA.

PRESENTACION:

No existen documentos presentados en el libro diario, pendientes de inscripción o anotación, relativos a la finca de que se trata.

Lo relacionado, es conforme y tiene efectos hasta el cierre del Diario del día hábil anterior al de su fecha de expedición.

ADVERTENCIA:

1) Esta información registral tiene valor puramente indicativo, careciendo de garantía, pues la libertad o gravamen de los bienes o derechos inscritos, sólo se acredita, en perjuicio de tercero, por certificación del Registro (artículo 225 de la Ley Hipotecaria).



2) A los efectos del Reglamento General de Protección de Datos 2016/679 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de abril de 2016, relativo a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales y a la libre circulación de estos datos (en adelante, RGPD), queda informado:

- De conformidad con lo dispuesto en la solicitud de publicidad registral, los datos personales expresados en la misma han sido y serán objeto de tratamiento e incorporados a los Libros y archivos del Registro, cuyo responsable es el Registrador, siendo el uso y fin del tratamiento los recogidos y previstos expresamente en la normativa registral, la cual sirve de base legitimadora de este tratamiento.

- Conforme al art. 6 de la Instrucción de la Dirección General de los Registros y del Notariado de 17 de febrero de 1998, el titular de los datos queda informado que los mismos serán cedidos con el objeto de satisfacer el derecho del titular de la/s finca/s o derecho/s inscritos en el Registro a ser informado, a su instancia, del nombre o de la denominación y domicilio de las personas físicas o jurídicas que han recabado información respecto a su persona o bienes.

- El periodo de conservación de los datos se determinará de acuerdo a los criterios establecidos en la legislación registral, resoluciones de la Dirección General de los Registros y del Notariado e instrucciones colegiales. En el caso de la facturación de servicios, dichos periodos de conservación se determinarán de acuerdo a la normativa fiscal y tributaria aplicable en cada momento. En todo caso, el Registro podrá conservar los datos por un tiempo superior a los indicados conforme a dichos criterios normativos en aquellos supuestos en que sea necesario por la existencia de responsabilidades derivadas de la prestación servicio.

- La información puesta a su disposición es para su uso exclusivo y tiene carácter intransferible y confidencial y únicamente podrá utilizarse para la finalidad por la que se solicitó la información. Queda prohibida la transmisión o cesión de la información por el usuario a cualquier otra persona, incluso de manera gratuita.

- De conformidad con la Instrucción de la Dirección General de los Registros y del Notariado de 17 de febrero de 1998 queda prohibida la incorporación de los datos que constan en la información registral a ficheros o bases informáticas para la consulta individualizada de personas físicas o jurídicas, incluso expresando la fuente de procedencia.

En cuanto resulte compatible con la normativa específica y aplicable al Registro, se reconoce a los interesados los derechos de acceso, rectificación, supresión, oposición, limitación y portabilidad establecidos en el RGPD citado, pudiendo ejercitarlos dirigiendo un escrito a la dirección del Registro. Del mismo modo, el usuario podrá reclamar ante la Agencia Española de Protección de Datos (AEPD): www.agpd.es. Sin perjuicio de ello, el interesado podrá ponerse en contacto con el delegado de protección de datos del Registro, dirigiendo un escrito a la dirección dpo@corpme.es.

Martorell, a diez de mayo de dos mil veintidós.



Este documento ha sido firmado con firma electrónica reconocida por REGISTRO DE LA PROPIEDAD DE MARTORELL-3.



(*) C.S.V. : 20814999F1D5B983

Servicio Web de Verificación: <https://www.registradores.org/csv>

(*) Código Seguro de Verificación: este código permite contrastar la autenticidad de la copia mediante el acceso a los archivos electrónicos del órgano u organismo público emisor. Las copias realizadas en soporte papel de documentos públicos emitidos por medios electrónicos y firmados electrónicamente tendrán la consideración de copias auténticas siempre que incluyan la impresión de un código generado electrónicamente u otros sistemas de verificación que permitan contrastar su autenticidad mediante el acceso a los archivos electrónicos de la Administración Pública, órgano o entidad emisora. (Arts. 30.5 de la Ley 11/2007 y 45b del RD 1671/09)





GOBIERNO DE ESPAÑA

MINISTERIO DE HACIENDA

SECRETARÍA DE ESTADO DE HACIENDA

DIRECCIÓN GENERAL DEL CATASTRO

CONSULTA DESCRIPTIVA Y GRÁFICA DE DATOS CATASTRALES DE BIEN INMUEBLE

REFERENCIA CATASTRAL DEL INMUEBLE
7870704DF0977S0001GO

DATOS DESCRIPTIVOS DEL INMUEBLE

LOCALIZACIÓN

CL PROGRES DEL 12

08630 ABRERA [BARCELONA]

USO PRINCIPAL

Industrial

AÑO CONSTRUCCIÓN

1993

COEFICIENTE DE PARTICIPACIÓN

99,999900

SUPERFICIE CONSTRUIDA [m²]

24.843

PARCELA CATASTRAL

SITUACIÓN

CL PROGRES DEL 12

ABRERA [BARCELONA]

SUPERFICIE CONSTRUIDA [m²]

24.843

SUPERFICIE GRÁFICA PARCELA [m²]

46.490

TIPO DE FINCA

Parcela construida sin división horizontal

CONSTRUCCIÓN

Destino	Escalera	Planta	Puerta	Superficie m ²
OFICINA	1	BJ	01	1.148
INDUSTRIAL	1	BJ	02	23.360
INDUSTRIAL	1	AL	01	151
INDUSTRIAL	1	AL	02	184

INFORMACIÓN GRÁFICA

E: 1/4000



Este documento no es una certificación catastral, pero sus datos pueden ser verificados a través del 'Acceso a datos catastrales no protegidos' de la SEC.

408,000 Coordenadas U.T.M. Huso 31 ETRS89
 Límite de Manzana
 Límite de Parcela
 Límite de Construcciones
 Mobiliario y aceras
 Límite zona verde
 Hidrografía

Viernes , 3 de Enero de 2020



Instància General

Dades de l'interessat

Tipus de persona	NIF/CIF	Raó Social
Jurídica	B88525282	KIRACHI INVESTMENTS SL

Dades del representant

Tipus de persona	NIF/CIF	Nom	Primer cognom	Segon cognom
Física	50856133M	VICTOR	SALAMANCA	CUEVAS

Poder de representació que ostenta

Certificat de persona física en representació de persona jurídica

Dades a l'efecte de notificacions

Mitjà de notificació	Correu electrònic	Mòbil
Electrònica	notificaciones.esp@auxadi.com	915625152

Exposa / Sol·licita

Exposa

Ref.: Comunicación de transmisión de fincas sitas en las calles Progrés y Francesc Layret del Polígono Industrial de Sant Ermengol, Abrera (Barcelona) 1. En virtud del presente correo y la notificación adjunta (incluyendo sus anexos) nos es grato notificarles que el día 9 de junio, la sociedad Mosacata, S.L.U. (el "Vendedor") ha transmitido a la sociedad Kirachi Investments, S.L.U. (el "Comprador") las siguientes fincas sitas en las calles Progrés y Francesc Layret del Polígono Industrial de Sant Ermengol, Abrera (Barcelona) (conjuntamente, las "Fincas") en virtud de un contrato privado de compraventa sujeto entre ambas partes (la "Compraventa"): (a) Finca inscrita en el Registro de la Propiedad número 3 de Martorell, en el Tomo 2820, Libro 149, Folio 12, finca número 4883; con referencia catastral 7870703DF0977S0001YO; y (b) Finca inscrita en el Registro de la Propiedad número 3 de Martorell, en el Tomo 2842, Libro 157, Folio 142, finca número 6041; con referencia catastral 7870704DF0977S0001GO. 2. En virtud de lo anterior, estando las Partes interesadas en comunicar a este Excmo. Ayuntamiento de Abrera la Compraventa de las Fincas y consiguiente cambio de titularidad de las Fincas a favor del Comprador,

Sol·licita

SOLICITAN Que este Excmo. Ayuntamiento de Abrera tenga por presentado el escrito adjunto a este correo junto con los documentos que lo acompañan, se sirva admitirlo, y en virtud de cuanto en el mismo se expone, se tenga por comunicada la transmisión de las Fincas al Comprador en virtud de la Compraventa y este Excmo. Ayuntamiento realice los cambios y actualizaciones necesarios en relación con la información de los archivos correspondientes a las Fincas, de tal forma que el Comprador conste como titular de las Fincas con efectos desde el día 9 de junio de 2020, a los efectos que sean pertinentes, y en particular, a los efectos de devengo de impuestos a partir del año 2021 (incluido). Como consecuencia de lo anterior, a partir del cambio de titularidad de las Fincas a favor del Comprador, cualquier cuestión relacionada con las Fincas deberán dirigirla al Comprador a la siguiente dirección y persona de contacto: PATRIZIA ACTIVOS INMOBILIARIOS, S.L. Génova 27, 1ª planta 28004 Madrid Att. D. Alberto González de las Heras (Alberto.GonzalezdelasHeras@patrizia.ag)



Documentació addicional

(*) En virtut de l'article 28.1 de la Llei 39/2015, d'1 d'octubre, del Procediment Administratiu Comú de les Administracions Públiques, els interessats podran aportar qualsevol altre document que estimin convenient

Fitxer aportat	Nom del fitxer	Validesa	Descripció
	Patrizia Abrera Notificación Ayuntamiento Abrera	Còpia simple	Comunicación de transmisión de fincaas sitas en las calles Progrés y Francesc Layret del Polígono Industrial de Sant Ermengol, Abreara)Barcelona)

Consentiment i Deure d'Informar als Interessats sobre Protecció de Dades

- He estat informat de què aquesta Entitat tractarà i guardar les dades aportades en la instància i en la documentació que l'acompanya per a la realització d'actuacions administratives

