

Informe relatiu a l'estudi d'Avaluació de la Mobilitat Generada pel Pla Especial Urbanístic de part de l'àmbit del centre de recerca biomèdica i parcel·la veïna, ubicat al carrer Teodor Roviralta del terme municipal de Barcelona

Municipi de Barcelona

Comarca: Barcelonès

Promotor: Fundació la Caixa

Redactor de l'EAMG: Berrysar enginyeria +
consultoria

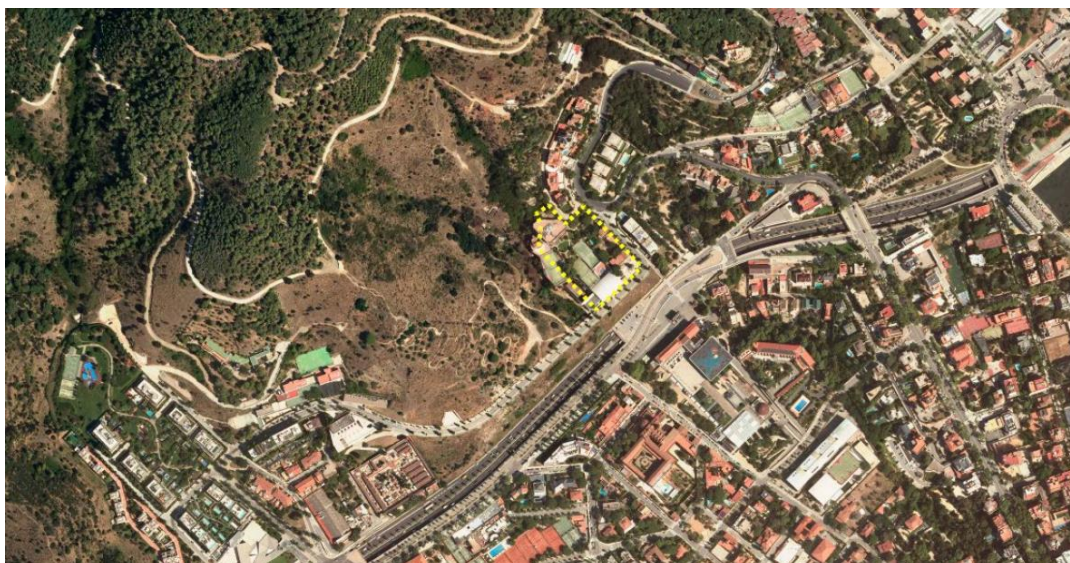
En compliment de l'article 18.3 de la llei de la mobilitat i del Decret 344/2006 de regulació dels estudis de la mobilitat generada s'emet el següent informe relatiu a *l'estudi d'Avaluació de la Mobilitat Generada pel Pla Especial Urbanístic de part de l'àmbit del centre de recerca biomèdica i parcel·la veïna, ubicat al carrer Teodor Roviralta del terme municipal de Barcelona.*

1. Antecedents

L'àmbit del Pla Especial se situa a la part alta de Barcelona, just al costat de la Ronda de Dalt entre les sortides 6 – Vallcarca i la 7 – Sant Gervasi. S'integra dins el barri de Sant Gervasi del districte de Sarrià.

Són antecedents del present estudi la Modificació puntual del Pla general metropolità per a la implantació d'un Centre de Recerca Biomèdica, situat al carrer d'Isaac Newton, del terme municipal de Barcelona, la qual comptava amb informe favorable per part de l'ATM, si bé s'establien diferents condicions relatives al seu desenvolupament (Expedient G_117/2021).

L'àmbit de la modificació puntual incloïa les parcel·les del carrer d'Eduard Fontserè 19, al carrer de Manuel Ramon 4 i al carrer de Teodor Roviralta números 47, 53, 57 i 65 del terme municipal de Barcelona. Posteriorment, la Fundació La Caixa, va adquirir una parcel·la de 333 m² (ocupada per un habitatge unifamiliar), per tal d'annexionar-la a la parcel·la i destinar-la a ús d'equipament (motiu pel qual s'ha incorporat en el pla especial que es tramita).



La incorporació d'aquesta parcel·la suposa un increment del 0,63% respecte a l'àmbit de la modificació de planejament tramitada l'any 2021.

Des de l'equip redactor del present informe, es recorda que la documentació que han de contenir estudis d'avaluació de la mobilitat generada referents a les figures de planejament urbanístic derivat no és el mateix que cal incorporar en els estudis referents a les figures de planejament urbanístic general i llurs revisions o modificacions. Així el Decret 344/2006, exigeix una major concreció i detall en els primers respecte als segons.

