



**Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del Pla Especial Urbanístic per a la concreció dels usos i de les condicions edificatòries de l'equipament Casa de les Llengües a Can Ricart**

**Municipi de Barcelona**

Sol·licitant: 22@ Barcelona

Promotor: Consorci de la Casa de les Llengües

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 *Pla Especial Urbanístic per a la concreció dels usos i de les condicions edificatòries de l'equipament Casa de les Llengües a Can Ricart*, a Barcelona.

## **1. Antecedents**

Pla Especial Urbanístic per a la concreció dels usos i de les condicions edificatòries de l'equipament *Casa de les Llengües* a Can Ricart, es formula per tal de *concretar el destí, les condicions d'ordenació i la intensitat edificatòria de l'equipament 7@ Casa de les Llengües, dins de la modificació del Pla de Millora Urbana de la UA-1 del PERI del Parc Central del Poblenou.*

La *Casa de les Llengües* és una entitat de dret públic regida per un consorci i té com a objectiu l'estudi del patrimoni lingüístic de la humanitat.

L'àmbit de l'actuació es troba dins del complex històric industrial de Can Ricart, i es preveu que es destinin 6.586,50 m<sup>2</sup> de sostre a l'equipament *Casa de les Llengües*. L'àmbit de l'actuació, que ocupa una superfície total de 5.828,61 m<sup>2</sup>, i limita amb el futur vial cívic Bolívia, amb el passatge del Marquès de Santa Isabel i amb altres parts de Can Ricart, està format per sòls qualificats de 7@ (equipament), 6b (espais lliures públics, on s'inclou la Plaça del Rellotge) i 5b (vial cívic al carrer Bolívia).

Dins l'àmbit del nou equipament es preveu que es destini un sostre de 969 m<sup>2</sup> a un auditori que pugui tenir altres usos per part de la resta del recinte de Can Ricart i pel barri del Poblenou.

S'adjunta un informe favorable de l'estudi de mobilitat per part de la Direcció de Serveis de Mobilitat de l'Ajuntament de Barcelona.



## 2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada *Pla Especial Urbanístic per a la concreció dels usos i de les condicions edificatòries de l'equipament Casa de les Llengües a Can Ricart*, als continguts de la llei de la mobilitat, i s'aplicaran com a criteris els establerts en el Decret de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada.

El desenvolupament d'aquest àmbit suposa la creació d'un nou generador de mobilitat, conseqüència de:

- La creació de 6.586,5 m<sup>2</sup> de sostre destinat a usos terciaris, dels quals un 2.054 m<sup>2</sup> es dedicaran a espai expositiu, 500 m<sup>2</sup> a un auditori, 300 m<sup>2</sup> a un centre de documentació, altres 354 m<sup>2</sup> a espais polivalents, etc.
- Una superfície de 603,41 m<sup>2</sup> destinada a un passatge cívic,
- Una superfície de 377,56 m<sup>2</sup> destinada a passatge cívic i equipament (espai porxat),
- Uns espais lliures públics de 1686,85 m<sup>2</sup>

## 3. Estimació de la demanda de mobilitat generada al nou sector

D'acord amb els criteris d'avaluació de la mobilitat del Decret, però diferenciant entre dies feiners i dissabtes i treballadors i visitants, l'estudi de mobilitat estima un total de **1.402 desplaçaments/dia** en dia feiner i **1.106** els dissabtes, uns 700 i 550 per sentit, respectivament.

La taula següent mostra la mobilitat generada segons els ratis que indica el Decret i l'Estudi de mobilitat, amb un resultat global coincident (per a dies feiners).

PEU Casa de les Llengües	Àrea (m <sup>2</sup> )	Sostre edificable (m <sup>2</sup> )	Viatges generats (m <sup>2</sup> ) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
<b>equipaments</b>		6.587	<b>1.317</b>	<b>1.270</b>
<b>zona verda</b>	1.687		<b>84</b>	<b>132</b>
<b>TOTAL</b>	5.829	6.587	<b>1.402</b>	<b>1.402</b>

El volum estimat de viatges que poden generar els espais lliures, aplicant el rati de 5 viatges per cada 100 m<sup>2</sup> de sòl, és d'uns **84 viatges/dia**. Per als dissabtes l'estudi de mobilitat estima més oportú aplicar un rati de 7 viatges per cada 100m<sup>2</sup>, amb el resultat de 118 viatges. Es considera correcta aquesta concreció.

