

Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada al Tibidabo

Municipi de Barcelona

Comarca del Barcelonès

Promotor: Ajuntament de Barcelona

Elaborat per: Agència Barcelona Regional, SL

Redactor de l'informe: Sr. Lluís Alegre i Valls

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 de la implantació singular del parc d'atraccions del Tibidabo continguda en el Pla especial urbanístic de concreció de l'ús i de les condicions d'edificació del Parc d'atraccions del Tibidabo.

1.- Antecedents

L'Ajuntament de Barcelona promou la redacció del Pla especial urbanístic del Parc d'atraccions del Tibidabo. El Pla fou aprovat inicialment en data 18 de desembre de 2006 contenint l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada i objecte d'aquest informe.

El Pla no suposa cap modificació de sostre sinó que pretén una millor integració del parc d'atraccions en el paisatge de la serra de Collserola i de les activitats que genera en el marc de les que es realitzen en la serra. La superfície afectada pel pla especial és de 93.547 m².

2.- Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del Pla especial urbanístic del Parc d'atraccions del Tibidabo 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 Parc preveu una afluència de 557.000 visitants per a l'any 2006, xifra que suposa un creixement del 6% respecte l'any 2005. L'estudi de mobilitat determina que el valor d'estabilització de visitants estarà a l'entorn dels 600.000 visitants. L'augment previst en viatges diaris amb motiu del Pla Especial és inferior als 1.000 viatges al dia. Es justifica, doncs, l'estudi de l'Avaluació de la Mobilitat Generada per la voluntat expressada pel planejament de donar un tomb a l'actual repartiment modal de les visites de cara a aconseguir un comportament de la mobilitat més sostenible.

3.- Estimació de la demanda de mobilitat generada pel nou sector

D'acord amb els criteris d'avaluació de la mobilitat del decret, i d'acord amb el Pla que determina l'edificabilitat màxima en 21.703 m², s'estimaria una mobilitat de 10.851 desplaçaments/dia. Les zones verdes generarien 1.123 viatges més. La mobilitat, aplicant els paràmetres del decret, s'estimaria en 11.979 desplaçaments/dia.

L'informe de mobilitat del Pla preveu una afluència mitjana de 3.922 visitants/dia i un màxim de 8.813 visitants/dia. **L'estudi proposa dimensionar per a 6.500 visitants/dia, xifra que suposa 13.000 viatges/dia**, molt semblant a la calculada amb el decret.

L'estudi aplica una ràtio d'ocupació dels vehicles de 3 persones per vehicle, valor que es considera correcte d'acord amb la informació de l'estudi de tràfic.

La demanda actual té un repartiment modal favorable al vehicle privat, el 72%, accedint la resta de visitants en transport públic.

La procedència dels visitants és del Barcelonès, Baix Llobregat i Maresme un 71,6% i de les comarques vallesanes un 15%.

4.- Bases per a la definició de les propostes

El Pla determina les següents bases de configuració de les propostes:

- Voluntat per consolidar i estabilitzar el nombre de visitants del Parc d'Atraccions del Tibidabo entorn els 600.000 visitants anuals.
- Adaptació de l'oferta de transports col·lectius a la demanda futura.
- Necessitat d'ordenar l'oferta d'aparcament, amb l'objectiu de racionalitzar l'ús del vehicle privat.
- Necessitat d'adequar els entorns per aconseguir que l'accés dels vianants sigui confortable i segur.
- Compatibilització al màxim de l'accés dels usuaris amb la funció d'esbarjo d'aquest espai, especialment de ciclistes, excursionistes i turistes.
- Millorar l'accés dels veïns residents, de manera que aquest es realitzi de manera òptima i compatible amb la resta d'usuaris d'aquest espai.

La finalitat d'aquestes bases preveu fer un canvi modal aconseguint un 60% de quota del transport públic.

5.- Demanda de trànsit

L'estudi incorpora les dades de trànsit del viari existent que permet avaluar l'impacte del Parc del Tibidabo sobre la xarxa. En general, l'estudi considera que la demanda no

genera cap problema sobre el viari actual sinó que és l'aparcament l'element que genera problemes de circulació en els accessos.

