



Una ciutat per a les persones

- » L'Ajuntament de Barcelona posa en marxa dues iniciatives per avançar cap a una ciutat on els vianants siguin els protagonistes, oferint un espai públic més amable, segur i confortable i menys contaminat
- » El primer cap de setmana de cada mes, el projecte "Obrim carrers" restarà espai al cotxe per guanyar-lo pels vianants. Amb aquest objectiu, dissabtes tarda i diumenges matí es tallarà el trànsit a 10 carrers troncal de la ciutat, entre ells Aragó
- » El Govern municipal aposta per fer de Barcelona una ciutat 30, fixant els 30 km/h com a velocitat límit general. En els propers dos anys es preveu sumar 212 quilòmetres més de carrers a velocitat 30, arribant així al 75% de les vies de la capital catalana
- » Segons dades de la Guàrdia Urbana, reduir la velocitat de 50 a 30km/h disminueix exponencialment la gravetat de les lesions, millora el camp de visió dels conductors i i redueix considerablement la distància d'aturada en cas d'accident



El vianant, el protagonista

Dins del marc de la Declaració d'Emergència Climàtica, l'Ajuntament de Barcelona impulsa una sèrie de mesures per fer que el vianant sigui el protagonista, amb l'objectiu d'oferir un espai públic més amable, més segur, més confortable i lliure de fums.

En aquest marc, el Govern municipal treballa per pacificar carrers i guanyar espai de passeig i d'estada per a les persones, amb projectes com el programa Superilles, la millora dels entorns escolars o transformacions estratègiques com la de l'avinguda Meridiana, Glòries, Ronda de Dalt, Pere IV o Cristóbal de Moura, entre d'altres. A aquestes actuacions s'hi sumen ara dues noves línies d'actuació, amb els projectes: "Obrim carrers" i "Barcelona, ciutat 30".

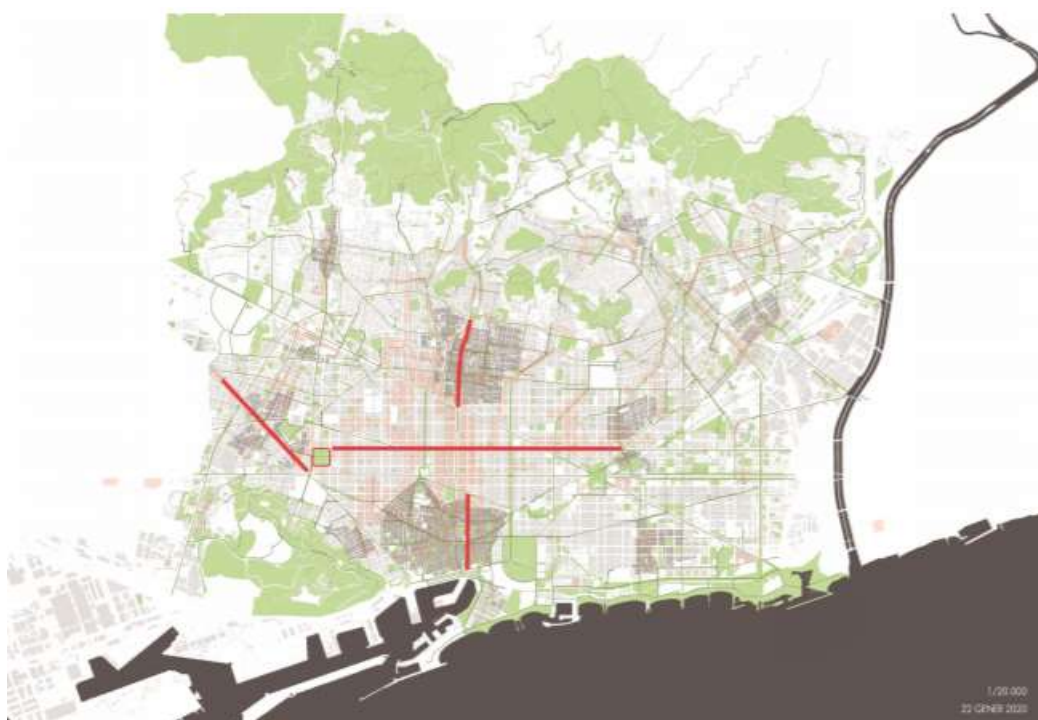
"Obrim Carrers"

Des de fa anys Barcelona celebra el Dia Sense Cotxes en el marc de la Setmana Europea de la Mobilitat, portant a terme activitats de sensibilització i talls de carrers per visibilitzar l'espai que el transport motoritzat ocupa a la ciutat i els efectes que hi provoca. Continuant en la mateixa línia, el Govern municipal inicia ara un projecte per recuperar els carrers per als vianants cada primer cap de setmana de mes. Els objectius de la iniciativa són:

- ✓ Visibilitzar els beneficis que suposa per a la ciutadania pacificar un carrer: més salut, espais de convivència i de joc, mobilitat sostenible.
- ✓ Sensibilitzar sobre els efectes del transport motoritzat en la salut i en la contaminació.
- ✓ Visualitzar els usos alternatius de l'espai públic.
- ✓ Plantejar un canvi d'hàbits en mobilitat: menys ús del transport privat i aposta per la mobilitat sostenible i el transport públic.