Informació bàsica sobre protecció de dades

Responsable	Ajuntament d'Abrera
Finalitat	Tramitar procediments i actuacions administratives.
Legitimació	Compliment d'una missió realitzada en interès públic o en l'exercici de poders públics atorgats a aquesta Entitat.
Destinatari	Se cediran dades, si escau, a altres Administracions Públiques i als Encarregats del Tractament de les Dades. No hi ha previsió de transferències a tercers països.
Drets	Accedir, rectificar i suprimir les dades, així com altres drets, tal com s'explica en la informació addicional.
Informació Addicional	Pot consultar la informació addicional i detallada sobre Protecció de Dades en la següent adreça https://ajuntamentabrera.eadministracio.cat/privacy

Signatura

Data i hora d'autenticació	03/08/2020 10:41
Cognoms, Nom	SALAMANCA CUEVAS, VICTOR
NIF/CIF	50856133M
Proveïdor d'identitat	Cl@ve - Govern d'Espanya
Sistema d'identitat	Certificat reconegut de signatura
Tipus de certificat	Representant de persona jurídica
Nivell de seguretat	Mitjà
IP	88.23.19.153
Aneu sessió	00000xdzw4ub0s5lowci6yv47aq529hhh0triw953qme7u0sik

- Declaro que és cert el contingut d'aquest document i confirmo la meua voluntat de signar-ho





REBUT

REGISTRE D'ENTRADA		
OFICINA	Núm. REGISTRE	DATA I HORA
Oficina Auxiliar de Registre Electrònic	2020-E-RE-2571	03/08/2020 10:51
RESUM		
Instancia General		
TERCER	NIF/CIF/DIR3	NOM
Representant	50856133M	VICTOR SALAMANCA CUEVAS
Interessat	B88525282	KIRACHI INVESTMENTS SL

COMPROVACIÓ DE LA IDENTITAT
Data i hora d'autenticació: 03/08/2020 10:41 Cognoms, Nom: SALAMANCA CUEVAS, VICTOR NIF/CIF: 50856133M Proveïdor d'identitat: Cl@ve - Govern d'Espanya Sistema d'identitat: Certificat reconegut de signatura Nivell de seguretat: Mitjà IP: 88.23.19.153 Aneu sessió: 00000xdzw4ub0s5lowci6yv47aq529hhd0triw953qme7u0sik

DOCUMENTS
Nom del fitxer: Patrizia Abrera Notificación Ayuntamiento Abrera.pdf Tipus de document: - Validesa: Còpia simple CSV: - Empremta digital: 8e42c98b345c150222cb20b98acb2cce33930e20
Nom del fitxer: Signatura-2020-E-RE-2571.pdf Tipus de document: Sol·licitud Validesa: Original CSV: 9FM9HDPQ7SHYAWFWGR7X3PTZA Empremta digital: c9d99fcd94b52c898eacce0aea0c8acada13e384

Avís informatiu:

Aquest justificant de recepció no prejutja l'admissió definitiva de l'escrit, que podrà ser rebutjat per alguna de les següents causes:

1. Que es tracti de documents dirigits a altres òrgans o organismes.
2. Que continguin codi maliciós o dispositiu susceptible d'afectar la integritat o la seguretat del sistema.
3. En el cas d'utilització de documents normalitzats, quan no s'emplenin els camps requerits com a obligatoris, o quan contingui incongruències o omissions que impedeixin el seu tractament.
4. Que es tracti de documents que hagin de presentar-se en registres electrònics específics.



Excmo. Ajuntament d'Abrera
Tributs, multes i recaptació
Pl. de la Constitució, 1
Abrera (Barcelona)
Tel. 93 770 03 25
informacio@abrera.cat

Ref.: Comunicació de transmissió de fincas sitas en las calles Progrés y Francesc Layret del Polígono Industrial de Sant Ermengol, Abrera (Barcelona)

D. José Carlos Fernández Rodríguez, mayor de edad, de nacionalidad española, domiciliado a estos efectos en calle Camino de la Mora 5, Edificio I, Madrid, y titular del documento nacional de identidad número 09009117-V, en vigor, cuya copia se adjunta como **Anexo 1**, quien actúa en su condición de **persona física representante de la persona jurídica Norteña Patrimonial, S.L.U.**, sociedad de nacionalidad española, con domicilio en Plaza Escandalera 2, Oviedo; inscrita en el Registro Mercantil de Asturias, al Tomo 1960, Folio 60, Hoja AS-14612 y titular del Código de Identificación Fiscal B-33473745, sociedad que fue reelegida como **administradora solidaria** de la sociedad Mosacata, S.L.U., por plazo que vence el 7 de diciembre de 2022, en virtud de la escritura otorgada el 21 de febrero de 2018, ante el Notario de Cáceres, D. Ignacio Ferrer Cazorla, con el número 228 de su protocolo. D. José Carlos Fernández Rodríguez fue designado como representante persona física de la sociedad Norteña Patrimonial, S.L.U. en virtud de la escritura pública de sustitución de persona física representante de persona jurídica administradora otorgada el 13 de julio de 2018 ante el Notario de Cáceres, D. Ignacio Ferrer Cazorla, con el número 939 de su protocolo, cuya copia se adjunta a esta notificación como **Anexo 2**. La sociedad **MOSACATA, S.L.U.**, es una sociedad de nacionalidad española, con domicilio en calle Camino de La Fuente de la Mora 5, Edificio I, 28050 Madrid; constituida por término indefinido mediante escritura otorgada el 18 de diciembre de 2.006 ante el Notario de Madrid, D. Rafael Bonardell Lenzano, con el número 4454 de su protocolo. Inscrita en el Registro Mercantil de Madrid, al Tomo 23808, Folio 1, Hoja M-427320, y titular del Código de Identificación Fiscal B-84921758 (el "**Vendedor**").

D. Eduardo de Roda González, mayor de edad, de nacionalidad española, domiciliado a estos efectos en calle Génova 27, planta 1, 28004 Madrid (España), y titular del documento nacional de identidad número 05432621K, en vigor, cuya copia se adjunta como **Anexo 3**, y **D. Carlos Bardavío Artal**, mayor de edad, de nacionalidad española, domiciliado a estos efectos en Paseo de la Castellana 259C, 28046 Madrid (España) y titular del documento nacional de identidad número 51069460-F, en vigor, cuya copia se adjunta como **Anexo 4**, quienes actúan en su condición de apoderados de la sociedad **KIRACHI INVESTMENTS, S.L.U.**, sociedad de nacionalidad española, con domicilio en Nanclares de Oca 1B, 28020 Madrid; constituida por término indefinido mediante escritura otorgada el 13 de noviembre de 2019 ante el Notario de Madrid, D. Fernando Fernández Medina, con el número 2.671 de su protocolo. Inscrita en el Registro Mercantil de Madrid, al Tomo 39915, Folio 21, Hoja M-708909, y titular del Código de Identificación Fiscal número B-88525282 (el "**Comprador**"), actuando como **apoderados mancomunados** en virtud de la escritura pública otorgada el día 26 de marzo de 2020 ante el Notario de Madrid D. Javier Fernández Merino, con el número 681 de su protocolo, cuya copia se adjunta como **Anexo 5**.

El Vendedor y el Comprador se denominarán conjuntamente como las "**Partes**".

En virtud de la presente y según la capacidad legal y legitimación necesaria acreditadas, las Partes comparecen y

EXPONEN

- 1 Que en el día de hoy, el Vendedor ha transmitido al Comprador las siguientes fincas sitas en las calles Progrés y Francesc Layret del Polígono Industrial de Sant Ermengol, Abrera (Barcelona) (conjuntamente, las "**Fincas**") en virtud de un contrato privado de compraventa sujeto entre ambas partes (la "**Compraventa**"):
 - (a) Finca inscrita en el Registro de la Propiedad número 3 de Martorell, en el Tomo 2820, Libro 149, Folio 12, finca número 4883; con referencia catastral **7870703DF0977S0001YO**; y
 - (b) Finca inscrita en el Registro de la Propiedad número 3 de Martorell, en el Tomo 2842, Libro 157, Folio 142, finca número 6041; con referencia catastral **7870704DF0977S0001GO**.
- 2 En virtud de lo anterior, estando las Partes interesadas en comunicar a este Excmo. Ayuntamiento de Abrera la Compraventa de las Fincas y consiguiente cambio de titularidad de las Fincas a favor del Comprador,

SOLICITAN

Que este Excmo. Ayuntamiento de Abrera tenga por presentado el presente escrito junto con los documentos que lo acompañan, se sirva admitirlo, y en virtud de cuanto en el mismo se expone, se tenga por comunicada la transmisión de las Fincas al Comprador en virtud de la Compraventa y este Excmo. Ayuntamiento realice los cambios y actualizaciones necesarios en relación con la información de los archivos correspondientes a las Fincas, de tal forma que el Comprador conste como titular de las Fincas con efectos desde la fecha de hoy, a los efectos que sean pertinentes, y en particular, a los efectos de devengo de impuestos a partir del año 2021 (incluido).

Como consecuencia de lo anterior, a partir del cambio de titularidad de las Fincas a favor del Comprador, cualquier cuestión relacionada con las Fincas deberán dirigirla al Comprador a la siguiente dirección y persona de contacto:

PATRIZIA ACTIVOS INMOBILIARIOS, S.L.

Génova 27, 1ª planta

28004 Madrid

Att. D. Alberto González de las Heras (Alberto.GonzalezdelasHeras@patrizia.ag)

En Abrera, a 9 de junio de 2020.



