



Estudi de mobilitat, accessibilitat, espai públic i estructura del territori del Districte d'Horta-Guinardó.

FASE 1
Memòria
Plànols
Annexos

Per a:
BIM/sa Barcelona
d'Infraestructures
Municipals

 Ajuntament de Barcelona
DISTRICTE 7 D'HORTA-GUINARDÓ

intra

DIRECCIÓ FACULTATIVA

Manolo Franco
Director de Serveis tècnics del districte d'Horta-Guinardó
Raül de Toro Pastor
Gestor Territorial - BIM/SA

EQUIP REDACTOR

Jordi Parés
Enginyer de camins, canals i ports

Joan Estevadeordal
Planificador de mobilitat

Pau Hosta
Geògraf

Albert Oromí
Geògraf

Bernat Borràs
Enginyer d'obres públiques

Antonio Moyano
Delineant

Manuel Zurera
Delineant

Raül Rodríguez
Delineant

Maria Sol
Recopilació de dades i treball de camp

Ole Thorson Jorgensen
Dr. Enginyer de camins, canals i ports
Assessor de Qualitat

Amb el suport de l'equip tècnic d'INTRA



SISTEMA DE GESTIÓ DE QUALITAT	
Verificació del projecte	
Per	JPE
Data	Desembre 2012

ÍNDEX DE CONTINGUTS

1. Presentació	1
2. Introducció	3
2.1. Mobilitat a peu i territori.....	3
2.2. Principis directors de la planificació de la mobilitat Sostenible.....	3
2.3. Antecedents.....	4
2.4. Procés metodològic.....	4
2.5. Contingut del document.....	6
3. Objectius de l'estudi.....	7
3.1. Visió.....	7
3.2. Objectius	7
4. Anàlisi territorial i socioeconòmica	8
4.1. Context territorial	8
4.1.1. Situació	8
4.1.2. Unitats territorials.....	8
4.1.3. El territori i els barris	9
4.1.4. Ocupació i urbanització del sòl	9
4.1.5. Accessibilitat	10
4.2. Context socioeconòmic.....	10
4.2.1. Estructura econòmica	10
4.2.2. Demografia	11
4.2.3. Caracterització de la població per barris.....	12
4.3. Parc de vehicles i motorització	13
4.3.1. Caracterització per barris	13
5. Xarxes de transport: Infraestructura i serveis	15
5.1. Xarxa per a desplaçaments a peu	15
5.1.1. Repartiment de l'espai viari	15
5.1.2. Centres d'atracció i itineraris principals a peu	16
5.1.3. Pendent.....	18
5.1.4. Elements mecànics per als vianants per salvar desnivells	22
5.1.5. Amplada de les voreres.....	25
5.1.6. Passos de vianants	29
5.1.7. Accessibilitat als equipaments del districte.	33
5.2. Espais per als desplaçaments en bicicleta	38
5.2.1. Xarxa de carrils bici	38
5.2.2. Aparcaments de bicicletes.....	38
5.3. Xarxes i serveis de transport col·lectiu.....	39
5.3.1. Metro	39
5.3.2. Autobús diürn	42
5.3.3. Autobús nocturn.....	44
5.3.4. Transport públic per barris.....	45
5.3.5. Parades i cobertura de transport públic.....	48
5.3.6. Carrils bus	49
5.3.7. Taxi.....	49
5.4. Xarxa viària per al vehicle motoritzat privat.....	50
5.4.1. Xarxa viària per barris.....	51
5.4.2. Sentits de Circulació	52
5.4.3. Interseccions regulades per semàfor	53
5.5. Aparcaments.....	54
5.5.1. Oferta d'aparcament.....	54
6. Anàlisi de la mobilitat dels residents d'Horta-Guinardó	58
6.1. Mobilitat en dies feiners	58
6.1.1. Distribució territorial dels desplaçaments	58

6.1.2. Distribució modal dels desplaçaments.....	58
6.1.3. Distribució horària dels desplaçaments segons mode de transport.....	59
6.1.4. Distribució horària dels desplaçaments segons motiu.....	59
6.1.5. La mobilitat segons gènere	60
6.1.6. Caracterització dels desplaçaments interns.....	60
6.2. Mobilitat en cap de setmana i festius	62
6.2.1. Distribució territorial dels desplaçaments	62
6.2.2. Distribució modal dels desplaçaments.....	62
6.2.3. Distribució horària dels desplaçaments segons mode de transport.....	62
6.2.4. Distribució horària dels desplaçaments segons motiu.....	63
6.2.5. La mobilitat segons gènere	63
6.2.6. Caracterització dels desplaçaments interns.....	64
7. Anàlisi dels desplaçaments	67
7.1. Mitjà a peu	67
7.1.1. Intensitat de vianants.....	67
7.1.2. Enquestes a vianants.....	67
7.2. En bicicleta	72
7.3. Transport públic.....	73
7.4. Vehicle privat.....	73
7.4.1. Intensitats de vehicles motoritzats.....	73
7.4.2. Vehicles-quilòmetre	74
7.5. Aparcament	74
7.5.1. Demanda d'aparcament residencial	74
7.5.2. Dèficit residencial d'aparcament	74
8. Accidents	77
8.1. Dades bàsiques de l'accidentalitat amb víctimes.....	77
8.2. Atropellaments.....	78
9. Conclusions	81
10. Recopilació d'actuacions previstes al districte d'Horta-Guinardó.....	83

RELACIÓ DE PLÀNOLS

1. Situació
2. Divisió per barris
3. Densitat de població per barris
4. Densitat de motorització per barris
5. Distribució per grups d'edat i barris
6. Xarxa de vianants, centres d'atracció
7. Pendants
8. Condicions dels passos de vianants
9. Amplada voreres
10. Xarxa de vies ciclistes i aparcament
11. Xarxa de transport públic i cobertura
12. Jerarquia viària interna i interseccions semaforitzades
13. Sentits de circulació
14. Oferta d'aparcament en calçada i fora de calçada
15. Localització presa de dades
16. Demanda mobilitat de vianants
17. Demanda mobilitat de bicicletes
18. Demanda bus urbà
19. Demanda mobilitat en vehicle privat
20. Balanç aparcament
21. Localització d'accidents

RELACIÓ D'ANNEXOS

Annex 1: Aforaments manuals de vianants i vehicles

Annex 2: Modelització SIG

Annex 3: Model d'enquesta

1. PRESENTACIÓ

Els costums de mobilitat a dia d'avui a les ciutats vénen derivats per la contínua expansió urbana així com per la dependència existent pel que fa a l'ús del vehicle privat. En aquest sentit, el transport en l'entorn urbà queda reflectit com un dels focus de contaminació a l'atmosfera més significatius, sense esmentar els importants problemes per moure's en medi urbà derivat de les grans congestions en el tràfic generades, així com l'elevat consum energètic associat a aquest.

Estudis de diversa índole, incloses les Agendes 21 implantades en multitud d'Ajuntaments, han conclòs que la mobilitat és una de les principals causes d'allunyament del desenvolupament sostenible, fent imprescindible el més aviat lligar el transport urbà al concepte de sostenibilitat. S'ha de compatibilitzar el creixement econòmic i la integració social, sempre dins un marc respectuós amb el medi ambient que garanteixi una qualitat de vida òptima, tant per a la població actual com per les futures generacions.

Per això, aprofitant les sinergies existents entre els factors esmentats anteriorment, es fa necessària la definició d'estratègies integrades per tal de reduir l'impacte negatiu provocat pels desplaçaments de les persones que viuen i treballen a les ciutats. I és això el que pretenen els estudis de mobilitat urbana, reduir el nombre de viatges mecanitzats i l'ús del vehicle particular, potenciant la utilització del transport públic o dels modes no motoritzats.

Finalment, el canvi en la mentalitat individual de la ciutadania és un element clau per a la consecució dels objectius que s'han establert, inicialment en la fase de diagnòstic i més endavant, en aquells que es defineixin un cop identificats els punts forts i dèbils de mobilitat al districte d'Horta-Guinardó

En aquest sentit **el districte d'Horta-Guinardó**, ha portat a terme la iniciativa per elaborar **l'Estudi de Mobilitat, accessibilitat, espai públic i estructura del territori**. Concretament, el present document correspon a la **Fase I**. Corresponent a l'inici del procés, prediagnòstic i l'anàlisi i diagnòstic de la mobilitat, accessibilitat, espai públic i estructura del territori del districte d'Horta-Guinardó.

2. INTRODUCCIÓ

2.1. MOBILITAT A PEU I TERRITORI

La Llei de Mobilitat de Catalunya defineix amb claredat que els mitjans més sostenibles han de tenir prioritat sobre els menys sostenible al mateix temps que fa èmfasis en una millora de la seguretat viària.

El Pla de Mobilitat urbana de la ciutat de Barcelona, es basa en quatre eixos estratègics: la mobilitat segura; la mobilitat sostenible; la mobilitat equitativa i la mobilitat eficient.

Les enquestes de mobilitat identifiquen que els desplaçaments a peu dins de la ciutat de Barcelona representen aproximadament el 52% del total dels desplaçaments.

L'elaboració d'un **Estudi de Mobilitat, accessibilitat, espai públic i estructura del territori al Districte d'Horta-Guinardó** permet reflectir en un document les nombroses iniciatives que es van desenvolupant per fomentar el caminar, clarificar els objectius, establir els indicadors d'avaluació, determinar les actuacions i definir el mètode i els paràmetres per validar la qualitat dels projectes de barri en clau de millora pel vianant.

Cal tenir en consideració que el districte d'Horta-Guinardó presenta diferències apreciables per als vianants. Començant per la part alta de l'eixample – amb voreres, semàfors i passos de vianants que incorporen gran part de les necessitats dels vianants, fins part del Carmel i de la Vall d'Hebró – La Clota on als vianants els costa trobar el seu lloc i poder caminar amb seguretat i comoditat.

Els vianants conformen la major part dels desplaçaments urbans a Barcelona. En un territori com Horta-Guinardó és aconsellable elaborar un pla amb incorporacions especials per ajudar als no motoritzats a superar els desnivells existents.

Hi ha parts del territori en els que l'aparcament fora de la calçada no està gaire estès, una bona part de l'espai públic es destina a l'estacionament tot i que en molts carrers l'amplada de voreres reduïda, i en alguns casos insuficient. Aquesta situació requereix d'una valoració específica de la relació voreres/estacionament i la seva evolució en el temps. Aquesta evolució depèn del reajustament de l'economia en cada barri, del nivell d'atur i de les possibilitats del Districte per a incorporar inversions en:

- Ampliació de voreres i modernització de l'espai públic,
- Construcció d'ajudes mecàniques per a la mobilitat del vianant en les parts amb més pendent dels carrers del districte,
- Inversions en construcció d'aparcaments fora de l'espai vial per alliberar espai per caminar.

També cal valorar altres necessitats que requereixen pressupost:

- Apropar més les línies d'autobús a l'usuari, en funció de lo accidentat del terreny,

- Adaptar les zones 30 km/h. Construcció de passos de vianants sobreelevats i de reductors de velocitat de vehicles.
- Definició i senyalització dels itineraris per a vianants i connexions amb el transport públic. Senyalització de punts d'interès per a vianants en el districte.

Els reductors de velocitat són importants especialment en carrers amb pendent usats per baixar el trànsit motoritzat. És convenient buscar indicadors per a la prioritització d'accions de control de la velocitat en diferents punts del Districte amb terreny ondulat i amb pendents complicades.

2.2. PRINCIPIS DIRECTORS DE LA PLANIFICACIÓ DE LA MOBILITAT SOSTENIBLE

La **Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat**, estableix els principis, els objectius i els altres requisits específics que han de desenvolupar els corresponents instruments de planificació de la mobilitat i, entre aquests, els plans de mobilitat urbana.

El propòsit bàsic de la Llei 9/2003 es pot resumir com la determinació de **millorar l'accessibilitat i minimitzar els impactes negatius del transport**.

En un sentit més ampli, la Llei 9/2003 dibuixa **les línies mestres** d'una estratègia que respon als principis següents:

- Competitivitat.
- Integració social.
- Qualitat de vida.
- Salut.
- Seguretat.
- Sostenibilitat.

Aquests sis elements, agrupen tot allò que la mobilitat i el transport poden aportar o sostreure a la societat. En el present Estudi de mobilitat s'hauran d'establir aquelles mesures que, segons la configuració actual, maximitzen el saldo positiu d'aquest balanç i, per tant:

- Configuren un model de transport més eficient per a millorar la competitivitat del sistema productiu.
- Augmenten la integració social tot aportant una accessibilitat més universal.
- Incrementen la qualitat de vida dels ciutadans.
- No comprometen les condicions de salut dels ciutadans.
- Aporten més seguretat en els desplaçaments.
- Estableixen unes pautes de mobilitat més sostenibles.

2.3. ANTECEDENTS

En els últims anys s'han realitzat diversos estudis de mobilitat dins de l'àmbit del Districte. Generalment s'ha tractat d'estudis de mobilitat generada associada a nous equipaments atractors de nova mobilitat, segons estableix la Llei 9/2003 i desenvolupa el Decret 344/2006, de 19 de setembre, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada.

Sense voluntat de ser un índex exhaustiu, s'han recopilat alguns dels estudis de mobilitat lligats a grans equipaments del districte, que s'han consultat en l'àmbit del present estudi:

- Estudi d'avaluació de la mobilitat generada, del Pla especial urbanístic per a la concreció dels usos dels nous equipaments, la ordenació de les edificacions i volumetries a l'àmbit del recinte de la fundació de l'Hospital de la Santa Creu i Sant Pau (Egi, 2012)
- Estudi de millora de la mobilitat a l'entorn de l'hospital Vall d'Hebron (Doymo, 2010)
- Diagnosi de la mobilitat als centres de la Universitat de Barcelona al campus de Mundet (2011).

Fins i tot prèviament al Decret s'havien desenvolupat estudis de mobilitat associats a la implantació del campus de Mundet:

- Estudi i propostes de funcionalitat d'accessos, mobilitat interna i estacionament al recinte de Llars Mundet (INTRA SL, 2002).
- Programa d'ambientalització del Campus de Mundet: Enquesta de Mobilitat (UB, 2002).

Altres documents de planificació, contenen previsions lligades a la mobilitat com és el cas de:

- L'estratègia de promoció turística i cultural, en el marc del Pla de Promoció Econòmica i Cultural del Districte d'Horta-Guinardó;
- Programa d'actuació del districte d'Horta-Guinardó 2012-2015, Marc estratègic de l'Ajuntament de Barcelona.

2.4. PROCÉS METODOLÒGIC

La redacció de l'estudi de mobilitat, accessibilitat, espai públic i estructura del territori d'Horta-Guinardó s'estructura en tres fases (fase 1, fase 2 i fase 3), subdividits en diferents parts.

FASE 1: Es centra en l'**anàlisi i diagnosi** de l'estat actual del conjunt del Districte des del punt de vista de la mobilitat (rodada i a peu), xarxa de transport públic, equipaments, configuració demogràfica, econòmica i morfològica, configuració de l'espai públic, compactat del teixit urbà, etc.

La fase 1 es compon de 5 parts:

1. Grups de dades a recollir

- Dades socioeconòmiques
 - i. Població (densitat, piràmide d'edats)

- ii. Motorització (total i per tipus de vehicles)

- iii. Renda, ocupació, etc.

- Cartografia

- Centres d'activitat

- i. Centres d'activitat econòmica

- ii. Centres escolars

- iii. Centres sanitaris i assistencials

- iv. Centres esportius, de lleure

- v. Altres

- Mobilitat

- i. Aranya de vehicles de Barcelona (total i per tipus de vehicles)

- ii. Aranya de vianants i ciclistes

- iii. Inventari d'aparcament

- iv. Enquesta qualitativa a vianants

- v. Pla de mobilitat de Barcelona

- vi. Pla Director de Mobilitat de l'Àrea Metropolitana

- vii.

- viii. EAMG's del districte

- ix. Transport públic (bus, metro)

- 1. Oferta

- 2. Demanda

- Vialitat

- i. Inventari de l'estat dels itineraris de vianants

- ii. Pla d'Accessibilitat

- Recopilació d'actuacions ja proposades / plantejades / sol·licitades

- i. Actuacions planejades pel Districte o per altres serveis municipals

- ii. Actuacions sol·licitades per veïns

- iii. Altres

2. Recollida i recopilació de dades, segons l'origen

Dades existents, a recollir per INTRA:

GRUP	Descripció	Origen
Dades socioeconòmiques	Població: total, densitat, piràmides d'edats Motorització: per tipus, evolució Dades socioeconòmiques: nivells de renda, ocupació, etc.	IDESCAT i Ajuntament de Barcelona
Cartografia	Plànol digital Zonificació	Ajuntament de Barcelona
Centres d'activitat	Activitat econòmica Centres escolars Centres sanitaris i assistencials Altres	IDESCAT i Ajuntament de Barcelona
Mobilitat	Aranya de vehicles de Barcelona Pla de mobilitat de Barcelona Pla Director de Mobilitat de l'Àrea Metropolitana Enquesta de Mobilitat Quotidiana Transport públic (bus, metro): oferta	Ajuntament de Barcelona, ATM, TMB

Dades existents, en les que es necessita el suport del Districte:

GRUP	Descripció	Origen
Centres d'activitat	Centres escolars: nombre d'alumnes per escola Centres sanitaris i assistencials: dades d'atracció	Ajuntament de Barcelona
Cartografia	Plànol digital: detalls Zonificació específica	Ajuntament de Barcelona
Mobilitat	Transport públic (bus, metro): demanda per línies / parades EAMG's (Estudis d'Avaluació de la Mobilitat Generada) de nous centres d'activitat del districte	Ajuntament de Barcelona, TMB
Vialitat	Pla d'Accessibilitat	Ajuntament de Barcelona
Actuacions ja proposades, plantejades, sol·licitades	Actuacions planejades pel Districte o per altres serveis municipals Actuacions sol·licitades per veïns Altres	Ajuntament de Barcelona, Districte

Dades no existents, que cal obtenir:

GRUP	Descripció	Pressupost dimensionat (IVA no inclòs)
Mobilitat	Aranya de vianants i ciclistes	2.200 €
	Inventari d'aparcament	1.800 €
	Enquesta qualitativa a vianants	1.600 €
Vialitat	Inventari de l'estat dels itineraris de vianants	1.800 €

3. Anàlisi

- Es tractaran, explotaran i analitzaran convenientment totes les dades socioeconòmiques i de mobilitat recollides
- Es realitzarà una anàlisi de l'Enquesta de Mobilitat Quotidiana (EMQ-2006)

4. Diagnosi

- Es farà una diagnosi multisectorial de la mobilitat (mobilitat per modes, aparcament, etc), amb un especial enfoc als següents punts
 - Valoració de l'inventari dels paràmetres que afecten la marxa a peu
 - Valoració de l'estat de l'estacionament (en calçada) i de l'aparcament (fora de calçada)
 - Contenedors. Mobiliari urbà que afecta als vianants
 - Permeabilitat. Territori, infraestructures, pendents
 - Sistema de prioritats d'actuació. Trams / interseccions on calen actuacions i millores
 - Voreres que no compleixen estàndards mínims
 - Identificació d'altres punts crítics per a vianants
 - Identificació de trams amb necessitat de controls específics de velocitat
 - Cobertura dels usuaris per transport públic (habitatges, equipaments, etc.)

5. Conclusions

L'anàlisi i la diagnosi de les fases 4 i 5 donaran lloc a un document de conclusions. Es realitzarà també una presentació en format power-point que en permeti la seva exposició.

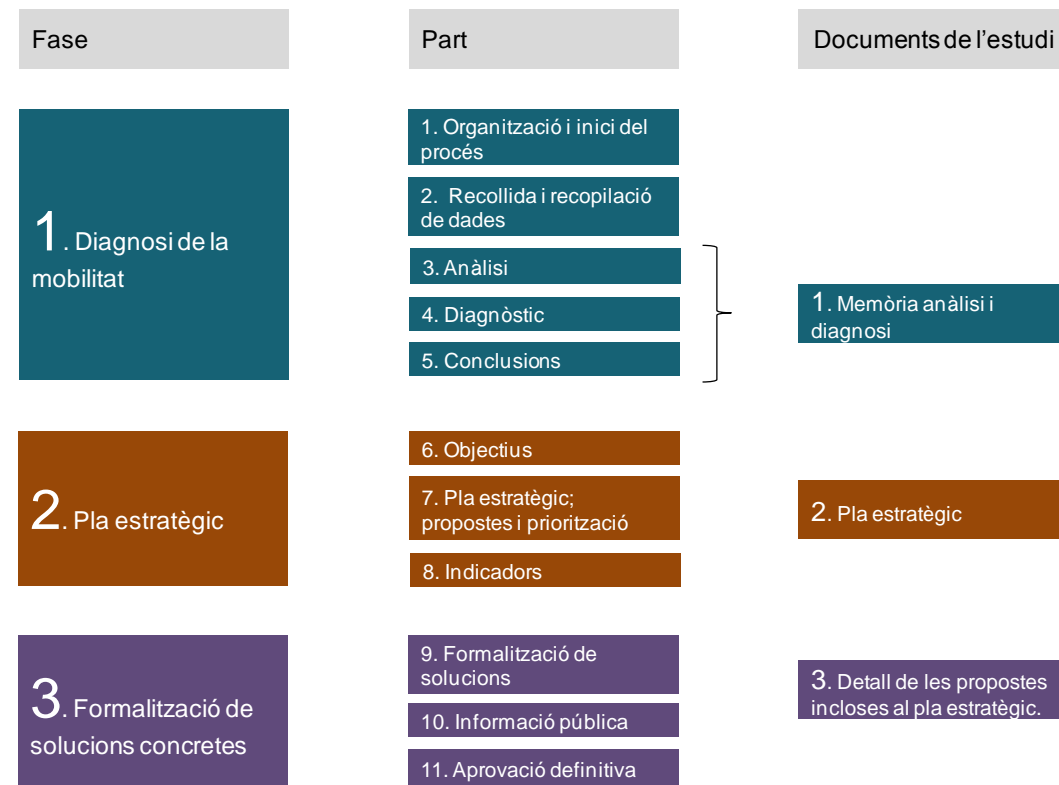
FASE 2: Es prendrà com a punt de partida entre d'altra informació la fase 1 de l'estudi redactat. I tindrà com a objectiu l'elaboració i l'establiment de les mesures de seguiment del Pla Estratègic del Districte d'Horta-Guinardó en relació als temes analitzats a la fase 1.

Aquesta fase 2 prendrà com a base la següent estructura i elements:

- Objectius. Definició dels objectius que es convertiran en les línies de treball que conformaran el punt 2 descrit a continuació i resultats esperats un cop aplicats els objectius proposats al punt anterior
- Propostes. Confecció del Pla Estratègic del Districte d'Horta-Guinardó en relació als temes analitzats a la Fase 1 de l'estudi.
- Indicadors. Eina de seguiment del nivell d'assoliment dels objectius. En aquesta darrera fase els redactors proposaran, de manera consensuada, els indicadors a seguir, les eines per a fer el seguiment, etc. El seguiment posterior queda fora de l'encàrrec.

FASE 3: La fase 3 de l'estudi, en cas que es redacti, tindrà com a objecte la formalització de solucions concretes en base a les conclusions de la Fase 2 de l'Estudi.

Gràfic 1. Fases I, II i III de l'estudi.



Font: Intra SL

El present document correspon a la FASE 1 de l'estudi de mobilitat, accessibilitat, espai públic i estructura del territori del districte d'Horta-Guinardó estructurat amb les següents parts:

2.5. CONTINGUT DEL DOCUMENT

Per entendre la mobilitat al districte i els elements que determinen les condicions de l'espai públic i la configuració de l'estructura territorial:

- L'estructura territorial, urbanística i demogràfica del districte.
- L'anàlisi de les xarxes de transport i serveis utilitzats pels desplaçaments de vianants, ciclistes, transport públic i vehicles privats motoritzats que configuren tota la xarxa de mobilitat del districte d'Horta-Guinardó i els barris.
- Diagnosi de les xarxes de mobilitat i ús segons el mitjà de transport utilitzat.
- Conclusions.
- Documentació gràfica (plànols).
- Annexes.

3. OBJECTIUS DE L'ESTUDI

3.1. VISIÓ

Per tal que el districte d'Horta-Guinardó disposi d'un viari accessible segur i conscienciat en els desplaçaments a peu en la Barcelona del 2020 cal marcar una estratègia. Un objectiu per tal que cada un dels esforços que es realitzin als 11 barris que componen el districte s'encamini per assolir la mateixa meta.

3.2. OBJECTIUS

1 Reduir l'efecte barrera de la topografia i millora de l'accessibilitat:

Planificar accions pro-vianants en zones amb pendents que afecten la marxa a peu.

Valoració del radi d'influència de parades bus i boques de metro en zones de diferències apreciables de cotes.

Anàlisi de l'accessibilitat de centres d'atracció en el districte (Llars d'infants, escoles, mercats, equipaments etc.).

2 Definir una xarxa d'itineraris bàsics i locals per a vianants en tot el districte:

Creació d'una malla en xarxa d'itineraris per a vianants a nivell de Districte i a nivell de Barri.

Definir un nou sistema d'informació (senyalització, localització d'equipaments i d'orientació) per a vianants.

Millora de les condicions de comoditat, seguretat i accessibilitat en la xarxa d'itineraris de vianants.

Millorar les infraestructures, els passos de vianants i la il·luminació.

Potenciar els eixos comercials ja creats com a eixos dinamitzadors dels barris.

3 Pacificació del transit motoritzat.

Promoure un Pla especial d'adaptació de zones 30 km/h, tenint en compte les condicions de diferències de cotes en molts carrers.

Condicionar la xarxa viaria per garantir la seguretat dels vianants en les interseccions, amb dispositius de seguretat (orelles) i elements reductors de velocitat.

Analitzar les necessitats de les persones grans, temps de semàfors i elements en vorera (pilones).

4 .Augmentar la superfície destinada al vianant

Ampliar voreres i generar espais atractius a les zones d'estar de les persones.

Definir un centre o zona lliure de vehicles als diferents barris que presentin de suficients intensitats de vianants, regulat per hores o caps de setmana.

Millorar les condicions dels desplaçaments de les persones amb problemes de mobilitat.

5 Promoció del caminar

Potenciar les rutes urbanes temàtiques (tres turons, les Fonts, Els Parcs, Edificis històrics, llocs d'interès etc.).

Promocionar activitats o dinàmiques per descobrir el barri a les escoles.

Promocionar el camí a l'escolar i camí al casal.

Promocionar esdeveniments relacionats amb el caminar para animar a les persones a conèixer el districte i barris a peu. Essent, també, una manera saludable per explorar la ciutat.

6. Millorar les condicions dels desplaçaments amb Bicicleta

Augmentar el nombre de desplaçaments en bicicleta pel districte.

Integrar la bicicleta a la calçada a les zones pacificades.

Treballar la convivència vianant - bicicleta - vehicle.

A les diferents estratègies s'aplica una metodologia de selecció i prioritització d'actuacions, atenent a diferents paràmetres:

- Ubicació i importància dins la xarxa
- Demanda
- Cost
- Dèficit actual
- altres

4. ANÀLISI TERRITORIAL I SOCIOECONÒMICA

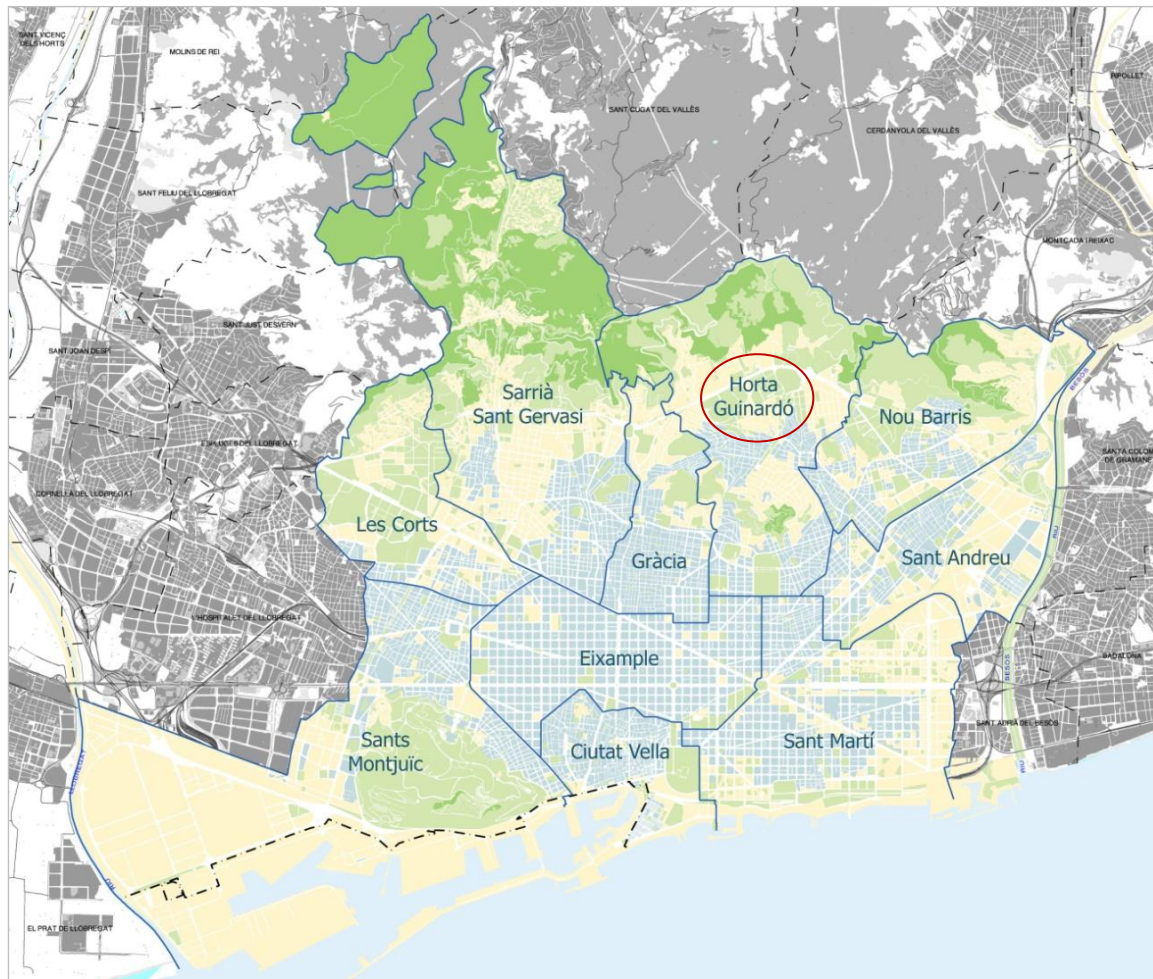
4.1. CONTEXT TERRITORIAL

4.1.1. Situació

Amb una superfície de 1.192 hectàrees, Horta-Guinardó és el tercer districte més extens de Barcelona, després de Sants-Monjuïc i Sarrià-Sant Gervasi, i ocupa l'11,9% de l'extensió total del municipi barceloní.

Està situat al sector nord-est de la ciutat, entre els districtes de Gràcia i Nou Barris. Limita també pel sud amb l'Eixample, Sant Andreu i Sant Martí, i pel nord, a través de la Serra de Collserola, amb els municipis de Sant Cugat i Cerdanyola.

Gràfic 2. Districtes de Barcelona



Font: Ajuntament de Barcelona

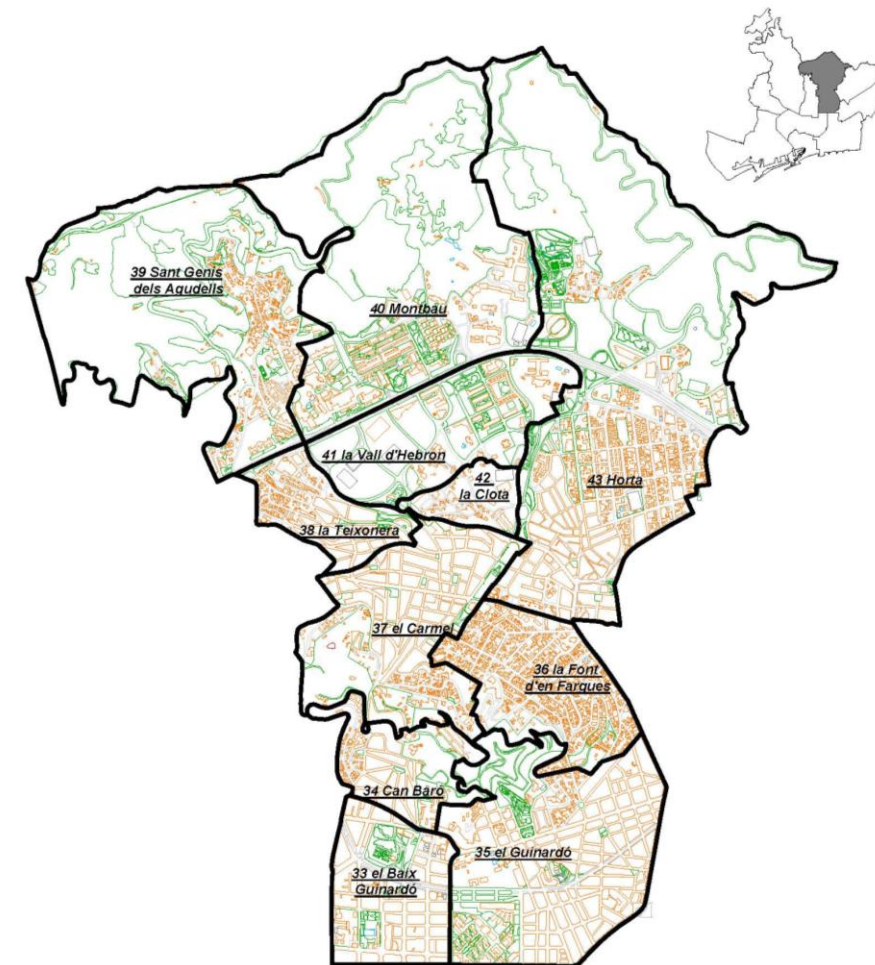
Al plànol 1 es representa la ubicació del districte 7 d'Horta-Guinardó dins del context metropolità.

4.1.2. Unitats territorials

La conjugació de la topografia del medi físic propi del territori on s'ubica el districte i l'evolució del procés urbà, han donat com a resultat una morfologia territorial molt fragmentada.

