

Informe relatiu a l'Estudi d'avaluació del Pla Especial Urbanístic Integral del Temple de la Sagrada Família (T.M. Barcelona)

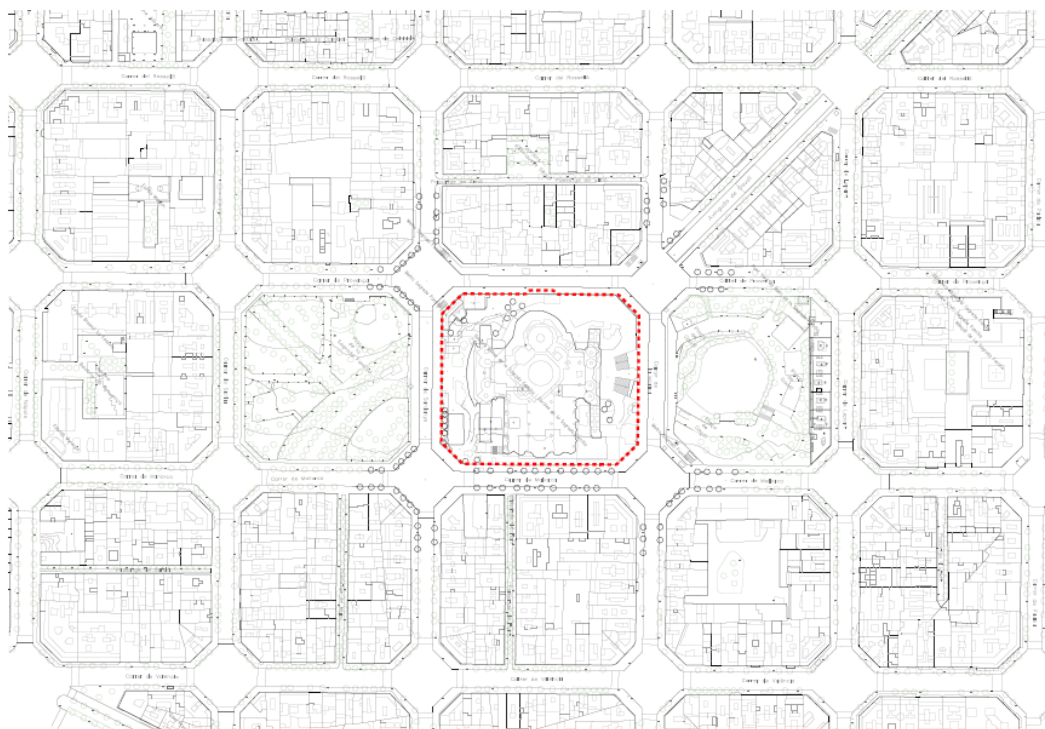
Municipi de Barcelona
Comarca del Barcelonès

Promotor: Fundació Junta constructora del Temple Expiatori de la Sagrada Família
Redactor de l'EAMG: MCRIT

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 Integral del Temple de la Sagrada Família (T.M. Barcelona).

1. Antecedents

L'objecte del present Pla especial urbanístic integral del Temple de la Sagrada Família és l'establiment de les determinacions d'ordenació necessàries i dels paràmetres urbanístics d'aplicació al procés de construcció de l'esmentat temple, de conformitat amb el projecte de l'arquitecte Antoni Gaudí, així com la regulació dels usos admissibles.



El PEUI incorpora les determinacions d'ordenació del conjunt de l'illa on s'implanta la basílica, tant des del punt de vista de les construccions com dels usos i de les mesures vinculades a la millora de la mobilitat que afecten la mateixa illa, d'acord amb les conclusions de l'estudi de mobilitat que forma part d'aquest pla.

2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'Estudi d'avaluació de la mobilitat generada pel *Pla Especial Urbanístic Integral del Temple de la Sagrada Família (T.M. 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 del Pla especial urbanístic integral del Temple de la Sagrada Família (en endavant PEUI), es correspon majoritàriament amb la finca registral on s'emplaça el Temple, més l'àmbit de la capella de l'Assumpta que excedeix d'aquesta finca. La superfície total d'aquest àmbit és de 14.635,60 m².

