



Barcelona,

una ciutat
de vianants



Barcelona
Ciutat
de Vianants

1 Els carrers, per a les persones

A. Un espai públic més amable i sostenible

Com recosir espais públics deslligats
i connectar els barris?

Les grans actuacions

Petites obres, grans solucions

B. Carrers pacificats: més seguretat i més salut

Estratègies per pacificar la ciutat

C. La visió de gènere, també a l'espai públic

D. Barcelona dona molt de joc

Nous espais que afavoreixin les relacions

Preguntes freqüents

2 Donem pas al verd

3 Una mobilitat més amable i sostenible

A. Noves maneres de desplaçar-se

Com ho fem?

El Pla de mobilitat urbana de Barcelona

B. Per una mobilitat saludable i lliure de fums

Respirar aire contaminant...

Com es pot millorar la qualitat de l'aire?

C. Una aposta per la bicicleta

Les bicicletes baixen de la vorera en
favor del i la vianant

Un nou Bicing

D. Regulació de noves formes de mobilitat

E. La millora del transport públic

La nova xarxa de bus

Més quilòmetres de carril bus

Foment del bus de barri

Bus a demanda

Metro: l'L10 Sud

F. Amb moto, més segurs

G. El vehicle elèctric, una aposta de futur

H. La mobilitat compartida

Preguntes freqüents

A. Una Barcelona verda i saludable per recórrer a peu

B. El verd creix: 1 m² més per a cada habitant

Cap a la jardineria ecològica

C. Transformacions urbanes per donar pas al verd

D. Un impuls a la transició energètica

Pla d'impuls a la generació d'energia solar
i Barcelona Energia

Pla clima

Preguntes freqüents



Barcelona és una ciutat vital de més d'1,6 milions d'habitants, densa i compacta, amb 101,9 km² de teixit urbà ben tramat, vorejada pel mar Mediterrani i la serralada de Collserola. Un territori majoritàriament planer, però també amb pendents accentuats als barris de muntanya, on l'espai públic esdevé un indret de relació, socialització i connexions que permet resoldre les necessitats de mobilitat dels seus veïns i veïnes.

En les darreres dècades, però, els seus carrers i places han perdut part de la funció de trobada i intercanvi per convertir-se en zones de pas funcionals, on el vehicle privat de motor ha adquirit més protagonisme que les persones. Fruit d'aquesta dinàmica, avui el 60% de l'espai públic de la ciutat es destina a la circulació i aparcament de vehicles motoritzats i la contaminació derivada d'aquests vehicles afecta la qualitat de l'aire i la salut de les persones.

Per revertir aquesta situació i fer de Barcelona una ciutat més humana i propera on les persones siguin realment les protagonistes, l'Ajuntament porta a terme diferents iniciatives:

Fomenta una mobilitat més sostenible i saludable que prioritza els desplaçaments a peu, en bicicleta i en transport públic.

Pacificava i rehabilita els carrers per convertir-los en zones 30, plataformes úniques o superilles.

Millora la presència del verd i la qualitat de l'espai públic: transforma diferents zones urbanes i crea més parcs i espais d'estada.

Amb aquestes actuacions, la trama urbana de la ciutat va incorporant els serveis, les infraestructures i els espais urbans adreçats a la mobilitat sostenible i lliure de fums, per una major qualitat de vida ciutadana.

Barcelona camina cap a una ciutat amb més opcions de desplaçament que eviten emissions de contaminants a l'aire i els sorolls, ocupen menys espai públic, són més segures i faciliten la convivència amb la resta d'usuaris i usuàries de la via pública.

La mobilitat ens defineix i determina els espais on convivim. Barcelona aposta per una ciutat de vianants, més verda, propera, saludable i habitable, que fomenta l'intercanvi, la convivència, el joc i la participació als carrers, als parcs i a les places. Una ciutat més per viure-hi.

1 Els carrers, per a les persones

A

Un espai públic més amable i sostenible

Tenir un espai públic de qualitat i fomentar la vida de barri –aquella que té lloc als carrers, places, mercats i comerços de proximitat, i on la gent es coneix, se saluda i neixen les relacions socials i solidàries– és un dels objectius de l'Ajuntament.

Per fer-ho, Barcelona opta per passar d'un model de ciutat poc sostenible, amb un predomini del vehicle privat de motor –amb una mobilitat amb fums, contaminant, sorollosa, amb accidents de trànsit i afectacions per a la salut– a un altre model de ciutat més pacificada, tranquil·la i segura, on els i les vianants en són els i les protagonistes.

Com recosir espais públics deslligats i connectar els barris?

- Eliminant barreres físiques
- Pacificant els carrers
- Ampliant les voreres i incorporant més passos de vianants
- Reduint el trànsit rodat
- Renovant i plantant arbrat
- Reordenant el mobiliari urbà
- Incrementant la il·luminació
- Fomentant les zones de joc i els espais d'estada

... és a dir, construint una ciutat més humana, amable, sostenible i segura per a tots els veïns i veïnes de Barcelona.



Les grans actuacions

La Meridiana, d'autopista a avinguda

La Meridiana actua com una autopista urbana on diàriament circulen prop de 100.000 vehicles. Està en marxa un procés de renovació per pacificar-la, humanitzar-la, fer-la més acollidora i convertir-la en una avinguda destinada també a les persones.

El primer tram que es reforma és el comprès entre la plaça de les Glòries i el carrer de Mallorca, on es guanyaran 52.000 m² d'espai públic, amb una rambla central amb arbrat, zones de passeig i d'estada i carrils bici segregats, així com voreres més amples i més verd urbà.

Pere IV, de via de sortida a zona de passeig

L'antiga carretera de Mataró i, fins fa poc, una de les principals vies de sortida de Barcelona, s'ha convertit en una via agradable, pacificada i amb prioritat per als i les vianants. La transformació del tram comprès entre els carrers Roc Boronat i Bilbao ha propiciat un entorn amable que convida al passeig a peu. Actualment s'executen les obres dels trams entre la rambla de Prim i el carrer de Josep Pla, i entre els carrers de Selva de Mar i Josep Pla, intervencions que cobriran 800 metres del carrer de Pere IV.

La cobertura de la ronda de Dalt

La cobertura de la ronda de Dalt permet connectar barris, reduir la contaminació atmosfèrica i acústica derivada dels vehicles de motor que pateixen els veïns i veïnes i recuperar un espai públic per a les persones. Al barri de Sant Genís dels Agudells s'han fet les obres per cobrir un tram d'aquesta infraestructura viària i, a hores d'ara, es treballa en la urbanització de la superfície, que aportarà nous espais d'estada i més verd al barri.



La travessera de Dalt elimina barreres

Les obres de remodelació de la travessera de Dalt entre la plaça de Lesseps i el carrer de l'Escorial han permès eliminar l'efecte mur preexistent i les barreres arquitectòniques. La nova via té les voreres més amples –de més de 5,5 metres–, arbres i passos de vianants, i ha reduït el trànsit amb la consegüent millora en la qualitat de l'aire i la qualitat de vida de veïns i veïnes.

A la Riera de Cassoles, les persones primer

Aquesta transformació de l'avinguda Riera de Cassoles –antiga avinguda Príncep d'Astúries– està pensada per millorar els serveis a les persones i connectar els barris. Es redueixen els carrils de circulació –que passen de cinc a tres–, s'eixamplen les voreres, es creen zones de descans i més passos de vianants i s'incrementa l'arbrat. Un altre guany per als veïns i veïnes de Barcelona.

Cristòbal de Moura, la connexió entre parcs

La via es transforma i passa a ser una gran zona enjardinada d'1,27 km i 32.000 m² de verd que connecta el parc del Centre del Poblenou, la rambla de Prim i el parc del Besòs.

Pi i Margall, el camí natural cap a Collserola

El paper urbà d'aquest carrer, al seu pas pels districtes de Gràcia i Horta-Guinardó, es troba en procés de treball amb el veïnat. Es proposa l'ampliació de voreres, més arbrat i més espai per a les persones. L'objectiu és convertir-lo en un important corredor verd fins a Collserola.

La via Laietana s'humanitza

La reforma de la via Laietana es troba en fase de recull de propostes per decidir-ne el futur. L'objectiu és que es converteixi en una via més amable, amb més espai públic per a les persones i que faciliti la connexió a peu entre el barri Gòtic i Sant Pere, Santa Caterina i la Ribera.

La rambla del Carmel, un nou eix verd

La proposta "5 en 1. Les rambles del Carmel", guanyadora del concurs per remodelar la via, servirà de base per transformar el que ara és una barrera arquitectònica en un espai d'estada i de gaudi per als veïns i les veïnes, amb predomini del verd urbà, que cosirà els barris de l'entorn. El disseny, que inclou les aportacions del veïnat, s'acabarà de concretar amb la participació del teixit social del barri.

La Rambla, un passeig tranquil

Per fer d'aquesta emblemàtica Rambla de Barcelona un passeig amable recuperat per a les persones, es compta amb la proposta de transformació elaborada per km-ZERO, en què han participat el veïnat i diverses entitats i on es preveu un seguit de mesures culturals, socials i urbanístiques, que complementen i condicionen la reurbanització del passeig, per tornar a fer de la Rambla un espai emblemàtic per a la ciutadania i un símbol identitari de la ciutat.

