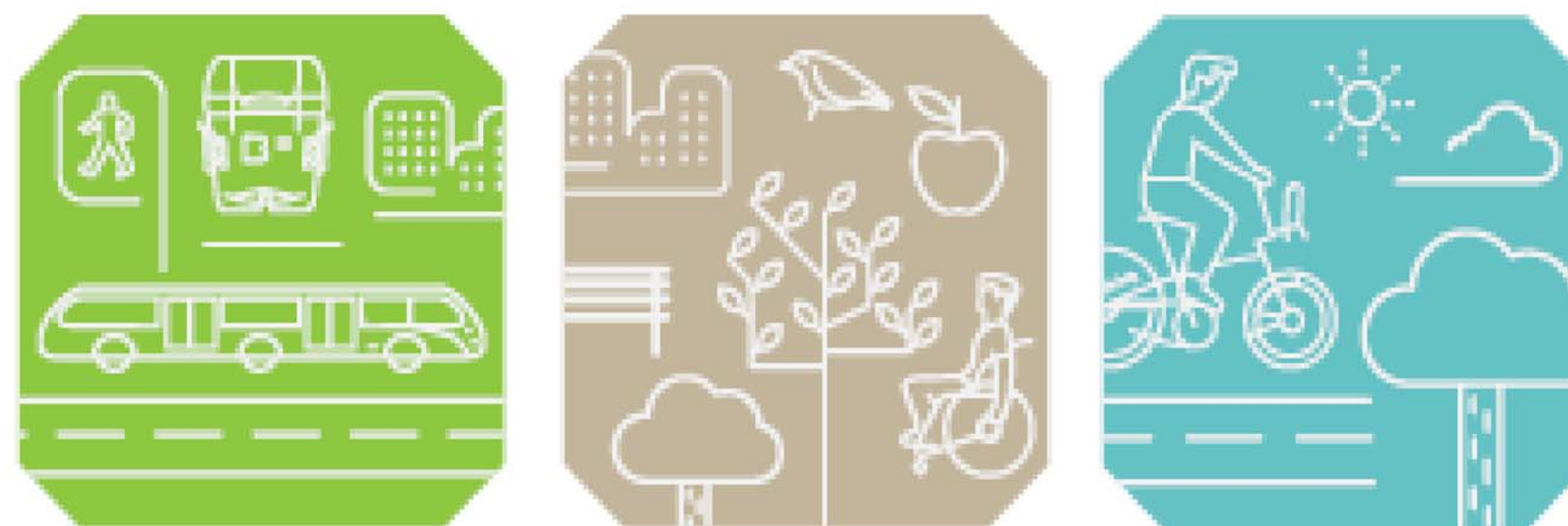




Programa Superilles
2a Reunió Grup Impulsor
Àmbit dels carrers Mitre, Ganduxer, Bonanova, Pg. St. Gervasi i Balmes
Barri de Sant Gervasi - La Bonanova

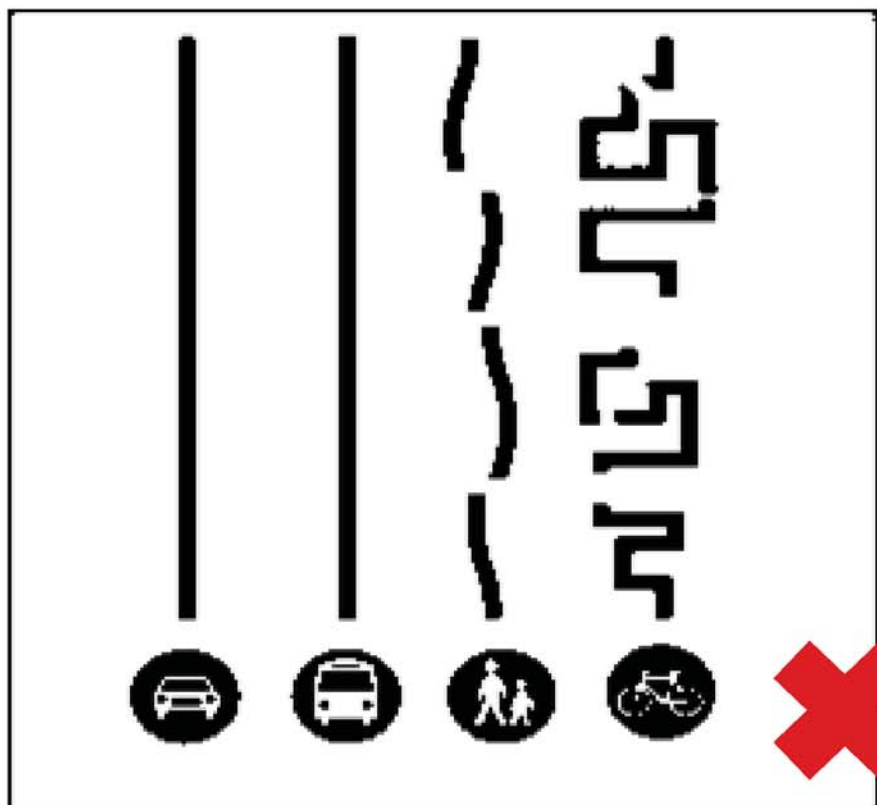




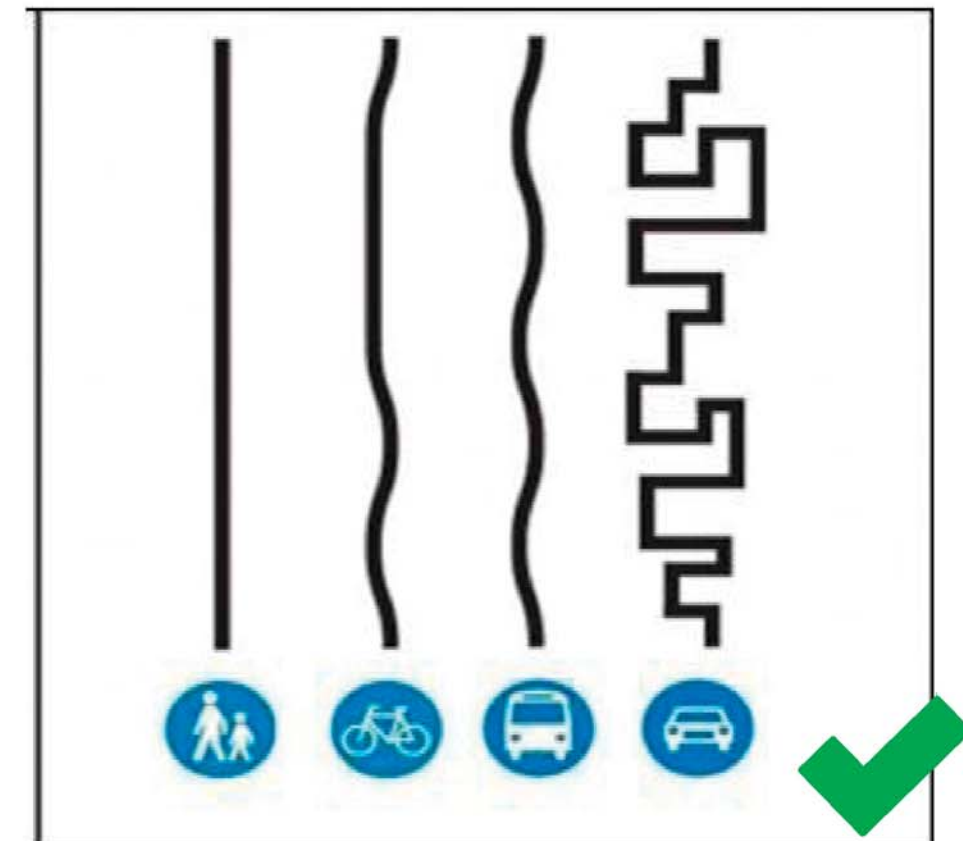
1- EL MODELO



1.1 - 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.





1.2 - EL MODEL

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

- **Alts nivells de contaminació**
- **Manca d'espais verds**
- **Alta accidentalitat viària**
- **Sedentarisme**
- **Contaminació acústica**
- **Emissions CO₂**

Cal prendre consciència que cal actuar per frenar els aspectes negatius i per potenciar els positius:

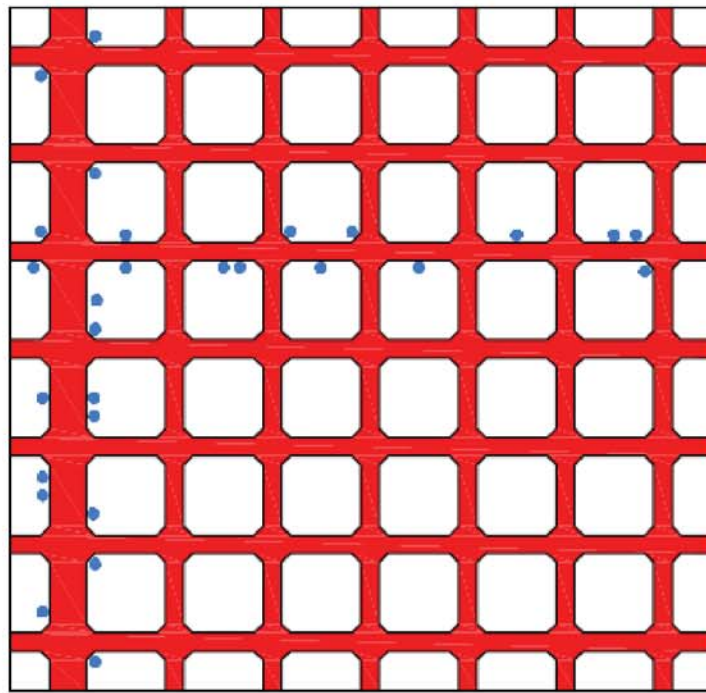
Barcelona és una ciutat amb oportunitats de regeneració.



