



8 gener de 2018



Pla d'acció per a l'àmbit de Superilles de la Dreta de l'Eixample  
(entorn del carrer Girona)  
5a REUNIÓ AMB EL GRUP IMPULSOR



DOCUMENT  
DE TREBALL



## ÍNDEX

### **INTRODUCCIÓ**

- 1- EL MODEL
- 2- PROBLEMÀTICA EXISTENT
- 3- ÀMBIT D'ESTUDI

### **PROPOSTA A LLARG TERMINI**

- 4- QUÈ VOLEM ACONSEGUIR?
- 5- COM HO VOLEM ACONSEGUIR?
- 6- REORGANITZACIÓ XARXES FUNCIONALS

### **DESENVOLUPAMENT PER FASES**

- 7- DEFINICIÓ D'ACTUACIONS I PRIORITATS
- 8- EXEMPLES DE POSSIBLES ACTUACIONS

### **CONSEQÜÈNCIES SOBRE LES VIES BÀSIQUES**

- 9- REORGANITZACIÓ I EVAPORACIÓ DEL TRÀNSIT



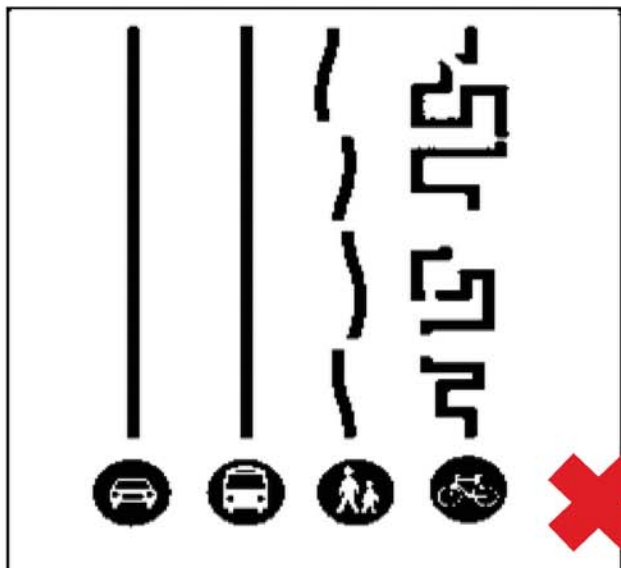
# INTRODUCCIÓ



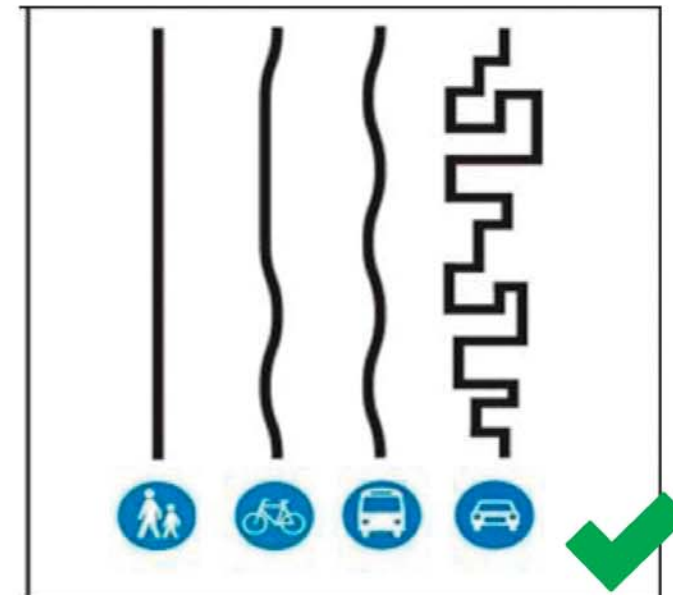
# 1- EL MODELO



## 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, prioritzant el ciutadà i amb l'objectiu de millorar les condicions ambientals i de qualitat de vida de la ciutat.





## 1- EL MODEL INDICADORS

Diversos indicadors dibuixen una ciutat al límit de la seva capacitat en relació a la qualitat de vida de les persones:

- Manca d'espais verds
- Alts nivells de contaminació
- Contaminació acústica
- Alta accidentalitat viària
- Sedentarisme
- Efecte illa de calor
- Emissions CO<sub>2</sub>

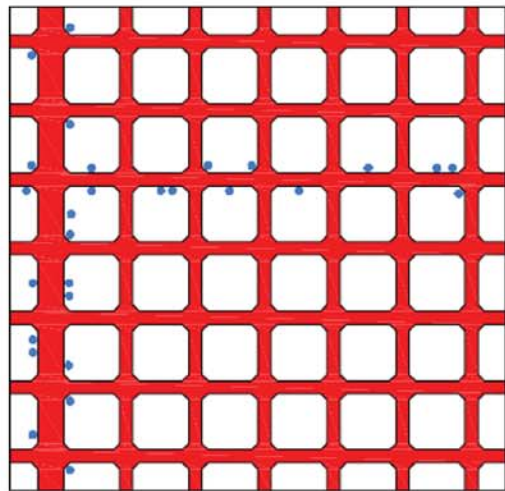




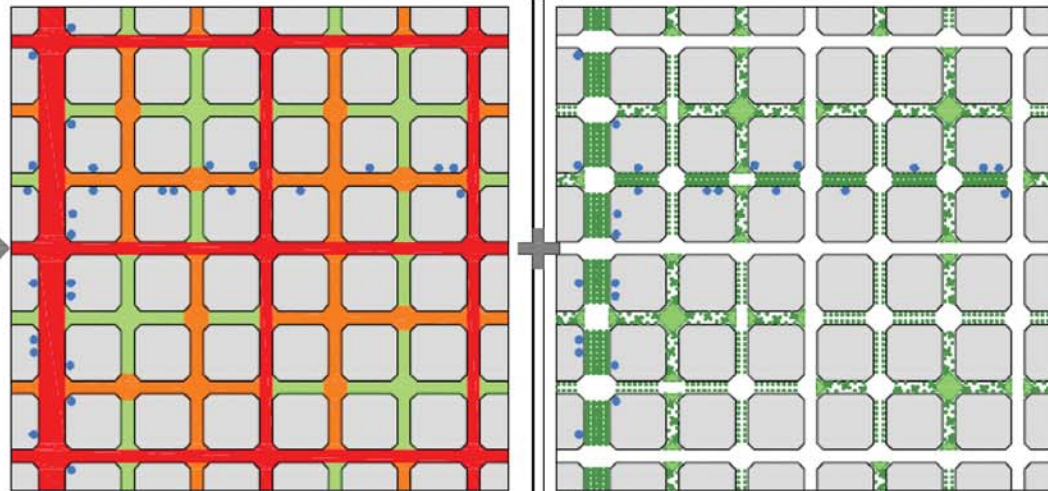
## 1- EL MODEL

### EL MODEL D'ORGANITZACIÓ DE LES SUPERILLES

Model actual



Model superilles



Circular



Habitar

El Model Superilles reorganitza el funcionament dels carrers, **diversificant** els que serveixen al trànsit de pas i **qualificant** la resta de carrers per a altres funcions, com les d'esbarjo, l'estada i la implantació del verd i la biodiversitat.



## 1- EL MODEL TIPUS D'ACTUACIONS

- **Funcional:** 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 Funcionals



Actuacions Estructurants



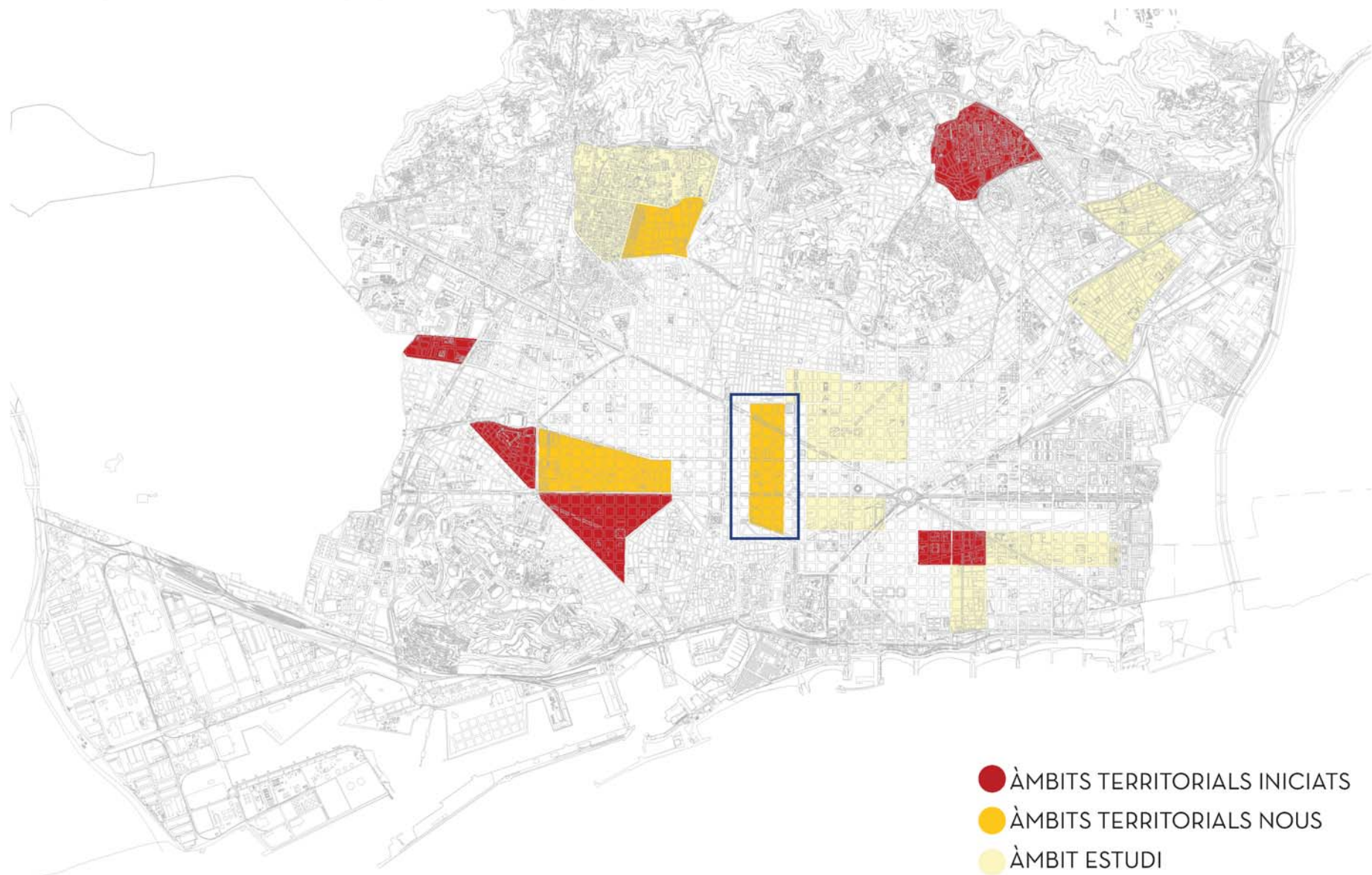
Actuacions Tàctiques







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



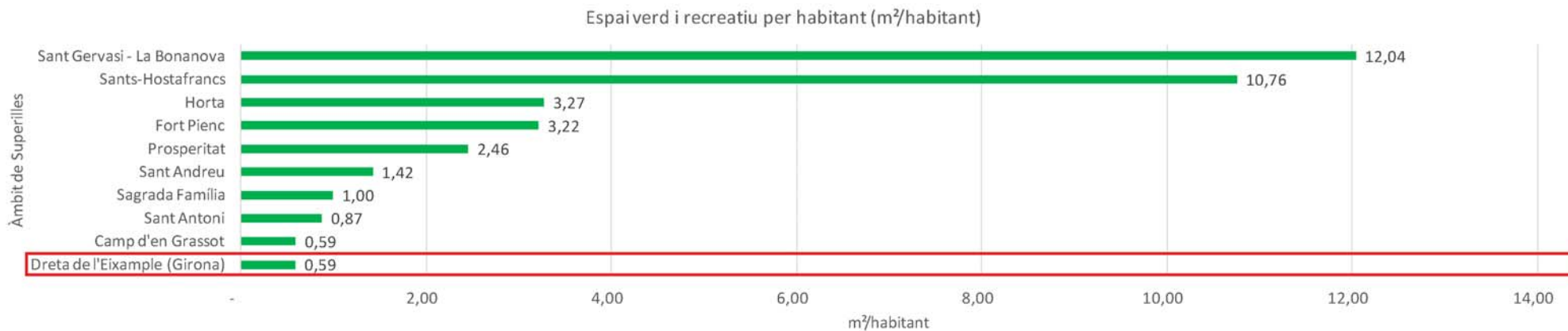
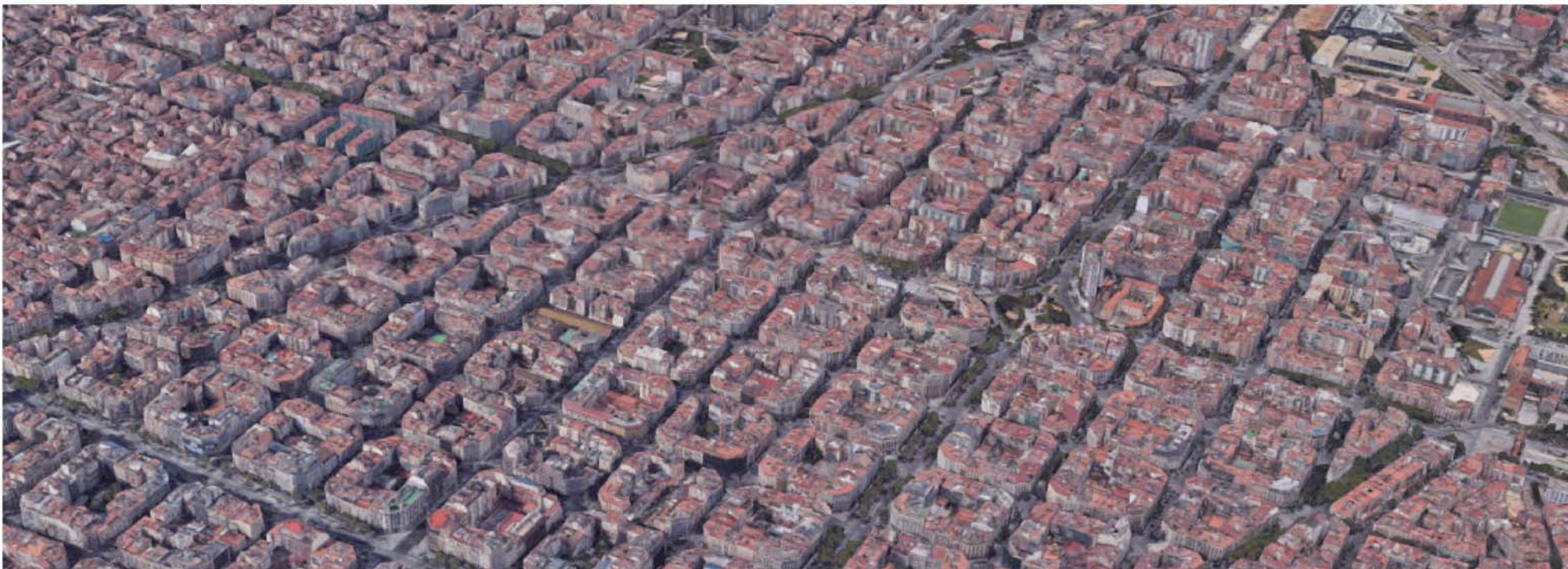


