

La Mobilitat a Peu de Barcelona

Caminar és cuidar

Cuidar-se, cuidar de les persones i cuidar de l'entorn



Per a les persones

- Millora la salut integral de les persones
- Afavoreix la socialització i redueix la soledat
- Fa ciutats vives i més segures
- Facilita les tasques quotidianes per al sosteniment de la vida
- Promou la sostenibilitat econòmica
- Afavoreix la justícia en l'ús de l'espai públic



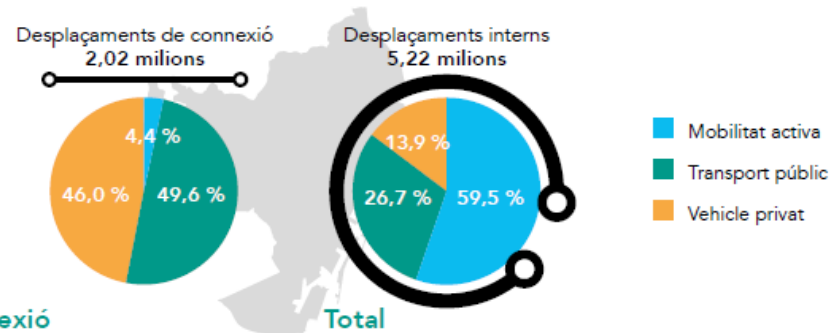
Per al medi ambient

- No és font d'emissions ni de contaminació per soroll
- Caminar no consumeix combustibles fòssils ni recursos no renovables
- Necessita una menor artificialització de l'espai

Cóm ens movem a Barcelona

El 72% dels desplaçaments són interns, de Barcelona a Barcelona.

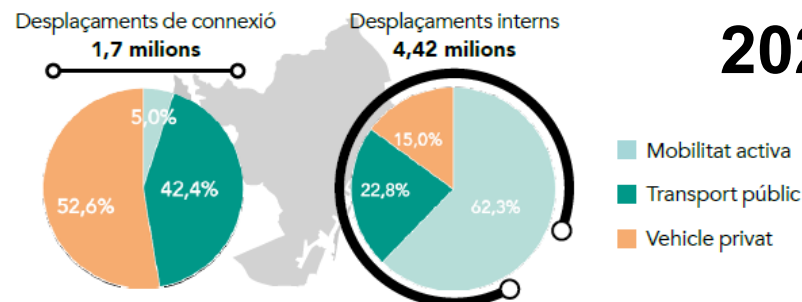
Del 2019 al 2021 el transport públic perdia quota cap el privat en els accessos i cap a la mobilitat activa en els interns.



2019

Del 2019 al 2021 la mobilitat en nombre de desplaçaments es va reduir un 16%: el públic un 28% i un 6% el privat.

El 2022 està en vies de recuperació de la mobilitat com la teníem al 2019.



2021

	Interns		Connexió		Total	
Mode	Desplaçaments	%	Desplaçaments	%	Desplaçaments	%
Mobilitat activa	3.105.859	59,5 %	89.304	4,4 %	3.195.162	44,1 %
Transport públic	1.391.280	26,7 %	1.004.611	49,6 %	2.395.891	33,1 %
Vehicle privat	723.169	13,9 %	930.015	46,0 %	1.653.184	22,8 %
Total	5.220.308	100,0 %	2.023.929	100,0 %	7.244.237	100,0 %

	Interns		Connexió		Total	
Mode	Desplaçaments	%	Desplaçaments	%	Desplaçaments	%
Mobilitat activa	2.749.183	62,3%	84.641	5,0%	2.833.824	46,4%
Transport públic	1.005.951	22,8%	716.073	42,4%	1.722.024	28,2%
Vehicle privat	660.095	15,0%	890.096	52,6%	1.550.191	25,4%
Total	4.415.229	100%	1.690.810	100%	6.106.039	100%

Quin és el repte de la mobilitat a peu

s'han identificat diversos condicionants per a la
caminabilitat

(amplada voreres, voreres en mal estat, elements urbans mal
ubicats, etc...)