L'estructura interna d'Horta-Guinardó està formada per una pluralitat de barris molt heterogenis i desvinculats entre sí. Les unitats territorials bàsiques del districte són: El Guinardó, El Baix Guinardó, Can Baró, La Font d'en Fargues, El Carmel, La Teixonera, Horta (que inclou el nucli de La Font del Gos), Vall d'Hebron, Sant Genís dels Agudells, Montbau i La Clota.

Gràfic 3. Distribució territorial dels barris del districte d'Horta-Guinardó



Font: Ajuntament de Barcelona

Al plànol 2 es representa la divisió del districte per barris.

4.1.3. El territori i els barris

La història de l'actual districte d'Horta-Guinardó comença a l'antiga vall d'Horta, coneguda ara com a vall d'Hebron, que és on es va desenvolupar el municipi del mateix nom abans d'agregar-se a Barcelona l'any 1904. Aquest origen marca encara amb força la realitat del districte i així ho reflecteix la seva divisió en onze barris, tot seguint criteris històrics. Al nord, sota Collserola, hi ha els nuclis que formen actualment la vall, com ara Sant Genís dels Agudells, Montbau, la Vall d'Hebron, la Teixonera, la Clota, el Carmel, la Font d'en Fargues i el casc antic d'Horta, que inclou el veïnat de la Font del Gos, un conjunt d'habitatges amb 500 residents que hi ha dins el parc natural de Collserola.

A la part baixa del districte, per sota la carena del Carmel i del turó de la Rovira, hi ha els barris del Guinardó (el que aplega més habitants dins de tota aquesta unitat territorial, amb més de 36.000 veïns), el Baix Guinardó i dues importants zones verdes (el parc de les Aigües i els jardins Príncep de Girona), i Can Baró.

4.1.4. Ocupació i urbanització del sòl

La diversitat del medi físic d'Horta-Guinardó caracteritza el districte i ha condicionat al llarg del temps el procés d'ocupació i urbanització del seu sòl. L'existència d'unes unitats físiques clarament diferenciades, com Collserola, Vall d'Hebron, els serrats de la Rovira o la riera d'Horta, ha comportat la creació d'una estructura urbana molt diferenciada per sectors. Així, el districte està format per un conjunt heterogeni d'àrees urbanes que s'adiuen, a gran trets, amb les unitats físiques.

Taula 1. Superfície (m²) segons ús del sòl agregat. 2011

Dte. 7 Horta-Guinardó	Residència	Equip.	Parc urbans	Indústria i infraest.	Xarxa viària	Parcs urbans	Total
33. el Baix Guinardó	237.293	68.346	74.770	1.444	178.009		559.862
34. Can Baró	143.411	16.764	154.400		69.171		383.745
35. el Guinardó	522.996	215.775	264.758	3.478	301.279		1.308.285
36. la Font d'en Fargues	394.857	70.839	48.186		143.348		657.231
37. el Carmel	390.478	68.416	281.383	545	200.791		941.613
38. la Teixonera	188.384	17.458	36.747		94.469		337.057
39. Sant Genís dels Agudells	180.998	124.900	57.557	2	170.816	1.181.760	1.716.032
40. Montbau	116.716	345.769	218.235	11.260	142.695	1.212.021	2.046.697
41. la Vall d'Hebron	81.495	231.587	272.786		150.284		736.152
42. la Clota	61.227	9.882	65.459		41.705		178.274
43. Horta	633.444	275.163	286.457	15.240	523.780	1.348.213	3.082.297
Dte. 7. HORTA-GUINARDÓ	2.951.299	1.444.899	1.760.738	31.969	2.016.347	3.741.994	11.947.245
BARCELONA	25.748.721	10.949.888	12.170.798	13.883.178	23.157.292	16.250.306	102.160.182

Font: Ajuntament de Barcelona.

En el mateix sentit, la diversitat del medi físic configura un relleu accidentat, on l'element més característic és el pendent. Un pendent acusat, que comporta una vialitat i unes condicions d'edificació difícils. Igualment, les activitats econòmiques que necessiten d'espais grans i de determinades condicions en la circulació són de difícil implantació al districte.

En canvi, les característiques del medi ambient d'Horta-Guinardó (orientació, temperatura, poca pol·lució, proximitat a espais lliures...) poden considerar-se privilegiades per a determinats usos. Les activitats residencials i de lleure s'hi poden desenvolupar amb facilitat sempre que aquest desenvolupament es realitzi d'una forma adequada.

El territori que avui ocupa el districte d'Horta-Guinardó s'ha integrat tardanament en l'espai barceloní. No va ser afectat pel procés d'industrialització del Pla de Barcelona al segle XIX, ni va sofrir el creixement urbà d'altres nuclis de la ciutat (fins ben entrat el nostre segle, Barcelona creix pels sectors sud i oest).

És a partir dels anys 50 que l'espai d'Horta-Guinardó comença a urbanitzar-se en la seva major part. Aquest període de temps és el de màxima expansió poblacional de la ciutat.

Les modalitats d'ocupació del sòl per a residència han estat, però, molt diverses, combinant-se l'edificació caòtica de zones sense condicions i l'existència de nuclis barraquistes, amb la creació d'algunes àrees residencials de qualitat.

Taula 2. Superfície (m²) segons qualificacions urbanístiques del PGM i els seus instruments derivats. 2010

Dte. 7 Horta-Guinardó	Casc urbà	Conservació de l'estructura urbana i edificatòria	Densificació urbana	Edificació plurifamiliar	Edificació unifamiliar	Habitatge dotacional i protecció
33. el Baix Guinardó		1.210	232.587			3.496
34. Can Baró			72.572	24.780		
35. el Guinardó		10.071	448.634	47.055		267
36. la Font d'en Fargues			2.052	367.353		
37. el Carmel			299.845	51.043		1.823
38. la Teixonera			124.095	33.315		
39. Sant Genís dels Agudells				17.838	98.068	
40. Montbau						
41. la Vall d'Hebron		1			3.695	2.015
42. la Clota		31.080				
43. Horta	91.045	43.178	150.576	221.182	81.843	
Dte. 7. HORTA-GUINARDÓ	91.045	85.540	1.330.361	762.566	183.606	7.601
BARCELONA	3.539.708	360.808	11.442.050	1.746.137	2.567.135	109.767

Font: Ajuntament de Barcelona

A més de les funcions residencials que exerceix, el districte ha acollit alguns elements singulars que presten servei al conjunt de la ciutat són els que anomenem elements-ciutat. Entre aquests elements-ciutat d'Horta-Guinardó hi figuren la ciutat sanitària de la Vall d'Hebron, les Llars Mundet,

l'Hospital de Sant Pau... Es tracta de grans equipaments que van ubicar-se al districte per la disponibilitat d'espais lliures que aquest oferia en el seu moment.

També les grans àrees de lleure existents a Horta-Guinardó han de considerar-se elements d'abast ciutadà. Aquí hi figuren des del Parc de Collserola i el dels Turons o el Laberint d'Horta fins a l'àrea olímpica de la Vall d'Hebron amb instal·lacions esportives com el Centre Municipal de Tennis, el Palau Municipal d'Esports de la Vall d'Hebron o el Velòdrom d'Horta.

4.1.5. Accessibilitat

Tot aquest conjunt d'elements han de considerar-se com a punts estratègics del districte Horta-Guinardó que ha estat durant molts anys una àrea d'accessibilitat difícil. Actualment, però, el transport públic ofereix un servei adequat en la major part del districte, ja que hi donen servei les línies de metro III, IV i V i les línies d'autobús arriben a tots els barris. En els darrers temps s'han posat en funcionament també dues línies d'autobús de barri a Can Baró i a Sant Genís. L'única àrea gran que pateix un cert dèficit és el Carmel, barri que encara no està connectat amb la xarxa de metro.

La xarxa viària bàsica del districte, la que el connecta amb la resta de la ciutat, també ha millorat en gran manera als darrers anys. Aquesta xarxa viària possibilita la connexió ràpida d'Horta-Guinardó amb la resta de la ciutat i crea dos espais de centralitat fonamentals pel desenvolupament: la zona del Parc de la Vall d'Hebron i la de la plaça Alfons X-Torrent d'en Melis, units per l'eix que formen el túnel de la Rovira, la rambla del Carmel i l'avinguda de l'Estatut. Durant el mes de març de 1999 han entrat en funcionament tres noves infraestructures viàries que garanteixen definitivament la connexió en el sentit Besós-Llobregat: el carrer Lisboa, el carrer Llobregós, que s'ha eixamplat, i la ronda del Guinardó.

4.2. CONTEXT SOCIOECONÒMIC

4.2.1. Estructura econòmica

La ubicació perifèrica del districte al sector nord-est de la ciutat el situa a una certa distància dels principals eixos terciaris de desenvolupament de Barcelona: Passeig de Gràcia i Diagonal fins a la Gran Via de Carles III i bona part de l'Eixample, àrees on es concentren les activitats terciàries més especialitzades (finances i assegurances, comerç de luxe...)

L'estructura econòmica del districte es basa, fonamentalment en els serveis de consum, concretament en el comerç minorista i altres serveis al consumidor, mentre que els serveis destinats a les empreses són molt poc significatius, i representats fonamentalment en els serveis distributius (comerç a l'engròs i magatzems).

La població activa del districte treballa majoritàriament en activitats terciàries però en una proporció inferior a la del municipi. D'aquí que puguem parlar d'un caràcter més industrial de la població activa a Horta-Guinardó.

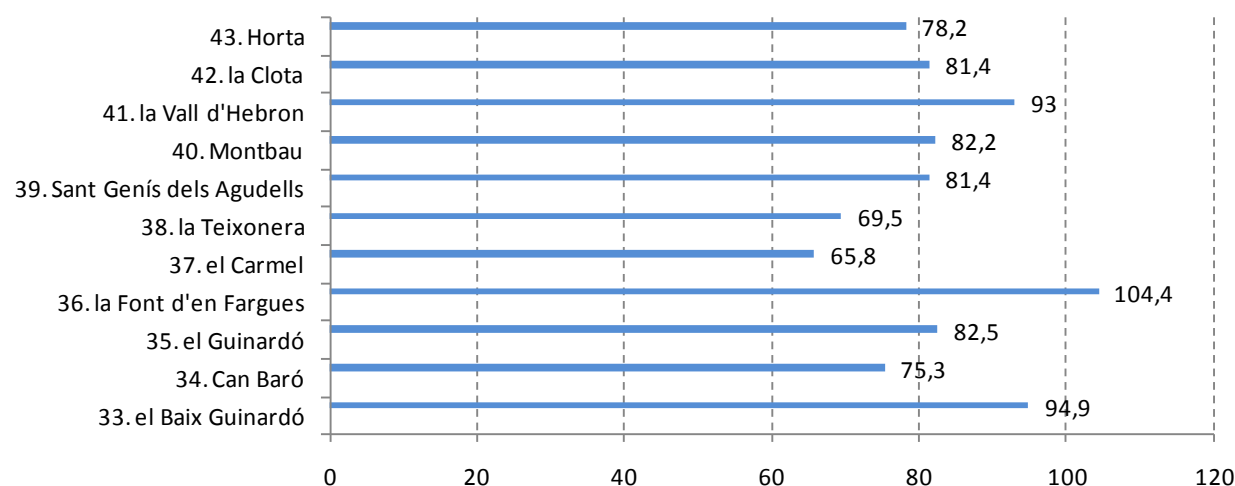
De la mateixa manera, si bé l'activitat industrial disposa d'un pes relatiu considerable, la majoria de sectors que la componen tenen un caràcter residual. Aquesta estructura econòmica va lligada a la funció urbana residencial pròpia del districte, és a dir, aquest s'ha dotat principalment de tota una sèrie de serveis orientats a satisfer les necessitats bàsiques dels seus habitants. Al plànol 6, referent a la xarxa de vianants, es representen els principals centres d'atracció municipals.

Tanmateix, els actius del districte se situen per sota els de la ciutat en activitats més dinàmiques o especialitzades com les de finances i assegurances i educació, tot i que són de destacar les majors proporcions de població activa a Horta-Guinardó en activitats relacionades amb la sanitat.

D'altra banda, l'existència d'infraestructures hospitalàries grans, d'establiments que fabriquen productes farmacèutics i d'activitats generades a partir d'aquestes implantacions, atorguen al districte un caràcter específic i un cert nivell d'especialització en temes sanitaris i farmacèutics.

Respecte al nivell de renda, existeixen diferències notables en funció del territori. La font d'en Fargues és l'únic barri del districte que supera la mitjana barcelonina. Contràriament, els barris la Teixonera i el Carmel, no ostenten ni el 70% de la renda mitjana municipal.

Gràfic 4. Distribució territorial de la renda familiar al districte d'Horta-Guinardó



Font: Ajuntament de Barcelona

En canvi, la proporció d'aturats sobre el total de residents (2011) és molt similar en tots els barris i tampoc presenta diferències significatives al llarg dels mesos de l'any. La Font d'en Fargues i el Carmel són els barris on percentualment tenen un pes més elevat (8%), mentre que el barri de la Clota, on la seva incidència és menys significativa (5%).

4.2.2. Demografia

L'evolució demogràfica del districte està marcada per un punt d'inflexió, 1981, a partir del qual el creixement experimentat per la població del districte fins aleshores, es transforma en un descens, fins i tot més acusat que el produït en el conjunt de Barcelona.

Aquest descens és motivat tant pels valors negatius del component migratori com pel decreixement vegetatiu, tot i que, contràriament al que succeeix a la ciutat, aquest últim component està una mica més equilibrat. Horta-Guinardó presenta una estructura d'edats relativament jove en relació amb el conjunt de la ciutat, tot i que les franges de població infantil i juvenil han anat perdent força en els darrers anys, d'acord amb la reducció generalitzada de la natalitat.

Es disposa d'indicadors poblacionals d'Horta-Guinardó dels darrers vint anys, distribuïts per quinquennis (1991-2011). Aquests indicadors constaten canvis molt significatius pel que fa a la caracterització dels residents del districte, que a la fi repercuteixen sobre els hàbits quotidians de mobilitat al conjunt del territori. S'assenyalen els aspectes més destacats:

- El districte d'Horta-Guinardó ha perdut població, concretament 15.045 residents. La proporció de població que viu sola s'ha doblat (del 5% al 12%).
- Es constata un envelliment generalitzat de la població: el grup de gent gran ha crescut considerablement (de 14% a 23%) en detriment de la població jove (de 17% a 9%). Així, l'edat mitjana dels residents ha augmentat dels 39 anys als 45 anys.

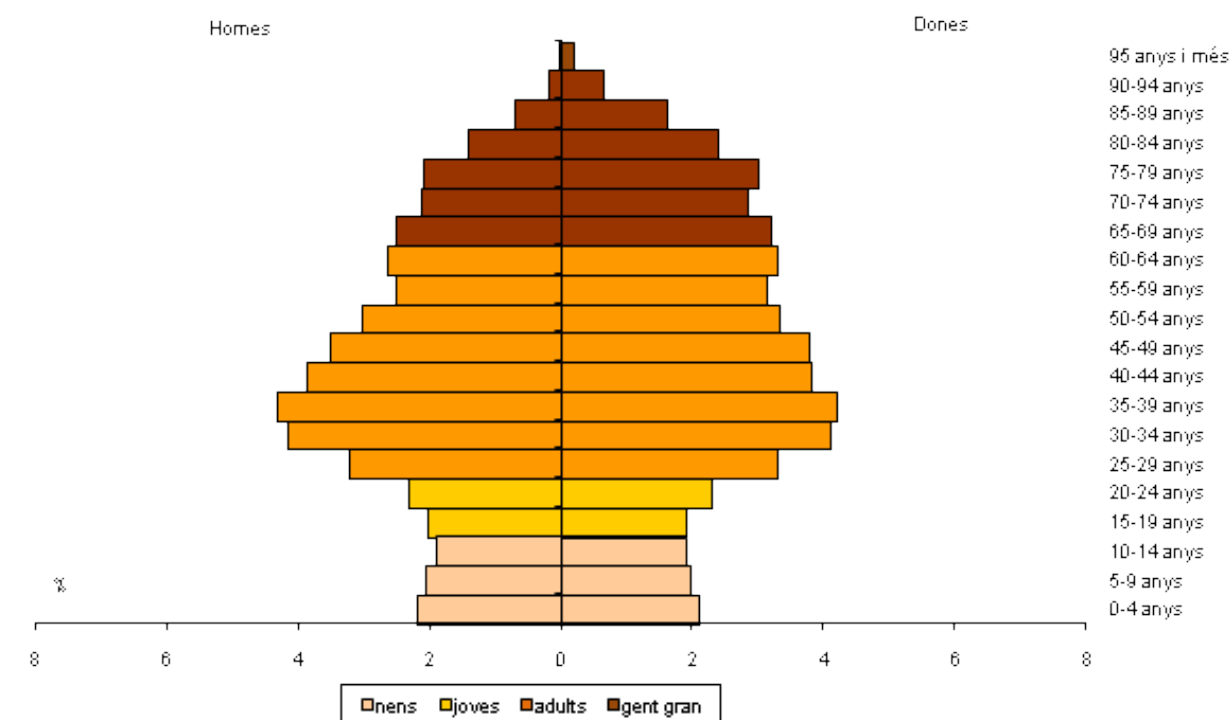
- La població nascuda a l'estranger ha augmentat del 2,3% al 16,8%. Les principals nacionalitats estrangeres al districte són l'equatoriana (1.801 hab.), la boliviana (1.656 hab.) i la peruana (1.556 hab.).

Taula 3. Evolució d'indicadors de la població del districte per quinquennis (1991-2011)

Dte.7 Horta-Guinardó	1991	1996	2001	2006	2011
Evolució de la població	184.557	169.832	166.747	170.138	169.512
Edat mitjana de la població (anys)	39	42	44	44	45
% població infantil (0-14 anys)	14,9	11,5	11,1	11,6	12,1
% població jove (15-24 anys)	17,2	15,5	11,6	9,2	8,6
% població adulta jove (25-39 anys)	20,6	21,8	24,4	24,9	23,3
% població adulta gran (40-64 anys)	33	32,9	31,9	32,3	32,9
% gent gran (65 anys i més)	14,4	18,3	20,9	22	23
Índex d'envelliment	96,7	158,6	188,5	189,5	189,7
% població que viu sola	4,7	6,6	8,5	10,6	11,9
% població nascuda a Catalunya	61,8	62,8	62,6	58,5	58,8
% població nascuda a la resta d'Espanya	35,9	34,6	31,4	27,5	24,4
% població nascuda a l'estranger	2,3	2,6	6	14	16,8
% població nacionalitat estrangera	0,8	1,1	4,4	8	13,1

Font: Ajuntament de Barcelona

Gràfic 5. Piràmide d'edats de la població del districte d'Horta-Guinardó (2011)



Font: Ajuntament de Barcelona

4.2.3. Caracterització de la població per barris

La densitat de població del districte d'Horta-Guinardó varia molt segons els barris.

Els barris situats al nord del districte (Sant Genís dels Agudells, Montbau i Horta) disposen d'un alt percentatge de superfície destinada a parc forestal i com a conseqüència d'això, presenten una densitat de població molt més reduïda que la resta dels barris.

Els barris més poblats són el Guinardó, el Carmel i Horta. Els tres barris concentren 95.410 habitants, el 56% de la població que resideix al districte d'Horta-Guinardó.

Les densitats més elevades corresponen als barris el Baix Guinardó, el Carmel i la Teixonera. En tots ells les densitats superen els 30.000 hab./km².

Respecte a la distribució de la població per grup d'edats, la proporció de gent gran amb 65 i més anys és molt elevada en tots els barris. Només el barri de la Teixonera (20,3%) presenta uns valors inferiors a la mitjana municipal (20,0%). Al barri de Montbau, el percentatge s'eleva fins al 34,4%. Aquest grup d'edat, juntament amb el dels infants (0-14 anys) són els més vulnerables en quant a dependència i a mobilitat reduïda, i com s'evidencia representen un volum de població gens menyspreable, concretament el 35% del total de residents del districte. La proporció de gent de més de 65 anys que viu sola al districte és del 23,8%, respecte al 25,7% del municipi. Per la seva banda, el total de població amb certificat de discapacitat censada al districte és de 11.342 residents.

Taula 4. Distribució de la població d'Horta-Guinardó distribuïda en barris (2011)

Dte. 7 Horta-Guinardó	Superfície (km ²)	Població (hab.)	Densitat hab./km ²	Parc forestal (m ²)	Parcs i jardins urbans (km ²)
33. el Baix Guinardó	0,6	25.972	46.378,6		74.770
34. Can Baró	0,4	8.984	23.395,8		96.275
35. el Guinardó	1,3	35.673	27.272,9		257.310
36. la Font d'en Fargues	0,7	9.495	14.452,1		52.219
37. el Carmel	0,9	32.425	34.421,4		212.957
38. la Teixonera	0,3	11.420	33.887,2		33.254
39. Sant Genís dels Agudells	1,7	6.977	4.065,9	1.181.760	46.342
40. Montbau	2,0	5.191	2.535,9	1.212.021	218.235
41. la Vall d'Hebron	0,7	5.580	7.581,5		272.786
42. la Clota	0,2	472	2.651,7		65.459
43. Horta	3,1	27.312	8.861,8	1.348.213	289.421
Dte. 7. HORTA-GUINARDÓ	11,9	169.512	14.188,7		
BARCELONA	102,2	1.615.985	15.818,2		

Font: Ajuntament de Barcelona

Al plànol 3 es representa la distribució de la densitat de població per zones.

Taula 5. Distribució de la població d'Horta-Guinardó per barris i en grup d'edats (2011)

Població per edat (en%)	0-14 anys	15-24 anys	25-64 anys	65 i més anys
33. el Baix Guinardó	10,9	8,7	56,1	24,4
34. Can Baró	11,7	8,6	57,6	22,2
35. el Guinardó	12	8,2	57,4	22,4
36. la Font d'en Fargues	14,4	8,6	56,1	20,9
37. el Carmel	13,1	8,8	57,0	21,0
38. la Teixonera	13	8,8	57,9	20,3
39. Sant Genís dels Agudells	11,2	8,7	52,6	27,6
40. Montbau	12,3	6,2	47,1	34,4
41. la Vall d'Hebron	12,5	9,1	54,8	23,6
42. la Clota	14,4	9,1	52,1	24,4
43. Horta	11,5	8,8	55,9	23,8
Dte. 7. HORTA-GUINARDÓ	12,1	8,6	56,2	23,0
BARCELONA	12,3	8,9	58,0	20,8

Font: Ajuntament de Barcelona

Al plànol 5 es representa la distribució de la població per grup d'edats i barris.

TRETS SOCIOECONÒMICS MÉS DESTACATS D'HORTA-GUINARDÓ

- La població censada al districte Horta-Guinardó és de 169.512 habitants.
- El 52,5% dels habitants són dones i el 47,5% homes (89.546 i 79.966, respectivament).
- La taxa de natalitat del districte és de 7,7 mentre que la mitjana municipal és superior (8,6).
- La proporció de gent de més de 65 anys que viu sola al districte és del 23,8%, respecte al 25,7% del municipi.
- Els barris més poblats són el Guinardó, el Carmel i Horta. Concentren el 56% de la població que resideix al districte.
- Les densitats més elevades corresponen als barris el Baix Guinardó, el Carmel i la Teixonera. En tots ells les densitats superen els 30.000 hab./km².
- La renda familiar mitjana disponible per habitant (2010) al districte (80,7) és menor a la mitjana municipal, entorn a un 20% inferior (Índex Barcelona=100).

4.3. PARC DE VEHICLES I MOTORITZACIÓ

El parc de vehicles és un altre aspecte bàsic a tenir en compte a l'hora de realitzar un estudi de mobilitat. La quantitat, el tipus i la proporció de vehicles determinaran la capacitat de la població per desplaçar-se en vehicle privat.

En el cas del districte d'Horta-Guinardó, el 61,6% dels vehicles censats són turismes, tot i que també destaca l'elevada presència de motocicletes (21,3%).

Taula 6. Parc de vehicles de d'Horta-Guinardó (2011)

	Turismes	Motos	Ciclomotors	Camions i furgonetes	Altres vehicles	Total
Absoluts	61.284	21.155	9.891	4.947	2.220	99.497
%	61,6%	21,3%	9,9%	5,0%	2,2%	

Font: Institut d'Estadística de Catalunya

L'índex de motorització relaciona el parc mòbil amb el nombre d'habitants (nombre total de vehicles per cada mil habitants). A major densitat de població (possibilitat de fer més desplaçaments a peu) i a més població en nombres absoluts (possibilitat de disposar de més oferta de transport públic) els índexs de motorització disminueixen. Horta-Guinardó té un índex de motorització baix, de 587 veh./1.000 hab. inferior a la mitjana municipal (604,4 veh./1.000 hab.)

4.3.1. Caracterització per barris

Els barris que disposen d'un parc de vehicles més nombrosos són també els més poblats, el Guinardó i el Carmel (20.770 i 18.182 unitats, respectivament). Per la seva banda, les zones amb un índex de motorització més elevat són els barris de la Font d'en Fargues i la Clota (754 i 723, respectivament). El barri de la Clota té únicament 472 residents i per tant, els resultats estadístics del mateix cal valorar-los amb prudència.

Precisament la Font d'en Fargues i la Clota (juntament amb Can Baró), són els únics barris del Districte que no disposen de servei de metro. La Teixonera i el Carmel estan connectats a la xarxa de metro des de juliol de 2010 (L5), mentre que Can Baró ho estarà aviat quan s'habilitin les línies L9 i L10.

Respecte a l'oferta de transport públic, quan més nombrosa i com més connectada i accessible al territori està, més baixa és la dependència amb el vehicle privat i el seu corresponent grau d'ús.

Un altre factor important que incideix en l'ús del vehicle privat i del transport públic és el grau d'accessibilitat que tenen els ciutadans a disposar d'un vehicle en propietat.

En aquest sentit, cal destacar que entre la població estrangera del districte (16,8%) els índexs de motorització són molt més reduïts que entre la població espanyola. El nombre de vehicles per càpita és menor ja el perfil dels col·lectius presents al districte indiquen que són extracomunitaris (Equador, Bolívia i Perú), fet que els pot originar certes dificultats a l'hora d'homologar la llicència de

conducció, a banda de disposar de rendes més aviat baixes. Així doncs, a trets generals cal suposar que en detriment del transport privat, seran més adeptes a l'ús del transport públic.

Taula 7. Parc de vehicles i motorització d'Horta-Guinardó distribuïda en barris (2011)

Dte. 7 Horta-Guinardó	Turismes	Motos	Ciclomotors	Altres	Parc de vehicles	Índex de motorització
33. el Baix Guinardó	9.165	3.475	1.460	1.046	15.146	583,2
34. Can Baró	3.176	1.405	691	403	5.675	631,7
35. el Guinardó	12.825	4.449	1.890	1.606	20.770	582,2
36. la Font d'en Fargues	4.264	1.762	609	520	7.155	753,6
37. el Carmel	10.894	3.670	2.371	1.247	18.182	560,7
38. la Teixonera	4.043	1.327	750	446	6.566	575,0
39. Sant Genís dels Agudells	2.852	764	392	281	4.289	614,7
40. Montbau	1.906	527	164	154	2.751	530,0
41. la Vall d'Hebron	2.166	540	200	209	3.115	558,2
42. la Clota	173	54	47	67	341	722,5
43. Horta	9.820	3.182	1.317	1.188	15.507	567,8
Dte 7. HORTA-GUINARDÓ	61.284	21.155	9.891	7.167	99.497	587,0
BARCELONA	591.733	210.328	85.405	88.879	976.345	604,4

Font: Ajuntament de Barcelona

Al plànol 4 es representa la distribució de la densitat de motorització per barris.

Taula 8. Parc de vehicles i motorització d'Horta-Guinardó distribuïda en barris (2011)

Dte. 7 Horta-Guinardó	Població espanyola				Població estrangera			
	Cotxes	I. M	motos	I. M	Cotxes	I. M	Motos	I. M
33. el Baix Guinardó	8.743	391,0	3.321	148,5	422	116,9	154	42,7
34. Can Baró	3.056	392,0	1.337	171,5	120	100,9	68	57,2
35. el Guinardó	12.259	401,3	4.248	139,1	566	110,4	201	39,2
36. la Font d'en Fargues	4.173	468,3	1.725	193,6	91	155,8	37	63,4
37. el Carmel	10.387	371,6	3.520	125,9	507	113,3	150	33,5
38. la Teixonera	3.817	394,2	1.258	129,9	226	130,2	69	39,7
39. Sant Genís dels Agudells	2.745	448,2	737	120,3	107	125,4	27	31,7
40. Montbau	1.824	396,3	510	110,8	82	139,2	17	28,9
41. la Vall d'Hebron	2.089	415,6	514	102,3	77	139,0	26	46,9
42. la Clota	163	454,0	52	144,8	10	88,5	2	17,7
43. Horta	9.553	400,2	3.082	129,1	267	77,6	100	29,1
Dte 7. HORTA-GUINARDÓ	58.809	399,4	20.304	137,9	2.475	111,1	851	38,2

I. M = Índex de motorització

Font: Ajuntament de Barcelona

5. XARXES DE TRANSPORT: INFRAESTRUCTURA I SERVEIS

5.1. XARXA PER A DESPLAÇAMENTS A PEU

La circulació de persones per la via pública requereix disposar d'uns espais que garanteixin la seguretat i el confort en les activitats diàries d'aquells que es desplacen a peu.

En aquest sentit, l'Ajuntament de Barcelona i, més concretament el districte d'Horta-Guinardó ve aplicant una política clara per augmentar l'espai, l'accessibilitat i la seguretat dels vianants (Pla d'accessibilitat, millores en accessibilitat del transport públic i edificis municipals, seguretat a les escoles...).

En l'actualitat (setembre 2012) ha estat aprovat el **Programa d'Actuació d'Horta-Guinardó 2012-2015**. Aquest document incorpora les actuacions prioritàries pel Districte i els principals eixos d'actuació a seguir. Entre les prioritats hi ha el compromís de "donar resposta a les necessitats de les persones més vulnerables i prioritzar el manteniment de l'espai públic i millorar-ne l'accessibilitat". Així com també, l'eix d'actuació V contempla "Millorar la mobilitat urbana amb sostenibilitat i garantint les mateixes oportunitats d'accés a tota la ciutat".

El present estudi de mobilitat pot ser una eina útil i fonamental per tal de determinar en quins aspectes cal actuar per millorar l'accessibilitat del districte i garantir una mobilitat equitativa que millori l'accessibilitat de persones amb mobilitat reduïda, garanteix el dret a la mobilitat d'aquells que no disposen de vehicle privat. I adequi l'oferta de transport col·lectiu a les necessitats canviants de ciutadans i ciutadanes i garanteix la cobertura territorial i horària de les zones urbanitzades del districte amb transport col·lectiu.

Per la redacció del present estudi s'han de tenir en compte les següents legislacions i normatives vigents:

- * Llei 20/91 de Promoció de l'accessibilitat i supressió de barreres arquitectòniques.
- * Codi d'accessibilitat de Catalunya, Decret 135/1995 de 24 de març de desplegament de la Llei 20/91 de 25 de novembre de promoció de l'accessibilitat i supressió de barreres arquitectòniques i d'aprovació del Codi d'Accessibilitat.
- * Manual Europeu per a un entorn urbanitzat accessible.
- * Normativa del municipi sobre la instal·lació dels elements urbans en l'espai públic.
- * Ley de integración social de los minusválidos. Ley 13/82 (BOE 30/04/82).
- * Ley 51/2003, de 2 de diciembre, de igualdad de oportunidades, no discriminación y accesibilidad universal de las personas con discapacidad. (LIONDAU).
- * Condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación de las personas con discapacidad para el acceso y la utilización de los espacios públicos urbanizados y edificaciones. R.D. 505/2007 (BOE 113 del 11/05/2007).
- * Llei 10/1993, de 8 d'octubre, que regula l'accés a l'entorn a les persones amb disminució visual que vagin acompanyades de gossos pigall...

La Llei 20/ 1991 de promoció de l'accessibilitat i supressió de barreres arquitectòniques, diu referent als municipis :

En l'article 52 es diu :

*** Competències dels municipis*

" Correspon als municipis l'aplicació de la normativa d'accessibilitat i supressió de barreres , en l'àmbit de les competències que hagin d'exercir..... :

L'elaboració dels plans locals d'adaptació i supressió de barreres arquitectòniques, així com les corresponents revisions quinquennals. "

En l'article 12 , apartat 12.3 es diu:

" Per a la finalitat prevista en aquest article, els projectes de pressupostos dels ens públics han de contenir en cada exercici econòmic les consignacions necessàries per al finançament d'aquestes adaptacions.

Al territori català disposa del Decret 135/1995, de 24 de març, de desplegament de la Llei 20/1991, de 25 de novembre , de promoció de l'accessibilitat i de supressió de barreres arquitectòniques, i d'aprovació del Codi d'Accessibilitat.

5.1.1. Repartiment de l'espai viari

L'espai públic d'un municipi és tot aquell àmbit on qualsevol persona hi té dret a circular, aquest és de propietat, d'ús i de domini públic. L'espai públic inclou els carrers, les places, els parcs i els jardins. En la nostra cultura aquest espai és de vital importància, ja que és l'escenari d'interacció social quotidiana.

Al llarg de la història l'espai públic ha sofert grans modificacions en el seu ús. El més significatiu és l'augment del nombre de vehicles circulant pels carrers, que ha conduït a la pèrdua d'espai públic destinat als vianants.

Per tant, ens trobem que en aquests moments és necessari establir un equilibri entre el vianant i el vehicle, potenciant el primer i trobant mesures de conciliació per al segon. Aquest equilibri es duu a terme mitjançant l'aplicació d'un pla d'accessibilitat en la via pública i en els espais lliures.

