

## MESURA DE GOVERN: LA MOBILITAT AL DISTRICTE DE SARRIÀ - SANT GERVASI

Barcelona, 10 d'octubre de 2018

### » 01. Antecedents i situació actual

---

L'instrument actualment vigent a la ciutat per planificar-ne la mobilitat considerant tots els modes de transport (de persones i mercaderies) és el **Pla de Mobilitat Urbana (PMU) de Barcelona 2013-2018**, que fa esment especial al foment dels desplaçaments en modes no motoritzats, d'acord amb els principis i objectius dels articles 2 i 3 de la Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat. El PMU s'adapta als criteris i orientacions establerts pel Pla Director de Mobilitat de la Regió Metropolitana de Barcelona (que integra les Directrius Nacionals de Mobilitat en el territori metropolità) i està redactat d'acord al marc legal existent en matèria de mobilitat i amb el coneixement d'altres plans i programes amb influència a la mobilitat de la ciutat de forma directa o indirecta.

Aquest PMU consolida les actuacions previstes en el Pla anterior, els dóna continuïtat i alhora estableix noves mesures per recuperar espai per al vianant i afavorir-lo, tot avançant amb pas ferm cap a una mobilitat més segura, sostenible, equitativa i eficient. El concepte *mobilitat sostenible* sorgeix com a resposta als impactes socials, econòmics i ambientals derivats de l'ús intensiu dels vehicles a motor, que ocupen molt de sòl, consumeixen molt combustible i generen moltes externalitats, com ara accidents, contaminació, soroll, intrusió visual, congestió, etc., situacions ben comunes a totes les grans ciutats del món.

\*\*\*\*\*

En aquests moments s'està duent a terme a nivell de ciutat el **procés participatiu per al Pla de Mobilitat Urbana 2019-2024**<sup>1</sup>, que persegueix aprofundir en l'assoliment d'una mobilitat segura, saludable, sostenible, equitativa i intel·ligent.

---

<sup>1</sup> Es pot participar i seguir el procés a través de <https://www.decimim.barcelona/processes/plamobilitatBCN>

En incloure un procés participatiu en la seva elaboració, es pretén compartir i recollir la visió de la ciutadania a l'hora d'establir els eixos, els objectius i les actuacions de mobilitat dels propers sis anys. El punt de partida és el PMU vigent, que, com s'ha dit, abasta el període 2013-2018.

El procés participatiu s'ha iniciat amb la fase d'informació i debat. Amb els membres del Pacte per la Mobilitat (que és l'òrgan de participació municipal en aquest àmbit) s'ha dut a terme la presentació del PMU, s'ha analitzat participadament la diagnosi a partir dels indicadors del vigent PMU, i posteriorment s'han establert els eixos del Pla i els objectius a aconseguir per a cadascun dels eixos.

La segona fase, finalitzada el passat mes de juliol, s'ha centrat en la realització de debats amb col·lectius, i ha servit per determinar les actuacions que han de contribuir a l'assoliment d'una ciutat més amable, que prioritzi els modes de desplaçament més sostenibles i que compleixi els límits de contaminació establerts per la Unió Europea (UE).

La fase actual, de debat amb la ciutadania, que finalitzarà aquest mateix mes d'octubre, consisteix en la realització de sessions de debat amb la ciutadania, amb l'objectiu de debatre les actuacions proposades per l'Ajuntament, i aportar noves propostes que han de contribuir a l'assoliment dels objectius establerts per al PMU.

La fase següent del procés serà la fase de retorn i avaluació, i consistirà en l'elaboració d'un informe que inclourà les accions dutes a terme i les propostes sorgides de les fases anteriors. Finalment, el procés participatiu es tancarà amb el seguiment de la incorporació de les propostes en el document final de PMU.

Fins ara, s'han recollit més de 200 propostes, que reflecteixen en la seva majoria la creixent preocupació de la ciutadania per temes com la qualitat ambiental (reducció de les emissions contaminants i del soroll, impuls als mitjans de transport sostenibles i potenciació de la xarxa de transport públic), la millora dels desplaçaments i la pacificació del trànsit (reducció del trànsit i de la velocitat, increment de l'eficiència del transport públic) i la millora de l'accessibilitat (millora de l'espai públic i de la convivència entre els diferents modes de transport).