## 2- PROBLEMÀTICA EXISTENT



## 2- PROBLEMÀTICA EXISTENT

### ESPAI VERD I RECREATIU PER HABITANT GIRONA





## 2- PROBLEMÀTICA EXISTENT SOBREOCUPACIÓ DE LES VORERES





## 2- PROBLEMÀTICA EXISTENT ITINERARIS NO RECTILINIS

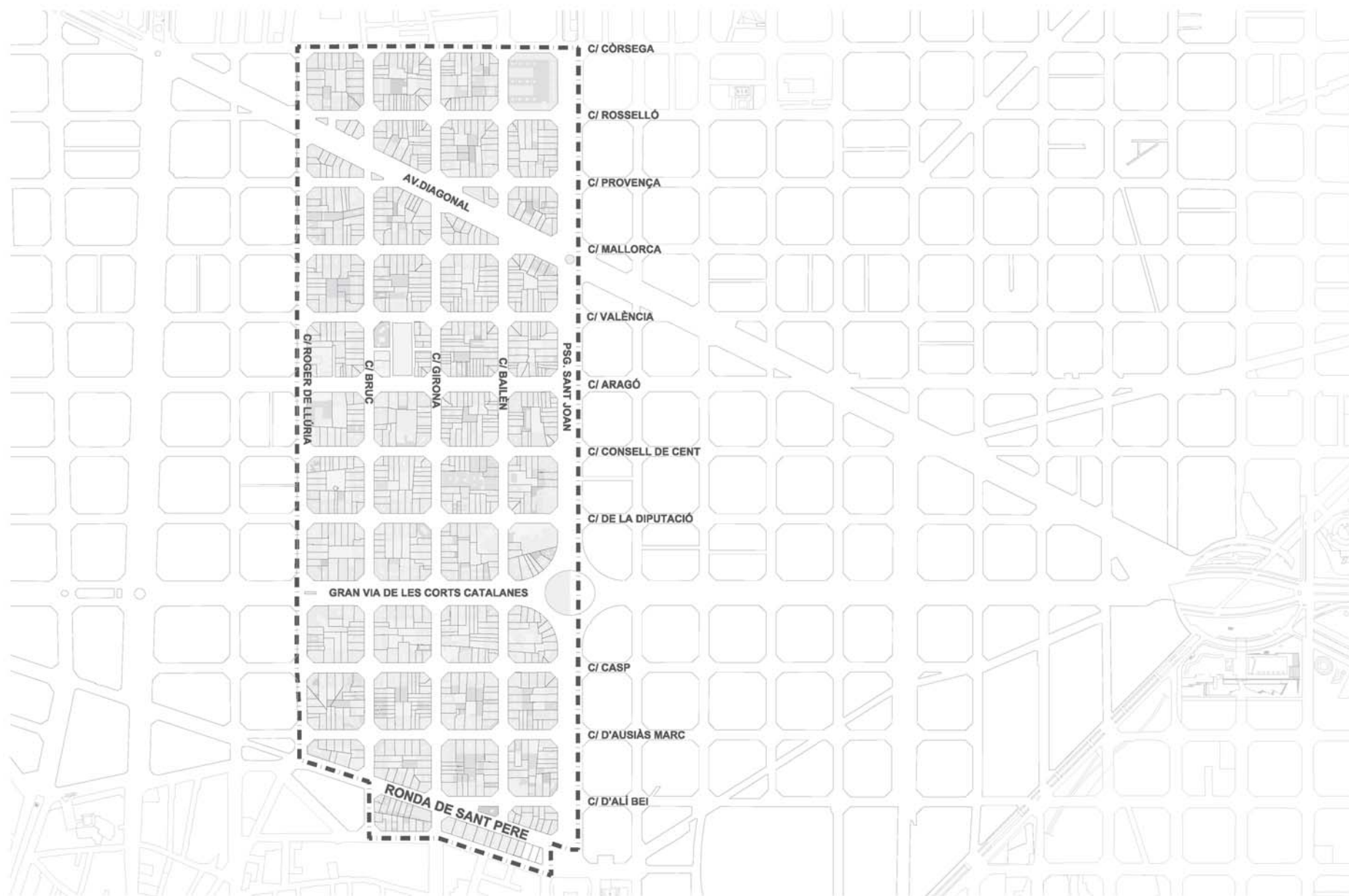




## 3- ÀMBIT D'ESTUDI



### 3- ÀMBIT D'ESTUDI





# PROPOSTA A LLARG TERMINI



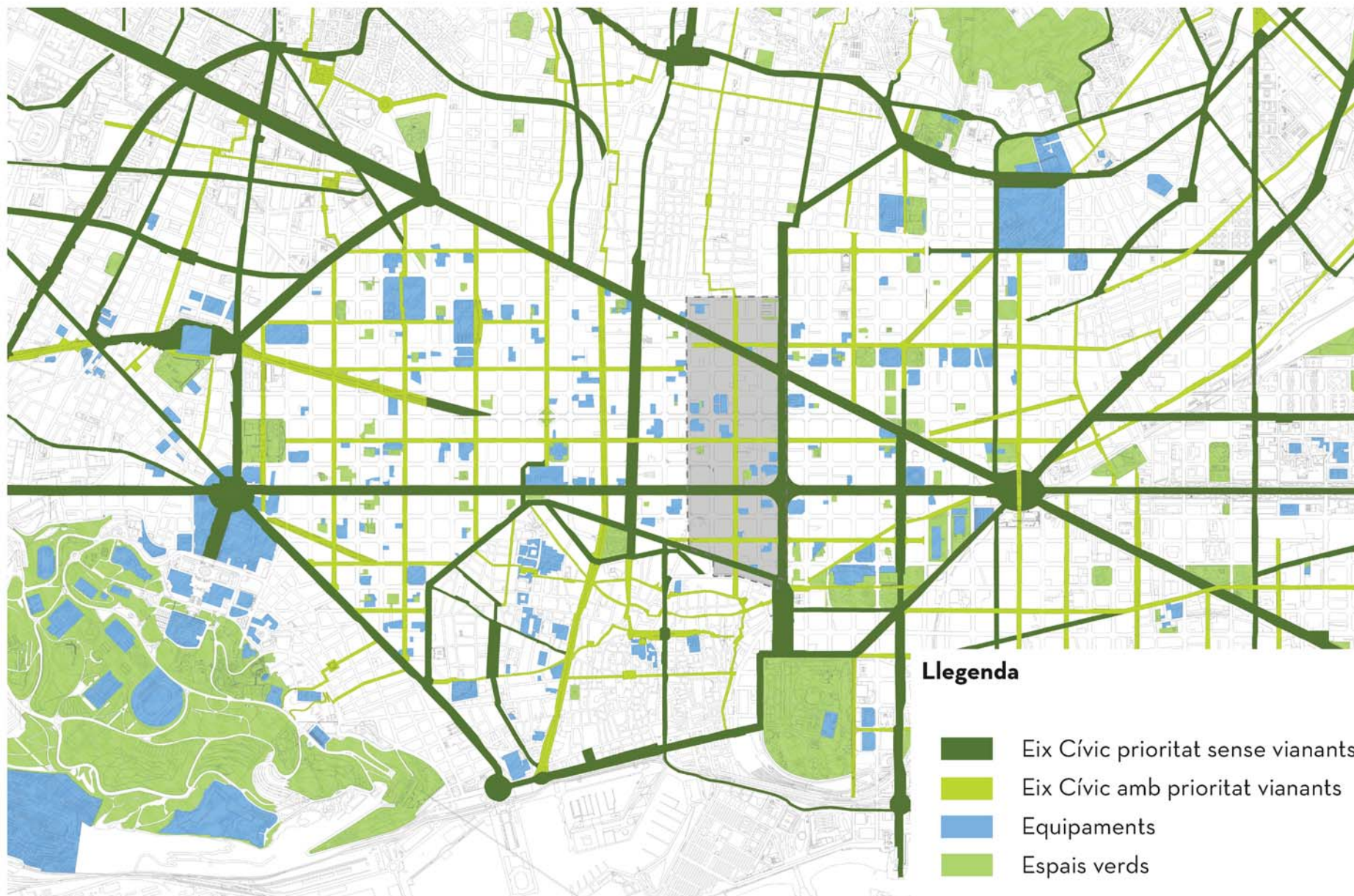


# 4- QUÈ VOLEM ACONSEGUIR?

GUANY D'ESPAI PÚBLIC  
PER A LA CIUTADANIA



## 4- QUÈ VOLEM ACONSEGUIR? GUANY D'ESPAI PÚBLIC PER A LA CIUTADANIA D'ON VENIM? EIXOS CÍVICS CIUTAT







## 4- QUÈ VOLEM ACONSEGUIR? GUANY D'ESPAI PÚBLIC PER A LA CIUTADANIA QUÈ TENIM? ESPAI PÚBLIC PER A LES PERSONES. ESTAT ACTUAL



### Llegenda

-  Equipaments
-  Espai Públic Actual

<b>Espai Públic Voreres</b>	<b>120.213 m2</b>
<b>Espai Públic Interiors d'illa</b>	<b>5.165 m2</b>



## 4- QUÈ VOLEM ACONSEGUIR? GUANY D'ESPAI PÚBLIC PER A LA CIUTADANIA CAP A ON ANEM? ESPAI PÚBLIC PER A LES PERSONES. PROPOSTA LLARG TERMINI



### Llegenda

-  Equipaments
-  Espai Públic Actual
-  Guany d'Espai Públic

**Guany d'Espai Públic**

**+39.962 m2**



#### 4- QUÈ VOLEM ACONSEGUIR? GUANY D'ESPAI PÚBLIC PER A LA CIUTADANIA EXEMPLE CARRER BORRELL



C/Borrell abans de l'actuació estructurant



C/Borrell actual (després de l'actuació estructurant)



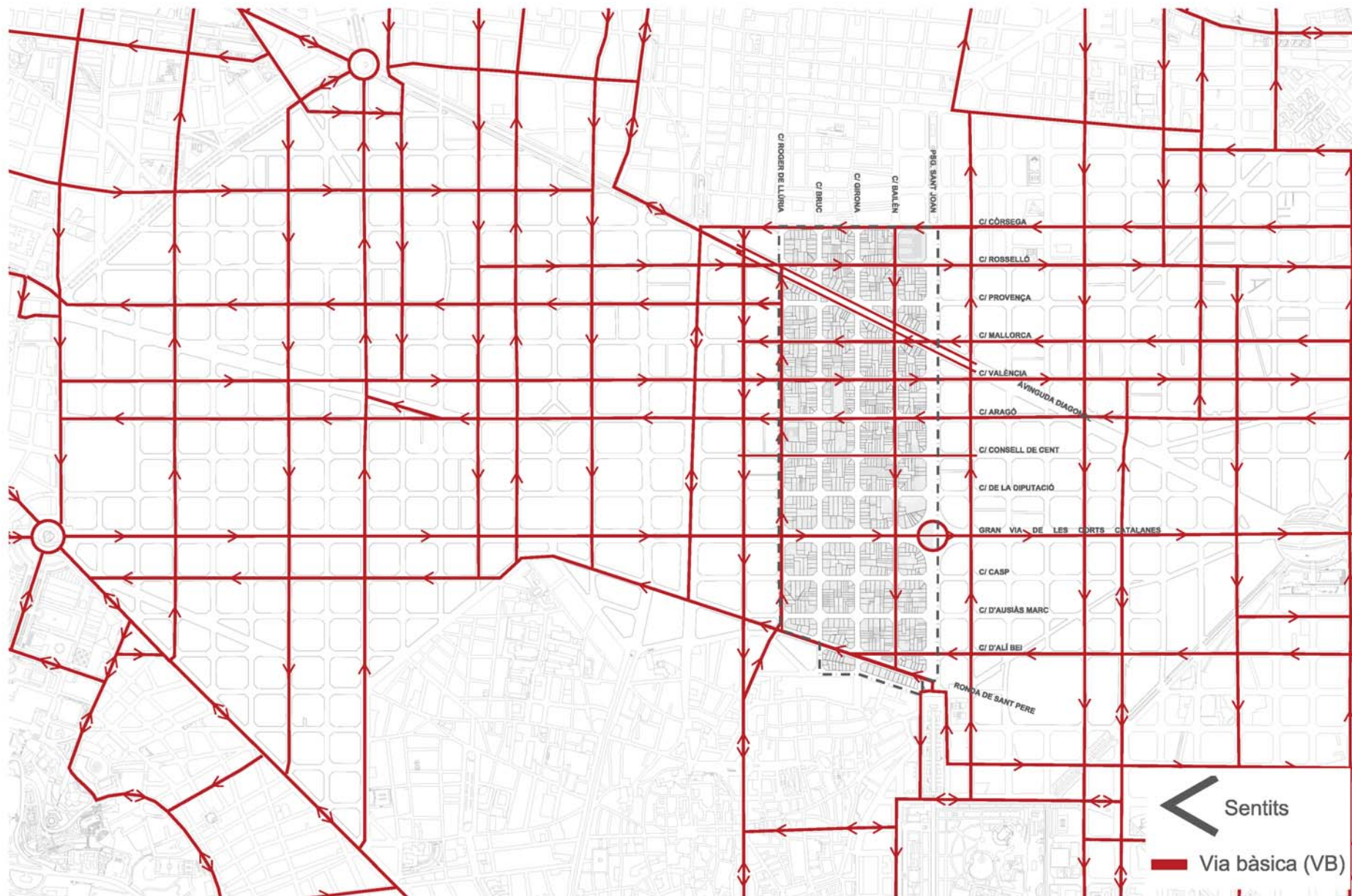
## 5- COM HO VOLEM ACONSEGUIR?

