



30 d'octubre de 2018



2a reunió temàtica de l'àmbit de Superilles de l'Esquerra de l'Eixample  
(entorn del carrer Consell de Cent - Germanetes).  
ESPAI PÚBLIC PER A LES PERSONES



DOCUMENT  
DE TREBALL



## ÍNDEX

1- EL MODEL

2- CARACTERÍSTIQUES DE L'ESPAI PÚBLIC PER A LES PERSONES. EIXOS CÍVICS

3- COM S'ADAPTEN ELS EIXOS CÍVICS?

4- COM AFECTA EL DESPLEGAMENT DE LA XARXA D'EIXOS CÍVICS?

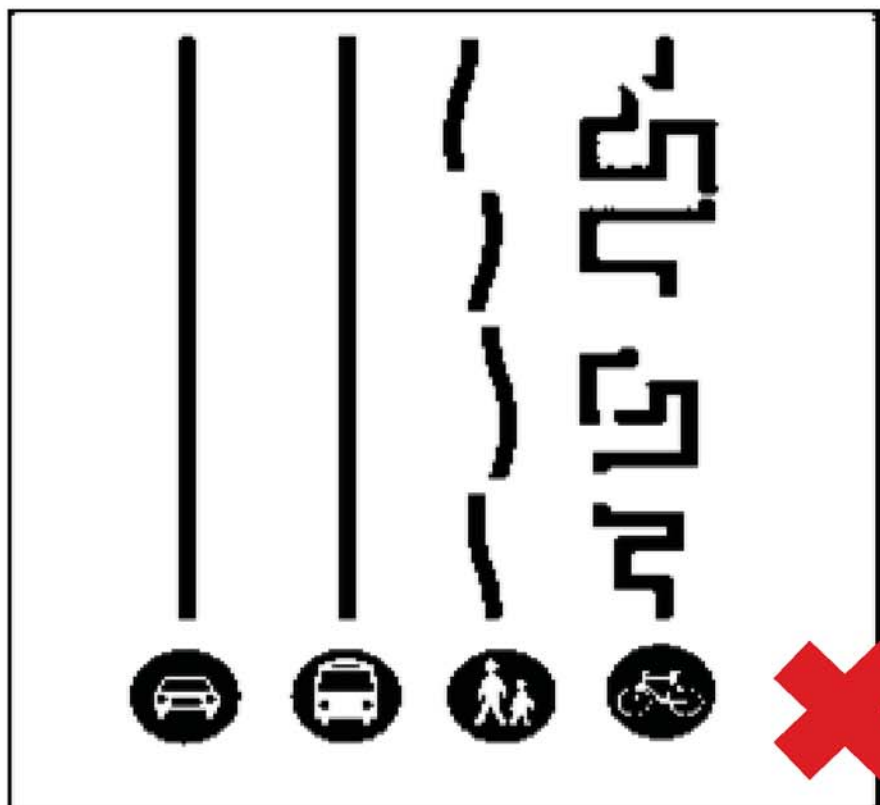


# 1- EL MODEL

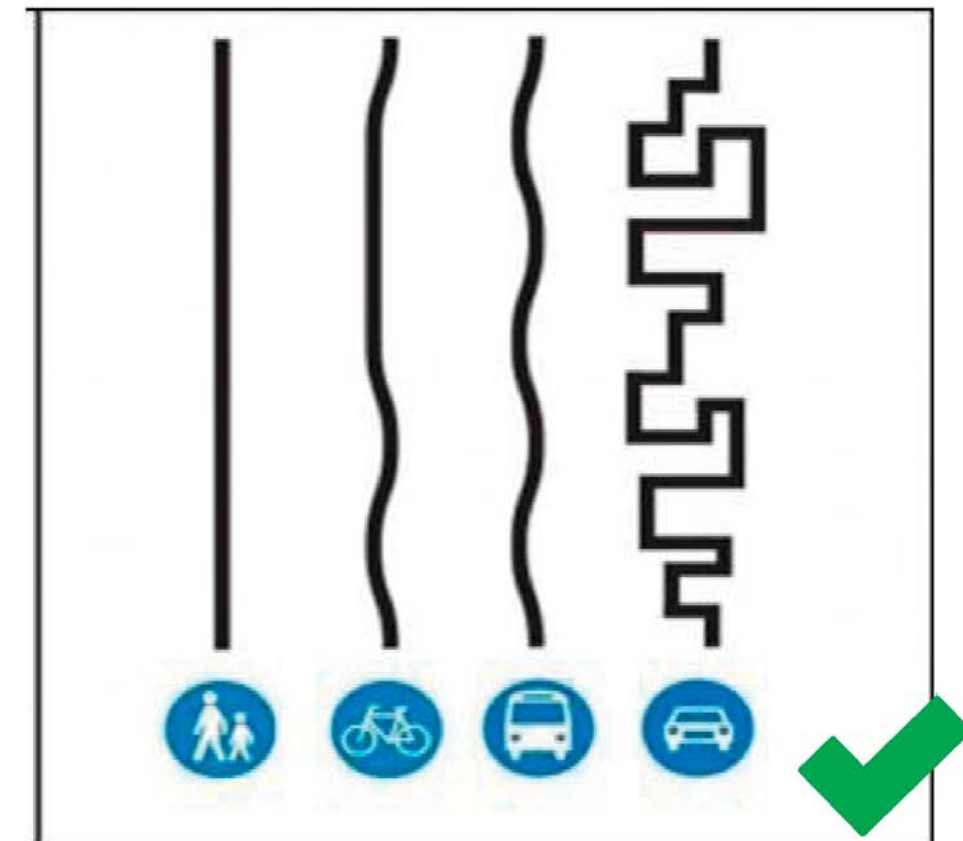




## 1 - EL MODEL



Barcelona vol instaurar una nova forma d'organitzar la ciutat que inverteixi l'actual distribució de l'espai públic, entre els vehicles i les persones, prioritant el ciutadà i amb l'objectiu de millorar les condicions ambientals i de qualitat de vida de la ciutat.







## 1 - EL MODEL

### Tipus d'actuacions:

- **Bàsica:** canvi funcional de la mobilitat de l'àmbit
- **Tàctica:** nivell bàsic + millora estratègica de l'habitabilitat de l'espai públic
- **Estructurant:** nivell tàctic + reurbanitzacions definitives que consolidin el canvi funcional, l'habitabilitat i l'establiment del verd i biodiversitat.



