



S U P
E R I
L L A

B A R
C E L
O N A



**S U P B A R
E R I C E L
L L A O N A**

SAGRERA SUD – NAVAS SUD
4a Reunió Grup Impulsor
Temàtica: mobilitat i comerç

15/02/2022
Versió 1





S U P B A R
E R I C E L
L L A O N A

ÍNDEX

01. INTRODUCCIÓ I OBJECTIUS

02. RESUM PROPOSTA

03. MOBILITAT

04. COMERÇ



S U P B A R
E R I C E L
L L A O N A

01

INTRODUCCIÓ I OBJECTIUS

OBJECTIUS

S U P B A R
E R I C E L
L L A O N A

L'Ajuntament de Barcelona vol construir un **model de ciutat** que disposi d'un espai públic...

- Més segur i saludable.
- Que afavoreixi les relacions socials.
- Que fomenti el comerç de proximitat.
- Que posi en el centre les necessitats dels nens i nenes i de la gent gran d'aquesta ciutat.

Superilla Barcelona, és la fórmula per aconseguir aquest objectiu.

És un model d'èxit, molt ben valorat allà on s'ha implantat i amb prestigi internacional.



EIXOS VERDS

Eixos verds: 183,6 Km

SUP
ERI
LLA

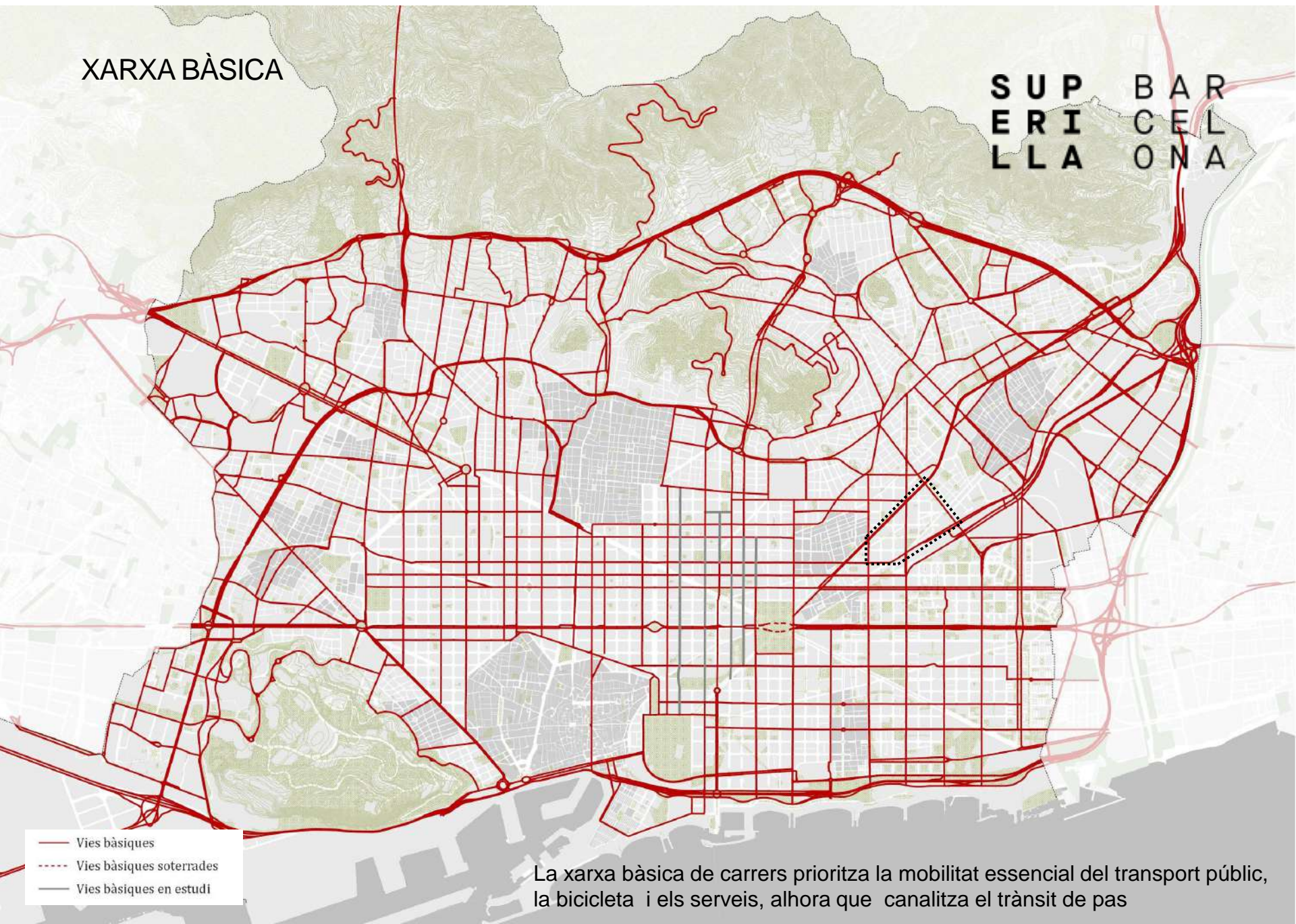
BAR
CEL
ONA

- Eix verd prioritat vianant
- Eix verd sense prioritat vianant
- En estudi
- Corredors verds urbans

Els eixos verds creen una nova infraestructura ambiental. Un guany d'espai públic per als vianants, amb espais d'estada i forta presència de verd

XARXA BÀSICA

SUP
ER
LLA
BAR
CEL
ONA



- Vies bàsiques
- Vies bàsiques soterrades
- Vies bàsiques en estudi

La xarxa bàsica de carrers prioritza la mobilitat essencial del transport públic, la bicicleta i els serveis, alhora que canalitza el trànsit de pas

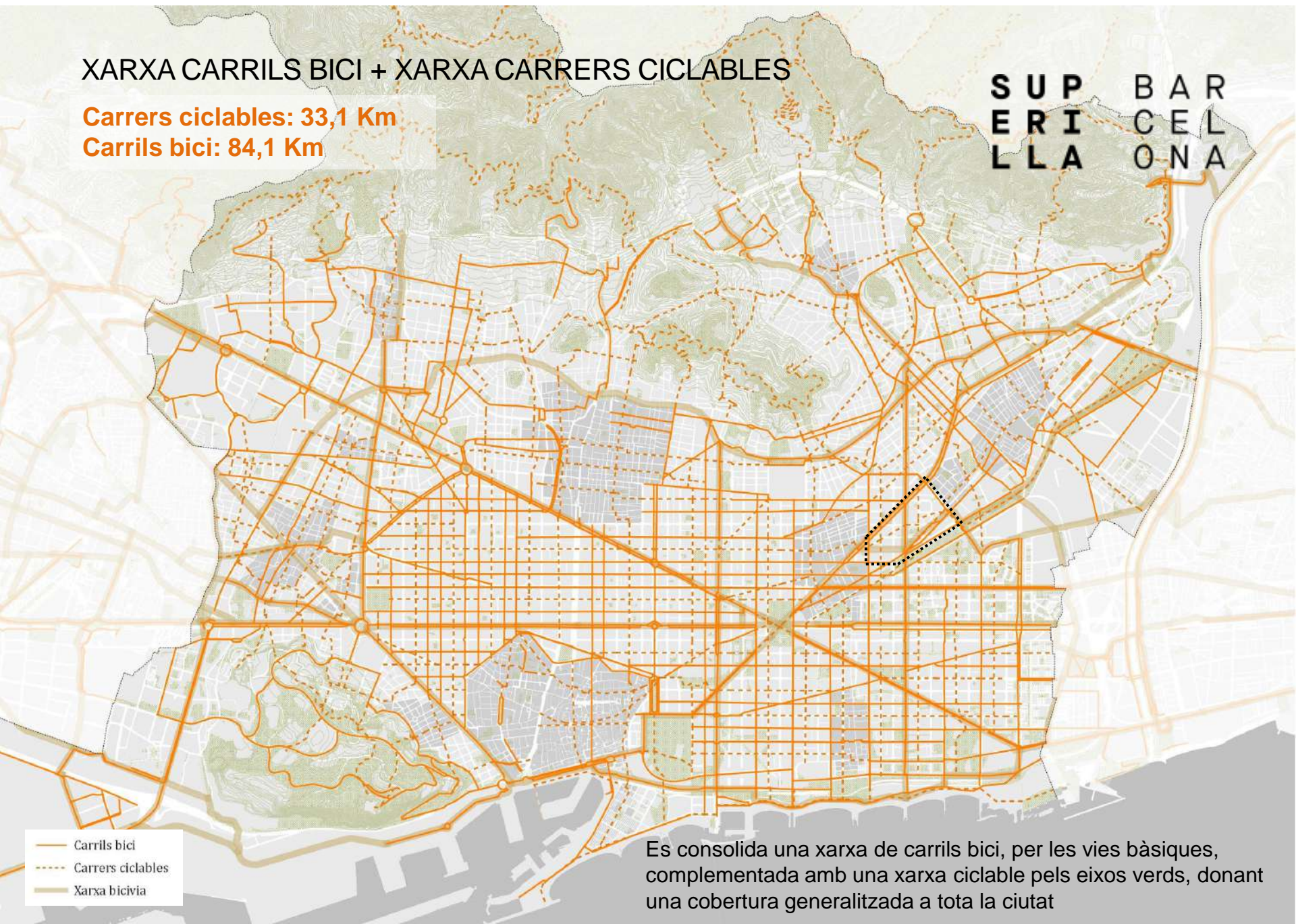
XARXA CARRILS BICI + XARXA CARRERS CICLABLES

Carrers ciclables: 33,1 Km

Carrils bici: 84,1 Km

SUP
ERI
LLA

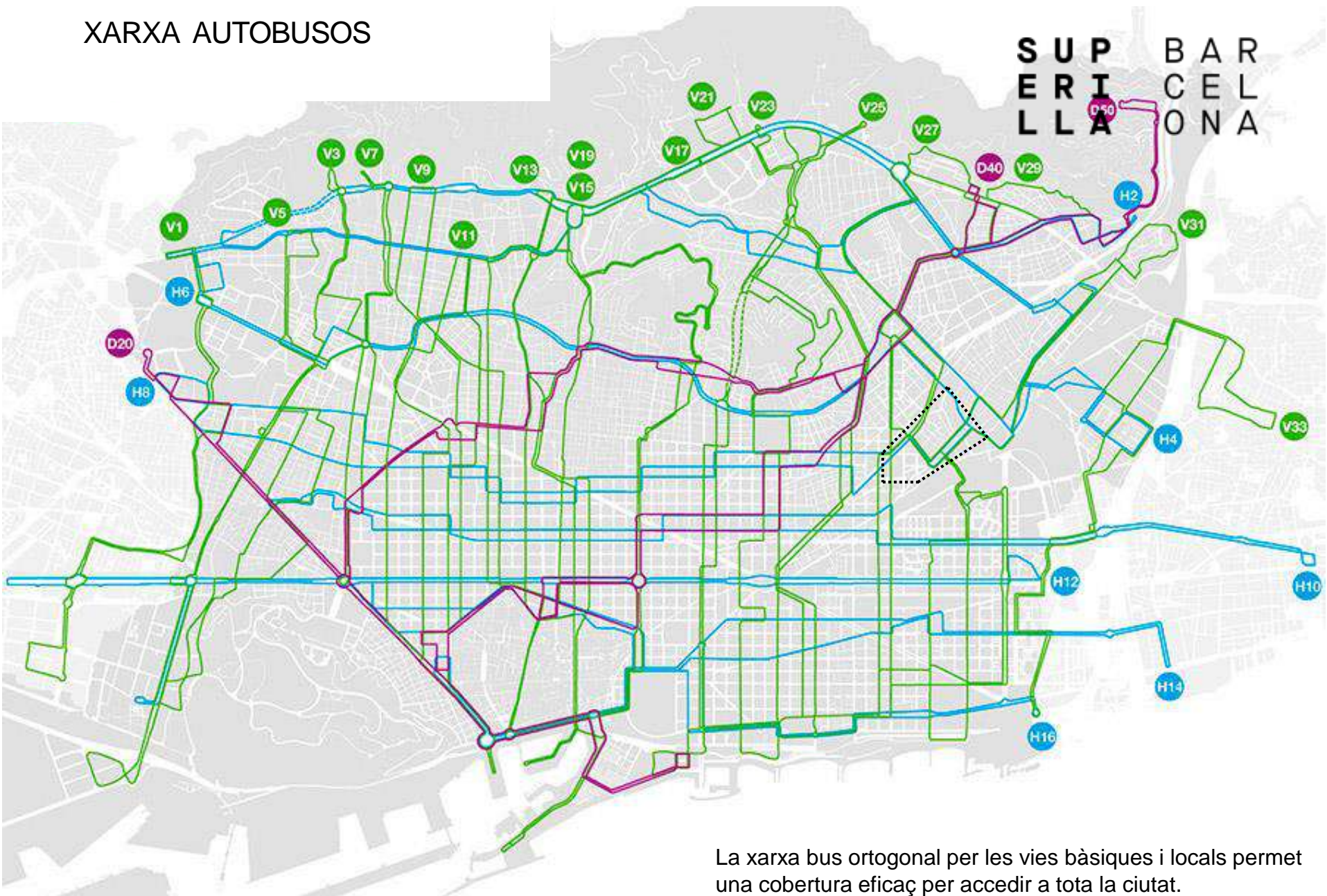
BAR
CEL
ONA



- Carrils bici
- - - Carrers ciclables
- Xarxa bicivía

Es consolida una xarxa de carrils bici, per les vies bàsiques, complementada amb una xarxa ciclable pels eixos verds, donant una cobertura generalitzada a tota la ciutat

XARXA AUTOBUSOS



La xarxa bus ortogonal per les vies bàsiques i locals permet una cobertura eficaç per accedir a tota la ciutat.



S U P B A R
E R I C E L
L L A O N A

02

RESUM
PROPOSTA

Eixos verds

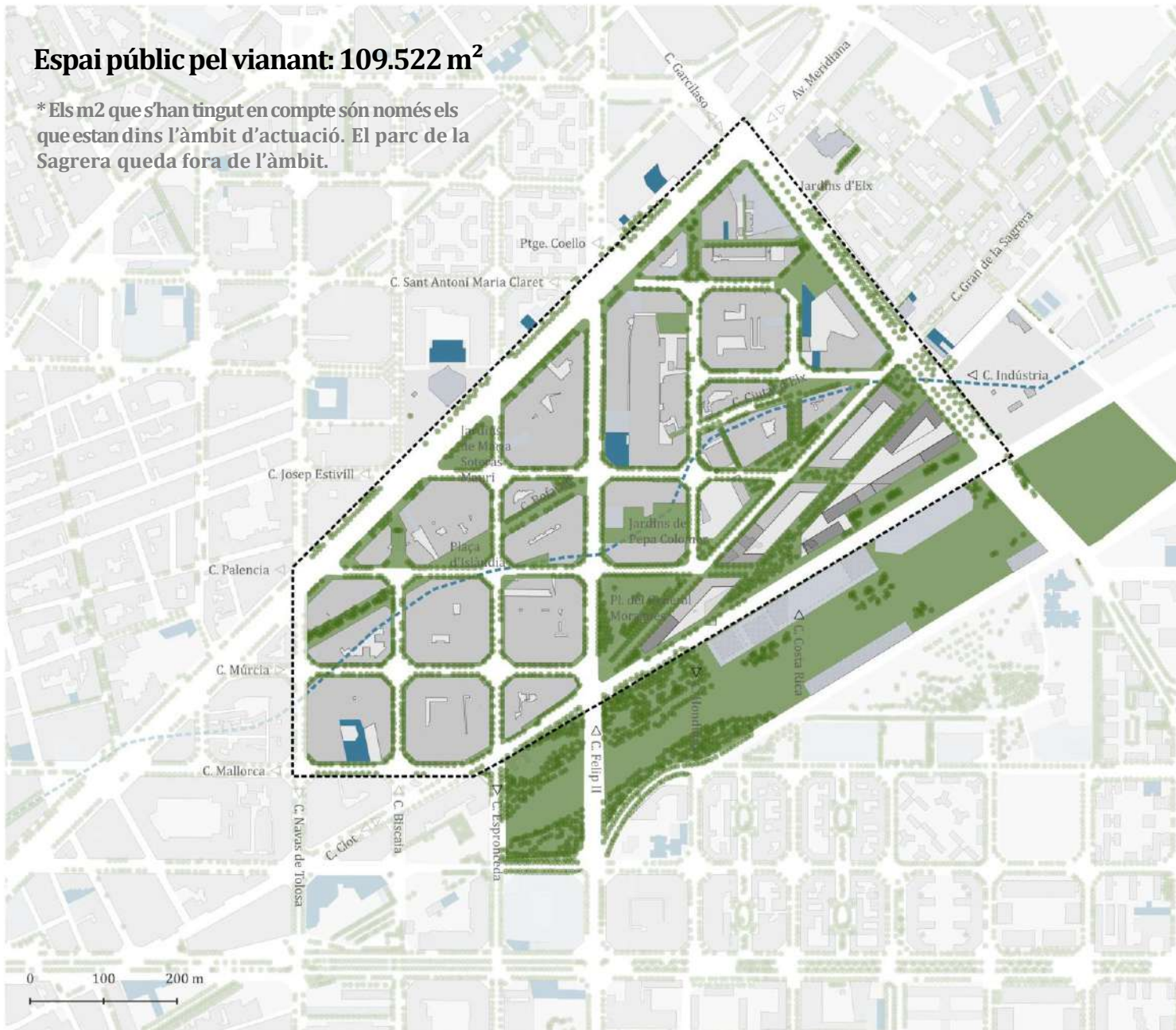
Full de ruta del procés de transformació de la ciutat

- Eix verd prioritat vianant en convivència
- Eix verd prioritat vianant segregat
- Eix en estudi
- Corredors verds urbans



Espai públic pel vianant: 109.522 m²

* Els m² que s'han tingut en compte són només els que estan dins l'àmbit d'actuació. El parc de la Sagrera queda fora de l'àmbit.