Petites obres, grans solucions

Al costat de les grans obres que milloren l'entorn urbà, permeten recosir la ciutat i connecten barris, l'Ajuntament de Barcelona també impulsa petites obres en el marc del Pla de rehabilitació integral (PRI), encaminades a millorar la qualitat de l'espai de vida a tots els barris de la ciutat.

Què s'hi fa?

- Pacificar els carrers
- Millorar l'accessibilitat de l'espai públic
- Incrementar la presència de verd als barris

Com es fa?

Intervenint de manera global en aspectes com l'arbrat i el verd urbà, l'enllumenat públic o la renovació de carrers o el mobiliari urbà. I ho fa potenciant l'ús de materials eficients i respectuosos amb el medi ambient, com el paviment sonoreductor, els materials reciclats o els asfalts generats o aplicats amb tecnologies a baixes temperatures.

93%
de les accions,
acabades o en
execució

7.450 m²
més de zones verdes

883
nous arbres plantats

65.513 m²
de carrers renovats

1.985
nous fanals

1.163
nous bancs
i cadires

16
noves àrees
de joc infantil

Millores en l'espai públic

Des de l'any 2015

- S'han soterrat 31.002 metres de línies de serveis

- S'han instal·lat 1.985 fanals, bàculs i columnes nous

- S'han instal·lat 1.163 bancs i cadires a la ciutat

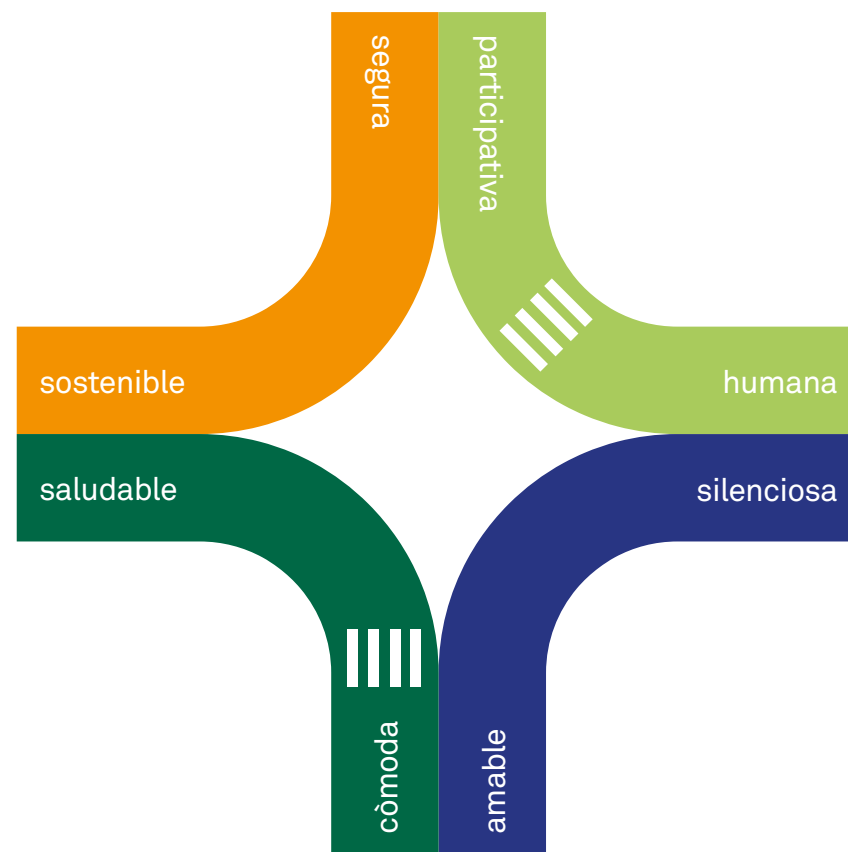
- S'han millorat 140 vies, places i espais públics per aconseguir una ciutat més pacificada, amb més espai públic de qualitat, més zones verdes i més accessible

- S'han construït 65.513 m² de carrers de plataforma única

B

Carrers pacificats: més seguretat i més salut

Una ciutat amb més carrers pacificats (de plataforma única, zona 30, superilles...), voreres més amples, parcs, jardins, vies verdes, etcètera, és més....



... i fomenta que les persones experimentin més confort i benestar a l'espai públic!

Estratègies per pacificar la ciutat

Plataformes úniques



En els carrers estrets i amb voreres poc amples, s'aixeca l'asfalt al mateix nivell que la vorera per prioritzar i facilitar la mobilitat de les persones –especialment de la gent gran i/o amb mobilitat reduïda– i obligar els vehicles a reduir la velocitat.

Actualment Barcelona té 130 km de carrers amb plataforma única, on s'ha implantat la prioritat invertida, o sigui, que es dona preferència als i les vianants.

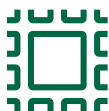
Zones 30



Les zones amb limitació de velocitat a 30 km/h permeten aconseguir una ciutat més confortable, segura i tranquil·la. Pacificar el trànsit i augmentar la superfície segura per als i les vianants redueix els accidents i millora la seguretat i la convivència entre els modes de desplaçament.

La primera zona 30 es va implantar el 2006 al districte de Sant Andreu a partir d'una prova pilot de 16 km i avui les zones 30 es troben repartides per tota la ciutat i, en total, sumen 650 km, el que representa un 47,7% de la superfície destinada a la circulació de vehicles.

Superilles



El programa Superilles és un projecte de ciutat adreçat a millorar la qualitat de vida de les persones a partir de recuperar l'espai públic per al veïnat.

El model d'organització de l'espai públic en superilles diversifica els carrers en relació amb la seva capacitat de connectivitat (a nivell de ciutat, barri o veïnal) i de la seva funció (de pas, d'origen i destí o d'eix cívic). Així es proposa derivar el trànsit en transport públic i vehicles motoritzats per carrers bàsics i locals i alliberar del trànsit de pas els carrers veïnals, on la prioritat és del i la vianant.

En aquests carrers veïnals, l'espai públic es posa al servei de la ciutadania, amb zones d'estada, grans espais de verd i petits àmbits per al joc.

El vehicle de motor hi pot accedir, sense prioritat, a una velocitat màxima de 10 km/h i amb convivència amb els modes de pas preferent: a peu i en bicicleta.

D'altra banda, en aquests carrers no es permet l'estacionament de vehicles i només es disposa d'algunes zones de càrrega i descàrrega amb control horari.

Les superilles que s'han impulsat o estan en marxa són les dels barris del Poblenou, Sant Antoni, les Corts, Horta i Sants-Hostafrancs; a més, n'hi ha d'altres en fase d'estudi.

Evolució de la superilla del Poblenou 2016-2018

	2016	2018
Mobiliari urbà	36 places per seure	624 places per seure
Zones de joc	0 m²	2.490 m²
Accessibilitat	99,4 %	99,4 %
Aparcament	575 places	282 places
Espais verds Arbrat viari	9.722 m²	18.632 m²
Activitats en planta baixa	65 activitats comercials	85 activitats comercials
Espai ciutadà	31.536 m²	54.276 m²

C

La visió de gènere, també a l'espai públic

Un avanç significatiu assolit recentment a Barcelona és la incorporació de la perspectiva de gènere també en les actuacions de millora de l'espai públic i el disseny urbà de la ciutat.

Per uns carrers i places més segurs a l'abast de tothom, en totes les seves etapes vitals, des de la infància fins a la tercera edat, sense distinció de gènere o capacitats físiques, però protegint les persones més vulnerables. Una ciutat més justa, segura, igualitària i sense barreres que ofereixi serveis per al joc i per a la cura de les persones, que convidi a la convivència i a la participació i que no exclougui a ningú del dret a la ciutat.

La mesura de Govern "Urbanisme amb perspectiva de gènere" estableix, entre altres:

- Mesures per integrar la mirada de gènere en totes les polítiques urbanístiques.
- Criteris de transversalitat de gènere en grans projectes de transformació, com la pacificació de la Meridiana, la nova xarxa de bus, les superilles i el Pla de barris.
- Un mapa de la xarxa quotidiana d'equipaments i serveis a Gràcia que indiqui les rutes accessibles i segures.
- Un projecte pilot al polígon industrial del Bon Pastor i Torrent d'Estadella per relançar-lo i obrir-lo a la ciutat amb polítiques de gènere i d'ocupació.

Tots els projectes d'espai públic i planejament urbanístic s'elaboraran tenint en compte un manual amb criteris de gènere.

D

Barcelona dona molt de joc

Barcelona reconeix la importància del joc infantil a l'espai públic i el promou amb nous espais que afavoreixin les relacions. En concret, impulsa una vintena d'espais lúdics, cinc dels quals contenen grans elements de joc singulars.

Des del 2015...

- Es creen 89 àrees de joc i espais lúdics
- Es renoven 150 àrees de jocs i espais lúdics per fer-los més lúdics i accessibles

El Pla de joc a l'espai públic 2020-2030 consolida els canvis engegats cap a una política municipal que reconeix els beneficis col·lectius del joc i que contribueix a una ciutat inclusiva, sostenible i saludable.





Preguntes més freqüents

On puc informar-me de l'estat de les obres de la ciutat i les afectacions a la mobilitat?

