



12 de novembre de 2018



2a reunió temàtica de l'àmbit de Superilles de la Dreta de l'Eixample  
(entorn del carrer Girona).  
ESPAI PÚBLIC PER A LES PERSONES



DOCUMENT  
DE TREBALL



## ÍNDEX

1- EL MODEL

2- DEFINICIÓ D'EIXOS CÍVICS.  
ESPAI PÚBLIC PER A LES PERSONES.

3- CARACTERÍSTIQUES DELS EIXOS CÍVICS.  
NECESSITATS DELS DIFERENTS COL·LECTIUS.

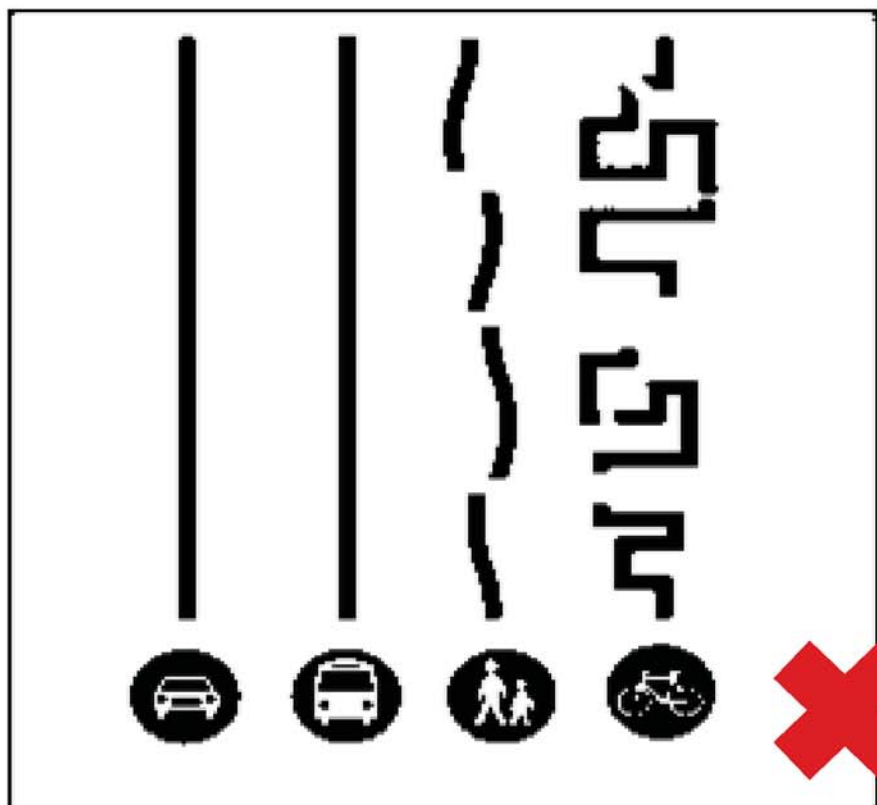
4- COM AFECTA EL DESPLEGAMENT A LES ALTRES  
XARXES FUNCIONALS.