Actuacions bàsiques



Actuacions estructurants



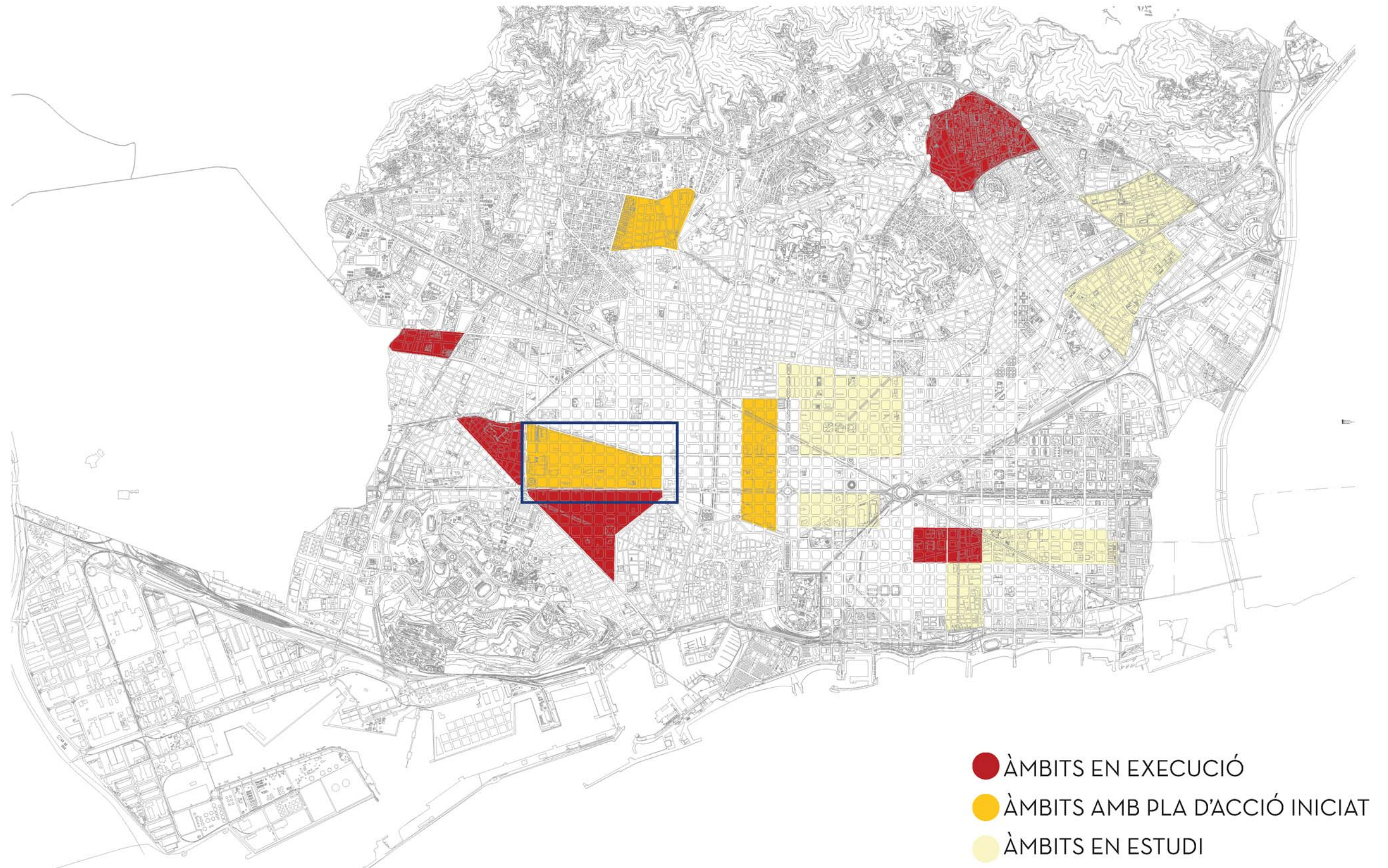
Actuacions tàctiques







# 1 - EL MODEL. PLÀNOL D'IMPLANTACIÓ A NIVELL CIUTAT



HORIZÓ 2019





## 2- CARACTERÍSTICAS DE L'ESPACI PÚBLIC PER A LES PERSONES

Eixos cívics



## 2- CARACTERÍSTIQUES DE L'ESPAI PÚBLIC PER A LES PERSONES. EIXOS CÍVICS

### Definició

**Un eix cívic és un carrer que compleix alguna de les següents característiques:**

- Activitat comercial
- Concentració d'equipaments
- Connectivitat entre places parcs urbans
- Connectivitat entre estacions i parades de transport públic

Per això, és candidat a millorar les condicions de:

- Presència de verd
- Habitabilitat
- Desenvolupament del joc dels infants

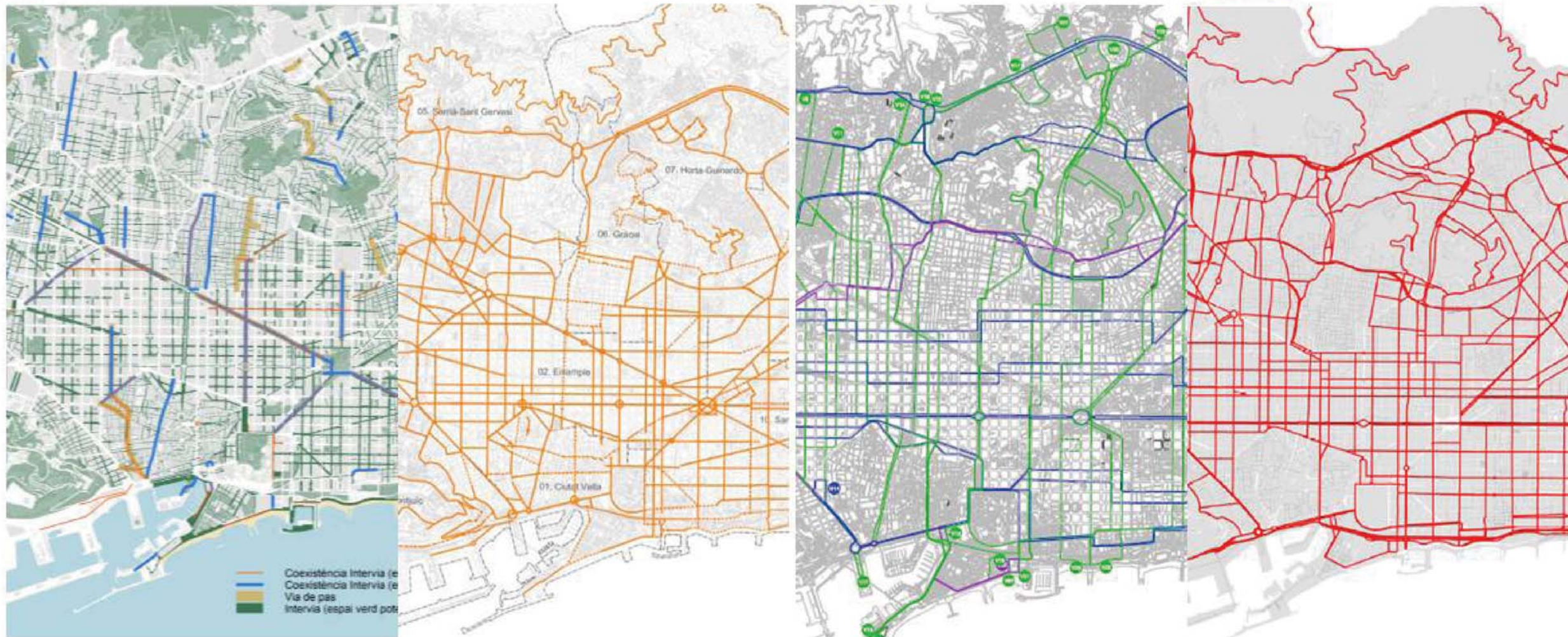
Un eix cívic és un carrer amb un **elevat flux de vianants.**





## 2- CARACTERÍSTIQUES DE L'ESPAI PÚBLIC PER A LES PERSONES. EIXOS CÍVICS

Escala Ciutat



- Es crea una **xarxa d'Eixos Cívics** que permeten una connectivitat per tota la ciutat a través d'aquests carrers
- Cada **xarxa funcional** (vianants i verd, bici, bus i cotxe) es desplega i es superposa.
- Com a resultat de la superposició de les xarxes funcionals se'n deriva la **nova organització** en diferents tipus de via.



