

Informe relatiu a l'Estudi d'avaluació de la mobilitat generada del Pla Especial Integral de "La Rotonda" avinguda del Tibidabo 2-4, passeig de Sant Gervasi 51-53 i carrer Lleó XIII 1-3 · Districte de Sarrià-Sant Gervasi de Barcelona

Municipi de Barcelona
Comarca del Barcelonès
Promotor: JOSEL SLU
Redactor de l'EAMG: AIM

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 del Pla Especial Integral de "La Rotonda" avinguda del Tibidabo 2-4, passeig de Sant Gervasi 51-53 i carrer Lleó XIII 1-3 · Districte de Sarrià-Sant Gervasi de Barcelona.

1. Antecedents

L'àmbit d'estudi s'ubica en el districte de Sarrià-Sant Gervasi de la ciutat de Barcelona. S'ubica al nord-est del districte, dins del barri de "Sant Gervasi – La Bonanova", en concret la finca situada a l'avinguda del Tibidabo 2-4, Passeig de Sant Gervasi 51-53 i el carrer Lleó XIII 1-3.

L'edifici de la "Rotonda" o "Torre Andreu" és un edifici modernista de 1906, amb un temple en la cantonada sud-est. Es troba protegit com a Bé Cultural d'Interès Local.

Els usos admesos pel PEI són els propis de la Zona en densificació urbana intensiva (Clau 13a) del PGM, si bé es limita els usos admesos a habitatge unifamiliar, plurifamiliar i apartaments, residencial, comercial, sanitari, recreatiu, esportiu, religiós i cultural, oficines i industrial amb limitacions, si bé a efectes de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada s'ha considerat els usos comercial i d'oficines.



2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'Estudi d'avaluació de la mobilitat generada pel *Pla Especial Integral de "La Rotonda" avinguda del Tibidabo 2-4, passeig de Sant Gervasi 51-53 i carrer Lleó XIII 1-3 · Districte de Sarrià-Sant Gervasi de Barcelona*, als continguts de la Llei de la mobilitat, i s'aplicaran com a criteris els establerts en el Decret 344/2006, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada.

L'estudi considera a efectes de la mobilitat una superfície de sostre de 10.804,40 m², dels quals 1.240,80 m² es consideren comercials i 9.563,60 m² d'oficines.

Des de l'equip redactor del present informe es vol recordar que si les proporcions entre aquests usos difereixen sensiblement respecte a les plantejades en l'EAMG (per exemple una major superfície comercial de la prevista) pot ser necessari l'elaboració d'un nou estudi d'avaluació de la mobilitat generada.

3. Estimació de la demanda de mobilitat generada

L'EAMG calcula la incidència de la nova mobilitat generada a partir de les ràtios que dicta el Decret 344/2006, de 19 de setembre, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada, considerant els usos comercial i d'oficines, i aplicant les corresponents ràtios del Decret 344/2006.

L'estudi considera que les noves activitats previstes generaran un total de **2.056 desplaçaments diaris**.

Usos	Sostre edificable (m ²)	Viatges generats (m ²) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
comercial	1.240,80	621	621
oficines	9.563,60	1.435	1.435
TOTAL	10.804,40	2.056	2.056

L'EAMG realitza la següent hipòtesi de repartiment modal dels nous desplaçaments generats tenint com a referència les dades del PMUS de Barcelona per a l'horitzó 2024:

Repartiment modal proposat	A PEU - BICICLETA	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT
% quota modal	40,3%	41,2%	18,5%
Viatges / dia de màxima demanda	828	848	380

Des de l'equip redactor del present informe s'accepten els valors de mobilitat generada i repartiment modal de l'EAMG. No obstant això, es recorda que si alguns dels usos previstos es considera implantació singular a efectes de la seva mobilitat (sostre comercial superior a 2.500 m² o sostre d'oficines superior a 10.000 m²) serà necessari tramitar un estudi d'avaluació de la mobilitat generada referent a la implantació singular en la fase del projecte.

