

Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada pel Pla Especial Integral per a la regulació de l'Equipament Campus de les Arts a Can Ricart, a Barcelona

Municipi de Barcelona
Comarca del Barcelonès

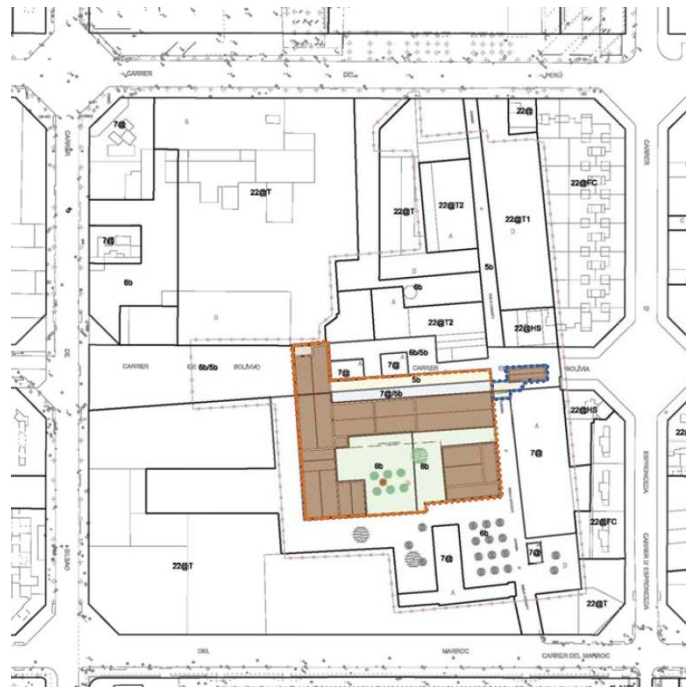
Promotor: Universitat de Barcelona
Redactor de l'EAMG: Universitat de Barcelona

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 pel *Pla Especial Integral per a la regulació de l'Equipament Campus de les Arts a Can Ricart, a Barcelona*

1. Antecedents

L'àmbit d'actuació es troba situat a Can Ricart, al Districte de Sant Martí, a Barcelona, situat entre els carrers Marroc, Bilbao, Perú i Espronceda (veure Figura 1).

Figura 1. Àmbit del PEI Campus de les Arts



Font: Memòria del PEI

Can Ricart és un dels tres grans conjunts industrials del segle XIX que queden a Barcelona, juntament amb Can Batlló (Sants) i l'Escola Industrial.

2. Objecte

La proposta que fa el present Pla Especial Integral (en endavant, PEI) consisteix a definir i concretar els usos i actuacions sobre els edificis del conjunt històric de Can Ricart en base a fer possible desenvolupar, bàsicament, el programa funcional del Campus de les Arts, però sense descartar que també puguin acollir altres activitats complementàries de caràcter universitari i/o docent. Els principals criteris són:

- Restitució patrimonial: retornar els edificis al seu aspecte arquitectònic anterior al deteriorament.
- Eficiència energètica: aprofitar les potencialitats d'estalvi a partir de l'emplaçament proper a la instal·lació Districlima.
- Programa funcional: respondre a les necessitats de la nova activitat universitària que s'hi desenvoluparà.

A nivell de qualificació urbanística i ordenació, la Taula 1 resumeix les superfícies previstes en el planejament vigent i en la proposta del PEI:

Taula 1. Superfícies previstes

| | | Planejament Vigent | Proposta PEI |
|-------|---|-------------------------------|-------------------------------|
| 7@ | Equipaments comunitaris i dotacions | 3.394,22 m ² | 3.762,71 m ² |
| 5b/7@ | Equipament sobre viari | 368,49 m ² | 84,29 m ² |
| 5b | Vies civiques | 456,00 m ² | 371,71 m ² |
| 6b | Parcs i jardins urbans | 1.743,73 m ² | 1.716,66 m ² |
| 6b/5b | Parcs i jardins en vies civiques | 55,21 m ² | 63,79 m ² |
| 6b/7@ | Equipament sobre parcs i jardins urbans | | 18,49 m ² |
| | Total | 6.017,65 m² | 6.017,65 m² |

Font: Memòria del PEI

El desenvolupament del PEI suposa la creació de mobilitat generada degut a l'ús d'equipament cultural/docent, amb un sostre màxim de 7.798 m².

3. Estimació de la demanda de mobilitat generada

L'estudi de mobilitat estima que el desenvolupament de la Millora Puntual generarà un total de **1.250 desplaçaments/dia feiner**.

La Taula 2 mostra la mobilitat generada segons les ràtios que indica el Decret i l'EAMG (darrera columna):

Taula 2. Estimació de la mobilitat generada pels nous usos

| Usos | Sostre edificable (m ²) | Ràtio Decret (viatges/100m ² de sostre) | Ràtio EAMG (viatges/100m ² de sostre) | Viatges generats (m ²) (Decret) | Total viatges generats (EAMG) |
|--------------------|-------------------------------------|--|--|---|-------------------------------|
| Equipaments | 7.798 ¹ | 20 | 20 | 1.560 | 1.248 ¹ |
| TOTAL | 7.798 | - | - | 1.560 | 1.248 |

¹ L'EAMG considera un factor reductor de 0,8

Font: elaboració pròpia en base a les dades de l'EAMG

Quant als nous usos, l'EAMG preveu:

- Un factor reductor del sostre total del 0,8, ja que s'espera una simultaneïtat d'ocupació dels espais reduïda.
- L'EAMG considera una ràtio de 20 viatges diaris / 100m² de sostre.