ORDENACIÓ  
MOBILITAT

MILLORA  
HABITABILITAT

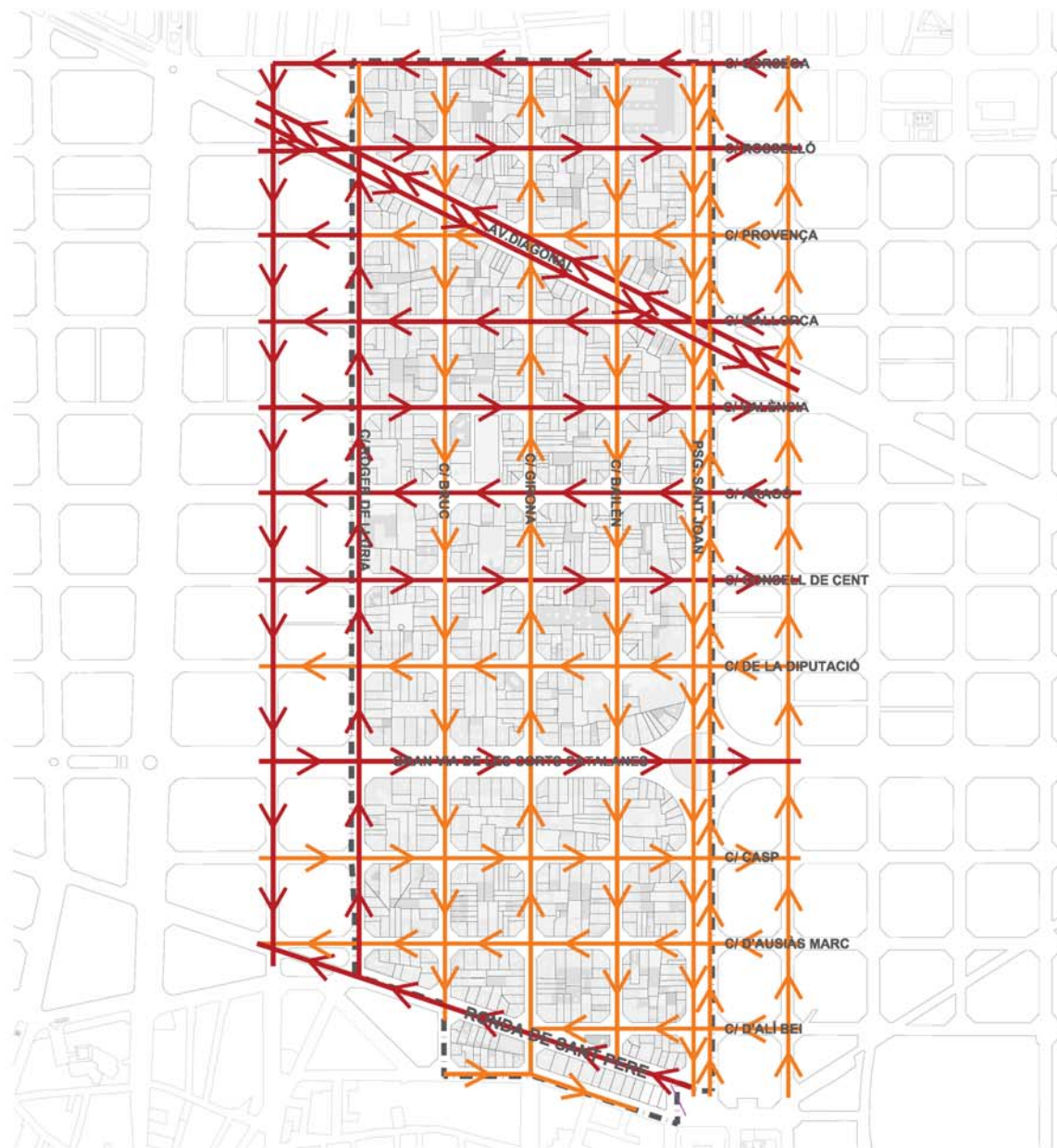






## 5.1- COM HO VOLEM ACONSEGUIR? ORDENACIÓ MOBILITAT D'ON VENIM? VIES BÀSIQUES CIUTAT





## 5.1- COM HO VOLEM ACONSEGUIR? ORDENACIÓ MOBILITAT QUÈ TENIM? FUNCIONAMENT ACTUAL DE LES VIES



-  Sentits
-  Via bàsica (VB)
  -  Via local (VL)
  -  Via veïnal (VV)





## 5.1- COM HO VOLEM ACONSEGUIR? ORDENACIÓ MOBILITAT SIMULACIONS DE TRÀNSIT. ESTAT ACTUAL



L'àmbit d'estudi és un dels sectors amb major intensitat de circulació de vehicles de tot l'Eixample, especialment en les vies paral·leles al mar, degut a l'estretament que presenta l'Eixample entre Ciutat Vella i Gràcia.

Els carrers amb una **menor IMD** són:

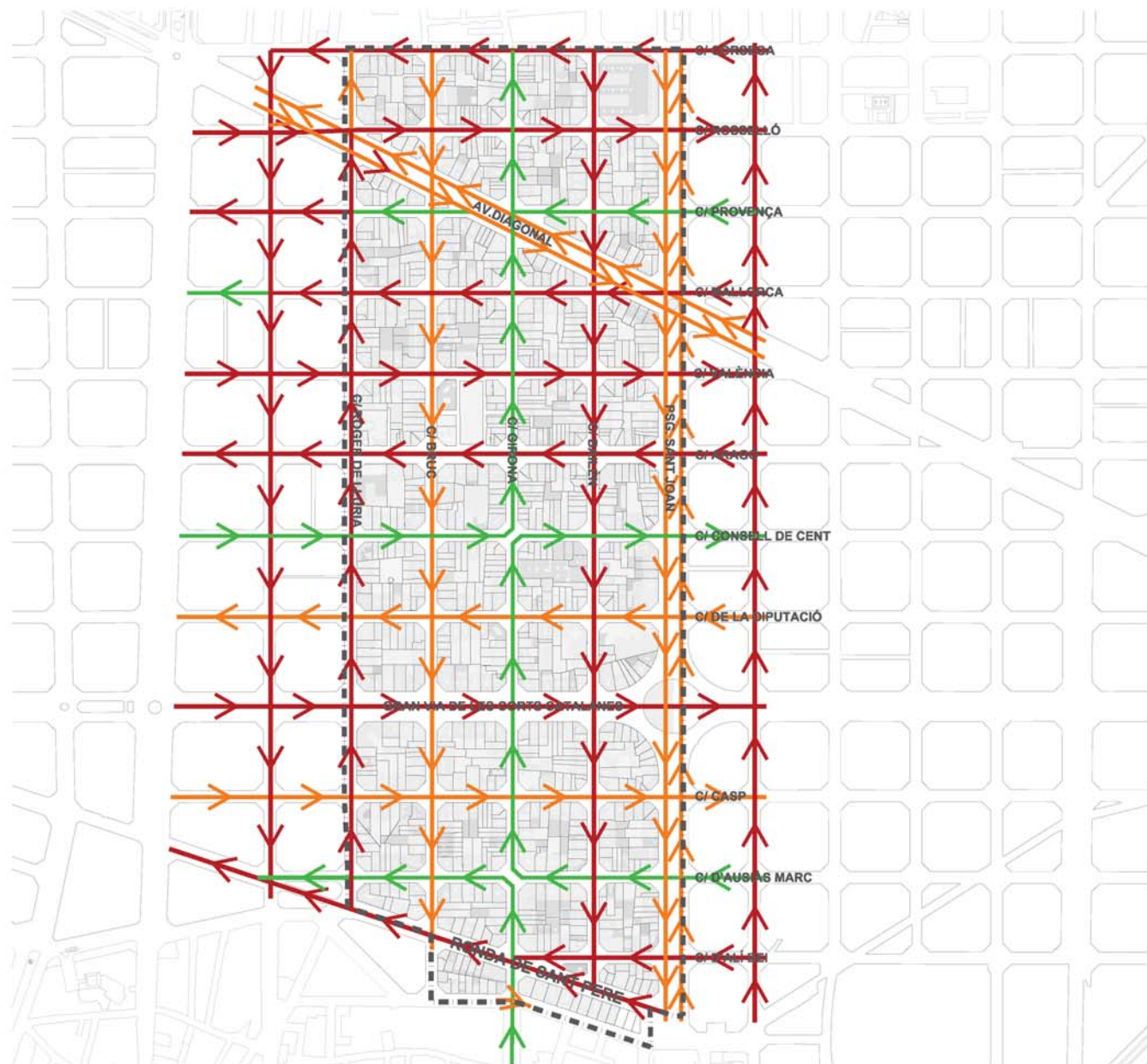
- **Provença: 3.000 veh/dia**  
(entre Diagonal i Roger de Flor)
- **Bruc: 4.000 veh/dia**  
(per sota de Gran Via)
- **Girona: 4.000 veh/dia**  
(entre Rosselló i Còrsega)
- **Bailèn: 3.000 veh/dia**  
(per sota de Gran Via)
- **Pg. St. Joan: 3.000 veh/dia**  
(per sota Gran Via, sentit muntanya).

El carrer **Girona** té una IMD mitjana per tram d'uns **10.000 vehicles/dia**.

El carrer **Consell de Cent** té una IMD mitjana per tram d'uns **24.000 vehicles/dia**.



## 5.1- COM HO VOLEM ACONSEGUIR? ORDENACIÓ MOBILITAT CAP A ON ANEM? MODEL APLICAT A LLARG TERMINI





## 5.1- COM HO VOLEM ACONSEGUIR? ORDENACIÓ MOBILITAT SIMULACIONS DE TRÀNSIT. LLARG TERMINI



- S'aconsegueix la **pacificació** de **Girona** (per sota de Gran Via), i d'**Ausiàs Marc**, amb IMDs per sota dels **1.000 vehicles diaris**.

- **No s'aconsegueix la pacificació** completa de la resta del carrer **Girona** (per sobre de Gran Via), **Consell de Cent i Provença**, amb IMDs al voltant dels **4.000 vehicles diaris** (1 vehicle motoritzat cada 13 s en hora punta).

- Caldrien **actuacions addicionals** perquè els carrers pacificats tinguessin una **IMD de l'ordre de 2.000 vehicles diaris** (1 vehicle motoritzat cada 25 s en hora punta).

- Assumint una reducció global del trànsit del 21% a llarg termini, cap de les vies bàsiques arriba a la saturació.



# CONCLUSIONS DE LES SIMULACIONES



## 5.1- COM HO VOLEM ACONSEGUIR? ORDENACIÓ MOBILITAT CONCLUSIONS DE LES SIMULACIONS. HORITZÓ LLARG TERMINI

<b>Tipologia de xarxa proposada</b>	<b>IMD actual (vehicles/dia)</b>	<b>IMD futura (*) (increment en %)</b>
Xarxa bàsica	26.000	-4%
Xarxa local	11.000	-36%
Xarxa veïnal	13.000	-77%

\* Hipòtesi: assumint un 21% de reducció global del trànsit

VIA BÀSICA



VIA LOCAL



VIA VEÏNAL





## 5.1- COM HO VOLEM ACONSEGUIR? ORDENACIÓ MOBILITAT CONCLUSIONS DE LES SIMULACIONS. HORITZÓ LLARG TERMINI

<b>Tipologia de xarxa proposada</b>	<b>Intensitat actual (veh/min durant hora punta)</b>	<b>IMD futura (*) (veh/min durant hora punta)</b>
Xarxa bàsica	30	29
Xarxa local	13	8
Xarxa veïnal	15	4

\* Hipòtesi: assumint un 21% de reducció global del trànsit

VIA BÀSICA



VIA LOCAL



VIA VEÏNAL





## 5- COM HO VOLEM ACONSEGUIR?

ORDENACIÓ  
MOBILITAT

MILLORA  
HABITABILITAT



## 5.1- COM HO VOLEM ACONSEGUIR? MILLORA HABITABILITAT CARACTERÍSTIQUES DELS CARRERS PACIFICATS

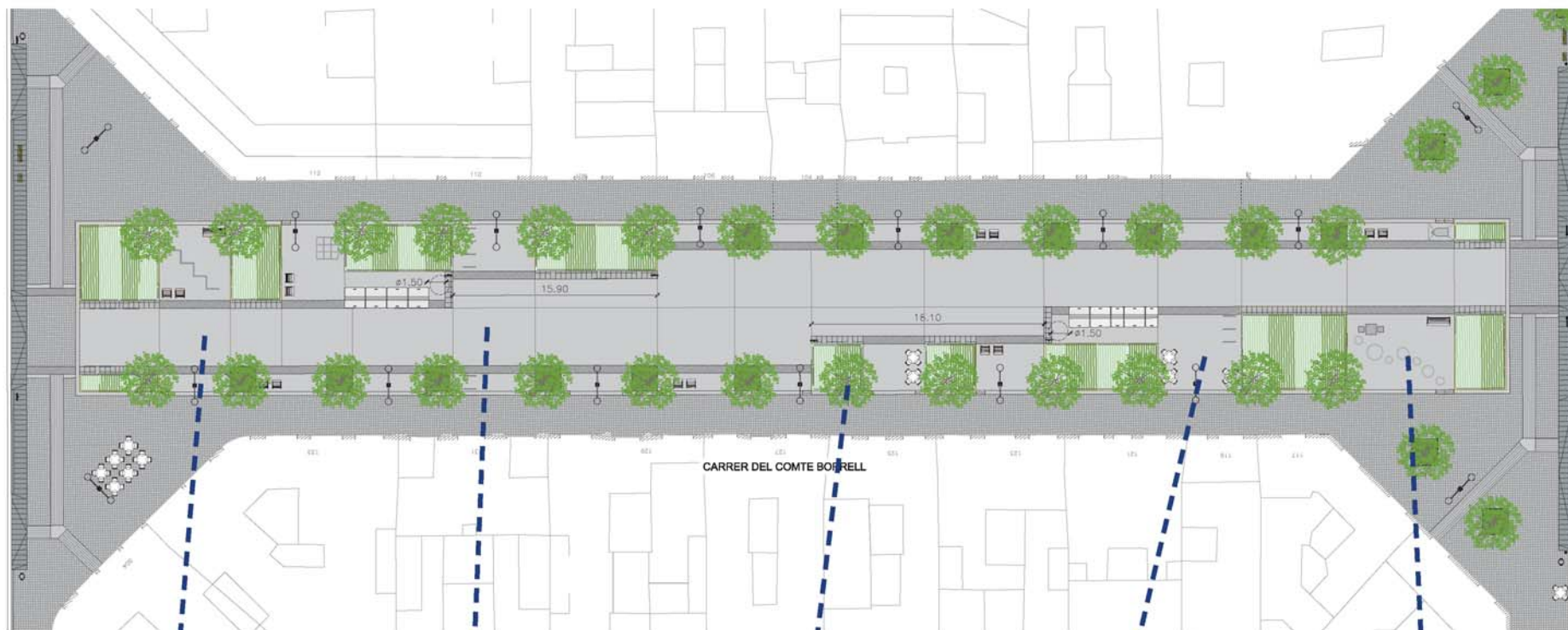
- 1-** Ampliació de l'espai per al vianant.
- 2-** Generació de zones d'estada i passeig i mobiliari urbà.
- 3-** Millora del confort tèrmic amb zones d'ombra
- 4-** Definició de la ubicació i dimensió de les terrasses.
- 5-** Creació d'espais jugables
- 6-** Disminució de soroll (millora del confort acústic)