Programa Superilles

Àmbit Superilla Sagrera sud-Navas sud

Espai públic per al vianant

Estat actual + Projecte Sagrera

-  Espai públic pel vianant
-  Rec comtal
-  Equipaments
-  Equipaments educatius

Espai públic pel vianant: 109.522 m²

Guany d'espai públic pel vianant: + 32.879 m²

* Els m2 que s'han tingut en compte són només els que estan dins l'àmbit d'actuació. El parc de la Sagrera queda fora de l'àmbit.

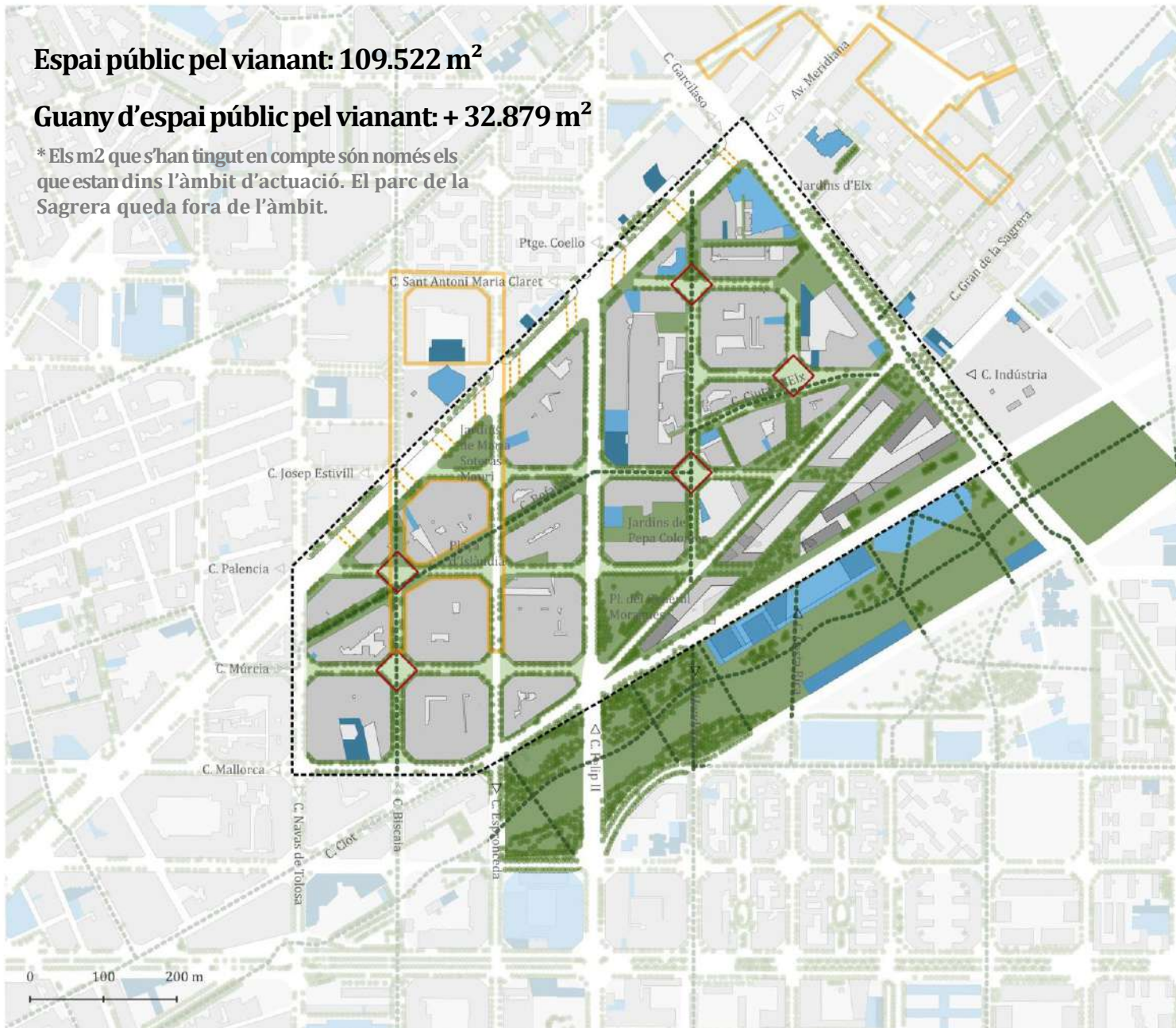
Programa Superilles

Àmbit Superilla Sagrera sud-Navas sud

Guany d'Espai públic per al vianant

Horitzó Llarg termini

-  Espai públic pel vianant
-  Guany espai públic pel vianant
-  Eix verd de ciutat prioritat vianant en convivència
-  Places
-  Eixos principals creuant i nodes projecte Av. Meridiana
-  Passos zebra projecte Meridiana
-  Rec comtal
-  Equipaments
-  Equipaments educatius



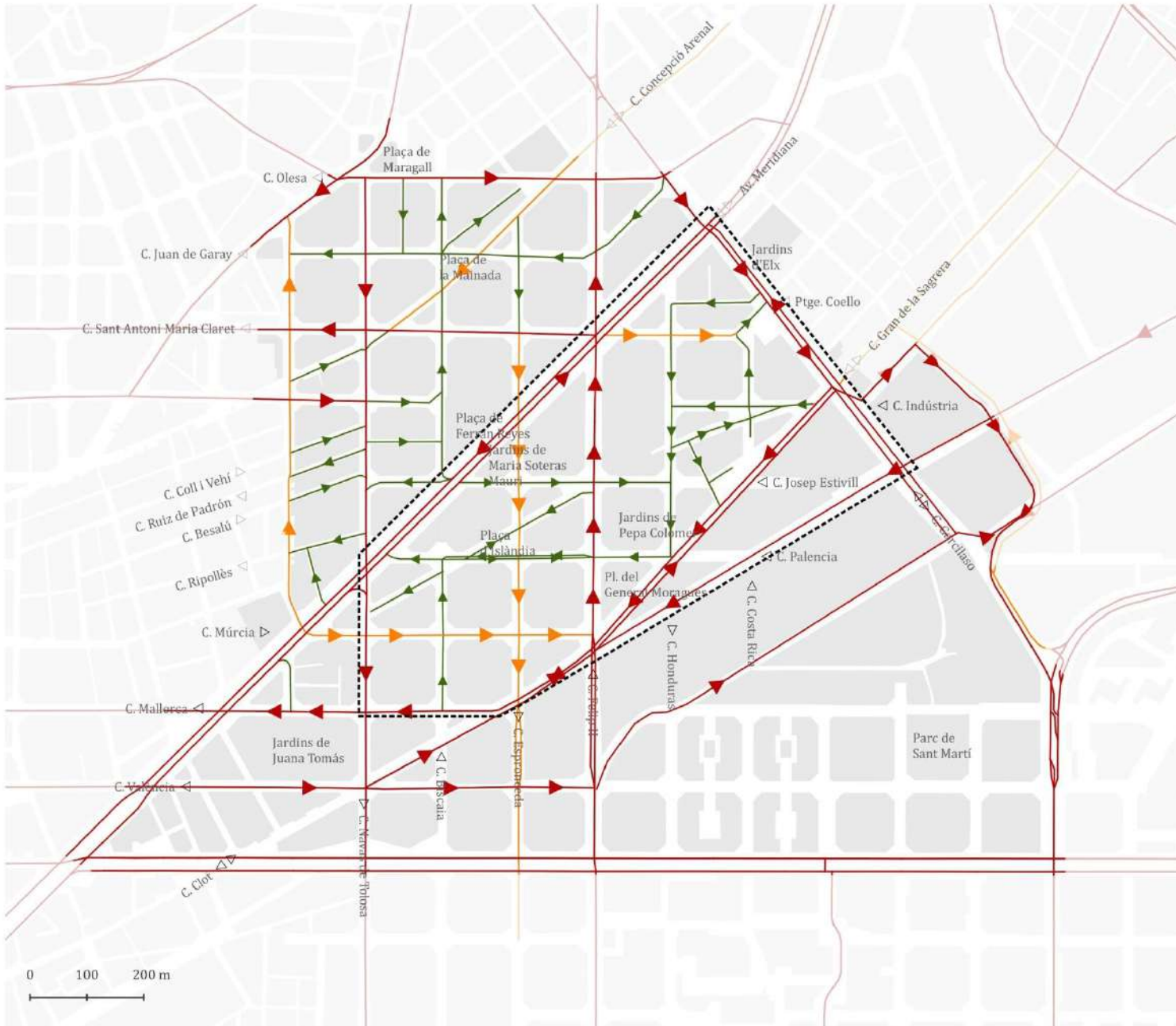
Mobilitat / Model Urbà
14 de febrer de 2022

Jerarquia viària

Vehicle privat

Estat actual + Projecte Sagrera

- vies bàsiques
- vies locals
- vies veïnals
- - - vies bàsiques soterrades
- ▶ sentit circulació vies bàsiques
- ▶ sentit circulació vies locals
- ▶ sentit circulació vies veïnals

