Ajuntament de Barcelona

PMD 2019 - 2024

# PLA DE MOBILITAT DEL DISTRICTE (PMD) DE NOU BARRIS

Març de 2019

# CRÈDITS

## Equip de treball

- Gerència Districte de Nou Barris.
- Direcció Llicències i Espai Públic del Districte de Nou Barris.
- Gerència Adjunta de Mobilitat de l'Àrea d'Ecologia Urbana.
- DOYMO, S.A.

**I. CRÈDITS ..... 2**
**1. PRESENTACIÓ DEL PLA ..... 5**
1.1 . Àmbit d'aplicació del Pla de Mobilitat del Districte ..... 6
1.2 . Marc de referència ..... 9
1.3. Objectius del Pla de Mobilitat del districte de Nou Barris ..... 10
1.4. Metodologia ..... 12
**2. DIAGNOSI TÈCNICA ..... 13**
2.0 . Dades generals, distribució modal ..... 13
2.1. Mobilitat a peu ..... 13
2.2 Mobilitat en bicicleta i VMP ..... 18
2.3 Mobilitat en transport públic ..... 23
2.4 Mobilitat en transport privat ..... 31
2.5. Aparcament ..... 38
2.6. Distribució urbana de mercaderies ..... 50
2.7. Seguretat viària ..... 54
2.8. Medi ambient ..... 58
**3. VISIÓ DELS AGENTS ..... 61**
3.0. Diagnosi general ..... 61
3.1. Mobilitat a peu ..... 63
3.2. Mobilitat en bicicleta ..... 64
3.3. Mobilitat en transport públic ..... 65
3.4. Mobilitat en vehicle privat ..... 66
3.5. Estacionament ..... 67
3.6. Distribució Urbana de Mercaderies ..... 68
3.7. Seguretat Viària ..... 69
3.8. Medi Ambient ..... 69
3.9. Mesures a adoptar ..... 70
**4. ESCENARI HORITZÓ: OBJECTIUS ..... 71**
**5. LINIES ESTRATÈGIQUES ..... 73**
5.1 Generar una xarxa d'itineraris principals de vianants que connecti els principals equipaments del districte i garanteixin l'accessibilitat universal. ..... 73
5.2. Desenvolupar la xarxa de carrils bici prevista al PMU de Barcelona i ajustar-la i completar-la amb itineraris ciclables, la xarxa d'e-Bicing i altres modalitats de sharing. ..... 80
5.3 Aconseguir la màxima cobertura amb un servei de transport públic adaptat a la demanda. ..... 87
5.4. Filtrar el trànsit de pas i ordenar la mobilitat interior dels barris, tot garantint l'accés dels residents i fomentar una mobilitat en transport privat compartida i més eficient. ..... 92
5.5 Revisar la regulació de l'estacionament a la calçada i fora de calçada, i protegir l'espai en favor del resident. ..... 97
5.6 Adequar l'Àrea DUM a cada entorn singular i potenciar la creació de punts de trencament de càrrega a l'interior del districte. ..... 104
5.7 Millorar la seguretat dels desplaçaments. Aplicar les mesures del Pla Local de Seguretat Viaria al districte, sobretot la relacionada amb la mobilitat escolar. ..... 109
5.8. Desenvolupar una estratègia de reducció d'emissions atmosfèriques i sonores. ..... 117
**6. INDICADORS DE SEGUIMENT ..... 121**

# 1. PRESENTACIÓ DEL PLA

El Districte de Nou Barris, situat a l'extrem nord de la ciutat de Barcelona i confrontant amb la serra de Collserola i els districtes de Sant Andreu i Horta i Guinardó, està conformat per 13 barris de trames urbanes heterogènies, on encara predominen els habitatges de les dècades dels cinquanta i seixanta quan el districte va ser un important punt d'acollida de la immigració obrera que va arribar a Barcelona.

En l'actualitat, el districte de Nou Barris compta amb 166.579 habitants els quals es distribueixen en 804 Ha de manera poc homogènia. Així, la major part de la població es concentra als barris de Vilapicina i la Torre Llobeta, Prosperitat i Porta els quals apleguen gran part de l'activitat comercial del districte i pateixen menys l'orografia pronunciada que condiciona els assentaments.

Un nivell de renda per càpita molt baix (el menor de tota la ciutat), una important taxa d'atur (25% de la població activa) i una població envellida respecte la mitjana de Barcelona (24% per sobre de 65 anys, per el 22% de la ciutat), obliga a aproximar-nos a la mobilitat del Districte des de perspectives realistes, en les que es recolzi decididament l'accessibilitat en els modes més sostenibles que són, a més, els més barats per als ciutadans. Així, el mode peu, el transport públic intern, si és precís l'escalera mecànica o l'elevador, o són gratuïts, o bé al ser d'ús universal, poden fer-se gratuïts per determinats usuaris.

També l'activitat comercial del Districte, molt local, determina una mobilitat motoritzada de gestions i compres, en general, petita. Per contra s'observa un elevat nombre de desplaçaments a peu, sobretot per als desplaçaments interns al districte, sent la part baixa (barris de Prosperitat, Porta i Vilapicina i la Torre Llobeta) on es concentra la major part d'aquesta mobilitat. Millorar el camí a peu, per millorar la resposta a l'enorme demanda actual, deurà ésser uns dels objectius del Pla que es presenta en aquest apartat. Es constata que tot i els esforços de l'Ajuntament encara resten molts carrers amb voreres inaccessibles o sense voreres (un 48% de les voreres del districte d'ample útil menor a 1,8 metres).

La bicicleta en Barcelona ja és un nou mode de desplaçament, que en Nou Barris, degut als pendents de bona part del territori, té un escull complicat de superar. No obstant configurar una xarxa ciclable que garanteixi la connectivitat amb la xarxa de la resta de la ciutat, serà inexcusable objectiu del Pla, si bé constatant les dificultats per molts usuaris d'utilitzar el seu vehicle de dues rodes no motoritzat en indrets amb forts pendents, i la situació d'escassetat de l'aparcament a la calçada.

No hi ha dubte de l'excel·lent connectivitat del Districte en transport públic al centre de Barcelona, si bé en la mobilitat interna es detecten carències greus, sobretot en la connexió d'equipaments de referència.

Des de la perspectiva del trànsit, Nou Barris és travessat, atesa la seva condició de porta de la ciutat, per molts vehicles de fora, que no utilitzen únicament la xarxa bàsica, sinó que busquen dreceres per dintre del viari local amb les conseqüents molèsties per la vida dels barris. Així, un dels objectius del Pla ha de ser la pacificació d'aquesta xarxa local, minimitzant al màxim tots aquells desplaçaments que no tinguin a veure amb desplaçaments propis del districte (amb origen o destinació al mateix).

L'existència de potents estacions de transport públic fa que vehicles forans, principalment del Vallès o inclús del Maresme, utilitzin l'entorn de las mateixes com *park & ride*, amb el conseqüent perjudici dels residents.

El nivell de renda de Nou Barris incideix en una motorització de les més baixes de la Ciutat, només per sobre de Ciutat Vella, amb 314 turismes/1.000 habitants. Igualment, el 63% del parc de vehicles té una antiguitat superior als 10 anys, front el 59% al conjunt de l'àmbit municipal.

Els problemes d'estacionament del districte afecten també a altres agents de la mobilitat, com per exemple la distribució urbana de mercaderies, on les seves reserves s'ocupen parcialment pels turismes. El Pla analitzarà la possible arribada de l'Àrea DUM, com a element regulador d'aquests espais.

En definitiva, perseguirem els mateixos objectius del PMUS 2013-2018, que representen assolir una mobilitat més sostenible, eficaç, equitativa i segura, concretada en una realitat singular com és la de Nou Barris.

## 1.1. Àmbit d'aplicació del Pla de Mobilitat del Districte

El PMD de Nou Barris té com a àmbit territorial d'aplicació el límit administratiu del Districte, però evidentment considera les dinàmiques de mobilitat de la resta de la ciutat de Barcelona, així com dels municipis propers, que afecten al propi districte. Aquest Pla, doncs, haurà d'ajudar a "*aterrar*" amb més nivell de detall el Pla de Mobilitat Urbana de la ciutat i a aplicar les mesures generals que en ell s'inclouen, adaptant-les el màxim possible a les característiques de Nou Barris.

**Característiques socioeconòmiques**

El districte de Nou Barris està conformat per 13 barris de configuracions molt desiguals. Localitzat a la falda de Collserola, al nord de la ciutat de Barcelona, es constitueix com una de la grans portes d'entrada de la ciutat, sobretot des del Vallès Oriental i Occidental, i part del Maresme.

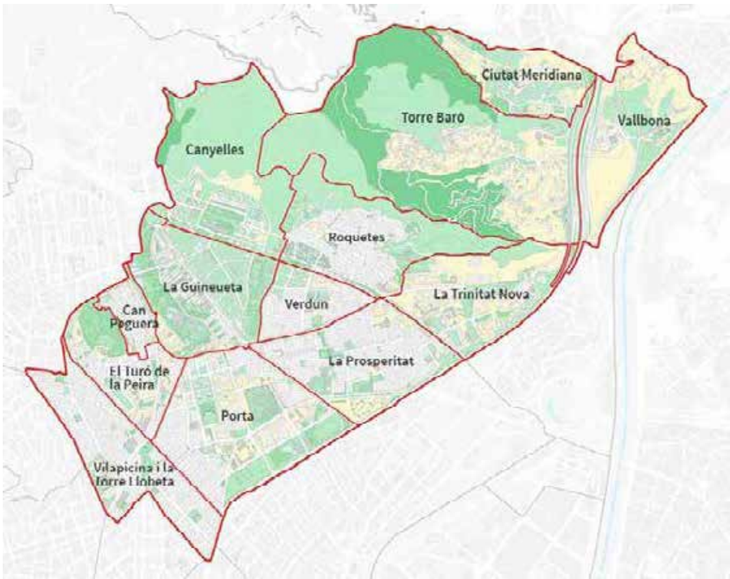



*Fig.1.1.1. Distribució territorial del districte de Nou Barris. Font: Aj. de Barcelona*

Les característiques orogràfiques del districte, la configuració dels seus barris, on predomina els habitatges de les dècades dels 50-60, i les barreres tant físiques com urbanes, condicionen en gran part la seva mobilitat deixant barris com Vallbona, Torre Baró o Ciutat Meridiana, pràcticament "desconnectats" de la ciutat.

Presenta densitats de població molt diverses. El 46% de la població total del districte es concentra a 3 barris dels 13 que el conformen, aquests són els barris de Vilapicina i la Torre Llobeta, Porta i Prosperitat, allà on les condicions orogràfiques es suavitzen i on pot localitzar-se una major activitat comercial.

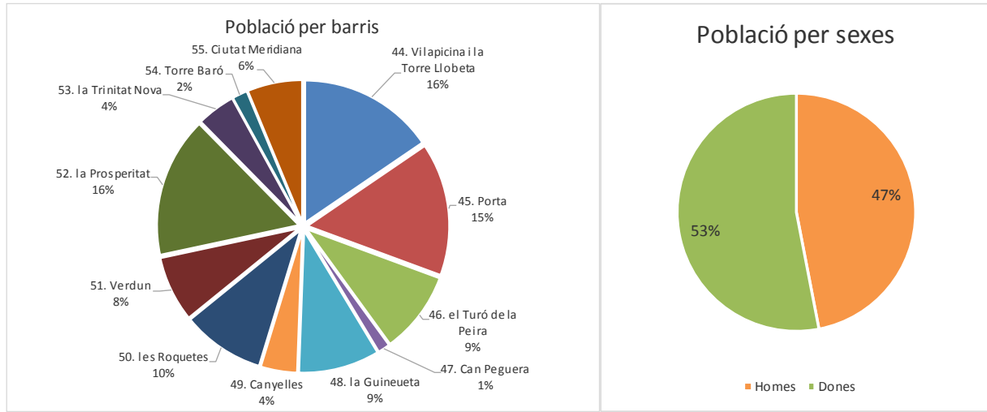



*Fig.1.1.2. Distribució de la població per barris i distribució de la població per gènere. Font: Aj. de Barcelona*

Barris com Verdum, Vilapicina i la Torre Llobeta, la Prosperitat o el Turó de la Peira, presenten densitats de població molt elevades, per sobre dels 430 hab./Ha, gairebé 100 hab./Ha més que la mitjana de l'Eixample de Barcelona. Si s'extreu la superfície que forma part del Parc de Collserola, la densitat de població augmenta fins a nivells similars a la mitjana de l'Eixample (308 hab./Ha Nou Barris per 356 hab./Ha per l'Eixample).

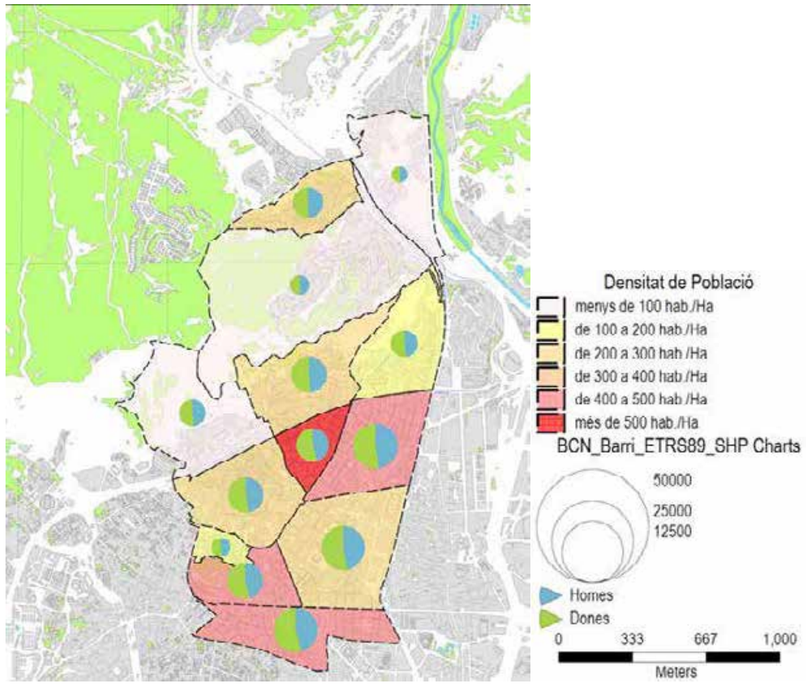



*Fig.1.1.3. Distribució de la població al districte de Nou Barris Font: Elaboració pròpia*

A l'any 2017 la població del districte es situa en 166.579 habitants, el que representa un 10,3% de la de tota la ciutat, en un 7,9% de la superfície de la ciutat. El nombre de dones és sensiblement superior al d'homes (53% del total), amb un percentatge similar a la mitjana de la ciutat.

| Barri | Homes | % | Dones | % |
|---|---|---|---|---|
| 44. Vilapicina i la Torre Llobeta | 11.776 | 46,02% | 13.815 | 53,98% |
| 45. Porta | 11.625 | 46,50% | 13.375 | 53,50% |
| 46. el Turó de la Peira | 7.165 | 46,32% | 8.302 | 53,68% |
| 47. Can Peguera | 1.075 | 47,34% | 1.196 | 52,66% |
| 48. la Guineueta | 7.040 | 46,22% | 8.191 | 53,78% |
| 49. Canyelles | 3.279 | 47,83% | 3.577 | 52,17% |
| 50. les Roquetes | 7.517 | 48,22% | 8.073 | 51,78% |
| 51. Verdun | 5.749 | 46,54% | 6.604 | 53,46% |
| 52. la Prosperitat | 12.375 | 46,89% | 14.014 | 53,11% |
| 53. la Trinitat Nova | 3.454 | 47,57% | 3.807 | 52,43% |
| 54. Torre Baró | 1.413 | 49,47% | 1.443 | 50,53% |
| 55. Ciutat Meridiana | 5.088 | 49,20% | 5.254 | 50,80% |
| 56. Vallbona | 675 | 49,20% | 697 | 50,80% |

*Fig.1.1.4. Distribució de la població al districte de Nou Barris per gènere Font: Elaboració pròpia*

La piràmide d'edat dels residents mostra una població envellida respecte la mitjana de la ciutat, un 18,3% de la població del districte supera els 70 anys, per un 16,2% de la Ciutat. Els barris que presenten un percentatge de població més envellida són Torre Baró, Ciutat Meridiana i Vallbona, els quals, tenen unes pitjors condicions de mobilitat que la resta de barris del districte com, per exemple, un percentatge elevat de carrers sense voreres, més baixa cobertura de transport públic o condicions orogràfiques molt desfavorables.

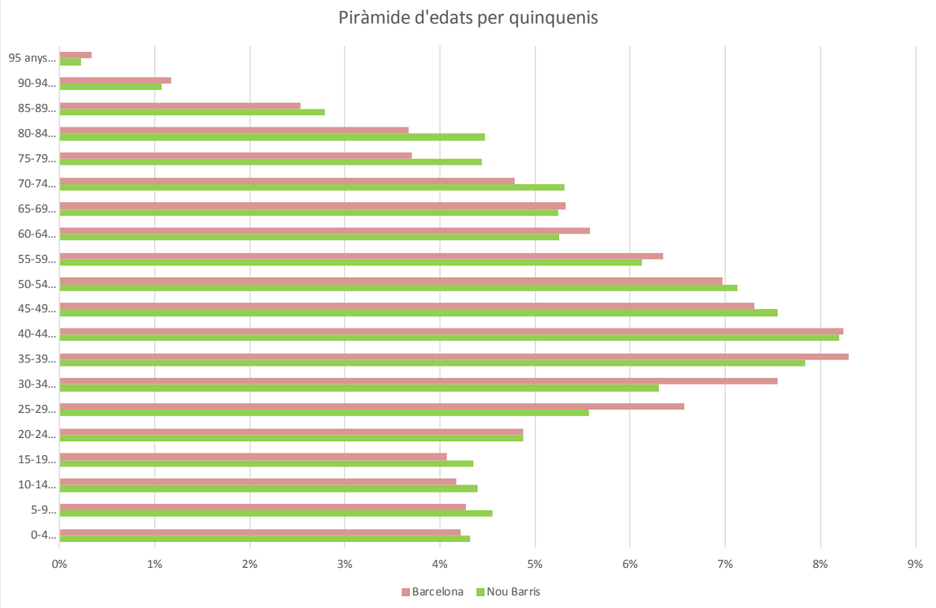



*Fig.1.1.5. Piràmide d'edats del districte i la ciutat. Font: Ajuntament de Barcelona i elaboració pròpia*

Un altre aspecte destacable de Nou Barris és que la seva població disposa de la renda per càpita més baixa de la ciutat (52% mitjana de la ciutat). Nou dels seus tretze barris es troben entre els deu barris amb menor poder adquisitiu. Aquest aspecte ve donat per l'alt percentatge de població activa registrada a l'atur (un 25% de la població del districte situada en una franja d'edat entre els 16 i els 65 anys es troba en situació d'atur).

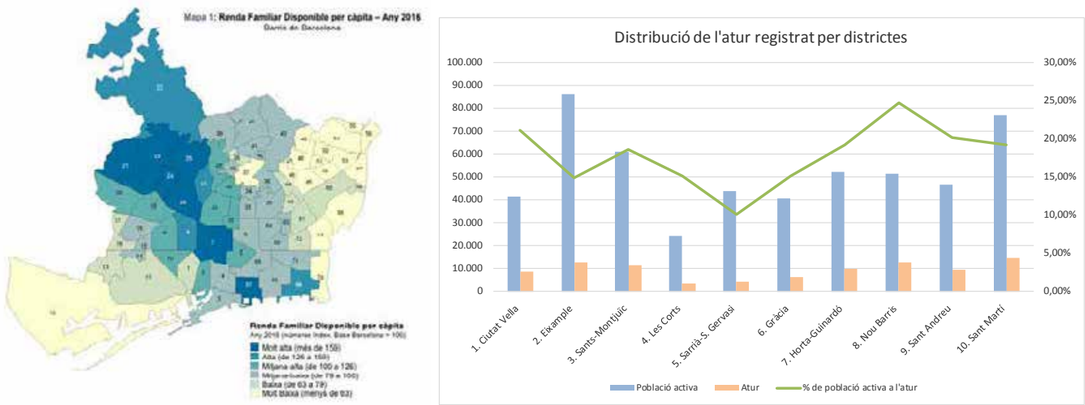



*Fig.1.1.6. Renda per càpita i distribució de l'atur. Font: Ajuntament de Barcelona i elaboració pròpia*

Des de l'any 2008 el nivell de renda ha anat disminuint fins a un mínim del 50% respecte la mitjana de la ciutat als anys 2014 i 2015, i va augmentar sensiblement l'últim any.

Aquest poder adquisitiu es trasllada a aspectes com el parc de vehicles, sent el segon districte de la ciutat amb menor índex de motorització (314 vehicles/1.000 habitants), només supera al districte de Gràcia (208 vehicles/1.000 habitants), un districte central amb poca vialitat.

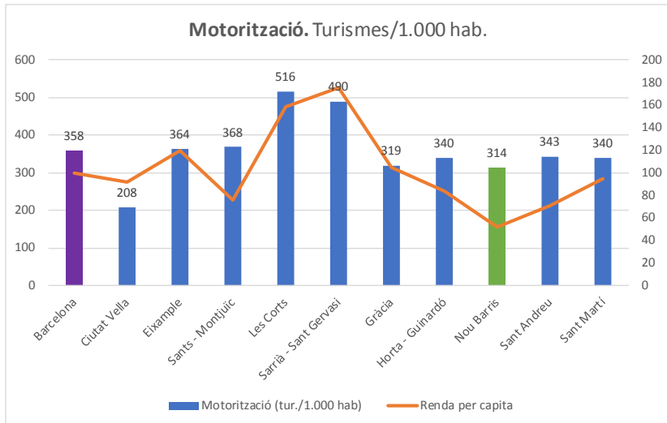



*Fig.1.1.7. Índex de motorització per districtes. Font: Ajuntament de Barcelona i elaboració pròpia*

Hem vist que tant l'índex de motorització com el nivell de renta del Districte són baixos en relació a la resta de la Ciutat. Ara bé, si considerem el rati motorització/renta veiem que és molt alt, el que suposa que el resident de Nou Barris disposa d'una dependència del vehicle privat notable, segurament relacionada amb la necessitat de desplaçaments de connexió amb el seu lloc de treball, sovint situat als municipis propers amb elevada activitat industrial, com els del Vallès.

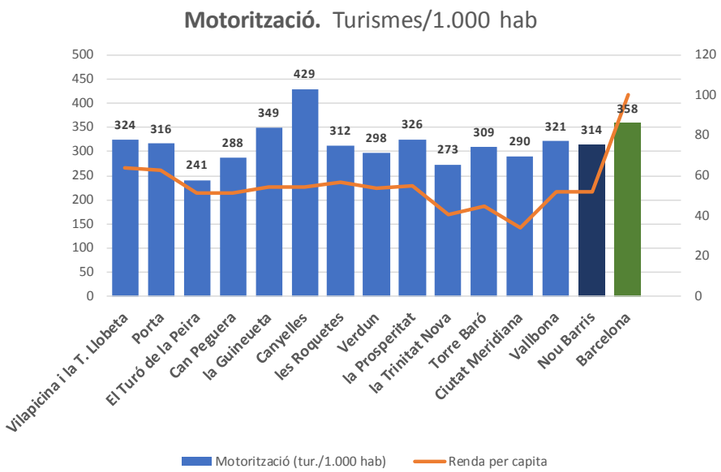



*Fig.1.1.8. Índex de motorització per barris. Font: Ajuntament de Barcelona i elaboració pròpia*

Però com conseqüència de la renta avaluada, l'antiguitat mitjana del parc de vehicles del districte, és més gran que la de la mitjana de la Ciutat (11,8 anys per 11,3 de la ciutat), només superada per la del districte de Ciutat Vella. De fet, un 13,9% de vehicles del districte tenen una antiguitat superior als 20 anys, essent Nou Barris el segon districte més afectat per les restriccions de trànsit esdevingudes per les limitacions planificades per les Zones de Baixes Emissions. Per barris, els més afectats són Torre Baró, Ciutat Meridiana i Vallbona, en els quals es dóna una major dependència d'utilització del vehicle privat ja que disposen d'una menor oferta de transport, tant de connexió amb la ciutat, com amb els municipis propers.

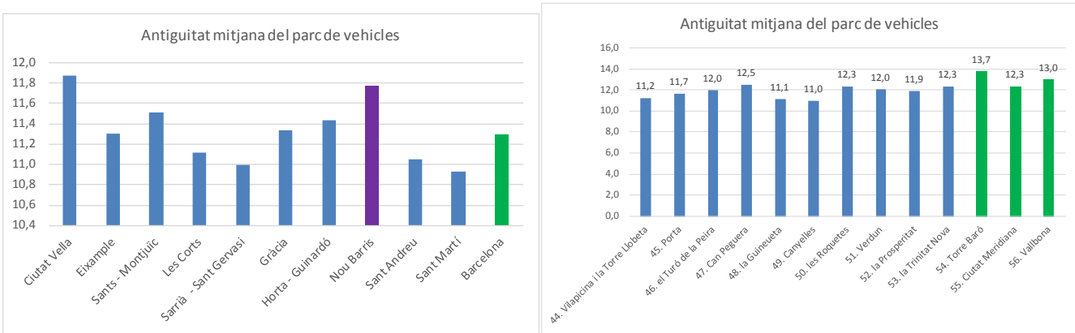



*Fig. 1.1.9. Antiguitat del parc de vehicles per districtes i barris. Font: Ajuntament de Barcelona i elaboració pròpia*

Una altra característica del districte que condiciona la seva mobilitat és l'estructura d'usos de l'activitat comercial. Amb una activitat econòmica molt local on predomina el comerç de proximitat (15 punts per sobre de la mitjana de la ciutat) i on usos com l'industrial, oficines, turisme i restauració es troben molt per sota de la mitjana de la ciutat, obliga als residents del districte a desplaçar-se fora per accedir al seu lloc de treball (només el 20,3% dels residents treballen a l'interior del districte).

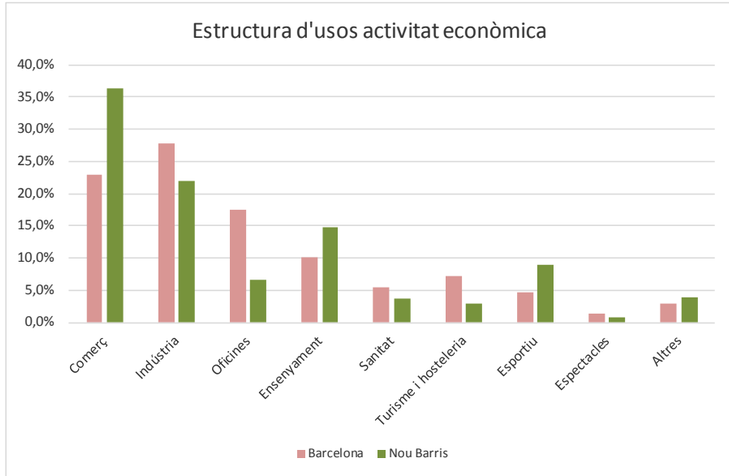



*Fig.1.1.10. Estructura d'usos de l'activitat econòmica al districte de Nou Barris. Font: Ajuntament de Barcelona i elaboració pròpia*

| TREBALL (2018) | Districte | Ciutat |
|---|---|---|
| Atur registrat | 13.648 | 94.155 |
| * Homes aturats | 45,6% | 46,4% |
| * Dones aturades | 54,4% | 53,6% |
| Residents que treballen al Districte | 20,3% | 79,7% |
| Residents que treballen fora | 79,1% | 19,7% |
| Residents de Bcn que treballen al Districte | 2,9% | |

*Fig. 1.1.11. Atur registrat per gènere i distribució de la població activa. Font: Ajuntament de Barcelona i elaboració pròpia*

## 1.2. Marc de referència

El present PMD de Nou Barris neix de la necessitat d'aplicar amb mesures locals, les actuacions del Pla de Mobilitat Urbana (PMU en endavant) de la Ciutat de Barcelona, en ordre a assolir els indicadors que el Pla de referència planteja, des d'un territori tant singular com és el districte de Nou Barris.

El PMU de Barcelona 2013 -2018 reflexiona sobre el model urbà actual de la ciutat i respon als impactes socials, econòmics i ambientals derivats de l'ús majoritari de vehicles a motor, especialment desequilibrat cap al vehicle privat en les relacions de connexió de la ciutat i la seva àrea metropolitana.

L'objectiu del PMU de Barcelona 2013-2018 és planificar la mobilitat de la ciutat considerant tots els modes de transport, tant pel que fa al transport de persones com de mercaderies, fomentant especialment els desplaçaments en modes de transport sostenibles, especialment els no motoritzats d'acord amb els principis i objectius dels articles 2 i 3 de la Llei de 9/2003, del 13 de juny, de la mobilitat.

Per recolzar aquest objectiu, el PMU fixa com a objectius estratègics propis els següents:

1. **Mobilitat segura:** Respecte per la vida humana. Millora de la seguretat viària a Barcelona (de forma quantificable). Visió 0 accidents mortals a la ciutat.
2. **Mobilitat sostenible:** Reducció de les necessitats de mobilitat i en particular de les demandes de desplaçaments mecanitzats; foment del respecte per l'entorn reduint les emissions que contribueixen a la contaminació atmosfèrica; reducció del soroll derivat dels desplaçaments; una utilització racional de l'energia, promocionar l'ús de les fonts d'energia no renovables i divulgació d'una cultura de mobilitat sostenible que afavoreixi l'ús de modes de transport "tous" i de vehicles impulsats per energies renovables.
3. **Mobilitat equitativa:** Establir sistemes de transport que ofereixin les mateixes oportunitats de desplaçament per a totes les persones (mobilitat democràtica); garantir la llibertat de moviment, el dret social a la mobilitat, la igualtat de gènere en la mobilitat; fomentar usos alternatius de la via pública i garantir la integració social.
4. **Mobilitat eficient:** Entendre la mobilitat com a part del procés productiu que contribueix al dinamisme econòmic de l'àrea metropolitana; reduir la congestió de la xarxa viària, els temps de desplaçament, i els costos de funcionament del sistema de transport, així com disminuir les necessitats de mobilitat dels ciutadans.

D'aquests objectius estratègics se'n deriven els objectius específics del PMU:

*Fig. 1.2.1. Principals línies d'actuació del PMU de Barcelona. Font: Ajuntament de Barcelona*

Amb la finalitat d'assolir el següent escenari:

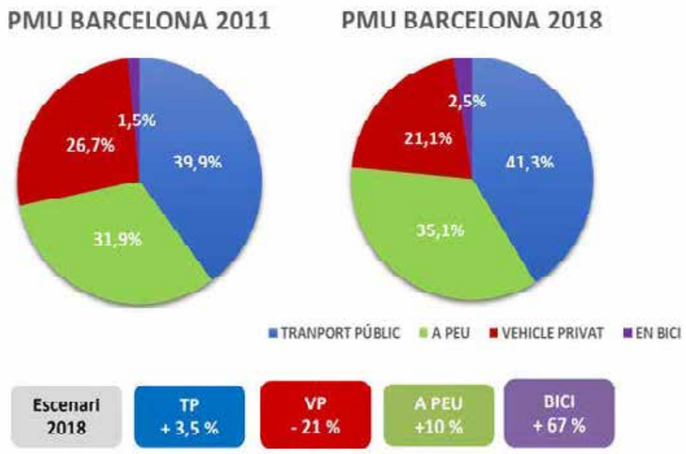



*Fig. 1.2.2. Escenari objectiu del PMU de Barcelona Font: Ajuntament de Barcelona*

Per tant, el present document, tal i com estableix la Llei 9/2003 de la Mobilitat, s'ha d'incloure sota la jerarquia dels diferents instruments de planificació aprovats, si bé els terminis de vigència no són coincidents. **Altres referències de plans i estudis a l'interior del districte:**

- Pla d'Actuació del Districte de Nou Barris 2008-2011 (2007)
- Estudi de Mobilitat del barri de la Prosperitat (Juliol 2009)
- Estudi de Mobilitat de Torre Baró 2013-2014 (2012)
- Estudi de Mobilitat per la millora de la mobilitat i l'accessibilitat al barri de Roquetes, al districte de Nou Barris, a Barcelona (Novembre 2016)
- Pla de barris de la Zona Nord (Juny 2017)

## 1.3. Objectius del Pla de Mobilitat del districte de Nou Barris

El PMD del districte de Nou Barris, tal i com marca el PMU de la ciutat de Barcelona, aposta per un model de mobilitat més sostenible, segura, equitativa i eficient. Aquest repte ve determinat per la necessitat de donar resposta als impactes socials, econòmics i ambientals derivats de l'ús intensiu dels vehicles a motor i que afecten a la salut de la població.

La prioritat de l'espai públic pel vianant és una exigència compartida per tots els ciutadans i camina en paral·lel a l'elevació de la qualitat de vida dels residents del districte de Nou Barris. Qualitat que ve donada bàsicament pels següents 7 eixos:

A. **Contaminació atmosfèrica del transport:** En l'àmbit urbà, el transport pot representar, segons *"Observatori de la Mobilitat Metropolitana" (2017)* més del 80% de les emissions contaminants, la major part provinents de l'automòbil.

B. **Contaminació acústica derivada del transport:** Les infraestructures del transport i el trànsit de la ciutat generen alts nivells sonors. El soroll emès pel transport per carretera depèn del volum de trànsit, de la velocitat, del percentatge de vehicles pesants, de la topografia, de la distància de la font emissora i del tipus de paviment de la via.

C. **Efecte barrera de les infraestructures:** Determinades infraestructures lineals de transport determinen dificultats de comunicació que poden impermeabilitzar espais urbans, especialment per als modes de transport "tous", en la mesura que han d'allargar el seu desplaçament per superar aquestes barreres, augmentant el seu temps de desplaçament i el consum de combustible.

D. **Congestió circulatòria:** La congestió és una condició interna del funcionament del sistema de mobilitat i alhora, un fenomen generador d'externalitats. Es mesura en temps perdut i constitueix un important factor del cost de transport. A més, minva la qualitat de vida i la competitivitat ja que compromet el temps productiu, redueix la fiabilitat de les cadenes de transport i incrementa la contaminació.

E. **Seguretat i accidentalitat:** La convivència de diferents modes de transport al mateix espai exigeix que es treballi en recolzar la seguretat, baixant el nivell de risc d'accident. La contribució de cada mode de transport a l'accidentalitat general és diferent, com també ho és la vulnerabilitat dels agents implicats.

   Un fet comprovat és que la sinistralitat viària està estretament relacionada amb el volum de vehicles en circulació i la velocitat a la què ho fan. A banda, l'accidentalitat genera una sensació d'inseguretat i por que retreu determinades activitats socials a l'espai públic.

F. **Intrusió visual del vehicle privat:** Aquesta es dóna quan els vehicles envaeixen entorns de passeig i estança, ja sigui per la seva circulació o per l'aparcament en superfície, i repercuteixen sobre el paisatge i la qualitat urbana.

G. **Apropiació funcional de l'espai públic, amb severes restriccions pels modes més sostenibles que són a la vegada els més tous:** El repartiment de l'espai viari reflecteix la relació entre els espais destinats a les funcions dels vehicles motoritzats i els espais destinats al pas dels vianants. A la ciutat de Barcelona l'espai viari públic dedicat a la mobilitat motoritzada (incloent l'aparcament) representa el 57% del total, mentre que es fa servir en poc més d'una quarta part de les etapes dels desplaçaments.

**BARCELONA: DISTRIBUCIÓ DE L'ESPAI A LA CIUTAT (2016)**

| VIA PÚBLICA | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | %16/15 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Km. de carrers | 1.342,16 | 1.361,76 | 1.369,49 | 1.369,37 | 1.367,97 | 1.367,97 | 1.376,43 | 0,6% |
| Superficie total de BCN (Km²) | 102,16 | 102,16 | 102,16 | 102,16 | 102,16 | 102,16 | 102,16 | 0,0% |
| Superficie destinada al vehicle (Km²) | 10,00 | 10,66 | 11,35 | 11,36 | 11,70 | 11,32 | 11,31 | -0,1% |
| Superficie destinada al vianant (Km²) | 14,79 | 15,32 | 15,01 | 15,05 | 10,10 | 10,05 | 10,07 | 0,3% |

| Superficie de voreres i calçades i longitud dels carrers 2012-2016 | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Districtes | Calçades m² | Voreres m² | m lineals de carrers | Núm carrers (1) |
| 2012 | 11.347.649 | 9.270.002 | 1.369.487 | 4.036 |
| 2013 | 11.361.390 | 9.285.199 | 1.369.374 | 4.035 |
| 2014 | 11.397.053 | 9.342.605 | 1.367.967 | 4.027 |
| 2015 | 11.317.941 | 9.810.027 | 1.367.967 | 4.027 |
| 2016 | 11.314.797 | 9.850.081 | 1.376.434 | 4.034 |
| 1. Ciutat vella | 373.353 | 639.973 | 87.312 | 603 |
| 2. L'Eixample | 1.523.830 | 1.296.404 | 115.500 | 89 |
| 3. Sants-Montjuïc | 1.793.016 | 1.204.815 | 193.208 | 508 |
| 4. Les Corts | 876.184 | 766.684 | 78.626 | 214 |
| 5. Sarrià-Sant Gervasi | 1.463.741 | 794.013 | 214.025 | 588 |
| 6. Gràcia | 551.569 | 479.931 | 83.946 | 314 |
| 7. Horta-Guinardó | 1.109.815 | 894.989 | 152.185 | 464 |
| 8. Nou Barris | 887.966 | 790.903 | 120.395 | 367 |
| 9. Sant Andreu | 971.693 | 949.412 | 105.970 | 334 |
| 10. Sant Martí | 1.763.631 | 2.032.958 | 177.135 | 387 |
| Carrers partanyan a més d'un districte | | | 49.132 | 186 |

La superficie de places i carrers ocupa un 15,5% del total de la superficie de la ciutat.

De la superficie de carrers, es destina el 59% per a vianants.

*Fig. 1.3.1. Evolució del repartiment del viari al municipi de Barcelona. (*) La superfície destinada al vianant inclou, a més de voreres, places, parcs i altres espais. Font: DSM*

El districte de Nou Barris té una distribució modal diferent a la de la resta de la ciutat, predominant els desplaçaments a peu (40,5%, 8 punts superior a la mitjana de la ciutat) i el transport públic i la bicicleta s'utilitzen menys (30,8 i 1,3% respectivament). El PMD que es presenta comparteix els objectius generals del PMU de la ciutat (mobilitat: Segura, Sostenible, Equitativa i Eficient), i suposa una materialització complementària, a fi i efecte d'assolir els nivells de qualitat de vida que es dibuixen al PMU.

Així, les principals línies d'actuació que estructurarà el PDM són:

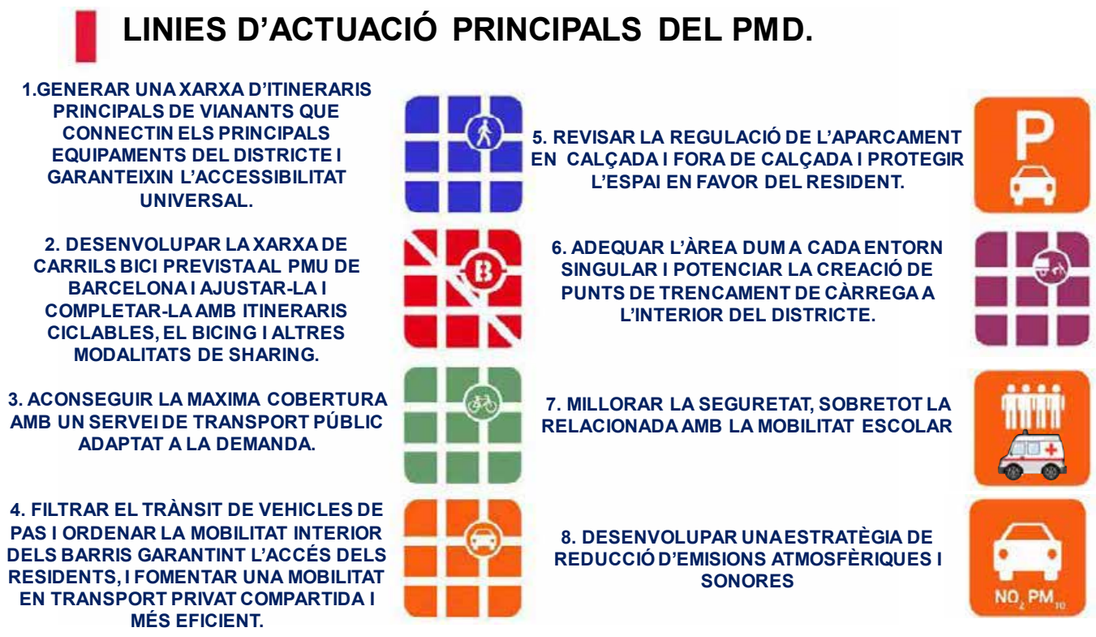



*Fig. 1.3.2. Línies d'actuació principals del PMD de Nou Barris Font: Elaboració pròpia*

Les quals han d'aprofundir en:

1. **Potenciar la mobilitat dels vianants i de les persones amb mobilitat reduïda** per sobre de la resta de modes generant espais per als pacificats als entorns dels principals equipaments de cada barri. Aquest aspecte no esdevé en una aposta de futur, sinó que és una resposta a una demanda activa satisfeta amb un nivell de qualitat, en ocasions, insuficient.

2. **Prioritzar les mesures relacionades amb el transport públic de proximitat,** optimitzant l'actual oferta i adaptant-la tot el possibles a la demanda latent del Districte.

3. **Impulsar la mobilitat en bicicleta, ja sigui convencional o elèctrica,** tenint en compte les condicions orogràfiques del Districte i potenciant els desplaçaments de connexió amb la resta de la ciutat.

4. **Millorar l'eficiència de la mobilitat en vehicle privat, reduint el seu impacte ambiental i sobre la qualitat de l'aire i la seguretat dels seus desplaçaments.**

5. **Optimitzar i ordenar l'estacionament,** tot donant prioritat al resident per a l'ús de l'aparcament no regulat que quedi a via pública.

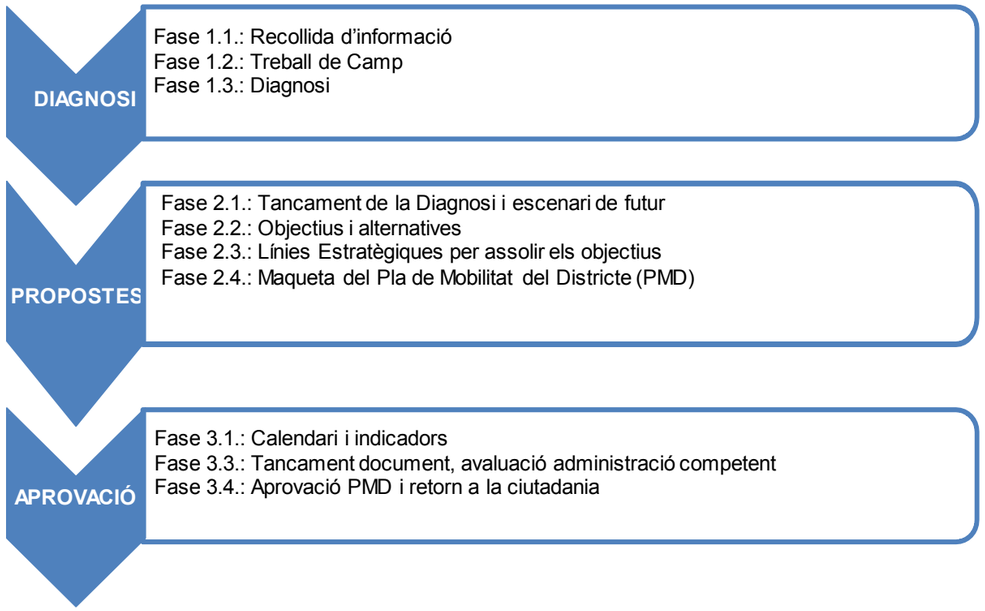
6. **Promoure una distribució urbana de mercaderies més eficient.** Que minimitzi els conflictes amb els altres usos de la via i reduint el seu impacte ambiental mitjançant la creació de microplataformes i guixetes al comerç local.

7. **Aconseguir un districte sense accidents de trànsit.** Garantir la seguretat dels desplaçaments en tots els modes de transport es fa indispensable, i més en un districte que es creuat per una gran quantitat de vies de la xarxa principal de la ciutat.

8. **Crear grans espais de baixes emissions al districte.** A partir d'una xarxa viària local que filtri el trànsit de pas i cerqui les zero emissions atmosfèriques i sòniques.

## 1.4. Metodologia

El procés de redacció del PMD s'ha desenvolupat d'acord amb les fases descrites al Plec de Condicions Tècniques del concurs tal i com es mostra a continuació:




**Fase de diagnosi:**

1. **Recollida d'informació:** El primer pas ha estat la recopilació de plans, projectes i estudis que o bé s'estan desenvolupant actualment o bé s'han desenvolupat a l'interior del districte, amb la finalitat d'analitzar els seus continguts i aprofundir en el grau de consecució dels seus objectius. A més s'han consultat a altres agents implicats en la mobilitat del districte, com per exemple TMB, B:SM, etc., per conèixer el grau d'utilització dels serveis que ofereixen.
2. **Treball de Camp:** S'ha realitzat una recollida d'informació sobre l'oferta i la demanda de cada mode de desplaçament, els continguts dels quals són:
   - **Identificació dels principals centres d'atracció i generació de viatges** com zones residencials, zones terciàries, escoles, equipaments de referència, eixos comercials i nusos de comunicació d'aportació de viatges (parades/estacions de transport públic).
   - **Identificació i anàlisi d'itineraris:** La connexió de cadascun d'aquests centres d'atracció de viatges amb les diferents zones que conformen el districte, permet la identificació dels itineraris més coherents, els quals es contrasten amb l'oferta de vialitat o transport en cada mode.
   - **Càlcul de l'oferta:** S'han elaborat inventaris i valoracions de superfície útil disponible i capacitat específica de cada mode de desplaçament. S'han valorat els nivells de serveis per itinerari i mode de transport, avaluant la superfície de calçada, vorera i capacitat del transport públic *versus* la demanda de desplaçament en cotxe, vianant, bicicleta, transport públic en cada mode.
   - **Càlcul de la demanda:** S'han realitzat enquestes sobre l'origen i la destinació, aforaments i rotacions de places d'estacionament per determinar la mobilitat en cada mode de transport. S'ha obtingut paral·lelament informació sobre el motiu dels desplaçaments i sobre problemes percebuts pel ciutadà, així com sobre els motius per a la selecció dels diferents modes.
   - **Representació gràfica i control de qualitat:** Tant els indicadors d'oferta com de demanda s'han representat en plànols temàtics per a la seva fàcil interpretació i verificació de la coherència dels resultats obtinguts.
3. **Diagnosi:** Determinació dels nivells de servei de cadascun dels modes de transport i anàlisi de la seva adaptabilitat a les necessitats dels residents del districte (diagnosi tècnica) i anàlisi de les problemàtiques puntals detectades a través de la visió dels agents.

   Paral·lelament s'han realitzat una sèrie de reunions amb 22 agents implicats en la mobilitat del districte, que han traslladat la seva visió al respecte de la situació actual de la mobilitat del districte en cada mode de transport entre els quals es troba l'equip tècnic i polític del Districte, Coordinació d'AAVV i Entitats, l'Associació per la sensibilització envers la discapacitat i Associació de comerciants de Nou Barris.

**Fase de propostes:**

1. **Tancament de la diagnosi i escenari futur:** Un cop aprovada la diagnosi per tots els agents implicats en la mobilitat del districte, s'estableix un escenari horitzó determinat per un repartiment modal que consideri com a prioritat dotar de qualitat els mitjans de transport més sostenibles, a fi i efecte d'atreure el major nombre de desplaçaments en aquests modes. Aquest escenari representa l'objectiu quantitatiu a assolir mitjançant l'aplicació de mesures/propostes específiques que conformen el PMU.

   Per la determinació d'aquesta nova distribució modal, es fixen els valors dels indicadors claus dels efectes de la mobilitat, que hauran de ser compartits per la Comissió de Seguiment del PMD. Aquests indicadors es refereixen a congestió màxima assumible, les emissions autoritzades, la davallada de la sinistralitat exigida, els nivells d'accessibilitat mínims a tots els modes, entre d'altres.
2. **Objectius i alternatives:** A partir de la definició de l'escenari futur, es marquen uns objectius de traspàs modal que permeten assolir els ratis definidors de l'escenari futur mitjançant l'increment de desplaçaments en modes sostenibles i reduint els desplaçaments en vehicle privat.
3. **Línies Estratègiques per assolir els objectius:** Per tal d'aconseguir el canvi modal objectiu, el Pla haurà de contemplar 8 línies estratègiques que aniran encaminades en la potenciació d'ús dels mitjans de transport sostenibles que ajudin a incrementar la seva demanda, com per exemple la millora del transport públic a demanda als barris de la zona nord del districte, la creació d'una xarxa ciclable de garanties o l'augment de voreres accessibles al districte.
4. **Maqueta del Pla de Mobilitat del Districte:** Un cop validades les propostes per part de l'equip de Govern i els tècnics del districte es procedeix a la redacció de la maqueta del document final del Pla la qual es consensuarà amb els diferents agents.

**Fase d'aprovació:**

1. **Calendari i indicadors:** Un cop finalitzat tot el procés de redacció del document s'establirà un calendari d'aplicació del Pla i els indicadors de seguiment que ajudaran a avaluar l'efecte d'aquestes propostes.
2. **Tancament del document, avaluació per l'administració competent.**
3. **Aprovació del PMD i retorn a la ciutadania.**

# 2. DIAGNOSI TÈCNICA

## 2.0. Dades generals, distribució modal

Al districte de Nou Barris predominen els desplaçaments a peu per sobre dels viatges en qualsevol mode de transport. En gran part aquest fet és degut a que pràcticament les dues terceres parts dels desplaçaments interns del districte es realitzen a peu. A aquest fet no són aliens: el baix nivell adquisitiu mitjà del veí, un comerç molt local, una xarxa de transport públic interna al districte que no s'acaba d'adaptar a les necessitats dels usuaris, unes condicions orogràfiques complicades als barris propers al Parc de Collserola i les dificultats de trobar una plaça d'estacionament en superfície, nivells d'atur elevats, població envellida, etc. Tot i que caminar és boníssim en tots els sentits, algunes de les raons que expliquen les magnituds que es manegen són d'urgent resolució, ja que afecta a la qualitat de vida de les persones i al respecte dels seus drets socials.

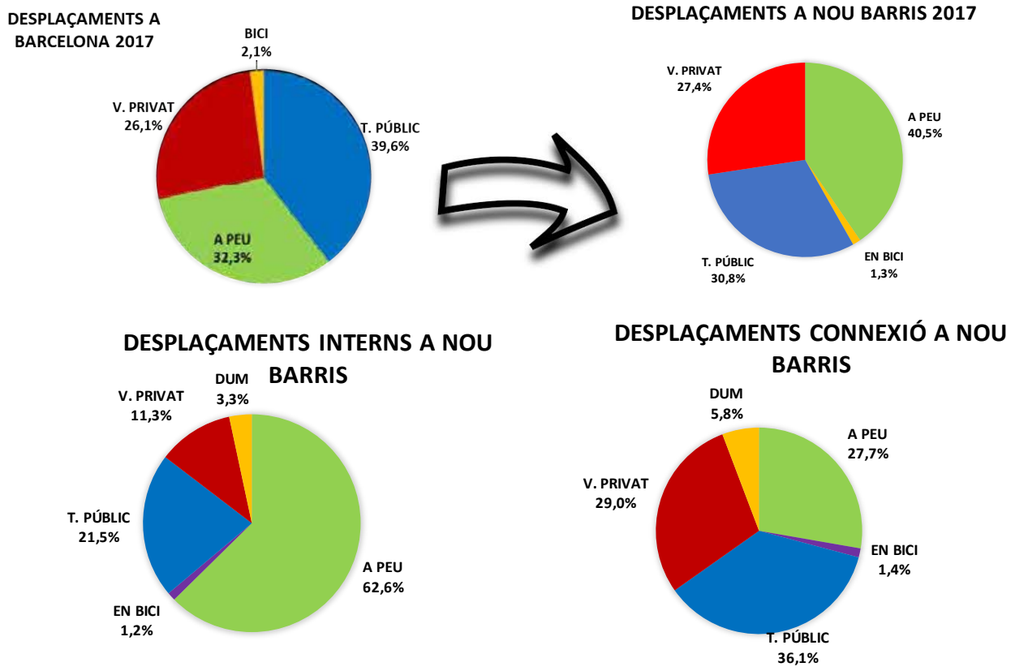



*Fig. 2.0.1. Repartiment modal dels desplaçaments a la Ciutat de Barcelona i al districte de Nou Barris.*
*Font: Aj. de Barcelona i elaboració pròpia*

El transport públic presenta una utilització inferior a la mitjana de la ciutat, en favor de l'ús del vehicle privat, sobretot pel que respecta als desplaçaments de connexió. Es dóna doncs, una situació paradoxal, amb una captivitat del cotxe en aquests desplaçaments, donat que molts llocs de treball dels residents del districte es situen als municipis propers que concentren activitat industrial, però les connexions en transport públic no poden donar nivells de servei elevats, degut a la baixa demanda i a les reduïdes densitats dels polígons de destinació.

La bicicleta presenta una utilització baixa degut, en gran part, a les condicions orogràfiques del districte i a les discontinuïtats existents en els seus itineraris segregats. L'aparició dels nous ginys elèctrics pot ajudar a minimitzar els efectes de l'orografia, pel que es fa fonamental completar una xarxa ciclable que afavoreixi aquest tipus de desplaçaments, tant interns com de connexió amb la resta de la ciutat.

## 2.1. Mobilitat a peu

Un districte amb un comerç molt local, sense grans pols d'atractivitat pels visitants, amb grans espais de convivència com el Parc Central, i un transport públic intern del districte (sobretot el bus de barri) que no s'acaba d'adaptar a les necessitats del veí, impulsen als residents a desplaçar-se majoritàriament a peu per l'interior del Districte (2 de cada 5 desplaçaments són realitzats a peu).

La xarxa de vianants ha de permetre una accessibilitat completa a tots els punts de la trama urbana, és a dir, tots els desplaçaments a peu han de disposar d'almenys **un** itinerari possible en condicions d'accessibilitat. Tot i els esforços de l'Ajuntament del districte per millorar l'accessibilitat dels seus carrers, la seva característica trama urbana fa que encara hi existeixin entorns com els barris de Can Peguera, Prosperitat o els barris situats per sobre de la Ronda de Dalt (Roquetes, Trinitat Nova, Torre Baró, Ciutat Meridiana i Vallbona) amb importants deficiències en l'accessibilitat de les seves voreres, en gran part degut a un ample insuficient o a la manca de voreres segregades.

Cal establir una jerarquia d'itineraris, diferenciant entre la xarxa d'itineraris secundaris que ha de tenir uns nivells mínims de qualitat i la xarxa d'itineraris principals, que concentra els volums de desplaçaments més grans i que a més connecta les principals parades de transport públic i els majors pols generadors de desplaçaments del districte, com són els equipaments o activitats comercials *(Veure Annex I Principals pols generadors de desplaçaments a peu)*.

**Oferta de carrers per vianants**

La de xarxa segregada de vianants a Nou Barris s'estén sobre 6,9 Ha, el que suposa un 6,4% del total de la ciutat. El 7,7% dels carrers són de plataforma única, mentre que un 5,7% dels carrers no disposen de voreres, la majoria d'aquests darrers localitzats al barri de Torre Baró, la configuració del qual no permet en gran part la construcció de voreres segregades, per aquest motiu el Planejament General planteja **la conversió dels seus carrers a plataforma única**.

En el cas dels barris de la zona nord, aquesta situació es presenta com un problema rellevant, donat que més d'un 30% de la seva població correspon a franges d'edat, per sota dels 14 anys o per sobre dels 65 anys, que en gran mesura es desplacen a peu, pel què la transformació de les seves vies a plataforma única és una de les prioritats d'aquest Pla.

Dels 137 km de voreres del Districte el 49,65% són inaccessibles segons el ***Codi d'accessibilitat*** que especifica un ample útil mínim d'1,8 metres. Al barri de Porta és a on es troba un major nombre de voreres accessibles, aproximadament el 75% disposen d'un ample superior a 1,8 metres útils, a més gaudeix de grans zones verdes com la plaça Sóller o el Parc de Can Dragó que atorguen a la ciutadania grans espais lliures.

| Barris | Zones verdes i de pas (Ha) | Plataforma única (m) | Plataforma mixta (m) | < 0.9 m. útils (m) | de 0.9 a 1.8 m. útils (m) | de 1.8 a 3 m. útils (m) | > de 3 m. útils (m) | Sense voreres (m) | TOTAL (m) | Població (hab.) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Vilapicina i la Torre Llobeta | 5,02 | 3.582,79 | 305,30 | 0,00 | 6.606,20 | 4.350,29 | 4.570,42 | 0,00 | 19.414,99 | 25.591 |
| Porta | 12,20 | 1.874,61 | 0,00 | 562,39 | 5.413,67 | 5.279,24 | 10.028,19 | 0,00 | 23.158,11 | 25.000 |
| el Turó de la Peira | 2,43 | 43,84 | 0,00 | 105,92 | 2.797,37 | 3.715,88 | 2.689,98 | 0,00 | 9.352,99 | 15.467 |
| Can Peguera | 1,74 | 264,28 | 0,00 | 3.177,83 | 2.391,70 | 504,87 | 982,32 | 0,00 | 7.321,01 | 2.271 |
| la Guineueta | 16,94 | 236,52 | 0,00 | 207,11 | 3.502,06 | 2.235,99 | 4.218,78 | 0,00 | 10.400,46 | 15.231 |
| Canyelles | 4,76 | 325,12 | 547,19 | 227,62 | 2.256,40 | 2.061,81 | 2.325,60 | 0,00 | 7.743,74 | 6.856 |
| les Roquetes | 4,14 | 244,78 | 341,05 | 1.439,91 | 7.459,65 | 2.966,46 | 1.409,79 | 296,69 | 14.158,32 | 15.590 |
| Verdun | 1,66 | 480,92 | 46,75 | 183,86 | 3.527,30 | 2.832,48 | 1.879,99 | 0,00 | 8.951,30 | 12.353 |
| la Prosperitat | 6,31 | 1.525,38 | 255,51 | 1.416,24 | 8.128,49 | 3.004,04 | 4.172,37 | 0,00 | 18.502,03 | 26.389 |
| la Trinitat Nova | 2,82 | 355,63 | 0,00 | 451,53 | 4.302,93 | 2.780,07 | 2.738,41 | 272,53 | 10.901,10 | 7.261 |
| Ciutat Meridiana | 1,84 | 0,00 | 0,00 | 172,96 | 5.074,46 | 1.688,79 | 312,35 | 0,00 | 7.248,57 | 2.856 |
| Torre Baró | 1,66 | 3.337,19 | 169,94 | 1.049,84 | 2.521,96 | 1.491,33 | 333,45 | 6.866,26 | 15.769,99 | 10.342 |
| Vallbona | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 2.559,85 | 2.749,76 | 445,14 | 211,13 | 1.711,37 | 7.677,25 | 1.372 |
| TOTAL | 61,52 | 12.271,07 | 1.665,74 | 11.555,08 | 56.731,94 | 33.356,40 | 35.872,79 | 9.146,85 | 160.599,86 | 166.579,00 |

| Barris | Plataforma única | Plataforma mixta | < 0.9 m. útils | de 0.9 a 1.8 m. útils | de 1.8 a 3 m. útils | > de 3 m. útils | Sense voreres | % de voreres no accessibles |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Vilapicina i la Torre Llobeta | 18,45% | 1,57% | 0,00% | 34,03% | 22,41% | 23,54% | 0,00% | 34,03% |
| Porta | 8,09% | 0,00% | 2,43% | 23,38% | 22,80% | 43,30% | 0,00% | 25,81% |
| el Turó de la Peira | 0,47% | 0,00% | 1,13% | 29,91% | 39,73% | 28,76% | 0,00% | 31,04% |
| Can Peguera | 3,61% | 0,00% | 43,41% | 32,67% | 6,90% | 13,42% | 0,00% | 76,08% |
| la Guineueta | 2,27% | 0,00% | 1,99% | 33,67% | 21,50% | 40,56% | 0,00% | 35,66% |
| Canyelles | 4,20% | 7,07% | 2,94% | 29,14% | 26,63% | 30,03% | 0,00% | 32,08% |
| les Roquetes | 1,73% | 2,41% | 10,17% | 52,69% | 20,95% | 9,96% | 2,10% | 64,95% |
| Verdun | 5,37% | 0,52% | 2,05% | 39,41% | 31,64% | 21,00% | 0,00% | 41,46% |
| la Prosperitat | 8,24% | 1,38% | 7,65% | 43,93% | 16,24% | 22,55% | 0,00% | 51,59% |
| la Trinitat Nova | 3,26% | 0,00% | 4,14% | 39,47% | 25,50% | 25,12% | 2,50% | 46,11% |
| Ciutat Meridiana | 0,00% | 0,00% | 2,39% | 70,01% | 23,30% | 4,31% | 0,00% | 72,39% |
| Torre Baró | 21,16% | 1,08% | 6,66% | 15,99% | 9,46% | 2,11% | 43,54% | 66,19% |
| Vallbona | 0,00% | 0,00% | 33,34% | 35,82% | 5,80% | 2,75% | 22,29% | 91,45% |
| TOTAL | 7,64% | 1,04% | 7,19% | 35,33% | 20,77% | 22,34% | 5,70% | 48,22% |

*Fig. 2.1.1. Ample útil de voreres del districte. Font: Elaboració pròpia*

**Un cop reconvertits a plataforma única els carrers dels barris de la Zona Nord, com els del barri de Can Peguera (tal i com ho contempla el Planejament); el percentatge de voreres no accessibles al Districte és reduirà fins el 33,38%.**

*Fig. 2.1.2. Carrers Escolapi Càncer i pl. Primer de Maig dels barris de Torre Baró i Vallbona.*

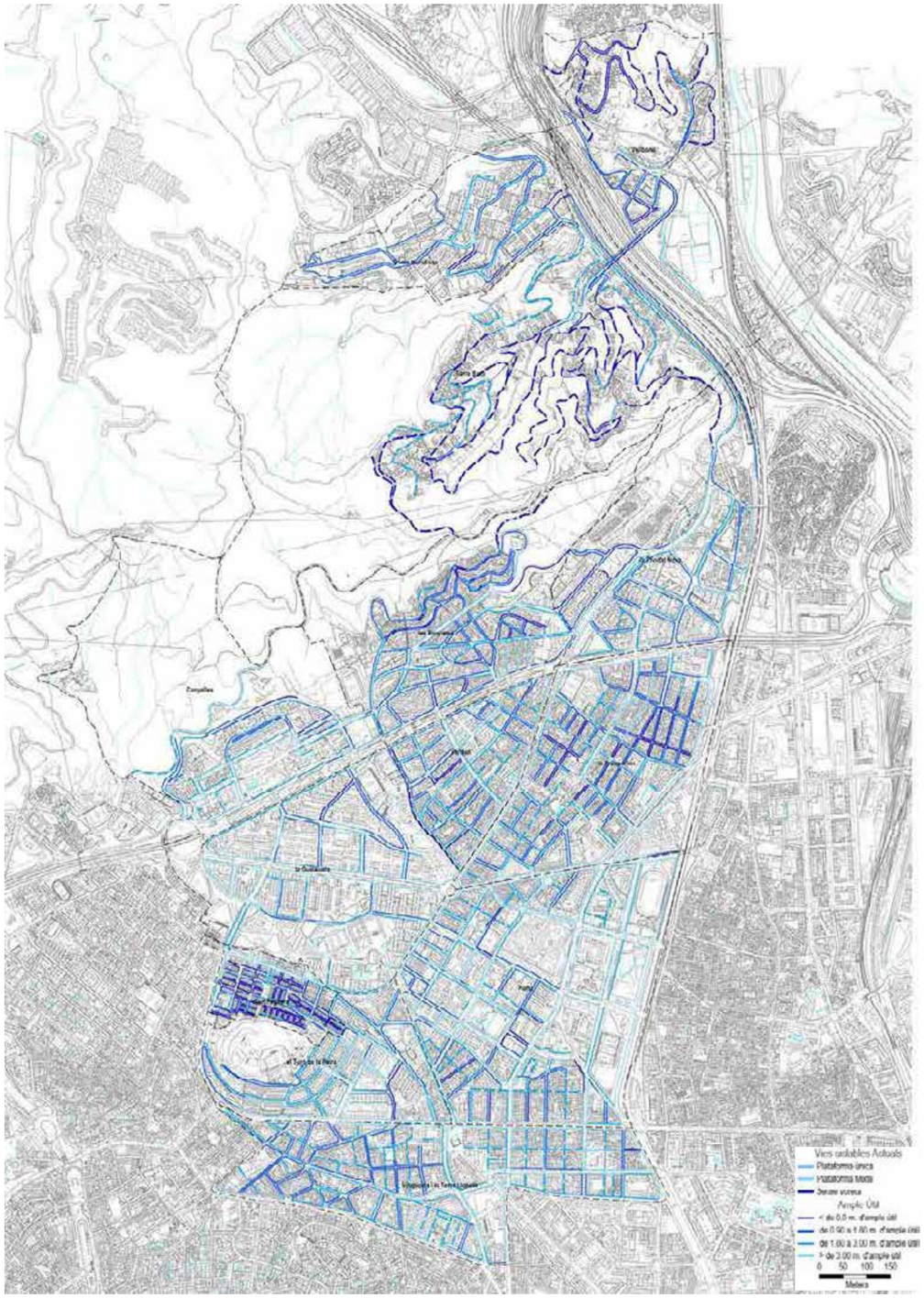


*Fig. 2.1.3. Inventari de voreres del districte de Nou Barris. Font: Elaboració pròpia.*

**Demanda de desplaçaments de vianants**

Cada dia al districte de Nou Barris es realitzen més de 370.000 desplaçaments a peu, dels quals més de la meitat (un 56%) són interns al districte, la resta de connexió són bàsicament amb els districtes d'Horta i Guinardó i Sant Andreu i amb el transport públic perimetral, sent l'estació intermodal de Fabra i Puig (Metro, Rodalies Renfe i Autobusos interurbans) el principal pol d'atracció.

La densitat de vianants es concentra en gran part, a la zona baixa del districte, on s'aglutina gran part de l'activitat comercial, es concentra molta població i es donen unes condicions orogràfiques més suaus, així els eixos pg. de Fabra i Puig, Pi i Molist , Pg. Verdum i Via Júlia, que concentren gran part de l'oferta comercial del districte, registren un major nombre de desplaçaments. Aquests eixos disposen de voreres amples (amples útils superior a 3 metres) suficient per acollir tota la demanda generada.

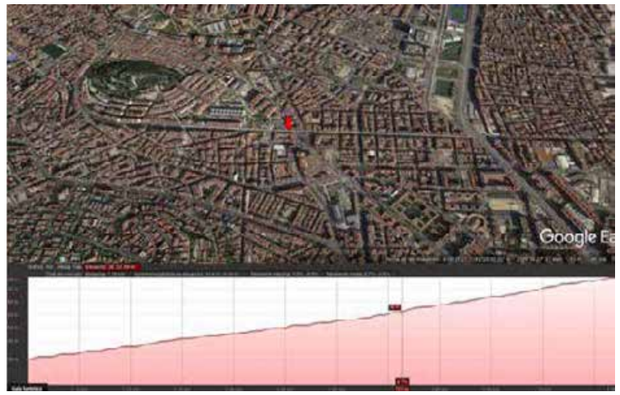


*Fig. 2.1.4. Perfil d'elevació del Pg. Fabra i Puig. Font: (Google Earth)*

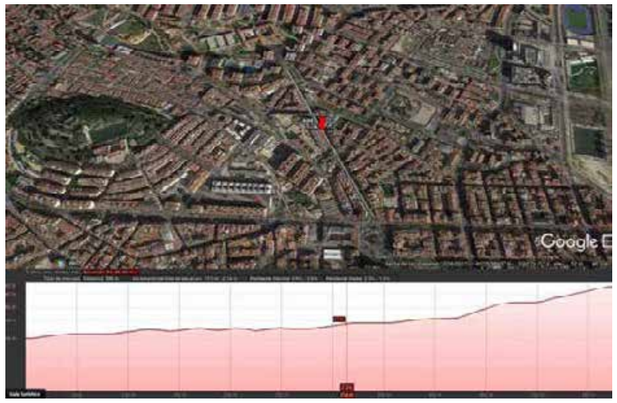


*Fig.2.1.5. Perfil d'elevació c. Doctor Pi i Molist Font: (Google Earth)*

En general, els nivells de servei de les voreres del districte són bons, menys en aquells punts on la seva amplada és insuficient com a la zona interna del barri de Can Peguera (com per exemple, carrer Matamala o Cornudella), o bé en aquells barris on part dels seus carrers no disposen de voreres com als barris de Torre Baró o Vallbona (com per exemple el passatge Carreras o carrer de Castellfollit).

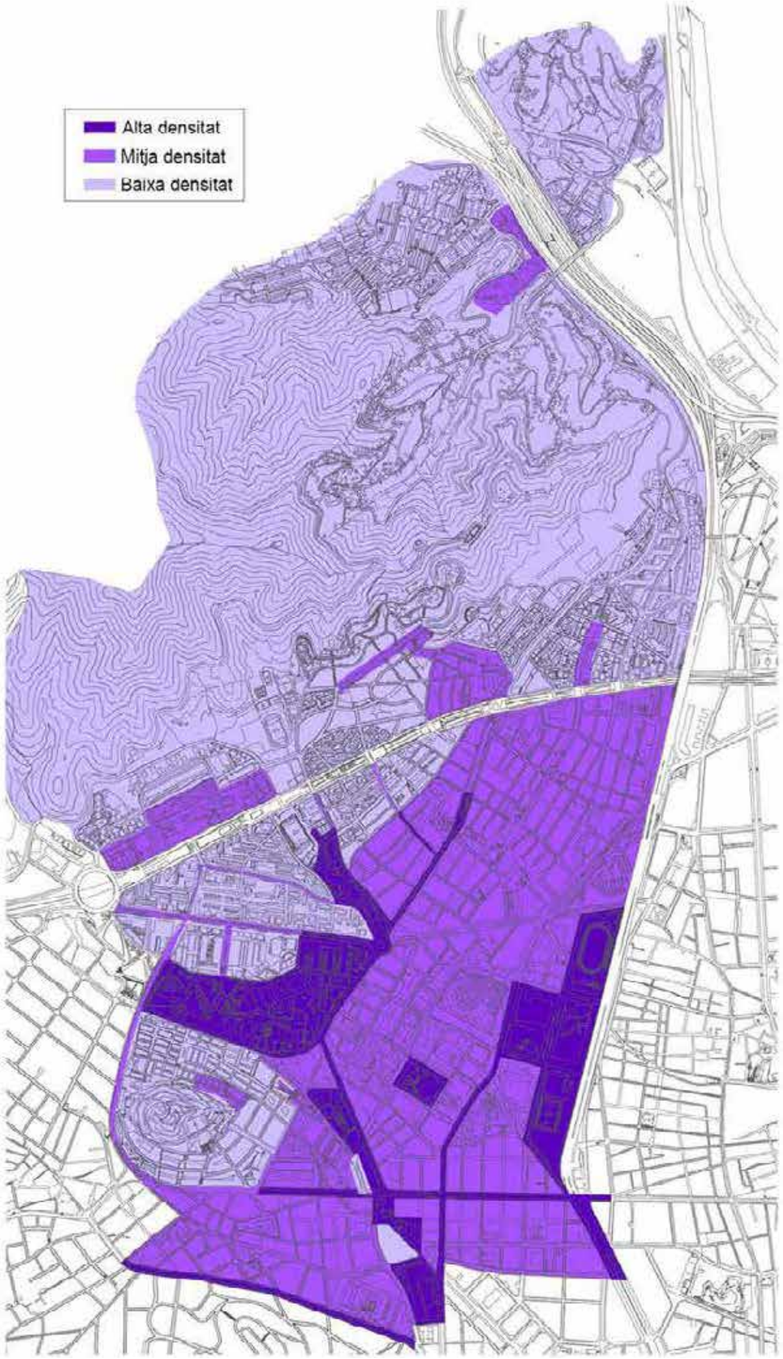



*Fig. 2.1.6. Densitat de vianants . Font: Elaboració pròpia*

El districte, en general, disposa de grans espais lliures i zones verdes que complementen la xarxa d'itineraris de vianants i que li faciliten un espai de trobada i relació, de lleure i relaxació, a més de grans pulmons per a la ciutat com són:

- El Parc Central de Nou Barris, que a més aplega al seu interior la Seu del Districte i la biblioteca.
- El Parc de Can Dragó, el qual disposa de la zona poliesportiva i el camp de futbol.
- La plaça Sóller on s'hi localitza l'Ateneu de la Bòbila.
- La plaça Virrei Amat, on s'hi localitzen diversos comerços locals i locals de restauració.
- El Parc del Turó de la Peira, on s'hi localitza un equipament esportiu (camp de futbol Turó de la Peira).
- El Parc de la Guineueta on s´hi localitza un equipament esportiu (camp de futbol la Guineueta).
- El Parc de Josep Serra i Martí a Canyelles.
- La Plaça de les Dones a Roquetes.
- El Parc de Collserola, amb el tram del Pg. de les Aigües entre els barris de Canyelles i Torre Baró el qual és poc utilitzat en comparació amb la resta del passeig.