D. José Carlos Fernández Rodríguez
en nombre y representación de
Mosacata, S.L.U.



D. Eduardo de Roda González
en nombre y representación de
Kirachi Investments, S.L.U.



D. Carlos Bardavío Artal
en nombre y representación de
Kirachi Investments, S.L.U.

Anexo 1

Copia del DNI de D. José Carlos Fernández Rodríguez

Anexo 2

Copia de la escritura de apoderamiento de D. José Carlos Fernández Rodríguez

EA9262596

02/2018



<p>IGNACIO FERRER CAZORLA NOTARIO Avda. Virgen de Guadalupe. 18 - 1º 10001 CACERES Tlf. 927 240 577 - Fax: 927 260 389 info@notariacaceres.es</p>
--

A. I.

NÚMERO NOVECIENTOS TREINTA Y NUEVE (939). -----

ESCRITURA DE SUSTITUCIÓN DE PERSONA FISICA
REPRESENTANTE DE PERSONA JURIDICA ADMINISTRADORA.

En CACERES, mi residencia, a trece de julio de
dos mil dieciocho. -----

Ante mí, IGNACIO FERRER CAZORLA Notario del
Ilustre Colegio Notarial de Extremadura. -----

-----COMPARECE-----

DOÑA ANA MARIA RENA SANCHEZ, mayor de edad,
empleada de Banca, casada, y vecina de CACERES
(CACERES), domiciliada a estos efectos en Pza.
SANTA MARIA, N.º 8, con D.N.I./N.I.F. número
07010438S. -----

-----INTERVIENE:-----

En su propio nombre y derecho y además en
nombre y representación, como administradora
solidaria, de las siguientes compañías mercantiles,
ambas de nacionalidad española: -----

- 1.- "NORTEÑA PATRIMONIAL, S.L." Unipersonal,

con C.I.F. número B33473745, que me ha acreditado,
y con domicilio social en OVIEDO (ASTURIAS), Pza.
ESCANDALERA, N.º 2. -----

Fue constituida, por tiempo indefinido,
mediante escritura otorgada en Oviedo, el día
veinte de noviembre de mil novecientos noventa y
cinco, ante el Notario don Teodoro Azaustre
Torrecilla, con el número 4218 de protocolo;
complementada por otra autorizada por dicho Notario
Sr. Azaustre Torrecilla, el día doce de diciembre
de mil novecientos noventa y cinco, con el número
4482 de protocolo y modificada por otra autorizada
por el mismo Notario Sr. Azaustre Torrecilla, el
día diez de febrero de mil novecientos noventa y
siete, con número 612 de protocolo. -----

Figura inscrita, en el Registro Mercantil de
Asturias, al Tomo 1960 general de Sociedades, folio
60, hoja número AS-14612, inscripción 1ª. -----

Ejerce esta representación en virtud de su
citado cargo de administrador solidario de la
Sociedad, para el que fue nombrada y por ella
aceptado, por plazo indefinido, según resulta de
escritura otorgada en CÁCERES, el día treinta y uno
de julio de dos mil quince ante el Notario DON

02/2018



EA9262595

IGNACIO FERRER CAZORLA, con el número 1249 de protocolo, inscrita en el Registro Mercantil de ASTURIAS, al Tomo 2658 general de Sociedades, folio 120, hoja número 14612, inscripción 46ª. -----

2.- "ADMINISTRADORA VALTENAS, S.L."

Unipersonal, tiene C.I.F. número B33473737, que me ha acreditado, y domicilio social en OVIEDO (ASTURIAS) Pza. DE LA ESCANDALERA, N.º 2. -----

Constituida mediante escritura otorgada en OVIEDO, el día veinte de noviembre de mil novecientos noventa y cinco ante el Notario DON TEODORO AZAUSTRE TORRECILLA, con el número 4217 de protocolo. Complementada por otra autorizada por dicho Notario Sr. Azaustre Torrecilla, el día doce de diciembre de mil novecientos noventa y cinco, número 4483 de protocolo y modificada por otra autorizada por el mismo Notario Sr. Azaustre Torrecilla, el día diez de febrero de mil novecientos noventa y siete, número 613 de

protocolo. -----

Tiene por objeto el Asesoramiento a personas y
empresas. -----

Figura inscrita en el Registro Mercantil de
ASTURIAS, al Tomo 1960 general de Sociedades, folio
40, hoja número AS-14610, inscripción 1ª. -----

Ejerce esta representación en virtud de su
cargo de administrador solidario de la Sociedad,
para el que fue nombrada y por ella aceptado, por
plazo indefinido, según resulta de escritura
otorgada en CÁCERES, el día treinta y uno de julio
de dos mil quince ante el Notario DON IGNACIO
FERRER CAZORLA, con el número 1246 de protocolo,
inscrita en el Registro Mercantil de ASTURIAS, al
Tomo 4099 general de Sociedades, folio 41, hoja
número AS-14610, inscripción 45ª. -----

Me asevera que no le han sido revocadas,
suspendidas ni limitadas las facultades en virtud
de las cuales actúa, y en general la vigencia de
sus representaciones, y corrobora que los datos
indicados, siguen siendo ahora los identificativos
de las personas jurídicas que representa, sin que
hayan sido objeto de variación alguna. -----

02/2018



EA9262594

Yo el notario, en base a las copias autorizadas de las escrituras reseñadas, que me han sido exhibidas, juzgo suficientes las facultades representativas acreditadas, para otorgar esta escritura de **SUSTITUCIÓN DE PERSONA FISICA REPRESENTANTE DE PERSONA JURIDICA ADMINISTRADORA. -**

TITULAR REAL DE AMBAS SOCIEDADES. -----

A efectos de lo dispuesto en el artículo 4 de la Ley 10/2010 de 28 de abril, de prevención del blanqueo de capitales y la financiación del terrorismo, manifiesta la compareciente que las Sociedades a la que representa son uno de los supuestos excluidos de la obligación que impone el artículo 4 de dicha ley de conformidad con el artículo 9 de la misma, al tratarse de ser su único socio una Entidad de Crédito. -----

Me aseguro de su **identidad** por su reseñado documento. La juzgo con **capacidad** legal suficiente para el otorgamiento de esta escritura de **SUSTITUCIÓN DE PERSONA FISICA REPRESENTANTE DE**

PERSONA JURIDICA ADMINISTRADORA, y al efecto, -----

-----EXPONE-----

I.- La compañía "NORTEÑA PATRIMONIAL, S.L." Unipersonal", fue reelegida como Administradora solidario de la compañía "MOSACATA, S.L." UNIPERSONAL, con C.I.F. número B84921758, y domicilio social en MADRID (MADRID) calle CAMINO DE LA FUENTE DE LA MORA, 5 EDIFICIO I, por plazo que vence el siete de diciembre de dos mil veintidós, según resulta de la escritura otorgada en Cáceres, el día veintiuno de febrero de dos mil dieciocho, ante el Notario Don Ignacio Ferrer Cazorla, con el número 228 de protocolo, que causó la inscripción 42ª de la hoja abierta a la sociedad en el Registro Mercantil, habiendo designada como persona física representante para el ejercicio permanente de las funciones propias del cargo a DOÑA ANA MARIA RENA SANCHEZ. -----

II.- La compañía "ADMINISTRADORA VALTENAS, S.L." Unipersonal", fue reelegida como Administradora solidario de la compañía "MOSACATA, S.L." UNIPERSONAL, con C.I.F. número B84921758, y domicilio social en MADRID (MADRID) calle CAMINO DE LA FUENTE DE LA MORA, 5 EDIFICIO I, por plazo que

02/2018



EA9262593

vence el siete de diciembre de dos mil veintidós, según resulta de la escritura otorgada en Cáceres, el día veintiuno de febrero de dos mil dieciocho, ante el Notario Don Ignacio Ferrer Cazorla, con el número 228 de protocolo, que causó la inscripción 42ª de la hoja abierta a la sociedad en el Registro Mercantil, habiendo designada como persona física representante para el ejercicio permanente de las funciones propias del cargo a DON JOSE MARÍA DEL POZO SÁNCHEZ. -----

III.- Expuesto cuanto antecede, la señora compareciente, -----

-----DISPONE-----

PRIMERO.- DOÑA ANA MARIA RENA SANCHEZ renuncia en este acto a su cargo de persona física representante de la compañía "NORTEÑA PATRIMONIAL, S.L." Unipersonal, en las funciones propias del cargo que esta mercantil ostenta como administradora solidaria de la compañía "MOSACATA, S.L." UNIPERSONAL. -----

SEGUNDO.- DOÑA ANA MARIA RENA SANCHEZ en la representación que ostenta de la compañía "NORTEÑA PATRIMONIAL, S.L." Unipersonal, SUSTITUYE a DOÑA ANA MARIA RENA SANCHEZ por DON JOSÉ CARLOS FERNÁNDEZ RODRÍGUEZ, mayor de edad, casado, con DNI 9.009.117-V domiciliado a estos efectos en Camino de la Fuente de la Mora nº5, Madrid, como persona física representante de la persona jurídica administradora para el ejercicio permanente de las funciones propias del cargo que esta sociedad ostenta en la compañía "MOSACATA, S.L." UNIPERSONAL. -----

TERCERO.- DOÑA ANA MARIA RENA SANCHEZ en la representación que ostenta de la compañía "ADMINISTRADORA VALTENAS, S.L." Unipersonal, SUSTITUYE a DON JOSE MARÍA DEL POZO SÁNCHEZ por DOÑA ANA ARÁNGUEZ CORTÉS, casada, nacionalidad española, domiciliada a estos efectos en Camino de la Fuente de la Mora, nº5 y con DNI 05.915.557-A Madrid, como persona física representante de la persona jurídica administradora para el ejercicio permanente de las funciones propias del cargo que esta sociedad ostenta en la compañía "MOSACATA, S.L." UNIPERSONAL. -----

EA9262592

02/2018



CUARTO.- Solicita la inscripción total de la presente escritura, prestando consentimiento, en su caso, a su inscripción parcial en los términos del artículo 63 del Reglamento del Registro Mercantil.

