

ESTUDI DE MOBILITAT DEL BARRI DEL COLL DIAGNOSI

DESEMBRE 2017

- 1. ANÀLISI DE L'OFERTA**
- 2. PUNTS FORTS I PUNTS FEBLES**
- 3. ANÀLISI LÍNIA 87**
- 4. CONCLUSIONS TÈCNIQUES**
- 5. PLA D'ACCIÓ**
- 6. ANNEX: PLÀNOLS**

1. ANÀLISI DE L'OFERTA

En la primera part de la diagnosi, s'analitza la jerarquització viària i els sentits de circulació, els equipaments i locals comercials, amplada de les voreres, aparcament, transport públic i punts crítics.

Jerarquització viària

Actualment, segons l'estructura i funcionalitat dels carrers de l'àmbit la jerarquització viària és la següent (vegeu plànol 02):

Segons la configuració dels sentits de circulació, alguns carrers canvien la seva jerarquització segons el tram.

- Xarxa Exterior: carrers que envolten l'àmbit i que són els principals aportadors de trànsit. Connecten amb la xarxa principal. Està formada per: c. Santuari, pg. de la Mare de Déu del Coll
- Xarxa Principal: formada per carrers que estructuren el barri perquè canalitzen els desplaçaments a nivell global. Són més transitats que la resta i resulten eixos claus de mobilitat ja que connecten amb la xarxa viària externa. Els carrers que conformen la xarxa principal són: c. de Ceuta, pl. de Grau Miró, c. de Tirso, c. de l'Aldea, c. de Duran i Borrell, c. del Torrent del Remei, c. de la Farigola, c. de Móra d'Ebre i c. de la Font del Coll.

1. Anàlisi de l'oferta

2. Punts forts i punts febles

3. Anàlisi línia 87

4. Conclusions tècniques

5. Pla d'acció

1. ANÀLISI DE L'OFERTA

- Xarxa Secundària: absorbeix part dels desplaçaments en vehicle privat per l'interior de l'àmbit, distribuint-los. Facilita la connexió amb la xarxa bàsica alhora que també permet accedir a la xarxa de carrers veïnals. La xarxa secundària està formada per: c. del Portell, c. de Pere Llobet, c. de la Font del Remei, c. de Móra la Nova, baixada de Sant Marià, c. de Rubens i c. de Sant Eudald.
- Xarxa Veïnal: S'inclouen sota aquesta categoria carrers que, per les seves condicions, no suporten intensitats de trànsit elevades. Actuen com a capil·lars d'accés a propietats adjacents amb circulació lenta i trànsit poc intens. La seva funció bàsica és donar accés als habitatges. La xarxa veïnal està formada per: c. de Ceuta, camí de Can Mora, c. del Portell, c. de Pau Ferran, c. del Riu de la Plata, c. de Lluís Bonifaç c. del Beat Almató, c. de Cartago, c. de Clotés i el darrer tram del c. de la Font del Coll.

Sentits de circulació

La majoria de carrers són de sentit únic, de doble sentit només hi ha el c. del Portell, pl. de Grau Miró i c. de la Farigola

1. Anàlisi de l'oferta

2. Punts forts i punts febles

3. Anàlisi línia 87

4. Conclusions tècniques

5. Pla d'acció

1. ANÀLISI DE L'OFERTA

Equipaments i locals comercials

L'àmbit dóna accés a 6 escoles: escola bressol (Gat Negre), CEIP (Farigola i Montseny) o amb oferta dels 3 cicles educatius (Mare de Déu del Coll, Virolai i Coves d'en Cimany).

L'oferta comercial del barri es concentra principalment al carrer Móra d'Ebre, on s'hi poden trobar comerços d'alimentació, la farmàcia, entitats bancàries, etc.

Altres centres generadors i atractors de l'àmbit són: el centre cívic El Carmel, l'associació de veïns del Coll-Vallcarca, el centre cívic el Coll-La Bruguera i l'Hotel Catalunya (Vegeu plànol 03).

Amplada voreres

El barri del Coll té diverses peculiaritats; entre elles, podríem destacar el gran desnivell que hi ha entre diversos punts del barri. Una manera de solucionar-los pel vianant és mitjançant escales tant mecàniques com d'obra per tal que la mobilitat a peu dins l'àmbit sigui una mica més còmoda.

D'altra banda un altre tret diferenciador del barri és l'estretor dels seus carrers, fet que repercuteix directament en l'amplada útil de les voreres.

1. Anàlisi de l'oferta

2. Punts forts i punts febles

3 Anàlisi línia 87

4. Conclusions tècniques

5. Pla d'acció

1. ANÀLISI DE L'OFERTA

Només hi ha dos trams de carrer amb una amplada de vorera superior a 1,80 m. (amplada mínima considerada per un itinerari de vianants accessible segons normativa d'accessibilitat ORDRE VIV/561/2010) a la pl. de Grau Miró i un tram de la baixada de Sant Marià.

La resta de voreres tenen una amplada inferior a 1,80 m. arribant a 30 cm. en alguns trams com les cruïlles de c. de Rubens amb c. de Cartago i amb c. de Móra d'Ebre, així com al carrer de Pere Llobet i el de Jaume Cascalls.

En els darrers anys s'han pacificat alguns carrers convertint-los en plataforma única, fet que ha afavorit la mobilitat a peu.

S'ha de tenir en compte que des del barri del Coll hi ha itineraris a peu per tal d'enllaçar amb el barri de Gràcia i amb el Park Güell (Vegeu plànol 04).

Transport públic

El barri del Coll té una bona cobertura de transport públic ja sigui amb les línies d'altres prestacions (V17), línies convencionals (línia 92), línies de proximitat (línia 87), bus del barri (línia 129) i línies nocturnes (N4 i N5). Així mateix compta també amb una parada de la línia L5 de metro (Vegeu plànol 05).

1. Anàlisi de l'oferta

2. Punts forts i punts febles

3. Anàlisi línia 87

4. Conclusions tècniques

5. Pla d'acció

1. ANÀLISI DE L'OFERTA

Aparcament

■ Oferta:

L'aparcament del barri del Coll és lliure, la majoria en cordó amb espais reservats per a les motos i places de PMR delimitades.

L'oferta és de 496 places per a cotxe i 170 places per a motos.

L'oferta de càrrega i descàrrega es concentra al carrer de Duran i Borrell.

■ Demanda:

En un dia feiner tipus, concretament el 20 de setembre de 2017 entre les 22.00 i les 24.00, es van prendre dades del nivell d'ocupació de les places d'aparcament per detectar dèficits.

El resultat del treball de camp és que la demanda supera l'oferta actual.

L'ocupació és de 103% en el cas dels cotxes i 173% en el cas de les motos. En ambdós casos hi ha cotxes i motos aparcats en espais no destinats a l'aparcament de vehicles (Vegeu plànol 06).

1. Anàlisi de
l'oferta

2. Punts forts i
punts febles

3. Anàlisi línia 87

4. Conclusions
tècniques

5. Pla d'acció

2. PUNTS FORTS I PUNTS FEBLES

Mobilitat a peu

Punts forts:

- ❖ Baixa intensitat de circulació.
- ❖ Dues zones amb carrers de plataforma única (entorns del c. de Portell i plta. de Montserrat).
- ❖ Elements d'accessibilitat (escales mecàniques) que ajuden a salvar els desnivells.
- ❖ En alguns punts del barri hi ha senyalització turística per a vianants.
- ❖ Elements reductors de la velocitat dels vehicles (passos elevats de vianants, esquenes d'ase, etc.).