Prenent com a centre de gravetat dels desplaçaments la Seu del Districte, a la següent figura s'han representat isòcrones de viatge a peu cada 5 minuts, a una velocitat mitjana de 4 km/h.

S'observa *(figura 2.1.8 adjunta)*, com les infraestructures ferroviàries, les barreres urbanes (la Ronda de Dalt o l'av. Meridiana) i les barreres naturals com els turons o la serra de Collserola condicionen molt els desplaçaments a peu de connexió amb l'entorn més proper del districte i els de connexió entre les zones nord i sud (per sobre i per sota de la Ronda de Dalt).

L'Av. Meridiana, per la seva condició com una de les principals vies d'accés a la ciutat (una secció de 3 carrils per sentit, en ocasions fins a 4) es presenta com una barrera urbana que dificulta la connectivitat entre els districtes de Sant Andreu i Nou Barris. Al tractar-se d'una via bàsica de trànsit, els passos de vianants que permeten creuar-la són escassos (8 passos en una extensió d'aproximadament 3 km.), i disposen d'una fase de verd per vianants, que en ocasions es presenta insuficient, sobretot per al pas de persones amb mobilitat reduïda o d'edat avançada. aquest aspecte és de principal importància sobretot als passos de vianants a la cruïlla amb Fabra i Puig, donat que connecta amb la principal estació intermodal.

Pel que fa a la Ronda de Dalt, al seu pas pel Districte es troba parcialment soterrada, generant diferents espais en superfície els molts dels quals han estat utilitzats com a espais verds, superfícies d'aparcament per a turismes i 3 equipaments (Skatepark Via Favència, pistes esportives municipals Antoni Gelabert i la biblioteca de Roquetes), tot i així encara disposa d'un 25% de la seva superfície sense soterrar (569 metres de 2.225 metres que discorren pel Districte), el que genera discontinuïtats a les connexions entre els barris de Trinitat Nova i Prosperitat, i Roquetes i Verdum.

Pel que fa a les barreres naturals, els darrers anys s'ha anat impulsant la instal·lació d'ascensors i escales mecàniques a punts on les condicions orogràfiques dificultaven l'accés als principals equipaments o a l'entorn de les parades de transport públic. Barris que representen una demanda potencial de gairebé 72.000 desplaçaments diaris a peu.

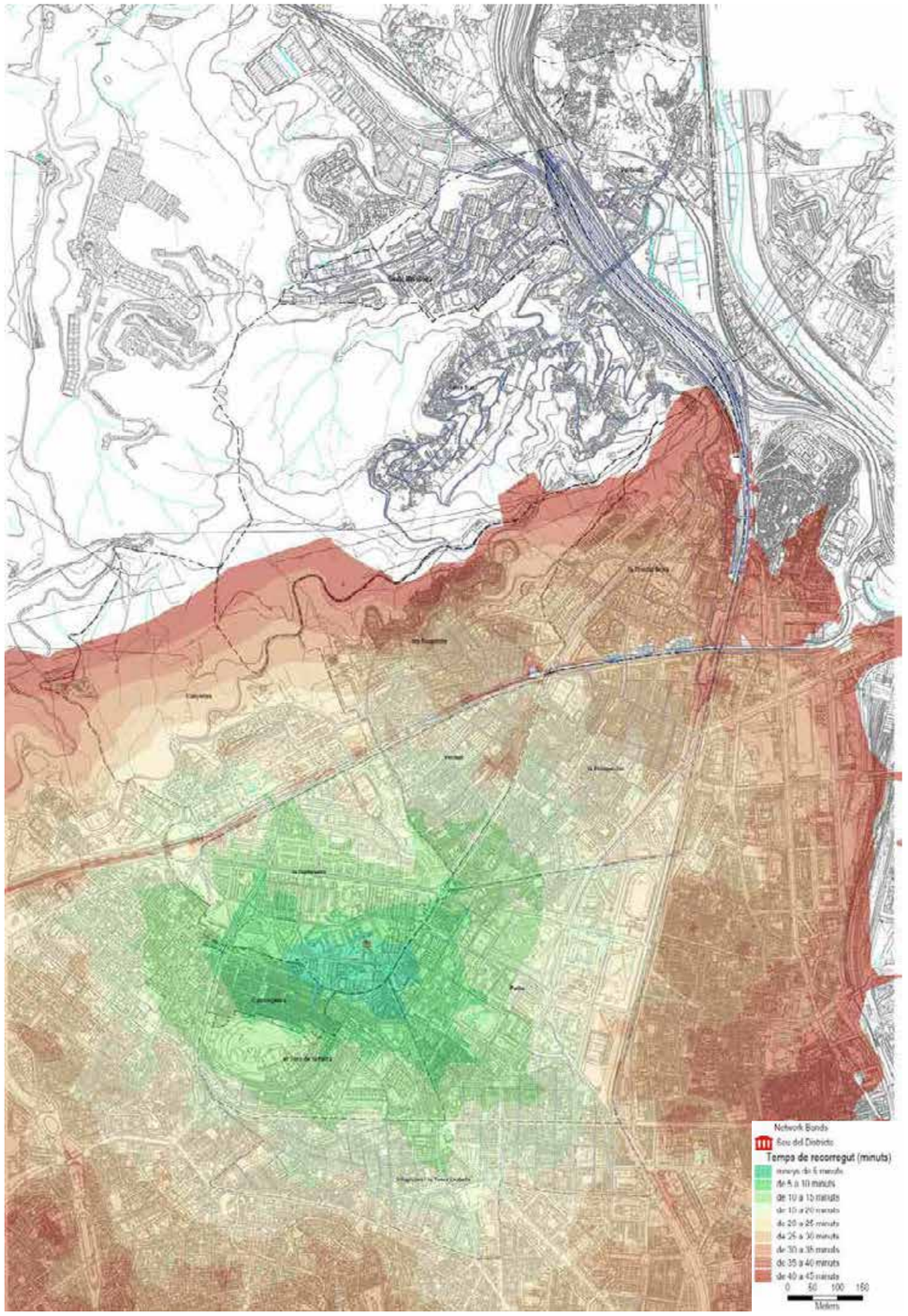



*Fig. 2.1.7. Isòcrones de vianants. Font: Elaboració pròpia*

Aquestes instal·lacions es reparteixen de la següent manera:

- Ciutat Meridiana: 9 escales mecàniques, 3 ascensors verticals i 1 ascensor inclinat.
- Roquetes: 4 escales mecàniques i 4 ascensors.
- Canyelles: 3 escales mecàniques i 2 ascensors.
- Trinitat Nova: 1 escala mecànica i 3 ascensors.
- Vallbona: 2 ascensors.
- Turó de la Peira: 2 ascensors.
- Can Peguera: 1 ascensor.
- Torre Baró: 1 ascensor.

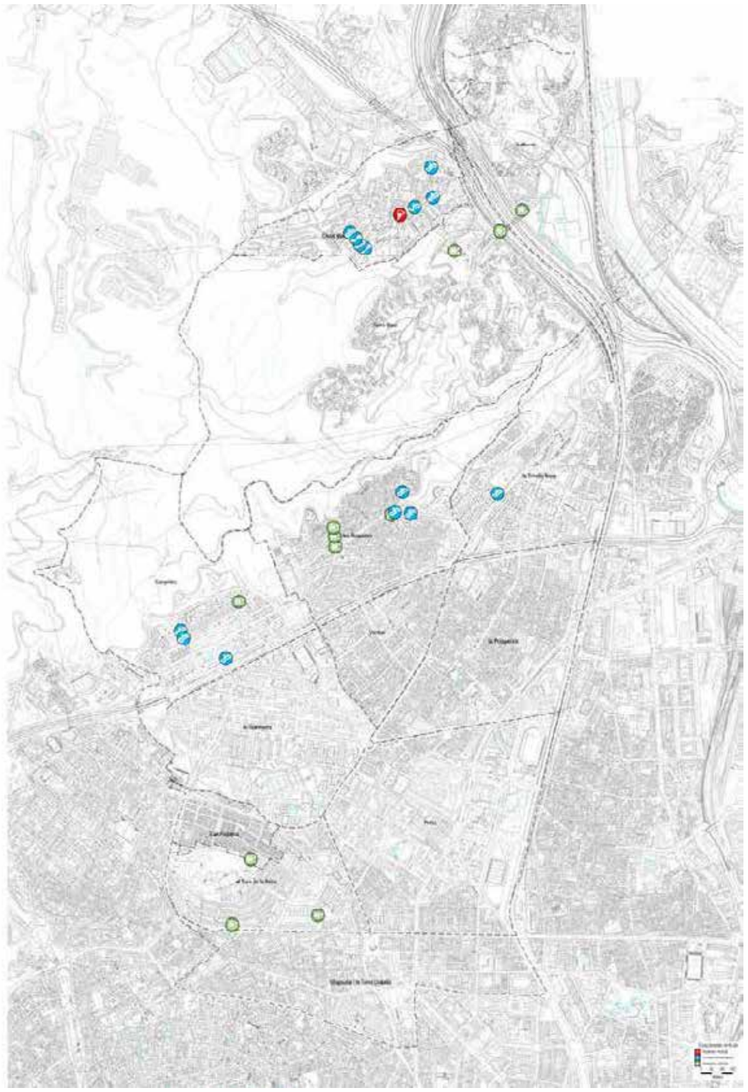


*Fig. 2.1.8. Equipaments de mobilitat verticals. Font: Elaboració pròpia*

**Conclusions generals de la mobilitat dels vianants:**

La mobilitat a peu per l'interior del Districte es caracteritza per:

- **Tot i les dificultats orogràfiques i les barreres arquitectòniques, el 40,5% dels desplaçaments al districte es realitzen a peu** (més de 378.000 desplaçaments diaris), en gran part relacionats amb el comerç local, les gestions quotidianes i la connexió amb el transport públic fronterer (estacions de Fabra i Puig i Maragall).
- **La gran majoria dels desplaçaments es concentren a la zona sud del districte, als eixos comercials de Fabra i Puig, Pi i Molist i Via Júlia, així com a les zones verdes del Parc Central i Can Dragó,** que concentren gran part de l'activitat econòmica i de serveis del districte i disposen d'unes condicions d'accessibilitat majors a la mitjana del districte**.**
- **Eixos com el pg. Valldaura o Arnau d'Oms – Rio de Janeiro, pateixen problemes d'incompatibilitat amb els carrils bici situats en vorera**, degut a les velocitats elevades per part de les bicicletes i VMP, que aprofiten la inèrcia que els dóna els pendents d'aquests carrers.
- **Un 48% de les voreres del districte no són accessibles segons el codi d'accessibilitat (inferiors a 1,8 metres d'ample), el que equival a 77,4 km dels 160,6 km totals del districte. Aquest aspecte és important donat que el 30% de la població del districte es troba en franges d'edat on el desplaçaments a peu hi predominen (menors de 14 anys i majors de 65 anys).** Barris com Can Peguera, Torre Baró, Ciutat Meridiana o Vallbona, degut a la tipologia d'edificació i a la impossibilitat en molts casos de construir una vorera segregada del trànsit presenten més d'un 60% de voreres inaccessibles.
- **El Pla General contempla la conversió dels carrers sense voreres o amb voreres amb amples inferiors a 1,8 metres dels barris de Torre Baró, Vallbona i Can Peguera; a carrers de plataforma única, fet que reduirà el percentatge de carrers amb voreres inaccessibles al 33%.**
- **Els barris de la Zona Nord**, donat que la seva morfologia s'adapta a l'orografia, **presenten problemes de connectivitat**, predominant els eixos longitudinals a la falda de la muntanya i presentant mancances de connectivitat en moviments transversals a la falda de la muntanya.
- **Cal establir una jerarquia viària que permeti assegurar com a mínim un itinerari accessible a les principals parades de transport públic i als principals equipaments públics del districte i que superi les barreres arquitectòniques i les naturals.**

## 2.2 Mobilitat en bicicleta i VMP

El PMU de Barcelona situa a la bicicleta com una de les alternatives de mobilitat més adients i sostenibles per a la mobilitat urbana, tant interna com de connexió. Després de la mobilitat a peu, és el mode de desplaçament més integrador i, energèticament, el mode més eficient, sobretot per als desplaçaments porta a porta de menys de 5 quilòmetres, que es corresponen amb la major part dels trajectes urbans.

En el cas del districte de Nou Barris, els desplaçaments en bicicleta venen marcats, com tota la mobilitat no motoritzada, per les condicions orogràfiques del districte, sobretot a la part alta amb la muntanya de Collserola, i per la manca de continuïtat de la xarxa existent, tant la interna com la de connexió.

L'aparició dels vehicles de mobilitat personal (VMP) i les bicicletes elèctriques, ajudaran a reduir la dissuasió del seu ús pels pendents als desplaçaments tant en bicicleta com en VMP. Així la garantia d'una xarxa ciclable contínua i segregada en lo possible, és la clau que manca per potenciar aquesta mobilitat neta.

Analitzar el funcionament de la xarxa actual ciclable, identificant les incompatibilitats i friccions d'aquesta amb la resta de modes de transport, avaluar el funcionament del Bicing i el foment de la mobilitat elèctrica, són els inputs que permetran definir les mesures del PMD en relació a aquest mode de desplaçament.

**Oferta de xarxa i itineraris**

En l'actualitat, el districte de Nou Barris disposa de 7,9 km de carrils bici que representa un 6,2% dels carrils bici de la ciutat (126,2 km). Aquests es divideixen en 8 eixos, que són:

- Pg. Valldaura: 1,7 km de carril bici sobre vorera.
- Arnau d'Oms – Piferrer – Rio de Janeiro: 2,2 km de carril bici, dels quals 990 metres sobre vorera i la resta en calçada.
- Av. Borbó: 530 metres de carril bici en calçada.
- Av. Meridiana: 312 metres de carril bici sobre vorera.
- Carrer de Felip II: 200 metres de carril bici en calçada.
- Via Júlia – Aiguablava: 2,1 km. de carril bici, dels quals 360 metres en calçada i la resta sobre vorera.
- Carrer Palamós: 415 metres de carril bici sobre vorera.
- Carrer Castelldefels (pont sobre C-17): 440 metres de carril bici sobre vorera.

El 60% dels carrils bici es situen a la part baixa del districte, on els pendents són més suaus. **De tots aquests eixos, únicament presenten continuïtat amb la resta de la xarxa de carrils bici de la ciutat el carril bici de Felip II i el de l'av. Meridiana**. Carrils bici com el de l'Av. Borbó, Palamós o Castelldefels, són trams aïllats de la resta de la xarxa tot i que **es preveu la seva integració en la xarxa-bici de la ciutat.**

Els barris de Torre Baró, Ciutat Meridiana, Canyelles, Roquetes o Verdum no disposen de cap tram de carril bici (aquest últim disposa de carril bici perimetral), donades les seves condicions orogràfiques on els pendents dificulten els desplaçaments en aquest mode de transport.

La falda de Collserola i la vora del riu Besós (barri de Vallbona), determinen la inclusió dintre del Districte de dos trams de la Ronda Verda de la ciutat; una que discorre pel voral est del Riu Besòs i un altre que passa pel Pg. de les Aigües i que baixa cap al barri de Torre Baró, travessant el barri de Vallbona connectant-lo finalment amb la Ronda Verda del Besòs.

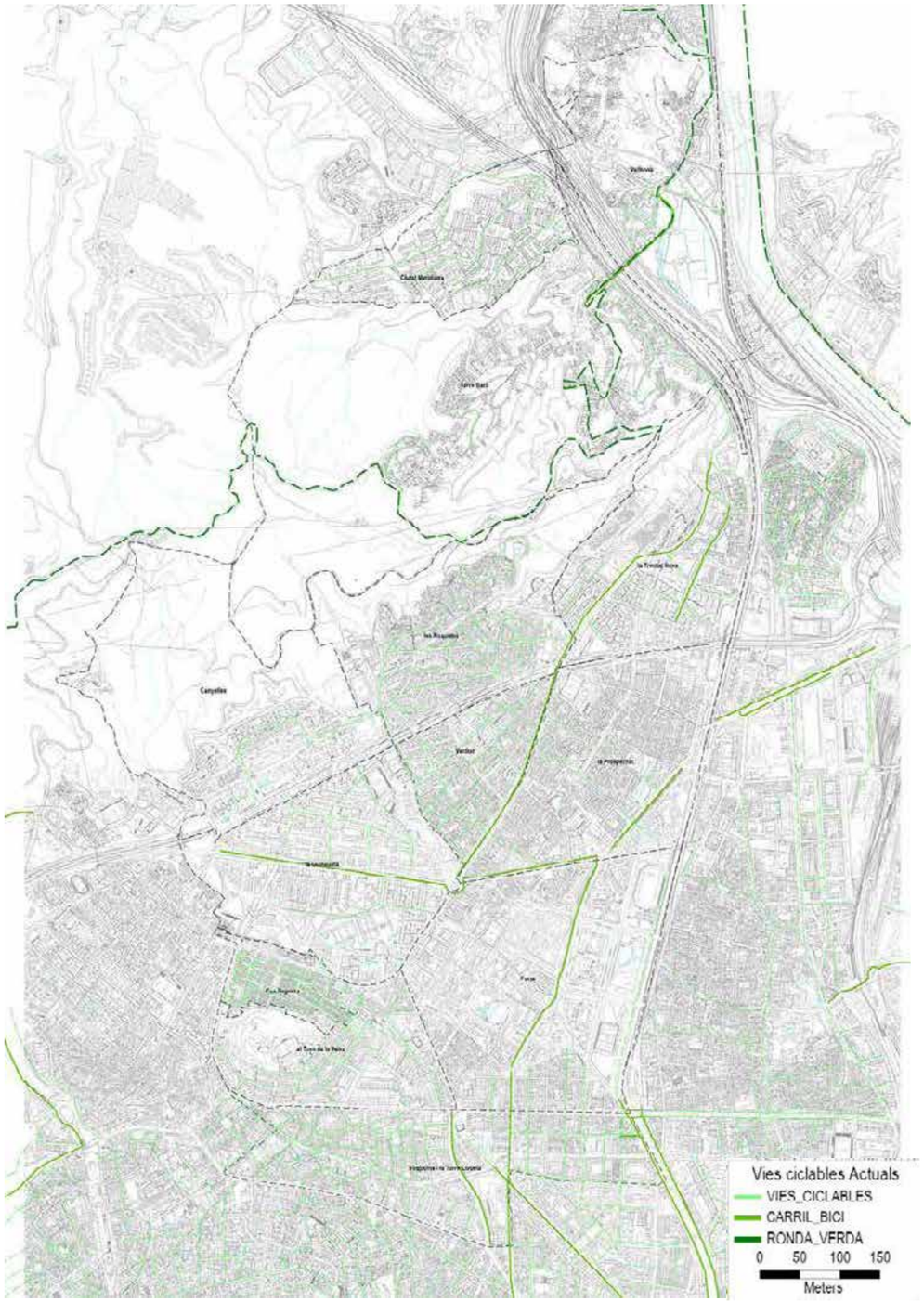



*Fig. 2.2.1. Carrils bici i Ronda Verda existents al districte de Nou Barris. Font: Elaboració pròpia*

**Oferta de places d'aparcament**

Pel que fa a punts d'ancoratge per a bicicletes, el districte de Nou Barris disposa d'una oferta de 277 punts d'ancoratge per a bicicletes amb capacitat per a 544 bicicletes, el que representa 2% de l'oferta de la ciutat. Es concentren a la part baixa (un 70% de l'oferta es troba distribuïda entre els barris de Porta, Prosperitat i Vilapicina i la Torre Llobeta) destacant el barri de Porta amb un 36% de l'oferta total del Districte, mentre que barris com Torre Baró, Trinitat Nova o Can Peguera no disposen de cap mòdul d'estacionament per a bicicletes.

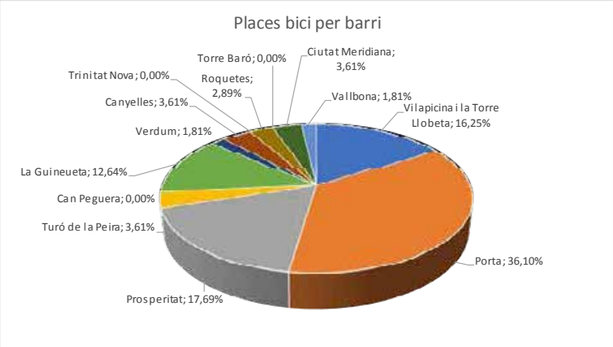



*Fig. 2.2.2. Distribució de punts d'aparcament per a bicicletes per barris. Font: Elaboració pròpia*

Solament, un 25,2% de la població del districte disposa d'un mòdul d'estacionament per a la bicicleta a menys de 100 metres, s'observa que la major part de l'oferta es situa a l'entorn dels principals pols econòmics i d'equipaments del districte, com l'entorn de Can Dragó, el Parc Central o Via Júlia.

S'ofereixen 3,3 places d'estacionament per a bicicletes per cada 1.000 habitants, gairebé 5 vegades menys que la mitjana de que disposen la resta de residents de la ciutat (16,1 pl./1.000 habitants).

Es detecta una manca de places d'estacionament a:

- La zona nord del barri de la Guineueta (per sobre del pg. Valldaura) on es concentren els equipaments educatius del barri.
- Zona central de Canyelles, on es situa el Parc de Josep Maria Serra i Martí, a l'entorn del qual es situen els equipaments educatius del barri.
- A l'entorn del carrer Chafarinas a Trinitat Nova, on es situen els equipaments del barri.
- A l'entorn de la plaça de l'Eucaliptus al barri de Torre Baró, a l'entorn de la qual s'hi localitzen els principals equipaments del barri.
- A l'entorn de l'estació de Rodalies Torre Baró, per afavorir la intermodalitat dels desplaçaments.
- A l'entorn de l'estació de Metro de Vilapicina, per afavorir la intermodalitat dels desplaçaments i dotar d'oferta a l'equipament esportiu i al Parc del Turó de la Peira.
- A la balconada d'equipaments del barri de Can Peguera situada al carrer Cornudella.
- A l'entorn de la Plaça Álvaro Cunqueiro al barri de Vilapicina i la Torre Llobeta, a l'entorn de la qual s'hi situen 2 equipaments educatius.

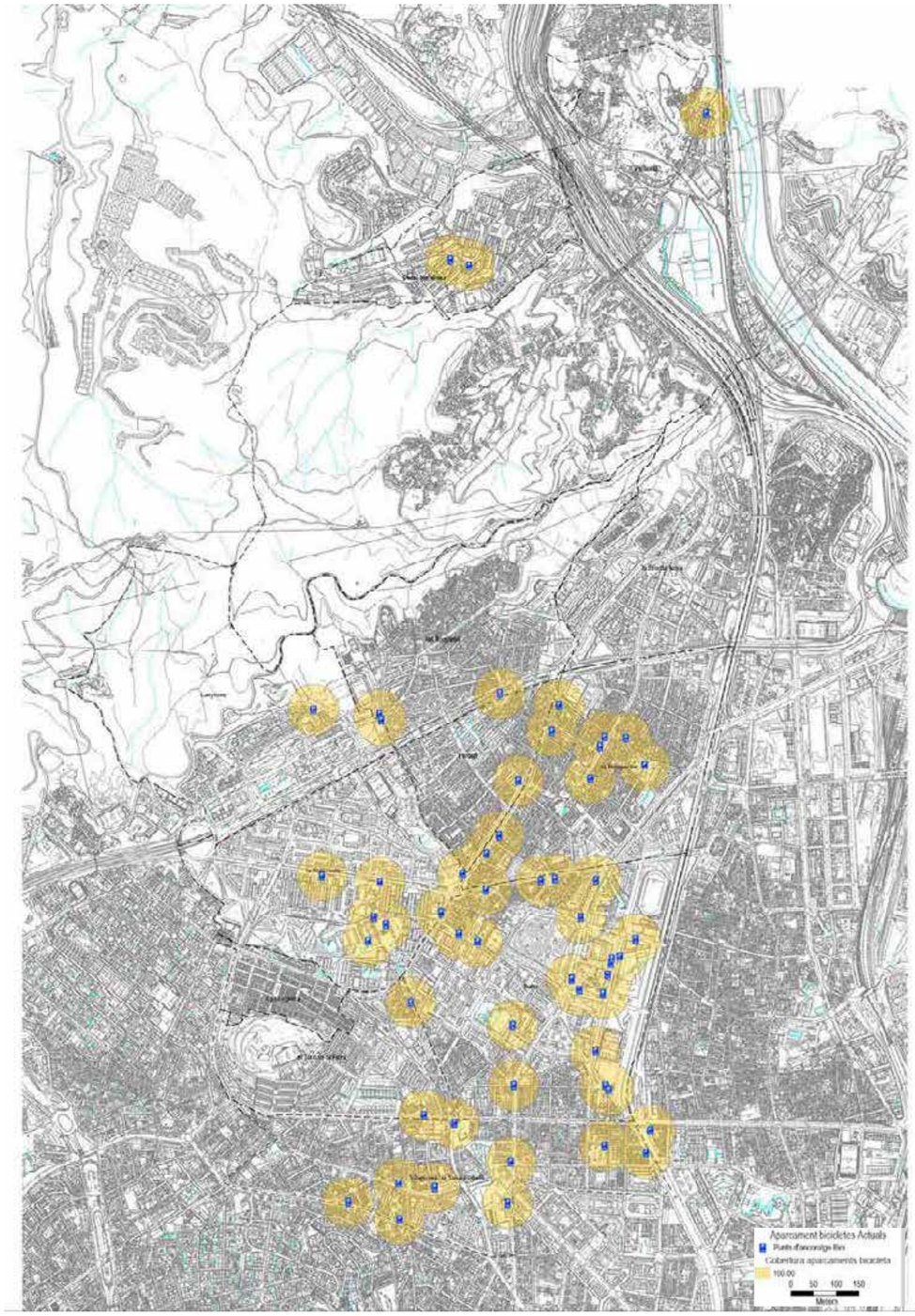



*Fig. 2.2.3. Oferta de punts d'estacionament per a bicicletes al districte de Nou Barris. Font: Elaboració pròpia*

Un aspecte pendent de millorar dels actuals sistemes d'aparcament per a bicicletes és la seguretat dels vehicles. Enquestes realitzades a 600 ciclistes (RACC, 2018), evidencien que el 7% dels enquestats ha patit el robatori de la seva bicicleta, mentre que el 11% dels enquestats ha patit el robatori d'alguna de les parts de la bicicleta, en els últims 5 anys.

La millora d'aquest aspecte esdevé clau per tal de potenciar la utilització de la bicicleta com a mitjà de transport alternatiu ja que, també dels resultats de la mateixa enquesta, **el 26% de les persones que estarien disposades de canviar el seu mode de transport per la bicicleta** ho farien si existissin aparcaments segurs al carrer.

Generar espais d'estacionament segurs als entorns dels equipaments i les principals estacions de transport públic ha de ser un dels principals objectius per afavorir l'ús d'aquest medi de transport i fomentar la intermodalitat amb el transport públic.

**Oferta de desplaçaments en Bicing**

Pel que respecta al servei de bicicleta pública de la ciutat Bicing, el districte disposa de 15 estacions, 14 mecàniques i una elèctrica; les quals ofereixen 399 places d'ancoratge. Aquesta oferta és el 3% de les estacions de Bicing de la ciutat i el 3,5% dels ancoratges.

*Fig. 2.2.4. Distribució de punts d'ancoratge Bicing per barris. Font: Elaboració pròpia*

L'oferta representa 2,39 places per cada 1.000 habitants, 3 cops per sota de la mitjana de la ciutat (6,9 places per cada 1.000 habitants) i el 100% es localitza per sota de la Ronda de Dalt (de fet, el 93% de l'oferta actual es situa per sota del Pg. Valldaura).

En l'actualitat, només el 38,7% de la població del districte disposa d'una estació de Bicing a una distància inferior a 250 metres (*veure fig. 2.2.5*), tot i que actualment amb el canvi de concessionari del servei, s'està estudiant la possibilitat d'incrementar l'oferta d'estacions de la ciutat prioritzant l'arribada del servei a aquelles zones on l'oferta és inferior a la mitjana, o no hi arriba el servei.

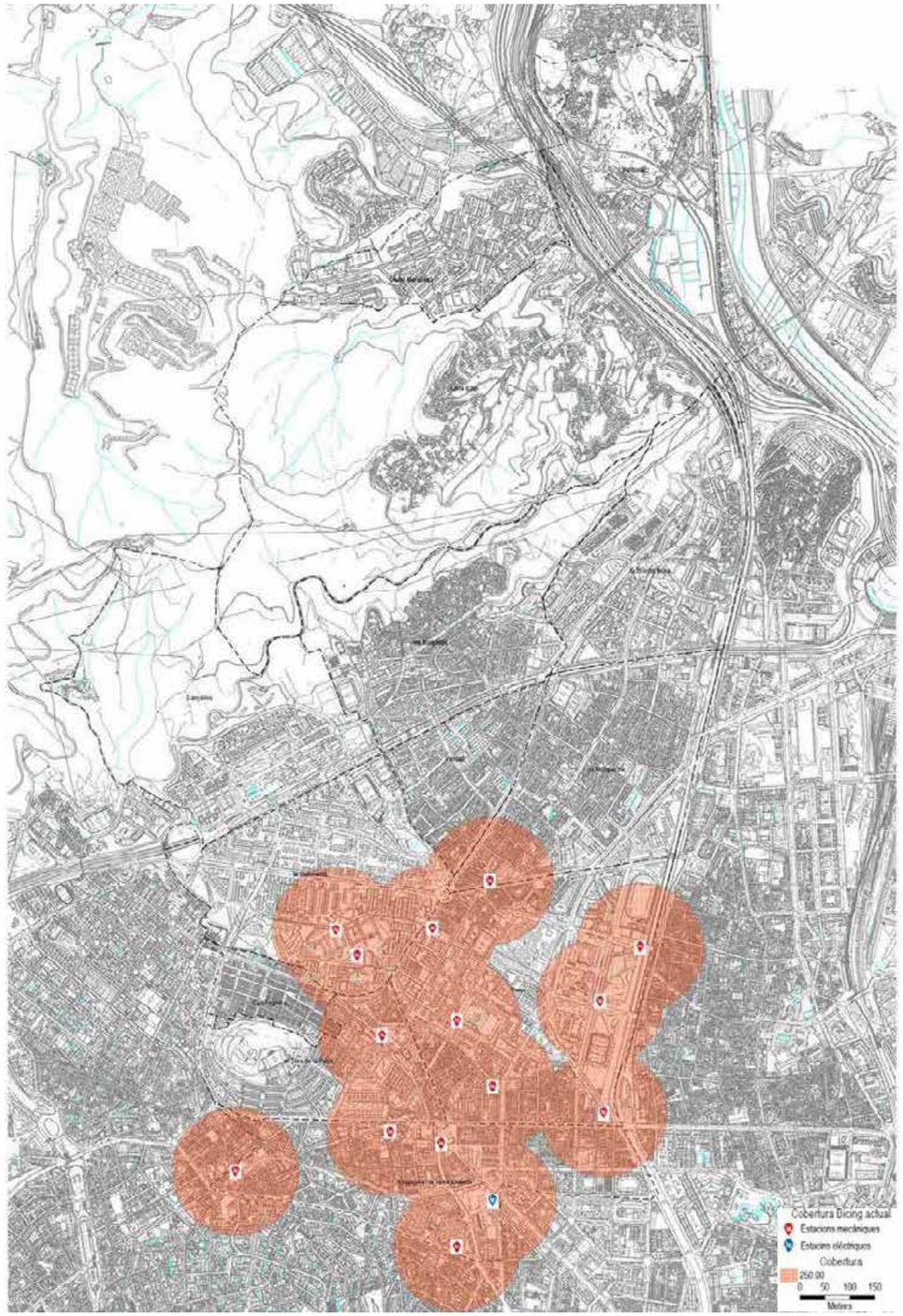



*Fig. 2.2.5. Oferta d'estacions Bicing al districte de Nou Barris. Font: Elaboració pròpia*

**Ampliació del servei de Bicing**

Recentment, el servei de Bicing ha variat la seva concessió en favor de la UTE "Pedalem Barcelona" (entrada en servei novembre de 2018). Aquest nou concessionari pretén impulsar l'ampliació del nombre de bicicletes elèctriques (es preveu triplicar el nombre actual de bicicletes elèctriques fins les 1.000 unitats), l'ampliació del nombre d'estacions mixtes existents prioritzant aquells entorns on encara no hi arribava el servei de bicicleta pública o ho feia en condicions més desfavorables.

Altres novetats del servei són el nou disseny de les bicicletes amb quadres més lleugers, millores al sistema de frenada i la il·luminació, així com un sistema de reserva anticipada, on l'usuari podrà reservar la bicicleta 5 minuts abans de recollir-la i millores al servei de repartiment de bicicletes.

El districte de Nou Barris serà un dels entorns més beneficiats per l'ampliació del servei, ja que es preveu la instal·lació de 18 noves estacions a l'interior del districte, més 3 estacions a l'entorn del seu perímetre; arribant a barris com Can Peguera, Verdum, Canyelles, Roquetes, Trinitat Nova o Ciutat Meridiana, així com el reforç del servei als barris de Prosperitat, la Guineueta, el Turó de la Peira o Vilapicina i la Torre Llobeta.

**Actualment el servei de Bicing cobreix el 38,7% de la població, mentre que amb la nova ampliació es preveu que cobreixi el 77,02% de la població del Districte.**

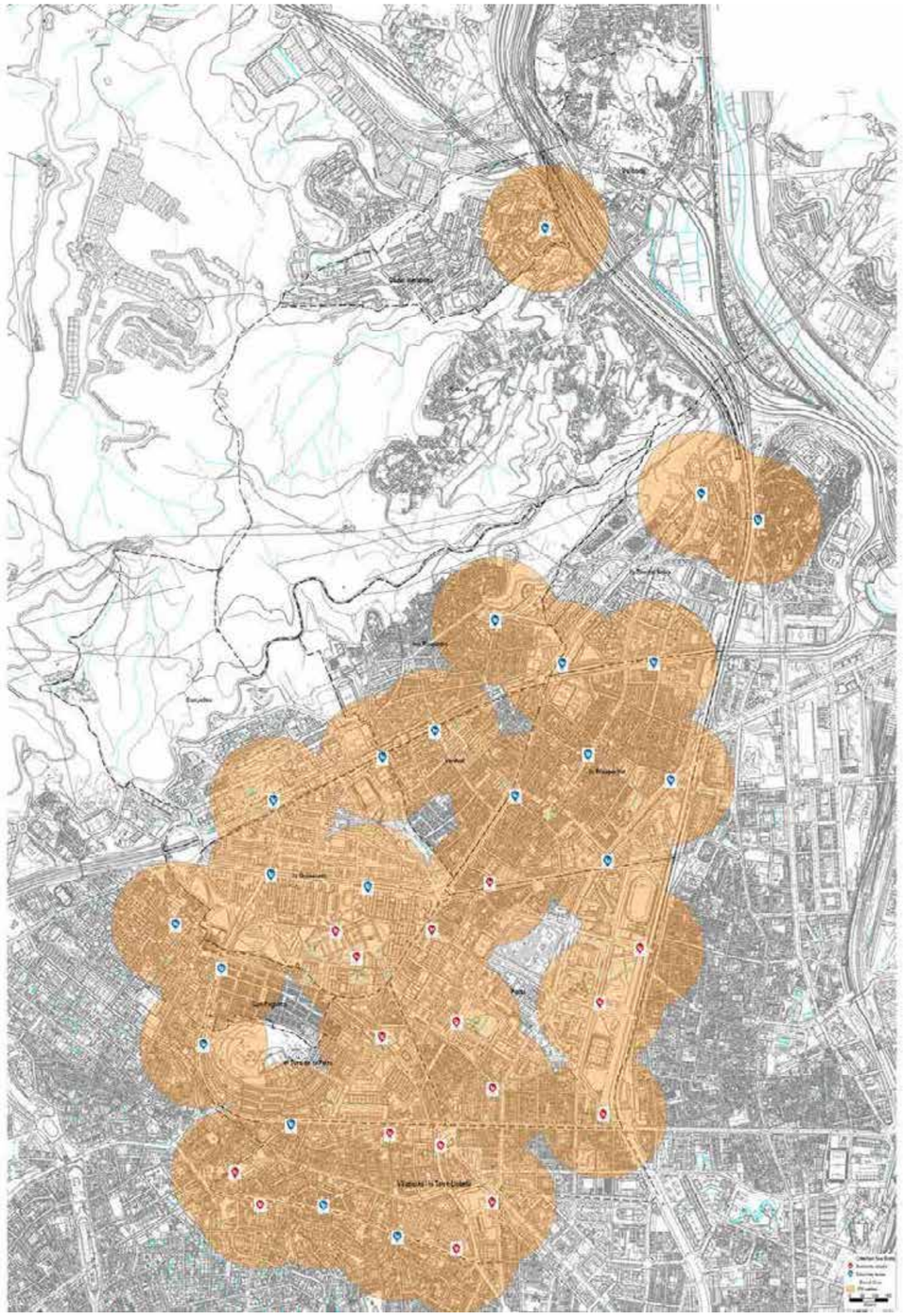


*Fig. 2.2.6. Oferta d'estacions noves del servei Bicing al districte de Nou Barris. Font: Elaboració pròpia*

**Demanda de desplaçaments en bicicleta i VMP**

Al districte de Nou Barris es realitzen diàriament 12.574 desplaçaments en bicicleta i VMP, dels quals el 30% aproximadament es realitzen amb el servei de bicicleta pública Bicing. La manca d'una xarxa de carrils bici connexa i les condicions orogràfiques del terreny fa que la major part d'aquests desplaçaments es concentri a la part baixa del districte, on hi ha la major part de l'oferta de places d'estacionament per a bicicleta i el total de l'oferta del servei de Bicing, sent el carril bici de l'eix format pels carrers Ramón Albó – Arnau d'Oms – Piferrer – Rio de Janeiro qui presenta una major utilització amb aproximadament 500 bicicletes – VMP/ dia.

El fet de no disposar d'una xarxa connexa fa que els desplaçaments en bicicleta es distribueixin pels carrers del districte d'una manera irregular intentant cercar aquells itineraris que millor s'adeqüin a les condicions del terreny i buscant el mínim pendent possible.

Als carrils sobre vorera com el d'Arnau d'Oms o el del pg. Valldaura, els pendents d'alguns dels seus trams fa que les bicicletes augmentin la seva velocitat generant problemes de seguretat en la seva convivència amb els vianants.

**Demanda de desplaçaments Bicing.**

A partir de les dades aportades per B:SM, s'ha estudiat la demanda de desplaçaments en servei de Bicing al districte de Nou Barris. Les dades aportades s'han agrupat mitjançant clústers d'informació, els quals són agrupacions d'estacions que es comporten de manera similar i que mostrem a continuació (fig. 24).

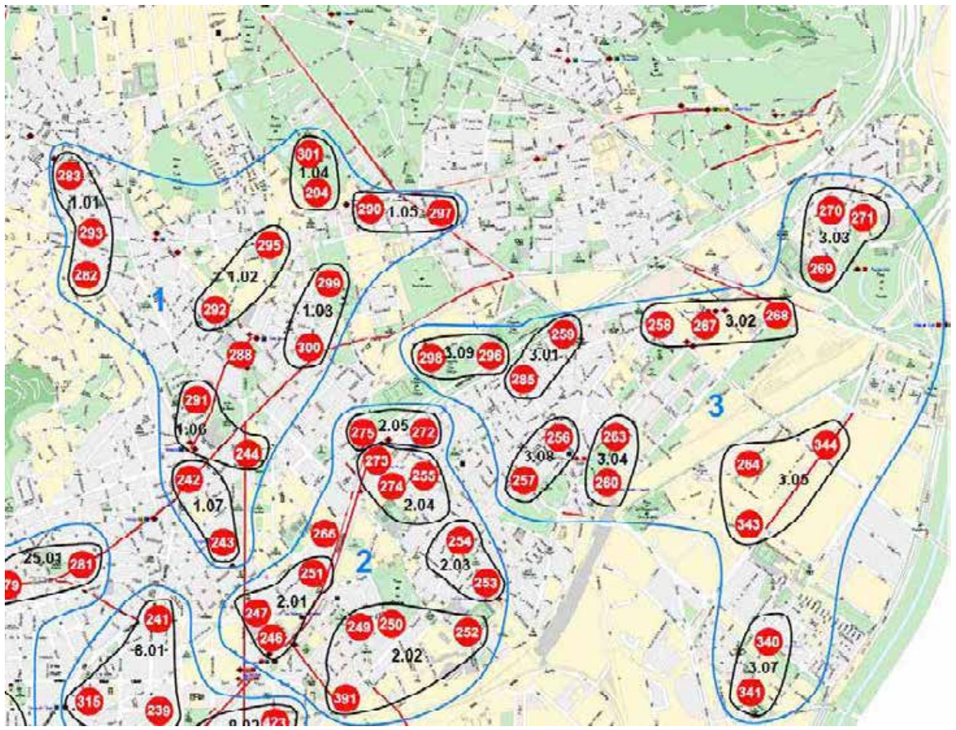



*Fig. 2.2.7. Agrupació d'estacions Bicing utilitzada per B:SM. Font: B:SM*

| Clústers | 1 | 2 | 3 | TOTAL |
|---|---|---|---|---|
| 1 | 34% | 11% | 19% | 64% |
| 2 | 6% | 1% | 7% | 15% |
| 3 | 11% | 6% | 4% | 21% |
| TOTAL | 51% | 19% | 30% | 100% |

| Sub - Clústers | 01.02 | 01.03 | 01.05 | 01.04 | 01.06 | 02.05 | 03.09 | TOTAL |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 01.02 | 4% | 2% | 4% | 1% | 1% | 3% | 7% | 21% |
| 01.03 | 1% | 2% | 1% | 0% | 0% | 2% | 4% | 21% |
| 01.04 | 4% | 1% | 1% | 1% | 1% | 2% | 2% | 18% |
| 01.05 | 5% | 3% | 1% | 0% | 0% | 4% | 5% | 15% |
| 01.06 | 0% | 0% | 0% | 0% | 0% | 0% | 1% | 13% |
| 02.05 | 1% | 2% | 2% | 0% | 0% | 1% | 7% | 10% |
| 03.09 | 4% | 3% | 2% | 1% | 1% | 6% | 4% | 3% |
| TOTAL | 19% | 13% | 11% | 4% | 3% | 19% | 30% | 100% |

*Fig. 2.2.8. Matriu d'orígens i destinacions per Clústers i sub-clústers . Font: B:SM*

En la matriu anterior, es mostren els orígens (files) i destinacions (columnes) dels desplaçaments Bicing a Nou Barris agrupats en clústers o sub – clústers.

El 64% dels desplaçaments en Bicing al districte es realitzen al clúster que engloba les estacions de Vilapicina i la Torre Llobeta, Turó de la Peira, la Guineueta i la part alta del barri de Porta. D'aquest, el sub-clúster que presenta una major utilització és el que engloba les estacions 294 i 295 situades al carrer Amílcar i al carrer Sant Iscle, respectivament, amb aproximadament un 20% de la utilització total del districte.

Un altre aspecte significatiu que resulta d'aquest estudi, és que un 30% de les devolucions de bicicletes es realitzen a l'entorn de Can Dragó, més concretament a les estacions 298 i 296 que es troben situades als carrers Andreu Nin i al Rosselló i Porcel, als accessos d'Heron City – Corte Inglés i al complex esportiu Can Dragó, respectivament.

**Conclusions de la mobilitat en bicicleta i VMP**

La mobilitat en bicicleta i VMP per l'interior del districte es caracteritza per:

- La xarxa actual de carrils bici del Districte té una extensió de 7,9 km i **presenta fortes discontinuïtats en el seu recorregut tant intern, com de connexió.**
- **Pràcticament tota la infraestructura destinada a la bicicleta** (Carrils bici, aparcaments per bicicletes i servei de Bicing) **es concentra a la zona sud del districte,** concretament a l'àmbit per sota del Pg. Valldaura.
- Els carrils bici sobre vorera dels carrers Arnau d'Oms i pg. Valldaura presenten problemes d'incompatibilitat amb els vianants **degut a les elevades velocitats de les bicicletes i VMP.**
- **Els punts destinats a l'estacionament de bicicletes estan poc estesos pel territori, concentrant-se als eixos Valldaura i Via Júlia i a l'entorn de Can Dragó,** aquest fet fa que només un 25% de la població disposi d'un punt d'estacionament a una distància inferior a 100 metres.
- **La manca de seguretat dels aparcaments de bicicletes no conviden a la seva utilització.**
- **L'actual servei de Bicing cobreix a un percentatge baix de la població del districte (38,7%)**, bàsicament concentrada als barris de Vilapicina i la Torre Llobeta i Porta (77% de l'oferta del districte), **mentre que amb l'arribada del nou servei, la cobertura es veurà ampliada fins al 77% de la població del Districte**.
- Les condicions orogràfiques del districte no estimulen la utilització de la bicicleta com a mitjà de transport alternatiu, tot i que l'arribada de les bicicletes elèctriques i els ginys elèctrics o VMP poden fer de catalitzadors per estimular aquest mode de transport.

## 2.3 Mobilitat en transport públic

El bon funcionament del transport col·lectiu, tant des del punt de vista mediambiental (reduccions de sorolls, emissions i cost energètic), de seguretat (reducció del nombre d'accidents) i d'eficiència (reduccions del temps de desplaçament, congestió de les vies i ocupació de l'espai públic) és un factor clau per assolir el model de mobilitat sostenible que dibuixa el PMU de Barcelona.

Al districte de Nou Barris, aquest transport col·lectiu a banda de ser un important mode de transport de connexió amb la resta de la ciutat i els municipis del Vallés, ha de servir també per donar alternatives de mobilitat als desplaçaments a peu i en bicicleta allà on les condicions orogràfiques els dificulten.

L'oferta disponible en transport públic al Districte és la següent:

- 11 estacions de la xarxa de Metro de la ciutat que donen servei a 5 línies (L1, L3, L4, L5 i L11).
- 2 estacions de Rodalies RENFE que donen servei a 3 línies (R3, R4 i R7)
- 13 línies de bus ciutat, de les quals 7 són nova xarxa bus.
- 14 línies de bus barri.
- 19 línies de bus interurbà.
- 4 línies de bus urbà nocturn.
- 12 parades de taxi amb capacitat per a 54 vehicles.

**Oferta ferroviària**

El districte de Nou Barris disposa d'una bona oferta de transport ferroviari (Metro i Rodalies), ja que disposa d'11 estacions de metro (6,67% de la xarxa de la ciutat) que donen servei a 5 línies (62,5% de les línies de la xarxa de la ciutat), i 2 estacions de Rodalies Renfe, que donen servei a 3 línies de Rodalies que connecten amb el Vallès i Osona.

Les estacions de Metro i Rodalies que donen servei al districte són:

- Fabra i Puig (L1)
- Virrei Amat (L5)
- Maragall (L4, L5)
- Vilapicina (L5)
- Llucmajor (L4)
- Canyelles (L3)
- Via Júlia (L4)
- Sant Andreu Arenal (R3, R4, R7)

- Roquetes (L3)
- Trinitat Nova (L3, L4, L11)
- Casa de l'Aigua (L11)
- Torre Baró i Vallbona (L11)
- Ciutat Meridiana (L11)
- Can Cuiàs (L11)
- Torre Baró (R3, R4, R7)

L'estació Fabra i Puig, que es troba al perímetre del districte limitant amb el de Sant Andreu, és l'estació amb major demanda, ja que es tracta d'una estació intermodal que connecta amb l'estació de Rodalies Renfe Sant Andreu Arenal i l'estació d'autobusos interurbans del mateix nom.

En l'actualitat, la xarxa ferroviària que serveix al districte, cobreix el 65,4% de la població en un radi inferior a 500 metres, únicament el barri de Can Peguera no disposa d'una estació ferroviària propera. La resta, almenys disposen d'una estació, bé sigui de Metro o de Rodalies a un radi inferior a 500 metres.

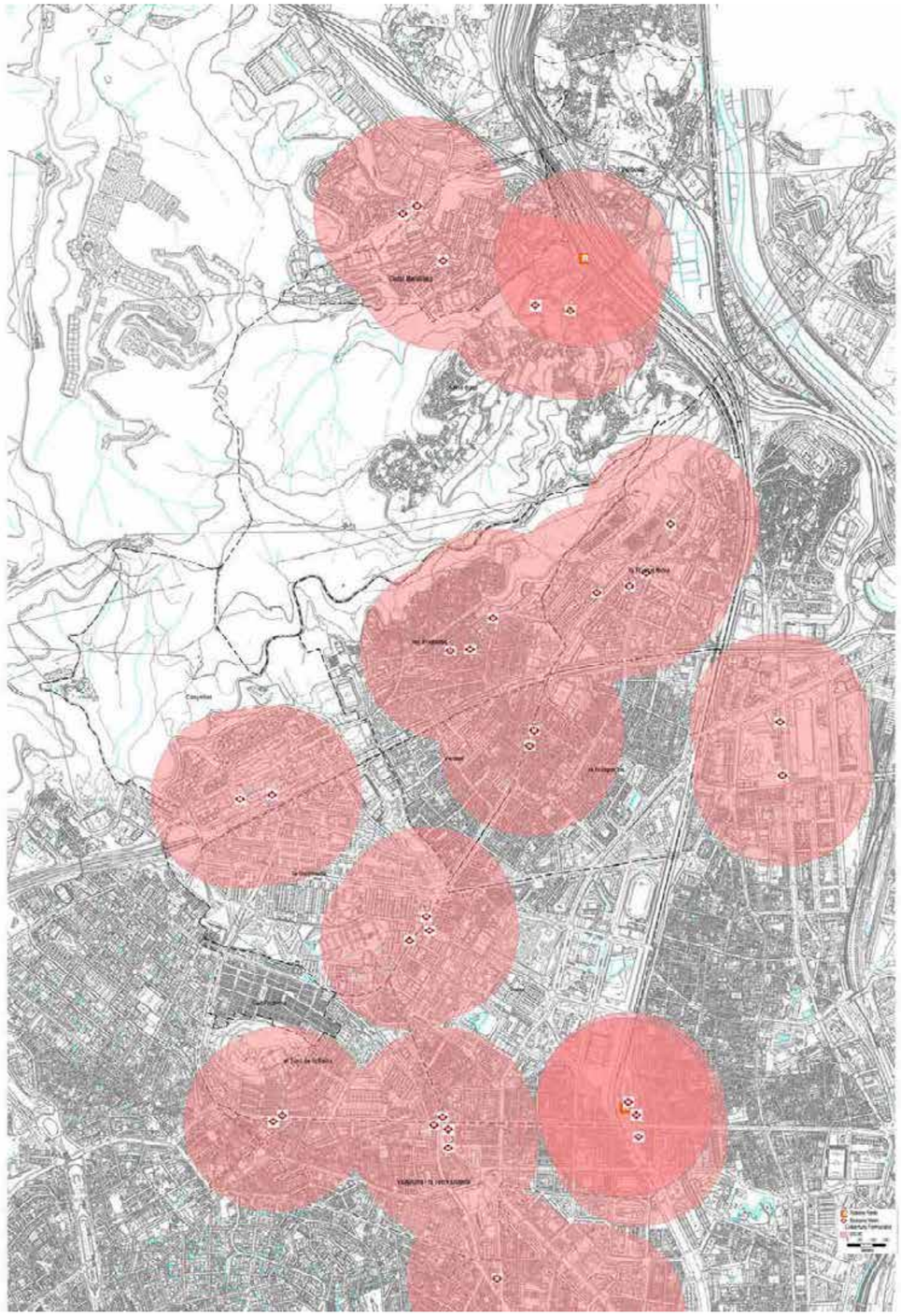


*Fig. 2.3.1. Cobertura estacions Metro i Rodalies. Font: Elaboració pròpia*

**Oferta d'autobusos urbans**

Els darrers anys, la xarxa de busos de la ciutat està patint una radical transformació cap a un sistema de línies ortogonals que millora les prestacions del servei d'autobusos incrementant les freqüències de pas, la velocitat comercial i la cobertura territorial de la xarxa actual. A la vegada, les línies de bus barri consoliden la seva funció de donar servei als desplaçaments de caràcter local.

L'oferta de bus a l'espai urbà per sota de la Ronda de Dalt, majoritàriament es concentra a la xarxa viària bàsica de la ciutat com el Pg. Fabra i Puig, el Pg. Valldaura, Pg. Verdum, la Via Júlia, i els carrers Pi i Molist, Arnau d'Oms, Artesania, Almansa, l'Av. Meridiana i l'Av. Borbó, mentre que el recorregut intern pels barris el realitzen les línies de bus barri.

Les línies de bus ciutat que donen servei a Nou Barris són les següents:

- D40 (124 exp./dia) - D50 (106 exp./dia) - H02 (130 exp./dia)
- H04 (130 exp./dia) - H06 (139 exp./dia) - V27 (116 exp./dia)
- V29 (108 exp./dia) - 11 (39 exp./dia) - 19 (62 exp./dia)
- 27 (99 exp./dia) - 45 (85 exp./dia) - 47 (93 exp./dia)
- 60 (63 exp./dia) - 62 (39 exp./dia) - 76(54 exp./dia)

Mentre que l'oferta de línies de bus de barri que circulen pel districte són:

- 80* (17 exp./dia) - 81* (17 exp./dia) - 82* (17 exp./dia)
- 83* (17 exp./di) - 96 (26 exp./dia) - 97 (27 exp./dia)
- 102 (9 exp./dia) - 103 (3 exp./dia en festiu) - 104 (3 exp./dia en festiu)
- 122 (29 exp./dia) - 127 (43 exp./dia) - 132 (43 exp./dia)
- 155 (32 exp./di) - 185 (53 exp./dia)

**S'han considerat les línies 80, 81, 82 i 83 com a línies de bus barri. Tot i no ser gestionades per l'empresa TMB la seva funció al territori s'assimila a una línia de bus de barri.*

Cada dia es realitzen 1.257 expedicions de bus ciutat i 330 expedicions de bus barri a l'interior del districte, on eixos com la Via Júlia, el pg. Valldaura o la Via Favència superen les 400 expedicions diàries. En el cas de la Via Júlia, el fet de que el tram entre el carrer Almansa i plaça de la República (sentit Llobregat) només disposi d'un carril de circulació, fa que en hores punta les línies de bus vegin afectades la seva velocitat comercial donat les retencions de trànsit que s'ocasionen en aquest punt a causa de compartir el mateix espai el vehicle privat amb els autobusos.

Cal mencionar que el districte disposa de 16,6 km de carril Bus dels 188,2 km totals de la ciutat, el que representa un 8,8%. El carril bus situat a Fabra i Puig també serveix com a carril multi ús i permet la C/D de 10 a 17 hores amb un temps màxim de 30 minuts.

A novembre de 2018, ha finalitzat el desplegament la nova xarxa bus (NxB) amb la implantació de 5 noves línies a la ciutat, de les quals l'H02 donarà servei al districte de Nou Barris connectant la Trinitat Nova amb l'av. Esplugues, reduint la llargària de la línia 60 que fins ara realitzava aquesta funció. D'aquesta manera es resol una de les peticions més antigues del veïnat del districte, aconseguint una línia d'altes prestacions que connecti el districte amb l'Hospital Sant Joan de Déu recuperant l'antic recorregut de la línia 60 per la Via Júlia i el pg. Valldaura, en comptes de l'actual per Via Favència.

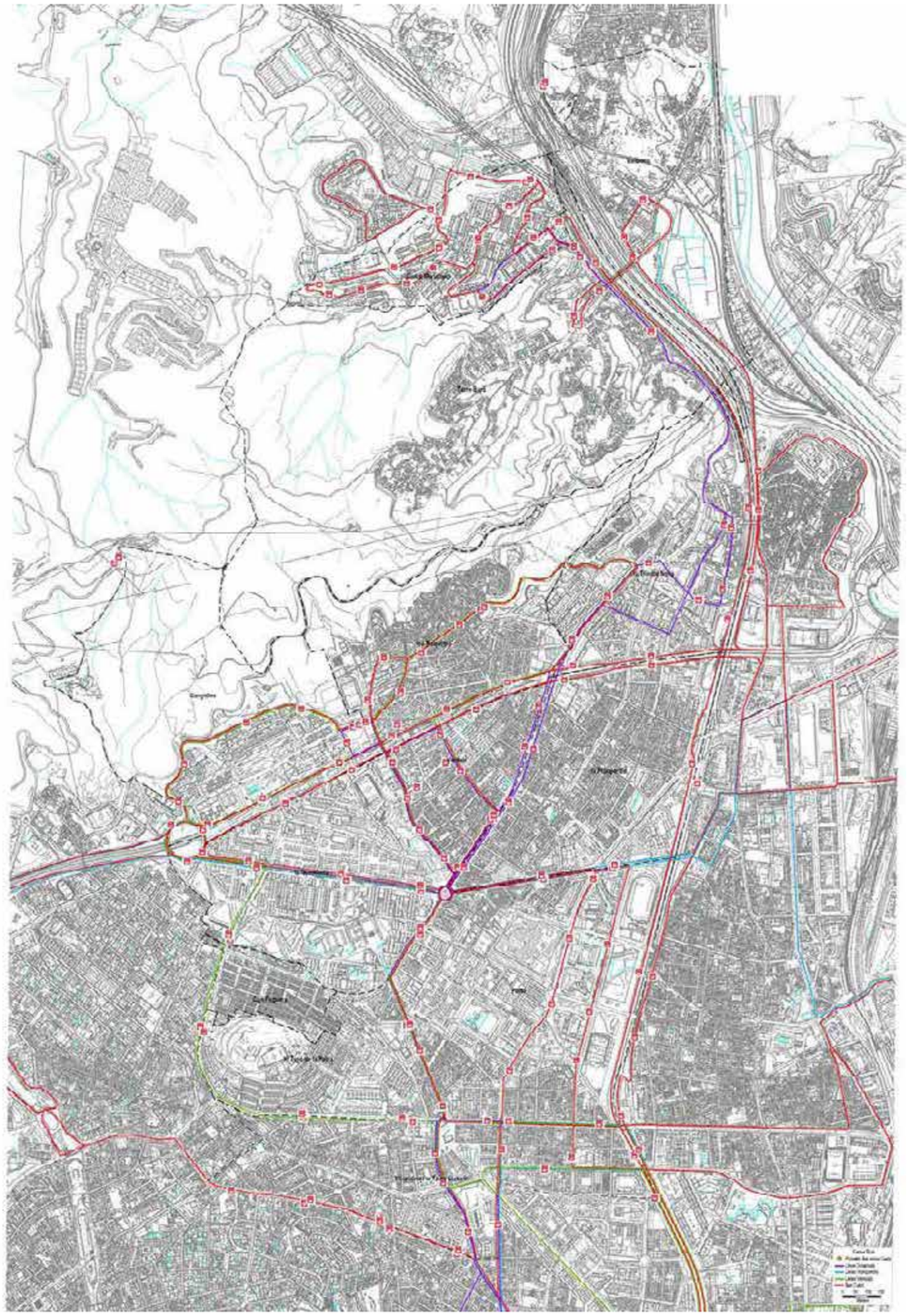


*Fig. 2.3.2. Línies de bus ciutat. Font: Elaboració pròpia*

Amb el desplegament total de la NxB és destacable que, de manera directa, permet els residents de Nou Barris poden accedir al 60% de la ciutat, mentre que realitzant un únic transbordament s'accedeix a tota la ciutat.

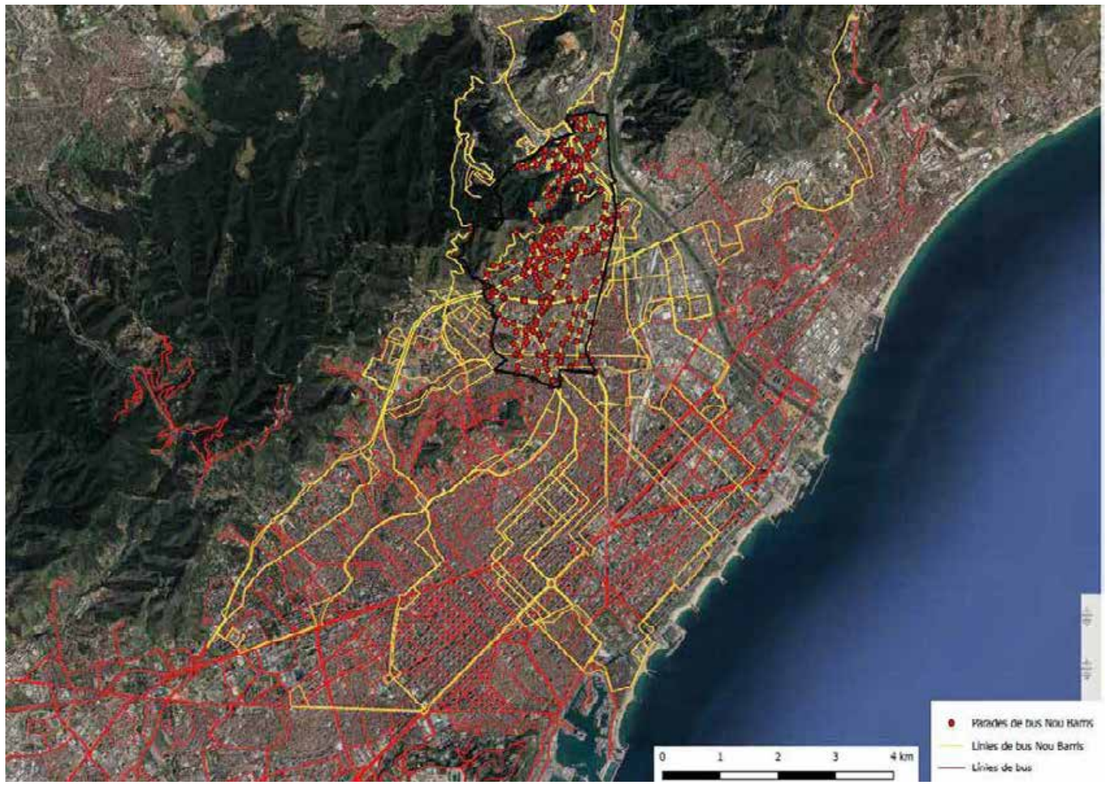



*Fig. 2.3.3. Connexió bus urbà. Font: Elaboració pròpia*

A la figura anterior, en color groc, s'observen els itineraris que es poden realitzar amb les línies de bus urbà que discorren pel districte mentre que, en vermell, es presenten els recorreguts que es poden realitzar fent un transbordament amb una altra línia de bus de la ciutat.

Barris com Torre Baró o Ciutat Meridiana, amb l'arribada de la nova xarxa bus, han incrementat molt la seva accessibilitat amb la resta de la ciutat.

Els barris de la Zona Nord, a més de ser servits per les línies de bus de la companyia TMB, disposen del servei de la companyia Bus Nou Barris (80, 81, 82, 83), que pertany a Sagalés, prestant un servei similar al del bus de barri.

Al presentar problemes de connectivitat entre la part alta del barri de Torre Baró i la part baixa del mateix barri, on es concentren els principals equipaments, l'Ajuntament de Barcelona i l'empresa TMB han fet possible la implantació d'un **servei de transport a la demanda** que cerca solucionar aquestes mancances de connectivitat facilitant a l'usuari la possibilitat de "reservar" prèviament el seu origen i destinació, així com l'horari de recollida.

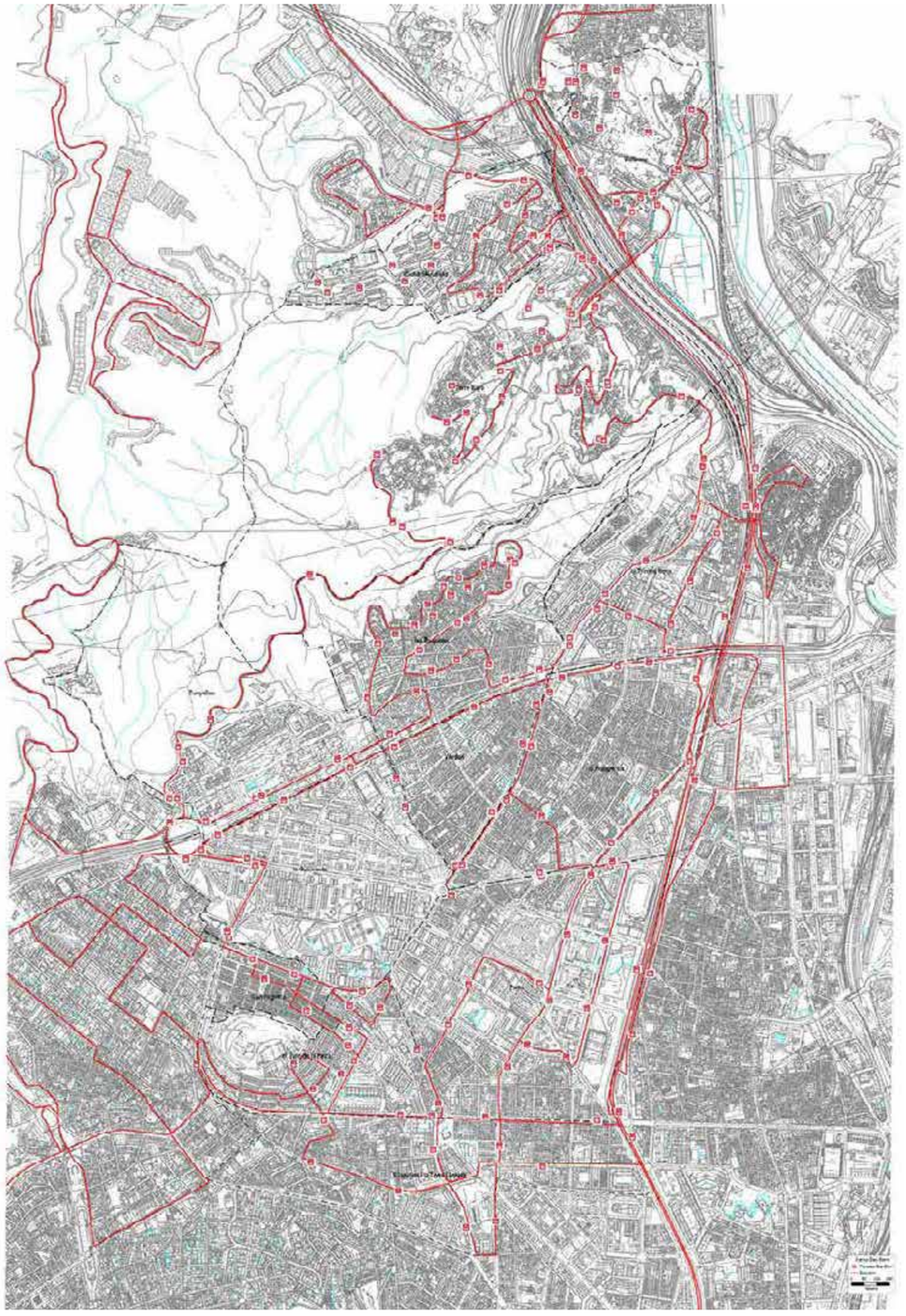


*Fig. 2.3.4. Línies de bus barri. Font: Elaboració pròpia*

L'actual oferta de Bus ciutat cobreix el 99% de la població del districte, mentre que el 96,3% disposa d'una parada bus a menys de 250 metres per la qual passen al menys 60 expedicions/dia. Tot i que la cobertura és molt bona, **s'han detectat problemes de connectivitat, sobretot interna**, entre diferents barris i els seus equipaments de referència, com per exemple:

- El barri de Verdum, tret de l'entorn de la Via Júlia, no disposa d'una línia d'autobusos que el connecti amb el CAP Rio de Janeiro.
- Els barris de Trinitat Nova, Roquetes i Can Peguera no disposen d'una línia de bus que el connecti amb el CAP Horta on tenen assignades algunes de les proves mèdiques.
- Barris de la Zona Nord, no disposen d'una línia d'autobusos que connecti amb el CUAP Casernes de Sant Andreu, el qual és un dels seus centres de referència.

També s'hi detecten zones amb baixa cobertura com:

- La zona central del barri de Can Peguera no disposa de cap parada de bus amb més de 60 expedicions a un radi inferior a 400 metres.
- El barri de Prosperitat a l'entorn de la plaça dels Nou Pins no disposa de cap parada de bus a un radi inferior a 250 metres.

De les 292 parades de bus de la xarxa de ciutat del districte, únicament 14 no disposen de marquesina, el que representa aproximadament un 5%; mentre que en el cas del bus de barri el percentatge augmenta al 20% (61 de 305 parades). La gran majoria es situen als barris per sobre de la Ronda de Dalt on la seva trama viaria, sovint amb voreres estretes, no permeten la seva instal·lació.

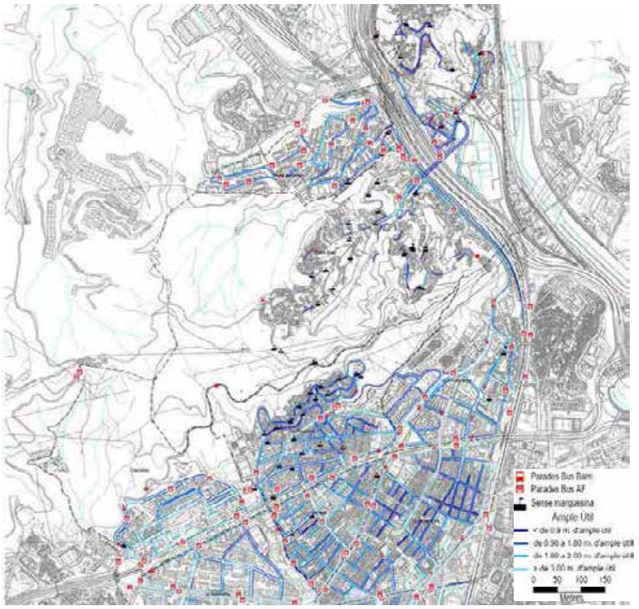



*Fig. 2.3.5. Parades bus sense marquesina. Font: Elaboració pròpia*

Per pal·liar els pronunciats pendents en alguns indrets del districte, es fa indispensable que l'oferta de transport públic, i en especial la del bus barri, completi l'accessibilitat a aquells desplaçaments quotidians que s'hi vegin afectats.