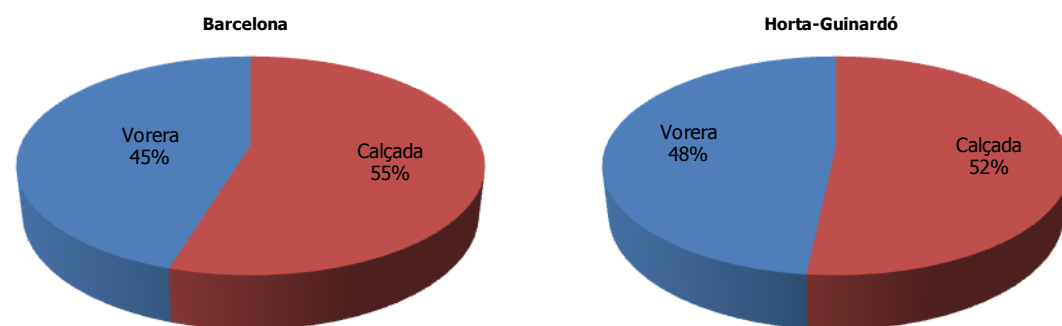
Segons l'ajuntament de Barcelona l'espai viari es reparteix de la següent manera:

Taula 9. Superfície i longitud dels carrers. 2011

	Barcelona	Horta-Guinardó	% Horta-Guinardó / Barcelona
Superfície (m²)			
Calçada	10.861.169	907.518	8,4
Vorera	8.991.347	848.529	9,4
Metres lineals de carrer	1.361.761	149.132	11,0
Nombre de carrers	4.035	474	11,7
Nombre d'arbres als carrers	158.896	13.609	8,6

Font: Ajuntament de Barcelona

Gràfic 6. Repartiment de l'espai viari Barcelona i Horta-Guinardó. 2011.



Font: Ajuntament de Barcelona

L'espai viari destinat al mitjà a peu ha de complir unes condicions imprescindibles per una mobilitat accessible, segura, còmode i contínua.

Per a avaluar l'adequació de l'espai viari a les necessitats del vianant s'ha realitzat una inspecció in situ als sectors principals del districte. Entre els problemes que s'han detectat trobem: seccions de vorera insuficient, voreres amb desnivell pronunciat, mobiliari urbà mal ubicat i passos de vianants que no compleixen la llei d'accessibilitat. No obstant, cal remarcar els esforços que els últims anys s'han dut a terme al barri ja que s'ha millorat notablement la mobilitat a peu.

Del total de la xarxa viària del districte d'Horta - Guinardó la major part dels carrers de paviment únic es situa al barri d'Horta (52,6%). En segon lloc, tot i que a molta distància hi ha el Carmel (14,6) i en tercera posició la Vall d'Hebron (10,2%). A l'altre extrem el barri de Montbau té 0 carrers de vianants.

Taula 10. Superfície de carrers amb paviment únic

Dte. 7 Horta-Guinardó	Superfície (m ²)	Percentatge respecte el Dte.7
33. el Baix Guinardó	1.200	2,2%
34. Can Baró	1.859	3,4%
35. el Guinardó	4.153	7,5%
36. la Font d'en Fargues	1.853	3,4%
37. el Carmel	8.011	14,6%
38. la Teixonera	746	1,4%
39. Sant Genís dels Agudells	1.841	3,3%
40. Montbau	0	0,0%
41. la Vall d'Hebron	5.637	10,2%
42. la Clota	799	1,5%
43. Horta	28.917	52,6%
HORTA - GUINARDÓ	55.015	100,0%

Font: Intra sl.

5.1.2. Centres d'atracció i itineraris principals a peu

La conjugació de la topografia del medi físic propi del territori on s'ubica el districte i l'evolució del procés urbà, han donat com a resultat una morfologia territorial molt fragmentada.

L'estructura interna d'Horta-Guinardó està formada per una pluralitat de barris molt heterogenis i desvinculats entre sí.

El **Baix Guinardó** és un barri amb personalitat pròpia dins de la gran barriada del Guinardó. Els elements urbans més característics són el Parc de les Aigües, l'oficina d'atenció ciutadana, l'arxiu municipal del districte, CAP, centre de normalització lingüística, etc. Aquests centres atrauen una gran quantitat de desplaçaments a peu cada dia, fet que els converteix en pols importants pel que fa a la mobilitat del barri, i també del districte.

El barri de **Can Baró** disposa d'alguns centres d'atracció com són el poliesportiu Vista-Parc i de Can Baró així com també el centre infantil l'Ànec i el casal el Pirineu.

El **Guinardó** té un caràcter bàsicament residencial. Enfilant-se a la muntanya, presideix el barri el gran pulmó verd del parc del Guinardó, un gran espai que atrau nombrosos desplaçaments d'oci. El Guinardó té una intensa vida associativa. Un bon exemple n'és el Centre Cívic, que va ser el primer equipament d'aquestes característiques a Barcelona (1982). Aglutina, també, 5 centres d'ensenyament i 3 esportius, entre ells el camp de futbol municipal. La major part dels centres s'ubiquen al voltant del centre cívic. Cal destacar la presència del Mercat Guinardó que atrau una part important dels desplaçaments quotidians que es produeixen al barri.

A la **Font d'en Fargues** a més de Can Carabassa i Can Fargas, s'ha de mencionar el Casal Familiar centre cultural i social del barri, davant el qual hi ha l'església de Sant Antoni de Pàdua. Destaquen, també, 6 centres d'ensenyament ubicats al barri que atrauen i generen gran quantitat de desplaçaments a peu en hores molt concentrades del dia.

El Carmel és un dels barris amb més identitat del districte d'Horta-Guinardó. La presència del mercat i d'un eix comercial important són fonamentals per entendre la mobilitat a peu del barri. La concentració dels centres d'atracció és elevada, amb un eix clar i definit al llarg del carrer Llobregós.

La Teixonera disposa del centre Cívic Teixonera. També ha estat important la reordenació de la Plaça Teixonera, que avui és un cèntric punt de trobada i de relació del barri.

Al barri de **San Genís del Agudells** el condicionant més important és l'orografia del terreny, malgrat a això existeix un eix comú amb la resta de districte, l'antiga riera o el torrent d'Horta. A partir de la riera es van desenvolupar activitats diverses. Actualment els principals centres d'atracció s'ubiquen a l'entorn de la parròquia Sant Crist.

Montbau, ubicat a l'extrem de llevant, hi ha les antigues Llars Mundet, entitat de caràcter benèfic actualment reconvertida en un nou campus universitari que localitza, entre d'altres, les facultats de Psicologia i Pedagogia de la Universitat de Barcelona. Dins del recinte també s'hi troba el Palau de les Hores. Tancant el barri per ponent, hi ha la ciutat sanitària de la Seguretat Social, una de les més grans i més ben dotades de l'Estat espanyol. Aquests equipaments, i d'altres, aporten al barri uns importants fluxos quotidians de persones que reverteixen en un cert dinamisme de serveis.

A la part baixa de la **Vall d'Hebron** s'ubiquen instal·lacions culturals com el reconstruït Pavelló de la República, que acull l'arxiu de la Fundació Figueres i el Centre d'Estudis Històrics Internacionals (CEHI), a més de la Torre Jussana, seu de l'Agència Municipal de Serveis per a les Associacions. Els darrers equipaments públics que s'han obert al barri han estat el Casal de Gent Gran, el Casal de Barri, la seu de Associació de veïns i veïnes del Parc de la Vall d'Hebron, Club de Voleibol, Coral del Parc de la Vall d'Hebron, Associació Foc, el Centro cultural Salvador Allende, l'Associació Com Kedem, i la Coordinadora de colles de diables i bestiari de foc de Barcelona.

A la **Clota** i coexisteixen un petit nucli format per edificacions autoconstruïdes. Amb alguns racons i passos estrets, grups de cases baixes al llarg dels carrers principals, alguns tallers i bòbiles, i diversos sectors d'horts. Cal destacar la deixalleria i el camp de futbol.

Actualment el barri d'**Horta** manté l'estructura del nucli antic entorn de la plaça Eivissa, i té un eixample residencial d'edificacions aïllades unifamiliars i plurifamiliar. Un element patrimonial molt destacat d'Horta és el Parc del Laberint. Altres edificacions remarcables són el velòdrom construït amb motiu dels Jocs Olímpics de 1992 i, d'altra banda, la masia de Can Cortada. Horta té identitat pròpia, així ho demostra la presència d'un teixit comercial important amb un eix comercial promogut per Federació de comerciants cor d'Horta i Mercat. Per últim, cal destacar la concentració d'equipaments esportius al sector més oriental del barri (Centre esportiu municipal d'Horta, camp municipal de futbol i la piscina municipal).

Amb tot, el teixit de barris que configura el districte d'Horta-Guinardó i els 146 centres d'atracció repartits pel territori determinen els principals eixos de desplaçaments de vianants. I, per tant, aquells viaris que estructurin la xarxa de vianants que connecta els diferents centres d'atracció de cada barri i aquests entre els diferents barris (plànol 6).

Al plànol que representa gràficament la xarxa de vianants i els centres d'atracció s'observa els diferents eixos, que connecten els diferents barris i el districte amb els districtes veïns (Gràcia, Sarrià - St. Gervasi, Eixample, Sant Martí, Sant Andreu i Nou Barris).

L'estructura de la **xarxa d'itineraris per a vianants és una malla ortogonal** amb 4 eixos verticals i 12 horitzontals que transcorren al llarg del districte prenen importància i bifurcant-se a mesura que perden latitud. Amb un total de 43,2 km d'itineraris per a vianants (21,0 km d'itineraris verticals i 22,2 km d'itineraris horitzontals).

La xarxa d'itineraris per a vianants està formada per **12 eixos horitzontals**:

01 Eix Sant Antoni (1,7 km): transcorre per l'extrem de llevant del districte al llarg del carrer Sant Antoni Maria Claret.

02 Eix Guinardó (2,1 km): transcorre a través de la ronda del Guinardó connectant el parc de les Aigües i l'Hospital Sant Pau amb els sectors septentrionals del Baix Guinardó i del Guinardó.

03 Eix Montserrat (1,9 km): discorre entre els barris de Can Baró, el Baix Guinardó i el Guinardó per l'avinguda Mare de Déu de Montserrat.

04 Eix Amilcar (0,7 km): és una bifurcació de l'eix 3 al barri del Guinardó des de l'avinguda Mare de Déu de Montserrat, discorrent pel carrer Amilcar.

05 Eix Tres Turons (2,4 km): és un eix que creua el districte entre el Parc Güell i l'avinguda Borbó passant pel Parc del Carmel i el Parc del Guinardó. Aquest eix és un eix utilitzat pels desplaçaments d'oci i lleure.

06 Eix Llobregós (1,4 km): creua el barri del Carmel pel carrer amb el mateix nom, seguint l'eix comercial i connectant bona part dels centres d'atracció més destacats. Segueix pel districte entre els barris d'Horta i la Font d'en Fargues.

07 Eix Dante (1,7 km): transcorre entre la Teixonera i el Carmel fins al carrer Dante on segueix per creuar el Carmel i Horta.

08 Eix Lisboa (2,2 km): creua el districte des de la Teixonera fins a Horta. S'inicia a l'extrem sud del barri de Sant Genís dels Agudells, segueix pel carrer Cortada cap a la plaça de la Clota, el carrer Lisboa i el carrer Tajo.

09 Eix Feliu Codina (0,9 km): s'inicia a la baixada Plana, on enllaça amb l'eix 8, per seguir pel carrer Alt de Mariner i el carrer Feliu Codina fins la Guineueta.

10 Eix Cardenal Vidal i Barraquer - Valldaura (1,8 km): s'inicia a la plaça Clota, on enllaça amb l'eix 8, seguint pel carrer Vidal i Barraquer, plaça de Boticelli i passeig Valldaura fins enllaçar amb l'eix 11 a prop de la plaça Karl Marx.

11 Eix Vall d'Hebron (3,0 km): transcorre paral·lel a la Ronda de Dalt fins Horta, on es troba amb l'eix 10 al passeig Valldaura per connectar amb Trinitat Vella.

12 Eix dels Parcs (2,3 km): transcorre a l'extrem septentrional del districte entre Sant Genís i les Roquetes.

Els 4 eixos verticals estructurin el districte i s'inicien a Sant Genís, la Vall d'Hebron, Mundet i les Roquetes.

13 Eix Sant Genís - Baix Guinardó (6,8 km): creua els extrems dels barris de la Clota i la Teixonera fins arribar al Carmel. Barri on pren protagonisme ja que connecta els centres d'ensenyament com Barcelona Activa, centre de formació de persones adultes del Carmel, l'escola bressol municipal i l'escola d'infantil i primària amb el centre comercial del Carmel. Al barri de Can Baró (carrer José Millán González) hi ha la primera bifurcació de l'eix, que es dirigeix cap a la plaça Can Baró i que per l'avinguda Mare de Déu de Montserrat va a cercar el carrer Cartagena. L'itinerari principal té una nova bifurcació a la plaça Sanllehy, discorrent un eix pel carrer Sardenya i un altre pel carrer Praga cap al carrer Lepant. Al pas pel Baix Guinardó connecta el Parc de les Aigües amb els equipaments ubicats a l'entorn dels jardins del príncep de Girona.

14 Eix Montbau - Guinardó (5,6 km): s'inicia al carrer l'Arquitectura, al costat de l'hospital de la Vall d'Hebron, creuant el barri de la Vall d'Hebron i la Clota fins arribar a la Rambla del Carmel. En aquest punt discorre en paral·lel amb l'eix 15. L'itinerari segueix pel carrer Montserrat de Casanovas i s'enfila cap al parc del Guinardó fins arribar al carrer Telègraf i seguir pel carrer Sant Quintí, en un tram compartit amb l'eix 15.

15 Eix Mundet – Guinardó (4,4 km): s'inicia al campus Mundet connectant els diferents centres atractors de la Vall d'Hebron fins arribar a la Rambla del Carmel que transcorre entre els barris d'Horta, la Clota, el Carmel i la Font d'en Fargues. Transcorre pel carrer Pedrell, voreja el Parc del Guinardó fins arribar al barri del Guinardó i connecta els barris de la Font d'en Fargues i el Guinardó amb els centres d'atracció ubicats a l'entorn dels jardins del Doctor Pla i Armengol. La connexió amb el districte de l'eixample és a través del carrer de Sant Quintí, en un tram compartit amb l'eix 14.

16 Eix Horta - Passeig Maragall (4,2 km): creua tot el barri d'Horta des de les Roquetes passant per les instal·lacions esportives d'Horta i plaça Eivissa fins la Font d'en Fargues. Punt en que el passeig Maragall és l'eix principal que connecta els barris més septentrionals del districte amb el barri del Guinardó. L'eix es bifurca al barri del Guinardó, a l'alçada de la plaça Maragall. El ramal oriental es dirigeix a l'eixample pel carrer Navàs de Tolosa mentre que el ramal occidental segueix pel passeig Maragall.

Imatge 1. Detall del plànol 6. Xarxa de vianants i centres d'atracció.



Font: Intra sl.

TRETS MÉS DESTACATS DEL PARC DE VEHICLES D'HORTA-GUINARDÓ

- L'estructura interna d'Horta-Guinardó està formada per una pluralitat de barris molt heterogenis i desvinculats entre sí.
- Actualment el districte té 146 centres d'atracció en 11 barris.
- La xarxa de vianants es suporta en una malla ortogonal amb diferents eixos verticals i horitzontals. Amb un total de 43,2 km d'itineraris.


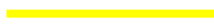



5.1.3. Pendent

La diversitat del medi físic d'Horta-Guinardó caracteritza el districte i ha condicionat al llarg del temps el procés d'ocupació i urbanització del seu sòl. En el mateix sentit la diversitat del medi físic configura un relleu accidentat, on l'element més característic és el pendent. Un pendent acusat, que comporta una vialitat i unes condicions d'edificació difícils. Per contra, les activitats d'oci i residencials s'hi poden desenvolupar amb facilitat per la ubicació privilegiada i la presència d'espais verds. Aquestes característiques urbanes i topogràfiques fan que **el mitjà a peu estigui penalitzat** per desplaçar-se pel districte.

L'estudi del pendent dels carrers és determinant. Els carrers que presenten un pendent molt alt (igual o superior al 12%) és consideren inaccessible ja que degut a les característiques orogràfiques del territori aquest pendent no és modificable; tot i que s'hi poden fer millores per tal de facilitar el trànsit als vianants aquestes no seran aptes per a persones amb mobilitat reduïda. A més, caldrà valorar el grau de lliscament en sec o en mullat del paviment d'aquests trams de carrers amb fort pendent, per evitar en major grau les caigudes dels vianants que hi transitin.

El pendent dels carrers condiona l'existència d'elements urbans i guals mal dissenyats, ja que provoca l'aparició de graons aïllats per salvar desnivells, difícilment detestables per a persones amb dificultats visuals, construccions de guals de vehicles mal executats que dificulten l'accessibilitat de les voreres,...

Per tal d'analitzar els pendents dels carrers del districte s'ha grafiat el pendent a través d'un codi de colors sobre cada tram de carrer. Aquesta s'ha mesurat d'acord amb les cotes topogràfiques del terreny, i s'ha classificat en:

- Pendent BAIX o SUAU: $0\% < p < 6\%$ 
- Pendent MIG: $6\% \leq p < 8\%$ 
- Pendent MIG – ALT: $8\% \leq p < 10\%$ 
- Pendent ALT: $10\% \leq p < 12\%$ 
- Pendent MOLT ALT: $p \geq 12\%$ 

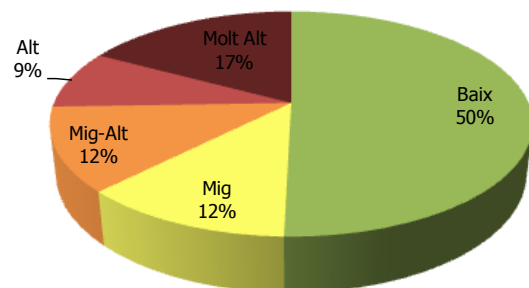
S'entén per a cada categoria:

- Pendent baix: el pendent és, en tot el tram, inferior al 6% i, per tant, compleix el decret d'accessibilitat.
- Pendent mig: compleix el decret d'accessibilitat (tot i que si té més de 20m de longitud supera el pendent recomanat en rampes).
- Pendent mig-alt: incompleix el decret d'accessibilitat (tot i que si té menys de 10m de longitud compleix els pendents permesos en rampes).
- Pendent alt: incompleix el decret d'accessibilitat (tot i que si té menys de 3m de longitud compleix els pendents permesos en rampes).

- Pendent molt alt: incompleix el decret d'accessibilitat perquè com a mínim en un punt del tram el pendent és superior al 12%.

Pel conjunt del districte els resultats de l'anàlisi de pendents és el següent (plànol 7):

Gràfic 7. Longitud de carrers per classe de pendent del districte d'Horta-Guinardó. 2012.



Font: Intra sl.

Taula 11. Longitud i percentatge de carrers per classe de pendents

Barri	Longitud de carrers per classe de pendent (m)					Total	Percentatge de carrers per classe de pendent (%)				
	0 - 6 %	6 - 8 %	8 - 10 %	10 - 12 %	> 12 %		0 - 6 %	6 - 8 %	8 - 10 %	10 - 12 %	> 12 %
33 El Baix Guinardó	6.462	1.542	1.186	453	1.068	10.711	60,3	14,4	11,1	4,2	10,0
34 Can Baró	2.294	741	848	866	2.167	6.916	33,2	10,7	12,3	12,5	31,3
35 El Guinardó	13.775	3.992	2.621	1.201	2.779	24.369	56,5	16,4	10,8	4,9	11,4
36 La Font d'en Fargues	5.899	1.677	1.557	1.428	3.079	13.640	43,2	12,3	11,4	10,5	22,6
37 El Carmel	7.228	2.281	1.699	1.651	6.418	19.277	37,5	11,8	8,8	8,6	33,3
38 La Teixonera	3.885	1.108	686	663	2.531	8.874	43,8	12,5	7,7	7,5	28,5
39 Sant Genís Agud.	5.652	1.848	1.509	1.196	5.044	15.250	37,1	12,1	9,9	7,8	33,1
40 Montbau	6.097	1.096	1.046	861	1.949	11.048	55,2	9,9	9,5	7,8	17,6
41 La Vall d'Hebron	6.121	751	416	285	387	7.960	76,9	9,4	5,2	3,6	4,9
42 La Clota	2.455	465	291	123	373	3.707	66,2	12,5	7,9	3,3	10,1
43 Horta	23.721	4.464	2.098	1.227	2.603	34.112	69,5	13,1	6,2	3,6	7,6
Total	83.589	19.965	13.957	9.954	28.398	155.864	53,6	12,8	12,8	9,0	18,2

Font: Intra sl.

En trets generals, el **66,4% dels carrers** d'Horta-Guinardó presenta un pendent suau que compleix amb el Codi d'Accessibilitat de Catalunya. El **27,2% dels carrers tenen un pendent alt**

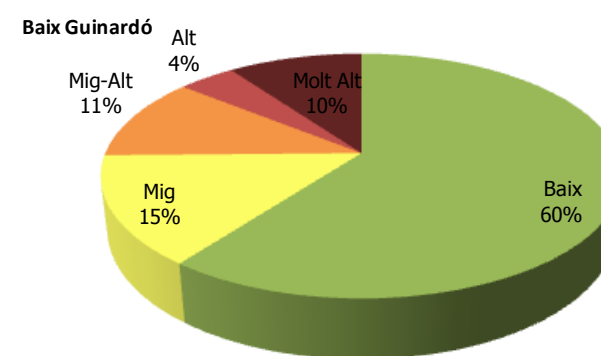
o molt alt, i per tant **incompleixen el Codi d'Accessibilitat**. Els barris amb més pendent són els més propers al Parc del Guinardó, el Carmel i serra de Collserola.

Per barris s'observa el següent:

5.1.3.1. El Baix Guinardó

És un dels barris amb pendents més suaus (baix), sobretot en aquells carrers que formen part de l'eixample. El 14,2% de l'espai viari incompleix el Codi d'Accessibilitat. Aquests trams es localitzen a l'entorn del parc de les Aigües.

Gràfic 8. Longitud de carrers per classe de pendent al barri del Baix Guinardó.

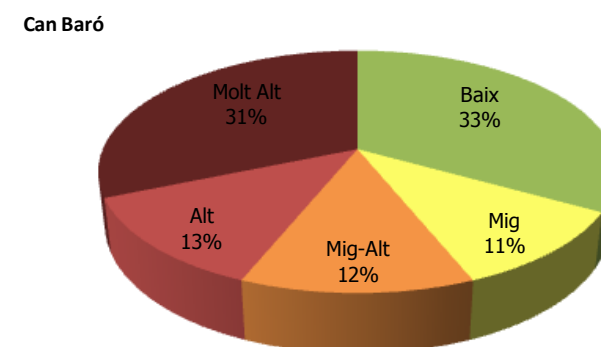


Font: Intra sl.

5.1.3.2. Can Baró

El barri de Can Baró és el barri amb els pendents més pronunciats i inaccessible. El 44% de la xarxa presenta pendents superiors al 10%. Tan sols el 33,2% de l'espai té un pendent inferior a 6%, essent el percentatge més baix de tot el districte. La proximitat amb el parc del Guinardó i el Carmel condicionen l'orografia del barri convertint-lo en el barri menys accessible del districte d'Horta-Guinardó.

Gràfic 9. Longitud de carrers per classe de pendent al barri de Can Baró

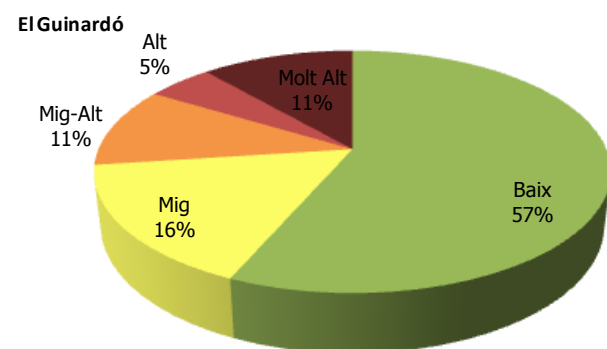


Font: Intra sl.

5.1.3.3. El Guinardó

El 72,9% del viari del Guinardó té un pendent inferior al 8%. És el cinquè barri amb els pendents més suaus del districte. Degut, en par, pels carrers més orientals del barri. El pendents més pronunciats (el 16,3% tenen un pendent superior al 10%) són, majoritàriament, els carrers amb direcció est - oest (o visa versa) que donen accés a la Ronda Guinardó i al Parc del Guinardó.

Gràfic 10. Longitud de carrers per classe de pendent al barri del Guinardó

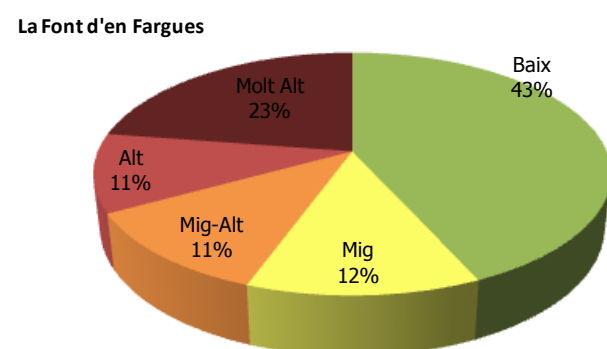


Font: Intra sl.

5.1.3.4. La Font d'en Fargues

La proximitat del barri amb el parc del Guinardó i el Carmel fa que el viari presenti diversitat de pendents de forma força dispersa al territori. El 55,5% del viari té pendents suaus, mentre que un 33% presenta pendents superiors al 10%. Sobretot als carrer que accedeixen al Parc amb direcció nord-sud.

Gràfic 11. Longitud de carrers per classe de pendent al barri de la Font d'en Fargues

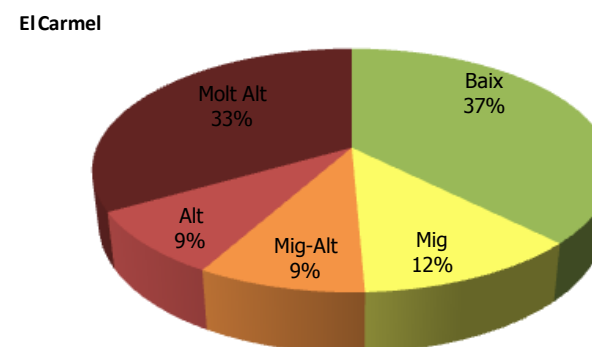


Font: Intra sl.

5.1.3.5. El Carmel

L'orografia del Carmel fa que sigui el segon barri amb pendents més pronunciats després de Can Baró (el 41,9% del viari té un pendent superior al 10%). Per contra, el 49,3% dels carrers tenen un pendent inferior al 8% i, per tant, són accessibles. Els carrers amb pendents més suaus es localitzen pròxims al barri d'Horta.

Gràfic 12. Longitud de carrers per classe de pendent al barri del Carmel

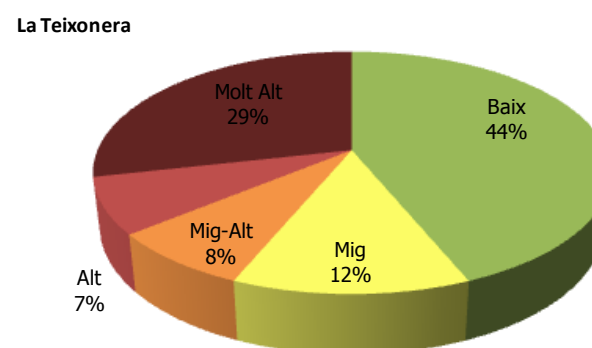


Font: Intra sl.

5.1.3.6. La Teixonera

El 56,3% dels carrers de la Teixonera són accessibles i no presenten problemes degut a pendents excessius. Per contra, el 36% del viari incompleix el Codi d'Accessibilitat. El pendent dels carrers és heterogeni a tot el barri, sense zones amb característiques destacades.

Gràfic 13. Longitud de carrers per classe de pendent al barri de la Teixonera



Font: Intra sl.

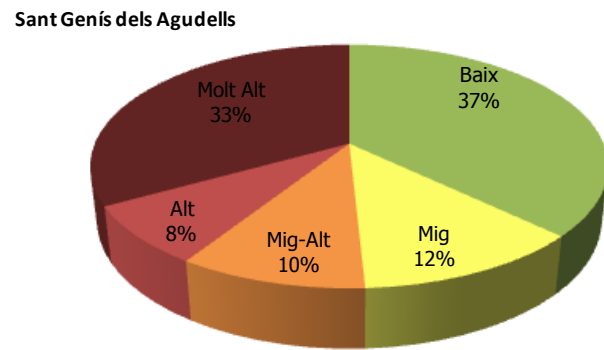
5.1.3.7. Sant Genís dels Agudells

Sant Genís dels Agudells és el tercer barri amb pendents més pronunciats després de Can Baró i el Carmel (el 40,9% del viari té un pendent superior al 10%). Per contra, el 49,2% dels carrers tenen

un pendent inferior al 8% i, per tant, són accessibles. Després de Can Baró, és el barri amb el percentatge més baix de carrers amb pendents suaus, i per tant, carrers accessibles.

Els carrers amb pendents més suaus es localitzen pròxims a la ronda de Dalt. Els carrers més pròxims a la carretera de Sant Cugat tenen pendents més pronunciats.

Gràfic 14. Longitud de carrers per classe de pendent al barri de Sant Genís del Agudells

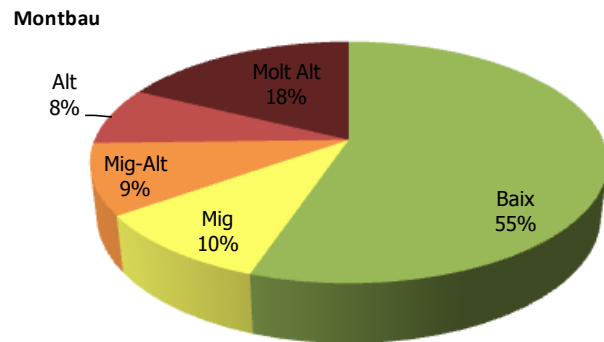


Font: Intra sl.

5.1.3.8. Montbau

El barri de Montbau disposa del 65,1% del viaria amb pendents inferiors a 8% i del 25,4% amb pendents superiors al 10%. Generalment, els carrers paral·lels a la Ronda de dalt presenten pendents més suaus que els carrers perpendiculars a la ronda.

Gràfic 15. Longitud de carrers per classe de pendent al barri de Montbau

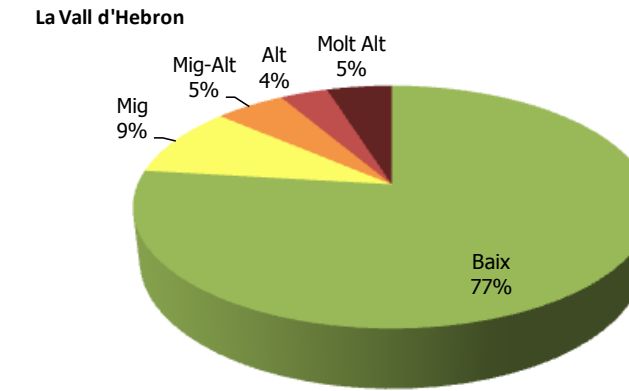


Font: Intra sl.

5.1.3.9. La Vall d'Hebron

El 86,3% dels carrers de la Vall d'Hebron tenen un pendent suau. Aquest és el barri amb els pendents més suaus de tot el districte. El 8,4% dels carrers tenen un pendent superior al 10% i es localitzen de forma dispersa en el territori.

Gràfic 16. Longitud de carrers per classe de pendent al barri de la Vall d'Hebron

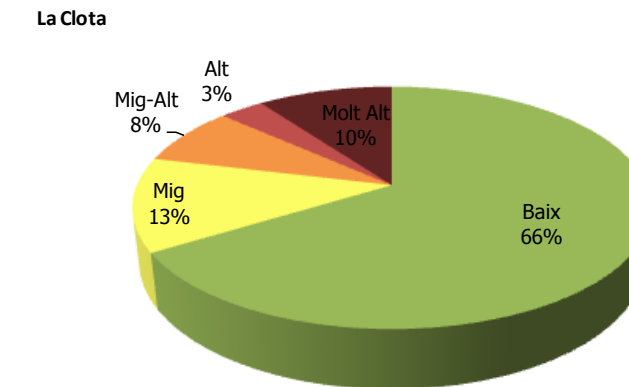


Font: Intra sl.

5.1.3.10. La Clota

El barri de la Clota és el segon barri amb el percentatge més elevat de carrers amb pendents suaus (el 78,8% del viari té un pendent inferior al 8%). Per contra, tan sols el 13,4% dels carrers tenen un pendent superior al 10%. Els pendents més pronunciats es localitzen al carrer Lisboa.

Longitud de carrers per classe de pendent al barri de la Clota

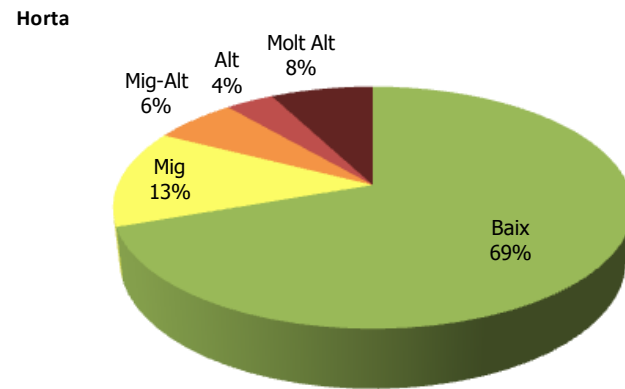


Font: Intra sl.

5.1.3.11. Horta

Després de la Vall d'Hebron, el barri d'Horta és el que té més percentatge de carrers amb pendents accessibles (82,6% dels carrers tenen un pendent inferior al 8%). Els carrers amb pendents més suaus s'emplacen a l'extrem oriental del barri. No obstant, el 11,2% dels carreres tenen un pendent superior al 10%, essent del tot inaccessibles. L'entorn del campus de Mundet són els carrers amb pendents més pronunciats.

Gràfic 17. Longitud de carrers per classe de pendent al barri d'Horta



Font: Intra sl.

TRETS MÉS DESTACATS DEL PARC DE VEHICLES D'HORTA-GUINARDÓ

- El 66,4% dels carrers d'Horta-Guinardó presenta un pendent suau que compleix amb el Codi d'Accessibilitat de Catalunya. Mentre que el 27,2% dels carrers tenen un pendent alt o molt alt, i per tant incompleixen el Codi d'Accessibilitat.
- Els barris amb més pendent són els més propers al Parc del Guinardó, el Carmel i Serra de Collserola.
- El 44% de la xarxa de Can Baró i el 41,9% del Carmel és inaccessible.
- Més del 80% de la xarxa dels barris de Vall d'Hebron i Horta té pendents inferiors al 8%.