El volum estimat de viatges que pot generar l'**equipament cultural** és d'uns **1.270 viatges/dia**. L'estudi de mobilitat concreta que en dissabtes la mobilitat serà lleugerament menor, de l'ordre de 1.040 viatges/dia.



L'estudi considera que la distribució modal actual de Barcelona es manté al nou sector quant a la mobilitat dels treballadors i treballadores del nou equipament, diferenciant entre feiners i dissabtes. Per als visitants es preveu un repartiment modal diferent. La taula següent mostra la proposta de l'estudi:

	feiners		dissabtes	
	visites	treballadors	visites	treballadors
Vehicle	18,0%	33,0%	43,0%	43,0%
TPC	45,6%	35,6%	25,6%	25,6%
A peu	31,4%	26,4%	26,4%	25,4%
Bici	5,0%	5,0%	5,0%	6,0%

Des de la redacció del present informe s'ha constatat que les dades resultants de l'EMEF (Enquesta de Mobilitat en Dia Feiner) 2007 indiquen un repartiment modal intern a Barcelona de 17,3% en vehicle privat, 32,5% en transport públic i 50,2% en modes no motoritzats.

Per tant es considera que la proposta de repartiment modal hauria de tenir un component menys motoritzat, considerant que la majoria dels treballadors/es i visitants realitzarien desplaçaments interns (originats a la mateixa ciutat), on el transport públic, el vianant i la bicicleta han de prendre més protagonisme encara durant els propers anys.

Quant a les zones verdes, l'estudi de mobilitat preveu que els desplaçaments es materialitzin a peu en un 90-95% dels casos i la resta en bicicleta.

#### **4. Mobilitat en vehicle privat**

L'estudi descriu l'estructura de la xarxa viària del Poblenou, entre la Gran Via, l'avinguda Meridiana i la Ronda Litoral. La xarxa viària es conforma principalment de vies de sentit únic, seguint la tipologia de l'Eixample.

L'estudi mostra la demanda a partir d'aforaments manuals de 22@ i d'automàtics de l'Ajuntament de Barcelona. Es detallen les IMD i els nivells de servei. Es conclou que no es detecten IMD importants.

#### **5. Xarxa de transport públic**

L'estudi concreta la xarxa de transport públic existent a l'àmbit d'estudi:

- No hi ha cap línia de metro en un radi de 500m del sector. La parada de Poblenou (L4) es troba a 565m, la de Bac de Roda (L2) a 670m i la del Clot (L1) a 824m. L'estudi afirma que l'accessibilitat a la L2 i la L4 està garantida perquè es troba molt a prop del radi de cobertura mínim



- L'estació de rodalies de RENFE més propera és la del Clot, a 690m del sector, i seguidament la d'Arc de Triomf a 2,3km
- Hi ha 8 línies de bus urbà de TMB que circulen a prop de l'àmbit d'estudi (7, 40, 42, 71, 26, 192, 56 i 60) i altres 2 de TUSGSAL (B25 i B21). Es mostren els itineraris de les línies i els horaris de les línies de TUSGSAL.
- Hi ha 4 línies de servei urbà nocturn (N2, N7, N8 i N11). Es mostren els itineraris i horaris
- Trambesòs: les dues línies de la zona nord de Barcelona (T4 i T5) donen servei a l'àmbit d'estudi

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

L'estudi esmenta l'amplada general de les voreres de l'entorn, seguint la malla Cerdà (5m d'amplada).

També es concreten els principals eixos per a vianants (Av. Diagonal, Gran Via, Rambla del Poblenou, etc) i els espais verds que connecten.