L'àmbit s'ubica a l'illa delimitada pels carrers de Provença, Marina, Mallorca i Sardenya. Està constituït per terrenys qualificats d'Equipaments comunitaris (claus 7a, 7a(p) i 7b) pel PGM i per la MPGM que es tramita simultàniament al present pla, així com per dues franges de terreny ubicades als xamfrans de Provença- Sardenya i Provença-Marina, que el PGM qualificava com a 7a i que la MPGM en tràmit passa a qualificar com a viari (clau 5).

3. Estimació de la demanda de mobilitat generada

L'Estudi calcula la mobilitat generada a partir de les dades de comercialització d'entrades, la mitjana de visitants és de 15.000 visitants diaris en temporada alta (abril-octubre) i 8.000 visitants diaris en temporada baixa. **A l'exterior del temple, però s'hi desplacen 60.000 visitants/dia.**

Tenint en compte que el present PEUI incorpora una **implantació singular**, l'equip redactor del present informe, **considera necessari incorporar un Pla de Desplaçaments d'Empresa del Temple, en consonància amb el que diu el Pla de Qualitat del l'Aire**: en l'àmbit de la Regió Metropolitana de Barcelona es fixa la necessitat d'elaborar un PDE per a tots els centres de treball o equipaments amb una mobilitat superior a 5.000 viatges diaris.

Els 15.000 visitants diaris de la temporada alta es distribueixen en 1.500 visitants/hora de manera molt uniforme, fruit de diverses mesures de comercialització d'entrades preses els darrers anys pel Temple. El 90% dels usuaris tenen entrada pre-comprada on-line (més del 99% en temporada alta).

L'EAMG no utilitza les ràtios del Decret 344/2006 que considera una ràtio de 20 desplaçaments per cada 100 m² de sostre d'equipament.

Taula resum de la mobilitat generada

Usos	Àrea (m ²)	Sostre edificable (m ²)	Viatges generats (m ²) (Decret)	Total visitants generats (EAMG)
Equipament cultural	14.635,6	53.495,6	10.699	15.000
Exterior de l'equipament				45.000
TOTAL	14.635,6	53.495,6	10.699	60.000

A més dels visitants al Temple, l'estudi explica que la majoria de visitants de la Sagrada Família no entren al Temple sinó que el contempen des de l'exterior. L'estudi aporta

dades de la durada de l'estada de la gent que es mou per l'entorn del Temple, obtingudes el juliol de 2016 a través dels telèfons mòbils, que permeten deduir un ordre de magnitud dels visitants exteriors.

En temporada alta (juliol): 60.000 visitants/dia (18 M/any), dels quals 45.000 fan visita només exterior (13,5 M/any) i 15.000 fan visita interior (4,5 M/any). Atès que Barcelona té 30 milions de visitants cada any, es conclou que un 60% visiten la Sagrada Família.

L'equip redactor del present informe accepta la informació aportada.

Es fa una estimació de la distribució modal dels desplaçaments generats considerant el repartiment modal del PMU de la Ciutat de Barcelona (2018-2024).

Taula resum del repartiment modal

Repartiment modal proposat	Metro	A peu	Bus Turístic	Bus TMB	Taxi	Vehicle privat	Autocar	Bicicleta
% en desplaçaments	43,9%	29,9%	6,8%	4,0%	3,2%	1,9%	9,5%	0,8%
Viatges / dia	26.340	17.940	4.080	2.400	1.920	1.140	5.700	480

Des de l'equip de redacció del present informe es considera vàlida aquesta proposta de mobilitat generada.

4. Mobilitat en vehicle privat

L'Estudi caracteritza la xarxa viària propera segons la proposta del PMU per a la superilla de l'entorn d'estudi. A l'àmbit de la Sagrada Família, l'esquema viari manté els carrers Mallorca, Sardenya i Rosselló com a prioritaris per al trànsit mentre que Marina i Provença passen a ser prioritaris per vianants.