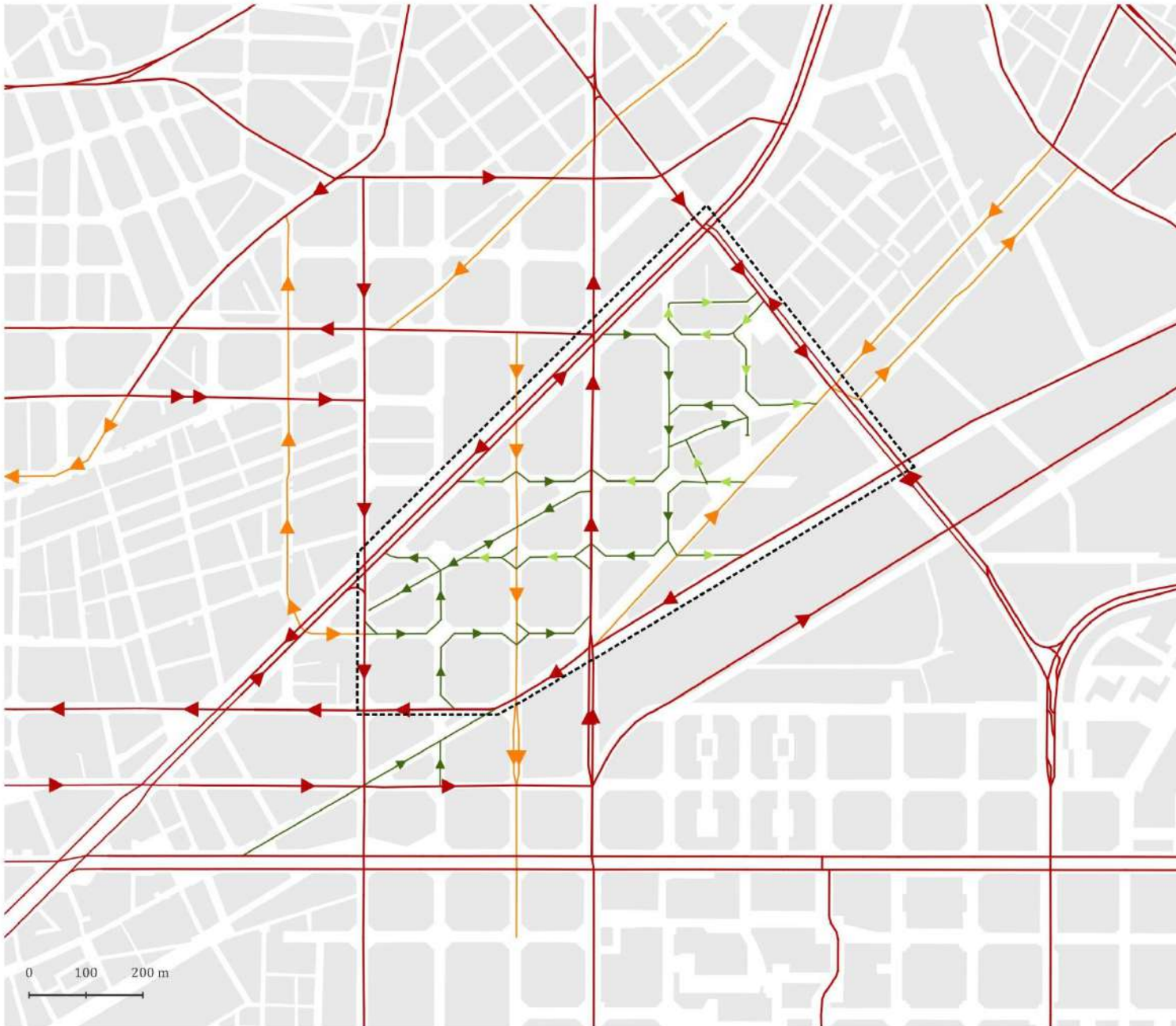


Jerarquia viària

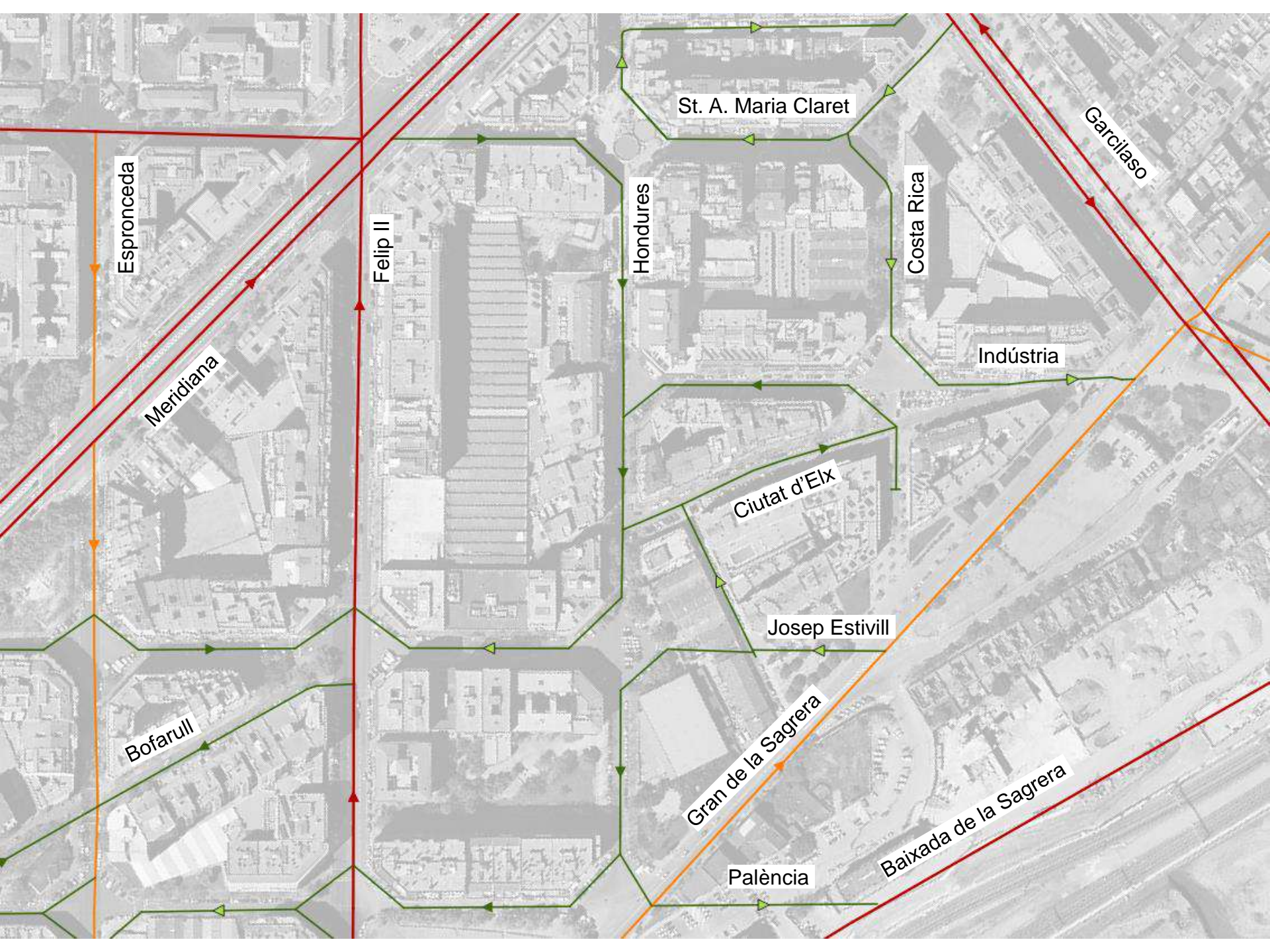
Vehicle privat

Horitzó llarg termini

- vies bàsiques
- vies locals
- vies veïnals
- ▶ Nou sentit de circulació







Espronceda

Meridiana

Felip II

Hondures

St. A. Maria Claret

Costa Rica

Garcilaso

Indústria

Ciutat d'Elx

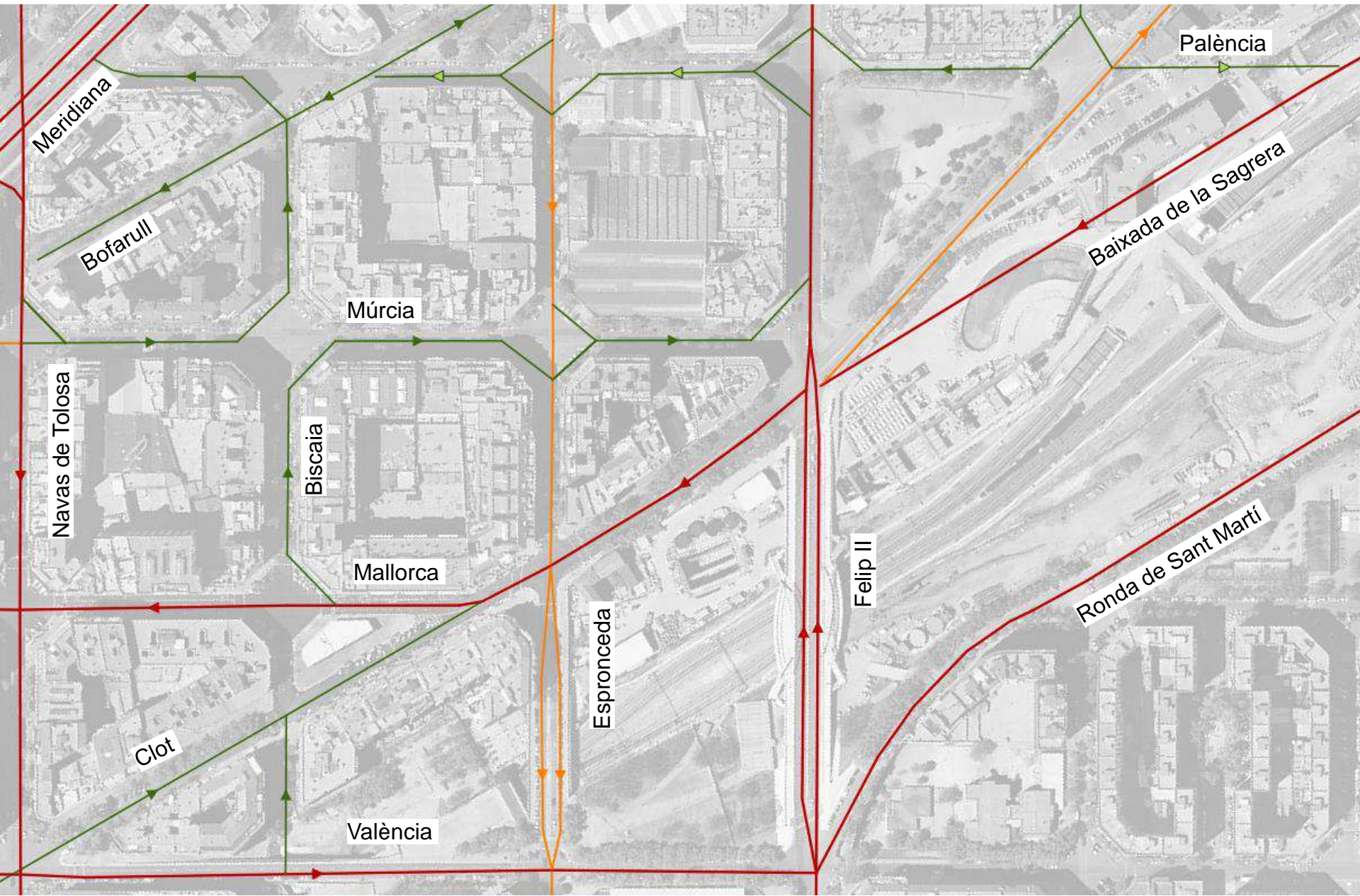
Josep Estivill

Bofarull

Gran de la Sagrera

Palència

Baixada de la Sagrera



Meridiana

Bofarull

Múrcia

Navas de Tolosa

Biscaia

Mallorca

Clot

València

Espronceda

Felip II

Palència

Baixada de la Sagrera

Ronda de Sant Martí

Programa Superilles

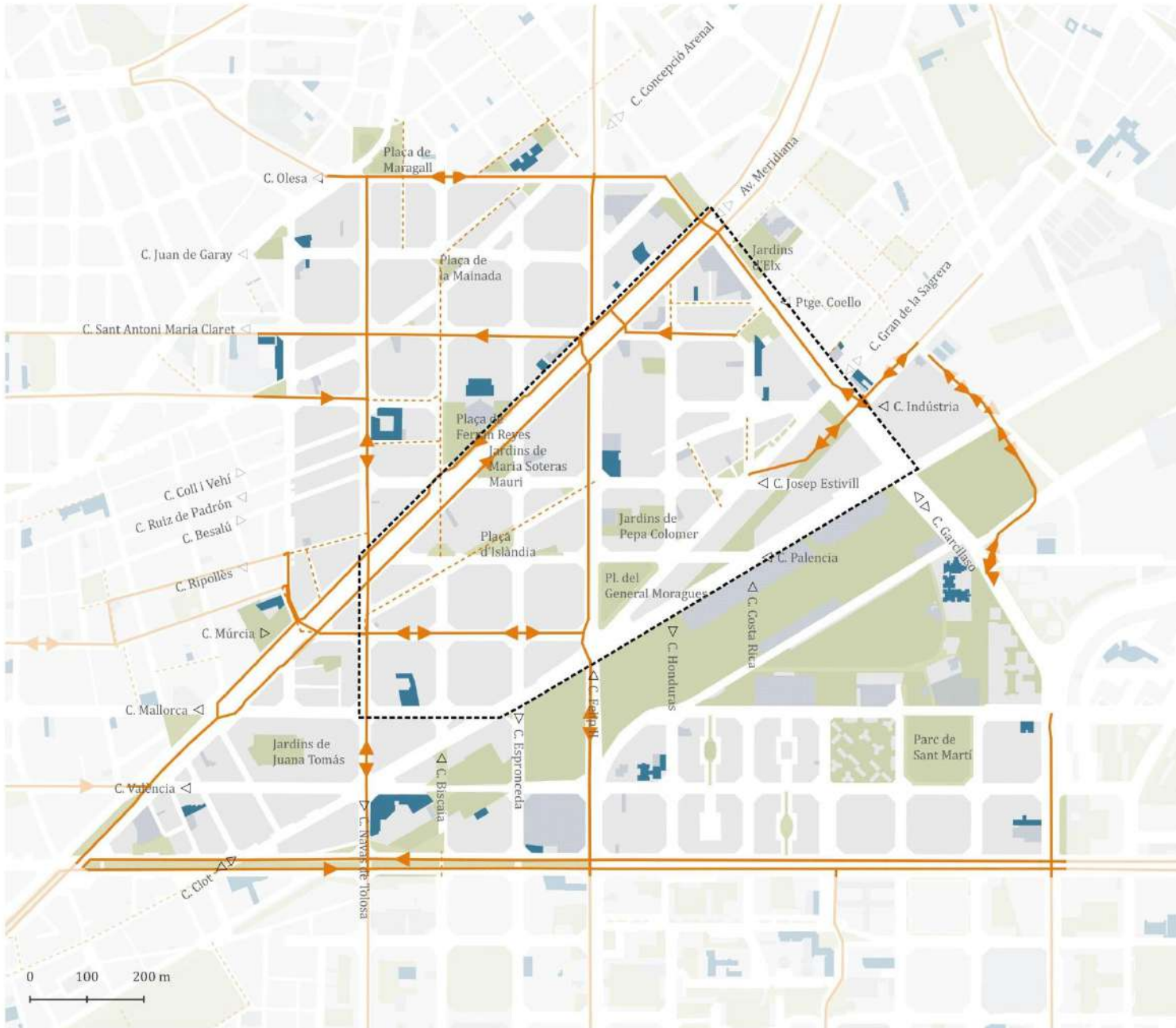
Àmbit d'estudi Sagrera sud-Navas sud

Mobilitat

Xarxa ciclable

Estat actual + Projecte Sagrera

- Carrils bici
- - - Carrers plataforma única
- ▶ Sentits circulació carrils bici
- Espais verds
- Equipaments
- Equipaments educatius



Fonts Xarxa: Mobilitat/Model Urbà (Març 2020)
Carrers segons velocitat: Mobilitat - Aj. BCN
11 de novembre de 2021

Programa Superilles

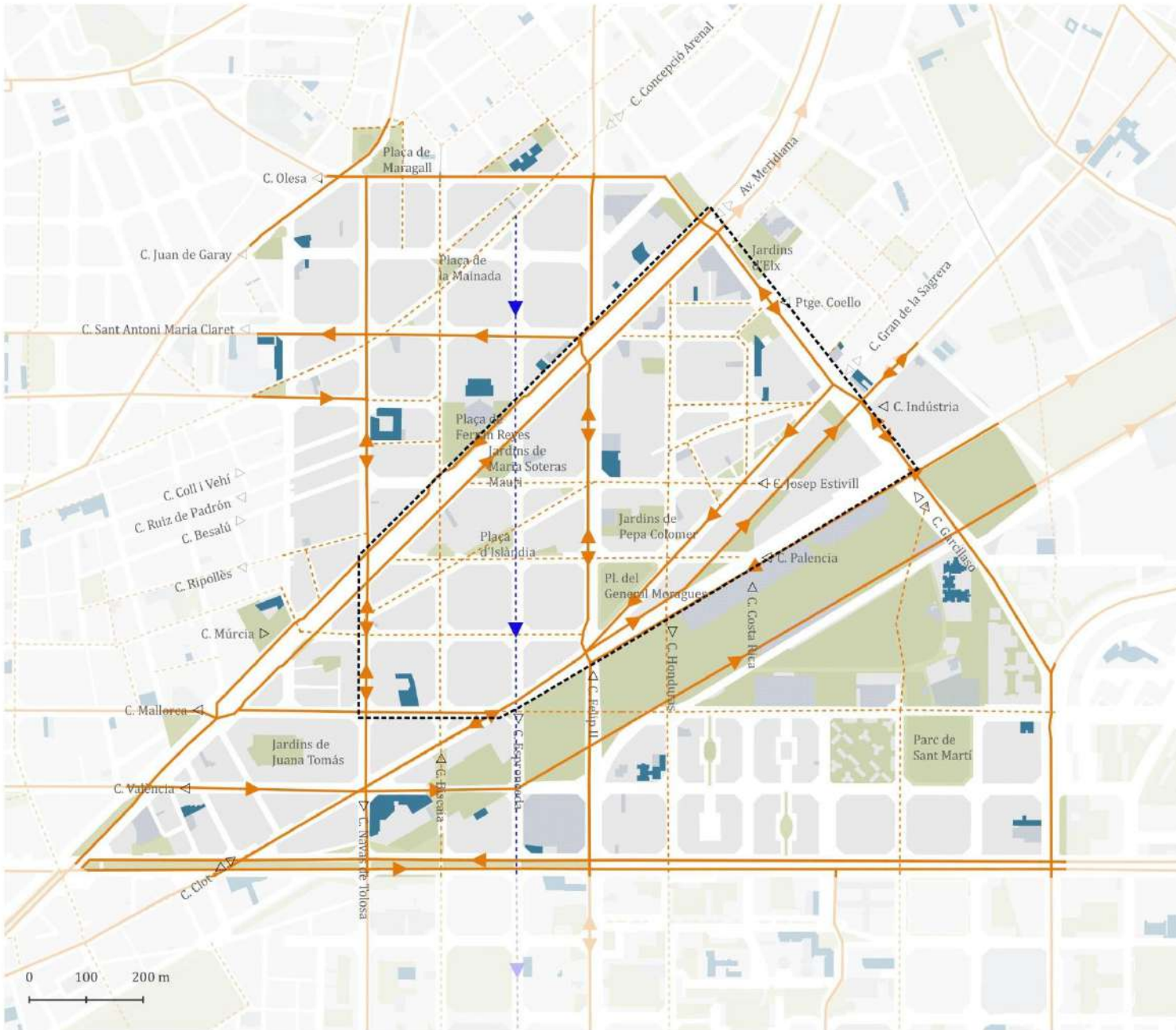
Àmbit d'estudi Sagrera sud-Navas sud

Mobilitat

Xarxa ciclable

Horitzó Llarg termini

- Carrils bici
- - - Carrers plataforma única (convivència bici - vianant)
- · - · Carrers 30 (convivència bici - cotxe)
- ▶ Sentits circulació carrils bici
- ▶ Sentits circulació carrers 30
- Espais verds
- Equipaments
- Equipaments educatius



Fonts Xarxa: Mobilitat/Model Urbà (Març 2020)
Carrers segons velocitat: Mobilitat - Aj. BCN
21 de gener de 2022