CLÁUSULA DE PROTECCIÓN DE DATOS: De acuerdo con lo establecido en la Ley Orgánica 15/1999, la compareciente queda informada y acepta la incorporación de sus datos a los ficheros automatizados existentes en la Notaría, que se conservarán en la misma con carácter confidencial, sin perjuicio de las remisiones de obligado cumplimiento. -----

-----**OTORGAMIENTO Y AUTORIZACIÓN**-----

1. Reservas y advertencias legales.- Las hago a la señora compareciente en particular las de carácter registral. -----

2. Lectura.- Permito a la señora compareciente la lectura de esta escritura, porque así lo solicita después de advertida de la opción del artículo 193 del Reglamento Notarial.

3. Consentimiento y firma.- Enterada, según dice, por la lectura que ha practicado y por mis explicaciones verbales, la señora compareciente hace constar su consentimiento al contenido de la escritura, y la firma. -----

4. Autorización.- Yo, el notario, doy fe de haber identificado a la compareciente por su reseñado documento de identidad, de que la otorgante tiene a mi juicio capacidad y legitimación suficiente, de que el consentimiento ha sido libremente prestado y de que el otorgamiento se adecua a la legalidad y a la voluntad debidamente informada de la otorgante y; en general, del contenido de este instrumento público extendido en cinco folios de papel timbrado notarial de serie EA números 2493748 y los cuatro siguientes yo, el Notario, DOY FE. -----

SIGUE LA FIRMA DE LA COMPARECIENTE.- ESTÁN EL SELLO, SIGNO, FIRMA Y RÚBRICA DEL NOTARIO AUTORIZANTE. -----



Es copia autorizada de su matriz que, bajo el número preinserto, obra en mi protocolo corriente

EA9262591

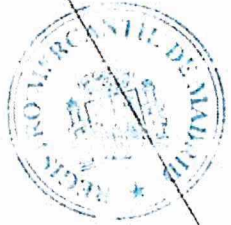
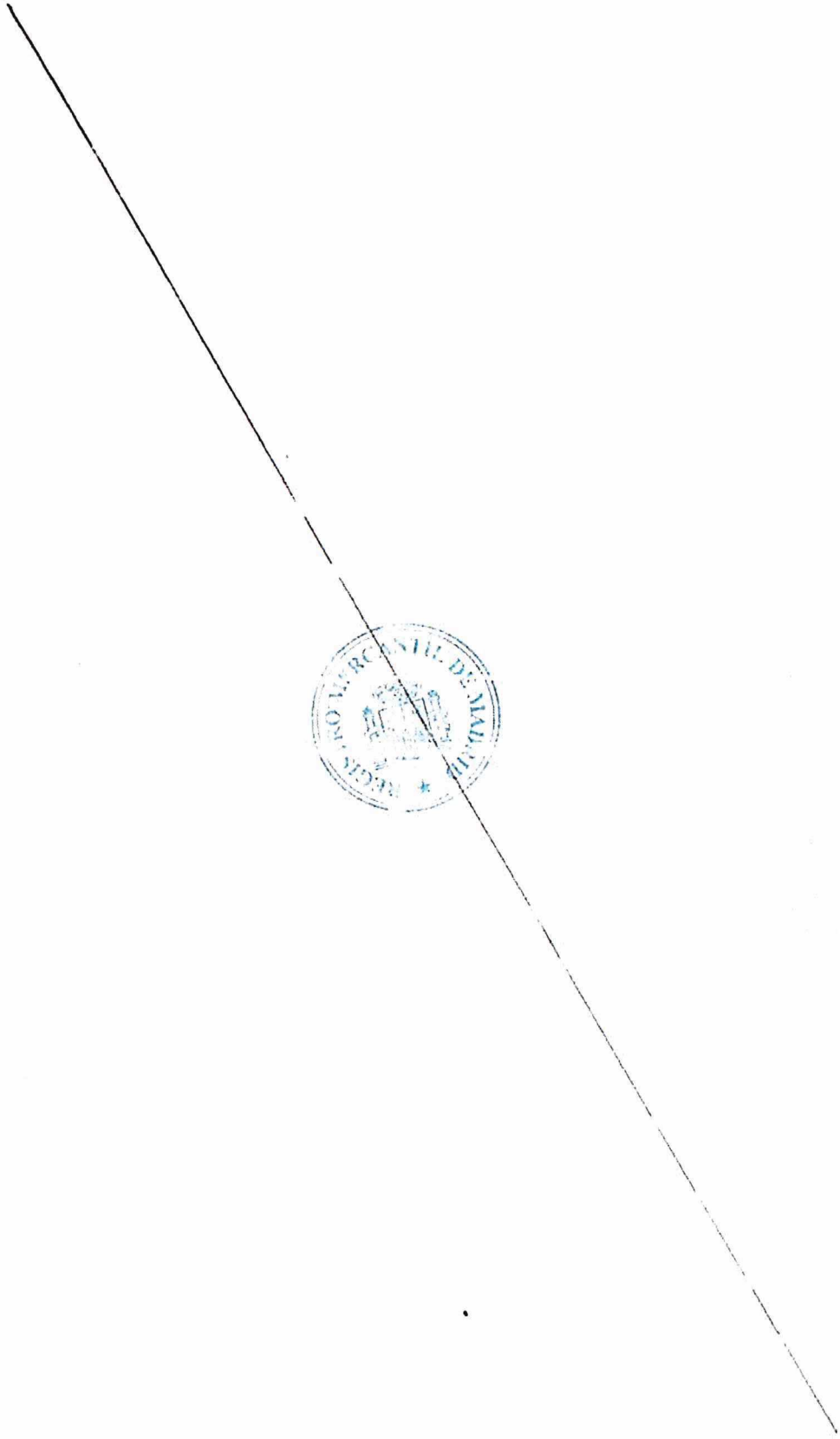
02/2018



de instrumentos públicos, con el que concuerda fielmente y donde queda anotada esta saca. A instancia de NORTEÑA PATRIMONIAL, S.L." Unipersonal, la expido en cinco folios de papel exclusivo para documentos notariales, serie EA , números 9262621 y los cuatro anteriores. CACERES, a dieciséis de julio de dos mil dieciocho. DOY FE.



[Handwritten signature]





Registradores
DE ESPAÑA

REGISTRO MERCANTIL DE MADRID

Paseo de la Castellana, 44
28046 - Madrid



NOTA DE INSCRIPCIÓN

La escritura número 2018/939, del día trece de julio de dos mil dieciocho, autorizada por el notario FERRER CAZORLA IGNACIO, que fue presentada el día nueve de agosto de dos mil dieciocho, con el número de entrada 1/2018/119457,0, diario 2869, asiento 758, ha sido inscrita con fecha treinta y uno de agosto de dos mil dieciocho, en el tomo 36236, folio 103, inscripción 44 con hoja M-427320, de la entidad MOSACATA SL.

Aplicada la Reducción de los R.D.L. 6/1999, 6/2000 y 8/2010, y R.D. 1612/2011
BASE: SIN CUANTIA.

CIENTO CUARENTA Y SEIS EUROS CON VEINTE CÉNTIMOS

*****146,20 € más IVA y suplidos, en su caso.

Haciéndose constar expresamente la no inclusión de la persona/s nombrada/s a que se refieren las inscripciones practicadas en este Registro en virtud de este documento, en el Índice Centralizado de Incapacitados ni en el REGISTRO PÚBLICO CONCURSAL, conforme a lo dispuesto en el artículo 61 bis del Reglamento del Registro Mercantil.

Madrid, a treinta y uno de agosto de dos mil dieciocho.

El registrador,

Antonio Heliodoro Holgado Cristeto





Registradores
DE ESPAÑA

REGISTRO MERCANTIL DE MADRID

Paseo de la Castellana, 44

28046 - Madrid

A los efectos del Reglamento General de Protección de Datos 2016/679 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de abril de 2016, relativo a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales y a la libre circulación de estos datos (en adelante, "RGPD"), queda informado:

- De conformidad con la instancia de presentación, los datos personales expresados en la misma y en los documentos presentados han sido y serán objeto de tratamiento e incorporados a los Libros y archivos del Registro, cuyo responsable es el Registrador, siendo el uso y fin del tratamiento los recogidos y previstos expresamente en la normativa registral, la cual sirve de base legitimadora de este tratamiento. La información en ellos contenida sólo será tratada en los supuestos previstos legalmente, o con objeto de satisfacer y facilitar las solicitudes de publicidad formal que se formulen de acuerdo con la normativa registral.

- El periodo de conservación de los datos se determinará de acuerdo a los criterios establecidos en la legislación registral, resoluciones de la Dirección General de los Registros y del Notariado e instrucciones colegiales. En el caso de la facturación de servicios, dichos periodos de conservación se determinarán de acuerdo a la normativa fiscal y tributaria aplicable en cada momento. En todo caso, el Registro podrá conservar los datos por un tiempo superior a los indicados conforme a dichos criterios normativos en aquellos supuestos en que sea necesario por la existencia de responsabilidades derivadas de la prestación servicio.

- En cuanto resulte compatible con la normativa específica y aplicable al Registro, se reconoce a los interesados los derechos de acceso, rectificación, supresión, oposición, limitación y portabilidad establecidos en el RGPD citado, pudiendo ejercitarlos dirigiendo un escrito a la dirección del Registro. Del mismo modo, el usuario podrá reclamar ante la Agencia Española de Protección de Datos (AEPD): www.agpd.es. Sin perjuicio de ello, el interesado podrá ponerse en contacto con el delegado de protección de datos del Registro, dirigiendo un escrito a la dirección dpo@corpme.es

...

Este documento ha sido firmado con firma electrónica reconocida por ANTONIO HOLGADO CRISTETO a día 31/08/2018.