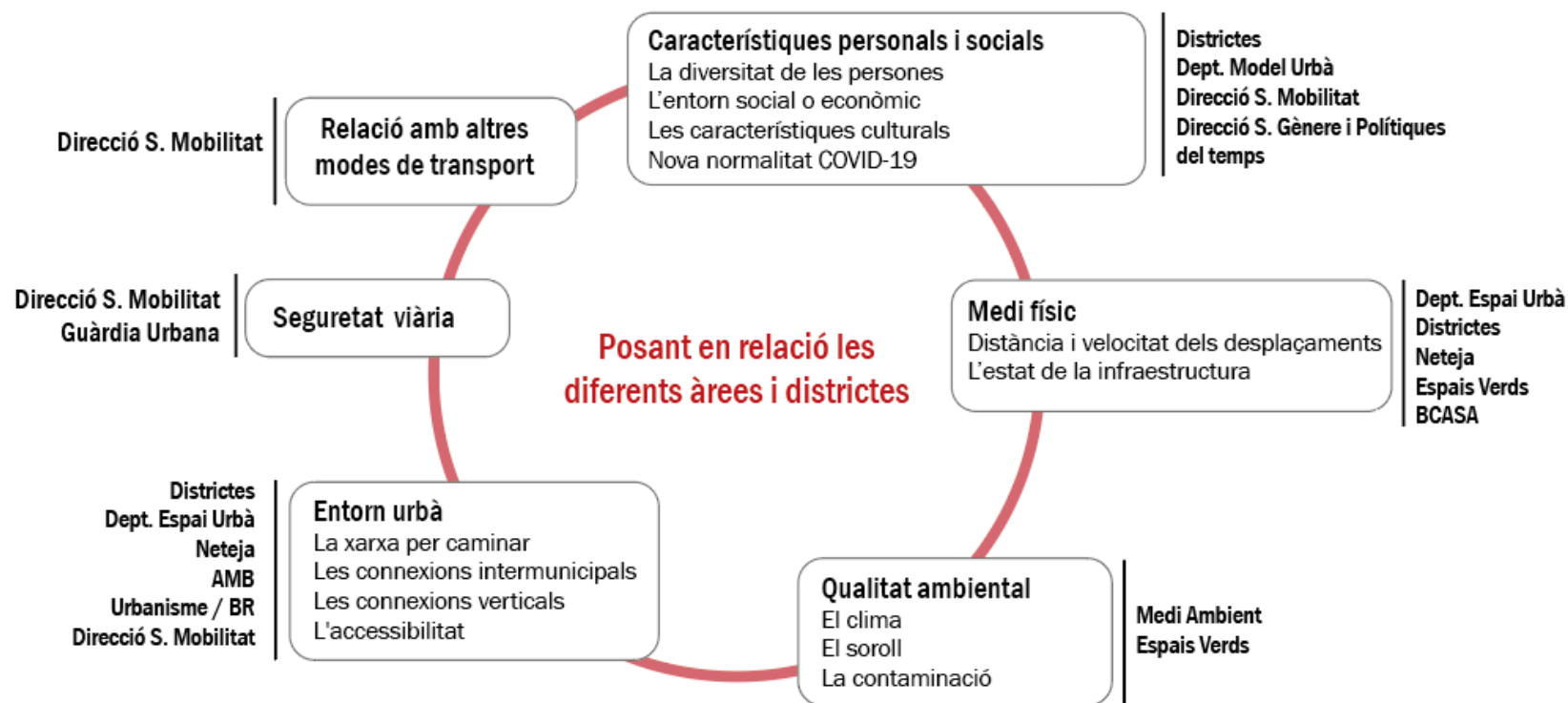
a escala de ciutat



barris de muntanya

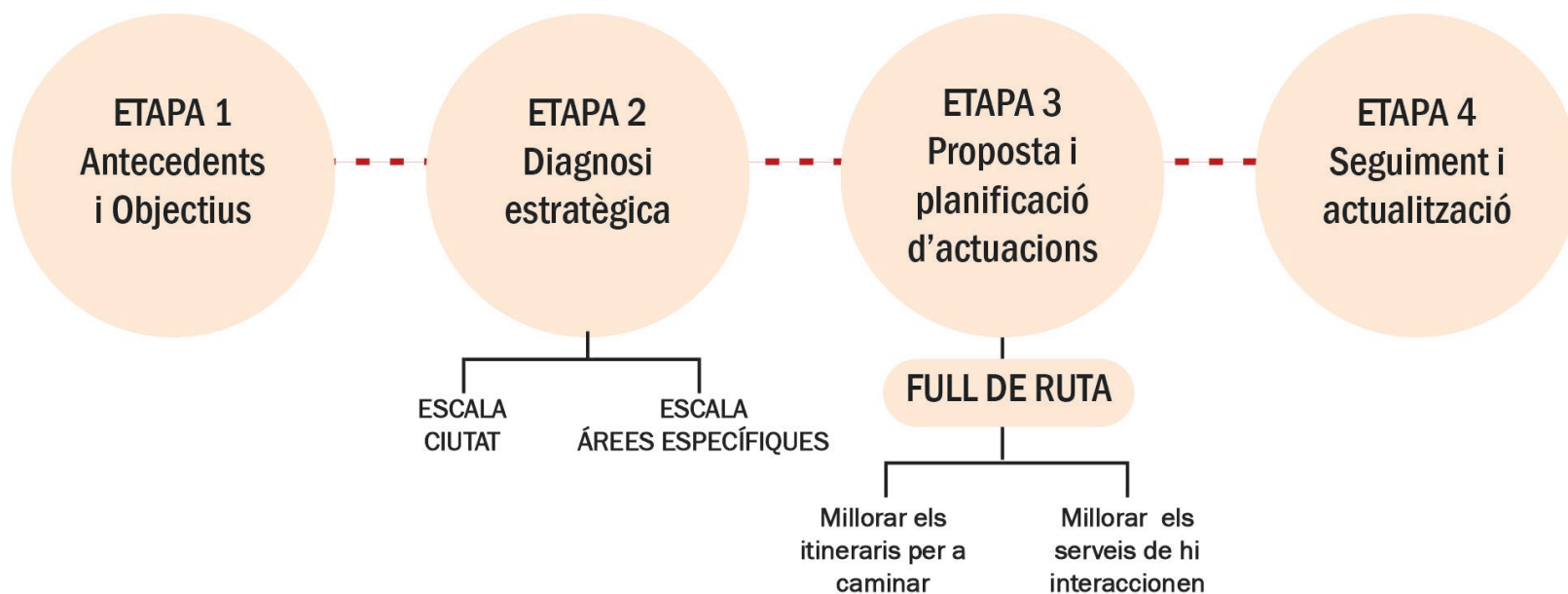






Buscant la visió holística

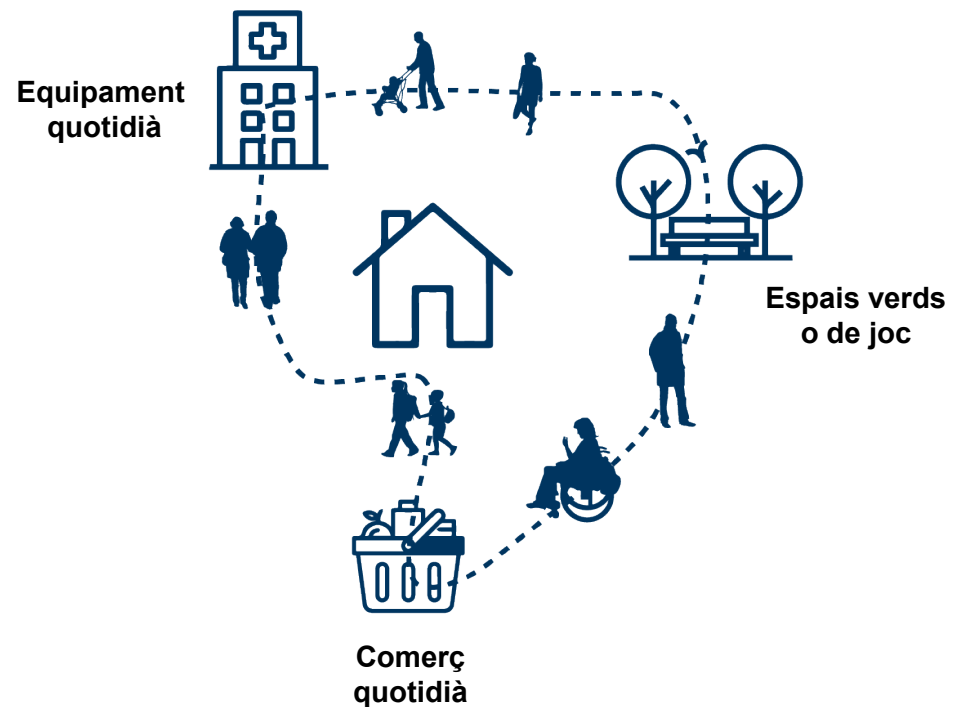
La salut de les persones, l'Emergència Climàtica i els Objectius de Desenvolupament Sostenible



1 Una aproximació innovadora

Una aproximació del caminar basada en aquells itineraris que enllacen diferents espais quotidians per al sosteniment de la vida i que responen a dinàmiques de proximitat a la llar (fins a 600m)

Sistemes Caminables



Una aproximació que té en compte el cicle vital de les persones i les seves dinàmiques de proximitat

Sistema caminable
GENÈRIC
(totes les persones)



Bàsic (totes les persones)

Sistema caminable
PERSONES CUIDADORES I INFANTS



**Infants de 0 a 11 anys i
adultes de 18 a 65 anys**

Sistema caminable
PERSONES ADOLESCENTS I JOVES



**Adolescents i joves de
11 a 17 anys**

Sistema caminable
GENT GRAN

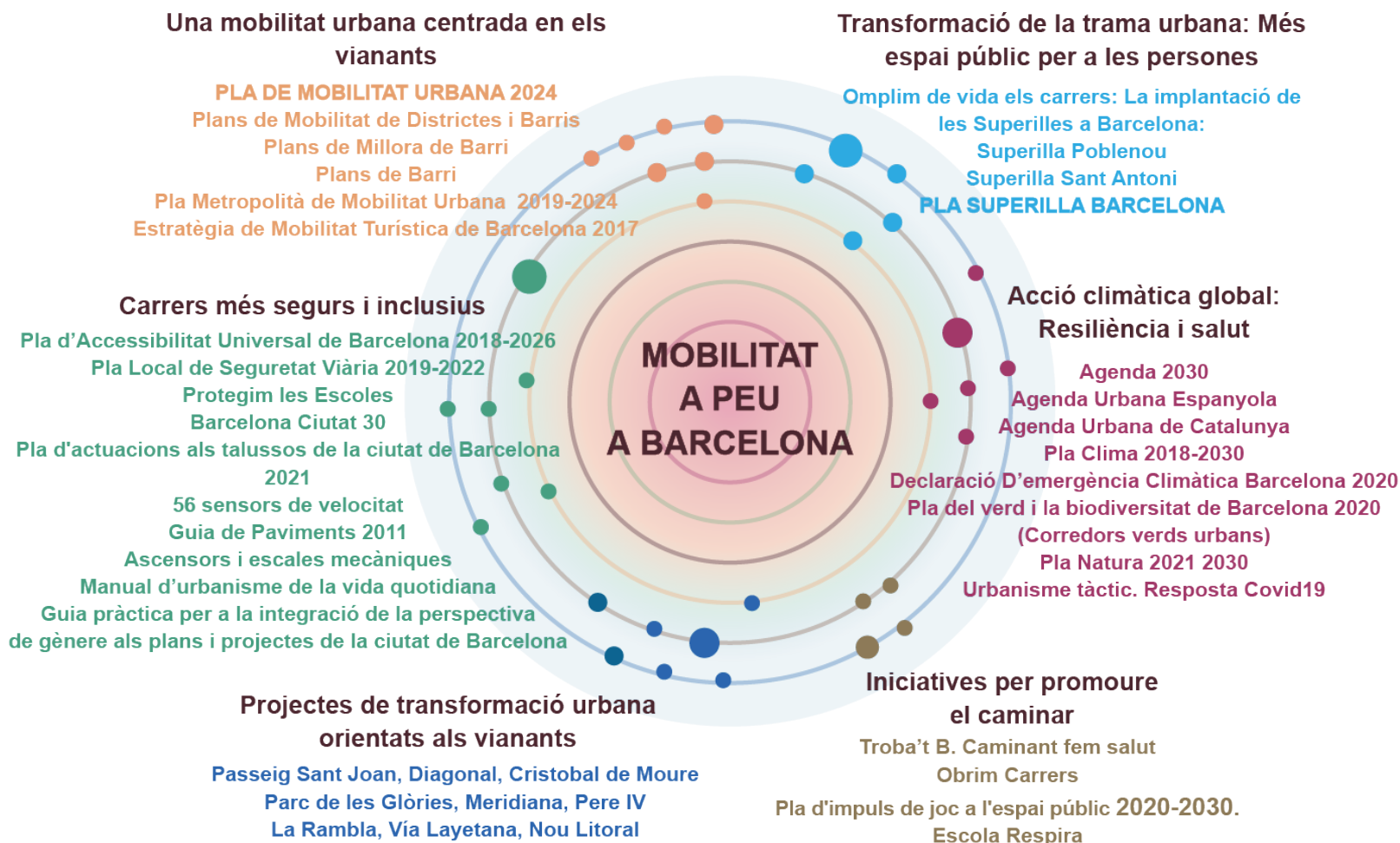


Majors de 65 anys



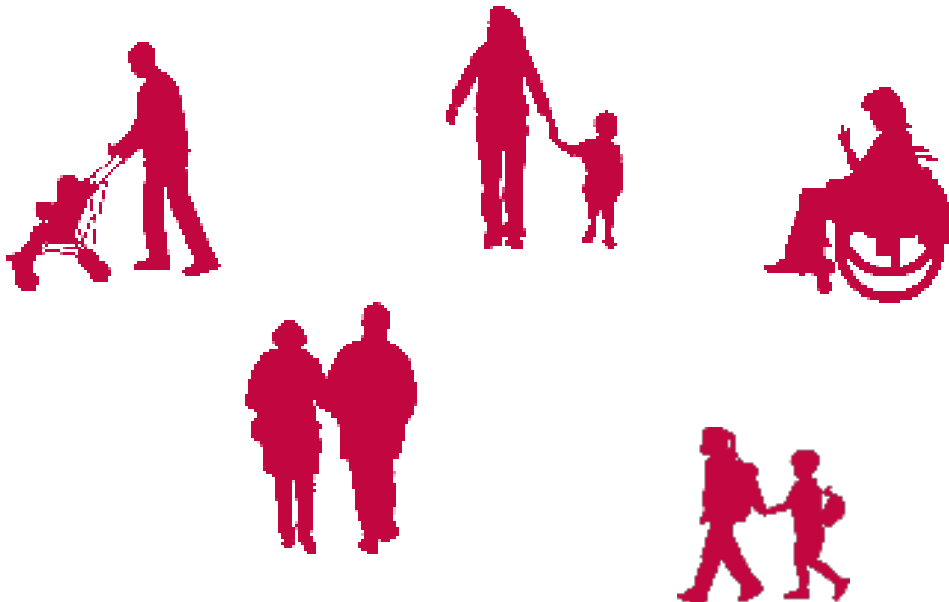
**Així com la qualitat
ambiental i el confort
d'aquests itineraris**

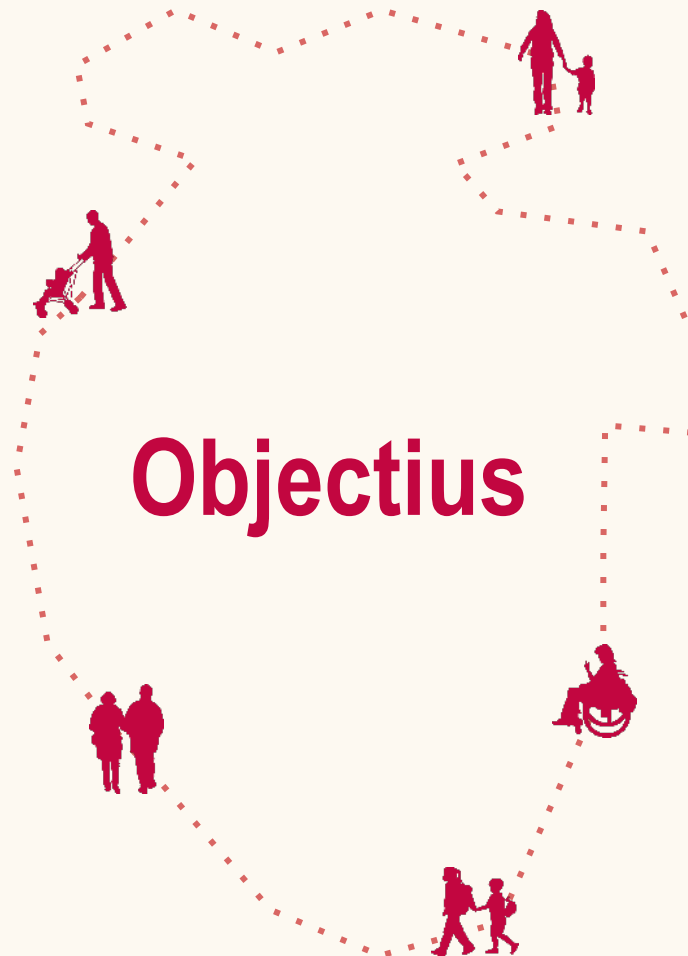
2 Posant en valor l'univers de la Mobilitat a peu de la ciutat



3 Proposant una visió inclusiva i integral del caminar

Entenem caminar, com una activitat que ens permet desplaçar-nos, en aquest cas per la ciutat de Barcelona.





