

**Informe relatiu a l'Estudi d'avaluació de la mobilitat generada per l'MPGM del casc antic d'Horta, plaça Bacardí, carrers Campoamor-Salses i dels àmbits discontinus de les Cases de Periodistes de Barcelona**

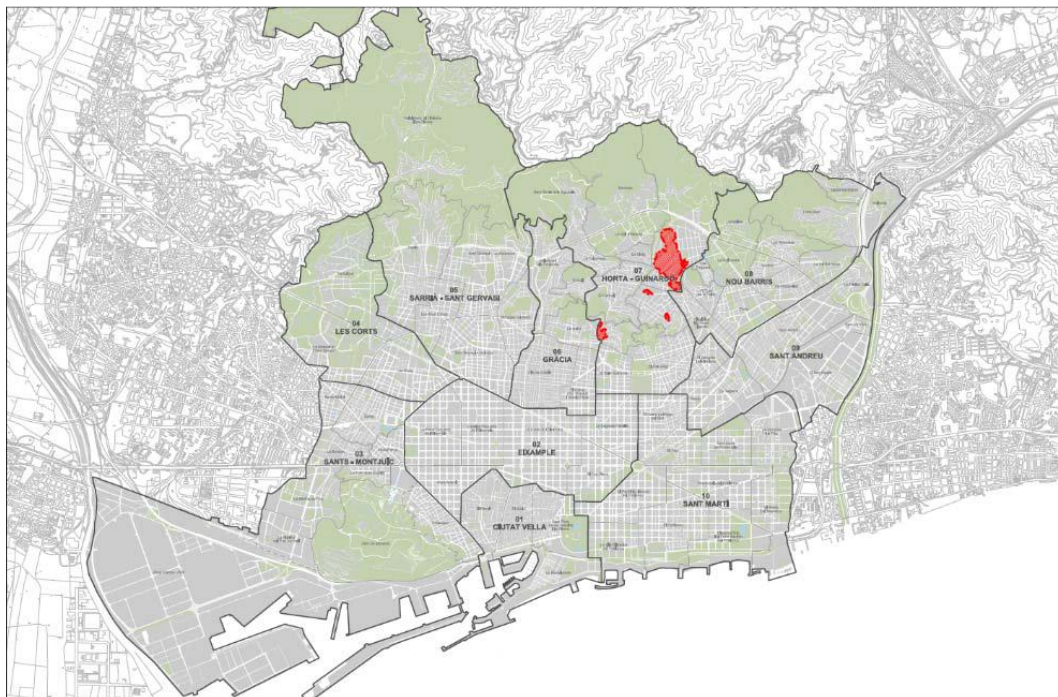
**Municipi de Barcelona**  
**Comarca del Barcelonès**

Promotor: Ajuntament de Barcelona  
Redactor de l'EAMG: Barcelona Regional

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 per l'MPGM del casc antic d'Horta, plaça Bacardí, carrers Campoamor-Salses i dels àmbits discontinus de les Cases de Periodistes de Barcelona*.

## 1. Antecedents

L'àmbit d'estudi de l'EAMG correspon al de la MPGM, que se situa dins del Districte d'Horta-Guinardó i abasta els àmbits dels teixits històrics del Districte corresponents a la zona del Nucli Antic d'Horta, a la plaça de Bacardí i als carrers de Campoamor, Salses i Mestre Dalmau. D'altra banda, l'MPGM també abasta en el seu àmbit els tres conjunts de Cases de Periodistes amb valors patrimonials. Aquests conjunts de cases són àmbits discontinus respecte dels teixits històrics anteriors.



La MPGM planteja la conservació i revitalització del nucli històric i tradicional del barri, també es produeixen algunes desafectacions viàries sobre aquest teixit i altres actuacions encaminades cap a una ordenació més adequada.

En canvi, no es preveu nous usos ni augment de l'edificabilitat respecte al planejament vigent, i per tant no hi ha generació de nova mobilitat.

Per aquest motiu, l'EAMG es focalitza principalment en fer una reflexió sobre les implicacions que tenen aquestes desafectacions en una mobilitat tan local com és la del barri d'Horta.

## **2. Objecte**

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'Estudi d'avaluació de la mobilitat generada per *l'MPGM del casc antic d'Horta, plaça Bacardí, carrers Campoamor-Salses i dels àmbits discontinus de les Cases de Periodistes* 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'àmbit d'estudi està dividit en tres subàmbits: el nucli antic d'Horta i la plaça Bacardí, els carrers de Campoamor i de Salses i l'àmbit de les Cases dels Periodistes d'Horta.