(*) C.S.V. : 12806538111869750

Servicio Web de Verificación: <https://www.registradores.org/csv>

(*) Código Seguro de Verificación: este código permite contrastar la autenticidad de la copia mediante el acceso a los archivos electrónicos del órgano u organismo público emisor. Las copias realizadas en soporte papel de documentos públicos emitidos por medios electrónicos y firmados electrónicamente tendrán la consideración de copias auténticas siempre que incluyan la impresión de un código generado electrónicamente u otros sistemas de verificación que permitan contrastar su autenticidad mediante el acceso a los archivos electrónicos de la Administración Pública, órgano o entidad emisora. (Arts. 30.5 de la Ley 11/2007 y 45b del RD 1671/09).

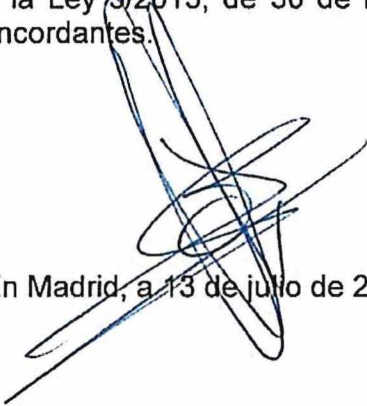


Don José Carlos Fernández Rodríguez, español, mayor de edad, con D.N.I. número 09.009.117-V, designado representante persona física de la Sociedad "NORTEÑA PATRIMONIAL, S.L.", -unipersonal-, como Administrador Solidario de "MOSACATA, S.L.", -unipersonal-,

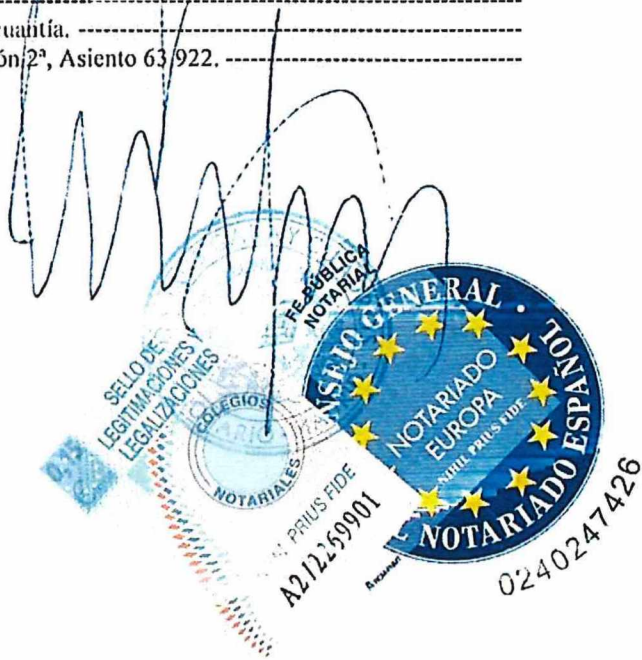
Declara, bajo su responsabilidad,

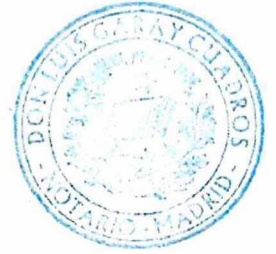
Que acepta la designación como representante persona física de dicha Sociedad en el cargo de Administrador Solidario de "MOSACATA, S.L.", -unipersonal-, y a tal efecto declara que no se encuentra incurso en ninguna de las incompatibilidades establecidas en la legislación aplicable, entre otras, en el Real Decreto Legislativo 1/2010 de 2 de julio, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Sociedades de Capital, en la Ley 3/2015, de 30 de marzo y demás disposiciones estatales y autonómicas concordantes.

En Madrid, a 13 de julio de 2018



TESTIMONIO DE LEGITIMACIÓN.- YO, LUIS A. GARAY CUADROS,
Notario del Ilustre Colegio Notarial de Madrid, con residencia en esta capital, DOY
FE: Que considero legítima la firma que antecede de DON JOSÉ-CARLOS
FERNÁNDEZ RODRÍGUEZ, con Documento Nacional de Identidad.: 09009117-V;
por ser por mi conocida.-----
En Madrid, a 25 de julio de 2018.-----
Arancel Notarial: Documento sin cuantía.-----
Libro indicador número dos, sección 2ª, Asiento 63922.-----





Doña Ana Aránguez Cortés, mayor de edad, española, con D.N.I. número 05.915.557-A, designada representante persona física de la Sociedad "ADMINISTRADORA VALTENAS, S.L.", -unipersonal-, como Administrador Solidario de "MOSACATA, S.L.", -unipersonal-,

Declara, bajo su responsabilidad,

Que acepta la designación como representante persona física de dicha Sociedad en el cargo de Administrador Solidario de "MOSACATA, S.L.", -unipersonal-, y a tal efecto declara que no se encuentra incurso en ninguna de las incompatibilidades establecidas en la legislación aplicable, entre otras, en el Real Decreto Legislativo 1/2010 de 2 de julio, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Sociedades de Capital, en la Ley 3/2015, de 30 de marzo y demás disposiciones estatales y autonómicas concordantes.

En Madrid, a 13 de julio de 2018

TESTIMONIO DE LEGITIMACIÓN.- YO, LUIS A. GARAY CUADROS,
Notario del Ilustre Colegio Notarial de Madrid, con residencia en esta capital, DOY
FE: Que considero legitima la firma que antecede de DOÑA ANA ARÁNGUEZ
CORTÉS, con Documento Nacional de Identidad.: 05915557-A; por ser por mi
conocida. -----

En Madrid, a 25 de julio de 2018. -----

Arancel Notarial: Documento sin cuantía. -----

Libro indicador número dos, sección 2ª, Asiento 63.920. -----





**REGISTRO MERCANTIL
DE MADRID**

P.º DE LA CASTELLANA, 44
28046 MADRID

REGISTRO MERCANTIL DE MADRID

PAGINA : 1

LISTADO DE ACTOS INSCRITOS

(Entrada 119.457,0/2018)

MOSACATA SL - B84921758

Nombramiento de cargo

Sujeto Nombrado : ARANGUEZ CORTES ANA

Cargo o Función : Representante

Fecha de nombramiento: 31/07/2018 - Fecha de terminación (**): INDEFINIDA

NIF/CIF: 05915557A

Sujeto Nombrado : FERNANDEZ RODRIGUEZ JOSE CARLOS

Cargo o Función : Representante

Fecha de nombramiento: 31/07/2018 - Fecha de terminación (**): INDEFINIDA

NIF/CIF: 09009117V

Cese de cargo

Sujeto Cesado o Dimitido : DEL POZO SANCHEZ JOSE MARIA

Cargo o Función : Representante

Fecha de cese o dimisión : 31/07/2018

NIF/CIF: 70052161A

Sujeto Cesado o Dimitido : RENA SANCHEZ ANA MARIA

Cargo o Función : Representante

Fecha de cese o dimisión : 31/07/2018

NIF/CIF: 07010438S

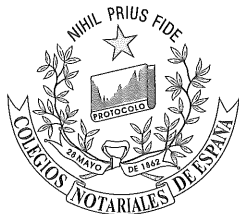
Datos Registrales:

Tomó: 36236 , Libro: 0 , Folio: 103 , Sección: 8 , Hoja : M 427320

Inscripción o anotación : 44 Año Pre.: 2018

Importe de publicación en BORME : 57,94

La presente información se certifica a los efectos previstos en el apartado 2 del artículo 25 (rectificación de errores) de la Orden del Ministerio de Justicia de 30 de diciembre de 1991.



ES COPIA SIMPLE

ANTONIO DE LA ESPERANZA RODRÍGUEZ
NOTARIO

Diego de León, 45 -1º 28006 Madrid
Tel: 91 436 13 74 Fax: 91 431 46 83
www.diegodeleon45.com



NÚMERO TRES MIL CIENTO TRECE. _____

CAMBIO DE DENOMINACION SOCIAL._____

En la Villa de Madrid, mi residencia, a treinta de julio de dos mil veinte. _____

Ante mí, ANTONIO DE LA ESPERANZA RODRIGUEZ, Notario del Ilustre Colegio de esta Capital. _____

= COMPARECENCIA =

Don Carlos Bardavío Artal, mayor de edad, de nacionalidad española, nacido el día 23 de enero de 1976, casado, Abogado, con domicilio profesional en Madrid (28046), Paseo de la Castellana número 259 C, y con D.N.I.: 51069460F. _____

Lo identifico por su D.N.I. _____

INTERVIENE en nombre y representación como **Secretario no consejero** del Consejo de Administración de la compañía denominada a partir de esta escritura "TRANS PROPCO ABRERA, S.L.", **Sociedad Unipersonal** -anteriormente denominada "KIRACHI INVESTMENTS, S.L."- (la "**Sociedad**"), con N.I.F. B88525282, española, de duración indefinida, domiciliada en Madrid (28022), calle Nanclares de Oca número 1 - B, constituida por tiempo indefinido mediante escritura autorizada por el Notario de Madrid, Don Fernando Fernández Medina,

=====

=====

el día 13 de noviembre de 2019, con número 2.671 de protocolo, e inscrita en el Registro Mercantil de Madrid, en el tomo 39.915, folio 21, sección 8ª, hoja M-708.909, inscripción 1ª.-----

La Sociedad tiene por objeto la construcción de inmuebles y promoción inmobiliaria, compraventa de fincas rústicas y urbanas y promoción de edificaciones, reparación y conservación de maquinaria, aparatos eléctricos y electrónicos.-----

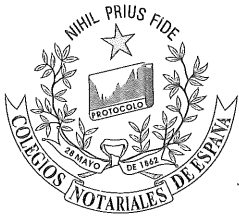
Fue nombrado para su cargo, que asegura vigente, mediante escritura otorgada ante el Notario de Madrid, Don Javier Fernández Merino, el día 26 de marzo de 2020, con el número 683 de su protocolo, que causó la inscripción 3ª de la hoja social.-----

