

Informe relatiu a l'Estudi d'avaluació de la mobilitat generada pel Pla Especial Urbanístic i de Millora Urbana per a la regulació de l'equipament situat al Bloc 7 de Can Batlló per ubicar-hi la nova seu de l'Escola de Mitjans Audiovisuals

Municipi de Barcelona
Comarca del Barcelonès

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

En compliment de l'article 18.3 de la llei de la mobilitat i del Decret 344/2006 de regulació dels estudis de la mobilitat generada s'emet el següent informe relatiu a l'Estudi d'avaluació de la mobilitat generada per la redacció del *Pla Especial Urbanístic i de Millora Urbana (PEU-MU) per a la regulació de l'equipament situat al Bloc 7 de Can Batlló per ubicar-hi la nova seu de l'Escola de Mitjans Audiovisuals (T.M. Barcelona)*.

1. Antecedents

El Pla General Metropolità de Barcelona va qualificar l'àmbit objecte de l'estudi com a sòl urbà de renovació urbana (transformació a espai lliure i equipament). L'any 2002 es va fer la Modificació del Pla General Metropolità en l'àmbit Batlló-Magòria i Eduard Aunós, i feia una ordenació íntegra del recinte fabril de Can Batlló. Aquesta modificació va qualificar els sòls objecte del present PEU-MU, de zona subjecta a ordenació volumètrica específica, clau 18, i parcialment, de sistema d'espais lliures, clau 6b, i de clau 18(p) a la torre del dipòsit d'aigua. En relació a l'àmbit referent a l'anomenat Bloc 9, la MPGM va atorgar a l'edifici existent la qualificació d'equipament, clau 7b, i la resta de sòls els va qualificar, parcialment, de sistema viari i d'espais lliures.

A l'octubre de 2006, s'aprovà definitivament la Modificació del PGM en l'àmbit discontinu: Batlló-Magòria i les parcel·les situades a Via Laietana núm. 2, Via Laietana núm. 8-10, Pau Claris núm. 158-160, Girona núm. 20, i Carrera núm. 12. Aquesta modificació engloba abastament tot l'àmbit inclòs pel Pla Especial Urbanístic i de Millora Urbana, i va comptar amb l'informe favorable per part de l'ATM (juliol de 2006).

El PEU-MU té per objectiu possibilitar la implantació de la nova seu de l'Escola de Mitjans Audiovisuals (EMAV) a l'anomenat Bloc 7 de l'antic recinte fabril de Can Batlló.

Quant a la reserva d'equipament previst on s'ubica el Bloc 9, el present document no en concreta l'ordenació, fet que requerirà del corresponent planejament derivat quan s'estableixi el seu destí futur (tal i com descriu la memòria del PEU-MU).

Els usos previstos en aquest àmbit són: equipament i zona verda (parc urbà).

2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació del PEU-MU per a la regulació de l'equipament situat al Bloc 7 de Can Batlló per ubicar-hi la nova seu de l'Escola de

Mitjans Audiovisuals, als continguts de la Llei de la mobilitat, i s'aplicaran com a criteris els establerts en el Decret 344/2006, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada.

El decret, en el seu article 2, estableix que els estudis d'avaluació de la mobilitat generada tenen per objecte l'avaluació de l'increment potencial de desplaçaments provocat per una nova planificació o una nova implantació d'activitats i la capacitat d'absorció dels serveis viaris i del sistema de transports, incloent-hi els sistemes de transports de baix o nul impacte, com els desplaçaments amb bicicleta o a peu.

El decret, en el seu article 3, estableix l'obligació de què les figures de planejament urbanístic derivat i llurs modificacions, que tinguin per objectiu la implantació de nous usos o activitats, han d'incloure un estudi d'avaluació de la mobilitat generada com a document independent.