Escaleres d'obra



Senyalització per a vianants



Escaleres mecàniques

1. Anàlisi de l'oferta

2. Punts forts i punts febles

3. Anàlisi línia 87

4. Conclusions tècniques

5. Pla d'acció

2. PUNTS FORTS I PUNTS FEBLES

Mobilitat a peu

Punts febles:

- ❖ Grans pendents, nombrosos carrers amb escales.
- ❖ Voreres i guals no accessibles. Destaca Torrent del Remei passada la baixada de Sant Marià i Font del Coll amb del c. Tirso (carrers sense plataforma única, amb escales a les voreres).
- ❖ Manca de respecte en els passos de vianants per part del vehicle privat així com en les voreres (estacionament nocturn).
- ❖ Manca de senyalització específica per a vianants.
- ❖ Manca de camins escolars segurs.



Forts pendents



Voreres i guals no accessibles

1. Anàlisi de l'oferta

2. Punts forts i punts febles

3. Anàlisi línia 87

4. Conclusions tècniques

5. Pla d'acció

2. PUNTS FORTS I PUNTS FEBLES

Transport públic

Punts forts:

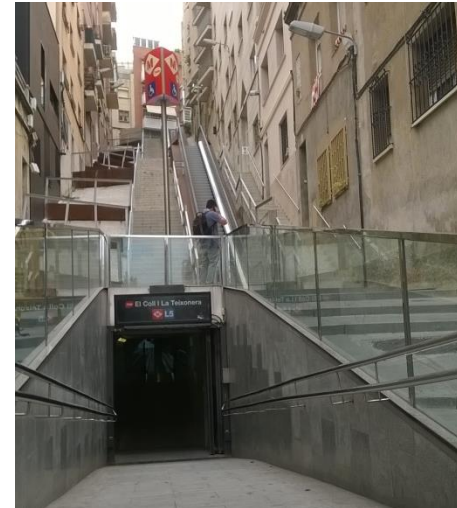
- ❖ Bona cobertura de transport públic.
- ❖ Estació de metro (El Coll | La Teixonera, L5).
- ❖ Una línia d'altres prestacions (V17) que connecta amb el centre de la ciutat i una altra de convencional (92).
- ❖ Dues línies d'autobús de proximitat (87 i 129) amb connexió directa amb el CAP de Vallcarca i els mercats del Carmel i de Lesseps, així com amb la xarxa d'autobusos d'altres prestacions i la de metro.
- ❖ Dues línies d'autobús nocturn (N4 i N5).



Bus de barri 129



Autobús de la línia 87



Estació metro El Coll | La Teixonera

1. Anàlisi de l'oferta

2. Punts forts i punts febles

3. Anàlisi línia 87

4. Conclusions tècniques

5. Pla d'acció

2. PUNTS FORTS I PUNTS FEBLES

Transport públic

Punts febles:

- ❖ Temps d'accés a peu al metro elevat (estació molt profunda ubicada en un dels extrems del barri).
- ❖ Mala connectivitat en metro amb alguns punts de la ciutat: el Centre, Zona Universitària Diagonal, etc.).
- ❖ Mala accessibilitat d'algunes parades d'autobús.
- ❖ L'orografia del barri condiciona el pas de les línies d'altas prestacions pels carrers exteriors, a la vegada que són poc accessibles des d'algun punt de l'àmbit.



Parades amb problemes d'accessibilitat

1. Anàlisi de l'oferta

2. Punts forts i punts febles

3. Anàlisi línia 87

4. Conclusions tècniques

5. Pla d'acció

2. PUNTS FORTS I PUNTS FEBLES

Vehicle privat

Punts forts:

- ❖ L' àmbit compta amb 4 entrades i 4 sortides que faciliten entrar i sortir del barri: cap a l'avinguda de Vallcarca, cap a l'avinguda de la República Argentina, cap al passeig de la Mare de Déu del Coll i cap al carrer del Santuari.
- ❖ Bona senyalització d'itineraris en vehicle privat.
- ❖ Senyalització i/o d'elements físics de limitació de la velocitat.



Elements reductors de la velocitat

1. Anàlisi de l'oferta

2. Punts forts i punts febles

3. Anàlisi línia 87

4. Conclusions tècniques

5. Pla d'acció

2. PUNTS FORTS I PUNTS FEBLES

Vehicle privat

Punts febles:

- ❖ Els carrers interns al barri es poden utilitzar com a drecera per evitar els semàfors del passeig de la Mare de Déu del Coll (bypass entre c. del Santuari i pl. de Mons) .
- ❖ Colls d'ampolla (carrer de Ceuta entre el carrer del Santuari i la plaça de Grau Miró).
- ❖ Girs estrets i tancats, sobretot pels vehicles grans (autobusos i càrrega i descàrrega): als c. de Beat Almató amb baixada de Sant Marià i c. de Móra d'Ebre amb baixada de Sant Marià.



Girs estrets i tancats



Coll d'ampolla

1. Anàlisi de l'oferta

2. Punts forts i punts febles

3. Anàlisi línia 87

4. Conclusions tècniques

5. Pla d'acció

2. PUNTS FORTS I PUNTS FEBLES

Aparcament

Punts forts:

- ❖ Aparcament lliure al carrer sense delimitació de places.
- ❖ Places lliures a l'aparcament de la plaça de la Laguna de Lanao.



Aparcament lliure al carrer



Aparcament Laguna de Lanao

1. Anàlisi de l'oferta

2. Punts forts i punts febles

3. Anàlisi línia 87

4. Conclusions tècniques

5. Pla d'acció

2. PUNTS FORTS I PUNTS FEBLES

Aparcament

Punts febles:

- ❖ Zona de càrrega i descàrrega insuficient.
- ❖ Places específiques per a motocicletes insuficients.
- ❖ Bossa d'aparcament (carrer del Portell) no senyalitzada.
- ❖ Indisciplina aparcament nocturn.