Está especialmente facultado para este acto en virtud de decisiones del socio único de la Sociedad, adoptadas con fecha , en ejercicio de las competencias de la Junta General, según resulta de la Certificación que dejo unida a esta matriz, expedida por Don Carlos Bardavío Artal en su condición de Secretario no consejero del Consejo de Administración de la Sociedad, con el Visto Bueno de su Presidente, “Auxadi Servicios de Mediación, S.L.U.”, representada por Don Víctor Salamanca Cuevas cuyas firmas conozco y considero legítimas.-----

Juzgo yo, el Notario, suficiente la representación alegada para esta escritura de elevación a público de acuerdos sociales.-----

Me asegura el representante de la Sociedad que no ha variado la capacidad jurídica ni la capacidad de obrar ni las restantes circunstancias de identificación de la entidad que representa/n, en

=====



=====

especial su objeto y domicilio social, respecto de los consignados en esta escritura. _____

Yo, el Notario, hago constar que he cumplido con la obligación de identificación del titular real que impone la Ley 10/2010, de 28 de abril, cuyo resultado consta en acta autorizada por el Notario de Madrid, Don Javier Fernández Merino, el día 26 de marzo de 2020, con el número 687 de su protocolo, y el representante de la Sociedad manifiesta no haberse modificado el contenido de la misma. _____

Tiene, a mi juicio, capacidad para esta escritura de CAMBIO DE DENOMINACIÓN. _____

= DISPOSICIONES =

PRIMERA.- El señor compareciente, según interviene, eleva a público las decisiones del socio único de la Sociedad, adoptadas con fecha 15 de julio de 2020, en ejercicio de las competencias de la Junta General, contenidas en la Certificación protocolizada y, consecuentemente: _____

Primera.- SE CAMBIA la denominación de la Sociedad, que hasta ahora era "KIRACHI INVESTMENTS, S.L.", y que en adelante será "TRANS PROPCO ABRERA, S.L."; y SE MODIFICA, en consecuencia, el artículo 1º de los Estatutos Sociales, que en lo

=====

sucesivo tendrá la redacción que consta en la Certificación protocolizada._____

Todo ello completado en los términos y con el alcance que resultan de la referida Certificación._____

SEGUNDA.- El señor compareciente me entrega y dejo unida a esta matriz **Certificación del Registro Mercantil Central**, vigente, acreditativa de que no figura registrada en el mismo la denominación elegida._____

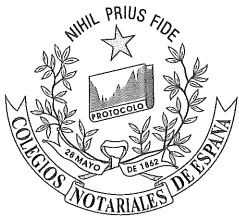
TERCERA.- Solicita del Ilustre Registrador Mercantil de Madrid la constancia de los actos contenidos en esta escritura en los Libros a su digno cargo._____

= OTORGAMIENTO =

Leída esta escritura, de conformidad con lo prevenido en el artículo 193 del Reglamento Notarial, el señor compareciente —a quien hice las reservas y advertencias legales y fiscales y de la legislación de Protección de Datos de carácter personal—, la acepta y firma._____

Protección de Datos.- El interviniente acepta la incorporación de sus datos y de una copia del documento de identidad a los ficheros de la Notaría, para las funciones propias de la actividad notarial y las comunicaciones de datos a las Administraciones Públicas. Los datos personales del interviniente serán tratados por el Notario autorizante para realizar las funciones propias de la actividad notarial, la facturación y gestión de clientes, y se conservarán durante los plazos legales. Si no se facilitan los datos personales al Notario se impediría su

=====



=====
intervención. Se realizarán las comunicaciones previstas en la Ley a las Administraciones Públicas. El interviniente tiene derecho de acceso a sus datos, de rectificación, supresión, portabilidad y la limitación u oposición de su tratamiento. _____

= AUTORIZACION =

Del contenido de este instrumento público, de que el consentimiento del compareciente ha sido libremente prestado, de que el otorgamiento se adecúa a la legalidad y a la voluntad debidamente informada de aquél, y de que está extendido en tres folios de papel timbrado de uso exclusivo notarial, serie FI, números 0107824 y los dos siguientes en orden correlativo, yo, el Notario, **DOY FE.**-

Arancel. Documento sin cuantía.-

Está la firma del señor compareciente. _____

Están los elementos de mi autorización notarial. _____

= DOCUMENTOS UNIDOS =

Siguen unidos a la matriz los siguientes documentos. _____

D. CARLOS BARDAVÍO ARTAL, secretario no-consejero del consejo de administración de TRANS PROPCO ABRERA, S.L.U. (antes Kirachi Investments, S.L.U.) (la "Sociedad"), domiciliada en calle Nanclares de Oca 1 - B, 28022 Madrid (pendiente de inscripción), con N.I.F. número B88525282,

CERTIFICO

Que con fecha 15 de julio de 2020, Rockspring TransEuropean Properties VII Spain S.à r.l., socio único (el "Socio Único") de la Sociedad, ejerciendo las competencias de la Junta General de Socios mediante su representante, de conformidad con el artículo 15 del Real Decreto Legislativo 1/2010, de 2 de julio, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Sociedades de Capital, adoptó las decisiones que constan en el acta y que se transcriben parcialmente a continuación (sin que lo omitido modifique, contradiga o restrinja lo transcrito):

"ACTA DE DECISIONES DE SOCIO ÚNICO DE TRANS PROPCO ABRERA, S.L.U. (ANTES KIRACHI INVESTMENTS, S.L.U.)"

El 15 de julio de 2020, los representantes de la sociedad luxemburguesa Rockspring TransEuropean Properties VII Spain S.à r.l., sociedad debidamente constituida y válidamente existente de acuerdo con la legislación de Luxemburgo, con domicilio social en 2-4 Rue Beck, 1222, Luxemburgo, inscrita en el Registro Mercantil de Luxemburgo bajo el número B226584, socio único (el "Socio Único") de la sociedad TRANS PROPCO ABRERA, S.L.U. (antes Kirachi Investments, S.L.U.) (la "Sociedad") sociedad española de responsabilidad limitada constituida bajo las leyes de España, con un capital social de 3.000 euros con domicilio social en calle Nanclares de Oca 1 - B, 28022 Madrid, y con C.I.F. número B88525282 y constituida en virtud de escritura pública otorgada el día 13 de noviembre de 2019 ante el Notario de Madrid, Don Fernando Fernández Medina, con el número 2.671 de su protocolo, e inscrita en el Registro Mercantil de Madrid, en el tomo 39.915, folio 21, sección 8ª, hoja M-708909, inscripción 1ª, titular de la totalidad del capital social asumido y los derechos de voto de la Sociedad, decide ejercitar las competencias de la Junta General de Socios, conforme al artículo 15 del Real Decreto Legislativo 1/2010, de 2 de julio, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Sociedades de Capital, adoptando las siguientes:

DECISIONES

1. MODIFICACIÓN DE LA DENOMINACIÓN SOCIAL Y MODIFICACIÓN DE ESTATUTOS SOCIALES

El Socio Único decide modificar la actual denominación social de la Sociedad (Kirachi Investments, S.L.) por la denominación Trans Propco Abrera, S.L.

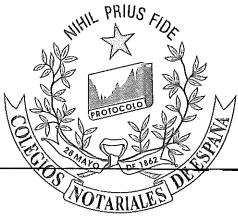
Como consecuencia de ello, el artículo 1 de los estatutos sociales quedará redactado como sigue:

"ARTÍCULO 1º. DENOMINACIÓN.

La Sociedad se denomina Trans Propco Abrera, S.L.U."

2. DELEGACIÓN DE FACULTADES

El Socio Único decide facultar a todos y cada uno de los miembros del consejo de administración de la Sociedad para que cualquiera de ellos, indistinta y solidariamente, actuando en nombre y representación de la Sociedad, pueda comparecer ante el Notario de su elección y formalizar y elevar a público los precedentes acuerdos, y otorgar cuantos documentos públicos y/o privados sean necesarios o convenientes sin limitación alguna, incluso subsanaciones, hasta obtener la completa inscripción de los mismos en el Registro Mercantil.



Y para que así conste, se extiende la presente acta que es leída, aprobada y firmada por el Socio Único de la Sociedad, debidamente representado, en el lugar y fecha arriba indicados.

[Consta firma del Socio Único debidamente representado en acta original]

Y para que así conste, a los efectos oportunos expido la presente certificación con el visto bueno del presidente, en Madrid, a 15 de julio de 2020.

Vº Bº Presidente

Auxadi Servicios de Mediación, S.L.U.
representada por
D. Víctor Salamanca Cuevas

Secretario no-consejero

D. Carlos Bardavío Artal



Registro Mercantil Central
Sección de Denominaciones

CSV: 12814001-INC-20082196-INR-29911691

CERTIFICACIÓN NO. 20082196

DON Jorge Salazar García, Registrador Mercantil Central,
certifico en base a lo interesado por:
D/Da. KIRACHI INVESTMENTS, S.L.,
que su solicitud fue presentada al Diario Informatizado con fecha
14/07/2020, asiento 20083469 y asimismo que, efectuada la pertinente
busca en la Base de Datos,

CERTIFICO: Que NO FIGURA registrada la denominación

TRANS PROPCO ABRERA, S.L.

En consecuencia, QUEDA RESERVADA DICHA DENOMINACIÓN a favor del citado interesado, por el plazo de seis meses desde la fecha que a continuación se indica, conforme a lo establecido en el artículo 412.1 del reglamento del Registro Mercantil.

Madrid, a Quince de Julio de Dos Mil Veinte.

EL REGISTRADOR,

La precedente certificación aparece suscrita por el Registrador antes expresado, con su firma electrónica reconocida, creada y desarrollada al amparo del artículo 108 y siguientes de la Ley 24/2001 de 27 de diciembre y disposiciones concordantes.