Programa Superilles

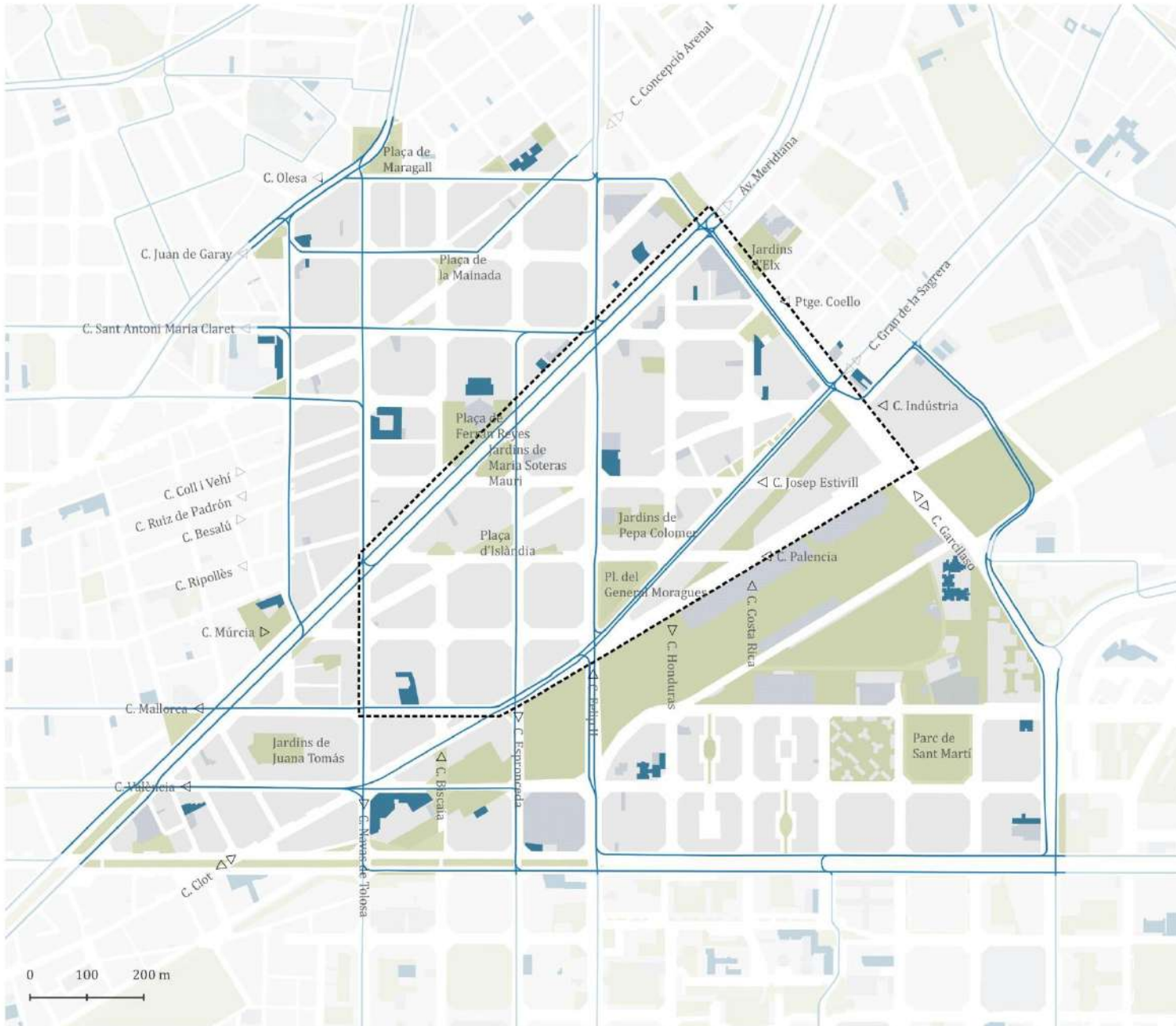
Àmbit d'estudi Sagrera sud-Navas sud

Mobilitat

Xarxa autobusos

Estat Actual + Projecte Sagrera

- Xarxa bus
- Espais verds
- Equipaments
- Equipaments educatius

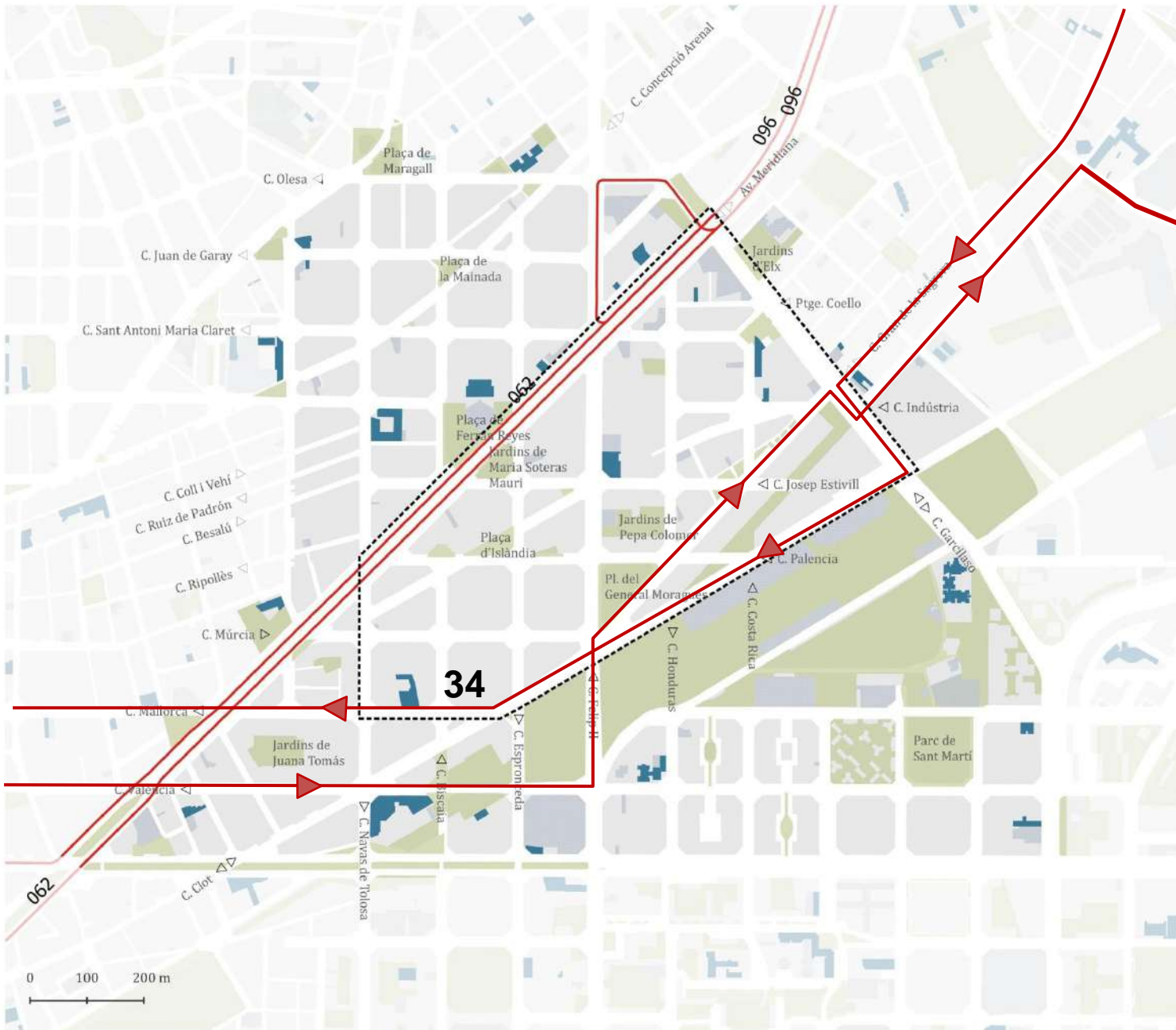


Mobilitat/Model Urbà
15 de febrer de 2022

Mobilitat Xarxa autobusos convencionals

Proposta

- Línies convencionals xarxa autobusos
- Espais verds
- Equipaments
- Equipaments educatius



Programa Superilles

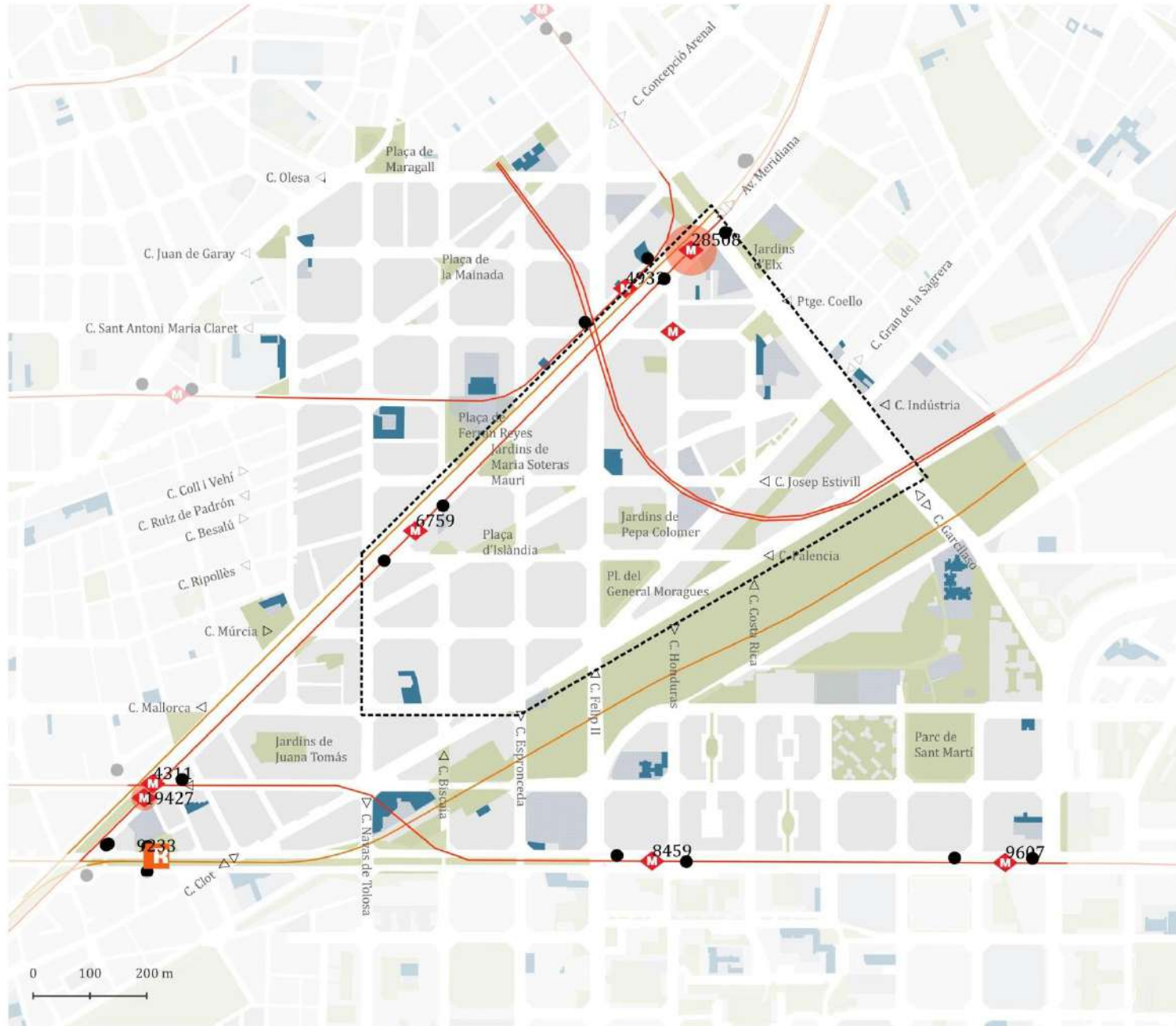
Àmbit d'estudi Sagrera sud-Navas sud

Mobilitat

Xarxa ferroviària

Actual+Projecte Sagrera

-  Parada FGC
-  Parada Metro
-  Parada RENFE
-  Parada Tram
-  Boca Metro i FGC
-  FGC
-  Metro
-  Metro-Funicular
-  Rodalies
-  TRAM
-  Eix verd prioritat vianant en convivència
-  Eix verd prioritat vianant segregat
-  Eix en estudi
-  Espais verds
-  Equipaments educatius



Fonts Xarxa: Mobilitat/Model Urbà
13 de juliol de 2021



S U P B A R
E R I C E L
L L A O N A

03

MOBILITAT

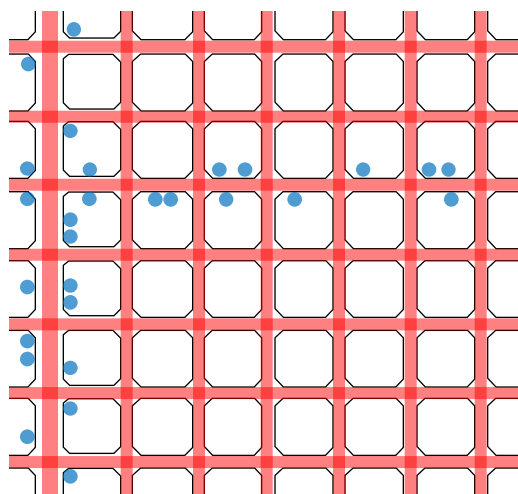
El Programa Superilla BCN pretén expulsar el vehicle de Barcelona?

- El Programa Superilla BCN, pretén ajustar l'ús de l'espai públic als diferents modes de mobilitat donant prioritat al vianant.
- Actualment la mobilitat en vehicle motoritzat ocupa entre el 50 i el 65% de l'espai dels nostres carrers i en canvi suposa només un 22,8% de tots els modes, l'altre 77,2% són mobilitat activa (44,1) (a peu i bicicleta) i transport públic (33,1). (Font EMEF 2019).
- Alliberar espai públic de l'ús del vehicle motoritzat privat possibilita aconseguir espai per altres usos ciutadans, augmentar la implantació de natura i reduir la contaminació acústica i atmosfèrica.
- No es tracta d'expulsar al cotxe sinó de tenir un ús racional del mateix i utilitzar-lo quan sigui necessari, facilitant i fent més eficients els modes actius i el transport públic, de mercaderies i de serveis.

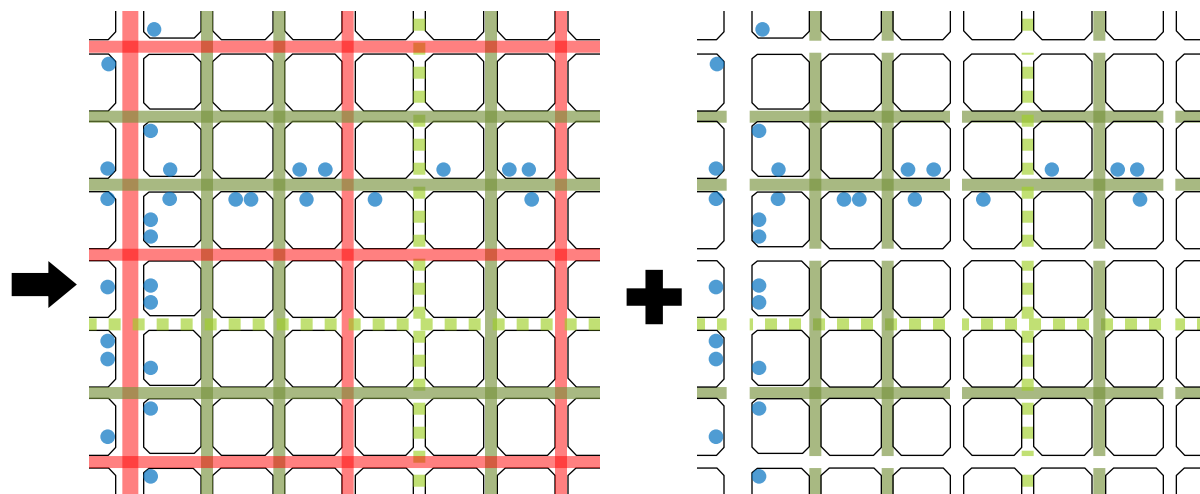
EL MODEL

S U P B A R
E R I C E L
L L A O N A

Model actual



Model superilles



Circular

Prioritat



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.

SECCIONS TIPUS

S U P B A R
E R I C E L
L L A O N A

En Vies Bàsiques

- Reducció espai i capacitat circulació (vehicle privat)
- Es manté la mobilitat essencial (serveis, mercaderies...)
- Incorporació carril bus i bici
- Velocitat 30/50 km/h.
- No estacionament

ESTAT ACTUAL

4 carrils
40.000 v/d



PROPOSTA

2 carrils
20.000 v/d



En Vies Locals

- Reducció espai i capacitat circulació (vehicle privat)
- Es manté la mobilitat essencial (serveis, mercaderies...)
- Incorporació de carril bus i bici en cas necessari
- Guany d'Espai Públic per al vianant (+5/+10m)
- Velocitat 30 km/h.
- Estacionament

2 carrils
20.000 v/d



1 carril
10.000 v/d



En Vies Veïnals / Eixos verds

- Reducció espai i capacitat circulació (vehicle privat)
- Es manté la mobilitat essencial (serveis, mercaderies...)
- Guany d'Espai Públic pel vianant
- Tota la calçada amb prioritat pel vianant
- Velocitat 10Km/h.
- No estacionament

2 carrils
20.000 v/d



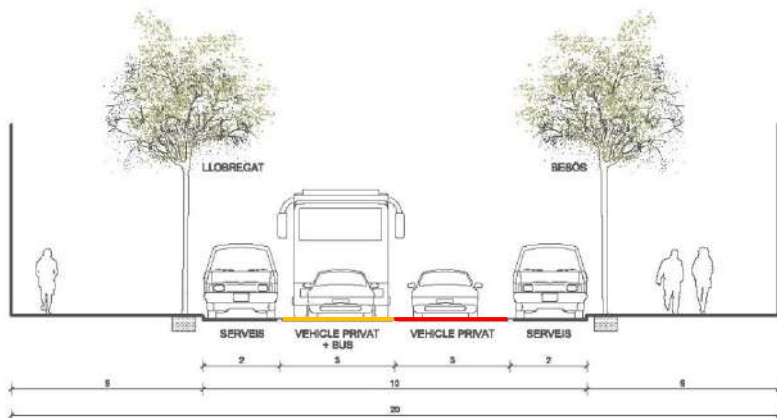
1 carril
IMD 1.000 v/d



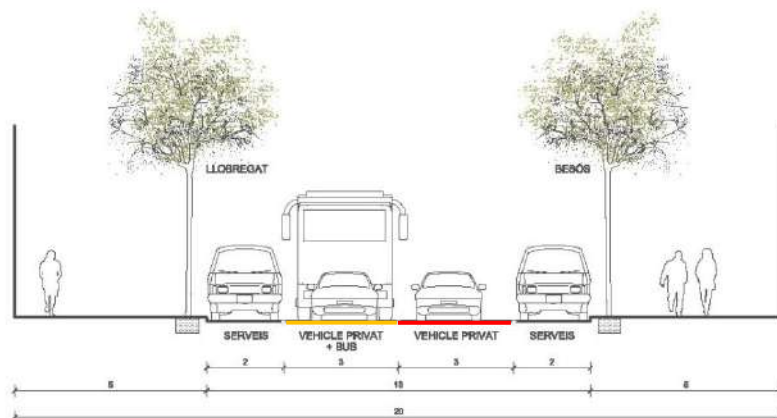
SECCIONS TIPUS VIES BÀSIQUES I LOCALS

SUP B A R
E R I C E L
L L A O N A

C. ESPRONCEDA

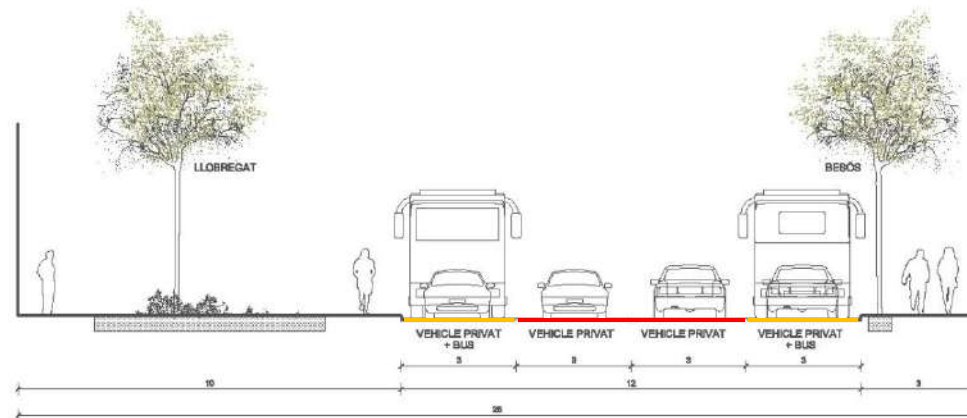


Estat actual

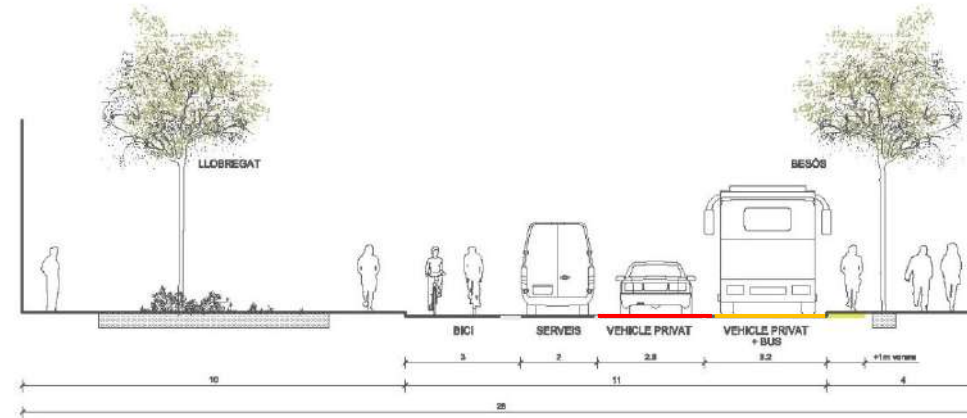


Proposta (NO ES MODIFICA)