L'Ajuntament de Barcelona ofereix tota la informació de les obres que s'estan duent a terme a la ciutat al web del Servei d'Informació d'Obres (barcelona.cat/obres). Així mateix, als perfils de Twitter de [@BCN_Mobilitat](https://twitter.com/BCN_Mobilitat) i [@BCN_Ecologia](https://twitter.com/BCN_Ecologia) informen de l'estat de les obres i les previsions d'afectacions a la mobilitat.

Com se circula a les vies pacificades?

Les zones 30 són carrers de trànsit pacificat en els quals es promou la circulació de ciclistes, ja que la velocitat màxima per als automòbils és de 30 km/h i, si el carrer només disposa d'un carril, cotxes i motos tenen prohibit avançar els ciclistes.

Les zones 20 i 10 són normalment carrers de plataforma única, àrees on els i les vianants tenen màxima prioritat i on les bicicletes tenen prioritat sobre la resta de vehicles, però mai sobre els i les vianants. En cas d'aglomeracions, els i les ciclistes tenen l'obligació de baixar de la bicicleta i anar a peu.

En alguns casos, en aquestes vies està prohibida la circulació de cotxes i motos i això se senyalitza en els accessos.

Quin manteniment tenen les àrees de jocs infantils?

Tres cops per setmana:

- Inspecció preventiva per detectar anomalies i els desperfectes que s'hagin pogut produir en els jocs i en les tanques que envolten les àrees de joc.
- Manteniment per reparar els desperfectes detectats en la inspecció preventiva. En cas de perill, una brigada s'encarrega de resoldre-ho de forma immediata.
- Retirada de residus i objectes abandonats, neteja de la sorra acumulada en els jocs i de les pintades.

Cada dos mesos:

- Airejat i desinfecció dels sorrells amb vapor d'aigua a una temperatura de 90°.

Cada tres mesos:

- Inspecció dels jocs: anivellament dels jocs, comprovació dels ancoratges i del bon estat de la superfície d'absorció d'impactes i detecció de possibles fonaments al descobert i de possibles mostres de desgast de materials.

Anualment:

- Es canvia la sorra del 50% de les àrees de joc i es pinta el 40% dels jocs infantils.

2

Donem pas al verd

A

Una Barcelona verda i saludable per recórrer a peu

Barcelona és una ciutat que es recorre a peu. Carrers, parcs i places conviden a fer salut tot passejant sense presses i observant el verd que ens envolta. I és que la natura urbana aporta salut i habitabilitat gràcies als beneficis ambientals, socials i paisatgístics que ens ofereix. És per això que Barcelona defensa el dret a la salut i impulsa accions que prioritzen el verd entre els serveis a les persones.



Una ciutat més verda...

Aquests beneficis es multipliquen quan la xarxa d'espais verds està connectada. I una estructura verda urbana funcional i de qualitat es construeix a través d'oasis naturals dins de la ciutat que estan connectats en xarxa entre si.

- Millora l'habitabilitat i esponja i pacifica la ciutat

- Regula la temperatura i la modera, combatent així els efectes del canvi climàtic

- Crea entorns per a les relacions socials, l'activitat cultural i educativa; facilita l'oci, l'esbarjo i l'activitat física

- Contribueix a la salut i el benestar físic i psíquic, a l'envelliment actiu i a la qualitat de vida

- Preserva el patrimoni natural, afavoreix la riquesa d'espècies i hàbitats i crea paisatge

- Conserva el sòl, regula el cicle de l'aigua, produeix matèria orgànica i aliments

- Millora la qualitat de l'aire i atenua la contaminació acústica

B

El verd creix: 1 m² més per a cada habitant

Barcelona disposa de 1.145 hectàrees (11.450.000m²) d'espais verds públics. La ciutat es proposa augmentar en 1m² de verd per a cada habitant el 2030. Aquesta xifra equival a 160 hectàrees (1.600.000 m²) de nous espais verds.

Per dur-ho a terme, l'Ajuntament ha ideat el Programa d'impuls a la infraestructura verda urbana, una mesura de govern que vol millorar la qualitat de vida de la ciutadania mitjançant l'increment del verd a la ciutat.

Del 2015 al 2019, Barcelona ha guanyat 44,41 hectàrees (equival a 444.100 m²) més d'infraestructura verda gràcies a crear, entre altres...

Nous parcs i espais verds



- Parc de Can Batlló, que representa sumar 6.386 m² de verd a la ciutat.
- Jardins de la rambla de Sants. Aporten 10.404 m² de verd.
- Parc de la Font d'en Magués, genera un increment de 26.108 m² de verd a la ciutat.
- Parc de les Glòries, amb 20.410 m² de zona verda.
- Parc Central de la Marina. En conjunt es tracta de 22.886 m² de verd.
- Jardins del Doctor Pla i Armengol, un espai que recupera més de 35.000 m² de verd per a ús públic al Guinardó.
- Parc de les Casernes de Sant Andreu, representa 22.000 m² de noves zones verdes.

1.145 hectàrees (11.450.000 m²)
d'espais verds públics

160 hectàrees (1.160.000 m²)
de nous espais verds

Increment del verd

Programa d'impuls de la infraestructura verda urbana

Nous parcs + 213.000 m²

Via pública + 138.000 m²

Interiors d'illa + 50.000 m²

Solars buits + 32.000 m²

Cobertes verdes + 5.400 m²

Murs i mitgeres + 3.800 m²

Actuacions 2015-2019
44 ha (440.000 m²)
en total

Naturalització dels espais verds

Programa d'impuls de la infraestructura verda urbana

- Erradicació del glifosat
- Sembra d'escocells
- Naturalització de basses
- Canvis en la gestió de poda i arbrat
- Estructures per a la biodiversitat
- Espais d'especial interès per a la biodiversitat

Des del 2016 s'han naturalitzat 22 espais

Cap a la jardineria ecològica

Barcelona ha eliminat l'ús d'herbicides químics i ha reduït els tractaments fitosanitaris en la gestió del verd urbà, ja que són un motiu de preocupació pel seu possible impacte en la salut de les persones i en el medi ambient. Per aquest motiu, s'ha erradicat l'ús del glifosat –un compost químic– i altres herbicides en els espais verds urbans municipals de la ciutat de Barcelona.

No utilitzar glifosat...

- Ajuda a mitigar el canvi climàtic, perquè potencia la natura en el seu estat natural en detriment dels tractaments químics.
- Millora la salut i la qualitat de vida de la ciutadania.

...promou les bones pràctiques en la gestió del verd

- Es fomenta la diversificació d'espècies prioritant la flora i la fauna autòctones més adaptables al clima de la ciutat.
- Es fa una poda respectuosa amb la naturalesa dels arbres.
- Es deixa créixer la vegetació als escocells i herbassars.
- S'optimitza l'ús de l'aigua.

- Del 2015 al 2019, Barcelona disposa de 44 hectàrees (440.000m²) noves de verd

- A Barcelona hi ha 1.145 hectàrees (11.450.000 m²) d'espais verds públics, el que representa 7 m²/habitant (sense tenir en compte Collserola)

- El parc de Collserola té una extensió de 1.698 hectàrees (16.980.000 m², és a dir, 10,48 m²/habitant)

- El 2030 Barcelona vol incrementar la seva infraestructura verda en 160 hectàrees (1.160.000 m²) de nous espais verds, el que significa 8 m²/habitant

- El 25,20% de la superfície de la ciutat està coberta per arbrat



Transformacions urbanes per donar pas al verd

L'Ajuntament de Barcelona ha dut a terme actuacions de transformació de l'espai públic que permeten potenciar el verd i naturalitzar la ciutat, generant nous espais de lleure i salut per als barris i per al conjunt de la ciutat.

Nou parc de les Glòries. Urbanització de l'àmbit clariana

La plaça de les Glòries es convertirà en un nou pulmó verd per a la ciutat un cop s'acabin les obres. En la primera fase s'actua en l'àmbit anomenat Gran Clariana, un total de 45.860 m² on el verd és el gran protagonista. Un nou espai que oxigenarà la ciutat.

1 Gran clariana

2 La rambla dels Encants

3 Node lúdic

4 Nodes de biodiversitat

5 Àrea de gestió d'espais verds

6 Àrea per a gossos

7 Espai joventut



La Marina del Prat Vermell

La urbanització de la zona verda central de la Marina del Prat Vermell esdevindrà un veritable pulmó verd del barri amb un gran parc de més de 22.000 m². Constarà de cinc espais connectats entre ells i que inclouran un lloc d'estada i de joc, una placeta central, un jardí en pendent, el jardí del SUDS (sistema urbà de drenatge sostenible) i un cinquè espai que s'anomenarà Prat Gran.

Vallcarca

La nova Modificació del pla general metropolità (MPGM) de Vallcarca, aprovada el març de 2018, permet desencallar la construcció d'habitatge i generar els espais verds i els equipaments que necessita el barri.

El projecte Arrels, guanyador del concurs d'idees per transformar el barri, destaca l'aigua com a patrimoni de la zona (antigues rieres de Vallcarca i Farigola) i preveu una zona verda i una gran plaça amb horts i fruiters.

