

Pla de Mobilitat Urbana de Barcelona 2013-2018

Introducció, Diagnosi i Escenaris

Octubre 2012



00

Contingut

- I. **Plantejament del PMU 2013-2018**
 - 1. Àmbit d'aplicació del PMU
 - 2. Marc de referència
 - 3. Els objectius del Pla

- II. **Balanç del PMU actual (2007-2011)**

N

B

C



00

Contingut

III. Diagnosi i conclusions

1. El territori
2. La mobilitat de les persones a Barcelona
3. La mobilitat a peu
4. La mobilitat en bicicleta
5. La mobilitat en transport públic
6. La mobilitat en vehicle privat
7. Externalitats del sistema de mobilitat

IV. Definició d'escenaris



Plantejament del PMU 2013-2018

1. Àmbit d'aplicació del PMU
2. Marc de referència
3. Els objectius del Pla

B

C



1. Àmbit d'aplicació del PMU

- La ciutat de Barcelona, reconeixent realitat metropolitana.
- Horitzó 2018, amb visió 2024

Indicador	Any	
Població	2011	1.615.448
Superfície (km ²)	--	101,4
Densitat (hab./km ²)	2011	15.939,3
Naixements	2010	14.967
Defuncions	2010	15.031
PIB per habitant (milers d'€)	2008	39,9
Atur registrat (mitjana anual)	2011	107.521,4



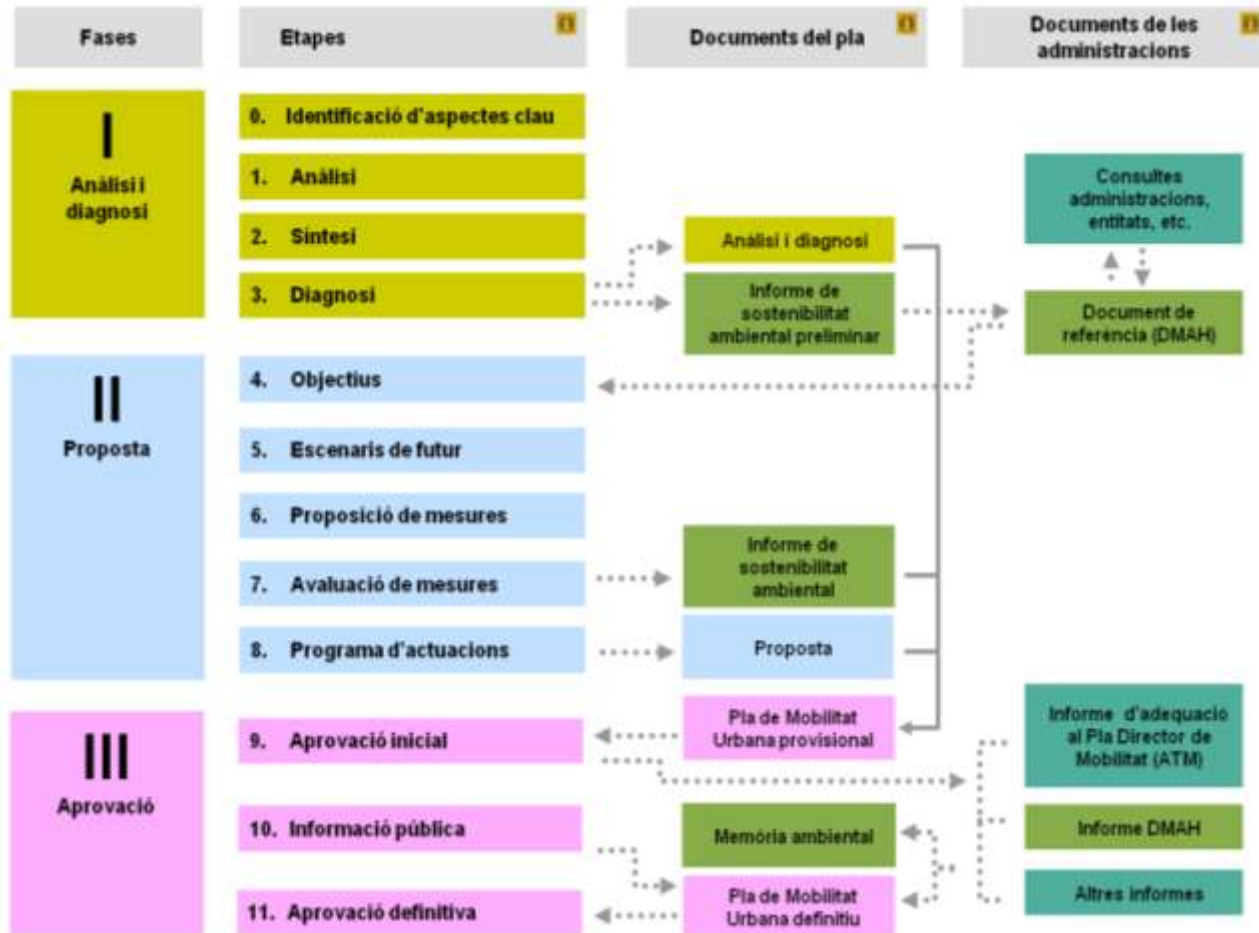
2. Marc de referència

Es parteix del PMU 2006-2012, i es tenen en compte:

	Planejament territorial i urbanístic	Mobilitat i accessibilitat	Medi Ambient
Legislació	Decret 1/2005, text refós de la Llei d'urbanisme	Llei 9/2003, de 10 de juny, de la mobilitat	Decret 266/2006, declaració de z. de prot. especial de l'ambient atmosfèric (i Directiva 2008/50/CE)
	Decret 305/2006, Reglament de la Llei d'urbanisme	Decret 344/2006, dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada	Llei 16/2002 de contaminació acústica
		Decret 135/1995, Codi d'accessibilitat de Catalunya	Llei 6/2009 d'Avaluació Ambiental de Plans i Programes
Instruments de Planificació relacionats	Pla Territorial General de Catalunya	Directrius Nacionals de Mobilitat (DNM)	Pla de l'energia i canvi climàtic de Catalunya 2012-2020
	Pla Territorial Metropolità de Barcelona (PTMB)	Pla Director de la Mobilitat de la Regió Metropolitana de Barcelona (pdM)	Pla d'actuació per a la millora de la qualitat de l'aire
	Pla General Metropolità (PGM)	Pla Director d'Infraestructures de la RMB	Pla d'Energia, Canvi climàtic i Qualitat atmosfèrica de Barcelona (PECQ 2010-2020)
			Pla per a la Reducció de la Contaminació Acústica de la Ciutat de Barcelona 2010-2020

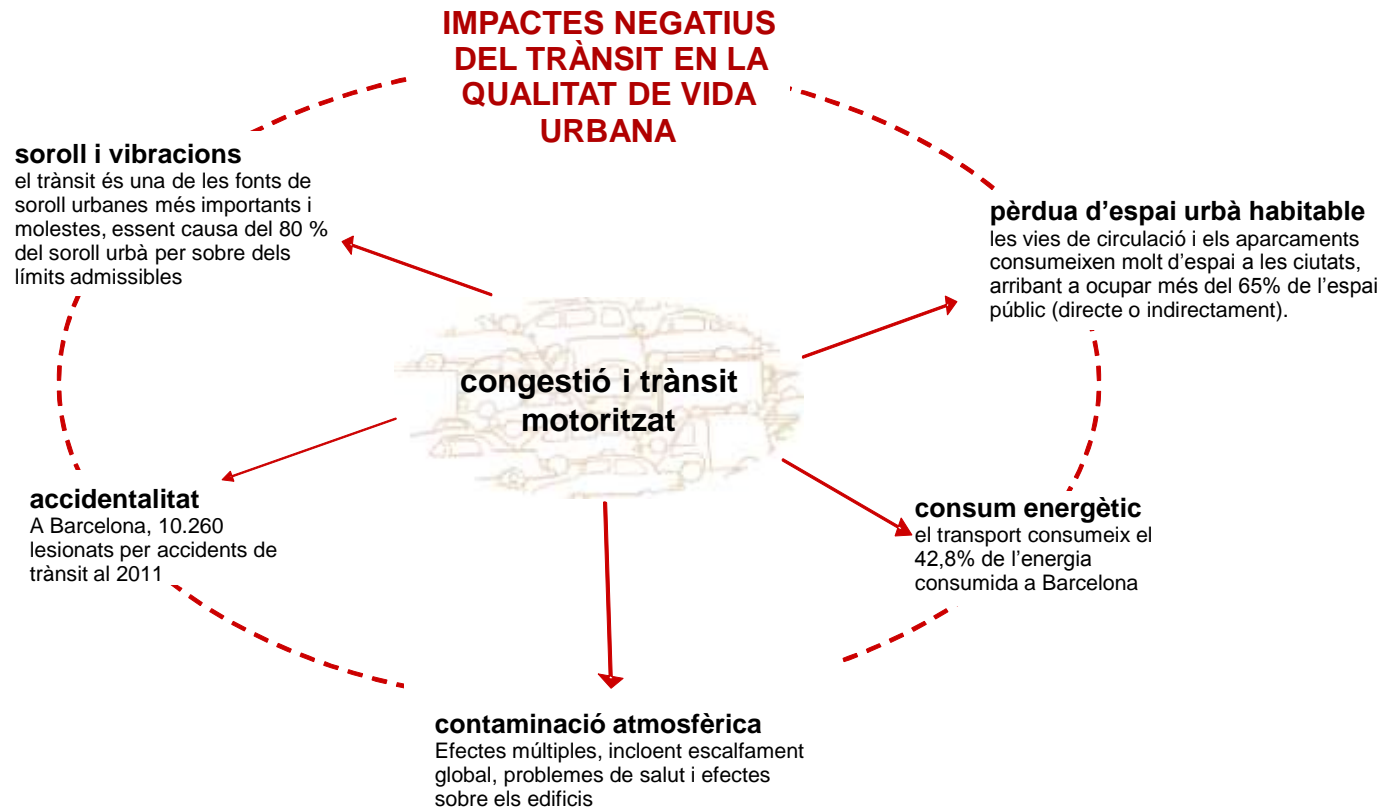


2. Marc de referència. Tramitació del PMU



3. Els objectius del Pla

Problemes associats al model de mobilitat vigent





3. Els objectius del Pla

Objectius estratègics:

1. **Mobilitat segura.** Reduir l'accidentalitat.
2. **Mobilitat sostenible.** Reduir les necessitats de desplaçaments motoritzats privats.
3. **Mobilitat equitativa.** Garantir el dret a la mobilitat a totes les persones.
4. **Mobilitat eficient.** Reduir els costos econòmics/ de congestió del sistema de transport.



Balanç del PMU actual (2007-2011)

B

C



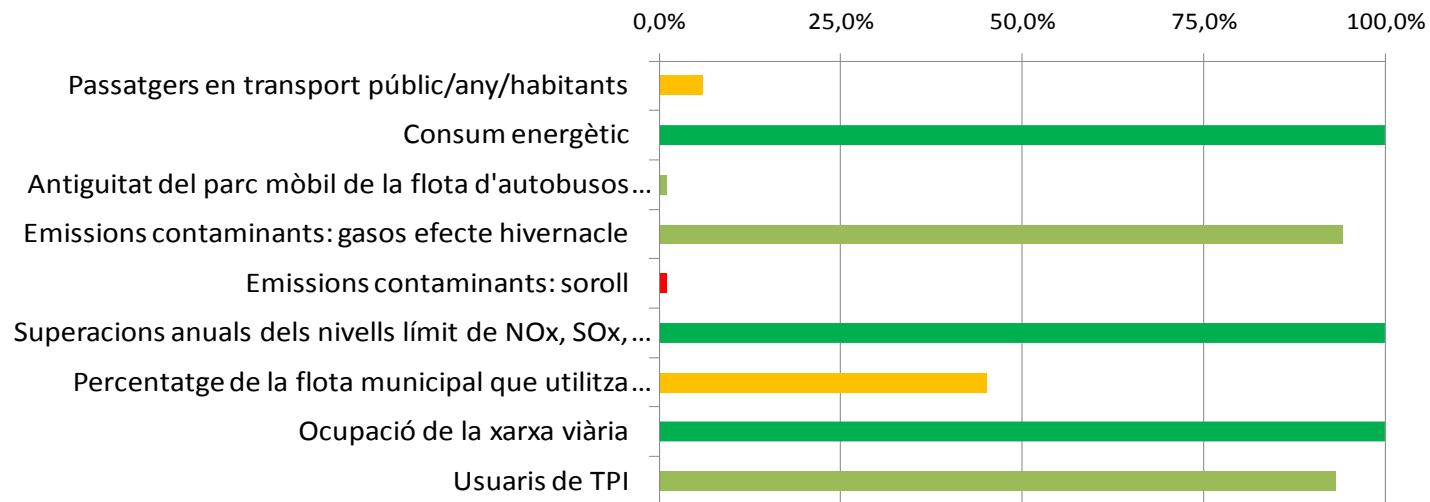
8. Balanç PMU 2006-2012. Mobilitat segura





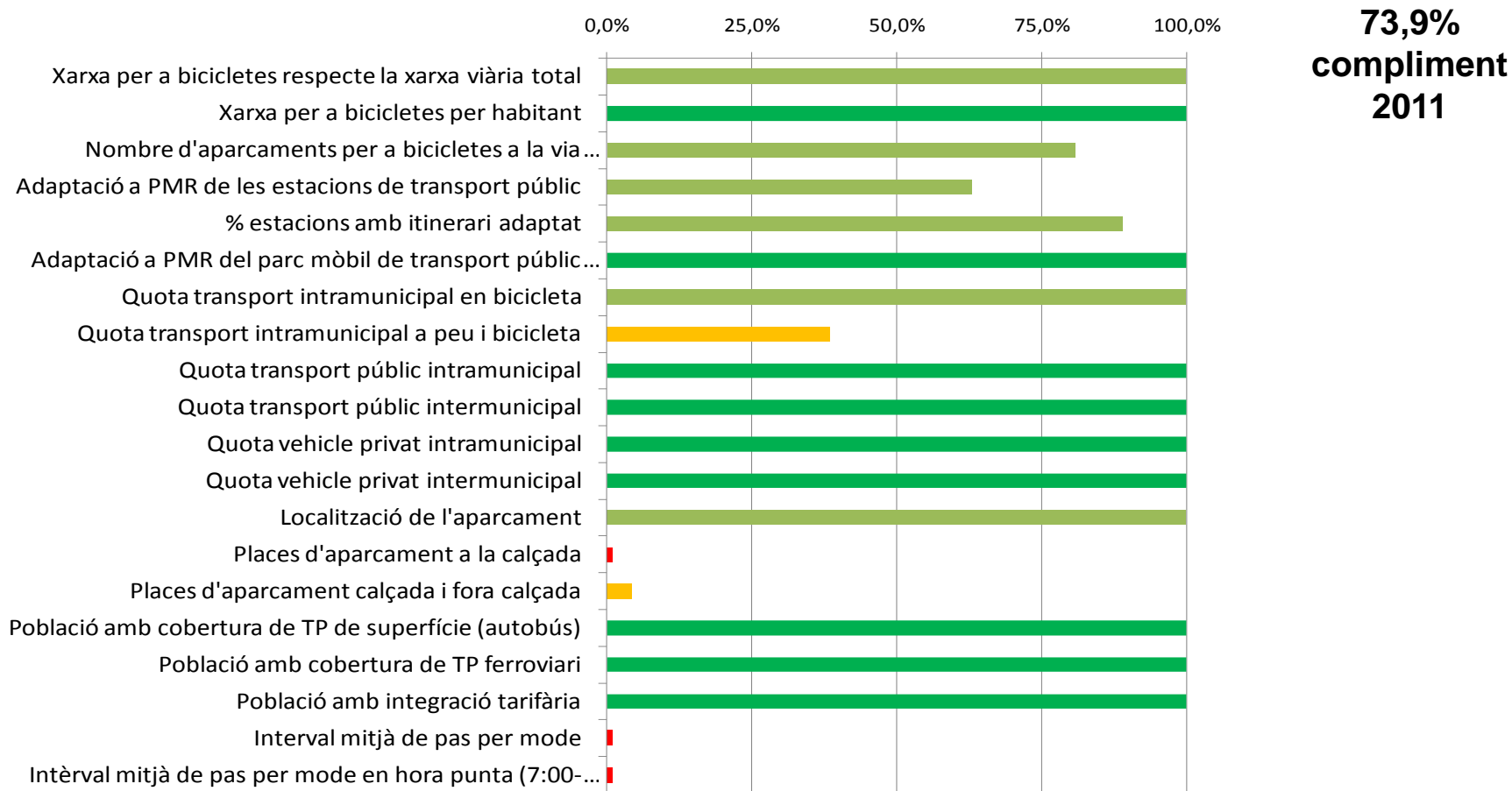
8. Balanç PMU 2006-2012. Mobilitat sostenible