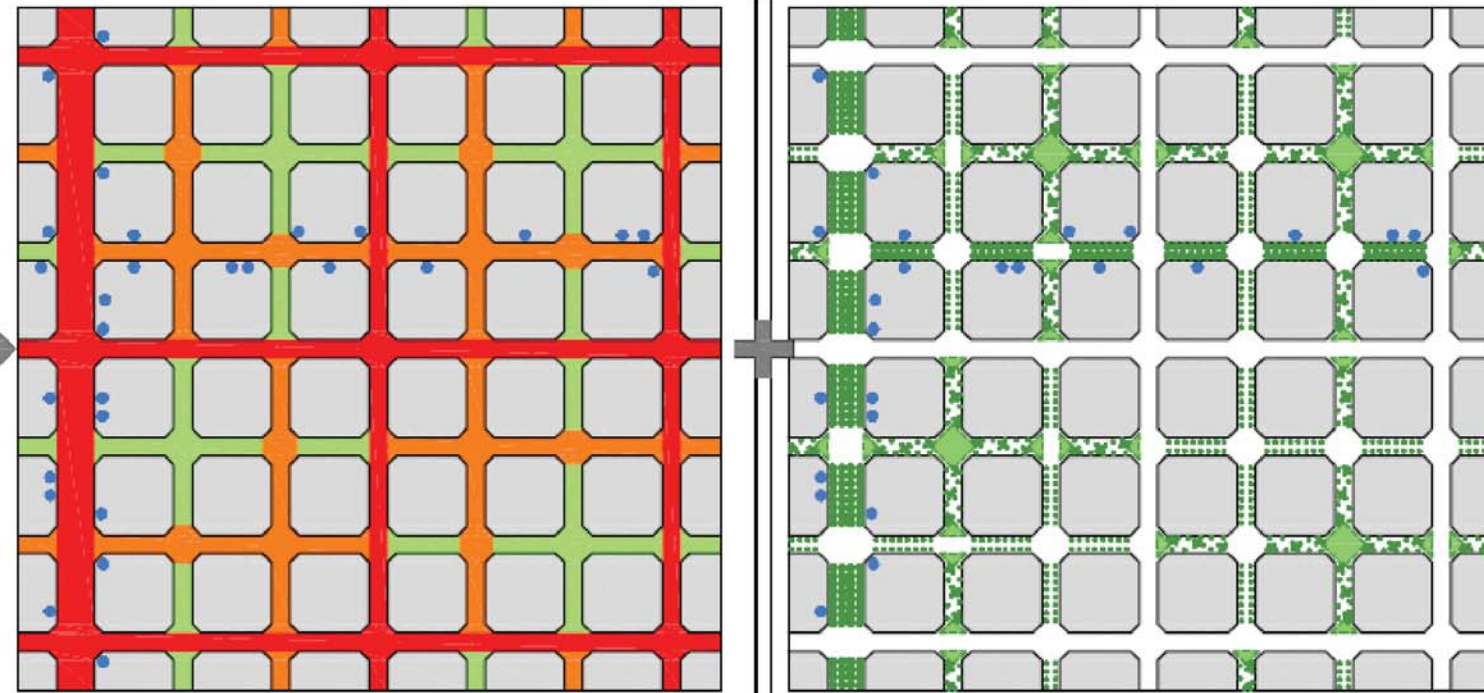


1.3 - EL MODEL

Model actual



Model superilles



Circular

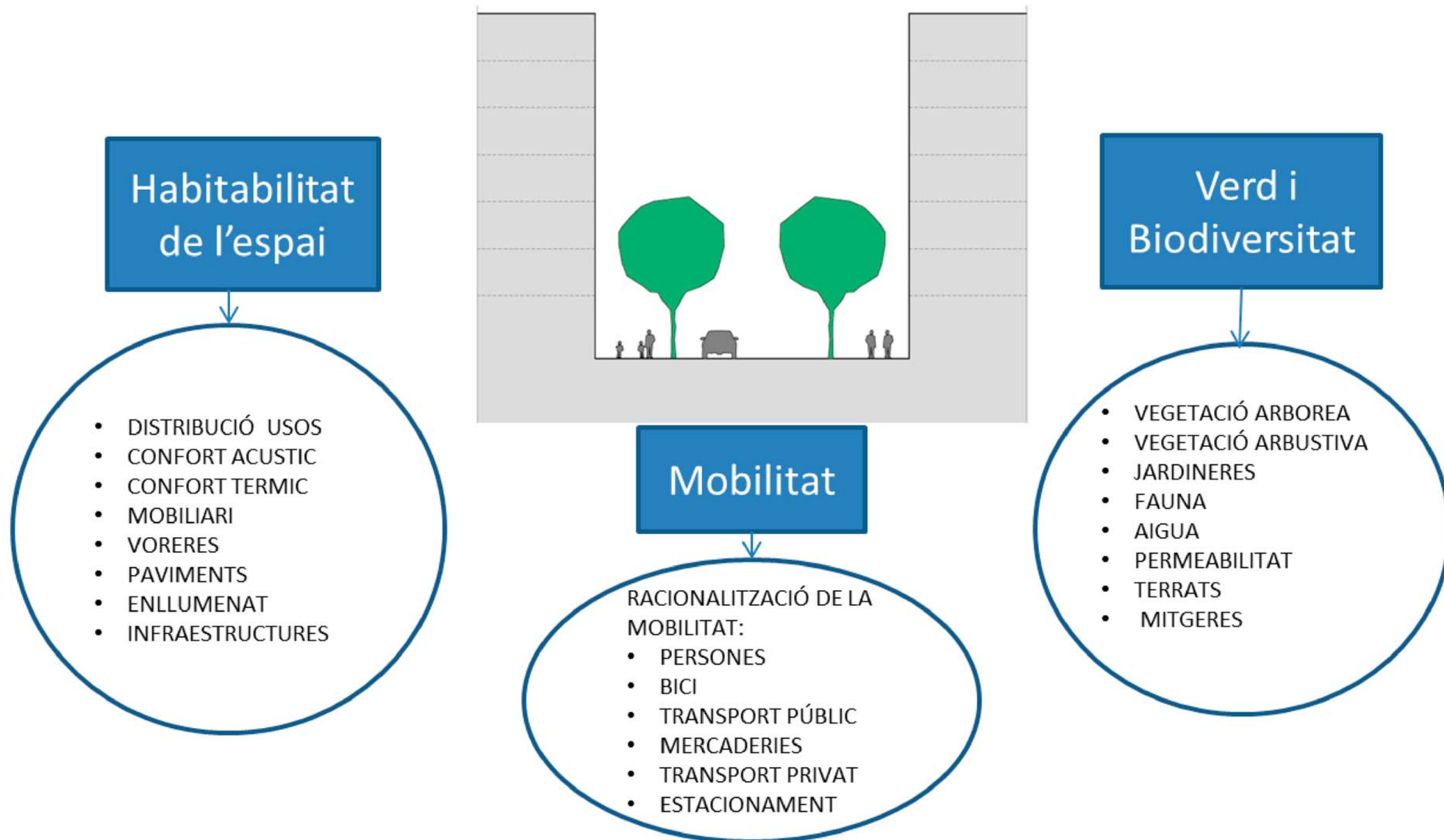


Habitar

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.



1.4 - EL MODEL



ACTUACIONS

Nivells d'incidència: bàsica, tàctica i estructurant



1.5 - 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

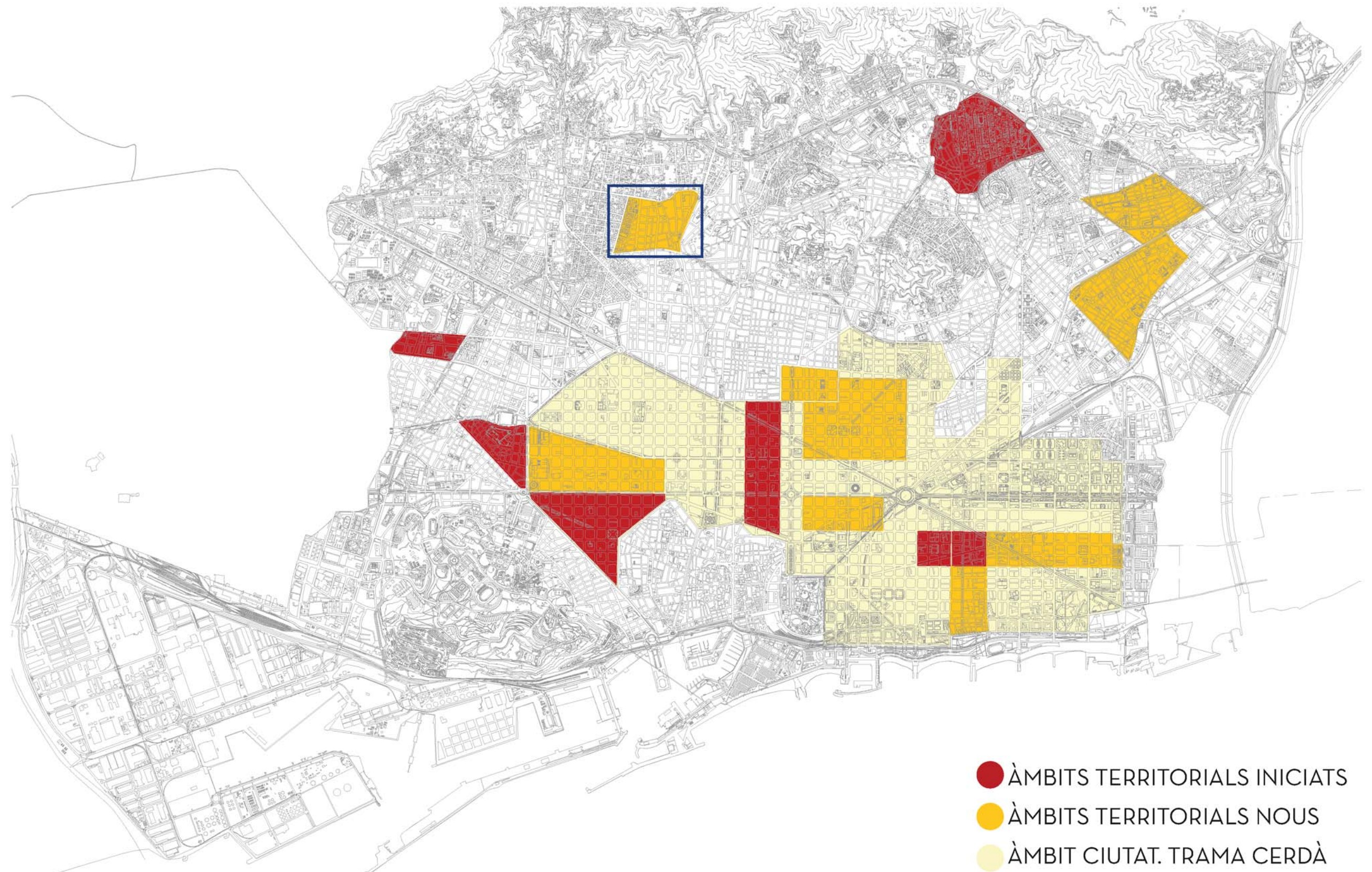


Actuacions tàctiques





1.6. INTRODUCCIÓ. PLÀNOL D'IMPLANTACIÓ A NIVELL CIUTAT





2- PROCÉS PARTICIPATIU



2.1. PROCÉS PARTICIPATIU ESPAIS DE PARTICIPACIÓ PER UN ÀMBIT DE SUPERILLES

Grup Impulsor: és l'espai de seguiment i rendició de comptes. Es crea a cada territori a l'inici del procés, constituït per un grup de persones i/o entitats representatives del barri, que s'implicaran de forma especial amb el projecte des del disseny fins a l'avaluació. El grup impulsor farà d'enllaç entre l'equip tècnic i el veïnat, fent el seguiment del Programa i validant les diferents fases; ajudant a definir els espais de participació així com els resultats dels diferents tallers de participació i del treball tècnic realitzat.

Entitats, Comerciants i Equipaments convocats al GI de Sant Gervasi - La Bonanova:

Associació de Veïns Sant Gervasi-La Bonanova, Barnavasi, Fundación Cardenal Vidal i Barraquer, Centre Ensenyament Professional Thuya, Escola l'Horitzó, Escola Llotja, Mercadona, Caprabo (x3), Plus Fresc, Jespac, Pàrquings, Hotel Sant Gervasi, Llar Mosen Lluís Vidal, Convent "Religiosas Mercedarias Misioneras", Mercat Sant Gervasi, Centre Cívic Vil·la Florida, Biblioteca Joan Maragall, La Salle Bonanova, Residencia 3ª edad Sant Gervasi, Serveis Socials St. Gervasi i Veïnat



2.2 PROCÉS PARTICIPATIU ESPAIS DE PARTICIPACIÓ PER UN ÀMBIT DE SUPERILLES

Reunions amb col·lectius especialment implicats: es té especial cura a incloure de manera proactiva i preferent en el procés els comerciants i industrials del territori, les escoles i instituts i aquells col·lectius que es poden sentir especialment afectats i que habitualment no participen en espais de participació.