Bossa d'aparcament



Zona de càrrega i descàrrega



Indisciplina en l'aparcament nocturn



1. Anàlisi de l'oferta

2. Punts forts i punts febles

3. Anàlisi línia 87

4. Conclusions tècniques

5. Pla d'acció

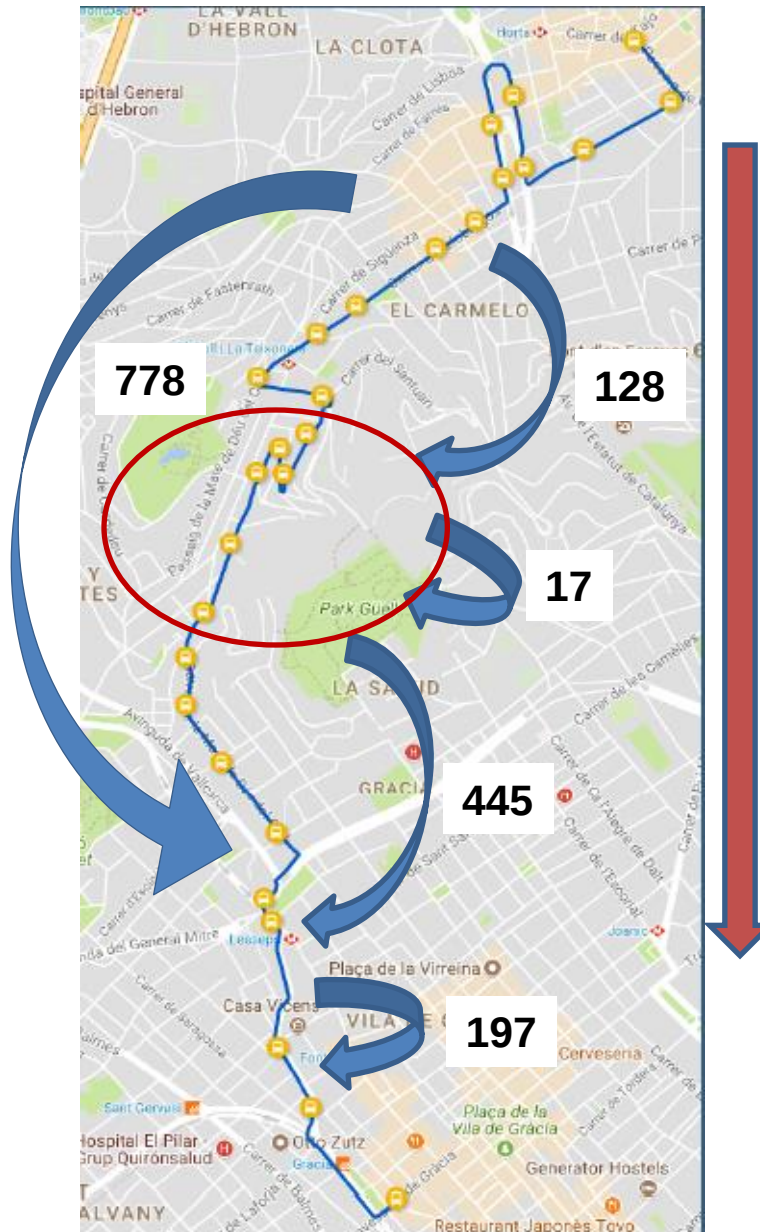
3. ANÀLISI LÍNIA 87

La línia 87 d'Authosa dóna servei al barri del Coll amb 6 parades en sentit Gràcia i 4 parades en sentit Horta.

Actualment, el passatge d'aquesta línia és de gairebé 6.000 viatgers diaris dels quals 1522 són del barri (25%) .

La destinació principal dels usuaris del Carmel és el barri de Gràcia (778 persones). I 128 van al barri del Coll

Una tercera part dels usuaris que tenen com a destinació el barri de Gràcia provenen del barri del Coll.



1. Objecte

2. Anàlisi de l'oferta

3. Anàlisi línia 87

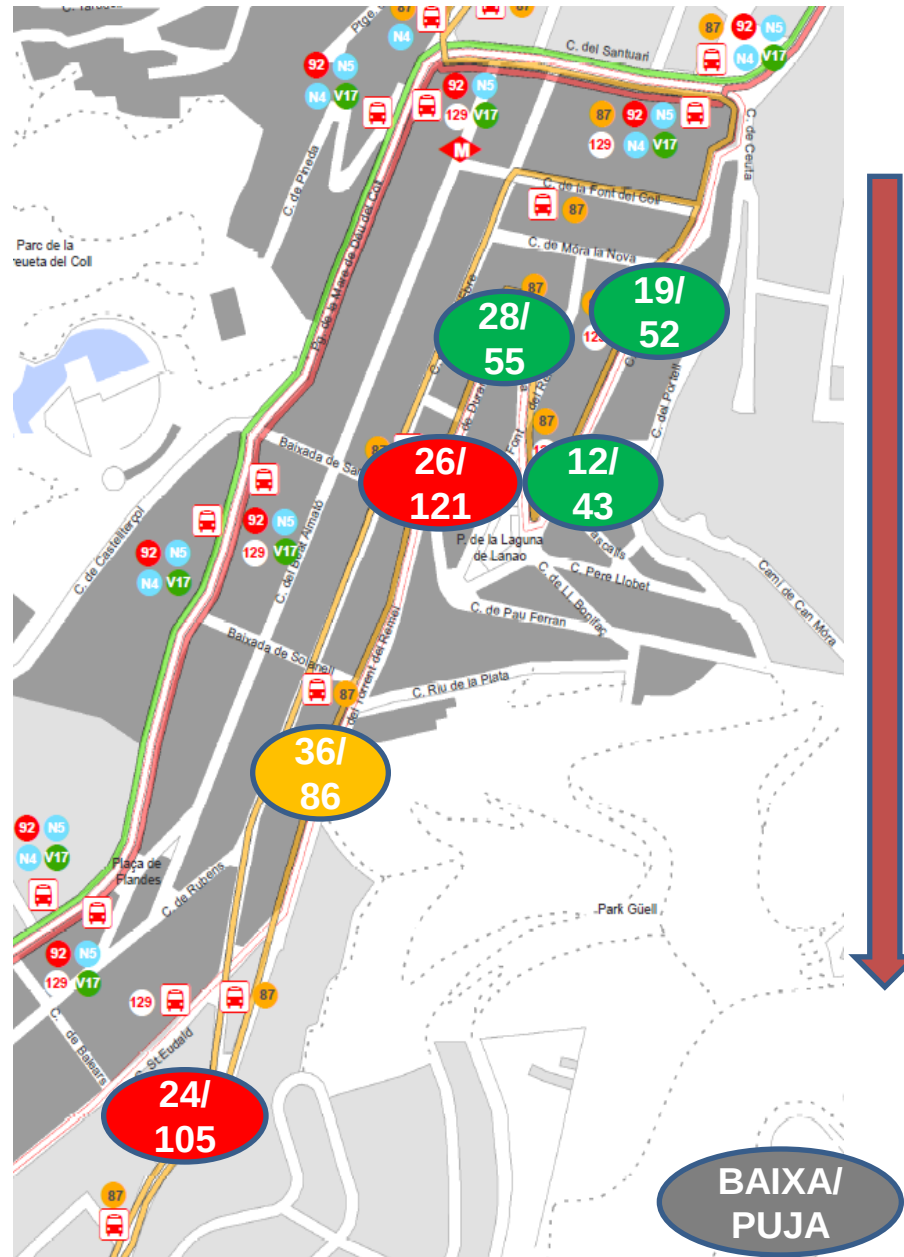
4. Conclusions tècniques

5. Pla d'acció

3. ANÀLISI LÍNIA 87

Les parades principals en sentit Gràcia són les dels carrers Duran i Borrell i Farigola en les que pugen més d'un centenar de persones al llarg del dia en cada una d'elles.

Les parades dels carrers de Tirso i Aldea són les menys utilitzades del barri.