60% compliment 2011





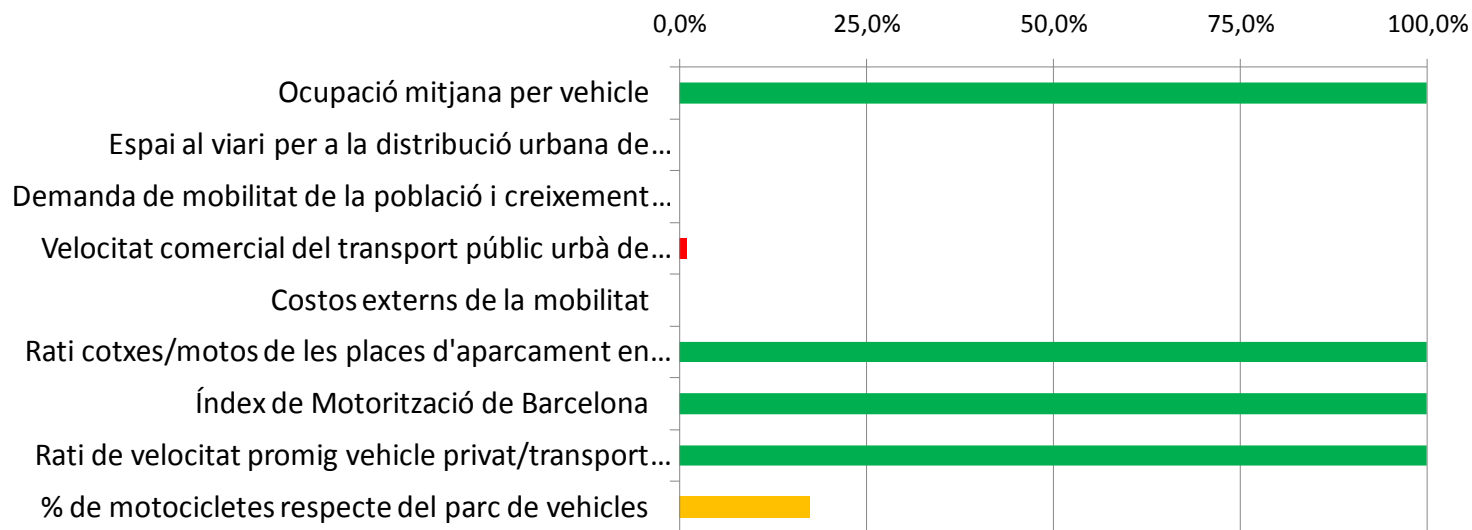
8. Balanç PMU 2006-2012. Mobilitat equitativa





8. Balanç PMU 2006-2012. Mobilitat eficient

69,7% compliment 2011





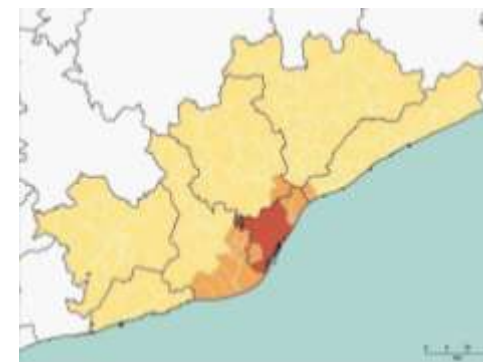
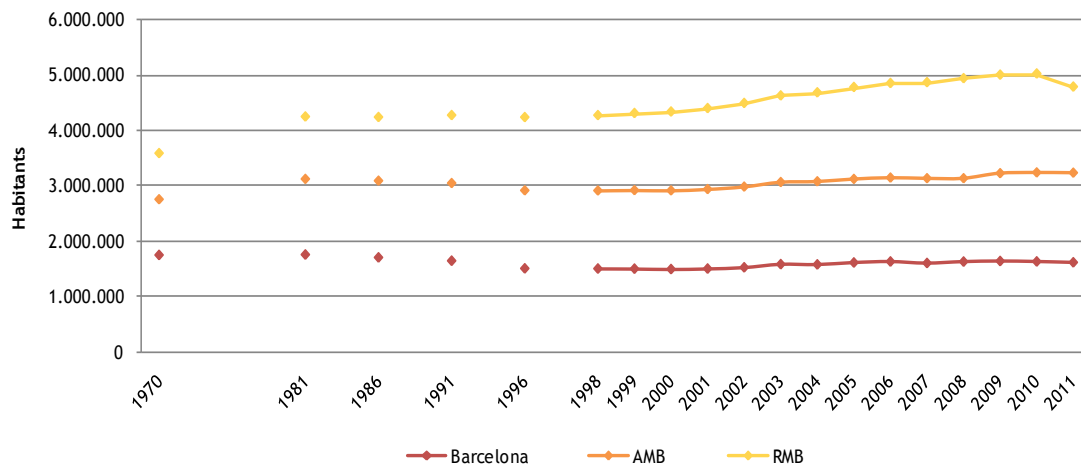
Diagnosi i conclusions

1. El territori
2. La mobilitat de les persones a Barcelona
3. La mobilitat a peu
4. La mobilitat en bicicleta
5. La mobilitat en transport públic
6. La mobilitat en vehicle privat
7. Externalitats del sistema de mobilitat

B



1. El territori – RMB: Dinàmiques demogràfiques

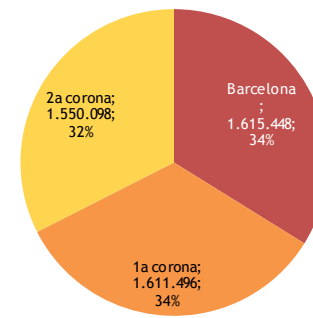
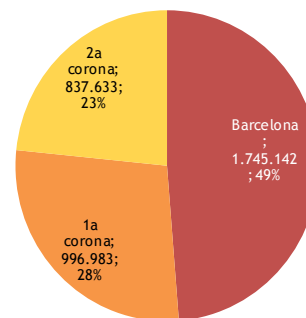


Àmbits territorials

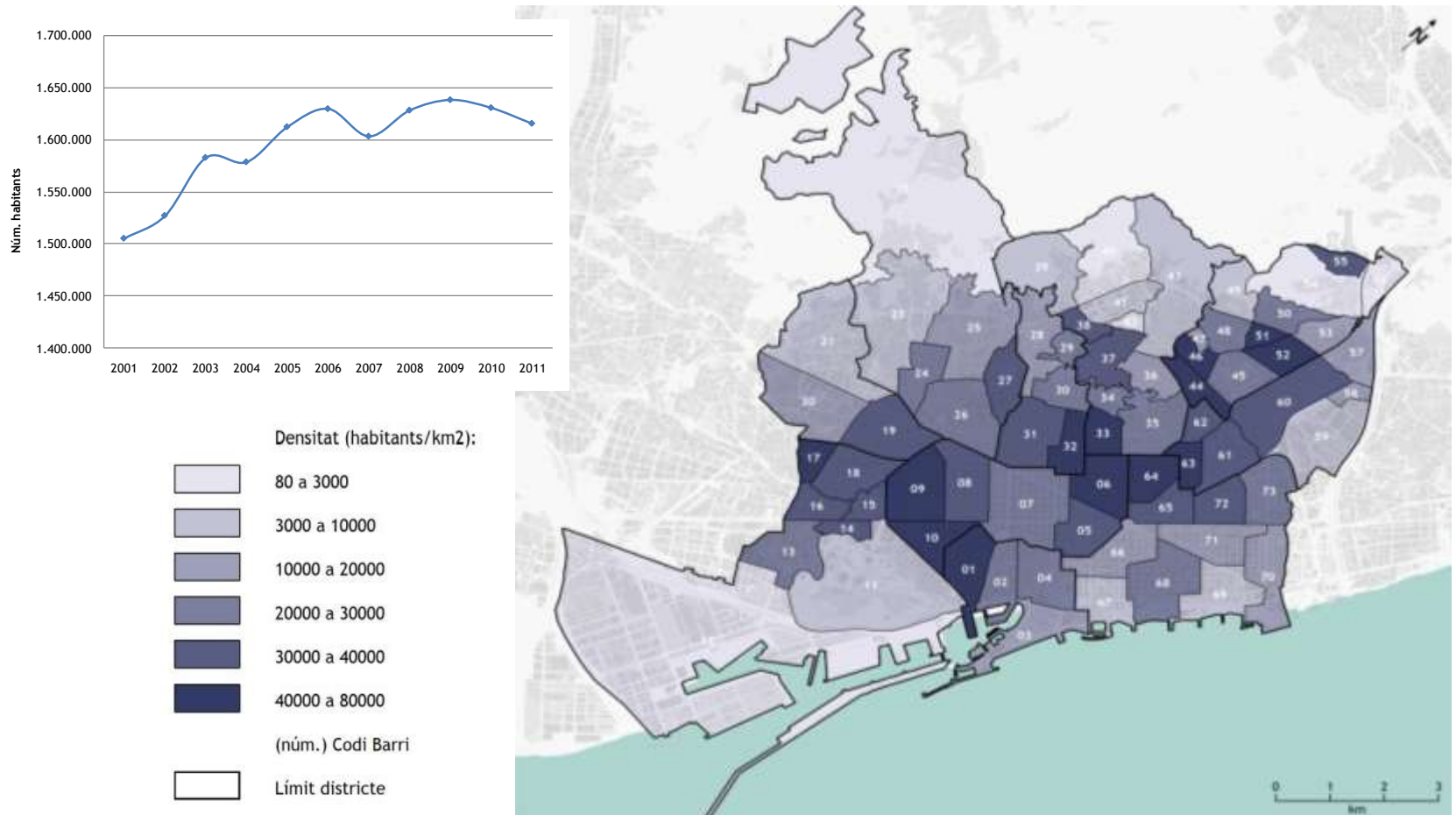
- Barcelona
- 1a corona - EMT
- 2a corona - RMB
- Limit comarcal

Any	Barcelona	AMB	RMB
1970	1.745.142	2.742.125	3.579.758
2011	1.615.448	3.226.944	4.777.042

Any	Barcelona	1a corona	2a corona
1970	1.745.142	996.983	837.633
2011	1.615.448	1.611.496	1.550.098