C. GRAN DE LA SAGRERA



Estat actual

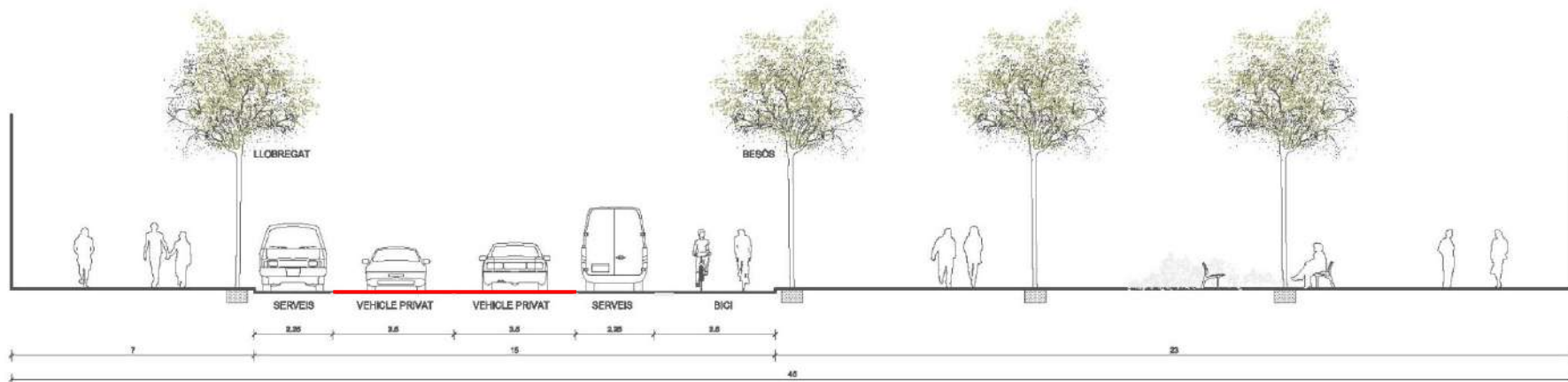


Proposta en estudi

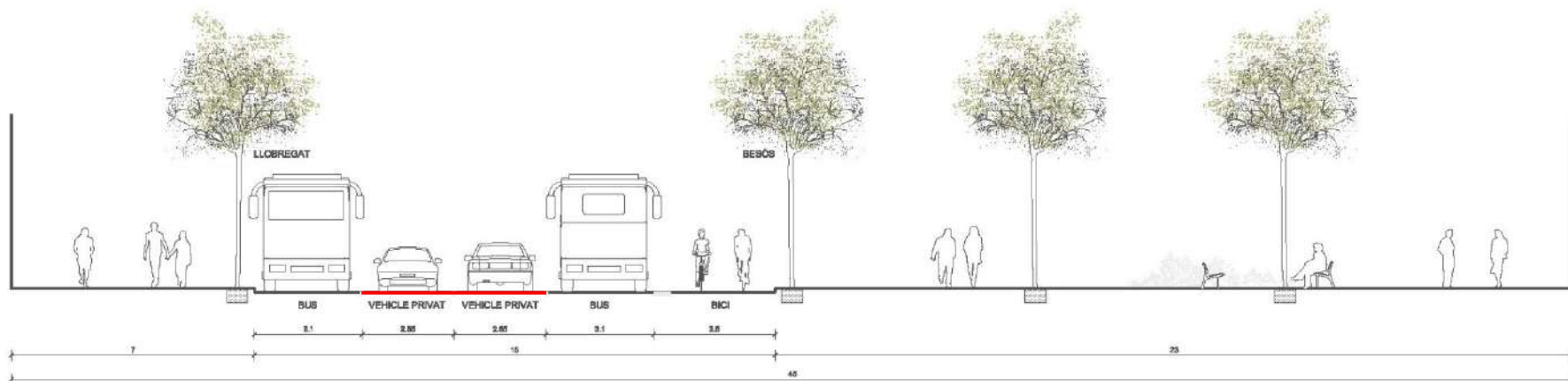
SECCIONS TIPUS VIES BÀSIQUES I LOCALS

SUP
ERI
LLA BAR
CEL
ONA

C. GARCILASO



Estat actual



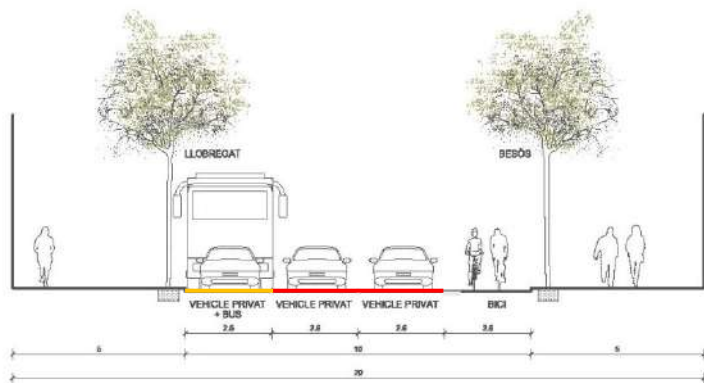
Proposta en Estudi

SECCIONS TIPUS VIES BÀSIQUES I LOCALS

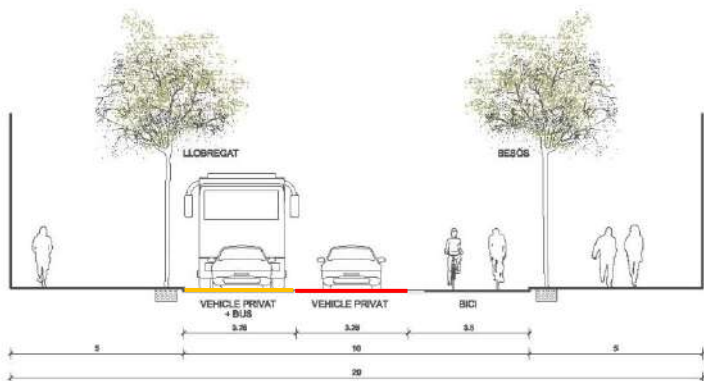
SUP
ERI
LLA

BAR
CEL
ONA

C. NAVAS DE TOLOSA

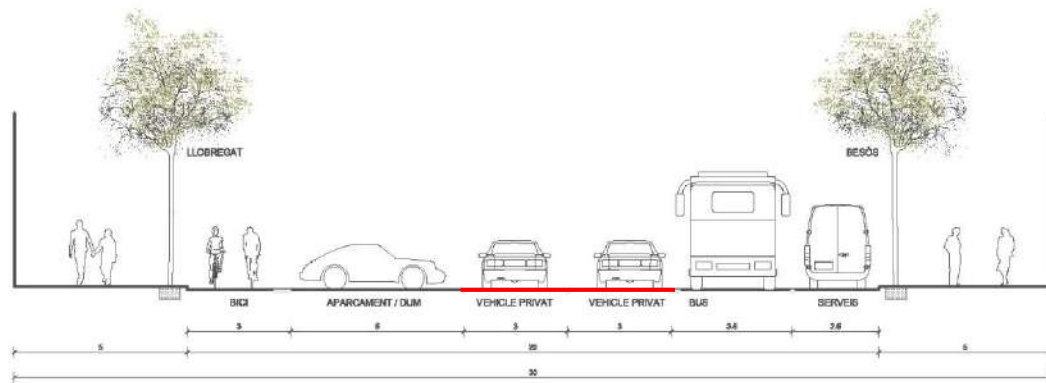


Estat actual

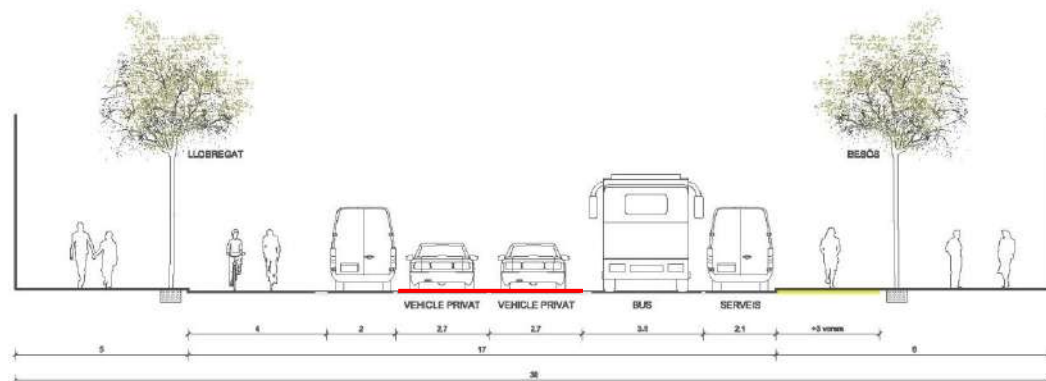


Proposta en Estudi

C. FELIP II



Estat actual

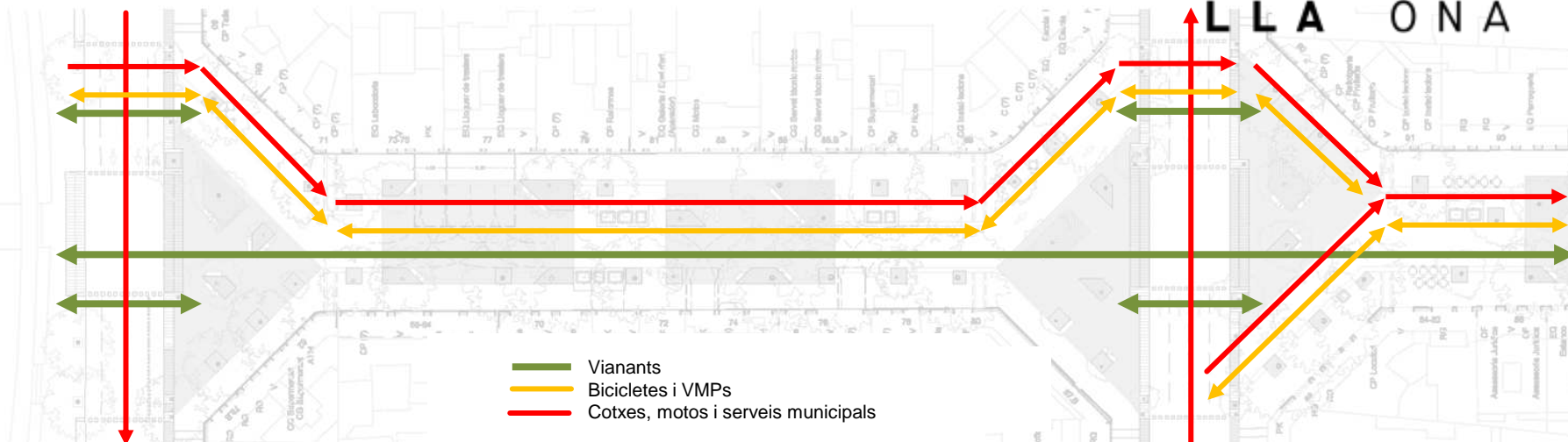


Proposta en Estudi

Es podrà circular pel mig de l'eix verd?

- Un eix verd, és un carrer a on la prioritat de mobilitat és la del vianant. No obstant això, tothom que necessiti accedir amb vehicle al carrer, per sortir o per arribar a la seva destinació : habitatges, comerços, aparcaments soterrats, etc..., ho podrà fer sense cap restricció (tipus pilones o acreditacions).
- Els eixos verds, però, no serviran com a carrers de pas ja que no es podrà circular per dos illes seguides, menys en algun cas singular, no hi haurà continuïtat, és a dir, es podrà entrar i circular per qualsevol tram del carrer però s'haurà de sortir a la següent cruïlla. D'aquesta manera es pretén que el disseny del carrer el faci poc atractiu pels vehicles que abans l'utilitzaven per creuar la ciutat i que només hi entrin aquells usuaris que hi tenen un origen o destí en un tram concret..

EIXOS VERDS I CARRERS VEÏNALS



Vianant

- El vianant té la prioritat en tot l'eix.
- Els dissenys dels carrers i places permetran als vianants caminar en una línia recta.

Vehicles

- Tot vehicle tindrà velocitat limitada a 10 km/h.
- Sense continuïtat les places

Bicicletes i VMPs

- Sí continuïtat entre trams i en els 2 sentits de circulació.

Càrrega i descàrrega

- Permesa a tot l'àmbit amb control horari (app).

Aparcament

- Sense aparcament en superfície.
- Accés lliure als aparcaments privats o de públics.
- Aturades puntuals encotxar/desencotxar o carregar algun objecte.
- Reubicació de places per a persones amb mobilitat reduïda a carrers propers.

Comerç

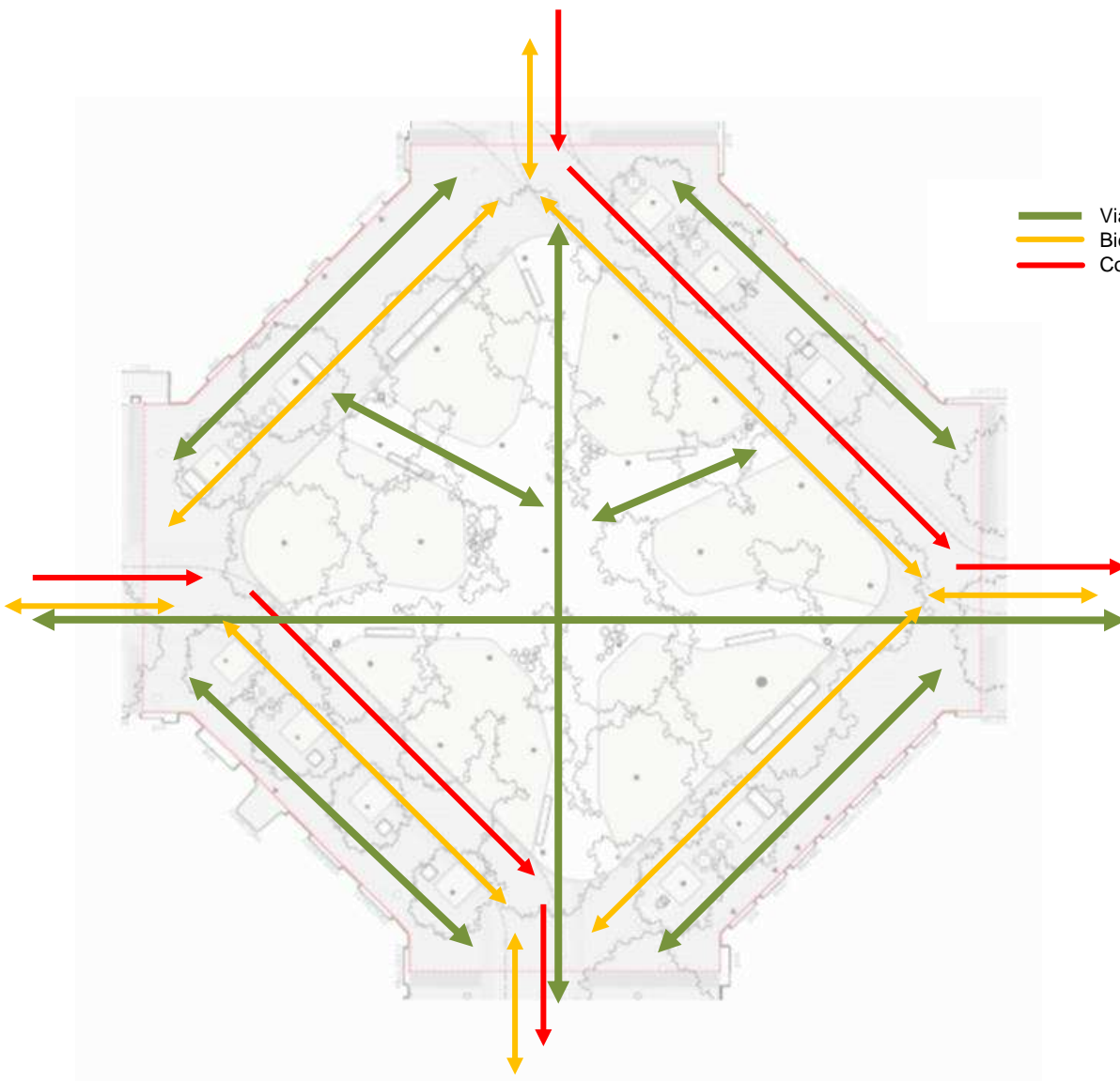
- Comerç de proximitat gràcies a la desaparició de la barrera que suposen els carrils de circulació, alhora que es garanteix la distribució urbana de mercaderies.