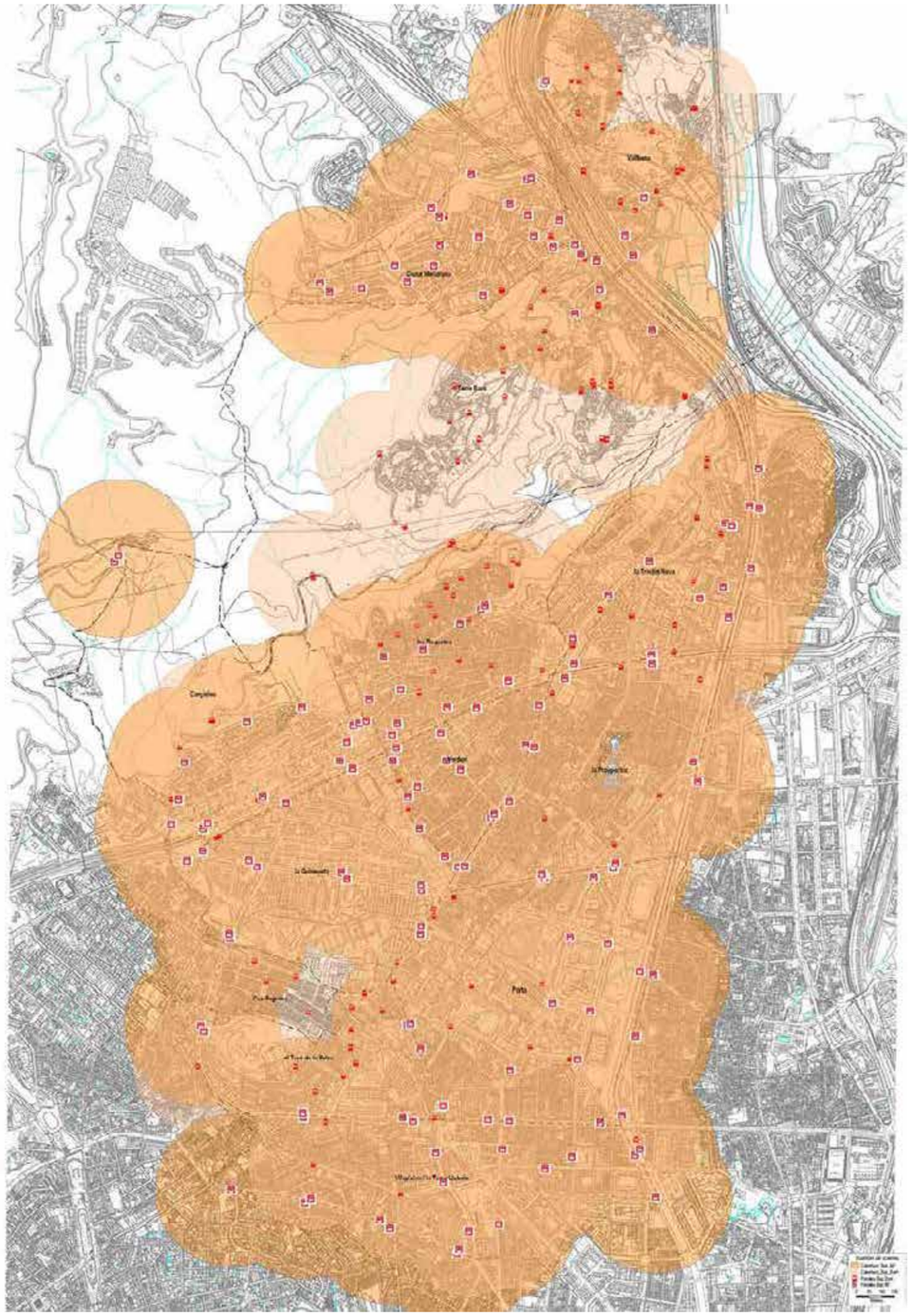


*Fig. 2.3.6. Cobertura xarxa bus urbà. Font: Elaboració pròpia*

**Oferta de bus nocturn urbà**

Pel districte hi circulen 4 línies de bus urbà nocturn, que transcorren per vies bàsiques del districte. Les línies que hi circulen són les següents:

- N1: Zona Franca – Pl. Catalunya – Trinitat Nova, la qual disposa de 20 expedicions en horari de 22:05 a 4:05.
- N3: Collblanc – Pl. Catalunya – Montcada i Reixac, la qual disposa de 20 expedicions en horari de 22:40 a 5:00.
- N4: Canyelles – Pl. Catalunya – Carmel, la qual disposa de 21 expedicions en horari de 22:25 a 5:05.
- N6: Roquetes – Pl. Catalunya – Santa Coloma de Gramenet, la qual disposa de 20 expedicions en horari de 22:45 a 5:05.

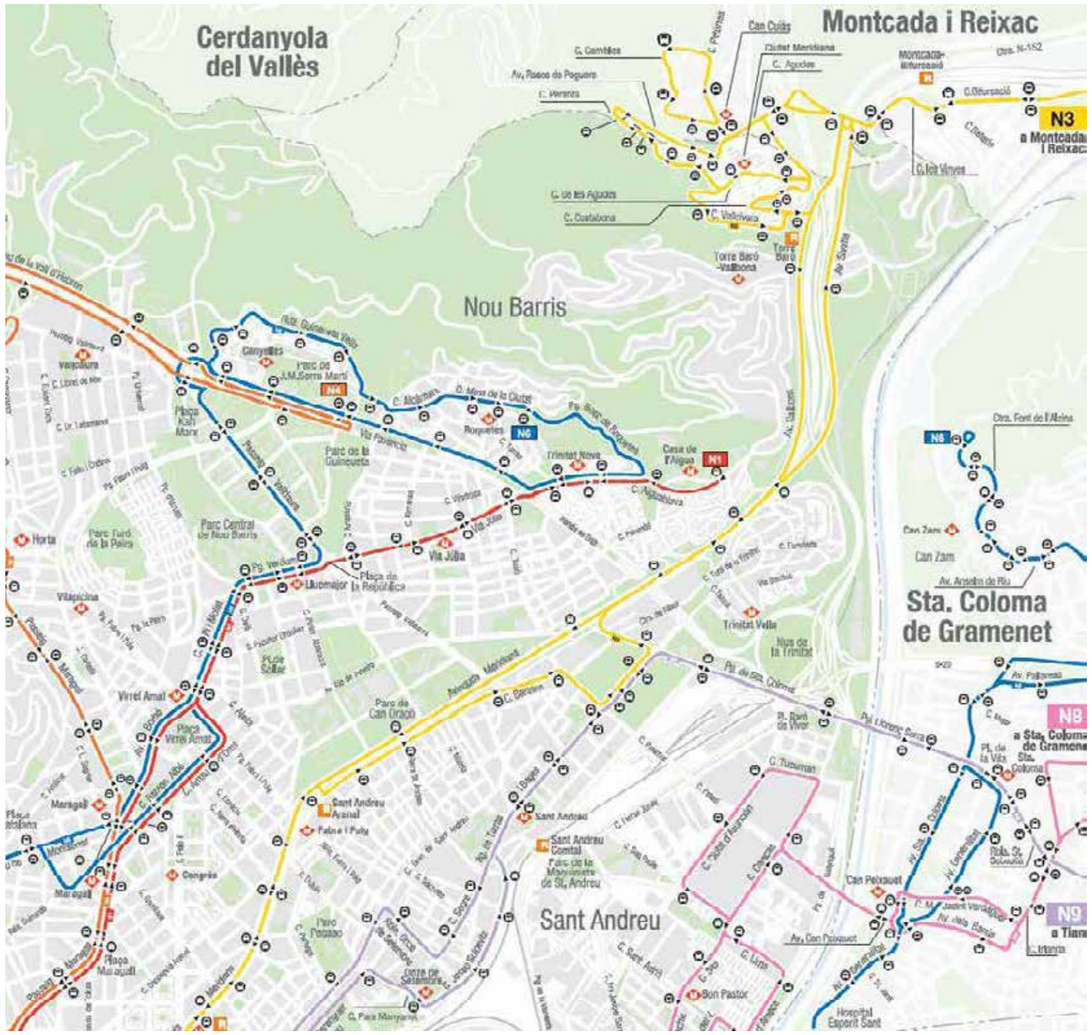



*Fig. 2.3.7. Xarxa bus nit. Font: AMB*

Els eixos que presenten un major nombre d'expedicions són els carrers Arnau d'Oms, Av. Borbó, Pi i Molist i Pg. Verdum amb 40 expedicions/dia.

**Oferta d'autobusos interurbans**

L'oferta de línies interurbanes del districte es concentra a l'av. Meridiana amb 3 parades localitzades a l'estació d'autobusos de Fabra i Puig, a l'Av. Meridiana a l'entorn de la plaça Mossèn Clapés i a la C-17 a la sortida cap al barri de Vallbona. Pel districte hi circulen 22 línies interurbanes de les quals, 4 són línies exprés i 3 línies nocturnes. A continuació es presenten les característiques:

- **Línia e1:** Línia exprés que connecta Nou Barris amb la ciutat de Sabadell, la qual disposa de 30 expedicions diàries per sentit en horari de 6:00 a 21:45.
- **Línia e2.1:** Línia exprés que connecta Nou Barris amb la ciutat de Terrassa, la qual disposa de 30 expedicions diàries per sentit en horari de 6:00 a 21:45.
- **Línia e3:** Línia exprés que connecta Nou Barris amb la UAB, la qual disposa de 76 expedicions diàries per sentit en horari de 6:00 a 22:30.
- **Línia e7:** Línia exprés que connecta amb la població de Vall de Tenes, la qual disposa de 12 expedicions diàries per sentit en horari de 6:15 a 21:05.
- **Línia A1:** Línia regular que connecta les poblacions de Sabadell, Badia del Vallès, Barberà del Vallès i Barcelona, la qual disposa de 13 expedicions diàries en horari de 6:45 a 22:15.
- **Línia A2:** Línia regular que connecta les poblacions de Sabadell, Barberà del Vallès i Barcelona, la qual disposa de 36 expedicions diàries en horari de 8:30 a 23:30.
- **Línia A4:** Línia regular que connecta les poblacions de Montcada i Reixac, Cerdanyola del Vallès, Sant Cugat del Vallès i Barcelona, la qual disposa de 32 expedicions diàries en horari de 6:45 a 22:15.
- **Línia 201:** Línia regular que connecta les poblacions de Caldes de Montbui, Santa Perpètua de la Mogoda, la Llagosta, Montcada i Reixac i Barcelona, la qual disposa de 60 expedicions diàries en horari de 4:30 a 22:15.
- **Línia 202:** Línia regular que connecta les poblacions de Caldes de Montbui, Santa Perpètua de la Mogoda, la Llagosta, Montcada i Reixac i Barcelona, la qual disposa de 8 expedicions diàries en horari de 10:45 a 21:45.
- **Línia 203:** Línia regular que connecta les poblacions de Santa Maria d'Oló, L'Estany, Moià, Castellterçol, Sant Feliu de Codines, Caldes de Montbui, Santa Perpètua de la Mogoda, la Llagosta, Montcada i Reixac i Barcelona, la qual disposa de 6 expedicions diàries en dissabtes i festius en horari de 13:10 a 19:30.
- **Línia 220:** Línia regular que connecta les poblacions de Sentmenat, Polinyà, Santa Perpètua de la Mogoda, la Llagosta, Montcada i Reixac i Barcelona, la qual disposa de 2 expedicions diàries.
- **Línia 302:** Línia regular que connecta les poblacions de Lliçà de Munt, Lliçà de Vall, Parets del Vallès, Mollet del Vallès, la Llagosta, Montcada i Reixac i Barcelona, la qual disposa de 46 expedicions diàries en horari de 7:12 a 19:45.
- **Línia 303:** Línia regular que connecta les poblacions de Bigues, Santa Eulàlia de Ronçana, Lliçà de Munt, Lliçà de Vall, Parets del Vallès, Mollet del Vallès, la Llagosta, Montcada i Reixac i Barcelona, la qual disposa de 2 expedicions diàries.
- **Línia 320:** Línia regular que connecta les poblacions de Mollet del Vallès, la Llagosta, Montcada i Reixac i Barcelona, la qual disposa de 39 expedicions diàries per sentit en horari de 4:55 a 21:45.
- **Línia 332:** Línia regular que connecta les poblacions de Granollers, Lliçà de Vall, Parets del Vallès, Mollet del Vallès i Barcelona, la qual disposa de 2 expedicions diàries per sentit.
- **Línia 400:** Línia regular que connecta les poblacions de Granollers i Barcelona, la qual disposa de 29 expedicions diàries per sentit en horari de 6:50 a 21:30.

- **Línia 430:** Línia regular que connecta amb la presó de Quatre Camins, la qual disposa de 3 expedicions diàries per sentit.
- **Línia 501:** Línia regular que connecta les poblacions de Martorelles, Montornès, Mollet del Vallès i Barcelona, la qual disposa de 3 expedicions diàries per sentit.
- **Línia 502:** Línia regular que connecta les poblacions de Granollers i Barcelona, la qual disposa de 4 expedicions diàries per sentit.
- **Línia N61:** Línia regular nocturna que connecta les poblacions de Sabadell, Terrassa i Barcelona, la qual disposa de 5 expedicions diàries per sentit, en horari de 0:30 a 5:30.
- **Línia N64:** Línia regular nocturna que connecta les poblacions de Sabadell, Terrassa, Sant Quirze, Badia del Vallès, i Barcelona, la qual disposa de 5 expedicions diàries per sentit, en horari de 0:30 a 5:30.
- **Línia N71:** Línia regular nocturna que connecta les poblacions de Granollers, Parets del Vallès, Mollet del Vallès, Montcada i Reixac, la Llagosta, Lliçà de Munt, Lliçà de Vall i Barcelona, la qual disposa de 5 expedicions diàries per sentit, en horari de 0:30 a 5:30.

El gruix de les línies interurbanes de bus connecten amb municipis del Vallès on es concentren els polígons industrials i zones d'activitat industrial i reforcen el servei de Rodalies Renfe existent al districte.

**Oferta de taxi**

Pel que fa a l'oferta del taxi, el districte disposa d'11 parades de taxi internes més 4 perimetrals (a menys de 100 metres del límits de districte), el que representa un 4,3% de les places totals de la ciutat; que sumen un total de 88 places i que representen un 5,3% de les places totals de la ciutat.

L'actual oferta de parades taxi cobreix (en un radi de 500 metres) el 72,1% de la població del districte, tot i que la major oferta es concentra a la seva part baixa, sent el barri de Porta amb 3 parades internes i 5 perimetrals el barri amb una major oferta de places.

**Barris com els de la Zona Nord (Vallbona, Ciutat Meridiana i Torre Baró) o Roquetes no disposen de cap parada de taxi al seu interior**.

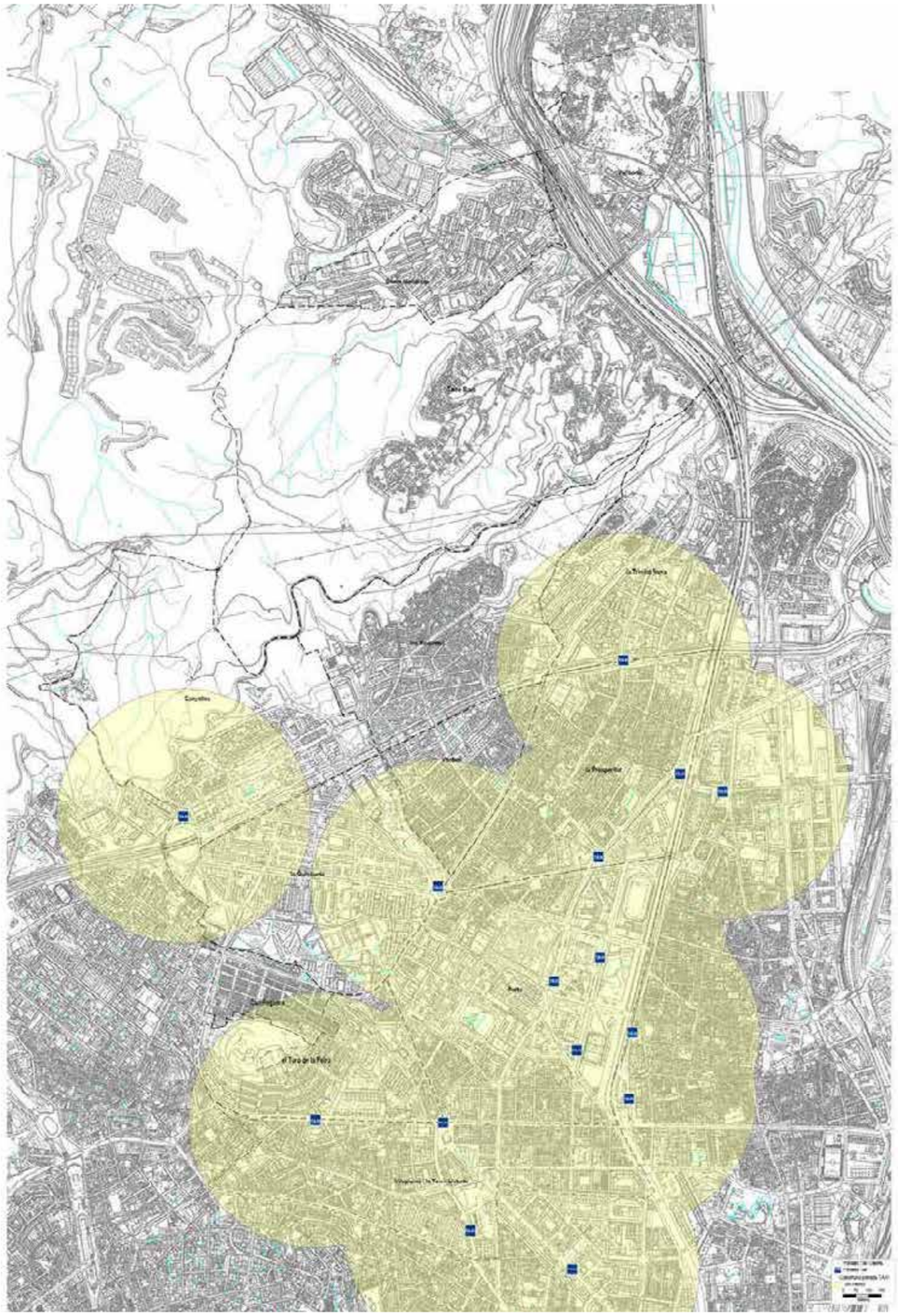


*Fig. 2.3.8. Cobertura parades TAXI. Font: Elaboració pròpia*

**Demanda de desplaçaments en transport públic**

Cada dia feiner es realitzen 287.522 desplaçaments en transport públic al districte de Nou Barris, el que representa el 30,8% dels desplaçaments totals. D'aquests, un 62% són fets pels residents del districte, mentre que la resta són realitzats per residents de Barcelona o de fora de la ciutat.

**El 74% dels desplaçaments realitzats en transport públic són de connexió amb la resta de la ciutat o els municipis del Vallès, dels quals 2 de cada 3 són realitzats pels residents del districte.**

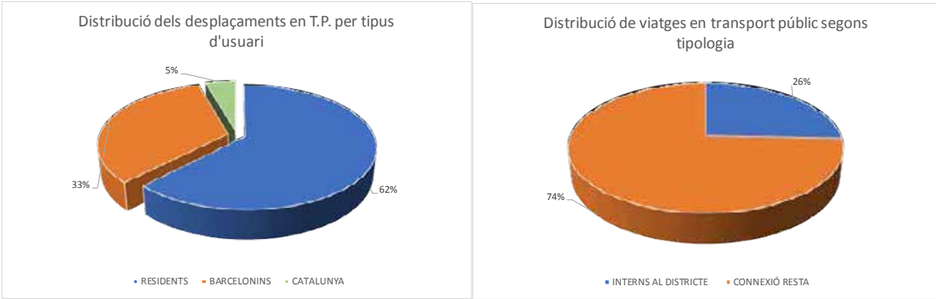



*Fig. 2.3.9. Distribució dels desplaçaments en transport públic . Font: Elaboració pròpia*

**Demanda de desplaçaments en metro**

El metro és el principal mode de desplaçament en transport públic amb 146.334 desplaçaments diaris en dia feiner. **L'estació que presenta un major nombre de validacions és l'estació intermodal de Fabra i Puig**, amb aproximadament 18.500 validacions d'entrada al dia i que connecta amb les estacions de Sant Andreu Arenal de Rodalies Renfe i l'estació d'autobusos interurbans de Fabra i Puig.

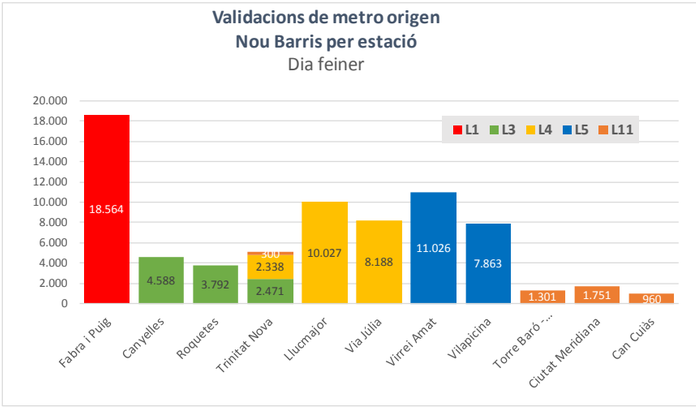



*Fig. 2.3.10. Nombre de validacions diàries per estació. Font: TMB*

Altres estacions que presenten una gran demanda, són les situades als entorns dels eixos d'activitat comercial del districte com són les de Virrei Amat, Llucmajor o Via Júlia amb més de 8.000 validacions diàries.

**Demanda de desplaçaments en bus**

Les línies que presenten una major utilització són les línies de la nova xarxa com l'H4, l'H6, i la D40 amb més de 24.000 validacions diàries al total de la línia *(les dades utilitzades són prèvies al desplegament de les línies D50 i H2)*, **mentre que línies de bus barri com la 97, 102, 122, o la 132 presenten utilitzacions molt baixes, inferiors a les 1.000 validacions diàries** (les línies 103 i 104 no tenen servei en dia laborable).

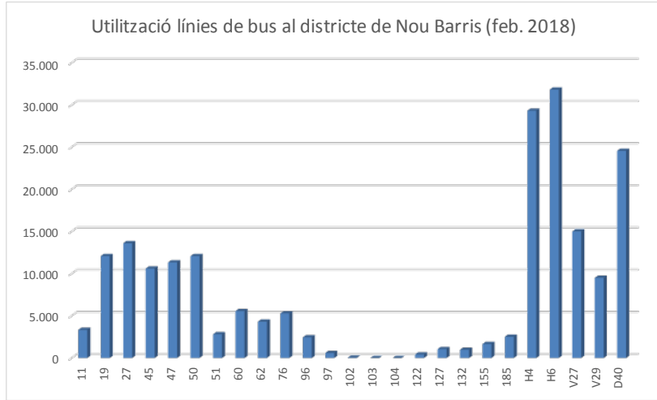



*Fig. 2.3.11. Nombre de validacions bus en dia feiner. Font: TMB*

**Accessibilitat de les parades**

Un aspecte molt important de l'oferta de transport públic és l'accessibilitat de les seves parades, ja que garantir l'accessibilitat ajuda a afavorir una mobilitat universal per a tots els col·lectius. Els darrers anys, l'Ajuntament de Barcelona amb la col·laboració de TMB van treballant en aquest sentit millorant l'accessibilitat de les diferents parades/estacions de transport públic urbà de la ciutat. Tot i aquests esforços, s'han detectat mancances en l'accessibilitat en diverses parades/estacions del districte, que aquest Pla, ha d'intentar resoldre.

- **Accessibilitat de les parades de metro**

**Fabra i Puig:** L'accés al vestíbul així com a les andanes és correcte, però s'han detectat petites deficiències com la manca d'encaminaments per a persones invidents a l'andana central, així com d'una alternativa en Braille o sistema sonor als panells d'informació.

**Virrei Amat:** Aquesta estació només disposa d'un dels accessos adaptat, concretament el situat a la plaça Virrei Amat, mentre que la resta d'accessos (2 situats a la Pl. Virrei Amat i un altre a la cruïlla Fabra i Puig – Pi i Molist) no disposen d'alternativa accessible, a més no es disposa de rampes d'accés al primer vagó a cap de les dues andanes ni alternatives en Braille o sonors als panells informatius.

**Maragall:** A aquesta s'observen diverses deficiències pel que fa a l'accessibilitat. Només disposa d'un accés adaptat, concretament el situat a la cruïlla entre el Pg. Maragall i el carrer Ramón Albó, mentre que els accessos situats a Ronda Guinardó i Av. Borbó (aquests són els més propers al CAP Cotxeres) no disposen d'alternativa accessible, a més l'itinerari d'intercanvi entre les línies L4 i L5 només es pot realitzar mitjançant escales, sense cap alternativa accessible. A les andanes no es disposa d'encaminaments per a persones invidents ni de rampes d'accés al primer vagó a cap de les andanes ni alternatives en Braille o sonors als panells informatius.

**Vilapicina:** Tots els accessos i itineraris entre andana i vestíbul es troben adaptats, mentre que únicament es troben deficiències als panells informatius on no es disposa d'alternativa en Braille ni sonora.

**Llucmajor:** Aquesta estació disposa d'un accés adaptat, concretament el situat més proper a la plaça Llucmajor, mentre que els altres dos accessos (situats als jardins d'Alfàbia i al pg. Verdum) no disposen d'alternativa accessible tot i que estan situats molt propers a l'accés adaptat; a més els panells informatius no disposen d'alternativa sonora ni en Braille.

**Canyelles:** Tots els accessos i itineraris entre andana i vestíbul es troben adaptats, mentre que únicament es troben deficiències als panells informatius de les andanes on no es disposa d'alternativa en Braille ni sonora.

**Via Júlia:** Aquesta estació no presenta deficiències d'accessibilitat notables.

**Roquetes:** Tots els accessos i itineraris entre andana i vestíbul es troben adaptats, mentre que es troben deficiències als panells informatius de les andanes on no es disposa d'alternativa en Braille ni sonora.

**Trinitat Nova:** Tots els accessos i itineraris entre andana i vestíbul es troben adaptats, mentre que únicament es troben deficiències als panells informatius on no es disposa d'alternativa en Braille ni sonora.

**Casa de l'Aigua:** Tots els accessos i itineraris entre andana i vestíbul es troben adaptats, mentre que únicament es troben deficiències al panell informatiu de l'andana on no es disposa d'alternativa en Braille ni sonora.

**Torre Baró – Vallbona:** Tots els accessos i itineraris entre andana i vestíbul es troben adaptats, mentre que únicament es troben deficiències al panell informatiu de l'andana direcció Can Cuiàs on no es disposa d'alternativa en Braille ni sonora.

**Ciutat Meridiana:** Aquesta estació no presenta deficiències d'accessibilitat importants.

**Can Cuiàs:** Tots els accessos i itineraris entre andana i vestíbul es troben adaptats, mentre que es troben deficiències al panell informatiu de l'andana on no es disposa d'alternativa en Braille ni sonora.

- **Accessibilitat de les parades de Rodalies**

**Sant Andreu Arenal:** Aquesta estació presenta diverses deficiències d'accessibilitat. No disposa d'alternativa accessible de connexió entre el vestíbul i les andanes (només es pot realitzar mitjançant escales), les andanes no disposen d'encaminaments per a persones invidents ni de rampes d'accés al vagó a cap de les andanes ni alternatives en Braille o sonors als panells informatius.

**Torre Baró:** Aquesta estació presenta diverses deficiències d'accessibilitat. No disposa d'alternativa accessible de connexió entre el vestíbul i l'andana en sentit Vallès (només es pot realitzar mitjançant escales), les andanes no disposen d'encaminaments per a persones invidents ni de rampes d'accés al vagó a cap de les andanes ni alternatives en Braille o sonors als panells informatius.

- **Accessibilitat de les parades de bus**

**Parada 000015 (Via Favència – Almagro):** Presenta un estat del paviment deficient amb problemes d'alineació entre la vorera i la vorada, amb el conseqüent risc d'ensopegar. A més els escocells dels arbres pròxims a la parada no es troben protegits i els sistemes d'informació no disposen d'alternativa sonora ni en Braille.

**Parada 000016 (Via Favència – Castor):** Presenta un estat del paviment deficient amb problemes d'alineació entre la vorera i la vorada i el conseqüent risc d'ensopegar. A més els escocells dels arbres pròxims a la parada no es troben protegits i els sistemes d'informació no disposen d'alternativa sonora ni en Braille.

**Parada 000018 (Antonio Machado – EM de Natació):** Presenta una discontinuïtat a l'itinerari per a persones invidents que acaba en un escocell sense protegir a 30 cm de la parada.

**Parada 000020 (Antonio Machado – Artesania):** Presenta escocells sense protegir a les immediacions de la parada i els sistemes d'informació no disposen d'alternativa sonora ni en Braille.

**Parada 000083 (Via Favència – Aiguablava):** Presenta un itinerari per a persones invidents que acaba a una vorada, els escocells de les immediacions de la parada no es troben protegits.

**Parada 000114 (Bifurcació – N-152):** No disposa d'encaminament per a persones invidents i no disposa d'elements d'informació amb alternativa per a persones invidents.

**Parada 000115 (Bifurcació – N-152):** No disposa d'encaminament per a persones invidents, ni d'elements d'informació amb alternativa per a persones invidents.

**Parada 000189 (Via Favència – Trinitat Nova):** L'encaminament per invidents d'aquesta parada presenta deficiències a la seva arribada a la parada, deixant l'itinerari reduït a la meitat de l'ample, a més els escocells de les immediacions no es troben protegits i els sistemes d'informació no disposen d'elements alternatius per a persones invidents.

**Conclusions de la mobilitat en transport públic**

La mobilitat en transport públic es caracteritza per:

- **Tres de cada quatre desplaçaments que es realitzen en transport públic al districte són de connexió**, és a dir, el transport públic com alternativa a desplaçaments locals és poc utilitzat.
- **El metro és el principal mode utilitzat pels residents de Nou Barris**, sent les estacions perimetrals al districte com Fabra i Puig i Maragall les que presenten una major utilització.
- L'arribada de la nova xarxa bus ha proporcionat als barris de la zona nord un mode alternatiu de connexió amb la resta de la ciutat que fins ara només podien realitzar en metro i Rodalies**.**
- **Pràcticament la totalitat de la població del districte (96%) disposa d'una parada de transport públic d'altes prestacions a menys de 250 metres,** únicament la zona més alta de Torre Baró, la zona més alta de Vallbona, i la zona central del barri de Can Peguera no disposen d'almenys una parada amb més de 60 expedicions al dia.
- **S'han identificat problemes de connectivitat entre diferents barris i els seus equipaments de referència.** Manca connectivitat entre la part alta i la part baixa (on es concentren els equipaments) del barri de Torre Baró, entre els barris de la zona Nord amb el CUAP Casernes de Sant Andreu, entre els barris de Canyelles Can Peguera i Guineueta amb el CAP d'Horta, o entre el barri de Verdum i el CAP Rio de Janeiro. **Les actuals línies de bus barri del districte no acaben de satisfer les necessitats dels residents del Districte.**
- **S'han detectat problemes d'accessibilitat a diverses estacions del districte. Les més importants són les de les estacions de Maragall de Metro i Torre Baró i Sant Andreu Arenal de Rodalies Renfe.**

## 2.4 Mobilitat en transport privat

Els darrers anys, el model de mobilitat urbana ha anat derivant cap a una descentralització del vehicle privat vers els modes de desplaçament més sostenibles. Per orientar cap a aquest model, l'Ajuntament de Barcelona ha anat aplicant polítiques que:

- Limiten l'espai viari destinat al vehicle privat.
- Regulen l'estacionament.
- Amplien i optimitzen l'oferta de transport públic.

En l'actualitat, el vehicle privat té un pes important en els desplaçaments de connexió dels residents del districte, en gran part amb els municipis propers del Maresme i Vallès que concentren una notable activitat industrial. A més el districte, com a porta d'entrada a la ciutat, es veu creuat per una gran quantitat de vehicles forans que bàsicament es concentren a les vies principals com la Ronda de Dalt o l'Av. Meridiana, tot i que, en episodis de congestió d'aquestes vies, la xarxa local també es veu envaïda per aquests vehicles generant trànsit de pas molest a àrees pacificades.

Per analitzar els efectes del trànsit actual sobre la xarxa viaria s'ha utilitzat un model de simulació mitjançant el programari TransCAD que aporta informació com:

- IMD (intensitat mitjana diària).
- Índex de saturació de les vies.
- Temps de demora.
- Quilòmetres recorreguts.

**Oferta viària per a la mobilitat en vehicle privat**

El districte de Nou Barris es veu creuat per dues de les principals entrades de la ciutat de Barcelona com són l'Av. Meridiana i la Ronda de Dalt. També es veu creuat per diverses vies que formen part de la xarxa de vies principals de la ciutat com el Pg. Fabra i Puig, el Pg. Valldaura, el Pg. Maragall o la Via Favència.

A la figura 2.4.1., el gruix representa la capacitat de la via durant 16 hores. Es considera, a partir de l'experiència i el resultat dels aforaments automàtics i espires de control del número de vehicles que passen, que el 90% del trànsit que circula per les vies es concentra en 16 hores de 6:00 a 22:00 hores.

S'observa com les vies amb major capacitat corresponen a les vies principals del districte i que formen part de la xarxa d'accessos i vies principals de la ciutat de Barcelona. Aquestes coincideixen en gran part amb les fronteres dels diferents barris, mentre que la zona interna dels barris disposen de vies amb capacitat molt mes petita.

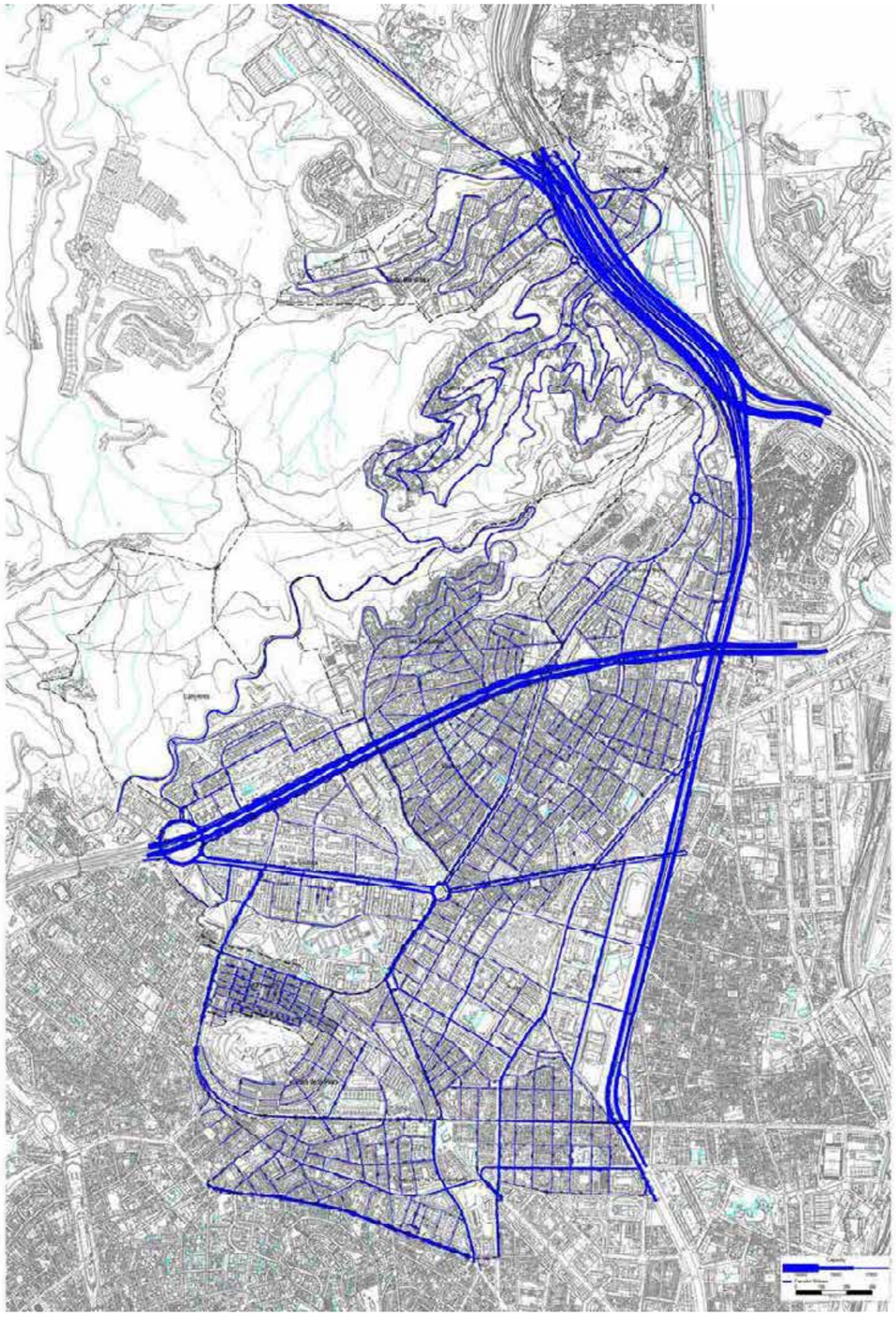


*Fig. 2.4.1. Capacitat de les vies del districte. Font: elaboració pròpia*

**Jerarquia viària**

A continuació es mostra la jerarquia viària del Districte. Tal i com s'ha comentat en l'apartat anterior, destaca que els límits de barri en gran part coincideixen amb xarxa d'accessos i vies principals de la ciutat de Barcelona, el que deixa els interiors de barri amb carrers de circulació molt local i d'alguna manera conformen una barrera a vegades impermeable per a la comunicació fluida inter barris.

Únicament els barris de Porta, Vilapicina i la Torre Llobeta i Verdum, disposen de més d'una via principal que els creui pel seu interior, sent els carrers de Pg. d'Andreu Nin, Av. Rio de Janeiro, carrer Escultor Ordóñez, l'eix Garrofers – Rosselló i Porcel, el carrer Pintor Alsamora, carrer Artesania, av. Borbó, carrer d'Arnau d'Oms, carrer Vèlia, carrer Felip II i carrer Escòcia vies secundàries de ciutat que serveixen de connexió entre la xarxa principal de la ciutat.

Dels 135 quilòmetres de vies transitables en vehicle privat del districte, el 63% és via local, mentre que 37% restant forma part de la xarxa viària principal de la ciutat. Aquest és un percentatge elevat respecte a la mitjana de la ciutat, on la xarxa bàsica representa un 27,5% del total, i comporta que el districte de Nou Barris pateixi un elevat trànsit de pas pel seu interior.

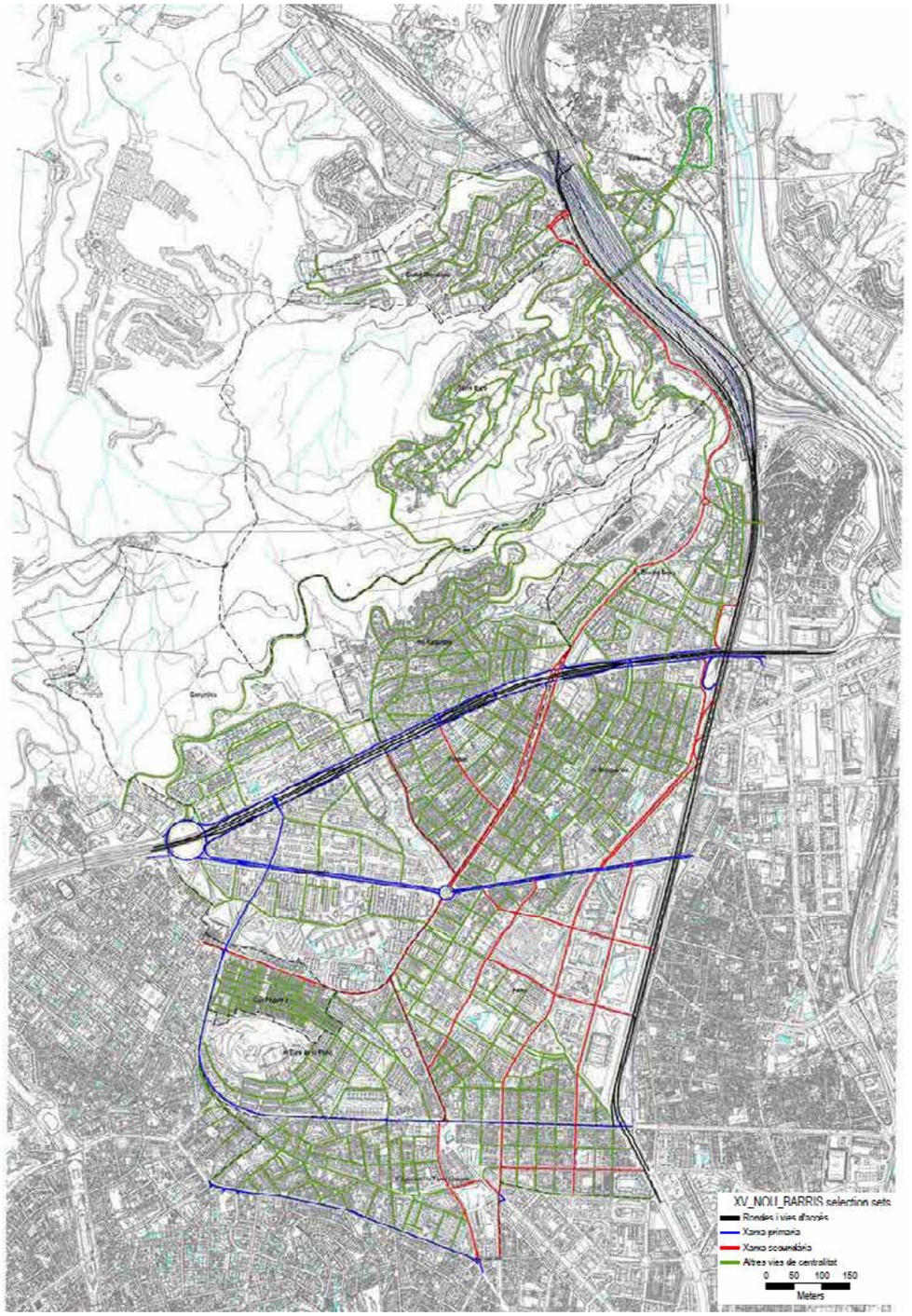



*Fig. 2.4.2. Jerarquia viària del districte de Nou Barris. Font: Elaboració pròpia*

**Demanda de desplaçaments en vehicle privat**

Analitzarem en primer lloc el parc de vehicles del Districte i la seva relació amb la resta de la ciutat.

| EVOLUCIÓ DE LA POBLACIÓ I MOTORITZACIÓ PER DISTRICTE. ANY 2016 | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | Turismes/1000 hab. | | | | | | | | |
| DISTRICTE | Habitants | Turismes | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | %16/15 | % 16/13 | hab/tur | tur/llar |
| Ciutat Vella | 100.227 | 21.094 | 233 | 200 | 204 | 208 | 210 | 1,1% | 5,1% | 4,8 | 0,51 |
| Eixample | 263.991 | 96.993 | 373 | 355 | 358 | 363 | 367 | 1,3% | 3,6% | 2,7 | 0,84 |
| Sants-Montjuïc | 181.307 | 67.002 | 337 | 364 | 358 | 363 | 370 | 1,9% | 1,7% | 2,7 | 0,88 |
| Les Corts | 81.694 | 42.351 | 463 | 495 | 498 | 501 | 518 | 3,5% | 4,7% | 1,9 | 1,24 |
| Sarrià-St.Gervasi | 147.501 | 73.221 | 494 | 481 | 485 | 485 | 496 | 2,3% | 3,1% | 2,0 | 1,27 |
| Gràcia | 120.676 | 38.724 | 344 | 314 | 314 | 318 | 321 | 0,8% | 2,1% | 3,1 | 0,72 |
| Horta-Guinardó | 167.318 | 57.396 | 360 | 336 | 336 | 340 | 343 | 1,0% | 2,2% | 2,9 | 0,81 |
| Nou Barris | 165.404 | 52.268 | 333 | 308 | 306 | 310 | 316 | 1,9% | 2,5% | 3,2 | 0,77 |
| Sant Andreu | 147.307 | 50.587 | 344 | 333 | 331 | 337 | 343 | 1,9% | 3,2% | 2,9 | 0,82 |
| Sant Martí | 234.124 | 79.983 | 344 | 326 | 327 | 335 | 342 | 2,0% | 4,8% | 2,9 | 0,81 |
| N.C. Districte | 1 | 780 | - | - | - | | | - | | - | - |
| TOTAL | 1.609.550 | 580.399 | 366 | 350 | 350 | 354 | 361 | 1,2% | -3,2% | 2,8 | 0,86 |

* turismes/llar es una dada del 2014

*Fig. 2.4.3. Evolució de la població i motorització per districte. Font: Ajuntament de Barcelona*

El districte de Nou Barris, és el tercer districte amb menor nombre de turismes per llar (0,77) i el segon districte amb major relació d'habitants per turisme (3,2), el que indica des del punt de vista del resident una generació baixa de mobilitat en vehicle privat.

D'altra banda, en referència al total de quilòmetres recorreguts dins del districte, cada dia laborable es realitzen 1.205.620 de quilòmetres en vehicle privat, que representen el 8,8% del total de la ciutat, que està en consonància amb el 9,2% de la superfície destinada al vehicle privat del total de la ciutat. Queda clar doncs, que aquesta mobilitat no la fan els residents; si no que el trànsit de pas en ocasions envaeix el viari local del Districte per estalviar temps, participa sensiblement a aquesta mobilitat en vehicle privat.

REPARTIMENT DEL TRÀNSIT PER DISTRICTE I TIPUS DE VIA

| | Veh·km | Rondes | Via bàsica | Xarxa local | Total | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | CIUTAT VELLA | 241.927 | 292.995 | 77.152 | 612.074 | 4,5% |
| 2 | EIXAMPLE | 0 | 1.915.042 | 156.222 | 2.071.264 | 15,2% |
| 3 | SANTS-MONTJÍC | 741.652 | 880.472 | 389.044 | 2.011.168 | 14,7% |
| 4 | LES CORTS | 318.012 | 653.608 | 261.619 | 1.233.238 | 9,0% |
| 5 | SARRIÀ-SANT GERVASI | 383.097 | 959.894 | 264.104 | 1.607.095 | 11,8% |
| 6 | GRÀCIA | 165.742 | 357.806 | 110.504 | 634.052 | 4,6% |
| 7 | HORTA--GUINARDÓ | 456.896 | 525.369 | 244.664 | 1.226.928 | 9,0% |
| 8 | **NOUS BARRIS** | **373.537** | **388.797** | **443.287** | **1.205.620** | 8,8% |
| 9 | SANT ANDREU | 443.191 | 546.577 | 395.781 | 1.385.549 | 10,2% |
| 10 | SANT MARTÍ | 399.212 | 1.046.814 | 209.830 | 1.655.856 | 12,1% |
| | *TOTAL BCN* | 3.523.264 | 7.567.374 | 2.552.206 | 13.642.844 | 100,0% |

*Fig. 2.4.4. Repartiment del trànsit per districte i tipus de via. Font: Elaboració pròpia*

Cada dia feiner al districte hi circulen 479.000 vehicles pel seu interior, dels quals un 64% creuen el districte sense tenir destinació al seu interior (trànsit de pas), la gran majoria d'aquests hi circulen emprant la xarxa viària principal i les vies d'accés com la Ronda de Dalt o l'av. Meridiana. El viari local, suporta increments d'aproximadament el 27% de la seva IMD mitjana horària en hores punta, degut al trànsit de pas que evita els episodis de congestió de la xarxa bàsica de la ciutat, com per exemple l'eix Garrofers – Rosselló i Porcel, el pg. Andreu Nin o el carrer Deià.

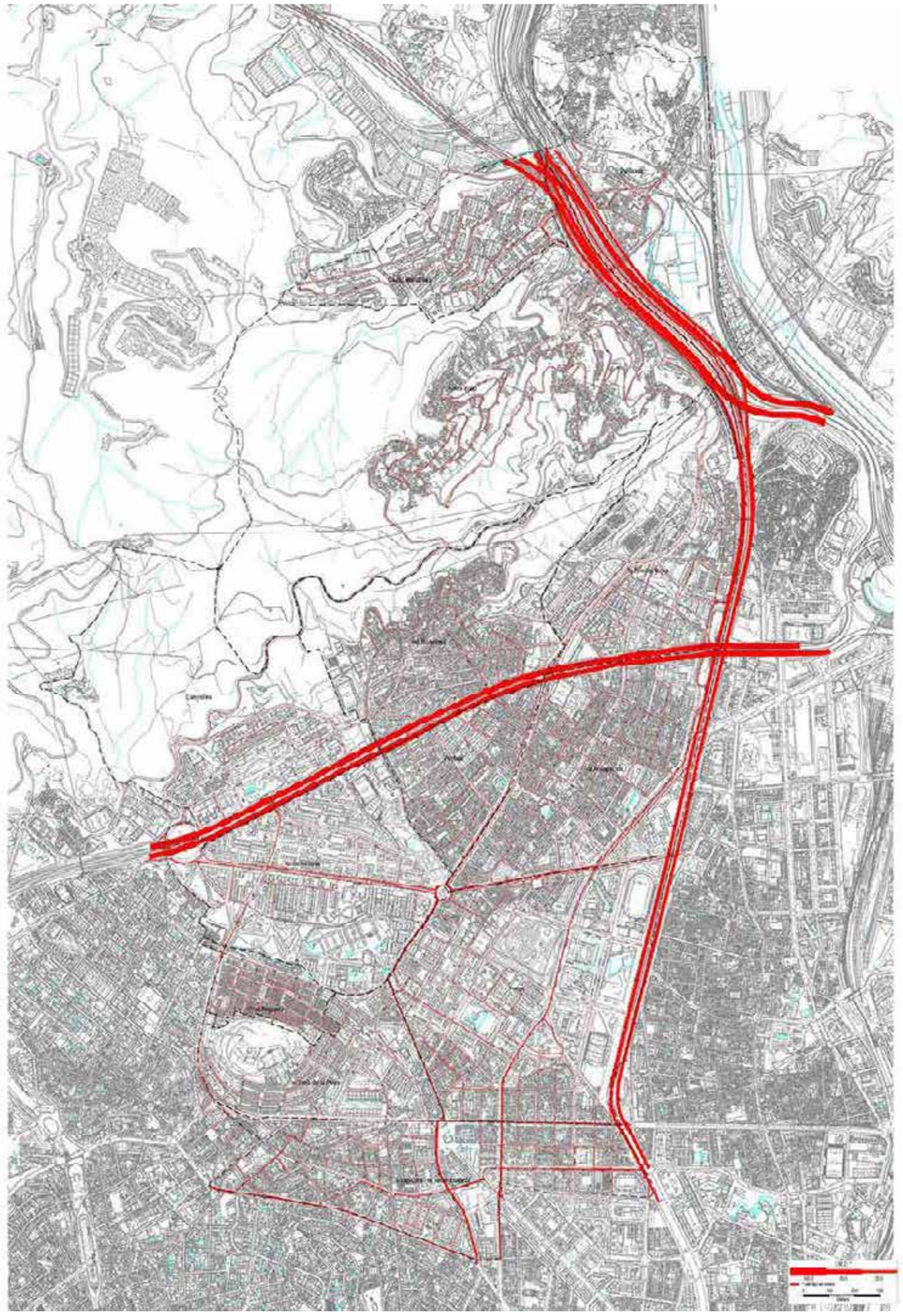


*Fig. 2.4.5. Aranya de trànsit del districte. Font: Elaboració pròpia*

**Model de simulació**

Per analitzar la situació actual del trànsit del Districte, s'ha utilitzat un model de simulació de la ciutat de Barcelona i entorns. Aquest model es troba delimitat per:

- Al nord l'autopista AP-7.
- Al sud el mar.
- A l'oest la població de Castelldefels.
- A l'est la població del Masnou.

I està conformat per:

- **39.191 arcs** (representació de cada tram de carretera entre dues interseccions). Cada arc conté diferents camps d'informació que determinen els paràmetres de les vies (longitud del tram, sentit de circulació, nom de la via, nombre de carrils, capacitat, velocitat, fase amb prioritat de pas, etc.).
- **831 centroides** (punts de generació i atracció de desplaçaments). Cada centroide conté diferents camps d'informació com un codi identificador, la seva localització mitjançant coordenades geogràfiques, dades censals, dades macroeconòmiques, etc.
- **Matriu de desplaçaments:** A partir de dades de l'EMEF, dades aportades per les administracions i aforaments realitzats durant els darrers anys per a la realització d'estudis s'ha generat i actualitzat la matriu de desplaçaments del model.

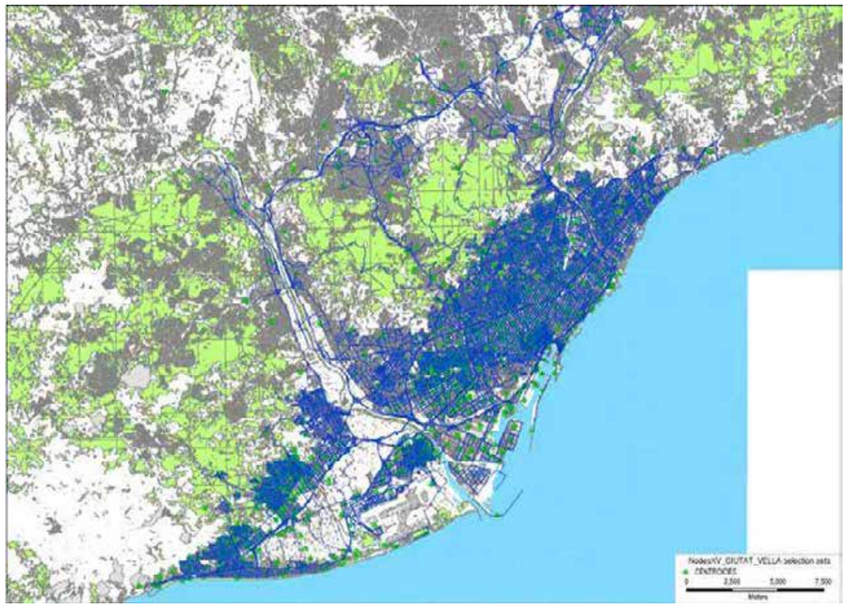


*Fig. 2.4.6. Model de simulació. Font: Elaboració pròpia*

A partir d'un inventari del viari actual del districte i dades aportades per l'Ajuntament de Barcelona d'espires i de reguladors semafòriques de les cruïlles, s'ha actualitzat l'àmbit del districte de Nou Barris, que en els darrers mesos ha patit diversos canvis en la configuració de les seves vies per l'arribada de la nova xarxa d'autobusos i la implantació de nous carrils bici.

Un cop ajustades i posades al dia la xarxa viària actual i la matriu de desplaçaments, s'ha procedit a la realització de la simulació de la situació actual, que serveix entre d'altres coses per detectar aquelles vies que es troben per sobre de la seva capacitat.

**Resultat de les assignacions**

A partir de les simulacions realitzades, a la figura següent es pot identificar l'índex de saturació (% saturació) de les vies, classificat en 6 categories, que estan en consonància amb els nivells de servei de les vies considerats pel Manual de Capacitat (Highway Capacity Manual). Aquests nivells de servei són:

- **Nivell de servei A (<30%):** Flux lliure.
- **Nivell de servei B (<50%):** flux estable.
- **Nivell de servei C (<75%):** Flux menys estable.
- **Nivell de servei D (<90%):** Flux proper a la inestabilitat.
- **Nivell de servei E (<100%):** Flux inestable. Límit de capacitat.
- **Nivell de servei F (>100%):** Flux forçat, imprevisible o amb cues i demores importants.

A continuació es mostra la relació de vies amb un major índex de saturació:

| Via | Sentit | IMD | % Sat. |
|---|---|---|---|
| Entrada 3 Ronda de Dalt | Llobregat | 16.068 | 124% |
| Rda. De Dalt | Llobregat | 73.513 | 113% |
| Rda. De Dalt | Besòs | 69.101 | 106% |
| Av. Meridiana | Muntanya | 66.691 | 102% |
| Platja d'Aro | Besòs | 8.609 | 99% |
| Pi i Molist | Mar | 16.894 | 98% |
| Rio de Janeiro | Mar | 8.184 | 95% |
| Av. Meridiana | Mar | 60.353 | 92% |
| Armau d'Oms | Muntanya | 22.046 | 91% |
| Via Júlia | Mar | 8.943 | 89% |

*Fig. 2.4.7. Relació de vies amb un major índex de saturació. Font: Elaboració pròpia*

S'observa com les vies amb un major índex de saturació són les vies d'accés a la ciutat, així com vies que formen part de la seva xarxa principal. Aquest fet implica que vies locals com s'ha vist Deià, Maladeta, Miguel Hernández, Rambla del Caçador, Tissó o Viladrosa, siguin utilitzades com a vies "by-pass" de connexió entre dues vies principals per eludir episodis de congestió de les vies principals.

Del model s'extreu que, si obviem les vies principals d'accés a la ciutat com l'Av. Meridiana i la Ronda de Dalt, l'1,14% dels quilòmetres recorreguts es realitzen en condicions de saturació, és a dir, **el viari local i secundari de la ciutat no pateix grans problemes de saturació a l'interior del districte.**

| ZONA URBANA | Arcs | % Arcs | Longitud (km) | % Longitud | Veh·km | % Veh·km | Veh·h | V mitjana | Veh·km sat | %Veh·km sat |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| CIUTAT VELLA | 1.367 | 7,45% | 77,8 | 5,25% | 612.074 | 4,49% | 32.493 | 18,84 | 87.434 | 14,28% |
| EIXAMPLE | 1.536 | 8,38% | 140,1 | 9,45% | 2.071.264 | 15,18% | 104.436 | 19,83 | 135.096 | 6,52% |
| SANTS-MONTJUÏC | 2.636 | 14,37% | 256,7 | 17,31% | 2.011.168 | 14,74% | 74.429 | 27,02 | 168.974 | 8,40% |
| LES CORTS | 1.266 | 6,90% | 103,4 | 6,97% | 1.233.238 | 9,04% | 44.265 | 27,86 | 42.073 | 3,41% |
| SARRIÀ-SANT GERVASI | 2.168 | 11,82% | 192,1 | 12,95% | 1.607.095 | 11,78% | 63.361 | 25,36 | 25.425 | 1,58% |
| GRÀCIA | 1.339 | 7,30% | 88,6 | 5,98% | 634.052 | 4,65% | 32.363 | 19,59 | 73.674 | 11,62% |
| HORTA-GUINARDÓ | 1.985 | 10,82% | 159,8 | 10,78% | 1.226.928 | 8,99% | 49.918 | 24,58 | 21.619 | 1,76% |
| **NOU BARRIS** | **1.823** | **9,94%** | **135,3** | **9,12%** | **1.205.620** | **8,84%** | **43.643** | **27,62** | **13.720** | **1,14%** |
| SANT ANDREU | 1.743 | 9,50% | 132,8 | 8,96% | 1.385.549 | 10,16% | 42.370 | 32,70 | 42.854 | 3,09% |
| SANT MARTÍ | 2.475 | 13,50% | 196,1 | 13,23% | 1.655.856 | 12,14% | 60.687 | 27,29 | 33.561 | 2,03% |
| ***TOTAL BCN*** | 18.338 | **100%** | 1.482,7 | **100%** | 13.642.844 | **100%** | 547.964 | 24,90 | 644.430 | 4,72% |

*Fig. 2.4.8.. Relació de veh-km per districte. Font: Elaboració pròpia*

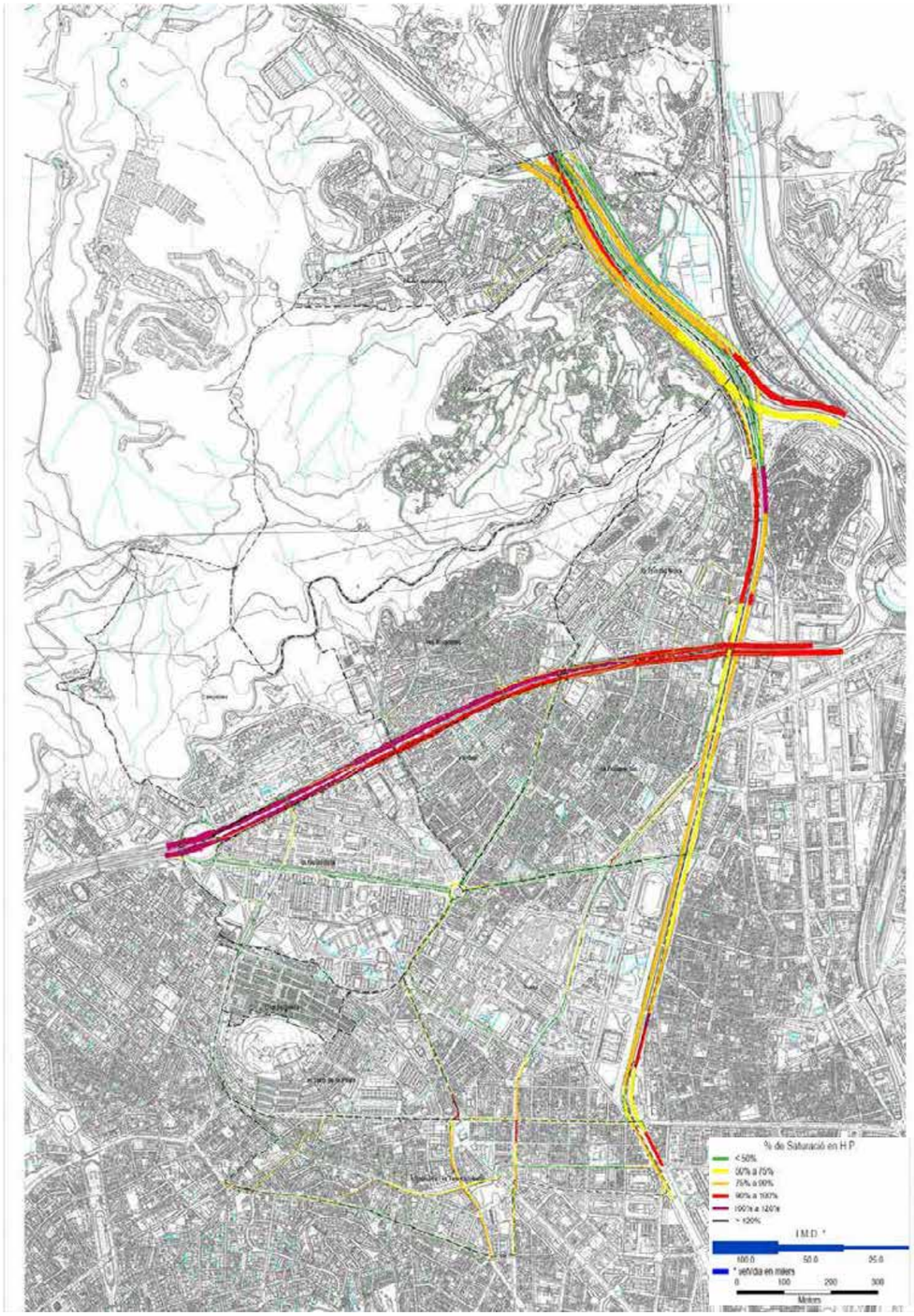



*Fig. 2.4.9. Assignació actual de circulació en vehicle privat. Font: Elaboració pròpia*

Els barris més afectats per la saturació de les vies principals són els barris situats per sobre de la Ronda de Dalt, ja que les seves entrades i sortides es concentren a l'Av. Meridiana i la Via Favència cosa que dificulta l'entrada/sortida del barri en hores punta, a més els seus carrers interiors serveixen com a vies d'escapament per als vehicles forans, generant un trànsit de pas no desitjable com en el cas dels carrers Miguel Hernández, Aiguablava o Torres.

**Mobilitat elèctrica**

La ciutat de Barcelona és pionera en l'adopció de mesures d'impuls per a la utilització del vehicle elèctric, un 15% de les matriculacions de tot l'Estat i un 38% de les de Catalunya es realitzen a la ciutat de Barcelona.

La utilització de l'energia elèctrica per al transport, tant de persones com de mercaderies, és un bon instrument per aconseguir els objectius de mobilitat sostenible i de reducció d'emissions de gasos contaminants i ajuda a resoldre alguns reptes actuals i futurs ja que:

- Disminueix la contaminació atmosfèrica i l'emissió de gasos d'efecte hivernacle.
- Disminueix la contaminació acústica.
- Garanteix l'autosuficiència energètica i diversifica els recursos energètics.
- És un sector que aposta directament per l'energia renovable.
- Les tecnologies associades són més netes i generen nous mercats de treball.
- Redueix la contaminació local en les zones on els seus efectes negatius afecten a la màxima quantitat de persones.

El districte de Nou Barris disposa de 39 punts de recàrrega per a vehicles elèctrics, dels quals 3 són de càrrega ràpida per a qualsevol tipus de vehicle i 14 són exclusius per a motocicletes. La gran majoria (72% dels totals del districte) es situen als pàrquings públics gestionats per B:SM al districte.

Els barris de Prosperitat, Turó de la Peira, Can Peguera, la Guineueta, Trinitat Nova, Torre Baró i Vallbona no disposen de cap punt de recàrrega.

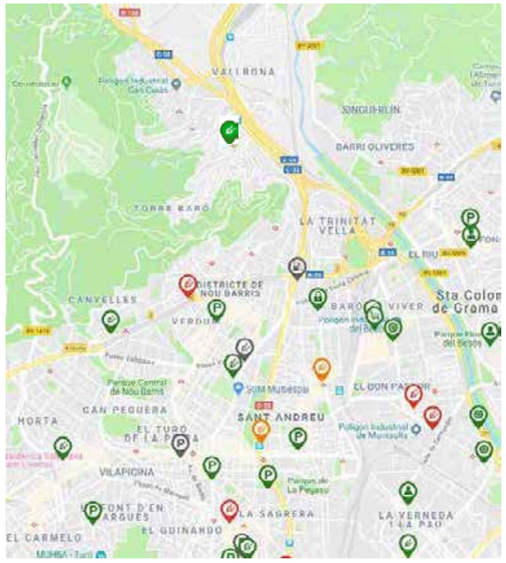



*Fig. 2.4.10. Punts de recàrrega per a vehicles. Font: Ajuntament de Barcelona*

**Vehicle compartit**

Una altra alternativa per promoure un ús més racional del vehicle privat i millorar la sostenibilitat i eficiència d'aquest tipus de desplaçaments és mitjançant la utilització del vehicle compartit o Carsharing. Aquesta modalitat té per objectius:

- Promoure una mobilitat més sostenible, eficient i segura a la ciutat.
- Reduir l'ús del vehicle privat i el parc de vehicles (cotxes i motos).
- Proporcionar una mobilitat més flexible a velocitats més reduïdes.
- Reducció del nombre d'accidents i la seva gravetat.
- Garantir el dret a la mobilitat d'aquells que no disposen de vehicle privat.
- Afavorir i fomentar l'intercanvi modal entre el transport públic i els sistemes de sharing.
- Reduir les emissions locals, la contaminació atmosfèrica, el soroll i l'impacte visual de l'ocupació de l'espai públic amb vehicles privats.

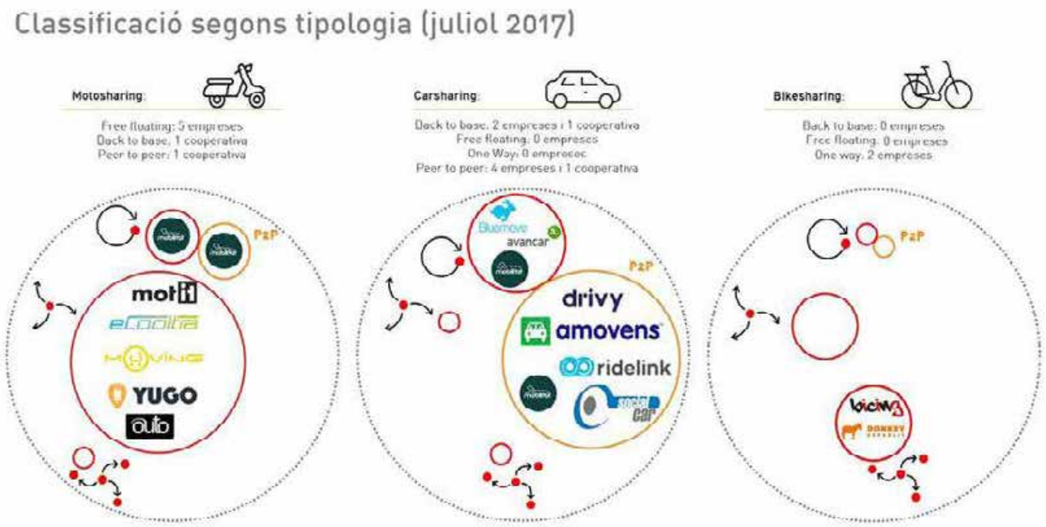



*Fig. 2.4.11. Classificació de plataformes de sharing per tipus de vehicle. Font: Ajuntament de Barcelona*

La utilització de les diferents plataformes de sharing a les ciutats esdevé en l'aparició d'una sèrie d'oportunitats com:

- La regulació del sharing, conjuntament amb les accions contra la contaminació i amb diferents bonificacions i incentius en favor dels vehicles més sostenibles; permetran reduir i renovar l'actual parc de vehicles, per vehicles més eficients i menys contaminants.
- La millora i optimització de la gestió de l'oferta d'aparcament en superfície i soterrada. Prioritzar la ubicació del cotxe en aparcaments soterrats i la moto en calçada i subterrani.
- La recuperació d'espai públic de la ciutat en favor de modes de desplaçament més sostenibles.
- La potenciació de vehicles amb sistemes de propulsió sostenibles (elèctric, GLP, etc.).
- L'impuls de l'ús de la bicicleta i la seva normalització.
- La millora de la seguretat vial.

Els darrers anys, les plataformes de vehicle compartit han crescut exponencialment a la ciutat de Barcelona. Al districte de Nou Barris s'hi localitzen fins a 8 vehicles de carsharing de l'empresa Avancar, que es troben situats als aparcaments municipals Illa Borbó i Francesc Layret (B:SM) i Mercat de la Mercè (Regesa) i a l'aparcament privat garatge Teide.