6.- Xarxa de transport públic

L'estudi incorpora la informació de la xarxa de transport públic actual que abasta:

- El funicular que arriba des de la plaça del Dr. Andreu al Parc i suposa un 20% dels visitants.
- 2 línies d'autobús de transport urbà, el Tibi bus amb un 4% i el bus de barri amb un 2%.

L'estudi indica l'existència de serveis discrecionals però no concreta en quina proporció.

7.- Xarxa per a vianants i bicicletes

Atesa la localització del Parc no es preveu que pugui haver una quota important dels desplaçaments no motoritzats per arribar al parc.

L'estudi sí que proposa la millora de tots els itineraris de vianants dels punts d'arribada amb transport públic i vehicle privat que garanteix una mobilitat accessible i segura per als vianants.

L'estudi també garanteix la connexió de les xarxes de vianants i bicicletes amb la xarxa de lleure del parc de Collserola.

8.- Estimació de la demanda d'estacionament

L'informe adjunta informació sobre les places d'aparcament existents i proposa no modificar-les. El decret en aquest cas no estableix valors mínims.

9.- Incidència de la mobilitat generada en la xarxa viària i el transport públic

De l'estudi es desprèn que la mobilitat generada pel sector té molt poca incidència sobre la mobilitat existent, però és voluntat del pla el canvi de repartiment modal augmentant la quota de transport públic del 40 al 60%.

10.- Mesures correctores

L'estudi proposa un seguit de mesures correctores pel que fa a la situació actual que es consideren totes molt adients, per la qual cosa el redactor de l'informe fa algunes

consideracions que poden ajudar en alguns dels aspectes que el mateix estudi deixa per a reflexions futures.

Xarxa Transport públic

L'estudi proposa millorar la parada d'autobús que hi ha al sector amb les propostes següents:

- Doblar la capacitat/hora del Funicular del Tibidabo.
- Posada en marxa d'un servei llançadora de bus entre la plaça J.F. Kennedy i la plaça Doctor Andreu.
- Adaptar l'oferta de busos a les noves necessitats de la demanda.

Caldria analitzar els punts de congestió dels accessos que empitjorin el servei de bus, de manera que potser hi ha algun punt en què cal fer algun carril d'escapament, sigui en alguna de les 3 cruïlles que afecten el transport públic o en els recorreguts perimetrals al parc. La mateixa anàlisi s'hauria de fer en els punts conflictius de tot el recorregut.

Queda pendent de trobar una solució per als dies punta, on l'estudi proposa un sistema flexible de transport. Es recomana que aquest element estigui ben resolt mitjançant algun tipus de conveni amb TMB o, sinó és possible, amb autobusos discrecionals. Un element a considerar seria vincular el preu del transport públic i l'accés al parc almenys els dies de major afluència, o fins i tot, fer-ho en les hores vall d'aquests dies per redistribuir la demanda.

En aquest sentit, i respecte als autobusos discrecionals, tot i que no formen part de la xarxa de transport públic, a l'estudi no deixa clar si existeix una demanda significativa. Seria convenient ser més explícits en aquest apartat i analitzar l'impacte d'aquests tipus de transport.

Xarxa bàsica per a vehicles

L'estudi proposa les mesures següents:

- Pacificació de la carretera BV-1418, en el tram entre la cruïlla amb la carretera de l'Arrabassada i la cruïlla meridional amb la carretera BV-1800 i, recomanable, fins les proximitats de Vallvidrera.
- Conversió a vial de plataforma única amb control d'accés (amb pilones, per exemple) del tram de la carretera BV-1800 comprès entre l'aparcament per a autocars i el pàrquing Tibidabo. La resta de la BV-1800 estarà pacificada.

Pel que fa a l'estacionament es proposa:

- Manteniment de les dimensions i les places d'aparcament ofertades al pàrquing de la Torre de Collserola (100 places) i al Pàrquing Tibidabo (530 places).
- Supressió de l'aparcament al llarg de la carretera BV-1800, ja sigui sobre vorera, en calçada o en solars. Només es mantindrà l'aparcament per a autocars, al revolt proper a l'hotel La Florida.
- Supressió de l'aparcament no autoritzat al llarg de la carretera BV-1418, a partir de la protecció dels vorals. Aquesta protecció no només impossibilitarà l'aparcament no autoritzat, sinó que a la vegada oferirà unes condicions confortables i de seguretat als vianants.