En aquest apartat, l'EAMG avança que cal preveure una variant de l'escenari de xarxa viària bàsica, on Sardenya queda tallat al trànsit motoritzat entre Provença i Mallorca. El tram de Sardenya entre Rosselló i Provença queda només per a veïns i serveis, i els vehicles que baixen per Sardenya es desviarien per Rosselló-Lepant o Còrsega-Nàpols en l'esquema actual i per Rosselló-Castillejos i Còrsega-Bailèn en l'escenari de superilles. L'estudi exposa que aquest tall del carrer Sardenya ja es va assajar durant les festes de Nadal de 2017-2018. En aquest sentit, el carrer Provença perd oficialment la categoria de xarxa bàsica des del carrer Degà Bahí fins al carrer Roger de Llúria.

Donada la complexitat de l'àmbit d'estudi pel que fa a oferta i demanda, l'EAMG incorpora informació de l'oferta i demanda de les diferents xarxes de transport, entre elles el taxi i els autocars discrecionals, tot i que no descriu la demanda de trànsit actual en la vialitat de l'entorn.

En aquest apartat l'estudi analitza els problemes de capacitat i altres conflictes a la xarxa. En destaca:

- **Bus turístic i Barcelona City bus:** la parada d'aquests transports és un ús conflictiu ja que els autobusos estacionen més temps del necessari i s'arriba, en moments puntuals, a l'obstrucció del carrer Sardenya. A més, es produeix un efecte barrera de visibilitat des de la vorera de Sardenya del costat plaça que fa que els visitants s'acumulin a la vorera Besòs de Sardenya.

- **Autocar discrecional:** En moments puntuals s'acumulen més autocars de la capacitat existent i queden en doble i triple filera.
- **Aparcament en calçada:** Un informe dels Mossos recomana eliminar les places d'aparcament dels carrers el voltant del Temple (Sardenya i Provença) per raons de seguretat antiterrorista.
- **Taxi:** hi ha una parada a la cantonada de Mallorca amb Sardenya que presenta acumulacions de vehicles en doble i triple fila.

L'EAMG incorpora informació gràfica de la xarxa viària i també plànols adjunts al document. També descriu la dotació d'aparcament, de les parades de taxi, autocars i autobusos de l'entorn, essent aquests els principals receptors de la mobilitat en vehicle privat d'accés al pla especial.

L'estudi cita que el Temple disposa d'entrades de mercaderies, que accedeixen al recinte principalment per la cruïlla Provença/ Marina (uns 20 camions al dia) i en menor mesura per Mallorca/Marina (3 camions/dia).

5. Xarxa de transport públic

L'Estudi indica l'oferta de transport públic propera a l'àmbit del PEUI, i aporta informació de bàsica sobre les línies, horaris i situació de les parades fins a l'àmbit d'estudi. L'oferta es compon per les xarxes de metro i autobusos, amb bona cobertura horària i territorial.

Metro: El Temple està servit per la parada "Sagrada Família", punt d'intercanvi de les línies 2 i 5 de metro. Les dues línies connecten el Temple amb el centre de la ciutat (Passeig de Gràcia/Gran Via l'L2 i Passeig de Gràcia/ Diagonal l'L5), a 3 i 2 parades de distància, respectivament.

Autobús urbà: Es pot accedir al Temple a través de 8 línies d'autobús urbà de TMB (V21, H10, 19, 33, 34, 50, 51 i 62). El recent tall de la circulació al carrer Marina, implicarà una reestructuració de les parades del carrer Mallorca per a facilitar l'intercanvi entre les línies verticals i horitzontals. La reestructuració de les parades entorn de la Sagrada Família proposada per l'Ajuntament de Barcelona implica suprimir la parada ubicada al carrer Mallorca, entre els carrers Marina i Lepant, i ubicar una parada nova al c. Mallorca, entre els carrers Lepant i Padilla. Així mateix, la parada del carrer Mallorca, entre els carrers Nàpols i Sicília, també se suprimirà i s'ubicarà una parada nova al c. Mallorca, entre els carrers Sardenya i Sicília.