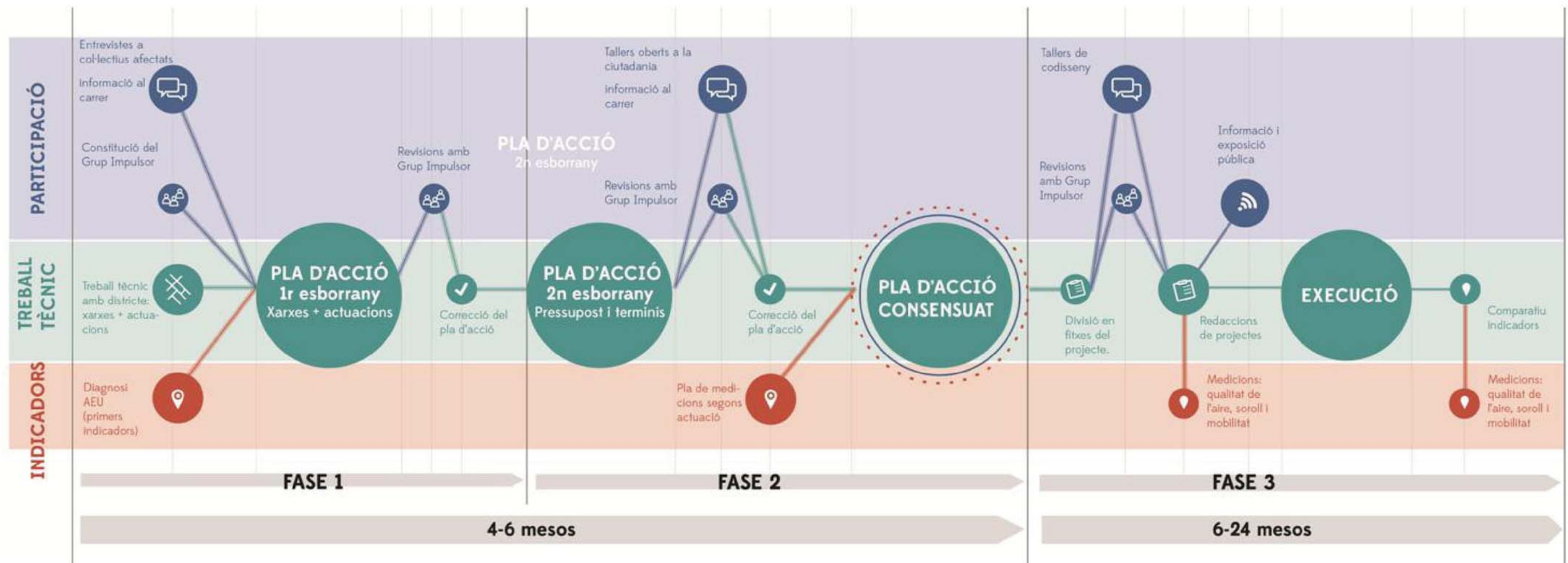
- Comerciants
- Comunitat educativa
- Equipaments

Informació i recollida de propostes al carrer i tallers oberts al veïnat: es promou una participació oberta que permeti que qualsevol persona del territori, pertanyi o no al teixit organitzat, pugui tenir informació i participar.

Seguiment i participació a la xarxa: per afavorir la transparència i la traçabilitat del procés i les propostes, s'activarà un espai de seguiment a la xarxa, que permetrà obrir el projecte a tota la ciutadania, arribar a veïns i veïnes que potser no participarien en els espais de participació presencials i fer aportacions a cada fase.



2.3 PROCÉS PARTICIPATIU. PROCÉS DE TREBALL TÈCNIC I PARTICIPAT.





3- PROBLEMÀTICA EXISTENT

Mobilitat Drecera

Mobilitat Escoles

Manca d'accessibilitat

Sobreocupació de les voreres



3- PROBLEMÀTICA EXISTENT

Mobilitat Drecera

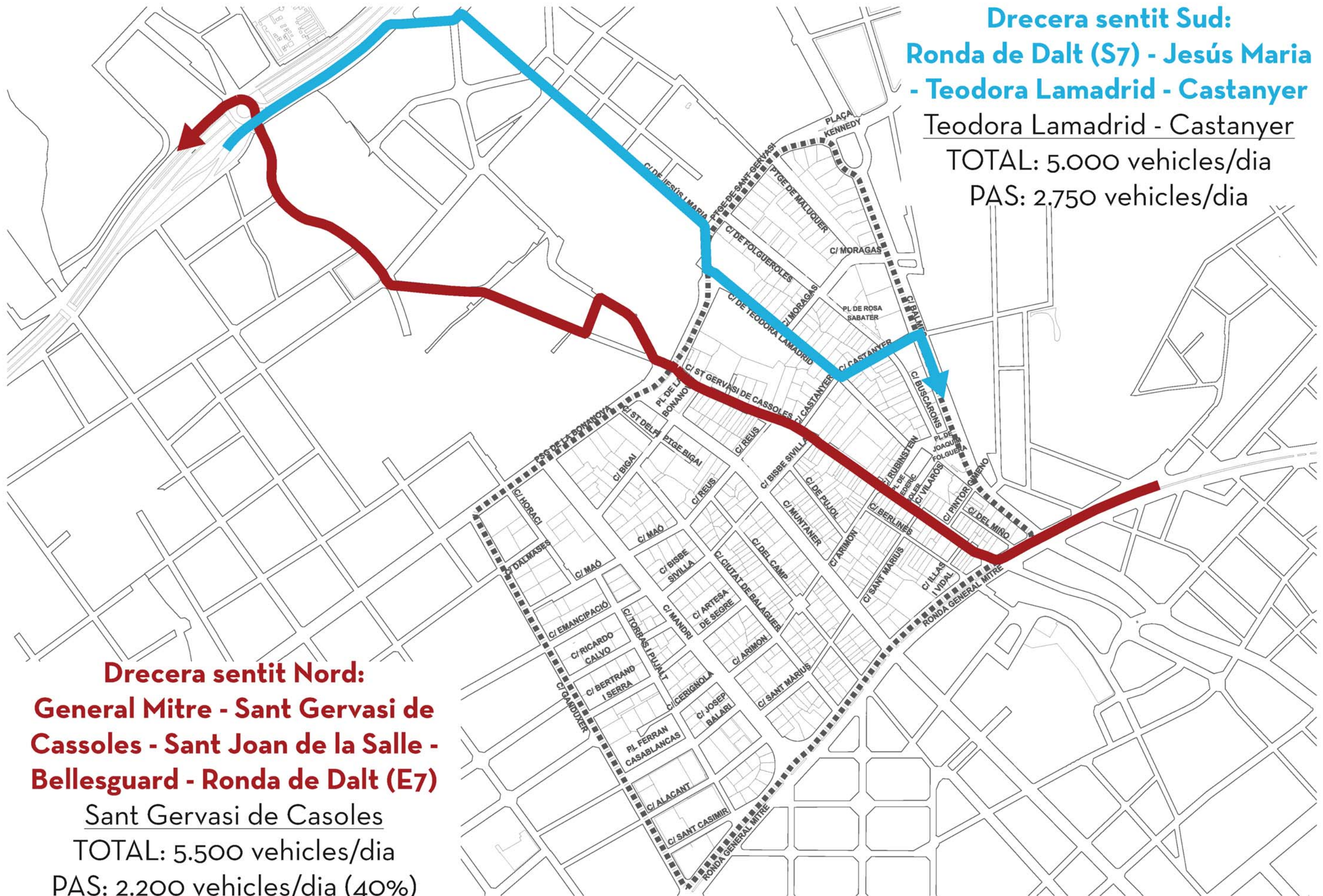
Mobilitat Escoles

Manca d'accessibilitat

Sobreocupació de les voreres



3.1 PROBLEMÀTICA. MOBILITAT DRECERA





3.2 PROBLEMÀTICA EXISTENT.



TRÀNSIT DE PAS DRECERA SENTIT NORD
Carrer St. Gervasi de Cassoles entre els Carrers Reus i Bisbe Sevilla



3.3 PROBLEMÀTICA EXISTENT



TRÀNSIT DE PAS DRECERA SENTIT SUD
Carrer de Jesús i Maria amb Passeig de Sant Gervasi



3- PROBLEMÀTICA EXISTENT

Mobilitat Drecera

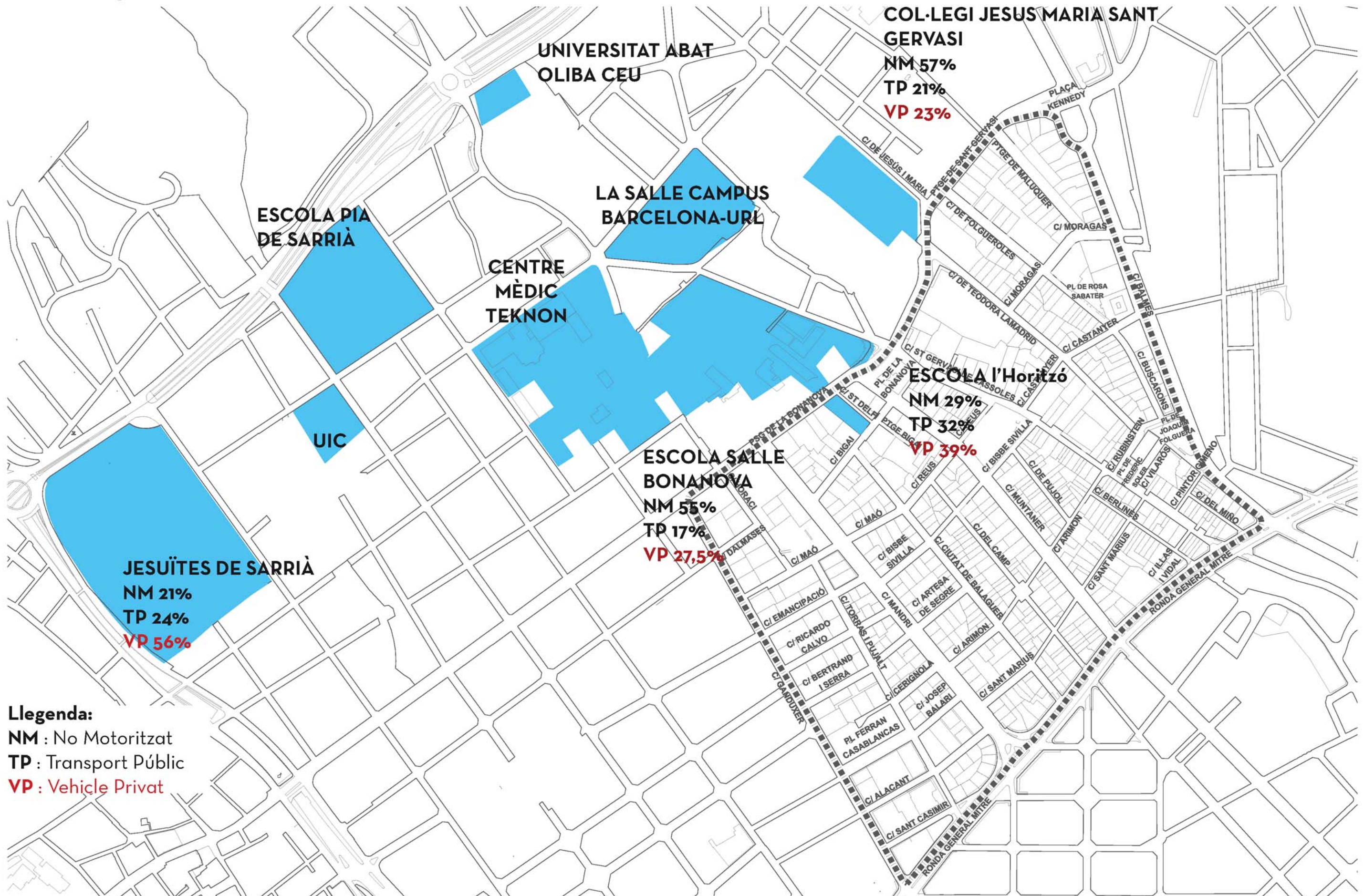
Mobilitat Escoles

Manca d'accessibilitat

Sobreocupació de les voreres



3.4 PROBLEMÀTICA. MOBILITAT



Llegenda:

- NM : No Motoritzat
- TP : Transport Públic
- VP : Vehicle Privat



3.5 PROBLEMÀTICA EXISTENT



TRÀNSIT GENERAT PER LA GRAN CONCENTRACIÓ D'ESCOLES
Passeig de Sant Gervasi gir a l'esquerra cap a C/ Teodora Lamadrid