El PEU-MU es tramita per poder-hi ubicar la nova seu de l'Escola de Mitjans Audiovisuals (al bloc 7), mentre que la resta d'usos inclosos en l'àmbit de PEU-MU no compta amb variacions en relació a la mobilitat respecte a la Modificació del PGM en l'àmbit discontinu: Batlló-Magòria i les parcel·les situades a Via Laietana núm. 2, Via Laietana núm. 8-10, Pau Claris núm. 158-160, Girona núm. 20, i Carrera núm. 12, tramitada l'any 2006 i informada favorablement per l'ATM. Tenint en compte aquest aspecte i que a la reserva d'equipament previst on s'ubica el Bloc 9 ja es concretarà la seva ordenació en la corresponent figura de planejament derivat quan s'estableixi el seu destí futur, l'estudi de mobilitat únicament considera com mobilitat generada pel sector els 6.700 m² de sostre d'equipament previst.

A continuació, s'analitza l'adequació del document d'EAMG aportat pel promotor als continguts de la Llei de la mobilitat, i al que estableix el Decret 344/2006, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada.

3. Estimació de la demanda de mobilitat generada

L'apartat 3 de l'EAMG estima que la mobilitat generada serà de 1.340 viatges/dia. Per calcular aquesta mobilitat generada, no es consideren tots els usos del PEU-MU sinó que únicament s'ha considerat nou equipament docent previst per al Bloc 7 de Can Batlló, a causa dels motius exposats amb anterioritat.

La taula següent mostra la mobilitat generada pel PEU-MU que apareix en el document i la resultant d'aplicar les ràtios que proposa el Decret 344/2006 en el seu annex 1.

**resum de la mobilitat generada
(segons la documentació aportada i segons el Decret 344/2006)**

Usos	Àrea (m ²)	Sostre edificable (m ²)	Viatges generats (m ²) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
equip. docents	2.174,00	6.700,00	1.340	1.340
altres equipaments	7.641,00		-	
zona verda	1.822,00		-	
TOTAL	11.637,00		1.340	1.340

L'estudi inclou una proposta de repartiment modal actual i un de futur que és el mateix que estableix Pla de Mobilitat Urbana 2013-2018 (37,63% en modes no motoritzats, 41,31% en transport públic i 21,06% en vehicle privat).

La memòria del PEU-MU considera que l'Escola de Mitjans Audiovisuals tindrà una capacitat per a 600 alumnes. Si a la mobilitat que generen els estudiants, s'hi afegeix la del personal (docent i no docent) i d'altra mobilitat vinculada al centre educatiu (neteja, manteniment, proveïdors, visites...) es pot considerar que la ràtio utilitzada serà inferior a la real, motiu pel qual **fora recomanable utilitzar una ràtio superior a la que preveu el Decret 344/2006**.

4. Mobilitat en vehicle privat

En el document del PEU-MU, es descriu la xarxa viària global de la ciutat, i posteriorment analitza amb major detall la vialitat en l'àmbit d'estudi. En aquest sentit, la mobilitat en vehicle privat accedirà fonamentalment a partir de la Gran Via de les Corts Catalanes, ja que limita amb el sector i es tracta d'una via de connectivitat de 1r nivell, atès que contribueix a la connectivitat dels 10 districtes de la ciutat entre sí, i que continua més enllà del terme municipal (connecta amb L'Hospitalet i Sant Adrià de Besòs). L'estudi dona informació de les característiques de la vialitat de l'entorn i del trànsit rodat que conté.