Quant a la bicicleta es mostren les propostes del Pla Especial d'Infraestructures del Poblenou, que preveu una xarxa de carrils bici al Poblenou. Es mostren els punts *Bicing* de l'àmbit d'estudi.

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

L'estudi, amb el repartiment modal que considera, conclou que es generaran 588 viatges/dia feiner en transport públic i col·lectiu (principalment escolars), 483 a peu, 74 en bicicleta i 177 en vehicle privat (27% dels quals en motocicleta), amb un índex d'ocupació de 1,24 pers/cotxe en cas dels treballadors/es i de 1,50 en cas dels visitants.

Per als dissabtes es preveu una major afluència de vehicles privats, de l'ordre de 212 veh/dia.

Les dades de vehicle privat traduïdes a tipus de vehicle suposen un total de 129 cotxes/dia feiner (dels quals 22 són taxis) i 48 motos/dia feiner, i 155 cotxes/dissabte (39 taxis) i 107 motos/dissabte.

Quant a la incidència d'aquesta nova mobilitat sobre la xarxa viària, l'estudi mostra una simulació on es visualitza que els vials al voltant de l'àmbit d'estudi no presentaran índex de saturació importants. Es consideren els canvis de disseny dels carrers, seguint l'esquema de xarxa viària primària (3 carrils de 2,60 i un carril bus de 3m, amb voreres de 4,6) i secundària (2 carrils de circulació, carril bici segregat i carril d'aparcament i serveis). Es mostra l'aranya de trànsit futura.



## 8. Estimació de la demanda d'aparcament

Pel que fa a les places d'aparcament a reservar fora calçada, el Decret obliga a reservar places fora de la via pública destinades a **aparcament de bicicletes** per a tots els usos, i per a turismes i motocicletes en cas dels usos residencials

Utilitzant els valors de l'annex II del Decret d'estudis d'avaluació de la mobilitat generada resulta, com a mínim,

PEU Casa de les Llangües	Aparcament bicicletes / segons m <sup>2</sup>	Total aparcaments bicicleta
equipaments	66	66
zona verda	17	17
<b>TOTAL</b>		<b>83</b>

L'estudi assumeix els mateixos valors que els mostrats a la taula anterior quant a l'oferta necessària d'aparcament per a bicicletes a l'equipament cultural: **66 places**. Cal dir que el Pla Especial d'Infraestructures del Poblenou indica que cal reservar un 10% de les places de cotxe per a bicicletes (el que representaria 3-4 places).

Per altra banda, quant a aparcament de turismes i autocars, l'estudi analitza la distribució horària de la mobilitat (hores punta entre les 11 i les 12 i les 17 i les 18h). Es conclou que es necessiten **33 places per a turisme** en dia feiner i 35 en dissabte, i **16 per a motocicletes**. El Pla Especial d'Infraestructures (PEI) del Poblenou indica que cal 1 plaça per cada 200m<sup>2</sup> construïts d'equipament cultural, el que implica un total de 31 places.

Segons indica l'estudi, l'espai històric de Can Ricart no disposarà de cap espai destinat a aparcament, i l'estudi de mobilitat conclou que les places necessàries podran ser absorbides per l'oferta a calçada. Des del present informe es considera que caldrà valorar la necessitat de reservar algunes places d'aparcament als soterranis dels futurs desenvolupaments residencials que hi ha previst a Can Ricart, si és que es preveu crear places d'aparcament en soterrani.

Quant a aparcament de transport col·lectiu (autocars, minibusos, etc), l'estudi preveu reservar un espai per a permetre la baixada i pujada dels visitants (escolars, majoritàriament). Es proposa aquest espai als carrers d'Espronceda o Perú, ja que no formen part de la xarxa primària.

## 9. Contaminació acústica i atmosfèrica

L'estudi de mobilitat aporta dades sobre els nivells de soroll previstos als diferents vials segons si pertanyen a la xarxa viària primària o secundària, així com sobre contaminació atmosfèrica, emprant els factors d'emissió CORINAIR 1990. Es mostren els resultats per mode de transport, quant a monòxid de carboni, òxids de nitrogen, partícules en suspensió i metà



S'apunten propostes generals per tal d'assolir un balanç ambiental més equilibrat.