5.1.4. Elements mecànics per als vianants per salvar desnivells

El districte d'Horta-Guinardó es caracteritza per tenir moltes zones amb un relleu abrupte. Els carrers amb fort pendent ni són accessibles ni ho seran mai. Per possibilitar una certa adaptació s'han posat en marxa una sèrie d'elements mecànics per salvar desnivells. Es tracta dels ascensors -verticals o inclinats-, i de les escales mecàniques o rampes mecàniques.

En pràcticament tots els barris del districte hi ha carrers que necessiten escales per superar el desnivell. En alguns d'aquests punts on cal salvar forts desnivells s'han instal·lat elements mecànics, totalitzant tres ascensors inclinats, sis ascensors verticals i vint-i-vuit trams d'escales mecàniques, situats en 16 carrers.

No es consideren en aquest apartat els ascensors que donen accés a estacions de metro.

Carrer Telègraf (el Guinardó)

Al barri del Guinardó hi ha dos ascensors inclinats consecutius situats al carrer Telègraf i es van posar en servei el febrer de 2011. El tram es completa amb dos trams d'escales mecàniques. El

conjunt d'aquests accessos mecànics permet salvar el desnivell existent al carrer, de més de 50 metres d'alçada, i d'aquesta manera facilitar també l'accés al Parc dels Tres Turons. Els ascensors tenen, cadascun, tres parades intermèdies per tal de facilitar l'accés als domicilis dels veïns que viuen en aquests trams, i tenen una capacitat de 25 persones. El projecte ha prioritzat l'ús de l'espai públic per a les persones, amb l'ampliació de les voreres i creant noves zones de estada, unes placetes en les cruïlles dels carrers de Sèrbia, Brussel·les i Doctor Cadevall, on s'han plantat nous arbres proporcionats a les dimensions d'aquests carrers, amb una nova xarxa de reg automatitzada.



Els ascensors inclinats del carrer Telègraf



Escala mecànica del carrer Telègraf

Conjunt de la Ronda Guinardó (el Baix Guinardó i el Guinardó)

Format per ascensors i escales mecàniques. Aquests conjunt de medis està situats a la banda Besòs de la boca sud del túnel de la Rovira, està format per 3 ascensors verticals i 2 escales mecàniques. Es va inaugurar el 2011.

L'ascensor I uneix la part baixa del carrer de Thous amb el vial de vianants, banda muntanya, de la Ronda del Guinardó.

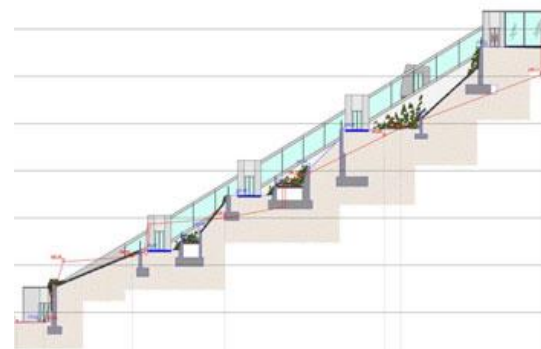
El conjunt del carrer Castillejos, està format per l'ascensor II i l'escala mecànica I que connecten la vorera mar de la Ronda del Guinardó cantonada carrer Castillejos, amb el vial de vianants, banda muntanya de la Ronda del Guinardó i aquest vial amb la part superior del carrer de Castillejos que queda connectat mitjançant l'ascensor III i l'escala mecànica II.





Carrer Alguer (el Carmel)

L'ascensor inclinat del Carmel es va posar en servei l'octubre de 2010 i constitueix el segon transport d'aquest tipus instal·lat a la ciutat comtal després del de Ciutat Meridiana. La instal·lació salva 30 metres de desnivell al carrer Alguer, entre Murtra i Santuari. L'ascensor comunica importants equipaments com són el CAP i la Biblioteca Juan Marsé, situats al costat de l'estació inferior. El recorregut té un total de cinc parades (tres intermèdies i les dues dels extrems) i està protegit per una mampara de vidre antivandàlic. A més de l'ascensor inclinat hi ha un tram d'escales mecàniques entre els carrers Calderón de la Barca i Murtra.



L'ascensor inclinat del carrer Alguer

Carrer Agudells (el Carmel)

Uneixen aquest carrer amb el carrer Calderón de la Barca. Van entrar en funcionament l'any 2007, instal·lació formada per dos trams d'escales mecàniques.

Carrer Feijoo (el Carmel)

Uneixen el carrer de la Murta cantonada amb el carrer de Segimon amb el carrer del Santuari. Van entrar en funcionament l'any 2003, instal·lació formada per quatre trams d'escales mecàniques.



Carrer de l'Hortal (el Carmel)

Uneixen aquest carrer cantonada amb el de Batet amb el carrer del Santuari. Aquesta instal·lació esta formada per dos escales mecàniques, va ser inaugurat l'any 2006.



Carrer de José Millán González (Can Baró)

Uneixen aquest carrer cantonada amb el carrer de Josep Serrano amb la Carretera del Carmel. Van entrar en funcionament l'any 2011, instal·lació formada per tres trams d'escales mecàniques.



Conjunt del carrer de la Manxa (el Carmel)

Format per un ascensor i escales mecàniques . Les escales mecàniques uneixen aquest carrer amb el carrer Fastenrath. Van entrar en funcionament l'any 2007, instal·lació formada per dos trams d'escales mecàniques. L'any 2011 es va adequar el denominat "muro" amb un ascensor vertical.



Carrer de la Murtra (el Carmel)

Aquest conjunt de tres escales mecàniques uneixen el carrer de Llobregós amb el carrer de l'Hortal (un tram) i des d'aquest carrer fins al carrer Fastenrath (2 trams), inaugurades l'any 2003.



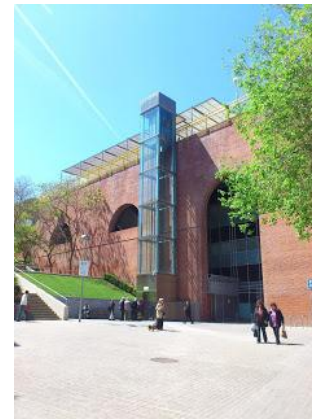
Passatge de Ros (el Carmel)

Connecta el carrer de Batet amb el carrer del Salze. Aquesta instal·lació consta d' una escala automàtica reversible, sentit de funcionament prioritari de pujada. Va ser posada en funcionament el juliol del 2011.



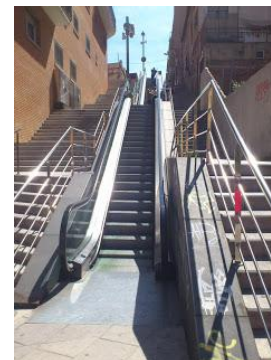
Ascensor del passatge de Tossa/rambla del Carmel (el Carmel/Horta)

Aquest ascensor vertical comunica la Rambla del Carmel amb el carrer Lisboa i facilita l'accés al CAP d'Horta, situat al seu peu. Es un ascensor panoràmic, ja que tant l'interior com l'exterior son de vidre, amb una capacitat de 6 persones i un recorregut vertical de 16 metres. Es va inaugurar l'any 2011.



Carrer Sant Dalmir (la Teixonera)

Uneix aquest carrer des de el encreuament amb el carrer de Santa Rosalia amb el Passeig de la Mare de Déu del Coll. Van entrar en funcionament l'any 2007, instal·lació formada per dos trams d'escales mecàniques.



Carrer Santa Gemma (la Teixonera)

Uneix aquest carrer amb el carrer de Josep Sangenis. Va entrar en funcionament l'any 2007, instal·lació formada per un tram d'escala mecànica.



Passeig de la Vall d'Hebron (la Vall d'Hebron)

Aquest conjunt d'escales mecàniques situades al costat mar d'aquest passeig i situades al costat de les instal·lacions esportives de la Vall d'Hebron, permeten guanyar fàcilment el desnivell que existeix entre aquest punt i el carrer del Pare Mariana. Aquestes instal·lacions van ser inaugurades l'any 1992, constant de dues escales mecàniques, una de pujada i l'altra de baixada. Al costat de les escales hi ha l'accés a l'estació del metro de Montbau.



Conjunt del carrer Joan Mena (la Vall d'Hebron/Montbau)

Format per un ascensor i una escala mecànica. Aquest conjunt d'elements mecànics faciliten la mobilitat entre la banda muntanya i la banda mar, que queda tallada per la Ronda de Dalt. Comuniquen el carrer de Joan de Mena amb la banda muntanya de la Ronda. Un pont elevat sobre la B-20, amb rampes, des del carrer de Joan de Mena que permet guanyar l'alçada necessària per superar la Ronda. Té un ascensor vertical, que salva un desnivell de 8 metres i que està recolzat a l'estructura del pont per facilitar l'ascens i el descens. Un pas subterrani amb una escala mecànica permet accedir ràpidament al costat muntanya de la Ronda. El conjunt va ser inaugurat l'any 1992.



5.1.5. Amplada de les voreres

Per a avaluar l'adequació de l'espai viari és imprescindible analitzar l'estat de les voreres. S'ha fet una inspecció de les amplades d'aquestes i s'ha emprat la classificació de la Llei d'Accessibilitat.

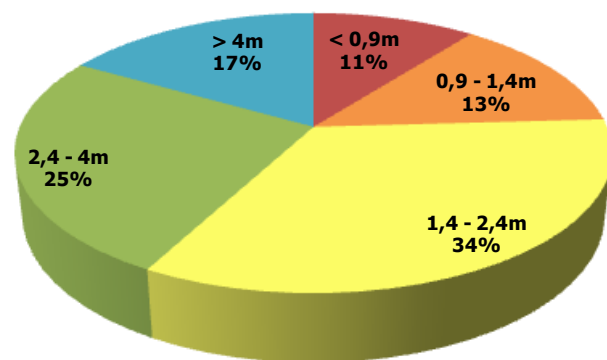
- Voreres d'amplada de pas vial inferior a 0,90 m. Com a criteri general, haurien de ser ampliades per poder ser considerades itineraris adaptats per a vianants.
- Voreres d'amplada de pas vial entre 0,90 m i 1,40 m. No s'haurien d'admetre elements d'urbanització, mobiliari urbà o arbrat, per tal de no reduir l'amplada de pas per als vianants.
- Voreres d'amplada de pas vial entre 1,40 m i 2,40 m. Poden admetre elements d'urbanització i mobiliari urbà que no siguin voluminosos i, en cas de situar arbrat, aquest hauria de ser amb escossells protegits.
- Voreres d'amplada de pas vial entre 2,40 m i 4,00 m. Poden acollir arbrat, elements d'urbanització i mobiliari urbà, amb una especial cura en l'ordenació de l'espai en cas de ser voluminosos.
- Voreres d'amplada de pas vial superior a 4,00 m. Poden admetre qualsevol element d'urbanització, mobiliari urbà i arbrat.

Taula 12. Longitud i percentatge de carrers per classe d'amplada de vorera

Barri	Longitud de carrers per classe d'amplada (m)					Total	Percentatge de carrers per classe d'amplada (%)				
	< 0,9	0,9 - 1,4	1,4 - 2,4	2,4 - 4,0	> 4,0		< 0,9	0,9 - 1,4	1,4 - 2,4	2,4 - 4,0	> 4,0
33 El Baix Guinardó	620	874	5.471	2.186	8.642	17.793	3,5	4,9	30,7	12,3	48,6
34 Can Baró	1.233	1.373	7.612	1.886	801	12.905	9,6	10,6	59,0	14,6	6,2
35 El Guinardó	1.139	2.185	14.937	16.622	8.125	43.008	2,6	5,1	34,7	38,6	18,9
36 La Font d'en Farg.	1.396	4.007	10.578	6.564	1.773	24.318	5,7	16,5	43,5	27,0	7,3
37 El Carmel	4.144	5.401	12.055	6.157	4.278	32.035	12,9	16,9	37,6	19,2	13,4
38 La Teixonera	2.133	3.915	4.948	2.975	1.367	15.338	13,9	25,5	32,3	19,4	8,9
39 Sant Genís Agud.	1.945	3.244	3.161	2.170	725	11.245	17,3	28,8	28,1	19,3	6,4
40 Montbau	2.537	2.742	8.100	5.917	4.613	23.909	10,6	11,5	33,9	24,7	19,3
41 La Vall d'Hebron	4.507	1.205	991	4.208	3.642	14.553	31,0	8,3	6,8	28,9	25,0
42 La Clota	1.350	905	683	676	655	4.269	31,6	21,2	16,0	15,8	15,3
43 Horta	4.685	7.139	13.621	12.661	6.054	44.160	10,6	16,2	30,8	28,7	13,7
Total	25.689	32.990	82.157	62.022	40.675	243.533	10,5	13,5	33,7	25,5	16,7

Font: Intra sl.

Gràfic 18. Amplada de les voreres del districte d'Horta-Guinardó.



Font: Intra SL

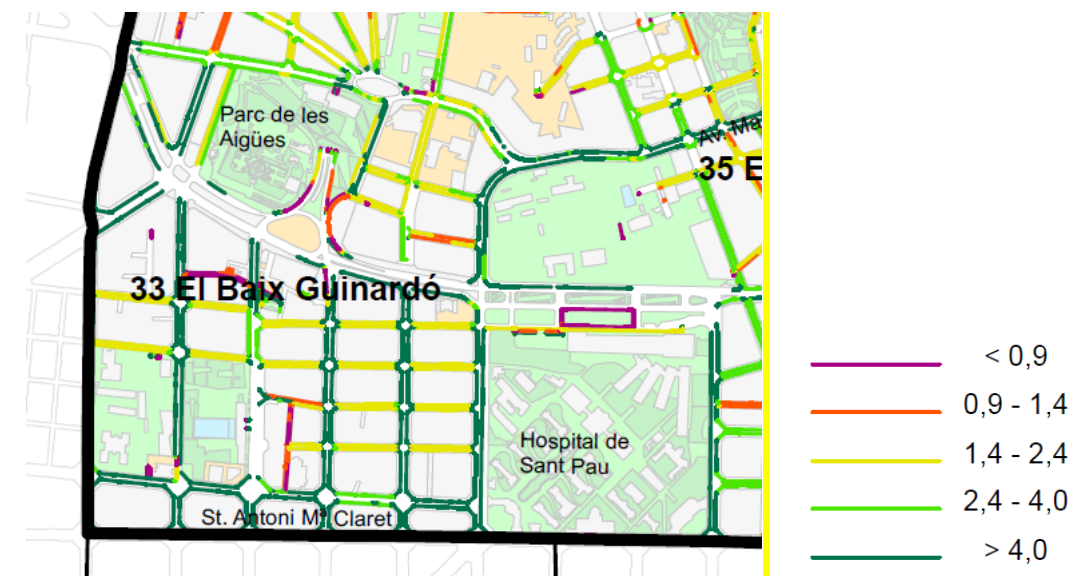
A Horta-Guinardó **hi ha un percentatge significatiu (11%) de voreres amb amplada inferior a 0,9 metres**, l'amplada mínima que la Llei d'Accessibilitat defineix com a vorera accessible. Hi ha sectors, com la Vall d'Hebron i la Clota on la xifra assoleix valors més elevats, superiors al 30%. A Sant Genís del Agudells per sobre del 15% i el Carmel, la Teixonera, Horta i Montbau per sobre del 10%.

Les voreres millor condicionades pels vianants, aquelles amb amplades superiors a 1,4 metres, són la majoria al districte d'Horta Guinardó (75,9%). Destaquen els barris del

Guinardó i el Baix Guinardó (amb més d'un 90% del total de voreres amb amplada superior a 1,4 m.). Per contra, el barri de la Clota, les voreres superiors a 1,4 metres no superen el 50%.

Al plànol 9 apareixen cartografies les voreres segons l'amplada.

Imatge 2. Detall del plànol 9. Amplada de voreres.



Font: Intra SL.

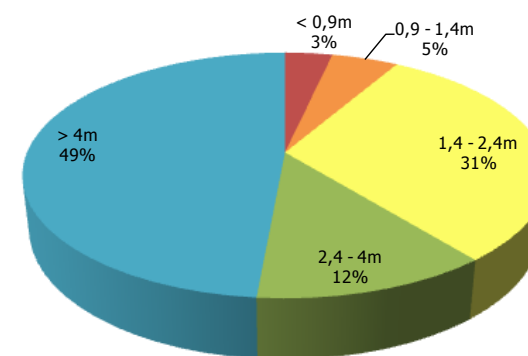
Per barris s'observa el següent:

5.1.5.1. El Baix Guinardó

Juntament amb el barri del Guinardó, són els que presenten les millors condicions pel que fa a amplades de voreres. L'estructura urbana i el baix pendent del barri ha permès, poc a poc, augmentar l'espai dedicat als vianants fins convertir el 90% de les voreres amb voreres superiors a 1,4 metres, sobretot al sector de l'eixample.

El 8% restant són voreres de menys d'1,4, sobretot concentrades als carrers Santa Carolina, Bergnes de las Casas i Passatge Sant Pere

Gràfic 19. Amplada de les voreres al barri del Baix Guinardó

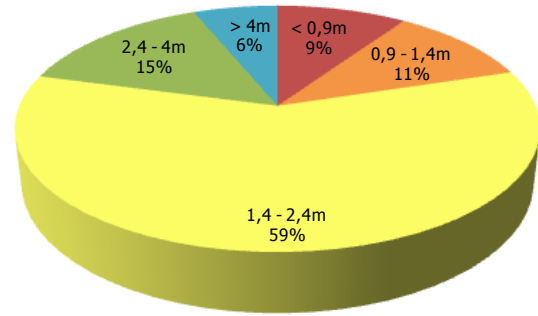


Font: Intra SL

5.1.5.2. Can Baró

El barri de Can Baró disposa del 79,8% de les voreres amb una amplada superior a 1,4 metres. Amb el 59% de les voreres entre 1,4 i 2,4 metres (el barri amb el percentatge més alt de voreres entre 1,4 i 2,4 metres). La carretera del Carmel i el carrer Panorama són les vies que presenten seccions més estretes.

Gràfic 20. Amplada de les voreres al barri de Can Baró

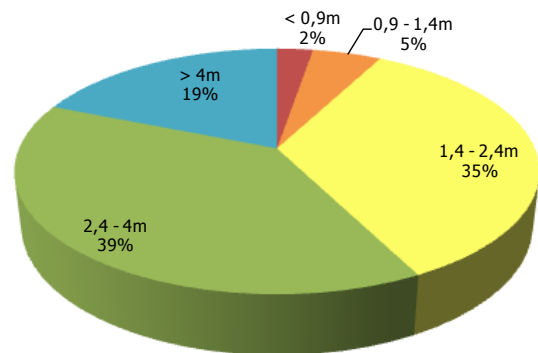


Font: Intra SL

5.1.5.3. El Guinardó

El barri del Guinardó és el que disposa de més percentatge de voreres amb seccions superiors a 1,4 metres (el 92,3% de les voreres). I el percentatge més baix de voreres de menys de 0,9 metres (el 2,6% de les voreres). Les situacions més desfavorables es localitzen a carrers per sobre la ronda del Guinardó, fora de la l'eixample. I més concretament per sobre de l'avinguda de Mare de Déu de Montserrat.

Gràfic 21. Amplada de les voreres al barri del Guinardó

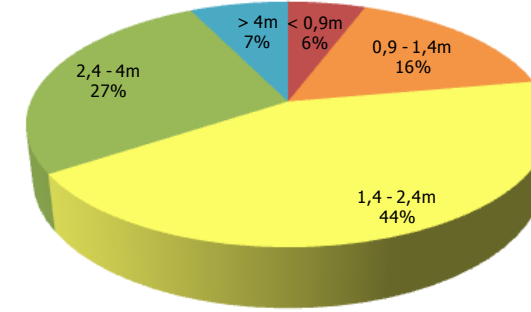


Font: Intra SL

5.1.5.4. La Font d'en Fargues

La Font d'en Fargues presenta un baix percentatge de voreres amb una secció inferior al 0,9 metres (5,7%). El 77,8% de les voreres disposen d'una secció superior a 1,4 metres. Les seccions més estretes són aquelles que es concentren als carrers pròxims al parc del Guinardó.

Gràfic 22. Amplada de les voreres al barri de la Font d'en Fargues

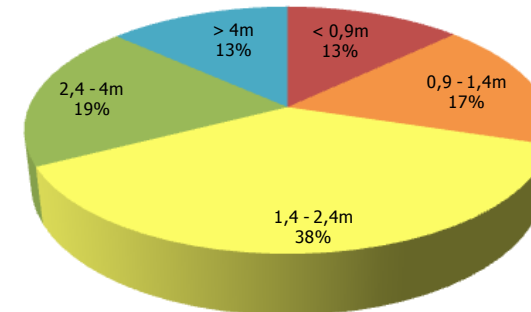


Font: Intra SL

5.1.5.5. El Carmel

El 70,2% de les voreres del El Carmel tenen una secció superior a 1,4 metres i el 12,9% de es voreres tenen una secció inferior a 0,9 metres.

Gràfic 23. Amplada de les voreres al barri del Carmel

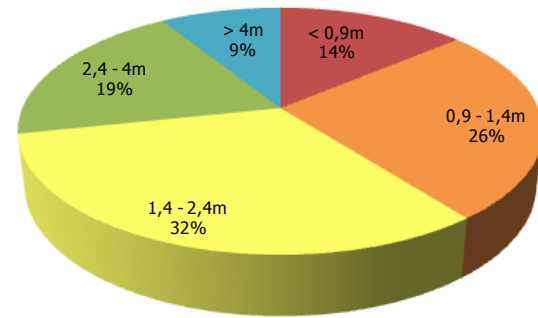


Font: Intra SL

5.1.5.6. La Teixonera

Les seccions de les voreres del barri de la Teixonera presenten característiques similars a les del Carmel. El 60,6% de les voreres tenen seccions superior a 1,4 metres, essent accessibles. No obstant, el 13,9% tenen una secció inferior a 0,9 metres.

Gràfic 24. Amplada de les voreres al barri de la Teixonera

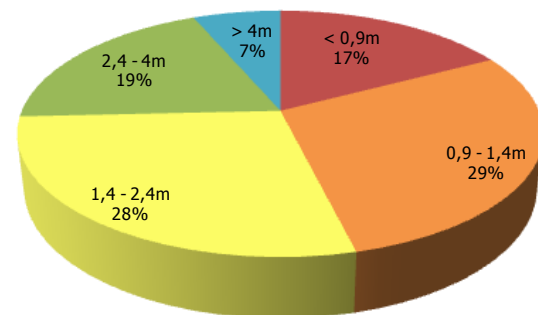


Font: Intra SL

5.1.5.7. Sant Genís del Agudells

Juntament amb la Clota, Sant Genís del Agudells és el barri amb més percentatge de voreres amb seccions inferiors a 1,4 metres (46,1%). El 17,3% de les voreres tenen una secció inferior a 0,9 metres. Les voreres més estretes es localitzen als carrers de Costa Pacheco, Olvan, Viver, Elies Pagès... els carrers més occidentals del districte.

Gràfic 25. Amplada de les voreres al barri de Sant Genís dels Agudells

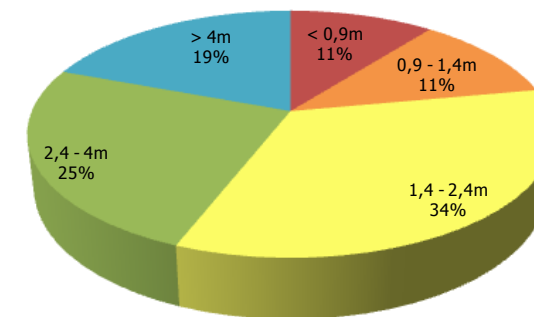


Font: Intra SL

5.1.5.8. Montbau

El 77,9% de les voreres de Montbau tenen una secció superior a 1,4 metres. El 10,6% estan per sota dels 0,9 metres de secció.

Gràfic 26. Amplada de les voreres al barri de Montbau

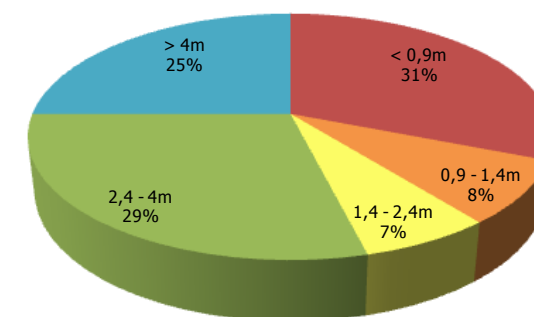


Font: Intra SL

5.1.5.9. La Vall d'Hebron

El 60,8% de les voreres del barri de la Vall d'Hebron tenen una secció superior d'1,4 metres. No obstant, el 31% tenen seccions inferiors a 0,9 metres. Es tracta del segon barri amb el percentatge més elevat de voreres inaccessibles.

Gràfic 27. Amplada de les voreres al barri de la Vall d'Hebron

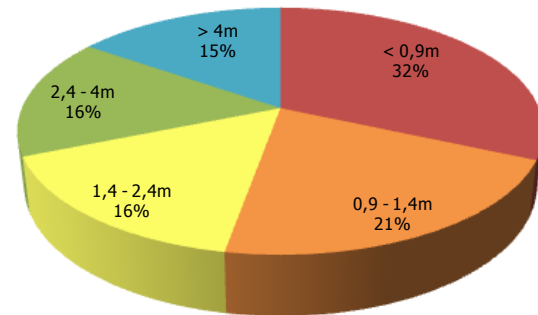


Font: Intra SL

5.1.5.10. La Clota

Juntament amb la Vall d'Hebron, el barri de la Clota presenta el percentatge més elevat de voreres amb una secció inferior de 0,9 metres (31,6%). La Clota és el barri amb el percentatge més elevat de voreres no accessibles. El 52,8% de les voreres tenen una secció inferior a 1,4 metres.

Gràfic 28. Amplada de les voreres al barri de la Clota

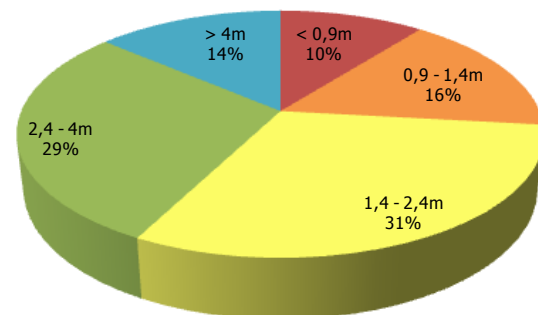


Font: Intra SL

5.1.5.11. Horta

El 73,2% de les voreres d'Horta són accessibles (amb una secció superior a 1,4 metres). La problemàtica es concentra, sobretot, als carrers entre l'estació de metro d'Horta i la Rambla del Carmel. Per contra, les voreres més orientals del barri presenten les condicions més favorables pels desplaçaments a peu, amb seccions entre 2,4 i 4 metres.

Gràfic 29. Amplada de les voreres al barri d'Horta



Font: Intra SL

TRETS MÉS DESTACATS DE L'AMPLADA DE VORERES D'HORTA-GUINARDÓ

- El 10,5% de les voreres d'Horta - Guinardó tenen una amplada inferior a 0,9 metres.
- Les voreres millor condicionades pels vianants, aquelles amb amplades superiors a 1,4 metres, són la majoria al districte d'Horta Guinardó (75,9%).
- Als barris del Guinardó i el Baix Guinardó més d'un 90% de les voreres tenen una amplada superior a 1,4 metres.
- Al barri de la Clota les voreres superiors a 1,4 metres no superen el 50%.

5.1.6. Passos de vianants

S'ha fet un inventari de l'estat dels passos de vianants, segons els criteris definits a la Llei d'Accessibilitat.

A les normes d'Accessibilitat urbanística es descriu que un pas de vianants és adaptat quan compleix els requisits següents:

- Salvar el desnivell entre la vorera i la calçada amb un gual de vianants adaptat.
- Quan travessi un illot intermedi a les calçades rodades, aquest es retallarà i quedarà rebaixat al mateix nivell de les calçades en una ampla igual a la del pas de vianants. El paviment de l'illot és diferenciador respecte al de la calçada.
- Quan el pas, per la seva longitud, es realitzi en dos temps amb parada intermèdia, l'illot tindrà una llargada mínima d'1,50 m, una amplada igual a la del pas de vianants i el seu paviment quedarà enrasat amb el de la calçada quan la longitud de l'illot no superi els 4,00 m.

En la classificació, s'ha diferenciat tres tipus de passos de vianants:

- Passos adaptats: S'identifiquen aquells passos que compleixen totes les característiques descrites a la Llei d'Accessibilitat.
- Passos practicables: S'identifiquen aquells passos que presenten alguna mancança lleu d'accessibilitat i és prioritari la seva millora per tal de que siguin passos accessibles.
- Passos amb manca de senyalització per invidents: S'identifiquen aquells passos que compleixen tots els requisits del Codi d'Accessibilitat però els manca el paviment diferenciatiu per invident.
- Passos no adaptats: S'identifiquen aquells passos que presenten una total mancança d'accessibilitat i és molt necessari el seu condicionament d'acord amb la Llei d'Accessibilitat.

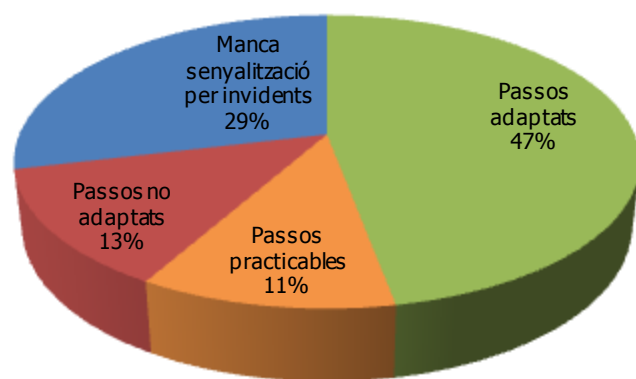
Taula 13. Accessibilitat dels passos de vianants

Dte. 7 Horta-Guinardó	Passos adaptats	Passos practicables	Passos no adaptats	Manca senyalització per invidents
33. el Baix Guinardó	98	42	20	4
34. Can Baró	22	15	2	23
35. el Guinardó	312	14	4	59
36. la Font d'en Fargues	75	25	17	16
37. el Carmel	35	7	34	90
38. la Teixonera	32	12	21	29
39. Sant Genís dels Agudells	11	5	16	11
40. Montbau	8	13	24	37
41. la Vall d'Hebron	10	1	4	73
42. la Clota	1	2	1	8
43. Horta	119	35	57	92
HORTA - GUINARDÓ	723	171	200	442

Font: Intra SL

En la classificació, s'ha diferenciat tres tipus de passos de vianants:

Gràfic 30. Accessibilitat dels passos de vianants a Horta - Guinardó



Font: Intra SL

La taula 11, el gràfic 30 i el plànol 8 descriuen l'accessibilitat dels passos de vianants dels diferents barris d'Horta-Guinardó. Remarcar que **el 13% dels passos no estan adaptats**. Mentre que el 47% dels passos si que està adaptat i al 29% li manca la pavimentació diferenciada.

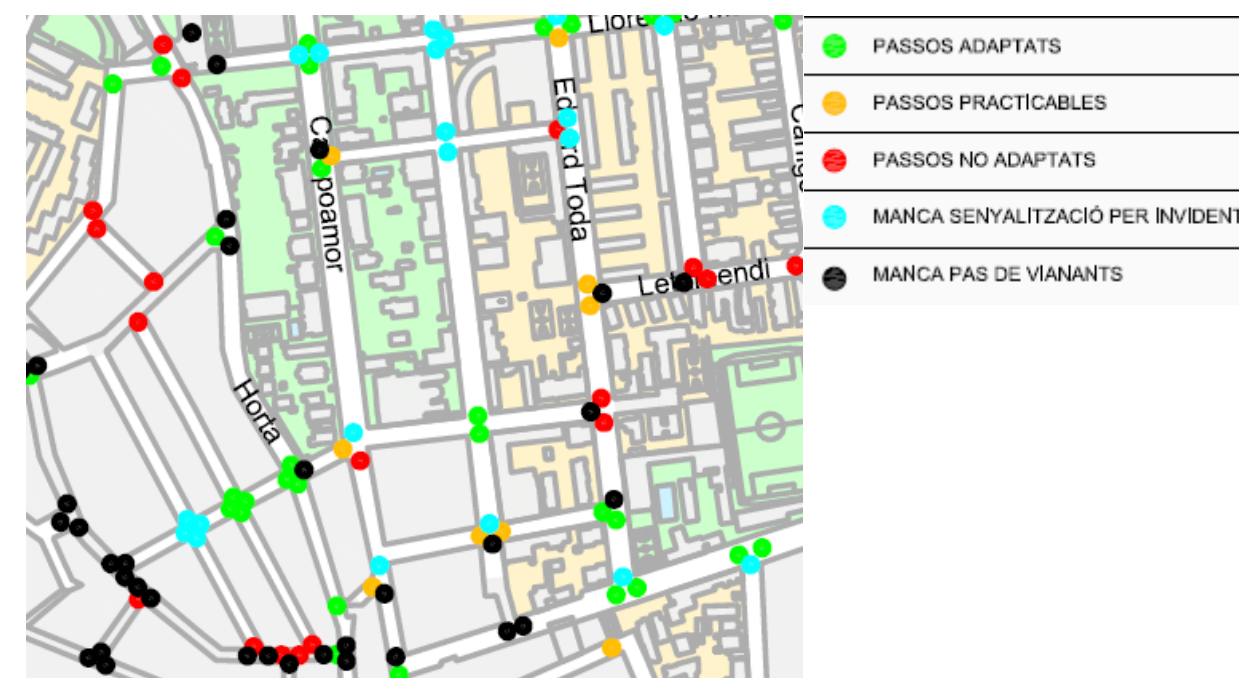
També s'ha detectat una absència de passos de vianants en algunes cruïlles del districte. A la taula 14 apareixen quantificats aquests passos de vianants. A Horta-Guinardó, resten alguns encreuaments on no hi ha cap pas de vianants, i d'altres on només n'hi ha 2 o 3. En total s'ha calculat que manquen 372 passos de vianants.

Taula 14. Manca de passos de vianants.