Bus turístic: La parada de les línies de Bus Turístic està situada a la vorera Llobregat del C. Sardenya, davant la façana de la Passió.

Autocars discrecionals: des de l'any 2012, els autocars discrecionals no tenen permès estacionar als carrers adjacents a la Sagrada Família. La zona de parada es va traslladar a la Diagonal, entre Lepant i Sardenya, on es produeixen 266 operacions/dia (133 d'encotxament i 133 de desencotxament).

L'estudi grafia sobre plànol l'oferta existent, els punts de parada i els recorreguts.

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

6. Mobilitat a peu i en bicicleta

L'EAMG realitza una acurada descripció dels itineraris de vianants i de les principals incidències a la xarxa. Els visitants que arriben en els diversos modes de transport

acaben fent la darrera part del recorregut a peu i per tant es generen fluxos de vianants importants al voltant del Temple:

- Els 6.000 que venen en els autocars que estacionen a la Zona Bus de la Diagonal pugen i baixen per Marina i Sardunya.
- Els 4.000 que baixen del Bus Turístic omplen la vorera Llobregat de Sardunya.
- Els 17.000 turistes (26.000 al juliol) que arriben en metro provenen majoritàriament de Provença.
- Les 3.000 persones que venen en taxi desencotxen principalment al carrer Sardunya, entre Provença i Mallorca.
- Les 2.500 persones que arriben en autobús urbà baixen a la parada de Mallorca/Marina.
- 12.500 persones més venen a peu.

Els visitants del Temple accedeixen principalment en un 99% per la façana del Naixement (Marina); només algun grup d'escolars o similars entra per la façana de la Passió (Sardunya). Les sortides en fan majoritàriament per Sardunya (75%) i en menor mesura per Marina (25%).

Els punts de major acumulació de turistes estàtics per metre quadrat són:

1. Vorera Sardunya davant la façana de la passió.
2. Vorera Mallorca davant botigues de records.
3. Espai a Marina al costat de la plaça Gaudí.
4. Tot i tenir fluxos significatius de vianants, les voreres del costat Sagrada Família de Mallorca i Provença són menys conflictives.

L'EAMG apunta que les voreres dels carrers del voltant del temple estan ocupades per activitats diverses que produeixen obstacles en la circulació dels vianants:

1. Els quioscs i la venda no sedentària han de deixar 4,5 m de pas de vorera i no sempre es respecta.
2. Hi ha diverses terrasses que ocupen la vorera.

L'estudi aporta informació gràfica dels fluxos de vianants i dels accessos i sortides al temple.

En relació a la bicicleta, l'estudi indica l'entorn de la Sagrada Família té una infraestructura per la bicicleta força completa: 4 Carrils bici, bidireccional per Provença, unidireccional en sentit ascendent per Marina, unidireccional en sentit descendent per Sicília i unidireccional sentit descendent per Sardunya que entre Provença i Mallorca comparteix espai amb la circulació de vehicles. Els aforaments realitzats el juny de 2017 han comptat 2.275 bicis/dia per Provença i 354 per Marina.

L'EAMG destaca els següents problemes a la xarxa: abans d'implantar el carril bici de Sardunya, mancava un carril bici en sentit baixada: la gent utilitzava el de Marina i hi havia incidències. Per altra banda, abans de tallar Marina hi havia problemes de convivència vianant-bicicleta al pas de vianants de Marina abans de Provença.

En relació a l'aparcament, a l'àmbit existeixen 4 estacions de Bicing a les 9 illes del voltant, 15 punts d'ancoratge de bicicletes a les 9 illes del voltant i 1 pàrquing subterrani amb places per bicicleta (Pàrquing del Mercat).

L'estudi incorpora fotografies i altra informació gràfica sobre la xarxa de mobilitat dels modes no motoritzats.