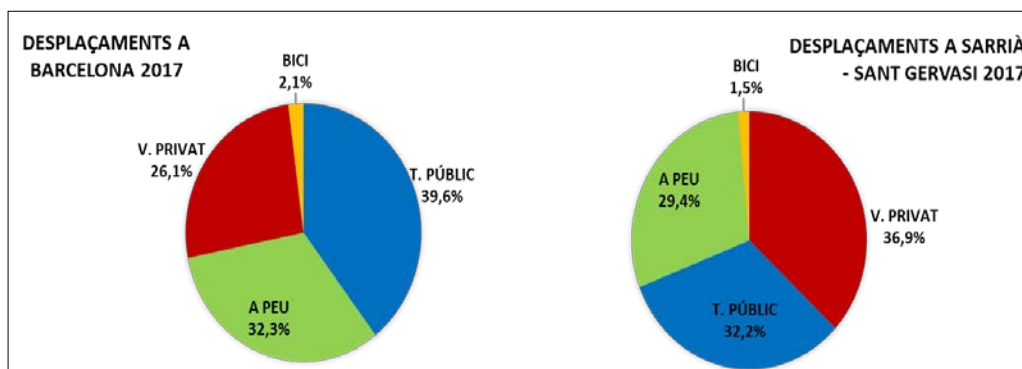
## » 02. La mobilitat al districte de Sarrià - Sant Gervasi

El Districte de Sarrià - Sant Gervasi entén la gestió de la mobilitat com l'instrument que ha de permetre la millora dels indicadors i de les problemàtiques específiques que afecten la ciutadania. Unes problemàtiques que presenten al districte unes particularitats pròpies i diferenciades que requereixen una mirada àmplia de la mobilitat per assolir solucions integrals.

És important tenir present que, com a la resta de la ciutat, al districte se superen reiteradament i des de fa molts anys els límits de contaminació atmosfèrica que marquen l'Organització Mundial de la Salut i la Unió Europea, i es corre el risc de rebre sancions europees per aquest fet, perquè la ciutadania, sobretot gent gran i infants, en pateix greument i directa les conseqüències <sup>2</sup>.

El districte presenta unes característiques físiques singulars: té una orografia complicada, amb una bona part del seu territori en zona de muntanya; i és creuat per nombroses vies de la xarxa viària bàsica de la ciutat: la Ronda de Dalt, la Via Augusta, la Ronda del General Mitre, la Travessera de Gràcia, i carrers com Balmes, Muntaner, o Ganduxer. Molts d'aquests carrers exerceixen de barrera a la mobilitat a peu i al seu torn generen la creació de *by-pass* que perjudiquen la mobilitat més local, en carrers com Santaló, Madrazo, Brusi, Sant Elies, Mare de Déu del Carmel o Pàdua, entre d'altres.

Per altra banda, a Sarrià-Sant Gervasi la mobilitat en vehicles motoritzats privats representa el 36,9% dels desplaçaments, mentre que en el global de la ciutat és del 26,1%. A més, en el nostre districte es detecta un excessiu trànsit en els entorns escolars.



<sup>2</sup> L'Estudi [Breathe](#) ha demostrat els efectes nocius que la contaminació ambiental té sobre el desenvolupament neuropsicològic dels infants en edat escolar.

El nivell socioeconòmic del districte, el més elevat de la ciutat, té una contrapartida negativa pel que fa a la mobilitat, i és el fet que el nombre de vehicles per llar supera àmpliament la mitjana de la resta de la ciutat (1,27 vs. 0,86).

L'activitat sanitària i d'ensenyament que es concentra al districte és una altra de les propietats que el diferencien de la resta<sup>3</sup>, com també ho és la inexistència de la xarxa de metro en el territori: l'únic transport públic que presta els seus serveis al districte són l'autobús i els Ferrocarrils de la Generalitat, mentre que el metro i el TRAM ho fan només perimetralment.

Aquestes i altres raons han estat el catalitzador perquè el Districte de Sarrià - Sant Gervasi hagi redactat per primer cop el **Pla de Mobilitat del Districte (PMD)**. Aquest Pla s'emmarca evidentment en el PMU vigent de la ciutat i assumeix les mateixes preocupacions i prioritats que orienten el futur PMU 2019-2024. En aquest sentit, és una eina indispensable per guiar l'estratègia futura de la gestió de la mobilitat al districte, afrontar les situacions descrites amb les màximes garanties i avançar cap a un districte més saludable i sostenible.

