

Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada pel Pla Especial Urbanístic de definició i concreció dels paràmetres edificatoris de l'equipament del carrer Teodor Roviralta 1-3 i desenvolupament del sistema d'espais lliures públics a les parcel·les del carrer Teodor Roviralta 1-3 i avinguda Tibidabo 17-19

Municipi de Barcelona

Comarca del Barcelonès

Promotor: Mútua Universal - MUGENAT

Redactors de l'EAMG: AdM, Arquitectes, sl,

Ademà Canela Comella Arquitectes

Associats, slp

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 Urbanístic de definició i concreció dels paràmetres edificatoris de l'equipament del carrer Teodor Roviralta 1-3 i desenvolupament del sistema d'espais lliures públics a les parcel·les del carrer Teodor Roviralta 1-3 i avinguda Tibidabo 17-19*, a Barcelona.

1. Antecedents

El Pla Especial Urbanístic té l'objectiu de definir les condicions d'ordenació per a la creació d'un equipament sanitari de titularitat privada i desenvolupar les condicions establertes per a un nou espai lliure que permetrà la connexió entre el Parc de la Tamarita i el CosmoCaixa.

L'àmbit objecte del planejament és discontinu, i està format per les parcel·les Teodor Roviralta 1-3 i l'avinguda Tibidabo 17. La parcel·la Teodor Roviralta 1 té ús en l'actualitat de serveis administratius i consultes de la Mútua Universal, i el jardí interior s'utilitza com a aparcament. La parcel·la Teodor Roviralta 3 antigament era un xalet que es va transformar en clínica privada, però en l'actualitat es troba en desús.

2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del *Pla Especial Urbanístic de definició i concreció dels paràmetres edificatoris de l'equipament del carrer Teodor Roviralta 1-3 i desenvolupament del sistema d'espais lliures públics a les parcel·les del carrer Teodor Roviralta 1-3 i avinguda Tibidabo 17-19* 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 sector suposa la creació d'un nou generador de mobilitat, conseqüència de:

- La creació de 3.000 m² de sostre destinat a equipament sanitari privat
- Es destinen 342,92 m² a zona verda

3. Estimació de la demanda de mobilitat generada pel sector

L'estudi de mobilitat del Pla Especial Urbanístic estima que el PEU generarà un total de **617 desplaçaments/dia feiner, 309 per sentit**.

La taula següent mostra la mobilitat generada segons les ràtios que indica el Decret i l'Estudi de mobilitat, que són coincidents:

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

L'estudi de mobilitat calcula que l'equipament privat generarà uns 600 viatges diaris mentre que la zona verda atraurà uns 17 desplaçaments.

Pel que fa al repartiment modal, l'estudi aporta les dades de la ciutat de Barcelona segons l'EMQ 2006, i n'estima el següent per a la nova mobilitat:

Repartiment modal proposat	A PEU / BICI	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT
% quota modal	19,9%	35,0%	45,1%
Viatges / dia feiner	123	216	278

L'estudi justifica que la quota de vehicle privat sigui més elevada que la mitjana de la ciutat, ja que es tracta d'un centre mèdic de cirurgia ambulatoria i la majoria d'usuaris són persones malaltes.

4. Mobilitat en vehicle privat

L'estudi destaca que l'àmbit d'estudi es troba en un entorn viari plenament consolidat, i que per tant la xarxa bàsica existent garanteix l'accessibilitat a l'àmbit del Pla Especial Urbanístic.

L'accés en vehicle privat tindrà lloc principalment per la Ronda de Dalt, sortida 6 (Pl. Alfonso Comín). La IMD en aquest punt és, l'any 2009, de 80.700 veh./dia sentit Besòs i de 84.700 veh./dia sentit Llobregat.

Quant a la resta d'itineraris d'accés (passeig de Sant Gervasi, carrer Balmes i av. Tibidabo), els dos primers tenen una IMD d'uns 50.000 veh./dia, mentre el tercer presenta una IMD de 25.000 veh./dia.

L'estudi esmenta que el Pla de Millora Urbana del carrer del Císter (creació de dos equipaments públics), aprovat definitivament l'any 2008, preveu el perllongament del carrer Josep Maria Florensa, adjacent a l'àmbit d'estudi. El PMU preveu un vial de 10 m d'amplada, amb un pendent ascendent de 0,5% i de l'1,6%.

5. Xarxa de transport públic

A les proximitats del sector hi ha la següent oferta de transport públic:

- Autobús: 7 línies urbanes diürnes (73, 196, 123 -amb parada a 100m-, 22 amb parada a 300m-, 60, 124, 17 -amb parada a 500m-) i dues metropolitanes nocturnes (N4 i N5 -amb parada a 250m-)
- Tramvia Blau (turístic): amb parada a 50m.
- FGC: amb parada a 300 m (av. Tibidabo)
- Metro: estacions Penitents i Vallcarca (L3), amb parada a 1 km del sector.
- Funicular Tibidabo: a 1 km del sector

S'aporten dades gràfiques de la localització de les parades dels serveis de transport públic. També es mostren les dades d'oferta del servei nocturn, però no així de les altres línies d'autobús.