## 5.1- COM HO VOLEM ACONSEGUIR? MILLORA HABITABILITAT EXEMPLE CARRER PACIFICAT. CARRER BORRELL



**1-** Ampliació de l'espai per al vianant



**2-** Generació de zones d'estada i passeig i mobiliari urbà



**3-** Millora del confort tèrmic amb zones d'ombra



**4-** Definició de la ubicació i dimensió de les terrasses



**5-** Creació d'espais jugables

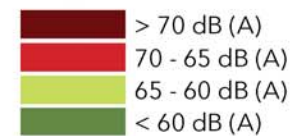




## 5.2- COM HO VOLEM ACONSEGUIR? MILLORA HABITABILITAT. CONFORT ACÚSTIC. LLARG TERMINI



**Confort acústic**  
NIVELL SONOR [dB(A)]





## 6- COM S'ADAPTEN LES XARXES FUNCIONALS?

BICICLETA

AUTOBÚS

APARCAMENT

DUM

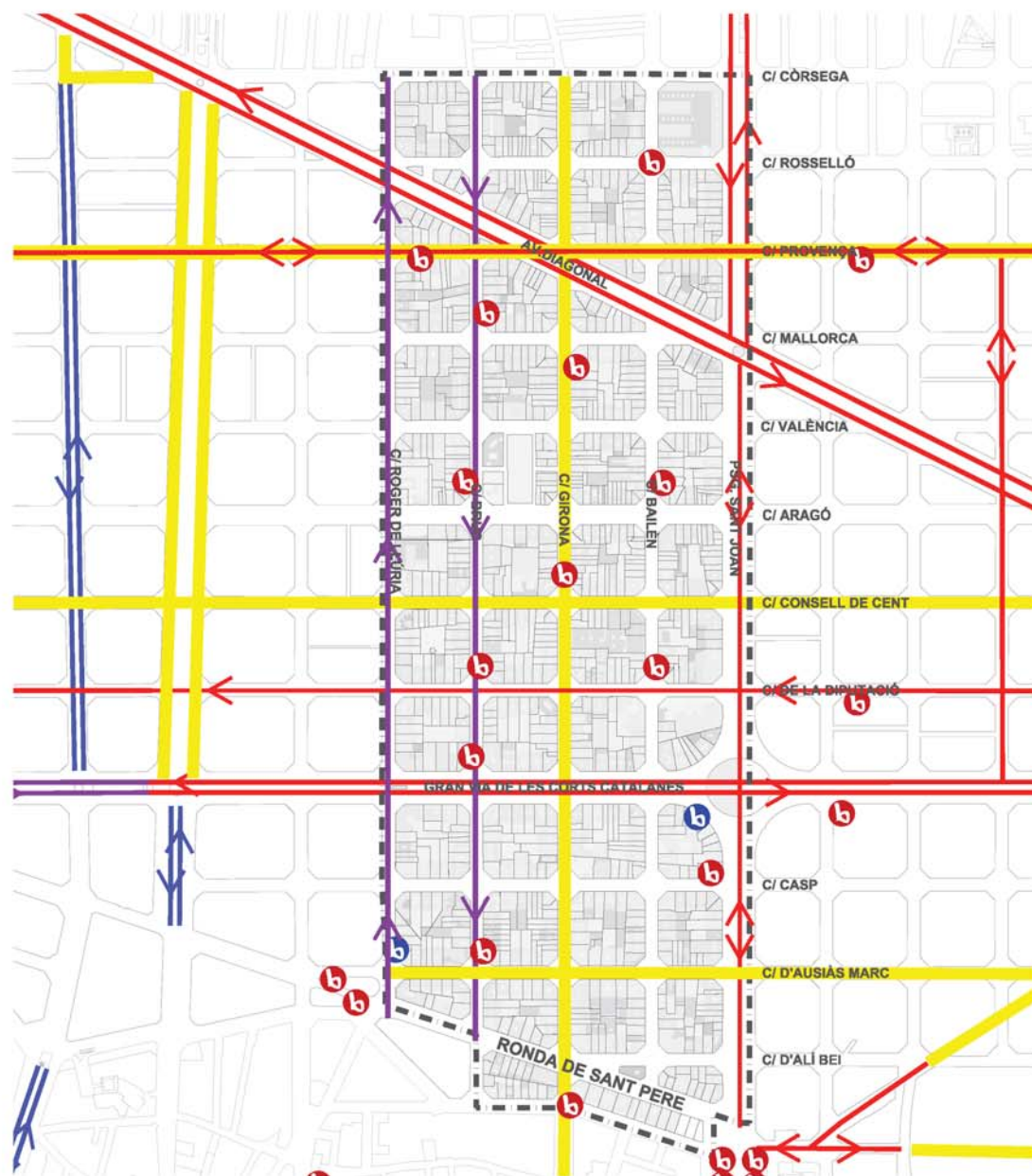


## 6.1- COM S'ADAPTEN LES XARXES FUNCIONALS? BICICLETA. XARXA CICLABLE. ESTAT ACTUAL





## 6.1- COM S'ADAPTEN LES XARXES FUNCIONALS? BICICLETA. XARXA CICLABLE. PROPOSTA LLARG TERMINI



Es proposa els carrers de convivència bici-vianant com a carrers en plataforma única de prioritat per al vianant sobre la resta de vehicles, i amb prioritat de les bicicletes respecte als vehicles motoritzats en tots dos sentits de la marxa.

- Carrils bici
- Convivència bici-cotxe velocitat 30 km/h
- Convivència bici-vianant velocitat 10 km/h
- Carrils bici proposats



## 6- COM S'ADAPTEN LES XARXES FUNCIONALS?

BICICLETA

AUTOBÚS

APARCAMENT

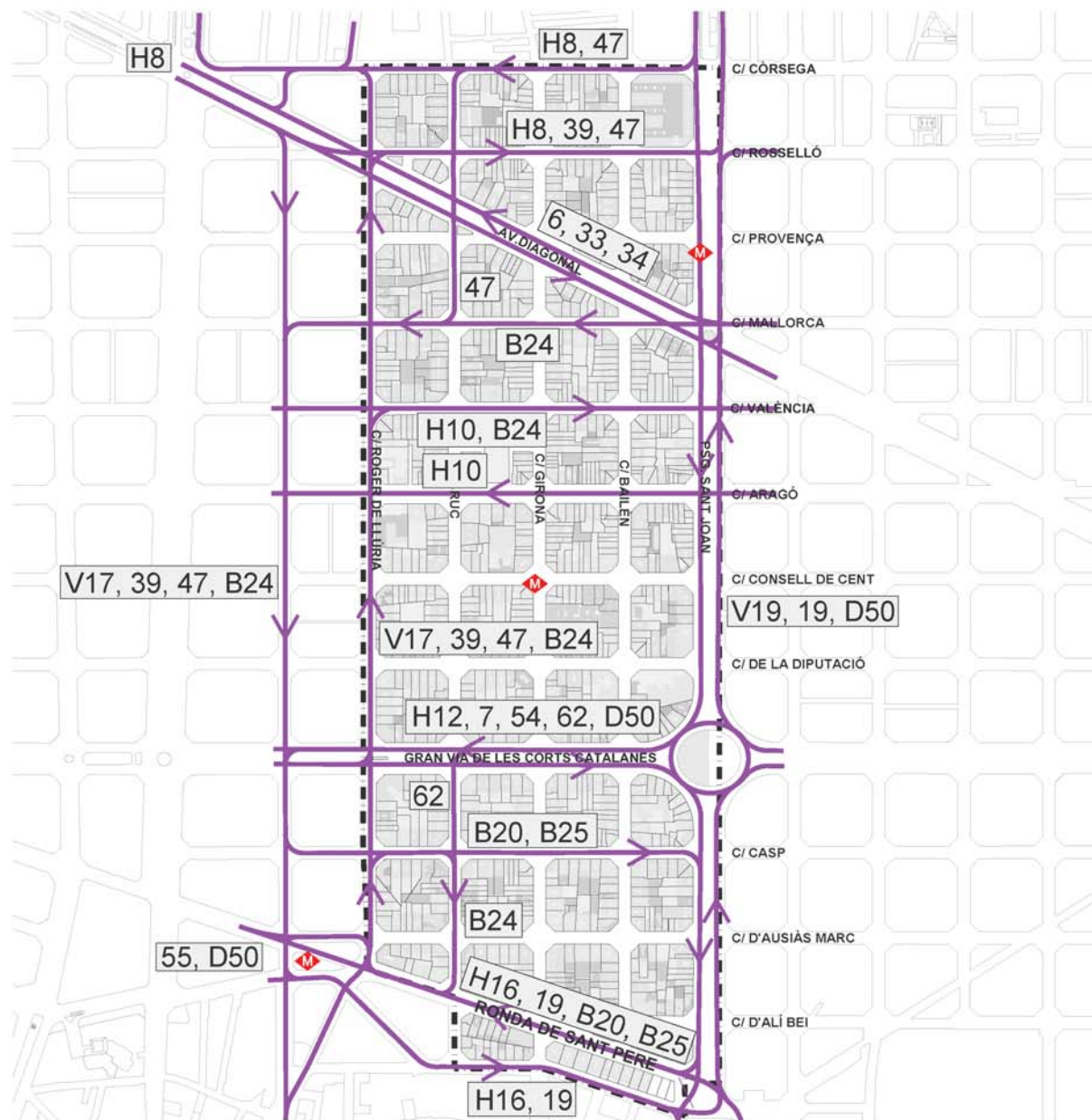
DUM







## 6.2- COM S'ADAPTEN LES XARXES FUNCIONALS? AUTOBÚS XARXA AUTOBUSOS. PROPOSTA



No es preveu cap canvi de recorregut de les línies de bus actuals.

— Xarxa autobusos



## 6- COM S'ADAPTEN LES XARXES FUNCIONALS?

BICICLETA

AUTOBÚS

APARCAMENT

DUM





## 6.3- COM S'ADAPTEN LES XARXES FUNCIONALS? APARCAMENT BALANÇ D'APARCAMENT FORÀ. ESTAT ACTUAL



### OFERTA APARCAMENT CALÇADA I PÚBLIC SOTERRAT

#### Tipus

- PMR
- Motos
- Càrrega descàrrega 2017
- Zona blava
- Àrea Verda Exclusiva
- Àrea Verda Preferent
- P** Aparcaments públics
- Àmbit Superilla (Girona)
- Centre comercial
- Mercats

A l'àmbit existeixen un total de  
**1.023 places per a aparcament forà:**

**523 en calçada**  
(àrea blava)

**500 fora de calçada**  
(aparcaments de rotació)



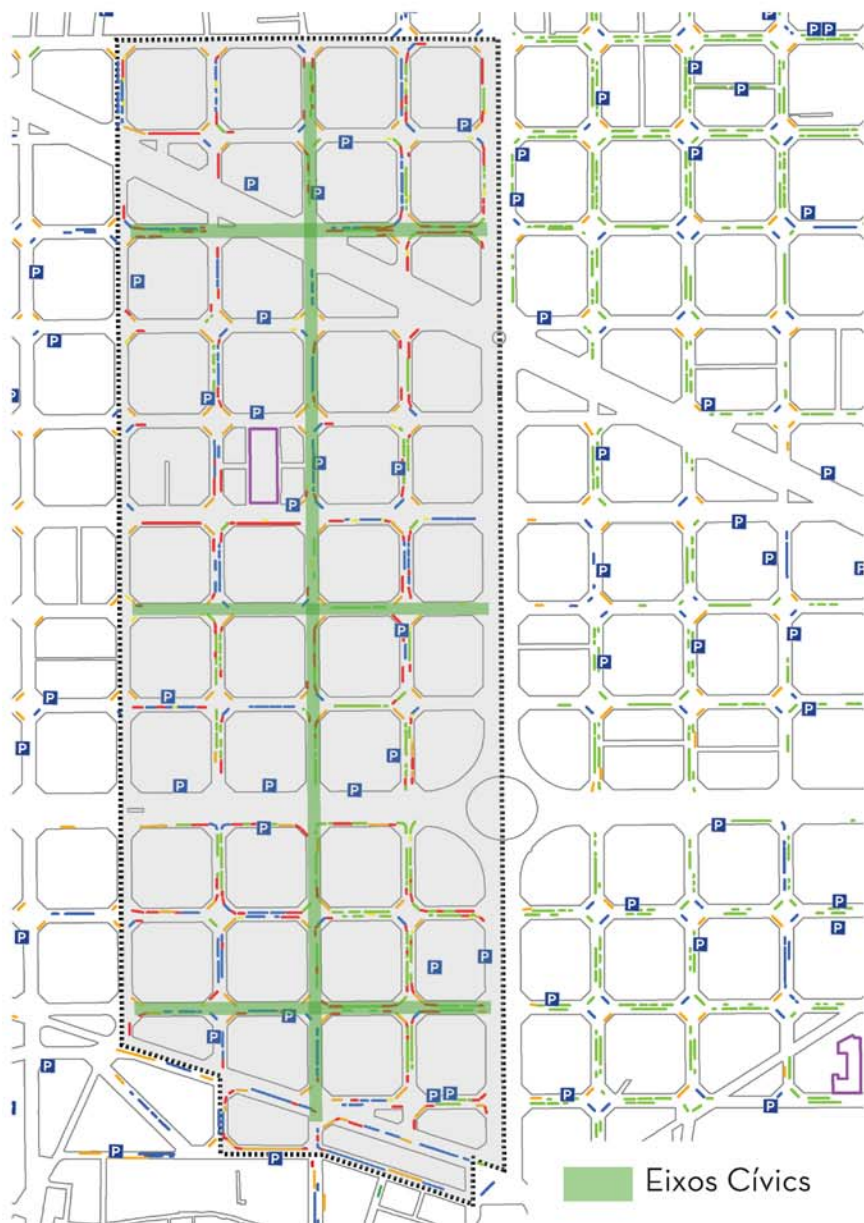
### 6.3- COM S'ADAPTEN LES XARXES FUNCIONALS? APARCAMENT BALANÇ D'APARCAMENT RESIDENCIAL. ESTAT ACTUAL

<b>Balanç d'aparcament residencial a l'àmbit de Girona</b>			<b>Valor</b>	<b>Percentatge oferta</b>
<b>Oferta (places)</b>	En calçada	Àrea verda	506	5,8%
		PMR	51	0,6%
	Fora de calçada	Ús privat (garatges veïns)	5.370	61,5%
		Ús públic	2.799	32,1%
	Total oferta		8.726	100,0%
<b>Demanda (turismes, furgonetes i tot terrenys)</b>			8.215	-
<b>Balanç d'aparcament residencial a l'àmbit de Girona</b>			511	-

Actualment existeix un **superàvit d'aparcament residencial** a l'àmbit de més de **500 places**.