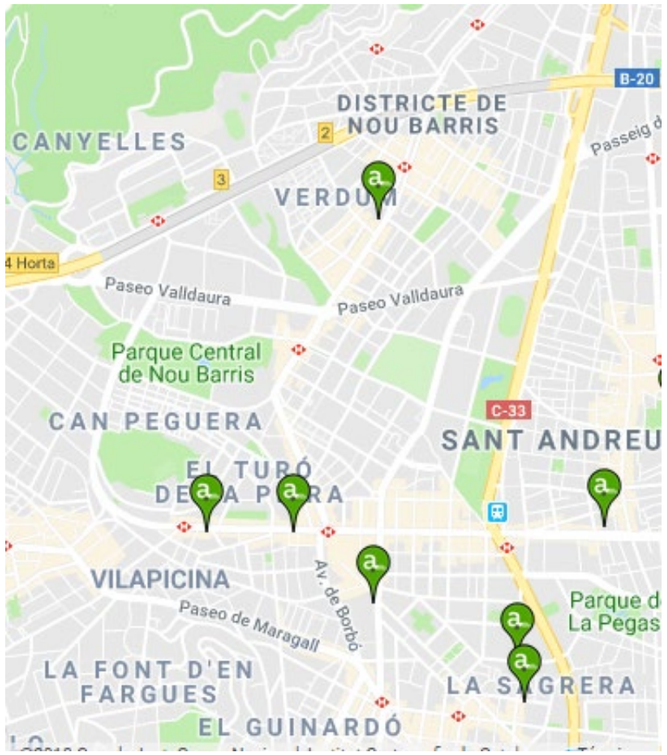



*Fig. 2.4.12. Punts de recollida de vehicles. Font: Avancar*

Aquesta plataforma proporciona un servei de vehicle compartit on el lliurament i la recollida del vehicle s'ha de realitzar al mateix punt, permetent la lliure circulació del vehicle sense restriccions de distància durant el període de lloguer del vehicle.

D'altra banda, els sistemes de motosharing utilitzen la modalitat "*one way*" on la recollida i l'entrega del vehicle no són necessàriament al mateix punt, permetent una major flexibilitat de desplaçament a l'usuari, tot i que l'àmbit de circulació del vehicle és molt més reduït.

A la ciutat de Barcelona operen 3 plataformes de motosharing, les quals utilitzen motos 100% elèctriques amb una flota d'aproximadament 750 scooters totals, que es troben repartides per tota la ciutat, i estan gestionades per les empreses eCooltra, Motit i Yugo.

*Fig. 2.4.13. Diferent tipologies de motosharing. Fonts: eCooltra, Yugo i Motit*

**Conclusions de la mobilitat en vehicle privat**

La mobilitat en vehicle privat al districte de Nou Barris es caracteritza per:

- **La baixa motorització, amb un índex de motorització del districte de Nou Barris** (316 turismes/1.000 habitants) que **és el segon més baix de la ciutat de Barcelona, que només és superat per Ciutat Vella.**
- **Un elevat trànsit de pas. Cada dia al districte de Nou Barris hi circulen pel seu interior prop de 479.000 vehicles, dels quals el 64% són de pas**, és a dir no realitzen parada a l'interior del districte.
- **Un important pes de la xarxa primària i d'accessos de la ciutat en la seva superfície viària (37%), que concentren el 100% dels episodis de congestió.**
- **La seva xarxa local**, el 63% de la superfície de les vies del districte, **es veu travessada per vehicles forans que intenten evitar els episodis de congestió a les vies principals com la Ronda de Dalt, l'Av. Meridiana o la Via Favència,** es calcula que aproximadament veuen incrementades el seu trànsit un 27% en hores punta a causa d'aquest trànsit de pas**.**
- **Els residents dels barris situats per sobre de la Ronda de Dalt, tenen problemes per accedir/sortir del seu barri en vehicle privat,** donat que les seves principals vies d'accés/sortida desemboquen a vies de la xarxa bàsica de la ciutat que en hores punta presenta problemes de saturació.
- **La mobilitat interna dels residents presenta un ús reduït del vehicle privat** (11,3% del total de desplaçaments), donat el caràcter local de l'activitat comercial i l'alta ocupació de l'oferta d'estacionament en superfície.
- **En relació a la mobilitat elèctrica, la disponibilitat de punts de recàrrega** només es dóna en alguns barris**. El districte disposa d'una oferta de 39 punts de recàrrega,** on el 72% es situa als aparcaments públics del districte gestionats per B:SM. Barris com Prosperitat, Turó de la Peira, Can Peguera, la Guineueta, Trinitat Nova, Torre Baró o Vallbona no disposen de cap punt de recàrrega públic per a vehicles elèctrics.
- A l'interior del districte de Nou Barris **operen 4 plataformes de sharing, 3 de motos i 1 de turismes i vehicles comercials**. Aquesta última, a diferència de les plataformes de motosharing les quals disposen la seva oferta de vehicles a l'oferta d'estacionament en superfície; ubica la seva oferta de vehicles (8 vehicles) als aparcaments soterrats de Illa Borbó, Francesc Layret, mercat de la Mercè i Teide, deixant barris com Prosperitat, Can Peguera, la Guineueta, Porta, Canyelles, Roquetes, Trinitat Nova, Torre Baró, Ciutat Meridiana i Vallbona sense oferta propera d'aquest tipus de vehicles.

## 2.5. Aparcament

L'aparcament és una de les eines més importants de gestió que té l'Administració per tal de fomentar un menor i més racional ús del vehicle privat. La raó està en el paper decisori que té en l'elecció del mitjà de transport degut a: el seu cost, el temps màxim de permanència permès, la possibilitat d'aparcar en destí o en origen, i la seva influència en la fluïdesa de trànsit, i per tant el temps de viatge dels vehicles que circulen.

Una estratègia d'aparcament eficaç ha d'incidir en la totalitat del viatge, entès aquest com un origen, un itinerari i una destinació, amb unes dotacions de places i un nivell de regulació i control de la demanda, i molt especialment de la indisciplina.

En el cas de Nou Barris l'estacionament en origen té un pes molt important per la majoritària presència de veïns residents, amb una atracció de viatges forans molt baixa vers a la resta de districtes de la ciutat. Nou Barris, a les darreres dècades ha estat immers en un procés de renovació urbana molt més visible que a d'altres districtes més centrals pels dèficits estructurals existents a l'espai públic arrossegats des de l'inici del desenvolupament de molts sectors residencials, als anys 1950-60. Aquest procés, encara no finalitzat, ha suposat la recuperació per als vianants d'espais envaïts pel vehicle privat per a estacionar-hi. La realització d'aparcaments municipals per a cobrir els dèficits residencials, ha estat cabdal per assolir aquest objectiu i obre la porta a actuacions que permetin una redistribució de l'espai viari més afavoridora dels usos socialment més rendibles. Però Aquest mateix procés, obliga a gestionar de forma més eficaç l'espai destinat a l'estacionament que roman a la calçada per tal d'optimitzar el seu aprofitament per a les demandes prioritàries i ha de tenir en compte els nivells de renta dels residents, a fi i efecte, d'analitzar la factibilitat de desplaçar el seu vehicle del carrer, lliure de costos, a fora de calçada, amb costos per a ells.

La diagnosi de l'estacionament al Districte avaluarà les necessitats d'estacionament residencial i forà, per tal de definir unes propostes d'actuació que permetin garantir l'òptim aprofitament de les places per part de les demandes més prioritàries i disposar de millors instruments per a la gestió de l'aparcament i, en definitiva, de la mobilitat. No obstant l'anàlisi general de la situació socioeconòmica avança la necessitat de arbitrar sistemes de gestió que, amb condicionants mediambientals ajudin a abaratir el cost d'us de placa, fora del calçada, pel veí.

**Oferta d'aparcament total**

A Nous Barris hi ha **52.286 places d'estacionament** per a vehicles de 4 rodes, el 69% de les quals estan fora de la calçada, percentatge força inferior a la mitjana municipal (78%) i als dels districtes centrals terciaris que superen tots ells el 80%. Tot i la gradual renovació i creació de nous edificis residencials, el fort pes del parc d'habitatges dels anys 50 i 60 sense dotacions d'aparcament, provoca aquest baix pes de l'oferta fora de la calçada.

Per barris, és el de Porta el que concentra major oferta d'estacionament lligat especialment a les dotacions dels centres terciaris situats al sector Can Dragó, dotacions que suposen un terç de l'oferta total del barri. Els barris que tenen una major densitat d'oferta de places són Vilapicina-Torre Llobeta, Porta, Can Peguera, i Prosperitat, que superen tots les 115 places/Ha, mentre que Torre Baró, Vallbona es situen per sota de 15 places/Ha. La mitjana del districte és de 64 places/Ha.

**OFERTA TOTAL D'ESTACIONAMENT**

| Barris | A la Calçada | Fora Calçada | TOTAL places | Places/Ha |
|---|---|---|---|---|
| Vilapicina-T.Llobeta | 1.404 | 6.617 | 8.021 | **141** |
| Porta | 2.696 | 7.955 | 10.651 | **127** |
| Turó de la Peira | 1.051 | 1.858 | 2.909 | **82** |
| Can Peguera | 690 | 780 | 1.470 | **123** |
| la Guineueta | 1.613 | 4.470 | 6.083 | **99** |
| Canyelles | 1.703 | 1.446 | 3.149 | **40** |
| les Roquetes | 1.441 | 3.069 | 4.510 | **70** |
| Verdum | 820 | 1.642 | 2.462 | **104** |
| la Prosperitat | 1.874 | 5.016 | 6.890 | **116** |
| la Trinitat Nova | 1.599 | 751 | 2.350 | **42** |
| Torre Baro | 369 | 873 | 1.242 | **7** |
| Ciutat Meridiana | 1.006 | 1.551 | 2.557 | **72** |
| Vallbona | 327 | 364 | 691 | **12** |
| **Nou Barris** | **16.593** | **36.393** | **52.986** | **66** |

*Fig. 2.5.1. Oferta total d'estacionament per barris Font: Elaboració pròpia*

Pel que fa a l'oferta de motos, hi han **2.719 places de motos** senyalitzades al carrer, de les quals un 41% es concentren en dos barris, Porta i Vilapicina-Torre Llobeta, barris de major concentració de població i d'activitat terciària.

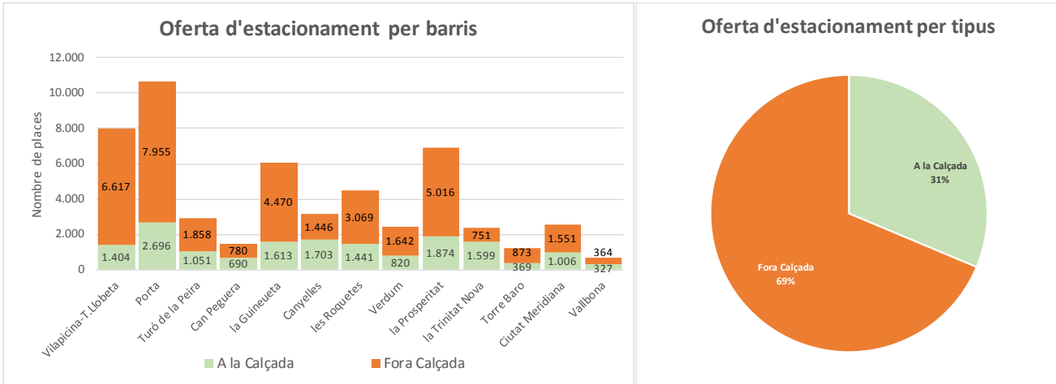



*Fig. 2.5.2. Oferta d'estacionament per barris Font: Elaboració pròpia*

**Oferta d'aparcament a la calçada**

De les 16.593 places a la calçada per a vehicles de 4 rodes, les places no regulades són les majoritàries (71%), sent Nou Barris l'únic districte de la ciutat que no disposa d'àrea verda per a residents a cap dels seus barris.

Per barris, són els de Torre Baró i Canyelles els únics que tenen una densitat de més de 20 places/Ha, i n'hi ha 6 barris que no arriben a les 5 places/Ha, que són: Ciutat Meridiana, Verdun, La Prosperitat, El Turó de la Peira, Can Peguera i Vilapicina i la Torre Llobeta.

Les places de **zona blava suposen només un 2%** donat el caire fortament residencial del districte. Aquestes places es troben als eixos terciaris bàsics de Fabra i Puig-Virrei Amat i Via Julia i als seus entorns.

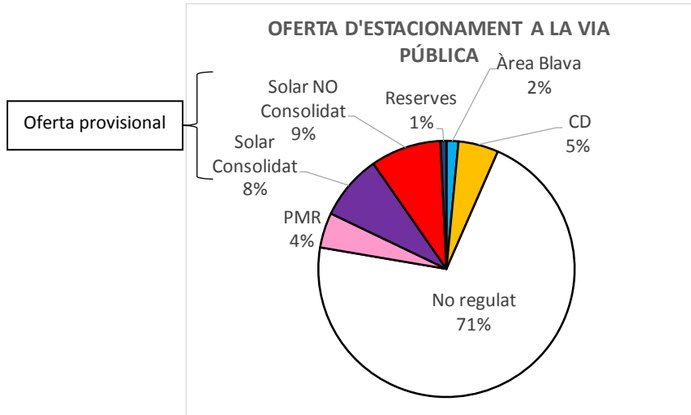



*Fig. 2.5.3. Oferta d'estacionament a la via pública Font: Elaboració pròpia*

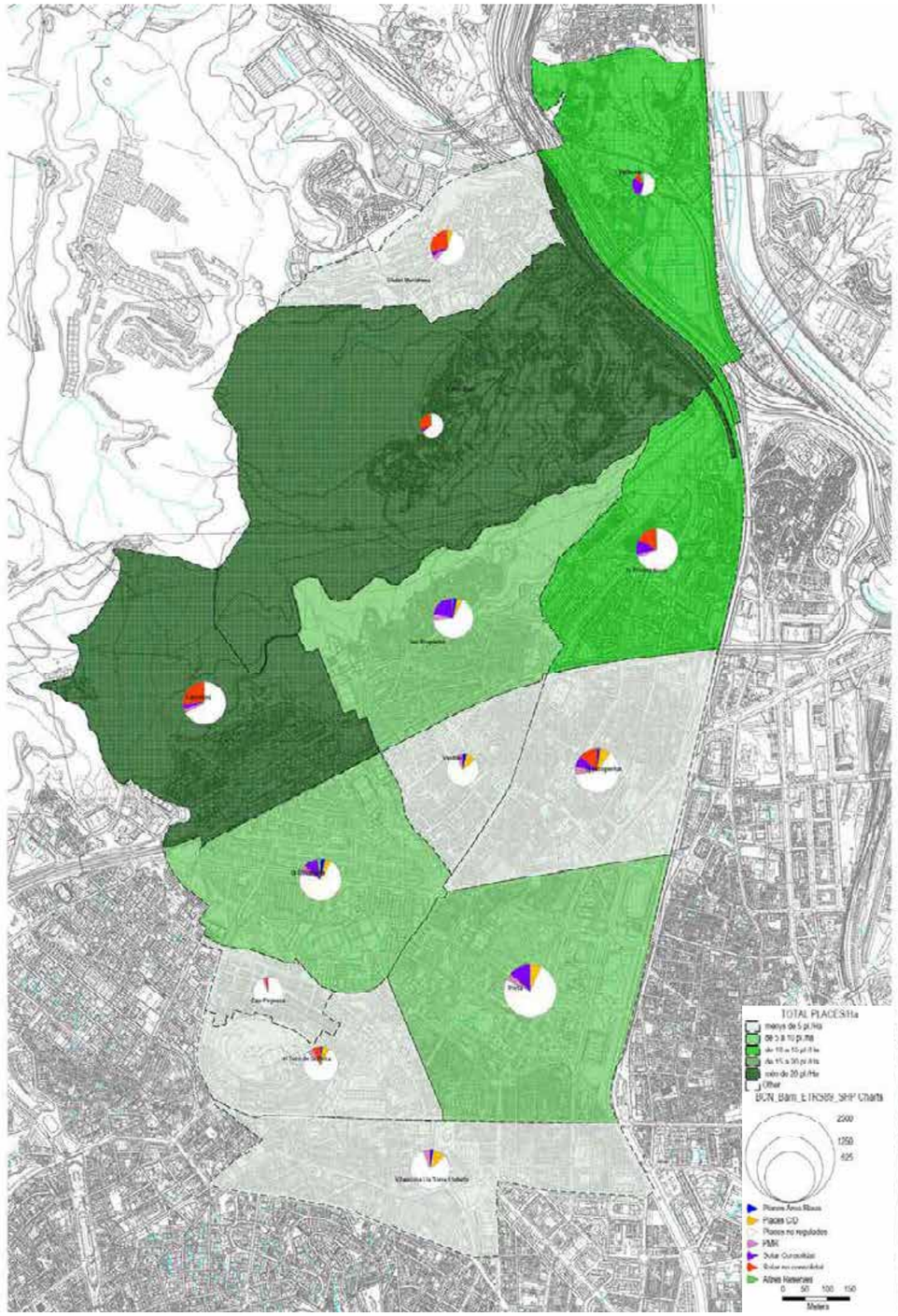


*Fig. 2.5.4. Volum de places a la calçada per tipus. Font: Elaboració pròpia*

**Solars**

Al conjunt de Nou Barris hi ha 2.877 places en solars, que suposen el 17% del total d'oferta a la calçada del Districte, un alt percentatge en comparació al de la mitjana municipal. Els barris que concentren més places en solars són Canyelles, Trinitat Nova, Prosperitat i Ciutat Meridiana, que sumen en conjunt el 65% d'aquesta tipologia de places.

**Aquesta oferta té un caràcter provisional** donat que la seva qualificació urbanística és diversa i en un futur pot ser destinada a altres usos. Per tant es tracta d'una oferta d'estacionament molt fràgil.

Aquests solars tard o d'hora podran ser afectats per diferents motius com:

1. Per projectes d'urbanització: com el situat al barri de Canyelles a la confluència dels carrers Antonio Machado – Ronda de la Guineueta Vella, on està prevista la construcció del nou complex esportiu municipal i la piscina pública.
2. Per sentència judicial: com el solar ubicat al barri de Porta adjacent al Cementiri de Sant Andreu.

D'altra banda, la remodelació d'habitatges i sectors com:

- La que s'està produint actualment al barri de Trinitat Nova on es planteja la construcció de 630 nous habitatges (380 d'ells protegits) els quals portaran associada una nova dotació d'estacionaments soterrats.
- La Modificació del Planejament General Metropolità al barri de Can Peguera que porta associada la construcció d'un nou aparcament soterrat.

Ajudaran a reduir la importància de l'oferta dels solars existents en aquests barris.

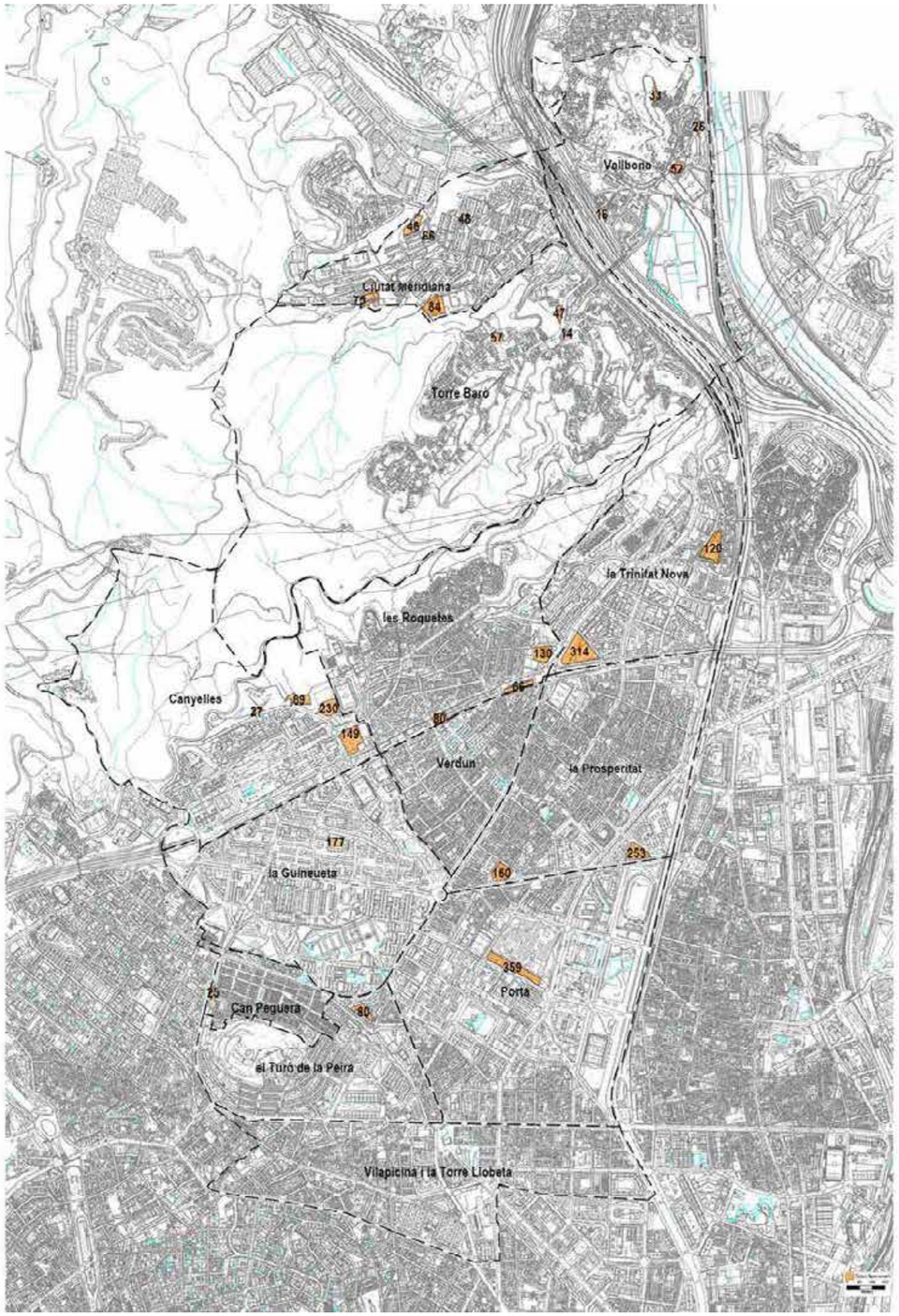



*Fig. 2.5.5. Localització i volum de places als solars. Font: Elaboració pròpia*

**Oferta d'aparcament fora de la calçada**

A l'oferta fora de la calçada (35.393 places) els **pàrquings de veïns** són majoritaris amb el 82% de les places, lligat al baix pes de l'activitat terciària al districte.

La major oferta d'estacionament fora de la calçada es troba als barris més compactes i terciaris, coincidint també amb els de nivell de renda més alt. Així, els barris de **Vilapicina-Torre Llobeta, Porta i Prosperitat**, suposen ells sols el 54% d'aquesta oferta i són també els de major densitat de places (més de 80 places/Ha), amb una major renovació del seu parc d'habitatges a les darreres dècades enfront d'una tipologia d'edificació més rígida, amb predomini del polígon d'habitatges, a la resta de barris.

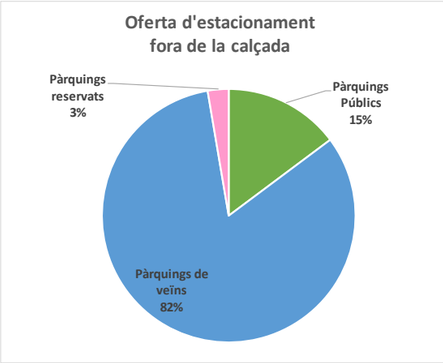



*Fig. 2.5.6. Oferta d'estacionament fora calçada per tipus. Font: Elaboració pròpia*

La presència d'**aparcaments públics** a Nou Barris és reduïda, suposant tan sols el 15% de l'oferta fora de la calçada. Només hi ha una quinzena de dotacions que sumen un total de 5.378 places, de les quals 3.000 places corresponen als dos aparcaments dels centres d'oci i comercial Heron City i El Corte Inglés, a Can Dragó.

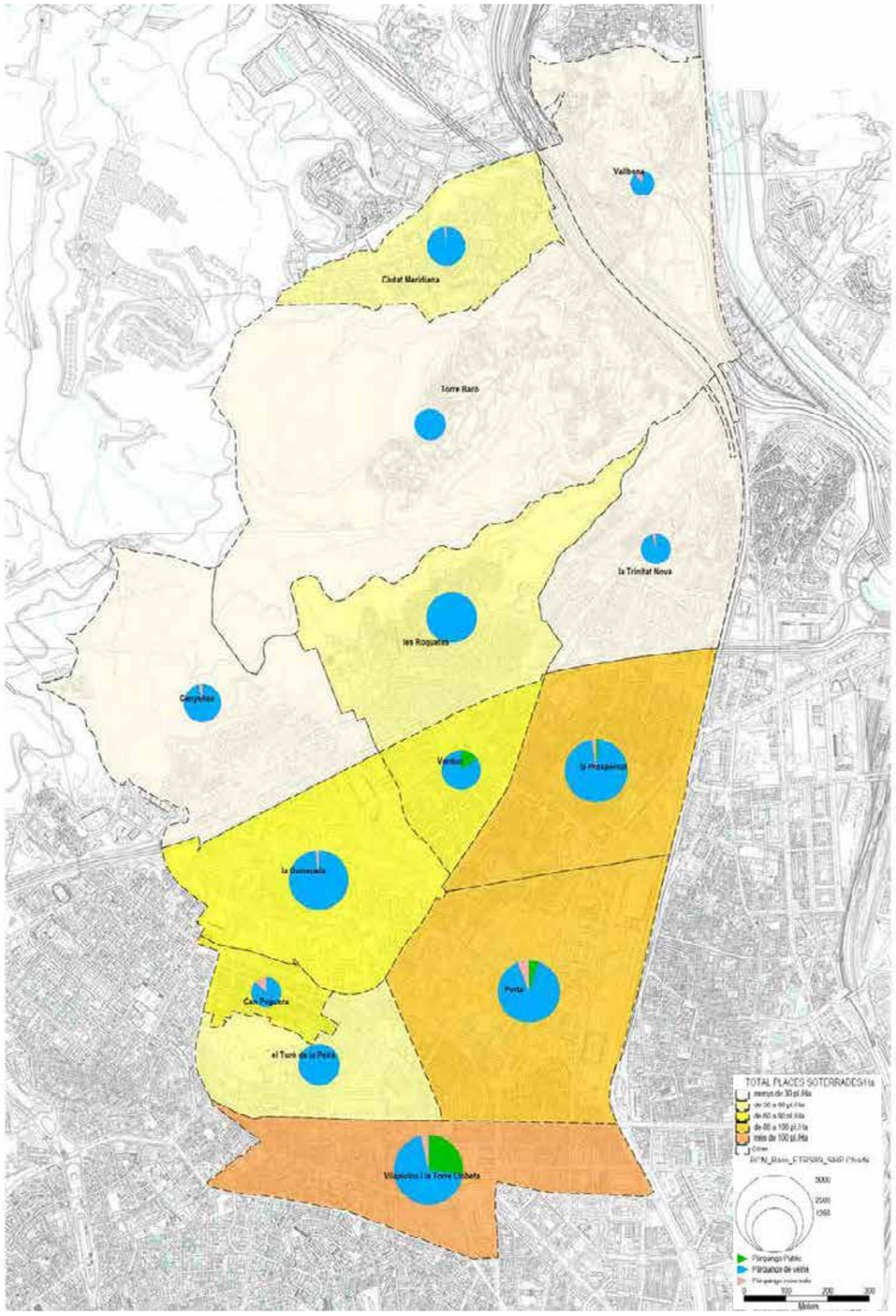



*Fig. 2.5.7. Volum de places fora calçada per tipus. Font: Elaboració pròpia*

**Aparcaments municipals**

Les dotacions d'aparcaments municipals tenen un paper fonamental dins de l'oferta d'estacionament del Districte a les darreres dècades, que ha permès absorbir part de la demanda existent, lligat al creixement accelerat del districte, amb àmplies zones residencials sense dotació d'aparcament als propis habitatges. Nou Barris és el districte que disposa de l'oferta més nombrosa d'aparcaments municipals de la ciutat: prop de 7.600 places en 33 aparcaments municipals, dels quals només 5 aparcaments són de tipus mixt (954 places), és a dir, que ofereixen places de rotació per als vehicles forans.

Els aparcaments municipals per a residents suposen el 22% de l'oferta de places de garatges de veïns, un valor notable en relació a la mitjana municipal, que no supera el 4%. Aquest fet ve donat per la manca de dotació d'aparcament als habitatges del Districte construïts abans que la planificació urbanística ho va exigir.

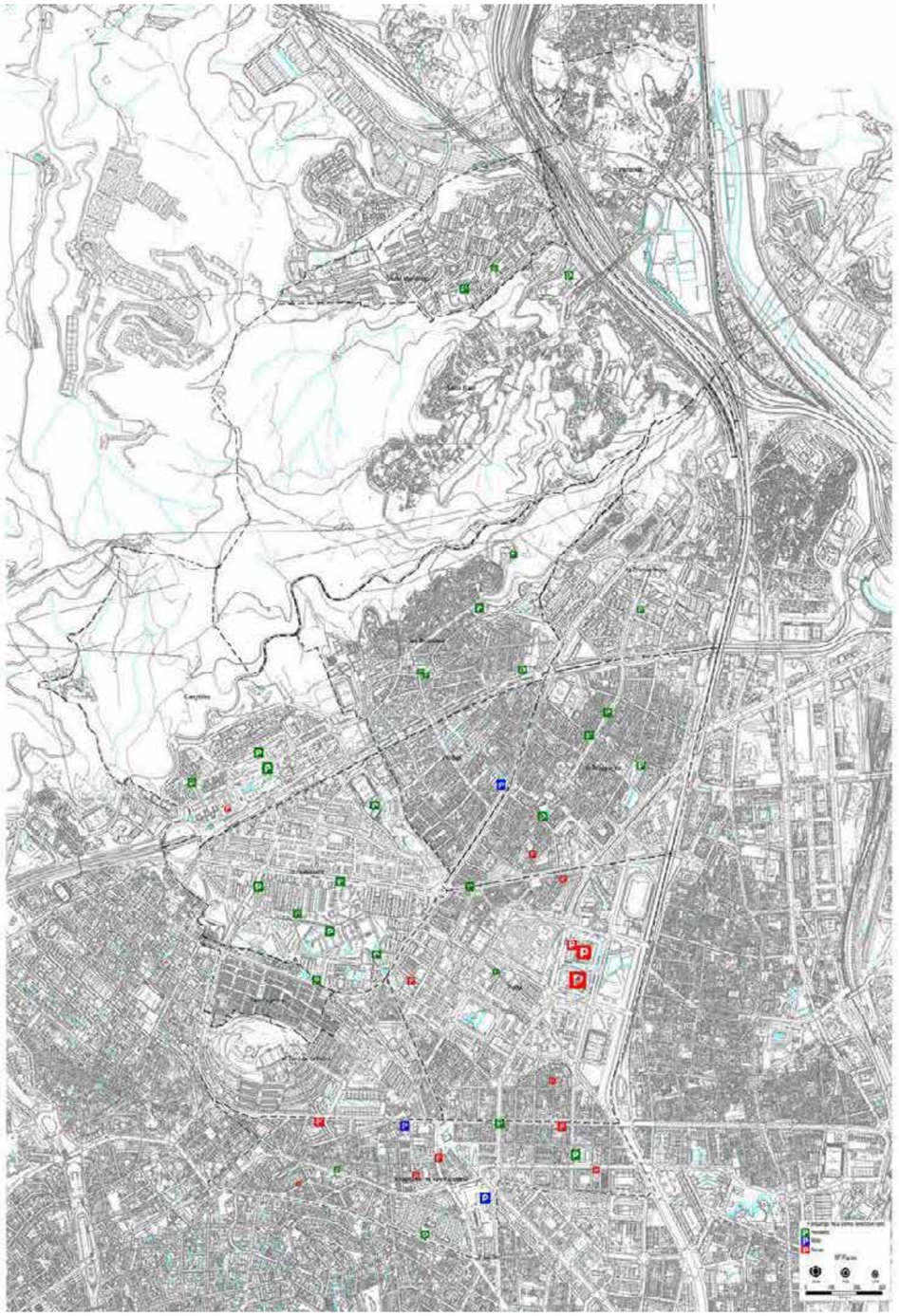


*Fig.2.5.8. Aparcaments Municipals a Nou Barris. Font: Elaboració pròpia*

**Demanda d'estacionament residencial**

El parc de vehicles residencial de Nou Barris és de 52.268 turismes i 3.932 furgonetes (cens de 2016), concentrant-se majoritàriament als barris de Vilapicina-Torre Llobeta, Porta i Prosperitat, que suposen ells sols, la meitat del Parc del districte. Els de major densitat de vehicles (turismes + furgonetes) són també els de Vilapicina-Torre Llobeta i Prosperitat, a més del de Verdun, amb més de 150 vehicles/Ha.

El parc de turismes s'ha reduït en un 7% als darrers 6 anys, reducció superior a la de la població que no ha arribat a l'1,8%. Aquest decreixement pot esdevenir de la situació socioeconòmica del resident.

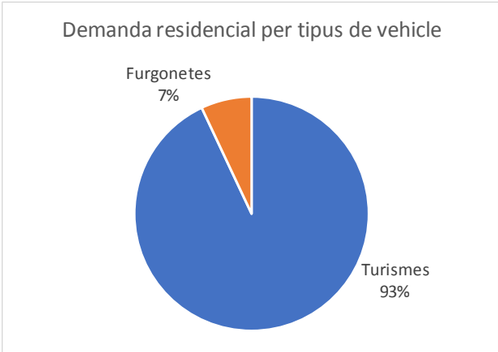



*Fig. 2.5.9. Demanda d'estacionament per tipus de vehicle. Font: Elaboració pròpia*

La motorització del districte és la 2a més baixa de la ciutat desprès de Ciutat Vella, amb 314 turismes/1.000 habitants, bastant per sota de la mitjana municipal (358 turismes/1.000 habitants). Per barris, Canyelles i la Guineueta són els de major motorització mentre que els del Turó de la Peira i la Trinitat Nova no arriben als 275 turismes /1.000 hab.

Als últims anys, s'observa una tendència a la baixa del parc de turismes, superior a la de la població.

El parc de motos de Nou Barris és de 19.200 vehicles (cens de 2016) i ha crescut un 66% en els darrers 6 anys.

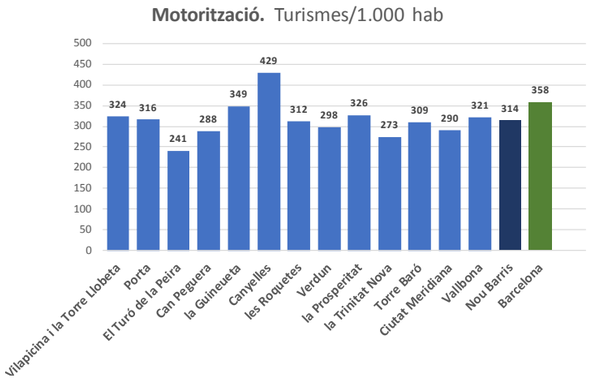



*Fig. 2.5.10. Motorització per barris (turismes/1.000 habitants) Font: Elaboració pròpia*

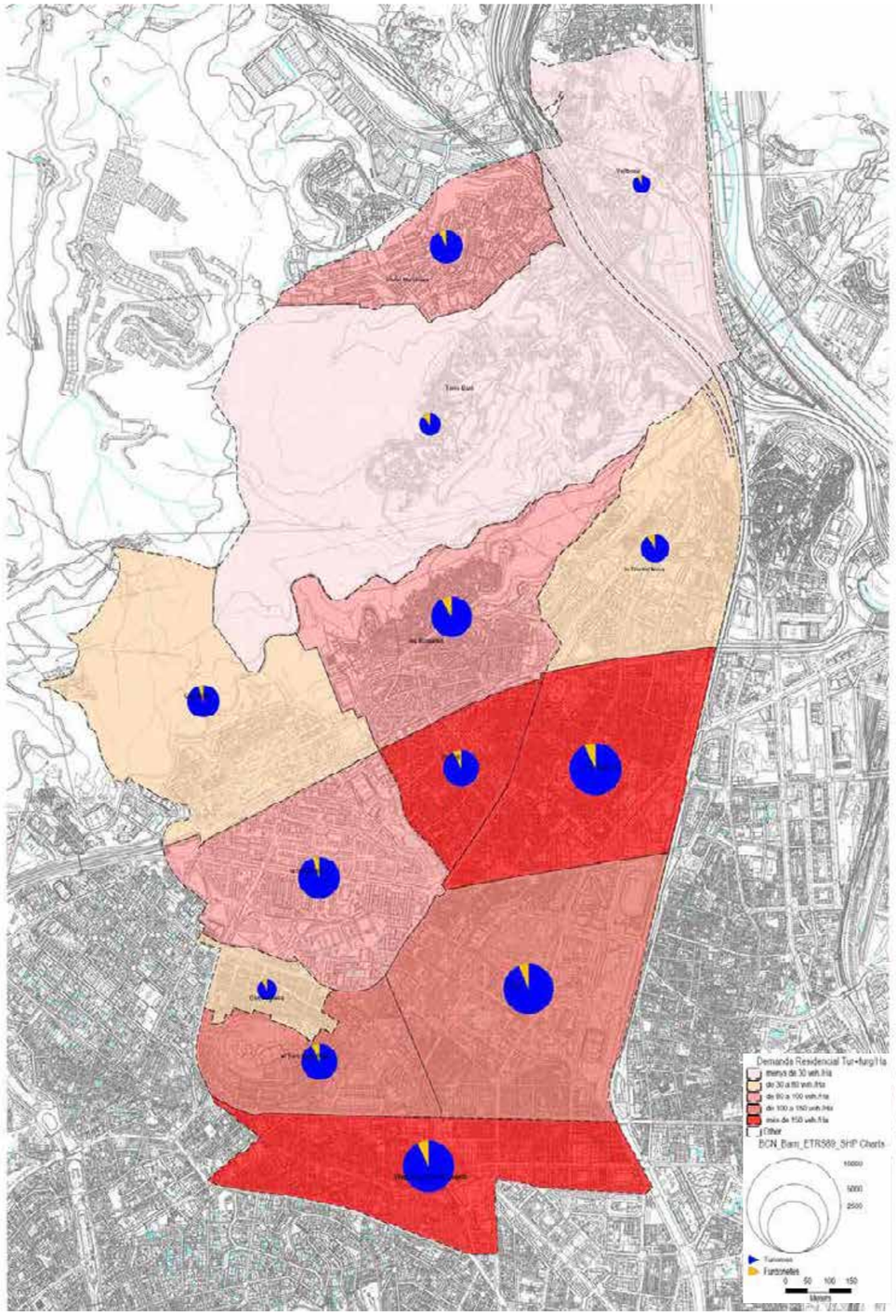


*Fig. 2.5.11. Volum de demanda d'estacionament residencial. Font: Elaboració pròpia*

**Balanç d'estacionament residencial**

Al conjunt del districte s'observa carència de dotació residencial d'estacionament de **8.888 places.** Un 83% es concentra en 5 barris: Vilapicina-Torre Llobeta, Porta, Turó de la Peira, Verdum i Prosperitat, i a altres 6 barris la demanda i l'oferta estan equilibrades; aquests barris són: Can Peguera, La Guineueta, Canyelles, la Trinitat Nova, Torre Baró i Vallbona.

A Nou Barris, les 2.837 places en solars són una peça important per amortir la manca d'oferta d'estacionament a alguns barris, especialment al de Canyelles, Porta, Prosperitat, Trinitat Nova i Ciutat Meridiana (amb més de 350 places d'estacionament en solars).

Tots els barris tenen una ocupació de l'oferta a la calçada en període nocturn superior al 100%, incloent la indisciplina existent, excepte Vallbona i Torre Baró, barris aïllats de baixa densitat que no pateixen el transvasament de demanda d'altres sectors.

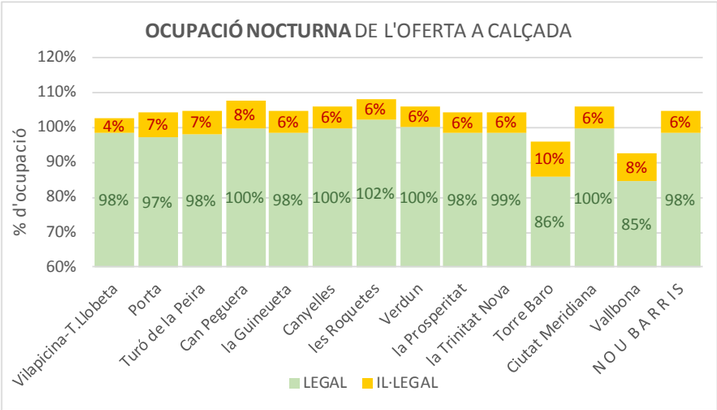



*Fig. 2.5.12. Ocupació nocturna de l'oferta a calçada per barris Font: Elaboració pròpia*

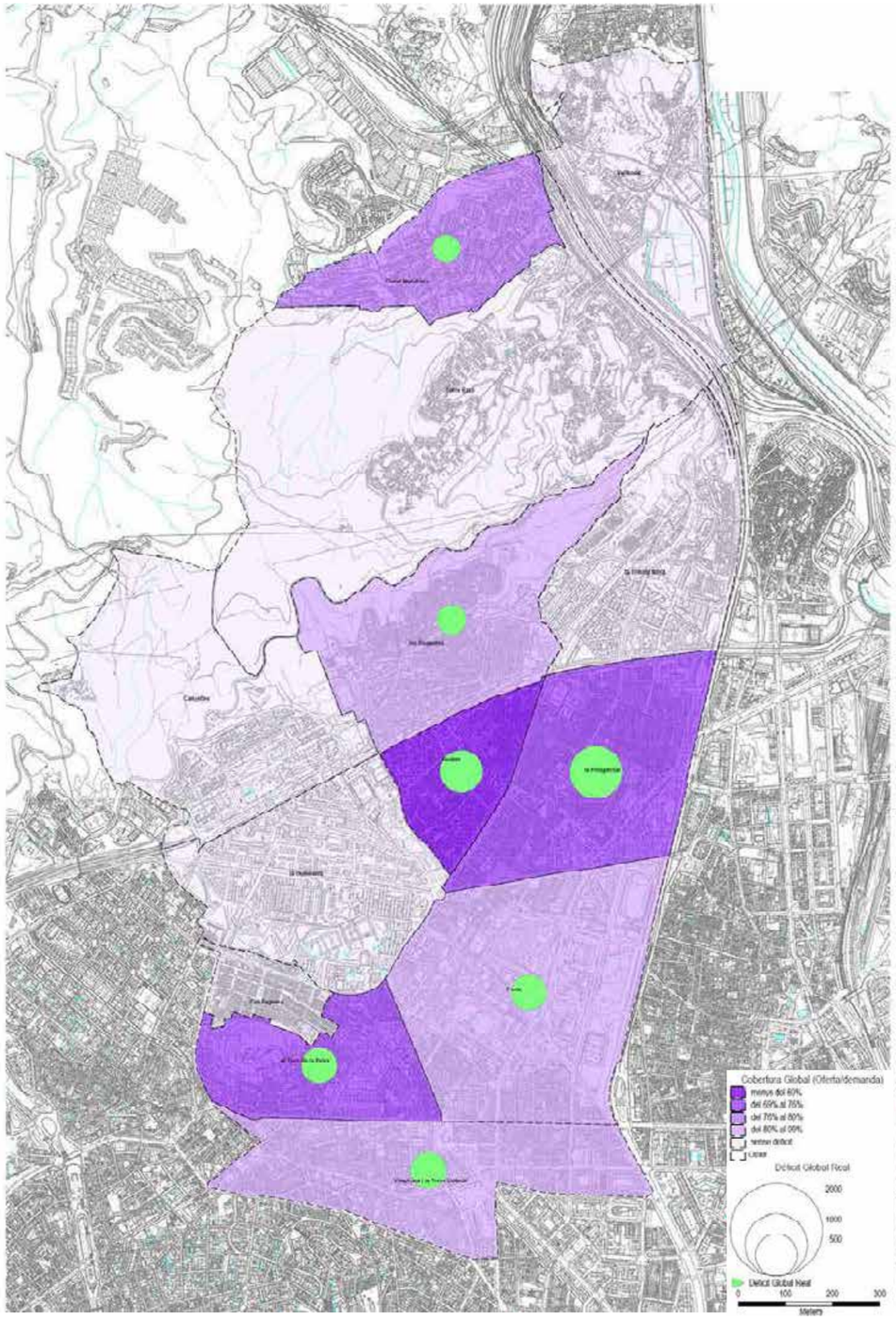



*Fig. 2.5.13. Carència Dotacional Global d'estacionament residencial Font: Elaboració pròpia*

La morfologia urbana del Districte, on predomina l'edificació en polígons d'habitatges sense dotació pròpia d'aparcament, fa que la **carència d'estacionament infraestructural estigui ben present a tots els barris**.

**CARÈNCIA DOTACIONAL D'ESTACIONAMENT RESIDENCIAL**

| BARRI | Carència Global (places) | Carència Infraestructural (places) | Carència Global (Places/Ha) | Carència Infraestructural (Places/Ha) | Cobertura Global (Oferta /demanda) | Cobertura Garatges (Oferta | IPEC Nocturn |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Vilapicina-T.Llobeta | 1.143 | 2.529 | 20 | 45 | 87,17% | 71,61% | 1,82 |
| Porta | 1.102 | 3.775 | 13 | 45 | 86,92% | 55,18% | 1,41 |
| Turó de la Peira | 1.115 | 2.162 | 31 | 61 | 72,27% | 46,23% | 2,06 |
| Can Peguera | 0 | 38 | 0 | 3 | 100,00% | 94,71% | 0,06 |
| la Guineueta | 0 | 1.196 | 0 | 20 | 100,00% | 78,62% | 0,76 |
| Canyelles | 0 | 1.701 | 0 | 21 | 100,00% | 45,16% | 1,00 |
| les Roquetes | 822 | 2.254 | 13 | 35 | 84,55% | 57,62% | 1,57 |
| Verdum | 1.514 | 2.330 | 64 | 98 | 61,87% | 41,33% | 2,86 |
| la Prosperitat | 2.478 | 4.347 | 42 | 73 | 73,19% | 52,97% | 2,33 |
| la Trinitat Nova | 0 | 1.459 | 0 | 26 | 100,00% | 33,09% | 0,92 |
| Torre Baro | 0 | 133 | 0 | 1 | 100,00% | 86,73% | 0,37 |
| Ciutat Meridiana | 715 | 1.714 | 20 | 48 | 77,90% | 47,02% | 1,72 |
| Vallbona | 0 | 160 | 0 | 3 | 100,00% | 66,92% | 0,52 |
| **Nou Barris** | **8.888** | **23.797** | **11** | **30** | **84,19%** | **57,66%** | **1,45** |

*Fig. 2.5.14. Indicadors de carència dotacional d'estacionament residencial. Font: Elaboració pròpia*

L'oferta d'aparcament global (calçada i fora calçada) del districte de Nou Barris permet servir de mitjana el 83% de la demanda (turismes + furgonetes) dels residents, però als barris de Verdum, Ciutat Meridiana, Turó de la Peira, i la Prosperitat cobreixin un percentatge menor.

D'altra banda, l'oferta fora de calçada del districte permet servir el 57% de la demanda residencial.

Si comparem la carència d'oferta d'estacionament residencial amb l'oferta a la calçada, és a dir, si trobem l'índex IPEC (índex de pressió de l'estacionament a la calçada), la relació és d'1,49 vehicles per cada plaça a la calçada existent.

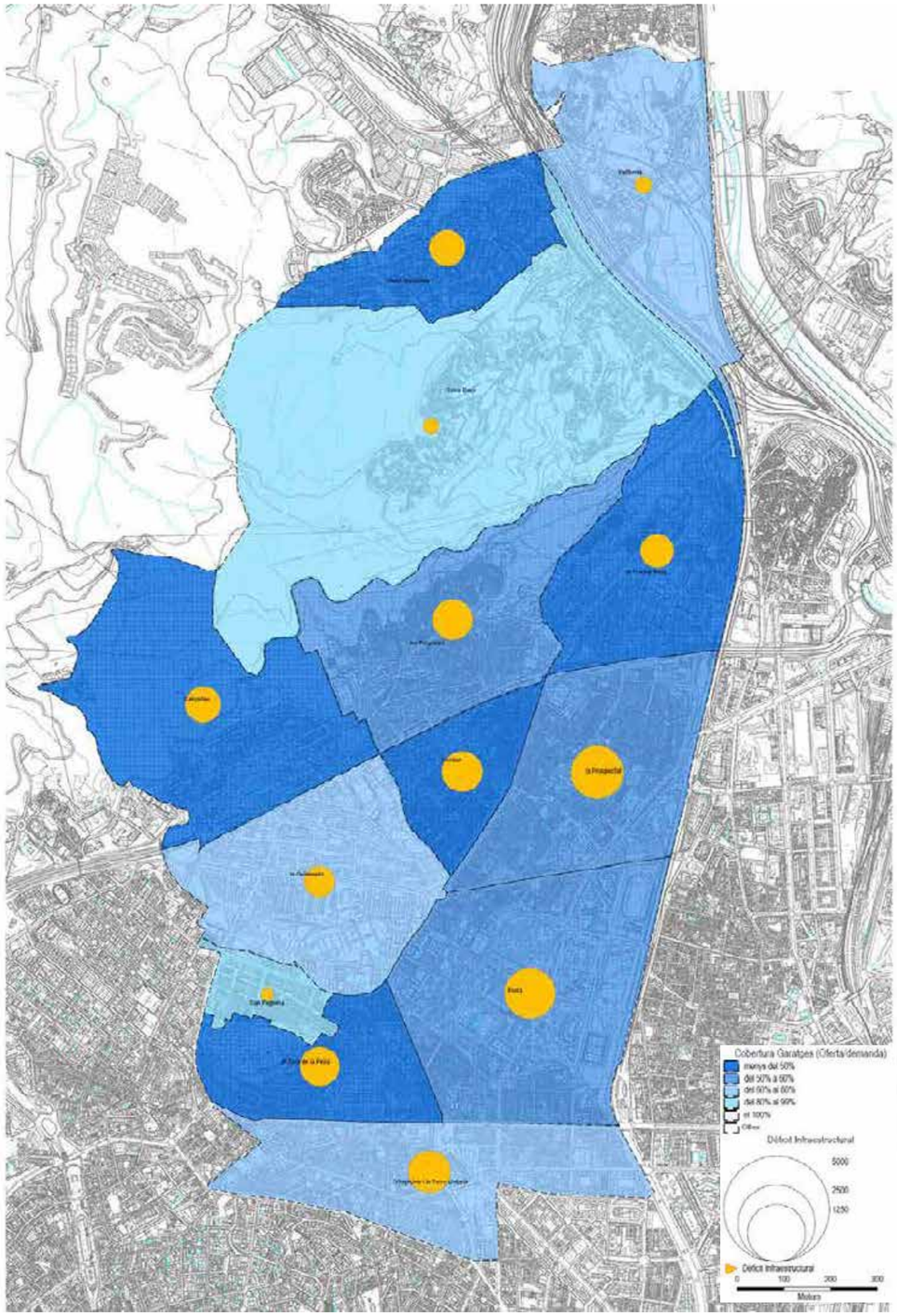



*Fig. 2.5.15. Carència dotacional infraestructural d'estacionament residencial. Font: Elaboració pròpia*

**Disponibilitat de places als garatges pels residents**

La creació de nous aparcaments municipals per a absorbir la manca d'oferta d'estacionament detectats no és garantia directa de la seva utilització si no va acompanyada de mesures comercials i de gestió de la demanda que incentivin l'ús de les places per part dels veïns.

Tot i la carència dotacional d'estacionament existent, en un mostreig efectuat sobre places desocupades a garatges de veïns privats a diferents portals immobiliaris, s'han detectat unes 200 places disponibles en venda o en lloguer. Aquestes places lliures, segurament pel preu; es concentren en un 70% als barris de Vilapicina-Torre Llobeta, Porta, Prosperitat i Guineueta, coincidint amb els barris que pateixen una major pressió d'estacionament residencial.

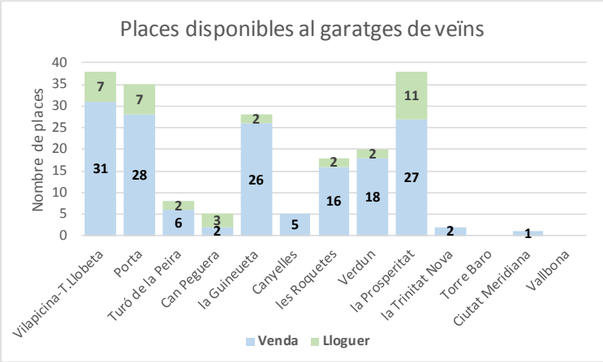



*Fig. 2.5.16. Places disponibles als garatges de veïns (privats) Font: Elaboració pròpia*

L'oferta d'aparcaments municipals existent està força consolidada comercialment, excepte dos aparcaments pendents de comercialització, Plaça Eucaliptus (Torre Baró) i Trinitat Nova, ambdós lligats a recents promocions immobiliàries de protecció oficial. De la resta d'aparcaments que es disposa informació, tots estan consolidats (100% d'ocupació) excepte els de carrer Cantera (Roquetes) i Fabra i Puig/Valldaura (Guineueta), que estan per sobre del 90% d'ocupació.

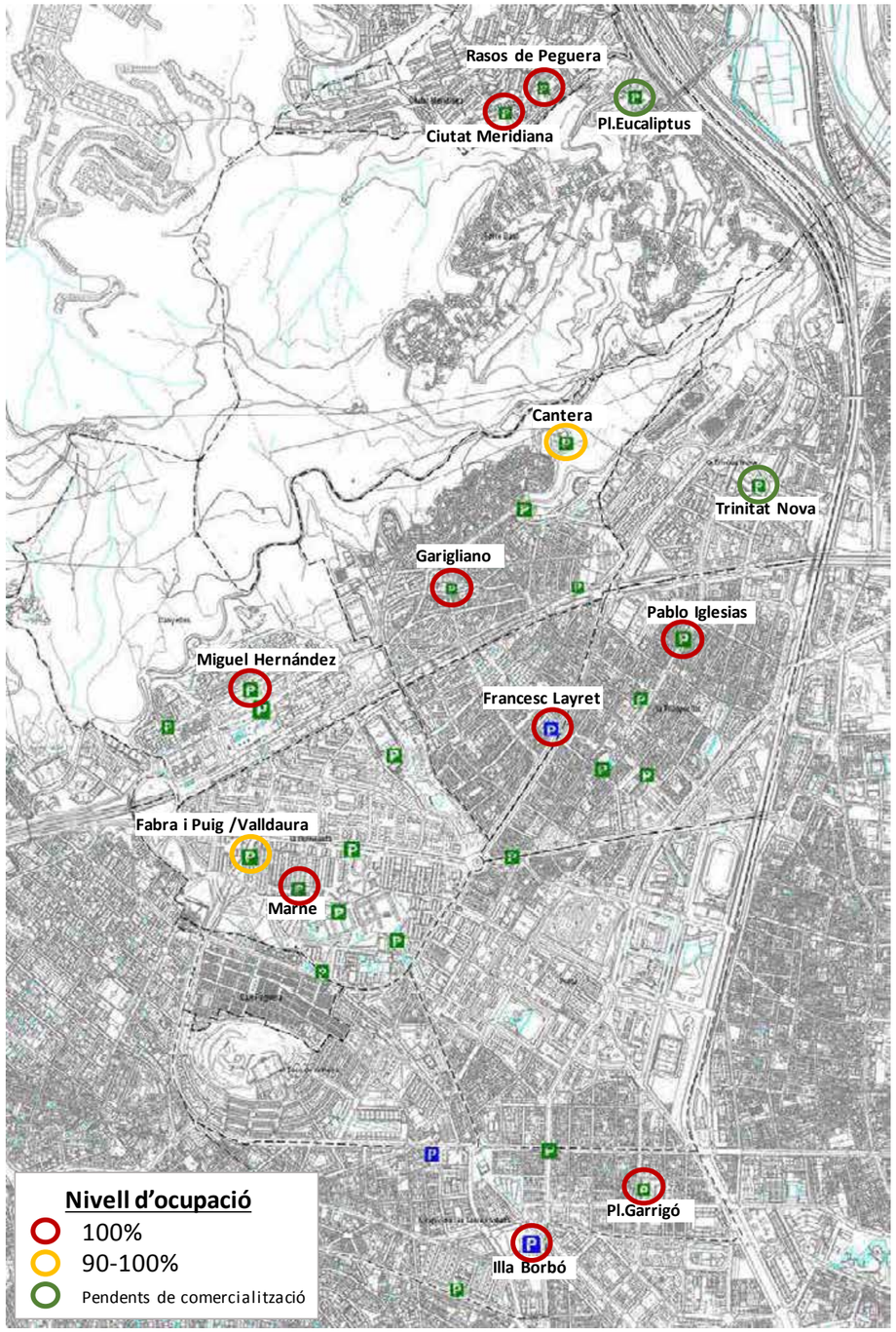



*Fig. 2.5.17. Nivell d'ocupació dels aparcaments municipals*

**Utilització de l'oferta al període diürn**

Al període diürn l'oferta d'estacionament a la calçada té una ocupació inferior que al període nocturn, amb un 92% i 104% respectivament, considerant l'ocupació legal i il·legal. Aquesta situació es dóna bàsicament a sectors eminentment residencials a on es detecta una pressió d'estacionament major a la nit, escenari que es concentra tota la demanda residencial, part de la qual allibera places al matí pels desplaçaments dels residents.

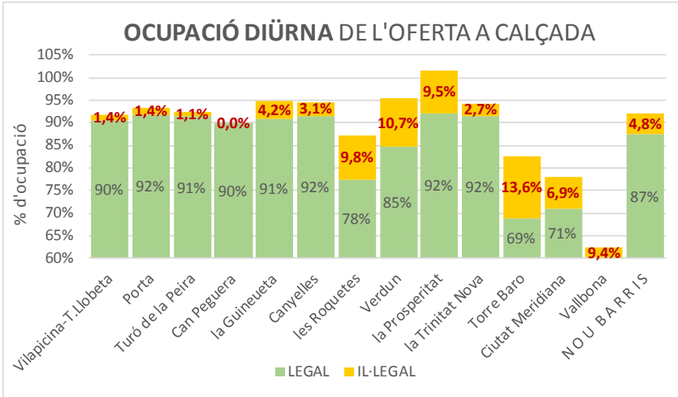



*Fig. 2.5.18. Ocupació diürna de l'oferta en calçada Font: Elaboració pròpia*

**Demanda d'estacionament forà**

A **Nou Barris** es realitzen cada dia **27.600 operacions d'estacionament per part dels vehicles forans,** de les quals un 89% s'efectuen al carrer. Els barris de Vilapicina-Torre Llobeta i de Porta agrupen el 28% dels estacionaments de vehicles forans del districte, sectors on es troben les principals zones comercials i de gestió de Nou Barris. Els barris amb una major densitat d'operacions d'estacionament, més de 60 operacions/Ha, són els de Peguera, Vilapicina – Torre Llobeta i Verdun.

La **zona blava i els aparcaments públics** absorbeixen el **15% de la demanda, i e**ls **estacionaments il·legals** suposen el 21% del total. Per barris els de Vilapicina-Torre Llobeta i Porta suporten el 28% del total. El gruix més important el trobem però en les places d'estacionament no regulades (43%).

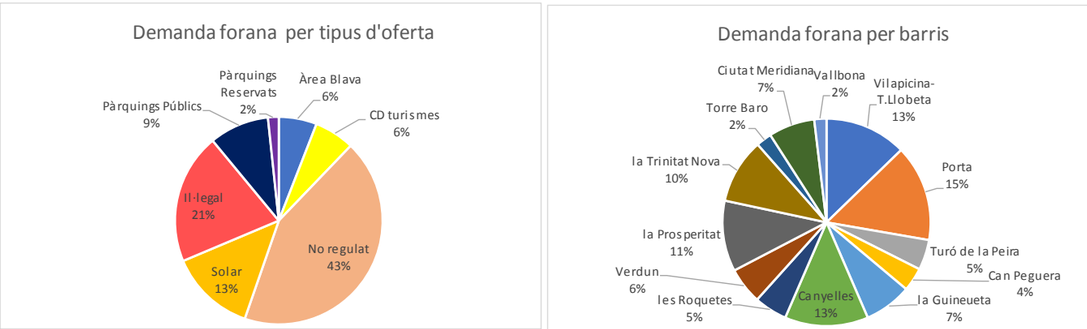



*Fig. 2.5.19. Demanda forana per tipus d'oferta i per barris. Font: Elaboració pròpia*

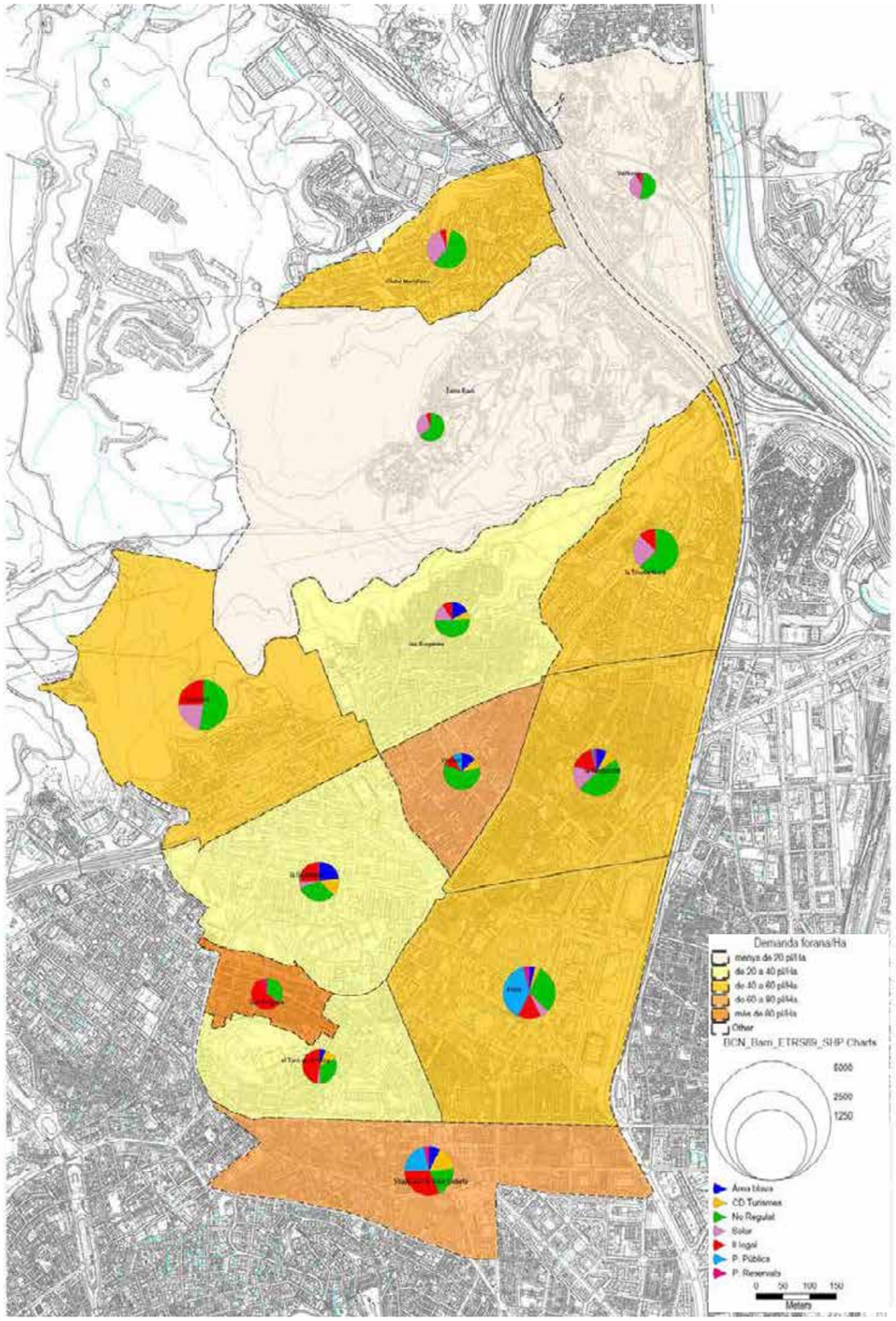



*Fig. 2.5.20. Demanda d'estacionament forà (vehicles/dia). Font: Elaboració pròpia*

**Demanda d'estacionament nocturna de motos**

L'hàbit d'estacionar la moto a la màxima proximitat de la destinació, en el cas del resident, al domicili, fa que el 58% de les motos estacionades al carrer a la nit, ho facin sobre la vorera, mentre que un terç de l'oferta senyalitzada a calçada roman lliure en aquest mateix període. L'oferta d'estacionament de motos a la calçada permet donar servei a dues terceres parts de la demanda de motos.

Per barris, **Verdum** és el que té major pressió d'estacionament de motos. Sobre la vorera i en places senyalitzades superen el 300% de l'oferta senyalitzada, a més els barris de **Vilapicina-Torre Llobeta, Turó de la Peira i Canyelles**, superen també el 180% d'ocupació total.

A Vallbona s'escenifica la voluntat d'estacionar a prop del domicili, ja que la feble oferta per a motos (19 places senyalitzades) està totalment buida situant-se totes les motos a la vorera (una trentena de motos).

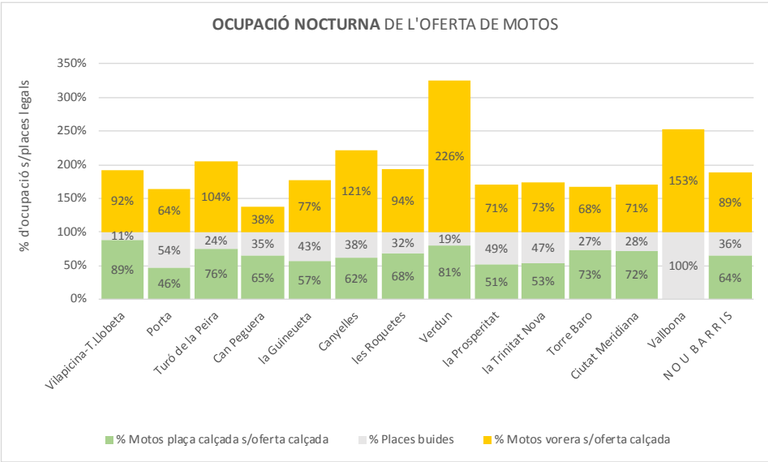



*Fig. 2.5.21. Ocupació nocturna de l'oferta per barris. Font: Elaboració pròpia*

**Demanda diürna d'estacionament de motos**

Davant del que succeeix a sectors altament terciaris de la ciutat, a Nou Barris el volum de motos estacionades al carrer al període diürn és inferior que a la nit pel caire eminentment residencial del districte.

Només el **55% de les places de motos senyalitzades estan ocupades a Nou Barris al període diürn**, mentre que les motos en vorera representen un 83% d'aquesta oferta senyalitzada. L'oferta d'estacionament de motos a la calçada permet globalment donar servei a tres quartes parts de la demanda de motos.

Per barris, és **Verdum** l'únic que disposa de l'oferta senyalitzada totalment saturada amb una ocupació global del 250% considerant la demanda estacionada en vorera. El segueixen Vilapicina-Torre Llobeta, Turó de la Peira, Roquetes i Prosperitat, als quals es supera el 150% d'ocupació total. Aquesta oferta senyalitzada només permet servir a menys del 60% de la demanda.

A Vallbona l'oferta senyalitzada està totalment desocupada per l'efecte d'estacionament de proximitat a la destinació, ja que les places en vorera suposen un 83% de les places senyalitzades.

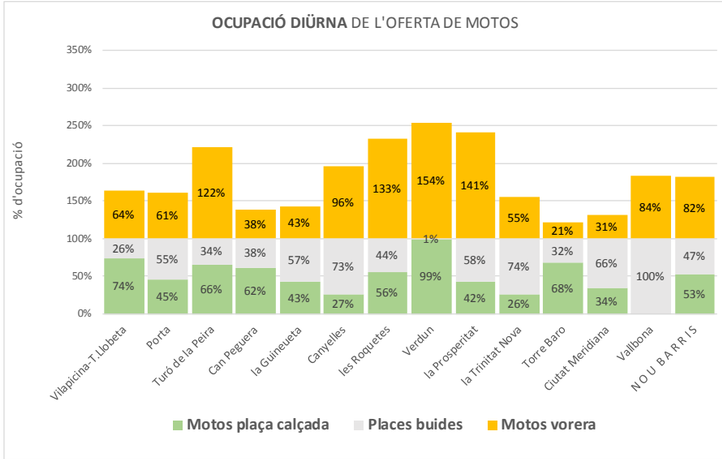



*Fig. 2.5.22. Ocupació diürna de l'oferta d'estacionament de motos per barris*

Per millorar la seguretat viària dels vianants, a través de la millora de visibilitat dels passos de vianants i per dotar d'una major oferta d'estacionament per a motos a la calçada, l'Ajuntament de Barcelona està impulsant una mesura inclosa al Pla Local de Seguretat Viaria de la ciutat, per la qual s'estan instal·lant places d'estacionament per a motos als entorns dels passos de vianants per millorar la seva visibilitat tal i com es mostra a la següent imatge.

*Fig. 2.5.23. Places d'estacionament per motocicletes a l'entorn de passos de vianants*

**Conclusions de l'aparcament**

L'aparcament al districte de Nou Barris es caracteritza per:

- L'estructura del parc d'habitatges, amb predomini de construccions dels anys 50 i 60, sense dotació d'aparcament fa que **el pes de les places fora de la calçada** (aparcaments) **sigui inferior a la mitjana municipal i a la resta de districtes**, com passa especialment als barris de Trinitat Nova, Vallbona o Canyelles.
- **L'oferta d'estacionament específica per la demanda forana és força reduïda**, arran del caràcter eminentment residencial del districte, amb 250 places de zona blava, situades bàsicament a l'entorn del Pg. Fabra i Puig i de la Via Júlia, i amb 5.378 places de pàrquings públics, de les quals 3.000 pertanyen a dos centres d'oci i comercial de Can Dragó (Heron City i El Corte Inglés).
- Als barris de Vilapicina-Torre Llobeta, Porta i Prosperitat concentren ells sols la meitat de la **demanda residencial** (turismes + furgonetes).
- Hi ha una de les **motoritzacions més baixes de la ciutat**, només per sobre de Ciutat Vella, amb 314 turismes/1.000 habitants, i bastant per sota de la mitjana municipal (358 tur./1.000 habitants), amb barris com el Turó de la Peira i Trinitat Nova amb valors inferiors al 275 turismes/1000 hab. Aquesta motorització s'ha reduït els darrers anys per una reducció més acusada del parc de vehicles que de la població.
- Al conjunt del Districte la diferència entre la demanda efectiva i l'oferta de places d'estacionament esdevé en una manca de 8.888 places de d'estacionament, del quals, el 83% es concentra en 5 barris: Vilapicina-Torre Llobeta, Turó de la Peira, Verdun, Prosperitat i Ciutat Meridiana. Pel que fa a la **carència dotacional infraestructural** d'estacionament, és a dir, el que no considera l'oferta a la calçada, la manca d'oferta s'incrementa fins les 23.800 places.
- El parc de **motocicletes**, a l'igual que a la resta de ciutat, està en fase de creixement pel que caldrà donar solució a l'increment de fricció amb els espais de vianants, per la baixa dotació i utilització dels estacionaments a la calçada.
- **L'oferta d'estacionament senyalitzada per a motos** només permet servir al 74% de la demanda en període diürn i al 65% de la demanda en període nocturn, i a tots els barris la demanda nocturna supera l'oferta senyalitzada a la calçada. Actualment s'està desenvolupant una mesura per millorar la visibilitat dels passos de vianants instal·lant-ne noves dotacions d'estacionament per a motos en calçada a l'entorn dels passos, pel que l'oferta d'estacionament per a motocicletes es troba en ple creixement.