Terrasses de bars

- Preferentment davant del propi establiment, sense tocar la façana.

EIXOS VERDS I CARRERS VEÏNALS

S U P B A R
E R I C E L
L L A O N A



- Vianants
- Bicicletes i VMPs
- Cotxes, motos i serveis municipals

Permeabilitat del sòl i verd plantat

Les places disposaran d'un 28% de superfície infiltrant i un 15% de superfície plantada (respecte del total).

Activitats i usos

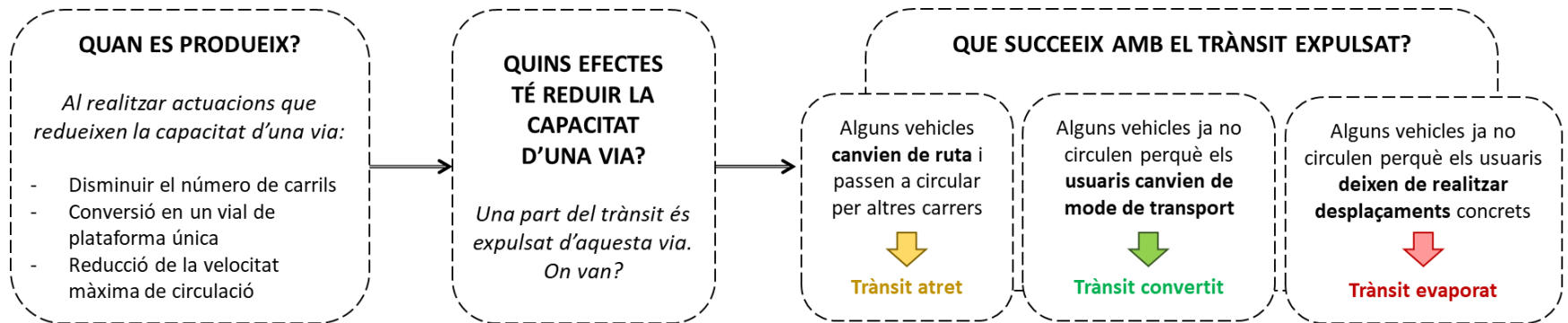
Les places seran espais que podran acollir diversos tipus d'activitats.

Si s'han de fer moltes voltes per arribar on vols consumeixes més combustible i contamines més.

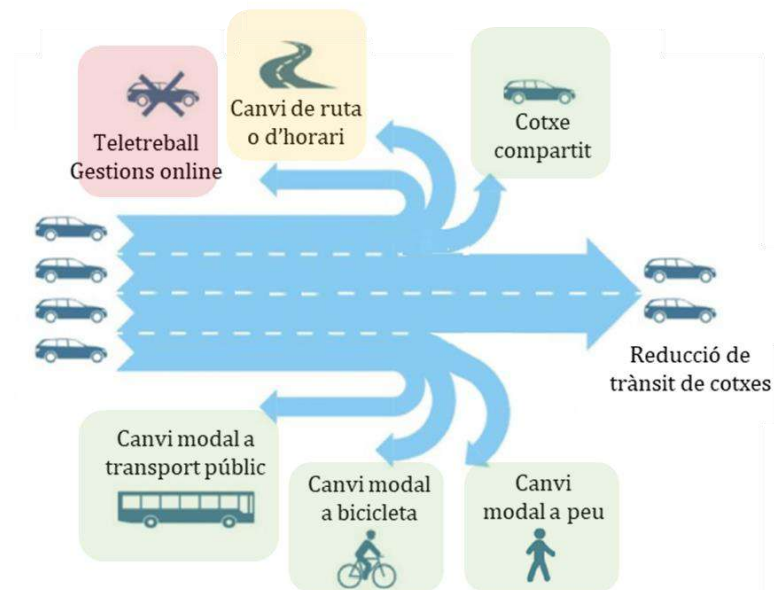
- De tots els dels desplaçaments o viatges en diferents modes de mobilitat dins l'Eixample (a peu, bici, transport públic, cotxe privat, etc...) només un 19% del viatges són en vehicle privat.
- D'aquest 19% de viatges en vehicle privat : el 12% són interns de l'Eixample, el 48% són de connexió de l'Eixample a altres barris de Barcelona, el 17% de l'Eixample i la primera corona de l'àrea metropolitana i el 24% de l'Eixample i fora de la primera corona. (Font EMEF 2019).
- El canvi modal dels usuaris de vehicle privat cap a una mobilitat sostenible (a peu, en bicicleta i transport públic), és viable ja que la cobertura de transport públic dins de propi Eixample i de connexió amb altres barris de BCN és pràcticament del 100% a menys de 500 m de qualsevol origen o destí i respecte als usuaris de l'Àrea metropolitana i fora de l'Àrea el 50% té també cobertura en metro, tren o tramvia.

VIES BÀSIQUES I EVAPORACIÓ DEL TRÀNSIT

SUP
ERI
LLA BAR
CEL
ONA

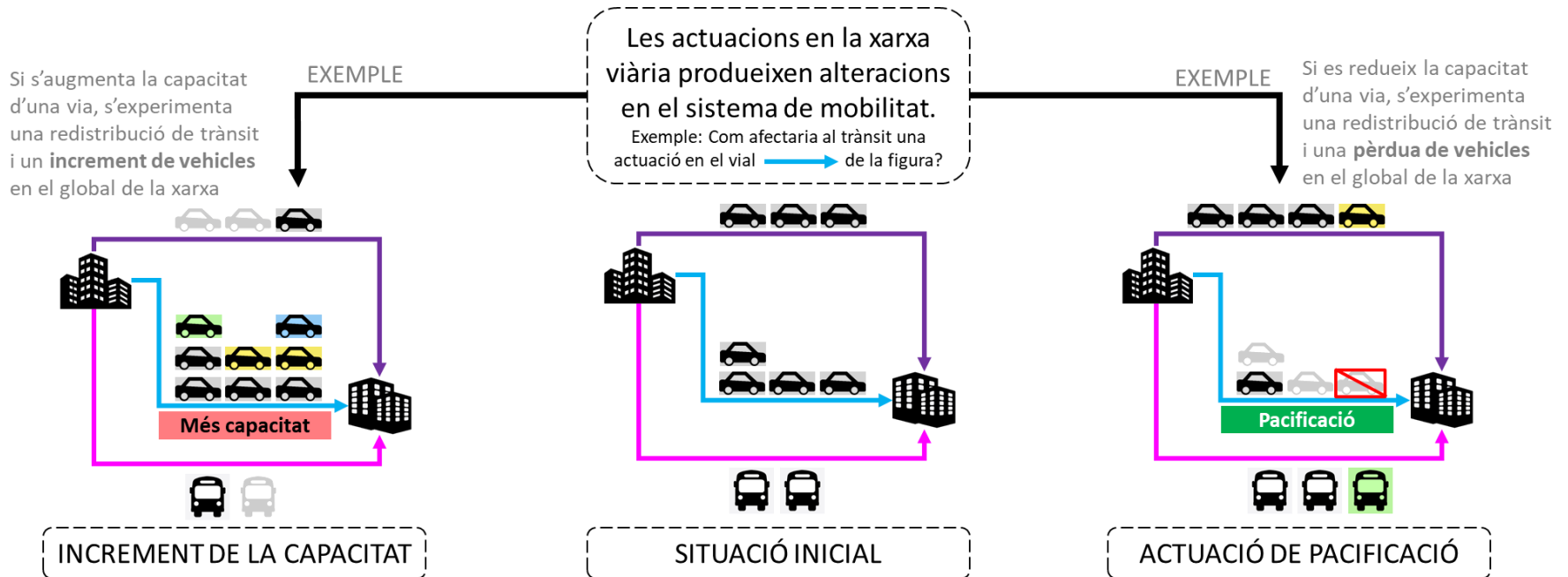


El **trànsit evaporat** és aquella fracció del trànsit expulsat de la via que desapareix del sistema de mobilitat. Són persones que decidiran cobrir la seva necessitat d'una altra manera que no impliqui desplaçar-se (com per exemple realitzant teletreball, incrementant les gestions telemàtiques, reduint la mobilitat quotidiana, etc.).



VIES BÀSIQUES I EVAPORACIÓ DEL TRÀNSIT

SUP
ERI
LLA BAR
CEL
ONA



Trànsit convertit → desplaçaments existents, però es canvia el mode de transport emprat.

Trànsit atret → desplaçaments existents, però es canvia la seva ruta actual.

Trànsit induït → nous desplaçaments generats com a efecte de la millor connexió. És l'efecte oposat al trànsit evaporat.

Trànsit evaporat → desplaçaments que deixen d'efectuar-se per la dificultat afegida que suposa la nova xarxa viària. És el cas oposat al trànsit induït.

Lesson #1. Traffic Reduction. Road Corridors

-82%

Seoul CGC
2002-2011

-65%

Milwaukee Park East
1998-2009

-56%

San Francisco
Embarcadero
1989-2011

-50%

Nantes A801
2000-2008

-44%

San Francisco
Central
1995-2008

-30%

Lyon Mermoz
2003-2012

-29%

Paris Right Bank
2015-2018

-27%

New York West Side
1989-2011

-26%

Portland HD
1973-2015

VIES BÀSIQUES I EVAPORACIÓ DEL TRÀNSIT

S U P B A R
E R I C E L
L L A O N A

CAS PRÀCTIC

Superilla de Sant Antoni: Pacificació al c/ Borrell



Situació Anterior



Situació Posterior

VEHICLES/DIA	Situació anterior	Situació posterior	Diferència
C/ Borrell	7.200 veh.	1.800 veh.	-5.400 veh.
C/ Viladomat (alternativa a c/ Borrell)	8.500 veh.	10.400 veh.	+1.900 veh.
			-3.500 veh.

← Trànsit **expulsat**.

← Trànsit **atret** al c/ Viladomat.

← Trànsit **evaporat**, trànsit **convertit** (i trànsit **atret** a altres vials).

VIES BÀSIQUES I EVAPORACIÓ DEL TRÀNSIT

S U P B A R
E R I C E L
L L A O N A

Si s'han de fer moltes voltes per arribar on vols consumeixes més combustible i contamines més.

- Als viatges que tenen origen o destí, per motius de residència, treball, o serveis, en els carrers planificats com a Eixos Verds de prioritat de vianants, els hi correspondrien aproximadament a uns 1000 vehicles / dia , xifra compatible amb la convivència amb el pas de vianants segons dades reconegudes experimentalment a diverses ciutats (Dinamarca, Holanda, Espanya).
- Aquests vehicles, segons de quin costat de la ciutat provinguin, podrien tenir el seu trajecte incrementat en una mitjana de 80 metres. En contrapartida, hi ha un guany molt important d'espai públic dedicat al passeig, al estar i al confort ambiental del ciutadà.
- L'extensió d'Eixos verds per tota la ciutat contribuirà a la reducció global de la contaminació acústica i atmosfèrica de la ciutat.
- Com a exemple a la Superilla de Sant Antoni, les emissions de NO₂ a l'eix verd de Borrell s'han reduït en un 33% i el soroll ha baixat entre 4 i 6 dB segons el moment del dia.

En els eixos verds les bicis poden anar en dos sentits?

- Sí, d'acord amb el codi de circulació les bicicletes poden circular en els dos sentits en els carrers de plataforma única, respectant en tot moment la prioritat dels vianants i a 10 km/hora màxim.
- Es tracta de disposar de recorreguts confortables per anar en bicicleta en família i amb objectiu de passeig.
- Per utilitzar la bicicleta com a mitjà de transport ràpid els recorreguts més eficaços són els carrils bicicleta per carrers de la xarxa bàsica, que són els carrers amb màxima continuïtat a nivell ciutat

CONVIVÈNCIA VIANANT-BICI

S U P B A R
E R I C E L
L L A O N A

Es poden considerar dos tipus de perfils de mobilitat en bicicleta:

- **Bicicletes llebre** (origen-destí): és prioritària la rapidesa del recorregut. Circulació preferent pels carrils bici i calçades de **vies bàsiques i locals**.
- **Bicicletes tortuga** (passeig): és prioritari el confort i la qualitat del recorregut. Circulació per **carrers veïnals**, a baixa velocitat i respectant la prioritat dels i les vianants.



L'espai públic és de tothom i també és necessari per aparcar. Les motos poden aparcar sobre l'eix verd?

- A la ciutat, només al voltant del 8-12% del parc de turismes censats en un barri disposa de plaça d'estacionament en calçada. El 92-88% ja aparquen actualment fora de calçada, en garatges soterrats (públics o privats).
- En el cas de l'Eixample a més, hi ha un superàvit important de places d'estacionament en aparcament soterrat respecte als cotxes censats al mateix Districte.
- Conseqüentment, els eixos verds s'alliberen de l'ocupació d'espai que genera l'aparcament, suprimint les places existents. Treballar per una ciutat amb més i millor espai públic per al vianant també vol dir anar eliminant progressivament l'estacionament en calçada del cotxe i la moto i disminuir així la demanda de trànsit que provoca la seva recerca.
- L'afectació sobre l'oferta d'estacionament derivada de la implantació dels eixos verds suposa, de mitjana, una reducció d'un 1% de l'oferta d'estacionament en calçada, de manera que el canvi global és poc rellevant.
- La tinença de vehicle privat (cotxe o moto) a la ciutat, haurà d'anar associada, cada vegada més, a la disponibilitat d'aparcament soterrat.
- També als carrers de la xarxa bàsica l'espai de calçada es necessita per fer carrils bus, carrils bici, ampliacions de voreres, o zones de carrega i descarrega.