Dte. 7 Horta-Guinardó	Manca pas de vianants
33. el Baix Guinardó	8
34. Can Baró	29
35. el Guinardó	48
36. la Font d'en Fargues	79
37. el Carmel	14
38. la Teixonera	14
39. Sant Genís dels Agudells	23
40. Montbau	28
41. la Vall d'Hebron	11
42. la Clota	31
43. Horta	87
HORTA - GUINARDÓ	372

Font: Intra SL

Imatge 3. Detall del plànol 8. Condicions dels passos de vianants



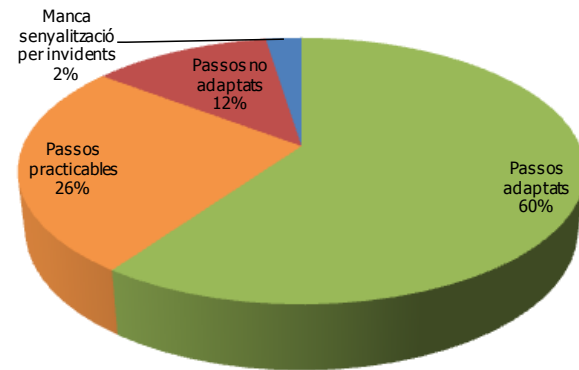
Font: Intra SL

Per barris, s'observa que el Guinardó, el Baix Guinardó i la Font d'en Fargues són els que tenen uns majors percentatges de passos adaptats (80, 56 i 60% respectivament). Per contra, Sant Genís del Agudells i Montbau presenten el percentatge més elevat de passos no adaptats (37 i 29% respectivament). També cal afegir que els barris la Vall d'Hebron, la Clota i el Carmel tenen el major percentatge de passos sense senyalització per invidents (83, 67 i 54% respectivament).

5.1.6.1. El Baix Guinardó

Al barri del Baix Guinardó s'han comptabilitzat un total de 164 passos de vianants. El 12% dels passos no estan adaptats mentre que un 60% presenten una bona accessibilitat. Els passos més propers a l'eixample són els que es troben en millors condicions.

Gràfic 31. Accessibilitat dels passos de vianants a Baix Guinardó

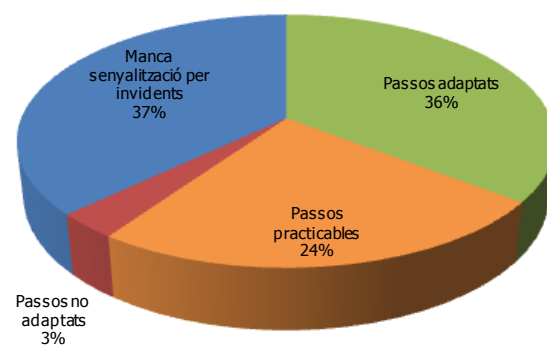


Font: Intra SL

5.1.6.2. Can Baró

Actualment Can Baró disposa de 62 passos de vianants dels quals el 3% no estan adaptats. Cal destacar que els passos amb pitjors condicions es localitzen a l'entorn de la plaça de Can Baró, centralitat del barri.

Gràfic 32. Accessibilitat dels passos de vianants a Can Baró

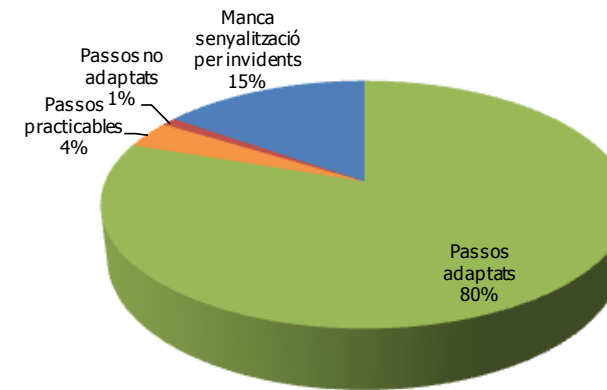


Font: Intra SL

5.1.6.3. El Guinardó

El barri del Guinardó no disposa gairebé de passos no adaptats. Cal destacar que el 80% dels 389 passos actuals són adaptats. La resta presenten alguna deficiència lleu que fa que no compleixin amb el Codi d'Accessibilitat. És un dels barris amb les millors condicions pel que fa a passos de vianants.

Gràfic 33. Accessibilitat dels passos de vianants a Guinardó

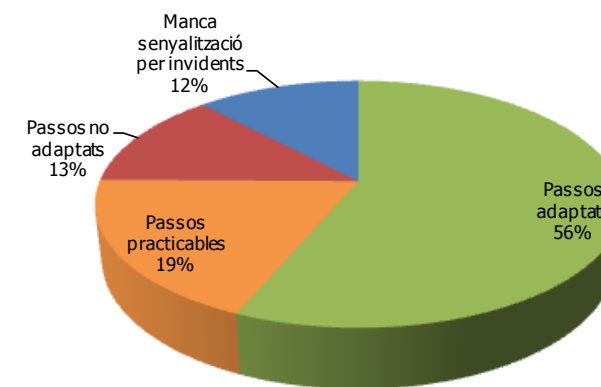


Font: Intra SL

5.1.6.4. La Font d'en Fargues

Les condicions dels passos de vianants a la Font d'en Fargues són bones. Dels 133 passos inventariats, el 13% no estan adaptats. Mentre que el 56% sí que ho estan. Els passos en pitjors condicions es localitzen prop del barri del Guinardó.

Gràfic 34. Accessibilitat dels passos de vianants a la Font d'en Fargues

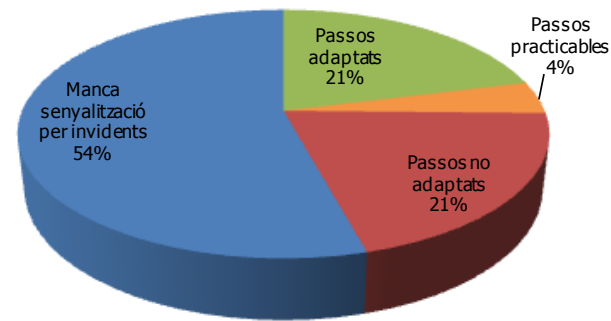


Font: Intra SL

5.1.6.5. El Carmel

El barri del Carmel té 34 passos no adaptats (el 20%). Un 54% dels passos els hi manca la senyalització per invidents. Cal destacar que el bona part dels passos ubicats al carrer Llobregós presenten alguna deficiència lleu d'accessibilitat.

Gràfic 35. Accessibilitat dels passos de vianants al Carmel

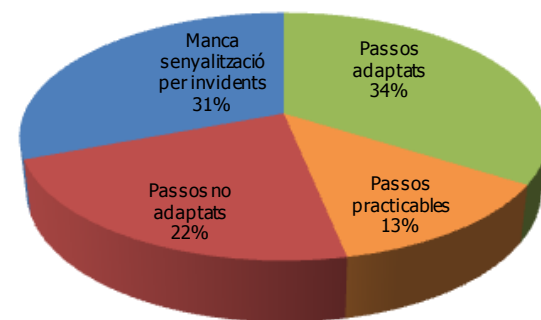


Font: Intra SL

5.1.6.6. La Teixonera

El barri de la teixonera és el 3r barri amb més passos no adaptats (el 22% dels passos). El 34% (32 passos) són adaptats.

Gràfic 36. Accessibilitat dels passos de vianants la Teixonera

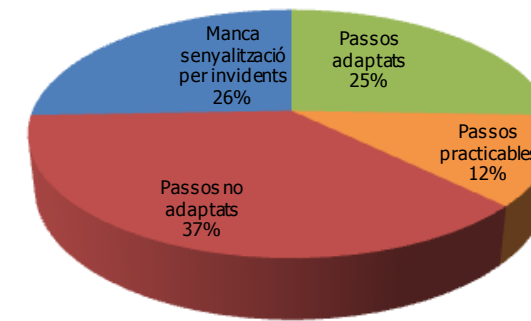


Font: Intra SL

5.1.6.7. Sant Genís dels Agudells

St. Genís dels Agudells té pocs passos adaptats, només un 25% del total que són 11 dels 43 passos del barri. És el barri amb un percentatge més alt de passos no adaptats, que suposa un 37% del total. L'accés a peu a la parròquia Sant Crist no disposa de passos adaptats.

Gràfic 37. Accessibilitat dels passos de vianants Sant Genís dels Agudells

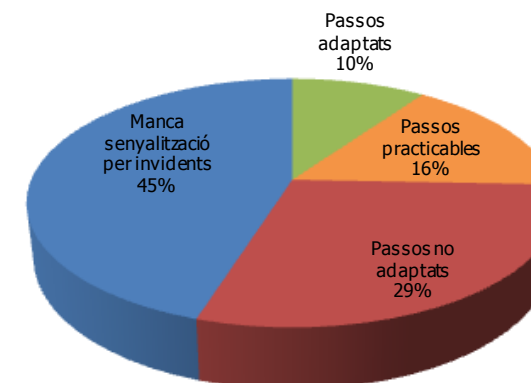


Font: Intra SL

5.1.6.8. Montbau

Disposa de 82 passos de vianants dels quals 37 els manca la senyalització per invidents. N'hi ha molts d'ells concentrats a l'eix del carrer l'Arquitectura. Tan sols un 10% dels passos estan adaptats; és el segon barri amb menys percentatge de passos adaptats, després de la Clota. El carrer Vayreda concentra la major part dels passos no adaptats.

Gràfic 38. Accessibilitat dels passos de vianants a Montbau

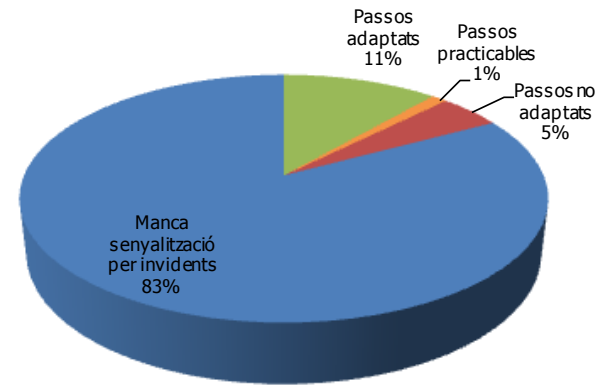


Font: Intra SL

5.1.6.9. La Vall d'Hebron

A la Vall d'Hebron s'han inventariat un total de 73 passos de vianants sense senyalització per a invidents. Sense aquesta mancança lleu disposaria del 94% dels passos adaptats.

Gràfic 39. Accessibilitat dels passos de vianants a la Vall d'Hebron

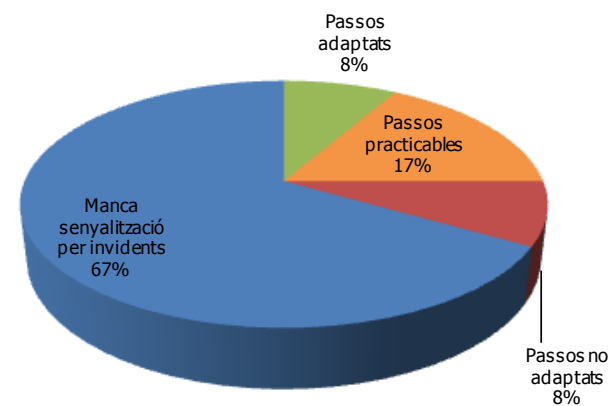


Font: Intra SL

5.1.6.10. La Clota

S'han inventariat 12 passos a la Clota. Tant sols s'ha inventariat un pas adaptat, n'hi ha 2 de practicables i 1 de no adaptat. A la resta dels passos els manca la senyalització per invidents.

Gràfic 40. Accessibilitat dels passos de vianants a la Clota

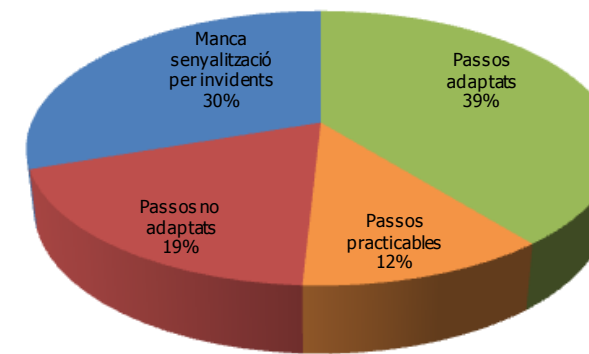


Font: Intra SL

5.1.6.11. Horta

Després del Guinardó, el barri d'Horta és el que té més passos de vianants (en total s'han inventariat 303 passos). És el barri amb major nombre de passos no adaptats (57 passos). No obstant, el 42% dels passos presenten una deficiència lleu d'accessibilitat.

Gràfic 41. Accessibilitat dels passos de vianants a Horta



Font: Intra SL

5.1.7. Accessibilitat als equipaments del districte.

Per tal de determinar el grau d'accessibilitat que actualment hi ha als accessos dels equipaments dels districte d'Horta-Guinardó s'ha dut a terme una inspecció de cada un dels equipaments ubicats al plànol de xarxa de vianants i centres d'atracció (plànol 6).

Per cada un dels equipaments es descriu:

- **Nom de l'equipament**
- **Carrer:** Adreça de l'equipament.
- **Barri:** On s'ubica l'equipament.
- **Pendent:** Percentatge de pendent de la vorera que dona accés a l'equipament (baix <6%, mig <8% i alt >8%).
- **Accessibilitat:** Inventari de les voreres si compleixen o no amb el Codi d'Accessibilitat de Catalunya.
- **Estat de la vorera:** Estat actual de la vorera si es troba en bon estat o no.
- **Passos de vianants:** Adaptabilitat del pas de vianants més pròxim que dona accés al centre.
- **Il·luminació:** Estat de la il·luminació. Si és correcta o deficient.
- **Obstacles:** Inventari dels obstacles en vorera.
- **Transport públic:** Si l'equipament està cobert pel transport públic de forma accessible.

Estudi de mobilitat, accessibilitat, espai públic i estructura del territori del districte d'Horta-Guinardó. FASE 1

Equipament	Carrer	Barri	Condicions d'accessibilitat						
			Pendent	Vorereres accessib.	Estat vorera	Passos de vianants	Il·lumin.	Obstacles	Transport públic
Oficina d'atenció ciutadana d'Horta-Guinardó/Equip d'Atenció a la Infància i a l'adolescència/Arxiu Municipal/Punt informació i Atenció a les Dones d'Horta-Guinardó	Carrer Lepant	El Baix Guinardó	baix	si	correcte	inexistent/adaptats	correcte	cap	cobert accessible
Guàrdia Urbana Horta-Guinardó	Avinguda Cardenal Vidal i Barraquer 47-51	La Vall d'Hebron	baix	si	correcte	Practicables	deficient	paperera i semàfor	cobert accessible
Centre serveis socials/centre Cívic/Ludoteca Arimel	Carrer Santuari	El Carmel	mig	si	correcte	adaptat	correcte	cap	cobert accessible
Centre serveis socials/centre Cívic/casal infantil Teixonera	Carrer Arenys	Vall d'Hebron	alt	si	correcte	inexistent/practicable	deficient	cap	cobert accessible
Centre serveis socials/centre Cívic/casal infantil Guinardó/ Programa de nous Veïns i Veïnes	Av. De la Mare de Déu de Montserrat (accés 2)	El Guinardó	baix	si	correcte	paracticable/adaptats	deficient	cap	cobert accessible
Centre de serveis socials horta(no streetview) /Ludoteca el Galliner	Plaça Santes Creus	Horta	baix						cobert accessible
Centre Integral d'Horta	Camí Església	Horta	mig	si	deficient	practicables	correcte	faroles	cobert accessible
Centre Cívic Casa Grogga /Ludoteca Centre Cívic Casa Grogga	Av. Jordà	Vall d'Hebron	alt/mig	si	correcte	practicables	deficient	cap	cobert accessible
Centre Cívic Matas i Ramis/Casal de Gent Gran Horta	Carrer Feliu i Codina	Horta	baix	si	correcte	adaptat/inexistent	correcte	cap	cobert accessible
Casal barri Can Baró El Pirineu	Carrer Josep Serrano	El Baix Guinardó	mig	si	correcte	adaptats	deficient	cap	cobert accessible
Casal Font d'en Fragues (obres)	Carrer Pedrell	La Font d'en Fragues	alt/mig						cobert accessible
Casal de barri de la vall d'hebron " can travi"	Av. Cardenal Vidal i Barraquer 45	Vall d'Hebron	baix						cobert accessible
Biblioteca del carmel - Juan Marsé	Carrer Murtra	El Carmel	alt/mig	si	correcte	practicables	correcte	cap	cobert accessible
Biblioteca Guinardó - Mercè Rodoreda	Carrer Camèlies	El Baix Guinardó	alt	si	correcte	adaptat/practicable	correcte	cap	cobert accessible
Biblioteca Horta Can Mariner (no streetview)	Carrer Vent	Montbau	baix						cobert accessible
Biblioteca Montbau-Albert Pérez Baró.	Àngel Marqués	Montabu	baix	si	correcte	adaptats	deficient	cap	cobert accessible
Biblioteca Campus Mundet - Universitat de Barcelona	Passeig de la Vall d'Hebron	Montbau							cobert accessible

Equipament	Carrer	Barri	Condicions d'accessibilitat						
			Pendent	Vorereres accessib.	Estat vorera	Passos de vianants	Il·lumin.	Obstacles	Transport públic
Camp Municipi de futbol Guinardó	Ronda Guinardó	El Guinardó	baix	si	correcte	inexistent/practicable	deficient	cap	cobert accessible
Camp Municipal de futbol d'Horta/Centre esportiu Municipal Horta/Piscina Municipal Horta	Carrer Eduard Toda	Horta	baix	si	correcte	no adaptat/practicable	deficient	cap	cobert accessible
Camp Municipal de futbol La Clota	Carrer Jorge Manrique (no oficial)	La Clota	baix	no	deficient	inexistents	deficient	inexistència de vorera	cobert accessible
Camp Municipi de futbol Sant Genís	Carrer Cànoves	Sant Genís dels Agudells	baix/mig	no	deficient	inexistents	deficient	vehicles estacionats	cobert accessible
Camps Municipals de futbol Carmel	Crt. Carmel	El Carmel	Alt	no	deficient	Practicable/inexistent	deficient	vorera estreta	cobert accessible
Camps Municipals de futbol i Rugby Vall d'Hebron - Teixonera	Carrer Granja Vella	La Vall d'Hebron	mig/baix	si	correcte	practicables	deficient	cap	cobert accessible
Centre Esportiu Municipal Carmel - Eurofitnes Horta	Carrer Pedrell	El Carmel	baix	no	correcte	practicable/inexistent	deficient	arbres	cobert accessible
Centre Esportiu Tennis Vall d'Hebron/Centre Esportiu Municipal Vall d'Hebron Olímpics	Passeig de la Vall d'Hebron	La Vall d'Hebron	baix	si	correcte	inexistent/practicable	correcte	cap	cobert accessible
Centre Esportiu Municipal Guinardó/Piscina Municipal Guinardó	Carrer Telègraf	El Guinardó	mig	si	correcte	adaptats	correcte	cap	cobert accessible
Centre Esportiu Municipal de Mundet/Complex Esportiu Municipal Mundet	Passeig Vall d'Hebron	Mundet	mig	si	correcte	practicables/inexistent	deficient	cap	cobert accessible
Piscina Municipal la Clota/Pista Poliesportiva Municipal la Clota	Plaça la Clota	La Vall d'Hebron	baix	si	correcte	practicables	correcte	cap	cobert accessible
Pista Poliesportiva Can Baró	Carrer Tenerife	Can Baró	mig	si	correcte	practicables/inexistent	correcte	cap	cobert accessible
Pista Poliesportiva Municipal Montbau	Carrer Arquitectura	Montbau	mig/alt	si	correcte	Practicables/ no adaptat	deficient	cap	cobert accessible
Pista Poliesportiva Vista-Parc	Carrer Albert Llanas	Can Baró	baix	si	correcte	practicable/inexistent	deficient	cap	cobert accessible
Velòdrom Municipal d'Horta	Carrer Germans Desvallés	Horta	mig	si	correcte	practicables	correcte	cap	cobert accessible
Casal de la Gent Gran Baix Guinardó	Carrer Marina	El Baix Guinardó	baix/mig	si	correcte	practicables/inexistent	deficient	cap	cobert accessible
Casal Gent Gran Canigó	Carrer Canigó	Horta	baix	si	correcte	adaptats	deficient	cap	cobert accessible
Casal Gent gran Parc del Guinardó	Carrer Garriga i Roca	El Guinardó	alt	si	correcte	adaptat/inexistent	deficient	faroles	cobert accessible
Casal de gent gran la Teixonera	Carrer Besós	La Teixonera	alt/baix	si	correcte	practicables	deficient	senyals tràfic,pals telèfon	cobert accessible

Estudi de mobilitat, accessibilitat, espai públic i estructura del territori del districte d'Horta-Guinardó. FASE 1

Equipament	Carrer	Barri	Condicions d'accessibilitat						
			Pendent	Vorereres accessib.	Estat vorera	Passos de vianants	Il·lumin.	Obstacles	Transport públic
Casa de gent gran Vall d'Hebron	Carrer Arquitecte Moragas	La Vall d'Hebron	baix	si	correcte	Practicables	deficient	cap (jardí)	cobert accessible
Residència Geriàtrica Parc del Guinardó	Carrer Lepant	El Guinardó	alt	si	correcte	adaptat/ no adaptat	deficient	cap	cobert accessible
Centre infantil la Torre	Carrer Conca de Tremp	El Carmel	baix	no	correcte	adaptat/ practicable	deficient	vorera estreta	cobert accessible
Centre Infantil l'Ànec	Pl Raimon Casellas	Can Baró	alt						cobert accessible
Centre Obert Martí Codolar	Avinguda Cardenal Vidal i Barraquer	La Vall d'Hebron	baix	si	correcte	practicables/ inexistent	deficient	arbres	cobert accessible
Espai Jove Boca Nord	Passatge Gabarnet	El Carmel	alt	si	correcte	practicable/ inexistent	correcte	cap	cobert accessible
Ludoteca de la Vall d'Hebron	Av. Cardenal Vidal i Barraquer	La Vall d'Hebron	baix	si	correcte	practicables	deficient	cap	cobert accessible
Pretaller Carmel/ Pla de Desenvolupament Comunitari Carmel Amunt	Carrer Lugo	El Carmel	Alt	si	correcte	practicables/ inexistent	deficient	cap	cobert accessible
Punt d'informació Juvenil d'Horta - Guinardó	Carrer Horta	Horta	baix/mig	si	correcte	practicables/ inexistent	deficient	cap	cobert accessible
Centre de Serveis a les Associacions-Torre Jussana	Av. Cardenal Vidal i Barraquer	La Clota	baix	si	correcte	practicables	deficient	cap	no cobert
Centre d'atenció i seguiment horta-guinardó	Sacedón	El Carmel	baix	no	correcte	inexistents	deficient	vorereres per accedir estretes	cobert accessible
Centre d'Atenció i Seguiment Vall d'Hebron	Pg Vall d'Hebron	Montbau	baix	si	correcte	practicables/ inexistent	deficient	cap	cobert accessible
Centre d'Atenció Primària El Carmel	Carrer Murtra	El Carmel	alt	si	correcte	adaptats	deficient	cap	cobert accessible
Centre d'Atenció Primària Horta	Carrer Lisboa	El Carmel	baix	si	correcte	practicables	deficient	cap	cobert accessible
Centre d'Atenció Primària Maragall	Carrer sant Antoni Maria Claret	El Guinardó	mig	si	correcte	Practicables	deficient	cap	cobert accessible
Centre d'Atenció Primària Sant Rafael	Pg Vall d'Hebron	Montbau	mig	si	correcte	Practicables	deficient	cap	cobert accessible
Centre d'Atenció Primària Sanllehy	Av. De la Mare de Déu de Montserrat	El Baix Guinardó	baix	si	correcte	adaptats	deficient	cap	cobert accessible
Centre d'Atenció Primària Sardanya	Carrer Sardanya	El Baix Guinardó	baix	si	correcte	adaptat/no adaptat	deficient	cap	cobert accessible
Centre de Salut Mental d'Adults d'Horta	Carrer l'Arquitecte	Montbau	alt	si	correcte	practicable/ adaptat	deficient	cap	cobert accessible
Centre de salut mental infantil i juvenil d'Horta-Guinardó(obres)	Pg Vall d'Hebron	Montbau	mig/alt	obres		practicables	obres	obres	cobert accessible
Hospital de la Santa Creu i Sant Pau	Carrer Mas Casanovas	El Guinardó	alt	si	correcte	obres	correcte	cap	cobert accessible

Equipament	Carrer	Barri	Condicions d'accessibilitat						
			Pendent	Vorereres accessib.	Estat vorera	Passos de vianants	Il·lumin.	Obstacles	Transport públic
Hospital Universitari de la Vall d'Hebron	Passeig Vall d'Hebron	Montbau	alt/mig	si	correcte	practicables	correcte	cap	cobert accessible
Escola Bressol Municipal Albí	Carrer Sant Dalmir	La teixonera	alt/mig	no	correcte	practicables	deficient	vorereres per accedir estretes	cobert accessible
Escola Bressol Municipal Cargol	Carrer Mossén Josep Bundo	La Font d'en Fragues	mig	si	correcte	inexistents	deficient	arbres	cobert accessible
Escola Bressol Municipal l'Arquet	Jorge Manrique	La Vall d'Hebron	biax	si	deficient	practicable/ inexistent	deficient	alguns trams sense vorera clara	cobert accessible
Escola Bressol Municipal l'Arboç(no entrada real)	Pg. Vall d'Hebron	Montbau	baix	si	correcte	inexistents	deficient	cap	cobert accessible
Escola Bressol Municipal Llar d'Infants	Carrer Rectoria	Horta	baix	si	correcte	no adaptats	correcte	cap(zona peatonal)	cobert accessible
Escola Bressol Municipal Montserrat	Carrer Gènova	El Guinardó	baix/mig	si	correcte	practicables	correcte	cap	cobert accessible
Escola Bressol Municipal Sant Genís/Escola Mare de Déu de Montserrat	Carrer Natzaret	Sant Genís dels Agudells	mig/alt	si	correcte	practicables	correcte	cap	cobert accessible
Escola Bressol Municipal Tris-Tras	Llobregós	El Carmel	mig	si	correcte	practicable/ inexistent	correcte	cap	cobert accessible
Escola Bressol Municipal Valldaura	Pg.Valldaura	Horta	baix	si	correcte	practicables	deficient	cap	cobert accessible
Escola Bressol Municipal Xarlot	Pantà de Tremp	El Carmel	alt	si	correcte	practicables	deficient	cap	cobert accessible
Escola Mare Nostrum	Pg.Valldaura	Horta	baix	si	correcte	practicables	deficient	cap	cobert accessible
Escola Àngels Garriga	Carrer Gallecs	La Font d'en Fragues	baix	si	correcte	practicables	correcta	la vorera s'aixample només a l'entrada	cobert accessible
Escola Municipal Arc iris	Carrer Arc de Sant Martí	La Font d'en Fragues	baix	si	correcte	practicable/ inexistent	deficient	cap	cobert accessible
Escola Font d'en Fragues	Pg. Font d'en Fragues	La Font d'en Fragues	Alt	si	correcte	adaptat/inexistent	deficient	cap	cobert accessible
Escola Pit-Roig	Carrer Aguilar	La Font d'en Fragues	baix	si	correcte	practicables	deficient	cap	cobert accessible
Escola Baloo (porta de darrere)	Carrer d'Harmonia	Montbau	Baix/mig	no	deficient	practicable	deficient	vorereres estretes i de sorra.	cobert accessible
Escola el Carmel	Carrer Llobregós	El Carmel	alt	si	correcte	adaptat/ practicable	deficient	cap	cobert accessible
Escola Estel-Guinardó	Carrer Varsòvia	El Guinardó	alt/mig	si	correcte	practicable/ inexistent	correcte	cap	cobert accessible
Escola Heura	Carrer can Pujolet	La Font d'en Fragues	alt	si	correcte	practicables	correcte	cap	cobert accessible
Escola Coves d'en Cimany	Carrer Coves d'en Cimany	El Carmel	alt	no	deficient	practicables	deficient	cap	cobert accessible
Escola Jovellanos	Carrer Sardanya	El Baix Guinardó	baix	si	correcte	inexistents	deficient	cap	cobert accessible

Estudi de mobilitat, accessibilitat, espai públic i estructura del territori del districte d'Horta-Guinardó. FASE 1

Equipament	Carrer	Barri	Condicions d'accessibilitat						
			Pendent	Voreres accessib.	Estat vorera	Passos de vianants	Il·lumin.	Obstacles	Transport públic
Escola Mas Casanovas	Carrer Mas Casanovas	El Baix Guinardó	mig	si	correcte	adaptats	deficient	pals telefònics	cobert accessible
Escola Municipal els Pins(no entrada real)	Pg. Vall d'Hebron	Montbau	baix	si	correcte	inexistents	deficient	cap	cobert accessible
Escola Municipal Escola el Mar	Carrer Gènova	El Guinardó	alt	si	correcte	practicable/inexistent	deficient	arbres	cobert accessible
Escola Municipal Parc del Guinardó	Carrer Garriga i Roca	El Guinardó	baix	si	correcte	practicable/inexistent	deficient	pals de llum	cobert accessible
Escola Pau Casals	Av.Cardenal Vidal Barraquer	Vall d'Hebron	baix	si	correcte	practicables	deficient	cap	cobert accessible
Escola la Teixonera	Carrer Farnés	El Carmel	alt/mig	si	correcte	Practicables/no adaptat	deficient	cap	cobert accessible
Escola Torrent de Can carbassa	Carrer Llobregós	La Font d'en Fragues	baix	si	correcte	Practicables/inexistent	deficient	cap	cobert accessible
Escola Torrent d'en Melis	Carrer Varsòvia	El Guinardó	mig	no	deficient	inexistent	deficient	no hi ha vorera	cobert accessible
Escola Tresfonts	Rbla. Volart	El Guinardó	mig	si	correcte	adaptats	deficient	cap	cobert accessible
Institut collserola	Camí Antic de Sant Llàtzer	Horta	baix	si	correcte	practicables	correcte	cap	cobert accessible
Institut Francisco de Goya	Carrer Garriga i Roca	El Guinardó	baix	si	correcte	inexistents	deficient	arbres	cobert accessible
Institut Joan Brossa	Av. De la Mare de Déu de Montserrat	El Baix Guinardó	mig	si	correcte	practicable/inexistent	deficient	cap	cobert accessible
Institut Manuel Carrasco i Formiguera	Carrer Santa Fe	El Guinardó	mig						cobert accessible
Institut Municipal Anna Gironella de Mundet(no entrada real)	Pg. Vall d'Hebron	Montbau	baix	si	correcte	inexistents	deficient	cap	cobert accessible
Institut Ferran Tallada	Gran Vista	El Carmel	alt	si	deficient	inexistent	deficient	pal telefon/arbres/cotxes	cobert accessible
Institut Narcís Monturiol	Carrer Poesia	Montbau	baix	si	correcte	Practicables	correcte	cap	cobert accessible
Institut Príncep de Girona	Travessera de Gràcia	El Baix Guinardó	baix/mig	si	correcte	adaptats	deficient	cap	cobert accessible
Institut Vall d'Hebron	Pg Vall d'Hebron	Sant Genís dels Agudells	baix/mig	si	correcte	adaptats	deficient	cap	cobert accessible
CEE Folch i Camarasa	Carrer Ventura Rodríguez	La Vall d'Hebron	baix	si	correcte	practicable	deficient	cap	cobert accessible
CEEM La Ginesta	Pg Vall d'Hebron	Montbau	baix						cobert accessible
Centre de Recursos Pedagògics d'Horta-Guinardó/LIC llengua,Interculturalitat i Cohesió Social	Carrer Thous	El Baix Guinardó	mig/alt	si	correcte	obres	correcte	cap	cobert accessible

Equipament	Carrer	Barri	Condicions d'accessibilitat						
			Pendent	Voreres accessib.	Estat vorera	Passos de vianants	Il·lumin.	Obstacles	Transport públic
Barcelona Activa SA. SPM. Pla Jove Formació-Ocupació Ca n'Andalet	Ptge.Andalet	El Carmel	alt/mig						cobert accessible
Centre de Formació de Persones Adultes el Carmel-AFA	Carrer Farnés	El Carmel	alt/mig						cobert accessible
Centre de Formació d'Adults Torrent d'en Melis-AFA	Carrer Thous	El Baix Guinardó	alt/mig	si	correcte	practicables	deficient	cap	cobert accessible
Centre de normalització lingüística d'Horta Guinardó	Carrer Marina	El Baix Guinardó	baix/mig	si	correcte	practicable/no adaptat	deficient	cap	cobert accessible
Servei d'Informació i Assessorament per a Joves(no streetview)	Carrer Agudells	El Carmel	mig/alt						cobert accessible
Mercat Carmel	Carrer Llobregós	El Carmel	baix	si	correcte	practicables	correcte	cap	cobert accessible
Mercat Guinardó	Passatge Llivia	El Guinardó	mig	si	correcte	practicables	deficient	cap	cobert accessible
Mercat Horta	Carrer Tajo	Horta	baix	si	correcte	practicable	correcte	cap	cobert accessible
Mercat Vall d'Hebron	Carrer Trueba	La Teixonera	baix	si	correcte	practicables	deficient	cap	cobert accessible
Can Soler (no streetview)	Crt Rabassada/Carrer Cànoves	Sant Genís dels Agudells	alt						
Punt Verd Deixalleria Vall d'hebron-Can Travi (Obres)	Av.Estatut de Catalunya	Vall d'Hebron	baix						cobert accessible
Punt Verd barri Carmel-Horta	Carrer Dante Alighieri	El Carmel	baix	si	correcte	practicables	deficient	cap	cobert accessible
Punt Verd barri Guinardó	Carrer Mas Casanovas	El Guinardó	alt	si	correcte	inexistent/obres	deficient	cap	cobert accessible
Agència de promoció del Carmel i entorns.SA	Llobregós	Carmel	alt	si	correcte	adaptats	correcte	cap	cobert accessible
Agència Tributària Horta	Carrer Ciències	Horta	baix	si	correcte	adaptat	correcta	cap	cobert accessible
Cementiri d'Horta	Pl.Cementiri d'Horta	Horta	alt	si	correcte	adaptat	deficient	farola	cobert accessible
Cementiri de Sant Genís	Carrer Saldes	Sant Genís dels Agudells	alt	si	correcte	no adaptats	correcta	cap	cobert accessible
Centre d'acolliment d'animals de companyia	Crt.Sant Cugat	Montabu	baix	no	deficient	inexistents	deficient	cap	no cobert
Direcció de llicències i espai públic	Carrer Lepant	El Baix Guinardó	baix	si	correcte	adaptat	deficient	cap	cobert accessible
Direcció de serveis a les persones	Carrer Marina	El Baix Guinardó	baix	si	correcte	no adaptats	correcte	cap	cobert accessible
Oficina de l'habitatge d'Horta	Carrer Llobregós	El Carmel	alt/mig	si	correcte	practicable	correcte	cap	cobert accessible

Equipament	Carrer	Barri	Condicions d'accessibilitat						
			Pendent	Vorerer accessib.	Estat vorera	Passos de vianants	Il·lumin.	Obstacles	Transport públic
Oficina de treball de la Generalitat INEM Argimon	Carrer Argimón	El Carmel	baix	si	correcte	adaptat	deficient	arbres/senyals	cobert accessible

Font: *Intra SL*

TRETS MÉS DESTACATS DE LA XARXA DE DESPLAÇAMENTS A PEU

- L'estructura interna d'Horta-Guinardó està formada per una pluralitat de barris molt heterogenis i desvinculats entre sí.
- Actualment el districte té 146 centres d'atracció en 11 barris.
- El 48% de l'espai viari són voreres. I el 2,8% dels carrers són carrers de vianants. Cal destacar el barri d'Horta amb el 53% dels carrers de vianants del districte.
- La xarxa de vianants es suporta en una malla ortogonal amb diferents eixos verticals i horitzontals, amb un total de 36,3km de xarxa.
- El 66,4% dels carrers d'Horta-Guinardó presenta un pendent suau. Mentre que el 27,2% dels carrers tenen un pendent alt o molt alt i, per tant, incompleixen el Codi d'Accessibilitat.
- El 44% de la xarxa de Can Baró i el 41,9% del Carmel és inaccessible a causa de l'excés de pendent. Mentre que Més del 80% de la xarxa dels barris de Vall d'Hebron i Horta té pendents inferiors al 8%.
- Els barris del Baix Guinardó, el Guinardó, el Carmel (7), Can Baró, Teixonera i Vall d'Hebron disposen d'elements mecànics per superar els desnivells.
- El 76% de les voreres del districte d'Horta-Guinardó tenen una amplada superior a 1,4 metres. Concretament al Guinardó i el Baix Guinardó més d'un 90% de les voreres.
- L'11% de les voreres d'Horta - Guinardó té una amplada inferior a 0,9 metres. Concretament, el barri d'Horta té més de 4.600 metres de voreres inferiors a 0,9m. El percentatge els barris amb les voreres més estretes (<1,4m) són La Clota (53%), Sant Genís del Agudells (46%), la Vall d'Hebron i la Teixonera (39%).
- S'observa una clara relació entre l'orografia del terreny i l'adaptabilitat dels passos de vianants.
- El 47% dels passos de vianants del districte d'Horta-Guinardó estan adaptats i el 13% no són adaptats. Al 29% dels passos inventariats els manca la senyalització per a invidents.
- El Guinardó, el Baix Guinardó i la Font d'en Fargues són els que tenen uns majors percentatges de passos adaptats (80, 56 i 60% respectivament)
- La Vall d'Hebron, la Clota i el Carmel tenen el major percentatge de passos sense senyalització per invidents (83, 67 i 54% respectivament).
- Manquen un total de 372 passos de vianants per tal de que tots els ramals de les interseccions disposin de passos de vianants.