La superfície de conjunt dels àmbits d'actuació de la MPGM és d'unes 40 hectàrees, a les que la nova proposta de planejament atén els criteris següents:

- Determinar els elements, edificacions o conjunts amb valors més rellevants a fi d'establir els mecanismes de protecció més adequats bé a través de la regulació normativa de pla o, si s'escau, de la seva inclusió en el catàleg.
- Fomentar la rehabilitació com a eina bàsica per a la preservació del teixit històric i tradicional del nucli antic d'Horta.
- Revisar l'actual Catàleg de protecció del patrimoni de l'àmbit de planejament i, incorporar les noves fitxes de catalogació al PE de Protecció del Patrimoni Historicoartístic del districte d'Horta.
- Detectar i corregir amb els mecanismes adients els desajustos puntuals existents entre la realitat consolidada i el planejament derivat de les afectacions d'alineacions o per la reserva de sòls destinats a altres sistemes no executats, que esdevinguin innecessàries.
- Establir, dins del marc de la regulació general del PGM, les normes de regulació de l'edificació amb les determinacions específiques que permetin una millor adequació a les característiques específiques de la morfologia i tipologia del teixit consolidat.

## **3. Estimació de la demanda de mobilitat generada**

L'EAMG exposa que l'objectiu principal de la MPGM és la conservació i revitalització del nucli històric i tradicional del barri d'Horta. En aquest sentit, no s'augmenta l'edificabilitat respecte al planejament vigent ni proposa nous usos del sòl que suposin nous pols generadors/attractors de desplaçaments i, per tant, l'MPGM no implica generació de nova mobilitat.

A nivell d'operacions de millora i equipament l'MPGM proposa dues actuacions d'habitatge públic a la cruïlla del carrer Fulton amb el carrer Tajo amb la desafectació

per vialitat dels solars, però són operacions de poca envergadura que a més se situen al costat de la parada de metro d'Horta i per tant, servides pel transport públic. La MPGM exposa que per tal d'adaptar-se a les diferents situacions i volums existents es proposen dos plans de millora urbana d'ordenació volumètrica, el que afecta la construcció de 14 habitatges de protecció serà el PMU-2 Tajo-Fulton d'iniciativa privada.

En aquest sentit, l'EAMG indica que el planejament derivat o projecte que es desenvolupi posteriorment a l'àmbit si preveu un increment de mobilitat haurà de portar el seu propi estudi d'avaluació de la mobilitat generada.

L'equip redactor del present informe **considera una condició que el planejament derivat (PMU 2 Tajo – Fulton) incorpori un estudi d'avaluació de la mobilitat generada.**

#### **4. Mobilitat en vehicle privat**

L'Estudi caracteritza la xarxa d'accés al municipi, aporta dades d'intensitat de trànsit de les vies principals i descriu, detalladament, els itineraris d'accés al sector. Aquesta informació es complementa amb informació gràfica.

L'EAMG classifica la xarxa viària en xarxa primària, secundària i de prioritat per a vianants. El document indica que la connexió de districtes ve donada per dos trams fronterers de l'àmbit: el carrer Tajo i un petit tram de l'avinguda de l'Estatut. Aquestes vies es caracteritzen per una elevada capacitat i per servir al mateix districte a banda de connectar amb els barris propers. Afegeix que aquesta mateixa funció la realitzen les vies de connexió local però amb menor categoria i capacitat que les anteriors: carrer d'Horta i Palafox, així com carrer Campoamor, Feliu i Codina i Eduard Toda.

L'estudi també descriu les vies locals que es troben en l'interior de l'àmbit, que són vies locals de barri amb circulació i connexió interna; i les vies amb prioritat per a vianants, com les que envolten al carrer d'Horta en el seu pas per la plaça Eivissa.

Pel que fa a la Intensitat Mitjana Diària (IMD) destaca el volum de circulació del carrer Tajo (entre 10.000 i 20.000 veh./dia) sumant els dos sentits i altres de l'interior de l'àmbit amb una IMD d'entre 5.000 i 10.000 vehicles al dia. A l'interior de l'àmbit les principals IMD es donen al carrer Campoamor amb 5.000 veh./dia.

Els àmbits discontinus de les Cases de Periodistes es troben en entorns de caràcter residencial amb poca circulació a excepció de les cases ubicades tocant a la carretera del Carmel, on hi ha més trànsit.