APARCAMENT RESIDENCIAL

Programa Superilles
Àmbit d'estudi Sagrera sud-Navas sud

Aparcament residencial

Estat actual

Públic calçada

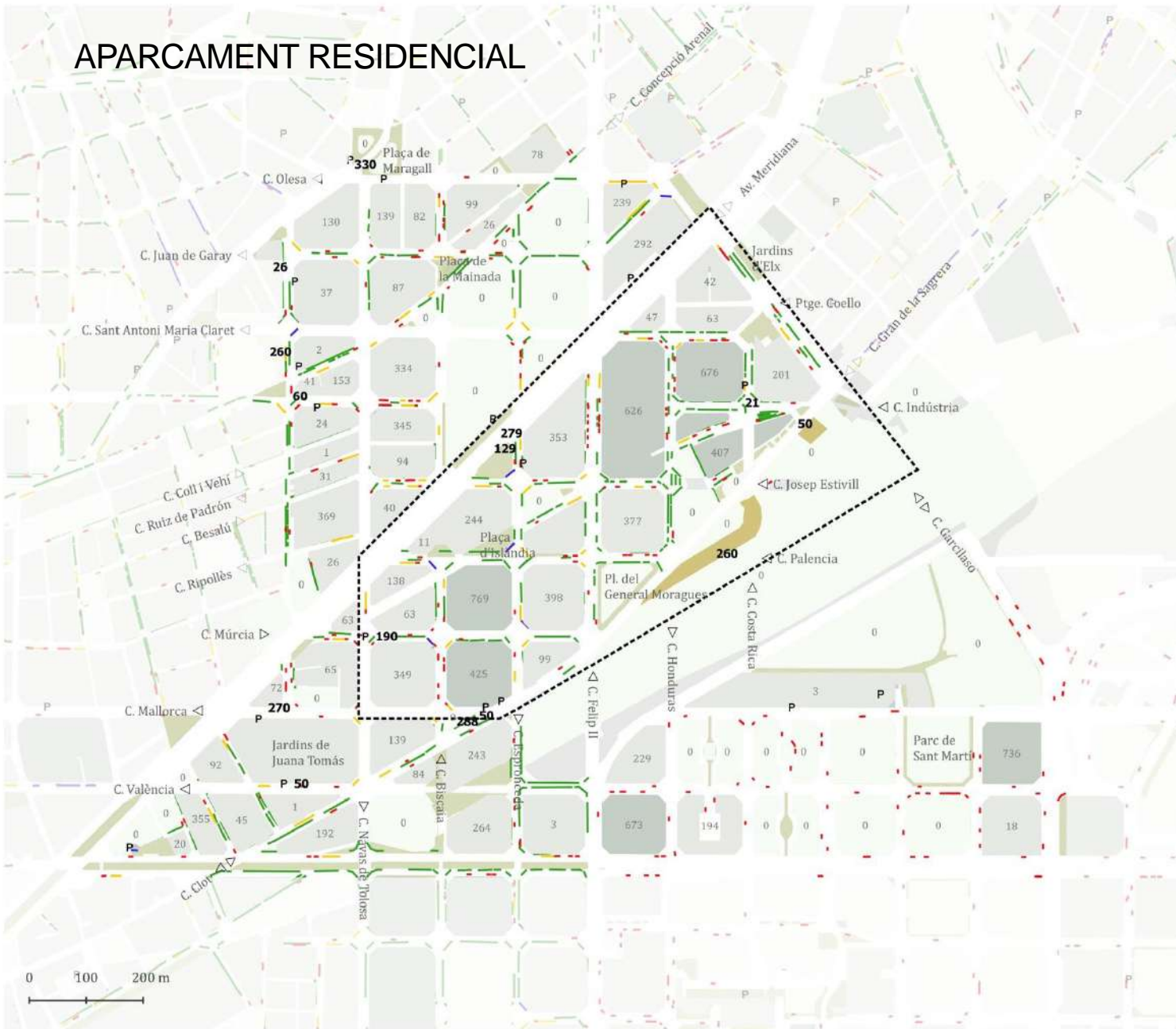
- Àrea blava
- Àrea verda (mixta)
- Càrrega i descàrrega DUM
- PMR

Públic fora calçada

- P Aparcament soterrat (places)
- Bosses superfície (places)

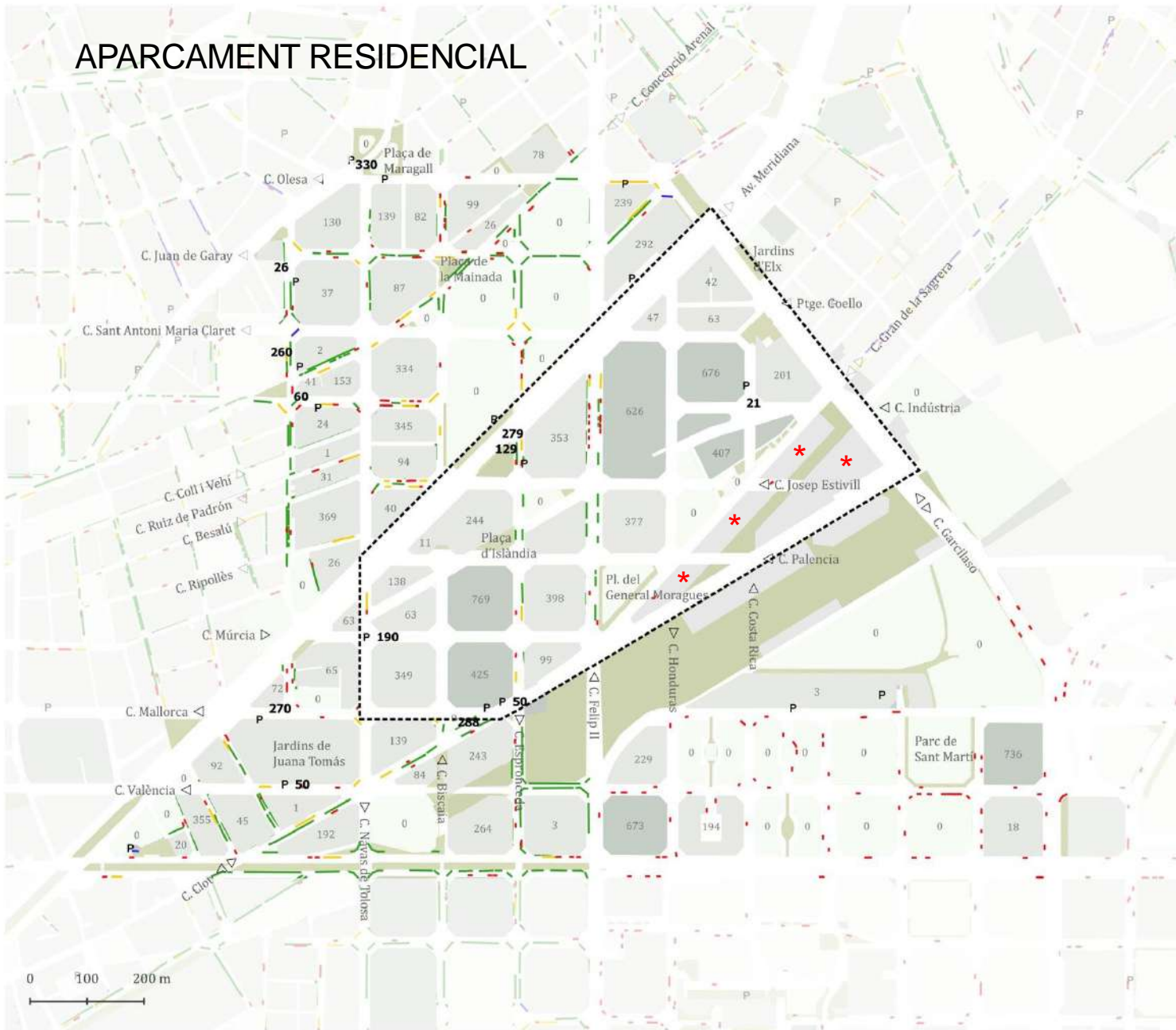
Privat fora calçada soterrat

- 0 places
- 0 - 400 places
- > 400 places



FONTS:
Cens comercial: Opendata Aj. BCN
Places DUM: Inventari INCA (Gener 2020)
Impressió: Abril 2020
Metodologia: distribució Kernel amb radi 100 metres i factor corrector per superfície de local 11 de novembre de 2021

APARCAMENT RESIDENCIAL



Programa Superilles

Àmbit d'estudi Sagrera sud-Navas sud

Aparcament residencial

Horitzó Llarg termini

Públic calçada

- Àrea blava
- Àrea verda (mixta)
- Càrrega i descàrrega DUM
- PMR

Públic fora calçada

- P Aparcament soterrat (places)

Privat fora calçada soterrat

- 0 places
- 0 - 400 places
- > 400 places

* Dades de places d'aparcament no disponibles. Els blocs d'habitatges seran autosuficients, segons marca la normativa.

FONTS:
Cens comercial: Opendata Aj. BCN
Places DUM: Inventari INCA (Gener 2020)
Impressió: Abril 2020
Metodologia: distribució Kernel amb radi 100 metres i factor corrector per superfície de local
11 de novembre de 2021

APARCAMENT RESIDENCIAL

S U P E R I L L A B A R C E L O N A

Balanç nocturn d'aparcament residencial 2020 (places)		2021		Llarg termini			
Oferta	En superfície	Àrea verda	771	10,4%	86	1,4%	
		En calçada	Àrea blava	29	0,4%	0	0,0%
			DUM	101	1,4%	31	0,5%
		PMR	91	1,2%	91	1,4%	
		Bosses aparcament	310	4,2%	0	0,0%	
	Total en superfície		1.302	17,6%	208	3,3%	
	Soterrat	Ús públic	Propietat pública	30	0,4%	30	0,5%
			Propietat privada	657	8,9%	657	10,4%
		Ús privat (garatge veïns)	5.427	73,2%	5.427	85,8%	
		Total soterrat		6.114	82,4%	6.114	96,7%
Total oferta		7.416	100,0%	6.322	100,0%		
Demanda (turismes, furgonetes i tot terrenys)		6.067	-	6.067	-		
Balanç nocturn d'aparcament residencial		1.349	-	255	-		

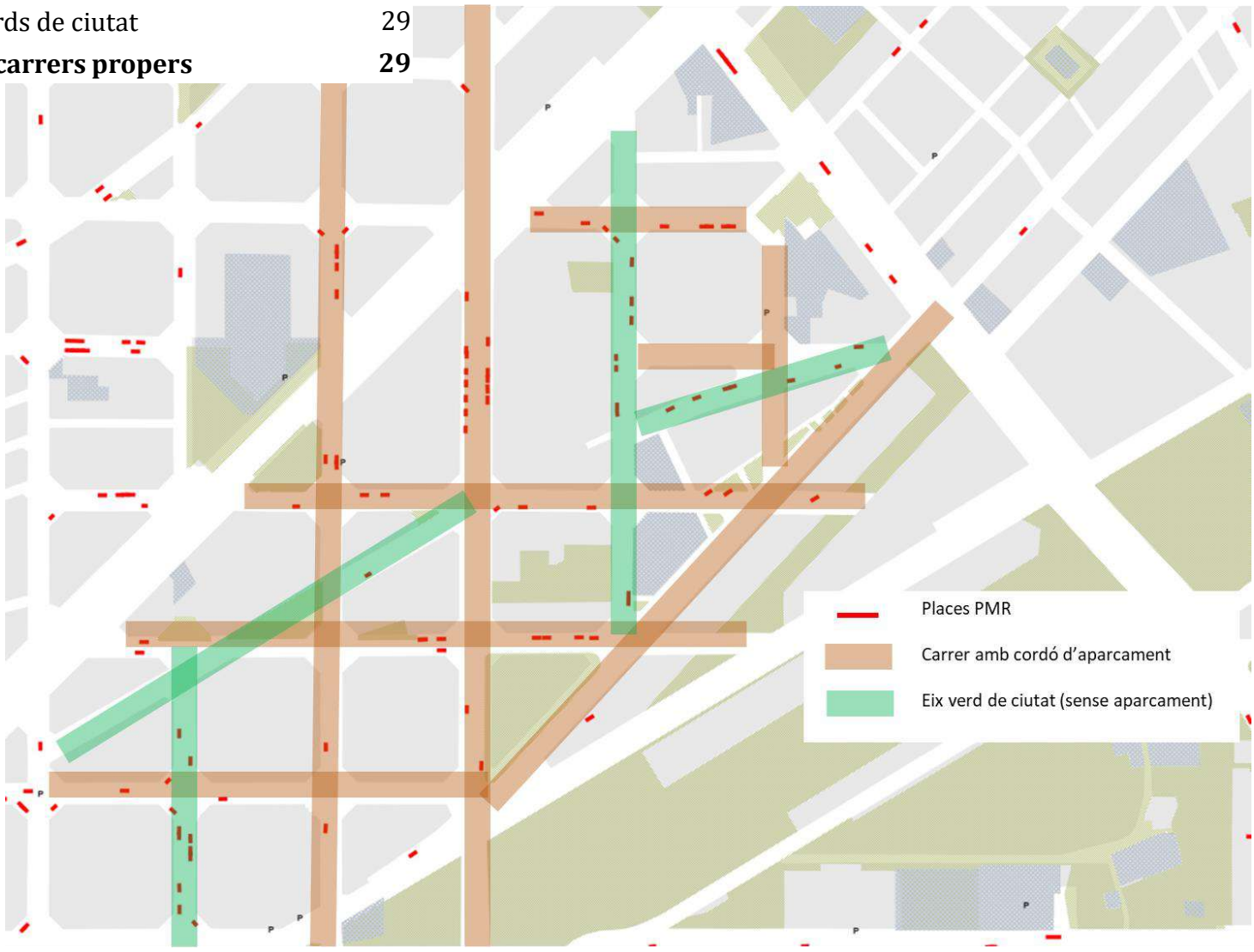
APARCAMENT PMR FASE 1

SUP
ERI
LLA

BAR
CEL
ONA

Fase	Places PMR
------	------------

Fase 1. Eixos verds de ciutat	29
Reubicació en carrers propers	29



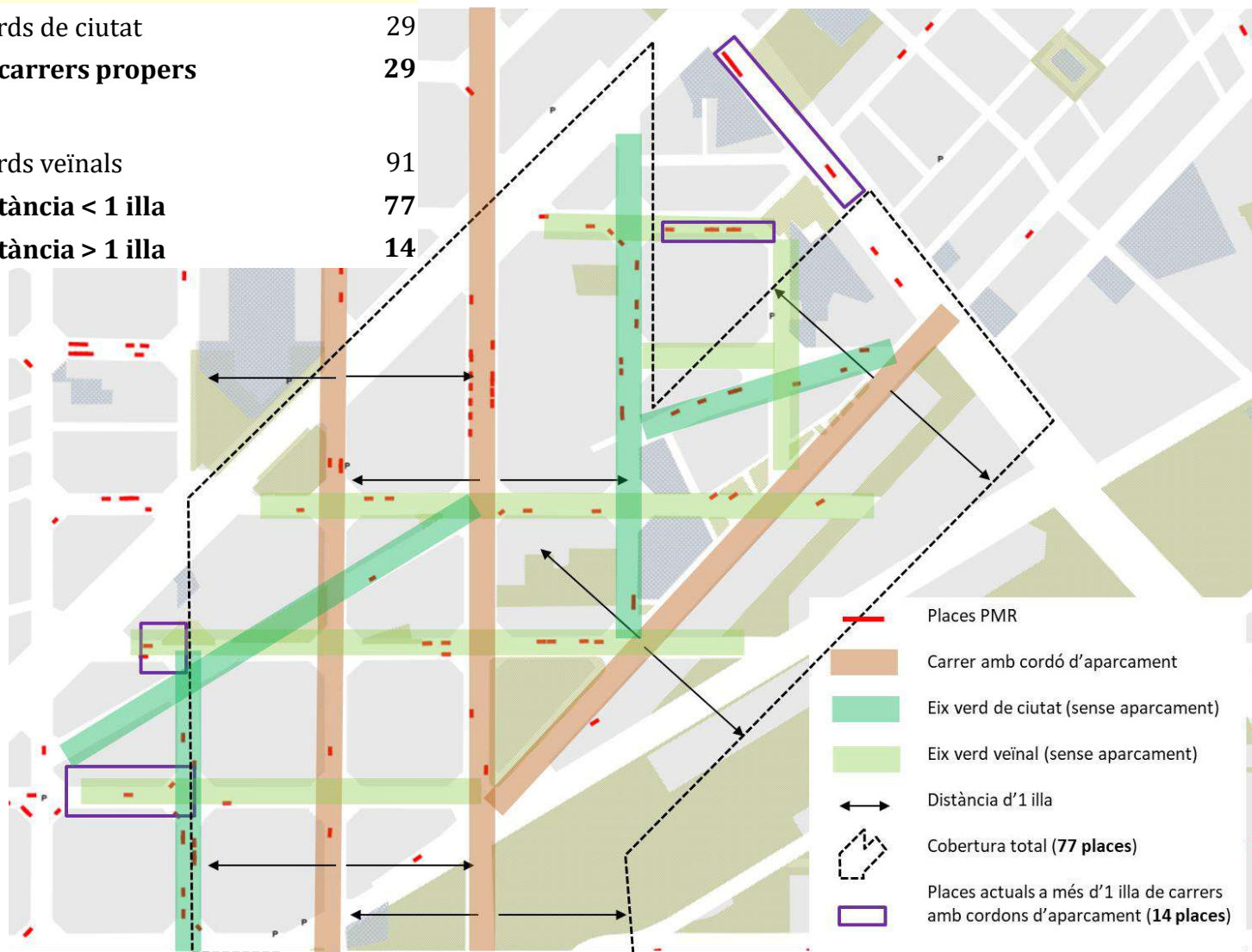
APARCAMENT PMR FASE 1 + FASE 2

S U P
E R I
L L A B A R
C E L
O N A

Fase	Places PMR
------	------------

Fase 1. Eixos verds de ciutat	29
Reubicació en carrers propers	29

Fase 2. Eixos verds veïnals	91
Reubicació distància < 1 illa	77
Reubicació distància > 1 illa	14