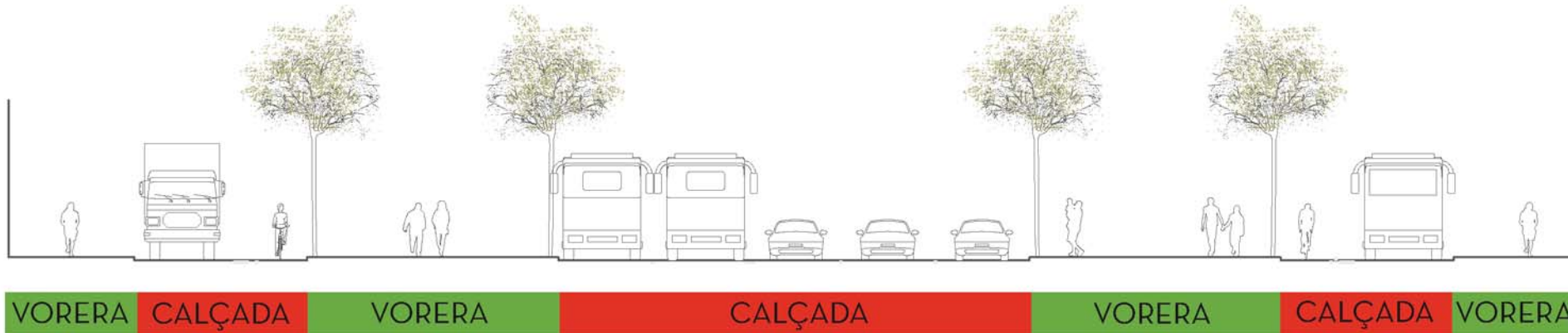


## 2- CARACTERÍSTIQUES DE L'ESPAI PÚBLIC PER A LES PERSONES. EIXOS CÍVICS

### Solapament eixos cívics i les diferents tipologies de vies

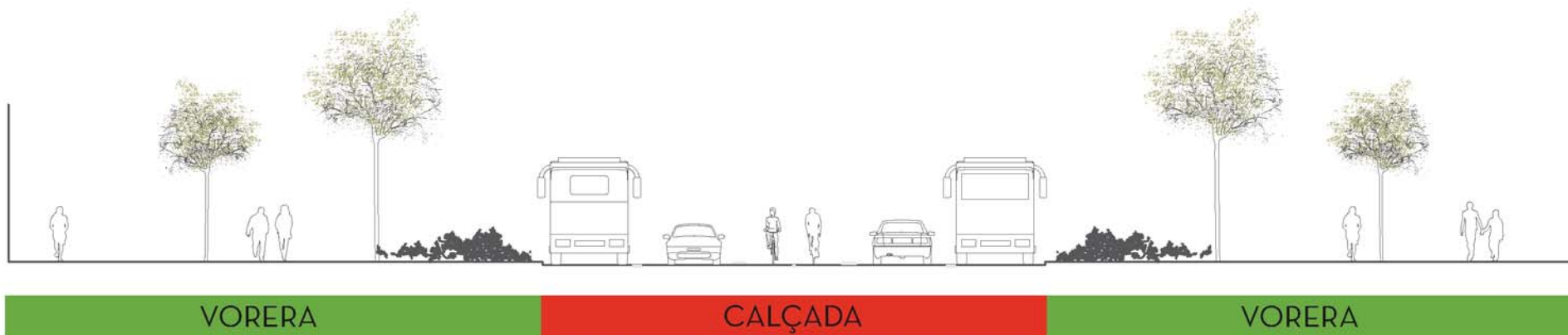
#### VIA BÀSICA + EIX CÍVIC

Ex. Avda. Gran Via de les Corts Catalanes



#### VIA LOCAL + EIX CÍVIC

Ex. Passeig de Sant Joan



#### VIA VEÏNAL + EIX CÍVIC

Ex. Carrer Borrell







## 2- CARACTERÍSTIQUES DE L'ESPAI PÚBLIC PER A LES PERSONES. EIXOS CÍVICS



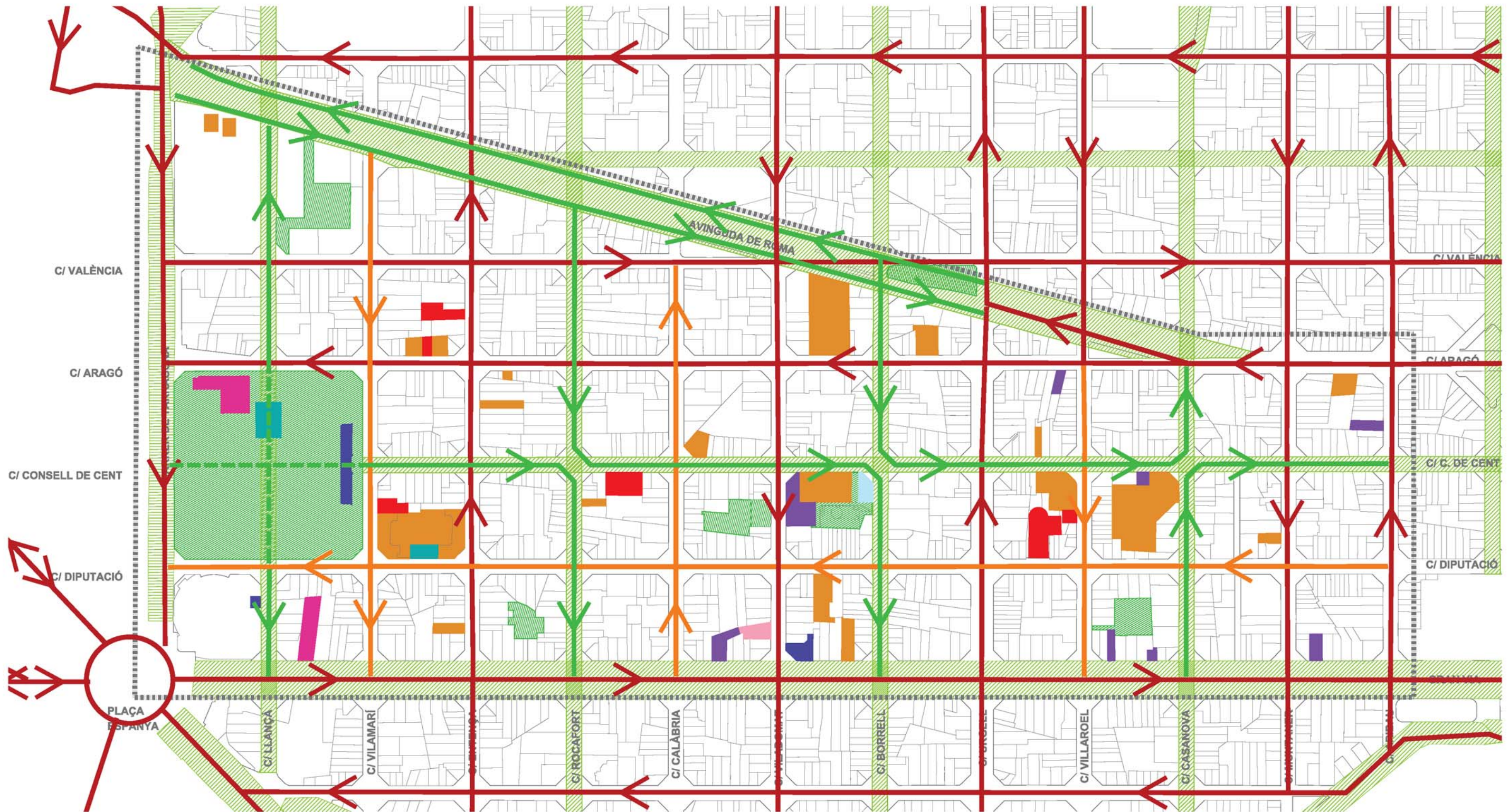
### EQUIPAMENTS EDUCACIÓ

- |                                        |                                            |                               |                                      |                                       |
|----------------------------------------|--------------------------------------------|-------------------------------|--------------------------------------|---------------------------------------|
| <b>01.</b> IFP Barcelona               | <b>06.</b> Llar d'Infants El Xiulet        | <b>11.</b> Institut Viladomat | <b>14.</b> Llar d'Infants Tic-Tac    | <b>18.</b> Llar d'Infants Cel Blau    |
| <b>02.</b> Centre Universitari EAE     | <b>07.</b> Institut Ernest Lluch           | (barracons provisionals)      | <b>15.</b> Escola Bressol pública    | <b>19.</b> Escola Sant Josep Oriol    |
| <b>03.</b> Llar d'Infants I-Beth       | <b>08.</b> Escola Joan Miró                | <b>12.</b> Institut Viladomat | L'Arbret de l'Eixample               | <b>20.</b> Escuela Virgen del Rosario |
| <b>04.</b> EAE Business School         | <b>08.</b> Llar d'Infants Àgora            | (en construcció)              | <b>16.</b> Escola Els Llorers        | <b>21.</b> Llar d'Infants El Cigronet |
| <b>05.</b> Universitat Turisme Ostelea | <b>10.</b> Universitat Turisme Mediterrani | <b>13.</b> Escola Diputació   | <b>17.</b> Centre Educatiu CEIR Arco | <b>22.</b> Centre Educatiu Euroaula   |





## 2- CARACTERÍSTIQUES DE L'ESPACI PÚBLIC PER A LES PERSONES. EIXOS CÍVICS







## 3- COM S'ADAPEN ELS EIXOS CÍVICS?

Infants

Gent gran

Diversitat  
funcional



## 3- COM S'ADAPEN ELS EIXOS CÍVICS?

Infants

Gent gran

Diversitat  
funcional





### 3.1- COM S'ADAPEN ELS EIXOS CÍVICS. INFANTS

## **Els infants i joves tenen necessitats específiques per utilitzar l'Espai Públic:**

- seguretat viària i ciutadana
- orientació
- recorreguts atractius

Aquests dos projectes neixen de la necessitat de crear espais de ciutat on els infants puguin desenvolupar la seva autonomia:

### **Camí escolar, espai amic**

Amb l'objectiu de proporcionar als alumnes uns itineraris segurs i còmodes en els trajectes de casa a l'escola.



### **Pla del joc a l'espai públic**

Amb l'objectiu d'afavorir el joc a l'espai públic i a l'aire lliure per cuidar les necessitats quotidianes per al desenvolupament saludable dels infants i adolescents.







### 3.1- COM S'ADAPEN ELS EIXOS CÍVICS. INFANTS

#### **\*Què és el camí amic?**

- Projecte comunitari d'educació en valors cívics i mediambientals, que genera també un procés de transformació urbana.
- Protagonisme dels infants. Es treballa per recuperar l'espai públic dels barris.
- Es vol capgirar l'actual predomini del vehicle privat i de moltes conductes incíviques.
- Que els nens i les nenes guanyin en autonomia.
- Que puguin anar pel carrer de forma més agradable i segura.