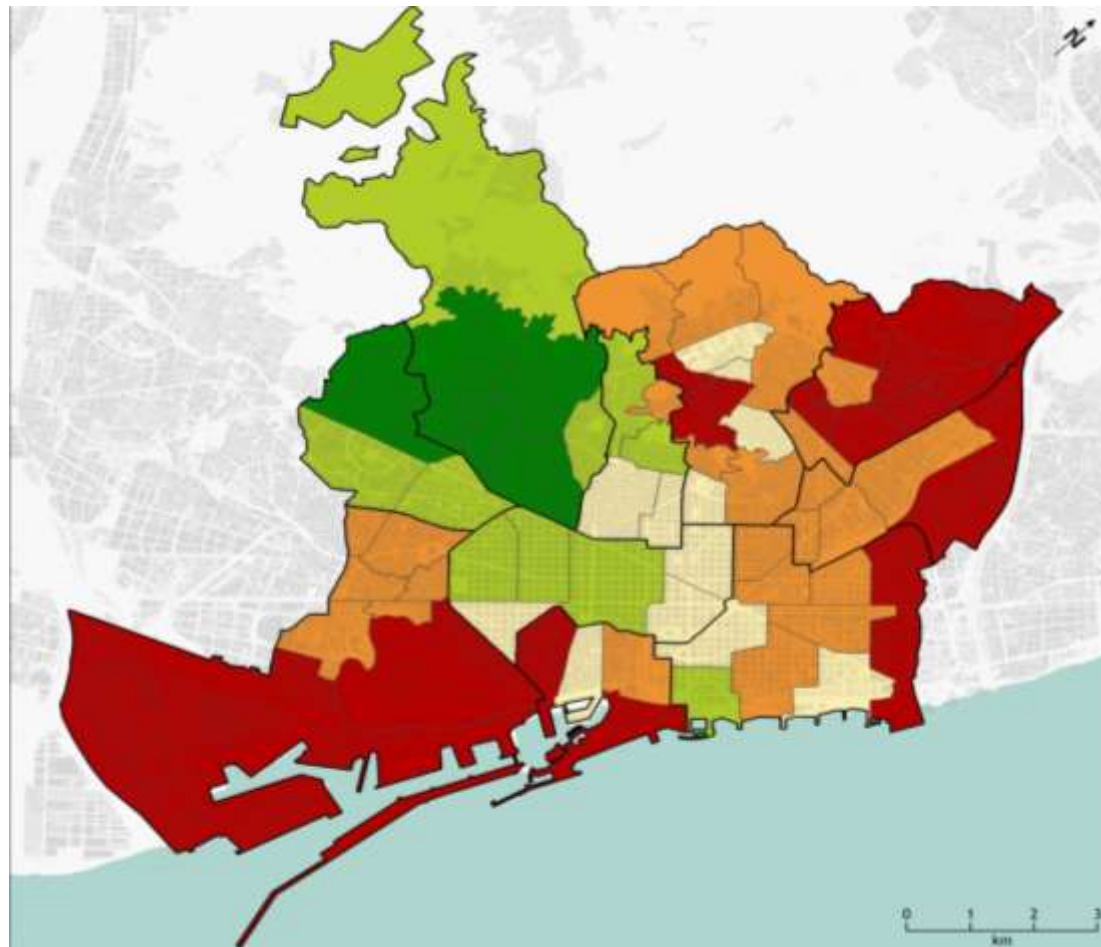


1. El territori – BCN: Evolució població i densitat 2011





01. El territori – BCN: Renda familiar per barris, 2009 (BCN=100)



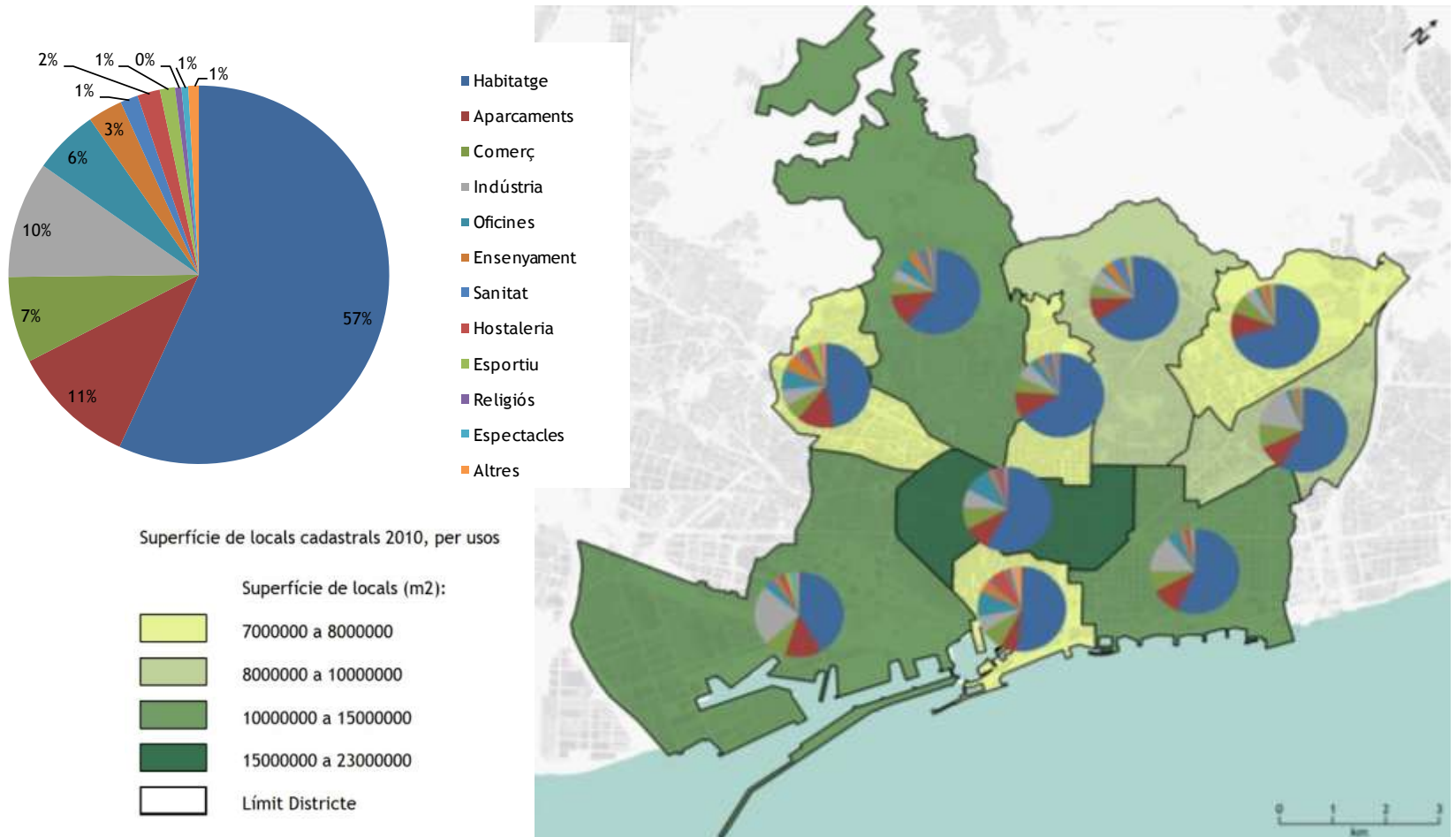
Distribució per barris de la Renda Familiar, 2009

Renda Familiar 2009 (BCN=100)



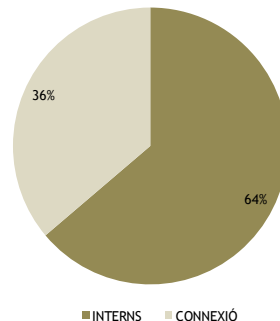
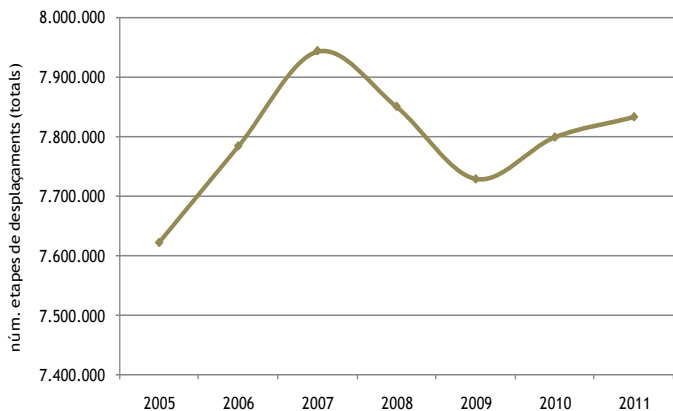


1. El territori – BCN: Activitats, en m2 de sostre construït, per districtes

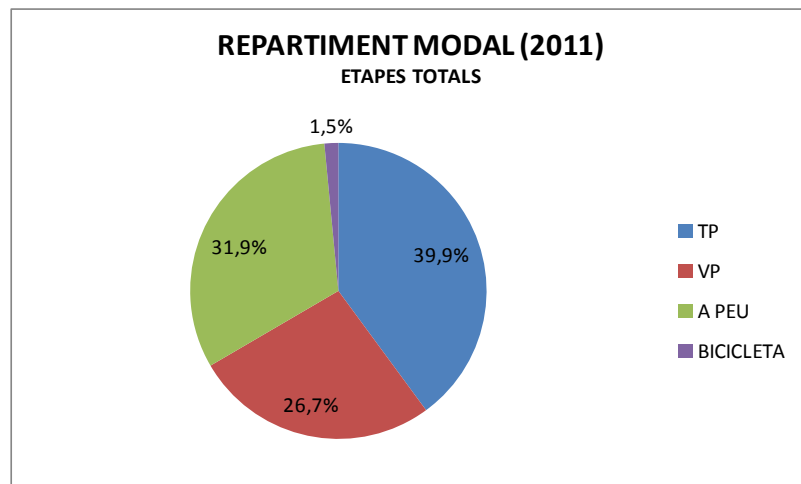
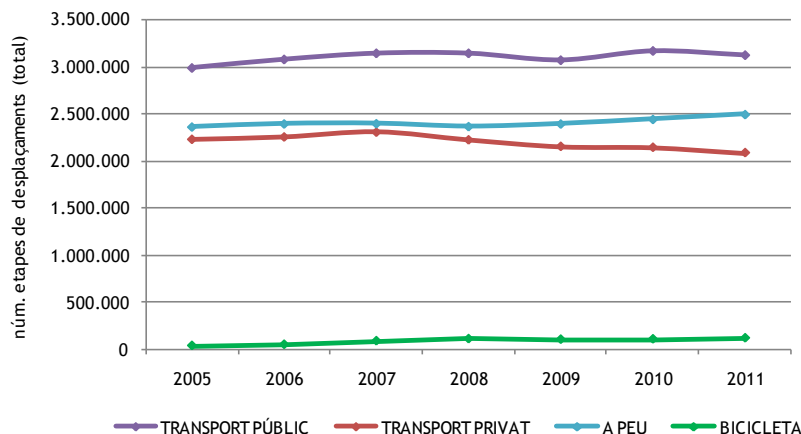




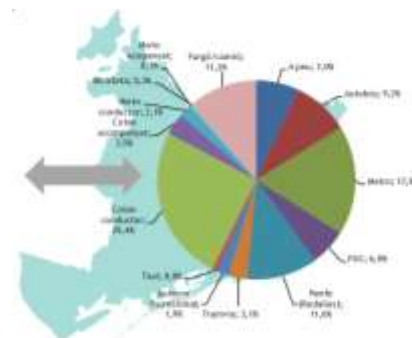
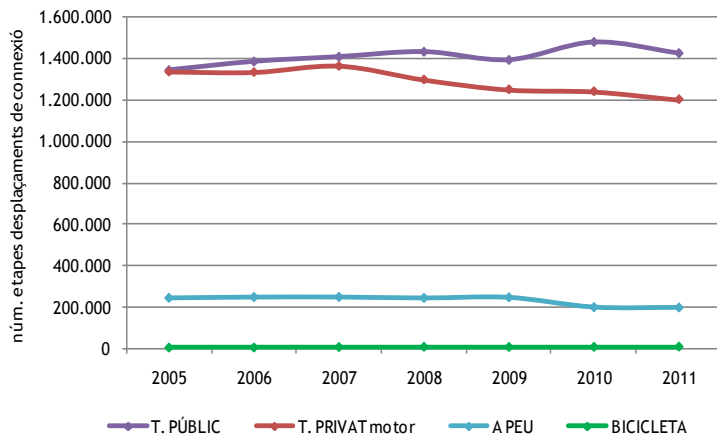
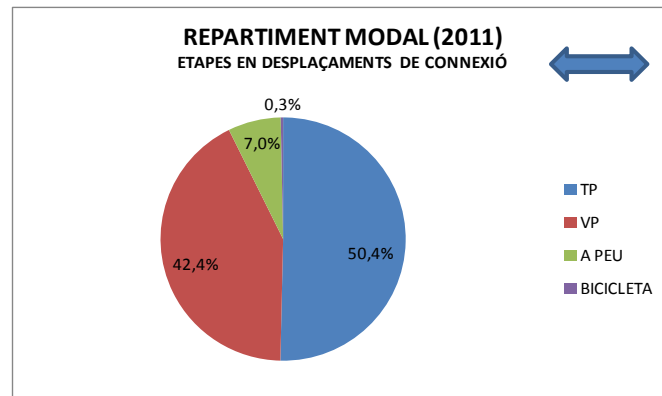
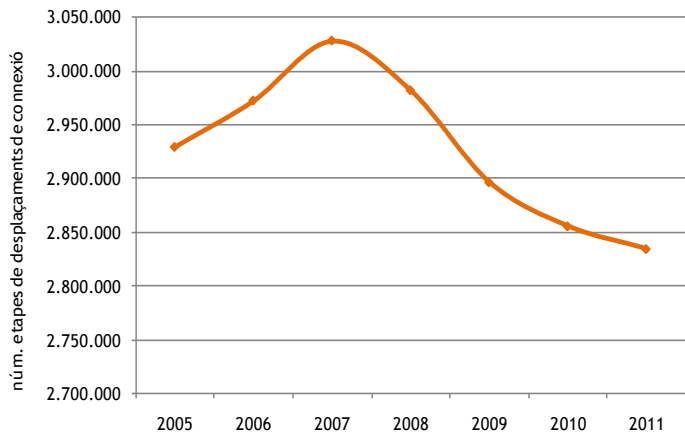
2. La mobilitat de les persones – Etapes de desplaçament 2011



7.833.495 etapes de desplaçament /dia
(el 64% són interns)



2. La mobilitat de les persones – Desplaçaments connexió 2011

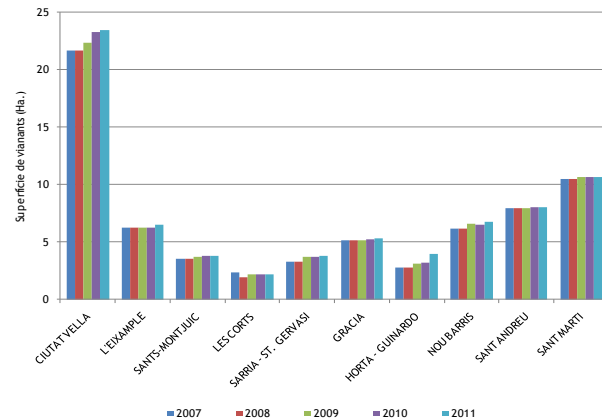
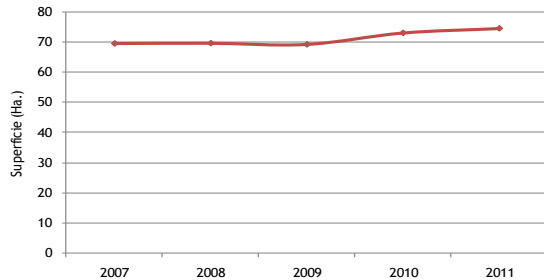


2.834.171 etapes de desplaçament /dia
60% desplaçaments són laborals (EMEF)



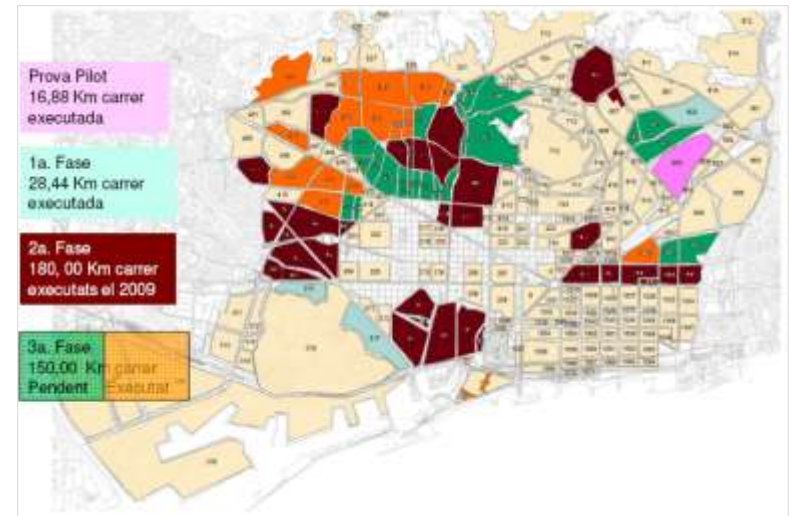
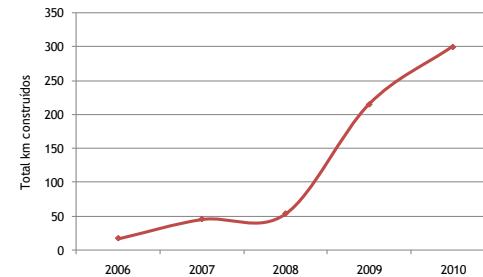
3. La mobilitat a peu. OFERTA. Zones de vianants i Zones 30.