La Model

El dèficit de natura urbana que té el barri de l'Esquerra de l'Eixample es reduirà amb el futur parc urbà i diàfan de 14.000 m² previst a l'espai obert del recinte de l'antiga presó Model que connectarà els carrers de l'entorn. A més, la vegetació i l'arbrat també seran protagonistes a la coberta del poliesportiu, les galeries i els patis de les escoles. En total, 19.900 m² d'espai públic verd amb zones d'estada i passeig per al veïnat.

Eixos verds

A més de les actuacions en diferents zones o barris de la ciutat, Barcelona potencia diferents eixos o corredors verds urbans que permeten configurar una xarxa verda robusta i funcional. Destaquen l'eix verd Pi i Margall - Jardins del Doctor Pla i Armengol - Tres Turons, i l'eix dels voltants de la zona de la Font Castellana, des del parc de les Aigües fins a connectar amb Tres Turons, entre d'altres.

D

Un impuls a la transició energètica

La transició energètica és un dels reptes de les ciutats per reduir el consum de recursos naturals i les emissions de contaminants a l'atmosfera, preservar la natura urbana, millorar la qualitat de l'aire que respirem i augmentar l'ús d'energies netes i renovables.

També suposa un compromís global en la lluita contra el canvi climàtic.

En aquest sentit, Barcelona treballa des de diversos àmbits per caminar cap a la transició ecològica de la ciutat.

Transició cap a la sobirania energètica

Model energètic actual a Barcelona

Model energètic que estem construint

Consum d'energia final (MWh per capita)

2014

9,75

2016

9,71

Autosuficiència

2014

2,29%

2016

2,65%

Energia d'origen renovable

2014

5,68%

2016

7,83%

Consulteu totes les dades al mapa de generació energètica en edificis i espais municipals que trobareu al web energia.barcelona

Pla d'impuls a la generació d'energia solar i Barcelona Energia

Fomenta l'aprofitament de cobertes, terrats i façanes existents, tant públiques com privades, i també de l'espai públic, com a espais de generació energètica, promocionant tant la inversió pública com privada.

Totes aquestes instal·lacions –públiques i privades– permeten als edificis generar part de l'energia que consumeixen, i els excedents sobrants s'injecten a la xarxa elèctrica.

Creació d'una comercialitzadora pública d'energia

Barcelona Energia, la comercialitzadora pública d'energia elèctrica metropolitana, està gestionada per TERSA, empresa pública de serveis mediambientals. La seva missió és contribuir a la transició cap a un model energètic sostenible potenciant l'autoconsum, l'energia 100% renovable i un servei de proximitat.

Actualment Barcelona Energia subministra electricitat a edificis i equipaments municipals de l'Ajuntament de Barcelona i, a partir del 2019, obre el servei als equipaments de l'Àrea Metropolitana de Barcelona i a la ciutadania per a un màxim de 20.000 habitatges.

Pla Clima

El Pla Clima pretén oferir una visió integradora de les mesures per fer front al canvi climàtic, per tal d'assolir els objectius del nou Pacte d'alcaldes i alcaldesses per l'energia i el clima que ha signat l'Ajuntament de Barcelona.

El Pla Clima té un horitzó temporal al 2030, i inclou objectius i mesures estratègiques a curt termini (2018-2020) i a mitjà i llarg termini (2021-2030). Té quatre eixos estratègics: mitigació, adaptació/resiliència, justícia climàtica i impuls a l'acció ciutadana.

Objectius estratègics 2030



Mitigació

- reduir el 45% de les emissions *per capita* de gasos d'efecte hivernacle respecte els valors del 2005.
- Neutralitat en carboni (2050)



Adaptació i resiliència

- 1 m² de verd per habitant
- -100 l/hab./dia



Justícia climàtica

- 0 pobresa energètica
- 100% finançament net



Impuls a l'acció ciutadana

- 1,2 m€ ajudes projectes ciutadans



Preguntes més freqüents

Naturalitzar els espais verds de la ciutat significa que no se'n fa un manteniment?

No, el que significa és que es treballa a favor dels processos naturals i d'ecosistemes més equilibrats i resilient. Per exemple, les accions de naturalització consisteixen a apostar pel prat natural o herbassar en lloc de la gespa, que requereix un consum més alt d'aigua i més atencions; fomentar les plantes autòctones i pròpies del clima Mediterrani, i deixar-les evolucionar de manera natural, a la vegada que se'ls aplica un manteniment menys intensiu, tot apostant per la sostenibilitat i les bones pràctiques en jardineria. Altres

iniciatives per naturalitzar el verd és crear tanques vegetals mixtes que fomentin la biodiversitat; eliminar d'una àrea les plantes invasores, i restaurar amb espècies d'interès per a la biodiversitat o bé adaptar la vegetació al litoral marí, entre altres accions.

Com puc consultar les espècies d'arbres que hi ha a Barcelona?

Barcelona compta amb més de 150 espècies d'arbres diferents, que aporten notes de color, fullatge i perfums diferents. A la web barcelona.cat/ecologiaurbana hi ha un cercador d'arbrat que permet conèixer quines espècies existeixen a la ciutat a partir d'un seguit de paràmetres morfològics, de cultiu o estètics. A més, també es pot consultar el nou *Atlas de la biodiversitat*, que permet conèixer sobre el mapa algunes de les dades més rellevants de la biodiversitat de Barcelona: els parcs, els jardins, les places i les espècies vegetals que hi viuen, els arbres dels carrers i els ocells que fan niu a la ciutat.

Quin és el parc o la zona verda més propera a casa meva?

Al portal barcelona.cat trobaràs una guia de tots els parcs i jardins de Barcelona, amb una fitxa detallada de cadascun d'ells amb els horaris, les seves característiques i, fins i tot, la història dels més emblemàtics. Gaudeix del verd!

Tinc sensibilitat química. On puc consultar els tractaments a la vegetació que es fan a Barcelona?

Tenir sensibilitat química vol dir que les persones es poden veure afectades per determinats tractaments fitosanitaris que es realitzen als arbres i plantes de la ciutat per controlar plagues i malures. Per això, l'Ajuntament informa detalladament a www.barcelona.cat/ecologiaurbana dels tractaments que es duen a terme i la ubicació concreta, amb l'objectiu que les persones que pateixen aquesta sensibilitat puguin conèixer els detalls dels químics emprats i si poden afectar la seva salut. Tanmateix, Barcelona avança cap a la jardineria ecològica, de manera que prioritza les bones pràctiques i els tractaments biològics i deixa els fitosanitaris com a últim recurs.

Com puc contactar amb Barcelona Energia?

Barcelona Energia, la comercialitzadora municipal d'energia elèctrica, té l'objectiu d'oferir energia 100% renovable i aportar transparència i proximitat al client. Hi pot accedir la ciutadania de Barcelona i la seva Àrea Metropolitana fins a un topall d'aproximadament 20.000 clients o clientes.

Tota la informació sobre les condicions de contractació de Barcelona Energia es pot consultar a: www.barcelonaenergia.cat

Quins equipaments municipals disposen de plaques fotovoltaiques?

Les actuacions impulsades des de l'Ajuntament de Barcelona tenen la voluntat de ser exemplificadores i tractores de l'acció privada i, per tant, de fer extensible l'actuació a comunitats de veïns i veïnes o propietaris i propietàries d'edificis per tal que s'animin a instal·lar plaques fotovoltaiques als terrats o rehabilitar les mitgeres de les finques, i que es pot traduir en col·laboracions a través dels ajuts i les bonificacions existents.

Al web energia.barcelona trobareu un mapa de generació energètica a edificis i espais municipals, una eina pràctica i intuïtiva que mostra on s'emplacen (edificis públics, pèrgoles o mitgeres) les plaques fotovoltaiques. S'hi pot trobar informació sobre la potència i l'energia que genera cada equipament i, per fer més entenedores les xifres, equivalències amb el que es gasta de mitjana en una llar. A més, el mapa explica quantes emissions de gasos d'efecte hivernacle permet estalviar cada placa fotovoltàica.

Què puc fer per estalviar energia?

Hi ha diverses mesures que pots aplicar per estalviar energia i reduir l'import de la factura de la llum i les emissions de gasos amb efecte hivernacle.

A casa: apuja les persianes i obre les cortines per aprofitar al màxim la llum del dia; no deixis els llums encesos de les habitacions o zones desocupades; fes servir bombetes LED (amb menys potència fan més llum que les convencionals.); utilitza electrodomèstics de la categoria A (la més eficient en estalvi d'aigua i electricitat); fes un ús racional dels aparells informàtics i electrònics (no els deixis en espera [*stand-by*]), i mantén el termòstat a una temperatura adequada (21 °C a l'hivern i un màxim de 26 °C a l'estiu).

Aquests consells i d'altres els pots consultar a barcelona.cat/energia.

Què puc fer jo per mitigar el canvi climàtic?

El canvi climàtic és una realitat, però amb petites i no tan petites accions i canvis d'hàbits de cadascun de nosaltres, així com a partir d'accions conjuntes, podem aconseguir que els seus efectes tinguin un menor impacte a les nostres vides.

És per això que proposem algunes accions quotidianes que pot fer tota la ciutadania barcelonina per contribuir a combatre els efectes del canvi climàtic: enverdir cobertes, terrats, jardins, balcons i horts; instal·lar plaques fotovoltaïques al terrat; contractar energia verda i comprar electrodomèstics eficients; moure't sense fums, amb bicicleta, a peu, amb transport públic o amb vehicle compartit; tenir cura dels

col·lectius més vulnerables davant els efectes extrems del clima i informar-los dels punts d'assessorament energètic, o participar en projectes i treballs en xarxa que contribueixen en la lluita contra el canvi climàtic.