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

5. Xarxa de transport públic

L'oferta de transport públic propera a l'àmbit del PEU-MU està formada per:

- Metro. La parada de metro més propera a la ubicació del nou equipament docent del Bloc 7 de Can Batlló és la de Mercat Nou, situada, aproximadament, a 800 metres. Es dona informació de la seva freqüència i trànsit diari.
- Ferrocarril. La parada de FGC més propera és la de Magòria-La Campana, situada a uns 50 metres. En aquesta parada hi tenen parada les línies L8 Barcelona (Pl. Espanya) – Molí Nou – Ciutat Cooperativa, S33 Barcelona (Pl. Espanya) – Can Ros, S4 Barcelona (Pl. Espanya) – Olesa de Montserrat, S8 Barcelona (Pl. Espanya) – Martorell-Enllaç, R5 Barcelona (Pl. Espanya) – Manresa i R6 Barcelona (Pl. Espanya) – Igualada. Es dona informació de la seva freqüència i trànsit de passatgers diari.
- Bus. A menys de 50 metres hi ha dues parades en les quals s'hi aturen 2 línies horitzontals de la xarxa ortogonal, 7 línies urbanes i interurbanes i 1 línia de barri; i operades per l'AMB, s'ofereixen 10 línies interurbanes que connecten amb diversos municipis del Baix Llobregat i 5 línies de Nitbus. Es dona informació de la freqüència i recorregut de cadascuna d'elles.

El plànol 4 incorpora la informació més rellevant del transport públic. Des de l'equip de redacció del present informe, es considera acceptable la informació aportada referent al transport públic.

6. Mobilitat a peu i en bicicleta

L'estudi descriu les condicions generals dels recorreguts per a vianants al conjunt de la ciutat i específicament fa una descripció de les condicions en l'entorn del PEU-MU. També cita que el pla especial està ubicat en una zona 30 implantada l'any 2009 (sector La Bordeta).

En relació a la bicicleta, la documentació aportada mostra la xarxa global de la ciutat, la xarxa de zones 30 i la implantació de sistema de bicicleta pública a la ciutat. En l'àmbit concret on es troba el sector se situa una dels principals artèries que integren la xarxa de bicicletes de la ciutat, la Gran Via de les Corts Catalanes, que compta amb un carril bici de doble circulació, d'anada i de tornada. El sector es troba una zona 30 que ocupa tot el barri de la Bordeta. En relació al Bicing, hi ha 2 estacions amb capacitat per a 53 bicicletes molt properes. També es disposa de 2 agrupacions de punts d'ancoratge del tipus d'«U invertida» en superfície, a la Gran Via de les Corts Catalanes, amb capacitat total per a 32 bicicletes. Aquesta informació es representa gràficament al plànol 5.3 de l'estudi.

Des de l'equip de redacció del present informe, es considera acceptable la informació aportada referent a la mobilitat no motoritzada.

7.- Incidència de la mobilitat generada

L'estudi conclou que les xarxes de l'entorn disposaran de suficient capacitat per absorbir la nova mobilitat generada pel sector, tenint en compte les infraestructures existents i que la mobilitat prevista a l'horitzó 2018 serà de 282 viatges/dia en vehicle privat i 554 viatges/dia en transport públic.

8.-Estimació de la demanda d'aparcament

Pel que fa a les places d'aparcament a reservar fora de calçada, el Decret 344/2006, obliga a reservar places fora de la via pública destinades a aparcament per a bicicletes en tots els usos, i per a turismes i motocicletes en cas d'ús residencial, d'estacions de ferrocarril i d'autobusos interurbans.

En relació als usos previstos a l'estudi, no resulta necessària la previsió d'una dotació d'aparcament determinada ni per l'aplicació del Decret 344/2006 ni per l'article 298 de les Normes Urbanístiques del Pla General Metropolità. En aquests sentit l'EAMG no preveu dotació d'aparcament per a turismes i motocicletes i diu que ja resulta suficient la dotació d'aparcament de l'entorn (hi ha 6 aparcaments fora de la via pública propers).

En relació a l'aparcament per a bicicletes, l'estudi presenta el càlcul de places en base a les ràtios que fixa el Decret 344/2006.