OBJECTIU GENERAL

Prioritzar la mobilitat a peu per tal de fomentar la cura de les persones i del medi ambient



OBJECTIUS ESPECÍFICS

Promoure una xarxa de vianants de qualitat

Dotar la xarxa de vianants de qualitat urbana i d'espai suficient, assegurant que son espais saludables, confortables, inclusivius i actius.

Fomentar l'autonomia de les persones

Prioritzar els itineraris quotidians segurs i accessibles perquè els infants, gent gran i persones amb diversitat funcional es puguin moure de forma autònoma (disminuint la dependència sobre les persones cuidadores i afavorint la democratització de les cures).

Cuidar del medi ambient

Basar el model de mobilitat de ciutat en la mobilitat a peu, assegurant així una mobilitat sostenible. Fomentar una mobilitat que no malgasta recursos i genera contaminació a la vegada que augmenta la naturalització dels carrers.

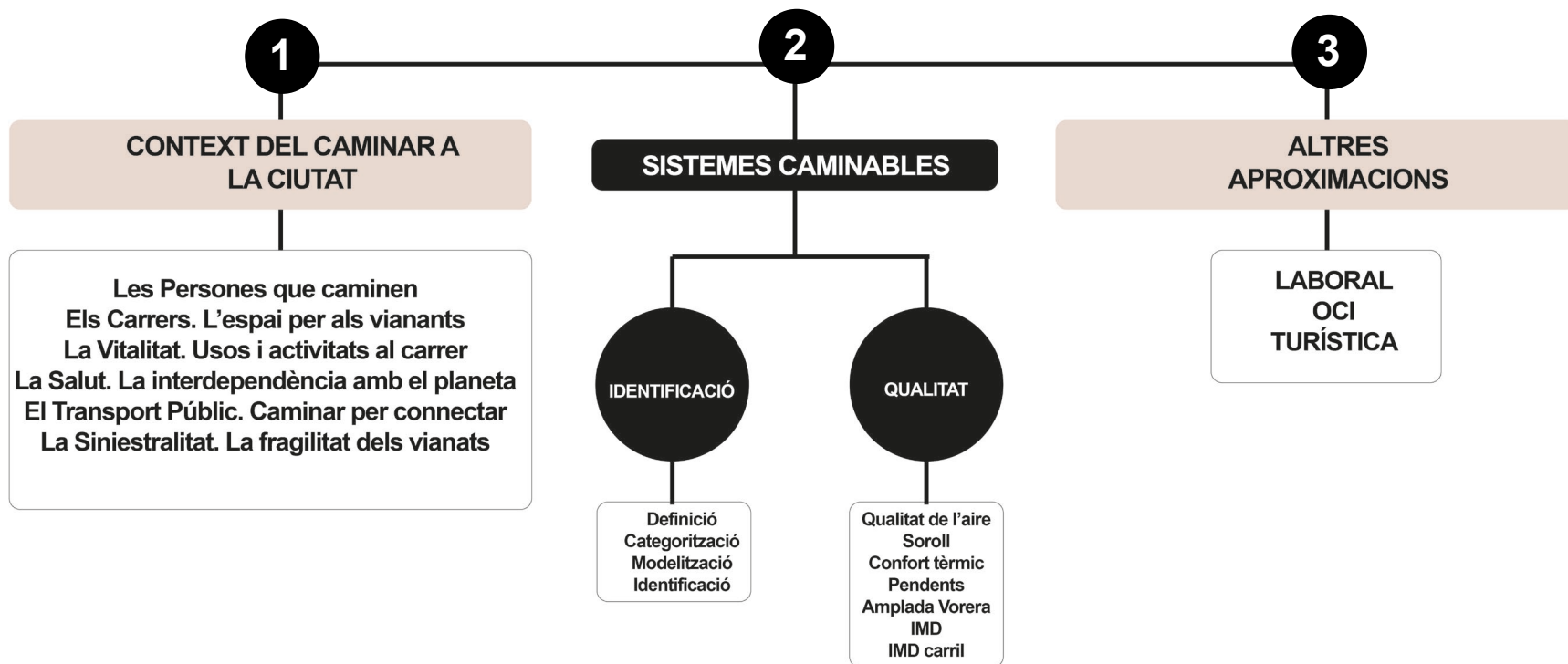
Estimular l'economia del caminar

La mobilitat a peu és una oportunitat per desenvolupar un model econòmic més just. Caminar promou el comerç divers i de proximitat, és democràtic, no genera desigualtats i no compromet la vida de les generacions futures.

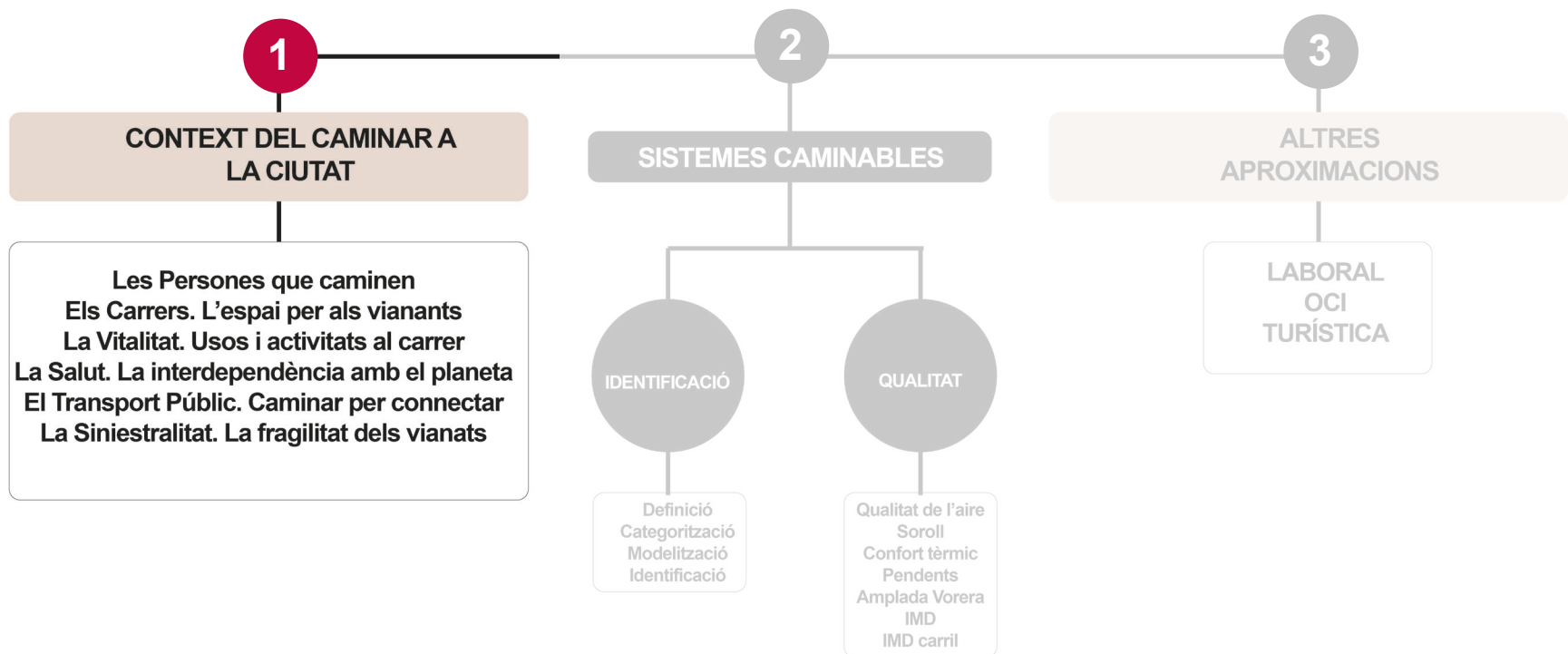


Diagnosi Ciutat

Diagnosi de Ciutat

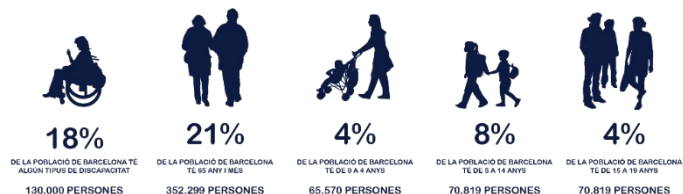


Diagnosi de Ciutat



Les persones que caminen

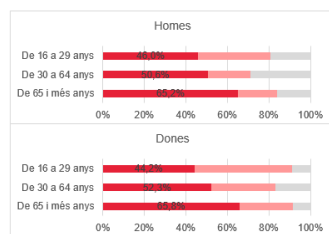
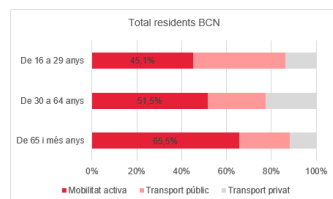
Són persones amb capacitats físiques i ritmes biològics diferents



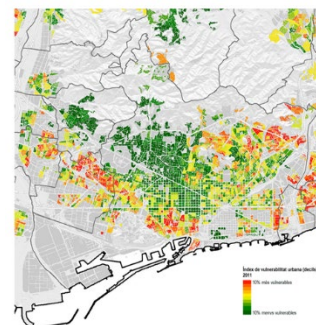
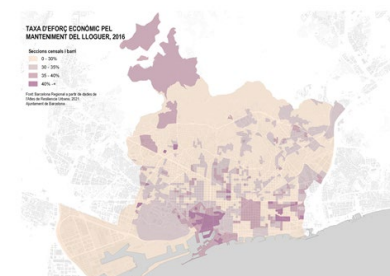
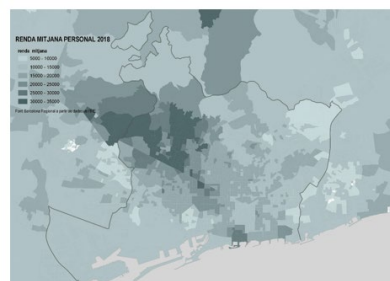
El temps és un factor molt variable en els nostres desplaçaments a peu