Més informació:
barcelona.cat/barcelona-pel-clima

Com puc generar energia?

Tenim l'oportunitat de convertir els nostres habitatges en petites centrals generadores d'energia neta, sigui solar, tèrmica o minieòlica, i que ajudin a compensar l'alt consum d'energia. Pots consultar la guia per instal·lar sistemes d'autoenergia al teu edifici a <http://energia.barcelona.ca/com-podem-generar-energia-renovable>

3

Una mobilitat més amable i sostenible

A

Noves maneres de desplaçar-se

Els hàbits de mobilitat dels darrers anys a la ciutat de Barcelona estan evolucionant cap a modes més sostenibles –com anar a peu, en bicicleta o en transport públic–, de manera que els i les vianants esdevenen cada vegada més protagonistes, en detriment dels vehicles de motor.

És per això que Barcelona adapta l'espai públic per garantir un repartiment més equitatiu de les vies urbanes entre els diferents modes de transport sostenible, possibilitant uns desplaçaments lliures de fums, més eficients i més segurs per a tothom.

L'espai destinat a cotxes i motos és excessiu i caminem per recuperar aquest espai per les persones.

Com ho fem?

- Ampliant les voreres i els carrers pacificats i regulant l'ocupació d'espai a la via pública per donar prioritat als i les vianants.
- Incrementant la xarxa de carril bici i vies pedalables.
- Apostant per la millora del transport públic.

El Pla de mobilitat urbana de Barcelona

Parlem del document que estableix el full de ruta de la mobilitat a la ciutat. El nou Pla de mobilitat urbana 2019-2024 (PMU) serà el futur instrument que definirà les línies d'actuació que han de regir la mobilitat a la ciutat, continuant la línia de l'anterior pla (2013-2018). El futur pla seguirà, doncs, potenciant els desplaçaments a peu, en transport públic i en bicicleta, per aconseguir una mobilitat:

Segura

Per als i les vianants: reduir l'accidentalitat a zero, protegir de forma especial els col·lectius més vulnerables (vianants, ciclistes i motociclistes).

Saludable

Fomentar la mobilitat activa i reduir la contaminació atmosfèrica i acústica derivada del transport.

Sostenible

Potenciar modes de transport més sostenibles; moderar el consum d'energia en el transport i reduir-ne la contribució al canvi climàtic, i augmentar la proporció del consum d'energies renovables i "netes".

Equitativa

Garantir l'accessibilitat al sistema de mobilitat i millorar les condicions de la mobilitat laboral i de la vida quotidiana. Fomentar usos alternatius de la via pública.

Eficient

Contribuir a millorar la fluïdesa del trànsit, optimitzar els serveis de transport públic col·lectiu i ajudar a la ciutadania a desplaçar-se amb més rapidesa, comoditat i facilitat per l'espai públic.

Intel·ligent

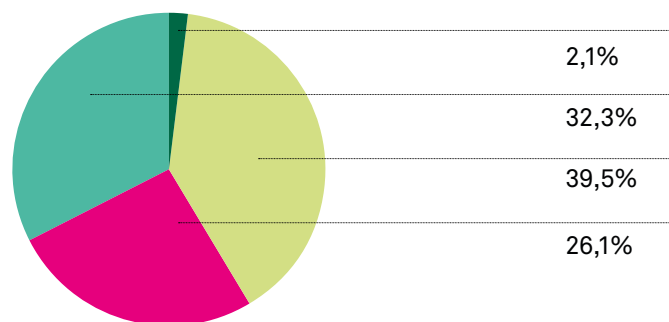
Incrementar l'eficiència dels sistemes de transport i l'ús dels vehicles compartits (*sharing*); incorporar les noves tecnologies en la gestió de la mobilitat, i millorar el servei de mobilitat introduint tecnologies *mobility as a service*.

Nou pla de mobilitat urbana

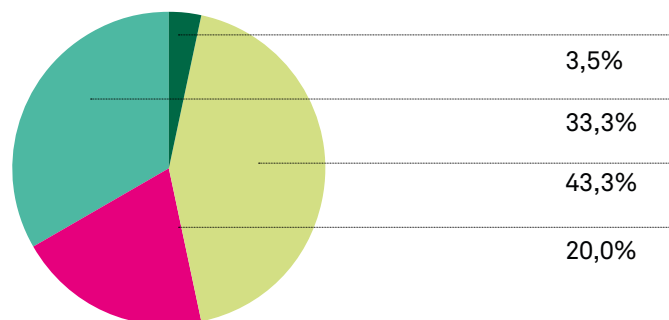
Els eixos del nou PMU 2019-2024 seran una mobilitat segura, saludable, sostenible, equitativa i intel·ligent.

- A peu
- Bicicleta
- Transport públic
- Vehicle privat

Dades 2016



Objectiu 2024



B

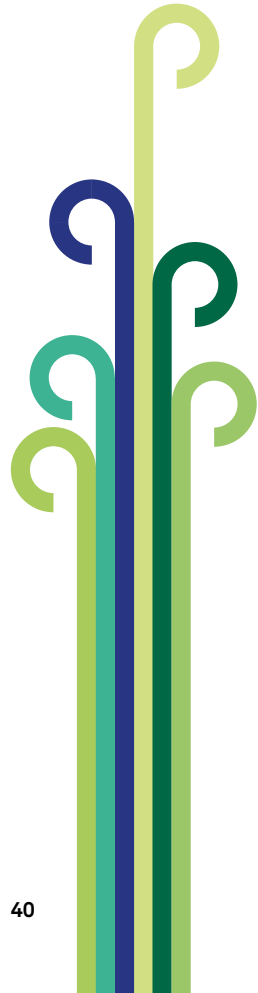
Per una mobilitat saludable i lliure de fums

Barcelona es posiciona com una de les ciutats europees compromeses amb la qualitat de l'aire en benefici de les persones amb un programa municipal d'actuacions específic. I és que l'origen principal de la contaminació de l'aire a la ciutat rau en el trànsit de vehicles de motor i, en menor mesura, les activitats industrials i portuàries.

Cada dia més d'un milió de vehicles circulen pels accessos de Barcelona. Prop de 800.000 ho fan per les vies principals dins de la ciutat i gairebé 270.000 per les rondes. Parlem, doncs, dels gasos emesos pels tubs d'escapament (NO_2) i de les partícules en suspensió derivades del trànsit i altres fonts d'emissió (PM10).

Respirar un aire contaminat...

...afecta molt negativament la salut de tothom, i molt especialment la d'infants, dones embarassades, persones amb cardiopaties i problemes respiratoris, i gent gran.



Tota la informació:
barcelona.cat/qualitataire

Com es pot millorar la qualitat de l'aire?

Desplaçar-se en mitjans de transport lliures de fum és el millor antídote per vèncer la contaminació de l'aire.

En bicicleta, en patinet, a peu, en transport públic, o una combinació de tots. Moure's de manera alternativa al vehicle motoritzat privat sempre que sigui possible. Una opció a l'abast de tothom en una ciutat compacta, mediterrània i d'alta densitat. Un repte al qual també fa front el Govern de la ciutat amb mesures estructurals sobre la trama de la ciutat i amb mesures episòdiques per a situacions d'alerta atmosfèrica.

Així, per preservar la salut de les persones en dies d'alerta per contaminació atmosfèrica per NO₂ o PM10, l'Ajuntament de Barcelona ha aprovat el **Protocol d'actuació per alts nivells de contaminació atmosfèrica a la ciutat**, que inclou mesures adreçades al trànsit, d'incentiu del transport públic i de control dels serveis públics que generen més pols per reduir la presència d'aquests contaminants a l'aire.

Paral·lelament s'ha creat la **Zona de Baixes Emissions Rondes Barcelona**, que s'activa en episodis de contaminació fins al 31 de desembre de 2019 i entrarà en funcionament de manera permanent a partir de l'1 de gener de 2020.



Una aposta per la bicicleta

Anar en bicicleta és sinònim de vida saludable i respecte pel medi ambient. Dalt de la bici la persona circula al seu ritme, fa exercici físic, no contamina ni genera soroll, allibera espai públic i estalvia temps i costos. En els desplaçaments més llargs es pot combinar la bicicleta amb el transport públic.

Els darrers tres anys Barcelona ha ampliat la xarxa ciclista per fer-la més ben connectada i segura.



Increment dels carrils bici

El 99% de la població disposa de xarxa ciclable (carrils bici, zones 30 o vies pacificades) a menys de 150 m de casa seva

fins
204 km

+75,9%

33.834
Aparcaments en superfície

+43,6%

180.080
Desplaçaments diaris en bici

+32,4%

Des de 2015...

- S'han instal·lat 212 noves places d'aparcament per a bicicletes.
- Millores en la senyalització, inclusió de zones avançades per a bicicletes, cruïlles específiques i nous aparcaments de bicicletes i motos com a cordó de separació entre carrils bici i carrils de circulació.
- El 90% dels barcelonins i barcelonines té un carril bici a menys de 300 metres de casa.
- Més zones i carrers amb límit de velocitat de 30 km/h, on les bicicletes tenen prioritat.
- Connexió de les vies pedalables (carrils bici, zones 30, superilles) en eixos mar/muntanya-Besòs/Llobregat.
- S'ha passat de 116 a 204 km de carrils bici. I seguim creixent aquest 2019.
- Priorització de carrils unidireccionals, en calçada i segregats dels carrils de circulació de vehicles.