### » 03. Actuacions dutes a terme

---

El Districte de Sarrià - Sant Gervasi, per tant, fa temps que treballa per fer efectives les directrius del PMU de la ciutat i millorar la mobilitat del districte, en especial en els següents àmbits:

- a) Millora del transport públic
- b) Foment dels mitjans de transport saludables (a peu, bicicleta, mobilitat elèctrica)
- c) Millora de la convivència en l'espai públic
- d) Solució a la problemàtica específica de la mobilitat lligada al transport escolar
- e) Establiment d'àmbits pacificats (superilles)

En relació a aquests eixos, és oportú destacar algunes de les actuacions concretes que ja s'han anat implementant durant els darrers mesos:

---

<sup>3</sup> El Districte compta amb 73 centres escolars que acullen gairebé 40.000 alumnes (sense comptar els centres universitaris).

a) Pel que fa a la **millora del transport públic**, cal esmentar la finalització aquesta tardor del procés d'implantació de la nova xarxa bus, que en el cas del districte de Sarrià - Sant Gervasi configura una retícula versàtil, accessible, eficaç i ben connectada, a través de les diverses línies que travessen el territori en sentit vertical (línies V3, V5, V7, V9, V11, V13, V15 i V17, entre l'avinguda de Pedralbes i l'avinguda de la República Argentina), horitzontal (línies H2, H4, H6 i H8, entre la Ronda de Dalt i l'avinguda Diagonal), i diagonal (línia D40).

Un cop hagi finalitzat la implantació de les línies verticals al districte, s'hauran creat 2,4 nous kilòmetres de carrils bus i diverses noves parades de bus; una actuació que posa de manifest tota una nova estratègia de reordenació de la mobilitat escolar en la part alta del Districte, en els entorns del carrer Anglí i de l'avinguda del Tibidabo.

Concretament, els carrils bus al Districte Sarrià-Sant Gervasi en aquesta última fase "V" són:

a) Realitzats juny-setembre 2018 (Fase intermèdia)

- Av Tibidabo (sentit baixada): 500 m
- Carrer Anglí: 1000 m
- Carrer Iradier: 600 m

b) Previstos octubre-novembre 2018 (Fase V.2)

- Passeig Sant Gervasi (entre Craywinckel i Pl. Comin): 250 m
- Carrer Josep Garí (lateral muntanya Ronda de Dalt): 200 m

Pel que fa a les parades, cal destacar les 9 noves realitzades el juny de 2018 als carrers Anglí, Calatrava i Iradier pel bus V9.

I per altra banda, les noves terminals de les línies V15 i V19, que es col·locaran aquesta tardor al carrer Josep Garí, i del V13, a l'Av. Tibidabo tocant a la Ronda de Dalt.

Cal destacar, així mateix, la implantació del bus nocturn a Vallvidrera, atenent una antiga demanda dels veïns dels barris de muntanya, i la instal·lació de nous ascensors a les estacions d'FGC, per facilitar a la ciutadania l'accés al transport públic.

S'han instal·lat nous ascensors a les estacions de Sarrià i el Putxet. A banda, s'han iniciat els treballs d'instal·lació d'un ascensor per millorar l'accessibilitat a l'estació de metro de Vallcarca des de l'avinguda República Argentina.

b) Quant a la potenciació dels **mitjans de transport saludables**, s'ha posat en funcionament una nova xarxa de carrils bici al districte, que suma un total de 7,8 km.

En aquest àmbit, cal destacar el carril bici del carrer Ganduxer, que uneix l'avinguda Diagonal amb el passeig de la Bonanova, i el tram que dona servei a la zona del Turó Park (Avinguda Pau Casals, Bori i Fontestà, Tenor Viñas, Doctor Fleming, etc.).

c) La millora de la **convivència en l'espai públic** s'ha treballat mitjançant la realització d'obres de reurbanització i l'establiment de mesures de pacificació del trànsit (semaforitzacions, passos elevats...) en diversos carrers.

Alguns dels carrers on s'han fet actuacions de pacificació en aquest mandat han estat Ganduxer, Mandri, Craywinckel, av. Reina Elisenda, Castellnou, Sant Joan Bosco, etc.

També en l'àmbit de l'espai públic s'han dut a terme diverses campanyes per regular l'aparcament de motos en vorera.

