

Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada de la modificació puntual del Pla General Metropolità per la creació de sistemes a les parcel·les del carrer Teodoro Roviralta 1-3 i avinguda Tibidabo 17-19 i ordenació del nou equipament del carrer Teodoro Roviralta 1-3

Municipi de Barcelona

Promotor: Mútua Universal -
Mugenat

Redactor de l'EAMG: AdM Antoni
de Moragas Arquitectes, SL

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 modificació puntual de la MPMG per la creació de sistemes a les parcel·les del carrer Teodoro Roviralta 1-3 i avinguda Tibidabo 17-19 i ordenació del nou equipament del carrer Teodoro Roviralta 1-3.

1. Antecedents

L'objecte de la modificació puntual del Pla General Metropolità per la creació de sistemes a les parcel·les del carrer Teodoro Roviralta 1-3 i avinguda Tibidabo 17-19 i ordenació del nou equipament del carrer Teodoro Roviralta 1-3 és contribuir a la creació d'una passejada verda, que unirà el Parc de la Tamarita amb el Museu Cosmo caixa i establir paràmetres i condicions urbanístics per tal de permetre l'ampliació de la clínica privada Mútua Universal.

L'àmbit d'aquesta modificació és discontinu i presenta una superfície de **3.149,43 m²** i està format per:

1. Les finques situades al carrer Teodor Roviralta 1-3 amb superfícies de 1.365,94 i 1.632 m² respectivament i delimitades al nord-est pel carrer Teodor Roviralta, al sud-est pel carrer Josep Maria Florensa, al sud-oest per una finca veïna i al nord-oest per una altra finca veïna.
2. La part sud de la finca emplaçada a l'avinguda Tibidabo 17-19 i delimitada al nord-est per l'avinguda Tibidabo, al nord-oest pel carrer Josep Maria Florensa, al sud-oest per una finca veïna i al sud-est pel Parc de la Tamarita.

L'EAMG ve acompanyat d'un **informe del servei de mobilitat de l'ajuntament de Barcelona** que a tots els efectes es considera part integrant de l'EAMG.

2. Objecte

El present informe té per objecte comprovar l'adequació de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada de la modificació puntual del Pla General Metropolità per la creació de sistemes a les parcel·les del carrer Teodoro Roviralta 1-3 i avinguda Tibidabo 17-19 i ordenació del nou equipament del carrer Teodoro Roviralta 1-3, als continguts de la llei de la mobilitat, aplicant-se com a criteris els establerts en el Decret de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada.

La modificació puntual afecta a dos àmbits:

- L'equipament sanitari amb 3.000 m² de st.
- Petit espai lliure per a permetre una passejada verda entre el parc de la Tamarita i el Cosmo Caixa de 342,92 m² de superfície.

3. Estimació de la demanda de mobilitat generada

L'estudi de mobilitat de la modificació puntual del Pla General Metropolità per la creació de sistemes a les parcel·les del carrer Teodoro Roviralta 1-3 i avinguda Tibidabo 17-19 i ordenació del nou equipament del carrer Teodoro Roviralta 1-3 estima que es generaran un total de **617 desplaçaments/dia**.

La taula següent mostra la mobilitat generada segons les ràtios que indica el Decret i l'Estudi de mobilitat (darrera columna).

Usos	Àrea (m ²)	Sostre edificable (m ²)	Viatges generats (m ²) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
equip. sanitaris		3.000,00	600	600
zona verda	342,92		17	17
TOTAL	3.149,43		617	617

L'equipament sanitari genera 600 viatges/dia.

L'estudi realitza una previsió del repartiment dels viatges generats en els diferents modes de transport, agafant el repartiment modal dels desplaçaments actualment generats a l'àmbit segons l'EMQ06 i un altra més d'acord amb el lloc i el tipus d'equipament:

Segons el lloc:

Repartiment modal proposat	A PEU - BICICLETA	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT
% quota modal	20%	35%	45%
Viatges / dia feiner	123	216	278

Segons l'EMQ:

Repartiment modal proposat	A PEU - BICICLETA	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT
% quota modal	31%	36%	33%
Viatges / dia feiner	194	220	204

Aquests doble anàlisi es considera correcte.

4. Mobilitat en vehicle privat

L'estudi descriu l'estat dels viari actual tant la Ronda de Dalt com el Passeig de Sant Gervasi, l'Av. del Tibidabo i el carrer Balmes no han de tenir problemes per absorbir la demanda generada en hora punta que és molt petita.

D'altra banda l'estudi descriu l'obertura del carrer Josep M^a Florensà des de Cister fins a Teodor Roviralta que crea un accés amb pendents accessibles per als vianants.