La gent gran camina més

Modes de mobilitat per grups d'edat

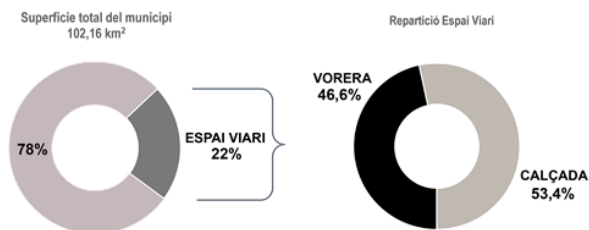


Són persones amb situacions econòmiques diverses i que viuen en condicions urbanes variades



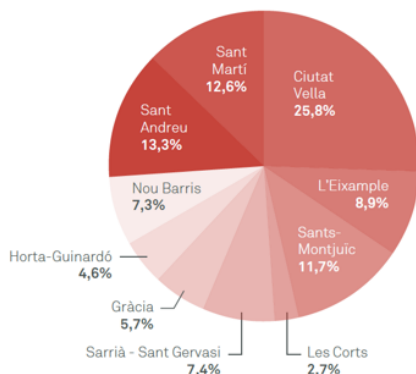
Els carrers. L'espai per a caminar

Prop del 47% de l'espai viari està destinat a les persones vianants

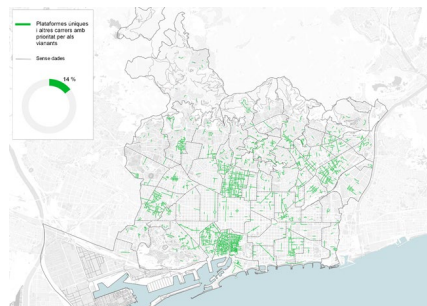


Font: Barcelona Regional a partir de dades del PMU 2024.

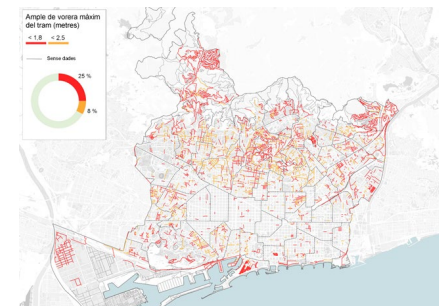
La repartició a la ciutat per districtes



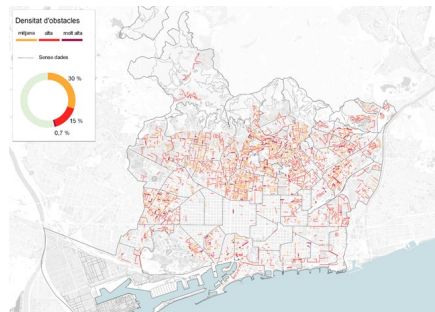
Distribució de l'espai públic per barri. Direcció de Serveis de Mobilitat Font: PMU 2024. Document per a l'aprovació final



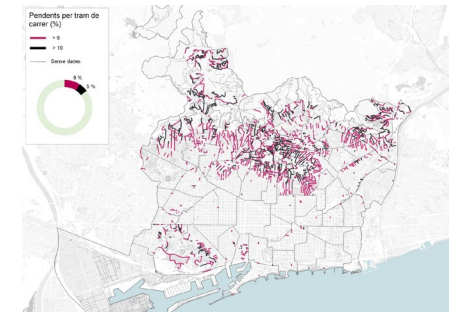
El 14% dels trams de carrer són prioritat per a les persones vianants, algunes d'ells amb plataforma única



Prop del 25% dels trams de carrer tenen un ample de vorera màxim per sota del 1,80 m, i es localitzen principalment als barris de muntanya, teixits històrics i polígons industrials.



Prop del 15% del total de metres de la xarxa viària de la ciutat té una alta densitat d'obstacles, i el 30% una densitat mitjana.



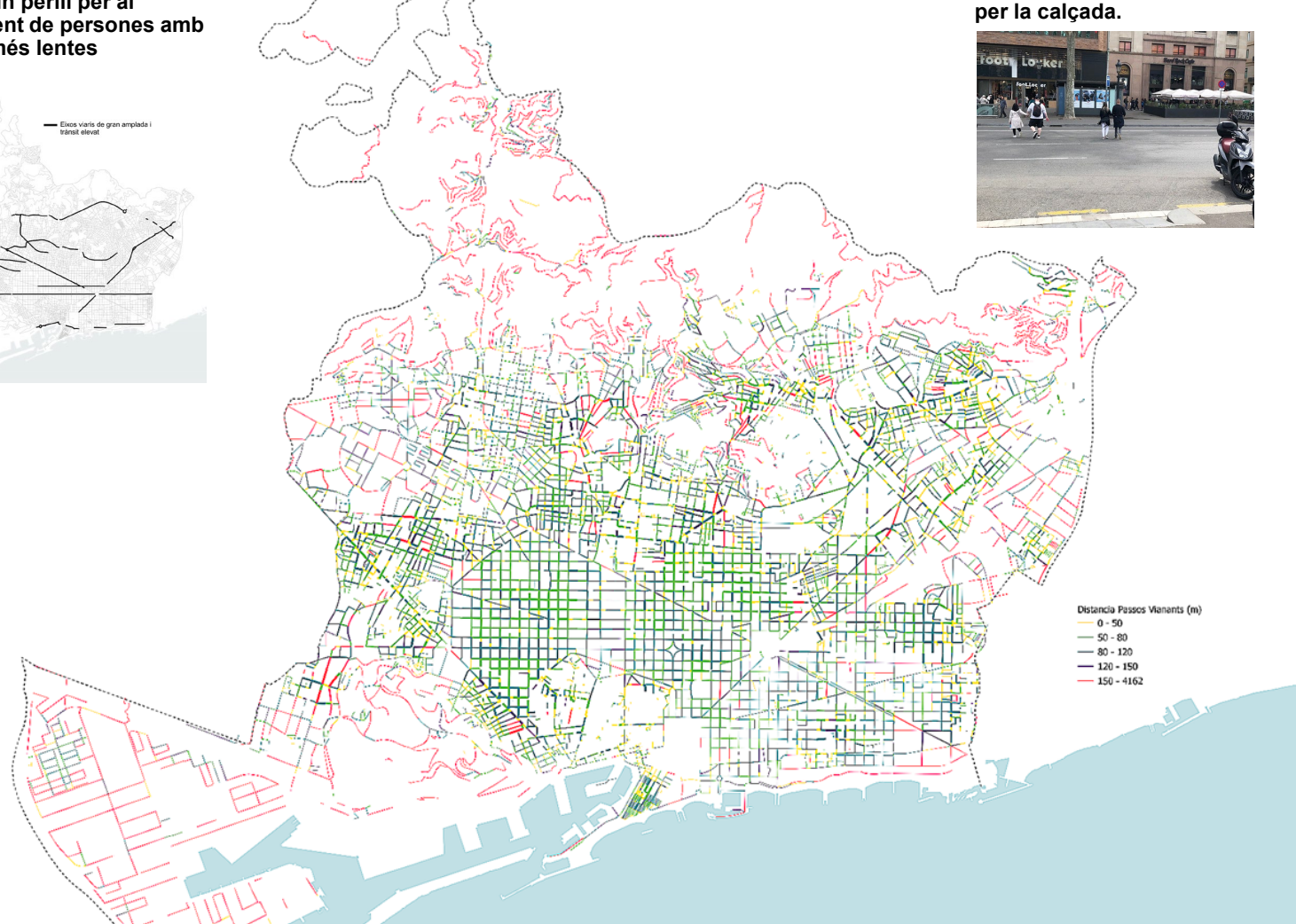
El 9% dels trams de la xarxa viària tenen una pendent igual o major al 6%, i es localitzen principalment a l'entorn de la muntanya de Collserola, els turons i Montjuïc.

Els carrers. L'espai per a caminar

Travessar un gran vial de la ciutat pot representar una barrera rellevant o fins i tot un perill per al desplaçament de persones amb mobilitats més lentes



DISTÀNCIA PASSOS DE VIANANTS



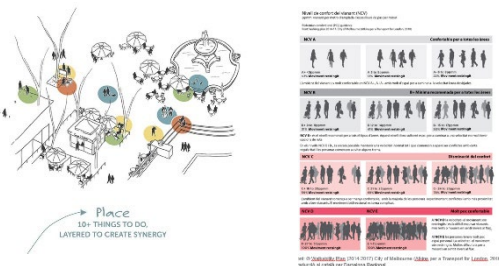
Una distancia major a 80m entre un passos de vianants, poden generar encreuaments espontanis perillosos per la calçada.



La vitalitat. Usos i activitats al carrer

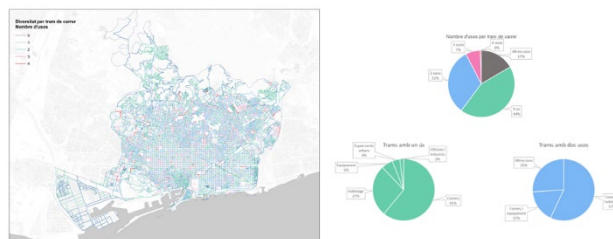
La vitalitat i el caminar

Barcelona és una ciutat compacta i densa que ofereix carrers amb varietat d'usos i activitats en planta baixa. **La possibilitat de realitzar moltes de les tasques de cura quotidiana en el nostre entorn immediat és una motivació per realitzar-les caminant.**

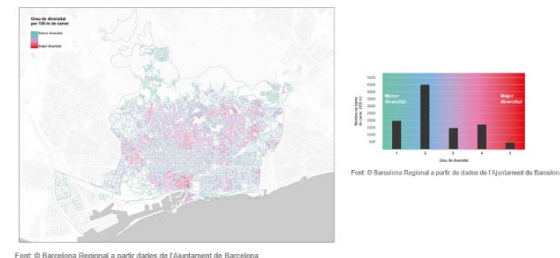


Diversitat d'usos en planta baixa

Observem que el 70% dels carrers de la ciutat tenen entre un i dos usos. En els trams de carrers amb un ús, prop del 60% és comerç, i en cas dels trams amb dos usos, prop del 57% són comerç i habitatge, seguit de la combinació comerç i equipaments en un 17%.

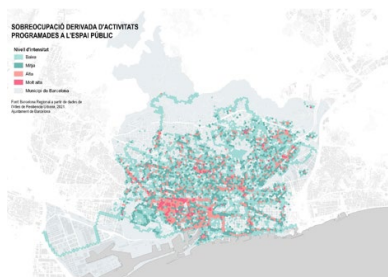


En el següent gràfic es recull que prop del 30% dels trams de 100 m de carrer es troben en un grau més a prop de major diversitat (graus 3,4 i 5), i que un 30% es troben en un grau menor (2), que tot i així, ja significa més d'un ús en planta baixa, predominantment comercial.