7. Incidència de la mobilitat generada

L'EAMG realitza una anàlisi sobre la incidència de la mobilitat generada sobre les xarxes de transport en funció de les previsions del PMU i del calendari d'obres del temple. L'anàlisi se centra en la mobilitat de les persones en la proximitat dels accessos al temple.

En relació a la **xarxa viària**, l'estudi descriu que la proposta de superilles. A l'àmbit de la Sagrada Família, l'esquema viari manté els carrers Mallorca, Sardunya i Rosselló com a prioritaris per al trànsit mentre que Marina i Provença passen a ser prioritaris per vianants. L'Ajuntament de Barcelona ha analitzat, en un informe de març de 2018, l'impacte del tall de Sardunya mesurant el trànsit del carrer Sardunya en 4 moments diferents que corresponen a condicions diferents de circulació. La modelització del trànsit entorn de la Sagrada Família en els escenaris de novembre 2016 i Nadal 17-18 mostra alguns problemes de trànsit als carrers adjacents.

L'estudi pren en consideració la xarxa de **transport públic**: la nova xarxa de bus que s'està desplegant contempla línies per Marina, Mallorca, Lepant i València, no preveu línies ni a Sardunya ni a Provença. L'estudi també indica que amb la compleció de la línia 9 de metro, la línia 5 experimenta una important descàrrega de passatge, també en part propiciat per la connexió dels tramvies. Aquesta descàrrega permetrà compensar futurs increments de la demanda global del transport públic.

L'estudi aporta altra informació en relació al nou escenari del transport públic:

- TMB ha anunciat el 12 de març de 2018 l'adquisició de dotze nous trens que permetran reduir l'interval de pas a les hores punta a les línies 1 i 5.

En relació als **visitants**, l'estudi enumera les mesures de gestió que s'han dut a terme per evitar cues:

- El 90% dels usuaris tenen entrada pre-comprada on-line (més del 99% en temporada alta).
- Les taquilles tanquen si no queden entrades i no permeten comprar entrades per a un altre dia per evitar confusions i cues.
- S'ha fragmentat els temps d'accés a franges de 15 minuts per evitar acumulacions que succeïen quan es treballava amb franges de 60 min.
- El nou sistema permet que les cues es generin dins el recinte i minimitzar l'afectació a l'espai de vorera exterior.

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

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.

Taula resum del dimensionament de l'aparcament

Usos	Superfície (m ²)	Superfície sostre (m ²)	Aparcaments bicicleta D344/2006	Aparcaments bicicleta EAMG
Equipament cultural	14.635,6	53.495,6	535	No definit
TOTAL	14.635,6	53.495,6	535	No definit

L'EAMG indica que una de les mesures per a l'espai de gran aflluència de la Sagrada Família és:

“Generar aparcaments de bicis als límits de l’Espai de Gran Afluència (EGA)”

El document, només especifica una reserva d'espai reservat pel Bicing al carrer Provença (entre Lepant i Marina), per la resta d'aparcaments no determina una xifra exacta, ni tampoc la seva localització.

De l'aplicació de la ràtio d'aparcament per a bicicletes que fixa el Decret 344/2006 per als equipaments resulta la necessitat de 535 places.

L'equip redactor del present informe considera necessari **determinar la reserva de places d'aparcament necessària per a bicicletes i definir quina seria la seva ubicació preferent**. Tanmateix, donada l'oferta existent, es podrà ajustar aquesta xifra a la demanda detectada.

Pel que fa a la reserva de places d'aparcament per a **turismes i motocicletes**, l'EAMG exposa que hi ha una recomanació dels Mossos d'Esquadra d'eliminar places d'aparcament entorn d'edificis d'interès públic per motius de seguretat antiterrorista.

També explica que el desembre de 2017, amb el tall de trànsit de Provença i Marina, es van eliminar les places d'aparcament de zona blava a Provença i verda a Sardenya (es van reubicar les places reservades a autocars eliminades de Marina).