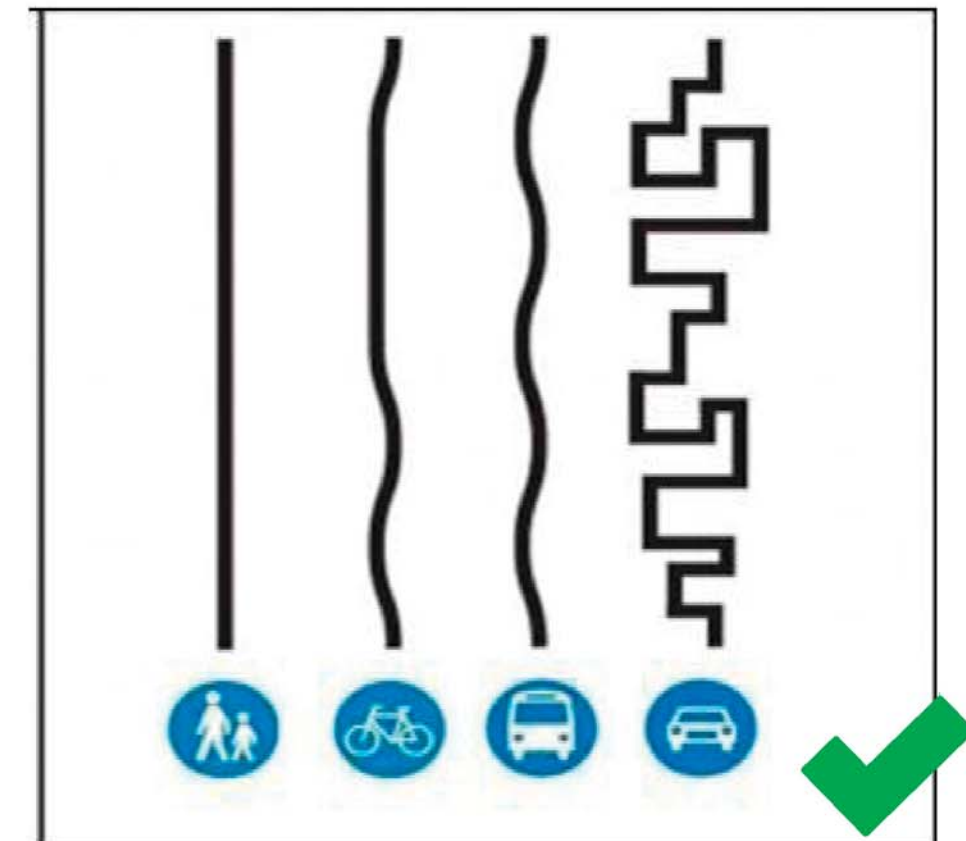
# 1- EL MODEL



## 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

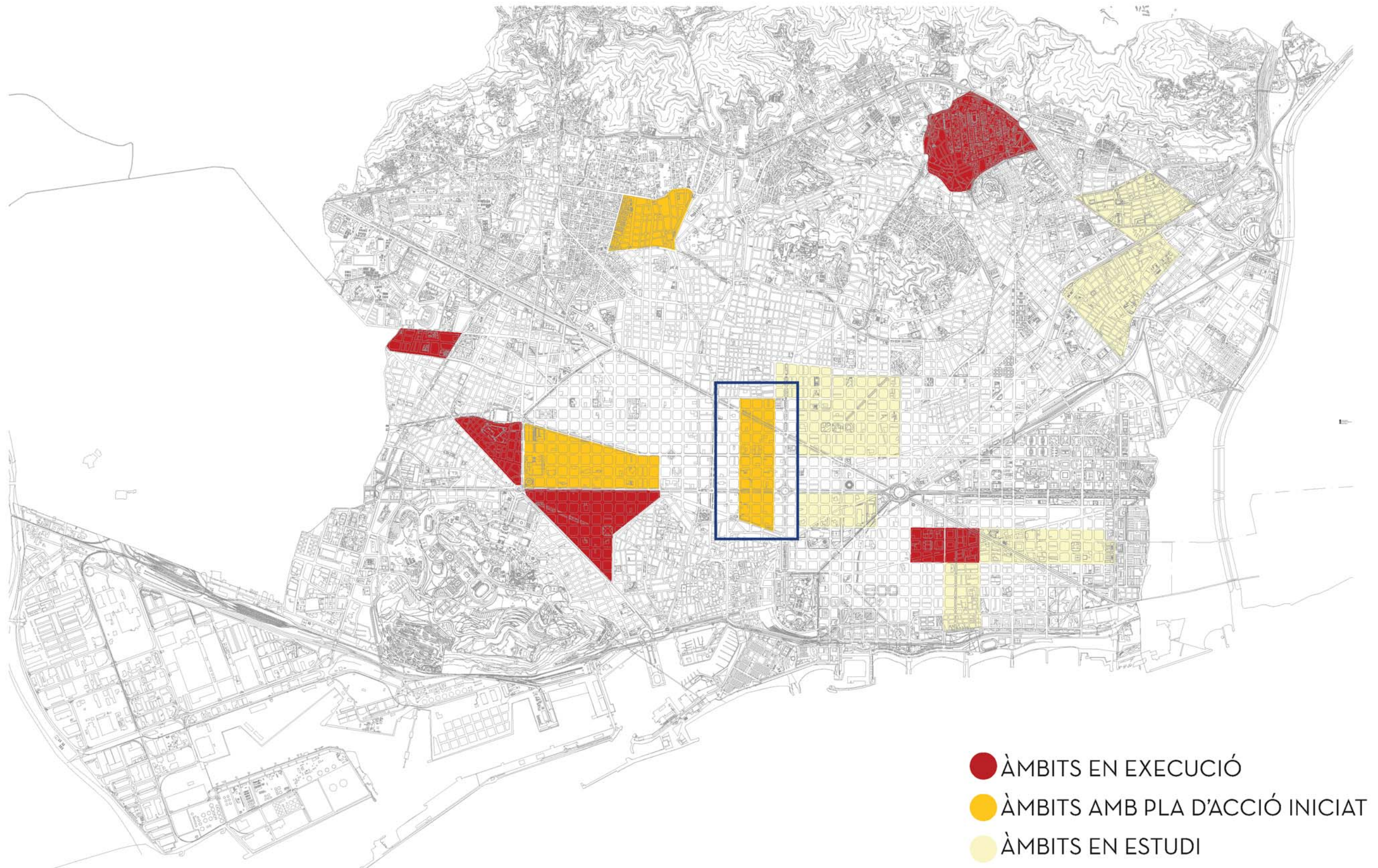


Actuacions tàctiques





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





## 2- DEFINICIÓ D'EIXOS CÍVICS

ESPAI PÚBLIC PER A LES  
PERSONES



## 2- DEFINICIÓ D'EIXOS CÍVICS. ESPAI PÚBLIC PER A LES PERSONES

**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

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

Per això, és candidat a millorar les condicions de:

- Condicions ambientals
- Condicions de confort i habitabilitat
- Desenvolupament del joc dels infants
- Mobilitat de les persones

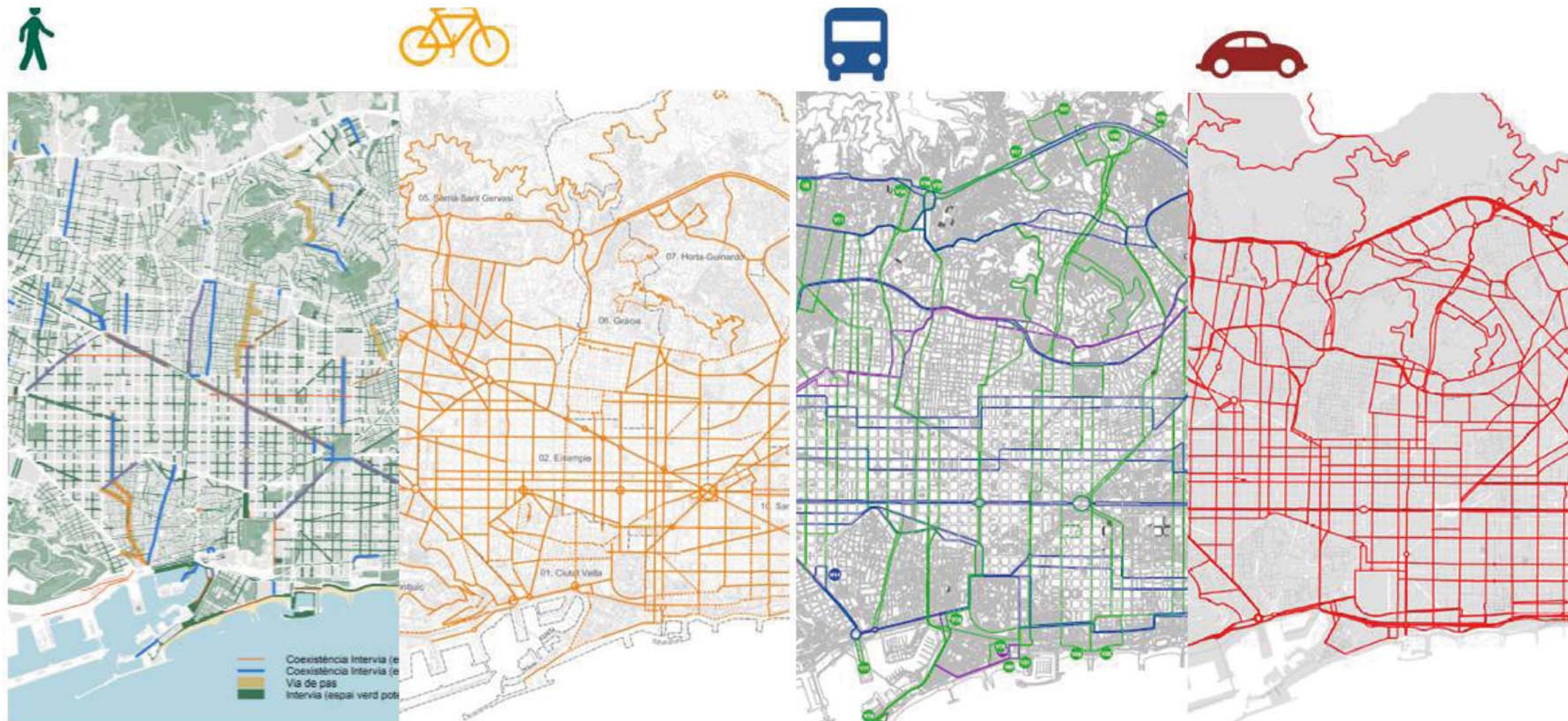




## 2- DEFINICIÓ D'EIXOS CÍVICS. ESPAI PÚBLIC PER A LES PERSONES

Escala Ciutat

Es crea una **Xarxa d'Eixos Cívics** que permeten una connectivitat per tota la ciutat a través d'aquests carrers amb prioritat pel vianant.



- La resta de xarxes funcionals estan presents a tots els carrers en **diferents proporcions** i això és el que dóna peu a la **diferent jerarquitzaació dels carrers**.
- Com a resultat de la superposició de les xarxes funcionals se'n deriva la **nova organització** en diferents tipus de via.