## 6.3- COM S'ADAPTEN LES XARXES FUNCIONALS? APARCAMENT OFERTA D'APARCAMENT EN CALÇADA. PROPOSTA HORITZÓ LLARG TERMINI



Tipus plaça	N places Estat actual	N places Proposta llarg termini	Reducció de places (N places)	Reducció de places (%)
Blava	523	346	-177	-34%
Verda	506	343	-163	-32%
PMR	51	51	0	0%
C/D	444	416	-28	-6%
Motos	1316	874	-442	-34%

La pacificació dels eixos cívics veïnals de l'àmbit suposaria la **reducció de 177 places blaves, 163 verdes i 442 de motos.**



### 6.3- COM S'ADAPTEN LES XARXES FUNCIONALS? APARCAMENT

## BALANÇ D'APARCAMENT RESIDENCIAL. PROPOSTA HORIZZÓ LLARG TERMINI

Balanç d'aparcament residencial a l'àmbit de Girona			Situació actual		Llarg termini			
			Valor	Percentatge oferta	Valor	Percentatge oferta	Reducció (N places)	Reducció (%)
Oferta (places)	En calçada	Àrea verda	506	5,8%	343	4,0%	-163	-32%
		PMR	51	0,6%	51	0,6%	0	0%
	Fora de calçada	Ús privat (garatges veïns)	5.370	61,5%	5.370	62,7%	0	0%
		Ús públic	2.799	32,1%	2.799	32,7%	0	0%
	Total oferta		8.726	100,0%	8.563	100,0%	-163	-2%
Demanda (turismes, furgonetes i tot terrenys)			8.215	-	8.215	-	0	0%
Balanç d'aparcament residencial a l'àmbit de Girona			511	-	348	-	-163	-32%

Després de les actuacions, a llarg termini seguiria existint un superàvit d'aparcament residencial a l'àmbit d'unes 350 places.



## 6- COM S'ADAPTEN LES XARXES FUNCIONALS?

BICICLETA

AUTOBÚS

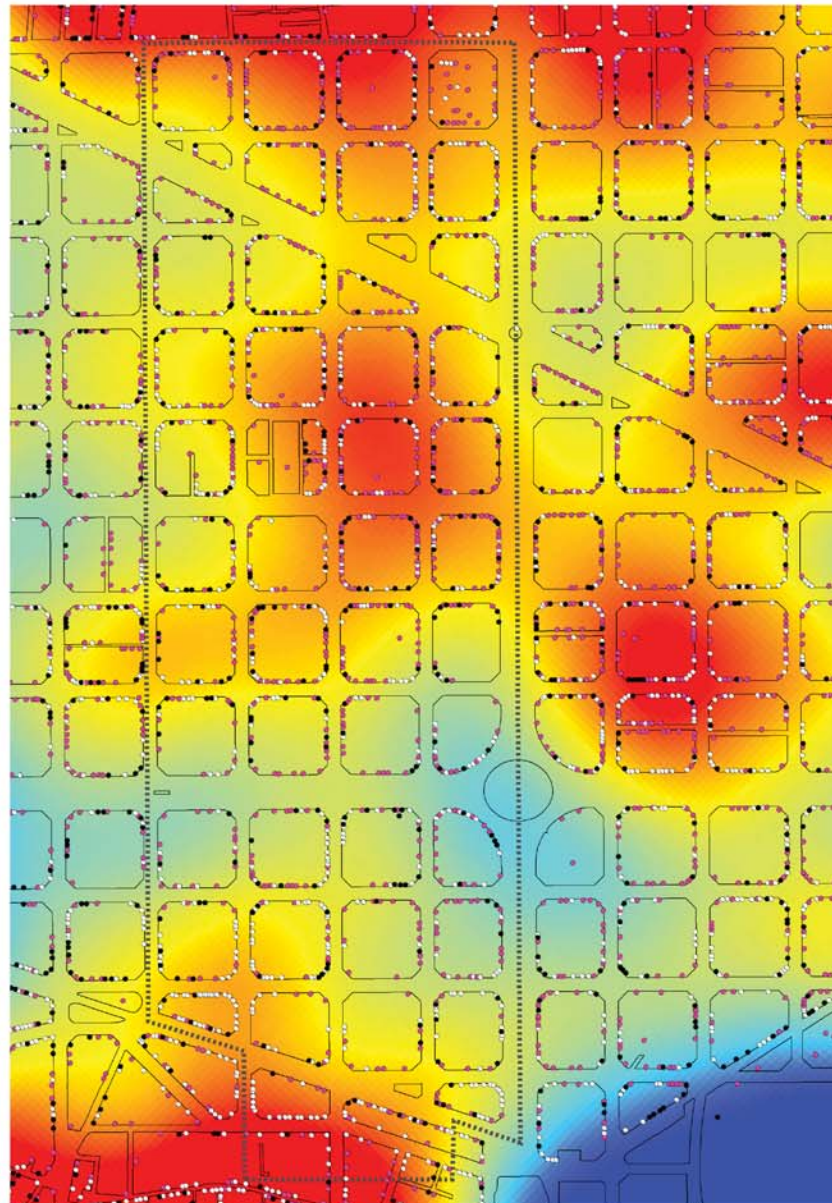
APARCAMENT

DUM





## 6.4- COM S'ADAPTEN LES XARXES FUNCIONALS? DUM TEIXIT COMERCIAL. ESTAT ACTUAL



### Comerç i serveis actius 2016 (Sense mercats)

- ◆ Concessionaris vehicles
- ◆ Reparacions (Electrodomèstics i automòbils)
- Serveis de menjars i begudes

### Comerç i serveis actius 2016 (Sense mercats)

- Comerç al detall
  - Serveis
- Ejes\_nom\_BCN

### Concentració de comerços actius (sense Mercat)



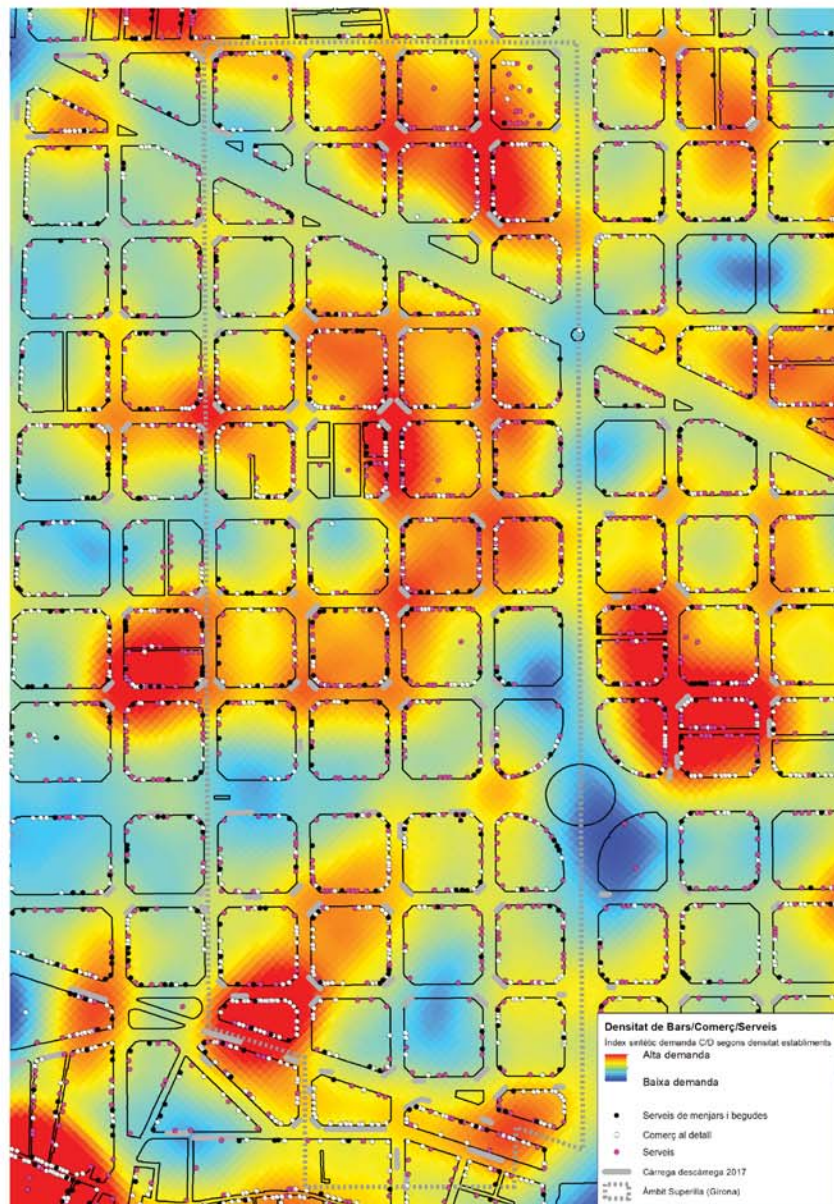
Àmbit de Girona		
Tipologia de comerç	N establiments	% establimets
Restauració	315	20,8%
Comerç	557	36,8%
Serveis	642	42,4%
Totals	1.514	100,0%

**L'àmbit de Girona presenta una distribució del teixit comercial força homogènia.**

Destaca l'àmbit del Mercat de la Concepció.



## 6.4- COM S'ADAPTEN LES XARXES FUNCIONALS? DUM OFERTA PLACES DUM EN CALÇADA. ESTAT ACTUAL

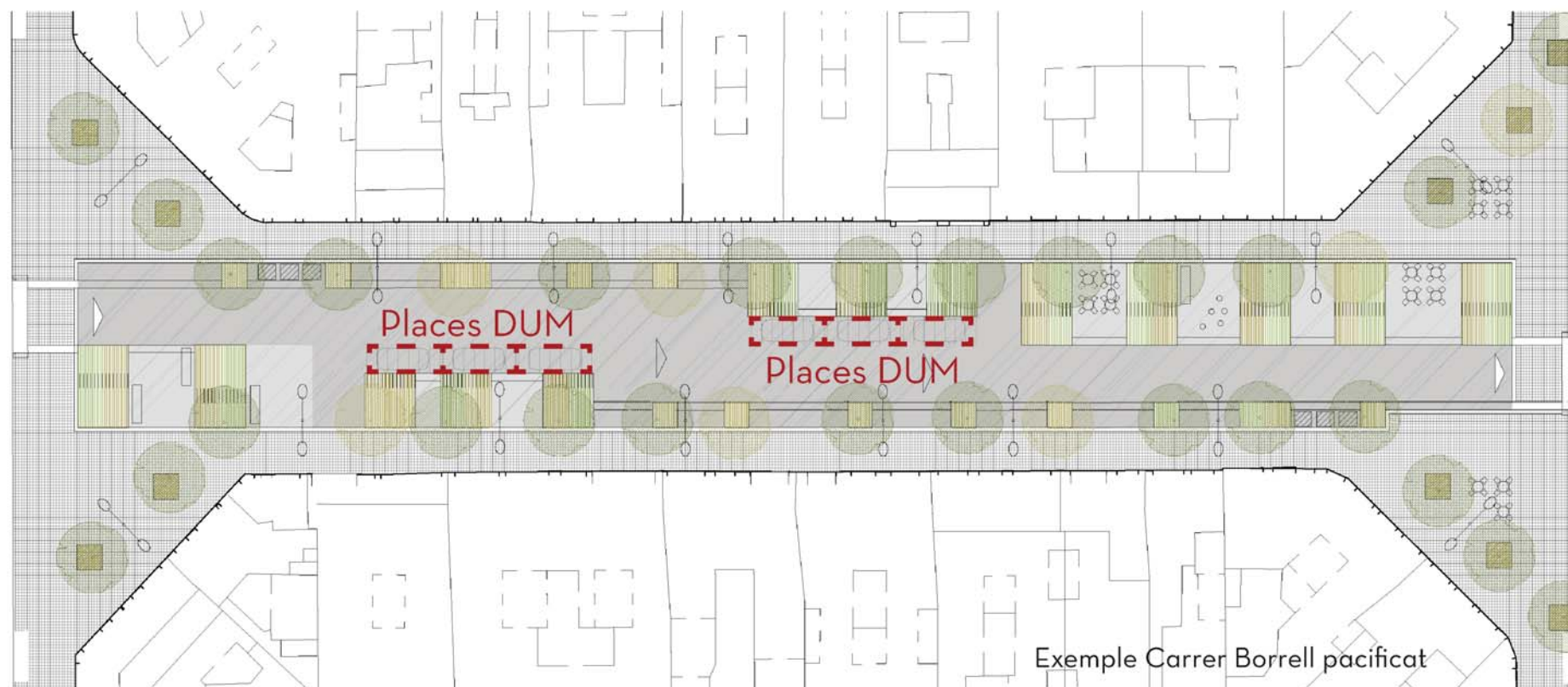


Actualment, a l'àmbit existeixen **444 places de càrrega i descàrrega en calçada**. Aquestes places es concentren en els xamfrans.



## 6.4- COM S'ADAPTEN LES XARXES FUNCIONALS? DUM

### OFERTA DE PLACES DUM EN CALÇADA. PROPOSTA HORITZÓ LLARG TERMINI



La proposta a llarg termini suposaria la **reordenació de les places de càrrega i descàrrega**, que en els eixos cívics pacificats passarien a estar en el troc del carrer, amb control horari.

Globalment, hi hauria una **reducció d'unes 28 places de càrrega i descàrrega** (6% de reducció).