4. Mobilitat en vehicle privat

L'EAMG descriu la xarxa viària bàsica i les vies principals de l'entorn (pg. de Sant Gervasi, Balmes, av. Tibidabo, i altres vies de caràcter més local). En cada cas es descriu les característiques bàsiques del vial, les intensitats de trànsit (any 2019) i es representen gràficament els itineraris d'entrada i sortida en vehicle privat a l'àmbit d'estudi.

Amb relació a l'aparcament entorn de l'edifici hi ha diferents bosses d'aparcament d'ús públic (una dins de la mateixa finca). També s'aporta una descripció de l'oferta d'aparcament a la via pública, el qual es tracta d'aparcament regulat (zones DUM i zones verdes i blaves).

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

5. Xarxa de transport públic

L'EAMG descriu tota l'oferta de transport públic disponible propera a l'edifici. En concret hi ha 6 parades de bus que es troben a menys de 100 m i que es connecten a l'edifici amb trajecte accessible per al vianant. En aquestes parades s'hi aturen les línies H4, V13, V15, 131, 193, N4 i N5. Per cadascuna d'aquestes línies es descriu el recorregut, horaris de funcionament i interval de pas en dia feiner.

Per altra banda, just davant de l'edifici, també s'accedeix a l'estació av. Tibidabo que és el final inici de la línia L7 de FGC. Es descriu el recorregut, horaris de funcionament i interval de pas en dia feiner.

A l'inici de l'av. Tibidabo, es troba la parada d'inici de la línia del Tramvia Blau, que actualment es troba en obres de modernització.

Finalment, també es descriu les parades de taxi més properes a l'emplaçament.

Recomanació 1.

Tenint en compte els usos comercials previstos, es recomana d'incorporar la informació de l'oferta del servei de transport públic en dissabte.

6. Mobilitat a peu i en bicicleta

L'àmbit s'ubica en una zona urbanitzada i totalment consolidada, amb voreres a banda i banda, passos per a vianants i cruïlles semaforitzades. Els itineraris mar-muntanya compten amb pendents rellevants, mentre que els transversals són molt més planers. En relació als usos, el passeig de Sant Gervasi fa de frontera entre una zona més residencial al nord i un barri amb caràcter més comercial al sud.

Es fa una descripció de les condicions d'accessibilitat dels principals itineraris per a vianants, i s'adjunten imatges per il·lustrar-ho. Els accessos a l'edifici es fan per la façana del pg. Sant Gervasi i per la cantonada de Passeig de Sant Gervasi amb av. Tibidabo.

Pel que fa a la mobilitat en bicicleta, en aquest àmbit no hi ha carrils bici segregats, i la bicicleta ha de circular per vials de zones 30, els quals ja incorporen la senyalització específica. També es descriuen els diferents aparcaments per a bicicleta a la via pública, així com les estacions del servei de bicicleta pública (ubicada al passatge Maluquer, a uns 300 m de l'edifici).

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

7. Incidència de la mobilitat generada

L'EAMG analitza la incidència de la nova mobilitat generada a partir del repartiment modal proposat.

En el cas del vehicle privat, s'estima que els 379 desplaçaments generats suposaran 309 vehicles que es desplacen (tenint en compte el factor d'ocupació). L'EAMG considera que en hora punta es generaran 58 desplaçaments a peu, 9 en bicicleta, 67 en transport públic i 25 en vehicle privat.

En relació al transport públic, en hora punta hi ha 90 expedicions que tenen parada en aquest àmbit i, per tant, es considera que l'oferta actual podrà absorbir la nova demanda sense dificultats.

En relació al vehicle, privat l'increment de 25 vehicles en hora punta suposa un increment del trànsit de la xarxa viària inferior a 2% i per tant també resulta assumible per la xarxa actual.

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

8. Estimació de la demanda d'aparcament

L'EAMG fa un càlcul de l'aparcament necessari segons les ràtios establertes al Decret 344, segons la qual serà necessari disposar de 109 places d'aparcament per a bicicletes a fora de la via pública.

Per altra banda, també calcula la dotació d'aparcament exigida segons la normativa urbanística, per la qual seria necessari disposar de 173 places d'aparcament per a turismes i 60 per a motocicletes.