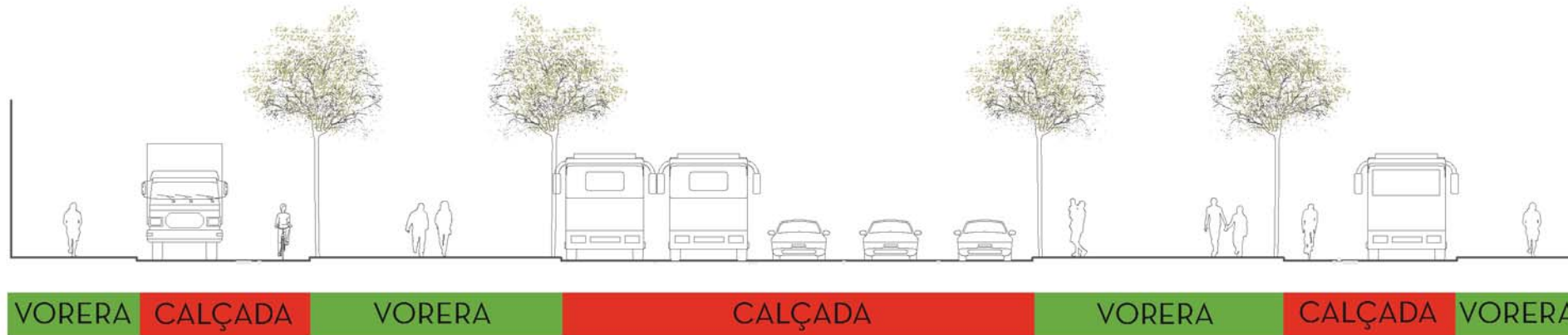


## 2- DEFINICIÓ D'EIXOS CÍVICS. ESPAI PÚBLIC PER A LES PERSONES

Cada **xarxa funcional** (vianants i verd, bici, bus i cotxe) es desplega i es superposa:

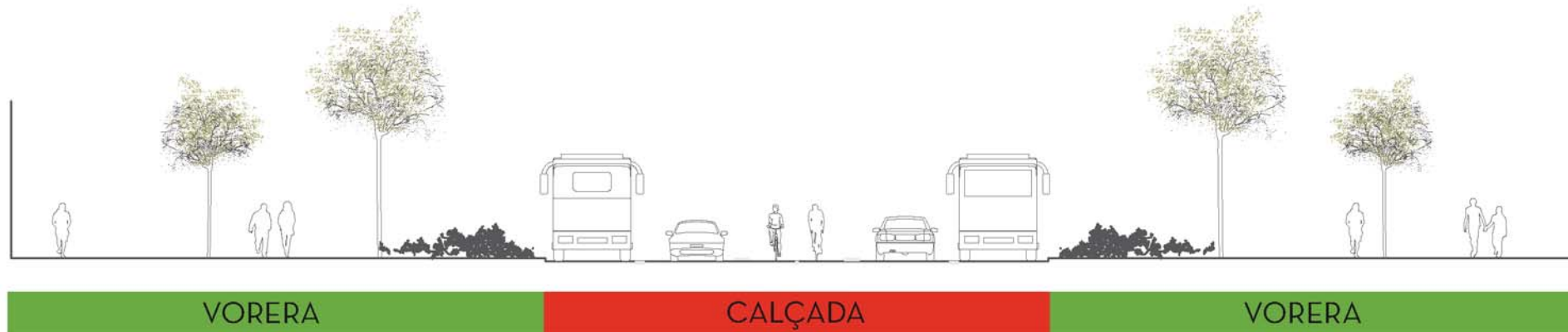
### VIA BÀSICA + EIX CÍVIC

Ex. Avda. Gran Via de les Corts Catalanes



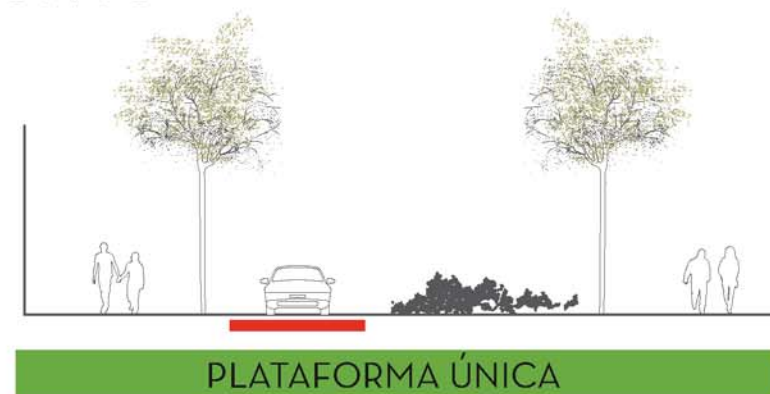
### VIA LOCAL + EIX CÍVIC

Ex. Passeig de Sant Joan



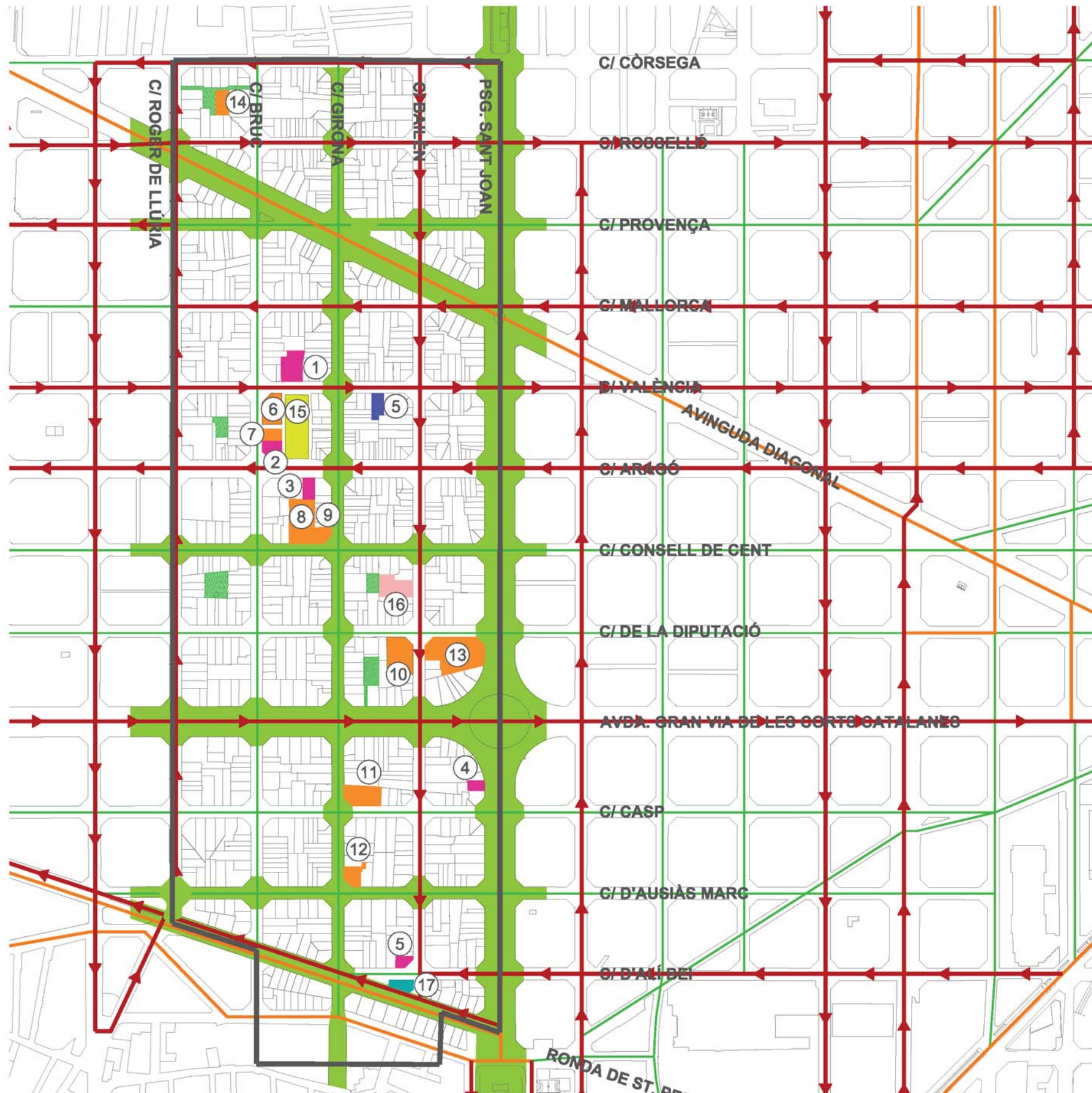
### VIA VEÏNAL + EIX CÍVIC

Ex. Carrer Borrell





## 2- DEFINICIÓ D'EIXOS CÍVICS. ESPAI PÚBLIC PER A LES PERSONES



### LLEGENDA

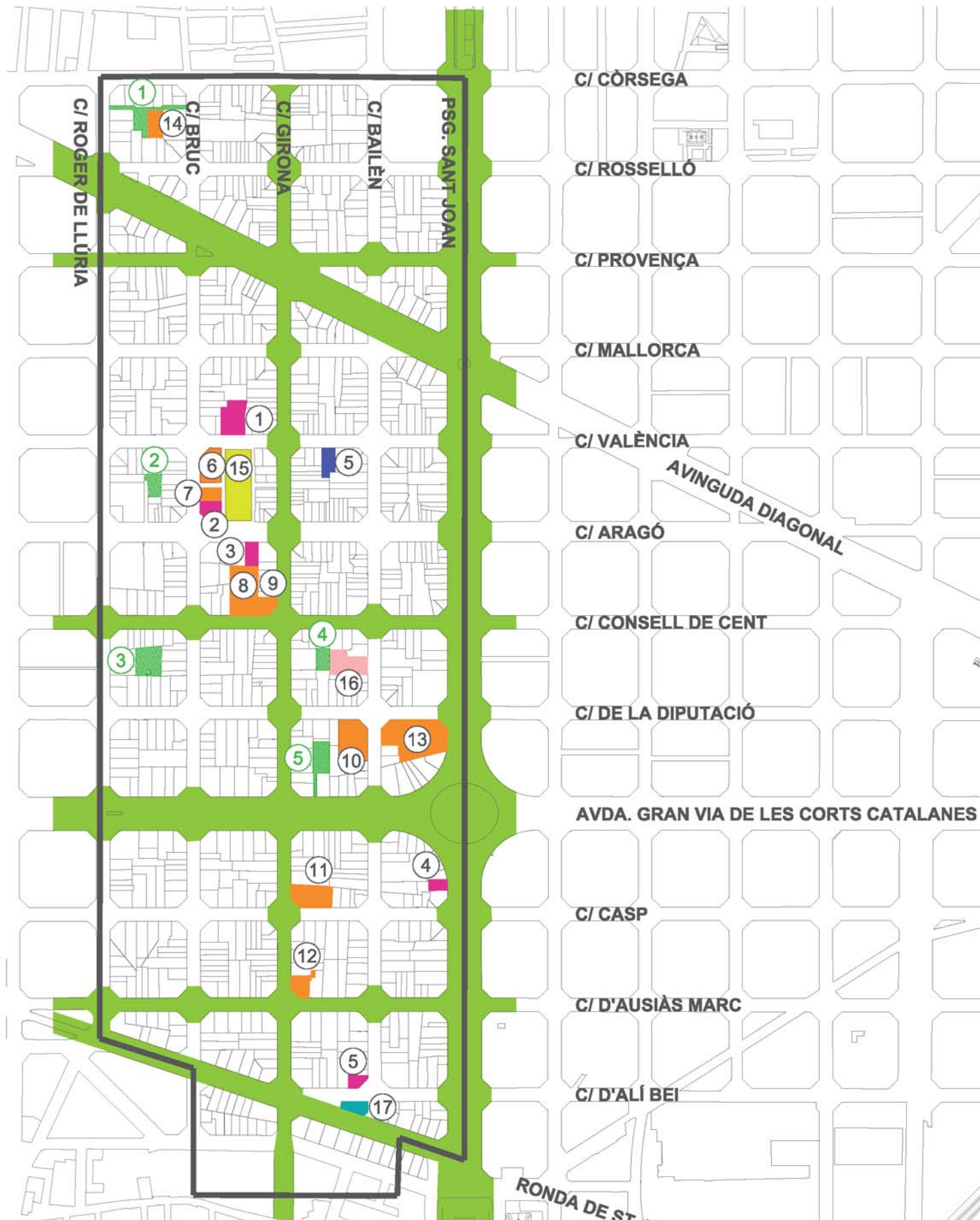
- Eixos cívics
- Espais Verds
- Vies bàsiques
- Carrils bici
- Carrers veïnals

### Equipaments









- Serveis Generals del Districte
- Serveis Generals de la Ciutat
- Educació
- Mercat
- Cultura
- Administració



## 2- DEFINICIÓ D'EIXOS CÍVICS. ESPAI PÚBLIC PER A LES PERSONES



### LLEGENDA

	Eixos cívics		Espais Verds
<b>Equipaments</b>			
	Serveis Generals del Districte		Mercat
	Serveis Generals de la Ciutat		Cultura
	Educació		Administració

### EQUIPAMENTS

#### SERVEIS GENERALS DEL DISTRICTE

- 1- Altres dependències Districte
- 2- Seu del Districte Eixample
- 3- Oficina d'Atenció Ciutadana
- 4- Centre de Serveis Socials Dreta de l'Eixample
- 5- Oficina de l'Habitatge

#### SERVEIS GENERALS DE LA CIUTAT

- 5- Institut Municipal de Persones amb Discapacitat

#### EDUCACIÓ

- 6- Conservatori de Grau Mitjà de Música
- 7- Escola de la Concepció
- 8- Religiosas Hijas de Maria Immaculada
- 9- Centre Lopez Vicuña

- 10- Escola de Santa Anna
- 11- Institut Europeu de la Mediterrània
- 12- ASK Academy Schwarzkopf Professional
- 13- Escola Sagrat Cor-Diputació
- 14- Escola Bressol Municipal Casa dels Nens