Zones de vianants, i accés amb pilones:



ANY	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	%10/09	%10/07
Nº ZONES CONTROLADES	18	21	21	21	21	22	21	-4,5%	0,0%
Nº PUNTS DE CONTROL									
entrades	49	64	67	67	67	74	73	-1,4%	9,0%
sortides	28	30	30	30	30	38	38	0,0%	26,7%

Zones 30:





03. La mobilitat a peu

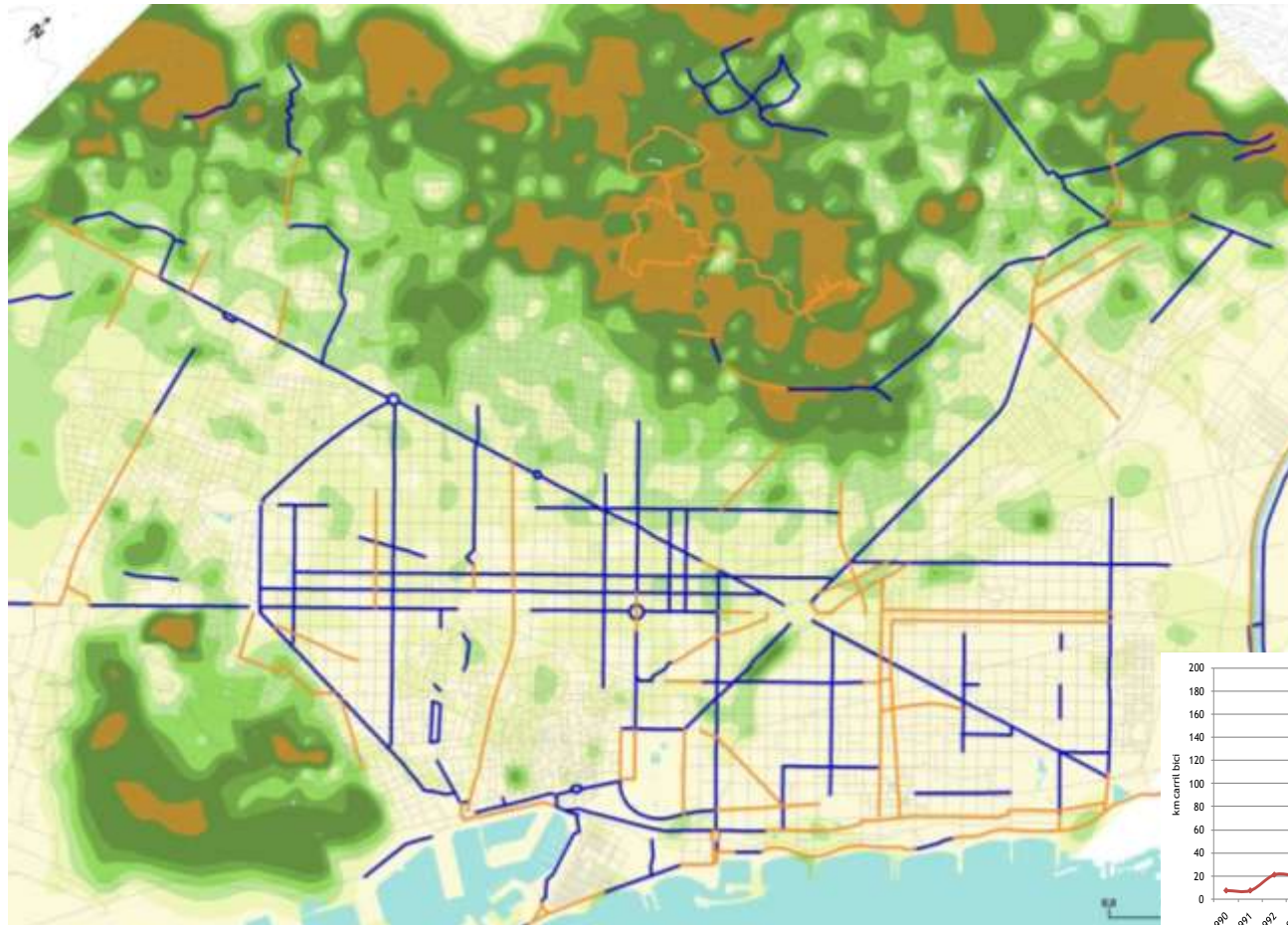
Aspectes a millorar:

- Seguretat. Els vianants es continuen veient implicats en una part important dels accidents que es donen a la ciutat de Barcelona.
- En algunes àrees de la ciutat les condicions orogràfiques no faciliten l'accessibilitat a peu.
- Obres, terrasses, etc. La via pública, i concretament les voreres, admeten una gran diversitat d'activitats, algunes de les quals estan afectant el confort i accessibilitat del vianant

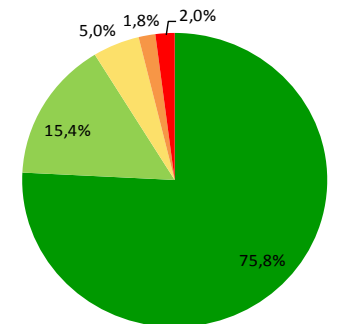
Punts forts:

- Condicions favorables per la mobilitat a peu. Ciutat densa, compacta i complexa, fet que afavoreix els desplaçaments a peu.
- Actuacions municipals. Creació de zones per a vianants i altres mesures relacionades per garantir l'accessibilitat. Ampliació de les zones 30.

4. La mobilitat en bicicleta. OFERTA. Xarxa bicicleta i pendants 2011



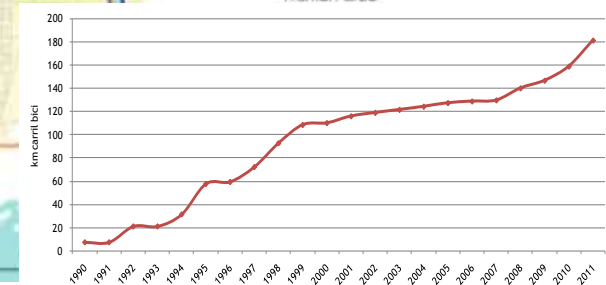
Pendants per tram, xarxa bicicleta 2012:



■ 0-2 ■ 2-4 ■ 4-6 ■ 6-8 ■ >8

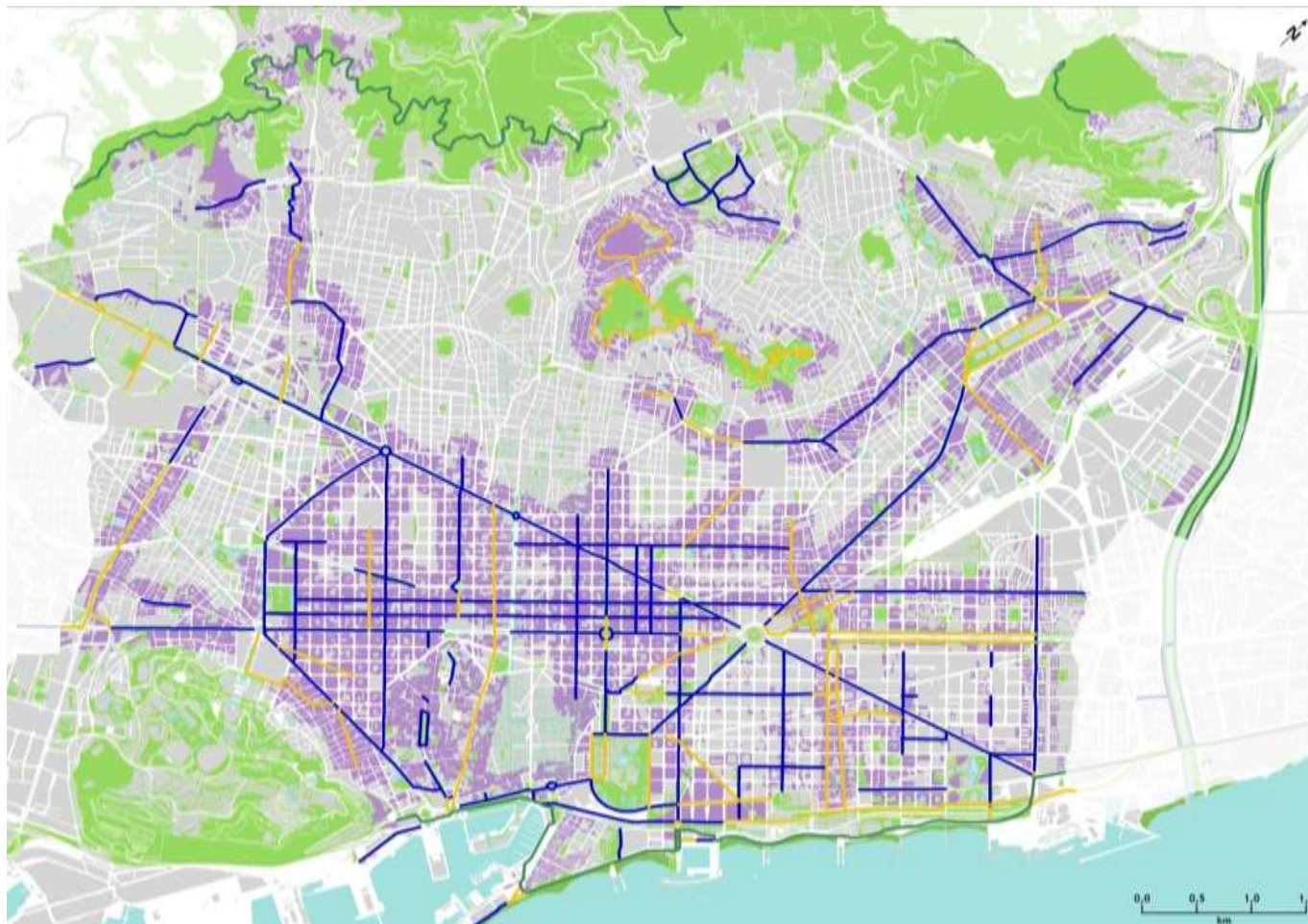
Xarxa bici 2012 i pendants

— Xarxa bici pacificada 2012
— Xarxa carrils bici 2012
— Tramari urbà

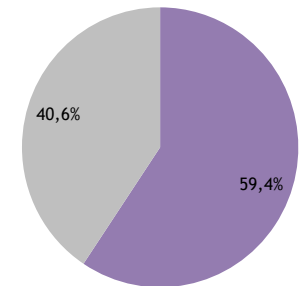




04. La mobilitat en bicicleta. OFERTA. Cobertura Xarxa bicicleta 2011



59% població a <200m de la xarxa (1 minut)

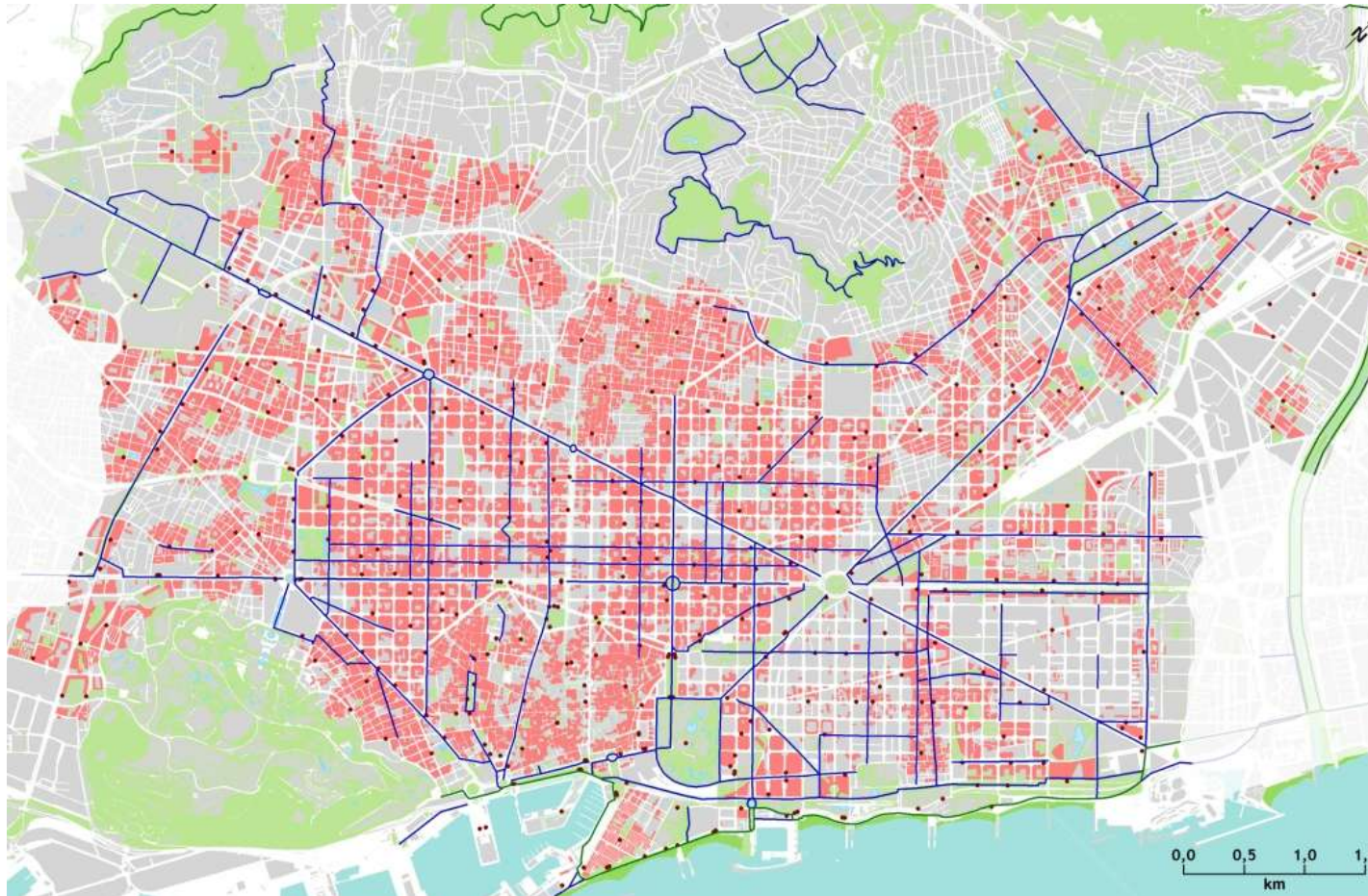


■ Població propera (<200m) ■ Població > 200m

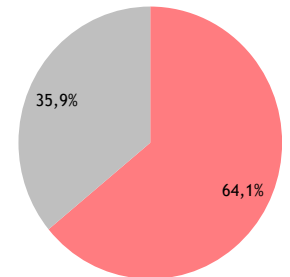
Cobertura de Xarxa bici 2012

- Xarxa bici pacificada
- Xarxa carrils bici
- Ronda verda executada
- Població a 200m xarxa

04. La mobilitat en bicicleta. OFERTA. Cobertura *bicing* 2012



64% població a <3 minuts d'un punt *bicing* (200m)



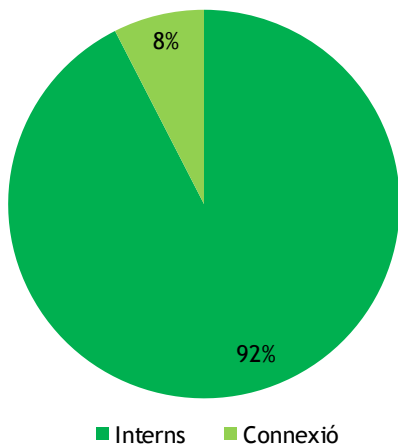
■ Població propera (<3min) ■ Població >3min