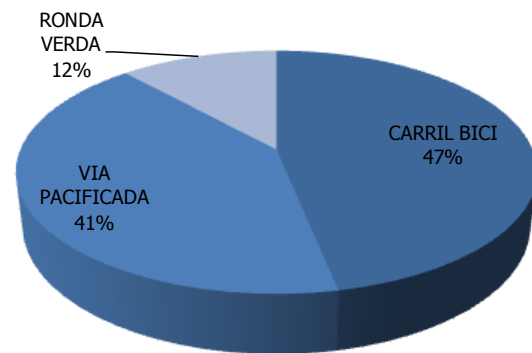
5.2. ESPAIS PER ALS DESPLAÇAMENTS EN BICICLETA

5.2.1. Xarxa de carrils bici

Les vies condicionades per a la circulació de bicicletes al districte d'Horta-Guinardó sumen un total de **11.236 metres**. D'aquests, 5.262 metres són carrils bici, 4.655 metres compartits en calçada en vies pacificades (carrers 30) i 1.319 metres de ronda verda.

Un indicador que ajuda a comprendre la cobertura de carrils bicis és la longitud de carrils bicis per 1.000 habitants. A Horta-Guinardó, aquesta xifra és **de 31 metres de carril bici/1.000 habitant**. A Barcelona 93 metres/1.000 habitants i Amsterdam 462 metres/1.000 habitants.

Tipologia de carrils bici a Horta-Guinardó



Font: Ajuntament de Barcelona

El plànol 10 mostra la xarxa actual condicionada per a ciclistes.

Aquesta xarxa ciclista es compon de diferents trams de carrils bicicleta repartits al llarg del districte. Un tram important del carril bicicleta transcorre pel barri de la Vall d'Hebron. Concretament pels carrers Granja Vella, Martí Codolar, Pare Mariana i Cardanal Vidal Barraquer. Al barri de la Clota segueix pel carrer de Lisboa. Aquest carril bici pateix una manca de continuïtat i de poca connexió amb la xarxa del districte i de la ciutat de Barcelona.

També hi ha carril bici a la ronda Guinardó, al llarg del Baix Guinardó i el Guinardó. Al barri del Guinardó també hi ha carril bici al carrer Vinya. Bona part del tram de la ronda Guinardó que transcorre per el Baix Guinardó és una via pacificada / carrer 30. Exceptuant el tram entre Pi Maragall i Camèlies on torna a aparèixer el carril bici.

Pel que fa a les vies pacificades, a banda del tram descrit anteriorment, també se'n localitzen al barri del Carmel, Can Baró i del Guinardó. Aquestes connecten el Parc del Carmel amb el Parc del Guinardó. Fora del districte aquestes vies connecten amb el Parc Güell i el Parc Craueta del Coll.

5.2.2. Aparcaments de bicicletes

Al plànol 10 queden representats els **espais amb aparca bicis amb capacitat per 570 bicis**. Aquests s'han instal·lat majoritàriament als barris del Guinardó i el Baix Guinardó (296 i 122 places

respectivament). La resta es localitzen als barris de la Font d'en Fargues, Horta (a l'entorn de plaça Eivissa), Vall d'Hebron, Montbau i Can Baró.

Per altre banda, actualment hi han 9 estacions de bicing amb capacitat per 232 bicis. 3 estacions a el Baix Guinardó, 3 a el Guinardó, 1 a la Font d'en Fargues i 2 a Horta.

Concretament, per barris, hi ha les següents places d'aparcament per a bicicletes d'ús privat i bicicletes del bicing.

Taula 15. Distribució de les places d'aparcament de bicicletes per barri i tipus de plaça

Dte. 7 Horta-Guinardó	Places d'aparcament de bicicletes privades	Places d'aparcament de bicicletes bicing
33. el Baix Guinardó	100	75
34. Can Baró	10	0
35. el Guinardó	296	76
36. la Font d'en Fargues	46	27
37. el Carmel	10	0
38. la Teixonera	0	0
39. Sant Genís dels Agudells	0	0
40. Montbau	22	0
41. la Vall d'Hebron	30	0
42. la Clota	0	0
43. Horta	56	54
HORTA - GUINARDÓ	570	232

Font: Ajuntament de Barcelona

Manca una relació entre els carrils bici i els aparcabicis. Mentre que els carrils transcorren per les avingudes principals, els aparcaments es troben prop dels centre d'atracció. Cal incidir en el fet que tots els aparcaments són en superfície.

Imatge 4. Detall del mapa de xarxa de vies ciclistes i aparcament (plànol 10).



Font: Intra sl

TRETS MÉS DESTACATS DE LA XARXA DE DESPLAÇAMENTS EN BICICLETA

- A Horta hi ha uns 11,2 quilòmetres de xarxa ciclista. D'aquests, el 47% és carril bici, el 41% vies pacificades /carrers 30 i el 12% ronda verda. Això fa que existeixin 31 metres de carril bici per habitant.
- Els carrils bici es troben a les avingudes principals, però de manera inconnexa.
- Hi ha 570 places d'aparcament de bicicleta, moltes d'ells situades prop dels centres d'atracció, però no pas pròximes als carrils bici. Hi ha un total de 9 estacions de bicing al Districte.

5.3. XARXES I SERVEIS DE TRANSPORT COL·LECTIU

El transport públic al districte d'Horta-Guinardó el conformen 3 línies de metro (L3, L4 i L5), 2 línies de la nova xarxa de bus urbà, 23 línies de bus urbà "convencionals", 4 línies de bus de barri, 1 línia de bus metropolitana (interurbà) i 5 línies de bus nocturn.

5.3.1. Metro

El districte disposa de tres línies diferents de metro que la recorren: les línies L3, L4 i L5, operades per Ferrocarril Metropolità (Transports Metropolitans de Barcelona, TMB). La línia L3 circula per la part nord del districte, seguint el corredor de la Ronda de Dalt; la línia L4 discorre pel sud resseguint

la Ronda Guinardó; la línia L5 és la que penetra més per l'interior del districte. Hi ha estacions d'enllaç a Vall d'Hebron (L3-L5) i a Maragall (L4-L5).

Gràfic 42. Xarxa de metro actual i prevista al districte d'Horta-Guinardó



Font: elaboració pròpia

La línia L3 enllaça Zona Universitària amb Trinitat Nova, passant per Sants Estació, Plaça Espanya, Plaça Catalunya, Lesseps i la Vall d'Hebron. Al districte d'Horta-Guinardó té 4 estacions: Vall d'Hebron, Montbau, Mundet i Valldaura. La línia L3 té 27 trens circulant en hora punta, amb un interval de pas durant aquesta hora de 3 minuts 13 segons. La velocitat comercial és de 26,6 km/h per fer 18,4 km i aturar-se a 26 estacions.



La línia L4 comunica Trinitat Nova amb La Pau, via Maragall, Passeig de Gràcia, Barceloneta i el Maresme|Fòrum. Al districte la línia té 3 estacions: Maragall, Guinardó|Hospital de Sant Pau i Alfons X. La línia L4 té 19 trens circulant i un interval de pas de 4 minuts en hora punta. La velocitat comercial és de 28,4 km/h per recórrer 17,3 km i 22 estacions.



La línia L5 connecta Cornellà Centre amb Vall d'Hebron, circulant per Collblanc, Sants Estació, Diagonal, Sagrada Família, La Sagrera, Maragall i Horta. Al districte té 5 estacions: Maragall, Horta, El Carmel, El Coll|La Teixonera i Vall d'Hebron. A més d'aquestes 5 estacions que estan estrictament dins del districte les estacions de Vilapicina, Camp de l'Arpa i Sant Pau | Dos de Maig es situen molt a prop dels límits. La línia L5 té 30 trens circulant i un interval de pas de 2 minuts 58 segons en hora punta. La velocitat comercial és de 26,3 km/h per recórrer 18,9 km i 26 estacions.

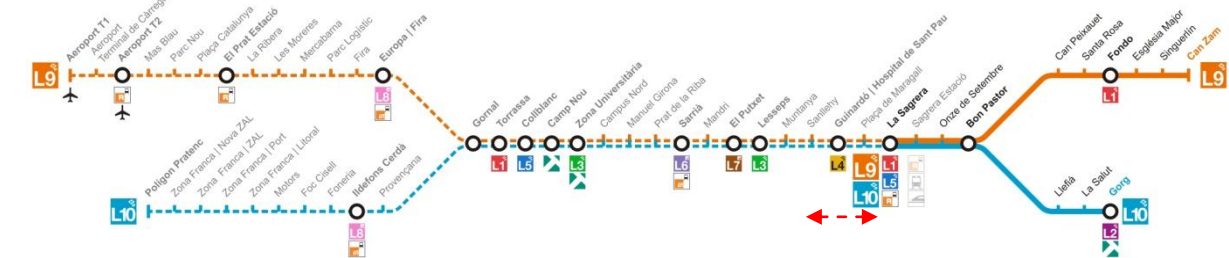


L'horari de totes les línies de metro és:

- Feiners (de dilluns a dijous) i festius: de 5.00 a 24.00 h
- Divendres i vigílies de festiu: de 5.00 a 2.00 h
- Dissabtes i vigílies de l'1 de gener, 24 de juny, 15 d'agost i 24 de setembre: obertura a les 5.00 h i servei continu tota la nit
- Diumenges: servei continu fins a les 24.00 h. 24 de desembre: de 5.00 a 23.00 h

A llarg termini està previst construir la doble línia L9/ L10 que discorrerà pel sud del districte. La línia actualment té un tram en servei entre La Sagrera i Can Zam (L9) i entre La Sagrera i Gorg (L10). El 2014 està previst que entri en servei el tram entre Zona Universitària i l'Aeroport (L9) i més endavant el ramal fins a la Zona Franca (L10). Actualment no hi ha calendari previst per completar el tram central entre Zona Universitària i La Sagrera, que té algunes obres ja executades. El districte

d'Horta-Guinardó tindria així tres noves estacions: Plaça Maragall, Guinardó|Hospital de Sant Pau (enllaç amb L4) i Sanllehy.



Accessibilitat a les estacions de metro

Totes les estacions de metro del districte excepte la de Maragall estan adaptades a persones amb mobilitat reduïda (PMR), com a mínim en un dels accessos.

A la línia L3 les quatre estacions del districte sumen un total de 9 accessos des del carrer, 6 dels quals estan adaptats a PMR. A la línia L4 les tres estacions del districte compten amb un total de 7 accessos, 2 d'ells adaptats. Finalment, la línia L5 disposa de cinc estacions al districte i un total de 15 accessos, 8 d'ells adaptats.

Vall d'Hebron (línies L3 i L5)



Accés a l'estació de Vall d'Hebron per l'avinguda Jordà

Montbau (línia L3)



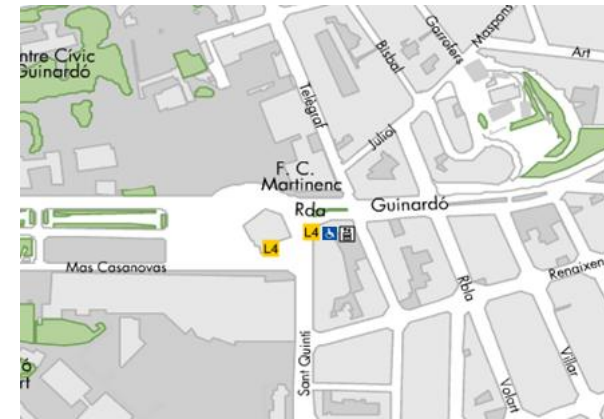
Ascensor per l'accés a l'estació de Montbau pel passeig de la Vall d'Hebron

Mundet (línia L3)



Accés a Mundet per un pas de vianants sota la Ronda de Dalt, que uneix l'avinguda Can Marçet i el campus de la Vall d'Hebron

Guinardó|Hospital de Sant Pau (línia L4)



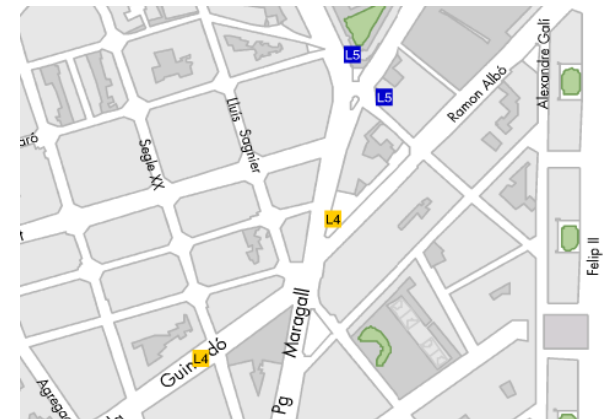
Accés a l'estació de Guinardó|Hospital de Sant Pau des del costat de l'equipament sanitari

Valldaura (línia L3)



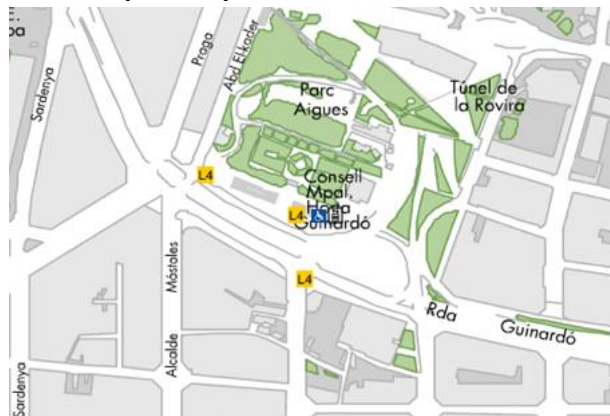
Únic accés a l'estació de Valldaura, pel passeig de Valldaura amb Canigó

Maragall (línies L4 i L5)



Accés a l'estació de Maragall pel Passeig Maragall amb Ramon Albó

Alfons X (línia L4)



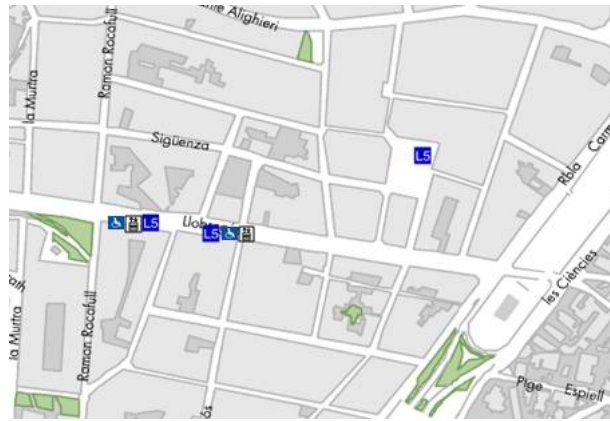
Ascensor d'accés a l'estació d'Alfons X, al nord de la Ronda Guinardó

Horta (línia L5)



Accés a l'estació d'Horta pel carrer Lisboa

El Carmel (línia L5)



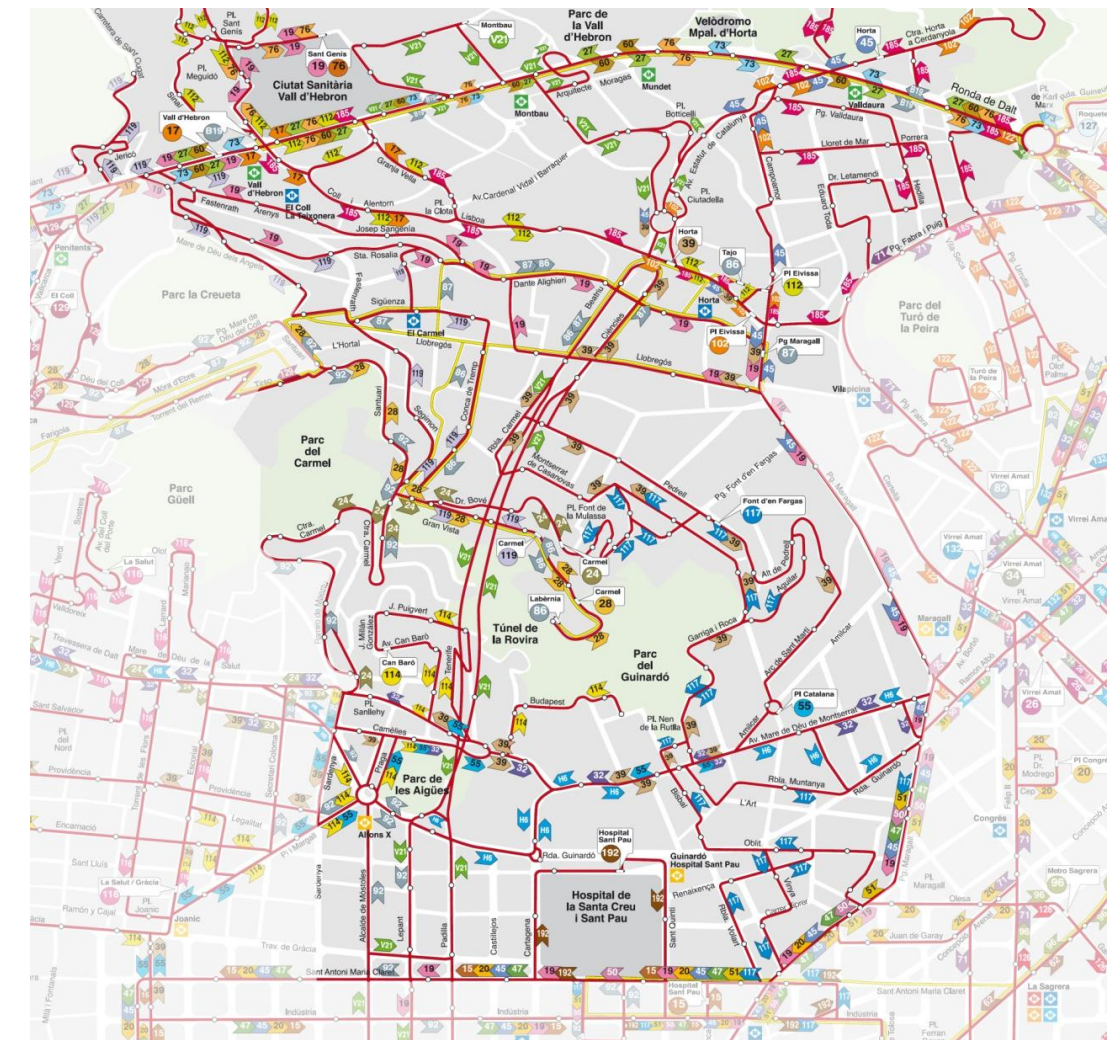
Accés a l'estació del Carmel pel carrer Llobregós

El Coll|La Teixonera (línia L5)



Accés a l'estació El Coll|La Teixonera pel carrer Arenys

Gràfic 43. Xarxa d'autobusos diürns del districte d'Horta-Guinardó



Font: TMB

Línies de nova xarxa de bus urbà

La tardor de 2012 es posava en marxa la primera fase de la nova xarxa de bus urbà de Barcelona. La nova xarxa disposarà de 28 línies o eixos d'altres prestacions, 17 de verticals (mar-muntanya), 8 d'horizontals (Llobregat-Besòs) i 3 de diagonals.

Les característiques diferencials de la nova xarxa són:

- Recorreguts tan rectilinis com permeti la trama viària.
- Adaptacions d'infraestructura per afavorir la velocitat i la regularitat.
- Lleu increment de la distància entre parades, fins als 350-400 m.
- Sistemes avançats d'informació al client i imatge diferenciada.
- Un sol transbordament entre qualsevol punt de la xarxa en el 95% dels trajectes.
- Sostenibilitat pel que fa a consum de recursos i impacte en el medi.

5.3.2. Autobús diürn

El districte disposa d'una àmplia cobertura de serveis d'autobús. La xarxa té 2 línies de la nova xarxa de bus, 23 línies d'autobús urbà, 4 línies de bus de barri i 1 línia de bus metropolità (interurbà).

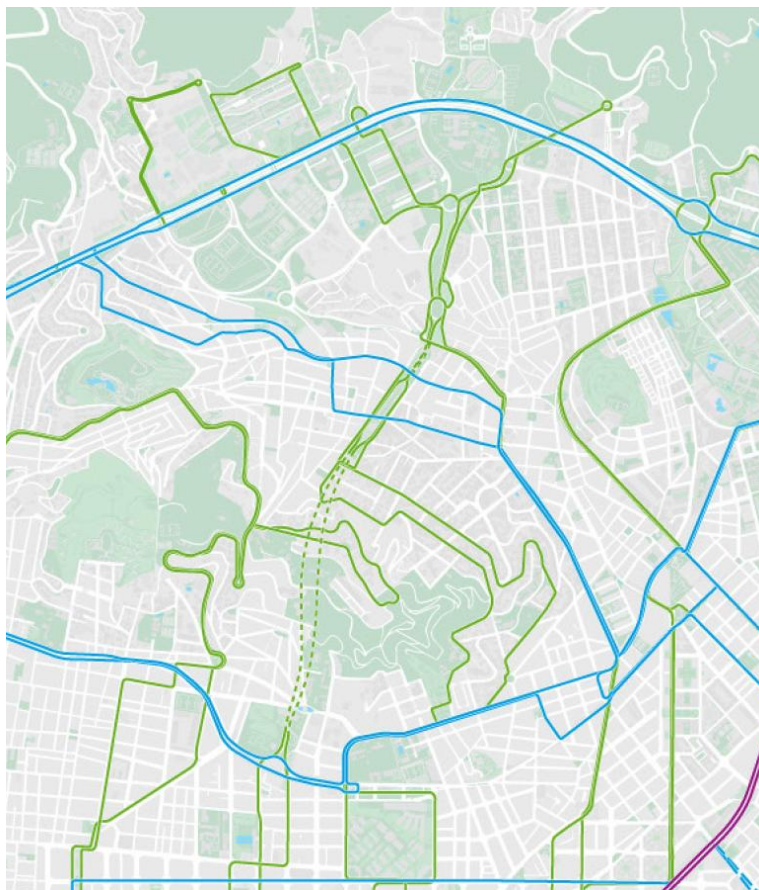
Hi ha alguns serveis complementaris (sense integració tarifària) com són l'autobús que enllaça Sant Genís i la Vall d'Hebron amb el Tibidabo (Tibibus), només quan el parc d'atraccions és obert o l'autobús intern del campus Mundet de la Universitat de Barcelona (UB).

La **velocitat comercial mitjana dels autobusos urbans** de Barcelona (xarxa de TMB) és de **11,31 km/h** en hora punta i **11,93 km/h** la resta, inferior a la mitjana catalana, de 12,7 km/h.

Pel que fa a la flota de vehicles de transport públic a Barcelona (xarxa de TMB) se'n comptabilitzen 1.064, amb una edat mitjana de 6,79 anys. D'aquests, un 26% són articulats (18 metres), un 60% són estàndard (12 metres) i la resta són d'altres tipologies. **Tots els vehicles estan adaptats per a persones amb mobilitat reduïda** ja que tenen plataforma baixa i rampa.

La nova xarxa de bus al districte d'Horta-Guinardó està previst que quedi configurada tal com mostra el següent gràfic, amb 4 línies verticals (en verd) i 4 línies horitzontals (en blau).

Gràfic 44. Fase final d'implantació de la nova xarxa de bus



Font: TMB

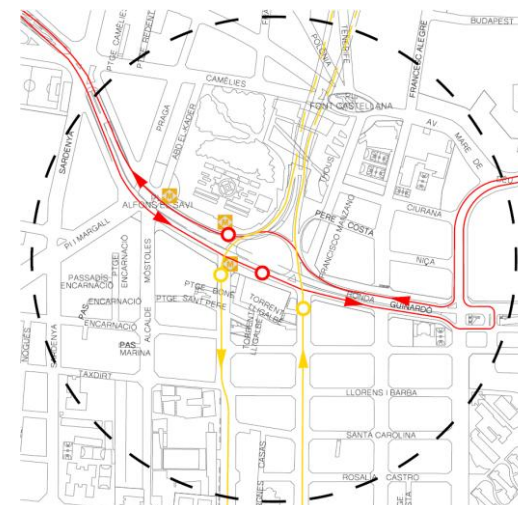
Actualment (desembre 2012) les línies de la nova xarxa que donen servei al districte són la H6 i la V21, operades per Transports de Barcelona (TMB).

La línia H6 enllaça Zona Universitària i Fabra i Puig per l'eix de la Ronda del Mig. Té 19,3 km (anada+tornada) i 48 parades, separades de mitjana 350 metres. La línia disposa de 18 vehicles articulats cobrint el servei.

La línia V21 comunica el Passeig Marítim amb Montbau per l'eix Marina- Túnel de la Rovira. Té 18,5 km (anada+tornada) i 39 parades, separades de mitjana 410 metres. La línia té 11 autobusos articulats assignats.

Ambdues línies disposen d'un punt d'intercanvi a Alfons X, on també es pot enllaçar amb la línia L4 del metro.

Gràfic 45. Intercanviador línies H6 i V21 a Alfons X



Font: TMB

Taula 16. Línies de nova xarxa de bus al districte d'Horta-Guinardó

Línia i itinerari	Parades districte	DI-Dv		Ds		Dg	
		Horari	Interval	Horari	Interval	Horari	Interval
H6 Z.Universitària- Fabra i Puig	12	7:00-22:20	8'	8:20-22:20	12'	9:20-22:20	18'
V21 Pg.Marítim- Montbau	22	7:00-22:00	10'	7:00-22:00	12'	8:35-22:00	18'

Font: TMB

Línies de bus urbà

Hi ha un total de 23 línies urbanes "convencionals" que recorren el districte d'Horta-Guinardó. Hi ha 21 línies operades per Transports de Barcelona (TMB) i 2 línies (86 i 87) operades per Authosa (del grup Sarfa).

Els principals eixos viaris utilitzats per les línies de bus són el de la Ronda de Dalt al nord i els límitrfs amb altres districtes del passeig Maragall i carrer Sant Antoni Maria Claret. L'entorn de la plaça Eivissa d'Horta, la ciutat sanitària de la Vall d'Hebron, l'avinguda Mare de Déu de Montserrat i l'àmbit d'Alfons X també concentren un nombre destacable de línies.

Les línies amb un nombre major de parades al districte (sumant ambdós sentits) són la 19 amb 47 parades, la 185 amb 37 parades i les línies 45 i 102 amb 30 parades.

Els intervals de pas de les línies d'autobús són adequats en la major part de les línies, amb una mitjana de 16 minuts en dies feiners, 22 els dissabtes i 25 els diumenges. El bus de barri no ofereix serveis en diumenge. La línia que té un pitjor interval de pas és la 102, que enllaça la plaça Eivissa amb el cementiri de Collserola però cal tenir en compte que es tracta d'una línia especial i amb viatgers que en fan un ús més esporàdic.

Taula 17. Línies de bus urbà al districte d'Horta-Guinardó

Línia i itinerari	Parades districte	DI-Dv		Ds		Dg	
		Horari	Interval	Horari	Interval	Horari	Interval
15 Hospital de St.Pau-Collblanc	3	5:35-23:30	8'	5:35-23:30	14'	8:00-22:20	20'
17 Barceloneta-Av.Jordà	9	5:55-22:15	10'	6:30-22:15	15'	8:00-22:00	15'
19 Port Vell-St.Genís	47	6:50-22:55	9'	6:50-22:55	15'	9:00-22:55	18'
20 Est.Marítima-Pl.Congrés	4	5:30-22:55	8'	5:30-22:55	16'	7:40-22:55	20'
24 Paral·lel-El Carmel	20	5:25-22:55	8'	6:40-22:55	12'	7:40-22:55	12'
27 Pl.Espanya-Roquetes	18	4:50-23:10	8'	4:50-23:10	16'	4:50-23:10	18'
28 Pl.Catalunya-El Carmel	11	5:30-23:10	10'	6:30-23:10	12'	6:30-23:10	15'
32 Est.Sants-Roquetes	13	5:50-23:20	8'	5:50-23:20	15'	5:50-23:20	15'
39 Barceloneta-Horta	32	5:30-22:30	10'	5:30-22:30	15'	8:35-22:30	16'
45 Pg.Marítim-Horta	30	6:45-22:35	12'	7:45-22:35	18'	8:40-22:35	20'
47 Pl.Catalunya-Canyelles	10	5:05-22:25	12'	5:05-22:25	14'	6:00-22:25	17'
50 Collblanc-Trinitat Nova	9	5:45-22:45	12'	5:45-22:45	20'	5:45-22:45	18'
51 Pla de Palau-C.Meridiana	9	5:05-22:30	30'	5:40-22:30	30'	6:40-22:30	40'
55 P.Montjuïc-Pl.Catalana	13	4:55-22:40	12'	5:50-22:40	15'	6:50-22:40	24'
60 Pl.Glòries-Z.Universitària	17	6:05-22:20	15'	7:30-22:20	40'	8:45-22:20	52'
73 Maquinista-Pl.Kennedy	17	5:45-22:20	8'	5:45-22:20	15'	6:50-22:20	16'
76 Sant Genís-C.Meridiana	23	5:30-23:30	15'	6:00-23:30	24'	8:10-23:30	22'
86 Tajo-Calderón de la Barca	12	6:05-21:50	15'	6:35-21:50	15'	9:00-21:50	30'
87 Trav.de Gràcia-Pg.Maragall	10	6:30-22:30	11'	8:00-22:30	18'	9:30-22:30	30'
92 Gràcia-Pg.Marítim	27	5:35-22:55	12'	-	-	-	-
102 Pl.Eivissa-Cementiri Collserola	30	7:30-17:10	70'	7:30-17:10	70'	7:30-17:10	70'
185 V.Hebron-<M>Canyelles	37	6:15-22:29	20'	7:10-21:59	30'	9:35-21:57	55'
192 Hospital de St.Pau-Poblenou	7	6:00-22:00	35'	7:00-22:00	30'	8:00-22:00	30'

Font: TMB

Línies de bus de barri

Hi ha un total de 4 línies de bus de barri al districte d'Horta-Guinardó. Són serveis fets per autobusos de mida petita amb capacitat per a unes 20 persones, que fan trajectes de curt recorregut, fet que possibilita l'accés a diversos llocs dels barris on no podrien arribar els autobusos estàndard. Tenen connexió amb la xarxa bàsica de transport públic.

Taula 18. Línies de bus de barri al districte d'Horta-Guinardó

Línia i itinerari	Parades districte	DI-Dv		Ds	
		Horari	Interval	Horari	Interval
112 Sant Genís	40	6:40-21:10	13'	7:40-21:10	18'
114 Gràcia-Can Baró	20	7:00-21:00	20'	9:00-21:00	30'
117 Guinardó	41	7:00-21:00	20'	9:00-21:00	28'
119 Teixonera	38	7:02-21:32	30'	9:02-21:32	45'

Font: TMB

Línies de bus metropolitana (interurbà)

L'única línia de bus interurbà existent al districte (de l'àmbit de l'Àrea Metropolitana) és la B19, que enllaça l'hospital de la Vall d'Hebron amb l'hospital de Can Ruti (Badalona). La línia circula per l'eix de la Ronda de Dalt i finalitza a la ciutat sanitària.