També se suprimirà l'aparcament en solars que actualment existeix al llarg d'aquesta carretera.

- Implantació de sistemes d'informació (panells lluminosos). En aquests panells s'haurà d'informar de l'ocupació dels pàrquings i de l'estat del trànsit a l'entorn del Parc d'Atraccions, d'aquesta manera s'evitarà trànsit innecessari. Aquesta senyalítica s'ha de localitzar en els accessos a Collserola des de la ciutat de Barcelona i el Vallès.
- Estudi de les possibilitats d'ampliar l'oferta d'aparcament entorn dels accessos al funicular i entorn del servei llançadora de bus, per tal de potenciar l'accés al parc en transport col·lectiu.

Pel que fa a la darrera proposta no es considera convenient l'augment de les places d'aparcament a l'entorn dels accessos al funicular, sinó potenciar l'arribada de viatgers en transport públic a aquest punt fent un estudi amb l'EMT i TMB, estudi que hauria de considerar la prioritat de l'autobús de cara a facilitar-li les maniobres en el punt d'intercanvi.

Una possibilitat que podria estudiar el parc és oferir les places més pròximes a les instal·lacions als vehicles amb 4 o més ocupants o vincular el preu de l'aparcament i l'entrada al parc per als vehicles, també, amb 4 o més ocupants.

Accés per a vianants i bicicletes

L'estudi fa les propostes següents.

- Conversió a prioritat vianants i bicicletes del tram de la carretera BV-1800 entre l'aparcament d'autocars i el pàrquing Tibidabo. Més concretament, aquest espai de plataforma única arribarà fins a l'accés per a vianants situat a les noves taquilles de davant de l'aparcament Tibidabo. L'accés de vehicles motoritzats en aquest tram estarà controlat i restringit.
- Obertura d'un itinerari per a vianants que, des de les proximitats de l'hotel La Florida, donarà accés a la futura part del Parc que esdevindrà d'ús lliure.
- Pacificació de la carretera BV-1418 des de la cruïlla amb la carretera de l'Arrabassada fins a la cruïlla meridional de la carretera BV-1418 amb la BV-

1800 i, recomanable fins les proximitats de Vallvidrera. Igualment, pacificació dels trams de la BV-1800.

- Protecció dels vorals de la carretera BV-1418 des de la cruïlla amb la carretera de l'Arrabassada fins les proximitats del Funicular de Vallvidrera.

Totes aquestes propostes milloren la seguretat de vianants i ciclistes.

11.- Informació complementària

L'informe conté la informació necessària per a entendre la proposta del Pla. Tot i això, es recomana que es tingui present que cal incorporar indicadors de gènere i l'estudi de la càrrega i descàrrega de la implantació.

No es considera necessari que es redacti l'apartat de finançament, atès que no hi ha pràcticament generació de nova mobilitat. En aquest sentit, es fa necessari que l'administració titular dels serveis conegui les propostes d'aquest estudi i pugui completar-les i incorporar-les en els seus plans de serveis.

Pel que fa a l'avaluació, la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica, tot i que no s'aporta els valors d'emissions, es consideren correctes les reflexions de l'apartat de conclusions de l'estudi.

12.- Conclusions

Es considera que l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del Pla especial urbanístic del Parc d'atraccions del Tibidabo, conté tots els elements necessaris per a l'avaluació dels impactes que genera sobre la mobilitat d'aquesta zona del municipi de Barcelona, i que les propostes milloren la situació actual de la mobilitat al Parc, pel que s'emet informe favorable.

Cal que els documents de planejament i l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada tinguin en consideració les recomanacions d'aquest informe. D'acord amb el que prescriu l'article 18.4 de la llei de la Mobilitat, si els projectes no segueixen les determinacions de l'estudi ho han de justificar.

Barcelona, 2 de febrer de 2007

Lluís Alegre i Valls
Cap del Servei de Mobilitat

Marc Garcia i López
Director tècnic