El presente documento podrá verificarse utilizando el CSV arriba indicado en la URL <http://www.rmc.es/csv>

* NOTA.- Esta certificación tendrá una vigencia, a efectos de otorgamiento de escritura, de TRES MESES contados desde la fecha de su expedición, de conformidad a lo establecido en el art. 414.1 del Reglamento del Registro Mercantil.

Anexo 3

Copia del DNI de D. Eduardo de Roda González

ESPAÑA DOCUMENTO NACIONAL DE IDENTIDAD

B.E172385



APELLIDOS
DE RODA
GONZALEZ
NOMBRE
EDUARDO
SEXO M NACIONALIDAD ESP
FECHA DE NACIMIENTO
12 02 1979
NUM REPORT VALIDEZ
BJE172385 28 02 2029

DNI 05432621K

232384

DOMICILIO
C. BEGONIA 284

ALCOBENDAS
MADRID



GRUPO
00PAAAADZ




LUGAR DE NACIMIENTO
MADRID
MADRID

HUJO/A DE
JUAN IGNACIO / PALOMA


IDESPBJE172385805432621K<<<<<<<<
7902125M2902289ESP<<<<<<<<<<<<<<7
DE<RODA<GONZALEZ<<EDUARDO<<<<<<

Anexo 4

Copia del DNI de D. Carlos Bardavío Artal

ESPAÑA  **DOCUMENTO NACIONAL DE IDENTIDAD**

ESP 0000



APELLIDOS
BARDAVIO
ARTAL

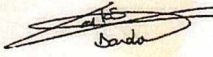
NOMBRE
CARLOS

SEXO **NACIONALIDAD**
M **ESP**

FECHA DE NACIMIENTO
23 01 1976

NUM BIOMETRICO **VALIDEZ**
BDR135959 22 03 2027

230317

DNI 51069460F  **342336**

DOMICILIO
AVDA. MONASTERIO DE SILOS 82 J PB B
MADRID
MADRID

NUMERO
28391N6D1



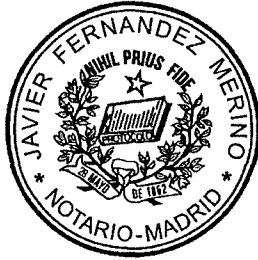
LUGAR DE NACIMIENTO
MADRID
MADRID

HAJIA DE
CARLOS / MARIA JOSE

IDESPDR135959151069460F<<<<<<<<
7601233M2703224ESP<<<<<<<<<<<<<2
BARDAVIO<ARTAL<<CARLOS<<<<<<<<<<<<<

Anexo 5

Copia de la escritura de apoderamiento de D. Eduardo de Roda González y D. Carlos Bardavío Artal



JAVIER FERNÁNDEZ MERINO

Notario

Paseo de la Castellana, 137 – 3º C

Tel (91) 449 16 46

Fax (91) 570 93 45

28046 MADRID

ES COPIA SIMPLE

-----**PODER ESPECIAL**-----

NÚMERO SEISCIENTOS OCHENTA Y UNO -----

En Madrid, a veintiséis de marzo de dos mil veinte.-

Ante mí, JAVIER FERNÁNDEZ MERINO, Notario de Madrid

y de su Ilustre Colegio, con residencia en esta

Capital, -----

-----**COMPARECE**-----

DOÑA MARÍA-LORENA SALAMANCA CUEVAS, española, mayor

de edad, nacida el día 24 de agosto de 1976, casada,

abogada, con domicilio a estos efectos en 28006-

Madrid, calle Maldonado, número 4, Bajo D. -----

Me exhibe D.N.I./N.I.F número 50.856.176-W. -----

Constan sus circunstancias personales de sus

manifestaciones. -----

INTERVIENE en nombre y representación, como

Administradora Solidaria de la Compañía denominada

"KIRACHI INVESTMENTS, S.L.", **Sociedad Unipersonal**

(la "**Sociedad**"), con **N.I.F. B-88525282**, de

nacionalidad española y duración indefinida,

domiciliada en 28006-Madrid, calle Maldonado, número

4, Bajo D; constituida por tiempo indefinido mediante escritura autorizada el 13 de noviembre de 2019 por el Notario de Madrid, Don Fernando Fernández Medina, con el número 2.671 de su protocolo, e inscrita en el Registro Mercantil de Madrid, en el tomo 39.915, folio 21, sección 8ª, hoja **M-708909**, inscripción 1ª. -----

La Sociedad tiene por objeto, entre otras actividades, realizar estudios económicos, contables, de mercado, sociológicos, tecnológicos, de mercadotecnia, y sobre asuntos relacionados con el desarrollo de proyectos o sociedades empresariales, mercantiles e industriales. -----

Actúa en virtud de su expresado cargo de Administradora Solidaria de la entidad, cargo para el que fue nombrada por tiempo indefinido, y aceptó, en virtud de la propia escritura fundacional antes citada, copia autorizada de la cual me exhibe, compruebo y devuelvo, juzgando yo, el Notario, sus facultades como suficientes para el otorgamiento de la presente escritura de Poder Especial. -----

Me asegura/n el/los representante/s de la Sociedad que no ha variado la capacidad jurídica ni la capacidad de obrar ni las restantes circunstancias



de identificación de la entidad que representa/n, en especial su objeto y domicilio social, respecto de los consignados en esta escritura.-----

Yo, el Notario, hago constar que he cumplido con la obligación de identificación del titular real que impone la Ley 10/2010, de 28 de abril, cuyo resultado consta en acta autorizada en el día de hoy por mí, Javier Fernández Merino, Notario de Madrid, manifiestando no haberse modificado el contenido de la misma.-----

Tiene, a mi juicio, según interviene, capacidad para esta escritura de PODER ESPECIAL.-----

-----**DECLARA Y OTORGA**-----

La señora compareciente, según interviene, confiere poder especial tan amplio y bastante como en Derecho sea menester, necesario o conveniente, a favor de las siguientes personas: -----

a) Don Eduardo de Roda González, mayor de edad, de nacionalidad española, con domicilio profesional en calle Génova 27, planta 1, 28004 Madrid (España) y

provisto de documento nacional de identidad número 5432621-K, en vigor; -----

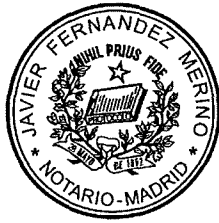
b) Don Javier Fernández Miñarro, mayor de edad, de nacionalidad española, con domicilio profesional en la calle Génova 27, planta 1, 28004 Madrid (España) y titular de D.N.I. número 05464038-C, en vigor; ----

c) Doña Pilar Placer Torralvo, mayor de edad, de nacionalidad española, con domicilio profesional en la calle Génova 27, planta 1, 28004 Madrid (España) y titular de D.N.I. número 50879773-R, en vigor; ----

d) Don Alberto González de las Heras, mayor de edad, de nacionalidad española, con domicilio profesional en la calle Génova 27, planta 1, 28004 Madrid (España) y titular de D.N.I. número 06579534-Q, en vigor; -----

e) Don Carlos Bardavío Artal, mayor de edad, de nacionalidad española, de profesión abogado, con domicilio profesional en Paseo de la Castellana 259C, 28046 Madrid (España) y titular de D.N.I. número 51069460-F, en vigor; y-----

f) Doña Beatriz María Ron Elizalde, mayor de edad, de nacionalidad española, de profesión abogado, con domicilio profesional en Paseo de la Castellana 259C, 28046 Madrid (España) y titular de D.N.I.



número 73109418-P, en vigor; -----

(los "**Apoderados**" e individualmente el "**Apoderado**") para que cualquiera de dos (2) de ellos, actuando mancomunadamente, con la firma de cualquiera dos (2) de ellos, en nombre y representación de la Sociedad, puedan ejercitar las facultades que se indican a continuación, en los términos y condiciones que los Apoderados consideren convenientes u oportunos y que en todo momento los Apoderados podrán establecer libremente, en nombre y representación de la Sociedad: -----

(i) Llevar a cabo la compraventa de dos (2) fincas registrales situadas en las calles Progrés y Francesc Layret del Polígono Industrial de Sant Ermengol, Abrera (Barcelona), que se identifican a continuación (en adelante, serán identificadas conjuntamente como las "**Fincas**"): -----

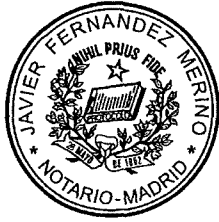
i. Finca número 4.883 inscrita en el Registro de la Propiedad número 3 de Martorell, en el Tomo 2820, Libro 149, Folio 12; y -----

ii. Finca número 6.041 inscrita en el Registro de la Propiedad número 3 de Martorell, en el Tomo 2842, Libro 157, Folio 142; -----

en los términos y condiciones y por el precio que los Apoderados estimen convenientes u oportunos, sin limitación alguna (la "**Compraventa**") y a tal efecto, llevar a cabo en particular, pero sin limitación, las siguientes actuaciones: -----

1) Negociar, formalizar y suscribir un contrato de compraventa y/o compromiso de compraventa respecto de las Fincas, en el que la Sociedad sea el comprador, y Mosacata, S.L.U. sea el vendedor (el "**Vendedor**"); -----

2) Negociar, comparecer ante Notario Público y formalizar en documento público la Compraventa, otorgando, en particular, pero sin limitación, la correspondiente escritura pública de compraventa de inmueble por la que se formalice la Compraventa, todo ello en nombre de la Sociedad, y en los términos y condiciones y por un precio que los Apoderados estimen convenientes, sin limitación alguna, realizando las manifestaciones y otorgando las garantías que fueran necesarias para la formalización de la Compraventa; -----

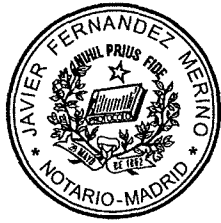


3) Pagar el precio de compra correspondiente a las Fincas, ya sea al contado o a plazos, por cualquier medio (incluido, sin limitación, el pago por certificaciones de obra); realizar los ajustes y retenciones en el precio de compra que los Apoderados estimen convenientes; así como realizar y recibir cualesquiera cobros y pagos que se deriven de las facultades conferidas en este poder; -----