Amb aquestes premisses, el Govern municipal llança el projecte "Obrim carrers" per guanyar nous espais públics per a les persones tallant el trànsit a diferents carrers troncats de la ciutat. Les restriccions de vehicles es faran els dissabtes tarda, entre les 17:00 i les 21:00 hores, i els diumenges al matí, entre les 10:00 i les 15:00 hores. L'objectiu és aprofitar aquests tancaments de la circulació per recuperar les vies com a espais de passeig, d'estada i d'oci per realitzar-hi activitats ciutadanes, oferint espai per a la gent, pels vianants, per les entitats i pels comerços.

La mesura s'iniciarà el primer cap de setmana de febrer (1 i 2) amb el tall de Gran de Gràcia (entre plaça Nicolàs Salmerón i carrer Nil Fabra) i Via Laietana (entre plaça Urquinaona i plaça Antonio López) el dissabte tarda. El següent pas tindrà lloc el primer cap de setmana de març (7 i 8) quan se sumaran dos nous talls de trànsit: l'eix Creu Coberta- carrer de Sants (entre plaça Espanya i carrer Arizala) dissabte tarda i el carrer Aragó (entre el carrer Tarragona i l'av. Meridiana), diumenge al matí. Sumant les quatre vies, el mes de març s'alliberaran un total de 209.780m² de carrer per a ús ciutadà, per on deixaran de passar una mitjana aproximada de més de 100 mil vehicles.



Talls de circulació operatius el cap de setmana del 7 i 8 de març

A partir d'aquí el nombre vies s'anirà incrementant de manera progressiva fins a sumar un total de 10 carrers troncal de ciutat, un per districte, al finalitzar l'any 2020. Aquestes vies es tancaran al trànsit durant el primer cap de setmana de cada mes de manera simultània.

En paral·lel, l'Ajuntament de Barcelona durà a terme una campanya informativa per explicar l'abast i les afectacions que tindrà cada prohibició de trànsit.

“Barcelona, ciutat 30”

El Govern municipal convertirà Barcelona en una ciutat 30, de manera que en la majoria dels carrers de la ciutat els vehicles hagin de circular a un màxim de 30km/hora. L'Ajuntament de Barcelona entén que es tracta d'una mesura necessària i d'una qüestió indispensable per abordar la reducció de l'accidentalitat i de la gravetat de les lesions.

Barcelona ja té implantada des de fa anys la reducció del límit màxim de velocitat a 30 km/h a les zones 30 o als carrers amb un únic carril de circulació (o un carril per sentit en aquells casos en què aquestes vies disposen de doble sentit de circulació). Això suposa que més de la meitat del carrers amb circulació permesa a la ciutat (el 52,3%), ja tenen límit 30.

El Govern municipal fa ara un nou pas endavant i en els propers dos anys sumarà 212 quilòmetres més de carrers 30, incrementant fins al 75% el percentatge de vies de la ciutat amb aquest límit de velocitat. D'aquesta manera en 1.013,8 quilòmetres dels 1.351,8 quilòmetres de carrers s'haurà de transitar a velocitat igual o inferior als 30km/h. Amb la mesura, Barcelona fa un salt d'escala com a ciutat pacificada i estableix els 30km/h com la velocitat general de la capital catalana.

L'aplicació d'aquesta iniciativa es farà en dues fases. Les actuacions s'iniciaran sobre els carrers de la xarxa secundària que tenen més d'un carril de circulació i prosseguiran amb actuacions sobre carrers de xarxa bàsica. La xarxa secundària suporta un gruix menor de vehicles i compleix una funció de caràcter local i veïnal; la xarxa bàsica, per contra, està configurada pel conjunt de carrers sobre els quals es basa la mobilitat de la ciutat i per tant suporta un major volum de trànsit, connecta districtes i barris i és via de pas pel transport públic.

✓ 2020:

- El mes de febrer l'Ajuntament de Barcelona decretarà la velocitat 30 a totes les vies de la xarxa secundària de la ciutat, incloses aquelles que tinguin més d'un carril o més d'un carril per sentit.
- Alhora, es farà una actuació per convertir una primera via de la xarxa bàsica, com és l'eix Creu Coberta-carrer de Sants, en un carrer 30.
- D'aquesta manera, al finalitzar el 2020 se sumaran un total de 112 quilòmetres de carrers 30, arribant al 67,7% de la longitud total de calçades.
- Aquesta iniciativa anirà acompanyada d'actuacions físiques a gran part d'aquests carrers per consolidar el seu nou caràcter de carrer 30. Per visualitzar-ho i fer complir la velocitat es faran servir diverses eines com: radars, passos de vianants elevats, coixins berlinesos, senyalització, etc.