Taula resum del dimensionament de l'aparcament per a turismes, motocicletes i bicicletes (segons Decret 344/2006)

Usos	Àrea (m ²)	Sostre edificable (m ²)	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turisme	Total aparcaments motocicleta
equip. docents	2.174,00	6.700,00	335		
altres equipaments	7.641,00		0		
zona verda	1.822,00		0		
TOTAL	11.637,00		335	0	0

Des de l'equip redactor del present informe, es consideren adequades les ràtios d'aparcament utilitzades en l'estudi. No obstant això, en relació a l'aparcament per a bicicletes **es recomana disposar d'aparcaments per a bicicletes en llocs segurs i coberts, i preveure punts còmodes i segurs per deixar-hi les bicicletes plegables o les bateries de les bicicletes elèctriques.**

Per altra banda, en base a l'increment de la demanda d'ús de la motocicleta, **es recomana preveure'n el seu aparcament**, per evitar que aquests vehicles ocupin l'espai reservat als vianants.

9. Distribució urbana de mercaderies

L'Estudi fa referència als requeriments que estableix el Decret 344/2006, en relació a la distribució urbana de mercaderies i en conclou que no li és d'aplicació ja que únicament es preveu l'ús d'equipament.

No obstant això, tenint en compte les dimensions de l'equipament previst (gairebé 7.000 m² de sostre) **resulta recomanable disposar d'un espai de càrrega/descàrrega de mercaderies a l'entorn immediat de l'edifici.**

10. Mesures correctores

Xarxa bàsica per a vehicles

La documentació aportada assenyala que en l'àmbit d'estudi ja es disposa d'una xarxa viària consolidada, que garanteix amb els criteris de disseny i requisits de l'article 18 del Decret 344/2006, i que disposa de suficient capacitat.

També especifica que l'Estudi d'avaluació de la mobilitat generada de la MPGM Batlló-Magòria 2006 preveia organitzar la circulació dels vials de l'entorn de Can Batlló (aplicar sentits de circulació concurrents). Aquesta organització es valorarà quan es duguin terme les previsions del planejament vigent per a l'antic recinte fabril.

En aquest sentit, l'EAMG recull la mesura 5.1.1 per al vehicle privat, per estudiar l'eficiència del sistema amb canvis de sentits per a la xarxa viària, prevista al Pla de Mobilitat Urbana 2013-2018 de Barcelona.

Xarxa de transport públic i col·lectiu

L'estudi no inclou cap actuació de millora ni d'ampliació de les xarxes de transport públic existent. No obstant això, sí que inclou la proposta de continuar la implantació de la nova xarxa ortogonal de la ciutat (acció 3.2.1 del PMU 2013-2018 de Barcelona), ja que al costat de la futura ubicació de l'equipament docent al Bloc 7 de Can Batlló, es preveu implantar una nova línia vertical, la V5, que circularà pel carrer de Mossèn Amadeu Oller.

Xarxa de vianants

L'EAMG assenyala que el sector ja es trobarà plenament connectat amb la xarxa de vianants de l'entorn.

D'acord amb la xarxa existent i prevista d'itineraris principals per a vianants de l'Estudi d'avaluació de la mobilitat generada de l'MPGM Batlló-Magòria, a l'entorn del PEU-MU disposarà d'una bona connectivitat amb els indrets on es generen un nombre important de desplaçaments. També cal destacar que aquesta xarxa ja està coordinada amb els itineraris de transport públic i col·lectiu. A més també recull el que s'establia en aquella MPGM per tal que tot l'espai interior de Can Batlló sigui d'ús per a vianants, amb grans zones verdes i desnivells suaus, i només amb accés rodat per vehicles de serveis.

Per altra banda, l'estudi proposa ampliar les voreres del carrer de Mossèn Amadeu Oller, garantint una amplada mínima lliure d'obstacles de 2,5 m, a fi de millorar l'accessibilitat i confort de les voreres i espais de vianants, d'acord amb l'actuació 1.1.1 de la mobilitat a peu definida pel Pla de Mobilitat Urbana 2013-2018 de Barcelona.