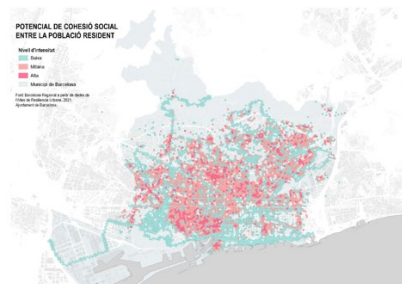
Densitat d'activitats al carrer

Per exemple, a la Plaça Sant Jaume hi ha alguna activitat programada almenys un dia de cada dos i a Plaça Catalunya un de cada tres. Pel que fa als horaris en que es desenvolupen les activitats, un 44% ocorren al matí i un 33% a la nit. Altres barris en risc de patir sobreactivitat als seus espais públics són Sant Antoni, el barri Gòtic, la Vil·la de Gràcia i Sant Andreu.



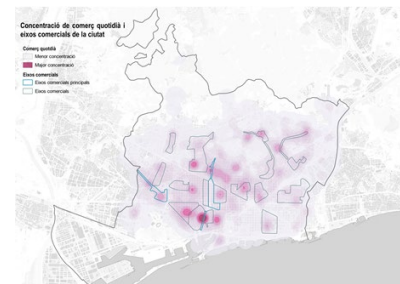
Potencial de cohesió social del carrer

D'acord amb els resultats d'aquest mapa, els barris amb major potencial de generar cohesió social als seus espais públics són la Vil·la de Gràcia, la dreta de l'Eixample, Sant Andreu, Les Corts i Sant Gervasi - La Bonanova. La concentració d'activitats, espais i organitzacions socials que es desenvolupa en aquests barris, a més del seu potencial per a la interacció social, també suggereix la realització d'itineraris quotidians a peu.



L'economia del caminar

- **Economia del temps**
 - **Support al comerç**
- Millorar la mobilitat a peu a la ciutat és donar suport al teixit comercial i en especial, al comerç quotidià. A Barcelona, els barris amb major concentració de comerç quotidià són el Barri Gòtic, el Raval, Sant Pere, Santa Caterina i la Ribera, la Vila de Gràcia, Sant Gervasi – Galvany i Sant Antoni

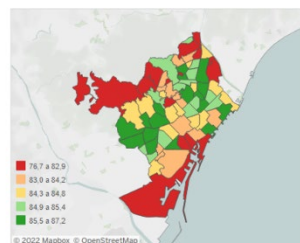


La salut. La interdependència amb el planeta

La salut de les persones

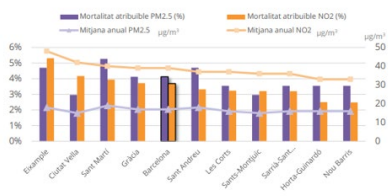
Caminar millora la nostra salut integral. L'Organització Mundial de la Salut recomana caminar 10.000 passos al dia, equivalent a aproximadament set kilòmetres de distància o a 30 minuts caminant. Són molts els beneficis de caminar per a la salut de les persones. És una activitat física que té un impacte positiu en el nostre metabolisme i en el nostre equilibri emocional. D'acord amb el neurocientífic Shane O'Mara, caminar cada dia manté la capacitat cognitiva del cervell, el sistema nerviós i els múscles, regenera els òrgans, retarda la demència i elimina l'estrès. Pot ajudar a reduir estats de sedentarisme i d'obesitat en societats amb tendència a elles.

D'acord amb l'Enquesta de Salut de Barcelona 2016-2017, aproximadament 8 de cada 10 persones declaren tenir una bona salut tant percebuda com mental, tanmateix persisteix una part de la població amb alguns problemes de salut com el risc de patiment psicològic, les lesions, l'obesitat, l'aïllament i la restricció de l'activitat en les persones grans que requereixen especial atenció.



Font: Esperança de vida en anys (total) als barris. Període 2014-2018. Agència de Salut Pública.

Figura 89: Activitat física habitual segons classe social. Percentatges estandaritzats per edat. Població de 15 i més anys.

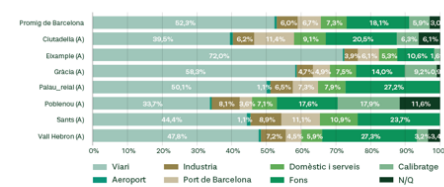


Font: Nivells de contaminació per PM2.5 i NO2 als 10 districtes de Barcelona (2010-2019) i la mortalitat atribuïble (%) a l'excés de contaminació respecte la recomanació OMS. Avaluació de la qualitat de l'aire de la ciutat de Barcelona 2019.

1.2. La salut del planeta

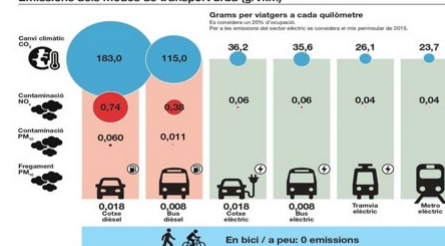
D'acord amb la Declaració d'Emergència Climàtica de la ciutat de Barcelona, estem davant d'un dels reptes més importants i complexos que ha hagut d'enfrontar mai la humanitat. Tenim deu anys per no arribar a incrementar 1,5 °C, que és el punt de no retorn, i si sobrepassem, tindrà efectes irreversibles. **Les ciutats són grans consumidors de recursos i d'energia**, ja que generen el 70% de les emissions de gasos d'efecte hivernacle (GEH) mundials.

Contribució [%] de la immissió de NO₂ a les estacions de la XVPCA a Barcelona—any 2017.



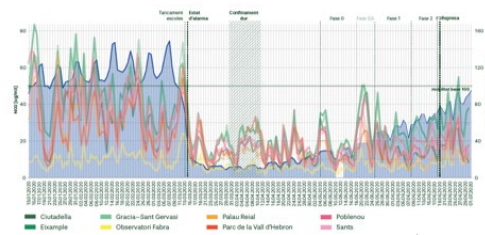
Font: Model de contaminació local de Barcelona—2017, Barcelona Regional. NOTA: (A) es refereix a les estacions automàtiques de la XVPCA. N/Q: No Quantificat. Observatori COVID-19. Metabolisme de la ciutat. Ajuntament de Barcelona.

Emissions dels modes de transport urbà (g/vkm)



Font: <https://www.tmb.cat/ca/sobre-tmb/qualitat-medi-ambient/mobilitat-sostenible>

Durant el confinament establert del 13 de març al 18 de juny a causa de la pandèmia pel COVID-19, **la davallada del 80% de la circulació de vehicles a la ciutat ha suposat una reducció del 50% de la concentració de NO₂** (assolint una valors mitjans de 14–15 µg/m³) i una disminució del soroll de l'ordre d'uns 7–8 dBA.



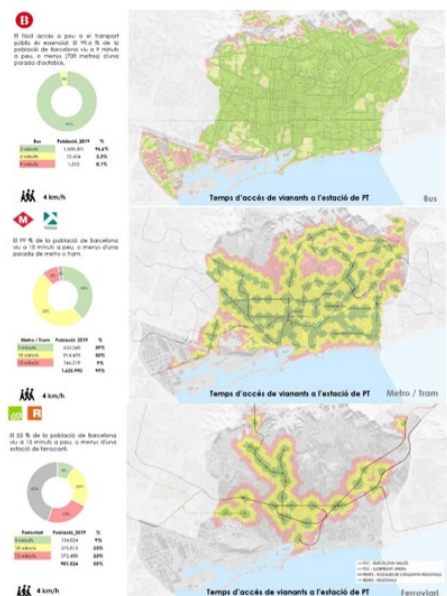
Font: Barcelona Regional amb dades de Apple mobility (www.apple.com/covid19/mobility) i de la XVPCA facilitades pel Departament de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat de Catalunya. Observatori COVID-19. Metabolisme de la ciutat. Ajuntament de Barcelona.

El transport públic. Caminar per connectar

1.1. Accessibilitat als sistemes de transport públic

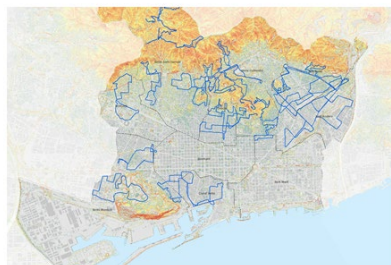
En termes generals, quan parlem d'accessibilitat ens referim a la possibilitat i facilitat per accedir a una activitat o servei, independentment de les capacitats tècniques, cognitives o físiques. Quan parlem de l'accessibilitat al transport públic fem referència a dues propietats complementàries: la cobertura del servei sobre el territori i l'accessibilitat universal.

1.1.1. Proximitat a xarxes transport. Cobertura i temps d'accés



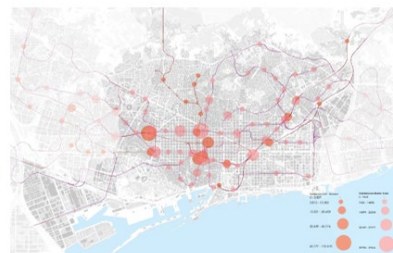
1.1.2. El TP com complement del caminar

En alguns casos, les condicions físiques de l'entorn presentin característiques especials urbanístiques (orografies complexes, carrers estrets i sinuosos), combinat amb el perfil de certs vianants amb dificultats per desplaçar-se, fa que el transport públic es torni un aliat dels desplaçaments a peu.



1.1.3. El TP com a generador de mobilitat a peu

El transport públic en si és un important generador de mobilitat a peu. Al voltant de les principals estacions i àrees d'intercanvi es produeixen múltiples desplaçaments per accedir a sistema de transport, així com per a realitzar l'intercanvi entre sistemes. En conseqüència, cada punt nodal es converteix així en un entorn d'alta intensitat de vianants.



1.1.3.1. Les àrees d'intercanvi¹

les àrees d'intercanvi modal són zones on es creuen dues o més línies de transport públic de superfície i on s'ubiquen les parades bastant properes les unes de les altres per facilitar el desplaçament a peu dels usuaris entre serveis i amb l'entorn.



1.1.4. Accessibilitat universal al sistema de TP

Per aconseguir de la ciutat un autèntic espai per a la convivència humana en totes les seves dimensions, cal incloure la perspectiva d'accessibilitat universal en la planificació i la gestió de la ciutat de totes els desplaçaments. Per això la ciutat té la visió d'aconseguir el 100% de la seva infraestructura de transport accessible per a tothom.