## **Què fa el Programa Superilles per millorar la mobilitat dels infants?**

El Programa Superilles, en paral·lel amb els Programa de Camins Escolars, té els següents objectius:

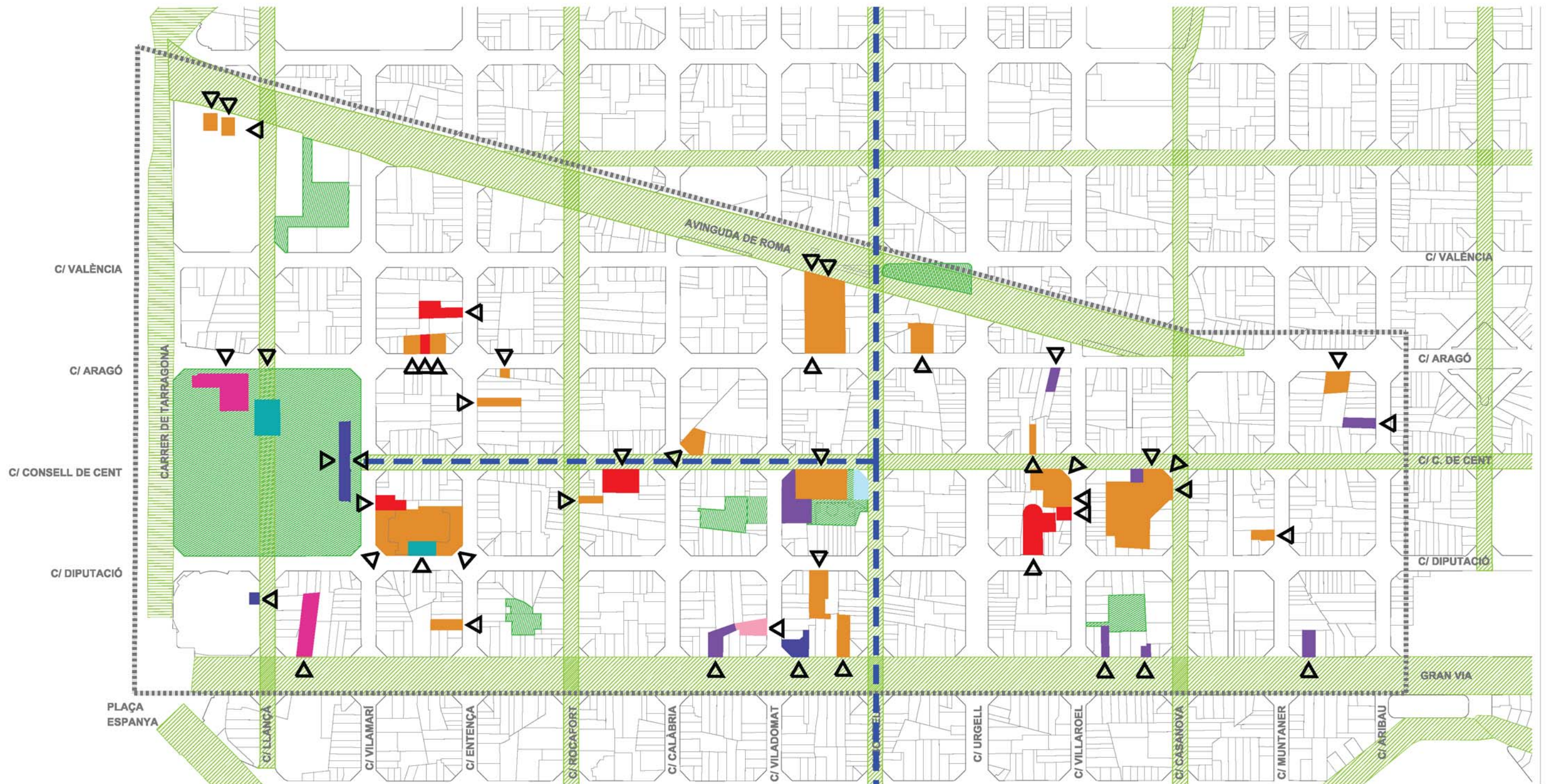
- Millorar la mobilitat autònoma de l'infant.
- Combatre el sedentarisme.
- Millorar la salut.
- Augment de la seguretat viària i ciutadana.
- Millorar el confort del passeig (reducció soroll, contaminació, major ombra).
- Fer recorreguts atractius.





### 3.1- COM S'ADAPTEN ELS EIXOS CÍVICS. INFANTS

## Plànol solapament Eixos Cívics amb àmbits/itinerari de Camins Escolars



\*Informació extreta de la web: [camiamic.wordpress](http://camiamic.wordpress)





### 3.1- COM S'ADAPEN ELS EIXOS CÍVICS. INFANTS

**Les característiques de la xarxa d'Eixos Cívics la converteixen en ideal per integrar els Camins Escolars.**

Algunes d'aquestes característiques són:

- Espais més verds
- Carrers pacificats
- Mobiliari urbà
- Elements de joc
- Accessibles



**Aquesta xarxa permetrà una major connectivitat a nivell de Ciutat.**





### 3.1- COM S'ADAPEN ELS EIXOS CÍVICS. INFANTS

## Quins altres projectes existeixen a part del Programa Superilles?

Existeixen altres projectes que treballen en paral·lel amb el Programa Superilles per millorar la mobilitat escolar:

Projecte  
Camí Amic



Projecte  
Bus a Peu



Projecte Kango:  
Bus Amic



Eixos Cívics





### 3.1- COM S'ADAPEN ELS EIXOS CÍVICS. INFANTS

#### Com anem a l'escola? Itineraris actuals



#### Com volem anar-hi? Camins Escolars







## 3.1- COM S'ADAPEN ELS EIXOS CÍVICS. INFANTS

### Quins objectiu té el Pla del Joc a l'Espai Públic?

Afavorir un canvi en el reconeixement de la importància social del joc a l'espai públic, començant per la infància i l'adolescència, però per a tota la ciutadania.

#### Motius

1. Els infants tenen dret al joc i al lleure
2. El joc millora la salut i el benestar
3. El joc enriqueix la vida comunitària
4. El joc per naturalitzar i pacificar l'entorn

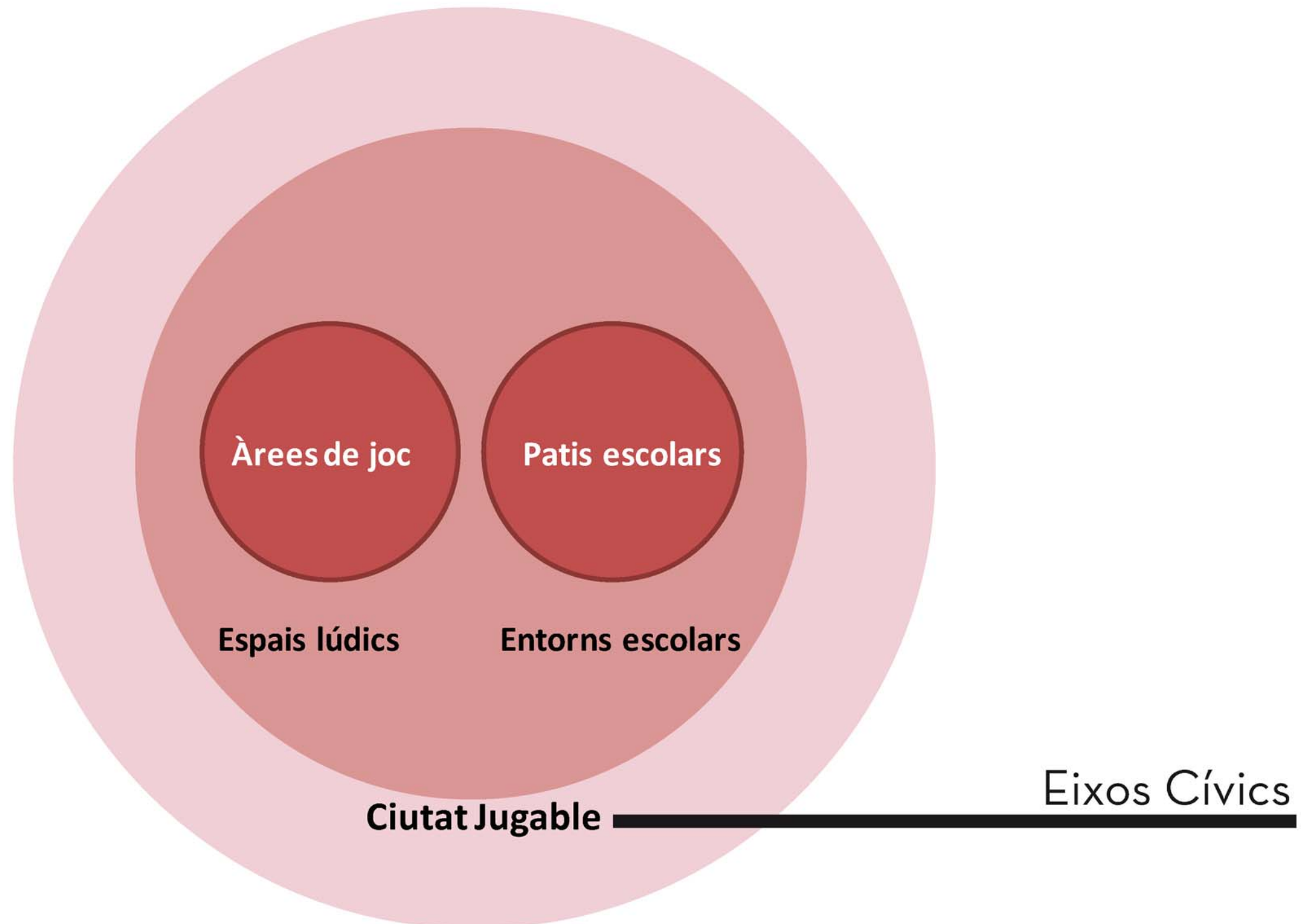
La meitat dels infants de la ciutat **no estan prou satisfets amb els espais per jugar i divertir-se al seu barri (47%)**.