2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de *l'estudi d'Avaluació de la Mobilitat Generada pel Pla Especial Urbanístic de part de l'àmbit del centre de recerca biomèdica i parcel·la veïna, ubicat al carrer Teodor Roviralta del terme municipal de Barcelona* 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 present pla especial urbanístic desenvolupa una part de la Modificació puntual del Pla general metropolità, en concret es tracta d'un àmbit de 10.178 m², i en el qual es preveu desenvolupar el centre de recerca biomèdica, que comptarà amb una superfície de sostre d'11.956,5 m².

3. Estimació de la demanda de mobilitat generada

L'Estudi calcula la nova mobilitat que generaran els usos objecte de la modificació puntual a partir de les ràtios que dicta el Decret 344/2006 de regulació d'estudis d'avaluació de la mobilitat generada.

Taula resum de la mobilitat generada (segons l'EAMG i segons el Decret 344/2006)

Usos	Àrea (m ²) PROJECTE	Sostre edificable (m ²)	Viatges generats (m ²) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
Equip. Sanitaris-assistencial	10.178	11.956,5	2.391	2.391
TOTAL	10.178	11.956.5	2.391	2.391

En aquest càlcul no es considera generació de viatges per les zones verdes (verd privat), no es quantifica la mobilitat ja existent i no es tenen en compte la diferència amb els viatges generats actuals de l'Associació de Personal de la Caixa.

Des de l'equip redactor del present informe s'accepta la mobilitat generada prevista. L'EAMG fa una proposta de repartiment modal, el qual és molt diferent del considerat en el seu moment en l'estudi de la modificació puntual que el precedeix.

Taula resum del repartiment modal

Repartiment modal proposat	A PEU - BICICLETA	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT
% quota modal	62,3%	22,7%	15%
Viatges / dia de màxima demanda	1.490	553	359

Des de la redacció del present informe es **considera necessari una major justificació del repartiment modal adoptat, especialment tenint en compte que es troba molt allunyat de tant dels valors actuals com en l'escenari futur del PMUS de la ciutat de Barcelona 2019-2024.**

4. Mobilitat en vehicle privat i aparcament

L'EAMG indica que aquest planejament s'ubica en sòl urbà consolidat, però no descriu ni les característiques de la xarxa tant en relació l'oferta com a la demanda.

Cal completar la descripció de la mobilitat en vehicle privat, aportant informació referent als itineraris d'accés i sortida del sector i aportar informació de la demanda actual a les vies de l'entorn.

S'analitza l'oferta d'aparcament, diferenciant entre aparcament públic en calçada i al CosmoCaixa (inclou motos i autocars), aparcament de SABA i punts de càrrega i descàrrega. En total quantifica 605 places per a vehicles privats, 10 per autocars i 12 per càrrega i descàrrega.

S'explica el funcionament i l'oferta de l'aparcament del CosmoCaixa. Concreta que el nivell de rotació de l'aparcament és baix. Conclou que es disposa per a ús dels treballadors/es en dies laborable de com a mínim 40 places disponibles.

Des de l'equip de redacció del present informe s'accepta la informació aportada.

5. Xarxa de transport públic

L'àmbit d'estudi està servit per una oferta de transport públic tant ferroviària (FGC) com viària amb l'autobús.

En relació a l'oferta ferroviària, les parades més properes tant de FGC com de metro se situen a més de 800 m i, per tant, es requereix utilitzar la connexió amb autobús per accedir al sector. Tot i així, ja que són dos modes amb una alta connectivitat, l'estudi els analitza. En el cas dels FGC (línia L7) en menciona l'horari del servei, el nombre d'expedicions diàries, i la freqüència de pas. Disposa de 4 línies d'autobús que permeten connectar els ferrocarrils amb el sector en estudi (123, 196, V13 i V15). S'indica el nombre total d'expedicions en dia feiner, dissabte i festiu.

En relació al metro (L3), les parades més properes es troben a més d'1 km. La connexió de les estacions de Penitents i Vallcarca amb el sector, es pot fer a partir de la línia 123.

Referent al servei d'autobús, el sector està servit per 7 línies; 5 línies diürnes (H2, V13, V15, 196, 123) i 2 nocturnes (N4 i N5). Aquestes línies tenen parada a menys de 500 m del nou centre de recerca. Es fa una descripció poc concreta de la freqüència de pas d'aquestes línies.

L'EAMG indica que no hi ha parades de taxis en les proximitats del sector.

S'afegeix informació referent al Tramvia Blau, el qual encara no es troba operatiu.