En referència al Reial Decret 1053/2014, sobre la Infraestructura per a la recàrrega de vehicles elèctrics, l'EAMG apunta a una reserva d'espai reservat per a vehicles elèctrics al carrer Provença (entre Lepant i Marina).

9. Distribució urbana de mercaderies

L'EAMG explica que el Temple disposa d'entrades de mercaderies, que accedeixen al recinte principalment per la cruïlla Provença/ Marina (uns 20 camions al dia) i en menor mesura per Mallorca/Marina (3 camions/dia).

Actualment hi ha 3 punts DUM entorn de la Sagrada Família. L'EAMG proposa que l'horari de regulació no coincideixi amb la franja horària de visita al temple.

10. Mesures correctores

L'estudi exposa que l'entorn de la Sagrada Família és un àmbit molt estudiat, on diversos organismes públics i privats realitzen propostes de millora.

S'indiquen les aportacions realitzades prèviament per diversos agents (Mossos d'Esquadra, associacions de veïns, Ajuntament, i altres agents) i finalment es descriu la proposta realitzada per l'EAMG que pretén una ordenació integral de l'entorn.

Conceptualment la proposta pretén consolidar la conversió a zona de vianants de l'entorn del Temple, que ja va iniciar-se el 2017 amb els següents objectius:

- Millorar les condicions de la mobilitat no motoritzada al voltant de la Sagrada Família.
- Augmentar la seguretat, tant a nivell d'atropellaments com de terrorisme.

La proposta se centra en els següents trams:

- El carrer Provença, entre els carrers Sardunya i Marina, per tal de donar resposta a la modificació de la secció del carrer que suposa la construcció de la Capella de L'assumpta.
- El carrer Marina, entre Mallorca i Provença.

S'aporta informació gràfica de l'ordenació de la proposta.

Xarxa bàsica per a vehicles

L'Estudi indica que la proposta és coherent amb la superilla projectada en el PMUS de Barcelona, delimitada pels carrers Sardunya-Mallorca-Padilla-Roselló. A l'interior d'aquesta illa només es permetria l'accés de vehicles a veïns, serveis i pàrquings.

El carrer Provença queda relegat a ser un eix secundària de circulació, cedint el paper de vial bàsic al carrer Mallorca.

Xarxa de transport públic i col·lectiu

L'Estudi té en compte la proposta de l'Ajuntament de reubicació de les parades de bus. Se suprimeix la parada del carrer Mallorca, entre els carrers Lepant i Marina, i s'ubica una parada nova al carrer Mallorca, entre els carrers Sardunya i Sicília.

L'EAMG també detalla una variant de la proposta on es permet un carril bus al carrer Marina, de manera que la línia V21 recuperaria el recorregut previ al tall de 2017. Aquesta actuació comportaria l'eliminació del cordó d'aparcament de zona blava i motos ubicat al costat Besòs, i es completaria amb recuperar la parada d'autobús en aquest tram.

Xarxa de vianants i bicicletes

L'EAMG indica que la construcció de la Capella de l'Assumpta reduirà l'amplada de la vorera del carrer Provença. L'estudi proposa modificar la secció del carrer (entre Marina i Sardunya) amb l'objectiu d'ampliar la vorera, desplaçar a la zona central el carril bici bidireccional i situar a continuació un carril de circulació restringida per a veïns, serveis i pàrquing.

En una segona fase, es procedirà a consolidar com a zona de vianants el tram del carrer Marina entre Mallorca i Provença, que integrarà l'actual carril bici de pujada.

11. Mobilitat i gènere

L'Estudi incorpora dades de mobilitat i gènere, extretes de l'Enquesta de mobilitat turística de l'Ajuntament de Barcelona (maig 2016) on es van entrevistar 560 turistes que visitaven la Sagrada Família.

L'equip redactor del present informe accepta la documentació aportada.

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 en municipis 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.

L'estudi inclou una avaluació de la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica, en base a COPERT5.