✓ 2021:

- En una segona fase, al llarg del 2021, el Govern municipal actuarà directament sobre carrers de xarxa bàsica de la ciutat.
- Es començarà per les vies següents: Via Laietana, Jordi Girona, Mandri, Travessera de Gràcia, carretera del Carmel, avinguda Mare de Déu de Montserrat, Pi i Molist, Torras i Bages, Almogàvers, Taulat, Diputació i Consell de Cent; posteriorment s'acabaran sumant altres carrers.
- En total s'afegiran 100 quilòmetres més de carrers 30, amb els quals s'arribarà al 75% de vies a velocitat 30 o menys a la ciutat.



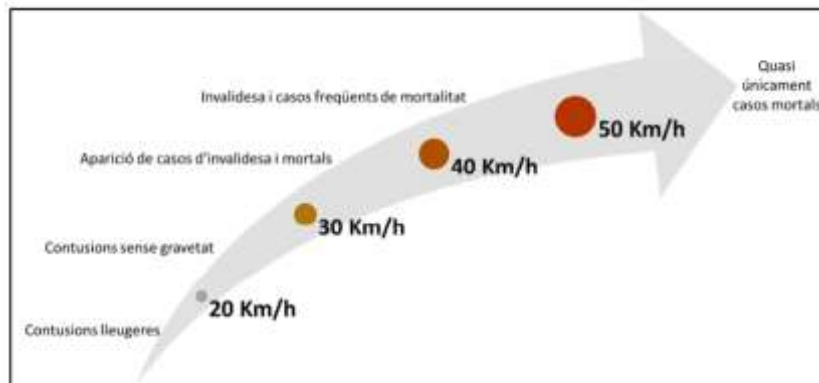
Mapa actual de xarxa viària bàsica de Barcelona

Menys sinistres i menys greus

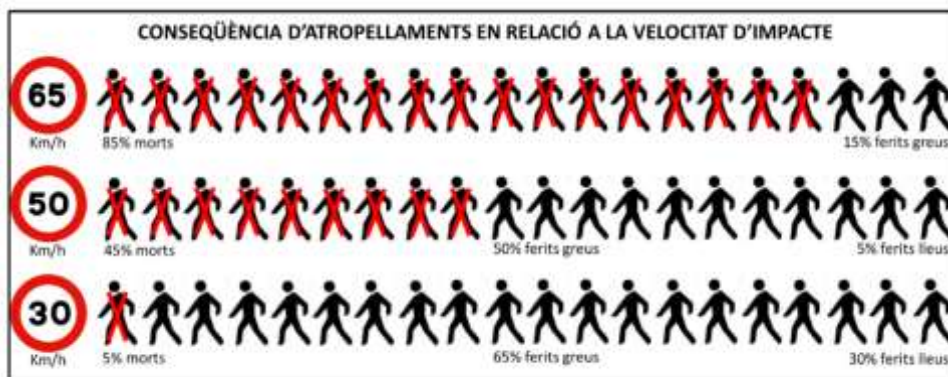
L'excés de velocitat és una de les causes principals d'accident a la ciutat de Barcelona. En aquest context, la reducció de la velocitat esdevé un element clau per combatre la sinistralitat i millorar la seguretat viària. Reduir la velocitat a 30km/h a interior de ciutat suposa augmentar el camp de visió, establir un major contacte visual amb altres usuaris i en cas d'atropellament, reduir la lesivitat.

Disminució de la gravetat dels sinistres

Els indicadors de gravetat de les lesions de la Guàrdia Urbana de Barcelona mostren clarament la diferència que es produeix quan un impacte entre vehicles o entre un vehicle i un vianant té lloc a 30 km/h o a 50 km/h. Alhora, informes com el del Consell Europeu de Seguretat en el Transport també posen de manifest que a l'incrementar-se la velocitat, augmenta també el risc d'accident i de les seves conseqüències. Segons el mateix, rebaixar 1 km/h podria significar una reducció del 3% de la sinistralitat.



En relació als atropellaments, a 50km/h el 45% dels impactes acaben amb un resultat de mort. Per contra, la xifra es redueix fins al 5% quan el vehicle circula a 30km/h.



Millora del camp visual i major compliment de la senyalització

A major velocitat es produeix una disminució important del camp visual i de concentració en relació a l'entorn immediat. Els conductors deixen de percebre molta informació del seu entorn i, per tant, no interpreten correctament el medi que els envolta ni la senyalització de la via. Aquest fenomen es redueix quan disminueix la velocitat.



Reducció de la distància d'aturada

La distància d'aturada o detenció aproximada d'un vehicle és la suma de dos components, la distància de reacció i la distància de frenada. A major velocitat del vehicle aquestes dues components s'amplien exponencialment i es poden produir accidents que serien totalment evitables circulant a una velocitat més adequada al mode ciutat:

Velocitat	Distància total de detenció o parada		Distància total de detenció
	Distància de reacció	Distància durant la frenada	
30 km/h	8 m	3 m	11 m
50 km/h	14 m	14 m	28 m
80 km/h	22 m	38 m	60 m
100 km/h	28 m	58 m	86 m
120 km/h	33 m	84 m	117 m

Temps mínim de reacció: 1 segon