Les bicicletes baixen de la vorera en favor del i la vianant

El desplegament de carrils bici, la millora d'itineraris ciclistes i l'ampliació de les zones pacificades han permès baixar progressivament les bicicletes de les voreres. Les bicicletes tenen el seu espai dins la trama urbana i ja no tenen per què circular per les voreres.

D'aquesta manera es garanteix la seguretat dels i les vianants i de les persones que circulen en bicicleta. Circulant cadascú pel seu lloc es guanya amb seguretat i bona convivència a l'espai públic.

Un nou Bicing

Barcelona disposa des de l'any 2007 d'un servei de bicicleta pública compartida –el Bicing– que actualment compta amb més de 100.000 persones abonades. Aquest 2019 es posa en marxa el nou Bicing amb tot un seguit de millores.

El nou servei de Bicing contempla més cobertura territorial, l'increment del número de bicicletes, estacions mixtes per a bicicletes convencionals i elèctriques, nova tecnologia millorada per a les estacions i les bicicletes i funcionament les 24 hores els 356 dies de l'any.

El nou servei de Bicing comptarà amb 6.000 bicicletes mecàniques i 1.000 d'elèctriques, totes elles ancorades en un total de 425 estacions mixtes, que en un futur proper creixeran fins a 519 estacions, reforçant així el servei i ampliant així la cobertura a barris on fins ara no arribava.



7.000 noves bicis

6.000 mecàniques

1.000 elèctriques



519 estacions noves mixtes



Vehicles 100% sostenibles



Noves cobertures i reforç del servei existent



Reserva 5 minuts abans a través del mòbil



Noves tarifes adaptades

Tarifa plana

Abonament 50 €/any



Pagament per ús

Abonament 35 €/any



Primers 30 minuts

0,00 €

0,35 €

0,35 €

0,55 €

30 minuts - 2 hores

0,70 €

0,09 €

0,70 €

0,90 €

A partir de 2 hores

5 €/h

5 €/h

5 €/h

5 €/h

D

Regulació de noves formes de mobilitat



Una de les evidències més clares dels nous hàbits de mobilitat a la ciutat la trobem en els patinets, les rodes elèctriques i els cicles de més de dues rodes, cada cop més presents als carrers de Barcelona.



Per aquest motiu, el 2017 es va dur a terme la creació d'una normativa pionera de circulació per a vehicles de mobilitat personal i cicles de més de dues rodes a Barcelona, amb l'objectiu de protegir-ne els usuaris i usuàries i garantir la convivència a l'espai públic.



D'entre les avantatges d'aquests modes de desplaçament hi ha la lleugeresa, l'autonomia, l'estalvi de fums i sorolls, així com l'optimització de l'espai. Però com a tot vehicle, els seus usuaris i usuàries han de garantir el compliment de la normativa de circulació i la regulació específica per a aquest tipus de vehicle, per tal d'evitar situacions de perill a la via pública o incomoditats a la resta de persones, especialment els i les vianants.



Perquè la mobilitat canvia, Barcelona és pionera i s'hi adapta.

E

La millora del transport públic

En una ciutat tan densa com Barcelona, el transport públic col·lectiu és la millor alternativa al vehicle privat de motor per la seva rapidesa, eficiència, extensió, capacitat i facilitat d'ús.

El metro, el bus o el tramvia generen una gran xarxa de transport públic urbà a Barcelona que fa que la mobilitat per anar a treballar, comprar, portar els nens a l'escola o al gimnàs sigui la més neta possible, saludable, ràpida i eficient, a la vegada que afavoreix la convivència i el benestar de la ciutadania.



Increment del transport públic d'altres prestacions

Nova xarxa de bus ortogonal amb un total de 28 línies i ampliació de la xarxa de carrils bus fins als 205 km.

28
noves línies

205 km
carrils bus

La nova xarxa bus

L'Ajuntament de Barcelona i TMB han finalitzat la reforma més important de transport públic en superfície mai realitzada a la ciutat, iniciada el 2012 i acabada el novembre de 2018. Es tracta de la nova xarxa de bus, que inclou 28 línies d'altres prestacions en la trama urbana —17 de verticals, 8 d'horizontals i 3 de diagonals— i 97 àrees d'intercanvi per arribar a qualsevol punt de la ciutat.

Aquesta xarxa permetrà donar servei a 460.000 persones (actualment ja en mou a 425.000), per arribar a transportar el 60% dels usuaris i usuàries de bus. Els viatgers i viatgeres de la nova xarxa de bus es beneficiaran de:

- Més facilitat d'ús, amb visió de xarxa
- Alta freqüència els dies feiners, amb freqüències de pas de 5-8 minuts de 7.00 a 21.00 hores
- Menys temps d'espera i de viatge
- Més regularitat i fiabilitat del servei
- Millor informació estàtica i dinàmica als passatgers i passatgeres, en parades i vehicles
- Més connectivitat i intermodalitat i millor cobertura del territori

Aquesta xarxa d'altres prestacions es combina amb la xarxa convencional i els busos de barri i sumen un total de 98 línies.

28,4 km nous de carril bus

Més quilòmetres de carril bus

Durant la darrera fase d'implantació de la nova xarxa de bus s'han creat 28,4 km de carril bus per garantir que el conjunt de la xarxa de bus circuli amb les millors condicions possibles.

Actualment, la xarxa disposa d'un total de 205 km de carril bus, que, sumats a altres accions (millores de prioritats semafòrica, girs exclusius de bus i senyalització específica), permeten que els autobusos es moguin per Barcelona amb més facilitat i eficiència millorant així el servei a les persones.

Alhora, durant la darrera fase d'implantació de la nova xarxa de bus s'ha incrementat la flota amb 66 vehicles, per donar resposta a l'increment de la demanda de passatge dels últims anys (+4,5% el 2016, +3,2% el 2017) i a les necessitats de la ciutadania dels barris detectades en el procés de debat i informació realitzat a tots els districtes el 2016 i 2017.

26 línies de bus de barri

Foment del bus de barri

Des que es va posar en marxa la primera línia de bus de barri, el 1998, la ciutat ha incrementat aquest servei per millorar la vida de tothom als barris, adaptant-la a les transformacions i canvis constants de la ciutat per facilitar els desplaçaments. Avui Barcelona disposa de 26 línies de bus de barri, amb quatre noves incorporacions aquest 2018, i des del 2016 han recuperat el servei els diumenges i festius, donant així resposta a les demandes ciutadanes.

Bus a demanda

El bus a demanda és un nou servei que recentment s'ha posat en marxa a Barcelona a partir d'una prova pilot que es porta a terme al barri de Torre Baró. El servei el presta un minibus que es pot demanar per telèfon de dilluns a dissabte (excepte festius), i qualsevol dia de la setmana a través d'una aplicació. L'usuari o usuària rep la confirmació de l'hora de recollida i ha de ser a la parada 5 minuts abans de l'hora de pas concertada. El cost del viatge és el mateix que el del servei convencional de bus.

Metro: l'L10 Sud

El setembre del 2018 es va posar en marxa la nova línia de metro L10 Sud, que connecta els barris de la Marina amb la resta de la ciutat en un recorregut de 4,5 quilòmetres i cinc estacions. L'entrada en servei de les noves estacions de Foc i Fonèria permet que entre l'L9 i l'L10 el nombre d'usuaris i usuàries de metro creixi fins als 29,5 milions l'any. Amb aquest increment de l'ús del metro, es calcula que s'eliminen uns 1.438 vehicles de la xarxa viària, un nombre que representa una reducció de 975 tones de diòxid de carboni anuals. L'ampliació de la xarxa de metro a l'eix del passeig de la Zona Franca permet assolir una mobilitat equitativa i transversal i una ciutat més connectada.

Nova línia de metro L10 Sud que connecta l'aeroport i el barri de la Zona Franca amb la ciutat



Congelació de tarifes de transport públic integrat fins a tres vegades en els darrers quatre anys, amb només una pujada del 2% l'any 2018.

F

Amb moto, més segurs



Barcelona és una de les ciutats europees amb més presència de motocicletes i ciclomotors als carrers.

La moto representa un 25% del total de desplaçaments en vehicle privat que es fan a la ciutat i un 7% del total de la mobilitat a Barcelona.

Juntament amb els i les vianants, és un col·lectiu especialment vulnerable en relació amb l'accidentalitat, amb xifres elevades de lesions greus i mortalitat.

Per aquest motiu, l'Ajuntament treballa per millorar la seguretat de conductors i conductores de motocicletes i ciclomotors a la capital catalana.

Més aparcaments i més segurs

- Més de 64.000 aparcaments senyalitzats a la calçada.
- Més de 6.800 aparcaments senyalitzats a la vorera.
- Més de 2.500 places en aparcaments subterranis amb tarifes especials.
- Alhora, hi ha 68.000 espais per a l'estacionament de motos a la vorera, en les condicions que marca l'Ordenança de vehicles i vianants.