04

COMERÇ

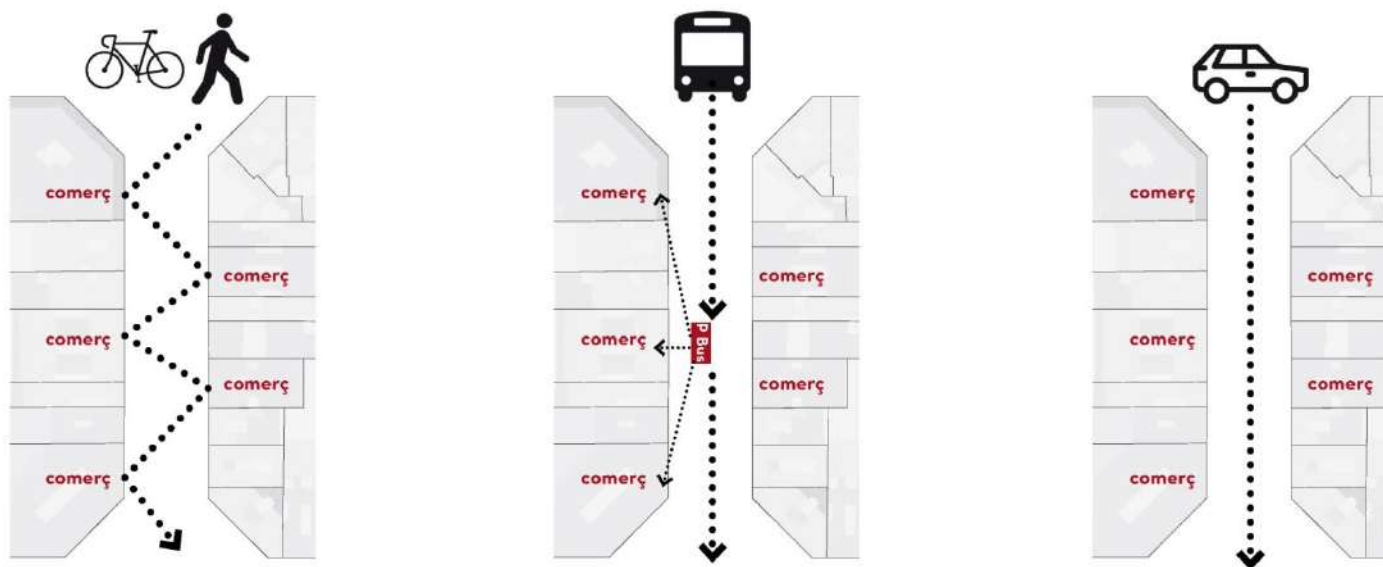
Es considera que l'efecte de la Superilla sobre el comerç serà negatiu

- Hi ha molts estudis que afirmen que pel comerç és bo que hi hagi trànsit de gent. Les experiències de vianantització arreu del món demostren que la pacificació del trànsit augmenta la visibilitat i accessibilitat dels comerços i alhora millora les condicions de confort pel vianant, incrementant-se directament l'afluència de clients potencials i l'èxit dels locals comercials.
- L'exemple de Sant Antoni mostra que el número de persones al carrer ha augmentat un 16%, i a partir de les dades de les transaccions de pagaments en targeta, es pot afirmar que és la zona que millor s'ha recuperat de la pandèmia. El tipus de comerç de Sant Antoni és força estable i no ha variat gaire, la majoria s'han mantingut.
- En el cas de la superilla de Poblenou, una zona menys consolidada que Sant Antoni, els establiments comercials han augmentat en un 33%..

VISIBILITAT COMERCIAL

S U P
E R I
L L A B A R
 C E L
 O N A

El mode de transport utilitzat per les persones que passen per davant del comerç determina facilitat de les persones a accedir-hi.



+ facilitat

- facilitat

Més gent amb facilitat d'accés als locals genera més activitat comercial

+ MILLORES → + PERSONES → + ACTIVITAT COMERCIAL

VISIBILITAT COMERCIAL

S U P B A R
E R I C E L
L L A O N A

Un espai comercial necessita generar atracció.
Aquesta VISIBILITAT depèn de:

- la comoditat del vianant per passejar i gaudir de l'entorn +
- la continuïtat comercial =
- la diferenciació de la seva tipologia d'oferta =
- la realització d'altres activitats paral·leles al comerç +

El programa superilles promou **millores** de l'espai públic que proporcionen més visibilitat i per tant més atracció de **persones**

Programa Superilla Barcelona fomenta la **millora de la visibilitat comercial** a l'augmentar la facilitat de l'afluència de ciutadans caminant i al no crear barreres entre els dos costats del carrer.

VISIBILITAT COMERCIAL

DADES ESTUDI COMERÇ

S U P B A R
E R I C E L
L L A O N A

- Els eixos i zones comercials amb **major atracció** i ocupació comercial de l'àrea metropolitana de Barcelona són **carrers per a vianants** (plataforma única), amb un repartiment modal testimonial del vehicle privat (menys del 16%). Els segueixen carrers amb bones condicions per als vianants (voreres amples).
 - Les actuacions de pacificació permanents suposen un **augment de la facturació** per part dels comerços (increments entre el 10-100%).
 - Patrons de consum: els **no conductors gasten** aproximadament **el mateix** en comerços que els **conductors**, i passen més estona a l'interior dels comerços, fet que fomenta la compra a llarg termini.
 - **Percepció d'accés en cotxe:** els comerciants solen **sobreestimar** el percentatge de clients que **accedeixen en cotxe** (percebut 10-20%, real 5-10%). *Font: Diagnosi de l'ecosistema comercial dels municipis de l'Àrea Metropolitana de Barcelona (2017)*
 - Un **83% dels comerciants** enquestats a Sant Antoni van notar **una millora en la comoditat del passeig** al barri, i un **69% havia notat un increment en el pas de persones** pels carrers pacificats.**
 - Un **49% dels comerciants enquestats** van trobar que la transformació de l'espai públic els havia afectat **positivament**, majoritàriament, perquè els havia donat **més visibilitat**.**
- ** Enquesta realitzada 8 mesos després de finalitzar l'obra a 48 comerços de la cruïlla de Borrell – Tamarit. PROCOM*



Gran part dels comerços venen els seus productes a gent que ve de fora de Barcelona. Si es dificulta l'accés a la ciutat, la gent optarà per comprar en un altre lloc?

De les última enquesta OMNIBUS de l'Ajuntament de Barcelona a persones **residents a Barcelona**, surten els següents dades :

- Compra d'aliments: el **87,5% va a peu**, el 4,7 % en transport públic, **4,6% transport privat** i 2,1% servei a domicili
- Compra aliments frescos: **90,2% a peu**, 3,5% transport públic, **3,8% transport privat** i 1,3% servei domicili
- Compres quotidianes no aliments: **87,1 % a peu**, 3,6 % transport públic, **5% transport privat**, 3,0% servei domicili
- Compres roba i calçat: **48,3% a peu**, 27,9% transport públic, **11,8% transport privat**, i 9,0% servei domicili
- Compres parament de la llar: **44,1 % a peu**, 17,1% transport públic, **18,3% transport privat** i 11,5 servei domicili
- Oci i Cultura: **51,0% a peu**, 17,1% transport públic, **7,2% transport privat**, 17,0% servei domicili
- Electrònica , Informàtica i telefonia: **37,4% a peu**, 18,5% transport públic, **10,6% transport privat** i 24,7% servei domicili

Respecte als compradors de fora de Barcelona:

Percentatge de desplaçaments de tots els modes de mobilitat per fer compres a l'Eixample: el 59% és de persones que viuen al propi l'Eixample i el 34% d'altres barris de Barcelona. **El percentatge de persones residents de fora de Barcelona que venen a fer compres quotidianes és el 7%.**

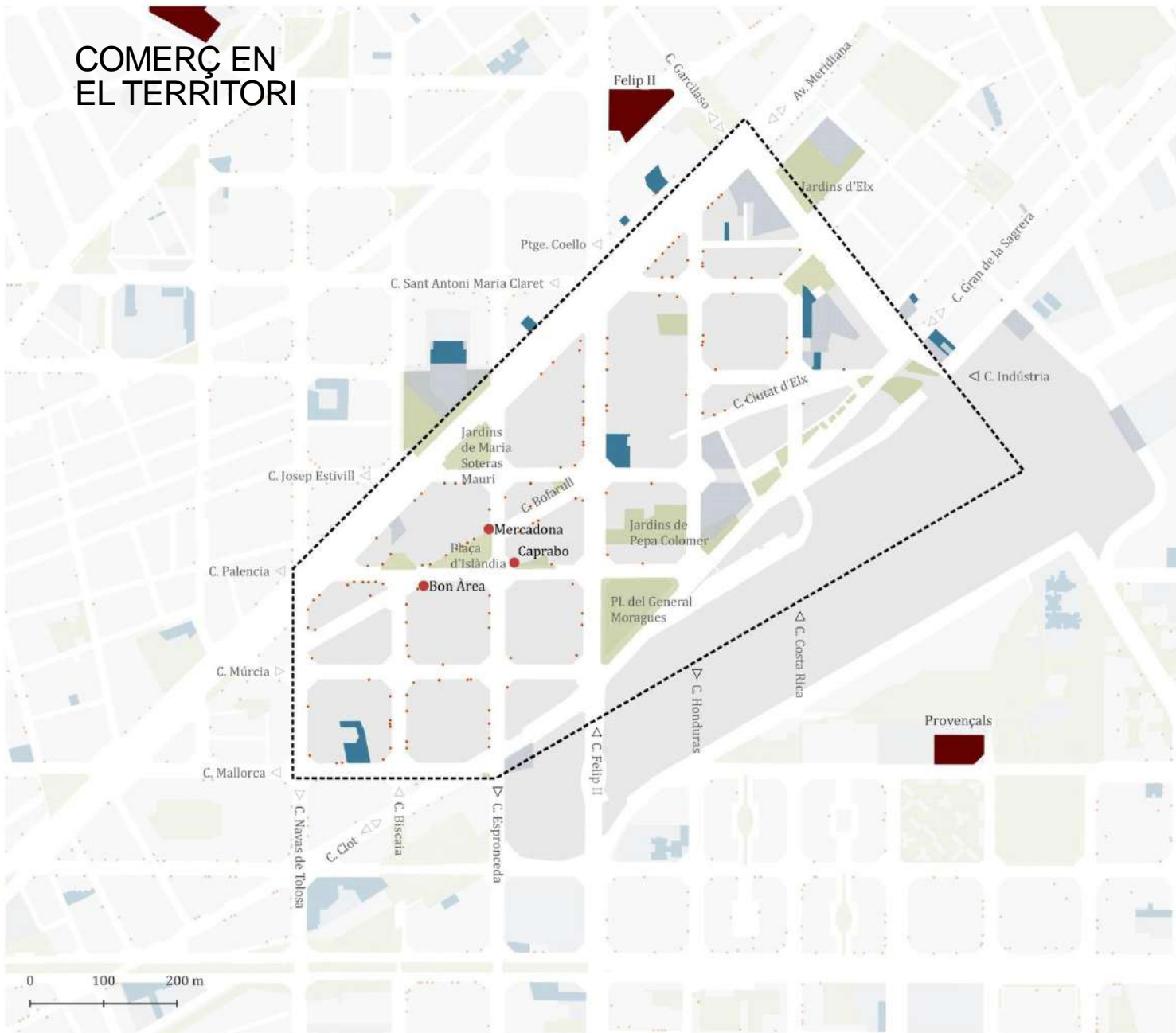
Percentatge de desplaçaments de tots els modes de mobilitat per fer compres no quotidianes a l'Eixample: el 29% és de persones del propi Eixample, el 53% d'altres barris de Barcelona i **el 18% és de gent de fora de Barcelona.**

El 86% de tots els desplaçaments de tots els modes són de persones que provenen de distàncies menors de 10km.

A més a més, la **mobilitat dels dies festius baixa al 37%**, per tant la gent que ve de fora en cap de setmana es troba que hi ha més fluïdesa en tots els modes.

En tot cas, hi ha places disponibles en aparcaments fora de calçada que permeten estacionar el vehicle i passejar pels eixos verds. En cas de necessitar el vehicle per recollir el producte, el tipus d'urbanització de la superfície dels eixos verds permet la parada puntual dels clients per a la càrrega i descàrrega, tant de mercaderies com de persones.

COMERÇ EN EL TERRITORI



Programa Superilles
Àmbit Superilla Sagrera sud-Navas sud

Estructura urbana

Mercats i Comerç Estat Actual

- Comerç actiu
- Comerços amb gran afluència
- Mercats
- Espais verds
- Equipaments
- Equipaments educatius

Grup d'activitats	Total	
	N	%
Altres	18	10,8%
Automoció	4	2,4%
Equipament personal	19	11,4%
Oci i cultura	10	6,0%
Parament de la llar	25	15,0%
Quotidià alimentari	68	40,7%
Quotidià no alimentari	23	13,8%
Total	167	100,0%

FONTS:
Cens comercial: Opendata Aj. BCN
Places DUM: Inventari INCA (Gener 2020)
Impressió: Abril 2020
Metodologia: distribució Kernel amb radi 100 metres i factor corrector per superfície de local
13 de juliol de 2021

COMERÇ EN EL TERRITORI



Programa Superilles
Àmbit Superilla Sagrera sud-Navas sud

Estructura urbana

Mercats i Comerç

Horitzó Projecte Parc Sagrera

- Comerç actiu
- Comerços amb gran afluència
- Futurs comerços
- Mercats
- Espais verds
- Equipaments
- Equipaments educatius

Grup d'activitats	Total	
	N	%
Altres	18	10,8%
Automoció	4	2,4%
Equipament personal	19	11,4%
Oci i cultura	10	6,0%
Parament de la llar	25	15,0%
Quotidià alimentari	68	40,7%
Quotidià no alimentari	23	13,8%
Total	167	100,0%

FONTS:
Cens comercial; Opendata Aj. BCN
Places DUM: Inventari INCA (Gener 2020)
Impressió: Abril 2020
Metodologia: distribució Kernel amb radi 100 metres i factor corrector per superfície de local
13 de juliol de 2021

Com es realitzarà la càrrega i descàrrega de mercaderies?

- Els vehicles DUM poden entrar a l'eix verd, un cop al tram poden fer la càrrega en línia en l'espai lliure de la franja central del carrer. Aquesta franja té 5,2 metres d'amplada, per tant, hi ha espai suficient perquè es parin les furgonetes i pugui passar un altre vehicle. Així, la càrrega i descàrrega es podrà fer davant del comerç. S'haurà d'activar la aplicació del mòbil SPRO, que és la que s'utilitza actualment a les zones de C/D de les cantonades i, tal com passa ara, els vehicles DUM tenen 30 minuts per realitzar la càrrega i descàrrega.
- Aquest sistema està limitat a certes hores del dia, fora de les hores de màxima afluència de persones i nens amb un horari encara no definit que podria ser des de les 9:30 fins algun moment del migdia.
- Durant tot el matí es podrà fer la càrrega i descàrrega davant del comerç i això representa un guany respecte la situació actual, tenint en compte que l'hora de màxima demanda és de 10 a 11h . Fora de l'horari permès, no és podrà fer C/D al eix verd, i es podrà realitzar, a un màxim 100 o 150 metres del comerç, a les cantonades més properes i/o als carrers transversals, si és possible.
- Durant tot el dia, si estarà permès parar un moment amb el cotxe per deixar o recollir persones o paquet

DISTRIBUCIÓ URBANA DE MERCADERIES



Programa Superilles
Àmbit d'estudi Sagrera sud-Navas sud

Distribució urbana de mercaderies

Estat actual + Projecte Sagrera

- Comerços actius censats
- Comerços amb gran afluència
- Mercats municipals
- Càrrega i descàrrega DUM
- Espais verds
- Equipaments

FONTS:
Cens comercial: Opendata Aj. BCN
Places DUM: Inventari INGA (Gener 2020)
Impressió: Abril 2020
Metodologia: distribució Kernel amb radi 100 metres i factor corrector per superfície de local 11 de novembre de 2021

Actualment, tant les places DUM com els 30 minuts per realitzar la càrrega i descàrrega són insuficients per algunes empreses.

- Amb dades d'ocupació de la càrrega i descàrrega de les zones de l'Eixample (Font BSM) es pot afirmar que al matí està al 80% de la seva capacitat, especialment, de 10 a 11h que arriba al 100%.
- En el Eixos verds hem calculat una capacitat cada tram d'illa de 8 vehicles, per tant, globalment s'aconsegueixen més places DUM que no pas ara, justament a les hores de màxima demanda.
- A la tarda la ocupació de les places DUM està al 20% i la demanda queda absorbida per les places a les cantonades i bandes de serveis dels carrers bàsics i locals.
- La tarda també és quan hi ha més moviment de persones als carrers, els infants surten de l'escola i els adults de treballar, amb la qual cosa és quan més necessari és alliberar els eixos verds de la presencia de vehicles

DISTRIBUCIÓ URBANA DE MERCADERIES

S U P
E R I
L L A B A R
 C E L
 O N A

Oferta de places de càrrega i descàrrega	2021	Llarg termini ¹	Variació
Places convencionals (8-20h)	101	31	-69%
Places amb finestra horària (6h a determinar)	0	240	-
Total places	101	271	+168%
Total places x hora	1.212	1.812	+50%

¹ Considerant 30 troncs pacificats x 8 places/tronc

SUP BAR
ERI CEL
LLA ONA