Per a l'absorció del total de la demanda existent cal optimitzar l'ús de l'oferta, tant a calçada com fora calçada per tal d'esclarir les necessitats reals de noves infraestructures. Cal aplicar mesures comercials i de gestió de la demanda que afavoreixin la utilització de l'oferta disponible en garatges i aparcaments municipals, com és el cas dels nous aparcaments de plaça Eucaliptus i Trinitat Nova, però també en alguns dels existents.

## 2.6. Distribució urbana de mercaderies

A la ciutat de Barcelona, la distribució urbana de mercaderies (DUM) genera una gran mobilitat de vehicles comercials lligats al subministrament de serveis i comerços. Aquesta mobilitat representa un 21,4% del volum de trànsit total de la ciutat (al 2011 es van fer 447.815 etapes en vehicles de mercaderies per 2.088.348 etapes totals en vehicle privat). Si únicament es comptabilitza el trànsit de connexió a la ciutat, el percentatge augmenta fins el 26,4%.

Amb aquestes dades referencials sobre la taula, s'observa la importància de la DUM per abastir la ciutat, determinant elevadíssims volums de trànsit, que contribueixin a la congestió de la xarxa viària, que a la seva vegada eleven la contaminació del medi ambient i l'ocupació d'oferta d'estacionament i de l'espai públic (legal i il·legal).

El districte de Nou Barris presenta una oferta d'activitat comercial per sota de la mitjana de la ciutat (5,4 locals actius/Ha per 5,9 locals actius/Ha) i lluny dels 3 primers (Eixample, Ciutat Vella i Gràcia) amb més de 10 locals comercials actius/Ha.

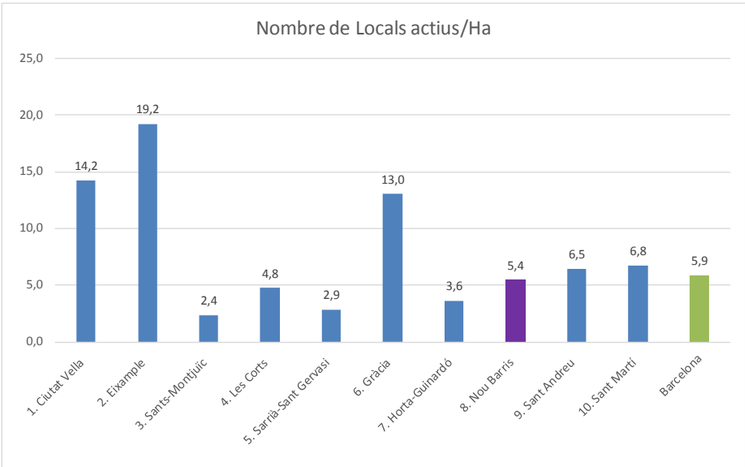



*Fig. 2.6.1. Nombre de locals actius/Ha per districte. Font: elaboració pròpia*

Si s'analitza la concentració de locals comercials per barris, els barris amb una major concentració comercial són Verdum (17,4 locals/Ha), Vilapicina i la Torre Llobeta (16,1), Prosperitat (13,0 )i el Turó de la Peira, respectivament, amb concentracions superiors als 10 locals actius/Ha. Mentre que barris com Torre Baró, Vallbona, Canyelles, Trinitat Nova o Can Peguera no arriben a 2 locals /Ha, amb una activitat comercial bàsica d'abast local.

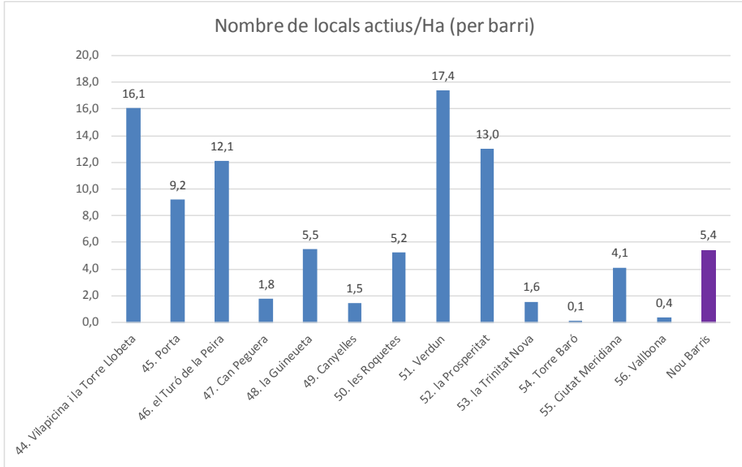



*Fig. 2.6.2. Nombre de locals actius/Ha per districte. Font: elaboració pròpia*

**Oferta de places de càrrega i descàrrega**

Al districte de Nou Barris es disposa de 838 places de C/D a la via pública, de les quals el 54% es localitza als barris de Vilapicina i la Torre Llobeta, Porta i Prosperitat, els quals són els barris on es concentra una major activitat comercial.

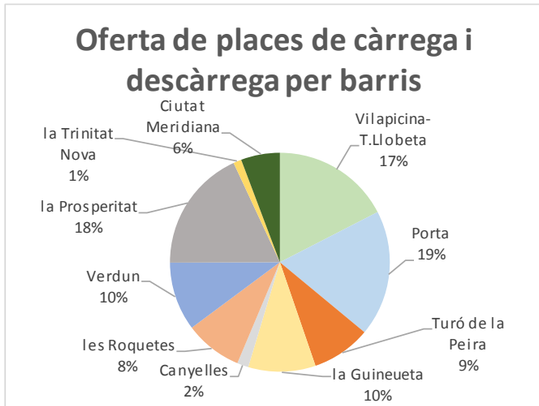



*Fig. 2.6.3. Oferta de places de C/D per barri. Font: elaboració pròpia*

El barri que disposa d'una major oferta de places de C/D per hectàrea és el de Verdum amb 3,6 places/Ha seguit de Prosperitat i Vilapicina i la Torre Llobeta amb 2,6 places/Ha i Turó de la Peira amb 2,1 places/Ha, el que coincideix amb els barris amb una major concentració de locals per hectàrea. Barris com Can Peguera, Torre Baró o Vallbona no disposen d'oferta de places d'estacionament reservades per la càrrega i descàrrega.

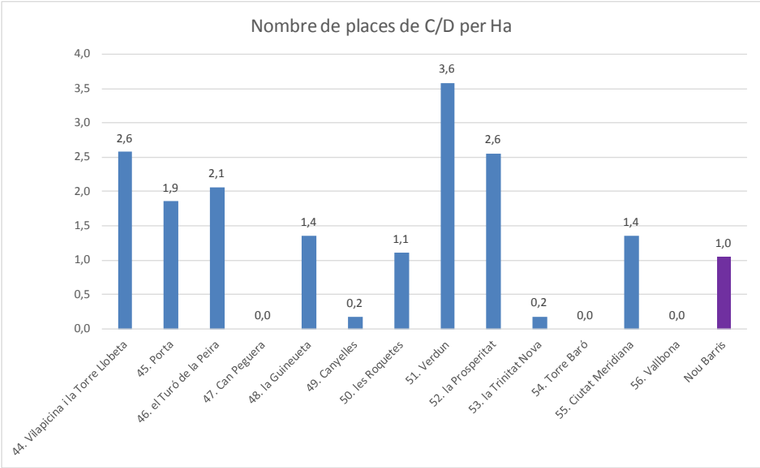



*Fig. 2.6.4. Oferta de places de C/D per hectàrea (per barri). Font: Elaboració pròpia*

Pel que fa a la cobertura de les places de C/D per nombre de locals, els barris amb major activitat comercial tenen una cobertura aproximada d'entre 5 i 6 locals comercials per plaça, mentre que Canyelles o Trinitat Nova presenten cobertures superiors als 8 locals per plaça, donada la seva baixa activitat comercial.

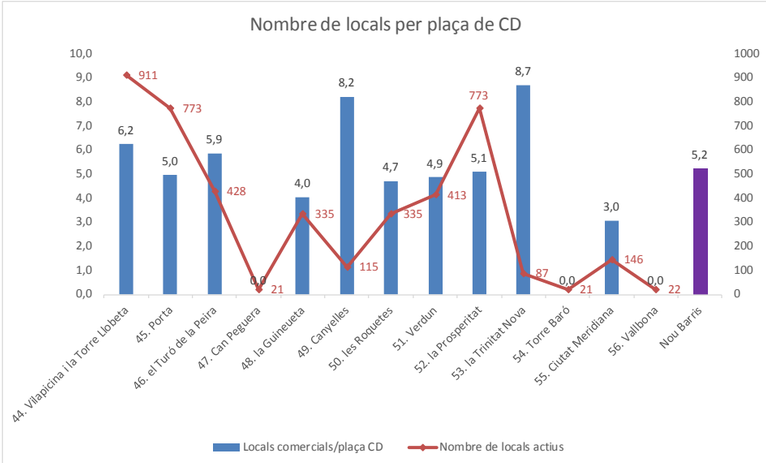



*Fig. 2.6.5. Nombre de locals comercials per plaça de C/D (per barri). Font: Elaboració pròpia*

La gestió i control de l'ús de les places de C/D del districte, que no forma part de l'Àrea DUM (excepte 8 places situades al carrer Riera d'Horta), comporta la vigilància i control de l'estacionament dels vehicles comercials (estada màxima de 30 minuts) i els turismes. L'Àrea DUM és un sistema de regulació de les places de C/D associada a l'ÀREA de regulació de l'estacionament en calçada, aquest sistema incorpora la validació telemàtica obligatòria dels usuaris el que facilita el control dels vehicles comercials estacionats.

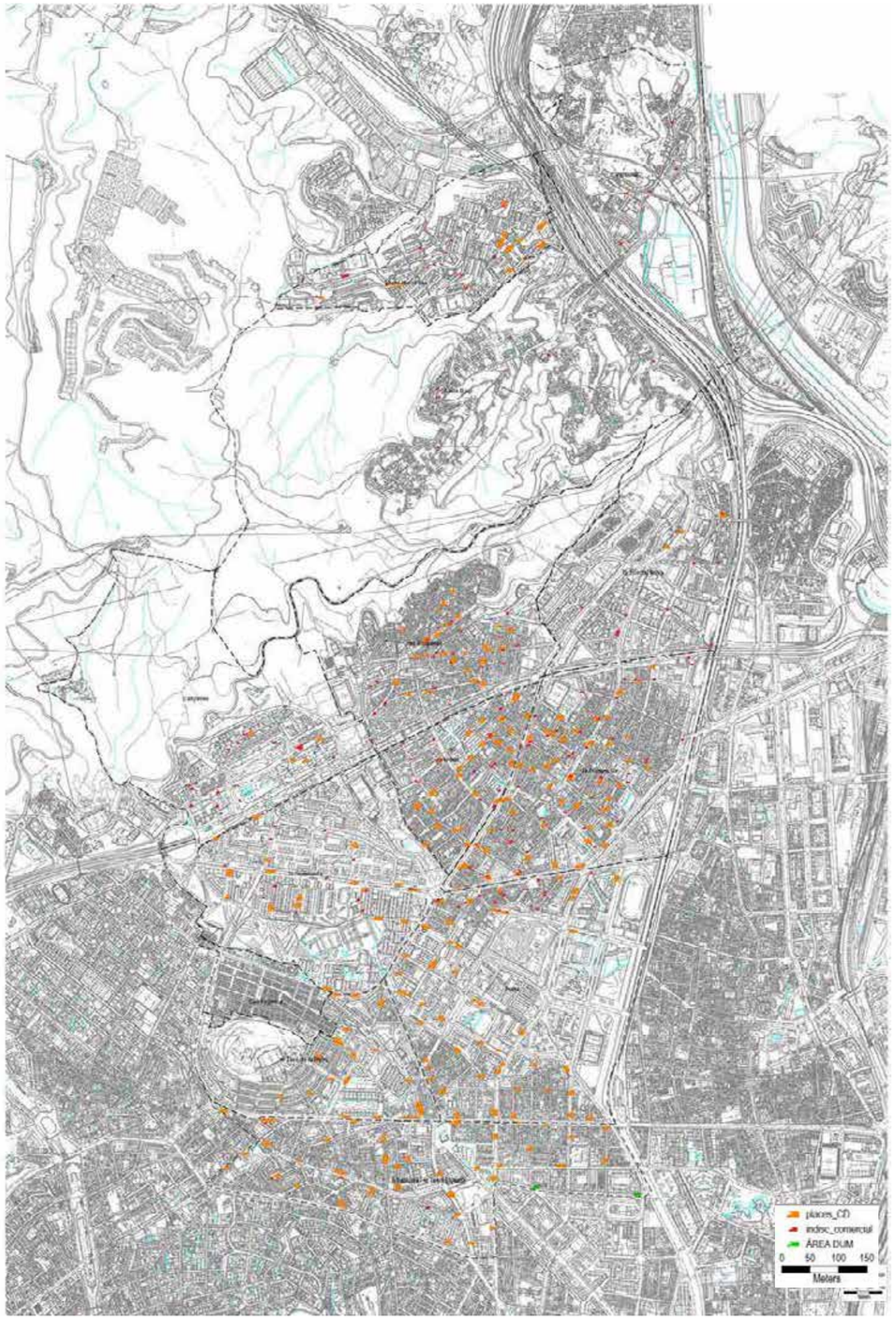



*Fig. 2.6.2. Oferta de places de C/D i indisciplina. Font: Elaboració pròpia*

**Demanda de places de càrrega i descàrrega**

Cada dia a Nou Barris es realitzen 4.200 operacions de càrrega i descàrrega, de les quals un 25% s'efectuen al barri de Vilapicina i la Torre Llobeta on es situa el principal eix comercial (Fabra i Puig – Virrei Amat). Els barris amb una major densitat d'operacions són els de Vilapicina-Torre Llobeta i el de Turó de la Peira, amb més de 15 operacions/Ha.

El 75% de desplaçaments són de connexió amb la resta de la ciutat i entorns, mentre que únicament un 25% són interiors al districte.

Al districte de Nou Barris s'hi localitzen 3.570 locals comercials, on predominen els locals de restauració i frescos amb un 18% i 14% del total respectivament.

Per cada local comercial es realitzen una mitjana de 2,63 entregues o paquets, el que suposa un total d'aproximadament 22.900 paquets entregats diaris.

La gran majoria d'aquesta demanda de paquets entregats es concentra als eixos comercials com Fabra i Puig, Pi i Molist, Via Júlia i pg. Valldaura; i a les grans superfícies comercials com són els centres comercials El Corte Inglés i Heron City, situats al barri de Porta.

De les 4.200 operacions de càrrega i descàrrega, un 40% es realitzen de manera il·legal és a dir, amb els vehicles estacionant en doble filera, reduint la capacitat del carrer o en reserves. Aquest fet en bona part ve donat per l'elevada presència de turismes a les reserves de places de C/D (un 41% dels vehicles estacionats), però també per la proximitat de l'estacionament "a la porta" que cerquen els distribuïdors.

L'elevat volum de turismes que estacionen a les places de C/D (41%), la baixa pressió del trànsit a força vials de la xarxa local, que afavoreix l'estacionament a la porta i el nivell de vigilància de les places de càrrega i descàrrega i de l'estacionament il·legal, fa que el nivell d'indisciplina dels vehicles comercials a Nou Barris sigui força superior al d'altres zones de la ciutat.

| Tipus comerç | nombre | |
|---|---|---|
| Bar / Restaurant/ Hotel | 607 | 18,3% |
| Frescos (Carn, fruita, peix) | 493 | 14,9% |
| Comerç petit (Drogueria, perfumeria) | 172 | 5,2% |
| Supermercat | 270 | 8,1% |
| Roba / Complements | 183 | 5,5% |
| Sabateries | 52 | 1,6% |
| Farmàcies | 91 | 2,7% |
| Ferreteria | 66 | 2,0% |
| Grans Magatzems | 7 | 0,2% |
| Quiosc/Papereries | 31 | 0,9% |
| Llibreries | 31 | 0,9% |
| Tendes de Souvenirs | 54 | 1,6% |
| Telefonia | 43 | 1,3% |
| Correus | 13 | 0,4% |
| Estancs | 26 | 0,8% |
| Electrodomèstics | 17 | 0,5% |
| Joieria, Bijutera, rellotgeria | 43 | 1,3% |
| Forn de Pa | 360 | 10,9% |
| Perruqueries i centres d'estètica | 394 | 11,9% |
| òptiques | 29 | 0,9% |
| Bancs i Caixes | 122 | 3,7% |
| Automoció | 14 | 0,4% |
| Mobles - articles de fusta/metall | 102 | 3,1% |
| Joguines i Esports | 93 | 2,8% |
| Altres | 257 | 7,8% |
| | 3.570 | |

*Fig. 2.6.7. Tipologia de comerç per districte. Font: Aj. de Barcelona*

Els barris que presenten una major indisciplina en les operacions de C/D són els barris de Turó de la Peira, Vilapicina i la Torre Llobeta, i Prosperitat.

La baixa utilització de les places de C/D del districte pels vehicles comercials, amb índexs de rotació d'entre els 2 i 4,5 vehicles diaris/plaça (la rotació habitual d'aquest tipus de plaça és de 8 vehicles diaris/plaça) es deu en bona part a l'ús que en fan els turismes i també, en alguns indrets, a la baixa demanda comercial.

Al districte de Nou Barris totes les operacions de C/D es realitzen mitjançant els modes convencionals, ja que no es disposa de modes de distribució sostenibles, tot i que cal tenir en compte, que la incipient distribució de paqueteria i menjar procedent de la venta online, es sol realitzar en modes de transport sostenibles com bicicletes (elèctrica i/o mecànica), vehicles elèctrics (moto, turisme i/o furgoneta) i inclús a peu.

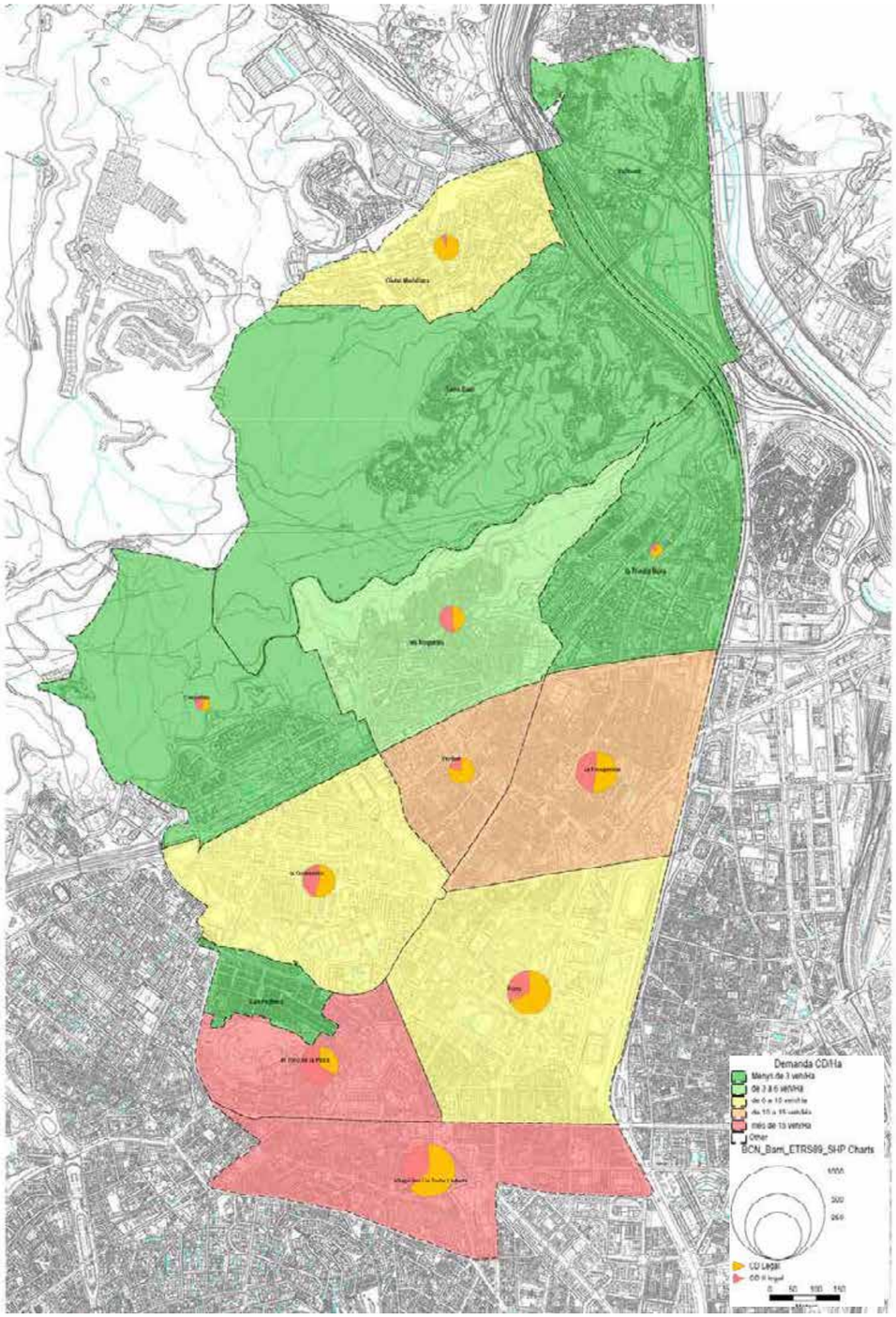



*Fig. 2.6.4. Demanda de C/D al districte de Nou Barris. Font: Elaboració pròpia*

**Conclusions de la distribució urbana de mercaderies**

- Al districte de Nou Barris es realitzen al voltant de 4.200 operacions de C/D diàries, per una oferta de 800 places reservades. Aquestes operacions, al igual que les **reserves de places, es concentren en gran part (54% del total) als barris de Vilapicina i la Torre Llobeta, Porta i Prosperitat, on s'aplega també la major activitat comercial.**
- L'oferta de places de càrrega i descàrrega del districte no es troba regulada mitjançant el sistema Àrea DUM (excepte unes poques places) i el nivell de control d'indisciplina a les places de C/D i a la resta del viari és insuficient. **Al districte, un 41% dels vehicles estacionats a les reserves de C/D no són vehicles autoritzats i el 40 % de les operacions es fan fora de les places regulades.**
- **Un 40% de les operacions de C/D es realitzen de manera il·legal,** en gran part aquesta situació ve provocada per l'alta ocupació de les reserves per part de vehicles que no realitzen C/D però també per la facilitat i proximitat de l'estacionament "a la porta" que cerquen els distribuïdors. Aquestes irregularitats normalment afecten a la circulació amb vehicles estacionats en doble filera i als vianants per invasió dels seus espais.
- Els barris que presenten una major **indisciplina** en les operacions de C/D són el Turó de la Peira, Vilapicina i la Torre Llobeta i Prosperitat.
- La millora de la gestió de control de la utilització de les places de C/D (i la possible ampliació de l'Àrea DUM en algunes zones) hauria de ser una de les prioritats d'aquest Pla pel que fa a la distribució de mercaderies, per tal d'optimitzar l'oferta actual.

## 2.7. Seguretat viària

L'Ajuntament de Barcelona ha posat especial èmfasi els darrers 20 anys en millorar la seguretat viària portant a terme moltes mesures dintre del marc de les directrius del Pacte per la Mobilitat, i l'adhesió a la Carta Europea dels Drets dels Vianants, la Carta Europea de la Seguretat Viària o la Declaració de Principis de la Política de Seguretat Viària Urbana.

En aquest sentit, Barcelona va redactar el Pla Municipal 2013–2018 que té com a objectiu principal la reducció d'un 20% dels morts i ferits greus en accidents de trànsit de l'any 2018 respecte dels nivells de 2012. Per assolir aquest objectiu s'han considerat 3 criteris bàsics:

- Treballar de forma prioritària en la prevenció dels sinistres amb major lesivitat de les víctimes.
- Determinar mesures específiques pels usuaris més vulnerables com vianants, infants, gent gran i persones amb mobilitat reduïda.
- Treballar en la resolució de problemàtiques o casuístiques d'accident que agrupen un nombre elevat de sinistres l'any.

Segons dades de Guàrdia Urbana de Barcelona, a l'any 2017 es van produir 9.430 accidents amb víctimes a la ciutat de Barcelona que van determinar 12.177 ferits i 12 defuncions, el que representa un 1,0% de ferits més respecte l'any 2016 i un 7,1% més respecte l'any 2014, mentre que el nombre de morts es redueix un 57,1% respecte l'any 2016 i un 61,3% respecte el 2014.

D'aquests 9.430 accidents, 567 es van produir al districte de Nou Barris que van donar lloc a 2 morts (16,6% del total) i 659 ferits (5,4% del total), sent el **segon districte amb menor accidentalitat** juntament amb el districte de Gràcia. **Proporcionalment, el nombre d'accidents és menor al nombre de quilòmetres realitzats a la ciutat (8,8% del total).**

| Víctimes | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | %17/14 | %17/16 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Morts** | **39** | **31** | **30** | **22** | **31** | **27** | **28** | **12** | **-61,29%** | **-57,14%** |
| **Ferits (total)** | **10.804** | **10.309** | **10.985** | **11.357** | **11.370** | **11.794** | **12.060** | **12.165** | **6,99%** | **0,87%** |
| Ferits lleus | 10.539 | 10.091 | 10.736 | 11.098 | 11.119 | 11.595 | 11.866 | 11.924 | 7,24% | 0,49% |
| ferits greus | 265 | 218 | 249 | 259 | 251 | 199 | 194 | 241 | -3,98% | 24,23% |
| **TOTAL** | **10.843** | **10.340** | **11.015** | **11.379** | **11.401** | **11.821** | **12.088** | **12.177** | **6,81%** | **0,74%** |

*Fig. 2.7.1. Evolució del nombre de víctimes a la ciutat de Barcelona. Font: GUB*

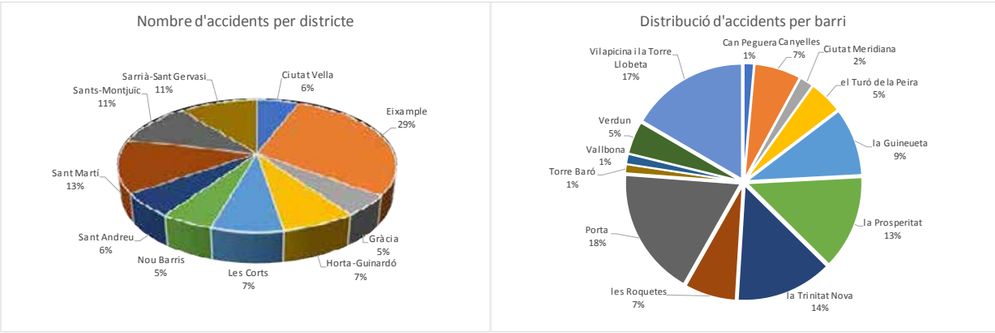



*Fig. 2.7.2. Percentatge d'accidents per districtes i per barris. Font: GUB*

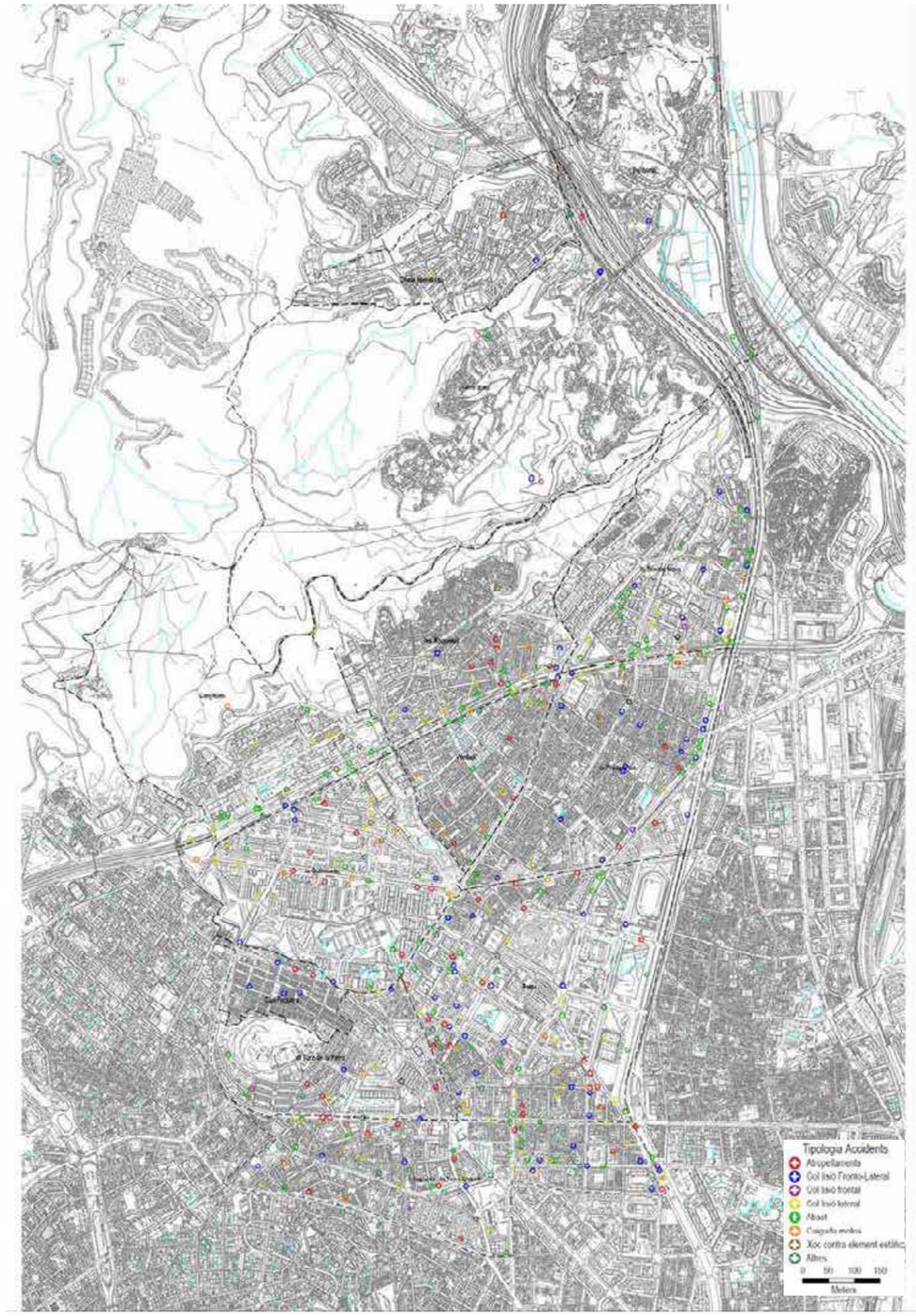



*Fig. 2.7.3. Localització i tipologia dels accidents a Nou Barris. Font: Elaboració pròpia*

El barri amb major accidentalitat és Porta, que concentra un 18% dels accidents produïts al districte, seguit dels de Vilapicina i la Torre Llobeta (17%) i la Trinitat Nova (14%), els quals es veuen envoltats per vies bàsiques de ciutat on es concentren més els accidents.

**Destaca que la tipologia d'accident més comú al districte és la col·lisió per abast**, 2 punts superiors a la mitjana de la ciutat; aquest tipus d'accident és molt comú a vies ràpides o vies principals semaforitzades on es concentren els episodis de congestió i frenades brusques degut a unes velocitats de circulació elevades.

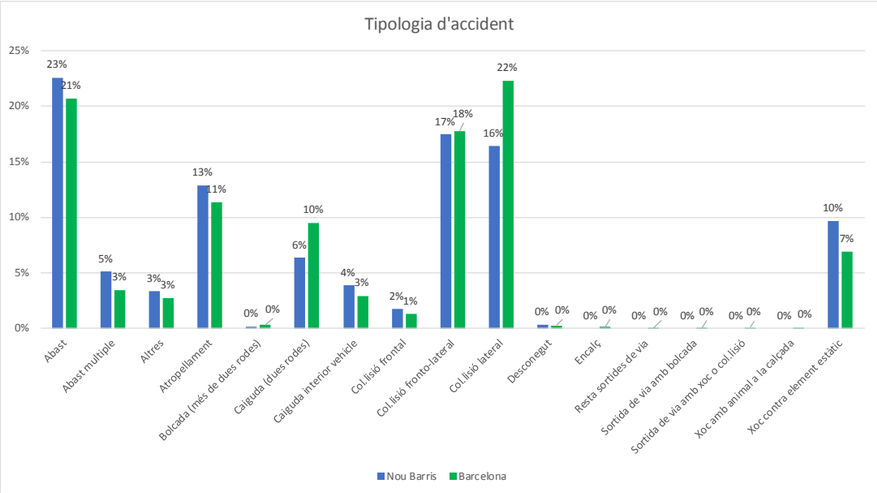



*Fig. 2.7.4.Tipologia d'accidents. Font: Elaboració pròpia*

Un altre aspecte destacable és que, **percentualment es produeixen més atropellaments (+2%) que la mitjana de la ciutat, dels quals un 5% són a causa directa d'un comportament erroni del vianant.**

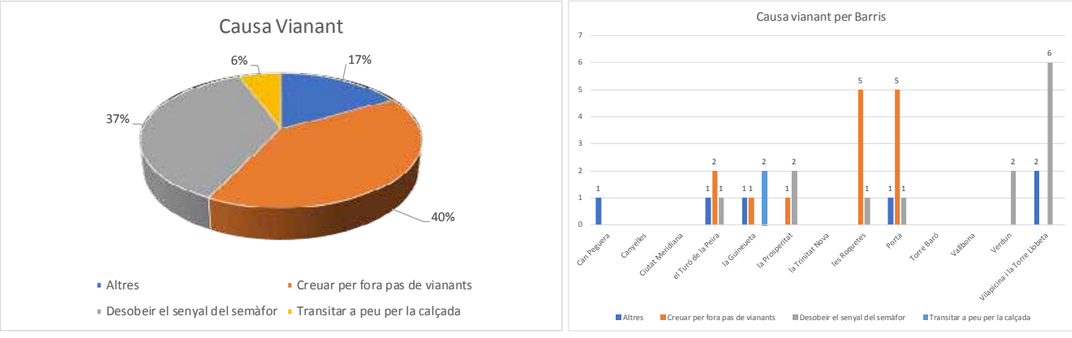



*Fig. 2.7.5.Distribució dels accidents a causa dels vianants. Font: Elaboració pròpia*

Dels 35 accidents a causa dels vianants, el 40% van ser produïts per creuar fora d'un pas de vianants. **La majoria d'aquest tipus d'accidents es concentren al barri de Porta**, que és un barri amb vies amples (més d'un carril de circulació) que conviden a augmentar la velocitat de circulació; **i al barri de Roquetes,** un barri de trama urbana enrevessada de carrers estrets i amb forts pendents que dificulten la visibilitat.

Els vehicles amb una major accidentalitat són els turismes i motocicletes/ciclomotors amb un 43% i 42% dels accidents respectivament. D'aquests, el turisme té una accidentalitat elevada al barri de Trinitat Nova amb 68 accidents amb almenys un turisme implicat; i les motos al barri de Porta amb 61 accidents amb almenys una moto implicada.

| Barri | Autobús | Bicicleta | Camió rígid <= 3,5 tones | Camió rígid > 3,5 tones | Furgoneta | Motocicleta | Taxi | Turisme | TOTAL |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Can Peguera | | 2 | | | | 6 | | 3 | 11 |
| Canyelles | 2 | 1 | 3 | | 2 | 14 | | 25 | 47 |
| Ciutat Meridiana | 1 | | | | | | | 1 | 2 |
| el Turó de la Peira | 2 | 1 | | | 2 | 18 | 1 | 10 | 34 |
| la Guineueta | 4 | | 1 | | 4 | 31 | | 23 | 63 |
| la Prosperitat | 4 | 6 | | | 2 | 36 | 2 | 40 | 90 |
| la Trinitat Nova | 4 | | 1 | | 3 | 29 | 4 | 68 | 109 |
| les Roquetes | | 3 | | | 2 | 19 | | 27 | 51 |
| Porta | 9 | 2 | | | 3 | 61 | | 37 | 112 |
| Torre Baró | 1 | | | | | 4 | | 2 | 7 |
| Vallbona | | 1 | | | | 1 | | 6 | 8 |
| Verdun | | 2 | | 1 | 4 | 13 | | 5 | 25 |
| Vilapicina i la Torre Llobeta | 7 | 3 | 1 | | 2 | 52 | 5 | 30 | 100 |
| **Total** | **34** | **21** | **6** | **1** | **24** | **284** | **12** | **277** | **659** |

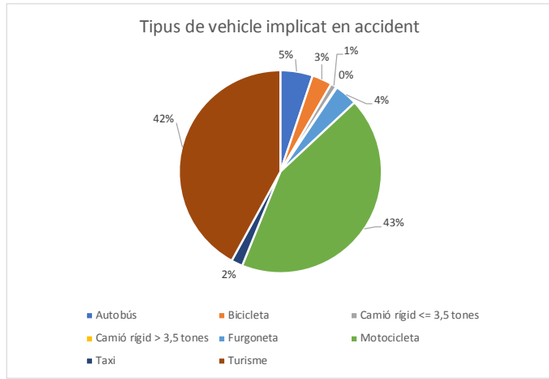



*Fig. 2.7.6. Tipologia de vehicle implicat en accident. Font: Elaboració pròpia*

**Anàlisi dels entorns escolars**

Els entorns escolars, són espais on s'hi concentra el trànsit dels agents més vulnerables de la mobilitat que són els nens, gent gran o dones embarassades i per tant, han de ser entorns on s'ha de prioritzar la seguretat als seus desplaçaments, en gran part efectuats a peu o en bicicleta.

En aquest sentit, l'Ajuntament de Barcelona a l'any 2002 va iniciar els projectes de *"Camí escolar, camí amic"* la finalitat dels quals és aconseguir que els nens i nenes de la ciutat guanyin en autonomia personal i qualitat de vida mentre van i venen sols de l'escola, passejant pel parc, caminant cap el casal o a fer esport, generant itineraris que comparteixin els diferents alumnes de diverses edats (a partir dels 8 anys) en condicions de seguretat.

*Fig. 2.7.8. Camí escolar. Font: Ajuntament de Barcelona*

De l'objectiu principal, en sorgeixen d'altres d'individualitzats com:

- Millorar el coneixement del barri.
- Identificar situacions de perill.
- Escollir els recorreguts més segurs i agradables.
- Formular propostes de millora i participar en la seva execució.
- Incrementar la capacitat d'adaptació a noves situacions.
- Aprendre nous comportaments adequats a les circumstàncies reals.
- Aconseguir hàbits més saludables per a l'alumnat i més sostenibles per a la ciutat.

Aquests projectes són redactats sota demanda dels centres escolars i amb la implicació del centre educatiu, l'AMPA i el districte. **El districte de Nou Barris actualment disposa de 6 camins escolars associats als següents centres educatius:**

- **Escola Prosperitat, situada al barri de Prosperitat**
- **Escola Àgora, situada al barri de la Guineueta.**
- **Escola Cor de Maria Sabastida, situada al barri de Vilapicina i la Torre Llobeta.**
- **Escola FEDAC Amílcar, situada al barri de Vilapicina i la Torre Llobeta.**
- **Escola Ferrer i Guàrdia, situada la barri de Ciutat Meridiana.**
- **Escola Calderón de la Barca, situada al barri del Turó de la Peira.**

Aquests projectes han presentat una diagnosi de la mobilitat dels escolars a aquests centres i propostes de millora que es detallen a continuació:

**Escola Cor de Maria Sabastida:**

Al carrer Cartellà s'han detectat diferents incidències com:

- Davant del número 13 presència de rajoles aixecades que poden provocar caigudes.
- Davant del número 25 senyal de vianants a repintar.
- Cruïlla amb Amílcar manquen semàfors per a vianants.
- Cruïlla amb Pintor Cases manca semàfor per vianants.
- Davant del número 123 (porta de l'escola) protegir l'espai per evitar que nens i nenes surtin corrents i creuin el carrer.
- La fase semafòrica per vianants davant de l'escola és massa curta a l'hora d'entrada.

Al carrer Vilapicina s'han detectat les següents incidències:

- Disposa de voreres molt estretes, sent un itinerari principal d'afluència d'alumnes.
- Cruïlla amb Cartellà, la localització del pas de vianants no es visible per als vehicles que giren, donat que el gir és molt tancat.
- Davant del número 26 pas de vianants amb poca visibilitat.
- Davant del número 22 pas de vianants amb poca visibilitat.

Al pg. de les Palmeres s'han detectat les següents incidències:

- Disposa de voreres molt estretes, sent un itinerari principal d'afluència d'alumnes.

Al carrer Teide s'han detectat les següents incidències:

- Disposa de voreres molt estretes, sent un itinerari principal d'afluència d'alumnes.

Al carrer Amílcar s'han detectat les següents incidències:

- Al tram entre Pg. Maragall i carrer Cartellà s'han trobat rajoles aixecades que poden provocar caigudes, així com estrenyiments de la vorera per la presència d'arbres.

**Escola FEDAC Amílcar:**

Al carrer Amílcar s'han detectat les següents incidències:

- Disposa de voreres molt estretes, sent el carrer on es situa l'entrada a l'escola i el poliesportiu.
- Cruïlla amb Vilapicina, els vehicles envaeixen la vorera per realitzar el gir, amb el condicionant de ser una vorera molt estreta.

Al carrer Vilapicina s'han detectat les següents incidències:

- Disposa de la vorera Llobregat molt estreta, on es situa l'entrada a l'escola.
- Cruïlla amb Matilde, els vehicles estacionats dificulten la visibilitat tant dels vianants com dels vehicles.

Al carrer de Sant Ferran s'han detectat les següents incidències:

- A la cruïlla amb el carrer Serrano el carrer desemboca sobre un pas de vianants.

Al carrer del Baró Esponella s'han detectat les següents incidències:

- A la seva cruïlla amb el carrer Joan Alcover hi ha uns contenidors que dificulten la visibilitat.

Al carrer Costa i Cuixart s'han detectat les següents incidències:

- Al seu tram entre Amílcar i Av. Borbó disposa de pocs passos de vianants fet que fa que els vehicles circulin a velocitats elevades.

Al carrer Teide s'han detectat les següents incidències:

- A la cruïlla amb Vilapicina els vehicles estacionats dificulten la visibilitat.

**L'escola Ferrer i Guàrdia va obtenir solució a les incidències detectades a la diagnosi generant un itinerari molt més segur.**

Continuant amb l'aposta d'una mobilitat segura als entorns escolars, l'Ajuntament de Barcelona, al juliol de 2016, va desenvolupar una Mesura de Govern anomenada "*Omplim de vida els entorns escolars"* que té com a objectiu redefinir els entorns escolars com a espais públics habitables i de convivència mitjançant les següents mesures d'aplicació:

- Fomentar els usos a l'espai públic com el joc dels infants, trobada, passeig, descans, etc., tot recuperant els carrers per a les persones.
- Incrementar l'espai pacificat amb prioritat pels vianants.
- Promocionar els nous usos a l'espai públic que fomentin la connexió entre els principals elements atractors.
- Millorar les variables d'habitabilitat (atracció i confort).

**Al districte de Nou Barris existeixen concentracions d'escoles fora de via bàsica com a l'interior dels barris de la Prosperitat, Verdum, Turó de la Peira, Vilapicina i la Torre Llobeta o l'entorn d'Arnau d'Oms a Porta.**

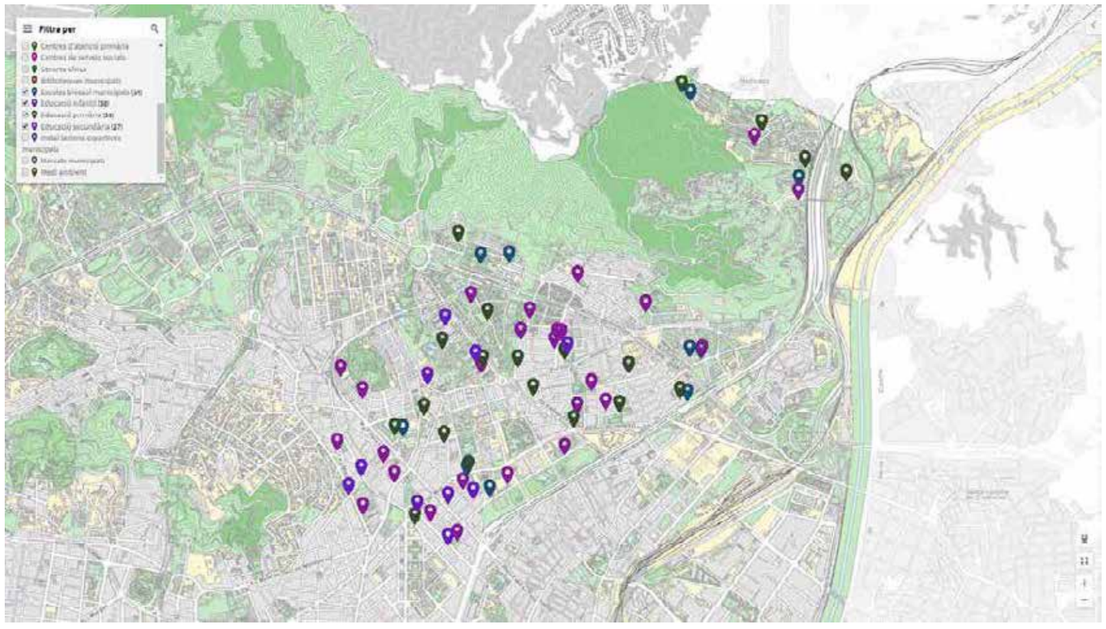


*Fig. 2.7.9.Centres educatius al districte de Nou Barris. Font: Ajuntament de Barcelona*

**Conclusions de la seguretat viària**

La seguretat viària del districte de Nou Barris es caracteritza per:

- **És el segon districte amb menor accidentalitat de la ciutat juntament amb el districte de Gràcia (un districte eminentment peatonal).** Els accidents solen tenir una victimització lleu, pel que és un dels districtes més segurs de la ciutat.
- **Per tipus d'accidents predominen les col·lisions per abast,** accidents característics de vies ràpides i vies semaforitzades, les quals tenen un gran pes al districte.
- **Per tipologia d'accidents, el percentatge d'atropellaments és superior a la mitjana de la ciutat**, donada la configuració viària del districte on hi ha un gran nombre de carrers amb voreres estretes o sense voreres i amples seccions de circulació pels vehicles. Millorar les condicions de visibilitat de les cruïlles i millorar la seguretat dels desplaçaments a peu ha de ser un objectiu preferent d'aquest Pla.
- **Només 6 dels 135 centres educatius del districte disposen de camí escolar consolidat o en projecte.** Crear espais segurs i de convivència als entorns escolars ha de ser un dels principals objectius del present Pla.

## 2.8. Medi ambient

Un dels principals efectes colaterals del trànsit amb vehicles motoritzats, és la contaminació atmosfèrica a les zones urbanes, que afecten molt negativament a la salut i a la qualitat de vida de les persones. Hi ha fonts contaminants que no es poden controlar, com per exemple els núvols de pols saharià que arriben periòdicament a través de la mar Mediterrània, però d'altres com el transport rodat (principal font de pol·lució de la ciutat) o en menor mesura les activitats industrials, sí que es poden regular i disminuir. Respirar aire contaminat afecta molt negativament a la nostra salut, pot causar malalties respiratòries, cardiovasculars, neurològiques, immunològiques i càncer. L'Organització Mundial de la Salut (OMS) confirma que cada any es produeixen milions de morts prematures a causa de l'aire contaminat. **Per tant és clau que la qualitat de l'aire sigui òptima per no afectar a la salut de la ciutadania.**

**S'estima que el 60% del diòxid de nitrogen (un dels contaminants locals més perillosos) present a Barcelona procedeix del trànsit rodat.**

En aquest sentit, a novembre de 2016, l'Ajuntament de Barcelona va presentar la Mesura de Govern "*Programa de mesures contra la contaminació atmosfèrica de Barcelona"*, que inclou actuacions estructurals i extraordinàries per afrontar els episodis d'alta contaminació.

Entre les mesures estructurals es troba la incorporació de la ciutat de Barcelona dins de les Zones de Baixes Emissions (ZBE), que cobreixen un àrea de 95 $km^2$ que inclou els municipis de Barcelona, L'Hospitalet de Llobregat, Cornellà del Llobregat, Esplugues de Llobregat i Sant Adrià del Besòs; on es preveu restringir progressivament la circulació de vehicles més contaminants

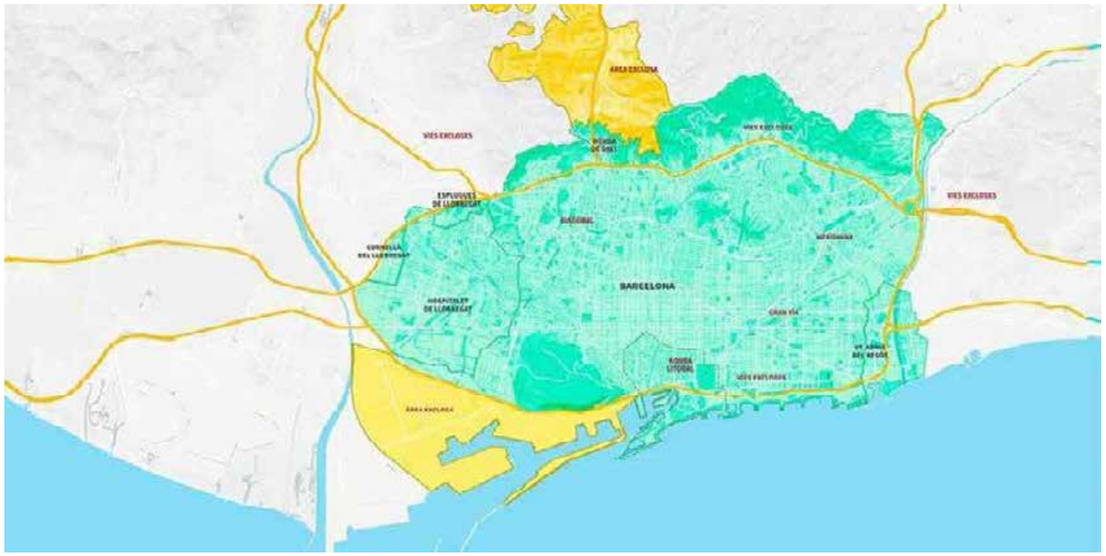



*Fig. 2.8.1. Zona de Baixes Emissions. Font: Ajuntament de Barcelona*

**Anàlisi de la contaminació per gasos contaminants**

Nou Barris, per la seva localització i morfologia urbana, és un districte especialment sensible a la contaminació atmosfèrica i al soroll. Al ser una de les principals entrades a la ciutat les seves vies principals suporten grans intensitats de trànsit de pas que emeten gasos contaminants i sorolls.

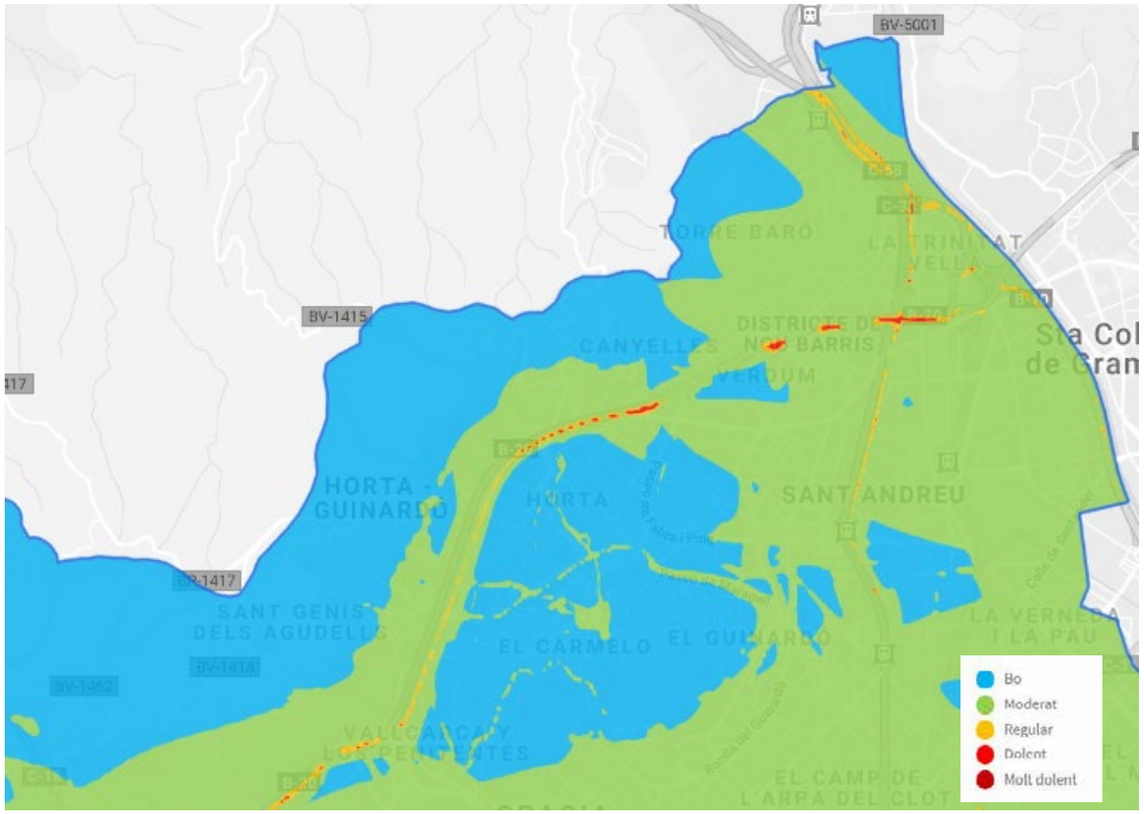



*Fig. 2.8.2. Nivell d'emissions $NO_2$. Font: Ajuntament de Barcelona*

Els grans espais verds repartits per tot el districte, i la seva localització a la falda de Collserola proporcionen a Nou Barris entorns amb una millor qualitat de l'aire respecte la mitjana de la ciutat pel que fa als nivells de NO2, situant-se per sota dels 40 µg/$m^3$ (límit màxim aconsellable per la OMS), però als entorns dels grans accessos a la ciutat com l'av. Meridiana i la Ronda de Dalt els nivells superen el llindar recomanable situant-se per sobre dels 140 µg/$m^3$ i en alguns casos molt puntuals (interior de Rondes i algun tram de Meridiana) superant els 200 µg/$m^3$ llindars que per exposicions superiors a una hora provoca greus complicacions respiratòries.

**Per tant calen mesures que redueixin aquests nivells especialment als entorns de la xarxa principal del districte i allà on es localitzin els principals entorns escolars i sanitaris.**

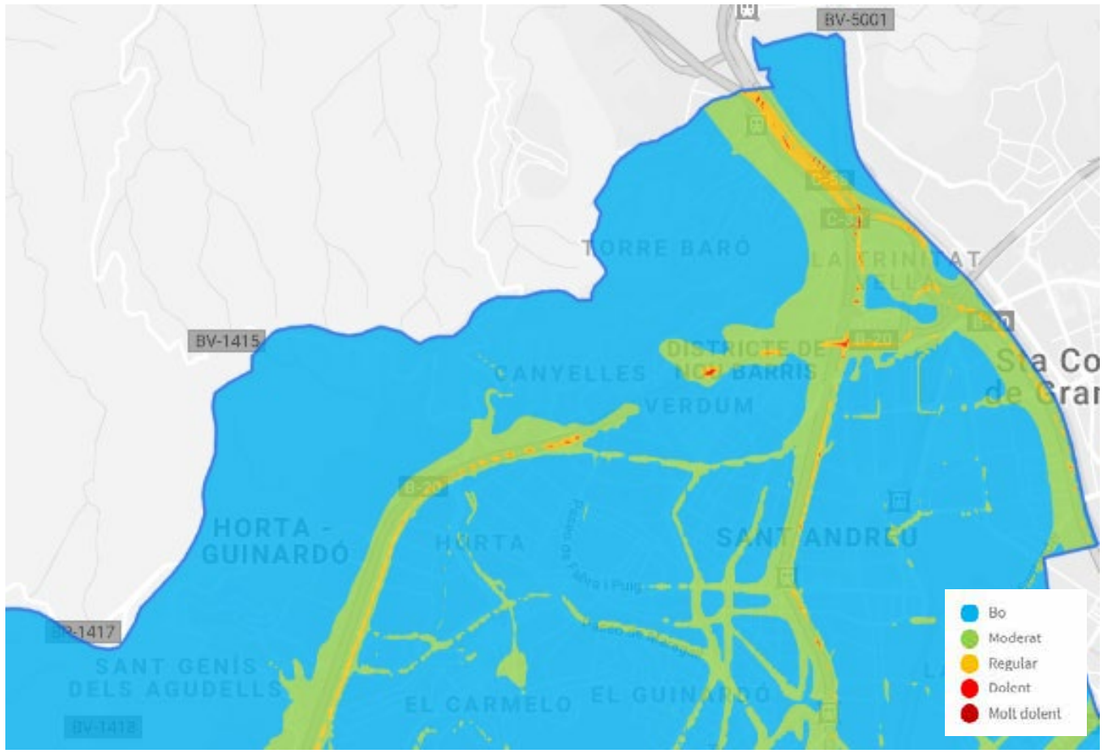



*Fig. 2.8.3. Nivell d'emissions PM10. Font: Ajuntament de Barcelona*

Pel que fa als nivells d'emissions de partícules PM10, encara es fa més visible que els nivells més elevats es situen als entorns de la xarxa viària principal del districte, com l'av. Meridiana, la Ronda de Dalt (amb valors superiors als 40 µg/m$^3$), el pg. Valldaura, el pg. Fabra i Puig, el carrer del doctor Pi i Molist, el pg. Verdum o l'av. Rio de Janeiro (amb valors superiors als 20 µg/m$^3$ valor màxim admissible per l'OMS). S'observa com l'interior dels barris que no són travessats per xarxa bàsica de la ciutat disposen de nivells òptims d'emissions.

**Anàlisi de la contaminació acústica**

La contaminació acústica, al igual que la contaminació atmosfèrica, és un dels principals problemes de la ciutat de Barcelona, donat el caire residencial del districte, sense grans pols d'activitats i/o oci, els seus nivells d'emissions acústiques venen donats en gran mesura pel trànsit que circula pels seus carrers.

Tal i com es pot observar al següent mapa acústic, els nivells d'immissió sonora més alts durant el dia corresponen als entorns d'aquelles vies que suporten les majors intensitats de trànsit, amb especial importància a l'av. Meridiana i la Ronda de Dalt on es superen àmpliament els 75 dB.

**El 56% dels veïns es troben per sobre del límit d'immissió que recomana l'OMS (65dB), mentre que un 9% està per sobre dels 75dB el qual és el límit d'atenció on es poden provocar efectes molt nocius sobre la salut.**

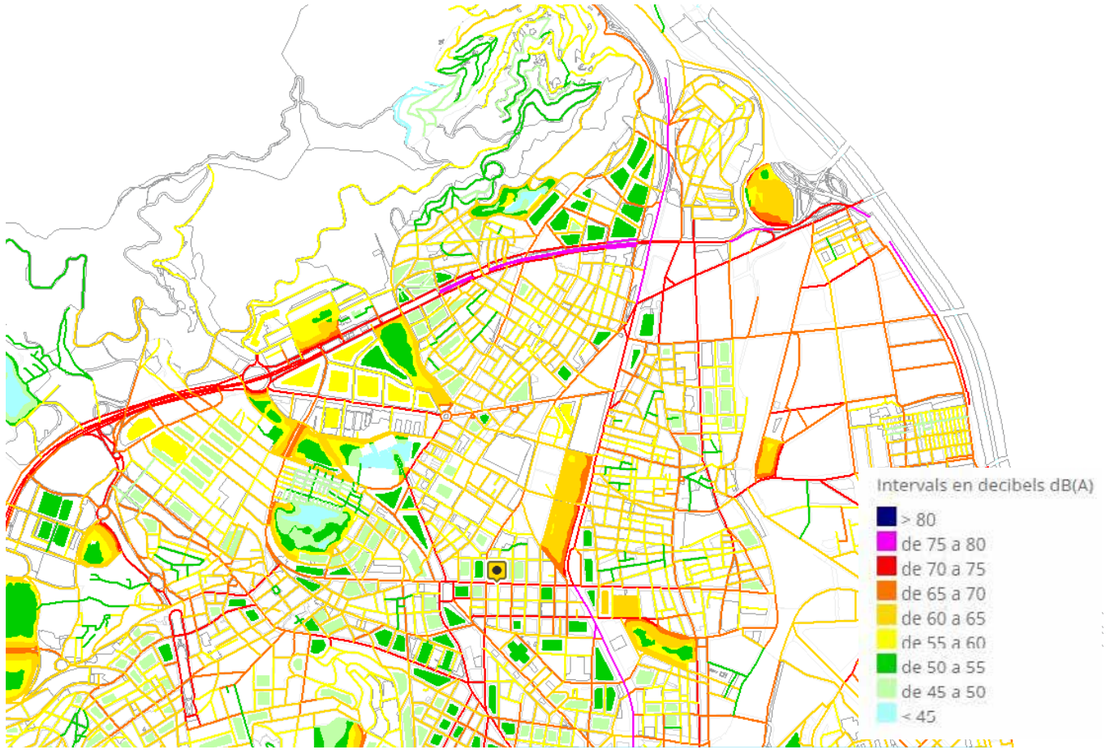



*Fig. 2.8.4. Mapa acústic Nou Barris en horari de 7:00 a 21:00 hores. Font: Ajuntament de Barcelona*

En horari nocturn, el nivell sonor del districte es redueix considerablement tot i que el 88% de la població es troba per sobre dels nivells màxims d'immissió (55dB) per garantir el descans, únicament aquelles zones més incrustades a la falda de Collserola es situen en nivells sonors per sota dels 55 dB.

**Especialment afectats pels alts nivells sonors són els entorns de l'av. Meridiana, la Ronda de Dalt, el carrer Escòcia i el pg. Valldaura amb valors per sobre dels 70 dB molt per sobre dels nivells recomanables per assegurar el descans de les persones.**

Actuacions com la cobertura de la Ronda, la remodelació de l'av. Meridiana, així com les mesures per fomentar la utilització de modes més sostenibles van encaminades en millorar les condicions ambientals i garantir un entorn saludable per tota la ciutadania.

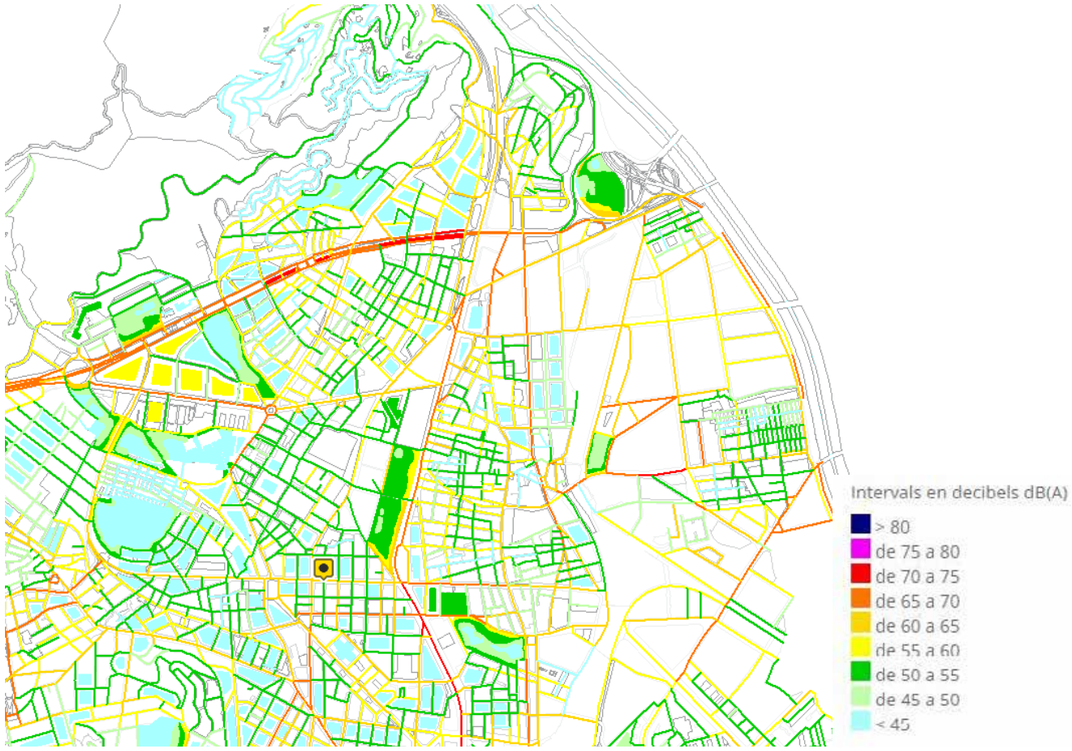



*Fig. 2.8.5. Mapa acústic Nou Barris en horari de 21:00 a 7:00 hores. Font: Ajuntament de Barcelona*

**Conclusions de les condicions mediambientals:**

- Tot i ser un dels districtes amb major superfície d'àrees verdes i situat a la falda de Collserola, **els nivells de contaminació tant ambiental com acústica superen els límits màxims admissibles en gran part del seu territori**. En bona mesura és degut a que el Districte és travessat per grans entrades a la ciutat.
- Tal i com s'ha comentat a l'apartat 2.4. el districte de Nou Barris es caracteritza per disposar **d'un elevat percentatge de vehicles de pas (64%) pel què gran part dels nivells d'emissions del districte venen donats per aquest tipus de trànsit**.
- El fet de no disposar de grans pols d'atracció d'oci nocturn, fa que **els nivells sonors detectats estiguin induïts en gran mesura pel trànsit circulant pels seus carrers**. Per això un dels objectius del present Pla passa per pacificar aquest trànsit reduint d'aquesta manera els actuals nivells d'emissions.

# 3. VISIÓ DELS AGENTS

Per tal d'aprofundir encara més en el coneixement dels hàbits de mobilitat dels residents del districte, s'ha realitzat, en paral·lel a la recollida d'informació i diagnosi tècnica, una sèrie d'entrevistes personalitzades amb els diferents agents del Districte (associacions de veïns, associacions de comerciants, associacions de gent amb discapacitat), tècnics de barri, tècnics de planejament urbanístic, gerència i Guàrdia Urbana. En elles es recullen la seva visió de la mobilitat actual, senyalant les problemàtiques percebudes pels diferents modes de transport i la seva visió del futur.

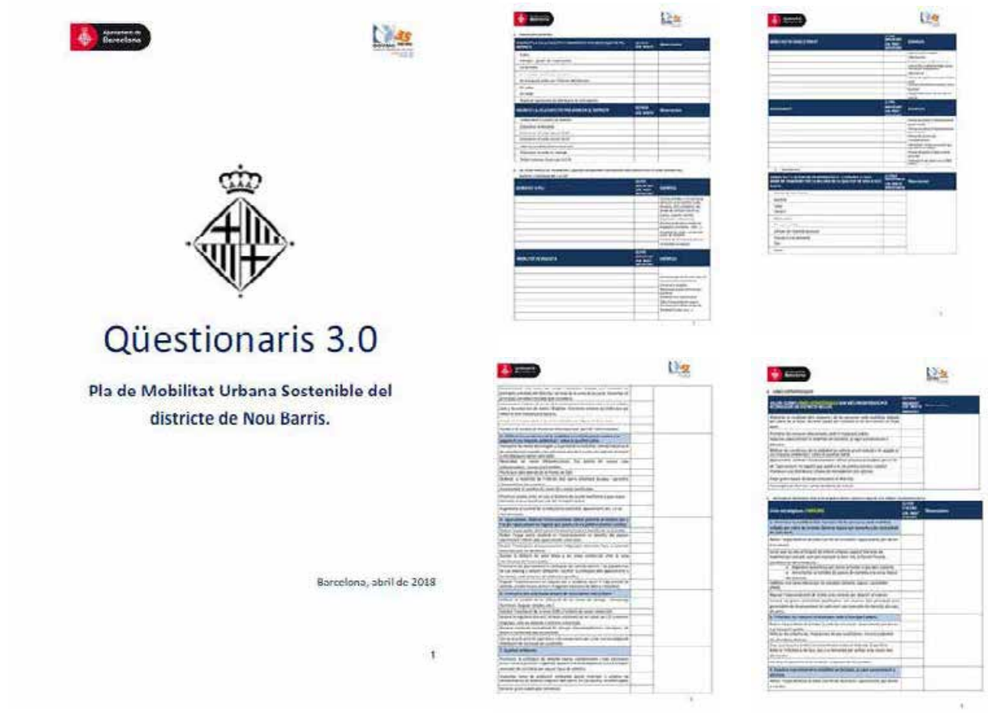



*Fig. 65. Guia del qüestionari realitzat als diferents agents. Font: Elaboració pròpia*

En aquestes sessions d'entrevistes personalitzades hi han participat 22 persones les quals es divideixen en:

- 3 representants de gerència i conselleria.
- 3 tècnics/ques dels serveis tècnics del Districte.
- 1 tècnic/a de transversalitat i gènere.
- 1 tècnic/a de Prevenció i convivència.
- 1 tècnic/a de persones amb discapacitat.
- 1 tècnic/a d'educació i infància.
- 7 tècnics/es de barri.
- 1 representant de les associacions de comerciants.
- 2 representants de les associacions de veïns i entitats.
- 1 Associació per la sensibilització envers la discapacitat.

A continuació es detallen els resultats d'aquestes entrevistes i les observacions aportades:

## 3.0. Diagnosi general

**Valori la facilitat i comoditat per desplaçar-se en els següents modes de transport:**

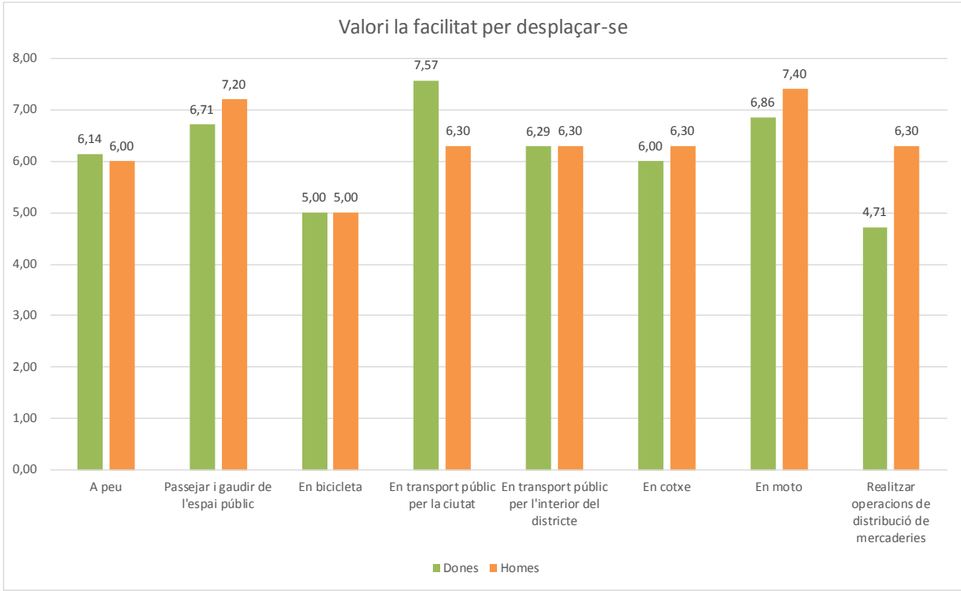



*Fig. 3.0.1. Valoració per la facilitat de desplaçar-se. Font: Elaboració pròpia*

Dels resultats obtinguts, s'observa com el mitjà de transport amb una valoració menor és la bicicleta; el fet de disposar d'una orografia complicada, sobretot als barris situats per sobre de la Ronda de Dalt, i de tenir una xarxa inconnexa que presenta diferents discontinuïtats tant internes com de connexió amb la resta de la xarxa de la ciutat (tal i com s'ha esmentat a l'apartat 2.2), fa que la bicicleta es consideri un mode "incòmode" a l'hora de desplaçar-se pel Districte.