Des del 2015, Barcelona ha creat 10.000 noves places per a motos a la calçada.

- El 100% dels passos de vianants, així com els altres elements de senyalització pintats al paviment, contenen pintura antilliscant. Barcelona també és pionera a l'hora de pintar passos de vianants amb un quadrat a l'inici i un quadrat al final per tal de disminuir possibles rrelliscades.

- Mesures específiques per la seguretat del i la motorista al nou Pla local de seguretat viària 2019-2022 i el nou Pla de mobilitat urbana (PMU) 2019-2024.

- Extensió de la limitació de velocitat a 30, 20 i 10 km/h. Reduir la velocitat de 50 km/h a 30, 20 i 10 km/h ajuda a disminuir l'accidentalitat.

Què fem?

- El 100% de les tanques de carretera existents a la ciutat ja inclouen el faldó de seguretat per evitar conseqüències greus en cas d'accident.

- Promoció de l'ús del casc i la correcta utilització. I ús de l'equipament mínim de seguretat (guants i calçat), entre d'altres.
- Controls dels mals hàbits i les infraccions que posen en risc tant conductors i conductores, passatgers i passatgeres i vianants.

- Noves tecnologies per a la seguretat: el Govern municipal treballa conjuntament amb la DGT perquè més de 5.000 vehicles de flotes urbanes incorporin sistemes d'ajuda a la conducció que millorin la detecció dels més vulnerables (vianants, ciclistes i motoristes). Alhora, promouen que vehicles pesants que circulen per les rondes facin ús dels sistemes (a partir del 2021, obligatori en autobusos i autocars de més de 12 metres)



Barcelona té 596 punts de recàrrega elèctrica subterranis i 163 en superfície (és a dir, 698 de recàrrega convencional) i 61 de recàrrega ràpida.

El vehicle elèctric, una aposta de futur

Les ciutats avancen cap a un nou paradigma en el qual la mobilitat elèctrica també té un paper destacat.

La mobilitat elèctrica permet...

- Reduir les emissions de fums contaminants.
- Preservar la qualitat de l'aire en benefici de la salut de les persones.

Barcelona ha posat en marxa l'Estratègia de mobilitat elèctrica 2019-2024 per convertir la mobilitat elèctrica en el mitjà motoritzat preferent per avançar cap a un model de mobilitat saludable i sostenible.

Es preveu arribar al 80% de la flota municipal elèctrica i a 100 autobusos, 800 taxis, 24.000 turismes i 24.000 motocicletes elèctriques l'any 2024.

A Barcelona també hi ha una oferta àmplia de serveis de vehicle elèctric compartit (ciclomotors i cotxes) amb els quals la ciutadania pot resoldre els desplaçaments en què li calgui vehicle privat i que no pugui fer en transport públic, a peu o en bici.

Mesures per optimitzar el servei del taxi

La flota de taxis que circula per Barcelona i la seva Àrea Metropolitana ha incorporat al llarg dels darrers anys nous vehicles híbrids, elèctrics i de gas natural per fer més eficients i sostenibles els desplaçaments i evitar l'emissió de contaminants a l'aire. Actualment hi ha més 300 parades de taxi a Barcelona i al conjunt de l'Àrea Metropolitana de Barcelona.

Distribució de mercaderies amb menys impacte ambiental

La distribució dels productes i béns necessaris per a la vida quotidiana de les persones implica la circulació diària d'un gran nombre de vehicles a Barcelona. Per reduir-ne l'impacte es treballa en les línies següents:

Repament de mercaderies en bicicleta o bicicleta elèctrica.

Xarxa de microplataformes de distribució on les *cargobikes* tinguin un paper protagonista.

AreaDUM: s'ha dissenyat un pla pilot de l'aplicació per a mòbils AreaDUM, com a mitjà de control de les zones de càrrega i descàrrega. L'usuari o usuària, a través d'aquesta aplicació, fa la reserva amb la informació de l'horari quan acaba l'ús de la zona.

H

Més informació de la regulació dels serveis de mobilitat compartida per empreses a: barcelona.cat/mobilitat

La mobilitat compartida

Els serveis de mobilitat compartida –com el *bikesharing* i el *motosharing*– són una bona opció, ja que garanteixen el dret a la mobilitat de la ciutadania: ofereixen possibilitats a aquelles persones que no disposen de vehicle privat i impulsen vehicles amb energies netes, com l'elèctrica, sense incrementar el parc de vehicles existent.

Els sistemes de vehicle compartit afavoreixen la gestió de l'aparcament i en redueixen la demanda, ja que la reducció de la tinença de cotxes i motos privats comporta la reducció de la pressió de l'estacionament. En aquest sentit, un cotxe multiusuari substitueix entre 5 i 20 cotxes privats, que passen gran part de la seva vida útil estacionats.

Regulació dels serveis de mobilitat compartida

La sobreocupació de l'espai públic i la falta de civisme en l'aparcament de motocicletes i bicicletes requereixen mesures que minimitzin els impactes negatius.

Bikesharing

En aquells àmbits de la ciutat on hi hagi més pressió turística o necessitats específiques, on es detecti una sobreocupació de bicicletes d'activitat econòmica, es fixarà la reserva exclusiva d'estacionament per a bicicletes d'ús particular.

Motosharing

Les motocicletes hauran d'estacionar segons l'Ordenança de vehicles i vianants i les flotes seran elèctriques.

Carsharing

A Barcelona funciona el *carsharing* des del 2004 en la modalitat *round-trip*, un sistema per compartir vehicle mitjançant el qual els socis que en formen part disposen d'una flota de vehicles per fer servir quan el necessiten, sense necessitat de ser-ne el propietari. Amb aquest sistema es redueixen els costos individuals i socials de la mobilitat i per tant promou l'ús racional del vehicle privat i una mobilitat més sostenible. El proper pas, és donar-li més visibilitat al carrer.

L'objectiu és disposar d'una regulació d'aquests serveis per fer-los compatibles amb l'ús de caràcter personal dels aparcaments i evitar els perjudicis d'un ús intensiu de l'espai públic.



Preguntes més freqüents

Com puc saber quina és la combinació de títols integrats de transport que més em convé?

La pàgina web cercador.atm.cat disposa d'un cercador de títols ATM integrats per a usuaris i usuàries habituals del transport públic que ajuda a trobar la millor combinació segons el tipus i la freqüència dels desplaçaments.

Si vaig amb bicicleta, puc circular per les voreres?

No. Des de l'1 de gener de 2019, les bicicletes només poden circular per les voreres en cas que:

- L'ample de la vorera sigui superior a 5 metres i hi hagi 3 metres d'espai lliure.
- El carril bici estigui situat a la vorera, i en aquest cas s'haurà de circular a un màxim de 10 km/h.
- Se circuli de nit (entre les 22.00 i les 7.00 hores) per voreres superiors a 4,75 metres i 3 metres d'espai lliure.

Tanmateix, està prohibida la circulació de bicicletes per la vorera, fins i tot en el cas de les excepcions anteriors, quan la senyalització ho prohibeix o quan el carrer disposi d'infraestructura ciclista en calçada.

Queda exclosa la prohibició en el cas que nens i nenes menors de 12 anys vagin amb bicicleta, conjuntament amb l'adult que els acompanyi.

És obligatori anar pel carril bici?

No, no ho és. A Barcelona les bicicletes poden anar per la calçada, els carrils bici, les zones 30 o les zones especialment habilitades. Tanmateix, per a major seguretat, us recomanem fer servir els carrils bici i les vies pacificades (zones 30 i plataformes úniques) i evitar les calçades de la

xarxa bàsica, on hi ha més congestió de trànsit, però on el vehicles motoritzats han de respectar-te i prendre mesures que no et posin en risc. Planifica el millor recorregut, hi ha gairebé 1.000 quilòmetres pedalables! I no circulis per les voreres, són per anar-hi a peu.

Com poden aparcar les motos a les voreres?

Segons l'Ordenança de vehicles i vianants (article 40), quan no hi hagi la possibilitat d'aparcar a la calçada i sempre que no hi hagi una senyalització específica que ho prohibeixi, les motos poden aparcar a la vorera només en les condicions següents:

- Si la vorera fa entre 3 i 6 metres d'amplada, es pot aparcar en paral·lel a la vorera (a un mínim de 0,5 metres del límit de la vorada) i entre els escocells, sense entorpir el pas de sortides de pàrquings, papereres, contenidors i a un mínim de 2 metres dels passos de vianants i les parades d'autobús.
- Si la vorera fa més de 6 metres, es pot aparcar en semibateria, sempre que hi hagi més de 3 metres lliures de pas.
- No es pot aparcar en voreres de menys de 3 metres.
- Les voreres en carrers de plataforma única es consideren com una vorera d'un carrer segregat; per tant, si no fan més de 3 metres, tampoc no s'hi pot aparcar.

Els vehicles de mobilitat personal que fan una activitat econòmica poden circular per on vulguin?