Des de la redacció del present informe es considera adequada la ràtio de viatges generats escollida per als usos comercials.

Quant al repartiment modal, l'EAMG es basa en els valors de l'EMEF 2016. D'aquesta manera, el repartiment modal proposat és 39,8% en modes no motoritzats, 28,6% en transport públic i 31,6% en vehicle privat motoritzat (veure Figura 2).

Figura 2. Repartiment modal proposat per a la mobilitat generada

| | % | DESPLAÇAMENTS |
|-----------------------|------------|---------------|
| Vehicle privat | 31,6 | 395 |
| A peu o amb bicicleta | 39,8 | 498 |
| Transport públic | 28,6 | 358 |
| Total | 100 | 1250 |

Font: EAMG del PMU

D'aquesta manera, la mobilitat generada pel PMU generarà, en dia feiner:

- 498 desplaçaments en modes no motoritzats.
- 358 desplaçaments en transport públic.

- 395 desplaçaments en vehicle privat motoritzat.

Des de la redacció del present informe es recomana ajustar els percentatges de repartiment modal tenint en compte un esforç cap al canvi modal a modes més sostenibles, prenent com a referència els objectius del Pla de Mobilitat Urbana de Barcelona. D'aquesta manera, els percentatges de repartiment modal dels modes a peu, en bicicleta i transport públic haurien de ser superiors als proposats a l'EAMG.

Adicionalment, caldria que l'EAMG concretés quin valor d'ocupació s'ha utilitzat per al vehicle privat (passatgers/vehicle).

4. Mobilitat a peu

Pel que fa a la mobilitat a peu, l'estudi posa de manifest que les condicions d'accessibilitat (amplada de les voreres, guals, passos de vianants, pendents) de la xarxa viària que dona accés al sector són òptimes. Quant a la xarxa intersticial, l'EAMG identifica els principals itineraris de vianants en el plànol corresponent.

Des de la redacció del present informe es considera adequada la informació aportada respecte a la xarxa per a la mobilitat a peu.

5. Mobilitat en bicicleta

L'EAMG analitza l'oferta de carrils bici existent, aparcaments per a bicicletes a la via pública i estacions de servei de bicicleta d'ús públic (bicing). Quant a la xarxa intersticial, l'EAMG identifica els principals itineraris de bicicletes en el plànol corresponent.

Des de la redacció del present informe es considera adequada la informació aportada respecte a la xarxa per a la mobilitat a peu.

6. Xarxa de transport públic

L'EAMG descriu l'oferta actual de transport públic al municipi, que tracta de:

- 5 línies d'autobús (H14, V27, N7, N8 i N11), amb parada a menys de 300m de Can Ricart
- 1 parada del tramvia (línia T4), situada a menys de 300m de Can Ricart.

L'EAMG no aporta informació sobre horaris de pas ni freqüències de les línies esmentades. Tampoc aporta informació sobre el nivell d'ocupació de les línies de bus i tramvia. Des de la redacció del present informe es recomana aportar aquesta informació.

7. Mobilitat en vehicle privat

L'EAMG posa de manifest que el grau de desenvolupament de la xarxa viària perimetral a Can Ricart és elevat. Tanmateix, no aporta informació sobre les intensitats mitjanes de circulació ni el grau de saturació, tant dels carrers que donen accés directe a l'àmbit (Marroc, Bilbao, Perú i Espronceda) com de la xarxa viària bàsica d'accés a l'àmbit (Gran Via de les Corts Catalanes, Ronda Litoral). Caldria que l'EAMG aportés informació en aquest sentit.

Quant a l'aparcament per al vehicle privat motoritzat, l'EAMG no descriu l'oferta actual d'aparcament (turismes i motocicletes). Caldria que l'estudi incorporés informació a tal efecte (nombre de places, tipus des places, grau d'ocupació, indisciplina viària...).

8. Incidència de la mobilitat generada

L'estudi no analitza el grau d'afectació sobre les diferents xarxes (a peu, bicicleta, transport públic i vehicle privat motoritzat) per la nova mobilitat generada. Caldria que l'EAMG analitzés l'impacte de la nova mobilitat generada sobre les xarxes actuals, i la capacitat d'aquestes xarxes per absorbir la nova mobilitat generada.

9. Estimació de la demanda d'aparcament

Pel que fa a les places d'aparcament a reservar fora de 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 només en cas dels usos residencials i estacions de ferrocarril i autobusos interurbans.

Es troba a faltar el càlcul d'aparcaments de bicicletes que cal situar fora de la via pública, d'acord amb els usos previstos en el PEI. Caldria que l'EAMG inclogués aquest càlcul.