#### MERCAT

- 13- Mercat de la Concepció

#### CULTURA

- 14- Biblioteca Sofia Barat

#### ADMINISTRACIÓ

- 15- Arxiu Central dels Jutjats Socials



# 3- CARACTERÍSTIQUES DELS EIXOS CÍVICS

## NECESSITATS DELS DIFERENTS COL·LECTIUS

Infants

Gent gran

Diversitat  
funcional



# 3- CARACTERÍSTIQUES DELS EIXOS CÍVICS

## NECESSITATS DELS DIFERENTS COL·LECTIUS

Infants

Gent gran

Diversitat  
funcional



### 3.1- CARACTERÍSTIQUES DELS EIXOS CÍVICS. NECESSITATS INFANTS

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

- seguretat viària i ciutadana
- orientació
- recorreguts atractius

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

**Camí amic/escolar:** 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- CARACTERÍSTIQUES DELS EIXOS CÍVICS

## NECESSITATS DELS INFANTS

Camí  
amic/escolar

Pla de joc  
a l'espai públic





# 3- CARACTERÍSTIQUES DELS EIXOS CÍVICS

## NECESSITATS DELS INFANTS

Camí  
amic/escolar

Pla de joc  
a l'espai públic



#### **\*Què és el Camí amic/escolar?**

- 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 amics/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- CARACTERÍSTIQUES DELS EIXOS CÍVICS. NECESSITATS INFANTS

## Plànol solapament Eixos Cívics i àmbits/itinerari de Camins amics/escolars



#### LLEGENDA

- Eixos cívics
- Espais Verds
- Camins amics/escolars
- Accessos equipaments

#### Equipaments

- Serveis Generals del Districte
- Serveis Generals de la Ciutat
- Educació
- Mercat
- Cultura
- Administració



### 3.1- CARACTERÍSTIQUES DELS EIXOS CÍVICS. NECESSITATS INFANTS

**Les característiques de la xarxa d'Eixos Cívics la converteixen en ideal per integrar els Camins amics/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- CARACTERÍSTIQUES DELS EIXOS CÍVICS. NECESSITATS 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/escolar



Projecte  
Bus a peu



Projecte Kango:  
Bus amic



Eixos Cívics



### 3.1- CARACTERÍSTIQUES DELS EIXOS CÍVICS. NECESSITATS INFANTS

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



#### Com volem anar-hi? Camins amics/escolars





# 3- CARACTERÍSTIQUES DELS EIXOS CÍVICS

## NECESSITATS DELS INFANTS

Camí  
amic/escolar

Pla de joc  
a l'espai públic





## 3.1- CARACTERÍSTIQUES DELS EIXOS CÍVICS. NECESSITATS 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

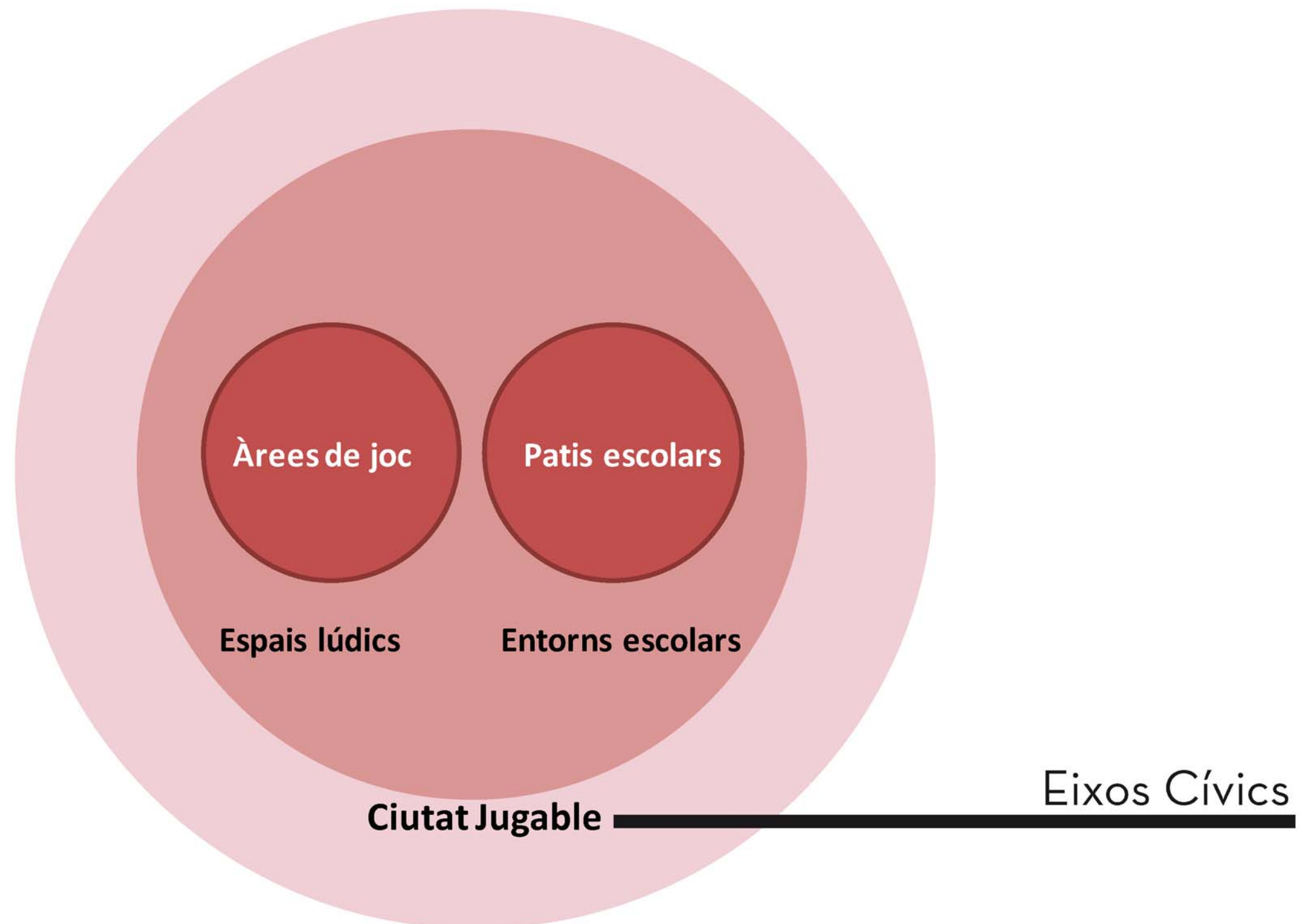
1. Els infants tenen dret al joc i al lleure
2. El joc millora la salut i el benestar
3. El joc enriqueix la vida comunitària
4. El joc per naturalitzar i pacificar l'entorn

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- CARACTERÍSTIQUES DELS EIXOS CÍVICS. NECESSITATS INFANTS

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





### 3.1- CARACTERÍSTIQUES DELS EIXOS CÍVICS. NECESSITATS INFANTS





# 3- CARACTERÍSTIQUES DELS EIXOS CÍVICS

## NECESSITATS DELS DIFERENTS COL·LECTIUS

Infants

Gent gran

Diversitat  
funcional



### 3.2- CARACTERÍSTIQUES DELS EIXOS CÍVICS. NECESSITATS GENT GRAN

## La gent gran té necessitats específiques per utilitzar l'Espai Públic:

- més punts de descans
- millora del confort ambiental
- eliminació de barreres arquitectòniques
- espais de trobada