En relació al vehicle elèctric, l'edifici actualment ja disposa d'un aparcament, que compta amb tres punts de recàrrega per a vehicle elèctric.

En la següent taula hi ha el dimensionament de l'aparcament segons les ràtios previstes pel Decret 344/2006 i entre parèntesis s'indica la dotació prevista en l'EAMG:

Usos	Àrea (m ²)	Sostre edificable (m ²)	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turisme	Total aparcaments motocicleta
comercial		1.240,80	13 (13)	0 (173)	0 (60)
oficines	2.327,75	9.563,60	96 (96)		
TOTAL	2.327,75	10.804,40	109 (109)	0 (173)	0 (60)

Recomanació 2.

Es recomana preveure una reserva d'espai per a VMP disponible a l'interior de l'edifici.

Recomanació 3.

Es recomana d'ajustar la dotació d'aparcament a la fora de la via pública, a les necessitats d'aparcament previstes a l'EAMG (molt inferiors a les previstes).

Des de l'equip redactor del present informe es **considera necessari donar compliment a la normativa referent a punts de recàrrega per a vehicles elèctrics i places per a persones amb la mobilitat reduïda en l'aparcament de l'edifici.**

9. Distribució Urbana de Mercaderies

Segons el Decret 344/2006, per l'ús comercial i d'oficines s'haurà de reservar a la xarxa viària 7 places de càrrega i descàrrega de mercaderies (2 per als usos comercials i 5 per al d'oficines).

Per altra banda, seguint les indicacions de l'article 6 del Decret, cal reservar un 10% del sostre comercial per a usos de magatzem.

Recomanació 4.

Es recomana concretar la ubicació referent a les places de càrrega i descàrrega de mercaderies previstes en l'EAMG, indicant si es troben a la via pública o a l'aparcament interior.

10. Mesures correctores

L'EAMG no proposa mesures correctores vinculades a cap de les xarxes de mobilitat, més enllà de les reserves d'aparcament previstes.

Recomanació 5.

Es recomana plantejar les campanyes de forma diferenciada tant per a persones treballadores com per a les visites, responant a les diferents necessitats de mobilitat de cadascun dels col·lectius.

Recomanació 6.

Es recomana d'elaborar un pla de desplaçaments d'empresa (PDE) vinculat als usos previstos al pla especial.

11. Mobilitat i gènere

L'EAMG analitza les característiques dels hàbits de mobilitat que es generen a l'àmbit d'estudi en funció del gènere dels individus. Segons dades de l'EMEF2018 es determina que els homes es desplacen més per motiu ocupacional, i que les dones utilitzen més el transport públic que els homes.

Des de l'equip de redacció del present informe es considera vàlida la informació aportada.

Recomanació 7.

Es recomana d'aplicar mesures en clau de gènere (instal·lar il·luminació més potent a les entrades i sortides de l'edifici, impulsar una campanya d'informació constant dels serveis de transport públic...).

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

La disposició addicional quarta del Decret 344/2006 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 és el cas de Barcelona) han d'incorporar les dades necessàries per avaluar la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica.

L'EAMG fa un càlcul dels nivells d'emissions per un període concret de cada contaminant, a partir de les velocitats mitjanes de circulació, el tipus de vehicles que hi circulen i els seus corresponents factors d'emissions de contaminants.

Des de l'equip de redacció del present informe es considera vàlida la informació aportada.

Recomanació 8.

Es recomana d'aplicar mesures complementàries per tal de reduir la incidència de la nova mobilitat generada sobre la contaminació atmosfèrica.

13. Finançament de les càrregues derivades de la mobilitat generada

L'EAMG quantifica el finançament de les mesures correctores previstes al document.

14. Conclusions

L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del *Pla Especial Integral de "La Rotonda" avinguda del Tibidabo 2-4, passeig de Sant Gervasi 51-53 i carrer Lleó XIII 1-3 · Districte de Sarrià-Sant Gervasi 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 una **condició** relativa al seu desenvolupament:

- Cal donar compliment a la normativa referent a punts de recàrrega per a vehicles elèctrics i places per a persones amb la mobilitat reduïda en l'aparcament de l'edifici.

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