Taula 19. Línies de bus interurbà al districte d'Horta-Guinardó

Línia i itinerari	Parades districte	DI-Dv		Ds		Dg	
		Horari	Interval	Horari	Interval	Horari	Interval
B19 Vall d'Hebron-Can Ruti	15	6:45-22:15	15'	7:15-22:45	30'	7:00-22:30	35'

Font: AMB

5.3.3. Autobús nocturn

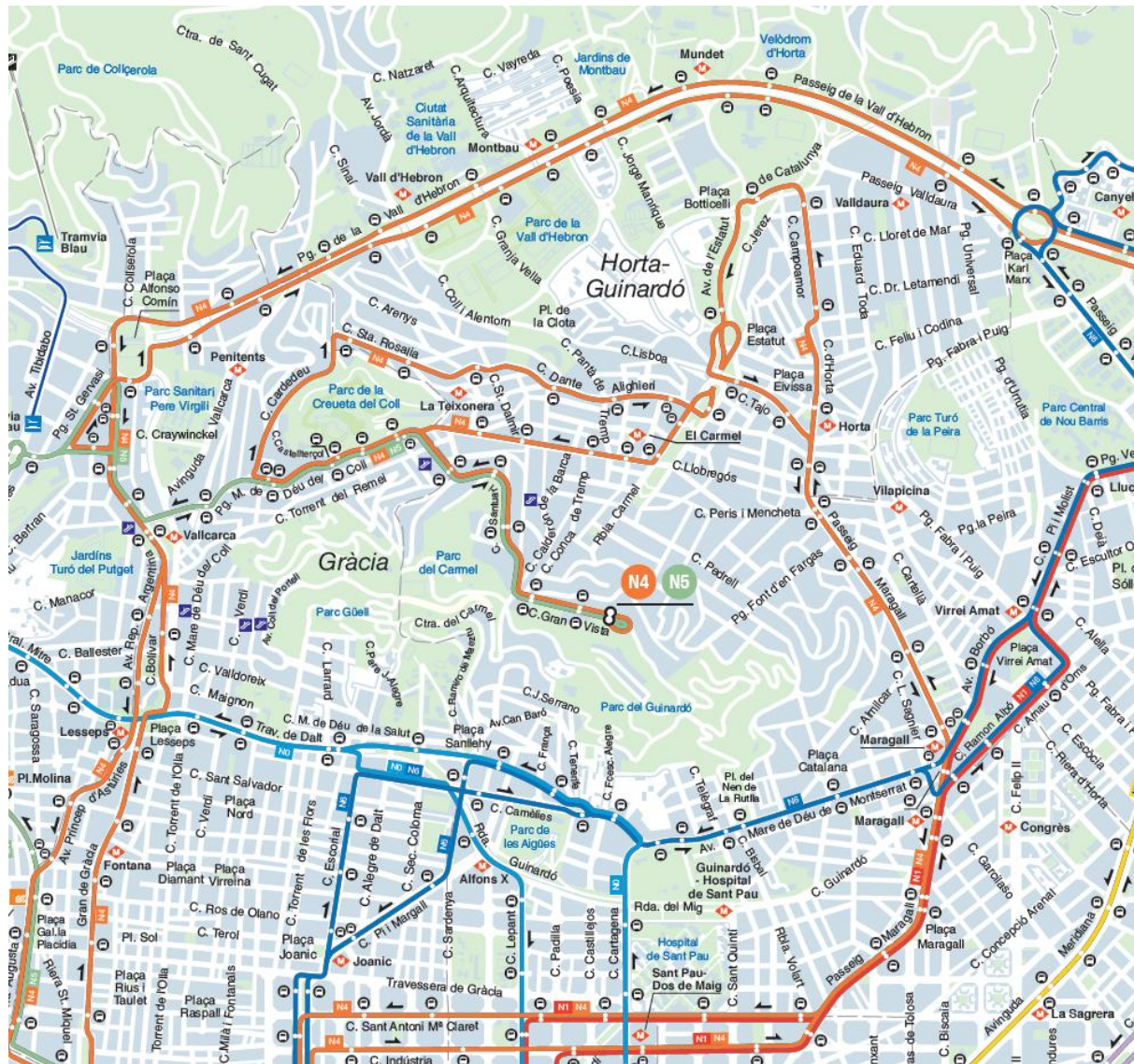
Hi ha 5 línies d'autobús nocturn que circulen pel districte d'Horta-Guinardó. Es tracta de les línies N0, N1, N4, N5 i N6. Les línies N0 i N1 passen de manera molt tangencial pels límits del districte. La línia N5 únicament entra al barri del Carmel des del districte de Gràcia i la N6 segueix l'eix de la Ronda del Mig des de la plaça Sanllehy fins al passeig Maragall. La línia N4 és la que té un major recorregut pel districte, primerament discorrent per l'eix de la ronda de Dalt i posteriorment passant per pràcticament tots els barris del districte i finalitzant al Carmel.

Taula 20. Línies de bus nocturn al districte d'Horta-Guinardó

Línia i itinerari	Parades districte	DI-Dg	
		Horari	Interval
N0 Portal de la Pau (circular)	8	22:20-5:20	20'
N1 Zona Franca-Trinitat Nova	10	22:15-4:35	20'
N4 Via Favència-Pl.Catalunya-Carmel/Gran Vista	67	22:35-4:55	20'
N5 Pl.Catalunya-Carmel/Gran Vista	8	23:15-5:55	20'
N6 Pl.Catalunya-Roquetes-Sta.Coloma	13	22:55-4:55	20'

Font: AMB

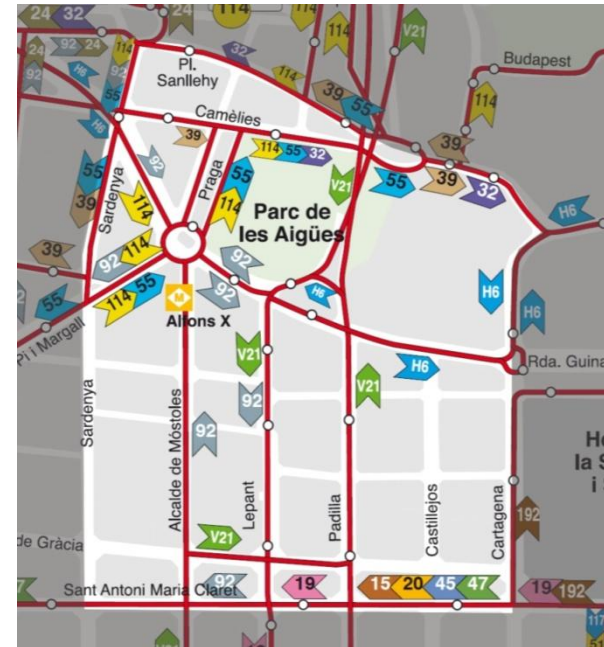
Gràfic 46. Plànol del bus nocturn a l'àmbit del districte d'Horta-Guinardó



Font: AMB

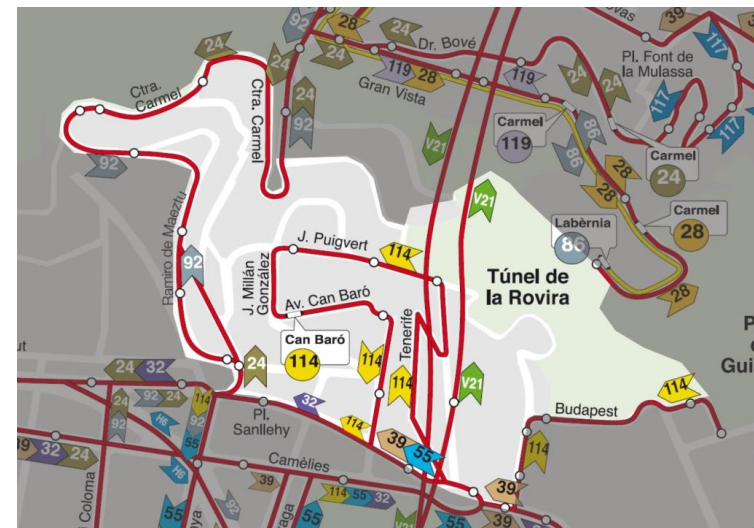
5.3.4. Transport públic per barris

El Baix Guinardó



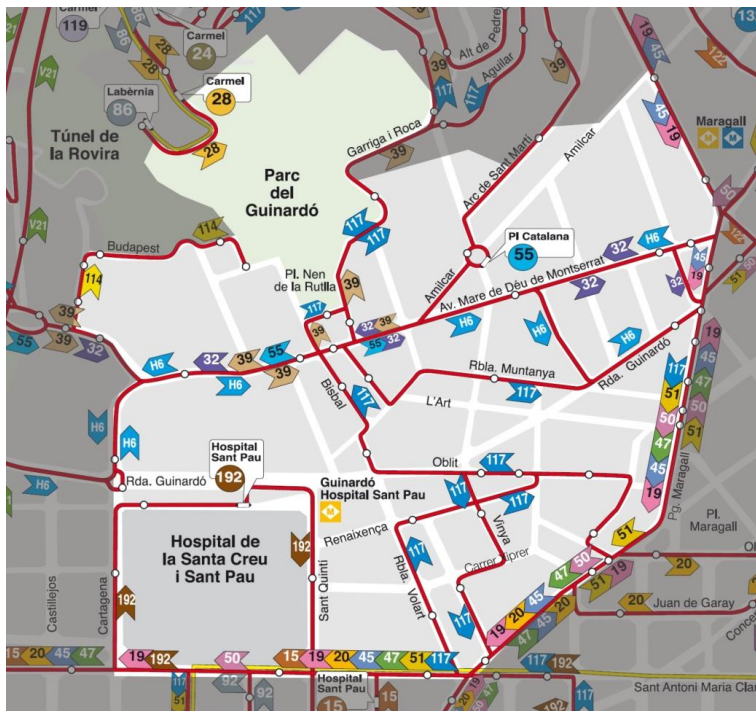
Al barri del Baix Guinardó hi ha una estació de metro de la línia L4, Alfons X, dues línies de la nova xarxa de bus (H6 i V21), deu línies de bus urbà (15, 19, 20, 32, 39, 45, 47, 55, 92 i 192), una línia de bus de barri (114) i quatre línies de bus nocturnes (N0, N1, N4 i N6). Pels carrers Sant Antoni Maria Claret, Camèlies, Sardunya i Mare de Déu de Montserrat és per on circulen tres o més línies de bus.

Can Baró



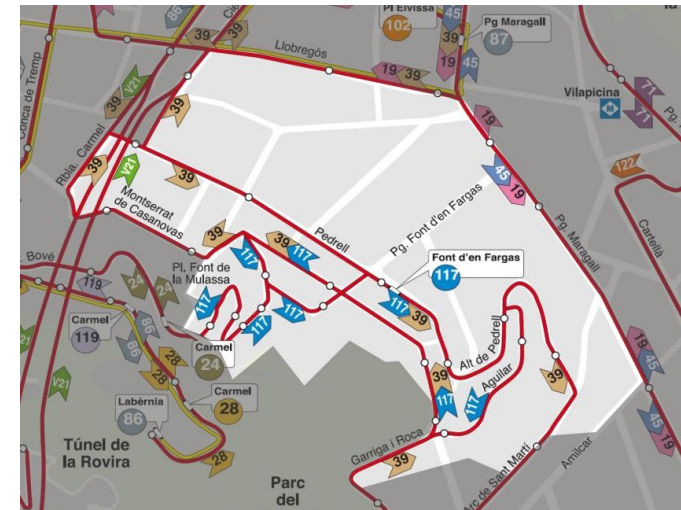
El barri de Can Baró no disposa de cap estació de metro (a llarg termini a la plaça Sanllehy hi haurà la línia L9/L10). Hi ha set línies de bus urbà (24, 28, 32, 39, 55, 86 i 92), una línia de bus de barri (114) i dues línies de bus nocturnes (N0 i N6). L'eix més destacable per al pas del transport públic en superfície és l'avinguda Mare de Déu de Montserrat i en menor grau la carretera del Carmel.

El Guinardó



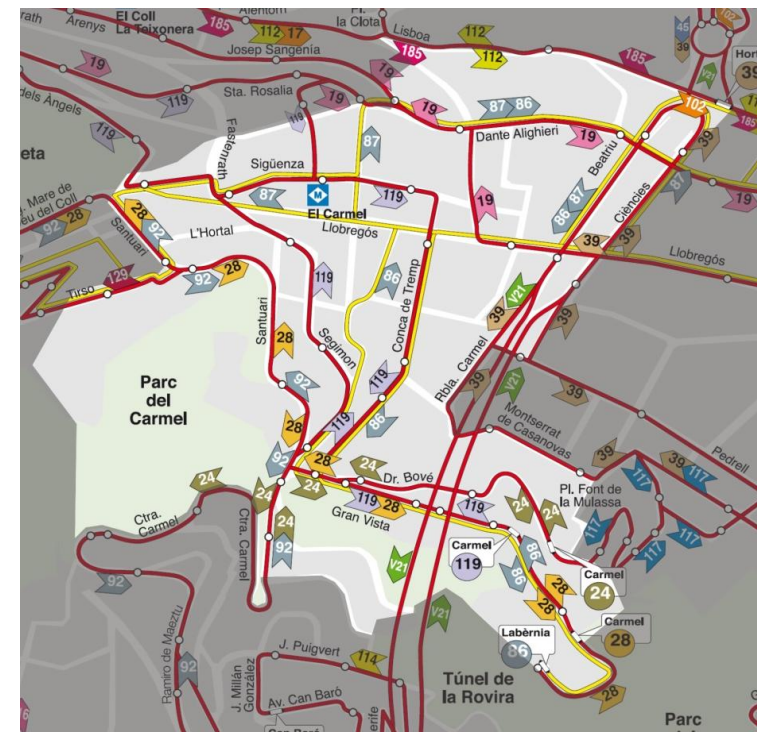
El barri del Guinardó té dues estacions de metro, Guinardó|Hospital de Sant Pau (línia L4) i Maragall (línies L4 i L5). Hi ha una línia de la nova xarxa de bus (H6), catorze línies de bus urbà (15, 19, 20, 28, 32, 39, 45, 47, 50, 51, 55, 86, 92 i 192), una línia de bus de barri (117) i quatre línies de bus nocturnes (N0, N1, N4 i N6). Els vials principals utilitzats pel transport públic són els del límit del districte, els carrers Sant Antoni Maria Claret i Passeig Maragall, per on circulen fins a 6 línies (segons el tram). L'avinguda Mare de Déu de Montserrat és l'eix principal intern del barri de pas dels autobusos.

La Font d'en Fargues



El barri de la Font d'en Fargues no té estació de metro, té una línia de la nova xarxa de bus (V21), tres línies de bus urbà (19, 39 i 45), una línia de bus de barri (117) i una línia de bus nocturna (N4). El passeig Maragall, el carrer Llobregós, el carrer Pedrell i el carrer Montserrat de Casanovas són els eixos per on circulen els autobusos, així com la Rambla del Carmel al límit oest del barri.

El Carmel



El barri del Carmel té una estació de metro de la línia L5, El Carmel, una línia de la nova xarxa de bus (V21), set línies de bus urbà (19, 24, 28, 86, 87, 92 i 185), dues línies de bus de barri (112 i 119) i dues línies de bus nocturnes (N4 i N5).

La Teixonera



El barri de la Teixonera té dues estacions de metro, El Coll|La Teixonera (línia L5) i Vall d'Hebron (línies L3 i L5), a l'extrem nord-oest. Hi ha sis línies de bus urbà (17, 19, 27, 60, 73 i 185), dues línies de bus de barri (112 i 119) i dues línies de bus nocturnes (N4 i N5). Els eixos de circulació són perimetrals al barri, pel passeig de la Vall d'Hebron i pel carrer Coll i Alentorn. Per l'interior del barri únicament hi circulen les línies 19 i 119, utilitzant els carrers Arenys, Santa Rosalia i Mare de Déu dels Àngels.

Sant Genís dels Agudells



El barri de Sant Genís dels Agudells té una estació metro a un dels seus extrems, Vall d'Hebron (línies L3 i L5). Hi ha sis línies de bus urbà (17, 19, 27, 60, 73 i 76), dues de bus de barri (112 i 119), una de bus interurbà (B19) i una de bus nocturna (N4). El principal eix del transport públic és el passeig de la Vall d'Hebron, al límit est del barri. Per l'interior de Sant Genís únicament hi passen les línies de bus de barri, excepte per l'avinguda Jordà i el carrer Natzaret, on també hi circulen les línies 19 i 76.

Montbau



El barri de Montbau té tres estacions de metro, situades a l'eix de la Ronda de Dalt. Són Vall d'Hebron (línies L3 i L5), Montbau (línia L3) i Mundet (línia L3). Hi ha una línia de la nova xarxa de bus (V21), set línies de bus urbà (17, 19, 27, 60, 73, 76 i 185), una línia de bus de barri (112), una línia de bus interurbà (B19) i una línia de bus nocturna (N4).

La línia V21 és l'única que penetra al barri, ja que la resta circulen pel passeig de la Vall d'Hebron o bé per l'avinguda Jordà i carrer Natzaret.

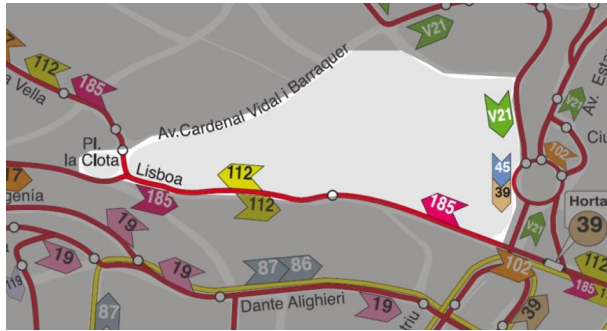
La Vall d'Hebron



El barri de la Vall d'Hebron té tres estacions de metro, situades a l'eix de la Ronda de Dalt. Són Vall d'Hebron (línies L3 i L5), Montbau (línia L3) i Mundet (línia L3). Hi ha una línia de la nova xarxa de bus (V21), sis línies de bus urbà (17, 27, 60, 73, 76 i 185), una línia de bus de barri (112), una línia de bus interurbà (B19) i una línia de bus nocturna (N4).

Pràcticament totes les línies circulen per l'eix del passeig de la Vall d'Hebron, amb les línies 17, 112 i 185 que també ho fan pel carrer de la Granja Vella i la V21 pels carrers Jorge Manrique i l'avinguda Cardenal Vidal i Barraquer.

La Clota



El barri de la Clota no té metro, té una línia de la nova xarxa de bus (V21), tres línies de bus urbà (39, 45 i 185), una línia de bus de barri (112) i una línia de bus nocturna (N4). Les línies circulen de manera perimetral pel carrers Lisboa i la Rambla del Carmel.

Horta



El barri d'Horta té dues estacions de metro, Valldaura (línia L3) al nord, i Horta (línies L5) al sud. Hi ha una línia de la nova xarxa de bus (V21), x línies de bus urbà (19, 27, 39, 45, 60, 73, 86, 87, 102 i 185), una línia de bus de barri (112), una línia de bus interurbà (B19) i una línia de bus nocturna (N4).

5.3.5. Parades i cobertura de transport públic

Al llarg del districte hi ha 312 parades de transport públic de superfície. Moltes d'elles serveixen per a diferents línies urbanes, nocturnes o interurbanes. De les parades de les quals es disposa dades (251) n'hi ha un 75% amb pal, un 22% amb marquesina i un 3% amb marquesina i pantalla d'informació a l'usuari (PIU). A la taula següent es pot veure la distribució de les parades per barris.

Taula 21. Equipament de les parades de bus

Barri	Marquesina	Marquesina i PIU	Pal	(sense informació)	Total
El Baix Guinardó	0	0	14	2	16
Can Baró	4	1	8	5	18
El Guinardó	9	5	20	17	51
La Font d'en Fargues	3	0	13	13	29
El Carmel	9	0	42	4	55
La Teixonera	2	0	10	6	18
Sant Genís dels Agudells	1	0	34	2	37
Montbau	6	0	6	0	12
La Vall d'Hebron	4	2	9	0	15
La Clota	0	0	3	0	3
Horta	17	0	29	12	58
TOTAL	55	8	188	61	312

Font: Intra i AMB

El plànol 11 i la taula 21 mostren les diferències de cobertura de transport públic existents entre els barris del districte d'Horta-Guinardó.

Taula 22. Superfície coberta pel transport públic (en %)

Barri	Metro		Bus		Bus+Metro	
	250m	500m	250m	500m	250m	500m
El Baix Guinardó	99,3	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Can Baró	29,6	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
El Guinardó	83,9	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
La Font d'en Fargues	50,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
El Carmel	73,5	99,8	99,8	100,0	99,8	100,0
La Teixonera	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Sant Genís dels Agudells	14,4	65,1	65,1	98,6	65,1	98,6
Montbau	36,1	34,9	35,3	58,5	35,3	58,5
La Vall d'Hebron	96,2	97,8	97,9	100,0	97,9	100,0
La Clota	82,8	93,4	93,4	100,0	93,4	100,0
Horta	46,7	53,6	53,6	68,5	53,6	68,5
TOTAL	53,6	71,6	71,7	84,6	71,7	84,6

Font: Intra i AMB

Amb radi de 250 metres des de les boques de metro el 53,6% de la superfície del districte està coberta. Amb un radi de 500 metres la cobertura s'eleva al 71,6%. El barri amb menor cobertura de metro és Montbau, seguit per Horta (degut a que hi ha molt territori no poblat) i Sant Genís dels

Agudells. La Teixonera és l'únic barri del districte que queda cobert un 100% pel metro amb radi 250 metres, trobant-se també per sobre d'un 90% de cobertura de ferrocarril metropolità el Baix Guinardó i la Vall d'Hebron.

Amb radi de 250 metres des de les parades de bus el 71,7% de la superfície del districte queda coberta. Amb un radi de 500 metres la cobertura s'eleva al 84,6%. El barri amb menor cobertura de bus és Montbau, seguit per Horta (degut a que hi ha molt territori no poblat) i Sant Genís dels Agudells. Els barris del Baix Guinardó, Can Baró, el Guinardó, la Font d'en Fargues i la Teixonera tenen una cobertura del 100% amb un radi de 250 metres.

El 84,6% del territori del districte té una parada de bus o una estació de metro a menys de 500 metres. Si es visualitza sobre població es constata que gairebé el 100% queda cobert amb un radi de 500 metres i també ofereix molt bona cobertura amb radi 250 metres.

5.3.6. Carrils bus

Hi ha carrils bus en els següents vials del districte d'Horta-Guinardó:

- Carrer Lepant
- Carrer Padilla
- Carrer Camèlies, fins a carrer Tenerife
- Avinguda Mare de Déu de Montserrat, entre carrer Tenerife i plaça Sanllehy
- Avinguda Mare de Déu de Montserrat, entre carrer Cartagena i carrer Lluís Sagnier (carril bus en sentit contrari)
- Passeig Maragall, entre avinguda de Borbó i Sant Antoni Maria Claret
- Carrer Sant Antoni Maria Claret
- Passeig Vall d'Hebron, calçada muntanya, al tram davant de l'hospital de la Vall d'Hebron.

5.3.7. Taxi

Hi ha un total de 11 parades de taxi i 66 places al districte d'Horta-Guinardó, repartides en els següents punts segons els barris:

- Baix Guinardó:
 - Travessera de Gràcia amb carrer Cartagena
 - Carrer Castillejos, entre Sant Antoni Maria Claret i Travessera de Gràcia
 - Carrer Cartagena, 340-350
- Barri del Guinardó:
 - Plaça Maragall

- Carrer Sant Antoni Maria Claret amb passeig Maragall
- Carrer Sant Antoni Maria Claret amb Sant Quintí
- Carrer Mas Casanova, 90
- Barri de la Font d'en Fargues:
 - Passeig Maragall amb Peris i Mencheta
- Barri del Carmel:
 - Carrer Llobregós amb rambla del Carmel
- Barri de Montbau:
 - Passeig Vall d'Hebron, 119 (traumatologia i rehabilitació)
 - Passeig Vall d'Hebron, 119-129 (hosp. general)
- Barri de la Vall d'Hebron:
 - Carrer Berruguete amb Arquitecte Moragas

Els barris de Can Baró, la Teixonera, Sant Genís dels Agudells, la Clota i Horta no disposen de parades taxis, tot i que en la major part dels casos n'hi ha alguna de relativament propera en un barri veí.

TRETS MÉS DESTACATS DE LA XARXA DE TRANSPORT COL·LECTIU

- El transport públic al districte d'Horta-Guinardó el conformen 3 línies de metro (L3, L4 i L5), 2 línies de la nova xarxa de bus urbà, 23 línies de bus urbà "convencionals", 4 línies de bus de barri, 1 línia de bus metropolità (interurbà) i 5 línies de bus nocturn.
- Les 3 línies de metro cobreixen bona part de la trama urbana del districte, amb un millora molt notable des que es va posar en servei el perllongament de la línia L5 el juliol del 2010.
- Els autobusos urbans cobreixen la totalitat del districte, complementats amb els busos de barri pel llocs on els autobusos estàndard no poden arribar.
- Els intervals de pas de les línies d'autobús són bons en la major part de les línies, amb una mitjana de 16 minuts en dies feiners, 22 els dissabtes i 25 els diumenges. Els diumenges el bus de barri no circula.
- Totes les estacions de metro excepte la de Maragall estan adaptades a persones amb mobilitat reduïda, com a mínim en un dels seus accessos. Els autobusos estan tots adaptats i disposen de plataforma baixa i rampa.
- Totes les parades estan condicionades, amb un 25% de parades amb marquesina i un 2% amb pantalles d'informació a l'usuari (PIU).
- Pràcticament el 100% de la població del districte té una parada a menys de 500 metres de casa seva.
- Els taxis disposen d'11 parades al districte, amb un total de 66 places.

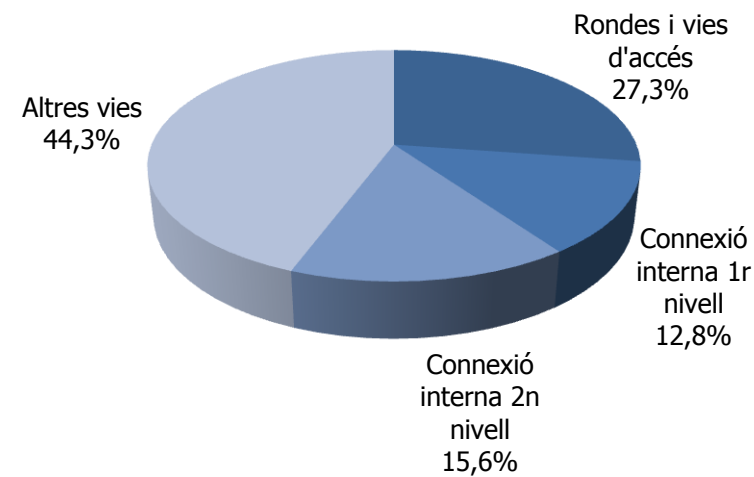
5.4. XARXA VIÀRIA PER AL VEHICLE MOTORITZAT PRIVAT

En conjunt, la xarxa viària interna del nucli del districte d'Horta-Guinardó suma 148 quilòmetres. Un 56% de la xarxa forma part de la xarxa bàsica, destacant les rondes i vies d'accés, amb un 27,3%. Les rondes i les carreteres que passen la serra de Collserola es prolonguen en un terreny sense població i que distorsionen el resultat.

La imatge 6 mostra el resultat de la jerarquització del viari del districte, que ha estat dividit en 4 categories:

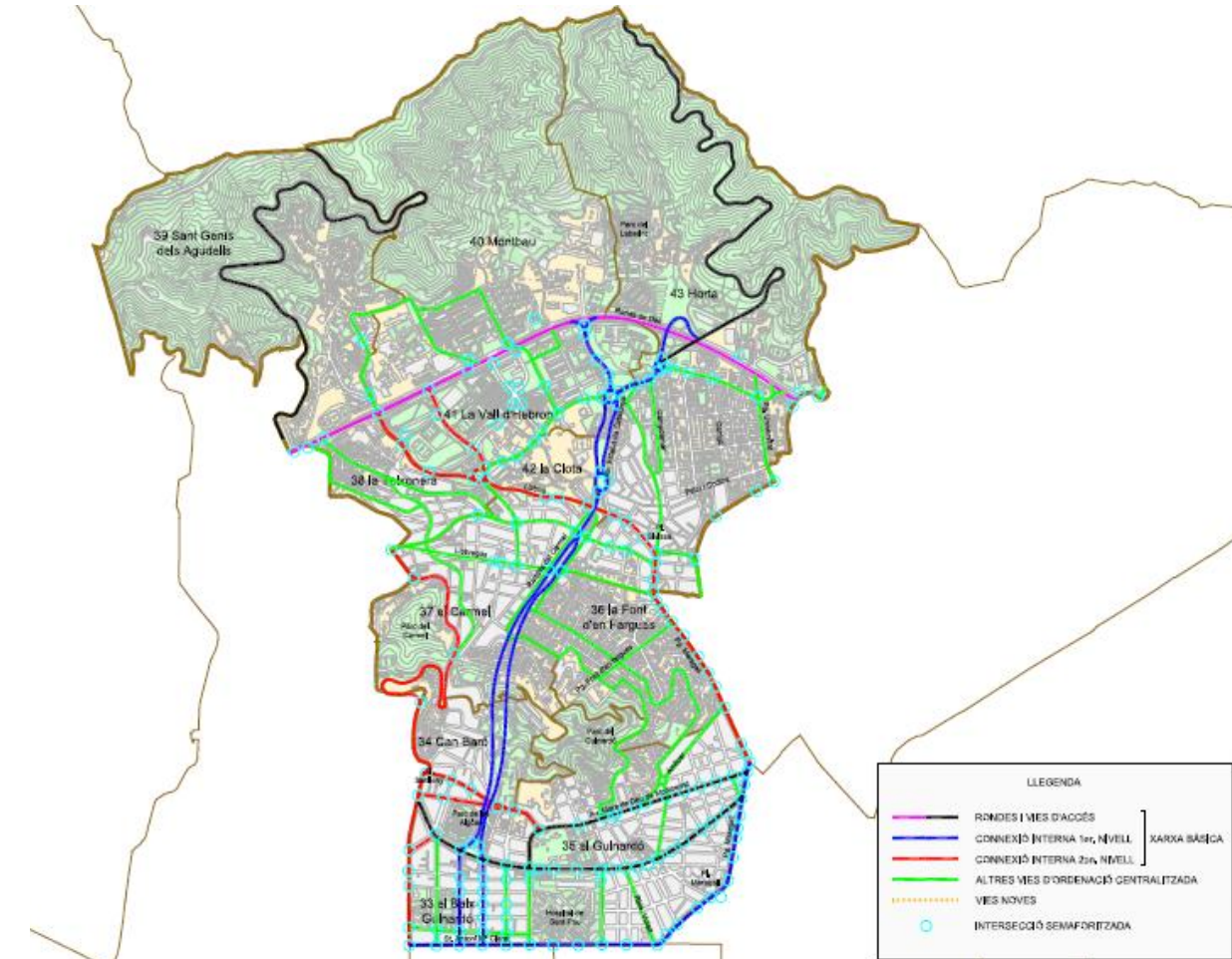
- **Xarxa bàsica d'accessos:** Comprèn els trams d'accés al districte de les vies d'abast supramunicipal i comarcal. Són les infraestructures que, genèricament, presenten un menor nivell de permeabilitat, alhora que absorbeixen un major nombre de vehicles per quilòmetre.
- **Xarxa bàsica de connexió interna:** Comprèn el sistema viari de distribució interna i de connexió entre els diferents barris. Igual que les anteriors, genèricament presenten un menor nivell de permeabilitat. S'estableixen dos nivells de vials, de 1r nivell i de 2n nivell.
- **Xarxa local:** Comprèn les vies exclusivament urbanes que connecten internament els grans quadrants de la trama urbana definits per la xarxa bàsica. Es tracta, principalment, de vies de doble sentit de circulació que connecten l'interior de la trama urbana amb la xarxa principal.
- **Xarxa veïnal:** Comprèn la xarxa de distribució veïnal, que té una funció circulatòria interna en l'àmbit dels barris i dona accés als garatges i edificis del casc urbà. Està composta per la resta de vies.

Gràfic 47. Jerarquia viària del districte d'Horta-Guinardó



Font: INTRA. SL.

Imatge 5. Jerarquització del sistema viari del districte d'Horta-Guinardó i interseccions semaforitzades



La **xarxa bàsica d'accessos** del districte d'Horta-Guinardó està estructurada entorn la Ronda de Dalt, la Ronda del Mig i les carreteres que pugen cap a la serra de Collserola. Aquests eixos són:

- La **ronda de Dalt** (B-20), travessa la part alta del Districte en paral·lel al mar. La B-20 connecta amb el nus de la Trinitat al nord, on es connecta amb les autopistes C-58 i C-33, així com la Ronda Litoral. Al sud es pot enllaçar amb les autopistes C-16, B-23, C-32 i C-32. La Ronda és la principal artèria de circumval·lació de la ciutat de Barcelona. Tenen accés directe a la B-20 els barris de la Teixonera, Sant Genís dels Agudells, Montbau, la Vall d'Hebron i Horta.
- La **ronda del Mig**, es tracta d'una via inicialment concebuda com a via ràpida, discorrent pels districtes més perifèrics i vorejant el centre de la capital. La velocitat es troba limitada a 60 km/h als túnels i a 50 km/h la resta, ja que en bona part dels trams es troba integrada totalment en la xarxa urbana. El seu recorregut s'inicia a la ronda Litoral amb passeig Zona Franca i finalitza al cap de quasi 14 km a l'avinguda Meridiana. Al tram corresponent al districte d'Horta-Guinardó la ronda del Mig correspon a l'eix Ronda del Guinardó. A l'est del carrer Cartagena aquest eix es desdobra per la Ronda del Guinardó en sentit nord i avinguda

de la Mare de Déu de Montserrat en sentit sud. Tenen accés directe a la ronda del Mig els barris del Baix Guinardó i del Guinardó.