Xarxa ciclable

L'estudi indica que el sector compta amb una bona connexió a la xarxa ciclable de l'entorn (actual i prevista). Tot i així incorpora com a mesures correctores donar continuïtat del carril bici de la Gran Via de les Corts Catalanes fins a la ciutat de L'Hospitalet, i també la previsió de carril bici als carrers Constitució i de Mossèn Amadeu Oller.

El present estudi, a més, proposa la millora del doble carril bici existent ubicat a la vorera de la Gran Via de les Corts Catalanes, segregant-lo dels desplaçaments dels vianants. Es recomana l'estudi d'aquesta segregació mitjançant elements d'urbanització o canvis de paviment que aclareixin l'espai reservat al vianant a la vorera de la Gran Via, de manera que es minimitzin els conflictes i es garanteixi la seguretat per ambdós modes de desplaçament.

11. Mobilitat i gènere

L'Estudi incorpora informació relacionada amb la mobilitat i gènere corresponents a l'enquesta de mobilitat quotidiana de l'any 2006, si bé no inclou cap mesura específica relacionada.

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

La disposició addicional quarta del Decret estableix que els estudis d'avaluació de la mobilitat generada en municipis declarats pel Govern com a zona de Protecció especial de l'ambient atmosfèric (com és el cas de Barcelona), han d'incorporar les

dades necessàries per avaluar la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica.

La documentació aportada pel promotor inclou una avaluació de la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica, utilitzant els factors d'emissió segons la metodologia publicada per la Agència Europea de Medi Ambient (EEA) al document: EMEP/EEA air pollutant emission inventory guidebook 2013. Com a fonts d'informació s'han utilitzat tan les Dades bàsiques de Mobilitat 2013 i 2014 de l'Ajuntament de Barcelona, com la Guia de càlcul d'emissions de contaminants a l'atmosfera 2013, del Departament de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat de Catalunya.

L'estudi calcula les emissions en base als factors de l'any 2013 i apunta que els resultats milloraran durant els propers anys per la renovació del parc automobilístic.

Des de l'equip de redacció del present informe es considera acceptable l'avaluació de la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica, i més tenint en compte que l'estudi incorpora l'anàlisi de la viabilitat de situar en els laterals de la Gran Via de les Corts Catalanes de punts de recàrrega per a vehicles elèctrics.

13. Finançament de les càrregues derivades de la mobilitat generada

L'Estudi no especifica el finançament de cap actuació vinculada a la millora de la mobilitat. D'una banda, l'estudi no preveu cap actuació de millora ni d'ampliació de les xarxes de transport públic existent. No obstant això, si es contempla alguna actuació de millora de la mobilitat, aquesta hauria de disposar d'una estimació de quin serà el seu cost.

14. Conclusions

L'estudi d'avaluació de la mobilitat del *Pla Especial Urbanístic i de Millora Urbana per a la regulació de l'equipament situat al Bloc 7 de Can Batlló per ubicar-hi la nova seu de l'Escola de Mitjans Audiovisuals*, 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**. Així mateix, s'estableixen unes **recomanacions** 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:

- Tenint en compte el nombre d'alumnes previstos a l'Escola de Mitjans Audiovisuals es recomana utilitzar unes ràtios superiors a les del Decret 344/2006.
- Disposar d'aparcaments per a bicicletes en llocs segurs i coberts, i preveure d'altres serveis per als usuaris de la bicicleta.
- Preveure l'aparcament de motocicletes a la via pública per evitar que ocupin l'espai reservat als vianants.
- Disposar d'un espai de càrrega/descàrrega de mercaderies a l'entorn immediat de l'edifici.
- Es recomana implantar punts de recàrrega per a vehicles elèctrics en un àmbit molt proper al PEU-MU.

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, 15 de juliol de 2015

Lluís Alegre i Valls
Director tècnic