El següent mode que presenta una menor valoració és la Distribució Urbana de Mercaderies (DUM) la qual es veu afectada en gran part per la indisciplina, tant en la realització d'operacions de càrrega i descàrrega, com en l'estacionament en reserves de càrrega i descàrrega per part de vehicles no autoritzats.

Cal destacar que la valoració dels desplaçaments a peu està condicionada a les condicions orogràfiques del terreny i la configuració viària donada per la mateixa, sobretot en els barris per sobre de la Ronda de Dalt on els forts pendents i les voreres estretes o manca de voreres en alguns casos, dificulten els desplaçaments en aquest mode.

L'existència de grans zones verdes al districte de Nou Barris i el fet d'estar situat a la falda de Collserola, fa que es valori molt positivament el passejar i gaudir l'espai públic. Únicament fa que no es valori millor a causa de la sensació de poca lluminositat en horari nocturn dels espais públics i en algun cas la manca de bancs per descansar sobretot als barris de la zona alta.

La moto, com a mode de transport intern i de connexió de la ciutat de Barcelona es qui presenta una major valoració general. La facilitat per trobar aparcament, el cost del combustible així com la possibilitat d'evitar els episodis de congestió a les principals vies de la ciutat, són variables que fan que es valori tant positivament.

El transport públic de connexió amb la resta de la ciutat també disposa d'una bona valoració, l'arribada de la nova xarxa bus i la bona oferta de Metro existent al districte, fa que es valori positivament aquest mitjà de transport. Mentre que el transport públic de connexió interna rep una valoració sensiblement més baixa a causa de la manca de connectivitat de les seves línies amb els principals equipaments del districte.

**Valori la facilitat per aparcar o trobar un espai de descans al districte**

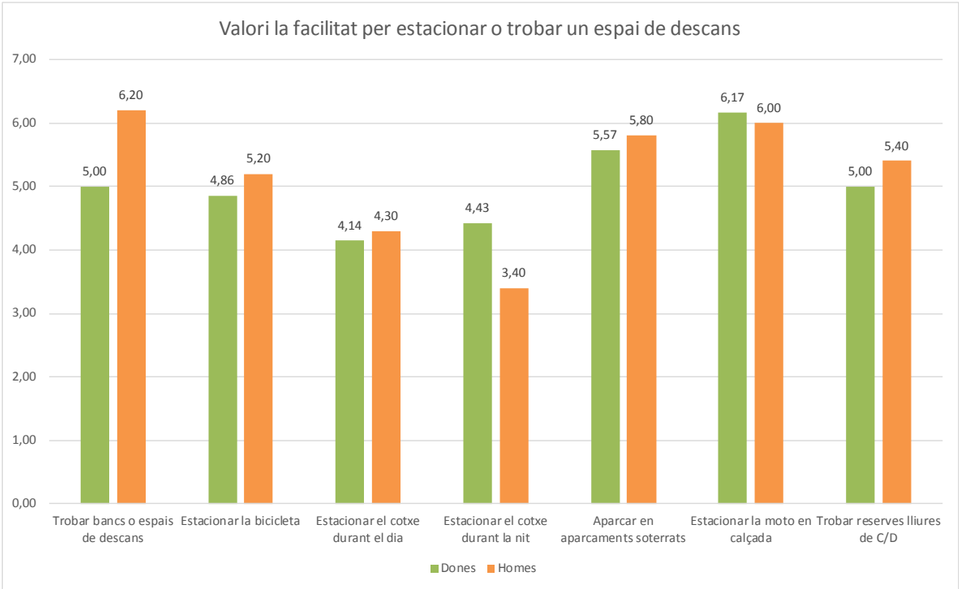



*Fig. 3.0.2. Valoració per la facilitat d'estacionar o trobar un espai de descans. Font: Elaboració pròpia*

De les valoracions obtingudes s'extreu que en general, és difícil trobar una plaça lliure a la calçada per estacionar el vehicle privat tant en horari nocturn com diürn. De l'apartat 2.5. s'extreu que les ocupacions observades de l'oferta en calçada és alta, sobretot en horari nocturn; pel què la pressió sobre l'estacionament a la calçada és força elevat.

Un altre aspecte important és la baixa valoració per la disponibilitat a estacionar en aparcaments soterrats, en aquest cas ve donada per la baixa oferta de places d'estacionament de rotació al districte, únicament 3 dels 29 aparcaments municipals ofereixen places de rotació i s'hi afegim els aparcaments de superfícies comercials l'oferta augmenta a 5, dels quals 2 es troben a Porta, 2 a Vilapicina i la Torre Llobeta i un a Verdum, barris on es concentra la principal activitat comercial del Districte. La resta de barris queden sense oferta de places de rotació en soterrat pel que depenen de l'oferta d'estacionament en superfície.

Un altre aspecte a millorar segons les valoracions obtingudes, és la disponibilitat per trobar un aparcament per a bicicletes. En aquest cas la manca d'oferta disponible i sobretot la manca de seguretat en aquests aparcaments, fa que la sensació sigui de dificultat a l'hora de trobar un espai on estacionar la bicicleta.

També es posa de manifest la sensació de manca de places d'estacionament per a la DUM, la indisciplina a l'hora de la realització d'aquestes operacions i la invasió de les reserves per part de vehicles privats fan créixer la sensació de no trobar places disponibles.

Des del punt de vista de gènere, qui presenta més diferències és la facilitat per trobar bancs o espais de descans, mentre que els homes consideren que és relativament fàcil trobar un banc, les dones consideren que l'oferta d'aquests no és suficient i s'hauria de reforçar sobretot a aquells barris que es veuen més afectats per l'orografia.

Un cop determinades les valoracions a l'hora de desplaçar-se i d'estacionar en els diferents modes de transport, es va demanar que es prioritzés sobre quin mitjà de transport s'hauria de potenciar especialment en aquest Pla i quines línies estratègiques s'haurien de prioritzar.

**Ordeni d'1 a 10 en ordre d'importància quin mode de transport és prioritari per la millora de la qualitat de vida del resident.**

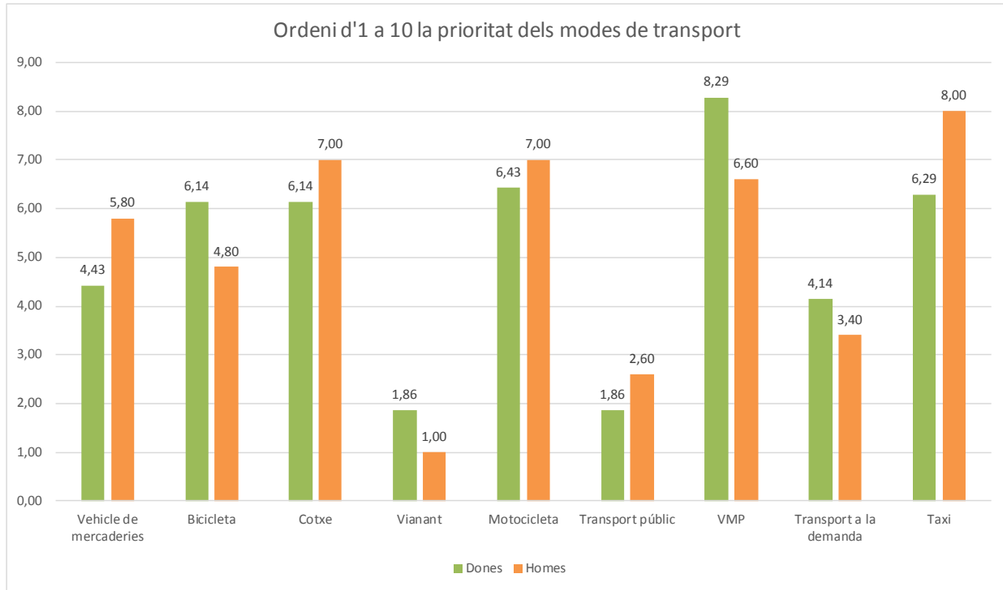



*Fig. 3.0.3. Priorització de modes de transport. Font: Elaboració pròpia*

En general, es coincideix en que el vianant i la millora de les seves condicions ha de ser la prioritat d'aquest Pla, seguit del transport públic (incloent el transport a la demanda). En aquest sentit la prioritat dels agents va en consonància amb els modes de desplaçament més utilitzats pels residents del districte.

En un segon ordre de prioritats, s'estableixen la distribució urbana de mercaderies i la bicicleta. Si bé és cert que el districte de Nou Barris no disposa d'un gran teixit comercial i de serveis, la indisciplina a l'hora de la realització de les operacions de càrrega i descàrrega afecta als nivells de servei d'altres modes de desplaçament, pel que ordenar, regular i optimitzar les seves operacions ajudarà a millorar altres modes de manera indirecta.

Pel que fa a la bicicleta tot i que Nou Barris és un districte amb unes condicions orogràfiques poc atractives per la utilització d'aquest mode, amb l'arribada de la mobilitat elèctrica(bicicletes i sobretot patinets elèctrics) aquestes queden esmorteïdes pel que acabar de completar una xarxa de vies ciclables que connecti internament i sobretot amb la resta de la ciutat pot ajudar a incrementar la demanda en aquests modes de desplaçament.

En un tercer nivell de prioritat s'hi troben la moto, el vehicle privat i el taxi. Actualment pel districte s'hi circula còmodament tant en moto com en vehicle privat, tret d'episodis de congestió puntuals a la xarxa viària principal com l'av. Meridiana, Ronda de Dalt o la Via Júlia.

Les prioritats per aquests modes de desplaçament van encaminades en millorar l'optimització de les places d'estacionament existent, disminuir la il·legalitat i protegir la possibilitat d'estacionament per part dels residents.

**Ordeni d'1 a 8 en ordre d'importància quina línia estratègica ha de prioritzar aquest Pla per millorar la qualitat de vida dels residents.**

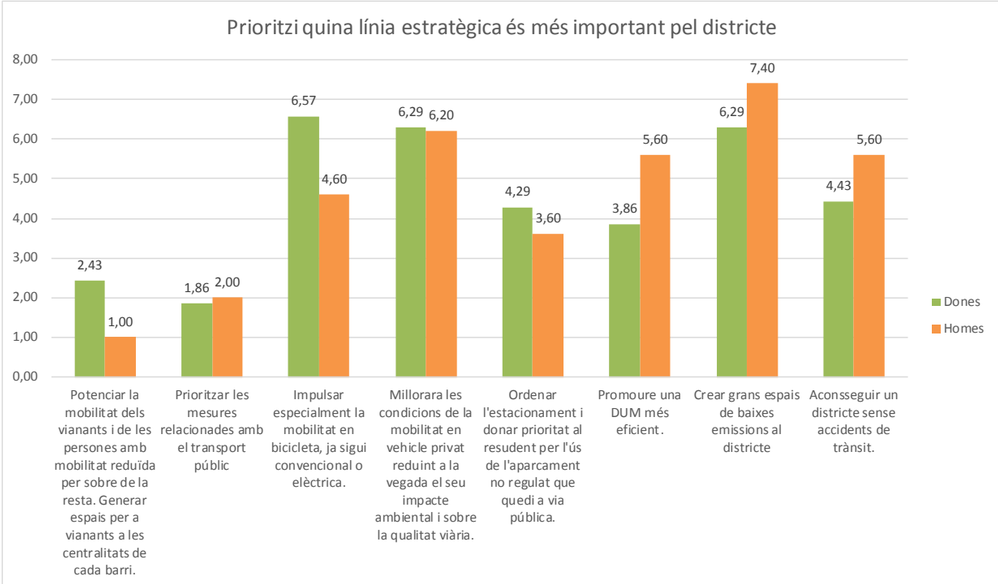



*Fig. 3.0.4. Línies estratègiques prioritàries. Font: Elaboració pròpia*

Tal i com s'ha observat a la priorització per mitjans de transport, en un primer nivell de prioritat destaquen les línies estratègiques destinades a millorar els desplaçaments a peu i en transport públic. Segons les dones entrevistades, les mesures sobre el transport públic i sobretot la millora de la connectivitat interna entre els diferents barris i els seus principals pols d'atracció ha de ser la prioritat d'aquest Pla, mentre que pels homes, la prioritat s'ha d'establir en potenciar la mobilitat dels vianants i de les persones amb mobilitat reduïda per sobre de la resta, generant espais pacificats per a vianants als principals equipaments i serveis del districte.

En segon nivell, consideren que ordenar l'estacionament i donar prioritat al resident per l'ús de l'aparcament no regulat que quedi a la via pública, promoure una DUM més eficient i aconseguir un districte sense accidents de trànsit. L'estacionament, l'indisciplina en l'estacionament i com afecta aquesta última sobre altres modes de transport, és una de les grans preocupacions dels agents del districte i per tant, ha de ser una de les principals prioritats d'aquest Pla.

En un tercer nivell es situa impulsar la mobilitat en bicicleta, ja sigui convencional o elèctrica; millorar les condicions de la mobilitat en vehicle privat reduint a la vegada el seu impacte ambiental i sobre la qualitat viària i Generar espais de baixes emissions al districte.

## 3.1. Mobilitat a peu

**Quins problemes considera més importants per la mobilitat peatonal al districte.**

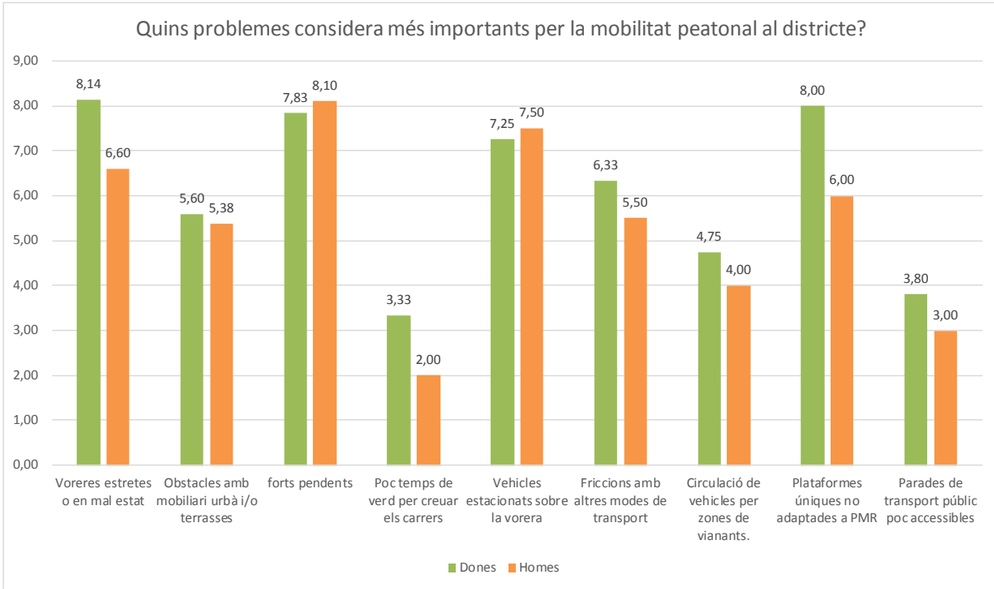



*Fig. 3.1.1. Valoració dels problemes més importants per la mobilitat a peu. Font: Elaboració pròpia*

La principal problemàtica considerada pels principals agents del districte que dificulta la mobilitat peatonal són els forts pendents dels seus carrers, sobretot a aquells barris per sobre de la Ronda de Dalt. En aquest sentit, l'Ajuntament de Barcelona ha impulsat diverses actuacions a tot el districte amb la instal·lació d'elements que ajuden a compensar aquests desnivells com escales mecàniques o ascensors.

Un altre problemes que consideren important tant homes com dones del districte és la invasió de les voreres per part de vehicles, tant motos com turismes que fan que la secció de la vorera es vegi reduïda considerablement.

D'altra banda, l'amplada de les voreres del districte, també es presenta com un dels condicionants més importants a l'hora "d'incomodar" els desplaçaments a peu. Tal i com s'ha comentat a l'apartat 2.1. aproximadament un 50% de les voreres del districte no disposen d'un ample útil suficient per ser considerades accessibles segons el *Codi Tècnic d'Accessibilitat,* tot i que amb l'aplicació del nou Planejament General, aquest percentatge es veurà reduït fins un 33%.

Les plataformes úniques tot i cercar l'accessibilitat universal, en ocasions presenten deficiències pel col·lectiu de persones amb mobilitat reduïda com la manca d'encaminaments en alguns passos de vianants, ni franges de seguretat que delimitin la secció transitable de la no transitable. A més, els vehicles no tendeixen a respectar la prioritat invertida del carrer circulant a velocitats poc adequades per aquest tipus de carrer sense obeir el canvi de prioritat de pas.

**Valori d'1 a 10 quines d'aquestes possibles mesures poden ajudar a millorar la mobilitat a peu**

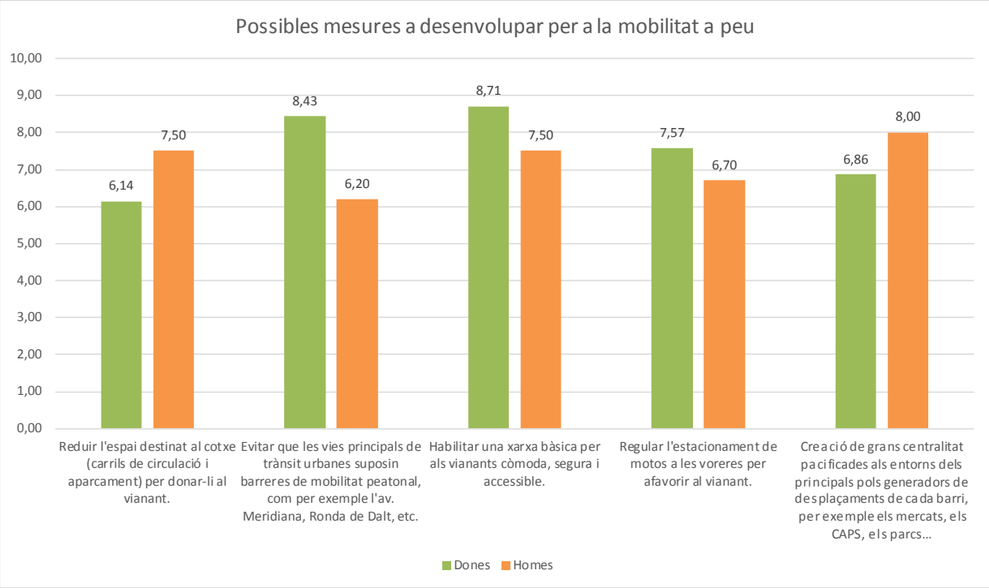



*Fig. 3.1.2. Valoració quines mesures adoptar per millorar la mobilitat a peu. Font: Elaboració pròpia*

Com a ordre de prioritats per a millorar la mobilitat peatonal, destaca en primer lloc el cercar una xarxa bàsica per als vianants que sigui còmoda, segura i accessible, és a dir, que tots els residents posseeixin almenys un itinerari proper en aquestes condicions, que connecti les seves llars als principals punts de destinació del districte, com: mercats, CAPS, escoles i serveis.

En segon lloc de prioritats, es situa la creació de grans espais pacificats als entorns dels principals equipaments del districte evitant el tant molest trànsit de pas, fent d'aquests espais un lloc de convivència del veïnat segurs i saludables.

En tercer lloc de prioritats es situa eliminar l'efecte barrera de les principals vies del districte, tant urbanes com físiques com són l'av. Meridiana o la Ronda de Dalt les quals per la seva configuració són poc permeables a la mobilitat peatonal, també cal destacar que en aquest apartat també els agents han tingut en compte les barreres físiques produïdes a causa de l'orografia del districte, així s'ha comentat que es fa prioritari augmentar el nombre d'elements que ajuden a superar aquests desnivells provocats per la proximitat a la muntanya de Collserola.

En últim lloc queden aquelles mesures que van destinades a reduir l'espai públic destinat al vehicle privat per atorgar-li més espai al vianant. Les dificultats per trobar places d'estacionament al districte condicionen l'adopció d'aquest tipus de mesures.

## 3.2. Mobilitat en bicicleta

**Quins problemes considera més importants per la mobilitat en bicicleta al districte.**

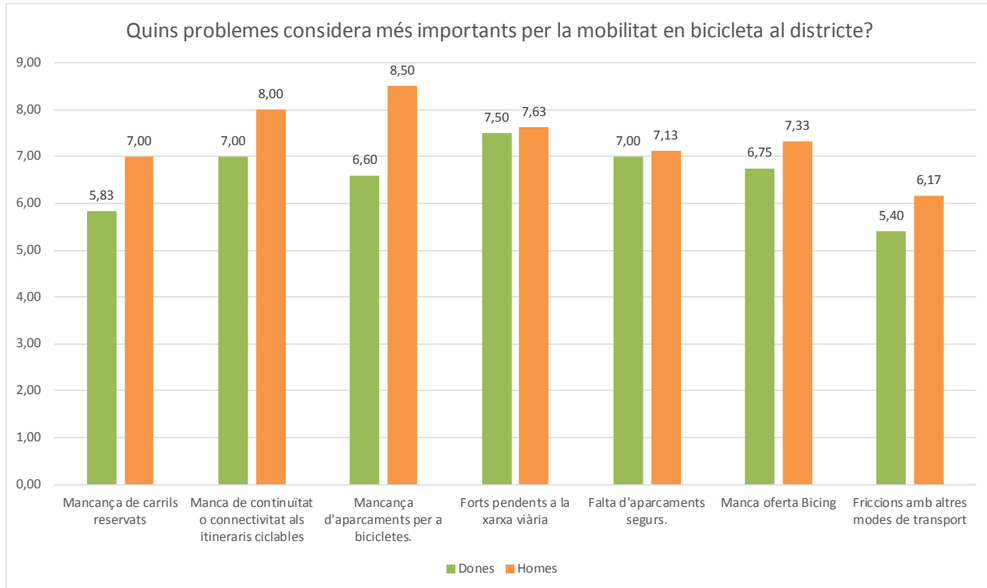



*Fig. 3.2.1. Valoració dels problemes més importants per la mobilitat en bicicleta. Font: Elaboració pròpia*

Les principals problemàtiques que afecten al districte en quant a la mobilitat en bicicleta segons els agents són la manca d'estacionaments per a bicicletes, la manca de continuïtat de la xarxa ciclable i els forts pendents en alguns dels barris del districte. Els darrers anys la ciutat de Barcelona ha impulsat la mobilitat en bicicleta ampliant la seva xarxa de vies ciclables per tota la ciutat, aquestes actuacions venen acompanyades de la creació de nous espais d'estacionament per a la bicicleta. El districte de Nou Barris encara ha de desenvolupar la segona fase de xarxa ciclable (PCB2) que preveu donar continuïtat a l'actual xarxa ciclable i ampliar en paral·lel el nombre d'aparcaments destinats a aquest mode. A més, per motius de visibilitat als passos de vianants, l'Ajuntament ha impulsat la instal·lació de places per a motos o bicicletes a les places d'estacionament immediates als passos de vianants, augmentant d'aquesta manera el nombre de places.

Pel que fa a les condicions orogràfiques del districte, la mobilitat elèctrica tant de bicicletes com de VMP ha d'anar ajudant a minimitzar l'efecte dels pendents impulsant l'ús d'aquest mode de transport.

En segon lloc destaca la manca d'estacionaments segurs i "*l'escassa*" oferta d'estacions de Bicing al districte. En aquest sentit, l'Ajuntament de Barcelona preveu impulsar un Pla per la instal·lació d'aparcaments segurs als equipaments municipals; així com la nova contracta del Bicing preveu l'ampliació de la xarxa tant de bicicletes mecàniques com elèctriques, en gran part arribant a districtes on l'oferta d'estacions era més baixa com és el cas de Nou Barris.

**Valori d'1 a 10 quines d'aquestes possibles mesures poden ajudar a millorar la mobilitat en bicicleta.**

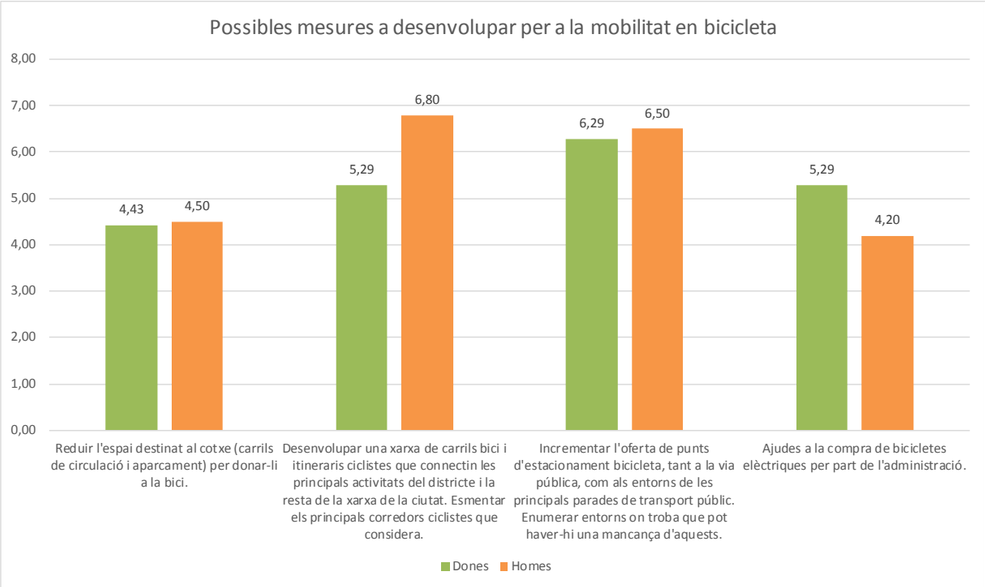



*Fig. 3.2.2. Valoració quines mesures adoptar per millorar la mobilitat en bicicleta. Font: Elaboració pròpia*

En un primer ordre de prioritats s'estableix l'augmentar i connectar l'actual xarxa ciclable del districte, generant itineraris als principals equipaments; així com augmentar l'actual xarxa de punts d'estacionament al districte millorant-ne la seguretat dels mateixos. Tal i com s'ha comentat a l'apartat anterior, la consecució del PCB2 ha d'acabar de completar la xarxa ciclable del districte atorgant-li una major continuïtat en els itineraris.

En un segon nivell queden aquelles actuacions que impliquin reduir l'espai al vehicle privat en benefici de la bicicleta així com que l'administració engegui un Pla d'ajudes a l'adquisició de bicicletes elèctriques per fomentar-ne el seu ús.

## 3.3. Mobilitat en transport públic

**Quins problemes considera més importants per la mobilitat en transport públic al districte.**

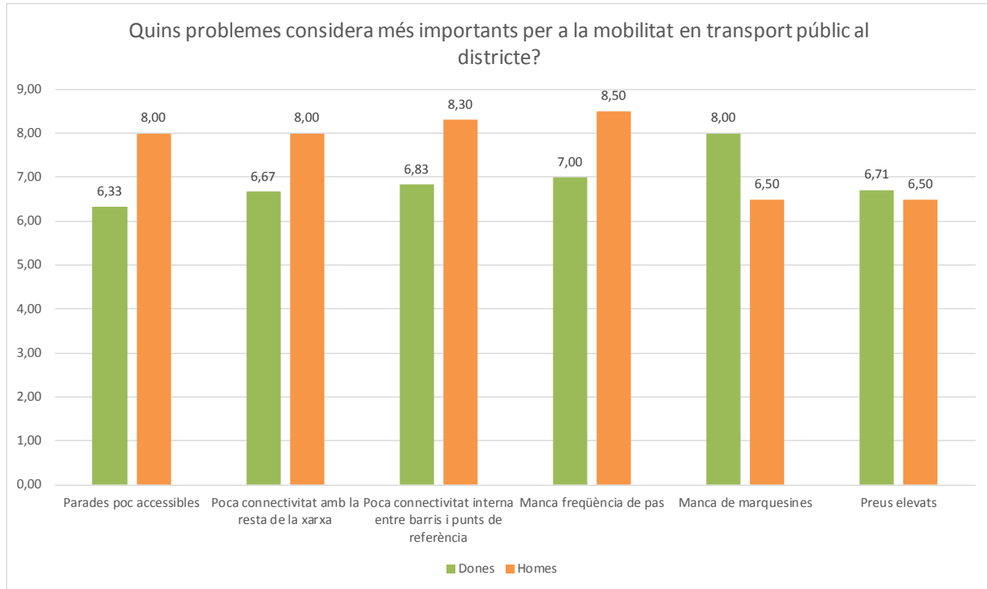



*Fig. 3.3.1. Valoració dels problemes més importants per la mobilitat en transport públic. Font: Elaboració pròpia*

Les principals problemàtiques per a la mobilitat en transport públic al districte percebuda pels agents són la manca de connectivitat interna entre els barris i els principals equipaments de referència (xarxa de bus barri) i la manca de freqüència de les línies de bus barri. El fet de disposar una orografia complicada fa necessari que la xarxa de transport públic ajudi a compensar aquestes dificultats per desplaçar-se sobretot a peu per part de la gent gran o persones amb mobilitat reduïda.

En segon lloc es situa els problemes d'accessibilitat a algunes parades sobretot de la xarxa de Metro, la manca de marquesines en alguns sectors així com la manca de connectivitat amb la resta de la xarxa de transport públic amb la resta de la ciutat sobretot als barris de la zona Nord. Val a dir que aquestes entrevistes van ser realitzades abans de l'arribada de la línia de bus D50, la qual ha dotat d'una línia d'alta freqüència als barris de la zona nord connectant-los amb el Paral·lel passant pel centre de la ciutat.

En tercer lloc queden els preus elevats del servei de transport públic.

**Valori d'1 a 10 quines d'aquestes possibles mesures poden ajudar a millorar la mobilitat en transport públic.**

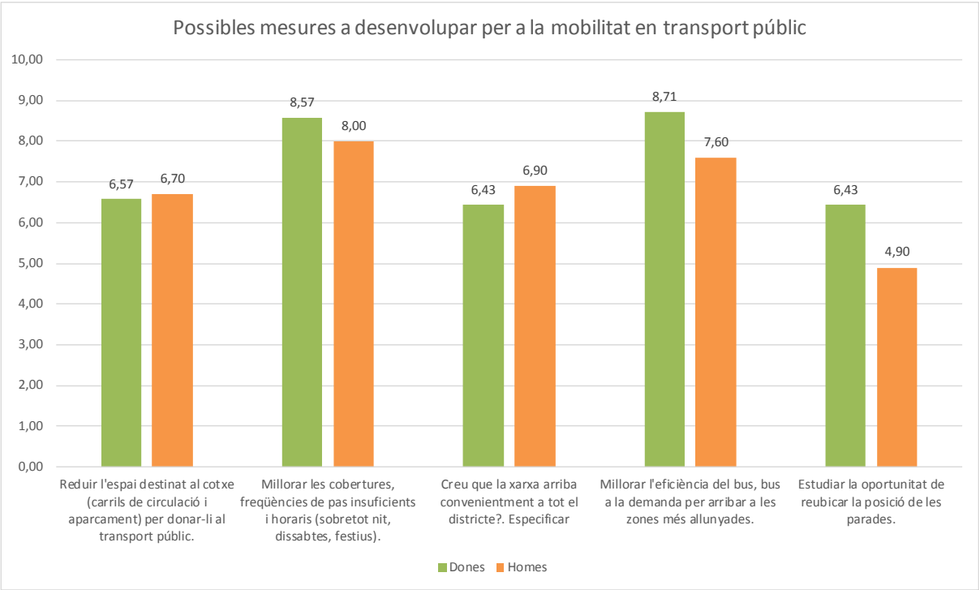



*Fig. 3.3.2. Valoració quines mesures adoptar per millorar la mobilitat en transport públic. Font: Elaboració pròpia*

En un primer ordre de prioritats, destaca el de millorar la freqüència de pas de les línies de bus del districte, sobretot de les línies de bus de barri i millorar la connectivitat de la xarxa amb els principals punts d'interès del districte, d'aquest últim destaca la manca de connectivitat de la part alta i la part baixa del barri de Torre Baró on molta de la seva població no pot accedir en transport públic als equipaments situats a la zona més baixa del barri.

En un segon nivell s'emmarquen les actuacions de millora de l'actual xarxa de transport públic de connexió, sobretot la relacionada amb els municipis propers que concentren l'activitat industrial; així com aquelles relacionades en augmentar els quilòmetres de carril bus del districte en favor de l'espai destinat al vehicle privat (carrils de circulació i/o aparcament) per tal de millorar l'eficiència del servei de busos.

En últim nivell es situa la reubicació de parades on a grans trets, la ubicació actual de les parades és bona tot i que millorable en algun dels seus punts, com a l'entorn del CUAP Cotxeres o CUAP Rio de Janeiro.

## 3.4. Mobilitat en vehicle privat

**Quins problemes considera més importants per la mobilitat en vehicle privat al districte.**

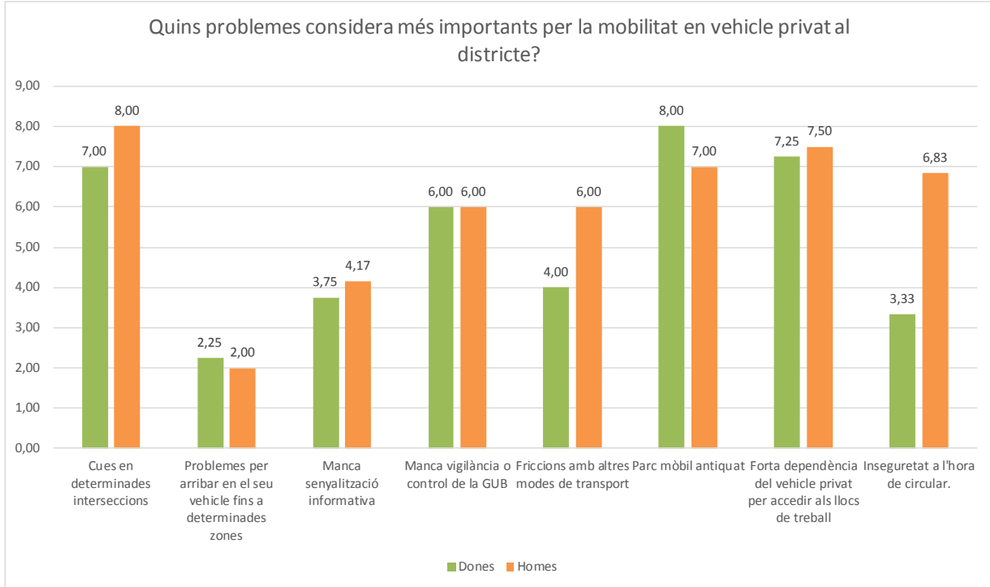



*Fig. 3.4.1. Valoració dels problemes més importants per la mobilitat en vehicle privat. Font: Elaboració pròpia*

Els principals problemes percebuts pels agents del Districte per a la mobilitat en vehicle privat són: l'antiguitat del parc mòbil del districte, el qual es veurà afectat per les restriccions de trànsit a causa de les Zones de Baixes Emissions; les cues en determinades interseccions, sobretot aquelles que afecten a la xarxa principal del districte i que en alguns casos com els barris que es troben situats per sobre de la Ronda de Dalt afecten a les entrades i sortides dels mateixos; i la forta dependència del vehicle privat per accedir als llocs de treball, un percentatge significatiu de la població del districte treballa als municipis propers a la ciutat que concentren l'activitat industrial, els quals no acaben d'estar ben comunicats en transport públic amb el districte fent poc atractiu el seu desplaçament en aquest mode.

A altre nivell es situen problemàtiques com les friccions amb la resta de modes de transport, sobretot les ocasionades per la indisciplina en l'estacionament que afecta a altres modes de desplaçament; i la manca de control per part de la GUB d'aquesta indisciplina.

Per últim, es considera que el districte es troba prou ben senyalitzat fent que es pugui arribar a tots els seus punts sense dificultats.

**Valori d'1 a 10 quines d'aquestes possibles mesures poden ajudar a millorar la mobilitat en vehicle privat.**

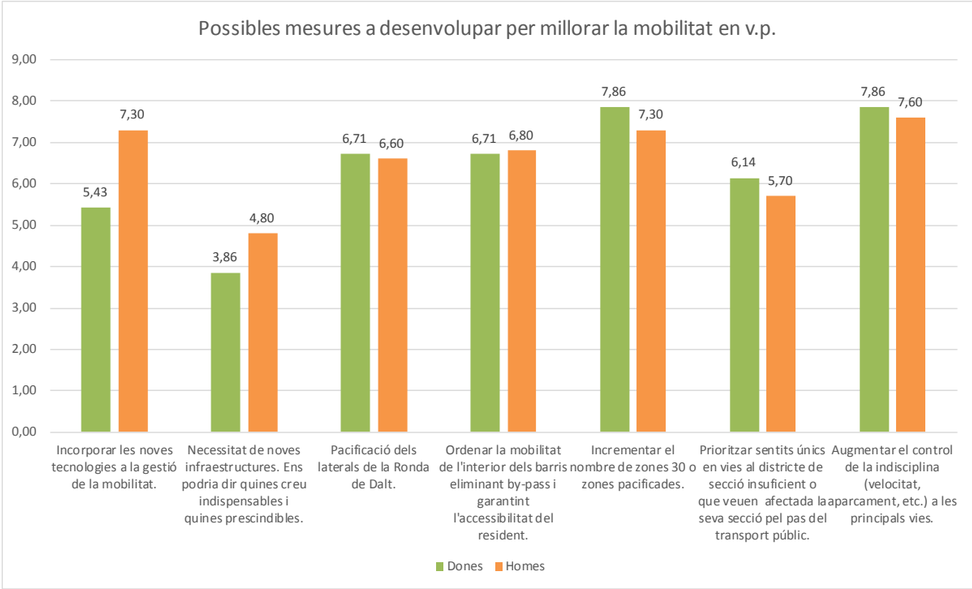



*Fig. 3.4.2. Valoració quines mesures adoptar per millorar la mobilitat en vehicle privat. Font: Elaboració pròpia*

En un primer ordre de prioritats, els agents del Districte opinen que seria augmentar la vigilància sobre l'indisciplina (velocitat, aparcament, etc.) i incrementar el nombre de zones 30 o àrees pacificades pot influir en una millora substancial per la mobilitat en vehicle privat i indirectament de la resta de modes de transport que es veuen afectats per les indisciplines.

En segon ordre es situen l'ordenar la mobilitat interior dels barris eliminant possibles by-pass entre diferents vies principals, pacificar els laterals de la Ronda de Dalt i incorporar les noves tecnologies a la gestió de la mobilitat com la senyalització variable que permeti redirigir el trànsit en moments de congestió per vies principals menys congestionades. Les dues primeres actuacions van en favor d'eliminar determinats by-pass que es produeixen a barris situats a l'entorn de la Ronda de Dalt que veuen envaïts els seus carrers per vehicles de pas en moments de congestió de la Ronda.

En tercer ordre de prioritats es situa la priorització de sentit únics en vies de calçada estreta o que comparteixin pas amb el transport públic i la necessitat de noves infraestructures per millorar la capacitat de la xarxa viaria per a vehicles. El fet que no existeixin grans problemes de saturació a la gran majoria de les vies del districte, fa que no es percebi la necessitat d'obrir nous carrers o ampliar seccions pels existents.

## 3.5. Estacionament

**Quins problemes considera més importants per l'estacionament al districte.**

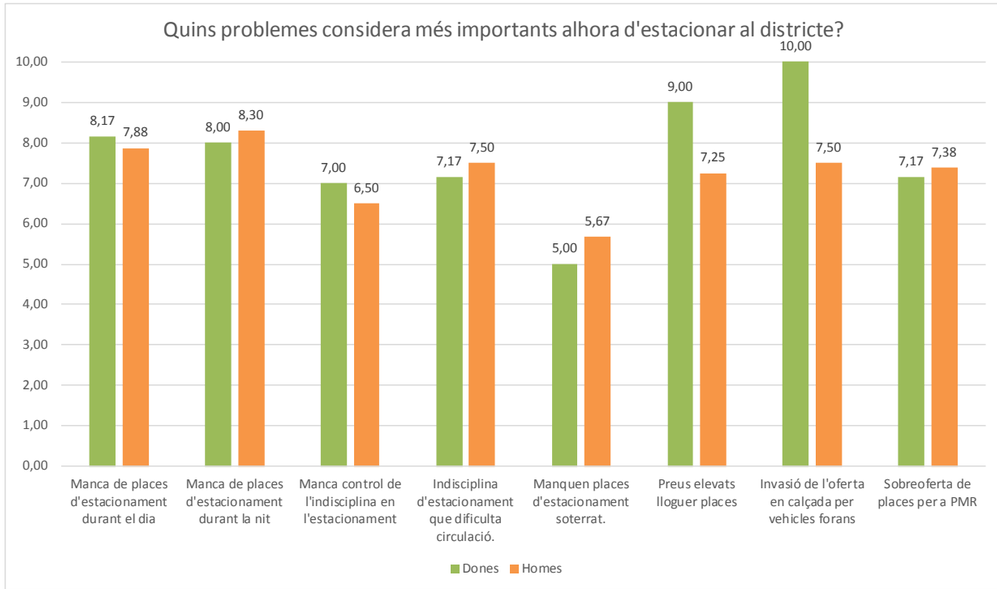



*Fig. 3.5.1. Valoració dels problemes més importants a l'hora d'estacionar. Font: Elaboració pròpia*

El problema que consideren més important els agents del districte és la sensació de que l'oferta d'estacionament en calçada es veu envaïda per vehicles forans que utilitzen Nou Barris com a Park&Ride donada la gratuïtat en l'estacionament i la seva bona connexió amb el centre de Barcelona. De la diagnosi tècnica obtenim que uns 27.000 vehicles forans/dia realitzen maniobres d'estacionament al Districte de les quals el 90% es realitzen al carrer (el que suposa una utilització del 17% d'hores plaça de l'oferta total), els quals són vehicles que o bé els seus usuaris treballen al districte o bé són gent de municipis propers que utilitzen l'oferta disponible com a Park&Ride. Els índexs de rotació per plaça són els convencionals per a zones amb estacionament no regulat (aproximadament 2,0 vehicles/plaça).

En segon lloc, consideren que l'ocupació de l'oferta al carrer és molt elevada tant de dia com de nit, (de la diagnosi s'obté que 90% de l'oferta en calçada està ocupada durant el dia a barris per sota de la Ronda de Dalt i propera al 100% a la nit) en gran part degut a "l'apalancament" dels vehicles dels residents i als preus alts per accedir a una plaça d'estacionament fora de calçada.

En tercer lloc, tenen la sensació que l'oferta de places per a PMR està poc optimitzada i que es juga amb la picaresca a l'hora d'utilitzar aquest servei per part de persones que no tenen una necessitat real d'una reserva per 24 hores. També consideren que l'indisciplina en l'estacionament és un problema important al districte, que afecta a la circulació tant de vehicles privats com del transport públic empitjorant els seus nivells de servei i que aquesta es troba poc vigilada.

Per últim, opinen que l'oferta d'estacionament soterrat és suficient, però cal optimitzar-la buscant algun sistema per abaratir el seu cost i fer-la més atractiva per al resident.

**Valori d'1 a 10 quines d'aquestes possibles mesures poden ajudar a l'estacionament.**

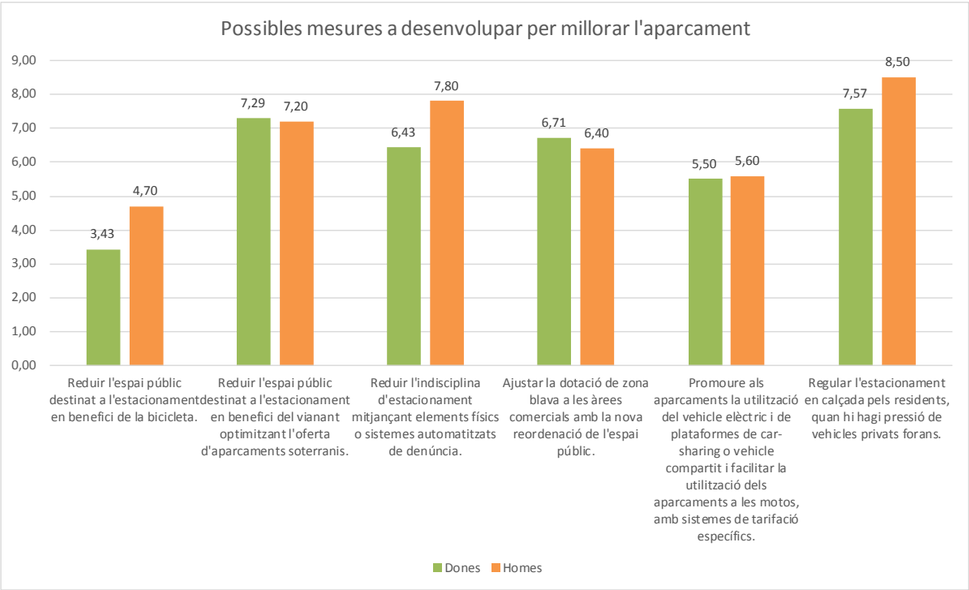



*Fig. 3.5.2. Valoració quines mesures adoptar per millorar l'estacionament. Font: Elaboració pròpia*

Per tal de millorar l'estacionament al districte, els agents prioritzen en primer lloc la regulació de les places d'estacionament allà on es detecti una pressió elevada de vehicles forans com a entorns comercials o entorns de parades de transport públic.

En segon lloc consideren que s'hauria d'optimitzar l'oferta d'estacionament soterrat existent guanyant així espai públic per al vianant, i reduir l'indisciplina en l'estacionament mitjançant més vigilància i la utilització de sistemes automatitzats de denúncia.

En tercer lloc, consideren prioritari ajustar l'oferta d'àrea Blava als entorns comercials per tal de dinamitzar l'activitat comercial, així com fomentar polítiques de Carsharing i vehicles sostenibles als aparcaments municipals mitjançant polítiques de discriminació positives als seus abonaments.

Per últim, consideren poc important el reduir espai destinat al vehicle privat per atorgar-li més espai a la bicicleta donat la seva baixa utilització actual al districte.

## 3.6. Distribució Urbana de Mercaderies

**Valori d'1 a 10 quines d'aquestes possibles mesures poden ajudar a millorar la DUM.**

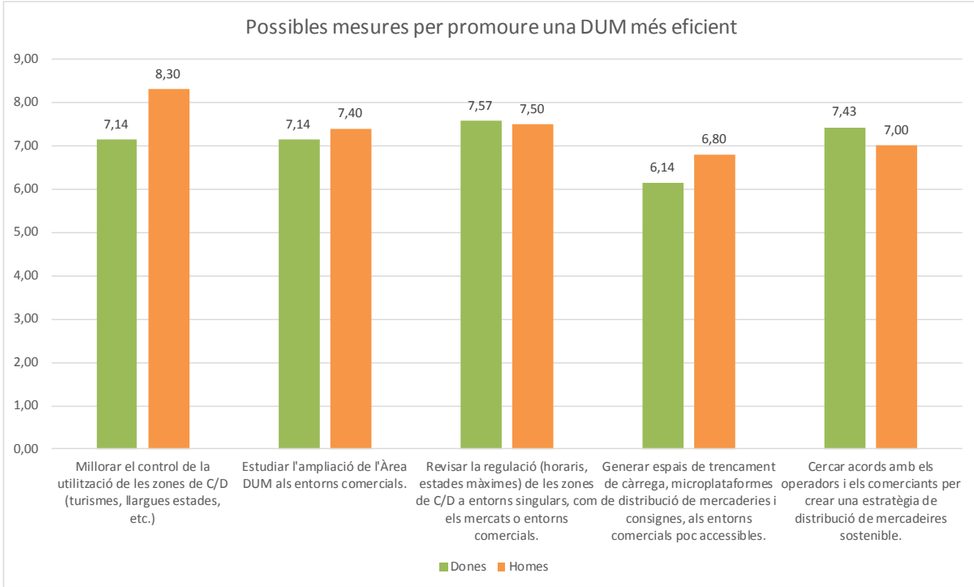



*Fig. 3.6.1. Valoració quines mesures adoptar per millorar la DUM. Font: Elaboració pròpia*

Tot i no disposar de preguntes específiques a les entrevistes per la DUM, aquesta estava implícita en els apartats de vehicle privat i aparcament, sent les principals problemàtiques detectades pels agents l'indisciplina, tant a l'hora de realitzar les operacions de C/D com per la invasió de les reserves d'estacionament per part de vehicles no autoritzats.

Per tant, les prioritats passen per millorar el control sobre les reserves de C/D per tal d'optimitzar la seva oferta, revisar la regulació horària a determinats entorns singulars com mercats, zones escolars, CAPS... i cercar acords amb els principals operadors i comerciants per arribar a una estratègia més sostenible per a la distribució urbana de mercaderies.

Dintre d'augmentar el control de l'oferta actual s'inclou la possibilitat de l'arribada de l'Àrea DUM que facilita la detecció d'utilització fraudulenta de la plaça (com per exemple llargues estades) que ajudaria a millorar l'optimització de l'oferta.

## 3.7. Seguretat Viària

**Valori d'1 a 10 quines d'aquestes possibles mesures poden ajudar a millorar la seguretat viària.**

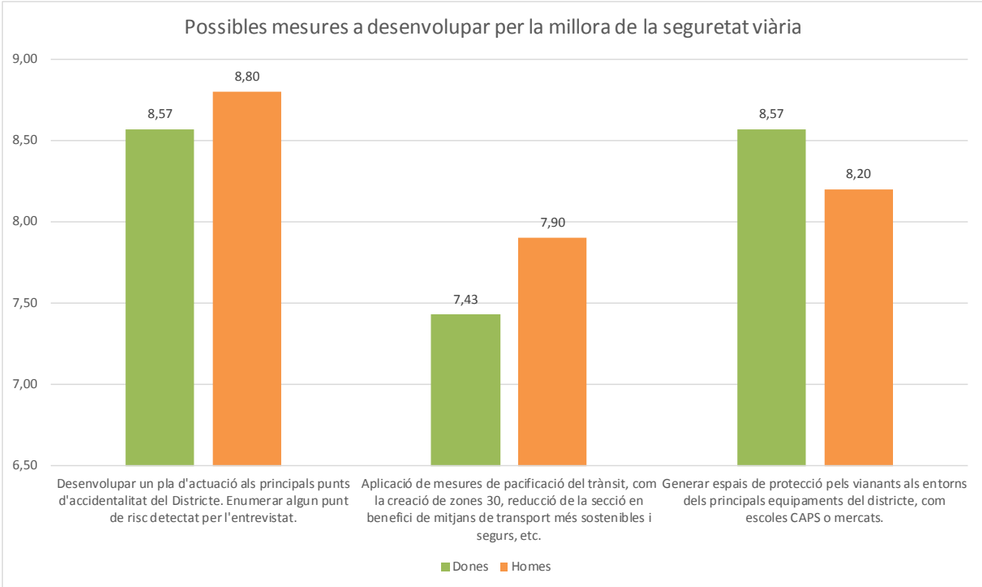



*Fig. 3.7.1. Valoració quines mesures adoptar per millorar la seguretat viària. Font: Elaboració pròpia*

Al igual que en el cas anterior, les problemàtiques estaven incloses dins de l'apartat del vehicle privat. Tot i ser un dels districtes amb menor índex d'accidentalitat i amb una lesivitat dels seus accidents poc greu, els agents del Districte opinen que algunes cruïlles com Fabra i Puig – Teide o Arnau d'Oms – Valldaura haurien de millorar la seva seguretat donat que tot i que no tenen un gran nombre d'accidents, sí que els pocs que es produeixen són greus.

Per tal de millorar la seguretat viària del Districte, els agents opinen que s'hauria de prioritzar la realització d'un Pla d'actuació als principals punts d'accidentalitat del districte, així com aquells punts que per la seva configuració presenten algun tipus de risc tant pels vehicles com pels vianants.

En segon lloc, opinen que crear grans espais pacificats als entorns dels principals pols atractors del districte dotarien d'una major seguretat a aquests indrets sobretot pels vianants.

Per últim, opinen que s'hauria d'avançar en la creació de noves zones 30 o la reducció de secció destinada al vehicle privat a carrers locals en favor de modes de transport més sostenibles.

## 3.8. Medi Ambient

**Valori d'1 a 10 quines d'aquestes possibles mesures poden ajudar a millorar el medi ambient.**

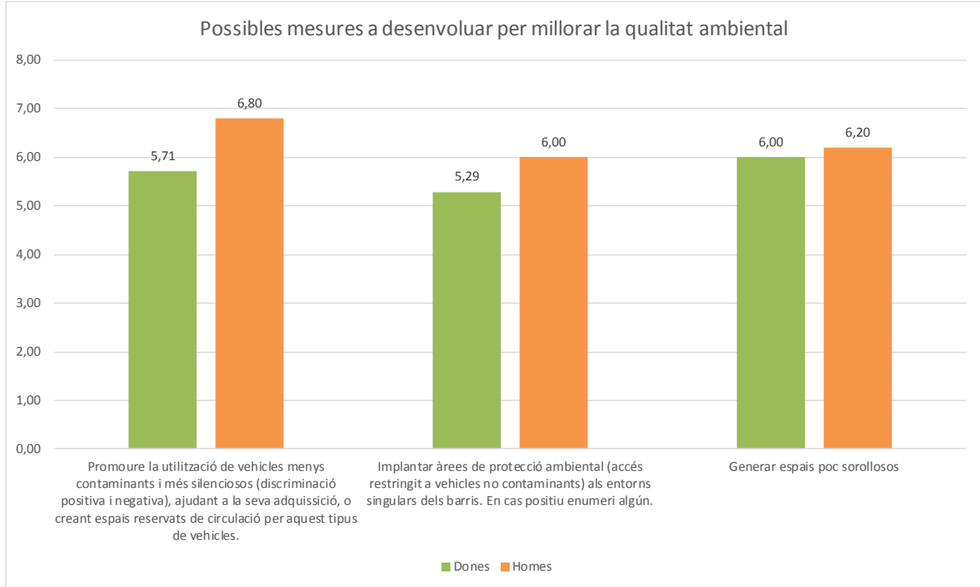



*Fig. 3.8.1. Valoració quines mesures adoptar per millorar la qualitat ambiental. Font: Elaboració pròpia*

Finalment s'ha qüestionat als agents quines mesures consideren que es podrien prendre per tal de millorar la qualitat ambiental del districte, entre elles destaca la possibilitat de promoure la utilització de vehicles menys contaminants i sorollosos mitjançant ajudes a la seva adquisició o mitjançant polítiques de discriminació positiva a l'hora del seu estacionament o cost dels impostos.

També destaca la creació d'espais de baixes emissions sonores com als entorns d'equipaments sanitaris i escolars; i per últim la creació de ZUAP'S o Zones Urbanes d'Atmosfera Protegida on regular l'accés segons tipologia de vehicles en finestres temporals per tal de protegir entorns singulars com entorns educatius o sanitaris.

## 3.9. Mesures a adoptar

Per últim s'ha qüestionat a cadascuna de les persones si tingués la capacitat d'adoptar les decisions futures del districte en qüestió de mobilitat, quines n'adoptaria. D'aquesta pregunta han sorgit una sèrie de idees que a continuació es detallen:

**Mobilitat a peu**

- Millorar els espais públics destinats als vianants, en especial als barris de la Zona Nord (Ciutat Meridiana, Torre Baró i Vallbona) i als de Casc Antic (Can Peguera, Prosperitat i Vilapicina i la Torre Llobeta), adequant les seves voreres així com zones de descans.
- Ampliar voreres allà on sigui possible.
- Millorar l'accessibilitat dels desplaçaments a peu aconseguint una xarxa peatonal completament accessible.
- Fomentar la segregació horària d'usos d'algunes voreres que pateixen uns nivells de servei més elevats pels vianants en moments puntuals.
- Millorar l'enllumenat dels itineraris peatonals.
- Millorar l'accessibilitat de les voreres del barri de Roquetes i minimitzar l'efecte de l'orografia mitjançant elements de mobilitat vertical (ascensors, escales mecàniques,...).
- Ampliar voreres davant dels centres educatius.
- Fer pedagogia de les plataformes úniques per recordar qui disposa de la prioritat de pas.
- Fer un Pla per instal·lar elements de mobilitat vertical al districte allà on sigui necessari.

**Mobilitat en bicicleta**

- Augmentar la xarxa de Bicing al districte.
- Augmentar la xarxa d'aparcaments convencionals i segurs al districte.
- Jerarquitzar la xarxa de carrils bici.
- Millorar les condicions del carril bici de Via Júlia.
- Vigilar la velocitat excessiva per "*l'efecte baixada*" als carrils bici de Valldaura, Arnau d'Oms i Via Júlia.

**Mobilitat en transport públic**

- Millorar l'actual xarxa de bus barri adaptant-la a la necessitat dels residents del districte.
- Iniciar el projecte de transport a la demanda per als barris de la Zona Nord que millori la connectivitat de les zones menys cobertes amb els principals equipaments.
- Millorar la connectivitat en transport públic tant interna, com amb els municipis propers que concentren l'activitat industrial com el Vallès, Baix Llobregat o Maresme.
- Millorar la cobertura de transport públic a la Zona Nord.
- Millorar l'accessibilitat de l'estació de Rodalies Torre Baró.
- Millorar l'accessibilitat de les parades de bus, sobretot cobrint els escocells dels arbres propers.
- Millorar l'accessibilitat de les estacions de Maragall i Virrei Amat.
- Realitzar un Pla de millora de l'accessibilitat de les parades de transport públic del districte per tal de garantir l'accessibilitat universal de les mateixes.

**Mobilitat en vehicle privat**

- Prioritzar la pacificació del trànsit de la xarxa local del Districte.
- Millorar la fluïdesa de la cruïlla Almansa – Via Júlia donat el pas de la nova xarxa bus.

**Aparcament**

- Cercar sistemes per optimitzar l'oferta d'estacionament soterrat, millorant la seva ocupació tenint en compte els nivells de renda dels residents.
- Regular l'estacionament en calçada allà on sigui necessari.
- Cercar espais per crear places de Park&Ride.
- Millorar el control de la indisciplina d'estacionament al carril BUS.
- Establir places de rotació per a persones amb mobilitat reduïda per a vehicles on el conductor sigui acompanyant i a sectors on n'hi hagi una gran concentració de reserves.
- Reduir el nombre de motos estacionades sobre la vorera.

**DUM**

- Millorar la vigilància sobre la indisciplina a les places amb major demanda.
- Cercar fórmules per fer una DUM més amable amb la vida quotidiana.

**Medi ambient**

- Cercar fórmules per disminuir les emissions sonores a entorns singulars com equipaments educatius, sanitaris, etc.

# 4. ESCENARI HORITZÓ: OBJECTIUS

L'actual PMU de la ciutat de Barcelona 2013-2018, proposa transformar l'escenari de mobilitat actual en un altre al qual el mode prioritari sigui el mes sostenible. En aquest sentit, sense cap dubte, caminar és el mode més tou de traslladar-se, i el mes inclusiu: "tots som vianants". Cal, doncs, garantir un camí pel vianant, a fi i efecte de que almenys un itinerari de **qualitat** uneixi qualsevol punt del Districte amb un altre. Això, a la pràctica, suposa la revisió y transformació de l'espai destinat a cadascun dels modes de transport beneficiant i prioritzant-los segons la seva sostenibilitat.

Aquest nou model pren en consideració la mobilitat de gènere i de la vida quotidiana, apostant per la pacificació del trànsit d'aquells entorns freqüentats pels agents més "dèbils" del sistema i considerant, a més de les característiques morfològiques del itinerari, la seva seguretat, la reducció de friccions amb altres fluxos de transit, la il·luminació, la senyalització, etc.

Un cop analitzats a la diagnosi els comportaments i els dèficits dels diferents agents que intervenen a la mobilitat del Districte, i els efectes sobre la mobilitat que tenen aspectes com l'orografia, la trama urbana i les grans infraestructures del transport que l'envolten; s'han formulat els objectius generals del Pla. Aquests defineixen l'escenari horitzó a on es vol arribar a la finalització de la vigència del Pla, i es representen en uns indicadors de partida i d'arribada. La consecució d'aquesta fita passa per la aplicació d'unes línies estratègiques específiques per a cada mode, sobre les quals s'agrupen les actuacions.

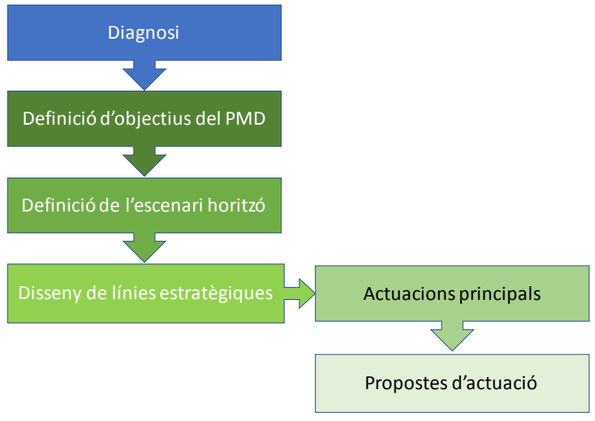



*Fig.4.1.1. Esquema passos a seguir. Font: Elaboració pròpia*

**Així, de l'anàlisi de la situació actual, en deriven els següents objectius generals del Pla:**

- **Millorar la sostenibilitat dels desplaçaments del districte, recolzant els modes de transport "tous" i més inclusius i gratuïts com són els desplaçaments a peu i en bicicleta.**
- **Millorar les condicions de servei de tots els modes de transport, tot posant un major èmfasi en els modes de desplaçament sostenibles (peu, bicicleta i transport públic).**
- **Optimitzar l'oferta de transport públic del districte, especialment a aquella que dona cobertura als desplaçaments locals, com el bus de barri.**
- **Millorar l'eficiència de la distribució urbana de mercaderies, sobretot la relacionada amb l'última milla.**
- **Millorar la seguretat dels desplaçaments del districte, sobretot aquells accidents que tenen a veure amb els agents més "febles" de la mobilitat com són els vianants i bicicletes (objectiu 0 atropellaments).**
- **Assolir els paràmetres ambientals marcats al PMU de la ciutat.**

Un cop definits els objectius generals del Pla, s'ha realitzat una prognosi de creixement dels desplaçaments a l'escenari horitzó a través de les dades recollides per l'Ajuntament de Barcelona els darrers anys (2013-2017) tal i com es mostra a la següent imatge:

**10. Movilidad de la población residente**

**10.3. Encuesta de movilidad en día laborable (EMEF). Medio de transporte utilizado en Barcelona por distritos. 2013-2017**

| Distritos | TOTAL | A pie + bicicleta | Transporte privado | Transporte público |
|---|---|---|---|---|
| **2013** | 5.281.496 | 2.797.798 | 971.471 | 1.512.227 |
| **2014** | 5.201.227 | 2.606.700 | 1.023.047 | 1.571.480 |
| **2015** | 5.443.945 | 2.757.066 | 1.078.330 | 1.608.549 |
| **2016** | 4.616.241 | 2.161.936 | 938.347 | 1.515.958 |
| **2017** | 4.594.656 | 2.073.597 | 935.538 | 1.585.522 |
| 1. Ciutat Vella | 283.306 | 156.278 | 30.600 | 96.428 |
| 2. Eixample | 787.994 | 396.160 | 127.706 | 264.128 |
| 3. Sants-Montjuïc | 479.403 | 191.521 | 108.719 | 179.163 |
| 4. Les Corts | 235.696 | 113.811 | 53.885 | 68.001 |
| 5. Sarrià-Sant Gervasi | 427.921 | 146.063 | 128.670 | 153.189 |
| 6. Gràcia | 364.357 | 175.224 | 72.450 | 116.683 |
| 7. Horta-Guinardó | 458.806 | 165.772 | 89.880 | 203.155 |
| 8. Nou Barris | 421.680 | 160.180 | 96.607 | 164.893 |
| 9. Sant Andreu | 472.874 | 240.594 | 101.037 | 131.243 |
| 10. Sant Martí | 662.618 | 327.995 | 125.984 | 208.640 |

Nota: La movilidad hace referencia al total de desplazamientos de la población residente de mas de 15 años.

Departament d'Estadística i Difusió de Dades. Ajuntament de Barcelona.
Fuente: Institut d'Estudis Regionals i Metropolitans. Enquesta de Mobilitat en dia feiner (EMEF).

*Fig.4.1.2. Evolució del nombre de desplaçaments per modes a la ciutat de Barcelona. Font: Ajuntament de Barcelona*

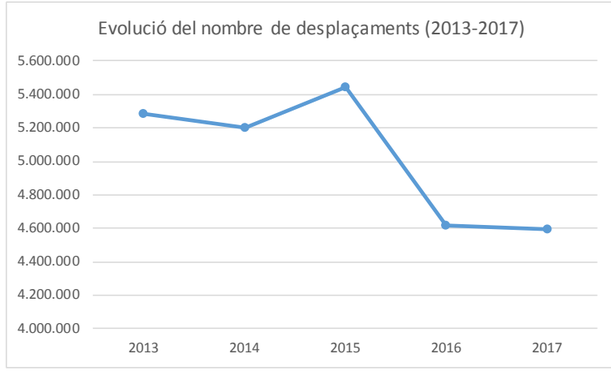



*Fig.4.1.3. Evolució del nombre de desplaçaments totals a la ciutat de Barcelona. Font: Ajuntament de Barcelona*

Considerant l'any 2017 com a escenari de partida del PMD, s'observa com la tendència dels desplaçaments a la ciutat **tendeix a reduir-se lleugerament** (la variació de desplaçaments entre l'any 2016 i 2017 és de -0,5%). Donada la lleugera millora de la situació econòmica global dels darrers anys i l'aparició de noves alternatives per accedir al lloc de treball com el tele-treball, així com l'auge del comerç electrònic; es preveu que es compensin els creixements i decreixements de la mobilitat global.

Per tant, la hipòtesi del present PMD **considera que el nombre de desplaçaments global del districte es mantindrà els propers 6 anys,** i per tant, cal actuar sobre la distribució modal i ajustar-la per fer-lo més sostenible, segur, equitatiu i eficient.

| | DESPLAÇAMENTS | REPARTIMENT MODAL |
|---|---|---|
| VIANANT | + 2,8% | + 1,1% |
| BICICLETA | + 75% | + 1,1% |
| T. PUBLIC | + 2,6% | + 0,7% |
| V. PRIVAT | - 10,7% | - 2,9% |

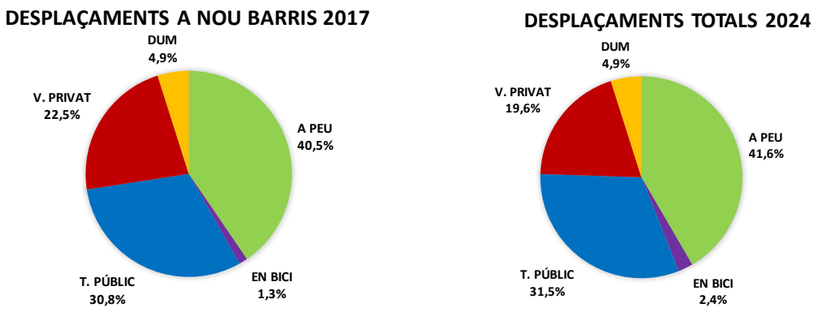



*Fig.4.1.4. Repartiment modal objectiu. Font: Elaboració pròpia*

- L'objectiu del repartiment modal a 6 anys es concreta en la disminució d'un 10,7% l'ús del vehicle privat. Els principals desplaçaments en vehicle privat a reduir, són aquells relacionats amb el trànsit de pas que es xifra en un 27% de la xarxa local del districte.
- Es preveu incrementar el nombre de desplaçaments a peu un 2,8%, sobretot a aquells relacionats amb els desplaçaments interns, passant dels 213.700 desplaçaments actuals als 224.400 objectiu; tot millorant les seves condicions d'accessibilitat, confort i seguretat.
- Es potenciarà l'ús de la bicicleta i vehicles de mobilitat personal (sobretot aquells que són elèctrics donat els forts pendents del districte) habilitant una xarxa continua i connectada de carrils segregats. L'estimació del canvi modal determinat per la millora en la xarxa es d'un creixement del 75% en el nombre de desplaçaments passant dels 12.500 actuals als 22.700 objectiu.
- Es preveu també incrementar un 2,6% el nombre de desplaçaments en transport públic, sobretot aquells que tenen a veure amb la connectivitat interna (del 73.400 actuals interns als 80.700 objectiu), mitjançant una millor adaptació de les línies de bus barri a les necessitats dels residents.

**Per tal d'assolir aquestes reptes, es descriuen a continuació les 8 línies estratègiques a desenvolupar com instruments de reformulació del model actual.**

# 5. LINIES ESTRATÈGIQUES

El present PMD comparteix els principals objectius del Pla de mobilitat de la ciutat, incidint en aconseguir un escenari futur de la mobilitat que sigui més segur, més sostenible, més eficient i més inclusiu; per tot això la potenciació dels modes de transport el peu, bicicleta i transport públic constitueixin les prioritats del Pla, ja que compleixen amb totes les anteriors premisses.

Una vegada formulades les conclusions de la diagnosi tècnica i analitzada la percepció dels agents del Districte, son vuit les línies estratègiques que desenvoluparien el PMD, i que agrupen un total de 38 actuacions principals sobre el terreny, que des.de la seva perspectiva "estratègica", busquen millorar les condicions de servei dels modes més sostenibles. Prioritzar els desplaçaments a peu, fonamentals a la mobilitat local, millorar la connectivitat dels barris amb els seus principals centres de referència mitjançant el transport públic de proximitat (bus barri); promocionar els desplaçaments segurs i pel carril exclusiu en bicicleta i VMP; i multiplicar l'eficiència de la distribució urbana de mercaderies són premisses indispensables a complir per aquestes actuacions.

Així les vuit línies estratègiques son :

## 5.1 Generar una xarxa d'itineraris principals de vianants que connecti els principals equipaments del districte i garanteixin l'accessibilitat universal.

La primera línia estratègica del Pla, tracta d'aconseguir una xarxa de vianants principal que sigui accessible i que connecti els principals equipaments del districte entre ells i amb la xarxa de transport públic. Aquesta xarxa haurà de complir els requisits d'accessibilitat estipulats al Codi d'accessibilitat, no presentar barreres que incomodin o dificultin el trànsit dels vianants per la mateixa i millorar la seguretat dels desplaçaments a través de la pacificació de la xarxa.

De la diagnosi, sorgeix la necessitat de millorar la xarxa actual de vianants, donat que és el mode de desplaçament intern més utilitzat, es primordial augmentar l'espai destinat als vianants i adequar-lo minimitzant les incompatibilitats amb altres modes de transport, friccions amb els vehicles a motor i també amb les bicicletes.