1. Objecte

2. Anàlisi de l'oferta

3. Anàlisi línia 87

4. Conclusions tècniques

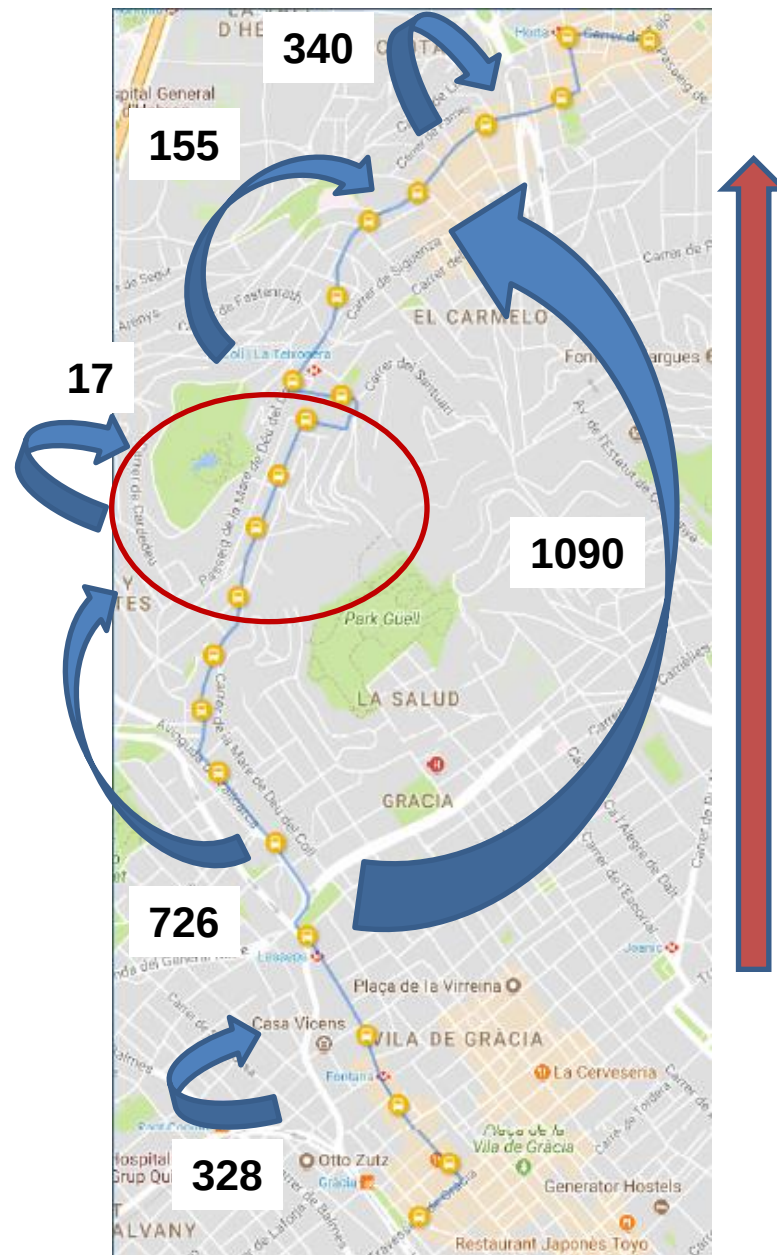
5. Pla d'acció

BAIXA/PUJA

3. ANÀLISI LÍNIA 87

Un 40% dels usuaris que pugen des de Gràcia tenen com a destinació el barri del Coll. L'altre 60% restant tenen com a destinació el barri del Carmel.

Hi ha 155 viatgers que utilitzen la línia per anar del Barri del Coll al barri del Carmel.



1. Objecte

2. Anàlisi de l'oferta

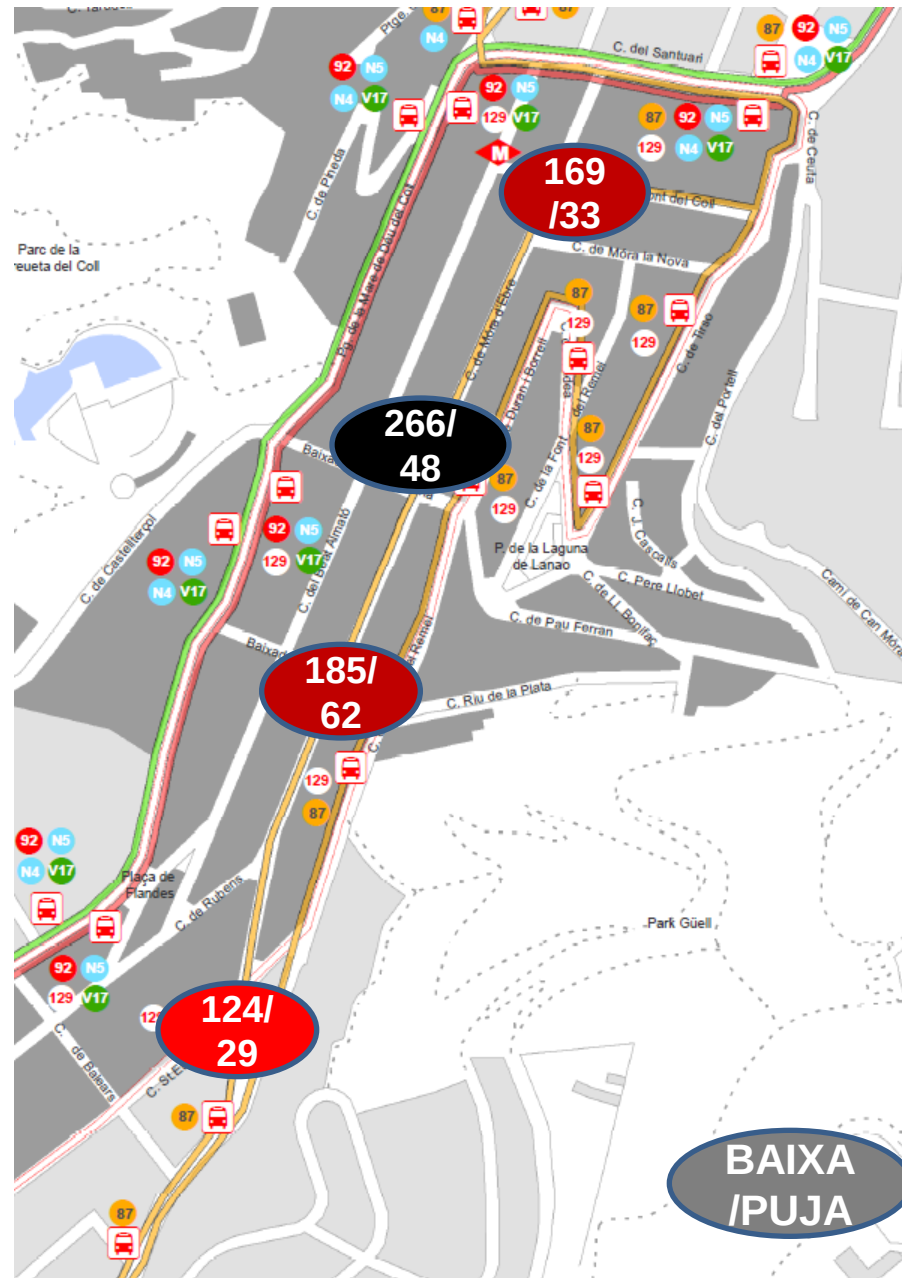
3. Anàlisi línia 87

4. Conclusions tècniques

5. Pla d'acció

3. ANÀLISI LÍNIA 87

Les 4 parades de dins del barri del Coll en sentit Horta registren un gran nombre de baixades, sent la que té un volum més alt d'usuaris la del c. Móra d'Ebre amb Baixada de Sant Marià (266 baixades al llarg del dia).