Quan els vehicles de mobilitat personal porten a terme una activitat d'explotació comercial, turística o d'oci amb ànim de lucre, cal que segueixin unes condicions especials de circulació:

- Els vehicles de tipus A i B, amb un màxim de dues persones i obligatòriament acompanyats per un guia, i els de tipus C1, amb un màxim d'un vehicle per persona, han de complir amb les condicions generals de circulació pròpies del tipus de vehicle i l'àmbit per on es desplacin.
- Els grups, formats per entre tres i sis persones amb vehicles de tipus A o B, hauran d'anar obligatòriament acompanyats per un guia i només podran circular per les rutes establertes pel consistori. A més, s'ha de mantenir una distància entre els grups de més de 50 metres.

Hi pot haver restriccions específiques en àmbits i districtes, com el de Ciutat Vella, on hi ha una pressió o una problemàtica especial amb aquest tipus de vehicles.

A més, els titulars de l'explotació econòmica han de vetllar perquè els usuaris i les usuàries dels vehicles de mobilitat personal i cicles de més de dues rodes disposin d'un nivell d'habilitat mínim que garanteixi la seva seguretat i la de la resta d'usuaris i usuàries de la via pública. Així mateix, han d'informar de les rutes autoritzades i les condicions de circulació.

Més informació: bsmsa.cat

Què és la Zona de Baixes Emissions?

És una àrea de més de 95 km² que inclou Barcelona i els municipis circumdants a les rondes on es restringeix progressivament la circulació de vehicles més contaminants, des de l'1 de desembre de 2017. La Zona de Baixes Emissions de Barcelona se centra al terme municipal de Barcelona excepte el barri de Vallvidrera, el Tibidabo i les Planes i la Zona Franca Industrial.

També engloba àmbits dels municipis circumdants de Sant Adrià del Besòs, L'Hospitalet de Llobregat, Esplugues de Llobregat i Cornellà de Llobregat.

Més informació:
barcelona.cat/qualitataire

Com es pot saber que s'activa un episodi de contaminació?

L'Ajuntament de Barcelona informa dels avisos preventius o episodis de contaminació a través dels canals d'informació de la ciutat (web, xarxes socials, servei de premsa), del servei gratuït d'alertes de la contaminació per correu electrònic i a través del telèfon gratuït 010.

Més informació:
barcelona.cat/qualitataire

Durant els episodis de contaminació ambiental...

- els turismes
- les motocicletes
- els ciclomotors
- els quadricicles

que no disposin del distintiu ambiental de la Direcció General de Trànsit (DGT) no poden circular dins la Zona de Baixes Emissions (ZBE).

Poden circular independentment de la seva etiqueta de la DGT de manera permanent...

- els vehicles d'emergències
- els vehicles de persones amb mobilitat reduïda
- els serveis essencials (mèdic, funerari)

Fins al 31 de desembre de 2019 les restriccions de trànsit en cas d'episodi de contaminació s'estableixen entre les 7.00 i les 20.00 hores de dilluns a divendres, de l'endemà de la declaració fins al dia de declaració de final d'episodi.

A partir del 2020 les restriccions en la circulació de vehicles sense etiqueta DGT seran permanents dins d'aquest mateix horari i dies.

Més informació:
barcelona.cat/qualitataire

Si hi ha un episodi de contaminació per NO₂, quan i on es restringeix la circulació de vehicles?

Des de l'1 de desembre de 2017, en cas d'episodi de contaminació per NO₂, s'activen restriccions temporals en la circulació dels vehicles més contaminants dins la Zona de Baixes Emissions de l'àmbit Rondes de Barcelona (terme municipal de Barcelona excepte el barri de Vallvidrera, el Tibidabo i les Planes, la Zona Franca Industrial i alguns àmbits de Sant Adrià de Besòs, L'Hospitalet de Llobregat, Esplugues de Llobregat i Cornellà de Llobregat).

Les restriccions estan vigents de 7.00 a 20.00 hores, laborables de dilluns a divendres mentre duri l'episodi. Per facilitar la mobilitat dels usuaris i usuàries, es reforça el transport públic amb mesures extraordinàries.

En cas que es decreti un episodi de contaminació per partícules en suspensió PM10 no s'activaran restriccions de circulació de vehicles.

Més informació:
barcelona.cat/qualitataire

Com puc saber el distintiu ambiental de la DGT del meu vehicle?

La Direcció General de Trànsit ha enviat als titulars de vehicles les etiquetes ambientals que classifiquen el seu comportament ambiental. Només els vehicles que compleixen uns requisits ambientals considerats mínims reben l'etiqueta de la DGT. Els titulars de vehicles que tinguin un vehicle catalogat com a B, C, ECO o Zero Emissions i que no disposin de l'etiqueta identificativa corresponent poden adquirir-la a les oficines de Correus.

Si has perdut l'etiqueta ambiental visita www.dgt.es o **truca al 060**.

Al web de Qualitat de l'Aire (ajuntament.barcelona.cat/qualitataire/ca/matricules) pots comprovar el distintiu ambiental DGT del teu vehicle introduint la matrícula. També pots consultar-ho al web de la DGT.

Més informació:
barcelona.cat/qualitataire

És obligatori enganxar l'etiqueta de la DGT al vehicle? Em poden multar si no la porto?

La col·locació de l'etiqueta de la DGT, al parabrises del vehicle o en algun altre lloc visible, no és obligatòria i, per tant, no et poden multar si no ho fas, sempre que el teu vehicle tingui el distintiu ambiental de la DGT. Tenir l'etiqueta enganxada al vehicle, però, en facilita el control per part de la Guàrdia Urbana de Barcelona en cas d'episodi de contaminació per NO₂.

Més informació:
barcelona.cat/qualitataire

Quins avantatges ofereix Barcelona per a l'ús del vehicle elèctric?

La ciutat té 596 punts de recàrrega elèctrica subterrànies i 163 en superfície (és a dir, 698 de recàrrega convencional) i 61 de recàrrega ràpida i ofereix una bonificació del 75% en l'impost de vehicles de tracció mecànica i una tarifa de zero euros en l'estacionament a les places d'àrea blava i àrea verda (a excepció de les places exclusives per a residents o a les places reservades, sempre que es respectin els horaris i els temps màxims de regulació).

Més informació:
barcelona.cat/mobilitat

Què és la targeta del vehicle elèctric i com es pot obtenir?

La targeta del vehicle elèctric és la identificació dels usuaris i usuàries de vehicles elèctrics a la ciutat de Barcelona. Aquesta targeta ofereix la possibilitat de fer recàrregues elèctriques a la xarxa de punts de recàrrega a la via pública amb tarifa zero euros. Per recarregar el vehicle als punts soterrats dels aparcaments públics municipals no és necessari utilitzar la targeta.

A més, les persones que disposin d'un vehicle amb classificació Zero Emissions per la DGT podran obtenir el tiquet d'estacionament a tarifa zero euros a les zones regulades de la ciutat, places verdes i blaves, segons la regulació horària de cada zona. La targeta no permet estacionar a les places exclusives de residents.

Més informació:
barcelona.cat/tramits

Què puc fer si em roben la bicicleta?

Davant de qualsevol robatori, cal presentar denúncia als Mossos d'Esquadra. Sempre serà millor si conserves la factura de compra i una imatge del número de bastidor de la teva bicicleta. Et recomanem també registrar la bicicleta per ajudar a localitzar-la en cas de pèrdua, robatori o retirada. Pots fer aquest tràmit a les oficines de Barcelona Serveis Municipals (B:SM), al carrer de Calàbria, 66, de Barcelona.

Si vaig amb patinet, roda elèctrica o segway, per on haig de circular?

Tots tenen prohibida la circulació per vorera i també per calçada, espai on només poden circular els cicles de més de dues rodes (sempre que no sigui xarxa bàsica).

Es recomana que circulin principalment pels carrils bici: si és habilitat a la calçada a una velocitat màxima de 30 km/h i si és a la vorera, a un màxim de 10 km/h.

A les zones 30 només poden circular-hi aquells vehicles que puguin superar els 20 km/h i a les plataformes úniques en funció del tipus de via.

Més informació:
barcelona.cat/mobilitat

Si vaig amb patinet elèctric, haig de dur casc?

Si es tracta d'un patinet o plataforma elèctric gran (tipus B) és obligatori i en la resta de casos, recomanable.

Recordeu que l'edat mínima permesa és 16 anys i que no està permès que en un vehicle hi circuli més d'una persona.

Més informació:
barcelona.cat/mobilitat

Tinc una empresa de lloguer de bicis, vehicles de mobilitat personal o un bicitaxi. Què necessito?

És obligatori registrar tots els vehicles de mobilitat personal (VMP), bicicletes i cicles de més de dues rodes que fan una activitat comercial. És recomanable també en els vehicles particulars.

Els vehicles s'han d'identificar amb un codi QR, excepte els cicles amb una potència superior als 250 W, que han de disposar de matrícula.

El registre permet comprovar que els vehicles compleixen els requisits tècnics normatius i en facilita la recuperació en cas de pèrdua, robatori o retirada.

El registre i la identificació dels cicles i vehicles de mobilitat personal es fa a les oficines d'atenció al client de B:SM, al carrer de Calàbria, 66, de Barcelona.

Més informació:
www.bsmsa.cat

Barcelona, Ciutat de Vianants

Edició
Ajuntament de Barcelona. Àrea d'Ecologia, Urbanisme i Mobilitat

Producció editorial
Printmakers
www.print-makers.com

Disseny gràfic
Mucho
www.wearemucho.com

Febrer 2019



**Ajuntament
de Barcelona**