### 3.1- COM S'ADAPEN ELS EIXOS CÍVICS. INFANTS

## 3 capes de la infraestructura lúdica a l'espai públic on maximitzar la jugabilitat







### 3.1- COM S'ADAPEN ELS EIXOS CÍVICS. INFANTS







## 3- COM S'ADAPEN ELS EIXOS CÍVICS?

Infants

Gent gran

Diversitat  
funcional





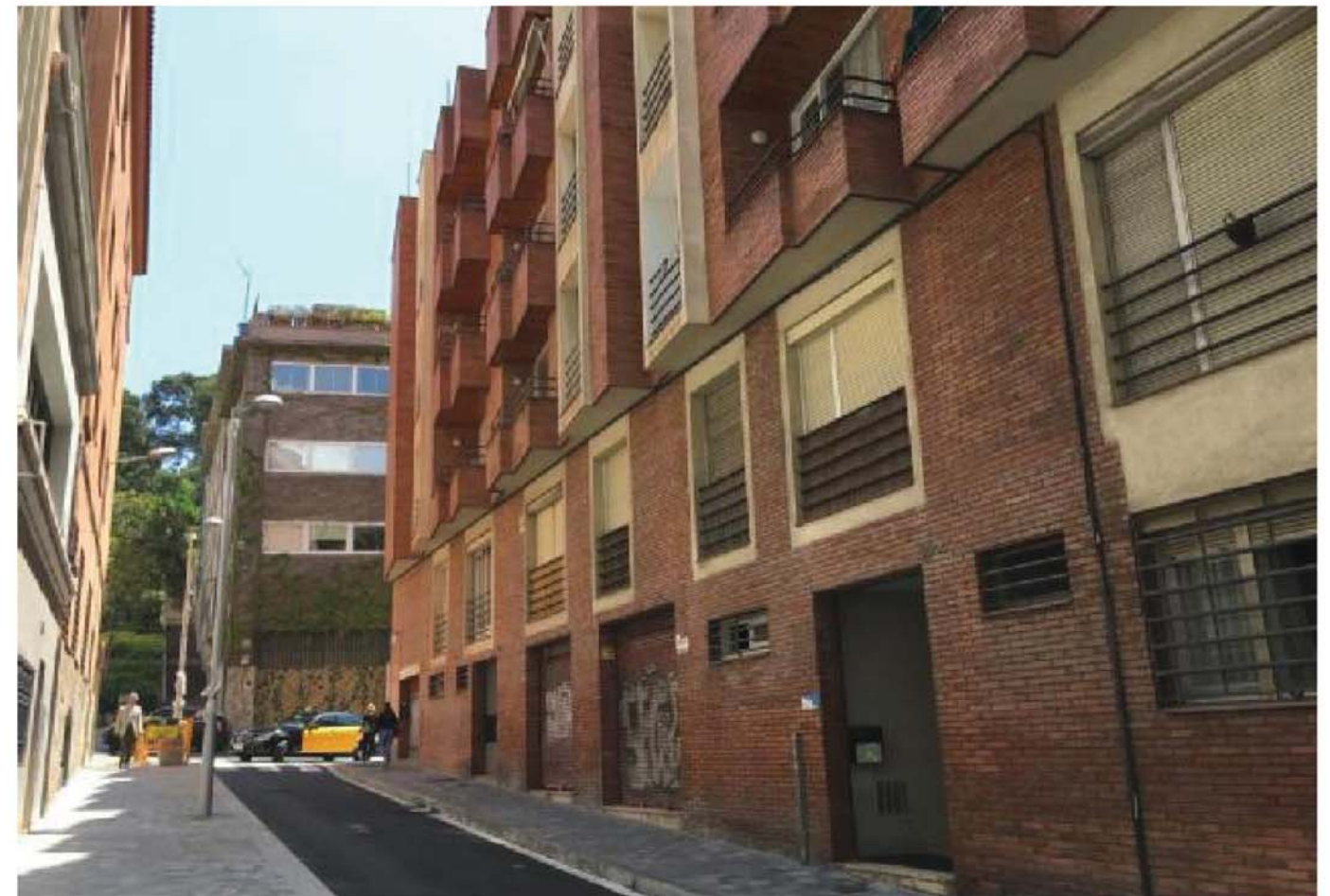
## 3.2- COM S'ADAPEN ELS EIXOS CÍVICS. GENT GRAN

Confort de l'espai públic

### Codi d'Accessibilitat

### La normativa relativa a accessibilitat exigeix els següents requisits:

- Amplada mínima d'1,80 metres lliures d'obstacles.  
Excepcionalment es pot reduir a 1,50 metres en zones consolidades
- Pendent longitudinal  $\leq 6\%$ .
- Pendent transversal  $\leq 2\%$ .







## 3.2- COM S'ADAPEN ELS EIXOS CÍVICS. GENT GRAN

### Accessibilitat

### Com afecta el Programa Superilles a l'accessibilitat de la via pública?

- Pacificació de carrers.
  - Plataforma única.
  - Recorreguts rectilinis.
- Voreres passants.







## 3.2- COM S'ADAPEN ELS EIXOS CÍVICS. GENT GRAN

Confort de l'espai públic

### Habitabilitat

## Com afecta el Programa Superilles a l'habitabilitat de la via pública?

- Bancs
- Taules
- Vegetació
- Jocs infantils







## 3- COM S'ADAPEN ELS EIXOS CÍVICS?

Infants

Gent gran

Diversitat  
funcional





### 3.3- COM S'ADAPEN ELS EIXOS CÍVICS. DIVERSITAT FUNCIONAL

Mobilitat reduïda i discapacitats visuals

#### CONDICIONS ACTUALS

##### **Secció tipus carrer Eixample:**

#### AMB BARRERES ARQUITECTÒNIQUES:

- 5m vorera + 10m calçada + 5 m vorera
- Només amb arbres
- Sense mobiliari urbà.
- Les cruïlles tenen voreres en xamfrà.

#### CONDICIONS PROPOSADES

##### **Secció carrer pacificat amb plataforma única i prioritat pel vianant:**

#### SENSE BARRERES ARQUITECTÒNIQUES:

- 20m (amb un únic carril de pas de vehicles)
- Presencia de més verd (parterres i arbres)
- Mobiliari urbà (bancs, alguna taula,...).
- Les cruïlles tindran voreres passants (en línia recta)





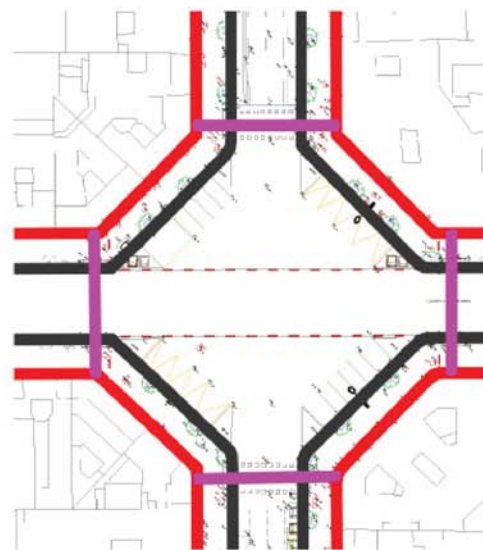
### 3.3- COM S'ADAPEN ELS EIXOS CÍVICS. DIVERSITAT FUNCIONAL

#### Discapacitats visuals

##### CONDICIONS ACTUALS

#### El codi habitual en els itineraris accessibles consisteix:

1. En resseguir el contorn de la façana i guiar-nos, per uns **encaminaments** de paviment estriat, cap als guals per creuar les calçades i que ens enllacen amb la façana oposada
2. En detectar l'àmbit de pas de vehicles, mitjançant un canvi de nivell, d'uns 15 cm, que es materialitza amb la **vorada** de les voreres.