Aquestes campanyes consisteixen en la millora de la senyalització, l'ampliació de les places d'estacionament en calçada, la realització de campanyes específiques de sensibilització i d'avís als conductors i finalment denúncies). Fins ara, s'han fet campanyes de regulació dels aparcaments de motos en vorera als carrers Tuset, Horaci, Manuel Girona, Eduardo Conde, Laforja i Marià Cubí.

d) La problemàtica específica de la mobilitat lligada al **transport escolar** ha estat objecte d'atenció amb la creació de noves línies verticals de la nova xarxa de bus, que donen servei a la part alta del districte, on la concentració de centres escolars és més alta, i on reduirà significativament el trànsit lligat a la mobilitat escolar. Els camins escolars i el projecte Kango són altres projectes ja existents que al llarg del mandat que s'han anat reforçant.

Amb la implantació de la línia d'autobús V9, s'han acordat i reubicat les reserves de parada per autocars escolars de 6 escoles, per tal de millorar la ubicació de la parada, garantir la seguretat de l'alumnat i la fluïdesa de la circulació.

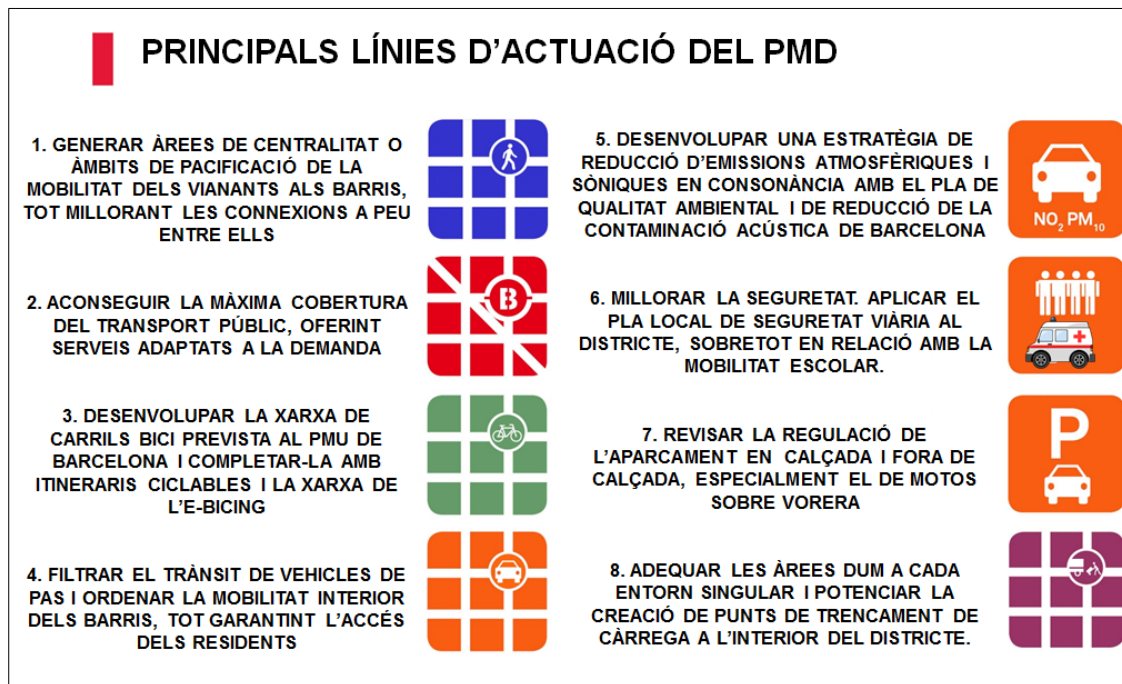
Actualment, el Districte compta amb 15 centres educatius que disposen d'aquests itineraris segurs per als escolars. A més, sis centres escolars més van iniciar el desplegament del programa en cursos anteriors i es preveu que inaugurin el seu camí escolar el curs 2018-19.

e) Quant a l'establiment d'àmbits pacificats, s'ha iniciat el procés de debat de la superilla de l'àmbit de la Bonanova.

El procés participatiu sobre la superilla de la Bonanova (àmbit comprès entre els carrers de Balmes, Ganduxer, passeig de la Bonanova i ronda del General Mitre) s'ha iniciat el juny de 2018 amb la primera sessió del Grup Impulsor.

