



ESTUDI DE L'IMPACTE EN LA MOBILITAT PER LA IMPLEMENTACIÓ DE TERRASSES EN CALÇADA

L'Ajuntament de Barcelona va decidir impulsar en les primeres fases de desconfinament arran la pandèmia per la COVID-19, la recuperació del sector de la restauració, motor econòmic important de la ciutat, mitjançant l'atorgament de llicències extraordinàries per ampliar terrasses existents o autoritzar noves terrasses per establiments que prèviament no en tenien.

En el marc del més estricte compliment de les mesures higièniques, de prevenció i seguretat vigents, es van regular quines eren les condicions que havien de complir els establiments de restauració per poder disposar, amb caràcter excepcional i provisional, de l'espai públic destinat a terrasses. En tot moment, es va vetllar per garantir el dret de la ciutadania a l'ús general dels espais públics, la mobilitat i l'accessibilitat i per tant, garantir els diferents usos que conflueixen a l'espai públic.

Amb aquest objectiu l'Ajuntament va elaborar el Decret d'Alcaldia, de 21 de maig de 2020, pel qual s'establien mesures en matèria de la reobertura de les terrasses i l'ampliació de l'espai públic per destinar-ho a aquesta activitat, amb ocasió de la flexibilització de les restriccions establertes amb la declaració de l'estat d'alarma. En l'article 3 d'aquest Decret, de Criteris d'ubicació, ja s'establien les condicions bàsiques a complir per minimitzar l'impacte en l'espai públic, la seguretat viària, els serveis urbans i els modes de mobilitat més sostenibles:

Article 3. Criteris d'ubicació

1. L'ampliació o l'atorgament de noves autoritzacions s'ha de desenvolupar prioritàriament als espais de calçada confrontants a la vorera, com cordons d'aparcament o carrils de circulació, sempre que es compleixin les següents condicions:

1a. Que no afecti a un carril bici o un carril de transport públic.

2a. Que no impedeixi:

a) l'accés a pàrquings i equipaments que tinguin accés per a vehicles.

b) l'accés i el pas dels serveis públics de mobilitat, neteja, seguretat i emergències.



Gerència Adjunta de Mobilitat i Infraestructures - Ecologia Urbana
Direcció de Serveis de Mobilitat
C/Torrent de l'Olla 218-220, 4a planta
08012 Barcelona
<http://ajuntament.barcelona.cat/ecologiaurbana/>

3a. Que no dificulti la utilització dels serveis públics, l'ús i el manteniment del mobiliari urbà, la visualització dels senyals de trànsit, ni afecti d'altres elements com els senyals podotàctils dels encaminaments i similars.

La instal·lació de terrasses provisionals en calçada va suposar l'ocupació d'espais a cordons de serveis i en alguns casos la supressió d'un carril de circulació.

Pel que fa als cordons de serveis, les principals afectacions han estat places d'estacionament per turismes, ja que les zones de càrrega i descàrrega, les reserves per persones amb mobilitat reduïda i els aparcaments per motos i bicicletes en calçada, es van reubicar gairebé en la seva totalitat.

En concret, les actuacions provisionals realitzades durant el període COVID han suposat l'eliminació de 2.652 places d'estacionament, que corresponen al 2,5% del total de places a l'espai públic.

A la següent taula es pot observar el detall, per districtes, d'aquestes afectacions. S'hi recullen les següents variables:

- Número de places d'estacionament per tipologia i per Districte a data Gener 2020.
- Número de places de cada tipologia que s'han perdut durant la campanya de terrasses per cada Districte.
- Percentatge que representen aquestes places perdudes sobre el total de places de cada tipus que hi havia en data Gener de 2020 per cada Districte.

Gerència Adjunta de Mobilitat i Infraestructures - Ecologia Urbana
 Direcció de Serveis de Mobilitat
 C/Torrent de l'Olja 218-220, 4a planta
 08012 Barcelona
<http://ajuntament.barcelona.cat/ecologiaurbana/>

Districte	Places operatives Gener 2020	Pèrdua Terrasses Juliol 2020-Agost 2021	% Pèrdua
1 - Ciutat-Vella	2.956	87	3%
Bleu	416	33	8%
Verd	649	7	1%
Verd Mixta	146	3	2%
Verd Resident	1.745	48	3%
Lliure	0	0	0%
2 - Eixample	9.812	798	8%
Bleu	2.262	379	17%
Verd	2.692	40	1%
Verd Mixta	4.858	370	8%
Verd Resident	0	0	0%
Lliure	0	0	0%
3 - Sants-Montjuïc	10.875	315	3%
Bleu	242	10	4%
Verd	701	23	3%
Verd Mixta	5.656	202	4%
Verd Resident	0	0	0%
Lliure	4.186	3	0%
4 - Les Corts	7.642	210	3%
Bleu	570	47	8%
Verd	478	18	4%
Verd Mixta	3.109	145	5%
Verd Resident	0	0	0%
Lliure	3.485	0	0%
5 - Sarròs-Sant Gervasi	10.122	372	4%
Bleu	1.507	132	9%
Verd	869	44	5%
Verd Mixta	5.289	193	4%
Verd Resident	50	3	6%
Lliure	2.407	0	0%
6 - Gràcia	5.229	180	3%
Bleu	408	49	12%
Verd	770	32	4%
Verd Mixta	1.853	52	3%
Verd Resident	769	27	4%
Lliure	1.429	0	0%
7 - Horta-Guinardó	14.203	144	1%
Bleu	405	12	3%
Verd	370	13	4%
Verd Mixta	5.026	119	2%
Verd Resident	115	0	0%
Lliure	8.287	41	0%
8 - Nou Barris	11.587	24	0%
Bleu	189	24	13%
Verd	4	0	0%
Verd Mixta	0	0	0%
Verd Resident	0	0	0%
Lliure	11.394	115	1%
9 - Sant Andreu	9.516	157	2%
Bleu	321	21	7%
Verd	549	81	15%
Verd Mixta	4.372	85	2%
Verd Resident	0	0	0%
Lliure	4.274	27	1%
10 - Sant Martí	23.195	385	2%
Bleu	1.103	42	4%
Verd	1.062	14	1%
Verd Mixta	7.666	308	4%
Verd Resident	603	21	3%
Lliure	12.761	213	2%