##### CONDICIONS PROPOSADES

#### El codi habitual en els itineraris accessibles consistirà:

1. En resseguir el contorn de la façana i guiar-nos, per uns **encaminaments** de paviment estriat, cap els punts de creuament de la plataforma única i que ens enllaçaran amb la façana oposada
2. En detectar l'àmbit de pas de vehicles, mitjançant un canvi de paviment, que es materialitza amb una **franja de 60 cm** d'amplada de **ressalts amb forma de botó** de tonalitats fosques i peces de panot llis a banda i banda segons normativa.
3. En els parterres de grans dimensions es col·loca una barana perimetral de 10 cm d'alçada.







# 4- COM AFECTA EL DESPLLEGAMENT DE LA XARXA D'EIXOS CÍVICS

Convivència  
vianants-bicicleta

Vies Bàsiques





## 4.1- COM AFECTA EL DESPLEGAMENT DE LA XARXA D'EIXOS CÍVICS.

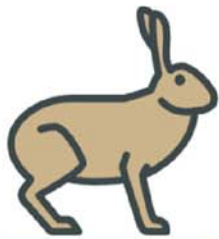
Convivència vianants-bicicleta

### Quines tipologies de bicicleta hi ha?

Les persones, quan anem en bici, ens podem comportar de 2 maneres diferents segons el tipus de viatges:

#### Bicicleta “llebre”:

trànsit de pas que circula per la calçada o per les vies bàsiques de ciutat per a la bicicleta (xarxa de carrils bici).



#### Bicicleta “tortuga”:

trànsit d'origen/destí que circula a baixa velocitat per la resta de carrers de la ciutat, preferiblement pels carrils bici o carrers de prioritat invertida.







## 4.1- COM AFECTA EL DESPLEGAMENT DE LA XARXA D'EIXOS CÍVICS.

Convivència vianants-bicicleta

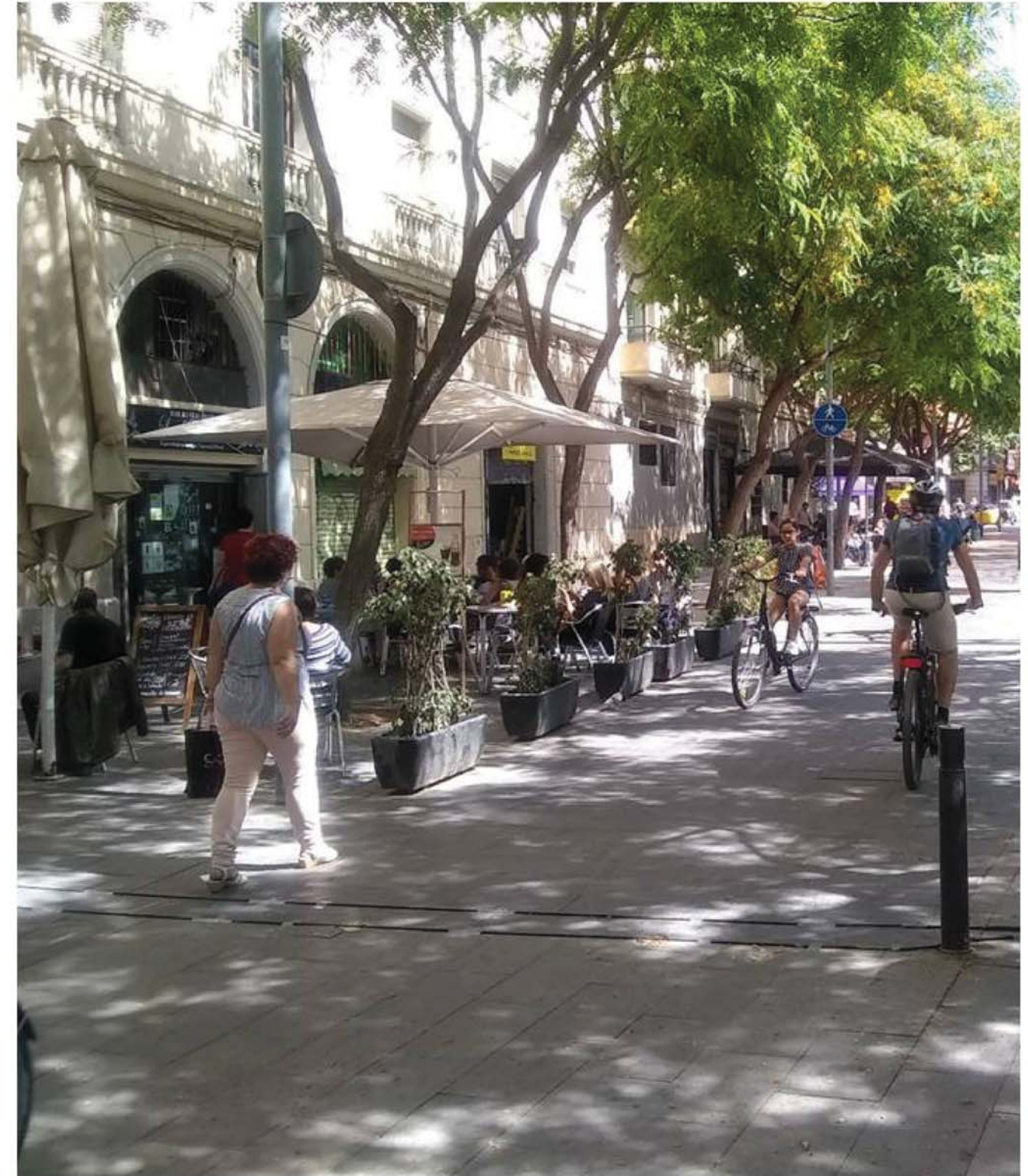
### 4. Conclusions

Les **bicicletes “llebre”** circulen preferentment pels carrils bici, o bé per les calçades de les vies bàsiques o locals de circulació per al vehicle privat.

Les **bicicletes “tortuga”** circulen per carrils bici o carrers veïnals de prioritat invertida, a baixa velocitat i respectant la prioritat del vianant:

- En carrers amb **un trànsit important de bicicletes (>2.000 bicis/dia)**, la convivència bici-vianant **sense segregació física** és possible amb un **flux de vianants inferior a 150 vianants/hora i metre de secció.**

- En carrers amb un **trànsit secundari de bicicletes (<2.000 bicis/dia)**, la convivència bici-vianant **sense restriccions horàries** és possible amb un **flux de vianants inferior a 300 vianants/hora i metre de secció.**







# 4- COM AFECTA EL DESPLLEGAMENT DE LA XARXA D'EIXOS CÍVICS

Convivència  
vianants-bicicleta

Vies Bàsiques





## 4.2- VIES BÀSIQUES

PER QUÈ REDUÏM CARRILS PER AL  
VEHICLE PRIVAT?





## 4.2- PERQUÈ REDUÏM CARRILS PER AL VEHICLE PRIVAT?



Avinguda Meridiana. Anys 60

Degut al fet que l'espai públic és limitat, cal repartir-lo d'acord amb les necessitats i objectius de millora de la qualitat de vida i de la salut de la ciutadania.