#### » 04. Actuacions 2018-2019

Al llarg dels propers mesos, des del Districte es continuarà donant impuls a diverses actuacions en l'àmbit de la mobilitat, per contribuir a posar solució a les complicacions i dificultats específiques del districte, i que han estat detectades, diagnosticades i recollides en el Pla de Mobilitat de Sarrià - Sant Gervasi. Aquestes actuacions van en plena concordança amb allò que s'estableix en el PMU 2013-2018, i coincideixen amb les principals propostes sorgides en el si del nou PMU 2018-2024.



Algunes d'aquestes actuacions es resumeixen a continuació:

- a) Inici de diversos estudis de mobilitat en zones determinades.
- b) Actuacions de promoció de l'ús de la bicicleta.
- c) Campanyes de sensibilització i control per a un bon ús de les voreres.
- d) Nova ordenació dels aparcaments regulats.

### a) Estudis de mobilitat

Segons el PMD, cal aconseguir una xarxa viària local que filtri el trànsit de pas per minimitzar-ne l'impacte i "descarreteritzar" aquestes vies locals. Alhora posa èmfasi en la pacificació dels entorns escolars i en la gran mobilitat que generen el Parc Natural de la serra de Collserola i el Parc d'Atraccions del Tibidabo. Una altra de les prioritats del PMD és la potenciació dels desplaçaments a peu, amb major seguretat i comoditat. Per assolir-ho, inicialment es duran a terme les següents actuacions:

Anàlisi dels fluxos de mobilitat de l'àmbit del Putxet sud, per millorar l'espai públic i la convivència (carrer Ballester i entorns).

Anàlisi dels fluxos de mobilitat de l'entorn de l'avinguda del Tibidabo fins al mateix Parc d'Atraccions: amb la renovació del Tramvia Blau es planteja una millora general de l'entorn.

## **b) Actuacions de promoció de l'ús de la bicicleta**

Pel que fa a les bicicletes, el PMD determina que cal incrementar la cobertura i la densitat de places d'aparcament per bicicletes al districte, idear un pla de difusió de l'ús de la bicicleta entre els ciutadans com a mode de transport habitual, i donar un nou impuls al servei de la bicicleta pública Bicing, amb l'objectiu final d'aconseguir multiplicar per dos l'ús de la bicicleta. Els objectius d'aquesta actuació són:

- Facilitar i promoure l'ús de la bicicleta per avançar en el canvi modal de la mobilitat previst en el PMD a través de mitjans de transport sostenibles.
- Evitar que aquestes ocupin incorrectament l'espai públic i determinats elements urbans.

Així doncs, es preveu:

La instal·lació de nous elements d'aparcament per a les bicicletes.

L'elaboració de materials informatius referents a aquest mitjà de transport, amb informació sobre els carrils bici, les vies ciclables i les normes de circulació.

La implantació del Bicing 2.0

## **c) Campanyes de sensibilització i control per a un bon ús de les voreres**

En el transcurs d'elaboració del PMD es van detectar diferents àmbits amb una alta ocupació de les voreres per part de motocicletes, espais destinats al vianant que es veuen fortament disminuïts per l'elevada presència d'aquests vehicles. Es preveu actuar estratègicament en entorns determinats previ avís mitjançant la realització de campanyes de senyalització, informació, conscienciació i avís als conductors de motocicletes estacionades incorrectament.

Campanyes per regular l'aparcament de motos en vorera (per ex. a l'entorn del carrer Sant Gervasi de Cassoles).

## **d) Nova ordenació dels aparcaments regulats**

A la part alta del districte, en aquells entorns on no hi ha oferta d'aparcament subterrani disponible o aparcaments dins de les finques privades, es detecten altes ocupacions de les zones d'estacionament no regulat per part de vehicles forans al districte, que redueixen les oportunitats d'estacionament per al veïnat local. Així mateix, s'han



detectat possibles millores en la zonificació dels aparcaments regulats d'àrea verda i altres aparcaments d'ús veïnal.

Les actuacions previstes en aquest sentit són:

Ampliació de la zona 14 de l'àrea regulada i conversió de places d'aparcament no regulat en places regulades a la part alta de Sarrià i la Bonanova, entre la Ronda de Dalt, Via Augusta, Pg. de la Bonanova i c. Lluçanès.

Estudi de redefinició dels límits de les zones d'aparcament d'àrea verda.

Estudi de millora de la gestió de l'aparcament d'ús veïnal del pàrquing de les Planes.