1. Objecte

2. Anàlisi de l'oferta

3. Anàlisi línia 87

4. Conclusions tècniques

5. Pla d'acció

4. CONCLUSIONS TÈCNIQUES

- ❖ Colls d'ampolla que generen problemes de trànsit.
- ❖ Carrers de doble sentit amb seccions estretes i girs tancats.
- ❖ Pocs equipaments al barri que obliga a haver-se de desplaçar per accedir-hi.
- ❖ Voreres estretes i en alguns casos impracticables.
- ❖ Cruïlles insegures i poc accessibles pels vianants.
- ❖ Desnivells acusats difícils de gestionar.
- ❖ Insuficient oferta d'aparcament per a motocicletes.
- ❖ L'ocupació de l'aparcament és superior a l'espai destinat a ell.
- ❖ Desconeixement del lloc de residència dels vehicles aparcats.
- ❖ Bona cobertura en transport públic.
- ❖ Elevada utilització de la línia 87.
- ❖ Gestió de la mobilitat als centres escolars a les hores d'entrada / sortida.

1. Objecte

2. Anàlisi de l'oferta

3. Anàlisi línia 87

4. Conclusions tècniques

5. Pla d'acció

5. PLA D'ACCIÓ

Tenint en compte el recorregut actual de la línia 87 i la seva elevada demanda al barri es proposen dues grans accions a portar a terme en els dos colls d'ampolla de l'àmbit i estudi d'alternatives del transport públic:

1. Restringir el trànsit en sentit sud al carrer Farigola:

C. Farigola: tram entre Móra d'Ebre i c. Mare de Déu del Coll → eliminar el sentit baixada pels cotxes. Aquest tram de carrer només serà de sentit pujada pel vehicle privat. Per contra, el transport públic hi podrà circular en els dos sentits.

Els vehicles que vulguin baixar cap a Gràcia ho hauran de fer pel c. Sant Eudald. D'aquesta manera s'eliminen els vehicles que vulguin fer dreuera, tant des del c. Ceuta com des de la bda. Sant Marià.

Els veïns del c. Mare de Déu del Coll poden accedir i sortir des de l'av. Vallcarca, de forma que aquest carrer passa a ser veïnal, afavorint també les escoles de la zona (escola Rius i Taulet).

1. Objecte

2. Anàlisi de l'oferta

3. Anàlisi línia 87

4. Conclusions tècniques

5. Pla d'acció

5. PLA D'ACCIÓ

Altres accions:

- ❖ **C. Cartago:** pacificació del carrer amb plataforma única, treure aparcament. Mantenir el sentit de circulació de sortida.
- ❖ **C. Clotés i pl. Flandes:** treure aparcament i reurbanitzar-los.
- ❖ **C. Balears:** pacificar el carrer entre c. Sant Eudald i c. Farigola per crear un nou eix transversal per a vianants com el ja existent al c. Sant Camil.
- ❖ **Baixada de Solanell:** pacificar el carrer entre c. Móra d'Ebre i c. Torrent del Remei també per crear un nou eix transversal per a vianants.
- ❖ **C. Farigola:** urbanitzar-lo per connectar de forma segura el tram per sota del c. Móra d'Ebre amb el c. Torrent del Remei (cruïlla elevada de tot el tram).
- ❖ **C. Riu de la Plata i c. Pau Ferran:** urbanitzar-los amb plataforma única per connectar la zona baixa del barri amb els carrers ja pacificats de la zona alta (entorns Plta. Montserrat i c. Portell).
- ❖ **Ptge: Guillem Abiell:** tot i que la primera intenció també era convertir-lo en plataforma única, es veu complicat per canvis pel pas de la càrrega i descàrrega.

1. Objecte

2. Anàlisi de l'oferta

3. Anàlisi línia 87

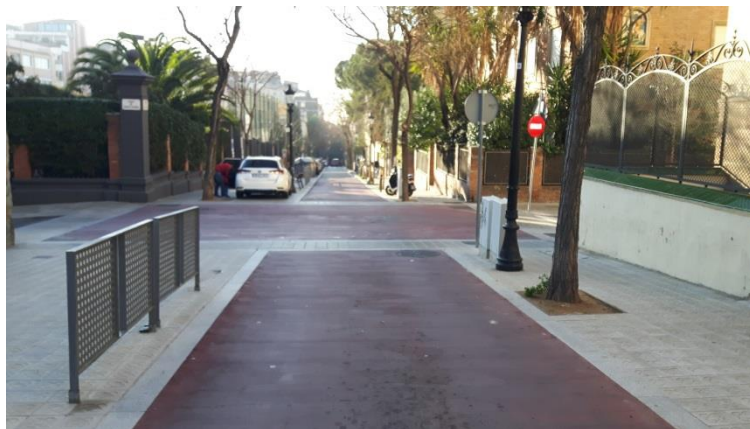
4. Conclusions tècniques

5. Pla d'acció

5. PLA D'ACCIÓ

Altres accions:

- ❖ Cruïlles elevades per donar prioritat als vianants dels eixos transversals (Balears, Baixada de Solanell) respecte dels vehicles dels eixos longitudinals (Rubens, Sant Eudald, Farigola, Beat Almató, Móra d'Ebre i Torrent del Remei):
 - ❖ Rubens-Balears, Sant Eudald-Balears i Beat Almató-Baixada de Solanell: elevació forta.
 - ❖ Móra d'Ebre-Baixada de Solanell i Torrent del Remei-Baixada de Solanell: elevació suau (pas de la línia 87).



Exemple de cruïlla elevada ja existent a Barcelona amb elevació suau

1. Objecte

2. Anàlisi de l'oferta

3. Anàlisi línia 87

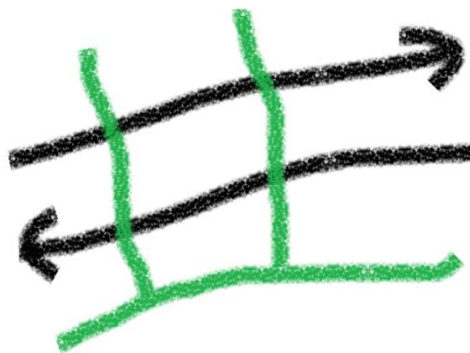
4. Conclusions tècniques

5. Pla d'acció

5. PLA D'ACCIÓ

Altres accions:

- ❖ Eix verd amb camins escolars que uneixi les escoles:
 - ❖ L'eix longitudinal principal estaria format pel c. Farigola (vorera ampla existent i plataforma única de nova creació) i el c. Torrent del Remei (vorera ampla).
 - ❖ Estaria connectat amb eixos transversals pacificats (c. Sant Camil ja existent, c. Balears i bda. Solanell de nova creació).
 - ❖ També estaria connectat amb la part alta del barri (ja pacificada) mitjançant el c. Riu de la Plata i el c. Pau Ferran (que es pacificarien).



1. Objecte

2. Anàlisi de l'oferta

3. Anàlisi línia 87

4. Conclusions tècniques

5. Pla d'acció

5. PLA D'ACCIÓ

2. Restringir el trànsit en sentit entrada al carrer Ceuta:

El trànsit al c. Ceuta només estaria permès en doble sentit pel transport públic, bicicletes i vehicles autoritzats de l'escola Virolai. Per contra, el vehicle privat només el podria utilitzar de sortida.

D'aquesta manera, les entrades al barri pel vehicle privat es reduirien als carrers Baixada de Sant Marià, c. Farigola i c. Rubens.