3- PROBLEMÀTICA EXISTENT

Mobilitat Drecera

Mobilitat Escoles

Manca d'accessibilitat

Sobreocupació de les voreres



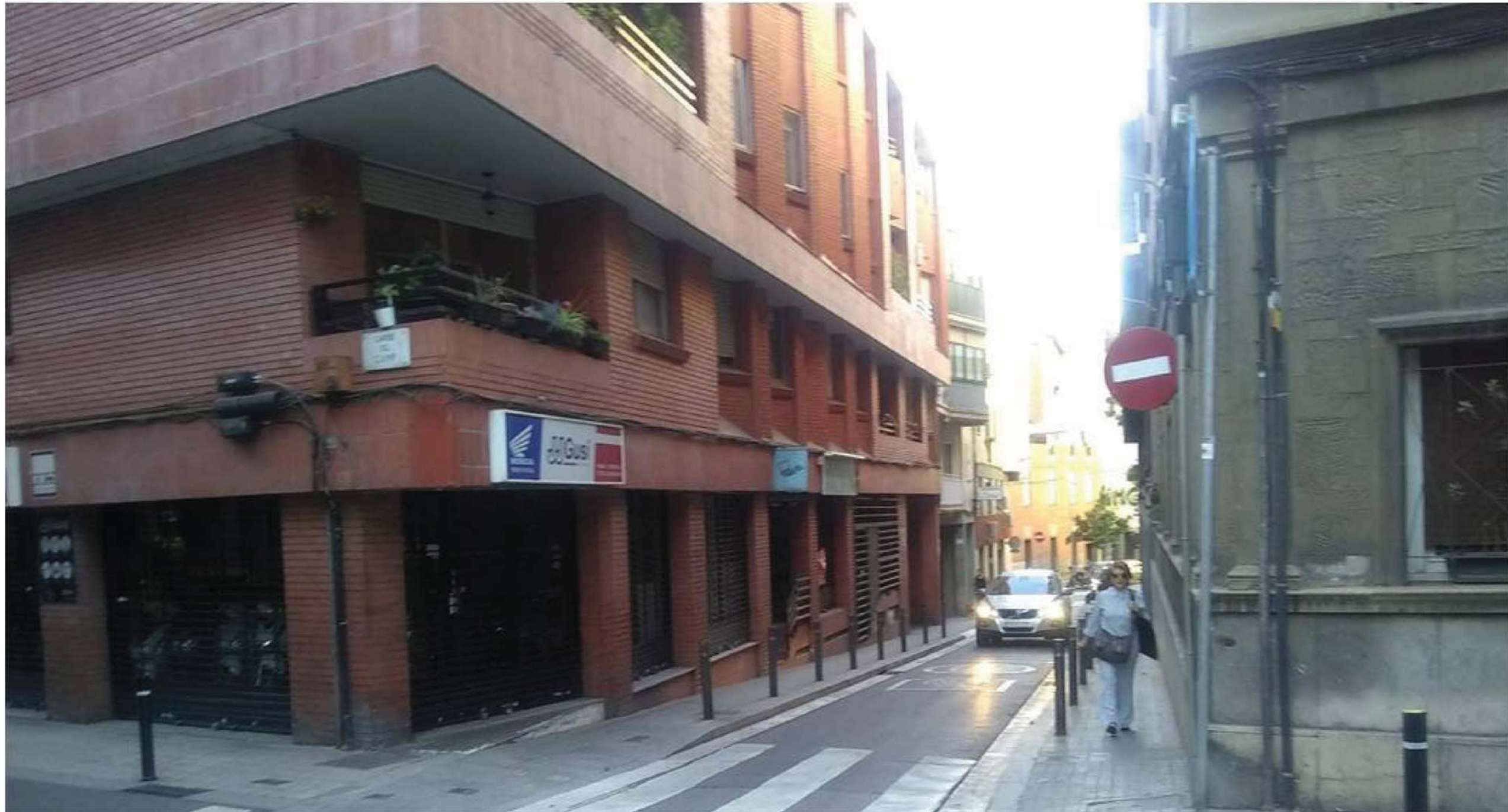
3.6 PROBLEMÀTICA EXISTENT MANCA D'ACCESSIBILITAT



MANCA D'ACCESSIBILITAT A LES VORERES
C/ Buscarons



3.7 PROBLEMÀTICA EXISTENT MANCA D'ACCESSIBILITAT



MANCA D'ACCESSIBILITAT A LES VORERES
C/ del Camp cantonada C/Sant Màrius



3- PROBLEMÀTICA EXISTENT

Mobilitat Drecera

Mobilitat Escoles

Manca d'accessibilitat

Sobreocupació de les voreres



3.8 PROBLEMÀTICA EXISTENT



SOBREOCUPACIÓ A LES VORERES
C/ Muntaner



3.9 PROBLEMÀTICA EXISTENT



SOBREOCUPACIÓ A LES VORERES
C/ Mandri



4- ÀMBIT D'ESTUDI



4.1 ESTAT ACTUAL. ÀMBIT D'ESTUDI





4- ÀMBIT D'ESTUDI

Estat Actual

Mobilitat

Espai Públic



4- ÀMBIT D'ESTUDI

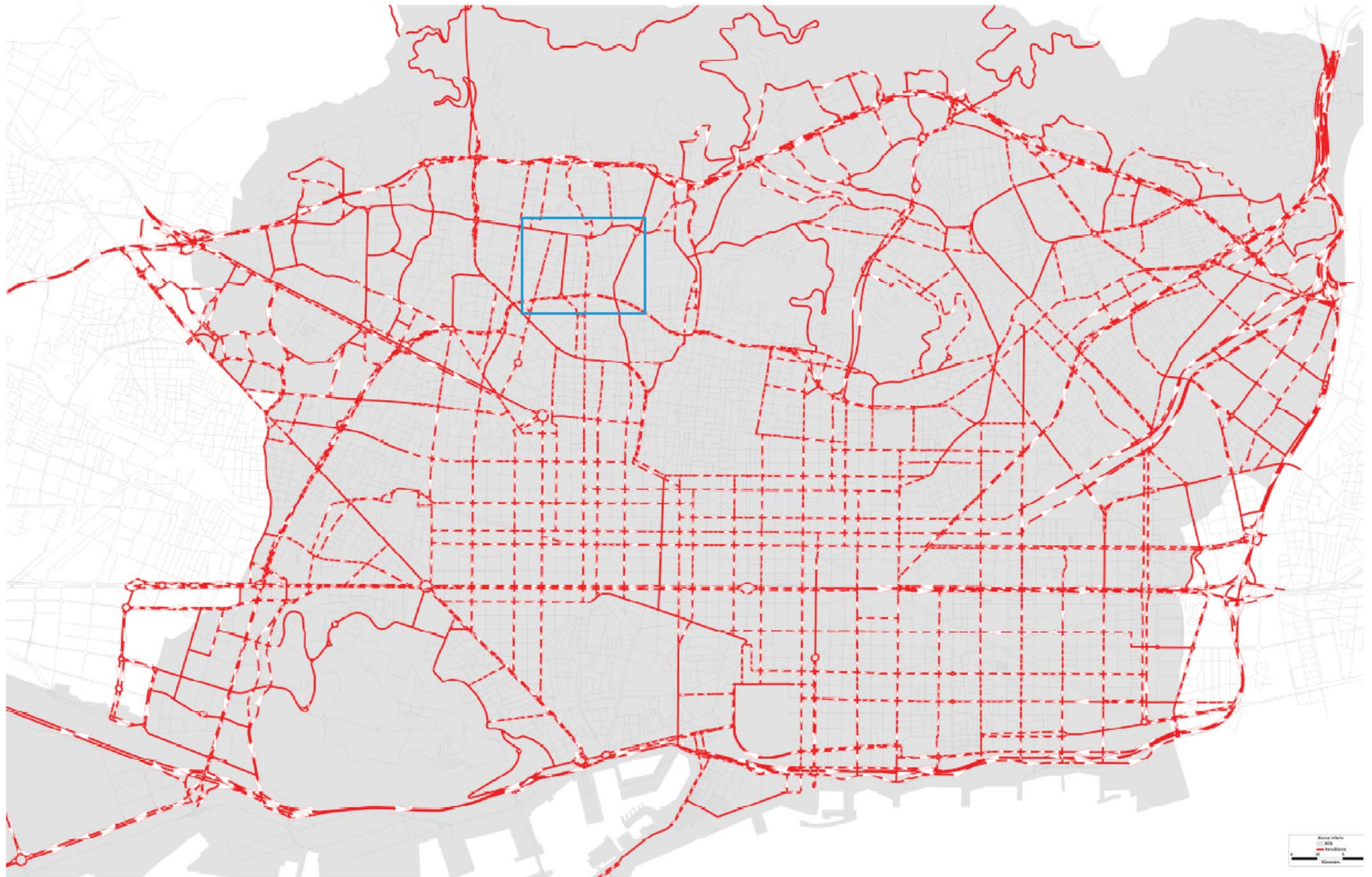
Estat Actual

Mobilitat

Espai Públic



4.5 ÀMBIT D'ESTUDI. MOBILITAT. XARXA BÀSICA CIUTAT PMU 2013-2018





4- ÀMBIT D'ESTUDI

Estat Actual

Mobilitat

Espai Públic



4.4 PROPOSTA. EIXOS CÍVICS A L'ÀMBIT





4- ÀMBIT D'ESTUDI

Proposta

Mobilitat

Espai Públic



4- ÀMBIT D'ESTUDI

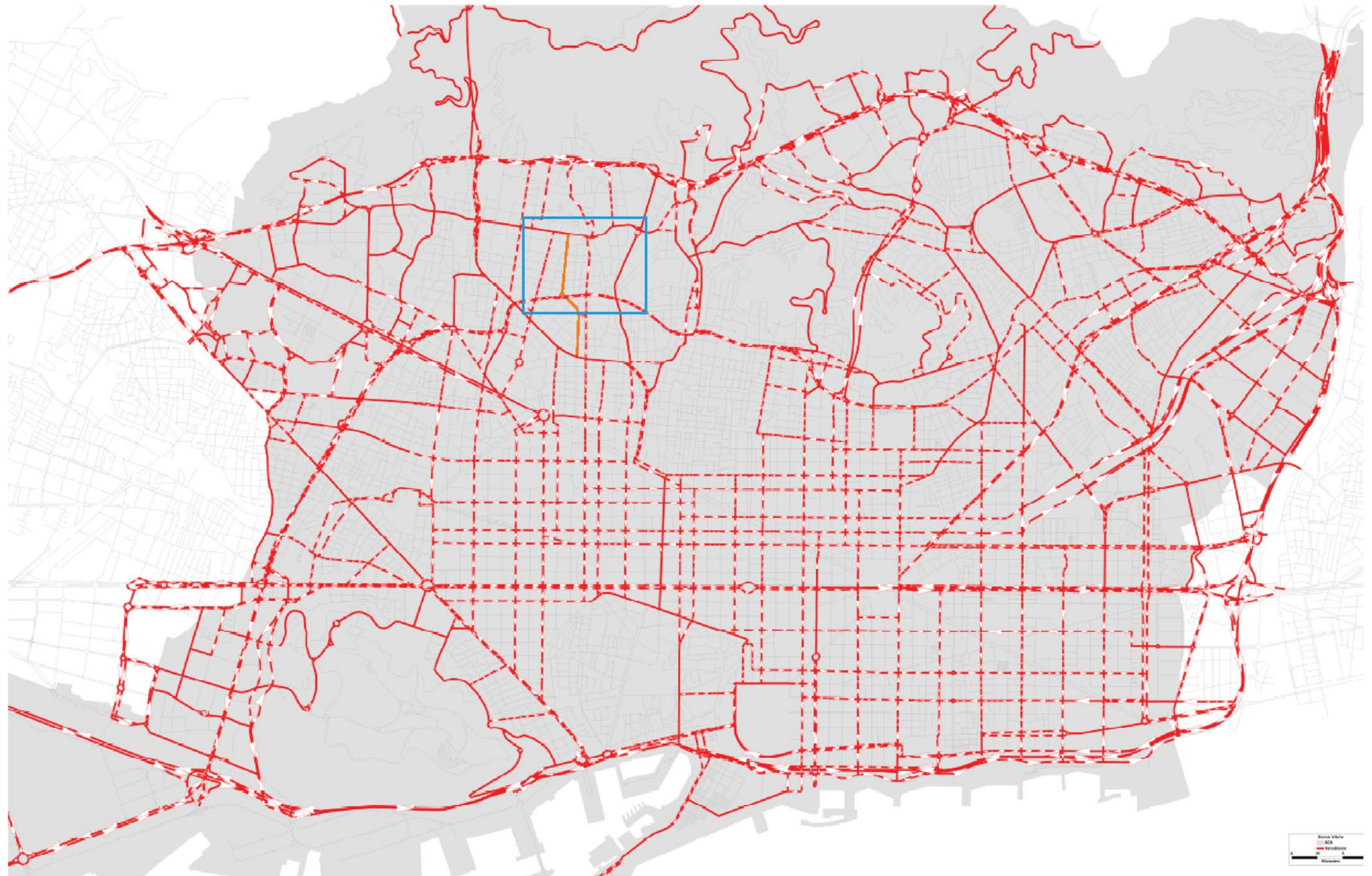
Proposta

Mobilitat

Espai Públic

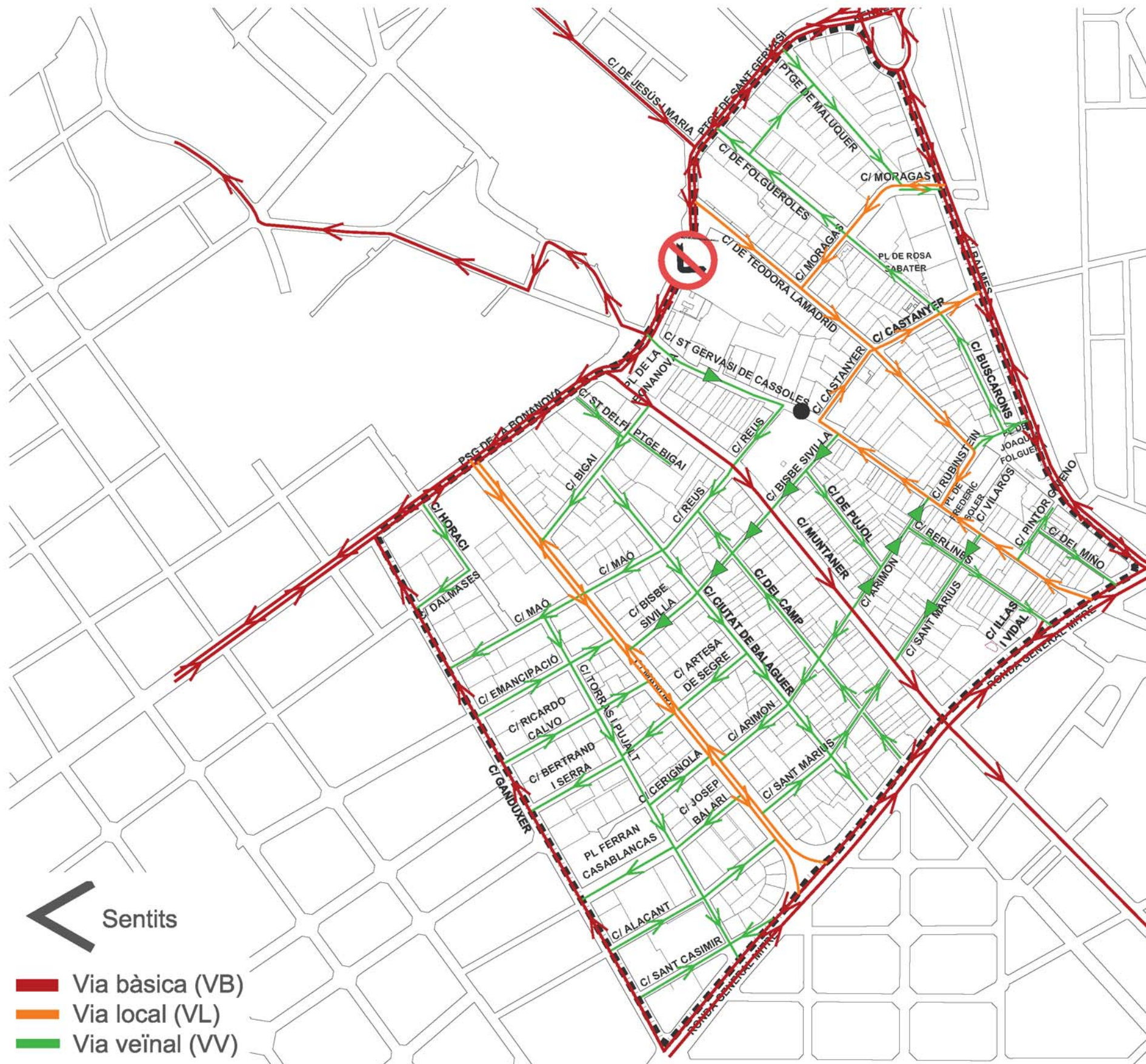


4.7 ÀMBIT D'ESTUDI. MOBILITAT. XARXA BÀSICA CIUTAT PMU PROPOSTA





4.9 ÀMBIT D'ESTUDI. MOBILITAT. MOBILITAT ÀMBIT PROPOSTA OPCIÓ 2A



DESCRIPCIÓ DE LES ACTUACIONS