5. Xarxa de transport públic

Es descriu l'oferta actual de transport públic més propera on destaquen:

- Autobús: a menys de 100 metres de l'àmbit hi ha parades de diferents línies de la xarxa d'autobusos urbans que donen bon servei a la zona (Línies 73, 196, 123) i a menys de 500 metres també trobem 3 línies (60, 124, 17, N4 i N5)
- El tramvia blau passa proper a l'emplaçament
- Metro: la línia 6 FGC es troba a 300 metres i les línies 3 i el funicular del Tibidabo a 1 Km.

6. Mobilitat a peu

L'estudi afirma que l'àmbit es una zona sense problemes per als itineraris per a vianants.

De tota manera no els descriu acuradament sobretot els itineraris de transport públic.

Es recomana que s'estudiïn si hi ha cap problema d'accessibilitat fins a les parades de bus i si és el cas es faci accessible.

7. Mobilitat en bicicleta

No hi ha cap carril bici ni cap estació del sistema *bicing* properes a l'àmbit degut a que els pendents dels carrers no són adequats.

8. Incidència de la mobilitat generada

Com ja s'ha assenyalat, l'estudi conclou que cap de les xarxes tindrà problemes per absorbir la nova mobilitat generada.

Per al vehicle privat s'estima que a l'hora punta es produiran el 8% dels desplaçaments, resultant una generació de 25 vehicles a la tarda, afirmant que no s'afectarà a la fluïdesa del tràfic. No es presenten dades ni de l'aranya ni de la geometria o capacitat de les vies. Atès que el nombre de vehicles en hora punta no és massa important, s'accepta l'afirmació feta a l'EAMG.

De tota manera a l'informe de la Direcció de Serveis de Mobilitat de l'Ajuntament de Barcelona es recomana que s'estudiïn itineraris alternatius per als accessos des de la ronda de Dalt que presenten congestió en determinades hores del dia.

9. Estimació de la demanda d'aparcament de turismes, motocicletes i bicicletes

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 a **aparcament de turismes i motocicletes** en cas d'ús residencial i d'estacions de ferrocarril i d'autobusos interurbans. Aplicant els valors dels annexos II i III del Decret 344/2006 resultarien com a mínim els valors següents,

Usos	Àrea (m ²)	Sostre edificable (m ²)	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turisme	Total aparcaments motocicleta
equip. sanitaris		3.000,00	30		
zona verda	342,92		3		
TOTAL	3.149,43		33	0	0

A l'EAMG es calculen les 34 places d'aparcament per a bicicletes, 4 per a la zona verda.

En relació a l'aparcament per a turismes i motocicletes l'EAMG menciona que es farà un aparcament de 53 places per a cotxes i 19 places per a motocicletes.

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

L'EAMG no fa aquesta avaluació. Tractant-se d'un equipament sanitari es considera que tot i la petita mobilitat generada hagués estat molt convenient el seu càlcul doncs pot permetre dur a terme petites actuacions que en disminueixin les emissions de contaminants. ES recomana per tant que es realitzi el càlcul i se'n facin les recomanacions que escaiguin.

11. Mesures correctores

Xarxa Transport públic

L'estudi conclou que la ubicació del sector respecte la xarxa bàsica de transport públic justifica que tota la mobilitat del sector pot ser assumida pels mitjans de transport públic col·lectiu. No realitza cap proposta.

Xarxa bàsica per a vehicles

L'estudi menciona que la xarxa actual pot absorbir la demanda generada i no fa cap proposta.

Xarxa de vianants i bicicletes

Al obrir el carrer Josep M^a Florensa es millora la xarxa per a vianants i també per a bicicletes. Aquesta obertura va a càrrec d'un PMU ja aprovat.

12. Indicadors de gènere

L'estudi indica els indicadors de gènere segons els valors de l'EMQ06.

Tanmateix afirma que les característiques de l'equipament que es proposa i l'espai que l'envolta afavoriran la mobilitat a peu en condicions de seguretat i accessibilitat.

13. Conclusions

Es considera que l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada **de la modificació puntual del Pla General Metropolità per la creació de sistemes a les parcel·les del carrer Teodoro Roviralta 1-3 i avinguda Tibidabo 17-19 i ordenació del nou equipament del carrer Teodoro Roviralta 1-3**, conté una part dels elements necessaris per 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.

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, 30 de març de 2010

Vist-i-plau

Lluís Alegre i Valls
Cap del Servei de Mobilitat

Marc A. García i López
Director tècnic