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

#### **5. Xarxa de transport públic**

L'Estudi indica que l'àmbit de la MPGM està servit principalment per l'estació de metro d'Horta (L5). L'estació dona servei a tot el casc antic d'Horta i voltants, amb tres sortides, una al carrer Lisboa (adaptada a PMR), una altra al carrer Tajo i una darrera a la pl. Eivissa. La L5 ofereix una ràpida connexió transversal (L5 Vall d'Hebron – Cornellà Centre) amb diversos punts d'interès de Barcelona.

En relació a l'autobús, l'EAMG indica que hi dona cobertura un total de 10 línies diürnes d'autobusos urbans (V21, V27, 19, 39, 45, 86, 87, 102, 122 i 185), gestionades per Transports Metropolitans de Barcelona (TMB) i per TCC Authosa (86 i 87), a més d'una línia nocturna (N4). Les línies recorren pels carrers perimetrals de l'àmbit, a excepció de la línia 185, i fan de connexió vertical d'Horta amb els districtes de Gràcia, Eixample, Ciutat Vella i Sant Martí. L'àmbit també està servit per línies de la Nova Xarxa de Bus (V21 i V27), per línies convencionals (19, 39, 45 i 102) i per bus del barri (122, propera a l'àmbit i 185), a banda de les gestionades per Authosa, que funcionen també com a busos de proximitat.

L'estudi aporta informació completa sobre recorreguts, horaris i freqüència, incloent-hi informació gràfica i esquemàtica de les línies i les parades properes al sector. I a més destaca les noves línies de l'última fase de la xarxa ortogonal de Bus prevista.

L'equip de redacció del present informe accepta la documentació aportada.

## **6. Mobilitat a peu i en bicicleta**

L'EAMG exposa que l'estat actual dels tres àmbits d'estudi del barri d'Horta es caracteritza per una àmplia xarxa de vianants, amb la majoria de carrers amb un pendent accessible i nombrosos carrers pacífics que permeten accedir als equipaments del barri i a les parades de transport públic caminant. El casc antic d'Horta conforma un entorn agradable per on passejar i gaudir del patrimoni històric del barri.

L'àmbit és en bona part accessible i còmode per caminar, ja que la majoria dels seus carrers no superen el 6%, fet que els defineix com accessibles per a persones amb mobilitat reduïda. Ara bé, al nucli antic just quan comença el carrer Horta després de la plaça Eivissa hi ha diversos carrers que superen aquest pendent. La zona propera al turó de la Peira també disposa d'alguns trams de carrer amb un pendent superior, així com a l'altra banda, part del carrer Salses i Eduard Toda i el carrer de Jérez i els seus voltants.

L'estudi també fa referència a l'existència de dos trams curts amb escales: al carrer Rajoler, que connecta Sanpere i Miquel amb la plaça Eivissa, i el tram que connecta el carrer Feliu Codina amb Martí Alsina.

L'EAMG exposa que l'accessibilitat de les seves voreres podria ser millorable donat que moltes d'elles tenen una accessibilitat dolenta, considerant aquesta situació en aquelles voreres on la seva amplada no supera els 1,8 metres d'amplada (distància necessària perquè puguin passar simultàniament 2 cadires de rodes).

L'estudi aporta documentació gràfica sobre recorreguts i pendents de l'entorn i fotografies dels carrers amb aparcament i voreres estretes.

Pel que fa als itineraris amb bicicleta, l'EAMG indica que únicament són dos els carrils bici que hi ha actualment als voltants de la MPGM i tots dos resten fora de l'àmbit: a l'avinguda de l'Estatut i al passeig de Valldaura. També indica que hi ha previst els carrils bici dels següents carrers: Tajo, passeig de Maragall, passeig de Fabra i Puig i el passeig de la Vall d'Hebron. A partir dels seus enllaços amb el carril bici de l'avinguda de l'Estatut i del passeig de Valldaura, aquesta zona quedarà molt més connectada amb la resta de la ciutat.

Pel que fa al Bicing, l'EAMG indica que hi ha una parada a l'interior de l'àmbit situada a la cruïlla entre el carrer Tajo i el carrer Fulton, i també hi ha diversos ancoratges per a les bicicletes particulars situats als diferents espais públics com la plaça Eivissa i la plaça de Santes Creus així com en altres carrers.

L'EAMG aporta documentació gràfica de la xarxa de carrils bici de l'entorn de l'àmbit.

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

## 7. Incidència de la mobilitat generada

Malgrat que l'EAMG exposa que la MPGM no implica generació de nova mobilitat, algunes de les desafectacions viàries i el reconeixement de certs carrers i passatges, sí que poden tenir certes implicacions, molt locals, des de la perspectiva del model funcional d'accessibilitat i mobilitat del barri.