1. Prohibició de gir a l'esquerra a Pg. Sant Gervasi - Teodora Lamadrid
2. Canvi de Sentit de Sant Gervasi de Cassoles, entre Reus i Plaça Bonanova
3. Canvi de sentit del carrer Bisbe Sivilla
4. Canvi de sentit del carrer Arimon, entre Muntaner i Sant Gervasi de Cassoles
5. Canvi de sentit del carrer Sant Màrius, entre Muntaner i Sant Gervasi de Cassoles

AVANTATGES

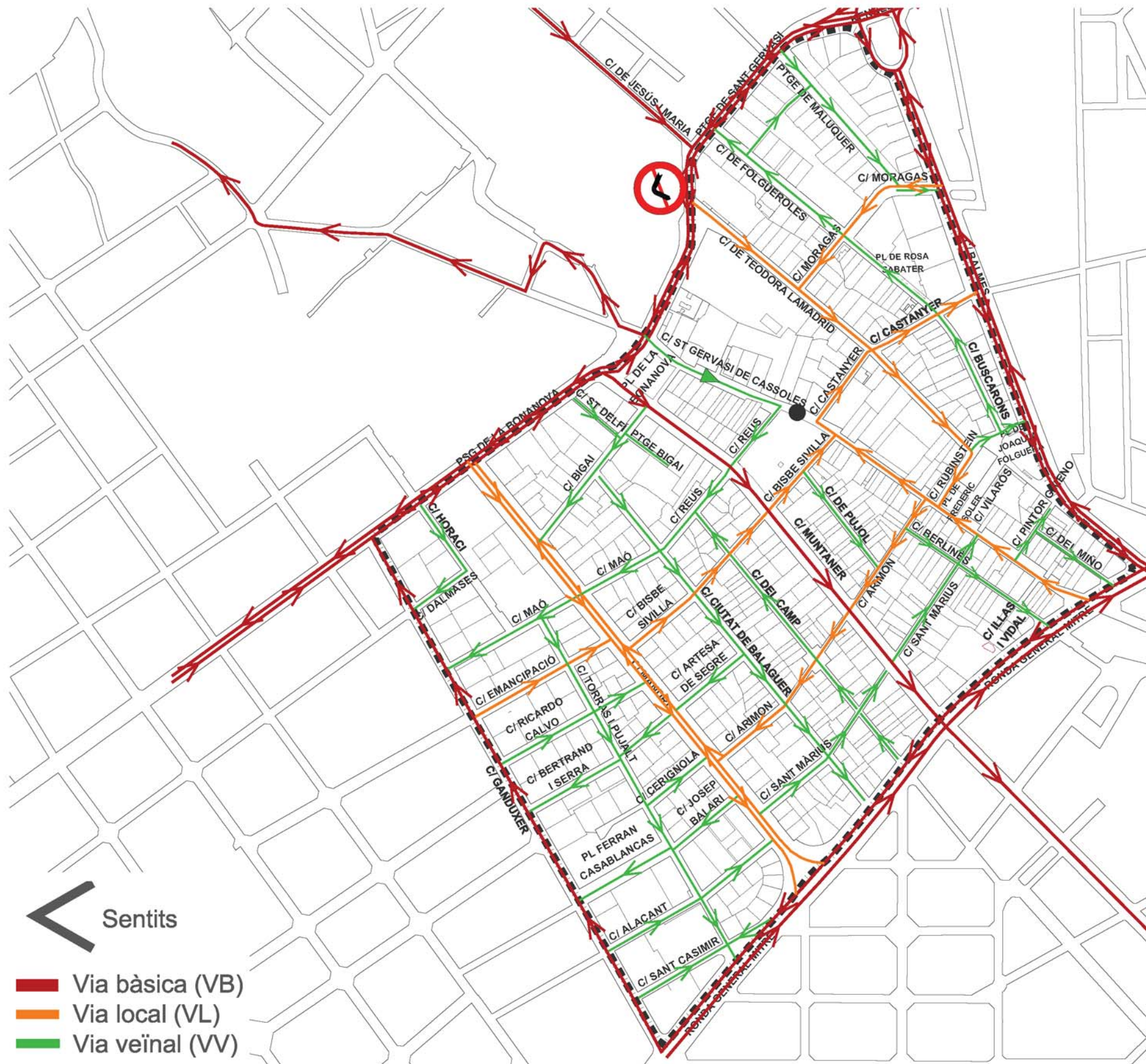
1. Reducció del trànsit de pas per Teodora Lamadrid - Castanyer
2. Reducció del trànsit de pas per Sant Gervasi de Cassoles
- 3, 4, 5. Reducció del trànsit local dels carrers Bisbe Sivilla i Arimon

INCONVENIENTS

1. Accés a la part alta de Teodora Lamadrid sense gir a l'esquerra.
2. Accés a la part alta de Sant Gervasi de Cassoles des de la plaça Bonanova
- 3, 4, 5. Sortida cap a la Ronda de Dalt per Balmes



4.9 ÀMBIT D'ESTUDI. MOBILITAT. MOBILITAT ÀMBIT PROPOSTA OPCIÓ 2B



DESCRIPCIÓ DE LES ACTUACIONS

1. Prohibició de gir a l'esquerra a Pg. Sant Gervasi - Teodora Lamadrid
2. Canvi de Sentit de Sant Gervasi de Cassoles, entre Reus i Plaça Bonanova

AVANTATGES

1. Reducció del trànsit de pas per Teodora Lamadrid - Castanyer
2. Reducció del trànsit de pas per Sant Gervasi de Cassoles

INCONVENIENTS

1. Accés a la part alta de Teodora Lamadrid sense gir a l'esquerra.
2. Accés a la part alta de Sant Gervasi de Cassoles des de la plaça Bonanova
3. Manteniment del trànsit local pels carrers Bisbe Sivilla i Arimon