D'aquesta línia estratègica sorgeixen les següents actuacions principals:

1. **Ampliació de les zones amb prioritat pels vianants i espais de convivència per millorar la qualitat de vida dels residents. Generació de Superilles.**
2. **Prioritzar l'execució d'actuacions a incorporar al programa del PRI amb l'objectiu de generar més itineraris accessibles i segurs de connexió als nuclis d'equipaments i serveis del Districte.**
3. **Programa per reduir les barreres físiques i urbanes al districte (instal·lació de nous ascensors, escales mecàniques, obertures de carrers, etc).**
4. **Impulsar les mesures del Pla de Renovació Integral de l'Enllumenat de la ciutat de Barcelona**

A continuació es desenvolupen amb més detall.

| V1 | ACTUACIONS PRINCIPALS | Ajuntament de Barcelona |
|---|---|---|

**LÍNIA ESTRATÈGICA:**

**GENERAR UNA XARXA D'ITINERARIS PRINCIPALS DE VIANANTS QUE CONNECTIN ELS PRINCIPALS EQUIPAMENTS DEL DISTRICTE I GARANTEIXIN L'ACCESSIBILITAT UNIVERSAL**

**ACTUACIÓ:**

**V1. AMPLIACIÓ DE LES ZONES AMB PRIORITAT PER VIANANTS I ESPAIS DE CONVIVÈNCIA PER MILLORAR LA QUALITAT DE VIDA DEL RESIDENT. GENERACIÓ DE SUPERILLES.**

**DISTRICTE:**

DISTRICTE DE NOU BARRIS

**DESCRIPCIÓ DE LA PROPOSTA:**

L'esperit del Pla de Mobilitat de Barcelona, contempla el desenvolupament d'espais pacificats, que anomena "Superilles".

L'adaptació real d'aquesta idea al districte, configura uns espais pacificats amb una especial regulació que ajudi a, incrementar la qualitat de vida dels residents, eliminant tot el trànsit de pas possible sense perjudicar a la mobilitat del resident i garantint l'activitat econòmica i comercial de cada barri.

El districte de Nou Barris, al tractar-se d'una de les principals entrades a la ciutat es veu travessat per milers de vehicles cada dia, molts dels quals utilitzen la xarxa local de districte com a dreceres o evitar episodis de congestió a la seva xarxa bàsica. A més, el fet de no disposar d'estacionament regulat en superfície suposa que vehicles forans provinents de municipis del Vallès i/o el Maresme utilitzin l'oferta de places d'estacionament del districte com a "Park&Ride" per accedir al centre de Barcelona a través de la gran oferta de transport públic que disposa el Districte.

**L'objectiu de la proposta rau en avançar una estratègia de pacificació que contempli la solució de les diferents problemàtiques descrites a la diagnosis del Pla:**

• Garantir la connectivitat a peu per l'interior del districte, sense friccions amb la resta de modes de transport (bicicletes i vehicles de mobilitat personal).

• Promoure els desplaçaments a peu incrementant l'espai públic destinat al vianant

• Millorar la qualitat urbana de la ciutat i convidar als residents i visitants a caminar.

• Promoure altres usos ciutadans en l'espai públic

• Garantir la seguretat en els desplaçaments.

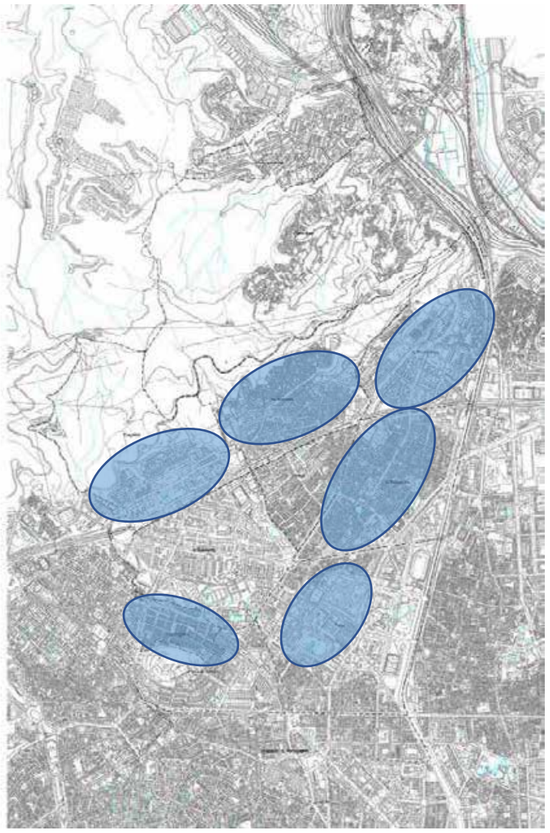
• Filtrar el trànsit de pas que circula per la xarxa local del Districte.

**ACTUACIONS:**

**Per tal de portar a pacificar els entorns singulars del districte de Nou Barris és necessari la realització de les següents tasques:**

- Configuració del sistema viari segon el sistema de superilles per tal d'eliminar progressivament el trànsit de pas, xifrat en tot el districte en un 64% de tot el trànsit mesurat i un 27% a la xarxa local.
- Anàlisis de la convivència, itineraris i formes o regulació de la circulació de les bicicletes i del VMP a l'interior dels entorns pacificats per tal d'evitar conflictes vianant - bicicleta.
- Acordar un sistema de regulació de la C/D, de forma que s'evitin friccions amb el vianant mitjançant l'habilitació de finestres temporals per a la realització de maniobres de C/D en horaris de baixa afluència de vianants.
- Estudiar la possibilitat de configurar entorns pacificats als barris de Prosperitat, Can Peguera, Canyelles, Roquetes, Trinitat Nova i Porta, en alguns casos aquests es podrien configurar com a Superilles.
- Generar entorns pacificats a través de zones 20 a aquells barris que per la seva morfologia no permeti la creació de Superilles.
- Procés de participació i comunicació veïnal.
- Execució de les obres i instal·lacions necessàries per desenvolupar els diferents projectes.

**ENTORNS SINGULARS A PROTEGIR**



| V2 | ACTUACIONS PRINCIPALS | Ajuntament de Barcelona |
|---|---|---|

**LÍNIA ESTRATÈGICA:**

**GENERAR UNA XARXA D'ITINERARIS PRINCIPALS DE VIANANTS QUE CONNECTIN ELS PRINCIPALS EQUIPAMENTS DEL DISTRICTE I GARANTEIXIN L'ACCESSIBILITAT UNIVERSAL**

**ACTUACIÓ:**

**V2. PRIORITZAR L'EXECUCIÓ DE LES ACTUACIONS A INCORPORAR AL PROGRAMA DEL PRI AMB L'OBJECTIU DE GENERAR MÉS ITINERARIS ACCESSIBLES I SEGURS DE CONNEXIÓ ALS NUCLIS D'EQUIPAMENTS I SERVEIS DEL DISTRICTE.**

**DISTRICTE:**

DISTRICTE DE NOU BARRIS

**DESCRIPCIÓ DE LA PROPOSTA:**

Garantir l'accessibilitat universal de la xarxa de vianants (Ordre VIV/561/2010), és una condició indispensable per tal d'impulsar definitivament la mobilitat a peu per l'interior del districte.

La dificultat d'aquestes actuacions radica en el canvi en els usos de la via pública, desplaçant uns usos poc sostenibles (com l'aparcament o l'espai de circulació dels vehicles a motor) per encabir uns usos molt més sostenibles com l'anar a peu i en bicicleta.

Donada la configuració dels carrers del districte, s'ha identificat que un cop aplicat el nou Planejament General, hi ha un 33% de les voreres que disposaran encara una amplada útil inferior a 1,8 metres.

Ampliar progressivament aquestes voreres, es un objectiu inalienable d'aquest pla.

**Aquesta mesura va en línia en la resolució de diferents problemàtiques descrites a la diagnosis:**

• Garantir la seguretat i accessibilitat dels espais per a vianants

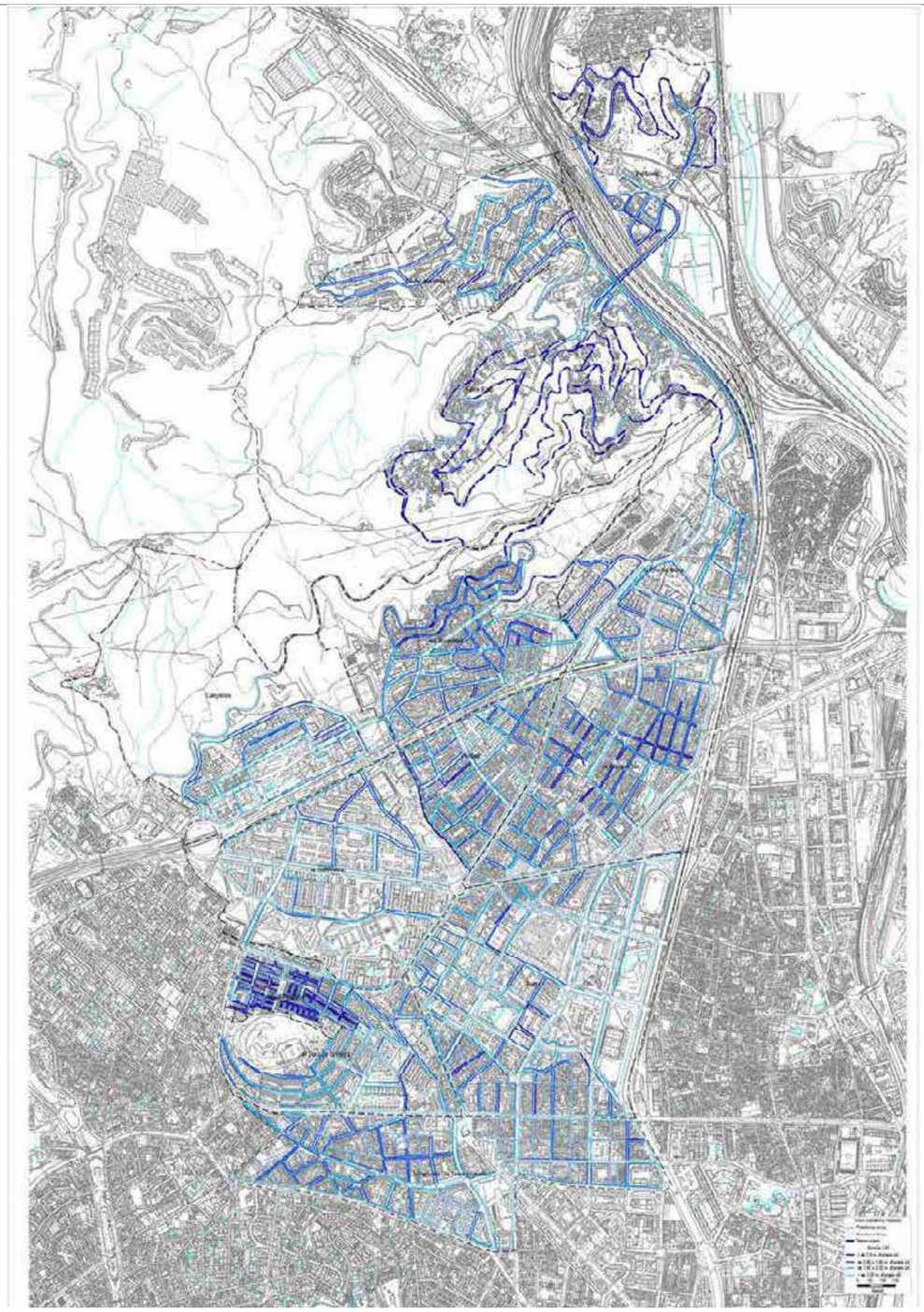
• Promoure itineraris segurs entre els equipament, sobretot els escolars.

• Incrementar l'espai públic destinat al vianant

• Millorar la qualitat urbana de la ciutat i els espais de convivència.

• Generar espais per a tothom. Accessibilitat universal.

**Aquesta actuació s'executarà parcialment durant la vigència del present Pla, tot prioritzant aquells entorns amb una major utilització. Els posteriors plans, hauran de continuar amb la tasca iniciada al present, fins aconseguir el màxim possible de voreres accessibles.**



| CRITERIS DE PRIORITZACIÓ I ACTUACIONS POSSIBLES: |
| --- |
| **A continuació es llista una sèrie de criteris per a la priorització dels àmbits d'actuació:**<br>• Identificació d'itineraris d'ús quotidià, especialment a aquells que són freqüentats per col·lectius vulnerables, com per exemple gent gran o nens/es petits/es.<br>• Amplada de voreres i espai entre voreres.<br>• Intensitats de circulació de vianants i vehicles.<br>• Afectacions a l'estacionament de vehicles i resta de serveis com DUM, recollida de brossa, etc.<br>• Analitzar els pendents dels carrers.<br>Un cop prioritzats els eixos i/o àmbits sobre els que actuar, es poden realitzar les següents actuacions per millorar les seves condicions de servei:<br>• Reduir i/o eliminar l'ocupació de les voreres d'elements limitadors d'espai com per exemple instal·lacions publicitàries, mobiliari urbà, mercaderies en vorera, altres.<br>• Canvis en la prioritat de pas de les vies, allà on no siguin possibles actuacions sobre les voreres.<br>• Reduir distància dels passos de vianants ampliant voreres a l'entorn dels mateixos.<br>• Baixar carrils bicicleta de vorera a calçada allà on sigui possible.<br>• Ampliar la totalitat de la secció de les voreres allà on sigui possible.<br>• Implantació de plataformes úniques.<br>• Aplicar actuacions de pacificació del trànsit, com canvis de sentit en alguns trams de carrer, reducció de carrils de circulació, etc. |

| V3 | ACTUACIONS PRINCIPALS | Ajuntament de Barcelona |
|---|---|---|

**LÍNIA ESTRATÈGICA:**

**GENERAR UNA XARXA D'ITINERARIS PRINCIPALS DE VIANANTS QUE CONNECTIN ELS PRINCIPALS EQUIPAMENTS DEL DISTRICTE I GARANTEIXIN L'ACCESSIBILITAT UNIVERSAL**

**ACTUACIÓ:**

**V3. PROGRAMA PER REDUIR LES BARRERES FÍSIQUES I URBANES DEL DISTRICTE (INSTAL·LACIÓ DE NOUS ASCENSORS, ESCALES MECÀNIQUES, OBERTURES DE CARRERS, ETC.)**

**DISTRICTE:**

DISTRICTE DE NOU BARRIS

**DESCRIPCIÓ DE LA PROPOSTA:**

Donat que el districte de Nou Barris es situa a la falda de la muntanya de Collserola, molts dels carrers dels seus barris suporten unes condicions orogràfiques desfavorables per als desplaçaments a peu que sovint o tallen els itineraris o bé els dificulta amb pendents pronunciats i llargs trams d'escales. A més com a porta a la ciutat de Barcelona, el districte també és creuat per importants infraestructures tan viaries com ferroviàries que en ocasions tallen itineraris peatonals i "desconnecten" alguns sectors dels barris amb el seu entorn.

Amb l'objectiu de cercar una xarxa per a vianants accessible i connexa que cerqui potenciar els desplaçaments a peu, cal reduir al màxim totes aquestes dificultats mitjançant la instal·lació de nous elements a la via pública com ascensors, escales mecàniques, espais de descans, etc. o bé mitjançant l'aprofitament d'elements ja construïts que puguin canviar el seus original cap a permetre la mobilitat peatonal com per exemple els aqüeductes de la Zona Nord.

**INSTRUMENTS DE MILLORA:**

**Per reduir les principals barreres físiques i urbanes del Districte es poden realitzar les següents actuacions:**

- Apertura de nous carrers.
- Adequació de voreres i espais interiors per millorar els itineraris peatonals.
- Instal·lació de nous equipaments verticals com ascensors o escoles mecàniques.
- Adequació dels aqüeductes existents al Districte per al pas dels vianants.
- Agençament dels trams del camí de les Aigües interns al Districte.
- Construcció de passeres per vianants sobre infraestructures viaries o ferroviàries.
- Modificar temps semafòrics afavorint el pas dels vianants.
- Millorar la resposta en el manteniment dels equipaments de mobilitat vertical existents al districte.
- Agençament dels trams d'escales existents i substituir-los per rampes suaus, sempre que sigui possible.
- Soterrament de serveis com el cablejat i pals de llum que ocupin parcialment les voreres.

**Plans de barris amb actuacions per la millora de la connectivitat per vianants:**

| V4 | ACTUACIONS PRINCIPALS | Ajuntament de Barcelona |
|---|---|---|

**LÍNIA ESTRATÈGICA:**

**GENERAR UNA XARXA D'ITINERARIS PRINCIPALS DE VIANANTS QUE CONNECTIN ELS PRINCIPALS EQUIPAMENTS DEL DISTRICTE I GARANTEIXIN L'ACCESSIBILITAT UNIVERSAL**

**ACTUACIÓ:**

**V4. IMPULSAR LES MESURES DEL PLA DE RENOVACIÓ INTEGRAL DE L'ENLLUMENAT DE LA CIUTAT DE BARCELONA**

**DISTRICTE:**

DISTRICTE DE NOU BARRIS

**DESCRIPCIÓ DE LA PROPOSTA:**

La il·luminació de la Ciutat té un paper social importantíssim, ja que sense ella resultaria impossible mantenir un ritme d'activitat adequat durant l'horari nocturn; ja que una il·luminació correcta provoca sensació de seguretat, comoditat i confort.

La sensació general del resident de la ciutat de Barcelona era que la ciutat tenia poca llum, en gran part aquesta percepció venia donada pel to groguenc de la lluminària de la ciutat, la uniformitat dels nivells lumínics que comporta poca diferenciació entre els diferents usos i zones; l'arbrat viari que en ocasions que en ocasions crea pèrdues d'uniformitat lumínica, i per últim l'orientació dels punts de llum, la qual relega les voreres a un segon pla lumínic.

Per tal de donar resposta a la millora de la il·luminació de la ciutat, l'Ajuntament de Barcelona ha desenvolupat un *"Pla de Renovació Integral de l'Enllumenat de la ciutat de Barcelona 2018-2020"* el qual esdevé en un Pla estratègic que marca els criteris del canvi i les característiques lumíniques dels carrers i espais de la ciutat.

Aquest Pla vol aconseguir:

1. **Prioritzar el vianant enfront els vials de circulació.** Fer una aposta clara per la llum de qualitat amb una dedicació específica per la vorera, per tal d'incrementar els nivells de confort i sensació de seguretat.
2. **Millorar els nivells lumínics, l'eficiència energètica i la intel·ligència funcional.** Utilitzar les noves tecnologies actuals del mercat que permeten incrementar el nivell lumínic reduint els nivells de consum, millorant l'eficiència del sistema.
3. **Personalitzar carrers, edificis i monuments.** Es treballarà en la creació d'ambients, personalització de carrers i espais urbans en funció de la seva tipologia i ús, permetent disposar de referències del lloc on es troba el vianant.

**CRITERIS DE PRIORITZACIÓ:**

**El Pla de Renovació Integral de l'enllumenat de la Ciutat de Barcelona prioritza les actuacions segons els següents criteris:**

- Amplada del vial.
- Amplada de les voreres.
- Espai destinat al vianant.
- Arbrat en vorera.
- Alçada dels edificis adjacents.
- Nivell lumínic de vial i vorera.
- Qualitat de la llum i contrastos.
- Temperatura del color d'il·luminació.
- Uniformitat de la il·luminació.
- Nivells d'intrusió dels elements urbans en la il·luminació.

Un cop detectats els àmbits prioritaris d'actuació, s'incorporarà tecnologia LED amb una temperatura de color al voltant dels 3.500K i una regulació horària del sistema d'enllumenat.

Millores en l'enllumenat públic
GARRIGA - SANT GERVASI
NOU BARRIS
LES CORTS
GRÀCIA
HORTA - GUINARDÓ
SANT ANDREU
L'EIXAMPLE
SANT MARTÍ
CIUTAT VELLA
SANTS - MONTJUÏC
Més seguretat a la via pública
Eficiència energètica i gestió intel·ligent
Adequació a la normativa vigent
Salut i qualitat ambiental
+200 carrers renovaran el seu enllumenat
10.000 noves lluminàries LED
Ajuntament de Barcelona

## 5.2. Desenvolupar la xarxa de carrils bici prevista al PMU de Barcelona i ajustar-la i completar-la amb itineraris ciclables, la xarxa d'e-Bicing i altres modalitats de sharing.

La segona línia estratègica del Pla, tracta d'aconseguir una xarxa ciclable per a bicicletes i vehicles de mobilitat personal de qualitat, que millori les seves actuals prestacions, resolgui les discontinuïtats internes com de connexió amb la resta de districtes i que aporti una dotació d'estacionaments segurs per a afavorir la intermodalitat dels desplaçaments.

De la diagnosi, sorgeix la necessitat de millorar l'actual xarxa ciclable solucionant les discontinuïtats actuals i dotant de punts d'estacionament tant en origen com en destinació dels desplaçaments. A més, cal ampliar la xarxa actual de Bicing (sobretot d'e-Bicing a causa de l'orografia) per fer més atractiva la seva utilització.

D'aquesta línia estratègica sorgeixen actuacions principals:

1. **Millorar la xarxa ciclable del Districte i les mesures de senyalització i seguretat necessàries.**
2. **Incrementar la xarxa d'itineraris ciclables, adequant els carrers de baixa velocitat per la correcta convivència de la bicicleta amb els altres usuaris de la calçada.**
3. **Ampliar la xarxa d'estacionaments segurs de bicicletes al districte i promoure l'aparcament en soterrat.**
4. **Realització de campanyes informatives sobre l'ús dels VMP.**
5. **Extensió de la cobertura territorial del bicisharing per a que el servei arribi al districte.**

A continuació es desenvolupen amb més detall.

| B1 | ACTUACIONS PRINCIPALS | Ajuntament de Barcelona |
|---|---|---|

**LÍNIA ESTRATÈGICA:**

**DESENVOLUPAR LA XARXA DE CARRILS BICI PREVISTA AL PMU DE BARCELONA I AJUSTAR-LA I COMPLETAR-LA AMB ITINERARIS CICLABLES, LA XARXA D'E-BICING I ALTRES MODALITATS DE SHARING.**

**ACTUACIÓ:**

**B1. MILLORAR LA XARXA CICLABLE DEL DISTRICTE I LES MESURES DE SENYALITZACIÓ I SEGURETAT NECESSÀRIES.**

**DISTRICTE:**

DISTRICTE DE NOU BARRIS

**DESCRIPCIÓ DE LA PROPOSTA:**

Per tal d'ampliar i millorar la xarxa principal de bicicletes i fer més atractiu el desplaçar-se en aquest mode per la ciutat, cal connectar i actualitzar la xarxa de carrils bici segregats de manera que esdevingui en una xarxa contínua, segura i còmode, que connecti els diferents barris entre si i amb els principals punts d'interès ciutadà (com ara equipaments, centres d'activitat comercial o intercanviadors modals). L'extensió d'aquesta xarxa, ha de venir acompanyada per la corresponent ampliació dels sistemes d'informació i senyalització d'itineraris ciclistes.

El traçat de la xarxa principal de bicicletes es realitzarà fonamentalment sobre els carrers de la xarxa bàsica de circulació, permetent circular en bicicleta per la ciutat de forma fluïda. La xarxa ciclista bàsica, llevat d'excepcions, serà de tipus carril bici unidireccional en calçada, segregada de la resta d'usuaris de la via.

A més de la xarxa bàsica es preveu desenvolupar la xarxa secundària o xarxa de proximitat de bicicletes a partir d'un pla progressiu de pacificació de trànsit vinculat a les Superilles. A aquesta malla de carrers interiors la bicicleta transcorrerà, en gran part dels casos, en coexistència amb la resta d'usos (especialment i quan existeixi pel vial reservat a veïns i serveis), augmentant l'eficiència dels desplaçaments en el primer i darrer tram dels recorreguts i convertint-se alhora en un important instrument de pacificació del trànsit. Es preveu incrementar la xarxa, a més de carrers amb un carril – zona 30 -, en vies de dos o més carrils en què un d'aquests es senyalitzi especialment com a zona 30 a tal fi.

**En l'actualitat, s'estan iniciant els tràmits per desenvolupar la segona fase d'implantació de carrils bici a la ciutat, sent el districte de Nou Barris un dels més beneficiats amb l'agençament o millora dels següents carrils bici a curt termini:**

- Eix Ramón Albó – Arnau d'Oms – Piferrer.
- C. Aiguablava.
- Pg. Valldaura.
- Via Júlia.

I la previsió a llarg termini d'estudiar la implantació de deu nous carrils que es detallen a continuació:

- Av. Meridiana (vessant mar del Parc de Can Dragó) amb una longitud 1,1 km.
- Pg. Ciutat de Mallorca – Parc de Can Dragó amb una longitud de 0,4 km.
- Av. Rio de Janeiro entre Pg. Ciutat de Mallorca i av. Meridiana, amb una longitud de 0,3 km.
- Eix Cartellà – Costa i Cuixart, amb una longitud de 1, 4 km.
- Pg. de Fabra i Puig entre av. Meridiana i pg. Valldaura, amb una longitud de 2,5 km.
- C. Urrutia, amb una longitud de 0,7 km.
- C. Deià, amb una longitud de 0,6 km.
- C. Escòcia, amb una longitud de 0,6 km.
- Eix Esquirol volador – Ponce de León – Joan Riera – Viladrosa, amb una longitud d'1 km.
- Connexió dels carrils bici de Av. Borbó, Ramón Albó i Ronda Guinardó.

**L'objectiu d'aquesta proposta rau en:**

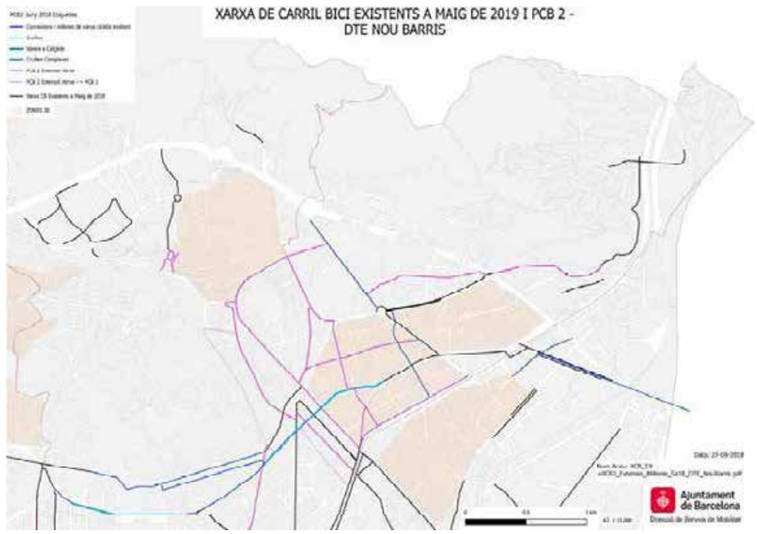
- Dotar d'una xarxa ciclable connexa i segura per afavorir els desplaçaments en aquest mode de transport i reduir les incompatibilitats entre les bicicletes i VMP amb la resta de modes de transport.

**ACCIONS A EMPRENDRE:**

**Per tal d'implementar l'última Fase de la xarxa bici, cal realitzar les següents accions:**

- Prioritzar el trasllat dels carrils bici existents en vorera a calçada.
- Completar les connexions de l'actual xarxa de carrils bici del districte.
- Redacció de projectes tècnics de cadascun dels carrils bici.
- Millora de la senyalització dels actuals carrils bici.
- Procés de participació i comunicació veïnal.
- Execució de les obres i instal·lacions necessàries per desenvolupar els diferents projectes.

**CARRILS BICI PLANEJATS**



| B2 | ACTUACIONS PRINCIPALS | Ajuntament de Barcelona |
|---|---|---|

**LÍNIA ESTRATÈGICA:**

**DESENVOLUPAR LA XARXA DE CARRILS BICI PREVISTA AL PMU DE BARCELONA I AJUSTAR-LA I COMPLETAR-LA AMB ITINERARIS CICLABLES, LA XARXA D'E-BICING I ALTRES MODALITATS DE SHARING.**

**ACTUACIÓ:**

**B2. INCREMENTAR LA XARXA D'ITINERARIS CICLABLES, ADEQUANT ELS CARRERS DE BAIXA VELOCITAT PER LA CORRECTA CONVIVÈNCIA DE LA BICICLETA AMB ELS ALTRES USUARIS DE LA CALÇADA.**

**DISTRICTE:**

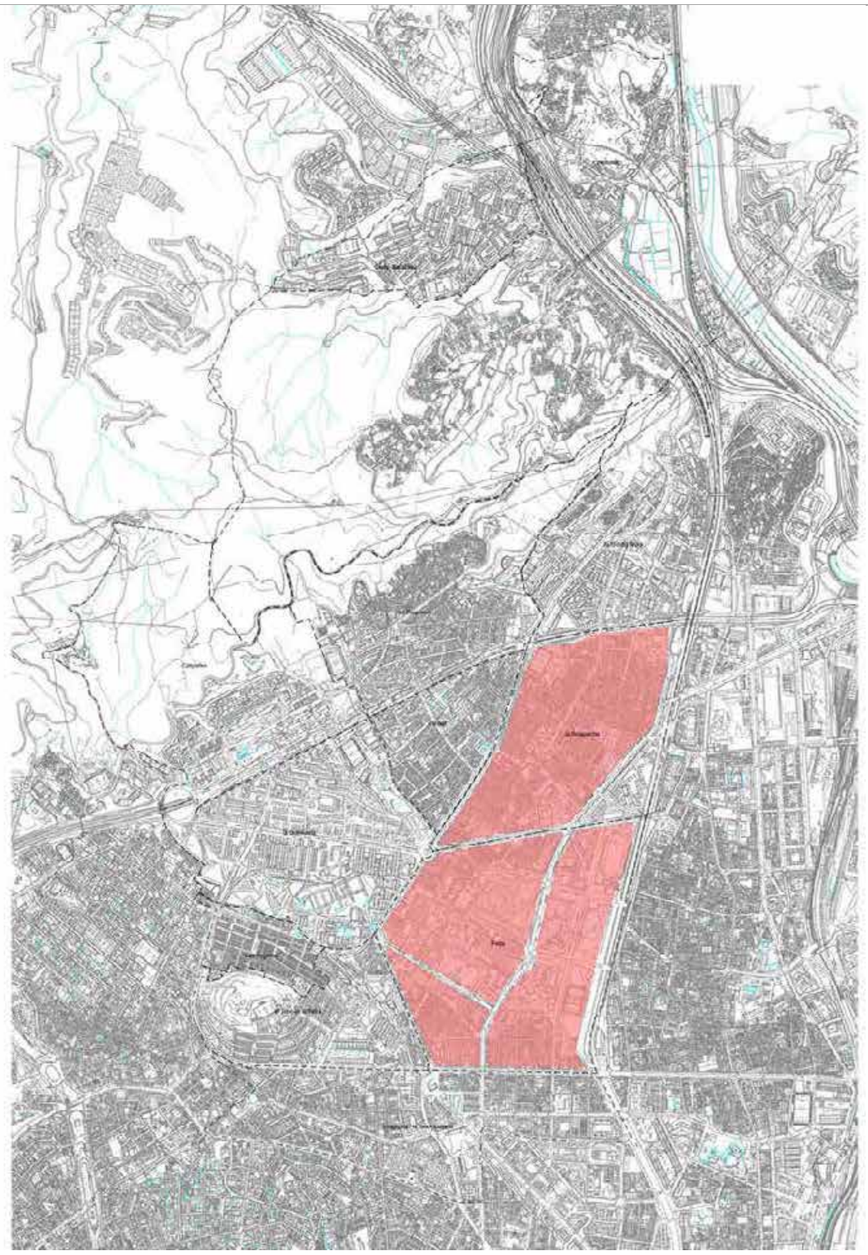
DISTRICTE DE NOU BARRIS

**DESCRIPCIÓ DE LA PROPOSTA:**

Addicionalment a la xarxa de carrils bici prevista a la segona fase del Pla de la Bicicleta de la ciutat de Barcelona, es proposa l'ampliació de l'actual xarxa de vies ciclables mitjançant la creació de nous carrils bici addicionals i pacificació d'alguns carrers que ajudin a re-lligar encara més la xarxa futura, dotant de nous itineraris als usuaris/es de la bicicleta per tal de fomentar aquest mode de transport i millorar la connectivitat de la xarxa del districte mb la xarxa de la ciutat.

A 2019, la DGT prepara un nou reglament de circulació pel qual les vies urbanes de només un carril de circulació hauran de reduir la seva velocitat màxima de circulació a 30 km/h. L'Ajuntament de Barcelona als darrers anys, de manera voluntària ja ha anat adaptant les seves vies a aquesta característica a través de la creació de zones 30, les quals fan compatible la circulació de vehicles a motor i les bicicletes per la calçada.

Al Districte de Nou Barris únicament es disposa de zones 30 a la zona sud del districte, pel que moltes vies de barris com Verdum, la Guineueta, Can Peguera, Turó de la Peira, Vilapicina i la Torre Llobeta, Canyelles, Roquetes, Trinitat Nova, Torre Baró, Ciutat Meridiana i Vallbona, passaran a ser ciclables segons la nova normativa pel que la xarxa ciclable s'estendrà considerablement al territori.



Un cop definida la xarxa final de carrils bici segregats, estudiat el seu funcionament, i adaptada tota la xarxa viaria local, caldrà estudiar la possibilitat d'augmentar aquesta xarxa segons les necessitats que vagin sorgint a artir de la demanda d'aquest tipus de desplaçaments.

| **CRITERIS PER L'AMPLIACIÓ DE LA XARXA:** |
| --- |
| **Per tal d'ampliar l'actual xarxa de carrils bici cal estudiar els següents criteris:**<br>- Intensitats de pas de bicicletes per cada tram.<br>- Concentració d'equipaments a cada entorn.<br>- Jerarquitzar la xarxa viaria actual entre vies ciclables i no ciclables segons les intensitats de trànsit i velocitats de circulació.<br>- Continuïtat i connectivitat dels actuals itineraris.<br>- Secció de carrer sobre el que actuar.<br>- Afectacions a l'estacionament i altres serveis com la C/D. |

| B3 | ACTUACIONS PRINCIPALS | Ajuntament de Barcelona |
|---|---|---|

**LÍNIA ESTRATÈGICA:**

**DESENVOLUPAR LA XARXA DE CARRILS BICI PREVISTA AL PMU DE BARCELONA I AJUSTAR-LA I COMPLETAR-LA AMB ITINERARIS CICLABLES, LA XARXA D'E-BICING I ALTRES MODALITATS DE SHARING.**

**ACTUACIÓ:**

**B3. AMPLIAR LA XARXA D'ESTACIONAMENTS SEGURS DE BICICLETES AL DISTRICTE I PROMOURE L'APARCAMENT EN SOTERRAT.**

**DISTRICTE:**

DISTRICTE DE NOU BARRIS

**DESCRIPCIÓ DE LA PROPOSTA:**

Un dels principals problemes que fa que la bicicleta no sigui un mode de desplaçament atractiu és la manca de punts d'estacionament segurs a la ciutat, i en aquest cas al Districte de Nou Barris. Tal i com es mostra a la diagnosi, d'una mostra de 600 persones enquestades, un 26% estaria disposat a variar el seu mode de transport a la bicicleta si es disposessin d'aparcaments segurs al carrer o edificis de destinació del desplaçament.

En l'actualitat, l'Ajuntament de Barcelona està desplegant la Mesura de Govern de l'Estratègia de la Bicicleta, la qual inclou el projecte "A la Feina, Bicia't" amb l'objectiu de fomentar l'ús de la bicicleta entre els treballadors. Aquest projecte inclou la instal·lació d'aparcaments segurs per a bicicletes tant plegables, com mecàniques com elèctriques als interiors dels edificis municipals per a que els seus treballadors els puguin utilitzar.

Actualment únicament l'edifici de la Seu del Districte es troba certificat com amic de la bicicleta, pel que es proposa estendre aquesta bona pràctica a la resta d'edificis municipals, aparcaments municipals i estacions de Metro existents al districte.

Addicionalment a la mesura d'edifici amic de la bicicleta, l'Ajuntament de Barcelona ha obert altres línies de treball com l'augment de nombre de barres d'estacionament (format convencional d'"U" invertida) tant al carrer com a la xarxa d'aparcaments subterranis municipals o a recintes vigilats (objectiu l'increment de l'oferta d'un 29%).

**Es proposa ampliar la xarxa d'aparcaments segurs al districte de Nou Barris a la resta d'edificis municipals, així com a les principals estacions de Metro i Rodalies per tal de fomentar l'intermodalitat.**

**ACCIONS A EMPRENDRE:**

**Per tal d'implementar els nous punts d'estacionament, cal realitzar les següents accions:**

- Analitzar l'oferta i demanda latent de cadascun dels punts a ampliar l'oferta d'estacionament.
- Impulsar l'ampliació de la prova pilot d'aparcaments segurs a l'entorn de Nou Barris.
- Prioritzar la seva ubicació a edificis públics.
- Procés de participació i comunicació veïnal.
- Execució de les obres i instal·lacions necessàries per desenvolupar els diferents projectes.

| B4 | ACTUACIONS PRINCIPALS | Ajuntament de Barcelona |
|---|---|---|

**LÍNIA ESTRATÈGICA:**

**DESENVOLUPAR LA XARXA DE CARRILS BICI PREVISTA AL PMU DE BARCELONA I AJUSTAR-LA I COMPLETAR-LA AMB ITINERARIS CICLABLES, LA XARXA D'E-BICING I ALTRES MODALITATS DE SHARING.**

**ACTUACIÓ:**

**B5. REALITZACIÓ DE CAMPANYES INFORMATIVES SOBRE L'ÚS DE VMP.**

**DISTRICTE:**

DISTRICTE DE NOU BARRIS

**DESCRIPCIÓ DE LA PROPOSTA:**

La mobilitat de la ciutat de Barcelona, al igual que d'altres grans urbs europees està patint una gran transformació a causa de l'aparició dels vehicles de mobilitat personal, majoritàriament elèctrics. Aquesta nova manera de desplaçar-se esta creixent a una gran velocitat gràcies a la innovació tecnològica i la fins a 2017, la manca de regulació dels mateixos.

Aquests nous vehicles ha anat guanyant espai en el viari creant alguns problemes de convivència entre ells i la resta de modes de transport i per tant resoldre o minimitzar aquests problemes de convivència ha de ser una de les principals accions d'aquest Pla.

En l'actualitat l'Ordenança municipal cataloga segons 2 tipologies:

- Tipus A: rodes, plataformes i patinets elèctrics de tamany inferior a 1 metre de longitud, 0,6 metres d'amplada i 2,1 metres d'alçada i una massa inferior a 25 kg.
- Tipus B: plataformes i patinets elèctrics de major tamany: 1,9 metres de longitud, 0,8 metres d'amplada i 2,1 metres d'alçada màximes i un pes inferior a 50 kg.

Aquests troben regulada la seva circulació segons els següents criteris:

**Circulació:**

- **Vorera:** No està permesa.
- **Carrer de plataforma única:** Si la zona és exclusiva vianants només poden circular els vehicles tipus A a una velocitat màxima de 10 km/h. Si és permesa la circulació de vehicles el tipus B també hi poden accedir a una velocitat no major a 20 km/h.
- **Carril bici en vorera:** Es permet la circulació en sentit de la infraestructura i a un màxim de 10 km/h.
- **Carril bici en calçada:** Es permet la circulació en sentit de la infraestructura a una velocitat màxima de 30 km/h respectant la senyalització vial.
- **Calçada zona 30:** Es permet la circulació dels vehicles tipus B a un màxim de 30 km/h en el sentit de la circulació. Els vehicles tipus A únicament hi podran circular si la velocitat màxima del vehicle es superior a 20 km/h.
- **Calçada:** No es permet la circulació d'aquesta tipologia de vehicles.
- **Parcs:** Es permet la circulació a una velocitat màxima de 10 km/h.

**Aquesta acció principal té com a objectiu informar als usuaris i venedors de les condicions exigibles per la circulació d'aquest tipus de vehicles.**

**ACCIONS A EMPRENDRE:**

- Realitzar campanyes informatives als principals establiments de venda de vehicles VMP.
- Realitzar campanyes informatives dirigides a la ciutadania informant de l'Ordenança de circulació de VMP, a través de mitjans de comunicació audiovisuals i escrits.
- Realitzar campanyes informatives per part de la GUB orientant sobre el compliment de portar els diferents elements de seguretat.

| B5 | ACTUACIONS PRINCIPALS | Ajuntament de Barcelona |
|---|---|---|

**LÍNIA ESTRATÈGICA:**

**DESENVOLUPAR LA XARXA DE CARRILS BICI PREVISTA AL PMU DE BARCELONA I AJUSTAR-LA I COMPLETAR-LA AMB ITINERARIS CICLABLES, LA XARXA D'E-BICING I ALTRES MODALITATS DE SHARING.**

**ACTUACIÓ:**

**B5. EXTENSIÓ DE LA COBERTURA TERRITORIAL DEL BICISHARING PERQUÈ ARRIBI EL SERVEI AL DISTRICTE.**

**DISTRICTE:**

DISTRICTE DE NOU BARRIS

**DESCRIPCIÓ DE LA PROPOSTA:**

La ciutat de Barcelona ha iniciat un procés de regularització de les plataformes de bicicletes i motos compartides. Aquesta regulació, a més de limitar el nombre de vehicles, controlar l'ocupació dels aparcaments i l'impacte que genera la seva presència; també contempla l'ampliació del servei, per tal de donar cobertura al màxim nombre de ciutadans de la ciutat.

Actualment a la ciutat es disposen de 1.500 bicicletes en modalitat de sharing, que podran créixer en un 70% els pròxims anys, ampliant d'aquesta manera la cobertura del servei de bicicletes.

**L'Ajuntament, amb el recolzament del Districte, haurà d'establir requisits de cobertura territorial a l'hora de l'obtenció de llicencies , per fer arribar el servei de bicicleta compartida al Districte.**

**ACCIONS A EMPRENDRE:**

- Establir requisits per l'obtenció de llicencia que afectin a la cobertura territorial del servei.
- Realitzar campanyes informatives dirigides a la ciutadania informant dels beneficis de la utilització de servei de bicicleta compartida.

## 5.3 Aconseguir la màxima cobertura amb un servei de transport públic adaptat a la demanda.

La tercera línia estratègica del PMD, tracta d'aconseguir una xarxa de transport públic de qualitat, que millori les seves actuals prestacions i s'adapti tot el possible a la demanda de la ciutadania del districte. Aquesta xarxa haurà de complir els requisits d'accessibilitat, connectar els barris amb els seus principals centres de referència i millorar la cobertura als seus barris més perifèrics.

De la diagnosi, sorgeix la necessitat de ampliar l'actual cobertura de transport públic, sobretot a la Zona Nord, així com millorar la connectivitat interna dels barris amb els seus centres de referència i l'accessibilitat d'alguna de les seves estacions.

D'aquesta línia estratègica sorgeixen actuacions principals:

1. **Implementar la modificació de l'actual xarxa de Bus de Barri per millorar la connectivitat interna dels barris del Districte (modificació dels recorreguts de les línies 127, 132, millora de freqüències i recorregut de les línies 80, millora de la freqüència de la línia 11, etc.).**
2. **Instar a les entitats competents l'adaptació del 100% de les estacions de metro i Rodalies Renfe. Realitzar l'adaptació de Maragall.**
3. **Programa per adaptar el 100% les parades bus del Districte i impulsar l'accessibilitat de la totalitat de vehicles.**
4. **Completar la xarxa de carrils Bus del Districte, i millora de la priorització semafòrica en favor del transport públic.**

A continuació es desenvolupen amb més detall.

| TP1 | ACTUACIONS PRINCIPALS | Ajuntament de Barcelona |
|---|---|---|

**LÍNIA ESTRATÈGICA:**

**ACONSEGUIR LA MÀXIMA COBERTURA AMB UN SERVEI DE TRANSPORT PÚBLIC ADAPTAT A LA DEMANDA**

**ACTUACIÓ:**

**TP1. IMPLEMENTAR LA MODIFICACIÓ DE L'ACTUAL XARXA DE BUS DE BARRI PER MILLORAR LA CONNECTIVITAT INTERNA DELS BARRIS DEL DISTRICTE (MODIFICACIÓ DELS RECORREGUTS DE LES LÍNIES 127, 132, MILLORA DE FREQÜÈNCIES I RECORREGUT DE LES LÍNIES 80, MILLORA DE LA FREQÜÈNCIA DE LA LÍNIA 11, ETC.).**

**DISTRICTE:**

DISTRICTE DE NOU BARRIS

**DESCRIPCIÓ DE LA PROPOSTA:**

Dintre de la diagnosis i de la visió dels agents va sorgir la necessitat de millorar la connectivitat en transport públic (sobretot la xarxa de bus barri) dels barris amb els principals centres de referència de cadascun com CAP's, mercats, casals de gent gran o escoles. Un cop desenvolupada la nova xarxa bus de la ciutat, la qual aporta una millor cobertura als desplaçaments de connexió del districte amb la resta de la ciutat, toca el torn de revisar els actuals recorreguts de les línies de bus barri i adaptar-les a les necessitats dels residents.

**L'objectiu d'aquesta actuació és donar resposta a la diagnosis i al procés participatiu:**

• Generar una xarxa interna de transport públic que s'adapti a la demanda latent.

• Apropar a tots els veïns i veïnes a la xarxa de transport públic per complementar aquells itineraris dificultosos per l'orografia del districte.

**CRITERIS DE MILLORA:**

**Per tal de modificar els actuals recorreguts de les línies de bus de barri caldrà:**

- Realitzar un estudi de les necessitats de desplaçaments dels residents del districte amb la col·laboració de les entitats veïnals, amb la finalitat d'optimitzar al màxim els recorreguts de les línies.
- Optimitzar els recorreguts actuals de les línies de bus de barri i millorar la freqüència segons les necessitats sorgides de l'estudi anterior.
- Estudiar la possibilitat de ressituar les parades per aportar una millor cobertura del servei.
- Definir la consolidació de la nova línia de transport a la demanda instaurada al barri de Torre Baró i ampliar-la o millorar-la segons les necessitats.

| TP2 | ACTUACIONS PRINCIPALS | Ajuntament de Barcelona |
|---|---|---|

**LÍNIA ESTRATÈGICA:**

**ACONSEGUIR LA MÀXIMA COBERTURA AMB UN SERVEI DE TRANSPORT PÚBLIC ADAPTAT A LA DEMANDA**

**ACTUACIÓ:**

**TP2.INSTAR A LES ENTITATS COMPETENTS L'ADAPTACIÓ DEL 100% DE LES ESTACIONS DE METRO I RODALIES RENFE. RELITZAR L'ADAPTACIÓ DE MARAGALL**

**DISTRICTE:**

DISTRICTE DE NOU BARRIS

**DESCRIPCIÓ DE LA PROPOSTA:**

Dintre de la diagnosis i de la visió dels agents, va sorgir la necessitat d'adaptar el 100% de les estacions de Rodalies, metro, i parades de bus sempre que sigui possible.

En aquest sentit s'han detectat mancances d'accessibilitat importants a les següents estacions:

- Torre Baró i Sant Andreu Arenal (estacions de Rodalies).
- Maragall, Virrei Amat (estacions de Metro).

El Districte, no disposa de competències per a realitzar les obres de reforma necessàries, però si pot desempenyorar un paper clau a l'hora de realitzar les demandes pertinents, per accelerar els tràmits per la redacció dels diferents estudis d'accessibilitat de les diferents estacions.

**L'objectiu d'aquesta actuació és donar resposta a la diagnosis i al procés participatiu:**

- Garantir l'accessibilitat dels veïns a totes les estacions del districte.
- Apropar a tots els veïns i veïnes a la xarxa de transport públic d'alta capacitat.

**PROBLEMÀTIQUES DETECTADES**

| TP3 | ACTUACIONS PRINCIPALS | Ajuntament de Barcelona |
|---|---|---|

**LÍNIA ESTRATÈGICA:**

**ACONSEGUIR LA MÀXIMA COBERTURA AMB UN SERVEI DE TRANSPORT PÚBLIC ADAPTAT A LA DEMANDA**

**ACTUACIÓ:**

**TP3. POGRAMA PER ADAPTER EL 100% DE LES PARADES BUS DEL DISTRICTE I IMPULSAR L'ACCESSIBILITAT DE LA TOTALITAT DELS VEHICLES.**

**DISTRICTE:**

DISTRICTE DE NOU BARRIS

**DESCRIPCIÓ DE LA PROPOSTA:**

Un dels aspectes més importats a l'hora d'escollir mode desplaçament, és la comoditat i accessibilitat a cada mode. Des de fa més de 30 anys, l'ajuntament de Barcelona conjuntament amb TMB treballen intensament en l'accessibilitat física dels vehicles, les parades i les estacions que composen la xarxa de transport públic de la ciutat, per tal de minimitzar els efectes de la mobilitat reduïda que pateixen algunes persones i no els suposi un problema en moure's per la ciutat.

A més de l'accessibilitat física, els darrers anys s'ha avançat en millorar l'accessibilitat comunicativa, la qual està lligada a la investigació tecnològica que es troba en continu avenç. El disseny de panells informatius amb opcions de comunicació sonora i Morse, així com els avisos de parada en modalitat visual i sonora als autobusos urbans, són aspectes on s'ha anat millorant en l'accessibilitat comunicativa.

**L'objectiu d'aquesta proposta rau en:**

- Dotar d'una millor accessibilitat i comoditat de les parades d'autobús del Districte
- Dotar d'una total accessibilitat a la flota de vehicles que donen servei al Districte.

**ACCIONS A EMPRENDRE PER MILLORAR L'ACCESSIBILITAT DE LES PARADES:**

**Per tal de millorar l'accessibilitat de les parades actuals del districte, es poden realitzar les següents actuacions:**

- Omplir els escocells dels arbres propers a les parades amb material porós.
- Instal·lació d'encaminaments per a persones invidents.
- Actuacions de millora del paviment de l'entorn de les parades.
- Instal·lació de marquesines allà on sigui possible.

**Per tal de millorar l'accessibilitat dels vehicles, es poden realitzar les següents actuacions:**

- Substituir els actuals vehicles que donen servei al districte que no disposen de rampa per a PMR.
- Dotar de sistemes d'avís de parada visuals i sonors als vehicles que encara no disposin.
- Instal·lació de panells informatius a les parades.

| TP4 | ACTUACIONS PRINCIPALS | Ajuntament de Barcelona |
|---|---|---|

**LÍNIA ESTRATÈGICA:**

**ACONSEGUIR LA MÀXIMA COBERTURA AMB UN SERVEI DE TRANSPORT PÚBLIC ADAPTAT A LA DEMANDA**

**ACTUACIÓ:**

**TP4. COMPLETAR LA XARXA DE CARRILS BUS DEL DISTRICTE, I MILLORAR LA PRIORITZACIÓ SEMAFÒRICA EN FAVOR DEL TRANSPORT PÚBLIC.**

**DISTRICTE:**

DISTRICTE DE NOU BARRIS

**DESCRIPCIÓ DE LA PROPOSTA:**

Un dels aspectes claus a l'hora de potenciar la utilització del transport públic, és la velocitat comercial del servei. L'usuari cada cop més mesuren la distància en temps i no en quilòmetres. La implantació de la nova xarxa bus tenia com una de les seves principals premisses l'augment d'aquesta velocitat comercial en un 15% (dels 11,79 km/h de la xarxa convencional, fins als 13,43 km/hora previstos).

Una de les principals variables que ajuden a millorar la velocitat comercial del servei d'autobusos, és la circulació per carrils reservats (carrils Bus), ja que estalvien als autobusos els possibles episodis de cogestió de les vies, així com la interferència d'altres vehicles al seu pas.

Un altre aspecte per millorar la velocitat comercial és la sincronització semafòrica i la seva priorització en favor de l'autobús, aportant noves fases exclusives per la seva incorporació a les vies.

Donat que al districte les línies d'autobús d'altes prestacions (Nova Xarxa Bus i línies convencionals) discorren per la xarxa viaria principal, la qual en gran part es troba semaforitzada, **pel que es proposa millorar la sincronització semafòrica per prioritzar el pas de l'autobús, mitjançant la creació d'ones verdes i/o implantació de fases específiques per l'autobús.**

**CRITERIS PER LA IMPLANTACIÓ DE NOUS CARRILS BUS I POSSIBLES ACTUACIONS:**

**Per tal d'implementar nous carrils bus als districte s'han de tenir en compte els següents criteris:**

- Nombre d'expedicions Bus per tram de via.
- Velocitat comercial per tram de les línies de bus que hi circulen.
- Afectació sobre l'estacionament o serveis per la implantació del carril Bus.

Nivells de congestió dels trams per on circulen les noves línies de bus.

**Per tal de millorar la velocitat comercial del servei de bus del districte:**

- Creació d'ones verdes* semafòriques especifiques per al servei de bus.
- Creació de noves fases semafòriques específiques per al bus per facilitar la seva circulació.

**Ona verda: Consisteix en adequar la temporització de diversos semàfors al llarg d'un carrer o eix, a una velocitat de circulació determinada, perquè els vehicles que circulin a aquesta velocitat puguin travessar tot el carrer o eix sense haver d'aturar-se en cap semàfor."*

## 5.4. Filtrar el trànsit de pas i ordenar la mobilitat interior dels barris, tot garantint l'accés dels residents i fomentar una mobilitat en transport privat compartida i més eficient.

La quarta línia estratègica del Pla, tracta d'aconseguir una xarxa pacificada de carrers interns als barris, que millori la qualitat de vida dels residents sense afectar l'accés dels residents als seus aparcaments i millorar la seguretat dels desplaçaments, especialment els fets a peu.

De la diagnosi, sorgeix la necessitat de reduir el trànsit de pas al viari intern dels barris, el qual és utilitzat com drecera per eludir la xarxa principal de la ciutat. Aquest trànsit de pas pel viari local representa un 27% del trànsit total del viari intern en els períodes de congestió de la xarxa viaria principal de la ciutat.

D'altra banda, amb consonància amb el PMU de la ciutat, cal reduir l'espai en calçada destinat al vehicle privat en favor d'altres modes de desplaçament més sostenibles i fomentar uns desplaçaments en vehicle privat més eficients a través de modalitats de vehicle compartit.

D'aquesta línia estratègica sorgeixen les següents actuacions principals:

1. **Eliminar els by pass de la xarxa local interior dels barris mitjançant mesures de pacificació del trànsit.**
2. **Fomentar la utilització de plataformes de vehicle compartit.**
3. **Incloure clàusules de discriminació positives als contractes municipals per aquelles empreses que disposin de flotes de vehicles amb motoritzacions sensibles amb al Medi Ambient.**
4. **Extensió de la cobertura territorial del motosharing al districte.**

A continuació es desenvolupen amb més detall.

| VP1 | ACTUACIONS PRINCIPALS | Ajuntament de Barcelona |
|---|---|---|

**LÍNIA ESTRATÈGICA:**

**FILTRAR EL TRÀNSIT DE PAS I ORDENAR LA MOBILITAT INTERIOR DELS BARRIS, TOT GARANTINT L'ACCÉS DELS RESIDENTS I FOMENTAR UNA MOBILITAT EN VEHICLE PRIVATCOMPARTIDA I MÉS EFICIENT.**

**ACTUACIÓ:**

**VP1. ELIMINAR ELS BY-PASS DE LA XARXA LOCAL INTERIOR DELS BARRIS MITJANÇANT MESURES DE PACIFICACIÓ DEL TRÀNSIT.**

**DISTRICTE:**

DISTRICTE DE NOU BARRIS

**DESCRIPCIÓ DE LA PROPOSTA:**

El trànsit de pas col·lapsa gran part de les vies barcelonines, especialment aquells eixos viaris horitzontals, dificultant la mobilitat interna dels districtes i barris. En el cas del districte de Nou Barris, donada la seva localització com una de les principals portes d'entrada/sortida de la ciutat, cada dia creuen el districte 306.500 vehicles els quals no tenen ni origen ni destinació el mateix. Aquest aspecte a més d'afectar a la xarxa viaria principal del districte, també afecta a la xarxa local provocant un trànsit excessiu per vies internes del barri (fins a un 27% d'augment del trànsit), sobretot a les hores de congestió de les primeres.

Les propostes per filtrar aquest trànsit de pas hauran d'anar de la mà d'accions de pacificació de carrers, canvis de sentit d'algun dels seus trams o limitació de pas per alguns carrers.

S'han detectat carrers de la xarxa local del Districte que serveixen com a drecera o "by-pass" entre dues vies principals de la xarxa viària de la ciutat. Aquests són:

- Carrer de Deià.
- Eix format pels carrers Garrofers i Rosselló i Porcel.
- Carrer del Pintor Alsamora.
- Carrer d'Artesania.
- Carrer d'Almansa.
- Eix format per Miguel Hernández i Antonio Machado.
- Carrer de Tissó.
- Carrer d'Argullós.

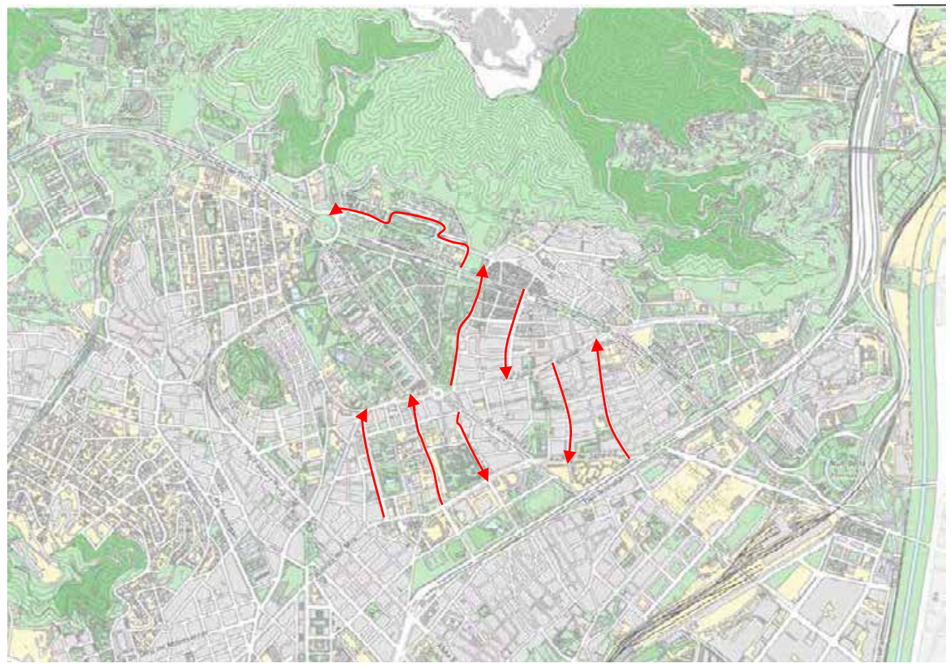
**Per tal d'evitar el trànsit de pas per aquests carrers cal cercar una solució que pacifiqui aquests carrers eliminant la sensació de drecera tot garantint l'accessibilitat dels veïns dels barris afectats.**

**POSSIBLES ACTUACIONS:**

**Per tal de reduir el trànsit de pas per la xarxa local, cal analitzar les següents accions:**

- Estudiar de la possibilitat d'implantació de Superilles als diferents entorns.
- Estudiar de la possibilitat de canvi de sentit d'algun dels trams dels carrers afectats.
- Estudiar de canvi de secció d'algun dels carrers.

**CARRERS UTILITZATS COM A BY-PASS**



| VP2 | ACTUACIONS PRINCIPALS | Ajuntament de Barcelona |
|---|---|---|

**LÍNIA ESTRATÈGICA:**

**FILTRAR EL TRÀNSIT DE PAS I ORDENAR LA MOBILITAT INTERIOR DELS BARRIS, TOT GARANTINT L'ACCÉS DELS RESIDENTS I FOMENTAR UNA MOBILITAT EN VEHICLE PRIVAT COMPARTIDA I MÉS EFICIENT.**

**ACTUACIÓ:**

**VP2. FOMENTAR LA UTILITZACIÓ DE PLATAFORMES DE VEHICLE COMPARTIT.**

**DISTRICTE:**

DISTRICTE DE NOU BARRIS

**DESCRIPCIÓ DE LA PROPOSTA:**

La tendència europea pel que fa a la mobilitat en vehicle privat, tendeix cap a un ús més raonable del vehicle privat amb noves propostes com el car-sharing o vehicle compartit. La xarxa de vehicles compartits a la ciutat es troba en ple creixement amb plataformes tant de turismes, com vehicles comercials i motocicletes i s'estan cercant polítiques de regulació dels mateixos.

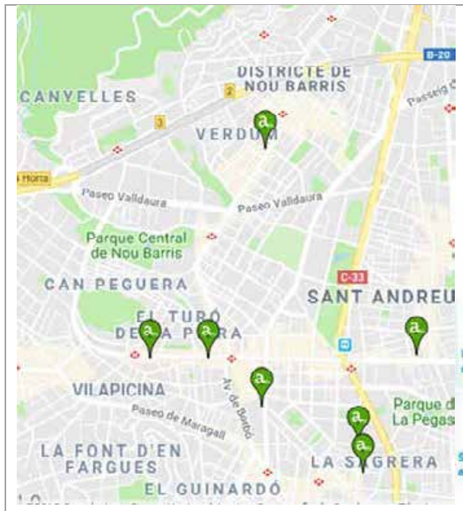
La regulació d'aquesta modalitat d'utilització del vehicle privat permet:

- Promoure una mobilitat més sostenible, eficient i segura a la ciutat.
- Reduir l'ús del vehicle privat i el parc de vehicles.
- Proporcionar una mobilitat més flexible i a velocitats més reduïdes.
- Reducció del nombre d'accidents i la seva gravetat.
- Garantir el dret a la mobilitat d'aquells que no disposen de vehicle privat.
- Afavorir i fomentar l'intercanvi modal entre el transport públic i tots els sistemes de sharing.
- Reduir les emissions locals, la contaminació atmosfèrica, el soroll i l'impacte visual de l'ocupació de l'espai públic amb vehicles privats.

La potenciació de la utilització del vehicle compartit obre un ventall d'oportunitats per a les ciutats com:

- Reduir i renovar el parc actual de vehicles, per vehicles més eficients i menys contaminants.
- Gestió òptima de l'estacionament en superfície i soterrat.
- Recuperació de l'espai públic de la ciutat.
- Potenciació del vehicle elèctric.
- Donar un impuls molt important a l'ús de la bicicleta i la seva normalització, sobretot per aquells desplaçaments de mitja-curta llargada.
- Millora de la seguretat vial, donat que es tracten de vehicles més nous i segurs.

Al Districte de Nou Barris operen les plataformes Avancar (turismes a pàrquings Francesc Layret, Mercat de la Mercè i Illa Borbó), i e-Cooltra, Motit i Yugo de motocicletes (no hi han espais reservats per a aquestes).



**Per tal de potenciar la utilització d'aquest tipus de plataformes, es proposa estudiar l'ampliació de l'oferta actual de places destinades a car-sharing als aparcaments municipals actuals i nous possibles així com la realització de campanyes informatives en favor de la utilització d'aquest tipus de modalitat.**

**POSSIBLES ACTUACIONS:**

**Per tal d'impulsar la utilització de plataformes de car-sharing, cal analitzar les següents accions:**

- Ampliar l'oferta actual de vehicles en modalitat de sharing als aparcaments municipals.
- Impulsar campanyes informatives d'aquesta modalitat de desplaçaments.
- Treballar a nivell metropolità per millorar la permeabilitat del servei de vehicles compartits amb els municipis de l'entorn.

| VP3 | ACTUACIONS PRINCIPALS | Ajuntament de Barcelona |
|---|---|---|

**LÍNIA ESTRATÈGICA:**

**FILTRAR EL TRÀNSIT DE PAS I ORDENAR LA MOBILITAT INTERIOR DELS BARRIS, TOT GARANTINT L'ACCÉS DELS RESIDENTS I FOMENTAR UNA MOBILITAT EN VEHICLE PRIVAT COMPARTIDA I MÉS EFICIENT.**

**ACTUACIÓ:**

**VP3. INCLOURE CLÀUSULES DE DISCRIMINACIÓ POSITIVA ALS CONTRACTES MUNICIPALS PER AQUELLES EMPRESES QUE DISPOSIN DE VEHICLES AMB MOTORITZACIONS SENSIBLES AL MEDI AMBIENT.**

**DISTRICTE:**

DISTRICTE DE NOU BARRIS

**DESCRIPCIÓ DE LA PROPOSTA:**

Tal i com es contempla als diferents Plans de la ciutat en matèria de contaminació, una de les principals accions passa per la renovació de la flota de vehicles municipal en favor de motoritzacions més sostenibles, així com la inclusió de clàusules als contractes de contractació per als Serveis Municipals.

En aquest sentit la flota de autobusos de la ciutat ha anat avançant cap a la utilització de motoritzacions impulsades per energies renovables com el GLP o Nitrogen, així com la Guàrdia Urbana de Barcelona ha iniciat el procés de renovació de la seva flota amb la compra de 100 nous vehicles híbrids pe, que es veurà incrementada en 45 vehicles més a finals d'any; com la flota de Serveis Municipals de Barcelona (B:SM) s'ha anat actualitzant cap a motoritzacions elèctriques.

**Es proposa que l'Ajuntament del Districte de Nou Barris, fomenti la contractació d'operadors que utilitzin flotes sostenibles, tant als plecs de contractació, com en altres mesures o incentius.**

**POSSIBLES ACTUACIONS:**

**Per tal de reduir els nivells d'emissions acústiques i atmosfèriques, es poden realitzar les següents actuacions:**

- Establir criteris de contractació de Serveis Municipals bonificant aquelles empreses que disposin d'una flota de vehicles sostenible.

| VP4 | ACTUACIONS PRINCIPALS | Ajuntament de Barcelona |
|---|---|---|

**LÍNIA ESTRATÈGICA:**

**FILTRAR EL TRÀNSIT DE PAS I ORDENAR LA MOBILITAT INTERIOR DELS BARRIS, TOT GARANTINT L'ACCÉS DELS RESIDENTS I FOMENTAR UNA MOBILITAT EN VEHICLE PRIVAT COMPARTIDA I MÉS EFICIENT.**

**ACTUACIÓ:**

**VP4. EXTENSIÓ DE LA COBERTURA TERRITORIAL DEL MOTOSHARING AL DISTRICTE.**

**DISTRICTE:**

DISTRICTE DE NOU BARRIS

**DESCRIPCIÓ DE LA PROPOSTA:**

De manera similar a les plataformes de bici sharing, l'Ajuntament de Barcelona s'ha proposat regular l'aparició de plataformes de motosharing, regulant-ne el seu nombre, el nombre de vehicles disponibles, així com els espais destinats al seu estacionament, d'aquesta manera, també es pretén ampliar-ne el nombre actual de vehicles (aproximadament 2.500 motocicletes) fins un 47% ampliant-ne d'aquesta manera la cobertura territorial actual del servei.

Actualment al districte de Nou Barris únicament hi arriben les plataformes e-cooltra, Moving i iscoot però de manera molt residual, situant-ne l'àrea de cobertura per sota del pg. Valldaura.

**Es proposa que l'Ajuntament del Districte de Nou Barris, fomenti l'ampliació de l'actual servei per tal de que operi al màxim possible del territori.**

**POSSIBLES ACTUACIONS:**

**Per tal de reduir els nivells d'emissions acústiques i atmosfèriques, es poden realitzar les següents actuacions:**

- Establir requisits per l'obtenció de llicencia que afectin a la cobertura territorial del servei.
- Realitzar campanyes informatives dirigides a la ciutadania informant dels beneficis de la utilització de servei de motocicleta compartida.

## 5.5 Revisar la regulació de l'estacionament a la calçada i fora de calçada, i protegir l'espai en favor del resident.

La cinquena línia estratègica del Pla, tracta d'aconseguir l'objectiu d'optimitzar l'oferta d'estacionament, tant en calçada com fora de calçada, existent al districte; prioritzant la plena ocupació dels aparcaments soterrats actuals mitjançant noves fórmules d'abonament sostenibles que s'adaptin al poder adquisitiu dels residents del districte.

De la diagnosi, sorgeix la necessitat d'optimitzar l'oferta d'estacionament fora de calçada, ja que hi trobem aparcaments municipals tancats sense servei com els situats a la pl. de l'Eucaliptus o els dels habitatges del Patronat de Trinitat Nova; i estudiar la possibilitat de regular l'oferta existent en calçada conforme es vagin desenvolupant els diferents projectes d'urbanització de solars i afectacions a l'oferta per obres de remodelació dels carrers i/o implantacions de carrils bus i bici, així com a eina per racionalitzar l'ús del vehicle privat al districte.

D'aquesta línia estratègica sorgeixen les següents actuacions principals:

1. **Impulsar la creació d'un abonament sostenible als aparcaments municipals, tot cercant la plena ocupació.**
2. **Estudiar la regulació de l'oferta d'estacionament en calçada.**
3. **Analitzar la creació de noves infraestructures d'aparcament soterrat als nous projectes d'urbanització.**
4. **Continuar amb les mesures per reduir l'estacionament de motos sobre la vorera i baixar-les a calçada.**
5. **Impulsar l'adequació dels aparcaments a d'altres models de transport com són les bicicletes i les motos.**
6. **Informatitzar les sol·licituds de reserves de plaça per a PMR per agilitzar les gestions d'alta i baixa.**

A continuació es desenvolupen amb més detall.

| AP1 | ACTUACIONS PRINCIPALS | Ajuntament de Barcelona |
|---|---|---|

**LÍNIA ESTRATÈGICA:**

**REVISAR LA REGULACIÓ DE L'ESTACIONAMENT A LA CALÇADA I FORA DE CALÇADA, I PROTEGIR L'ESPAI EN FAVOR DEL RESIDENT.**

**ACTUACIÓ:**

**AP1. IMPULSAR LA CREACIÓ D'UN ABONAMENT SOSTENIBLE ALS APARCAMENTS MUNICIPALS, TOT CERCANT LA PLENA OCUPACIÓ.**

**DISTRICTE:**

DISTRICTE DE NOU BARRIS

**DESCRIPCIÓ DE LA PROPOSTA:**

De la diagnosi del Pla sorgeix la necessitat d'optimitzar l'oferta actual d'aparcament soterrat, ja que s'hi poden trobar aparcaments buits com, en el cas del situat a la Pl. de l'Eucaliptus a Torre Baró o el pàrquing dels habitatges del Patronat a Trinitat Nova; o pàrquings que encara no han arribat al 100% de l'ocupació com el situat a la pl. Salvador Puig Antich a Roquetes amb un 90% de l'ocupació o al Pg. Fabra i Puig 443 a la Guineueta, amb un 98% de l'ocupació.

Donat que els habitants del districte de Nou Barris disposen de la renda per càpita més baixa de la ciutat, cal cercar noves fórmules per tal de fer més accessibles les places d'aparcaments públics a la ciutadania.

Donat la necessitat de reduir les emissions de gasos contaminants i soroll a la ciutat de Barcelona, sobretot aquelles que es produeixen en hores punta i episodis de congestió de les vies, una de les fórmules que es podria utilitzar per cercar la màxima ocupació dels pàrquings públics i reduir el nivells d'emissions, és la **creació d'un abonament sostenible** on l'usuari del vehicle privat es compromet a la no utilització del seu vehicle privat durant determinades hores (per exemple de 7:00 a 10:00 i de 16:00 a 20:00 hores en dia laborable) a canvi d'una reducció del preu de l'abonament mensual convencional.