L'estudi defensa que ambdues opcions poden determinar la capacitat màxima d'una via o evitar la seva continuïtat, i per tant, condicionaran la funció d'aquesta dins de l'estructura jeràrquica de la xarxa, tant des del punt de vista rodat com dels vianants.

A nivell de connectivitat de l'àmbit cap al seu entorn i la ciutat aquestes actuacions no tenen implicacions, ja que no afecten el transport públic ni al viari estructurant de ciutat.

En relació a la **xarxa de carrers**, i per tal de mantenir i potenciar el caràcter i el paisatge urbà tradicional, l'MPGM proposa els següents ajustos per fer front a les afectacions previstes pel PGM (obertura de nous carrers, ampliació de places i fronts de carrers així com la realineació de nous carrers):

- Reduir les afectacions del viari (obertures i ampliacions de carrers i places) al mínim necessari i en concret quan coincideixen amb elements inclosos al catàleg.
- Reconèixer els passatges existents resolent els diferents conflictes (problemes d'accessibilitat, d'habitabilitat, de seguretat-incendis, o altres) a través de regulacions específiques.
- Suprimir o ajustar algunes alineacions que afecten fronts tradicionals (com al llarg del carrer d'Horta, al carrer Feliu i Codina, al carrer Salses i altres). Es mantenen aquelles que no afecten teixits tradicionals.

La MPGM manté la idea de prolongar el carrer Palafox però només per a l'accés als aparcaments en el primer tram fins on connecta amb el passatge de la Plana que es fa més ample i es converteix en via cívica (Clau 5b) per a vianants. El passatge arriba al seu final desembocant al carrer de la Plana que és de plataforma única i on els vianants comparteixen camí amb els vehicles de forma pacificada.

L'EAMG afirma que el fet de reconèixer el passatge del tram final del carrer Sanpere i Miquel fins a Pere i Pau i el carrer Rajoler, mantenint una afectació mínima per millorar les condicions d'accés, fan que pugui anar acompanyat de mesures de condicionament i dotar a les escales d'una rampa per millorar l'accessibilitat si es considera.

La desafectació més visible en aquest àmbit és la de la vorera nord del carrer Tajo entre el carrer Fulton i el carrer d'Horta, en la que es redueix l'amplada prevista en el



planejament vigent, que era d'uns 35 metres i es manté l'amplada actual, que és d'uns 20 metres. L'amplada de 20 m és la mateixa que té el carrer Tajo just en el tram anterior entre Passeig de Maragall i Baixada de la Plana, i per tant mantenir l'alineació actual li dóna continuïtat a la secció del carrer. A més pel nivell de trànsit que suporta, que és aproximadament la meitat de la del tram entre passeig de Maragall i Baixada de la Plana, aquesta amplada és suficient.

L'EAMG analitza l'encaix de la MPGM amb la xarxa de l'entorn per comprovar que no es donarà cap disfunció, i per altra banda que es garantirà l'accessibilitat i la millora de la qualitat urbana.

## **8. Estimació de la demanda d'aparcament**

Pel que fa a les places d'aparcament a reservar fora de calçada, el Decret 344/2006, obliga a reservar places fora de la via pública destinades a aparcament per a bicicletes en tots els usos, i per a turismes i motocicletes en cas d'ús residencial, d'estacions de ferrocarril i d'autobusos interurbans.

Donada la naturalesa de la MPGM, l'EAMG no realitza cap estimació de places a reservar.

Des de l'equip de redacció del present informe s'accepta la consideració adoptada, si bé en tot cas caldrà la seva concreció en l'estudi de mobilitat del planejament derivat.

## **9. Mesures correctores**

L'Estudi esmenta diverses mesures que la MPGM incorpora per aconseguir un bon funcionament de la xarxa de carrers. Algunes de les mesures que descriu són:

- Fer plataforma única al passatge de la Plana, i estudiar la possibilitat de fer-ho també al carrer d'Horta, carrer Galla, carrer del Vent i carrer Feliu i Codina (entre Salses i Chapí)
- Dotar de bona il·luminació el passatge de la Plana i el passatge de Crehuet
- Estudiar la viabilitat d'incorporar una rampa a les escales carrer Rajoler
- Reordenar l'espai públic prioritzant el vianant a la cruïlla carrer Vent / carrer d'Horta i al carrer de Santa Olívia.
- Carrer de Feliu i Codina / carrer de Salses: es proposa que quan s'urbanitzi aquest nou passatge es tinguin en consideració temes d'accessibilitat i seguretat així com adequar la ubicació del pas de vianants del carrer Feliu i Codina a la sortida del passatge.