4- ÀMBIT D'ESTUDI

Proposta

Mobilitat

Espai Públic



4.3 PROPOSTA. ESPAI PÚBLIC LLARG TERMINI





5- RELAT DE L'EVAPORACIÓ DEL TRANSIT



5.1. PER QUÈ REDUÏM CARRILS PER AL VEHICLE PRIVAT?



5.1. PER QUÈ 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.



5.1. PER QUÈ 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)





5.1. PER QUÈ REDUÏM CARRILS PER AL VEHICLE PRIVAT?

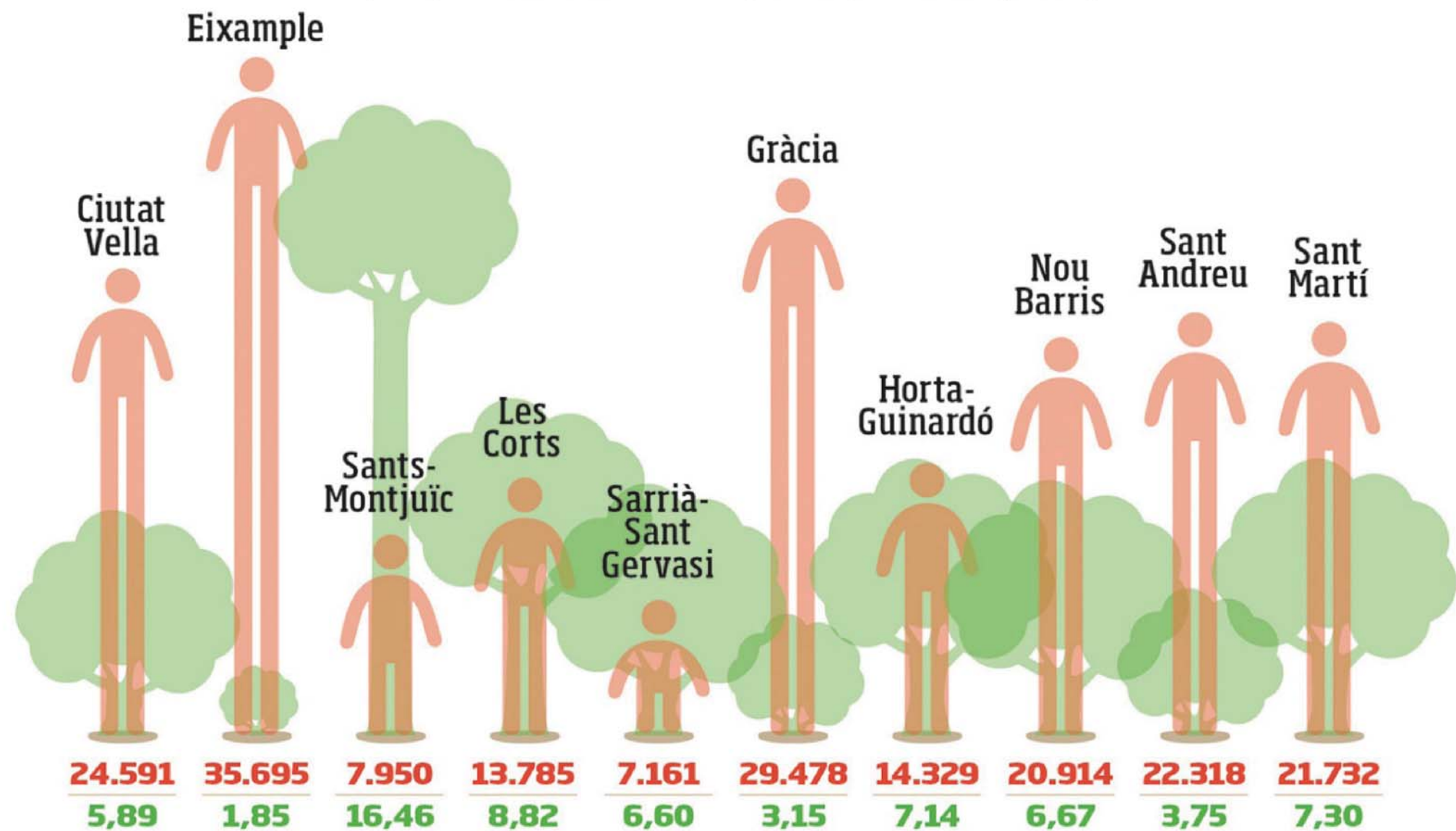
1a. Guanyar espai públic i verd per a la ciutadania

Densitat de població i superfície de verd per habitant

Dades a Barcelona del 2009 per districtes

● Densitat en habitants per quilòmetre quadrat (hab/km²)

● Superfície de verd en metres quadrats per habitant (m²/hab)



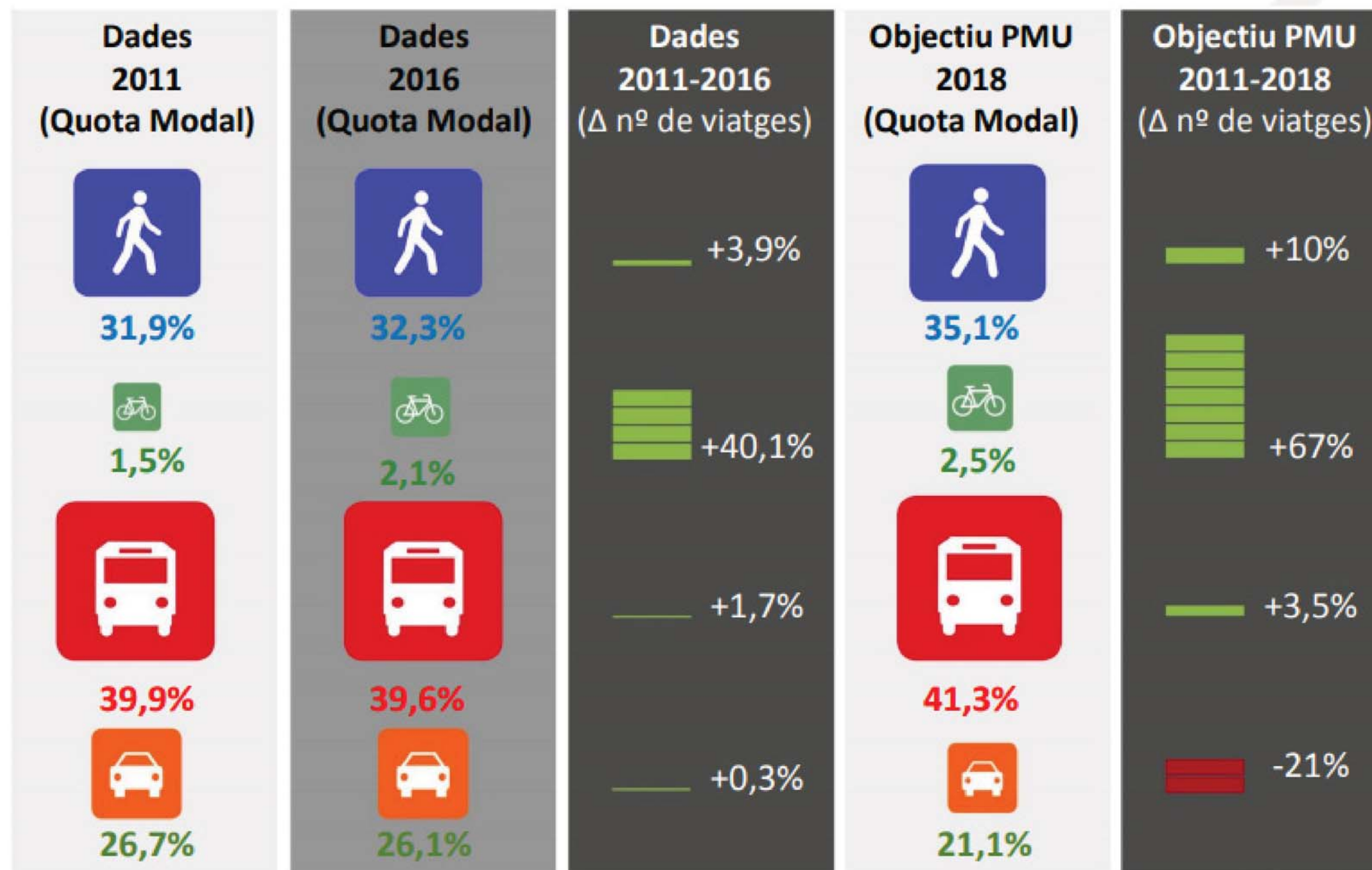
Superfície de verd: valor recomanat: 10m²/habitant



5.1. 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





5.2. QUÈ PASSA QUAN REDUÏM CARRILS DE CIRCULACIÓ?

2a. Marc Teòric

2b. Cas pràctic



5.2. QUÈ PASSA QUAN REDUÏM CARRILS DE CIRCULACIÓ?

2a. Marc Teòric

2b. Cas pràctic



5.2. 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



5.2. 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.

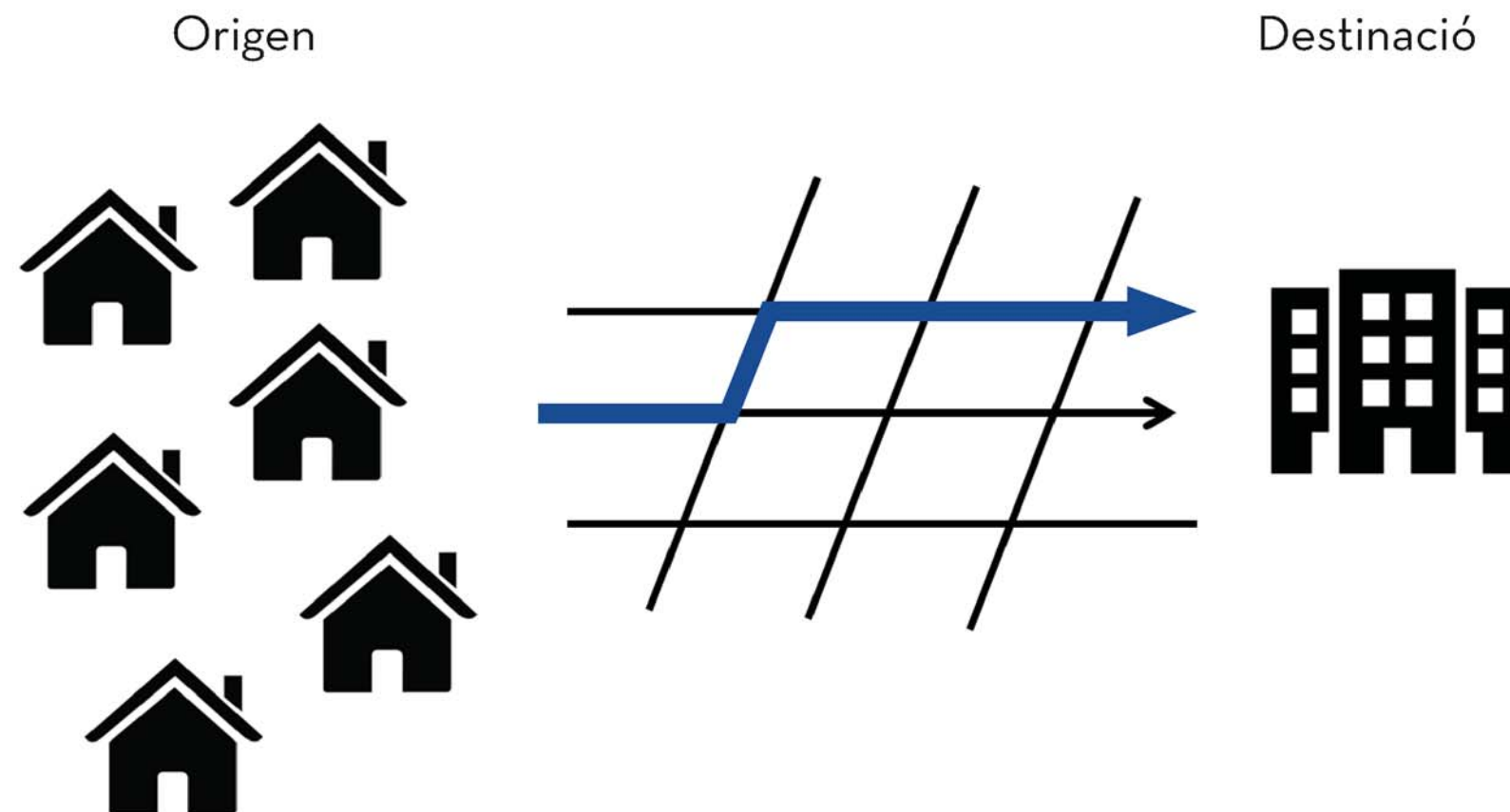


5.2. QUÈ PASSA QUAN REDUÏM CARRILS DE CIRCULACIÓ?

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).