Des de l'equip redactor del present informe **es considera necessari analitzar el grau d'accessibilitat des de l'àmbit del pla especial a cadascuna de les parades de transport públic que hi donen cobertura, i calcular la distància des de cadascuna de les parades i fins a l'accés a l'edifici, resseguint itineraris accessibles.**

6. Mobilitat a peu i en bicicleta

L'estudi descriu les amplades de vorera dels vials de l'entorn: carrer Teodor Roviralta i carrer Manuel Ramon, les quals tenen unes amplades totals de 2,6 m. S'indica que els passos per a vianants i guals estan adaptats.

Es troba a faltar una anàlisi dels diferents itineraris a peu entre l'àmbit d'estudi i les diferents parades de transport públic (autobús i FGC).

En relació a la bicicleta, s'indica que en aquest àmbit no existeix una infraestructura per a la bicicleta, ja que esdevé un indret amb forts pendents. Tot i així, els vials inferiors a les Rondes (exceptuant l'Av. Tibidabo) són vials de zona 30. L'estació de Bicing més propera se situa a 1 km del sector.

Des de l'equip de redacció del present informe s'accepta la informació aportada.

7. Incidència de la mobilitat generada

De la **xarxa viària**, l'EAMG no aporta informació de la demanda actual, s'afirma que la xarxa actual té prou capacitat per absorbir la nova demanda generada.

En relació al **transport públic**, l'estudi considera que el servei actual tindrà prou capacitat per absorbir la nova demanda generada, però no s'aporta informació de la demanda actual ni s'estableix cap factor d'hora punta de la nova demanda generada pel sector.

D'acord amb el Decret 344/2006, **cal analitzar la incidència de la mobilitat generada sobre les diferents xarxes de mobilitat, tenint en compte la mobilitat actual (nivells de demanda) i la nova mobilitat que preveu el Pla Especial.**

8. Estimació de la demanda d'aparcament

El Decret 344/2006 obliga a reservar places fora de la via pública destinades a l'aparcament de bicicletes per a tots els usos, i per a turismes i motocicletes només en cas dels usos residencials.

En relació a la bicicleta, el pla especial preveu la instal·lació de 100 aparcaments per a bicicletes (i una reserva d'espai per arribar fins a 120) a fora de la via pública, aplicant les ràtios previstes al Decret 344/2006.

Pel que fa a la reserva d'aparcament per a vehicles privats, l'EAMG preveu les ràtios establertes al PGM, indicant que la dotació necessària seria de 147 places per a turismes i 48 motocicletes. No obstant això, segons les dades de demanda prevista es considera que seran necessàries un màxim de 68 turismes i 8 motocicletes. Tenint en compte aquestes hipòtesis, l'estudi preveu un aparcament soterrat, que s'accedirà des del carrer Manel Ramon, i tindrà una capacitat per a 30-35 turismes i 15-20 motocicletes. Per altra banda, l'actual aparcament de SABA (CosmoCaixa) tindrà una reserva de 40

places per a aquest equipament i, per tant, podrà absorbir la resta de la demanda generada.

En relació als punts de recàrrega per a vehicles elèctrics, es preveu implementar 2 punts de recàrrega per a turismes i 2 per a motocicletes.

La següent taula mostra el dimensionament de l'aparcament segons l'EAMG (entre parèntesis) i segons les ràtios previstes pel Decret 344/2006.

Usos	Àrea (m ²)	Sostre edificable (m ²)	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turisme	Total aparcaments motocicleta
Equip. cult.-esp.-recr.	10.178	11.956,5	120 (120)	0 (30-35)	0 (15-20)
TOTAL	10.178	11.956.5	120 (120)	0 (30-35)	0 (15-20)

Recomanació 1.

Es recomana fomentar la intermodalitat entre el metro/FGC i la bicicleta elèctrica. En aquest sentit, es recomana preveure un aparcament Bicing (o similar) de bicicletes elèctriques al carrer Isaac Newton que doni servei tant al Cosmocaixa com al futur Centre de Recerca Biomèdica.

Recomanació 2.

Es recomana preveure places d'aparcament segur per a VMP, així com punts per la recàrrega elèctrica per a bicicletes i patinets.

Des de l'equip redactor del present informe considera que **cal preveure places PMR**. Alhora, tal com marca el PDM 2020-2025, **cal establir criteris de gestió al nou aparcament** previst al Centre de Recerca Biomèdica (compartir cotxe, punts de recàrrega...).

9. Distribució Urbana de Mercaderies

Segons el Decret 344/2006 d'estudis d'avaluació de la mobilitat generada, s'ha de preveure una reserva de places d'aparcament per a les operacions de càrrega i descàrrega en les superfícies amb un ús comercial i d'oficines.