Proximitat població als punts *bicing*

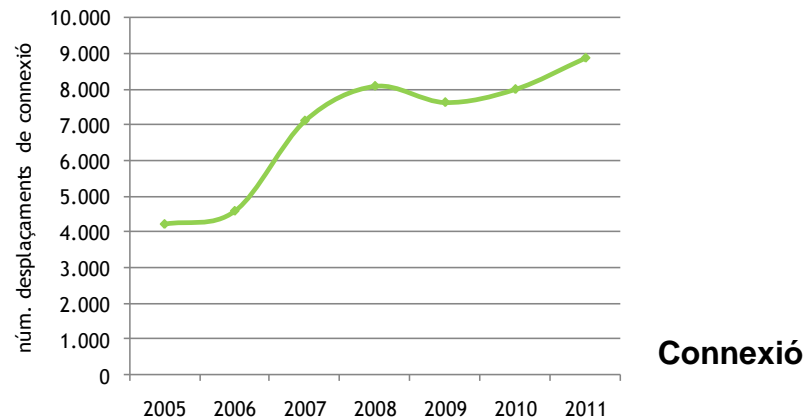
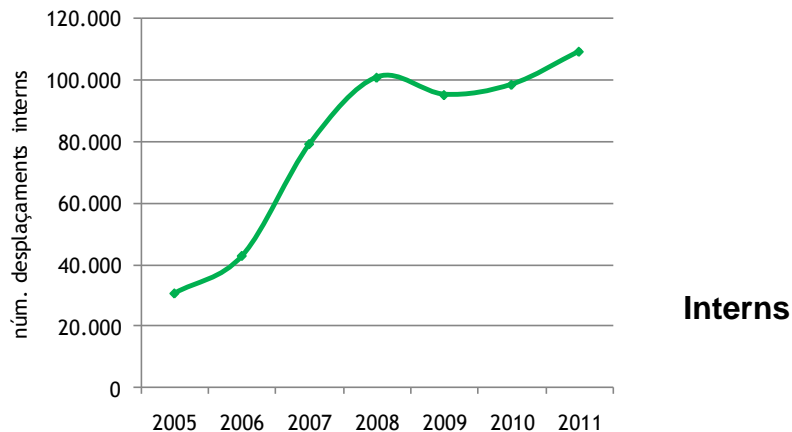
- Punts *bicing* 2012
- Població propera al *bicing*
- Ronda verda executada
- Xarxa bici existent



04. La mobilitat en bicicleta. DEMANDA. Desplaçaments 2011

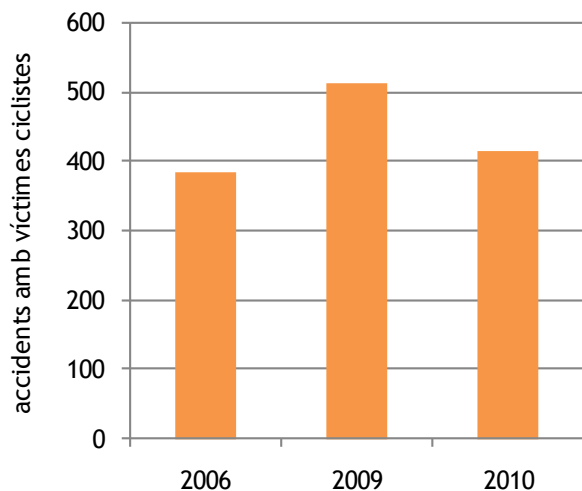


Total etapes desplaçament en bicicleta:
118.151 totals
109.282 interns
(39.736, el 36% dels interns, del bicing)





04. La mobilitat en bicicleta. DEMANDA. Accidentalitat.



**Objectiu 2012:
350 accidents**

	2000	2006	2009	2010
Nombre d'accidents amb víctimes ciclistes	---	386	513	414



04. La mobilitat en bicicleta

Aspectes a millorar:

- Seguretat. Fragilitat. Màxima exposició del ciclista en cas d'accident.
- Infraestructura. Hi ha una important mancança de connectivitat i continuïtat als diferents trams de carrils bici.
- Manca de tradició. La ciutat de Barcelona encara no té una tradició d'utilització de la bicicleta, i no té la simbologia d'estatus que pot tenir el vehicle motoritzat. Manca de massa crítica suficient per fer sentir la seva veu.
- Robatoris. Els robatoris de bicicletes a la ciutat poden actuar com a element dissuasori en l'ús habitual d'aquest mode de transport. Sovint no existeix l'opció d'ancorar la bicicleta a l'interior de les finques.



04. La mobilitat en bicicleta

Punts forts:

- Demanda. La mobilitat ciclista és el mode que mostra l'increment més notable. Entre els anys 2004 i 2011 hi ha hagut un augment continuat.
- Infraestructura. 181 quilòmetres de carril bici. L'augment en els darrers anys ha estat regular.
- Servei de bicicleta pública ben consolidat (121.800 abonats que realitzen més de 14 milions de viatges l'any. El volum de bicicletes del *bicing* a la ciutat s'aproxima al 40% del total de bicicletes. Bona cobertura d'equipaments públics i connexió amb els intercanviadors de tramvia, metro, bus, i estacions modals.
- Promoció. Es realitzen anualment una gran varietat de campanyes en favor de la bicicleta
- Creació del Registre de bicicletes com a mesura de dissuasió del robatori.



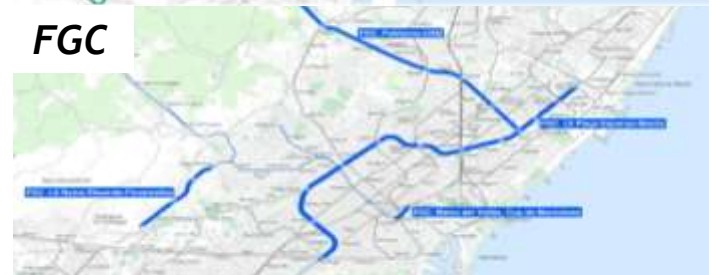
Transport públic – Planejament destacat: PDI (2001-2010)



Tramvia



FGC



Metro





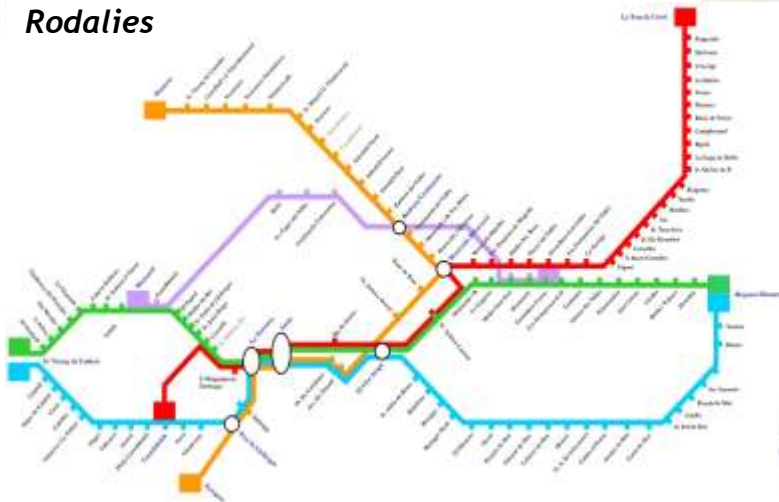
Transport públic – Planejament destacat:

Pla de Rodalies (2008-15)

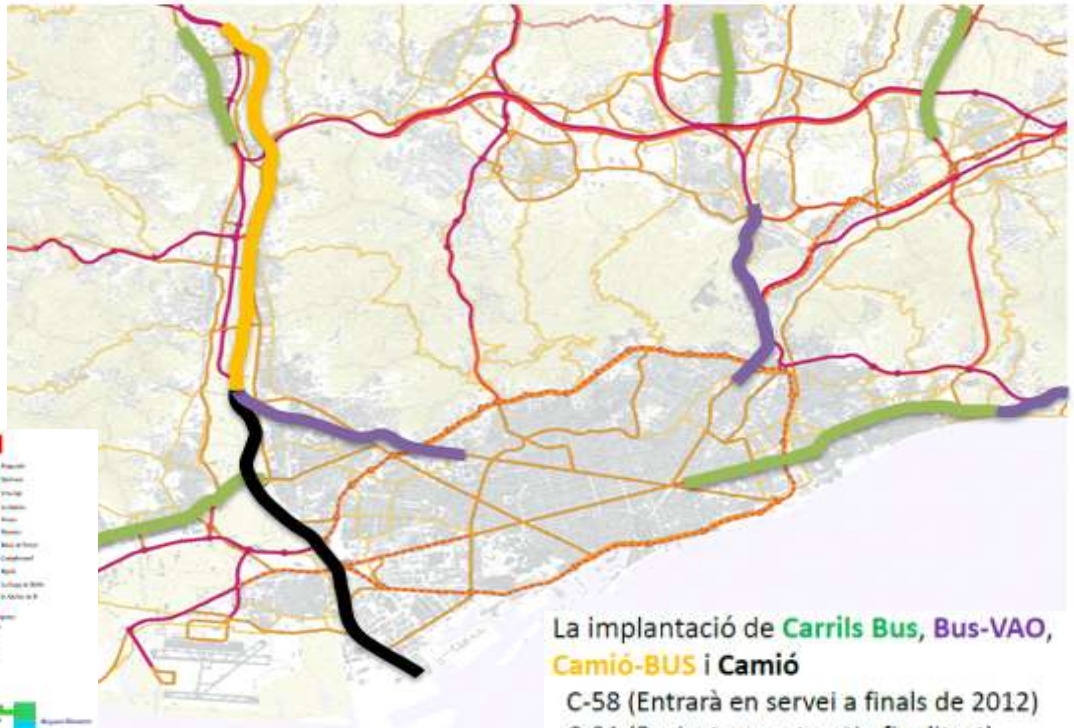
Línia Orbital



Rodalies



PEMB (Visió 2020)



La implantació de **Carrils Bus**, **Bus-VAO**, **Camió-BUS** i **Camió**

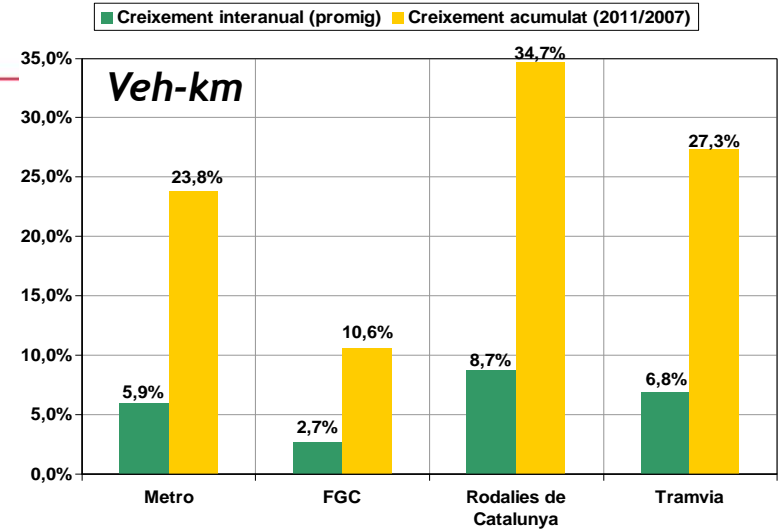
- C-58 (Entrarà en servei a finals de 2012)
- C-31 (Projecte constructiu finalitzat)
- B-23 (En redacció Estudi Informatiu)
- C-245 (En redacció Projecte Constructiu)
- N-IIa Sant Andreu de la Barca (Planificació)
- N-150 Barberà (Planificació)
- C-59 Riera de Caldes (Planificació)



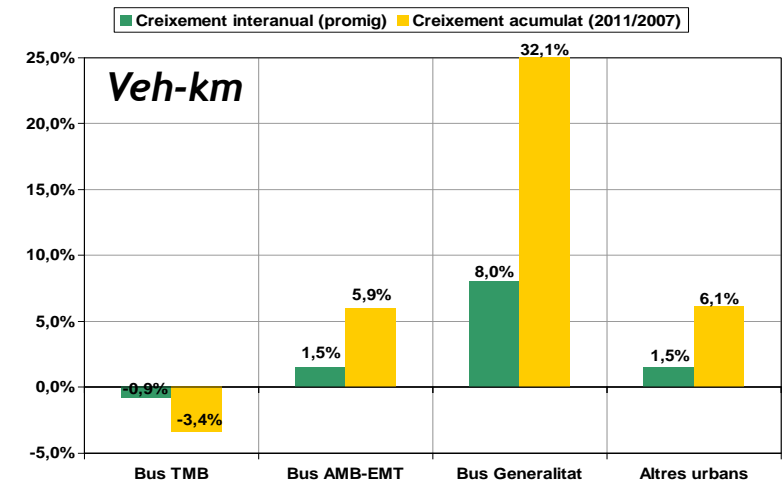


Transport públic – Evolució de l'Oferta

2011	Línies	Longitud xarxa (km)	Vehicles-km (milions)	Δ11/10 (%)	Viatges (milions)	Δ11/10 (%)	Recaptació (M€)
Metro	7	102,6	90,6	3,4%	389,0	2,0%	227,81
Transports de Barcelona	106	936,0	42,6	0,4%	188,4	-0,6%	123,30
Total TMB	113	1.038,5	133,1	2,4%	577,4	1,2%	351,11
FGC	2	143,9	33,3	2,0%	80,6	0,9%	65,45
Rodales de Catalunya (Renfe)	6	456,4	105,9	6,8%	106,2	2,4%	125,09
Tramvia Metropolità	6	29,1	2,8	7,6%	24,2	1,6%	11,88
Autobusos AMB (gestió indirecta)	109	1.307,0	37,3	3,7%	75,2	2,5%	69,65
Autobusos DGTM (Generalitat)	367	10.558,5	39,9	11,2%	31,1	2,8%	37,24
Altres autobusos urbans	120	1.111,6	13,9	-2,3%	40,9	0,5%	21,03
TOTAL	723	14.645,0	366,2	4,5%	935,5	1,4%	681,46



2007	Línies	Longitud xarxa (km)	Vehicles-km (milions)	Δ 07 /06 (%)	Viatges (milions)	Δ 07 /06 (%)	Recaptació (M€)
Metro	6	86,6	73,2	7,0%	366,4	3,7%	188,74
TB	109	921,5	44,1	4,8%	210,5	1,3%	116,60
Total TMB	115	1.008,1	117,2	6,1%	576,9	2,8%	305,34
FGC	2	143,9	30,1	2,6%	79,1	1,4%	56,61
Renfe Rodales	6	447,7	78,6	15,6%	117,1	-4,1%	113,19
Tramvia Metropolità	5	28,4	2,2	12,7%	20,9	23,1%	9,14
Autobusos EMT (gestió indirecta)	101	1.166,7	31,4	19,2%	71,6	8,4%	40,85
Autobusos DGT	306	6.866,5	30,2	6,6%	29,2	2,9%	30,19
Altres autobusos urbans	108	967,5	13,1	14,9%	40,0	5,4%	21,57
TOTAL	643	10.028,8	302,9	9,8%	934,8	2,7%	576,89