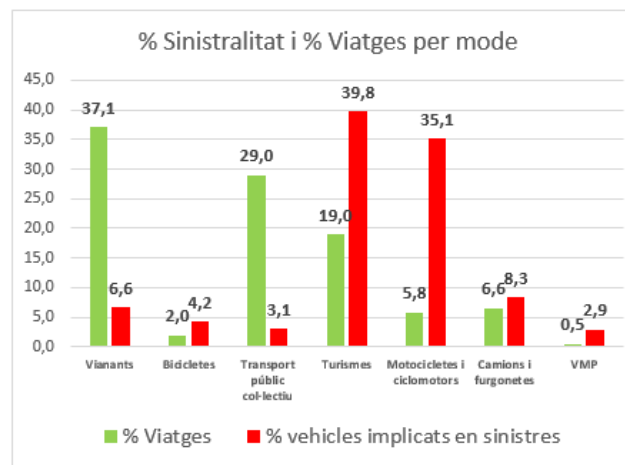


La sinistralitat. La fragilitat de les persones vianants

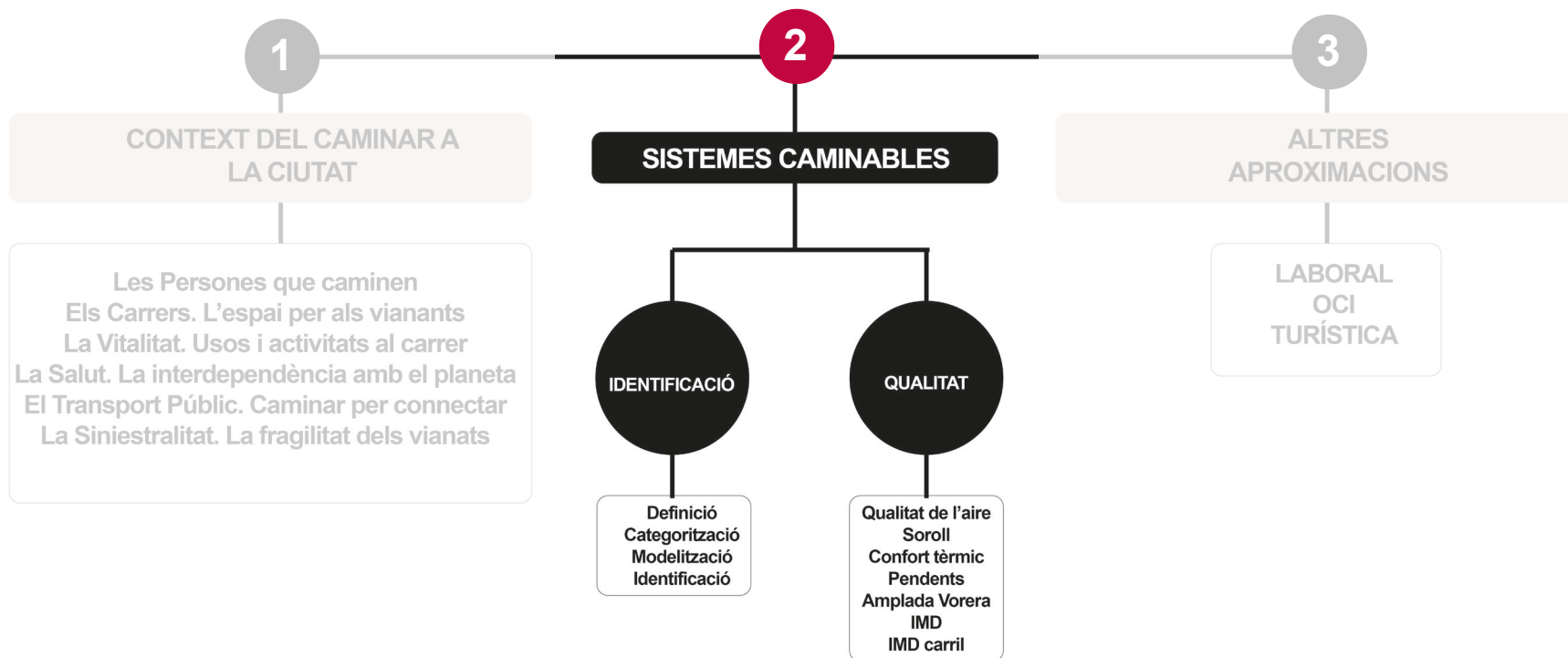
1.1. La sinistralitat a Barcelona



1.2. Caminar és segur



Diagnosi de Ciutat



Identificació

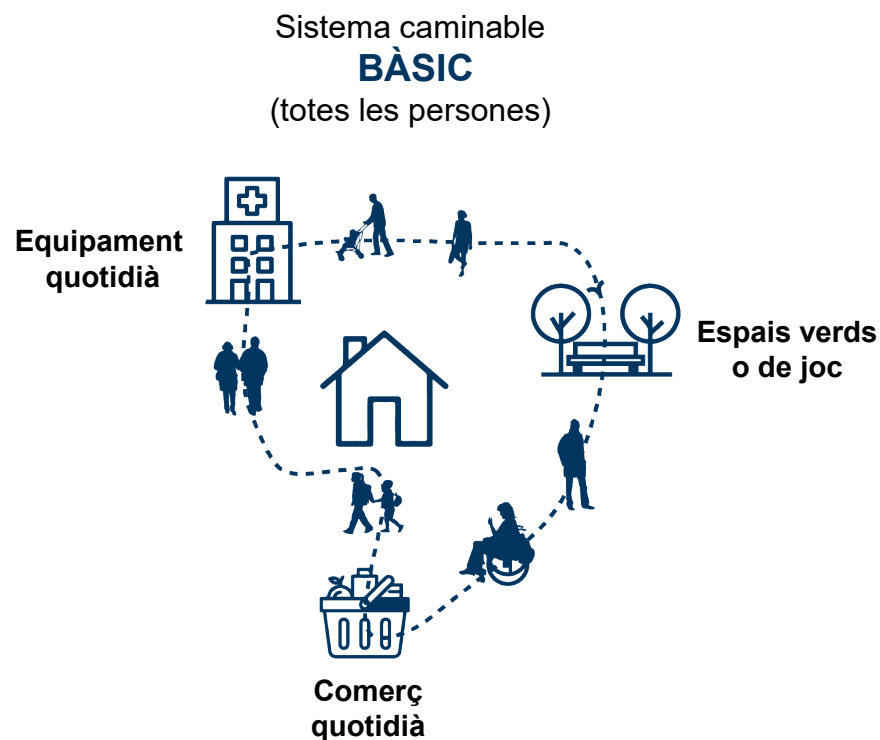
Identificació dels sistemes caminables

Model d'atractors

Esta basat en la detecció de tres tipus espais quotidians:

- Equipaments
- Comerç
- Espais verds o de joc

Cadascuna d'aquestes categories contempla un conjunt d'ubicacions associades que anomenem “atractors”.



Qualitat

Qualitat dels sistemes caminables

17 mapes de
diagnosi



MAPES D'INTEGRACIÓ

AMPLADA DE VORERA
IMD
IMD CARRIL
PENDENTS
QUALITAT DE L'AIRE
SOROLL
CONFORT TÈRMIC
ATROPELLAMENTS

MOBILITAT
A PEU
LABORAL

MOBILITAT
A PEU
TURISTICA

AMPLADA DE VORERA
QUALITAT DE L'AIRE
SOROLL

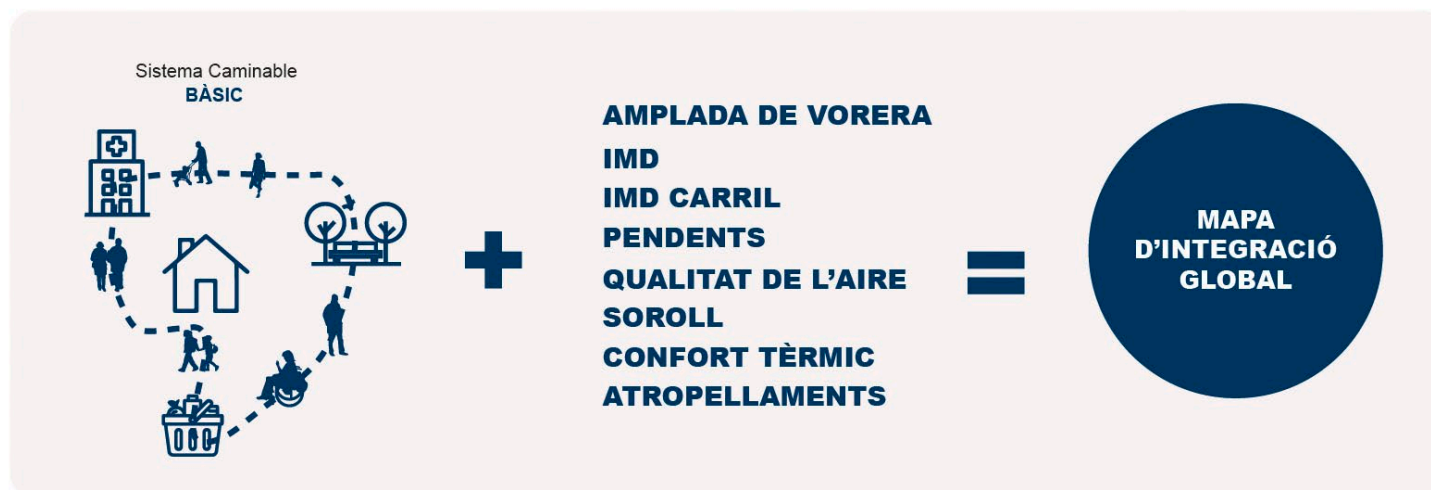
ATROPELLAMENTS

PENDENTS
QUALITAT DE L'AIRE
CONFORT TÈRMIC
ATROPELLAMENTS

Qualitat

Qualitat dels sistemes caminables

1 Mapa d'integració global



Qualitat

Qualitat dels sistemes caminables

**Fitxes de
diagnosi per
tipologia de
carrer**

Sistemes caminables als Grans Vials

En aquesta diagnosi ens centrem ara en els Grans Vials dels sistemes caminables que han obtingut trams amb pitjors puntuacions respecte a diferents variables com qualitat de l'aire, IMD o atropellaments. El color lila i fucsia marquen aquests espais més vulnerables. El gruix de les línies representa el major o menor grau d'ús quotidià. La valoració, més positiva o més negativa, correspon al tram de vial indicat.

Els Grans Vials, per ser part dels sistemes caminables, son una peça clau en la mobilitat quotidiana i de proximitat, les males condicions per a la mobilitat a peu les converteixen en espais poc amables, barreres, i fins i tot espais a evitar, per les persones.