L'EAMG indica que el centre preveu una entrada des de l'av. Tibidabo amb el carrer Teodor Roviralta per a les mercaderies (logística), i aquests usos s'integren internament en els molls de càrrega i descàrrega previstos dins el propi recinte i per tant no generen necessitats de reserva de places a la via pública.

10. Mesures correctores

Xarxa bàsica per a vehicles

Com a mesures correctores es proposa establir com a Zona 30 els carrers Teodor Roviralta i Manuel Ramon, així com completar la urbanització de la plaça d'Isaac

Newton, donant accessibilitat a l'edifici d'administració i afavorint la connectivitat a peu amb el recinte del CosmoCaixa, les parades la línia d'autobús H2 i la resta de carrers al sud de la Ronda de Dalt. Aquesta actuació suposarà la supressió de l'aparcament reservat per a 7/8 autocars. Per tal de poder garantir la necessitat d'estacionament d'aquests autocars (visitants del CosmoCaixa), es proposen diferents punts on establir un aparcament per a autocars de curta durada (carrer del Cister i d'Isaac Newton) i de llarga durada (carrer d'Isaac Newton entre els carrers de Balsareny i del Cister).

Xarxa de transport públic

Es proposa millorar les parades d'autobús de l'entorn amb la implantació de PIUs.

Xarxa de vianants i bicicletes

En relació als vianants, el centre de recerca biomèdic tindrà tres accessos per a vianants al recinte: un principal, a la nova plaça d'Isaac Newton per als treballadors/es i visitants per l'edifici Sud-est, un segon pel carrer Manuel Ramon a l'edifici Nord-est i un darrer al carrer Teodor Roviralta per a la logística i serveis, mixt per a vianants i vehicles.

11. Indicadors de gènere

L'EAMG vinculat a la modificació puntual incorporava dades referents a la mobilitat i gènere referents al pdM 2020-2025 i a l'EMEF 2018. S'observa com la dona es desplaça més per motius personals que els homes, i utilitza més el transport públic o mitjans no motoritzats. En el present informe no s'aporta cap nova documentació relacionada amb el gènere.

Des de l'equip redactor del present informe considera suficient la informació facilitada.

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 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.

S'estableix un càlcul de les emissions de contaminants vinculades al pla especial, que es valoren en 71,64 TEP/any i 172 tones de CO₂, 0,15 tones de NO_x i 0,01 tones de partícules.

Des de l'equip redactor s'accepta la informació facilitada.

Recomanació 3.

Es recomana de preveure mesures complementàries per tal de reduir la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica

13. Finançament de les càrregues derivades de la mobilitat generada

L'article 19.1 del Decret de Mobilitat estableix que el promotor haurà de participar en els costos generats per l'increment de la mobilitat degut a la nova actuació en els termes establerts per la Llei de la mobilitat i la legislació urbanística.

L'EAMG afirma que les mesures previstes quedaran incloses en el projecte d'urbanització, actualment en tràmit.

Recomanació 4.

Es recomana de detallar la proposta de finançament de les càrregues derivades de la mobilitat generada en el mateix EAMG, concretant per exemple el nombre de PIUS implementats a les parades de transport públic.

14. Conclusions

Es considera que l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada per *l'estudi d'Avaluació de la Mobilitat Generada pel Pla Especial Urbanístic de part de l'àmbit del centre de recerca biomèdica i parcel·la veïna, ubicat al carrer Teodor Roviralta del terme municipal de Barcelona*, 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**. No obstant això, s'estableixen **condicions** 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:

- Cal una major justificació del repartiment modal adoptat, especialment tenint en compte que es troba molt allunyat de tant dels valors actuals com en l'escenari futur del PMUS de la ciutat de Barcelona 2019-2024.
- Cal completar la descripció de la mobilitat en vehicle privat, aportant informació referent als itineraris d'accés i sortida del sector, aportar informació de la demanda actual a les vies de l'entorn.
- Cal analitzar el grau d'accessibilitat des de l'àmbit del pla especial a cadascuna de les parades de transport públic que hi donen cobertura, i calcular la distància des de cadascuna de les parades i fins a l'accés a l'edifici, resseguint itineraris accessibles.
- cal analitzar la incidència de la mobilitat generada sobre les diferents xarxes de mobilitat, tenint en compte la mobilitat actual (nivells de demanda) i la nova mobilitat que preveu el Pla Especial.
- Cal preveure places PMR, i establir criteris de gestió/regulació al nou aparcament.

Així mateix, les diferents **recomanacions** que se citen en aquest informe, s'hauran de tenir en compte en la redacció dels corresponents projectes constructius o en les mesures de gestió que correspongui.

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.

Vistiplau

Xavier Sanyer Matías
Cap del Servei de Mobilitat

Lluís Alegre Valls
Director de l'Àrea de
Mobilitat