**POSSIBLES ACTUACIONS:**

**Per tal d'optimitzar l'oferta d'estacionament soterrat del districte, cal realitzar les següents accions:**

- Cercar noves fórmules d'abonament que siguin accessibles per als residents del districte de Nou Barris i representin un benefici per a tothom.
- Estudiar la possibilitat de creació d'un abonament sostenible a preus assequibles, on l'usuari es comprometi a no utilitzar el seu vehicle en horaris de màxima demanda.
- Revisar les concessions de places a treballadors públics i la seva utilització. Cercar fórmules per optimitzar-les.

| AP2 | ACTUACIONS PRINCIPALS | Ajuntament de Barcelona |
|---|---|---|

**LÍNIA ESTRATÈGICA:**

**REVISAR LA REGULACIÓ DE L'ESTACIONAMENT A LA CALÇADA I FORA DE CALÇADA, I PROTEGIR L'ESPAI EN FAVOR DEL RESIDENT.**

**ACTUACIÓ:**

**AP2. ESTUDIAR LA REGULACIÓ DE L'OFERTA D'APARCAMENT EN CALÇADA.**

**DISTRICTE:**

DISTRICTE DE NOU BARRIS

**DESCRIPCIÓ DE LA PROPOSTA:**

La regulació de l'estacionament en calçada, és una de les eines de les que disposa l'administració per fomentar un ús més racional del vehicle privat i és fa una variable decisiva alhora d'escollir el mode de transport per a realitzar un desplaçament.

L'Àrea de regulació es va implantar a Barcelona a maig de 2005 com un sistema d'ordenació integral de l'estacionament en calçada, on l'espai d'estacionament existent dins de la zona de regulació es distribueix segons unes prioritats i es regula a través d'unes normes i tarifes; amb l'objectiu de dissuadir viatges que tenen com a destinació l'àmbit regulat, protegint l'estacionament per als residents i reduir d'aquesta manera les tensions sobre el trànsit.

Els principals objectius de la regulació de l'estacionament en calçada són:

- Frenar el volum i la congestió de trànsit a la ciutat.
- Reduir l'indisciplina d'estacionament al carrer (doble filera, sobre vorera, etc.), que redueix l'eficàcia de la xarxa viària i afecta també als vianants i a la seguretat en general. (xifrada entra un 1,5 i un 10% al districte de Nou Barris)
- Fomentar una millor distribució de l'espai d'estacionament al carrer per maximitzar la seva utilitat.
- Facilitar l'estacionament dels residents a les zones més deficitàries a les que sigui possible.
- Millorar la qualitat mediambiental gràcies a la reducció de les emissions de fums i sorolls.

El districte de Nou Barris és l'únic districte on no ha arribat l'àrea de regulació verda, ni verda exclusiva resident, per l'aparcament en calçada i només compta amb petites bosses de places de regulació blava als entorns comercials del districte com el pg. de Fabra i Puig, Via Júlia o a l'entorn del mercat de Montserrat.

Un dels principals objectius del PMU de la ciutat i dels Plans de reducció d'emissions tant atmosfèriques com sonores, passa per incrementar la superfície de regulació de l'estacionament en calçada per tal de reduir la utilització del vehicle privat i fer-ne un ús més racional del mateix.

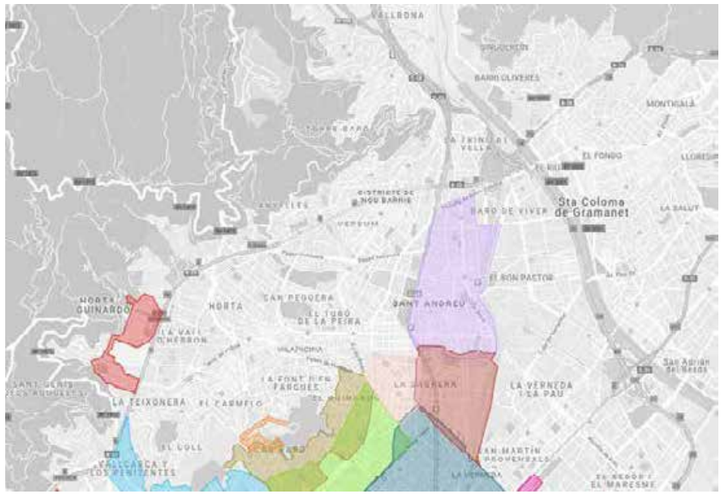
**Els objectius del PMU de Barcelona sobre l'estacionament diuen el següent:**

**• Eliminar els efectes negatius de l'estacionament gratuït i, coherentment, establir preus de l'àrea verda i blava per assolir els objectius del PMU.**

**• Fomentar l'aparcament en subsòl i eliminar els efectes negatius de l'aparcament en superfície. Criteri de seguretat: les maniobres d'aparcament generen situacions de risc i, a més, es perd eficiència i fluïdesa a la via.**

**• Reduir dèficits i la seva afectació a l'espai públic**.

Per tot això, **es proposa estudiar la regulació de l'estacionament en calçada del districte de Nou Barris**, començant per aquells barris que es troben adjacents a les actuals zones de regulació (barri de Vilapicina i la Torre Llobeta).




**POSSIBLES ACTUACIONS:**

**Per tal d'optimitzar l'oferta d'estacionament del districte, cal realitzar les següents accions:**

- Demanar un estudi de viabilitat a l'empresa B:SM (concessionària del servei de regulació) d'implantació de l'Àrea de regulació al districte de Nou Barris, iniciant pel barri de Vilapicina i la Torre LLobeta.
- Estudiar l'efecte de les noves Àrees de regulació d'aparcament que siguin implantades a la frontera del Districte.
- Estudiar barris que, per la seva localització, poden realitzar les funcions de "Park & Ride" per als vehicles forans provinents dels municipis propers, com per exemple Trinitat Nova.

| AP3 | ACTUACIONS PRINCIPALS | Ajuntament de Barcelona |
|---|---|---|

**LÍNIA ESTRATÈGICA:**

**REVISAR LA REGULACIÓ DE L'ESTACIONAMENT A LA CALÇADA I FORA DE CALÇADA, I PROTEGIR L'ESPAI EN FAVOR DEL RESIDENT.**

**ACTUACIÓ:**

**AP3. ANALITZAR LA CREACIÓ DE NOVES INFRAESTRUCTURES D'APARCAMENT SOTERRATS ALS NOUS PROJECTES D'URBANITZACIÓ.**

**DISTRICTE:**

DISTRICTE DE NOU BARRIS

**DESCRIPCIÓ DE LA PROPOSTA:**

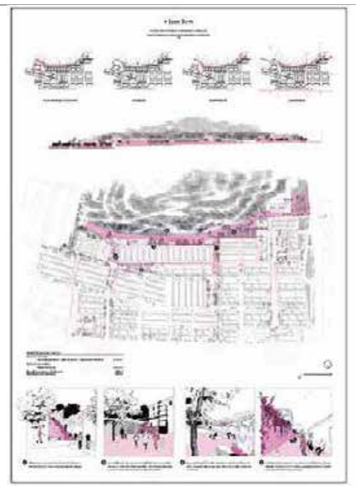
El districte de Nou Barris, donat la seva estructura del parc d'habitatges, on predominen les construccions dels anys 50 i 60 sense dotació d'aparcament soterrat; fa que pateixi un dèficit infraestructural important (24.500 places) en comparació amb la resta de la ciutat.

A més, la dotació de places d'estacionament de rotació és molt reduïda, situant-se bàsicament a l'entorn de Can Dragó (centres comercials) i dels eixos comercials Via Júlia, pg. Valldaura i pg. de Fabra i Puig, deixant gran part del territori i serveis sense dotació d'aquest tipus de places com per exemple la Seu del Districte.

Donat que el Pla de Mobilitat de la ciutat de Barcelona prioritza la recuperació de l'espai públic en favor de modes de transport més sostenibles, reduint l'espai destinat al vehicle privat; la tendència ens porta a una major pes de l'estacionament soterrat.

Per aquests motius, les obres de renovació del parc d'habitatges, així com els projectes d'urbanització dels solars existents; han d'ajudar a pal·liar aquest dèficit d'estacionament residencial mitjançant la construcció de noves infraestructures d'estacionament soterrat.

Les noves planificacions com el Pla de Futur de Can Peguera, la remodelació i ampliació del Complex Esportiu Artesania o la remodelació del mercat de Montserrat ´son actuacions que estudien la possibilitat d'incorporar dotacions de places d'estacionament soterrades.



**Es proposa introduir l'anàlisi d'oportunitat per la construcció de noves dotacions d'aparcament soterrat, a aquelles actuacions que o bé per nova edificació o bé per remodelació de la ja existent, presentin l'oportunitat de construir-les.**

**ACCIONS A ESTUDIAR:**

**Per tal d'optimitzar l'oferta d'estacionament del districte, cal realitzar les següents actuacions:**

- Analitzar la possibilitat de construir una nova dotació d'aparcaments soterrats a aquells projectes de nova construcció o remodelació de la ja existent que presentin l'oportunitat per tal de pal·liar el dèficit infraestructural del districte.
- Contemplar fórmules alternatives on reubicar l'oferta desplaçada dels solars a urbanitzar.
- Cercar oportunitats per la construcció de nous aparcaments als barris més consolidats com Verdum o Prosperitat.

| AP4 | ACTUACIONS PRINCIPALS | Ajuntament de Barcelona |
|---|---|---|

**LÍNIA ESTRATÈGICA:**

**REVISAR LA REGULACIÓ DE L'ESTACIONAMENT A LA CALÇADA I FORA DE CALÇADA, I PROTEGIR L'ESPAI EN FAVOR DEL RESIDENT.**

**ACTUACIÓ:**

**AP4. CONTINUAR AMB LES MESURES PER REDUIR L'ESTACIONAMENT DE MOTOS SOBRE LA VORERA I BAIXAR-LES A LA CALÇADA.**

**DISTRICTE:**

DISTRICTE DE NOU BARRIS

**DESCRIPCIÓ DE LA PROPOSTA:**

La ciutat de Barcelona és una de les ciutats europees amb més presència de motos i ciclomotors als seus carrers (representa el 12,6% dels vehicles que hi circulen a la ciutat). Al ser un vehicle urbà de gran flexibilitat d'ús als trajectes curts i de mitja distància habituals a la Ciutat, de poc volum i d'alta ocupació; presenta grans avantatges a l'hora de moure's per la ciutat.

D'altra banda, l'alta densitat d'aquest vehicles representa un problema, ja que no sempre aparquen a les zones habilitades i, malgrat que està permès que estacionin a la vorera, sempre que la senyalització ho permeti i l'ample de vorera no sigui inferior a 3 metres, no sempre hi estacionen correctament, motiu pel qual representa un greu problema per a vianants i persones amb mobilitat reduïda o diversitat funcional.

Per tal de resoldre aquesta problemàtica la GUB amb la col·laboració de l'Ajuntament de Barcelona han iniciat una sèrie de campanyes d'avisos als manillars de les motos estacionades incorrectament a la vorera alertant de la fi de la tolerància amb aquest incivisme. Al districte de Nou Barris, a l'any 2018, aquesta campanya va ser realitzada als carrers Av. Borbó, Antonio Machado, Rio de Janeiro, Gasela, Rambla Caçador i Jaume Pinent.

En algun dels casos, aquestes campanyes informatives van acompanyades d'una ampliació de l'oferta d'estacionament per a motocicletes en calçada, per tal d'encabir tota aquella demanda acumulada sobre la vorera.

**Es proposa continuar amb les campanyes d'avisos a aquells carrers del Districte que pateixin una forta pressió d'estacionament de motocicletes sobre vorera, tot ampliant l'oferta d'estacionament en calçada per aquests vehicles.**

**ACCIONS A ESTUDIAR:**

**Per tal de reduir la pressió de l'estacionament de motos sobre vorera, cal realitzar les següents actuacions:**

- Analitzar i identificar aquells carrers del Districte que pateixen una forta pressió d'estacionament de motos sobre vorera.
- Analitzar si l'oferta existent en calçada pot absorbir aquesta demanda que es troba sobre la vorera.
- Ampliar l'oferta d'estacionament per a motocicletes a aquells entorns on es detecti una forta pressió de motos estacionades sobre vorera.
- Continuar amb les campanyes informatives impulsades per la GUB sobre les motos estacionades de manera irregular.

| AP5 | ACTUACIONS PRINCIPALS | Ajuntament de Barcelona |
|---|---|---|

**LÍNIA ESTRATÈGICA:**

**REVISAR LA REGULACIÓ DE L'ESTACIONAMENT A LA CALÇADA I FORA DE CALÇADA, I PROTEGIR L'ESPAI EN FAVOR DEL RESIDENT.**

**ACTUACIÓ:**

**AP5. IMPULSAR L'ADEQUACIÓ DELS APARCAMENTS A D'ALTRES MODELS DE TRANSPORT COM SÓN LES BICICLETES I LES MOTOS.**

**DISTRICTE:**

DISTRICTE DE NOU BARRIS

**DESCRIPCIÓ DE LA PROPOSTA:**

Al igual que l'espai públic destinat al trànsit ha anat variant la seva morfologia cap al nou model de mobilitat de la ciutat. L'espai destinat a l'estacionament també ha d'anar adaptant-se a aquest nou model i per tant, dotar d'una major oferta d'estacionament a modes de transport com les motos i les bicicletes.

L'Ajuntament de Barcelona ha iniciat una campanya de millora de la visibilitat dels passos de vianants, la qual consisteix en transformar les places anteriors al pas dedicades a l'estacionament de turismes a places destinades a motos i/o bicicletes; generant una millor visibilitat del pas i guanyant oferta d'estacionament per aquests dos modes de transport per baixar-los de la vorera.

També l'espai destinat a l'estacionament de vehicles als pàrquings soterrats, també haurà d'anar adaptant-se a les noves necessitats d'estacionament segons la demanda es vagi incrementant.

**Es proposa l'ampliació de l'actual oferta d'estacionament per a bicicletes i motocicletes, tant en calçada com fora de calçada a aquells entorns on es detecti una major demanda d'estacionament (concentracions de motos sobre vorera o aparcabicis saturats).**

**POSSIBLES ACTUACIONS:**

**Per tal d'optimitzar l'oferta d'estacionament del districte, cal realitzar les següents accions:**

- Cercar aquelles zones on es produeixi una gran demanda d'estacionament tant de bicicletes com de motocicletes.
- Analitzar l'estat d'ocupació dels aparcaments soterrats i cercar la possibilitat d'incrementar l'oferta d'estacionament per aquesta tipologia de vehicles.
- Ampliar l'oferta d'estacionament per a motocicletes o bicicletes als entorns dels passos de vianant per millorar la visibilitat dels mateixos.

| AP6 | ACTUACIONS PRINCIPALS | Ajuntament de Barcelona |
|---|---|---|

**LÍNIA ESTRATÈGICA:**

**REVISAR LA REGULACIÓ DE L'ESTACIONAMENT A LA CALÇADA I FORA DE CALÇADA, I PROTEGIR L'ESPAI EN FAVOR DEL RESIDENT.**

**ACTUACIÓ:**

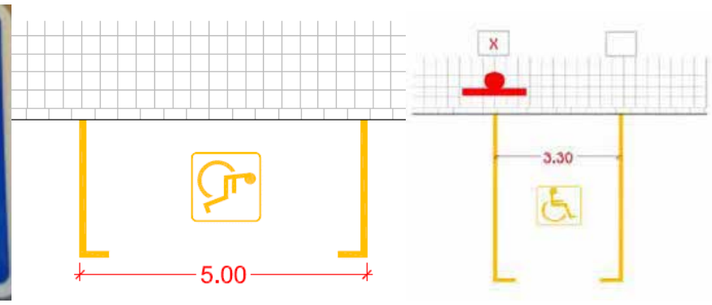
**AP6. INFORMATITZAR LES SOL·LICITUDS DE RESERVES DE PLAÇA PER A PMR PER AGILITZAR LES GESTIONS D'ALTA I BAIXA.**

**DISTRICTE:**

DISTRICTE DE NOU BARRIS

**DESCRIPCIÓ DE LA PROPOSTA:**

Actualment la gestió de les places reservades per a Persones amb Mobilitat Reduïda (PMR) es realitza a través d'un registre en paper físic no informatitzat i que per tant només s'actualitza l'estat de les reserves (es creua amb el padró d'habitants) un cop l'any. Aquest fet fa que tant les demandes de reserves com les baixes de les mateixes pateixen endarreriments molestos que no permeten l'optimització de l'espai en calçada destinat a l'estacionament.




Informatitzar tant les demandes de noves reserves, com la modificació de les actuals, amb un continu creuament amb el padró d'habitants del districte, permetrà a l'Administració agilitzar tots els tràmits relacionats amb aquestes reserves cercant una major agilitat a l'hora de gestionar les altes i baixes de les reserves, l'optimització de l'espai destinat a l'estacionament, així com reduir els possibles usos irregulars de les reserves.

**Es proposa la creació d'un software que permeti agilitzar les demandes d'alta, modificació i baixa de les reserves per a PMR, així com que permeti el creuament amb el padró municipal, per optimitzar la gestió d'aquest tipus de reserves i d'aquesta manera optimitzar l'espai destinat en calçada per a l'estacionament.**

**POSSIBLES ACTUACIONS:**

**Per tal d'optimitzar l'oferta d'estacionament del districte, cal realitzar les següents accions:**

- Crear un software que permeti agilitzar les gestions de reserves per a PMR i creuar-les amb el padró.
- Revisar els criteris d'implantació de places per a PMR (ubicació, seguretat, etc.)

## 5.6 Adequar l'Àrea DUM a cada entorn singular i potenciar la creació de punts de trencament de càrrega a l'interior del districte.

La sisena línia estratègica del Pla, té per objectiu aconseguir una distribució urbana de mercaderies més sostenible, a través de la creació de punts de trencament de càrrega o microplataformes de distribució de mercaderies per a la última milla a punts singulars del districte, optimitzar l'oferta de reserves per a la C/D i compatibilitzar la distribució urbana de mercaderies amb la resta d'usos de la via pública.

De la diagnosi, sorgeix la necessitat d'optimitzar l'oferta de reserves de C/D, sovint envaïdes per turismes; així com fer més amable la DUM per evitar incompatibilitats amb altres usuaris de la via pública.

D'aquesta línia estratègica sorgeixen les següents actuacions principals:

1. **Estudiar la possibilitat d'implantar nous carrils multi ús al Districte.**
2. **Estudiar la possibilitat d'ampliar la cobertura de l'Àrea DUM al districte.**
3. **Estudiar la possibilitat d'implantar microplataformes de distribució de mercaderies .**
4. **Impulsar la instal·lació de guixetes per rebre paqueteria als comerços i/o principals equipaments del Districte.**

A continuació es desenvolupen amb més detall.

| DUM1 | ACTUACIONS PRINCIPALS | Ajuntament de Barcelona |
|---|---|---|

**LÍNIA ESTRATÈGICA:**

**ADEQUAR L'ÀREA DUM A CADA ENTORN SINGULAR I POTENCIAR LA CREACIÓ DE PUNTS DE TRENCAMENT DE CÀRREGA A L'INTERIOR DEL DISTRICTE.**

**ACTUACIÓ:**

**DUM1. ESTUDIAR LA POSSIBILITAT D'IMPLANTAR NOUS CARRILS MULTI ÚS AL DISTRICTE.**

**DISTRICTE:**

DISTRICTE DE NOU BARRIS

**DESCRIPCIÓ DE LA PROPOSTA:**

De la diagnosi del Pla sorgeix la necessitat de millorar l'optimització de la Distribució Urbana de Mercaderies al districte, la qual sovint es veu afectada per la indisciplina. Una de les possibilitats és la implantació de carrils multi ús als principals eixos comercials del districte aprofitant la seva amplada o la implantació de carrils bus.

Els carrils multi ús són carrils de circulació i/o carrils bus que canvien de funció depenent de l'hora del dia i en funció de les necessitats en cada moment. Durant les hores de més trànsit, tant de vehicle privat com Bus, el carril es destina a la circulació d'aquests vehicles, mentre que a les hores vall (hores de menor intensitat) aquests carrils es destinen a les operacions de càrrega i descàrrega i durant la nit, quan hi ha poca demanda de mobilitat, es destinen a l'estacionament.

Al districte de Nou Barris s'hi localitzen a:

- Pg. de Fabra i Puig al seu tram entre av. Meridiana i plaça Virrei Amat. On el carril bus varia la seva funció segons:
  - De 7:00 a 10:00 carril exclusiu Bus - Taxi.
  - De 10:00 a 17:00 es permet la càrrega di descàrrega.
  - De 17:00 a 21:00 carril exclusiu Bus – Taxi.
  - De 21:00 a 7:00 es permet l'estacionament de vehicles.
- C. d'Arnau d'Oms – Piferrer entre Fabra i Puig i Rosselló i Porcel, el carril bus varia la seva funció segons:
  - De 7:00 a 22:00 carril exclusiu Bus – Taxi.
  - De 22:00 a 7:00 es permet l'estacionament de vehicles.

**Es proposa cercar nous carrils que puguin fer la funció de carrils multi ús als entorns dels grans eixos comercials del Districte.**

**POSSIBLES ACTUACIONS:**

**Per tal d'optimitzar l'oferta de reserves per a C/D del districte, cal prioritzar les següents accions:**

- Estudiar la possibilitat d'implantar carrils multi ús als entorns dels grans eixos comercials com per exemple carrer de Pi i Molist i Pg. Verdum.
- Estudiar la possibilitat d'implantar zones de parada Xpress per a l'entrega de paqueteria.

| DUM2 | ACTUACIONS PRINCIPALS | Ajuntament de Barcelona |
|---|---|---|

**LÍNIA ESTRATÈGICA:**

**ADEQUAR L'ÀREA DUM A CADA ENTORN SINGULAR I POTENCIAR LA CREACIÓ DE PUNTS DE TRENCAMENT DE CÀRREGA A L'INTERIOR DEL DISTRICTE.**

**ACTUACIÓ:**

**DUM2. ESTUDIAR LA POSSIBILITAT D'AMPLIAR LA COBERTURA DE L'ÀREA DUM AL DISTRICTE.**

**DISTRICTE:**

DISTRICTE DE NOU BARRIS

**DESCRIPCIÓ DE LA PROPOSTA:**

Àrea DUM és un projecte de l'Ajuntament de Barcelona que segueix la tendència europea i mundial de redefinir les actuals places destinades a les operacions de càrrega i descàrrega, optimitzant la seva gestió mitjançant les noves tecnologies

És un sistema telemàtic de regulació de l'ús de les places de C/D, mitjançant una APP, que substitueix al tradicional disc horari, l'usuari indica la matricula del seu vehicle i l'hora a la que inicia i finalitza els seus estacionaments a les reserves de C/D a més, l'usuari rebrà informació en tot moment de quant temps disponible li resta, i la localització del seu vehicle.

Addicionalment s'està estudiant la possibilitat de facilitar a l'usuari informació de la predicció de l'estat de les reserves de C/D per franges horàries i la disponibilitat en temps real de places a les reserves de C/D .

Aquest sistema ha ajudat a reduir l'indisciplina en l'estacionament relacionada amb la C/D i a optimitzar el rendiment de les reserves.

Donat l'indisciplina existent al districte de Nou Barris, tant alhora de la realització d'operacions de C/D (41%) com de l'ocupació de les reserves per vehicles no autoritzats (40%), sembla necessari establir un major control sobre la C/D que es realitza al Districte i una de les possibilitats és l'arribada de l'àrea DUM.

**Es proposa estudiar la possibilitat d'instaurar el sistema de l'Àrea DUM al districte associada a aquells entorns on arribi la regulació de l'estacionament en calçada.**

**POSSIBLES ACTUACIONS:**

**Per tal d'optimitzar l'oferta de reserves per a C/D del districte, cal prioritzar les següents accions:**

- Reforçar la vigilància, tant sobre les operacions de C/D com sobre les reserves habilitades per les mateixes.
- Estudiar la possibilitat d'implantar l'Àrea DUM a aquells entorns on es reguli l'estacionament en calçada existent.
- Estudiar la possibilitat d'implantar més zones de C/D a indrets amb elevats nivells d'indisciplina en les operacions.

| DUM3 | ACTUACIONS PRINCIPALS | Ajuntament de Barcelona |
|---|---|---|

**LÍNIA ESTRATÈGICA:**

**ADEQUAR L'ÀREA DUM A CADA ENTORN SINGULAR I POTENCIAR LA CREACIÓ DE PUNTS DE TRENCAMENT DE CÀRREGA A L'INTERIOR DEL DISTRICTE.**

**ACTUACIÓ:**

**DUM3. ESTUDIAR LA POSSIBILITAT D'IMPLANTAR MICROPLATAFORMES DE DISTRIBUCIÓ DE MERCADERIES.**

**DISTRICTE:**

DISTRICTE DE NOU BARRIS

**DESCRIPCIÓ DE LA PROPOSTA:**

La distribució urbana de mercaderies a la ciutat de Barcelona representa un 21,4% dels desplaçaments totals en vehicle privat. Donat l'important pes que representa en els desplaçaments de la ciutat el PMU de la ciutat de Barcelona va iniciar un procés de reconversió de la DUM, cap a un model més sostenible i eficient mitjançant l'establiment d'una sèrie de mesures com la creació de microplataformes de distribució de mercaderies.

Els objectius del PMU de Barcelona sobre la DUM diuen el següent:

• Racionalitzar l'ús de la via pública i les externalitats de la Distribució Urbana de Mercaderies.

Pel que es fa necessari compatibilitzar els usos de la via pública prioritzant la mobilitat del vianant i les bicicletes. Per tal de modificar tant els horaris com la tipologia de vehicles per realitzar la C/D és necessari la complicitat de tots els estaments incloent els comerciants i operadors.

- Crear espais de trencament o de concentració de càrrega prop de les noves centralitats urbanes, de forma que la darrera milla es pugui realitzar de forma sostenible.
- Harmonitzar les operacions de càrrega i descàrrega en espais de vianants per tal de minimitzar les friccions actuals.
- Cercar la complicitat dels operadors i dels comerciants en una estratègia sostenible de repartiment de mercaderies.
- Crear àrees DUM a les zones perimetrals dels nous espais de vianants.

Al desembre de 2013, l'Ajuntament de Barcelona va iniciar una prova pilot de microplataforma de distribució de mercaderies situada al pg. Lluís Companys que tenia com a funció principal abastir els comerços del districte de Ciutat Vella, mitjançant tricicles elèctrics capaços de transportar fins a 180 kg. de càrrega, per tal de reduir un 5,3% els desplaçaments en furgoneta i vehicles comercials per l'interior del districte.

En l'actualitat, s'ha consolidat aquesta manera d'operar i al districte de Ciutat Vella ja s'hi localitzen 2 microplataformes de distribució de mercaderies situades a l'estació de França i al mercat del Ninot que arriben a distribuir fins a 600 paquets diaris, cobrint un radi d'aproximadament 3 km cadascuna.

L'auge del comerç electrònic (e-commerce), com a nova forma de comprar ha generat un increment en el nombre de desplaçaments de petites mercaderies que suposen un nou repte per a la distribució urbana de mercaderies.

**Es proposa estudiar la possibilitat d'implantar dues microplataformes de distribució de mercaderies al districte de Nou Barris, una situada a l'interior del nou mercat de Montserrat aprofitant les obres de remodelació, i una segona a l'entorn de la plaça Virrei Amat.**

**POSSIBLES ACTUACIONS:**

**Per tal de fer més eficient i sostenible les operacions de C/D del districte cal:**

- Estudiar la possibilitat d'implantar una microplataforma de distribució de mercaderies al nou mercat de Montserrat.
- Estudiar la possibilitat d'implantar una microplataforma de distribució de mercaderies a l'entorn de la plaça Virrei Amat.

| DUM4 | ACTUACIONS PRINCIPALS | Ajuntament de Barcelona |
|---|---|---|

**LÍNIA ESTRATÈGICA:**

**ADEQUAR L'ÀREA DUM A CADA ENTORN SINGULAR I POTENCIAR LA CREACIÓ DE PUNTS DE TRENCAMENT DE CÀRREGA A L'INTERIOR DEL DISTRICTE.**

**ACTUACIÓ:**

**DUM4. IMPULSAR LA INSTAL·LACIÓ DE GUIXETES PER REBRE PAQUETERIA ALS COMERÇOS I/O PRINCIPALS EQUIPAMENTS DEL DISTRICTE.**

**DISTRICTE:**

DISTRICTE DE NOU BARRIS

**DESCRIPCIÓ DE LA PROPOSTA:**

L'e-commerce o comerç electrònic és una modalitat de venda per internet, que ha patit una evolució de creixement d'un 23,4%% respecte a l'any 2016. Aquesta modalitat incideix en la mobilitat donat que s'han incrementat el nombre de desplaçaments donat que els usuaris reben la mercaderia al seu domicili i/o treball a través d'empreses de transport associades als diferents portals de venda que utilitzen petites furgonetes, motos i/o bicicletes, i en molts casos el desplaçament es realitza en més d'una ocasió donat la absència del client al seu domicili i/o treball.

El present augment d'aquesta tipologia de comerç i les seves previsions de creixement, presenta un repte per la mobilitat de la ciutat que tracte de reduir els desplaçaments associades a la càrrega i descàrrega especialment els de l'última milla i fer-los de manera més sostenible.

Un dels sistemes actuals que ajuden a reduir el nombre de desplaçaments d'última milla és la instal·lació de consignes a l'interior de comerços o estacions de transport públic, on les companyies de transport serveixen la mercaderia per a un entorn proper i els usuaris poden anar a recollir-la.

**Es proposa impulsar la instal·lació de consignes, a les principals estacions de Metro i Rodalies, així com a comerços del districte, per tal de fer més eficient la distribució de mercaderies i dinamitzar el comerç local.**

**POSSIBLES ACTUACIONS:**

**Per tal de fer més eficient i sostenible les operacions de C/D del districte cal:**

- Estudiar la possibilitat d'implantar una xarxa de consignes a les principals estacions de transport públic i comerços locals.
- Cercar acords amb els comerciants del Districte per tal d'afavorir la instal·lació de guixetes de recollida a l'interior dels comerços locals.

## 5.7 Millorar la seguretat dels desplaçaments. Aplicar les mesures del Pla Local de Seguretat Viaria al districte, sobretot la relacionada amb la mobilitat escolar.

La setena línia estratègica del Pla, tracta d'aconseguir l'objectiu de millorar la seguretat dels desplaçaments, sobretot dels agents de la mobilitat més febles com són els vianants i les bicicletes, cercant l'objectiu de 0 atropellaments al districte.

De la diagnosi, sorgeix la necessitat de millorar les condicions dels desplaçaments a peu (l'índex d'atropellaments és 2 punts superior al de la mitjana de la ciutat), així com estudiar la necessitat de redissenyar les característiques d'alguns punts negres com les cruïlles Av. Rio de Janeiro – pg. Valldaura o pg. de Fabra i Puig – c. Teide.

D'aquesta línia estratègica sorgeixen les següents actuacions principals:

1. **Posar en pràctica les recomanacions del Pla Local de Seguretat Viaria al districte.**
2. **Millorar les condicions dels camins escolars i treballar la pacificació viària dels entorns escolars.**
3. **Millorar la seguretat dels punts de major risc d'accidentalitat del Districte.**
4. **Impulsar un programa per la semaforització d'eixos viaris principals del districte.**
5. **Millorar les condicions de visibilitat dels passos de vianant del Districte.**
6. **Reduir el nombre de vies de doble circulació al viari local i reduir el nombre de girs a esquerra.**
7. **Reduir la velocitat de circulació del Districte mitjançant la pacificació o la reducció del trànsit de pas.**

A continuació es desenvolupen amb més detall.

| SV1 | ACTUACIONS PRINCIPALS | Ajuntament de Barcelona |
|---|---|---|

**LÍNIA ESTRATÈGICA:**

**MILLORAR LA SEGURETAT DELS DESPLAÇAMENTS. APLICAR LES MESURES DEL PLA LOCAL DE SEGURETAT VIARIA AL DISTRICTE, SOBRETOT LA RELACIONADA AMB LA MOBILITAT ESCOLAR.**

**ACTUACIÓ:**

**SV1. POSAR EN PRÀCTICA LES RECOMANACIONS DEL PLA LOCAL DE SEGURETAT VIARIA AL DISTRICTE.**

**DISTRICTE:**

DISTRICTE DE NOU BARRIS

**DESCRIPCIÓ DE LA PROPOSTA:**

Al desembre de 2013 es va aprovar el Pla Local de Seguretat Viària de Barcelona 2013-2018 el qual, juntament amb el Pla de Mobilitat Urbana i Sostenible de la ciutat esdevenen les principals eines de planificació de la mobilitat i la seguretat viària.

L'objectiu del PLSV per a l'any horitzó (2018) és la reducció d'un 30% del nombre de morts i un 20% del nombre de ferits greus en accidents de trànsit. Per tal d'assolir aquest objectiu, el Pla contempla un seguit de mesures en l'àmbit polític i tècnic, que s'engloben de la següent manera:

**Àmbit polític:**

1. Posicionament polític per a la priorització de la mobilitat segura.
2. Aplicació transversal del Pla Local de Seguretat Viària.
3. Campanyes informatives i comunicatives en seguretat viària.
4. Òrgans de treball i col·laboració amb administracions i entitats.

**Àmbit tècnic:**

- **Recollida i gestió de la informació**
  - Investigació i estudi de l'accidentalitat.
  - Millora dels mapes SIG d'accidentalitat a la ciutat. Altres eines de treball en seguretat viaria.
  - Creació d'un observatori de la seguretat viària.
  - Promoció de processos de gestió segons establert a la norma UNE-ISO 39001.
  - Definició de noves temàtiques d'estudi prioritari en l'àmbit de la victimització urbana.
- **Accions correctores**
  - Incorporació de criteris de mobilitat en la detecció d'entorns de concentració d'accidents.
  - Increment de control amb mitjans tecnològics en entorns de concentració d'accidents.
  - Mesures correctores derivades de l'inventari de passos de vianants.
  - Millora de la seguretat de la infraestructura per a vianants.
  - Millora de la seguretat de la infraestructura ciclista.
  - Modificació de l'Ordenança de circulació de vianants i vehicles.
  - Actuacions específiques sobre zones de risc per a motocicletes.
  - Millora de l'estructura viària.
  - Mesures de diferenciació de fluxos de trànsits.
  - Millora de la visibilitat del vehicle.
  - Mesures correctores a les Rondes de Barcelona.
  - Determinació de les prioritats en la vigilància de la GUB.
  - Millora de la comunicació dels efectes preventius dels procediments sancionadors.
  - Campanyes de control específiques per a motocicletes.
  - Prevenció de sinistres amb vehicles de transport públic implicats.
  - Prevenció de sinistres amb vehicles privats implicats.
  - Pla de millora de la Seguretat viària en entorns escolars.
  - Educació per a la seguretat viària per a col·lectius específics.
  - Atenció a les víctimes d'accidents de trànsit i els seus familiars.

**POSSIBLES ACTUACIONS:**

**Per tal de reduir l'accidentalitat del districte, cal prioritzar les següents accions:**

- Incrementar el control a punts d'alta accidentalitat o alt risc d'accidentalitat com per exemple: cruïlla Teide – Fabra i Puig, cruïlla pg. Valldaura – av. Rio de Janeiro, etc.
- Cercar una xarxa principal de vianants segura que connecti els principals equipaments del districte.
- Desplegar les mesures derivades de l'inventari de passos de vianant realitzat per l'Ajuntament de Barcelona.
- Augmentar les zones 30 o àmbits pacificats al districte.
- Finalitzar la xarxa ciclable del districte.

| SV2 | ACTUACIONS PRINCIPALS | Ajuntament de Barcelona |
|---|---|---|

**LÍNIA ESTRATÈGICA:**

**MILLORAR LA SEGURETAT DELS DESPLAÇAMENTS. APLICAR LES MESURES DEL PLA LOCAL DE SEGURETAT VIARIA AL DISTRICTE, SOBRETOT LA RELACIONADA AMB LA MOBILITAT ESCOLAR.**

**ACTUACIÓ:**

**SV2. MILLORAR LES CONDICIONS DELS CAMINS ESCOLARS I TREBALLAR LA PACIFICACIÓ VIÀRIA EN ELS ENTORNS ESCOLARS.**

**DISTRICTE:**

DISTRICTE DE NOU BARRIS

**DESCRIPCIÓ DE LA PROPOSTA:**

El camí escolar, és una eina que pretén que els nois i noies de la ciutat guanyin en autonomia personal i qualitat de vida mentre van i venen de sols de l'escola, passegen pel parc, van al casal o a fer esport..., en condicions de seguretat i promovent a la seva vegada un compromís de participació de la comunitat.

Cada cop més l'aposta passa per crear un àrea pacificada a l'entorn dels centres escolars en comptes d'adaptar un nombre determinat d'itineraris.

El districte de Nou Barris ha realitzat un inventari dels diferents camins escolars existents al districte on s'hi reflecteixen les principals mancances en termes de seguretat viària per a dos d'ells, concretament el de les escoles Cor de Maria Sabastida i FEDAC Amílcar (tal i com s'exposa a la diagnosi).

**CRITERIS A PRIORITZAR:**

**Per tal de millorar les condicions dels actuals camins escolars i incrementar-ne l'oferta cal:**

- Revisar l'estat del paviment dels camins escolars i arranjar el mateix en cas d'estat deficient.
- Revisar de l'estat de la senyalització, sobretot l'horitzontal, i arranjar la mateixa en cas d'estat deficient.
- Crear espasi pacificats als entorns dels principals equipaments educatius.
- Instal·lar elements de protecció com baranes a la vorera front sortida de les escoles.
- Estudiar la possibilitat de transformar carrers a plataformes única.
- Incrementar el nombre de cruïlles semaforitzades.
- Estudiar la possibilitat d'ampliar voreres.

| SV3 | ACTUACIONS PRINCIPALS | Ajuntament de Barcelona |
|---|---|---|

**LÍNIA ESTRATÈGICA:**

**MILLORAR LA SEGURETAT DELS DESPLAÇAMENTS. APLICAR LES MESURES DEL PLA LOCAL DE SEGURETAT VIARIA AL DISTRICTE, SOBRETOT LA RELACIONADA AMB LA MOBILITAT ESCOLAR.**

**ACTUACIÓ:**

**SV3. MILLORAR LA SEGURETAT DELS PUNTS DE MAJOR RISC D'ACCIDENTALITAT DEL DISTRICTE.**

**DISTRICTE:**

DISTRICTE DE NOU BARRIS

**DESCRIPCIÓ DE LA PROPOSTA:**

Tot i que el districte de Nou Barris és dels districtes amb un menor índex d'accidentalitat, s'han detectat punts que per la seves característiques representen punts amb una elevat risc d'accidentalitat com:

- Cruïlla entre els carrers de Fabra i Puig i Teide. (amb una víctima mortal al 2018)
- Cruïlla entre el pg. Valldaura i l'av. Rio de Janeiro. (amb una víctima mortal al 2018)
- Cruïlla entre pg. de Fabra i Puig i carrer d'Arnau d'Oms.
- Cruïlla carrer dels Nou Barris – carrer de Llopis.
- Cruïlla Pla dels Cirerers – carrer de les Torres.
- Cruïlla entre el carrer d'Almansa – carrer de Viladrosa.
- Pont de Sarajevo.

**Es proposa crear una base de dades amb els punts amb major accidentalitat i/o risc d'accidentalitat del districte i estudiar la modificació de les característiques morfològiques d'aquests punts per tal de reduir el risc d'accidentalitat i realitzar un seguiment dels mateixos.**

**POSSIBLES ACTUACIONS:**

**Per tal de reduir l'accidentalitat del districte:**

- Estudiar la possibilitat de convertir carrers de doble sentit en sentit únic com el carrer Teide al seu tram entre Pg. Fabra i Puig i carrer de Vilapicina en sentit únic (sentit muntanya) per tal de simplificar els moviments disponibles a la cruïlla i eliminar girs a esquerra.
- Estudiar la possibilitat de reforçar la senyalització tant vertical com horitzontal.
- Revisar l'estat del paviment i anar-lo substituint per paviment antilliscant .
- Millorar la visibilitat dels passos de vianants implantant aparcaments per a bicicletes o motos abans dels mateixos o ampliant voreres a la seva localització.
- Estudiar la possibilitat de semaforitzar noves cruïlles per reduir la velocitat de circulació de certs eixos amb important pas de vianants com Viladrosa – Almansa o Fabra i Puig - Hedilla.

| SV4 | ACTUACIONS PRINCIPALS | Ajuntament de Barcelona |
|---|---|---|

**LÍNIA ESTRATÈGICA:**

**MILLORAR LA SEGURETAT DELS DESPLAÇAMENTS. APLICAR LES MESURES DEL PLA LOCAL DE SEGURETAT VIARIA AL DISTRICTE, SOBRETOT LA RELACIONADA AMB LA MOBILITAT ESCOLAR.**

**ACTUACIÓ:**

**SV4. IMPULSAR UN PROGRAMA PER LA SEMAFORITZACIÓ D'EIXOS VIARIS PRINCIPALS DEL DISTRICTE.**

**DISTRICTE:**

DISTRICTE DE NOU BARRIS

**DESCRIPCIÓ DE LA PROPOSTA:**

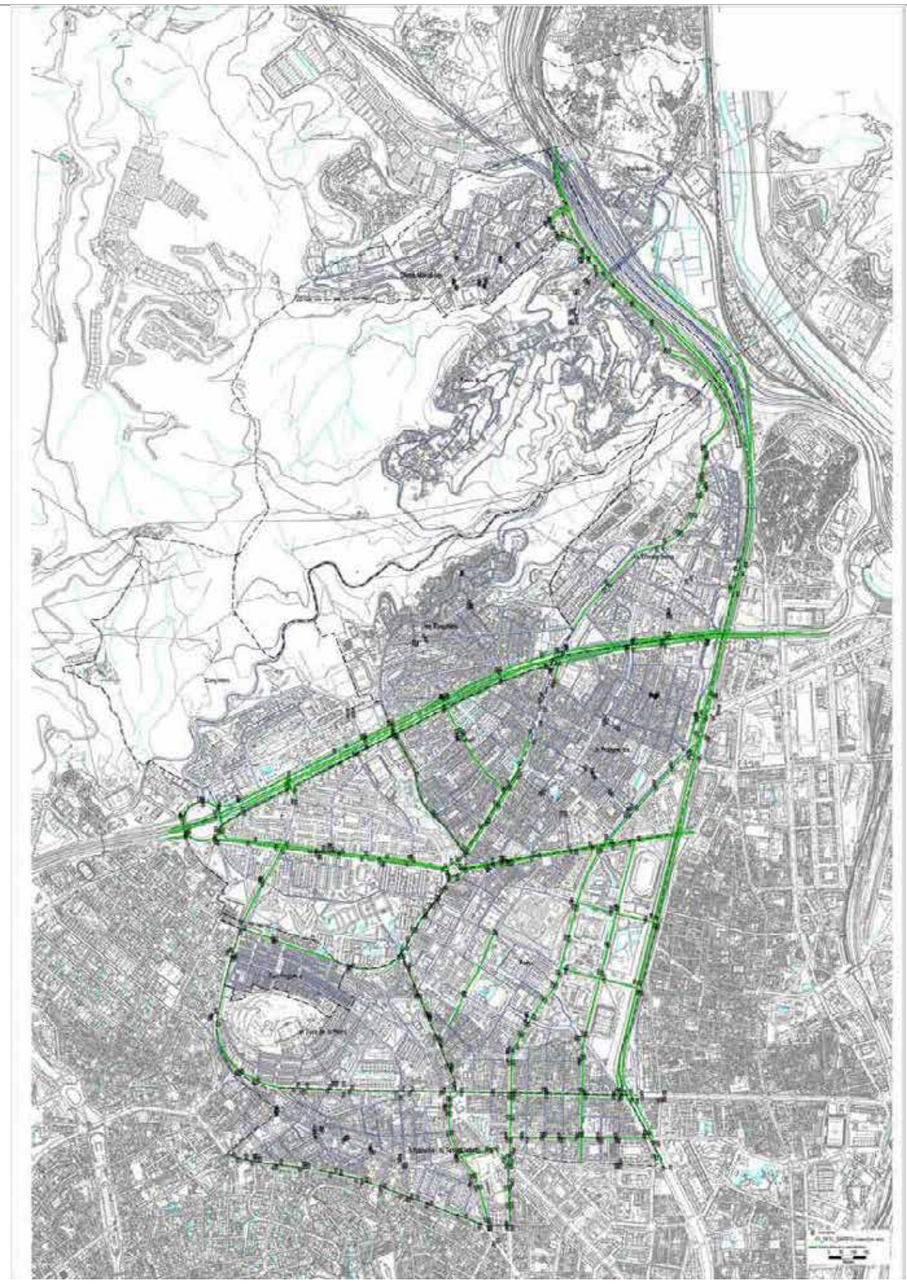
Un dels sistemes per gestionar a mobilitat en vehicle privat, reduir la seva velocitat, millorar la fluïdesa dels desplaçaments i augmentar d'aquesta manera la seguretat dels desplaçaments; és mitjançant la semaforització de les vies. Segons dades de mobilitat de l'Ajuntament de Barcelona, una de les principals causes dels atropellaments a la ciutat és no respectar el pas de vianants (28%). Aquest tipus d'accident comporten una lesivitat greu o inclús la mort dels vianants, sent el col·lectiu de persones amb més de 70 anys d'edat el més afectat.

Tot i que l'accidentalitat del districte és una de les més baixes de la ciutat, s'han detectat carències de seguretat a alguna de les cruïlles, així com una manca de semaforització a alguns dels seus principals eixos viaris com el Pg. Fabra i Puig o el carrer Almansa i Artesania que dificulta el transvasament dels vianants d'una banda a l'altra del carrer.

**POSSIBLES ACTUACIONS:**

**Per tal de reduir l'accidentalitat del districte, cal realitzar les següents accions:**

- Redactar un Pla per la semaforització del districte, on s'exposin les prioritats per la semaforització dels diferents eixos.
- Estudiar les cruïlles amb major índex d'accidentalitat del districte.



| SV5 | ACTUACIONS PRINCIPALS | Ajuntament de Barcelona |
|---|---|---|

**LÍNIA ESTRATÈGICA:**

**MILLORAR LA SEGURETAT DELS DESPLAÇAMENTS. APLICAR LES MESURES DEL PLA LOCAL DE SEGURETAT VIARIA AL DISTRICTE, SOBRETOT LA RELACIONADA AMB LA MOBILITAT ESCOLAR.**

**ACTUACIÓ:**

**SV5. MILLORAR LES CONDICIONS DE VISSIBILITAT DELS PASSOS DE VIANANTS DEL DISTRICTE.**

**DISTRICTE:**

DISTRICTE DE NOU BARRIS

**DESCRIPCIÓ DE LA PROPOSTA:**

Una de les principals preocupacions del Districte en termes de seguretat viària és reduir el nombre d'atropellaments (es troba en percentatge 2 punts per sobre de la mitjana de la Ciutat), donat que es tracta d'una tipologia d'accident greu que sol ocasionar lesions greus o inclús la mort del vianant. A l'any 2017, al districte, les dues úniques víctimes mortals es van produir a causa d'un atropellament pel que és clau reduir els condicionants que causen aquest tipus d'accidents com: la velocitat excessiva dels vehicles, la visibilitat dels passos de vianants, respectar la senyalització existent, etc.

**Per tant, millorar les condicions de visibilitat dels passos de vianants passa per ser una de les prioritats d'aquest Pla**.

**POSSIBLES ACTUACIONS:**

**Per tal de millorar la visibilitat dels passos de vianants del Districte es poden realitzar les següents actuacions:**

- Implantar aparcaments per a motos abans dels passos de vianants.
- Implantar aparcaments per a bicicletes abans dels passos de vianants.
- Ampliar voreres a l'entorn dels passos de vianants per reduir la distància entre voreres i millorar la seva visibilitat allà on sigui possible.

| SV6 | ACTUACIONS PRINCIPALS | Ajuntament de Barcelona |
|---|---|---|

**LÍNIA ESTRATÈGICA:**

**MILLORAR LA SEGURETAT DELS DESPLAÇAMENTS. APLICAR LES MESURES DEL PLA LOCAL DE SEGURETAT VIARIA AL DISTRICTE, SOBRETOT LA RELACIONADA AMB LA MOBILITAT ESCOLAR.**

**ACTUACIÓ:**

**SV6. REDUIR EL NOMBRE DE VIES DE DOBLE CIRCULACIÓ AL VIARI LOCAL I REDUIR EL NOMBRE DE GIRS A ESQUERRA.**

**DISTRICTE:**

DISTRICTE DE NOU BARRIS

**DESCRIPCIÓ DE LA PROPOSTA:**

Segons dades de la DGT ,les vies de doble sentit de circulació suposen un major risc d'accident respecte les vies de sentit únic (el 70% dels morts es produeixen a vies de doble sentit), aquest nivell de risc s'incrementa quan es permeten els girs a l'esquerra sense disposar d'una fase semafòrica especifica per realitzar aquesta maniobra.

Al districte de Nou Barris s'han detectat eixos de la xarxa viaria local que són de doble sentit de circulació com:

- Carrer Palamós.
- Carrer Riera d'Horta al seu tram entre els carrers Malgrat i Pasqual Bailón.
- Carrer d'Antonio Machado.
- Plaça de la Terra.
- Carrer de Palau – Solità.
- Carrer de Llerona.
- Carrer de Torrelles.
- Carrer de Castelldefels.
- Carrer de l'Escolapi Càncer.
- Carrer Sant Feliu de Codines.
- Carrer Castell d'Argençola.
- Travessia de Castellfollit.
- Carrer de Sant Quirze de Safaja.
- Carrer Artés.
- Carrer Teide al seu tram entre pg. de Fabra i Puig i carrer de Vilapicina.
- Pg. de la Peira.
- Carrer del Nil al seu tram entre carrer Sant Iscle i carrer Orduña.
- Carrer del Cistellet.
- Carrer Pablo Iglesias al seu tram entre el carrer del Tissó i carrer d'Argullós.

**Per tant, per millorar la seguretat en els desplaçaments en vehicle privat cal estudiar la possibilitat de transformar les vies de doble sentit en vies de sentit únic i reduir el nombre de girs a esquerra permesos actualment que es troben sense semaforitzar.**

**POSSIBLES ACTUACIONS:**

**Per tal de millorar la seguretat viaria dels desplaçaments en vehicle privat cal:**

- Estudiar la possibilitat d'implantar sentits únics als carrers de doble sentit, sense afectar l'accés dels residents als seus domicilis.
- Estudiar la possibilitat de reduir el nombre de girs a esquerra permesos i semaforitzar-ne aquells que per necessitat s'hagin de conservar.

| SV7 | ACTUACIONS PRINCIPALS | Ajuntament de Barcelona |
|---|---|---|

**LÍNIA ESTRATÈGICA:**

**MILLORAR LA SEGURETAT DELS DESPLAÇAMENTS. APLICAR LES MESURES DEL PLA LOCAL DE SEGURETAT VIARIA AL DISTRICTE, SOBRETOT LA RELACIONADA AMB LA MOBILITAT ESCOLAR.**

**ACTUACIÓ:**

**SV7. REDUIR LA VELOCITAT DE CIRCULACIÓ DEL DISTRICTE MITJANÇANT LA PACIFICACIÓ O LA REDUCCIÓ DEL TRÀNSIT DE PAS.**

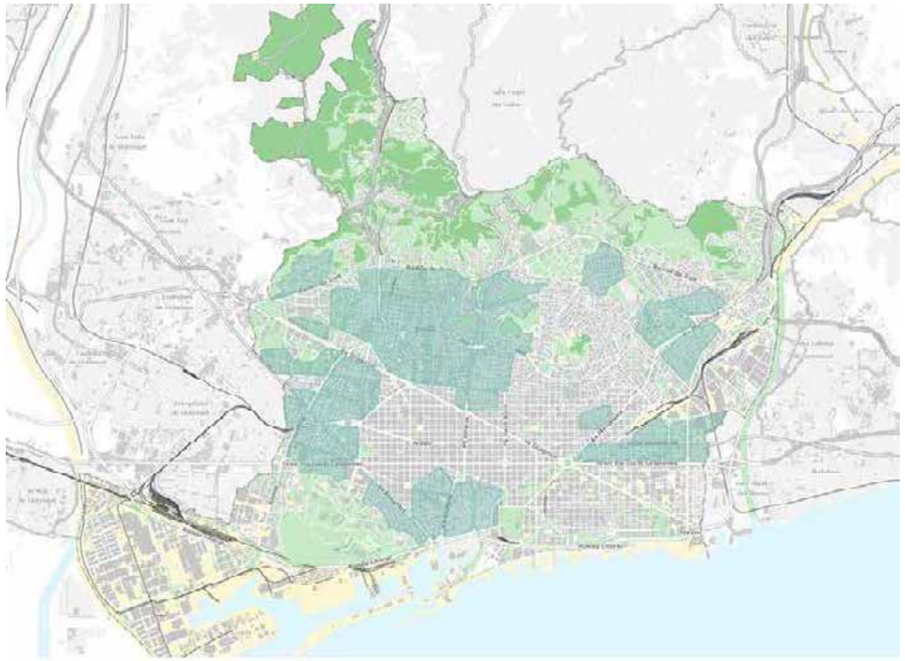
**DISTRICTE:**

DISTRICTE DE NOU BARRIS

**DESCRIPCIÓ DE LA PROPOSTA:**

La reducció de velocitat, sobretot de les vies urbanes és una de les principals mesures que es preveuen per a la nova ordenança de circulació que entrarà en vigor l'any 2019 (DGT). Aquesta mesura va en consonància amb reduir el nombre d'atropellaments a les grans ciutats i sobretot la seva gravetat. Segons dades de Trànsit, el risc d'atropellament és 9 vegades menor si es circula a 30 km/h en comptes dels 50 km/h actuals.

Tot i que l'Ajuntament de Barcelona els darrers anys va apostar per la pacificació dels seus carrers en forma d'implantació d'àrees 30, el districte de Nou Barris encara disposa d'un gran nombre d'entorns sensibles sense pacificar, com els barris de Can Peguera o Turó de la Peira.



A més, el fet que el Districte es vegi creuat per un elevat percentatge de trànsit de pas, fa que molts dels seus carrers es vegin "envaïts" per la circulació de vehicles forans que no tenen com origen/destinació el Districte creant un pas molest de vehicles per al resident.

**Per tant, per millorar la seguretat en els desplaçaments en vehicle privat i reduir-ne el trànsit de pas pel viari local del districte cal cercar fórmules de pacificació del trànsit.**

**POSSIBLES ACTUACIONS:**

**Per tal de millorar la seguretat viaria dels desplaçaments en vehicle privat cal:**

- Adaptar les vies a la nova ordenança de circulació, reduint la seva velocitat màxima a 30 km/h en vies d'un únic carril de circulació o de dos carrils de circulació en carrers de doble sentit (1 carril de circulació per sentit).
- Realitzar campanyes de "Radar pedagògic".
- Estudiar la possibilitat d'implantar Àrees pacificades o Superilles a entorns amb gran concentració d'equipaments.
- Estudiar la possibilitat de semaforitzar nous eixos viaris i/o reforçar els existents.

## 5.8. Desenvolupar una estratègia de reducció d'emissions atmosfèriques i sonores.

La vuitena, i última, línia estratègica del Pla, tracta d'aconseguir una millora en la qualitat de l'aire al districte a partir d'una xarxa de carrers interna als barris pacificada, sobretot aquella relacionada amb els principals equipaments, i un canvi en la motorització dels vehicles (sobretot de la xarxa de transport públic i flota de vehicles municipal) passant dels motors impulsats pels derivats del petroli a motors impulsats per energies renovables com l'electricitat, GLP o Hidrogen.

De la diagnosi, sorgeix la necessitat de reduir el nivell d'emissions tant atmosfèriques com sòniques dels entorns de les principals vies de la xarxa de la ciutat com la Ronda de Dalt o l'av. Meridiana, les quals superen àmpliament els nivells màxims admissibles.

D'aquesta línia estratègica sorgeixen les següents actuacions principals:

1. **Posar en pràctica les recomanacions del Pla de Qualitat Ambiental i de Reducció de la Contaminació Acústica de Barcelona.**
2. **Ampliar la xarxa de punts de recàrrega elèctrica existent al districte.**
3. **Fomentar l'ús i el canvi cap al vehicle elèctric.**

A continuació es desenvolupen amb més detall.

| MA1 | ACTUACIONS PRINCIPALS | Ajuntament de Barcelona |
|---|---|---|

**LÍNIA ESTRATÈGICA:**

**DESENVOLUPAR UNA ESTRATÈGIA DE REDUCCIÓ D'EMISSIONS ATMOSFÈRIQUES I SONORES.**

**ACTUACIÓ:**

**MA1. POSAR EN PRÀCTICA LES RECOMANACIONS DEL PLA DE QUALITAT AMBIENTAL I DE REDUCCIÓ DE LA CONTAMINACIÓ ACÚSTICA DE BARCELONA.**

**DISTRICTE:**

DISTRICTE DE NOU BARRIS

**DESCRIPCIÓ DE LA PROPOSTA:**

Reduir la contaminació tant acústica com atmosfèrica de l'àmbit urbà ha estat un dels objectius ambientals de l'Ajuntament de Barcelona des de fa més de 20 anys. En aquest sentit ha desenvolupat dos plans estratègics que pretenen marcar les línies estratègiques que permetin abordar la problemàtica ambiental i reduir-la. Aquests dos plans són els següents:

- **Pla per la Millora de la Qualitat de l'Aire (2015-2018)**
- **Pla per la reducció de la contaminació acústica a la Ciutat de Barcelona.**

El ***Pla per la Millora de la Qualitat de l'Aire de Barcelona*** (PMQAB) recull aquelles actuacions en curs i futures, així com les ja implantades a la ciutat, per tal de lluitar contra la contaminació de l'aire que respirem a la ciutat i avançar cap a una societat més eficient, amb menys emissions i que compti amb una millor qualitat ambiental i de vida per la ciutadania.

Dintre de les mesures programades que afecten al districte de Nou Barris es troben:

- Desplegament de la Zona de Baixes Emissions (ZBE), inicialment àmbit inter-Rondes.
- Desplegament total de la nova xarxa Bus.
- Implantació del model de Superilles i pacificació del trànsit.
- Gestió de la mobilitat a través de la regulació de l'aparcament (extensió de l'Àrea Regulada).
- Incentiu municipal per donar de baixa un vehicle contaminant (abonament gratuït de transport públic, Bicing, etc.)
- Política d'impuls d'utilització de vehicles menys contaminants (promoció vehicle elèctric per discriminació positiva en impostos).

Mentre que ***el Pla per la Reducció de la contaminació acústica de la ciutat de Barcelona*** incorpora les accions a través dels programes específics d'actuació sobre la contaminació acústica i les estructura en 5 línies estratègiques que constitueixen les principals prioritats d'actuació municipal i que afecten al districte de Nou Barris en:

- **Millora de la qualitat acústica de l'espai urbà** a partir de: Potenciar el canvi de model de la ciutat, implantar mesures infraestructurals i d'ordenació de la circulació per reduir el soroll, minimitzar l'impacte acústic dels focus de sorolls puntuals, millorar la qualitat acústica a les zones de superació prioritàries i protegir les zones tranquil·les i sensibles de la ciutat.
- **Potenciar la incorporació de criteris acústics en el disseny i la gestió de la ciutat a partir de:** Potenciar la incorporació de criteris acústics en el disseny de zones de nou desenvolupament urbanístic i en la millora de disseny de l'espai públic, promoure actuacions o incentius per a la reducció de la transmissió del soroll a edificacions sensibles i prioritàries.
- **Ambientalització acústica de l'Ajuntament,** a partir de: Millorar els sistemes de coordinació i comunicació interns municipals en matèria de contaminació acústica, millorar i agilitzar el sistema de comunicació entre el ciutadà i l'Ajuntament en matèria de contaminació acústica, fomentar la formació interna del personal de l'Ajuntament en matèria de contaminació acústica i incorporar criteris acústics en la gestió de Serveis Municipals.
- **Implicar i sensibilitzar la ciutadania en matèria de contaminació acústica** a partir de: Buscar la col·laboració i sensibilitzar als principals agents implicats en la generació del soroll, buscar la participació i sensibilitzar a la ciutadania a través de la seva implicació en activitats sobre el soroll, potenciar la difusió de la informació acústica a la ciutadania, i fomentar i sensibilitzar a la comunitat escolar en matèria de contaminació acústica.
- **Implantar i potenciar mecanismes per al control i coneixement de la qualitat acústica de la ciutat** a través de: Potenciar els òrgans d'inspecció i control de que disposa l'Ajuntament en matèria contaminació acústica, crear indicadors de control i seguiment de la qualitat acústica de la ciutat, Mantenir i actualitzar la informació sobre la situació acústica de la ciutat.

**POSSIBLES ACTUACIONS:**

**Per tal de reduir els nivells d'emissions acústiques i atmosfèriques, cal realitzar les següents actuacions:**

- Desplegament de la ZBE.
- Desplegament final de la nova xarxa bus al districte.
- Estudi d'àmbits d'implantació de Superilles o àmbits pacificats al trànsit.
- Incrementar el nombre de camins escolars.
- Extensió de l'Àrea Regulada al districte.
- Bonificació en impostos per la baixa de vehicles contaminants i compra de vehicles sostenibles.
- Desplegament final de la xarxa de carrils bici programada al districte.
- Desplegament final del nou servei de Bicing.
- Fomentar l'ús del servei de Carsharing.
- Aplicar i efectuar el manteniment del paviment sonoreductor.
- Consolidar la xarxa d'Àrees 30.
- Impulsar el projecte de soterrament de la Ronda de Dalt a l'àmbit del Districte.
- Establir criteris de bona pràctic, pel que fa al soroll, en l'organització d'activitats a l'aire lliure.
- Incorporació de criteris acústics en el planejament d'obres a la via pública.
- Realitzar anàlisis i diagnosi de les zones de superació prioritàries per desenvolupar Plans específics (entorns de l'av. Meridiana i Ronda de Dalt).
- Realitzar programes de formació a tècnics dels districtes i a la GUB en matèria de contaminació acústica.
- Incorporar criteris acústics a les flotes dels Serveis Municipals.
- Campanyes d'informació i sensibilització en matèria de contaminació acústica (manteniment i conducció de vehicles, instal·lació de serveis, etc.)
- Revisar els estudis de condicionament acústic i el procés de llicència d'activitats potencialment sorolloses.

| MA2 | ACTUACIONS PRINCIPALS | Ajuntament de Barcelona |
|---|---|---|

**LÍNIA ESTRATÈGICA:**

**DESENVOLUPAR UNA ESTRATÈGIA DE REDUCCIÓ D'EMISSIONS ATMOSFÈRIQUES I SONORES.**

**ACTUACIÓ:**

**MA2. AMPLIAR LA XARXA DE PUNTS DE RECÀRREGA ELÈCTRICA EXISTENT AL DISTRICTE.**

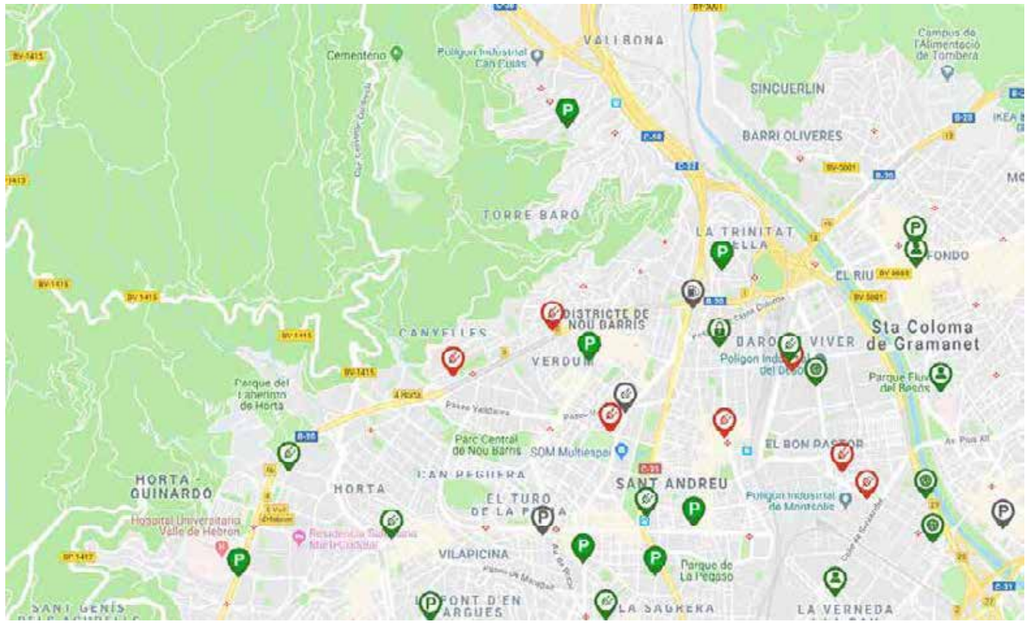
**DISTRICTE:**

DISTRICTE DE NOU BARRIS

**DESCRIPCIÓ DE LA PROPOSTA:**

Actualment, del districte de Nou Barris disposa de 39 punts de recàrrega elèctrica, la gran majoria (72%) es localitzen als aparcaments municipals. Dels 39 punts, 14 són exclusius per a motocicletes.

Donat l'auge en la matriculació de vehicles 100% elèctrics o híbrids endollables (aproximadament un 15% de les noves matriculacions són de vehicles elèctrics) es veu necessari estudiar la possibilitat d'ampliar de l'oferta de punts de recàrrega públics durant els propers anys de vigència del Pla.




Aquesta possible ampliació de la xarxa hauria de prioritzar l'arribada d'aquests punts als barris als quals encara no es diposa de cap tipus de punt com Prosperitat, Turó de la Peira, Can Peguera, La Guineueta, Trinitat Nova, Torre Baró i Vallbona.

**Aquesta proposta rau en impulsar l'adquisició de vehicles elèctrics mitjançant la possibilitat de disposar de punts de recàrrega públics gratuïts.**

**POSSIBLES ACTUACIONS:**

**Cal estudiar les següents actuacions:**

- Estudiar la possibilitat d'incrementar l'oferta actual de punts de recàrrega elèctrica al districte a partir del creixement del parc de vehicles endollables al districte.
- Estudiar els àmbits potencials a ampliar la xarxa de punts de recàrrega.

| MA3 | ACTUACIONS PRINCIPALS | Ajuntament de Barcelona |
|---|---|---|

**LÍNIA ESTRATÈGICA:**

**DESENVOLUPAR UNA ESTRATÈGIA DE REDUCCIÓ D'EMISSIONS ATMOSFÈRIQUES I SONORES.**

**ACTUACIÓ:**

**MA3. FOMENTAR L'ÚS I EL CANVI CAP AL VEHICLE ELÈCTRIC.**

**DISTRICTE:**

DISTRICTE DE NOU BARRIS

**DESCRIPCIÓ DE LA PROPOSTA:**

La tendència del parc automobilístic, tendeix a que cada cop proliferin més vehicles amb motoritzacions elèctriques. La mobilitat elèctrica és una bona opció per resoldre les necessitats de les persones amb desplaçament motoritzat que no es poden fer amb mitjans més sostenibles com anar a peu, en bicicleta o en transport públic. Aquests tenen una sèrie d'avantatges sobre els vehicles amb motoritzacions convencionals impulsats per combustibles fòssils, tals com:

- Són més eficients energèticament.
- No contaminen ni atmosfèricament i sonorament.
- El seu manteniment és més econòmic.
- La recàrrega és més econòmica.

Una de les maneres de reduir els actuals nivells d'emissions tant atmosfèriques com sonores, és apostar per potenciar aquest tipus de motorització, pel que cal fomentar el transvasament dels vehicles convencionals cap a aquest tipus de vehicles. L'Ajuntament de Barcelona ja disposa de diverses mesures per fomentar l'adquisició d'aquest tipus de vehicles com:

- Bonificació del 75% en l'impost de vehicles de tracció mecànica.
- Tarifa de 0 euros en l'estacionament a les places d'àrea blava i verda.

**Aquesta proposta rau en fomentar l'ús i el canvi cap a la mobilitat elèctrica.**

**POSSIBLES ACTUACIONS:**

**Per tal de promocionar l'adquisició d'aquest tipus de vehicles es poden realitzar les següents actuacions:**

- Increment del nombre de punts de recàrrega gratuïts.
- Creació d'abonaments sostenibles als pàrquings municipals.
- Campanyes informatives sobre el vehicle elèctric i els seus avantatges.
- Realitzar campanyes de sensibilització sobre la contaminació atmosfèrica amb valors recollits a l'entorn del districte.

# 6. INDICADORS DE SEGUIMENT

| VIANANTS | | | OBJECTIU |
|---|---|---|---|
| Metres de vorera accessibles | 83.164 | m. | Incrementar un 20% els metres de vorera accessible. |
| Quilòmetres de carril bici sobre vorera | 3,6 | Km. | Reduir en un 60% els quilòmetres de carril bici sobre vorera. |

| BICICLETES | | | OBJECTIU |
|---|---|---|---|
| Longitud de carrils bici | 7,9 | km | duplicar la xarxa actual |
| Aparcaments per bicicletes al carrer | 277 | U | increment del 30% de les places actuals |
| Aparcaments segurs en equipaments i/o estacions de transport públic | 4 | U | Dotar de 50 noves places segures. |
| Nombre estacions de Bicing | 15 | U | Doblar l'oferta existent |

| TRANSPORT PÚBLIC | | | OBJECTIU |
|---|---|---|---|
| Cobertura Xarxa Metro (400m) + Bus (300m) | 96,3 | % habitants | Cobertura total |
| Usuaris del bus de barri | 9.600 | Usuaris mensuals | Duplicar el nombre d'usuaris |
| Longitud carril Bus | 16,6 | km | Incrementar 1,6 km la longitud de carrils Bus. |
| % parades bus accessibles | 96% | % | Accessibilitat total |
| % estacions metro i Rodalies accessibles | 70% | % | Accessibilitat total |

| VEHICLE PRIVAT | | | OBJECTIU |
|---|---|---|---|
| Trànsit de pas respecte al total | 64% | % | Arribar al 50% de trànsit de pas |
| Punts de recàrrega vehicles elèctrics al carrers | 39 | U | Doblar el nombre de punts de recàrrega |

| APARCAMENT | | | OBJECTIU |
|---|---|---|---|
| Motorització districte | 316 | Tur/1000hab | Reduir un 10% la motorització |
| Plena ocupació de les places d'aparcament fora calçada | 93% | % | 100% |
| Incrementar el nombre de places d'estacionament de rotació | 6.624 | N | Incrementar en un 15% el nombre de places de rotació. |

| CARREGA I DESCÀRREGA | | | OBJECTIU |
|---|---|---|---|
| Indisciplina en les operacions de C/D | 40% | % | Reduir la indisciplina fins a un 15% |
| Nombre de paquets distribuits en CargoBikes al mes | 0 | % | Distribuir el 30% del nombre de paquets en CargoBikes |
| Punts de trencament de càrrega | 0 | N | Implantar 2 microplataformes |
| Nombre de noves consignes al districte | 0 | N | habilitar un mínim de 3 consignes noves per barri |

| MEDI AMBIENT | | | OBJECTIU |
|---|---|---|---|
| Reducció dels nivells de mitjans de PM10 a l'entorn dels equipaments | 47 | µg | reduir un 5% anual els nivells de PM10 |
| Reducció dels nivells de mitjans de NOx a l'entorn dels equipaments | 43 | µg | reduir un 1% anual els nivells de PM11 |
| % població amb exposició a nivells de soroll nocturn per sobre de 55dB | 88% | % | Reduir un 30% la població exposada a nivells sonors per sobre dels 55 dB |

| SEGURETAT | | | OBJECTIU |
|---|---|---|---|
| Nombre d'accidents amb víctimes | 567 | N | Reduir un 25% les víctimes d'accidents |
| Nombre d'atropellaments de vianants | 35 | N | Reduir un 50% el nombre d'atropellaments |
| Nombre d'accidents en bicicleta | N | -30,0% | Reduir un 30% els accidents amb bicicleta |