### 3.2- CARACTERÍSTIQUES DELS EIXOS CÍVICS. NECESSITATS GENT GRAN

## Què fa el Programa Superilles per millorar l'accessibilitat i habitabilitat de la gent gran?

- Pacificació de carrers:
  - Plataforma única, eliminant les barreres arquitectòniques.
  - Creació de passos lliures d'obstacles d'amplada mínima d'1,8m.  
*(Excepcionalment es pot reduir a 1,50m en zones consolidades)*
- Recorreguts rectilinis.
- Voreres passants.
- Més punts de descans
- Millora del confort ambiental
- Eliminació de barreres arquitectòniques





# 3- CARACTERÍSTIQUES DELS EIXOS CÍVICS

## NECESSITATS DELS DIFERENTS COL·LECTIUS

Infants

Gent gran

Diversitat  
funcional



### 3.3- CARACTERÍSTIQUES DELS EIXOS CÍVICS. NECESSITATS DIVERSITAT FUNCIONAL

## La gent amb diversitat funcional té necessitats específiques per utilitzar l'Espai Públic:

- recorreguts sense barreres arquitectòniques
- recorreguts segurs amb indicacions de zones de perill.







### 3.3- CARACTERÍSTIQUES DELS EIXOS CÍVICS. NECESSITATS 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)
- Presència de més verd (parterres i arbres)
- Mobiliari urbà (bancs, alguna taula,...).
- Les cruïlles tindran voreres passants (en línia recta)





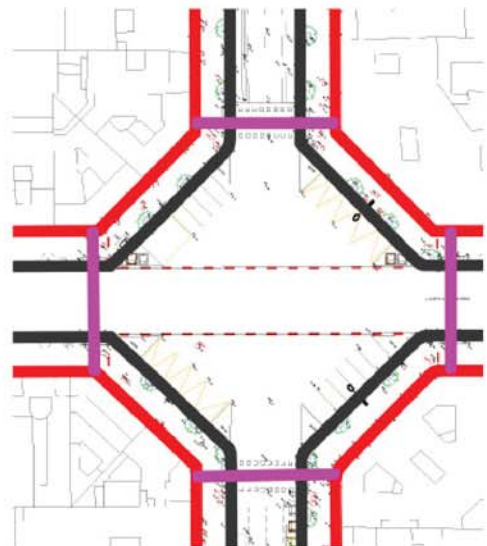
### 3.3- CARACTERÍSTIQUES DELS EIXOS CÍVICS. NECESSITATS DIVERSITAT FUNCIONAL

#### 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 als 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 A LES ALTRES XARXES FUNCIONALS

Convivència  
vianants-bicicleta

Vies Bàsiques



## 4.1- COM AFECTA EL DESPLEGAMENT A LES ALTRES XARXES FUNCIONALS

### Convivència vianants-bicicleta

#### Quines tipologies de bicicleta hi ha?

Les persones, quan anem en bici, ens podem comportar de 2 maneres diferents segons el motiu del viatge:

#### **Bicicleta “llebre”:**

- Trànsit de pas, trànsit de ciutat.
- Circula pels carrils bici o bé per la calçada, en convivència amb el vehicle privat.

#### **Bicicleta “tortuga”:**

- Trànsit d'origen/destí, trànsit local/veïnal.
- Circula a menor velocitat pels carrils bici, o bé pels carrers de prioritat invertida, en convivència amb el vianant.



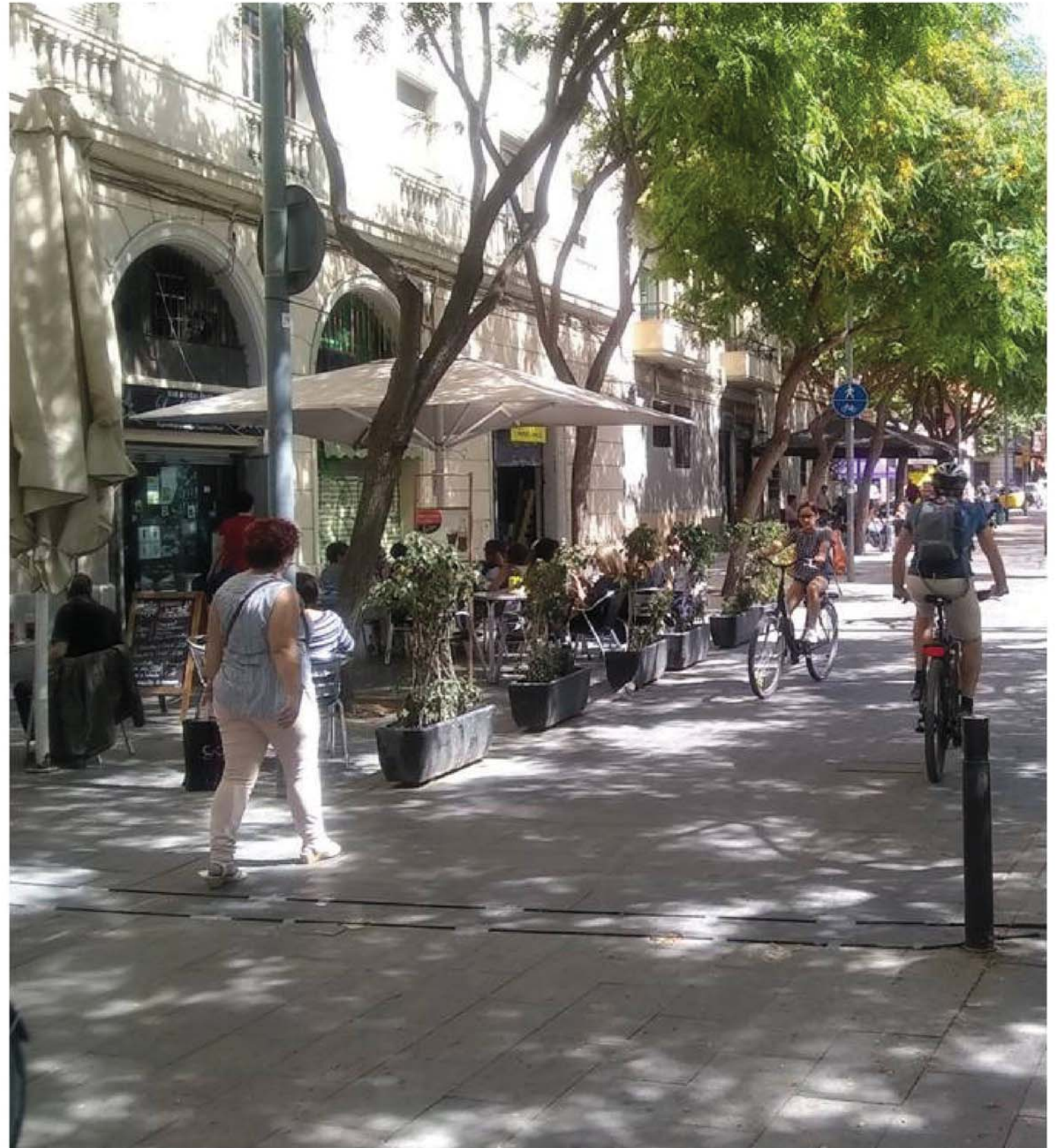


## 4.1- COM AFECTA EL DESPLEGAMENT A LES ALTRES XARXES FUNCIONALS

Convivència vianants-bicicleta

### **Com han de circular les bicicletes en carrers de prioritats invertida?**

En carrers de prioritats invertida, les bicicletes han d'anar a una velocitat moderada i respectar en tot moment la prioritats del vianant. Per tant, han de comportar-se com a bicicletes “tortuga”.