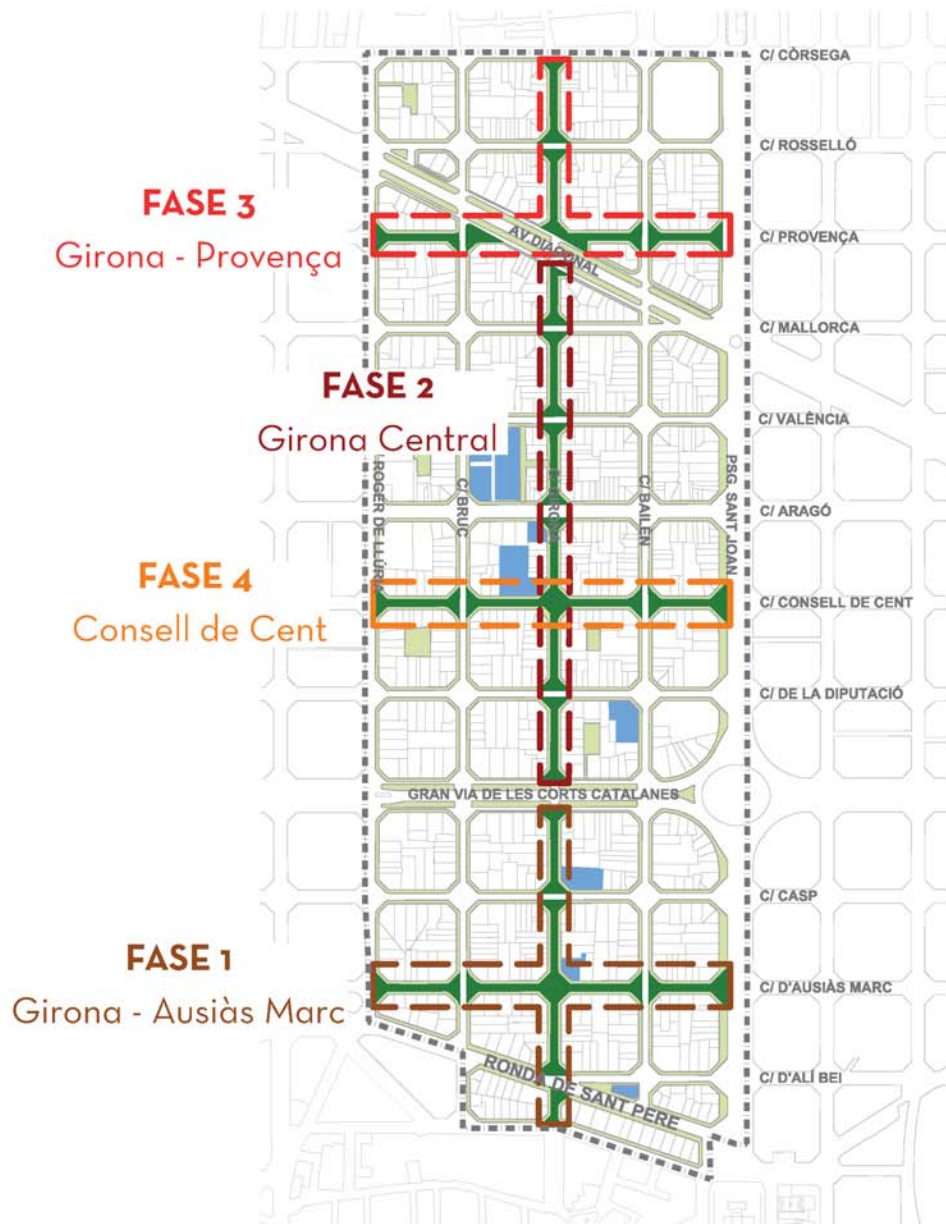
# DESENVOLUPAMENT PER FASES



# 7- DEFINICIÓ D'ACTUACIONS I PRIORITATS



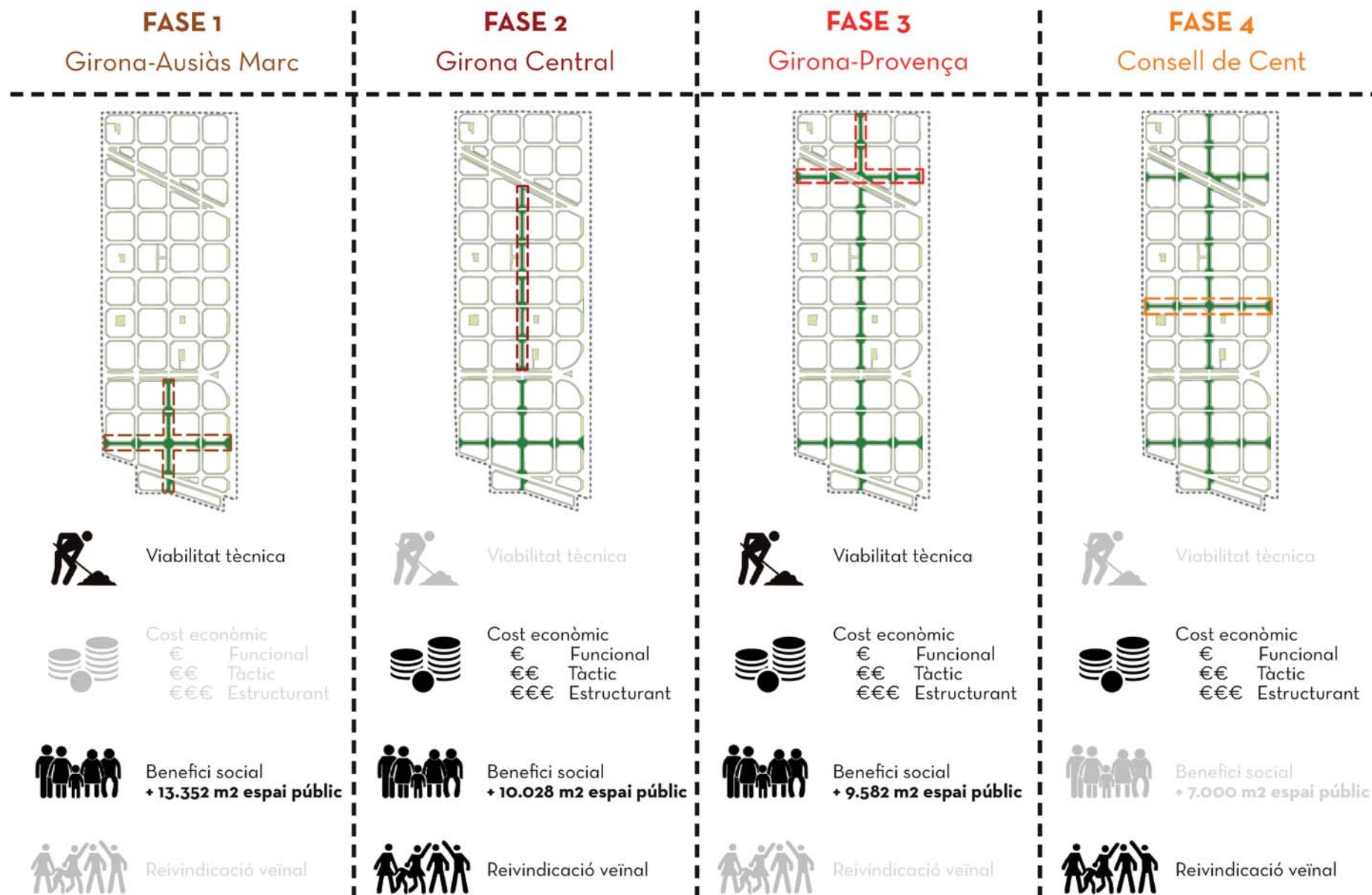
## 7- DEFINICIÓ D'ACTUACIONS I PRIORITATS DESENVOLUPAMENT PER FASES



Guany espai públic vianant:  
**+39.962 m2**



## 7- DEFINICIÓ D'ACTUACIONS I PRIORITATS DESENVOLUPAMENT PER FASES





## 7- DEFINICIÓ D'ACTUACIONS I PRIORITATS

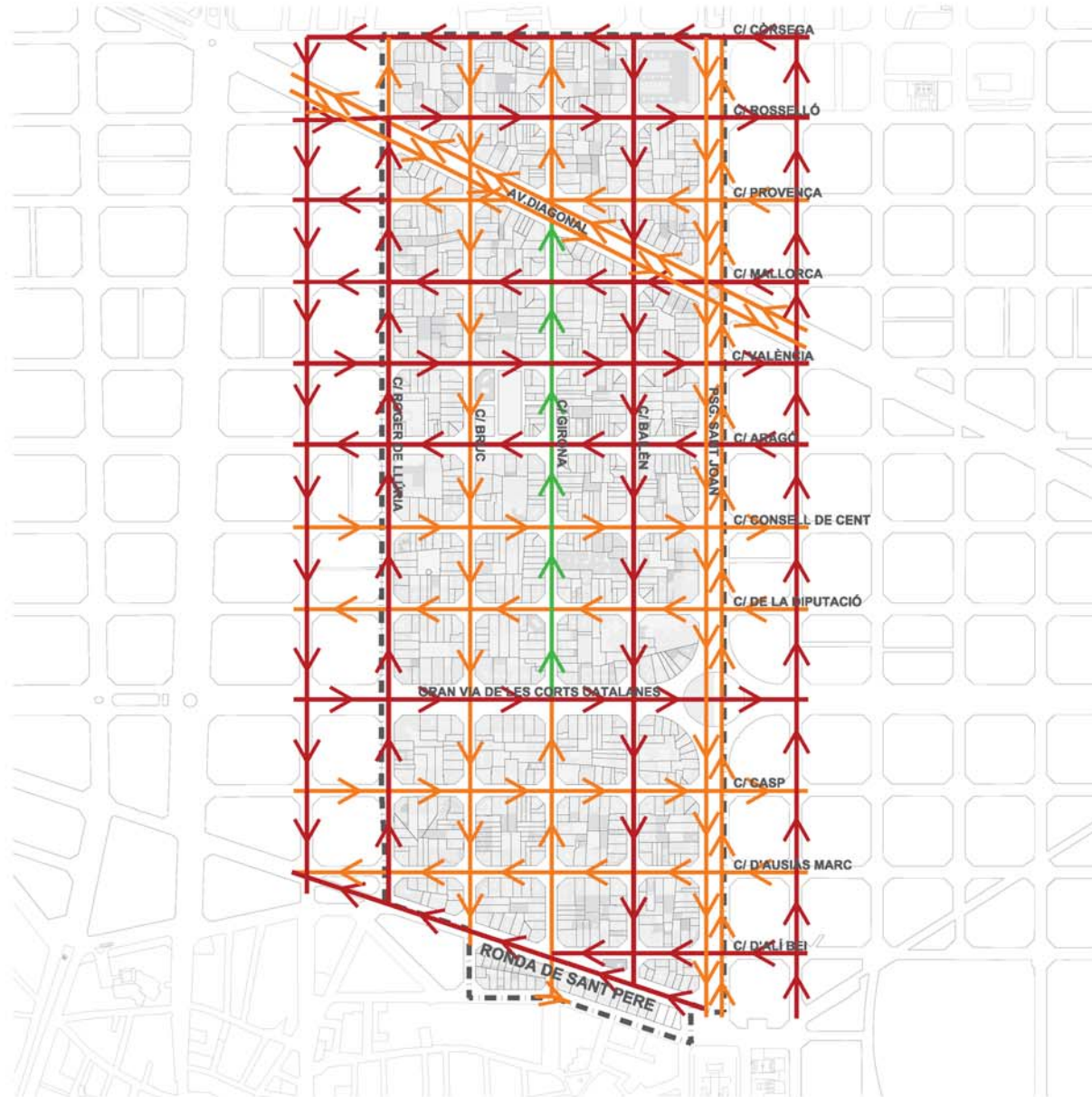
### FASE GIRONA CENTRAL





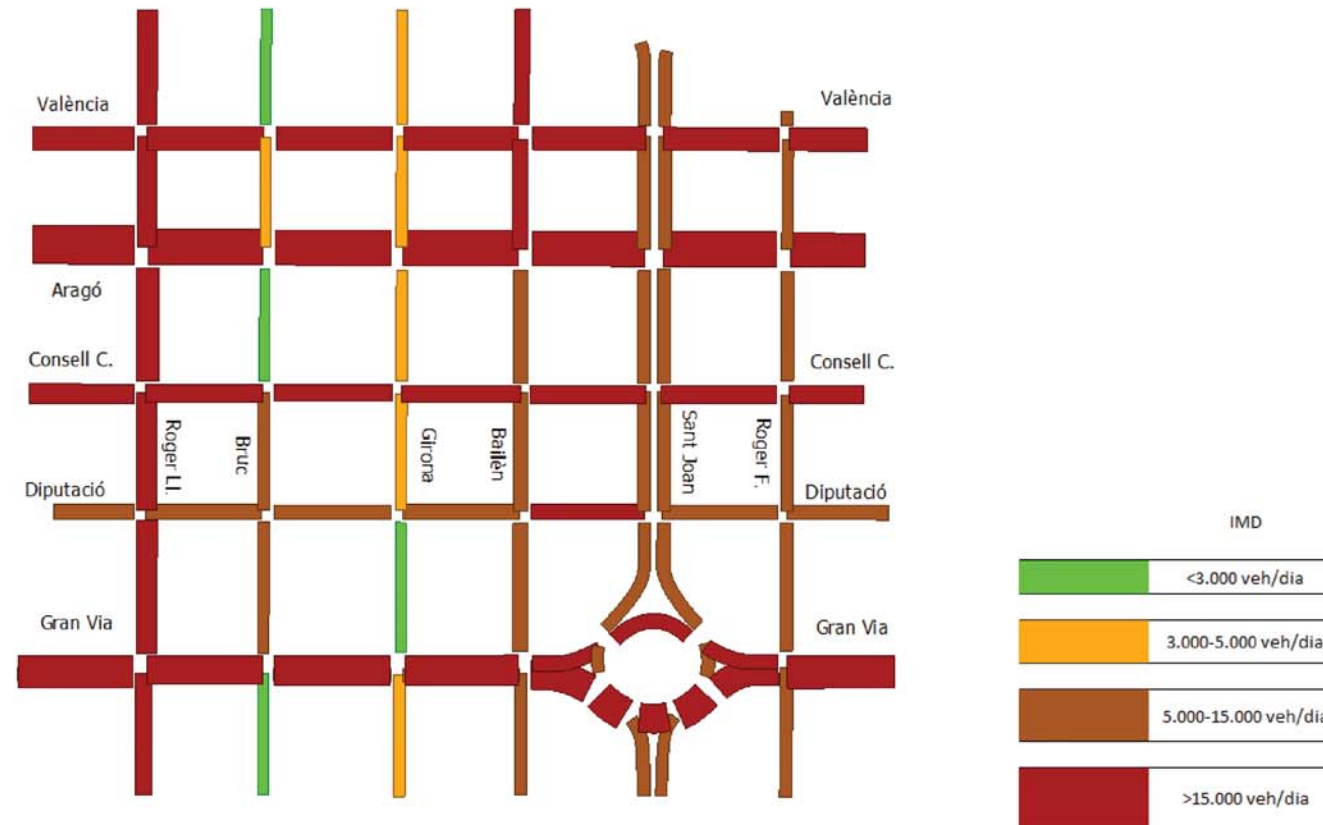


## 7- DEFINICIÓ D'ACTUACIONS I PRIORITATS. FASE GIRONA CENTRAL PROPOSTA DE MOBILITAT





## 7- DEFINICIÓ D'ACTUACIONS I PRIORITATS. FASE GIRONA CENTRAL SIMULACIONS DE TRÀNSIT



Amb la fase Girona Central, s'aconsegueix una reduir la IMD del carrer Girona fins assolir uns 4.000 vehicles/dia (1 vehicle motoritzat cada 13s en hora punta).  
Caldrien actuacions addicionals per aconseguir un major grau de pacificació (2.000 vehicles/dia; 1 vehicle motoritzat cada 25s en hora punta).