6. Mobilitat a peu i en bicicleta

La mobilitat a peu es caracteritza per una bona continuïtat de voreres i espais públics. Els itineraris principals a peu són a l'avinguda Tibidabo, on se situen la majoria d'equipaments i parades de transport públic. El carrer de Quatre Camins també destaca per a la mobilitat a peu, d'una forma més secundària.

Quant a l'accés en bicicleta, la xarxa de carrils bici de la ciutat es troba allunyada de l'àmbit d'estudi i es disposa de 2 estacions bicig a uns 700 m del sector. El districte de Sarrià – Sant Gervasi té un menor ús de la bicicleta que el conjunt de la ciutat, per les condicions topogràfiques que presenta.

7. Incidència de la mobilitat generada

L'estudi analitza la distribució horària de la mobilitat i conclou que durant les hores punta es concentraran uns 54-56 nous viatges/hora (FHP del 9% entre les 8 i les 9h i entre les 17 i les 18h).

En relació al vehicle privat, en l'hora punta es concentraran 22 vehicles a la sortida 6 de la Ronda de Dalt, uns 13-14 al passeig de Sant Gervasi, uns altres 13-14 al carrer Balmes i uns 6-7 vehicles a l'avinguda Tibidabo. L'estudi afirma que la nova demanda tindrà una incidència molt menor.

En relació al transport públic, es preveuen 216 nous viatges diaris. L'estudi conclou que les xarxes actuals podran absorbir la nova mobilitat generada.

D'altra banda, l'estudi exposa les previsions del PDI en relació a la línia 10 de metro i a la creació de la nova estació intermodal a la Sagrera.

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 d'ús residencial i d'estacions de ferrocarril i d'autobusos interurbans.

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

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		3.000,00	33	0	0

Amb l'aplicació de les ràtios que proposa el Decret 344/2006 quant a la reserva d'aparcament per als diferents usos, caldria fer una reserva global de 33 places d'aparcament per a bicicletes. L'estudi aplica les mateixes ràtios i proposa fer una reserva de 34 places.

Les places s'hauran de situar en llocs segurs però de fàcil accés, de forma que la localització dels aparcaments no desincentivin l'ús de la bicicleta.

Respecte de l'aparcament de turismes i motocicletes, el PEU preveu una reserva de 53 places per a turismes i 19 per a motocicletes.

Així, la proposta final de reserva de places d'aparcament es mostra tot seguit:

Usos	Àrea (m ²)	Sostre edificable (m ²)	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turisme	Total aparcaments motocicleta
equip. sanitaris		3.000,00	30	53	19
zona verda	342,92		4		
TOTAL		3.000,00	34	53	19

Recomanació 1

Atenent a què es tracta d'un equipament sanitari i que es pot preveure un ús intensiu de les voreres de l'entorn per part dels vianants, es considera que cal evitar la presència de motos en les voreres, independentment de la seva amplada. Es recomana que es faci una senyalització específica, si no hi és actualment, que impedeixi l'aparcament d'aquests vehicles en vorera i que s'informi correctament als motoristes de la localització dels aparcaments de motos.

9. Mesures correctores

Xarxa de transport públic i col·lectiu

L'estudi no proposa cap actuació sobre la xarxa de transport públic, donat que el servei existent es considera suficient.

Xarxa bàsica per a vehicles

L'estudi no proposa cap actuació sobre la xarxa viària.

Xarxa de vianants i de bicicletes

L'estudi tampoc proposa cap actuació sobre les xarxes per a modes no motoritzats.

10. Mobilitat i gènere

Quant a indicadors de gènere, l'estudi aporta dades de l'EMQ 2006 que mostren que les dones més usuàries del transport públic i dels modes no motoritzats que els homes.

D'altra banda, l'estudi afirma que els espais públics que formen part del PEU tenen unes condicions topogràfiques que permeten unes bones condicions d'accessibilitat i relació amb l'entorn.

11. 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 de planejament urbanístic o d'implantacions singulars declarats pel govern com a zona de Protecció especial de l'ambient atmosfèric (com el cas de Barcelona) han d'incorporar les dades necessàries per avaluar la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica.

L'estudi no aporta aquestes dades.

Recomanació 2

Cal fer els màxims esforços per a reduir les emissions de contaminants en els nous desenvolupaments, més quan es tracta d'un equipament sanitari. Per aquest motiu es recomana al promotor promoure el màxim de mesures d'ús del transport públic i de la mobilitat no motoritzada entre els treballadors del recinte i els seus visitants. Un bon instrument és realitzar un pla de desplaçament d'empresa de l'equipament sanitari.

12. Finançament de les càrregues derivades de la mobilitat generada

L'estudi no preveu fórmules de finançament per a intervencions complementàries externes al sector.

13. Conclusions

Es considera que l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del *Pla Especial Urbanístic de definició i concreció dels paràmetres edificatoris de l'equipament del carrer Teodor Roviralta 1-3 i desenvolupament del sistema d'espais lliures públics a les parcel·les del carrer Teodor Roviralta 1-3 i avinguda Tibidabo 17-19*, 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**.

Se sol·licita a Mútua Universal - MUGENAT que tingui en compte les recomanacions que se li fan en el present informe.

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, 10 de desembre de 2012

Lluís Alegre i Valls
Cap del Servei de Mobilitat