AV. PARAL·LEL



Tram amb C. Viladomat

Qualitat de l'aire	✓	—	✗
Soroll	○	○	●
Confort tèrmic	○	○	○
IMD	○	○	○
IMD camí	○	○	○
Pendent	●	○	○
Vorera	○	○	○
Atropellaments	○	○	○

C. DE SANTS



Tram amb Placa de Sants

Qualitat de l'aire	✓	—	✗
Soroll	○	○	●
Confort tèrmic	○	○	○
IMD	○	○	○
IMD camí	○	○	○
Pendent	○	○	○
Vorera	○	○	○
Atropellaments	○	○	○

GRAN VIA



Tram amb C. Sant Roc

Qualitat de l'aire	✓	—	✗
Soroll	○	○	●
Confort tèrmic	○	○	○
IMD	○	○	○
IMD camí	○	○	○
Pendent	○	○	○
Vorera	○	○	○
Atropellaments	○	○	○

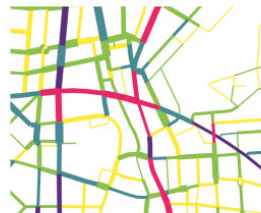
MERIDIANA



Tram amb C. Garcilaso

Qualitat de l'aire	✓	—	✗
Soroll	○	○	●
Confort tèrmic	○	○	○
IMD	○	○	○
IMD camí	○	○	○
Pendent	○	○	○
Vorera	○	○	○
Atropellaments	○	○	○

GENERAL MITRE



Tram amb C. Muntaner

Qualitat de l'aire	✓	—	✗
Soroll	○	○	●
Confort tèrmic	○	○	○
IMD	○	○	○
IMD camí	○	○	○
Pendent	○	○	○
Vorera	○	○	○
Atropellaments	○	○	○

ARAGÓ



Tram amb C. Calàbria

Qualitat de l'aire	✓	—	✗
Soroll	○	○	●
Confort tèrmic	○	○	○
IMD	○	○	○
IMD camí	○	○	○
Pendent	○	○	○
Vorera	○	○	○
Atropellaments	○	○	○

VIA AUGUSTA



Tram amb C. Aribau

Qualitat de l'aire	✓	—	✗
Soroll	○	○	●
Confort tèrmic	○	○	○
IMD	○	○	○
IMD camí	○	○	○
Pendent	○	○	○
Vorera	○	○	○
Atropellaments	○	○	○

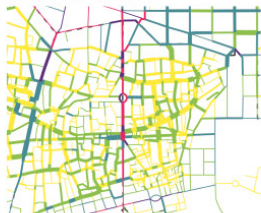
PG. MARAGALL



Tram amb C. Indústria

Qualitat de l'aire	✓	—	✗
Soroll	○	○	●
Confort tèrmic	○	○	○
IMD	○	○	○
IMD camí	○	○	○
Pendent	○	○	○
Vorera	○	○	○
Atropellaments	○	○	○

VIA LAIETANA



Tram amb Plaça Jaume I

Qualitat de l'aire	✓	—	✗
Soroll	○	○	●
Confort tèrmic	○	○	○
IMD	○	○	○
IMD camí	○	○	○
Pendent	○	○	○
Vorera	○	○	○
Atropellaments	○	○	○

AV. MADRID



Tram amb C. Galileu

Qualitat de l'aire	✓	—	✗
Soroll	○	○	●
Confort tèrmic	○	○	○
IMD	○	○	○
IMD camí	○	○	○
Pendent	○	○	○
Vorera	○	○	○
Atropellaments	○	○	○

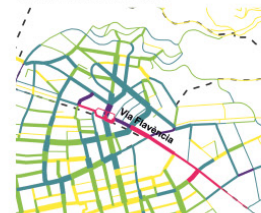
TRAVESSERA DE DALT



Tram amb C. Verdi

Qualitat de l'aire	✓	—	✗
Soroll	○	○	●
Confort tèrmic	○	○	○
IMD	○	○	○
IMD camí	○	○	○
Pendent	○	○	○
Vorera	○	○	○
Atropellaments	○	○	○

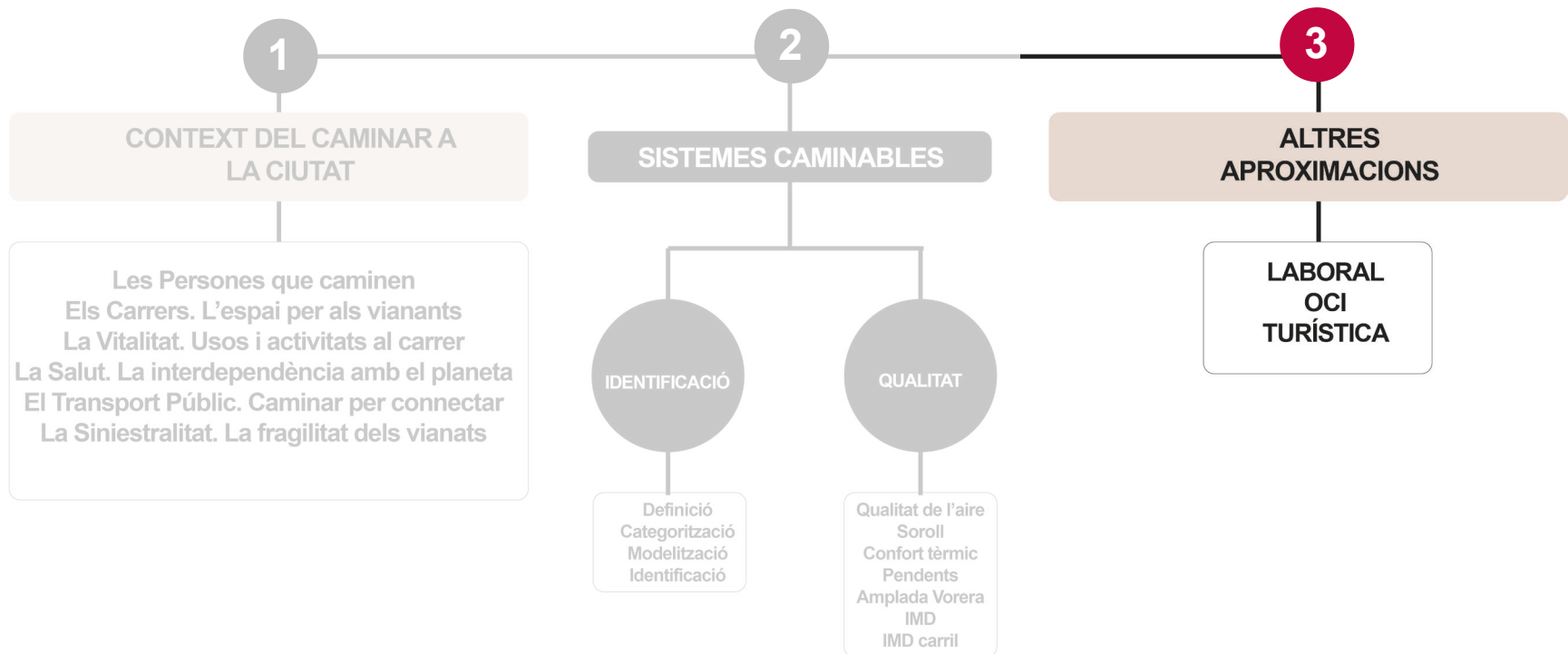
VIA FAVÈNCIA



Tram C. Jaume Pinet

Qualitat de l'aire	✓	—	✗
Soroll	○	○	●
Confort tèrmic	○	○	○
IMD	○	○	○
IMD camí	○	○	○
Pendent	○	○	○
Vorera	○	○	○
Atropellaments	○	○	○

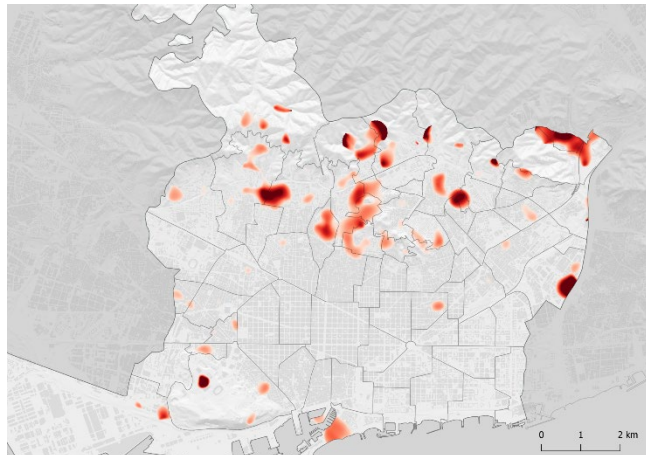
Diagnosi de Ciutat



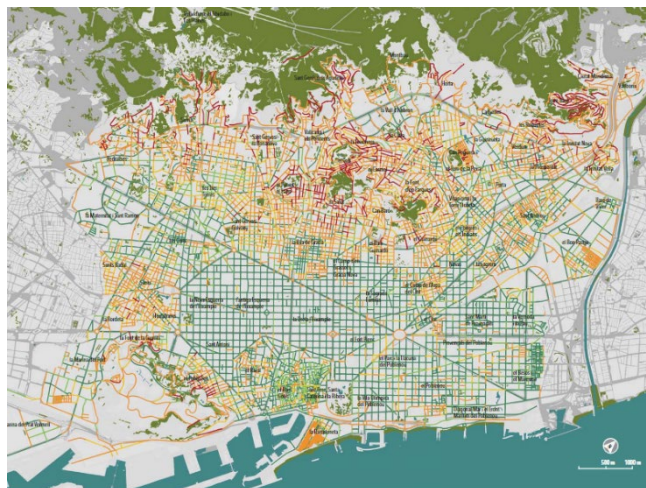
Diagnosi Àrees Específiques



Definició de les àrees específiques



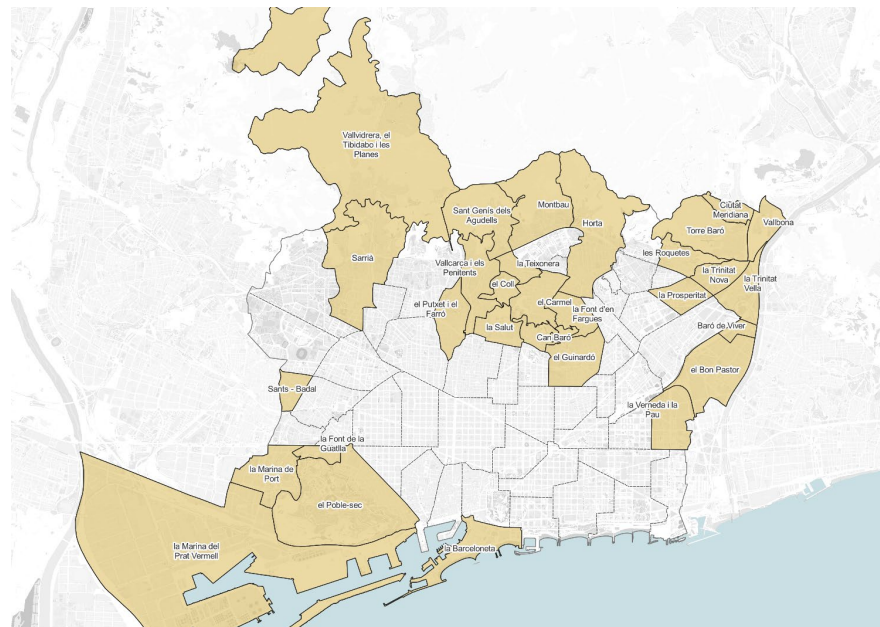
Concentració de trams de carrer amb dificultats
(voreres molt estretes + obstacles)