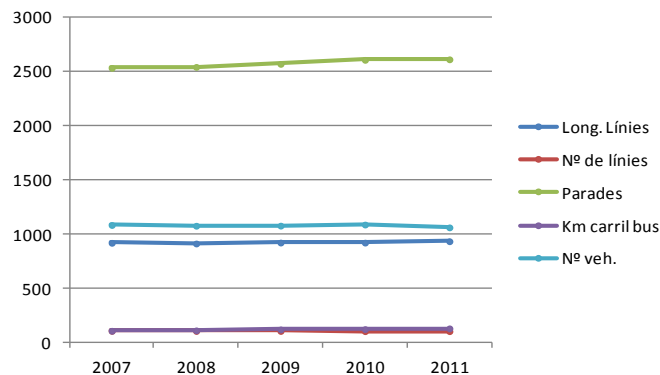




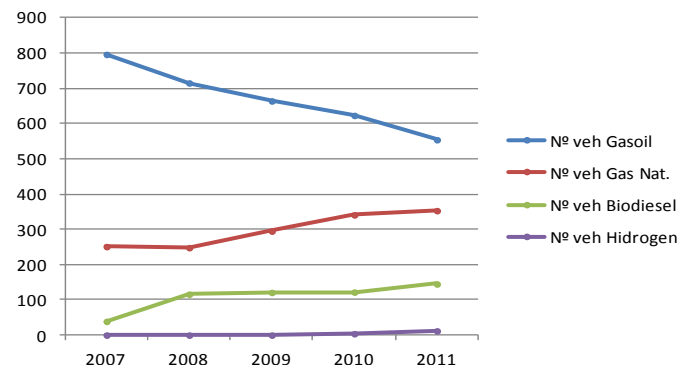
Transport públic – Autobusos de TMB

Evolució de l'oferta

	2007	2008	2009	2010	2011	Δ%11/10	Δ%11/07
Long. Línies	921,5	915,16	923,92	923,37	936,0	1,4%	1,6%
Nº de línies	109	108	108	106	106	0,0%	-2,7%
Parades	2.536	2.545	2.573	2.610	2.615	0,2%	3,1%
Km carril bus	109,7	113,5	122,0	125,0	132,0	5,6%	20,3%
Nº veh.	1.086	1.079	1.080	1.090	1.064	-2,4%	-2,0%
Nº mini/midi	48	53	70	77	73	-5,2%	52,1%



	2007	2008	2009	2010	2011	Δ%11/10	Δ%11/07
Nº veh Gasoil	796	715	664	623	554	-10,4%	-30,4%
Nº veh Gas Nat.	251	248	295	341	353	4,1%	40,6%
Nº veh Biodiesel	39	116	121	122	145	19,0%	271,8%
Nº veh Hidrogen	0	0	0	4	12	200%	-
Total	1.086	1.079	1.080	1.090	1.064	-2,4%	-2,0%



Primera Corona STI

	Línies	Longitud xarxa (km)	Vehicles en servei	Edat mitjana flota en servei	Vehicles-km (milions)
Transports de Barcelona, SA	106	936,0	869	6,8	42,6

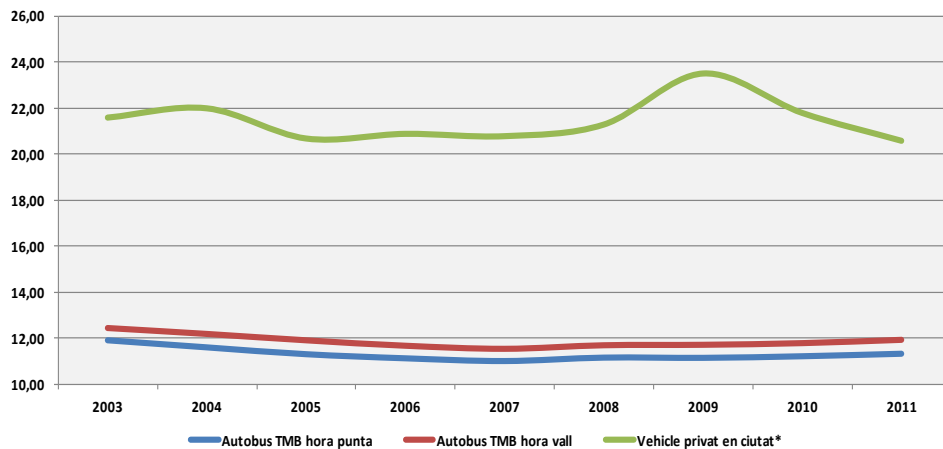


Transport públic – Autobusos de TMB

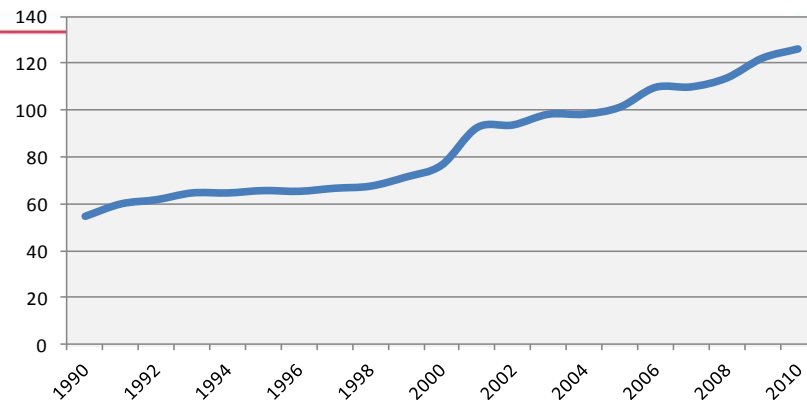
Evolució de l'oferta

Velocitat comercial

VELOCITAT	2003	2007	2011	Δ%11/10	Δ%11/07
Bus TMB hora punta	11,9	10,99	11,31	1,0%	3,1%
Bus TMB hora vall	12,43	11,55	11,93	1,2%	3,3%
Veh. privat en ciutat*	21,6	20,8	20,6	-5,5%	-0,9%

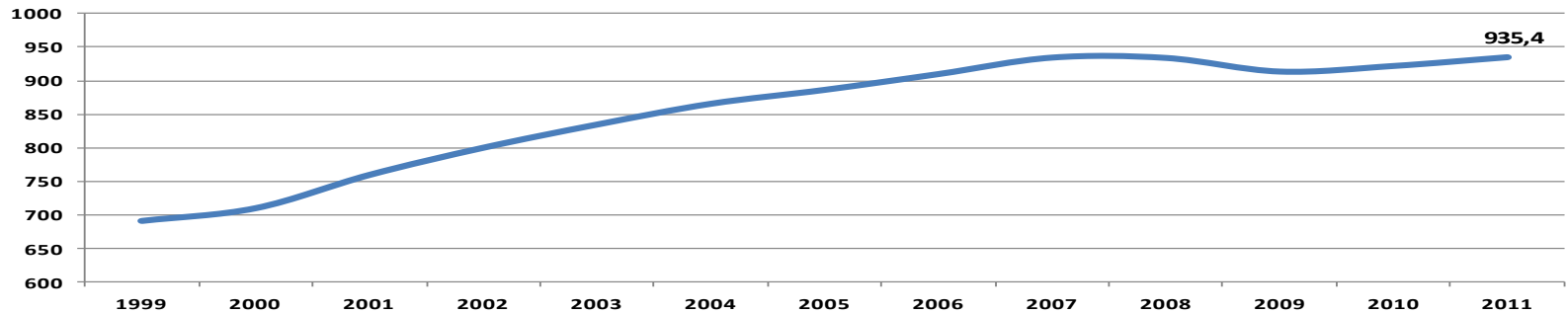


Km carril bus



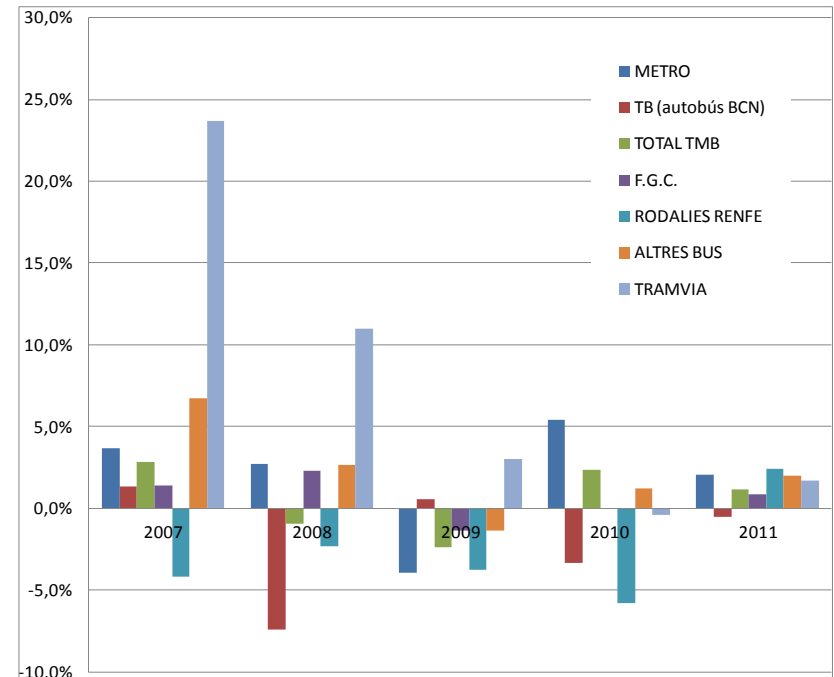


Transport públic – Evolució de la Demanda a la RMB



Validacions en Transport públic

OPERADOR	2007	2008	2009	2010	2011	Δ%11/10	Δ%11/07
METRO	366,4	376,4	361,6	381,2	389,0	2,0%	6,17%
TB (bus BCN)	210,5	194,9	196	189,4	188,4	-0,5%	-10,50%
TOTAL TMB	576,9	571,3	557,6	570,7	577,4	1,2%	0,09%
F.G.C.	79,1	80,9	79,8	79,8	80,5	0,8%	1,77%
RODALIES (Renfe)	117,1	114,4	110,1	103,7	106,2	2,4%	-9,31%
ALTRES BUS	140,9	144,6	142,6	144,3	147,2	2,0%	4,47%
TRAMVIA	20,9	23,2	23,9	23,8	24,2	1,7%	15,79%
TOTAL	934,9	934,4	914,0	922,3	935,4	1,4%	0,05%





Transport públic – Projectes d'actuació



BUS-VAO en construcció (C-58) Av. Meridiana - Ripollet



Ampliació i millora dels *Park&Ride* d'FGC i Rodalies Renfe

P & R (Renfe)

Línea	Estación	Plazas	Tipología
C1	Blanes	438	superficie
C1	Llavaneres	82	superficie libre
C1	Premià de Mar	599	subterràneo
C2	Sant Vicenç Calders	141	superficie libre
C2	Vilanova i la Geltru	1.478	altura
C2	Sitges	100	subterràneo
C2	Castelldefels	1.129	superficie
C2	Gavà	280	altura
C2	Viladecans	1.026	subterràneo
C2	Granollers Centre	348	altura
C2	Cardedeu	518	superficie
C2	Llinars del Vallès	300	superficie
C3	Parets	86	superficie libre
C3	Granollers Canovelles	80	superficie libre
C4	Barberà del Vallès	286	altura
TOTAL		6.891	

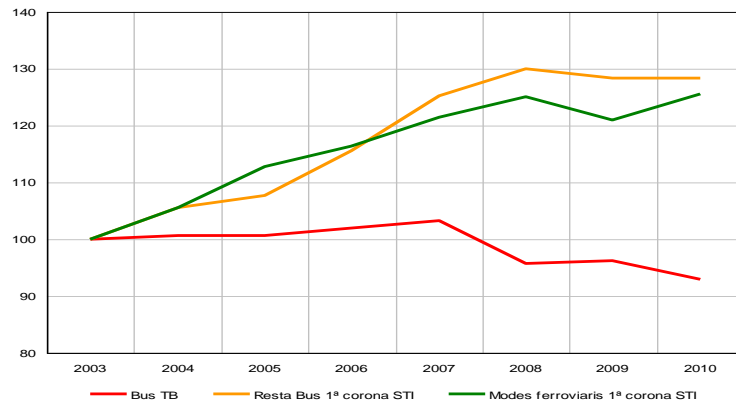
P & R (FGC)

ESTACIÓN	CAPACIDAD (Nº de plazas)	OCUPACIÓN MEDIA	
		Vehiculos	%
MOLLET STA. ROSA	88	60	60%
GRANOLLERS CENTRE	166	160	96%
ARENYS DE MAR	112	95	85%
VILASSAR DE MAR	91	85	93%
SABADELL SUD	100	50	50%
SITGES	249	100	40%
MANRESA ALTA	100	80	80%
SABADELL ESTACIÓ	165	99	60%
SANT BOI	349 (15 FGC)	244	70%
SANT CUGAT	269 (75FGC)	7	9%

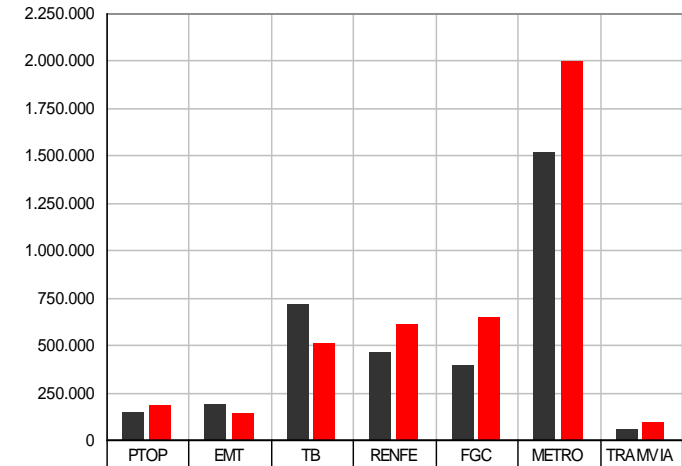


Transport públic – Projectes d'actuació

Renovació de la Xarxa d'autobusos de TMB



Evolució de la demanda TP a la 1a Corona STI



	PTOB	EMT	TB	RENFE	FGC	METRO	TRAMVIA
■ Escenari 2006	151.695	186.987	716.591	462.635	392.434	1.516.155	55.414
■ Escenari 2020 PDI	184.516	141.615	509.978	610.140	649.537	1.992.095	93.719

Estimació de la demanda amb el PDI 2020



Comparativa línies redundants (Xarxa actual vs. Xarxa ortogonal)



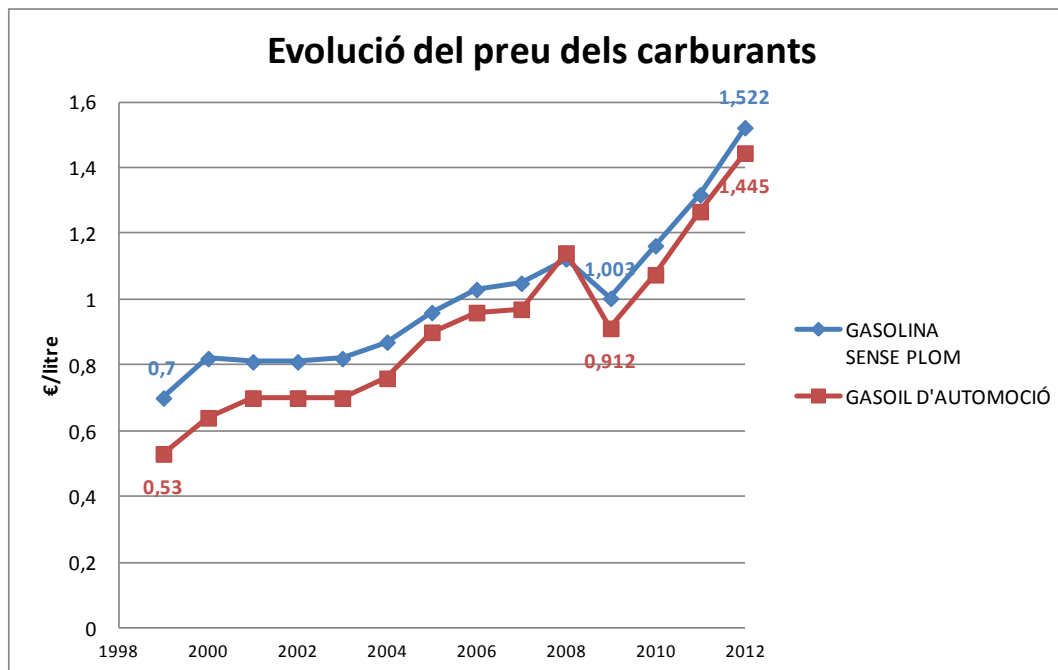
6. La Mobilitat en vehicle privat

- La calçada representa el 57% de l'espai viari, però la mobilitat en vehicle privat només el 26,7% de la mobilitat.
- La mobilitat en vehicle privat a la ciutat de Barcelona (i en conseqüència el trànsit) té una tendència a la baixa. El repartiment modal del vehicle privat ha disminuït del 29,1% al 26,7% entre el 2007 i el 2011 (reducció del 8,4%). El nombre de veh. x km ha passat de 14.520.000 el 2007 a 13.160.000 el 2011.
- La mobilitat en vehicle privat representa el 17,8% dels desplaçaments interns, però fins el 42,4% dels desplaçaments de connexió.