## 7- DEFINICIÓ D'ACTUACIONS I PRIORITATS. FASE GIRONA CENTRAL

### SIMULACIONS DE TRÀNSIT. COMPARATIVA

Dades mitjanes de IMD (vehicles/dia)		Actual			Fase Girona Central*				
		IMD (veh/dia)	Capacitat (veh/dia)	Nivell de saturació (%)	IMD (veh/dia)	Capacitat (veh/dia)	Nivell de saturació (%)	Increment IMD (veh/dia)	Increment IMD (%)
Bàsica	R. Llúria	19.000	30.000	63%	24.000	30.000	80%	5.000	26%
	Bailèn (per sobre de Gran Via)	9.000	20.000	45%	13.000	20.000	65%	4.000	44%
	Bailèn (per sota de Gran Via)	3.000	20.000	15%	4.000	20.000	20%	1.000	33%
	R. Flor	7.000	20.000	35%	6.000	20.000	30%	-1.000	-14%
	Còrsega	23.000	30.000	77%	23.000	30.000	77%	0	0%
	Rosselló	25.000	30.000	83%	25.000	30.000	83%	0	0%
	Mallorca	34.000	38.571	88%	34.000	38.571	88%	0	0%
	València	36.000	38.571	93%	39.000	38.571	101%	3.000	8%
	Aragó	75.000	85.714	88%	75.000	71.429	105%	0	0%
	Gran Via	71.000	71.429	99%	68.000	71.429	95%	-3.000	-4%
Local	Ali Bei	7.000	20.000	35%	7.000	20.000	35%	0	0%
	Ronda Sant Pere (entre Pl.Urquinaona i Girona)	19.000	30.000	63%	20.000	30.000	67%	1.000	5%
	Ronda Sant Pere (entre Girona i Pg. St. Joan)	16.000	30.000	53%	16.000	30.000	53%	0	0%
	Bruc (per sobre Gran Via)	12.000	20.000	60%	10.000	10.000	100%	-2.000	-17%
	Bruc (per sota Gran Via)	4.000	20.000	20%	4.000	10.000	40%	0	0%
	Pg. St. Joan (pujada)	8.000	10.000	80%	9.000	10.000	90%	1.000	13%
	Pg. St. Joan (baixada)	9.000	10.000	90%	9.000	10.000	90%	0	0%
	Diputació	14.000	20.000	70%	15.000	20.000	75%	1.000	7%
	Casp	16.000	20.000	80%	15.000	20.000	75%	-1.000	-6%
	Trafalgar	11.000	20.000	55%	11.000	20.000	55%	0	0%
Veïnal	Provença	6.000	7.143	84%	4.000	7.143	56%	-2.000	-33%
	Girona (entre Còrsega i Diagonal)	8.000	20.000	40%	8.000	20.000	40%	0	0%
	Girona (entre Diagonal i Gran Via)	12.000	20.000	60%	4.000	4.286	93%	-8.000	-67%
	Girona (entre Gran Via i Trafalgar)	10.000	20.000	50%	9.000	20.000	45%	-1.000	-10%
	C. Cent	26.000	30.000	87%	23.000	30.000	77%	-3.000	-12%
	Ausiàs Marc	14.000	20.000	70%	14.000	20.000	70%	0	0%

Observacions  
\* No s'assumeix cap reducció global del trànsit

Sense assumir cap reducció global del trànsit (escenari conservador), la pacificació del c/Girona suposaria un augment del trànsit al Pg. St. Joan (+1.000 veh/dia) i Roger de Llúria (+5.000 veh/dia), sense preveure problemes de saturació.

El carril bici al carrer Bruc provocaria una reducció del trànsit de 2.000 veh/dia.

Aquests vehicles circularien per Bailèn, que presenta un excedent de capacitat per absorbir aquest increment.



## 7- DEFINICIÓ D'ACTUACIONS I PRIORITATS. FASE GIRONA CENTRAL+ SIMULACIONS DE TRÀNSIT. COMPARATIVA

Dades mitjanes de IMD (vehicles/dia)		Actual			Fase Girona Central +*				
		IMD (veh/dia)	Capacitat (veh/dia)	Nivell de saturació (%)	IMD (veh/dia)	Capacitat (veh/dia)	Nivell de saturació (%)	Increment IMD (veh/dia)	Increment IMD (%)
Bàsica	R. Llúria	19.000	30.000	63%	25.000	30.000	83%	6.000	32%
	Bailèn (per sobre de Gran Via)	9.000	20.000	45%	13.000	20.000	65%	4.000	44%
	Bailèn (per sota de Gran Via)	3.000	20.000	15%	4.000	20.000	20%	1.000	33%
	R. Flor	7.000	20.000	35%	6.000	20.000	30%	-1.000	-14%
	Còrsega	23.000	30.000	77%	23.000	30.000	77%	0	0%
	Rosselló	25.000	30.000	83%	25.000	30.000	83%	0	0%
	Mallorca	34.000	38.571	88%	34.000	38.571	88%	0	0%
	València	36.000	38.571	93%	39.000	38.571	101%	3.000	8%
	Aragó	75.000	85.714	88%	76.000	71.429	106%	1.000	1%
	Gran Via	71.000	71.429	99%	69.000	71.429	97%	-2.000	-3%
Local	Alí Bei	7.000	20.000	35%	7.000	20.000	35%	0	0%
	Ronda Sant Pere (entre Pl.Urquinaona i Girona)	19.000	30.000	63%	20.000	30.000	67%	1.000	5%
	Ronda Sant Pere (entre Girona i Pg. St. Joan)	16.000	30.000	53%	16.000	30.000	53%	0	0%
	Bruc (per sobre Gran Via)	12.000	20.000	60%	10.000	10.000	100%	-2.000	-17%
	Bruc (per sota Gran Via)	4.000	20.000	20%	4.000	10.000	40%	0	0%
	Pg. St. Joan (pujada)	8.000	10.000	80%	10.000	10.000	100%	2.000	25%
	Pg. St. Joan (baixada)	9.000	10.000	90%	9.000	10.000	90%	0	0%
	Diputació	14.000	20.000	70%	15.000	20.000	75%	1.000	7%
	Casp	16.000	20.000	80%	15.000	20.000	75%	-1.000	-6%
	Trafalgar	11.000	20.000	55%	11.000	20.000	55%	0	0%
Veïnal	Provença	6.000	7.143	84%	4.000	7.143	56%	-2.000	-33%
	Girona (entre Còrsega i Diagonal)	8.000	20.000	40%	8.000	20.000	40%	0	0%
	Girona (entre Diagonal i Gran Via)	12.000	20.000	60%	2.000	4.286	47%	-10.000	-83%
	Girona (entre Gran Via i Trafalgar)	10.000	20.000	50%	9.000	20.000	45%	-1.000	-10%
	C. Cent	26.000	30.000	87%	23.000	30.000	77%	-3.000	-12%
	Ausiàs Marc	14.000	20.000	70%	14.000	20.000	70%	0	0%

Observacions  
\* No s'assumeix cap reducció global del trànsit

Es proposen **actuacions de desincentivació del trànsit** de pas pel c/Girona, per assolir **IMDs inferiors a 2.000 vehicles/dia** (valor desitjat).

Aquest fet suposarà un augment de trànsit al Pg. St. Joan (+2.000 veh/dia) i Roger de Llúria (+6.000 veh/dia), sense preveure problemes de saturació.



## 7- DEFINICIÓ D'ACTUACIONS I PRIORITATS. FASE GIRONA CENTRAL AFECTACIÓ SOBRE L'APARCAMENT I LA CÀRREGA I DESCÀRREGA

### Aparcament

La pacificació dels eixos cívics veïnals de l'àmbit suposaria la reducció de 59 places blaves, 27 verdes i 88 de motos

Àmbit de Girona	Estat actual Nombre de places	Fase Germanetes Nombre de places	Reducció de places (%)	Reducció de places (%)
Zona blava	523	464	-59	-11%
Zona verda	506	479	-27	-5%
PMR	51	51	0	0%
Motos	1.316	1.228	-88	-7%

### Càrrega i descàrrega

- La proposta a curt termini suposaria la reordenació de les places de càrrega i descàrrega, que en els eixos cívics pacificats passarien a estar en el troc del carrer, amb control horari.
- Globalment, hi hauria una reducció d'unes 20 places de càrrega i descàrrega.