L'EAMG exposa que en el marc del procés d'implantació de la superilla d'Horta el vianant es prioritza i estan previstes diferents actuacions a l'àmbit que aposten per millorar les condicions de l'espai públic per als ciutadans:

- Prioritzar la implantació dels carrils bici als carrers perifèrics per donar continuïtat a la xarxa i dotar de connectivitat a l'àmbit amb la resta de la ciutat.
- Ubicar una nova estació de bicicing que doni servei a la part nord de l'àmbit per fomentar l'ús de la bicicleta, per exemple a la parada de la L3 de Valldaura. Seria bo que fos bicicing elèctric donat que és una zona amb pendents.

- Tot i que la MPGM no genera noves necessitats d'aparcament al no generar nova mobilitat, l'estudi de B:SM realitzat en el marc de la implantació de la superilla d'Horta recull com una de les propostes a llarg termini ubicar un aparcament soterrat a la zona o entorns per donar servei als veïns i veïnes. En cas que es consideri necessària aquesta actuació, des del present estudi es recomana aprofitar aquesta nova infraestructura per potenciar el vehicle compartit, i inclús es podria aprofitar per ubicar una estació de bicings elèctric. A més, donat que hauria d'estar dotat de punts de recàrrega afavoriria l'ús del vehicle elèctric.
- En el marc de l'Estratègia per la Mobilitat Elèctrica 2018-2024 a Barcelona, mesura de govern aprovada enguany es proposa en relació a la distribució urbana de mercaderies, i per tal de fomentar una mobilitat més sostenible, dotar en algunes de les zones de càrrega i descàrrega de punts de recàrrega ràpida. Aquesta mateixa mesura es podria fer extensiva a la resta de zones d'aparcament de vehicles. Actualment hi ha un punt de recàrrega per motos (2 connexions) al carrer Lisboa número 7.
- També en relació a la distribució urbana de mercaderies es recomana realitzar un estudi sobre la viabilitat de la implantació d'un centre de distribució de mercaderies per donar servei a l'àmbit.

## **10. Mobilitat i gènere**

L'EAMG incorpora dades de mobilitat per gènere del municipi extretes de l'enquesta de mobilitat en dia feiner EMEF 2016.

L'Estudi fa constar que donat que la present modificació de PGM es caracteritza per la preservació del patrimoni i la millora de la seguretat d'alguns dels accessos, és recomanable dotar l'espai públic de bons sistemes d'il·luminació i condicionar les vies per tal d'evitar els racons amagats. Amb tals actuacions es dissoldrà la sensació d'inseguretat tant en les passejades o com en els desplaçaments pel barri d'Horta.

També fóra bo incidir en aquestes mesures en les parades de transport públic compreses en l'interior de la zona d'estudi donat que 1/3 dels desplaçaments de les seves dones passen per aquests punts.

## **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, han d'incorporar les dades necessàries per avaluar la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica.

L'EAMG no inclou una avaluació de la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica donat que la proposta de la modificació puntual no preveu increment de la mobilitat generada i per tant no s'estima un increment de la incidència sobre la qualitat de l'aire.

## **12. Finançament de les càrregues derivades de la mobilitat generada**

L'Estudi no incorpora el cost de les mesures proposades per a la millora de la mobilitat en l'entorn.

Des de la redacció del present informe es recorda al promotor que cal tenir en compte totes les mesures proposades per a les diferents xarxes de transport, tals com noves estacions de bicig i altres mesures de promoció de sistemes de propietat compartit. En aquest sentit, aquelles més directament relacionades amb la mobilitat del sector **caldrà incloure-les en el cost d'urbanització de la present Modificació puntual.**

### 13. Conclusions

L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada per *l'MPGM del casc antic d'Horta, plaça Bacardí, carrers Campoamor-Salses i dels àmbits discontinus de les Cases de Periodistes* 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 unes **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 que el planejament derivat (PMU 2 Tajo – Fulton) incorpori un estudi d'avaluació de la mobilitat generada.
- Cal incloure en el cost d'urbanització les mesures plantejades per assolir una millora en les xarxes de mobilitat de l'àmbit de la MPGM.

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, 24 de juliol de 2018

Vist-i-plau

Xavier Sanyer Matías  
Cap del Servei de Mobilitat

Lluís Alegre Valls  
Director tècnic