6. La Mobilitat en vehicle privat

- Entre el 1999 i el 2012 el carburant ha més que duplicat el preu (quasi triplicat en el cas del gasoil), i entre el 2009 i el 2012 l'augment ha estat del 50%. S'espera que el preu del carburant segueixi la tendència actual.





6. La Mobilitat en vehicle privat

- L'anàlisi dels sentits de les vies bàsiques fa veure que alguns vehicles es poden veure obligats a fer recorreguts excessius per fer determinats girs.
- El factor d'ocupació del cotxe continua sent molt baix (1,21).
- La mobilitat en motocicleta representa el 17,4% de la mobilitat en vehicle privat.
- L'aparcament en calçada ha passat de 167.000 places el 1980 (189.000 el 2004) a 150.000 el 2010. L'aparcament fora de calçada ha passat de 250.000 places el 1980 (579.000 el 2004) a 640.000 places el 2010. La proporció aparcament en calçada/fora de calçada ha passat del 40-60% el 1980 al 19-81% el 2010.



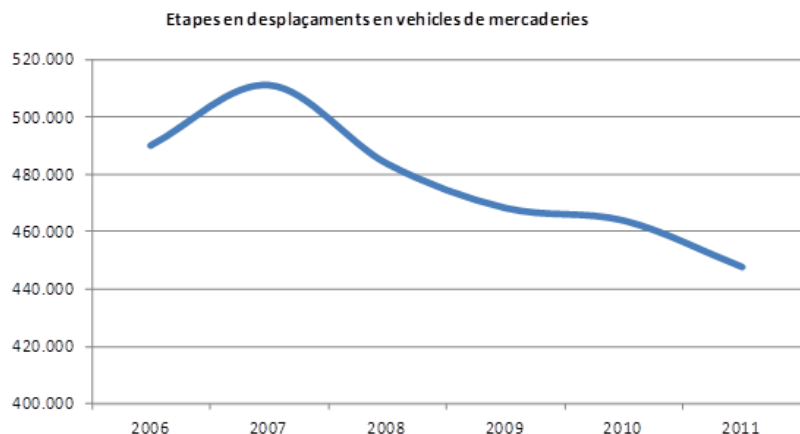
6. La Mobilitat en vehicle privat

- La creació de l'Àrea Verda d'aparcament ha disminuït el trànsit paràsit de vehicles buscant aparcament gratuït i és un element dissuasori en la utilització del cotxe. S'ha aconseguit millorar la fluïdesa del trànsit, millorar la qualitat mediambiental (emissions de fums i sorolls), i aconseguir una millor ordenació de l'espai públic.



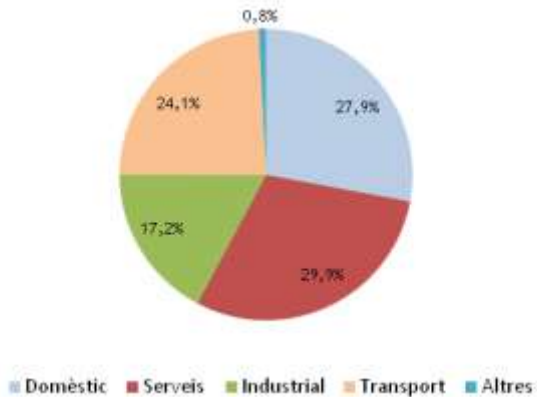
6. La distribució urbana de mercaderies

- La DUM representa aproximadament el 21,4 % del trànsit de la ciutat (447.815 etapes respecte 2.088.347 etapes en VP).
- La major part del trànsit generat per la DUM prové de desplaçaments de connexió (70,9%), respecte viatges interns a la ciutat de Barcelona (29,1%).
- La crisi ha afectat de manera significativa el nombre d'operacions de la DUM (reducció del 12,4% entre el 2007 i el 2011).

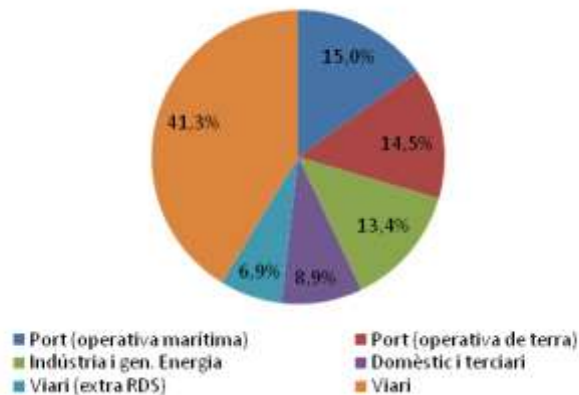


7. Externalitats del sistema de mobilitat. Consum energètic (2011)

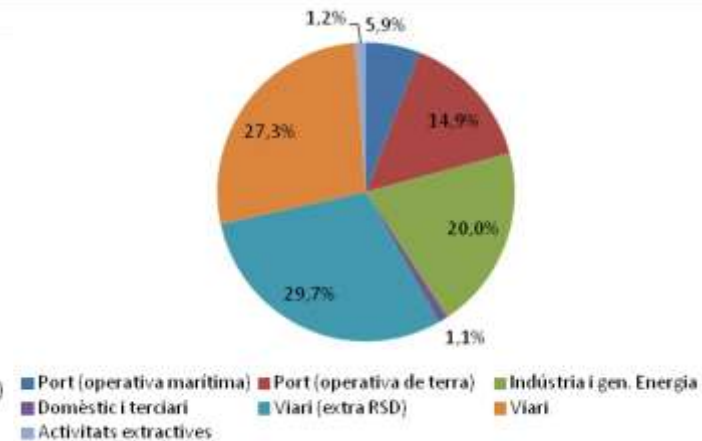
Consum d'energia per sectors



Emissions NO_x



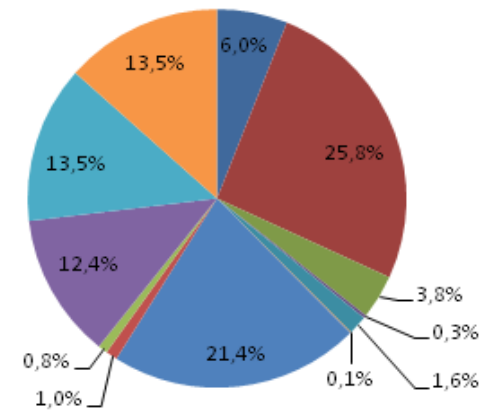
Emissions PM₁₀





7. Externalitats del sistema de mobilitat. Contaminació acústica.

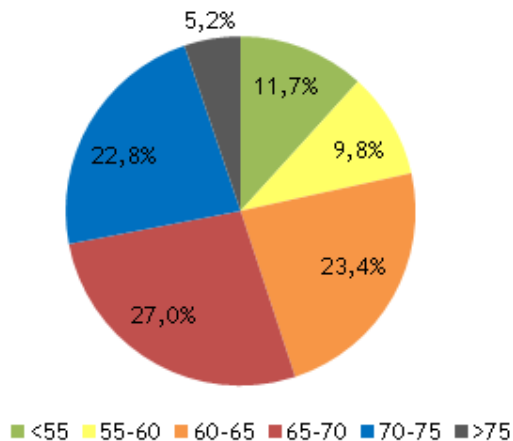
Queixes de soroll dels ciutadans, 2009



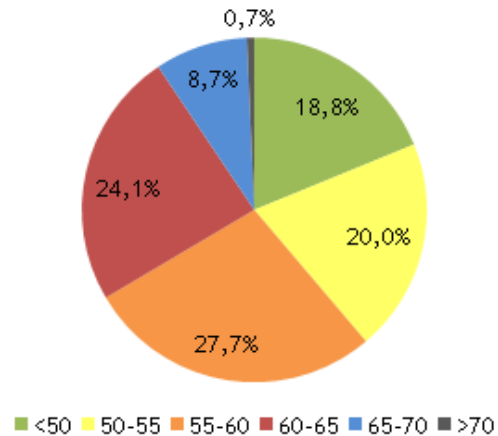
- Activitats
- Climatització i ventilació
- Activitats a la via pública
- Càrrega-descàrrega
- Alarmes i sirenes
- Generadors elèctrics
- Oci nocturn
- Veïnatge
- Altres
- Trànsit nocturn
- Obres a la via pública
- Helicòpters i avions

% població exposada segons nivell sonor, 2008

Lden – exposició dia-vepre-nit
(llindar: 65 dB(A))



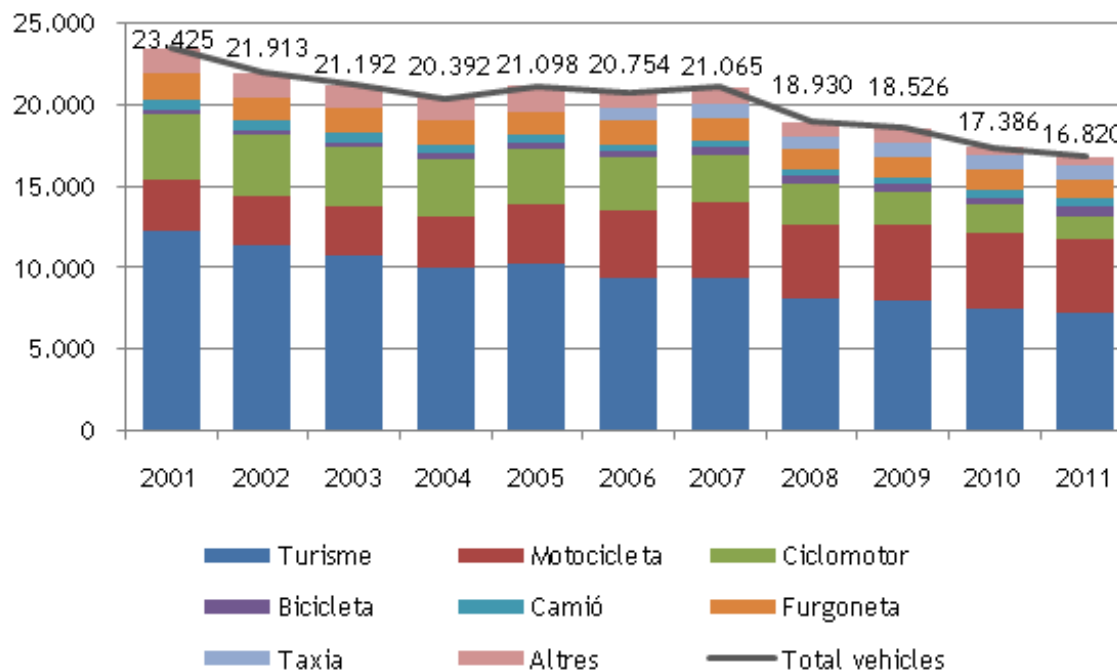
Ln – exposició nocturna
(llindar: 55dB(A))





7. Externalitats del sistema de mobilitat. Seguretat viària

Nombre d'accidents per tipus de vehicle implicat 2001-2011, Barcelona





IV.

Definició d'escenaris

B

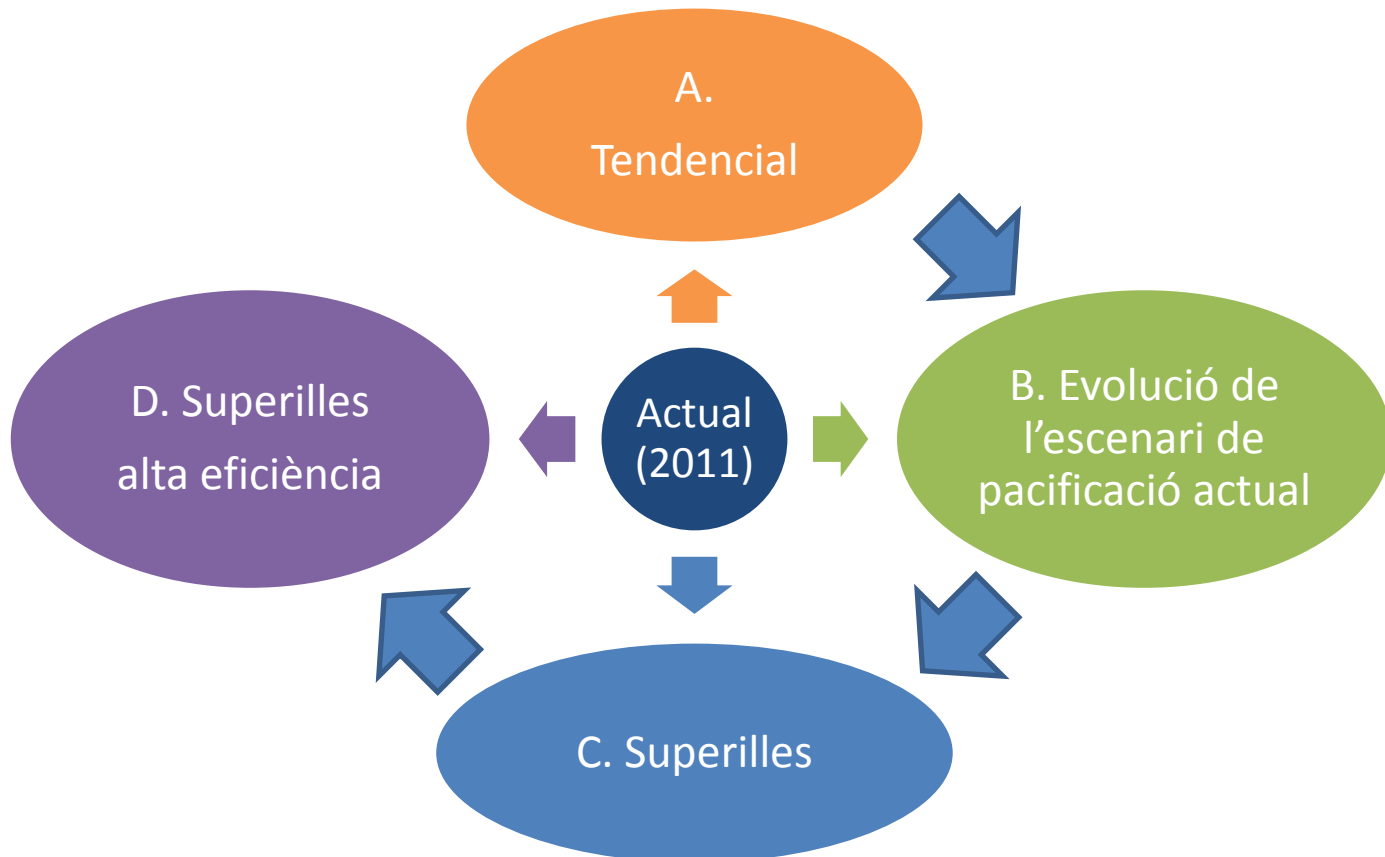
C

N



Definició d'escenaris

Anàlisis al 2024, amb fotografia de l'estat d'evolució al 2018.