## **10. Mesures correctores**

### **Xarxa Transport públic**

L'estudi explica els criteris que es volen aplicar al conjunt del Poblenou (semaforització que permeti velocitats comercials de 18 km/h, distància de 440 entre parades, localització de parades després dels passos de vianants per raons de seguretat viària.

L'estudi conclou que la xarxa de bus prevista al PEI del Poblenou garanteix la connectivitat de l'equipament amb l'entorn i la resta de la ciutat.

Es mostra sobre plànol l'itinerari de les línies de bus.

Quant a metro i tramvia, l'estudi aporta informació sobre els projectes de modernització dels accessos a les estacions de metro de la L4 (Bogatell, Llacuna, Poblenou i Selva de Mar), que inclouen incorporar una nova sortida i permetre l'accés còmode a un PMR.

L'estudi proposa senyalitzar les estacions per tal que siguin localitzables des de qualsevol punt del barri.

L'estudi fa referència a què *aquest fet millora l'accessibilitat a l'àmbit del Pla, per trobar-se ben a prop de l'estació de Bogatell*, quan l'estació més propera és la del Poblenou.

Quant a FGC, l'estudi proposa que la línia planificada entre Pl. Espanya, Gràcia o Provença i Glòries es perllongui fins al Besòs.

### **Xarxa bàsica per a vehicles**

No es fa cap proposta específica per a la xarxa viària de vehicles, ja que l'oferta actual i el nou disseny viari planificat pel PEI del Poblenou té capacitat per absorbir sense problemes la demanda generada pel sector.

### **Xarxa de vianants i bicicleta**

El PEI del Poblenou preveu que tots els carrers de la xarxa secundària disposin de carril bicicleta unidireccional, com el trànsit motoritzat, per simplificar la semaforització de les cruïlles. Als eixos principals es preveu carril bici bidireccional (Diagonal, Front Litoral, Gran Via, Pere IV, etc). Es mostra el plànol de la situació futura.

Quant als vianants, l'estudi mostra els eixos principals i conclou que la malla Cerdà donarà un bon servei als vianants. El PEI del Poblenou proposa facilitar la circulació dels vianants arrodonint els xamfrans d'algunes cruïlles de la xarxa secundària.



## 11. Indicadors de Gènere

L'estudi esmenta que el PEI del Poblenou comportarà i provocarà una millora de les condicions de desplaçament quant a visibilitat, il·luminació i seguretat, de forma que s'han d'afavorir els desplaçaments dels col·lectius més 'fràgils' (gent gran, nens i dones).

## 12. Proposta de finançament

L'estudi de mobilitat determina que *no és necessari incloure una proposta de finançament perquè l'oferta de mobilitat prevista al sector garanteix la demanda generada per cada un dels modes de transport.*

Des de la redacció del present informe es considera adequat aquest plantejament, especialment si es té en compte que es tracta d'un equipament públic que generarà poca mobilitat (700 viatges per sentit) i que el PEI del Poblenou ja contempla importants actuacions quant a la millora de la mobilitat i la seguretat viària.

## 13. Conclusions

Es considera que l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada ***Pla Especial Urbanístic per a la concreció dels usos i de les condicions edificatòries de l'equipament Casa de les Llengües a Can Ricart***, a Barcelona, conté una bona part dels elements necessaris per a aconseguir una mobilitat sostenible, d'acord amb els principis de la Llei de la Mobilitat, per la qual cosa s'emet **informe favorable**.

Es recomana que en la redacció dels projectes constructius es tinguin presents les recomanacions d'aquest informe, així com les de l'estudi de mobilitat. D'acord amb el que prescriu l'article 18.4 de la llei, si els projectes no segueixen les determinacions de l'estudi, ho han de justificar.

Barcelona, 16 de maig de 2008

Vist-i-plau

Lluís Alegre i Valls  
Cap del Servei de Mobilitat

Marc García i López  
Director tècnic