Les principals solucions al barri d'aquesta proposta són:

- Eliminació del coll d'ampolla actual
- Supressió del trànsit de pas que permetria una major pacificació del barri.
- Es respectarien tots els sentits de circulació

3. Transport públic

A més de les dues propostes plantejades, s'hauria d'estudiar la viabilitat de desplaçar el recorregut del **bus 87 en sentit Gràcia** des del c. Tirso al c. Portell, eliminant així el doble sentit de circulació del tram del c. Tirso entre els carrers Font del Coll i Portell. De la mateixa manera, també s'hauria d'estudiar la modificació del recorregut del bus de barri (129) per poder tenir una parada a la cruïlla dels carrers Beat Almató i Font del Coll, enfront de la parada de metro de la L5, per crear un punt d'intercanvi.

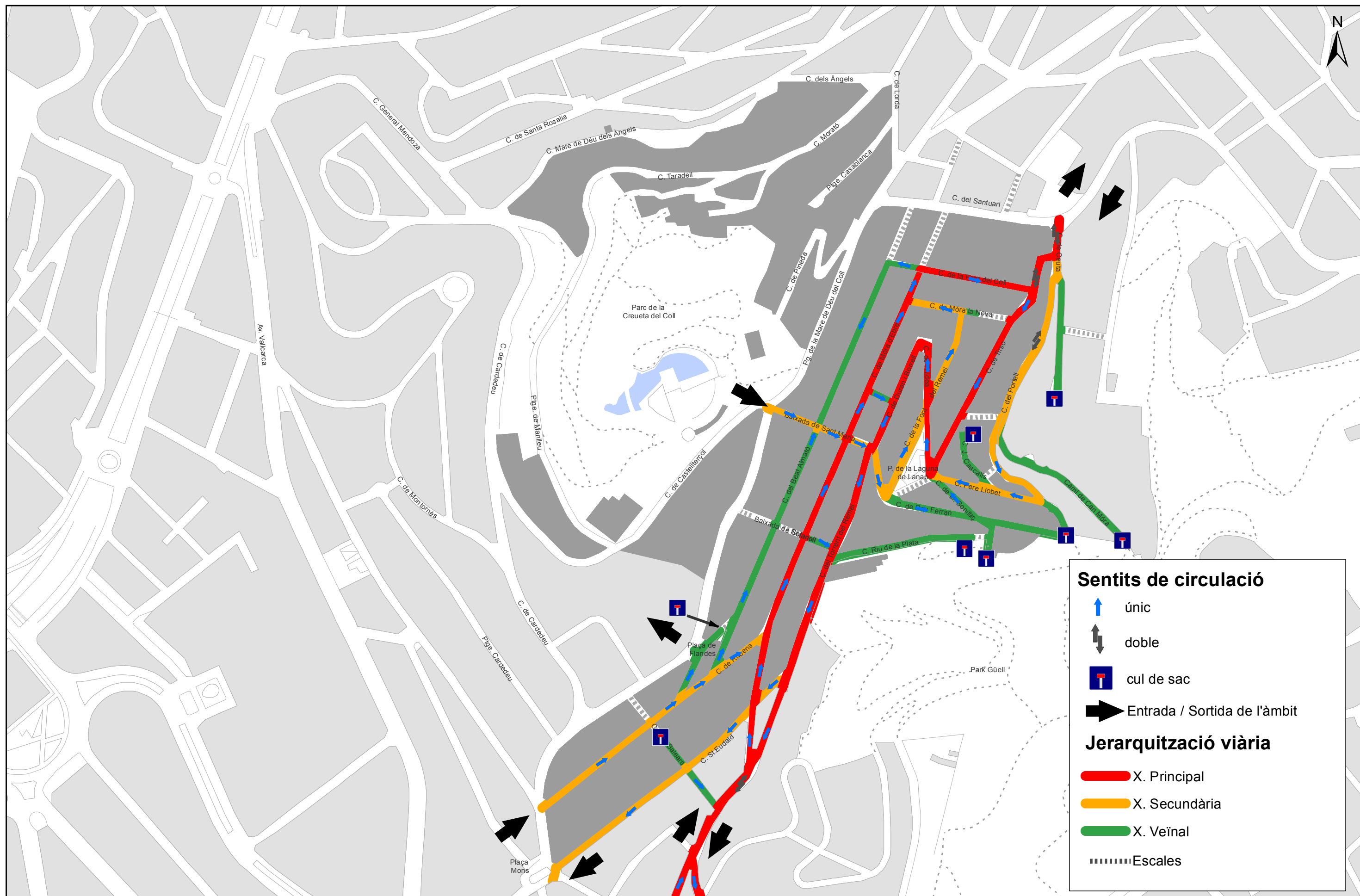
1. Objecte

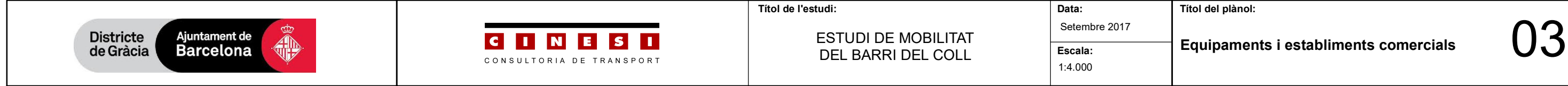
2. Anàlisi de l'oferta

3. Anàlisi línia 87

4. Conclusions tècniques

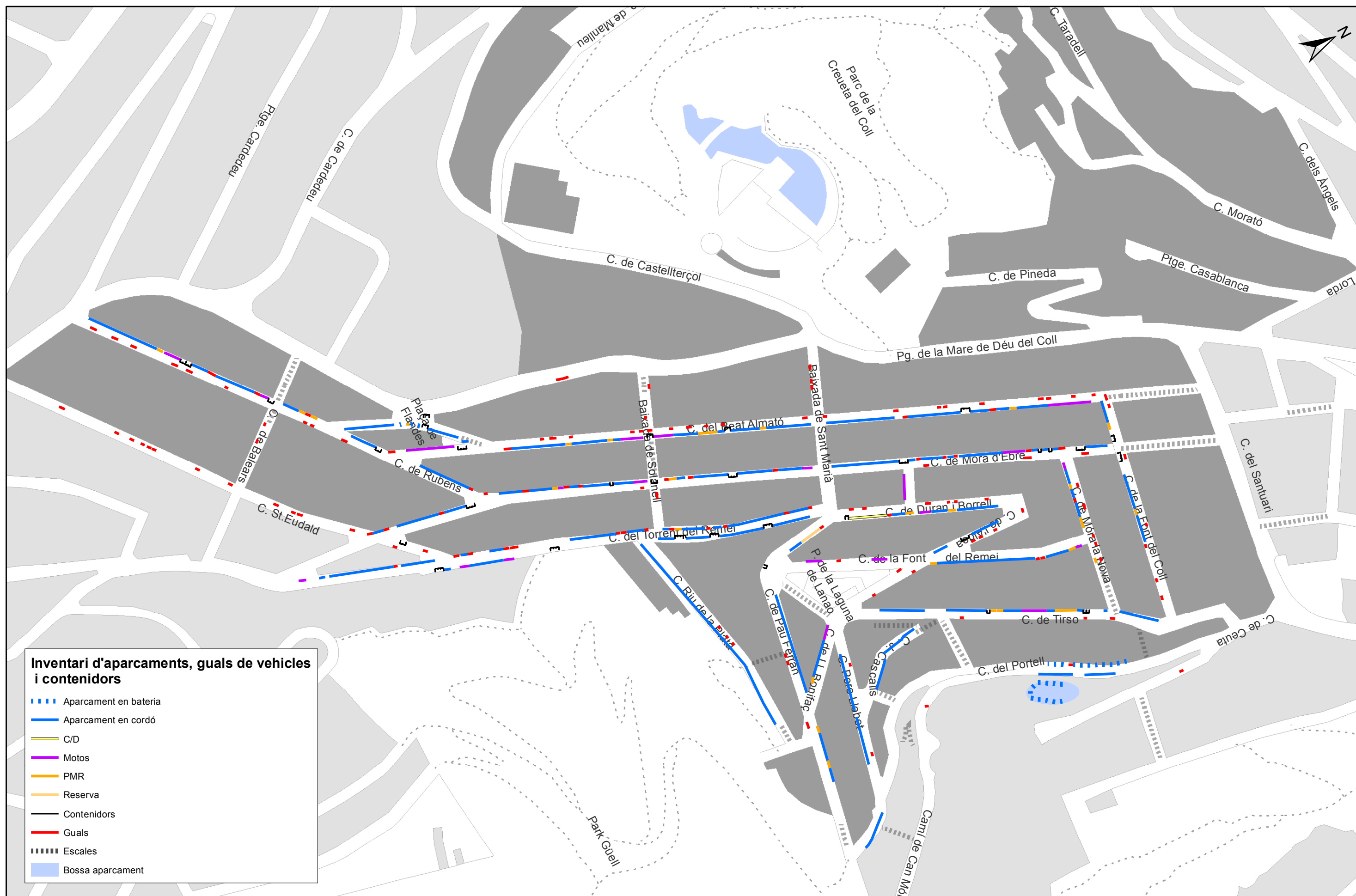
5. Pla d'acció

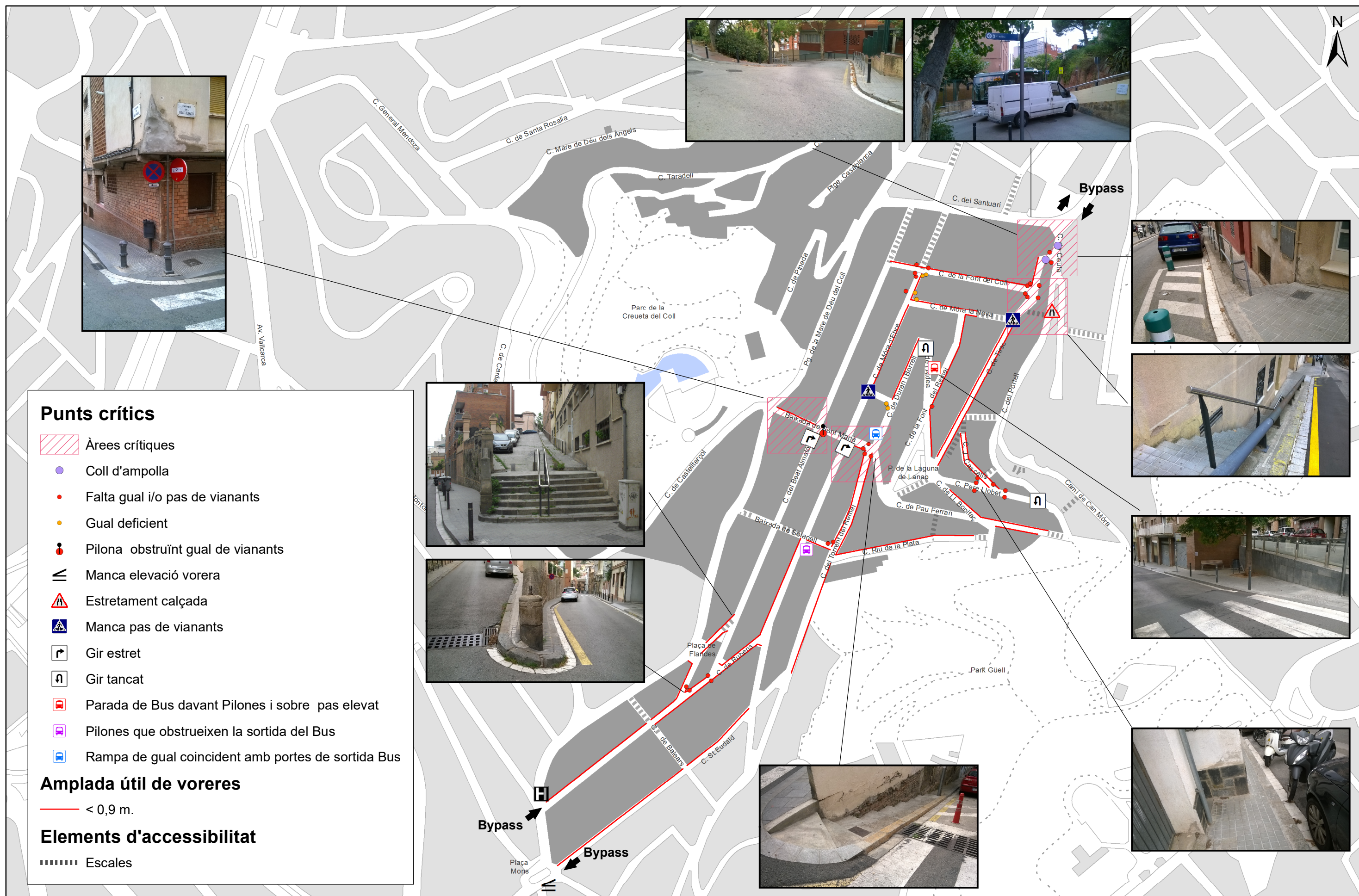


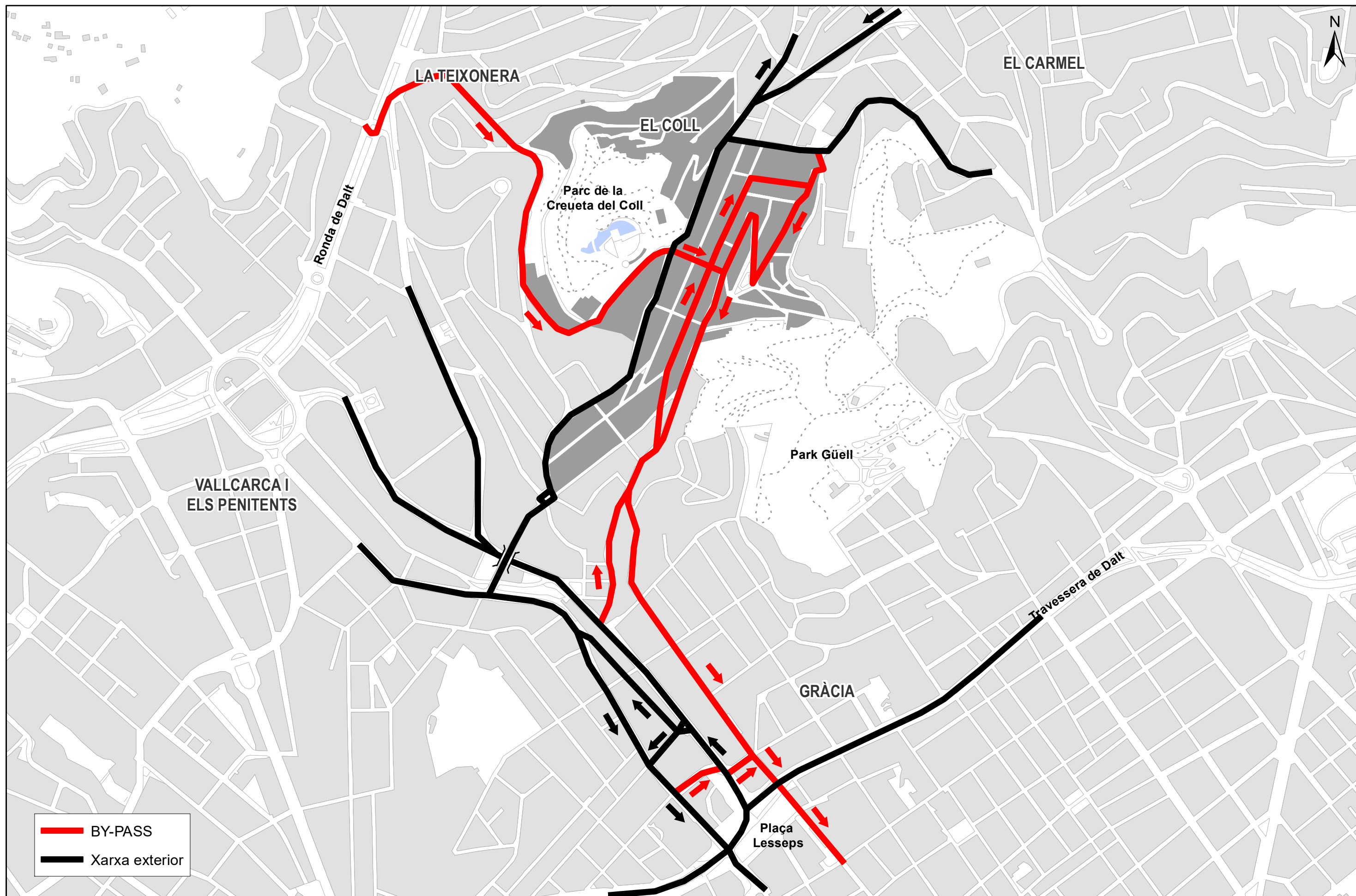




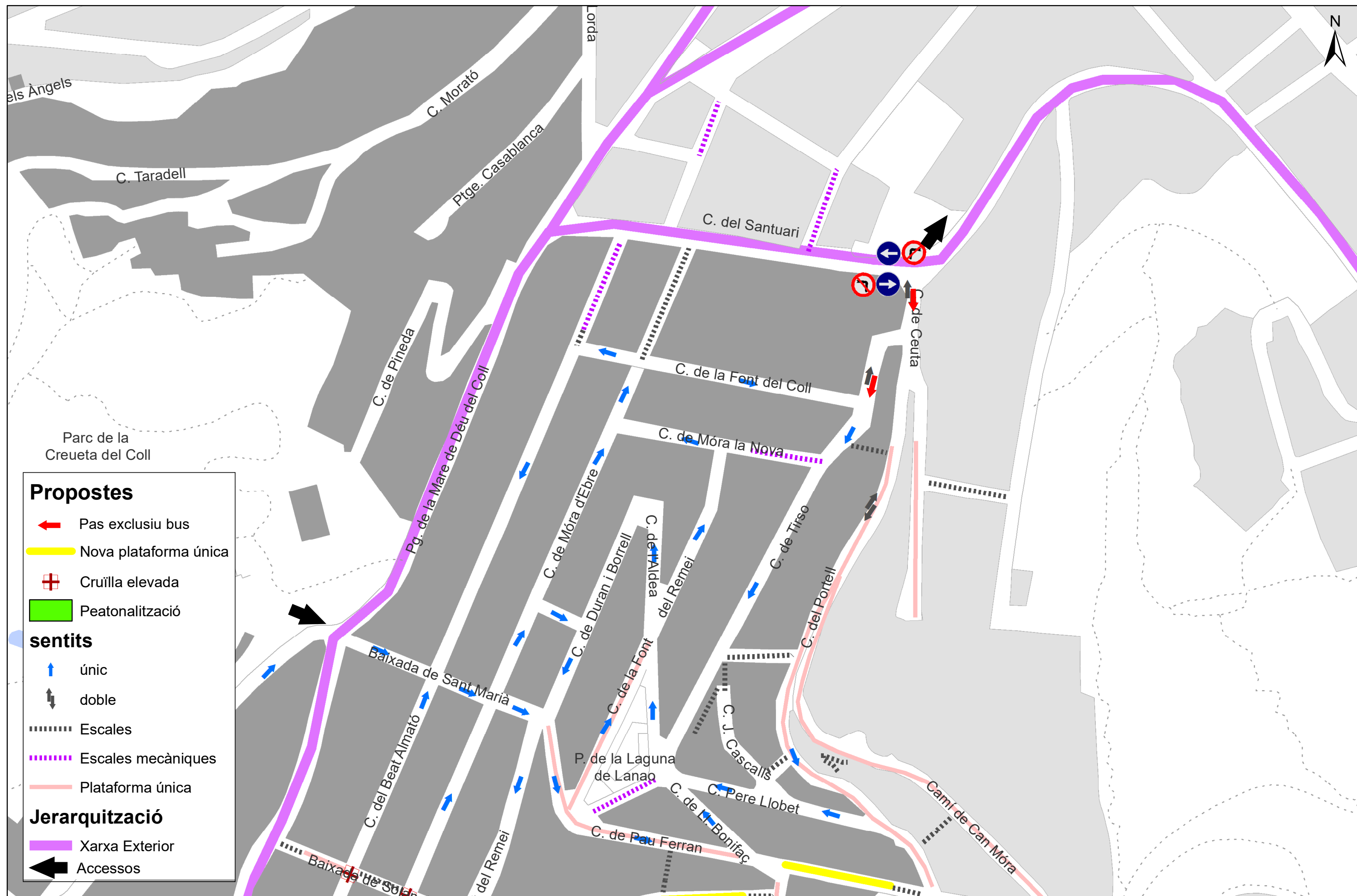




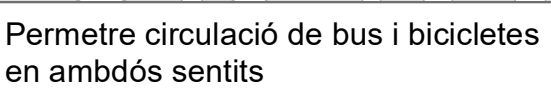












??

Permetre circulació de bus i bicicletes en ambdós sentits

Connexió amb carril bici a l'Av. Vallcarca

Carrers i itineraris

-  Carrer bici pujada
-  Carrer bici baixada

Títol de l'estudi:

ESTUDI DE MOBILITAT
DEL BARRI DEL COLL

Data: Setembre 2017
Escala: 1:4.000

Títol del plànol:	
Propostes: Carrers ciclables i itineraris recomanats	

**Districte de Gràcia**Ajuntament de
Barcelona

ESTUDI DE MOBILITAT DEL BARRI DEL COLL

1:4.000

Propostes:
Ubicació d'aparcaments per a bicicletes:
Existents i proposats



Oficina principal

Av. Pompeu Fabra, 12, baixos
08024 Barcelona
Tel.: (+34) 934 671 980
Fax: (+34) 934 671 981

Delegació a les Illes Balears

Pérez Galdós, 5, 5è A
07006 Palma de Mallorca
Tel.: (+34) 971 775 296-
Fax: (+34) 971 775 298

www.cinesi.cat