## 4.2- PERQUÈ REDUÏM CARRILS PER AL VEHICLE PRIVAT?

1a. Guanyar espai públic i verd per a la ciutadania

*(carrer Borrell, Sant Antoni)*



1b. Oferir espai per a un mode de transport alternatiu: vianant, bici, bus i taxi

*(Passeig Pujades, Ciutat Vella)*







## 4.2- PERQUÈ REDUÏM CARRILS PER AL VEHICLE PRIVAT?

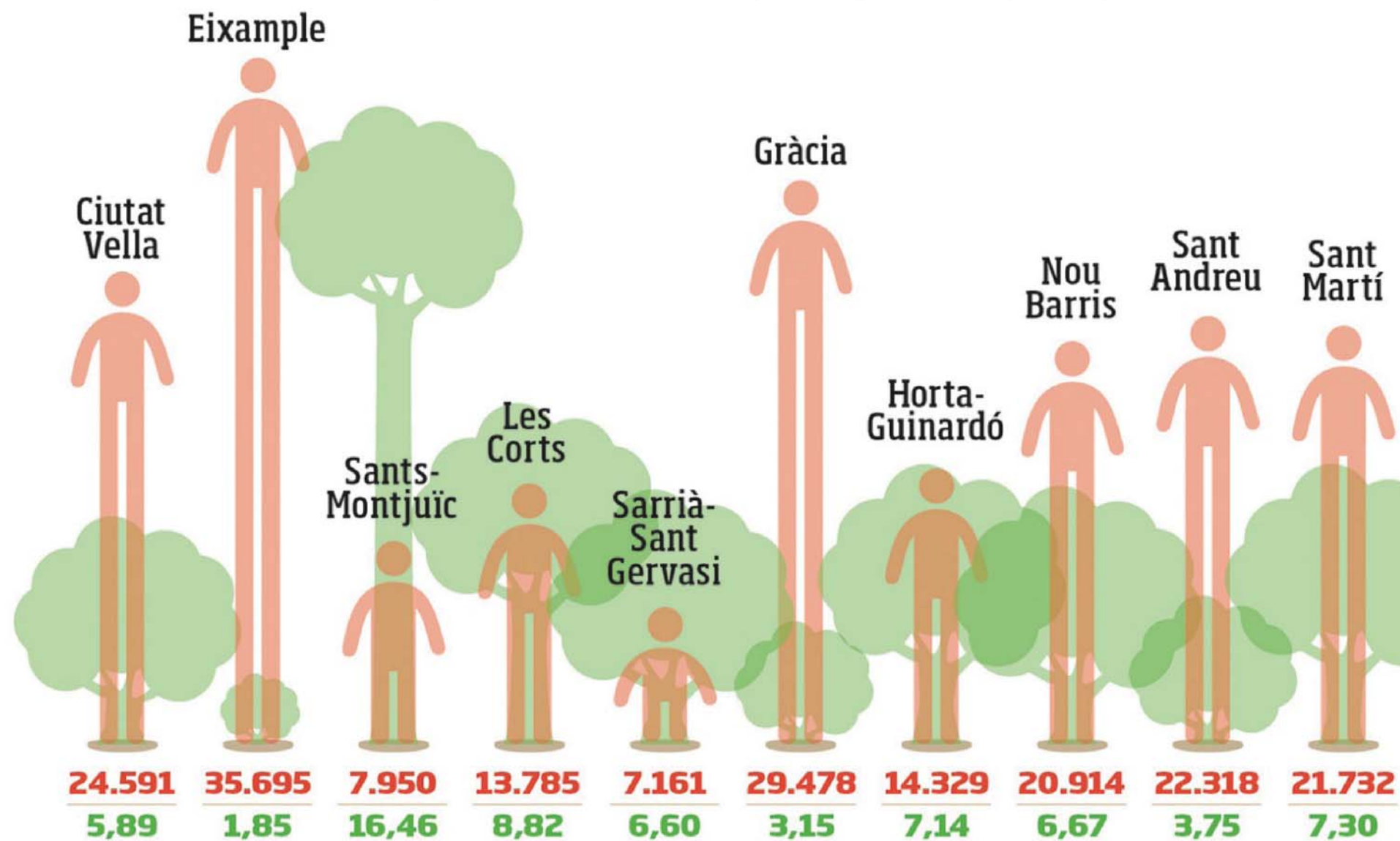
### 1a. Guanyar espai públic i verd per a la ciutadania

#### Densitat de població i superfície de verd per habitant

Dades a Barcelona del 2009 per districtes

● Densitat en habitants per quilòmetre quadrat (hab/km<sup>2</sup>)

● Superfície de verd en metres quadrats per habitant (m<sup>2</sup>/hab)



Font: Elaboració pròpia / Gràfic: Eduard Forroll

Superfície de verd: valor recomanat: 10m<sup>2</sup>/habitant

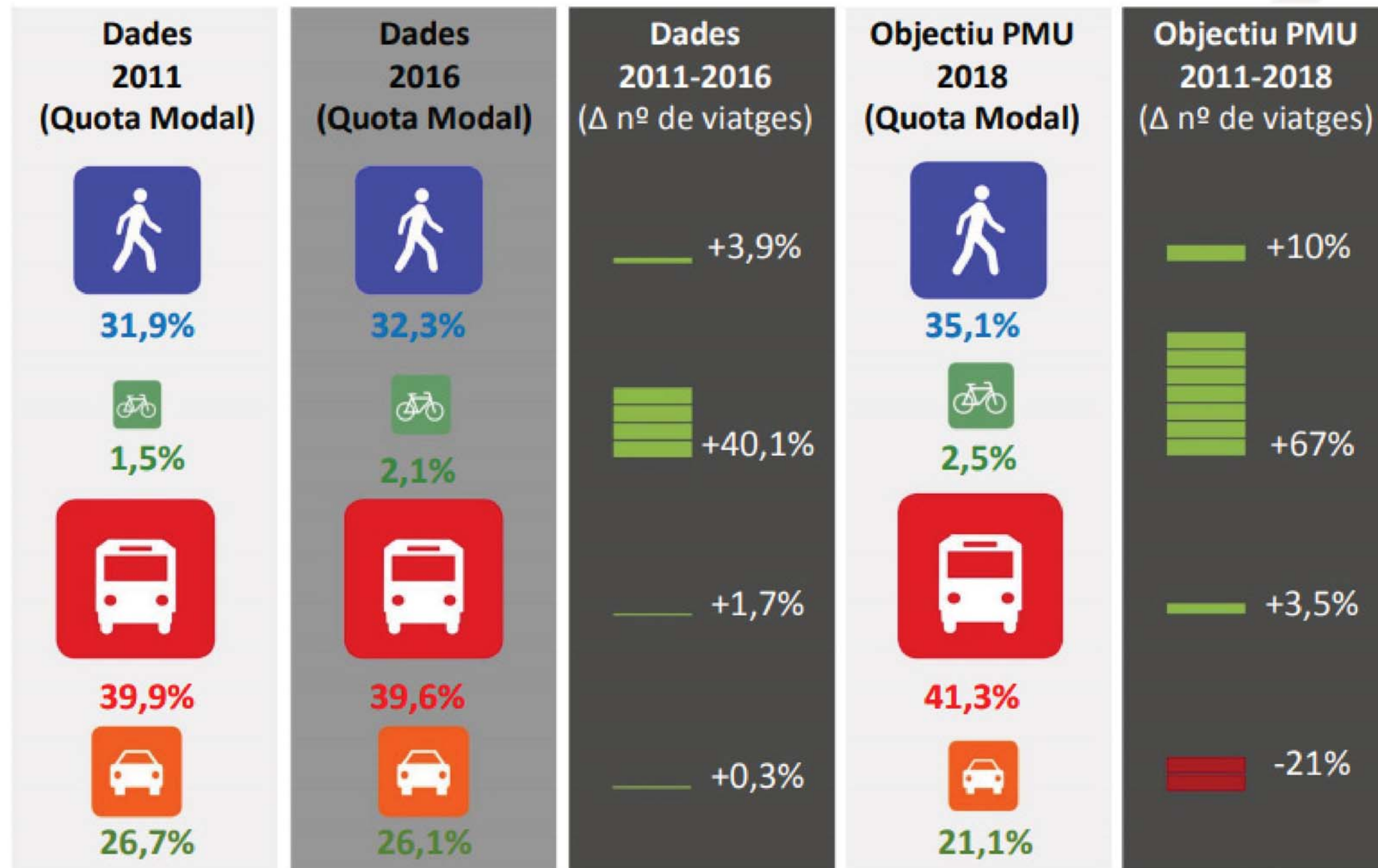




## 4.2- PER QUÈ REDUÏM CARRILS PER AL VEHICLE PRIVAT?

### 1b. Oferir espai per a un mode de transport alternatiu: vianant, bici, bus i taxi

#### Repartiment Modal PMU 2013-2018 - Balanç







## 4.2- QUÈ PASSA QUAN REDUÏM CARRILS DE CIRCULACIÓ?

2a. Marc Teòric

2b. Cas pràctic





## 4.2- QUÈ PASSA QUAN REDUÏM CARRILS DE CIRCULACIÓ?

2a. Marc Teòric

2b. Cas pràctic





## 4.2- QUÈ PASSA QUAN REDUÏM CARRILS DE CIRCULACIÓ?

### 2a. Marc teòric. Quina és la capacitat d'un carril de circulació?

- En àmbits no urbans, la capacitat d'un carril de circulació és d'uns 2.000 vehicles/hora.
- En àmbits urbans, degut a la presència de semàfors, la capacitat aproximada d'un carril de circulació (50% verd - 50% vermell) és de 1.000 vehicles/hora.
- A la ciutat de Barcelona, el trànsit en hora punta representa aproximadament un 10% del trànsit total diari.