## 4.1- COM AFECTA EL DESPLEGAMENT A LES ALTRES XARXES FUNCIONALS

Convivència vianants-bicicleta

### Quina urbanització es pot fer en aquests carrers?

La urbanització del carrer depèn del flux de vianants i de bicicletes que hi transcorren:

Els carrers de prioritat invertida amb un **flux de vianants inferior a 150 vianants/hora i un metre d'amplada útil de secció**, la convivència vianant – bici es pot fer **sense segregació física**.

Els carrers de prioritat invertida amb un **flux de vianants superior a 150 vianants/hora i un metre d'amplada útil de secció**, la convivència vianant – bici **requereix segregació física**.





## 4.1- COM AFECTA EL DESPLEGAMENT A LES ALTRES XARXES FUNCIONALS

Convivència vianants-bicicleta

### Quin és el cas de Girona?

- Pel carrer Girona (a l'alçada del c/ València) hi transcorren 10.155 vianants/dia. En hora punta, hi passen 1.120 vianants/hora punta. Considerant una amplada útil futura de 15 metres, s'obtenen 75 vianants/hora punta i metre d'amplada útil de secció (valor inferior a 150).
- El carrer Girona actualment presenta una intensitat mitjana diària (IMD) de bicicletes de 1.800 bicicletes/dia (50% pujada, 50% baixada).
- En aquest sentit, es proposa un carrer en plataforma única amb prioritat per al vianant sense segregació física per a la bicicleta, donant una alternativa per a la baixada (sentit muntanya - mar) en carril bici pel carrer Bruc.





# 4- COM AFECTA EL DESPLLEGAMENT A LES ALTRES XARXES FUNCIONALS

Convivència  
vianants-bicicleta

Vies Bàsiques





## 4.2- VIES BÀSIQUES

PERQUÈ 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?

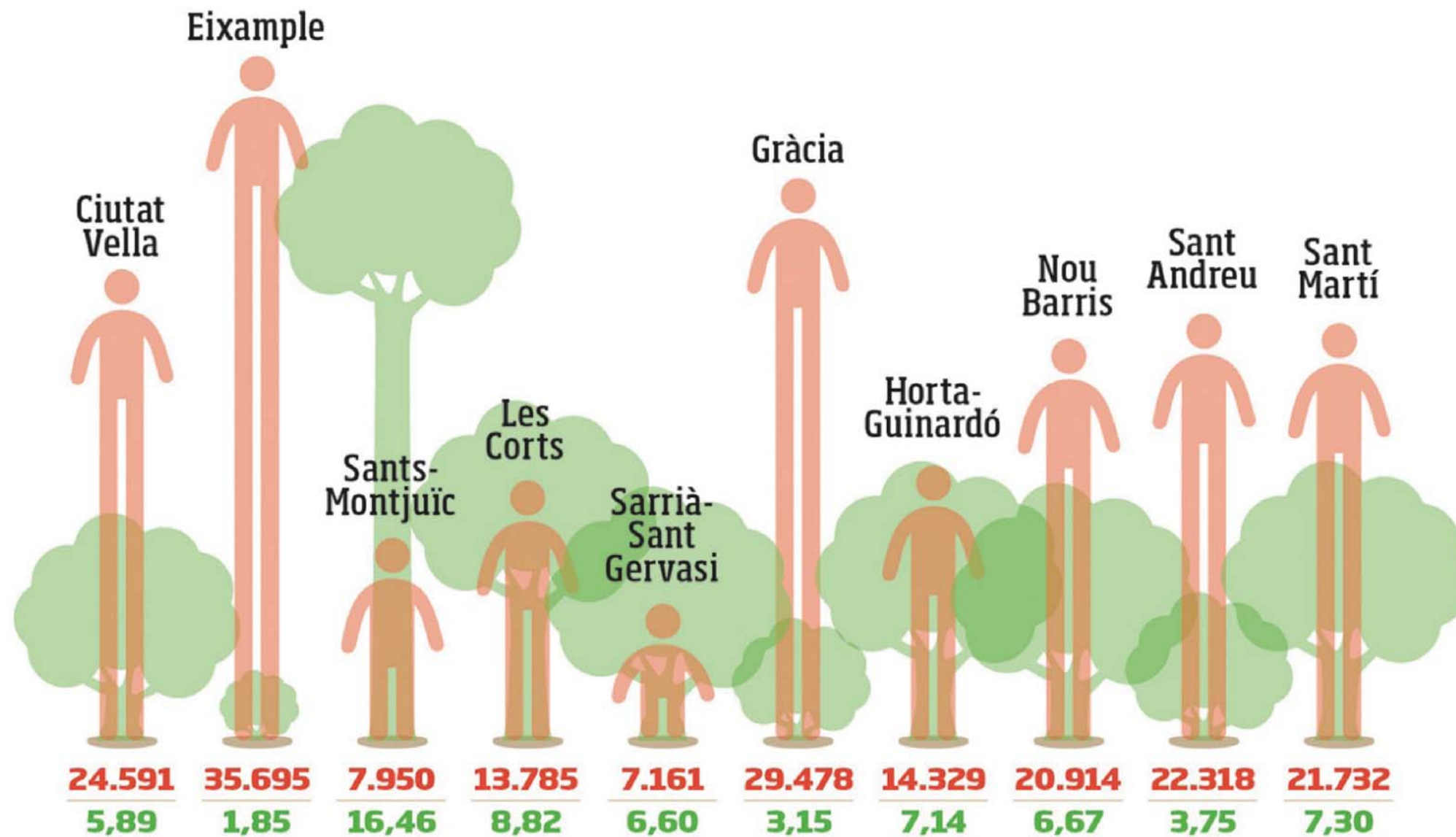
### 1a. Guanyar espai públic i verd per a la ciutadania