4) Otorgar cualesquiera garantías de cualquier naturaleza en garantía del cumplimiento por la Sociedad de sus obligaciones bajo los documentos mencionados en los apartados anteriores, en particular, pero sin limitación, un depósito notarial de parte y/o de la totalidad del precio de compra correspondiente a las Fincas con las instrucciones de liberación y el resto de términos y condiciones que los Apoderados estimen convenientes, y, a tal efecto, negociar, formalizar y suscribir los documentos públicos y/o privados que sean necesarios o convenientes u oportunos; -----

5) Aceptar cualesquiera garantías de cualquier naturaleza otorgadas por el Vendedor o cualquier tercero en garantía del cumplimiento por el Vendedor de sus obligaciones bajo los documentos mencionados en los apartados anteriores, según corresponda en cada momento y, a tal efecto, negociar, formalizar y suscribir los documentos públicos y/o privados que sean necesarios o convenientes u oportunos; -----

6) Depositar ante Notario la información y documentación facilitada por el Vendedor a la Sociedad durante el proceso de auditoría (*due diligence*) relativo a (i) las Fincas, y/o (ii) el Vendedor, y/o (iii) cualesquiera otros aspectos relacionados con la Compraventa, con carácter previo a la formalización de la Compraventa en los términos y condiciones que los Apoderados consideren oportunos y, a tal efecto, negociar, formalizar y suscribir los documentos públicos y/o privados que sean necesarios o convenientes u oportunos, en particular, pero sin limitación la correspondiente acta de depósito notarial de la referida información y documentación por cualquier medio/formato (el "**Depósito de Documentación**"). Novar, modificar, ampliar, cancelar, etc. el Depósito de Documentación



y, a tal efecto, negociar, formalizar y suscribir los documentos públicos y/o privados que sean necesarios o convenientes u oportunos, en particular, pero sin limitación la/s correspondiente/s escritura/s de novación del Depósito de Documentación, la/s correspondiente/s escritura/s de cancelación/liberación del Depósito de Documentación; -----

7) Formalizar la financiación del precio de compra correspondiente a las Fincas (la "**Financiación**"), otorgada, en su caso, a favor de la Sociedad, en los términos y condiciones que los Apoderados estimen convenientes. A tal efecto, ejercer, sin limitación alguna, las siguientes facultades: -----

(i) Negociar, formalizar y suscribir, tanto en escritura pública como en póliza intervenida por un Notario, en los términos y condiciones que los Apoderados estime convenientes, sin limitación alguna, el pertinente contrato de préstamo o financiación (el "**Contrato de Financiación**"). -----

(ii) Negociar, formalizar y suscribir, tanto en escritura pública como en póliza intervenida por un Notario, cualesquiera derechos personales o reales a favor del prestamista, con el fin de garantizar el cumplimiento por parte de la Sociedad de las obligaciones establecidas en el Contrato de Financiación y en cualquier otro contrato (las "**Garantías**"), incluyendo, sin limitación alguna, hipoteca de primer rango sobre las Fincas (la "**Hipoteca**"). -----

(iii) Negociar, formalizar y suscribir, tanto en documento público como privado, cualesquiera otros documentos relacionados con o derivados de la Financiación.-----

8) Negociar, formalizar y suscribir cualquier clase de documento público y/o privado de modificación, subsanación o aclaración de los documentos mencionados en los apartados anteriores;-----

9) Negociar, formalizar y suscribir, en los términos y condiciones que el Apoderado estime convenientes u oportunos, sin limitación alguna, cualquier documento público y/o privado relativo a la Compraventa y/o la Financiación;-----

(ii) Negociar, formalizar y suscribir, en los



términos y condiciones que el Apoderado estime convenientes u oportunos, cuantos documentos públicos y/o privados sean necesarios o convenientes u oportunos para llevar a cabo las actuaciones referidas en los apartados anteriores; -----

(iii) Comparecer ante los órganos de la Administración Tributaria española a los efectos de realizar cualesquiera trámites, pagos, cobros, declaraciones o actuaciones necesarios para o en relación con todas las actuaciones y facultades previstas en este poder, en particular, pero sin limitación, los impuestos correspondientes a la Compraventa y la Hipoteca; -----

(iv) Llevar a cabo todas las actuaciones necesarias para la inscripción en el Registro de la Propiedad de la escritura pública por la que se adquieran las Fincas, así como las correspondientes escrituras públicas por las que se constituya la Hipoteca sobre las Fincas y se nove, modifique, amplíe, cancele la Hipoteca, etc. así como de cualesquiera documentos

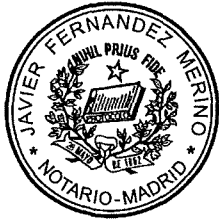
públicos de modificación, subsanación o aclaración de las referidas escrituras a fin de conseguir su inscripción definitiva en el Registro de la Propiedad; -----

(v) Comparecer ante cualquier tipo de funcionarios, instituciones bancarias, notarios, registradores, juzgados y tribunales, agencias nacionales, autonómicas, provinciales o municipales, para realizar todo tipo de comunicaciones, solicitudes o declaraciones ante la administración que puedan resultar necesarias o convenientes para la formalización y/o ejecución de la Compraventa y de la Financiación; -----

(vi) Recibir cualesquiera documentos, certificados, notificaciones, acuses de recibo que sean entregados en relación con los documentos a los que hace referencia este poder; -----

(vii) Llevar a cabo del mismo modo cuantos actos conexos o complementarios sean necesarios o convenientes para el completo cumplimiento del mandato recibido; y -----

(viii) Efectuar todo aquello que los Apoderados puedan estimar necesario o deseable para cumplir con los objetivos especificados en el presente poder. ---



Así lo dice y otorga la compareciente, según
interviene.-----

QUEDAN HECHAS las reservas y advertencias legales
pertinentes.-----

PROTECCIÓN DE DATOS: Identifico a la señora
compareciente por su documento de identidad antes
consignado, constando sus circunstancias personales
según resulta de sus manifestaciones, quedando la
compareciente informada de lo siguiente:-----

Sus datos personales serán objeto de tratamiento en
esta Notaría, los cuales son necesarios para el
cumplimiento de las obligaciones legales del
ejercicio de la función pública notarial, conforme
a lo previsto en la normativa prevista en la
legislación notarial, de prevención del blanqueo de
capitales, tributaria y, en su caso, sustantiva que
resulte aplicable al acto o negocio jurídico
documentado. La comunicación de los datos personales
es un requisito legal, encontrándose los
otorgantes obligados a facilitar los datos

personales, y estando informados de que la consecuencia de no facilitar tales datos es que no sería posible autorizar o intervenir el presente documento público. Sus datos se conservarán con carácter confidencial.-----

La finalidad del tratamiento de los datos es cumplir la normativa para autorizar/intervenir el presente documento, su facturación, seguimiento posterior y las funciones propias de la actividad notarial de obligado cumplimiento, de las que pueden derivarse la existencia de decisiones automatizadas, autorizadas por la Ley, adoptadas por las Administraciones Públicas y entidades cesionarias autorizadas por Ley, incluida la elaboración de perfiles precisos para la prevención e investigación por las autoridades competentes del blanqueo de capitales y la financiación del terrorismo.-----

El notario realizará las cesiones de dichos datos que sean de obligado cumplimiento a las Administraciones Públicas, a las entidades y sujetos que estipule la Ley y, en su caso, al Notario que suceda o sustituya al actual en esta notaría.---

Los datos proporcionados se conservarán durante los años necesarios para cumplir con las obligaciones



legales del Notario o quien le sustituya o suceda.--
Puede ejercitar sus derechos de acceso,
rectificación, supresión, limitación, portabilidad y
oposición al tratamiento por correo postal ante la
Notaría autorizante, sita en Madrid, Paseo de la
Castellana número 137, 3º-C. Asimismo, tiene el
derecho a presentar una reclamación ante una
autoridad de control.-----

Los datos serán tratados y protegidos según la
Legislación Notarial, la Ley Orgánica 15/1999 de 13
de diciembre de Protección de Datos de Carácter
Personal (o la Ley que la sustituya) y su normativa
de desarrollo, y el Reglamento (UE) 2016/679 del
Parlamento europeo y del Consejo de 27 de abril de
2016 relativo a la protección de las personas
físicas en lo que respecta al tratamiento de datos
personales y a la libre circulación de estos datos y
por el que se deroga la Directiva 95/46/CE.-----

-----**OTORGAMIENTO Y AUTORIZACIÓN.**-----

A efectos fiscales, advierto de las obligaciones y

responsabilidades tributarias en su aspecto material, formal y sancionador, y de las consecuencias de toda índole que se derivarían de la inexactitud de sus declaraciones.-----

Leída íntegramente esta escritura por la señora compareciente, y por mí, el Notario, que la explico en lo pertinente, redactada conforme a minuta por ella misma presentada, la encuentra conforme, presta su consentimiento, y firma conmigo.-----

De haber identificado a la compareciente mediante su Documento de Identificación, al principio reseñado y por ella misma presentado conforme establece la Ley Orgánica del Notariado, como medio supletorio; - De que su consentimiento ha sido libremente prestado; - De que el presente otorgamiento se adecua a la legalidad vigente y a su voluntad debidamente informada; - Y, en general, de cuanto se contiene en este instrumento público, en cuanto sea procedente, que queda extendido sobre ocho folios de papel timbrado exclusivo notarial, números el del presente y los siete anteriores en orden correlativo, **DOY FE.**
Sigue la firma de la compareciente. Signado: JAVIER FERNÁNDEZ MERINO. Rubricado. Está el sello de la Notaría.-----