L'estudi aporta dades específiques de les emissions que generarà l'equipament, i estima les emissions que es generaran diàriament a l'entorn. Es generaran 618 kg/dia de partícules PM₁₀, 11.110 kg/dia de NO_x, i 2.194.598 kg/dia de CO₂.

L'equip redactor del present informe accepta la documentació aportada.

13. Finançament de les càrregues derivades de la mobilitat generada

L'Estudi especifica el finançament de les actuacions vinculades a la millora de la mobilitat. Es diferencien 4 paquets de finançament:

Transport Públic: La Fundació efectuarà una contribució al finançament del dèficit del transport públic generat pels visitants del Temple que s'estableix en un import de 2,2 milions d'euros anuals, durant un període de 10 anys des de l'aprovació definitiva del PEUI, essent la contribució total de **22 milions d'euros**. Aquest import es correspon amb una estimació de 4.500.000 visitants a l'any, i és revisable en funció de l'evolució del nombre de visitants i de la disminució del dèficit del transport públic, com a conseqüència d'una reforma del sistema tarifari o qualsevol altra circumstància anàloga. El repartiment entre metro i bus urbà es mostra al següent quadre:

	Nombre de visitants (Mvisitants/any)	Nombre de viatges dels visitants (Mviatges/any)	Dèficit (M€/any)
En metro	1,9	3,8	1,8
En bus urbà	0,2	0,5	0,3
En metro i bus urbà	2,1	4,2	2,2

Obres de reurbanització: A mesura que, per part de l'Ajuntament de Barcelona, es concretin les accions necessàries per a la pacificació i millora urbana dels carrers que envolten el Temple (això és, els carrers Marina, Provença, Sardanya i/o Mallorca), la Fundació participarà en el finançament de les obres de reurbanització d'aquests carrers en un import màxim de **4 milions d'euros** que es liquidarà de conformitat amb el seu cost efectiu. Els carrers a reurbanitzar es decidiran per l'Ajuntament mitjançant un procés participatiu i els projectes corresponents seran redactats per l'Ajuntament.

Despeses vinculades a l'alta aflluència: La Fundació també contribuirà a les despeses que, per a l'Ajuntament, s'originen com a conseqüència de l'aflluència

de visitants al Temple, en aspectes com neteja, vigilància, agents cívics, i altres anàlegs. Aquesta contribució s'estableix en la suma de **300.000 euros anuals**, durant un període de 10 anys des de l'aprovació definitiva del PEUI.

Millora a l'accessibilitat des del Metro: Finalment es preveu que l'Ajuntament i la Fundació creïn una comissió de treball que estudiï l'adopció de les mesures més adequades per millorar l'accessibilitat al Temple des del Metro, a fi de disminuir el nombre de visitants que utilitzen els actuals accessos de l'estació de Sagrada Família. Aquestes mesures podran consistir bé en la creació d'un accés directe al Temple, bé en la creació d'un nou accés a l'exterior, bé en la millora i ampliació dels actuals accessos o qualsevol altre mesura que la comissió de treball i els organismes competents considerin adequada. Les actuacions que es determinin s'inclouran en el calendari del Pla Director d'Infraestructures de l'ATM, i s'executaran en coherència amb la resta d'actuacions de la xarxa, i la Fundació contribuirà al finançament del cost de les actuacions que s'acordin fins a un import màxim de **7 milions d'euros**, que s'abonaran a l'organisme que executi les obres contra les corresponents certificacions que acreditin el seu cost i efectiva execució.

L'equip redactor del present informe accepta la documentació aportada.

14. Conclusions

L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada pel *Pla Especial Urbanístic Integral del Temple de la Sagrada Família (T.M. 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 incorporar un Pla de Desplaçament d'Empresa del Temple, en consonància amb el que diu el Pla de Qualitat del l'Aire
- Cal determinar la reserva de places d'aparcament necessària per a bicicletes i definir quina seria la seva ubicació preferent

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, 19 de desembre de 2018

Vistiplau

Xavier Sanyer Matías
Cap del Servei de Mobilitat

Lluís Alegre Valls
Director tècnic