Trams de carrer segons pendent i amplada vorera

El **barri** com a unitat d'anàlisi específica

30 BARRIS SELECCIONATS



Variables de diagnosi a les Àrees Específiques

VARIABLES

ACCESIBILITAT

Obstacles per cada 100 metres

Pendent mitjana

Trams de carrer amb passos estrets (<0,9 metres)

ESPAI PÚBLIC

Atropellaments per km

Congestió (IMD per carril de circulació tram)

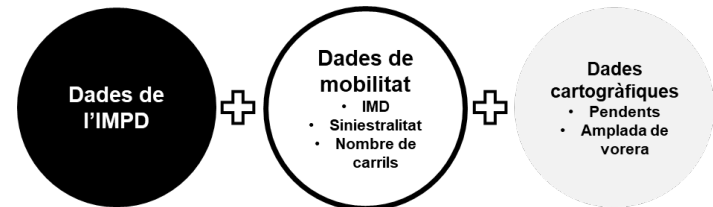
Espai dedicat als vianants

Espai dedicat als vianants respecte del total d'espai públic

Amplades de vorera màxims dels trams

Metres de carrer amb plataforma única o prioritat per les persones vianants (%)

FONTS DE DADES INTEGRADES



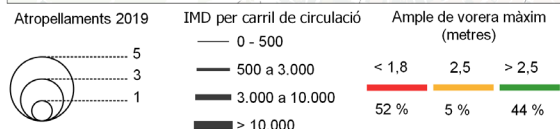
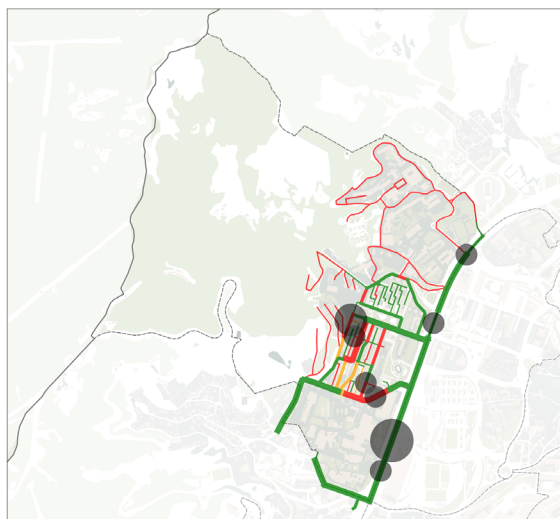
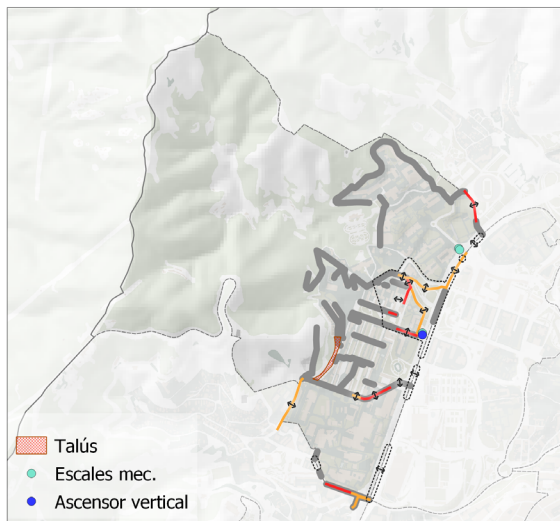


FITXES DE DIAGNOSI

**la Barceloneta
el Poble-sec
la Marina del Prat Vermell
la Marina de Port
la Font de la Guatlla
Sants - Badal
Vallvidrera, el Tibidabo i les Planes
Sarrià
El Putxet i el Farró
Vallcarca i els Penitents**

**El Coll
la Salut
Can Baró
Guinardó
la Font d'en Fargues
el Carmel
la Teixonera
Sant Genís dels Agudells
Montbau
Horta**

**les Roquetes
La Prosperitat
la Trinitat Nova
Torre Baró
Ciutat Meridiana
Vallbona
la Trinitat Vella
Baró de Viver
el Bon Pastor
la Verneda i la Pau**



Accessibilitat	Barri	Ciutat
Obstacles per cada 100 metres	6,0	3,4
Pendent mitjana (%)	6,4	3,2
Trams de carrer amb passos estrets (< 0,9 metres)	41,7 %	14,7 %
Cobertura inventari IMPD	Parcial (23 %)	

Seguretat i confort	Barri	Ciutat
Atropellaments per km	0,8	
Congestió (IMD / nombre de carrils de circulació del tram)		
Espai dedicat a vianant		
Espai dedicat a vianant respecte el total d'espai públic		
Ample de vorera màxim dels trams (mitjana)	6,1	
Metres de carrer amb plat, única o amb prioritat pel vianant	2,3 %	14 %

Trams de carrer amb més conflictes

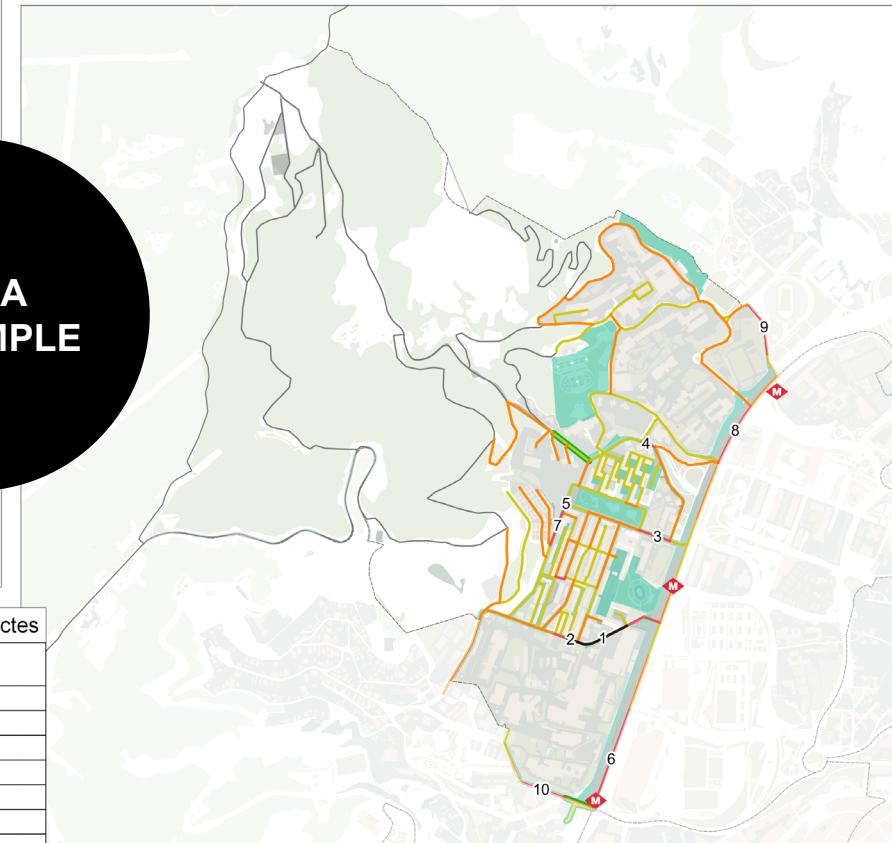
Rànq.	Nivell de conflictes	Nom via
1	molt alt	Carrer Arquitectura
2	molt alt	Carrer Arquitectura
3	alt	Carrer Poesia
4	alt	Carrer Harmonia
5	alt	Carrer Vayreda
6	alt	Passeig Vall d'Hebron
7	alt	Carrer Vayreda
8	alt	Passeig Vall d'Hebron
9	alt	Carrer Paulo Freire
10	alt	Avinguda Jordà

40. Montbau

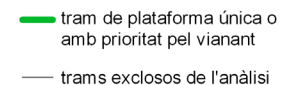


Montbau es troba entre la Ronda de Dalt i Collserola i la seva trama urbana de polígon de blocs residencials s'organitza en carrers paral·lels a la Ronda, sense pendent, i carrers perpendiculars que pugen fins les cotes superiors del barri, al carrer Vayreda. Cal tenir en compte que en una ciutat envellida com és Barcelona, amb les limitacions que això comporta per a la mobilitat en gran part de la seva població, Montbau és el barri més envellit de la ciutat.

El seu pendent mig és del 6,4%, respecte el 3,2% de Barcelona. Les seves voreres són estretes, el 52% fa menys de 1,8m d'amplada, però perquè en molts casos s'ha destinat el seu espai a parterres. A més presenten xifres molt elevades d'obstacles i passos estrets. Existeixen molt pocs carrers amb prioritat per a vianants (2,3% dels seus trams de carrer respecte la mitjana del 14% a Barcelona), però existeix molt espai verd entre la seva trama urbana en blocs. Els atropellaments estan per sota de la mitjana de la ciutat, però no són escassos (0,8 per km respecte 1,1 per km a Barcelona) i es concentren a la Ronda de Dalt, un tram per on circulen uns 55.000 vehicles/dia. La part residencial del barri limita a l'Oest amb el recinte de l'Hospital de la Vall d'Hebron, que constitueix una barrera per la caminabilitat. L'hospital forma part del barri, té una mida similar a la seva trama urbana i és un gran pol·l attractor de mobilitat. De fet el punt on es donen més atropellaments és davant de l'Hospital.



Nivell de conflictes



Espai públic



LINIES DE TREBALL

CONEIXEMENT

ACCIONS DE COMUNICACIÓ I DE PROMOCIÓ

MILLORES ALS SISTEMES CAMINABLES

MILLORES A LES ÀREES ESPECÍFIQUES