Gerència Adjunta de Mobilitat i Infraestructures - Ecologia Urbana
Direcció de Serveis de Mobilitat
C/Torrent de l'Olla 218-220, 4a planta
08012-Barcelona
<http://ajuntament.barcelona.cat/ecologiaurbana/>

El model de mobilitat de la ciutat de Barcelona es defineix al Pla de Mobilitat Urbana 2024, aprovat inicialment el desembre de 2020. Aquest pla es marca quatre reptes principals que ofereixen respostes en l'àmbit de les necessitats de mobilitat de les persones i les mercaderies:

- Garantir el dret a la mobilitat
- Vetllar per la salut i la seguretat de les persones
- Contribuir a la recuperació de l'activitat econòmica i comercial
- Combatre la crisi climàtica i millorar la qualitat de l'aire.

El pla actua en cinc grans àmbits: mobilitat segura, sostenible, saludable, equitativa i intel·ligent. Un dels objectius principals és que l'any 2024 un 81,52% dels desplaçaments es facin a peu, amb transport públic o amb bicicleta, assolint així la xifra més alta d'etapes realitzades amb mitjans sostenibles.

Per aconseguir els objectius acordats, el PMU concreta un total de 60 línies d'actuació, amb més de 300 mesures específiques per dur a terme en els propers anys, que bàsicament se centren en:

- Afavorir els desplaçaments amb mitjans sostenibles.
- Reduir els desplaçaments ineficients o contaminants.
- Regular i millorar l'eficiència de la mobilitat essencial.

El PMU posa l'èmfasi en mesures de transport públic, distribució urbana de mercaderies i regulació de l'aparcament en superfície i situa el vianant en el centre de l'estratègia de mobilitat. Entre aquestes mesures inclou la voluntat de "Revisar i millorar la gestió de l'estacionament", que contempla les següents accions:

1. Desenvolupar i implementar l'Estratègia d'Aparcament de la ciutat.
2. Estendre la regulació de l'AREA a tota la ciutat fins assolir el 90% de les places regulades en calçada.
3. Promoure l'ús d'aparcaments fora de calçada.

Gerència Adjunta de Mobilitat i Infraestructures - Ecologia Urbana
Direcció de Serveis de Mobilitat
C/Torrent de l'Olla 218-220, 4a planta
08012 Barcelona
<http://ajuntament.barcelona.cat/ecologiaurbana/>

4. Identificar el dèficit d'estacionament residencial fora de calçada i valorar la possibilitat de construir nous aparcaments per a residents fora de calçada.
5. Reduir el nombre de places d'aparcament en superfície.
6. Minimitzar l'increment de noves places de rotació fora de calçada.
7. Potenciar una xarxa d'aparcaments amb serveis a la mobilitat més diversificats (bicidetes, motos, DUM, vehicle elèctric i vehicle compartit).
8. Millorar l'accessibilitat als aparcaments fora de calçada, en especial per a persones amb mobilitat reduïda.

Per tant, la reducció de places d'aparcament a l'espai públic és una de les principals accions en l'àmbit de la gestió de l'estacionament per aconseguir els objectius del PMU. Aquesta mesura, a més, és una de les peticions de l'Autoritat del Transport Metropolità (ATM) i està totalment alineada amb el seu Pla Director de Mobilitat 2020 – 2025 i amb el Pla Metropolità de Mobilitat Urbana de l'Àrea Metropolitana de Barcelona.

Pel que fa a la supressió de carrils de circulació duta a terme en la implantació d'algunes terrasses extraordinàries, es tracta d'una mesura que es va prendre només en carrers que complien uns determinats requeriments, com ara ser carrers 30 (velocitat de circulació màxima permesa de 30 km/h) amb més d'un carril de circulació i no ser itinerari de cap línia de bus regular. La reducció de carrils en aquest tipus de carrers i sota certs condicionants, és una de les estratègies que es recullen al PMU 2024 de Barcelona per millorar la seguretat viària d'aquests carrers i la qualitat de vida dels ciutadans.

En aquells casos en que la terrassa es retiri, els nous usos aniran en funció de la demanda específica que hi hagi en cadascuna de les localitzacions, donant sempre prioritat a la distribució urbana de mercaderies i a l'estacionament de motos i bicicletes en calçada per tal de recuperar les voreres per als vianants.



**Ajuntament
de Barcelona**

Gerència Adjunta de Mobilitat i Infraestructures - Ecologia Urbana
Direcció de Serveis de Mobilitat
C/Torrent de l'Olla 218-220, 4a planta
08012 Barcelona
<http://ajuntament.barcelona.cat/ecologiaurbana/>

Per tant, la implementació de terrasses en calçada suposa un avançament parcial en els objectius del Pla de Mobilitat Urbana, amb un impacte contingut sobre l'estacionament i els carrers 30.



Beatriz Huarte

Tècnica de la Direcció de Serveis de Mobilitat



Adrià Gomila

Director de Serveis de Mobilitat