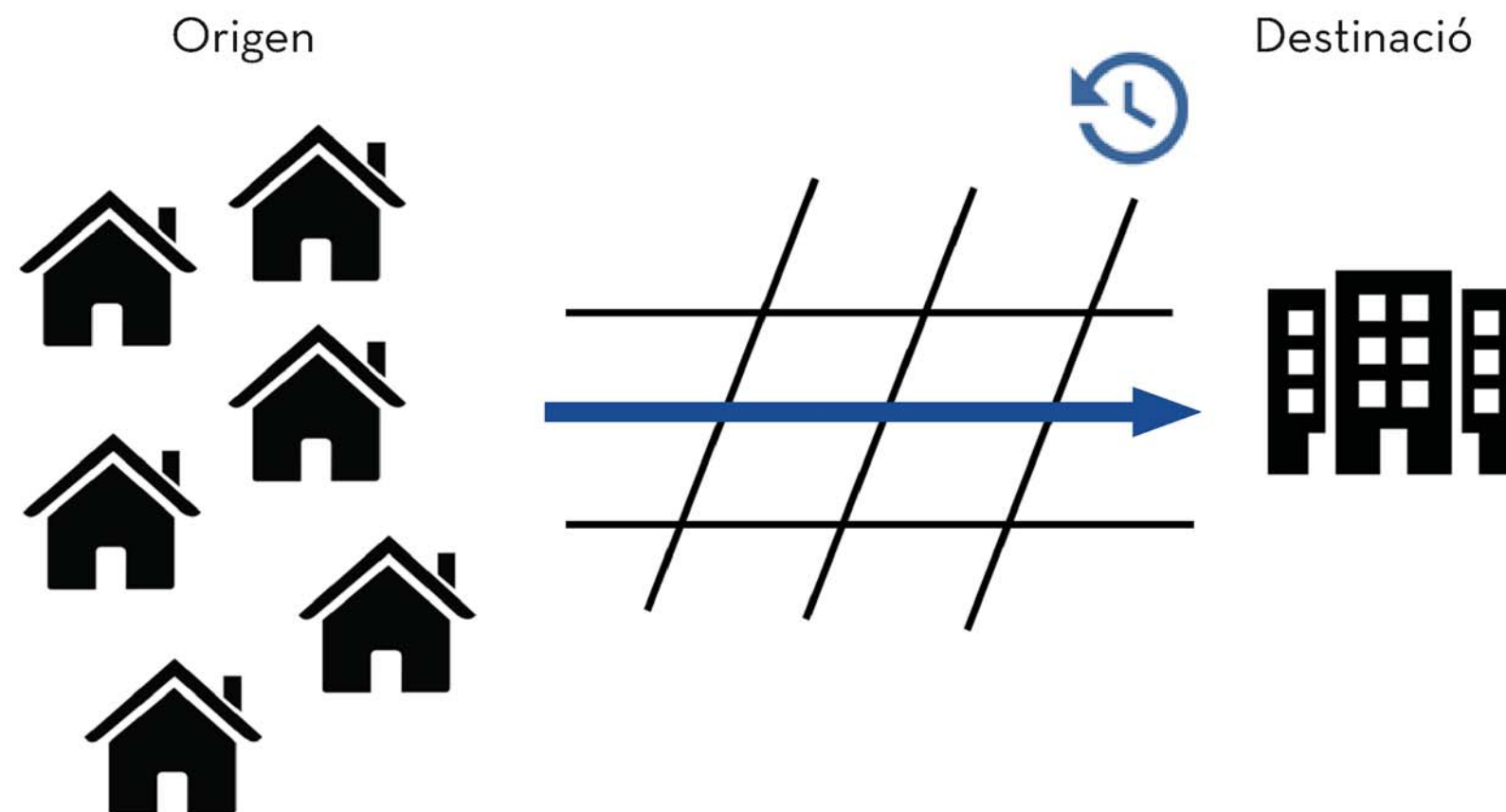


5.2. QUÈ PASSA QUAN REDUÏM CARRILS DE CIRCULACIÓ?

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:

2. Efecte sobre la distribució horària de la mobilitat: canvi d'hora de sortida.



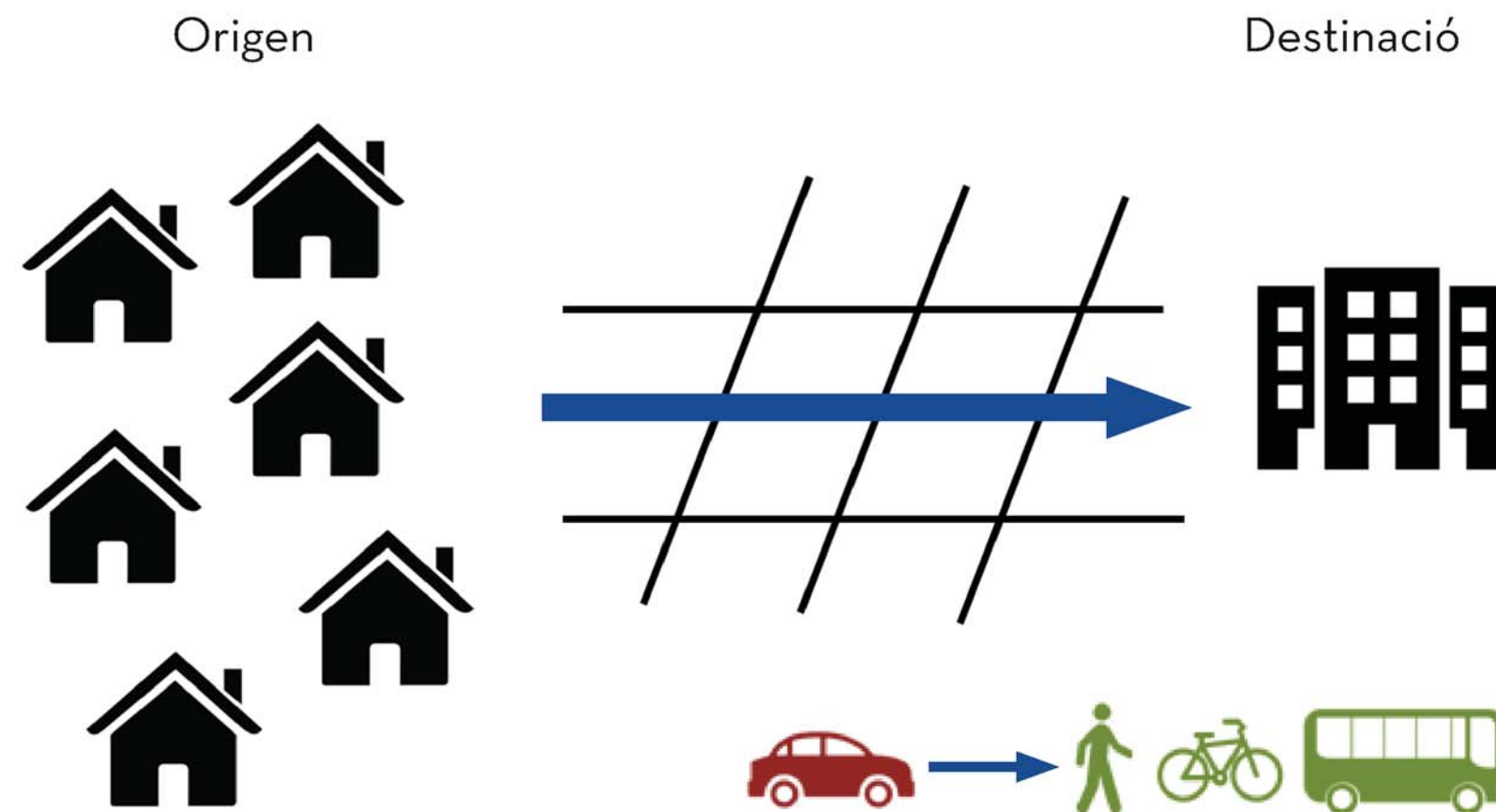


5.2. QUÈ PASSA QUAN REDUÏM CARRILS DE CIRCULACIÓ?

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:

3. Efecte sobre el repartiment modal: a peu, en bicicleta, en transport públic (canvi modal).

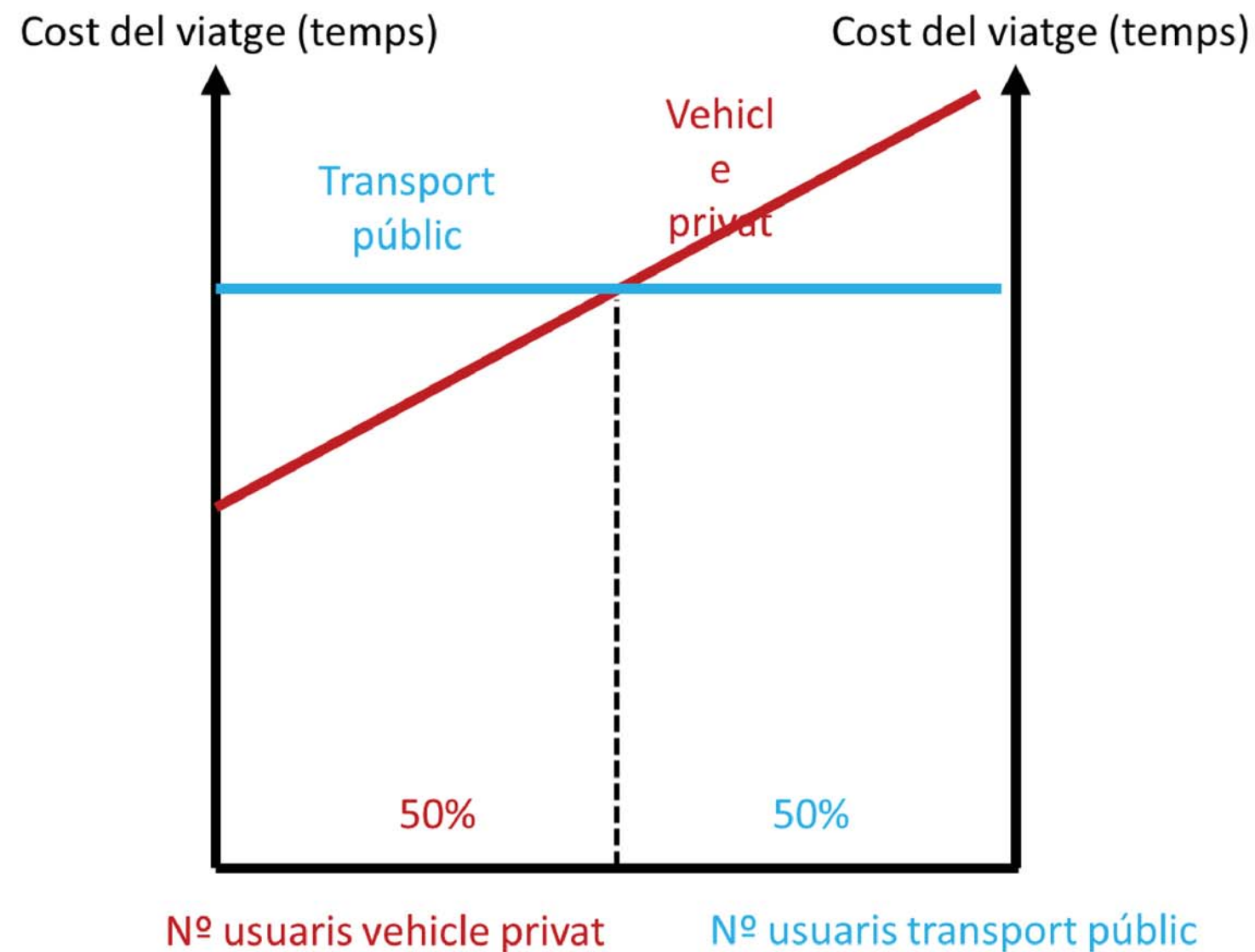




5.2. QUÈ PASSA QUAN REDUÏM CARRILS DE CIRCULACIÓ?

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

Canvi Modal
Situació inicial



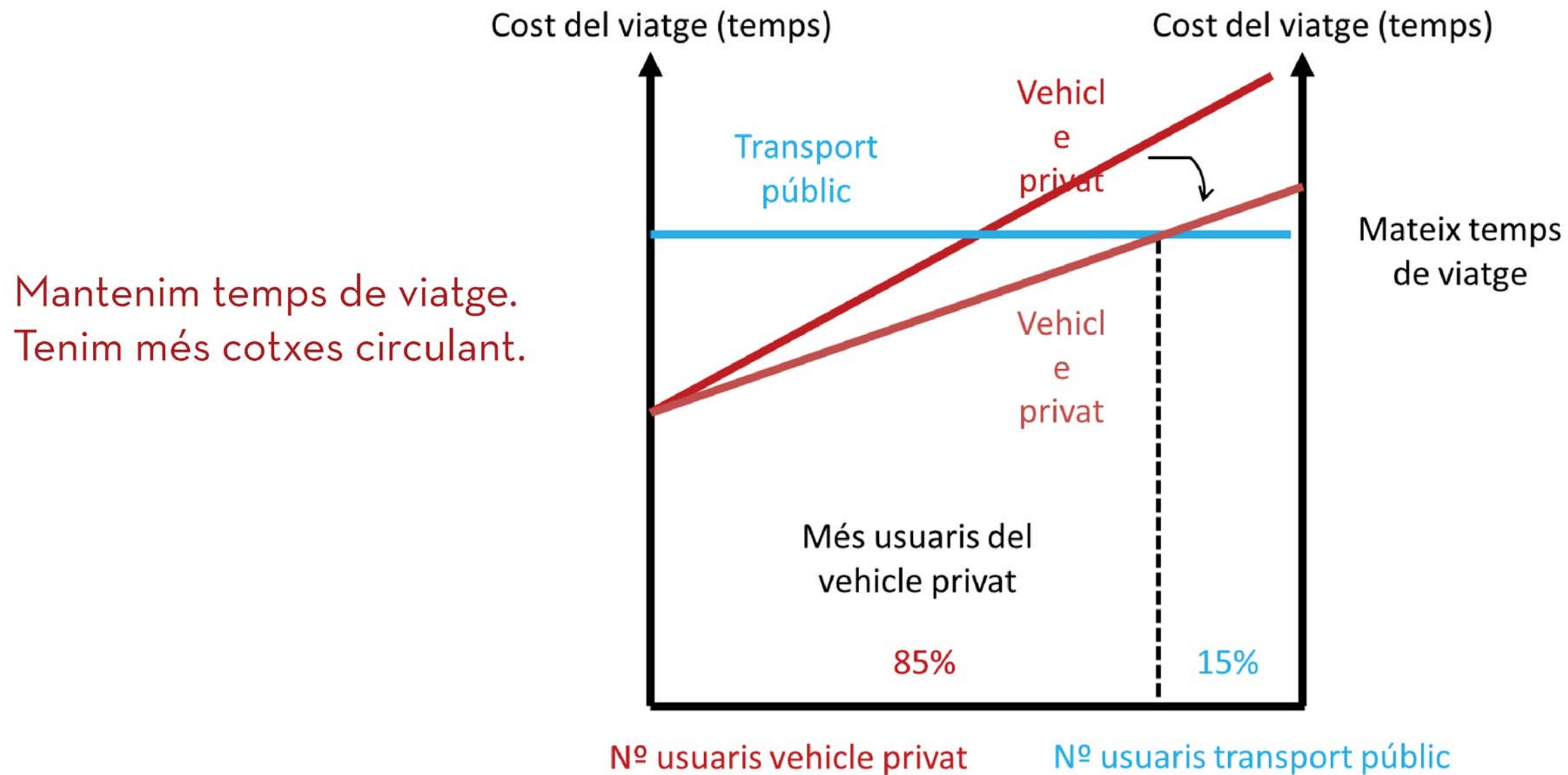


5.2. QUÈ PASSA QUAN REDUÏM CARRILS DE CIRCULACIÓ?

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

Canvi Modal

Opció 1. Millora de la mobilitat per al vehicle privat



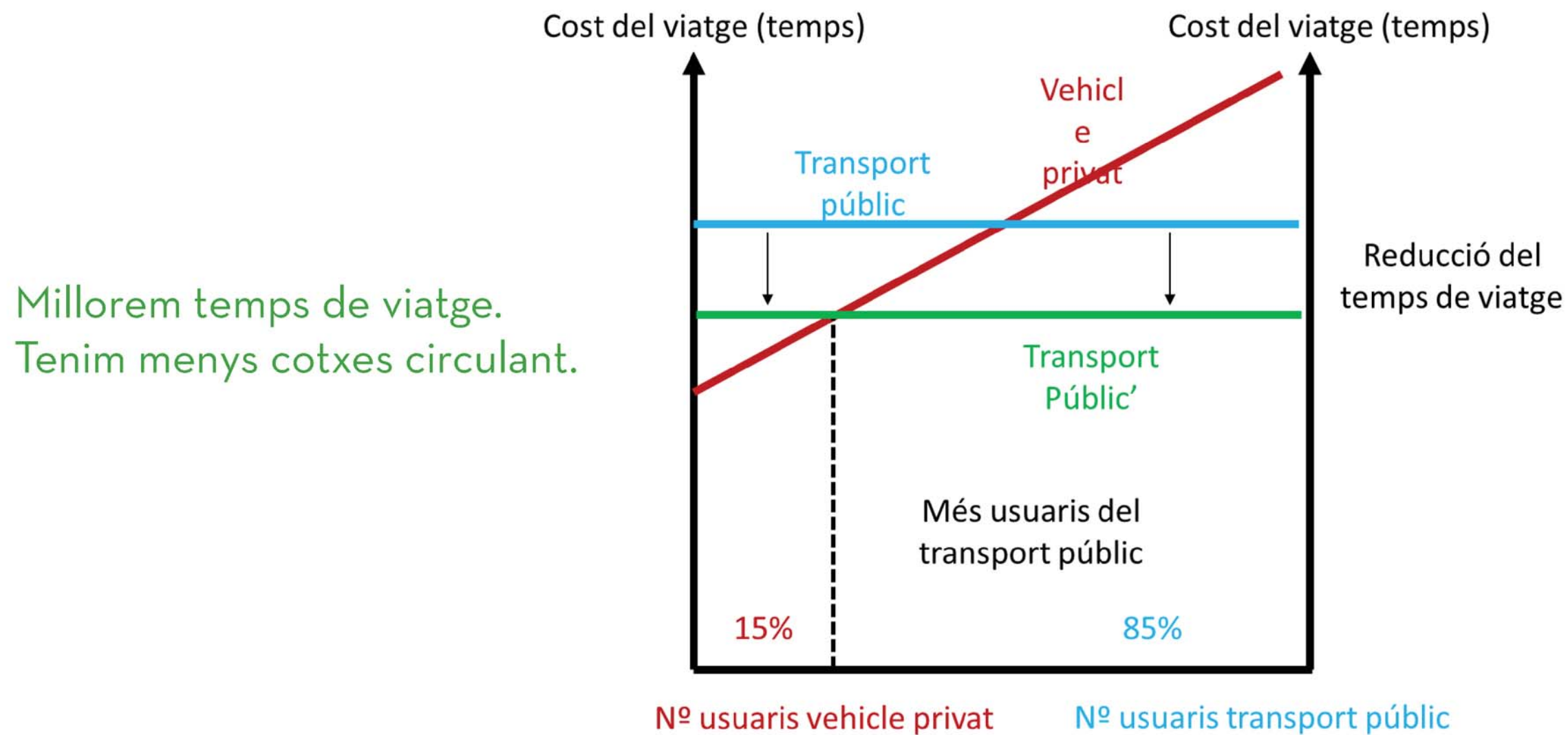


5.2. QUÈ PASSA QUAN REDUÏM CARRILS DE CIRCULACIÓ?

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

Canvi Modal

Opció 2. Millora de la mobilitat per al transport públic



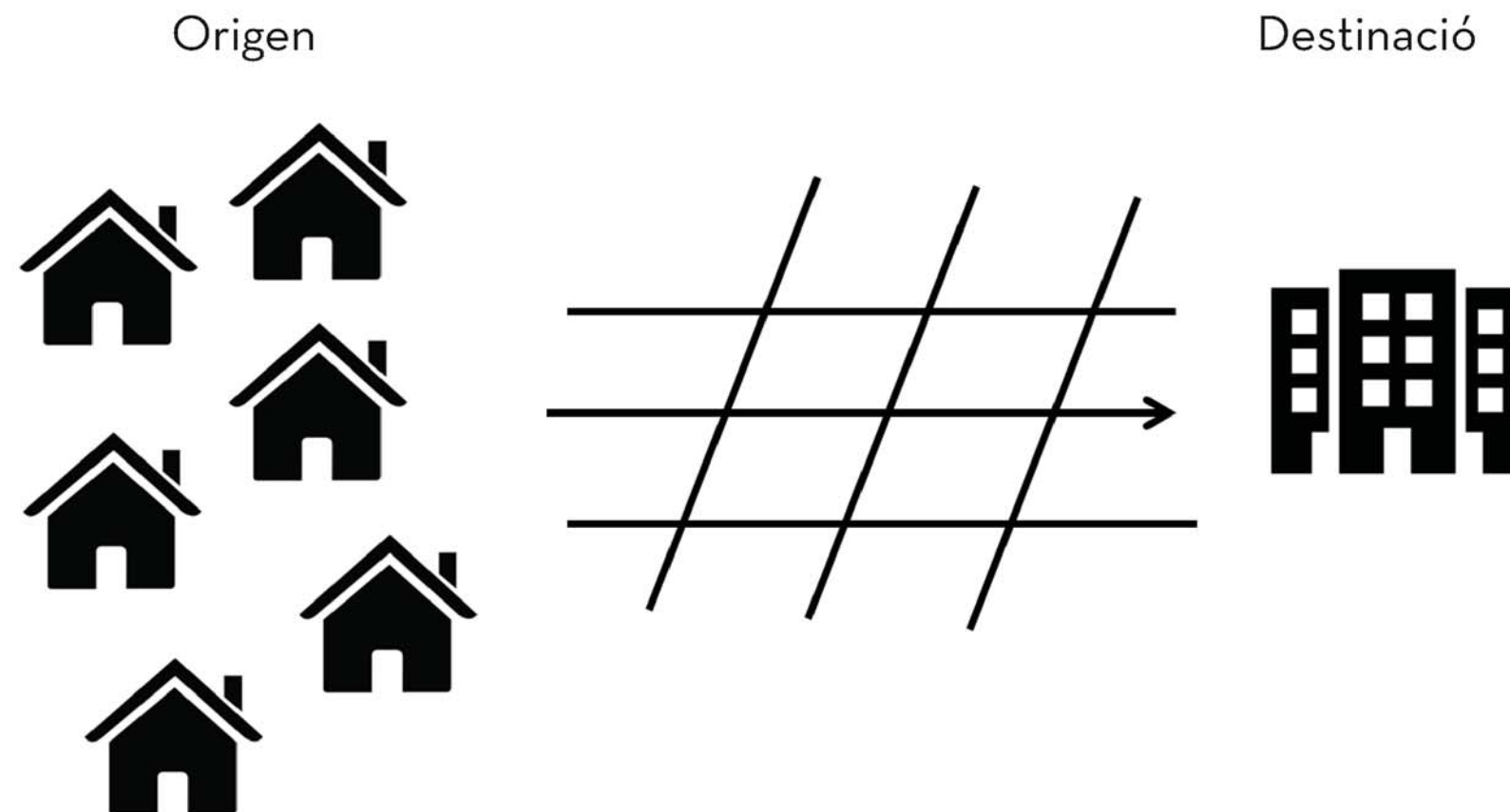


5.2. QUÈ PASSA QUAN REDUÏM CARRILS DE CIRCULACIÓ?

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:

4. Efecte sobre els hàbits de mobilitat: cancel·lació del viatge.





5.2. QUÈ PASSA QUAN REDUÏM CARRILS DE CIRCULACIÓ?

2a. Marc Teòric

2b. Cas pràctic



5.2. QUÈ PASSA QUAN REDUÏM CARRILS DE CIRCULACIÓ?

2b. Cas pràctic. Ampliació de voreres al c/ Balmes. Tram Pl. Molina - Av. 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?**



5.2. QUÈ PASSA QUAN REDUÏM CARRILS DE CIRCULACIÓ?

2b. Cas pràctic. Ampliació de voreres al c/ Balmes. Tram Pl. Molina - Av. 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)**



5.2. QUÈ PASSA QUAN REDUÏM CARRILS DE CIRCULACIÓ?

2b. Cas pràctic. Ampliació de voreres al c/ Balmes. Tram Pl. Molina - Av. 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%)
TOTAL			-3.579 (-7%)

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



5.2. QUÈ PASSA QUAN REDUÏM CARRILS DE CIRCULACIÓ?

2b. Cas pràctic. Ampliació de voreres al c/ Balmes. Tram Pl. Molina - Av. 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).



5.2. QUÈ PASSA QUAN REDUÏM CARRILS DE CIRCULACIÓ?

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