10. Distribució Urbana de Mercaderies

L'EAMG no duu a terme cap previsió d'espai per a la càrrega i descàrrega de mercaderies, ni inclou cap justificació en aquest sentit. Des de la redacció del present informe no es considera necessària aquesta informació, ja que els usos previstos no són comercials ni d'oficines.

11. Mesures correctores

Xarxa de vianants

L'EAMG proposa mesures destinades a obrir accessos des dels carrers Espronceda, Marroc, Bilbao i Perú. La tipologia de carrer seria la de carrer pacificat amb prioritat per als vianants. Des de la redacció del present informe es consideren adequades aquestes mesures.

Des de la redacció del present informe es posa de manifest la importància de garantir els accessos a l'àmbit des dels 4 carrers perimetrals.

Xarxa de bicicletes

L'EAMG proposa la instal·lació d'un carril bici al carrer Marroc, que se suma als ja existents de Bilbao i Bac de Roda. Addicionalment, proposa admetre la circulació de bicicletes pels carrers interiors de l'àmbit, respectant la prioritat dels vianants.

L'estudi també proposa instal·lar aparcaments per a bicicletes (sense concretar-ne el nombre) i una parada de bicings.

Des de la redacció del present informe es consideren adequades aquestes propostes, si bé caldria que l'EAMG determinés el nombre de places d'aparcament que cal reservar per a bicicletes fora de la via pública.

Xarxa de transport públic

L'EAMG proposa incrementar la freqüència i/o la capacitat dels serveis en les hores punta per absorbir els nous desplaçaments. Tanmateix, caldria que l'estudi determinés quines línies caldria millorar, així com concretar l'increment de capacitat i/o freqüència.

Xarxa bàsica per a vehicles

L'EAMG proposa un anell perimetral al nou equipament que permeti la circulació de vehicles d'emergències i de manteniment per l'interior del recinte. Des de la redacció del present informe es considera correcta aquesta mesura.

12. Mobilitat i gènere

L'estudi aporta informació sobre les pautes de mobilitat segons gènere dels desplaçaments amb origen i destinació Barcelona ciutat, tenint en compte grup d'edat, situació professional i motiu del viatge.

13. Conclusions

Es considera que l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del *Pla Especial Integral per a la regulació de l'Equipament Campus de les Arts a Can Ricart, a Barcelona* conté 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 pel que fa a l'aprovació de l'instrument de planejament que es tramita. No obstant això s'estableixen unes condicions relatives al seu desenvolupament, que s'hauran de tenir en compte en la redacció del projecte constructiu o en les mesures de gestió que corresponguin:

- Caldria que el per al repartiment modal proposat es dugués a terme un esforç addicional per assolir quotes modals superiors a les actuals per als modes no motoritzats i transport públic, prenent com a referència els objectius del Pla de Mobilitat Urbana de Barcelona.
- Caldria que l'EAMG concretés quin és el valor d'ocupació (passatgers / vehicle) utilitzat per estimar l'increment de vehicles privats generats pels nous usos.
- Es recomana analitzar els horaris de pas, les freqüències i el grau d'ocupació de les línies de transport públic que donen servei a l'àmbit.
- Caldria que l'estudi aportés informació sobre la intensitat mitjana diària de circulació de vehicles tant en els carrers que donen accés a l'àmbit (perímetre de Can Ricart) com a les principals vies bàsiques d'accés (Gran Via i Ronda Litoral).
- És necessari analitzar l'oferta d'aparcament actual (nombre de places, regulació, si són de turismes o motocicletes, grau d'ocupació, nivell d'indisciplina...) a les proximitats de l'àmbit d'estudi.
- Caldria analitzar l'impacte de la mobilitat generada sobre les xarxes de transport existents (a peu, bicicleta, transport públic i vehicle privat motoritzat), així com la capacitat d'aquestes xarxes per absorbir la mobilitat generada.
- Es troba a faltar el càlcul d'aparcaments de bicicletes que cal situar fora de la via pública d'acord amb els usos previstos.
- Cal que l'EAMG concreti les millores a efectuar a la xarxa de transport públic (línies de bus a millorar, ampliació d'horaris/freqüència/capacitat desitjables...).
- Al tractar-se d'un projecte de rehabilitació que fa difícil la construcció d'un aparcament, caldrà dur a terme un esforç addicional per minimitzar el nombre de desplaçaments en vehicle privat, amb l'objectiu de no generar una pressió addicional a l'oferta d'aparcament de l'entorn. En tot cas, caldria regular l'oferta d'aparcament en calçada situada a l'entorn de l'àmbit, amb l'objectiu de desincentivar-ne l'ús per part de les persones que utilitzin l'equipament.
- Es posa de manifest la importància de garantir els accessos a l'àmbit des dels 4 carrers perimetrals.

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.

Se sol·licita al promotor que una vegada disposin de la informació relativa a les modificacions que es proposen en aquest apartat de conclusions enviïn una còpia a l'Autoritat del Transport Metropolità.

Barcelona, 22 de febrer de 2019

Vist-i-plau

Xavier Sanyer Matías
Cap del Servei de Mobilitat

Lluís Alegre Valls
Director tècnic