**C/ Borrell (1 carril)**  
Capacitat: 1.000 veh/hp  
10.000 veh/dia



**C/ Villarroel (2 carrils)**  
Capacitat: 2.000 veh/hp  
20.000 veh/dia



**C/ Urgell (3 carrils)**  
Capacitat: 3.000 veh/hp  
30.000 veh/dia





## 4.2- QUÈ PASSA QUAN REDUÏM CARRILS DE CIRCULACIÓ?

### **2a. Marc teòric. Teoria de la redistribució de la demanda (evaporació del trànsit)**

Davant d'una limitació de la capacitat per al trànsit en vehicle privat d'un carrer, es poden produir els següents fenòmens:

1. Efecte sobre la resta de la xarxa: canvi de ruta (anar per un altre carrer).
2. Efecte sobre la distribució horària de la mobilitat: canvi d'hora de sortida.
3. Efecte sobre el repartiment modal: a peu, en bicicleta, en transport públic (canvi modal).
4. Efecte sobre els hàbits de mobilitat: cancel·lació del viatge.





## 4.2- QUÈ PASSA QUAN REDUÏM CARRILS DE CIRCULACIÓ?

2a. Marc Teòric

2b. Cas pràctic





## 4.2- QUÈ PASSA QUAN REDUÏM CARRILS DE CIRCULACIÓ?

### 2b. Cas pràctic. Superilla de Sant Antoni. Pacificació del c/Borrell

2017



IMD (dia laborable): 7.216 veh/dia  
(2 carrils; capacitat  $\approx$  20.000 veh/dia)

2018



IMD (dia laborable): 1.823 veh/dia  
(1 carril; capacitat  $\approx$  10.000 veh/dia)

Diferència: **5.393 veh/dia (reducció del 75%)**

**Què ha passat amb aquests 5.393 veh/dia?**





## 4.2- QUÈ PASSA QUAN REDUÏM CARRILS DE CIRCULACIÓ?

### 2b. Cas pràctic. Superilla de Sant Antoni. Pacificació del c/Borrell

Diferència: **5.393 veh/dia**. **Què ha passat amb aquests 5.393 veh/dia?**



Analitzem el trànsit al carrer Viladomat





## 4.2- QUÈ PASSA QUAN REDUÏM CARRILS DE CIRCULACIÓ?

### 2b. Cas pràctic. Superilla de Sant Antoni. Pacificació del c/Borrell

Carrer Viladomat. Nivell de trànsit i capacitat

2017



IMD (dia laborable): 8.498 veh/dia  
(2 carrils; capacitat  $\approx$  20.000 veh/dia)

2018



IMD (dia laborable): 10.387 veh/dia  
(2 carrils; capacitat  $\approx$  20.000 veh/dia)

**El trànsit al c/Viladomat ha augmentat: 1.889 vehicles  
(22% d'augment)**





#### 4.2- QUÈ PASSA QUAN REDUÏM CARRILS DE CIRCULACIÓ?

### 2b. Cas pràctic. Superilla de Sant Antoni. Pacificació del c/Borrell

Diferència: **5.393 veh/dia**. Què ha passat amb aquests 5.393 veh/dia?

| Carrer       | IMD 2011 (veh/dia) | IMD 2017 (veh/dia) | Diferència    |             |
|--------------|--------------------|--------------------|---------------|-------------|
|              |                    |                    | (veh/dia)     | %           |
| Borrell      | 7.216              | 1.823              | -5.393        | -75%        |
| Viladomat    | 8.498              | 10.387             | 1.889         | +22%        |
| <b>TOTAL</b> | <b>15.714</b>      | <b>12.210</b>      | <b>-3.504</b> | <b>-22%</b> |

**Entre 2011 i 2017 s'ha produït una reducció global de la intensitat de trànsit del 22% en el parell Borrell-Viladomat.**





## 4.2- QUÈ PASSA QUAN REDUÏM CARRILS DE CIRCULACIÓ?

### **2b. Cas pràctic. Superilla de Sant Antoni. Pacificació del c/Borrell**

**Entre 2017 i 2018 circulen 5.393 vehicles menys pel c/Borrell (reducció del 75%). Aquests vehicles:**

- Canvi de ruta:
  - 1.889 vehicles baixen per Viladomat (increment del 22%).
  - Una part dels 3.504 vehicles restants han canviat de ruta per carrers fora de l'àmbit.
- Canvi modal o cancel·lació del viatge: una altra part dels 3.504 vehicles restants s'han "evaporat".





## 4.2- QUÈ PASSA QUAN REDUÏM CARRILS DE CIRCULACIÓ?

### 2b. Cas pràctic. Ampliació de voreres al c/Balmes. Tram Pl. Molina - Avda. Diagonal

2011



IMD (dia laborable): 32.805 veh/dia  
(4 carrils; capacitat  $\approx$  40.000 veh/dia)

2017



IMD (dia laborable): 30.570 veh/dia  
(3 carrils; capacitat  $\approx$  30.000 veh/dia)

Diferència: **2.235 veh/dia (reducció del 7%)**

**Què ha passat amb aquests 2.235 veh/dia?**









## 4.2- QUÈ PASSA QUAN REDUÏM CARRILS DE CIRCULACIÓ?

### 2b. Cas pràctic. Ampliació de voreres al c/Balmes. Tram Pl. Molina - Avda. Diagonal

Carrer Muntaner. Nivell de trànsit i capacitat

2011



IMD (dia laborable): 20.169 veh/dia  
(3 carrils; capacitat  $\approx$  30.000 veh/dia)

2017



IMD (dia laborable): 18.825 veh/dia  
(3 carrils; capacitat  $\approx$  30.000 veh/dia)

**El trànsit al c/Muntaner també ha disminuït: 1.344 vehicles  
(7% de reducció)**





#### 4.2- QUÈ PASSA QUAN REDUÏM CARRILS DE CIRCULACIÓ?

### 2b. Cas pràctic. Ampliació de voreres al c/Balmes. Tram Pl. Molina - Avda. Diagonal

Diferència: **2.235 veh/dia**. Què ha passat amb aquests 2.235 veh/dia?

| Carrer       | IMD 2011 (veh/dia) | IMD 2017 (veh/dia) | Diferència    |            |
|--------------|--------------------|--------------------|---------------|------------|
|              |                    |                    | (veh/dia)     | %          |
| Balmes       | 32.805             | 30.570             | -2.235        | -7%        |
| Muntaner     | 20.169             | 18.825             | -1.344        | -7%        |
| <b>TOTAL</b> | <b>52.974</b>      | <b>49.395</b>      | <b>-3.579</b> | <b>-7%</b> |

**Entre 2011 i 2017 s'ha produït una reducció global de la intensitat de trànsit del 7% en el parell Balmes - Muntaner.**





## 4.2- QUÈ PASSA QUAN REDUÏM CARRILS DE CIRCULACIÓ?

### **2b. Cas pràctic. Ampliació de voreres al c/Balmes. Tram Pl. Molina - Avda. Diagonal**

**Entre 2011 i 2017 circulen 3.500 vehicles menys pel parell Balmes - Muntaner (reducció del 7%), degut a:**

- Canvi de ruta: cotxes escullen altres vies per creuar la ciutat de muntanya a mar (Rondes, etc.)
- Canvi modal: Nova xarxa de bus (+1,7%\*), a peu (+3,9%\*), en bicicleta (+40,1%\*)
- Cancel·lació de viatges? No s'ha reduït el nombre de viatges (increment del 4% dels desplaçaments a la ciutat de Barcelona entre 2012 i 2016)

\* Dades d'increment per a tota la ciutat de Barcelona (2011-2016).





## 4.2- QUÈ PASSA QUAN REDUÏM CARRILS DE CIRCULACIÓ?

### **2b. Cas pràctic. Ampliació de voreres al c/Balmes. Tram Pl. Molina - Avda. Diagonal**

#### **Conclusions**

Les **polítiques de mobilitat** que s'estan duent a terme en el conjunt de la ciutat de Barcelona (ampliació de voreres, carrils bici, carrils bus, nova xarxa de bus, nova xarxa de metro, tramvia, política tarifària de l'aparcament...) **estan reduint el volum global de trànsit.**

**Sense una política global de ciutat**, els **cotxes** que van **deixar de circular per Balmes** haguessin passat a **circular per Muntaner.**

Gràcies als **esforços** per oferir **alternatives al vehicle privat** estem aconseguint un **transvasament modal** i un **guany d'espai públic i verd per a la ciutadania.**