#### 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

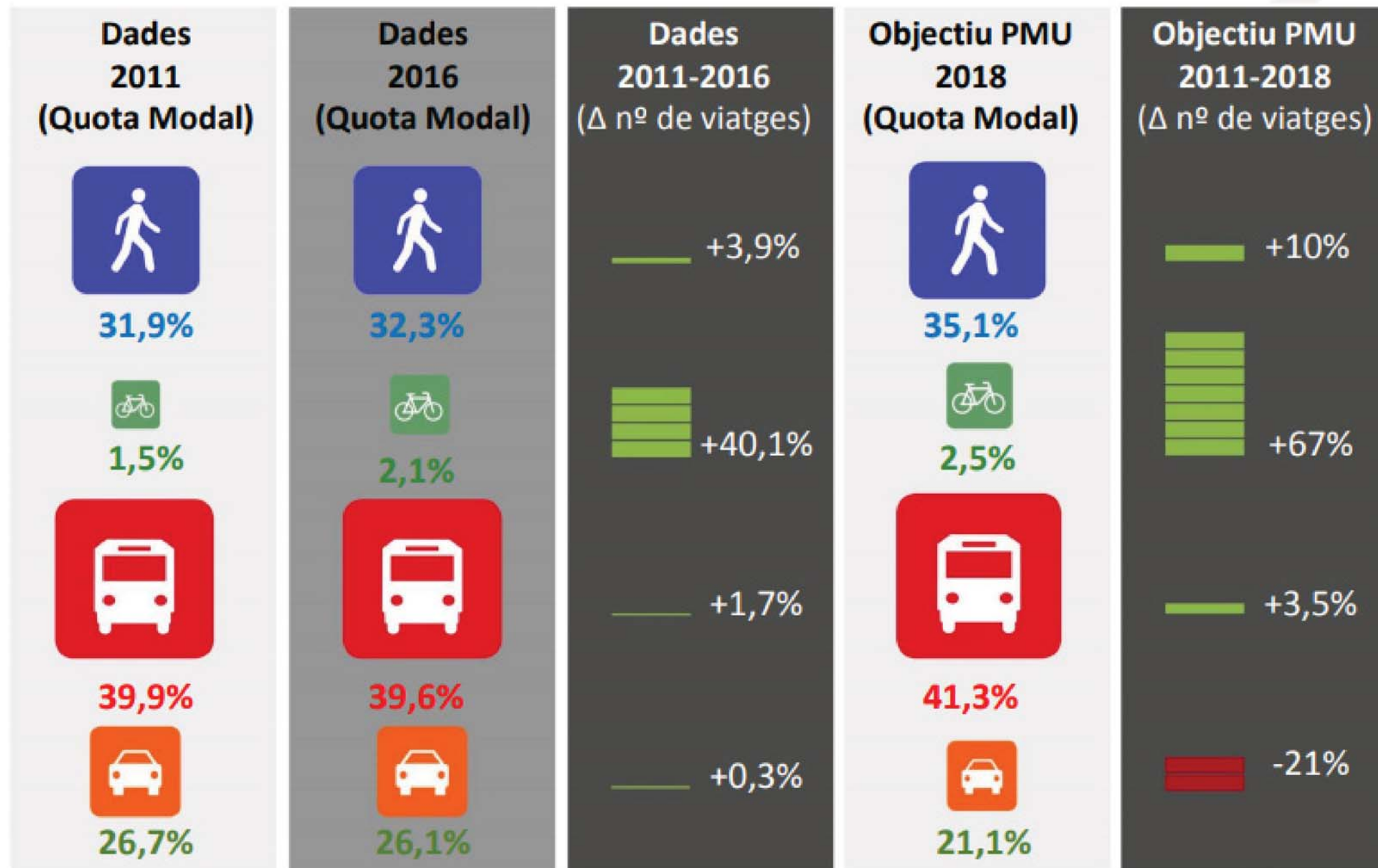
Superfície de verd: valor recomanat: 10m<sup>2</sup>/habitant



## 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?**

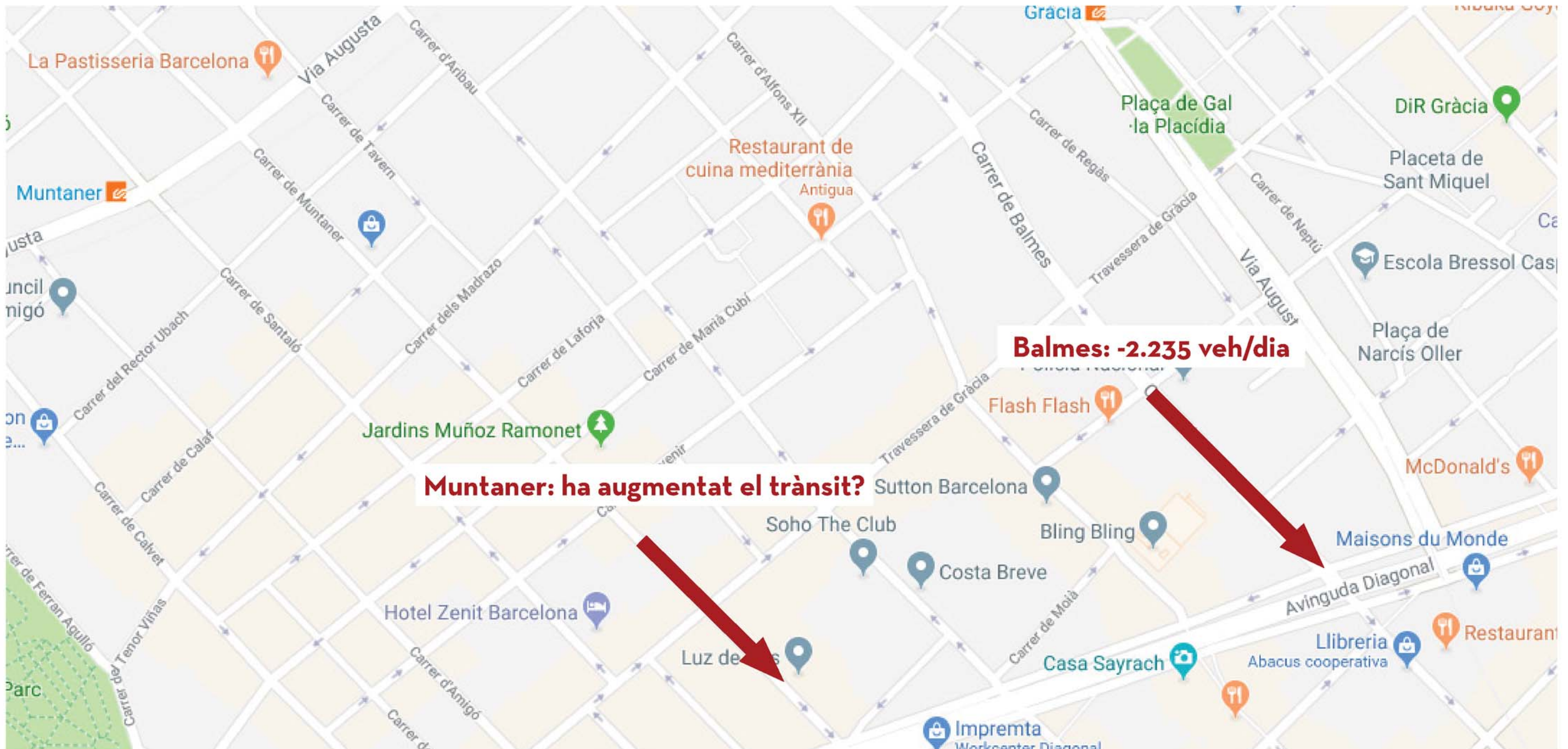




## 4.2- QUÈ PASSA QUAN REDUÏM CARRILS DE CIRCULACIÓ?

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

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



Analitzem el trànsit al carrer Muntaner



## 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.**