Definició d'escenaris

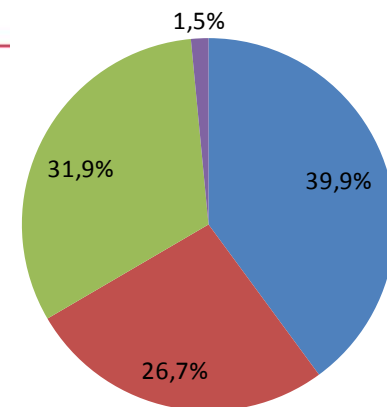
0. Escenari Actual

- Escenari de partida. Recull les últimes dades de mobilitat disponibles (2011)

A. Escenari Tendencial.

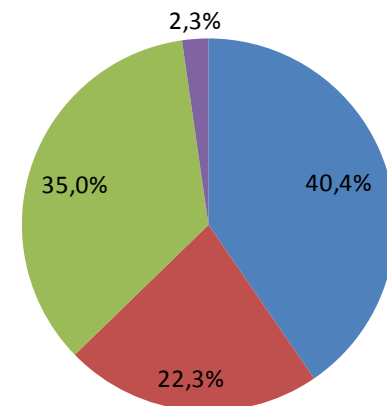
- Continuitat del procés de pacificació actual.
- 2018: Extrapolar la tendència d'etapes 2007-2011, degut a:
 - Recuperació econòmica feble.
 - Es manté la tendència alcista de l'increment del preu del carburant (segons previsions de la OCDE).
- Extrapolar la tendència 2007-2011 faria modificar el nombre total d'etapes. Donat que se suposa que el nombre total d'etapes no variarà, s'ajusta el tendencial per mode en base a respectar el repartiment modal resultant del tendencial pur.
- 2018-2024: Estabilitat mobilitat total i per mode.

2011



■ TP ■ VP ■ A PEU ■ BICICLETA

2018 (A)



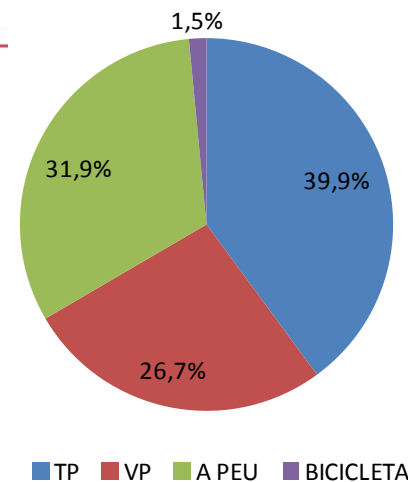


Definició d'escenaris

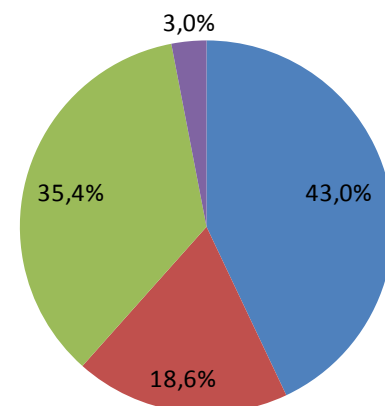
B. Evolució de l'escenari de pacificació actual

- Aconseguir la pacificació amb un nivell de servei de trànsit similar a l'actual.
- Compliment paràmetres normatius de qualitat ambiental: directiva UE, Kyoto, etc. (valors límit de mitjana anual: NO_2 : $40\mu\text{g}/\text{m}^3$, PM_{10} : $40\mu\text{g}/\text{m}^3$, $\text{PM}_{2,5}$: $25\mu\text{g}/\text{m}^3$).
- Reduir el soroll del trànsit rodat en el 30% de l'espai públic.
- Reduir les víctimes de trànsit.
- Incrementar fins el 50% l'espai viari destinat als vianants.
- Reducció del nombre de vehicles privats circulant fins el 18,6% de quota de repartiment modal en el total de desplaçaments.

2011



2018 (B-C)



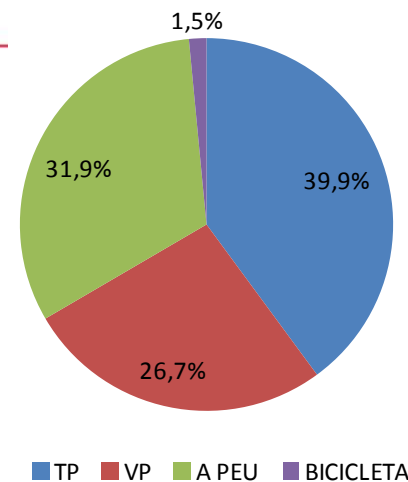


Definició d'escenaris

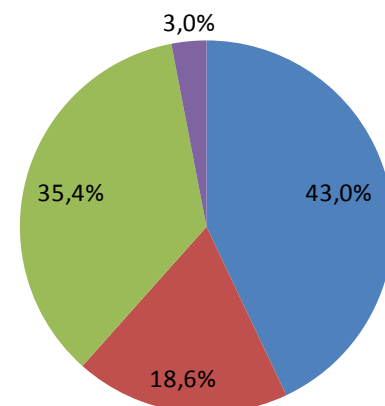
C. Escenari Superilles

- Aconseguir una major pacificació que en l'escenari B amb un nivell de servei de trànsit similar a l'actual.
- Compliment paràmetres normatius de qualitat ambiental: directiva UE, Kyoto, etc. (valors límit de mitjana anual: NO₂: 40µg/m³, PM₁₀: 40µg/m³, PM_{2,5}: 25µg/m³).
- Reduir el soroll del trànsit rodat en el 60% de l'espai públic.
- Reduir les víctimes de trànsit.
- Incrementar fins el 58% l'espai viari destinat als vianants.
- Reducció del nombre de vehicles privats circulant fins el 18,6% de quota de repartiment modal en el total de desplaçaments.

2011



2018 (B-C)



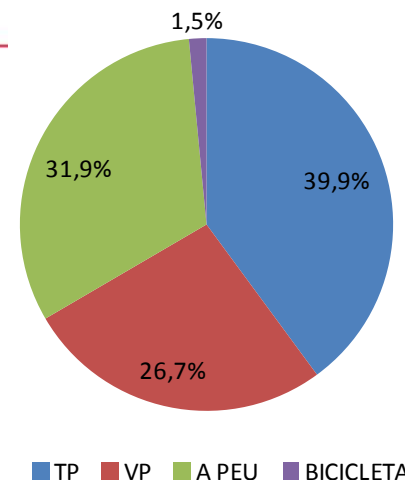


Definició d'escenaris

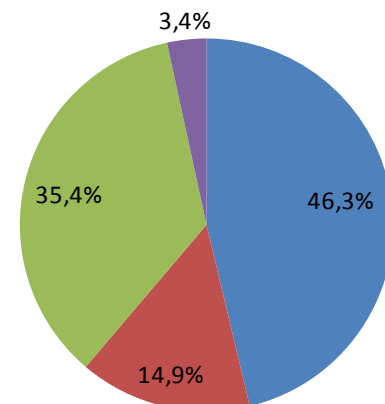
D. Escenari Superilles alta eficiència

- Mantenir la pacificació de l'espai viari de l'escenari C amb un nivell de servei de trànsit millor que l'actual.
- Compliment dels paràmetres normatius de qualitat ambiental i de les recomanacions de la OMS (recomanacions que estan en estudi en aquests moments a la UE). (valors límit de mitjana anual: NO_2 : $40\mu\text{g}/\text{m}^3$, PM_{10} : $20\mu\text{g}/\text{m}^3$, $\text{PM}_{2,5}$: $10\mu\text{g}/\text{m}^3$).
- Reduir el soroll del trànsit rodat en el 60% de l'espai públic.
- Reduir les víctimes de trànsit.
- Incrementar fins el 58% l'espai viari destinat als vianants.
- Reducció del nombre de vehicles privats circulant fins el 14,9% de quota de repartiment modal en el total de desplaçaments.

2011



2018 (D)

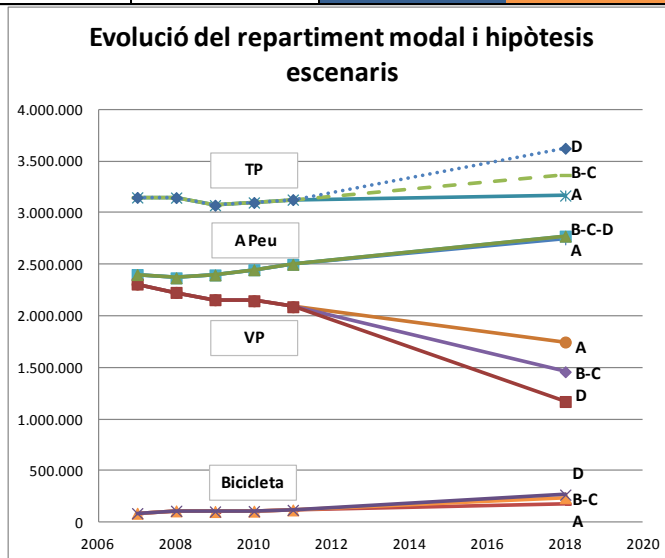




Definició d'escenaris

Etaques totals de viatges

ETAPES TOTALS									
ESCENARI	ACTUAL I DADES MOBILITAT EXISTENTS					ESCENARI A	ESCENARI B	ESCENARI C	ESCENARI D
	2007	2008	2009	2010	2011				
TP	3.148.519	3.146.085	3.072.831	3.099.286	3.126.796	3.166.620	3.365.700	3.365.700	3.624.759
VP	2.308.337	2.227.403	2.156.460	2.146.537	2.088.348	1.746.293	1.457.873	1.457.873	1.169.445
A PEU	2.400.266	2.368.561	2.396.983	2.447.050	2.500.200	2.742.499	2.773.099	2.773.099	2.773.099
BICICLETA	86.406	108.924	102.824	106.521	118.151	178.082	236.822	236.822	266.192
TOTAL	7.943.528	7.850.973	7.729.098	7.799.394	7.833.495	7.833.495	7.833.495	7.833.495	7.833.495
VEHICLES TRANSCAD	2.668.732	2.575.162	2.493.143	2.481.671	2.414.397	2.018.938	1.778.588	1.778.588	1.419.905

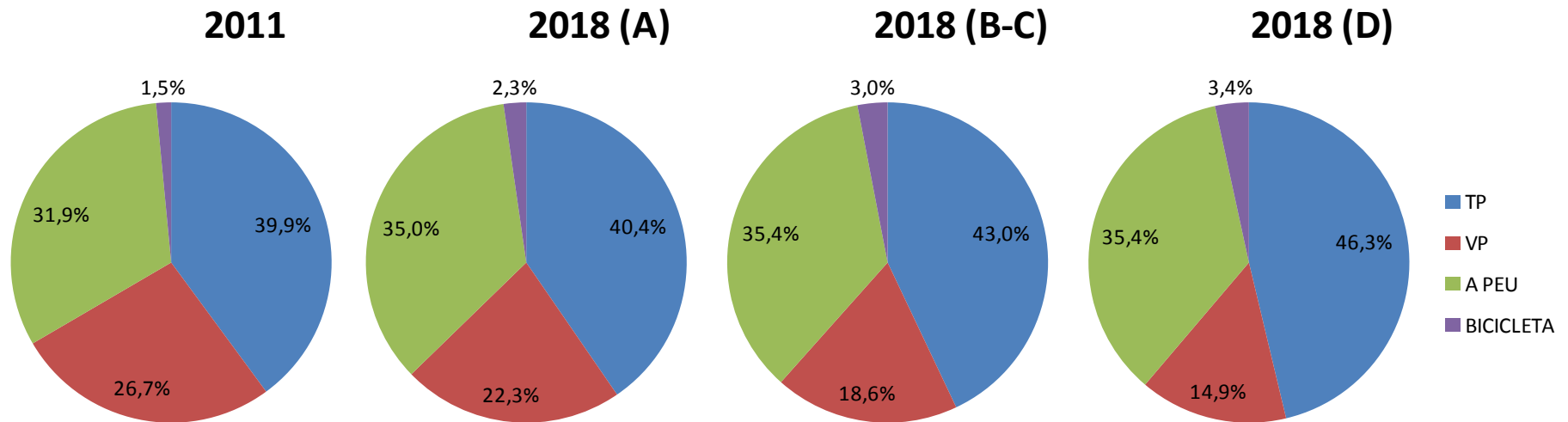




Definició d'escenaris

Repartiment modal

REPARTIMENT MODAL (%) ETAPES TOTALS									
ESCENARI	ACTUAL I DADES MOBILITAT EXISTENTS					ESCENARI A	ESCENARI B	ESCENARI C	ESCENARI D
	2007	2008	2009	2010	2011	2018	2018	2018	2018
TP	39,64%	40,07%	39,76%	39,74%	39,92%	40,42%	42,97%	42,97%	46,27%
VP	29,06%	28,37%	27,90%	27,52%	26,66%	22,29%	18,61%	18,61%	14,93%
A PEU	30,22%	30,17%	31,01%	31,37%	31,92%	35,01%	35,40%	35,40%	35,40%
BICICLETA	1,09%	1,39%	1,33%	1,37%	1,51%	2,27%	3,02%	3,02%	3,40%
TOTAL	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%





Ajuntament
de Barcelona