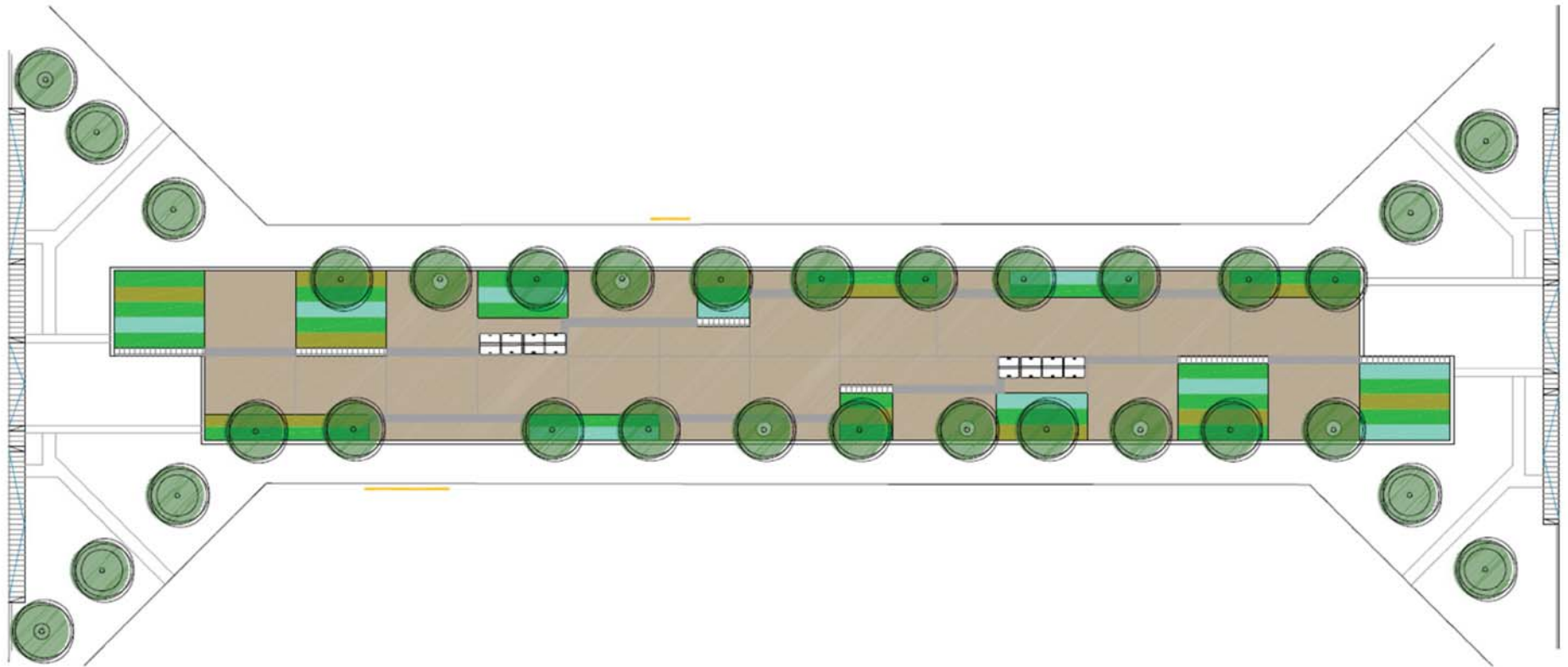


# 8- EJEMPLOS DE POSSIBLES ACTUACIONES



## 8- EXEMPLES DE POSSIBLES ACTUACIONS

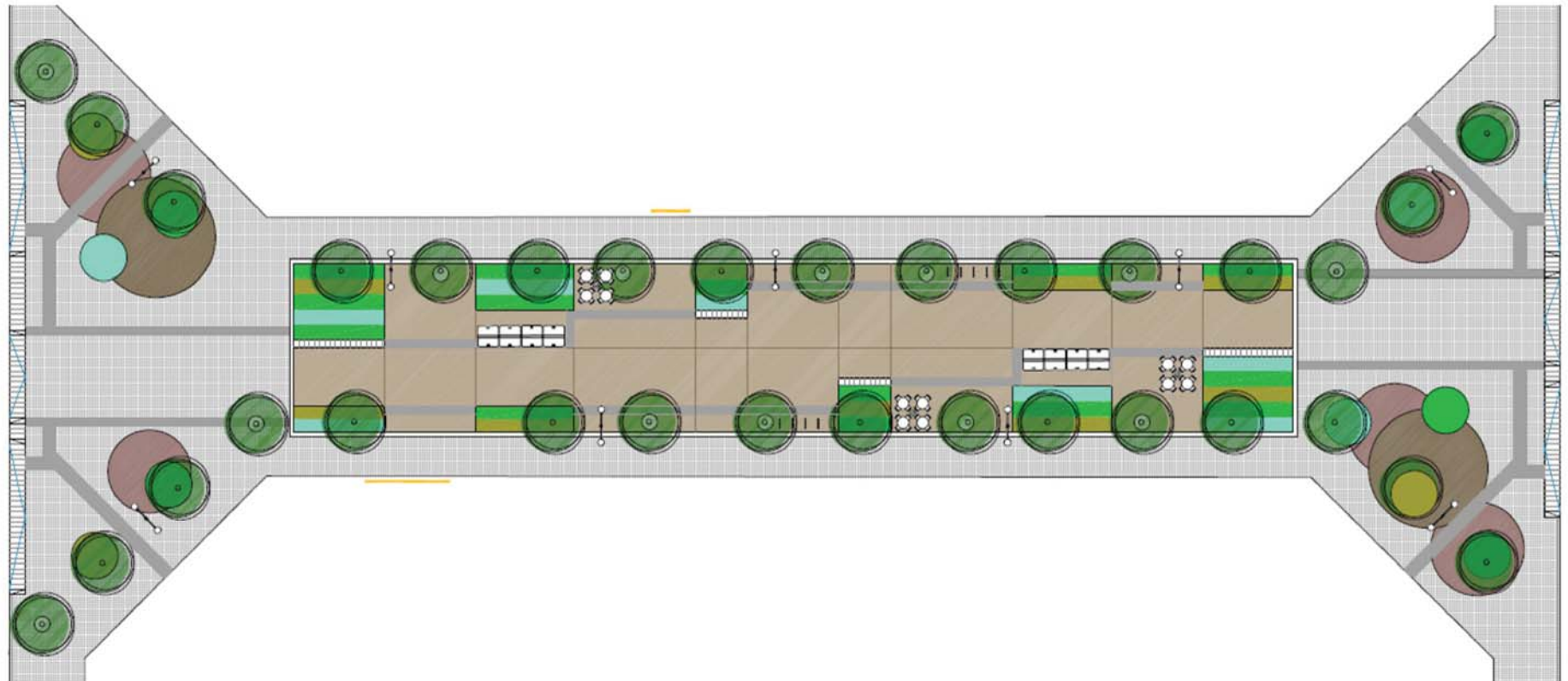
### ACTUACIÓ ESTRUCTURANT CARRER GIRONA. TRAM MIG TIPUS





## 8- EXEMPLES DE POSSIBLES ACTUACIONS

### ACTUACIÓ ESTRUCTURANT CARRER GIRONA. TRAM MIG TIPUS

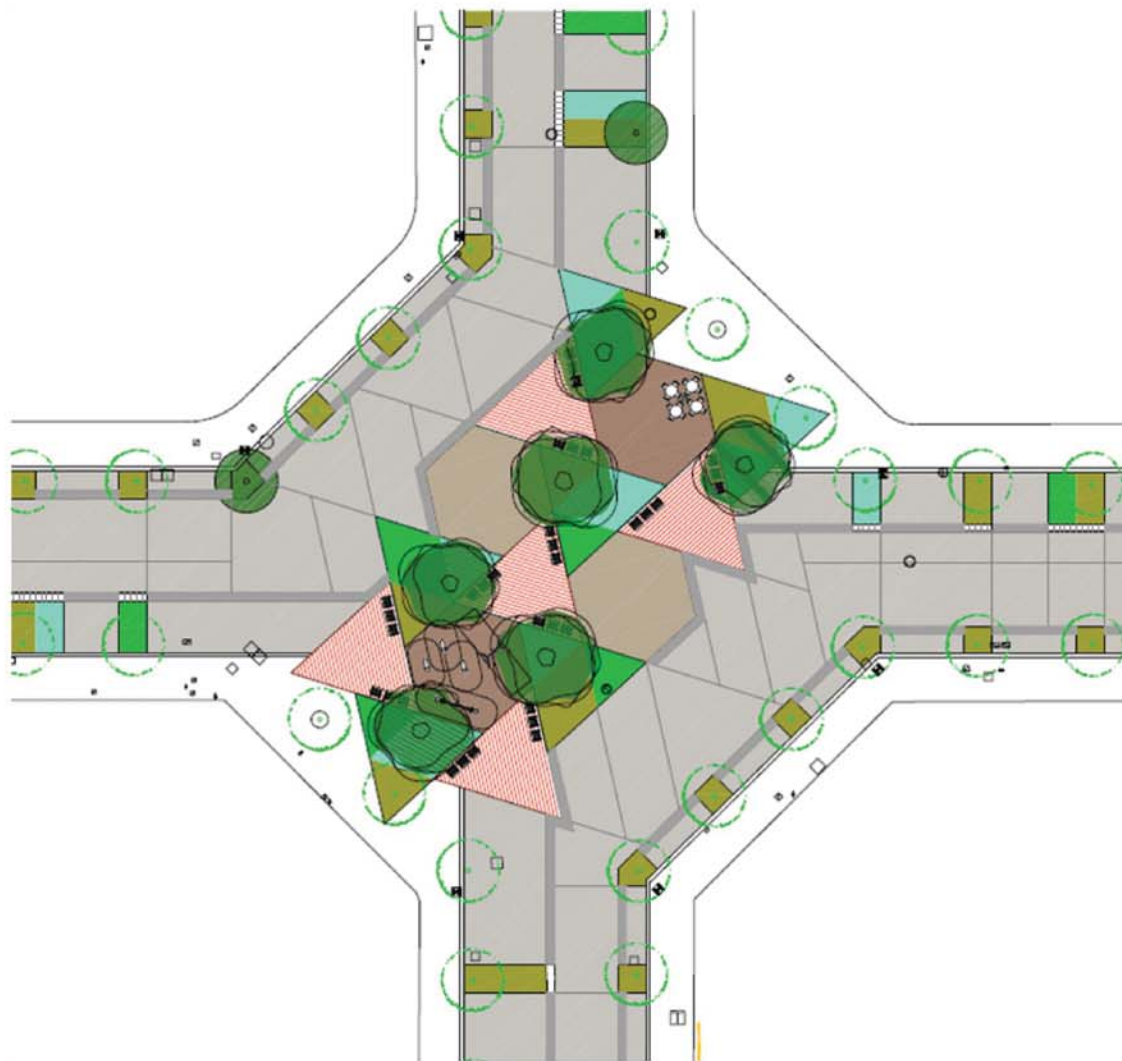






## 8- EXEMPLES DE POSSIBLES ACTUACIONS

### ACTUACIÓ ESTRUCTURANT CARRER GIRONA. TRAM MIG TIPUS





## 8- EXEMPLES DE POSSIBLES ACTUACIONS

### ACTUACIONS DE MILLORA EN LES VORERES DE LES VIES BÀSIQUES I LOCALS





# CONSEQÜÈNCIES SOBRE LES VIES BÀSIQUES



# 9- REORGANITZACIÓ I EVAPORACIÓ DEL TRÀNSIT



## 9- REORGANITZACIÓ I EVAPORACIÓ DEL TRÀNSIT



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.



## 9- REORGANITZACIÓ I EVAPORACIÓ DEL TRÀNSIT

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)*



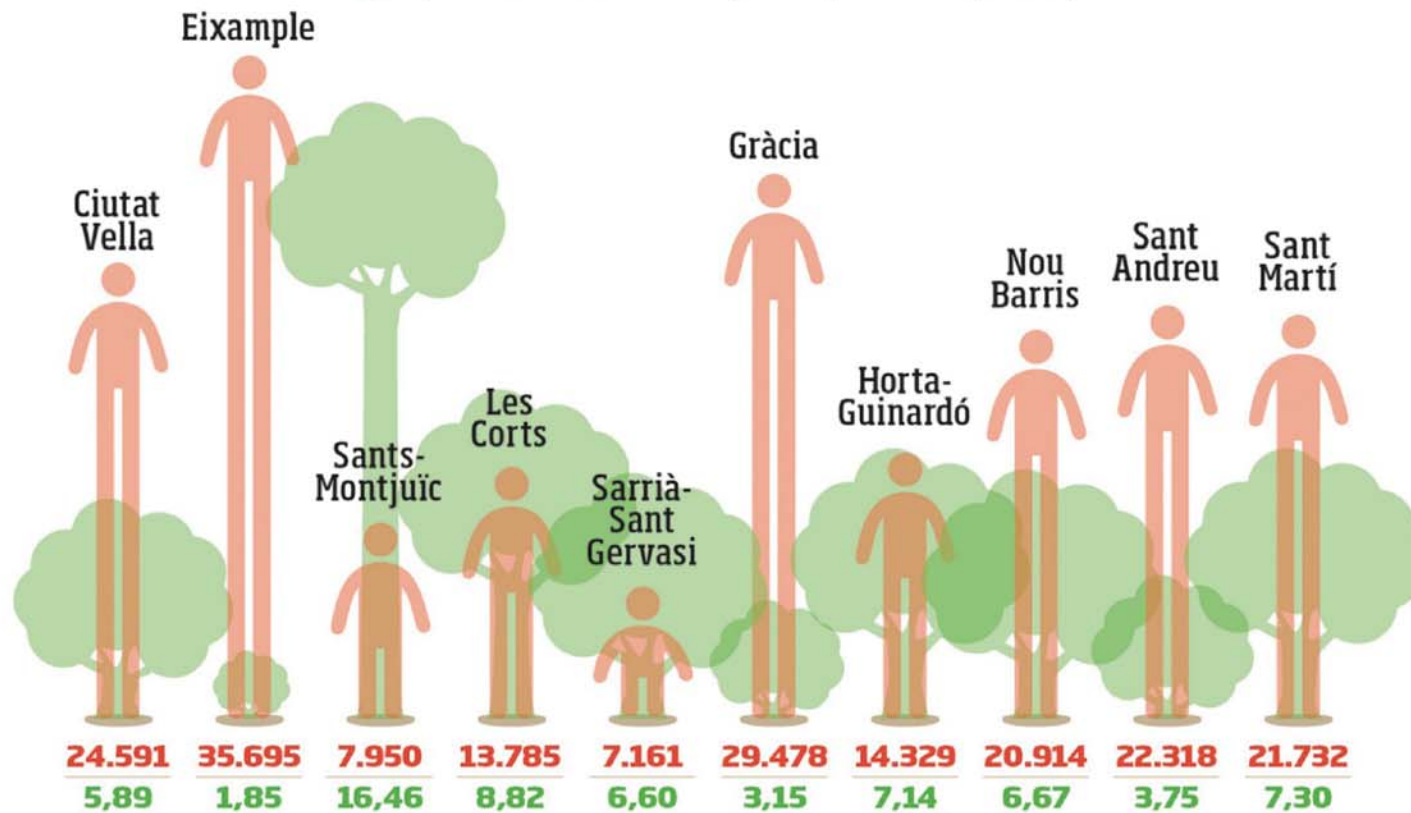


## 1a. Guanyar espai públic i verd per a la ciutadania

### 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

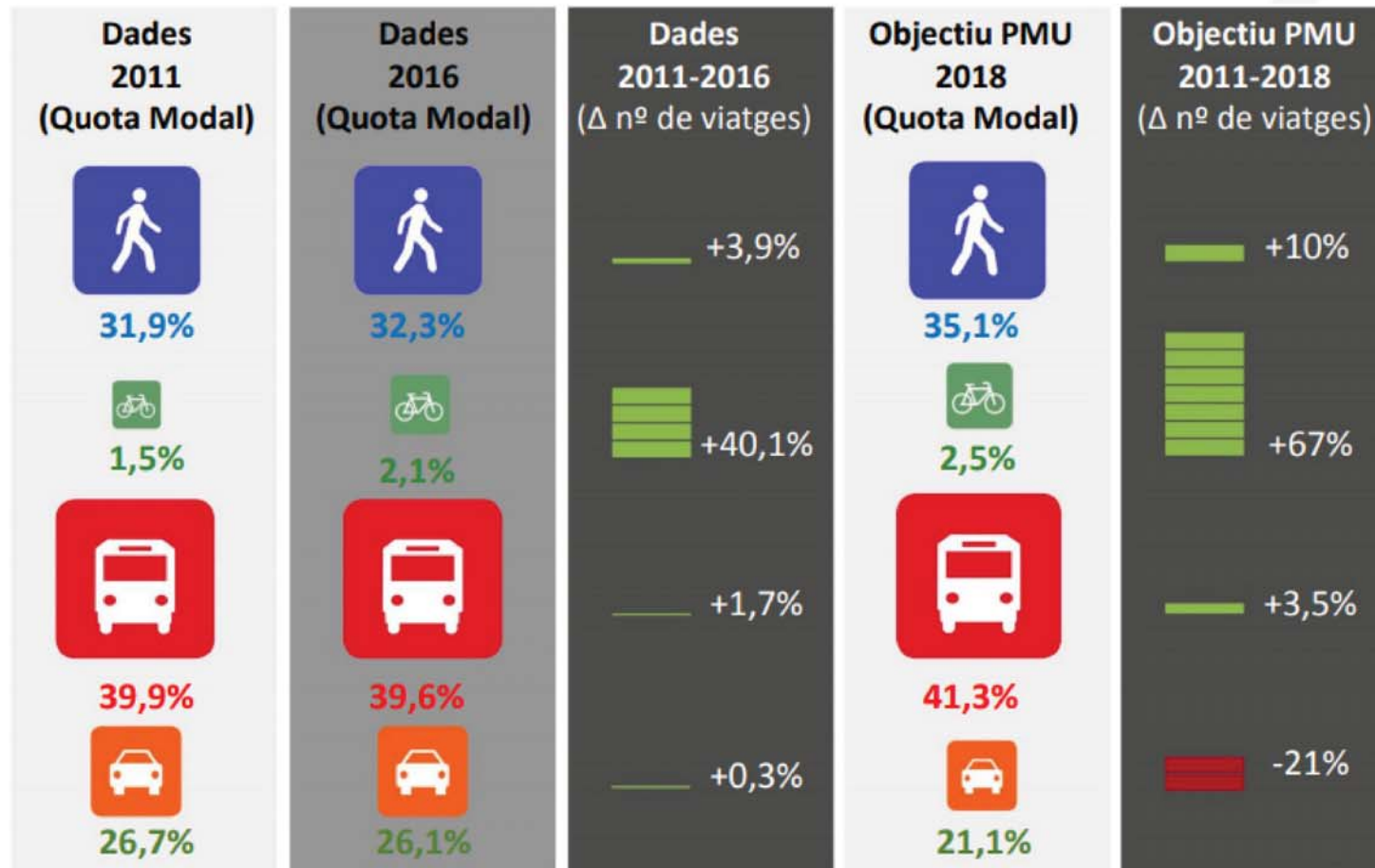
Superfície de verd: valor recomanat: 10m<sup>2</sup>/habitant



## 9- REORGANITZACIÓ I EVAPORACIÓ DEL TRÀNSIT

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

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







# QUÈ PASSA QUAN REDUÏM CARRILS DE CIRCULACIÓ?

- 2a. Marc Teòric
- 2b. Cas pràctic



# QUÈ PASSA QUAN REDUÏM CARRILS DE CIRCULACIÓ?

2a. Marc Teòric

2b. Cas pràctic



## 9- REORGANITZACIÓ I EVAPORACIÓ DEL TRÀNSIT

### 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



## 9- REORGANITZACIÓ I EVAPORACIÓ DEL TRÀNSIT

### **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**.



# QUÈ PASSA QUAN REDUÏM CARRILS DE CIRCULACIÓ?

2a. Marc Teòric

2b. Cas pràctic



## 9- REORGANITZACIÓ I EVAPORACIÓ DEL TRÀNSIT

### 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?**



## 9- REORGANITZACIÓ I EVAPORACIÓ DEL TRÀNSIT

### 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**



## 9- REORGANITZACIÓ I EVAPORACIÓ DEL TRÀNSIT

### 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)**





## 9- REORGANITZACIÓ I EVAPORACIÓ DEL TRÀNSIT

### 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.**



## **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".



## 9- REORGANITZACIÓ I EVAPORACIÓ DEL TRÀNSIT

### 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?**





## 9- REORGANITZACIÓ I EVAPORACIÓ DEL TRÀNSIT

### 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)**



## 9- REORGANITZACIÓ I EVAPORACIÓ DEL TRÀNSIT

### 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.**



## **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).



## 9- REORGANITZACIÓ I EVAPORACIÓ DEL TRÀNSIT

### **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.**