- La **carretera de Sant Cugat**, per l'Arrabassada (BP-1417), enllaça la ciutat de Barcelona amb Sant Cugat sortint de la part més alta del districte, al costat de la Ronda de Dalt i discorrent pel costat del barri de Sant Genís dels Agudells. Travessa la serra de Collserola pel coll de l'Erola, amb un important flux de trànsit ja que també és utilitzada per accedir al Tibidabo i diverses urbanitzacions (Sol i Aire, Sol i Aigua, Les Planes, La Floresta, ...).
- La **carretera d'Horta a Cerdanyola** (BV-1415), comunica Barcelona amb Cerdanyola del Vallès pel portell de Valldaura, sortint des de la part més alta del barri d'Horta. La carretera té una intensitat de trànsit baixa, servint el primer tram d'enllaç amb el cementiri de Collserola.

La **xarxa bàsica de connexió interna de primer nivell** del districte d'Horta-Guinardó està formada per l'eix del túnel de la Rovira i l'eix del passeig Maragall/ Sant Antoni Maria Claret. Els eixos són:

- L'**eix del túnel de la Rovira** s'inicia a l'**avinguda de l'Estatut de Catalunya**, que enllaça amb la ronda de Dalt i la carretera d'Horta a Cerdanyola. L'**avinguda de Can Marçet**, comunica el passeig de la Vall d'Hebron (calçada lateral costat mar) amb l'avinguda de l'Estatut de Catalunya. La **rambla del Carmel**, correspon al tram entre la plaça de l'Estatut i l'inici del túnel de la Rovira, que té alguns trams parcialment segregats de la trama urbana amb passos a diferent nivell. El **túnel de la Rovira**, té 1,3 km de longitud i consta de dues galeries en paral·lel amb dos carrils cadascuna d'elles, discorrent per sota els barris de Can Baró, el Carmel i la Font d'en Fargues. A la boca sud del túnel s'enllaça amb la ronda del Mig. L'eix del túnel de la Rovira segueix sentit mar pels carrers **Lepant** i **Padilla**.
- El **passeig Maragall**, es situa al límit entre el districte d'Horta-Guinardó i Nou Barris, essent xarxa de primer nivell el tram al sud de l'avinguda Mare de Déu de Montserrat. La continuació d'aquest eix es realitza pel carrer **Sant Antoni Maria Claret** en sentit Besòs.

5.4.1. Xarxa viària per barris

El Baix Guinardó

El barri disposa d'una xarxa completa i molt diversificada que permet disposar d'una xarxa bàsica potent, destacant l'eix de la ronda del Guinardó i els carrers Padilla, Lepant i túnel de la Rovira.

- **Xarxa bàsica d'accessos:** ronda del Guinardó
- **Xarxa bàsica de connexió interna:**
 - Primer nivell: carrer Padilla, carrer Lepant, túnel de la Rovira i carrer Sant Antoni Maria Claret.
 - Segon nivell: carrer Sardanya, avinguda Mare de Déu de Montserrat, carrer Camèlies i carrer Pi i Margall.
- **Xarxa local:** travessera de Gràcia, Alcalde de Móstoles, Marina, Castillejos i Cartagena.

Can Baró

El barri únicament disposa d'un eix principal, que és el de la carretera del Carmel.

- **Xarxa bàsica de connexió interna:** carretera del Carmel.

El Guinardó

El barri del Guinardó disposa també d'una xarxa completa, donades les dimensions i disposició de la trama urbana.

- **Xarxa bàsica d'accessos:** ronda del Guinardó, carrer Cartagena i avinguda Mare de Déu de Montserrat.
- **Xarxa bàsica de connexió interna:**
 - Primer nivell: passeig Maragall (sud av.Mare de Déu de Montserrat) i carrer Sant Antoni Maria Claret.
 - Segon nivell: passeig Maragall (nord av.Mare de Déu de Montserrat)
- **Xarxa local:** carrer Sant Quintí, rambla Volart, carrer Vinyals, carrer Amilcar, carrer Llobet i Vall Llosera, carrer Florència, carrer Nen de la Rutlla, carrer Garriga i Roca i carrer de l'Arc de Sant Martí.

La Font d'en Fargues

El barri de la Font d'en Fargues disposa d'un carrer de la xarxa bàsica al límit amb el districte de Nou Barris, i la resta són vials de la xarxa local, amb dos eixos que voregen la muntanya i un perpendicular, el del passeig de la Font d'en Fargues.

- **Xarxa bàsica de connexió interna:**
 - Segon nivell: passeig Maragall
- **Xarxa local:** carrer Arc de Sant Martí, carrer Sant Martí de Porres, carrer Alt de Pedrell, carrer Pedrell, carrer Garriga i Roca, carrer Montserrat de Casanovas, passeig de la Font d'en Fargues, carrer Picó i Campanar, carrer Doctor Coll, carrer Maurici Vilomara, rambla Carmel i carrer Llobregós.

El Carmel

El barri del Carmel disposa d'una xarxa principal d'accés que envolta l'àmbit, amb la rambla del Carmel a la banda Besòs, el carrer Lisboa a la banda muntanya i el carrer Santuari a la banda Llobregat.

- **Xarxa bàsica de connexió interna:**
 - Primer nivell: rambla del Carmel.
 - Segon nivell: carrer Lisboa i carrer Santuari.

- **Xarxa local:** carrer Calderón de la Barca, Segimon. Murtra, Fastenrath, passeig Mare de Déu del Coll, carrer Mare de Déu dels Àngels, carrer Dante Alighieri, carrer Llobregós, rambla del Carmel (nivell superior) i carrer Pantà de Tremp.

La Teixonera

El barri de la Teixonera disposa també d'una xarxa limitada al costat muntanya per la Ronda de Dalt i el carrer Coll i Alentorn com a vies bàsiques. La resta de vials són de caràcter més local, donades les característiques de la trama del barri.

- **Xarxa bàsica d'accessos:** ronda de Dalt.
- **Xarxa bàsica de connexió interna:**
 - Segon nivell: carrer Coll i Alentorn.
- **Xarxa local:** carrer Fastenrath, carrer Rossel, carrer Arenys, carrer Josep Sangenís, passeig Mare de Déu del Coll, carrer Mare de Déu dels Àngels, carrer Santa Rosalia i carrer General Mendoza.

Sant Genís dels Agudells

El barri de Sant Genís dels Agudells disposa també d'una xarxa completa, donades les dimensions i disposició de la trama urbana.

- **Xarxa bàsica d'accessos:** ronda de Dalt i carretera de Sant Cugat.
- **Xarxa local:** avinguda Jordà, carrer Natzaret.

Montbau

El barri de Montbau només disposa de xarxa viària bàsica al sud, a l'eix de la ronda de Dalt. Existeixen també alguns vials de caràcter local.

- **Xarxa bàsica d'accessos:** ronda de Dalt.
- **Xarxa local:** carrer l'Arquitectura, carrer Vayreda i carrer Poesia

La Vall d'Hebron

El barri de la Vall d'Hebron es troba limitat per diverses vies bàsiques com són la ronda de Dalt (i passeig Vall d'Hebron), les avingudes Can Marçet i Estatut de Catalunya i el carrer Coll i Alentorn.

- **Xarxa bàsica d'accessos:** ronda de Dalt.
- **Xarxa bàsica de connexió interna:**
 - Primer nivell: avinguda Can Marçet i avinguda Estatut de Catalunya.
 - Segon nivell: carrer Coll i Alentorn i carrer Granja.

- **Xarxa local:** avinguda Cardenal Vidal i Barraquer, carrer Jorge Manrique, carrer Arquitecte Moragas, carrer Berruguete (tram més proper a Pg.Vall d'Hebron).

La Clota

Tot l'àmbit intern del barri són vials de caràcter veïnal, essent vies principals únicament les de l'entorn.

- **Xarxa bàsica de connexió interna:**
 - Primer nivell: avinguda Estatut de Catalunya.
 - Segon nivell: carrer Lisboa.
- **Xarxa local:** avinguda Cardenal Vidal i Barraquer.

Horta

El barri d'Horta donada les seves dimensions disposa de diversos vials principals, destacant la ronda de Dalt, l'avinguda de l'Estatut de Catalunya, el passeig Maragall i el passeig Fabra i Puig (al límit amb el districte de Nou Barris).

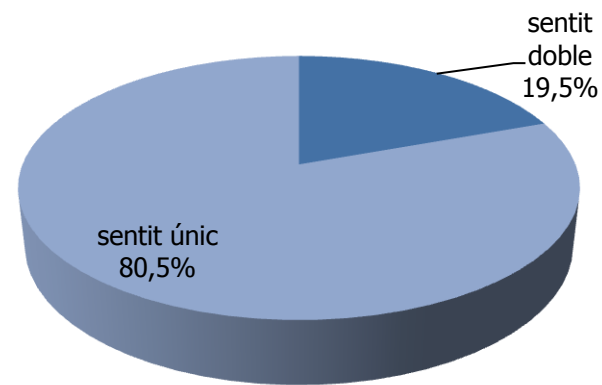
- **Xarxa bàsica d'accessos:** ronda de Dalt, carretera d'Horta a Cerdanyola.
- **Xarxa bàsica de connexió interna:**
 - Primer nivell: avinguda Estatut de Catalunya.
 - Segon nivell: passeig Maragall, carrer Tajo, carrer Lisboa i passeig de Fabra i Puig.
- **Xarxa local:** carrer Dante Alighieri, carrer Llobregós, carrer Tajo, carrer Horta, carrer Campoamor, passeig de Valldaura i passeig Universal.

Al districte d'Horta-Guinardó l'únic barri on s'ha implantat la zona 30 és a Horta.

5.4.2. Sentits de Circulació

La xarxa viària del districte d'Horta-Guinardó es compon de diverses categories de vials. Aquests, alhora, presenten unes característiques particulars quant a la direccionalitat (Plànol 13)

Gràfic 48. Sentits de circulació al districte d'Horta-Guinardó



Font: INTRA. SL.

La majoria de carrers del districte (80,5%) són de sentit únic de circulació, mentre que el 19,5% restant són de doble sentit. El percentatge no és homogeni en tot el districte, sinó que hi ha algunes àrees amb característiques molt concretes. Al barri de Can Baró la pràctica totalitat dels carrers és de sentit únic (98%) mentre que al barri de la Clota el percentatge de carrers de sentit únic es redueix a menys de la meitat (48%). A Sant Genís dels Agudells el percentatge de carrers de doble sentit també és relativament alt (47%).

Les zones amb percentatges més elevats de sentit doble corresponen majoritàriament a barris amb carrers molt amples que permeten sobradament el doble sentit de circulació.

Taula 23. Sentits de circulació per barris (%)

BARRIS	Sentit únic	Sentit doble.
El Baix Guinardó	71,8%	28,2%
Can Baró	98,3%	1,7%
El Guinardó	91,6%	8,4%
La Font d'en Fargues	89,9%	10,1%
El Carmel	78,1%	21,9%
La Teixonera	88,9%	11,1%
Sant Genís dels Agudells	52,8%	47,2%
Montbau	74,4%	25,6%
La Vall d'Hebron	82,5%	17,5%
La Clota	48,4%	51,6%
Horta	83,6%	16,4%
Total	80,5%	19,5%

Font: Intra SL

5.4.3. Interseccions regulades per semàfor

Al districte d'Horta-Guinardó hi ha 181 cruïlles semaforitzades, situades majoritàriament en les vies de la xarxa bàsica d'accés o bé de connexió interna. Els eixos on es localitzen el major nombre d'interseccions amb semàfors són:

- Eix ronda del Mig (ronda Guinardó i av. Mare de Déu de Montserrat)
- Eix túnel de la Rovira (av. Estatut de Catalunya, av. Can Marçet i rbla. del Carmel)
- Eix passeig de la Vall d'Hebron
- Eix carrers Coll i Alentorn/Granja, Lisboa, Tajo, passeig Maragall, Sant Antoni Maria Claret
- Carrers Lepant i Padilla
- Carrer Camèlies

La gestió de la xarxa semafòrica compta amb quatre plans. El nocturn s'allarga entre les 23 h i les 6 h. A partir d'aquesta hora, el sistema s'adapta al creixent volum de circulació i de set a nou del matí s'activa un pla d'hora punta. A la tarda succeeix el mateix, amb el pic de 17 h a 21 h. Entre aquests dos plans, hi ha un altre d'hores vall que omple l'espai entre les hores de més afluència de trànsit. El cicle semafòric habitual és de 90 segons.

El fet de disposar d'interseccions que regulen exclusivament el pas de vianants els cicles alts impliquen una major demora al moment de creuar el vial, aquesta demora pot induir a la indisciplina amb el conseqüent risc de seguretat.

5.5. APARCAMENTS

5.5.1. Oferta d'aparcament

El districte d'Horta-Guinardó disposa de 58.749 places d'aparcament públic i privat. D'aquestes, 22.034 (37,5%) són en calçada i 36.710 (62,5%) fora de calçada. (plànol 14)

Per barris s'observa que el Guinardó, el Baix Guinardó i la Font d'en Fargues són els barris amb major oferta d'aparcament. Concentren el 49,6% de l'aparcament de tot el districte. Per contra, la Clota és de lluny el barri amb menys oferta (661 places). Pel que fa a les reserves, el Baix Guinardó, el Guinardó, el Carmel i Horta disposen del 52% de les reserves.

Les tipologies d'aparcament són les següents:

En calçada

- **Lliure, zona blava, zona verda:** Places d'aparcament que responen aquestes categories entenent per zona blava i verda aquelles places de pagament i lliure les places que no estan regulades per preu.
- **Reserva de C/D:** Places destinades a la càrrega i descàrrega de mercaderies. S'ha tingut en compte que cada plaça de càrrega i descàrrega ocupa (com a mínim) 5 metres.
- **Reserva de motos:** Places destinades a l'estacionament de ciclomotors i motocicletes.
- **Reserva altres:** Places reservades per altres usos. Ja sigui per persones amb mobilitat reduïda, serveis, urgències,...

Fora de calçada

- **Pàrquing públic gratuït:** Places ubicades a bosses d'aparcament fora de calçada sense regulació de preu o temps.
- **Pàrquing públic regulat:** Places ubicades a bosses d'aparcament fora de calçada regulades per preu.
- **Solar no regulat:** Places ubicades a solars no pavimentats, tampoc regulats.
- **Pàrquing privat (guals):** Places ubicades als pàrquings dels edificis d'habitatges que disposen de gual.
- **Pàrquing privat (veïns):** Places ubicades a pàrquings que s'han habilitat al districte especialment per eixugar el dèficit d'aparcament residencial.

Taula 24. Oferta d'aparcament en calçada

BARRI	EN CALÇADA					TOTAL EN CALÇADA
	Lliure Zona Blava Zona verda	Reserves			Total	
		C/D	Motos	Altres		
El Baix Guinardó	1.494	105	723	64	892	2.386
Can Baró	963	23	140	24	187	1.150
El Guinardó	3.197	158	480	107	745	3.942
La Font d'en Fargues	1.959	18	166	27	211	2.170
El Carmel	1.804	129	535	70	734	2.538
La Teixonera	1.142	36	252	43	331	1.473
Sant Genís dels Agudells	1.264	8	168	70	246	1.510
Montbau	1.170	23	95	22	140	1.310
La Vall d'Hebron	1.645	4	172	59	235	1.880
La Clota	325	9	0	3	12	337
Horta	2.743	137	342	116	595	3.338
Total	17.706	650	3.073	605	4.328	22.034

Font: Intra SL

De l'aparcament en calçada cal remarcar que **el 80% és aparcament lliure, zona blava i zona verda i el 20% són reserves**. Les reserves, amb 4.328 places, corresponen a places de càrrega i descàrrega (650), motos (3.073) i altres (605).

Taula 25. Oferta d'aparcament fora de calçada

BARRI	FORA DE CALÇADA					TOTAL FORA DE CALÇADA
	P. públic gratuït	P. públic regulat	Solar no regulat	P. privat (guals)	P. privat (Veïns)	
El Baix Guinardó	50	476	45	6.775	422	7.768
Can Baró	245	0	196	1.092	37	1.570
El Guinardó	0	530	95	5.824	46	6.495
La Font d'en Fargues	0	0	30	6.084	248	6.362
El Carmel	0	206	335	3.392	368	4.301
La Teixonera	0	125	30	1.470	0	1.625
Sant Genís dels Agudells	0	0	160	616	235	1.011
Montbau	220	510	170	200	0	1.100
La Vall d'Hebron	330	1.220	180	360	298	2.388
La Clota	50	0	220	54	0	324
Horta	0	0	80	3.105	581	3.766
Total	895	3.067	1.541	28.972	2.235	36.710

Font: Intra SL

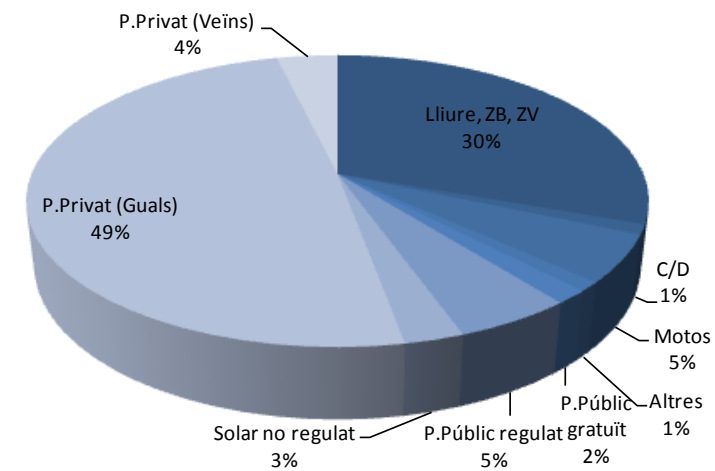
Pel que fa a l'aparcament fora de calçada, el 85% correspon a aparcaments privats (guals i veïns) i el 7% a aparcaments públics gratuïts o solars no regulat. El 8% és aparcament públic regulat.

Taula 26. Oferta d'aparcament total (en calçada i fora de calçada)

BARRI	TOTAL
El Baix Guinardó	10.154
Can Baró	2.720
El Guinardó	10.437
La Font d'en Fargues	8.532
El Carmel	6.839
La Teixonera	3.098
Sant Genís dels Agudells	2.521
Montbau	2.410
La Vall d'Hebron	4.268
La Clota	661
Horta	7.109
Total	58.749

Font: Intra SL

Gràfic 49. Aparcaments en calçada i fora de calçada al districte d'Horta-Guinardó



Font: Intra SL

5.5.1.1. L'aparcament públic fora de calçada

A Horta-Guinardó hi ha un total de 895 places d'aparcament públic fora de la calçada.

Aquestes places queden repartides entre 6 aparcaments (4 de concessionaris privats i 2 públics).

Taula 27. Oferta d'aparcament públic regulat fora de calçada

	Baix Guinardó	Guinardó	El Carmel	La Teixonera	Vall d'Hebron
Aparcament concessió pública	1				1
Nº places	476				1.075
Aparcament concessió privada		2	1	1	
Nº places		530	206	125	

Font: Intra SL

El districte també disposa d'aparcament per veïns de concessió pública i privada:

Taula 28. Oferta d'aparcament concessió pública/ concessió privada

	Baix Guinardó	Can Baró	El Guinardó	Font d'en Fargues	El Carmel	Sant Genís dels Agudells	La Vall d'Hebron	Horta
Aparcament concessió pública	1						1	
Nº places	422						298	
Aparcament concessió privada		1	1	1	1	1		2
Nº places		37	46	248	121	235		581

TRETS MÉS DESTACATS DE LA XARXA D'APARCAMENTS

- El districte d'Horta-Guinardó disposa d'un total de 58.749 places d'aparcament en calçada i fora de calçada.
- El 37,5% són en calçada i el 62,5% fora de calçada.
- El 19% de l'aparcament en calçada són reserves.
- El 85% de l'aparcament fora de calçada correspon a aparcaments privats (guals)

6. ANÀLISI DE LA MOBILITAT DELS RESIDENTS D'HORTA-GUINARDÓ

Per analitzar la mobilitat dels residents del districte Horta-Guinardó cal donar molta importància a la **distribució territorial i modal futura**.

La mobilitat de partida ve donada també per la mobilitat interna del districte i per les relacions pròpies d'Horta-Guinardó amb la resta de districtes de Barcelona amb els quals manté un contacte estret, així com amb els municipis circumdants.

Per analitzar la mobilitat territorial i modal i així poder estimar les tendències generals de la mobilitat futura del districte es valora:

- **L'Enquesta de Mobilitat Quotidiana (EMQ 2006)** d'Horta-Guinardó en dies feiners i caps de setmana, realitzada l'any 2006 sobre una mostra de 4.301 enquestes. L'error relatiu del mostreig és baix, de l'1,75%, i per tant assumible.
- **L'Enquesta de Mobilitat Obligada (EMO 2001)** d'Horta-Guinardó per raó de treball o estudi, realitzada l'any 2001 sobre el cens de població.

6.1. MOBILITAT EN DIES FEINERS

Els residents del districte municipal d'Horta-Guinardó efectuen **diàriament 482.541 desplaçaments en dies feiners**. La majoria dels desplaçaments de residents (**62,2%**) són **moviments de connexió**, és a dir, tenen origen o destí Horta-Guinardó. Aquests desplaçaments tenen un comportament pendolar i així doncs, la relació entre els desplaçaments atrets i generats és molt pròxima al 50%.

La resta de **moviments són de caràcter intern (37,8%)**, amb origen i destí dins del districte.

Taula 29. Distribució territorial dels desplaçaments dels residents d'Horta-Guinardó

Desplaçaments	Origen	Destí	Residents	
			Abs.	%
Interns	Horta-Guinardó	Horta-Guinardó	182.621	37,8
Generats	Horta-Guinardó	Fora	150.458	31,2
Atrets	Fora	Horta-Guinardó	149.462	31,0
Total			482.541	100

Font: EMQ 2006

6.1.1. Distribució territorial dels desplaçaments

El 85% dels desplaçaments generats i atrets pels residents del districte d'Horta-Guinardó tenen l'origen o el destí en altres districtes de la ciutat de Barcelona. El 15% dels desplaçaments restants es relacionen amb altres localitats. Cap d'elles aglutina més del 2% dels desplaçaments. L'Hospitalet de Llobregat i Badalona encapçalen la llista.

Respecte als desplaçaments per raó de treball o estudi, el 86% s'efectuen dins la comarca del Barcelonès.

Els districtes de l'Eixample, Sarrià-Sant Gervasi i Gràcia aglutinen el 40% dels desplaçaments intracomarcals efectuats pels residents d'Horta-Guinardó, mentre que les comarques del Baix Llobregat i del Vallès Occidental concentren gairebé el 75% dels desplaçaments intercomarcals.

Taula 30. Distribució territorial dels desplaçaments de mobilitat obligada intracomarcals dels residents d'Horta-Guinardó

Matriu de mobilitat obligada intracomarcals (viatges urbans i interurbans)															
	Badalona	L'Hospitalet	Sant Adrià	Santa Coloma	Ciutat Vella	Eixample	Sants-Montjuic	Les Corts-Pedralbes	Sarrià-Sant Gervasi	Gràcia	Horta-Guinardó	Nous Barris	Sant Andreu	Sant Martí	Total
Horta-Guinardó	962	1.549	259	357	4.126	15.799	4.453	5.988	7.308	6.583	17.116	3.875	2.967	4.069	75.411

Font: EMO 2001

Taula 31. Distribució territorial dels desplaçaments de mobilitat obligada intercomarcals dels residents d'Horta-Guinardó

Matriu de mobilitat obligada intercomarcals (viatges urbans i interurbans)															
	Alt Penedès	Anoia	Bages	Baix Llobregat	Berguedà	Garraf	Maresme	Osona	Vallès Occidental	Vallès Oriental	Fora Catalunya	Província Girona	Província Lleida	Província Tarragona	Total
Horta-Guinardó	80	59	66	4.624	13	127	564	76	4.430	1.554	434	161	58	106	12.352

Font: EMO 2001

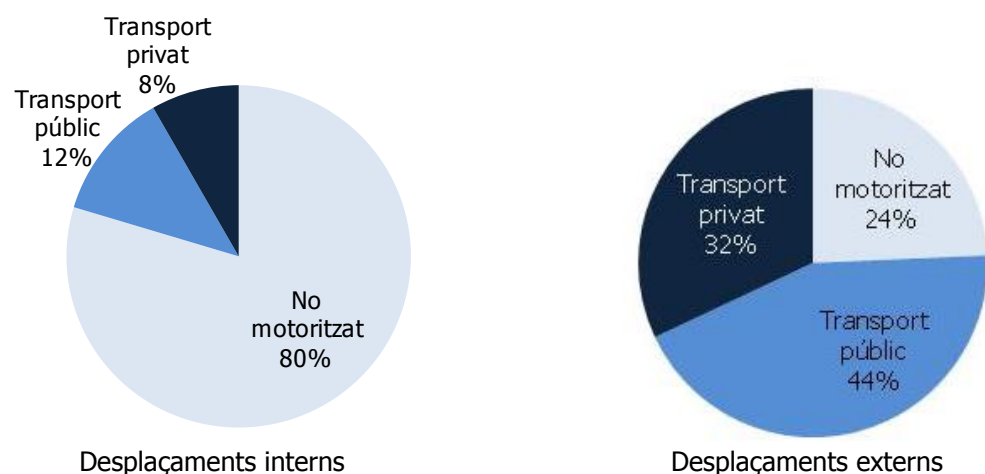
6.1.2. Distribució modal dels desplaçaments

El 45% dels desplaçaments efectuats pels residents d'Horta-Guinardó s'efectuen amb mitjans no motoritzats (218.342 viatges), el 32% en transport públic (153.224 viatges) i el 23% en transport privat (110.975 viatges).

El 80% dels viatges interns (origen i destí Horta-Guinardó) realitzats pels residents del districte s'efectuen amb mitjans no motoritzats (a peu/bicicleta). L'ús del transport públic també és elevat i supera el del transport privat (12% i 8%, respectivament).

En els desplaçaments externs decau l'ús del transport no motoritzat en benefici del transport públic i privat. El transport públic és majoritari i representa gairebé la meitat dels desplaçaments externs (44%). El segueix el transport privat i el no motoritzat (32% i 24%, respectivament).

Gràfic 50. Distribució modal dels desplaçaments dels residents d'Horta-Guinardó



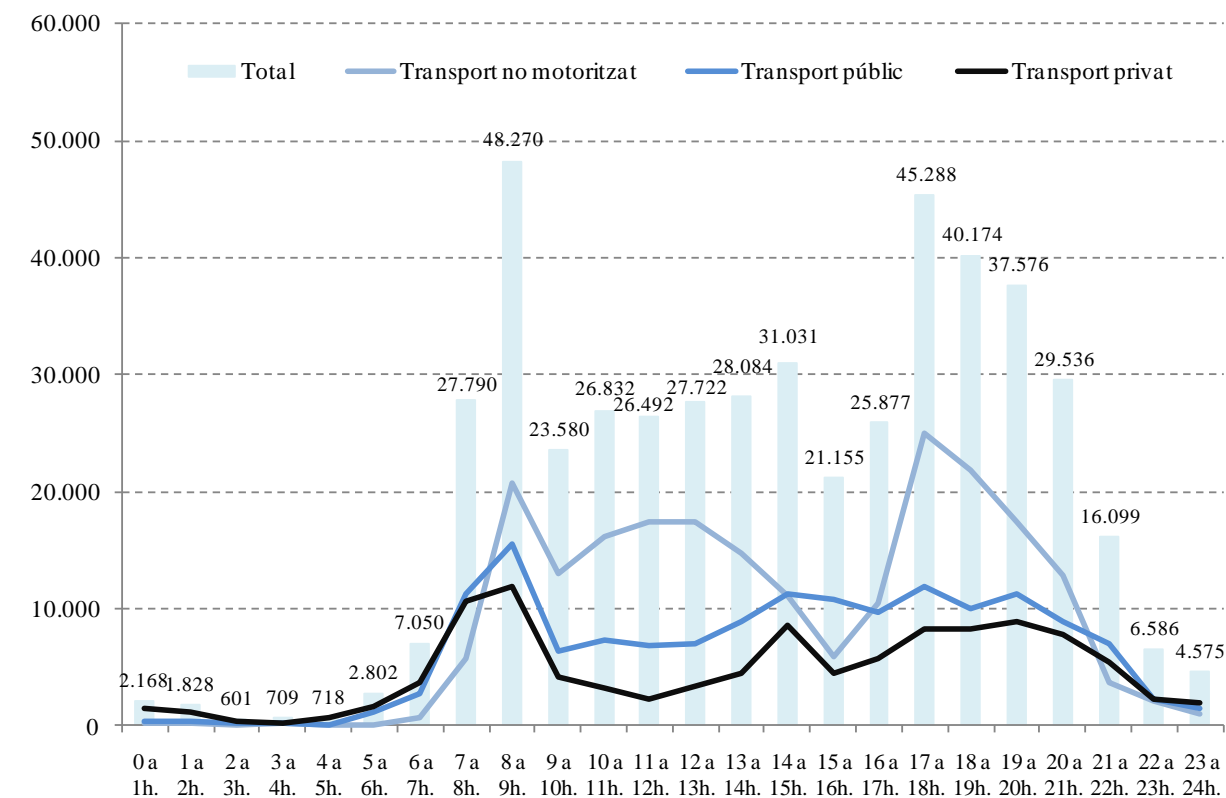
Font: EMQ 2006

6.1.3. Distribució horària dels desplaçaments segons mode de transport

Respecte a la distribució horària segons mode de transport en dies feiners es detecten algunes diferències substancials que a continuació es detallen:

- **Transport no motoritzat:** A diferència del transport públic i privat, a mig matí i a mitja tarda té un percentatge d'ús molt elevat (11h.-12h., 17h.-18h.), el doble que qualsevol dels altres modes de transport. Únicament en dues franges horàries el transport motoritzat no és el mode més utilitzat: a 1a hora del matí (de 3h.-7.30h.) i a l'hora de dinar (14h.-16h.).
- **Transport públic:** Les puntes de mobilitat del transport públic es concentren a primera hora del matí (8h.), coincidint amb les puntes de mobilitat obligada per raó de treball i estudi. Des de les 9h fins a les 19h. la utilització del servei augmenta progressivament. A diferència del transport privat i del no motoritzat, no pateix cap sotragada important al migdia, coincidint amb l'hora de dinar.
- **Transport privat:** Té una corba horària força semblant a la del transport públic. La punta de primera hora s'avança una hora (7h.) mentre que al migdia és l'únic mode que incrementa la mobilitat (13h.-15h.).

Gràfic 51. Distribució horària dels desplaçaments dels residents d'Horta-Guinardó per mode de transport



Font: EMQ 2006

6.1.4. Distribució horària dels desplaçaments segons motiu

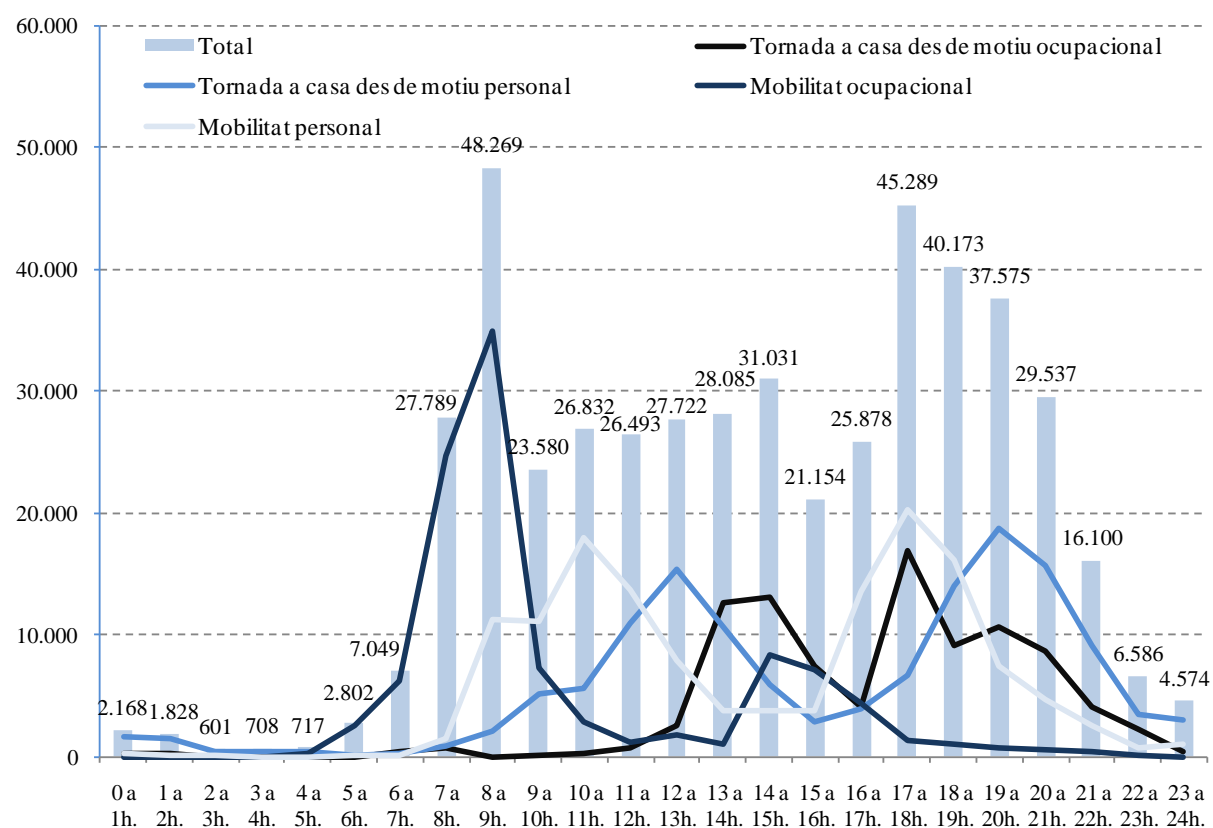
En dies feiners les hores punta de mobilitat tenen molt a veure amb la mobilitat ocupacional (treball i estudi) degut al gran volum que representen sobre la mobilitat personal.

A primera hora la mobilitat ocupacional representa gairebé la totalitat dels desplaçaments (7h.-9h.), coincidint amb l'entrada al treball/estudis, mentre que a mig matí disminueix molt en detriment dels desplaçaments per motiu personal que guanyen protagonisme.

Al matí existeix una certa complementarietat entre la mobilitat ocupacional i personal.

A la tarda els desplaçaments de tornada a casa per motiu ocupacional són més esglaonats i es superposen amb els desplaçaments per motius personals.

Gràfic 52. Distribució horària dels desplaçaments dels residents d'Horta-Guinardó segons motiu



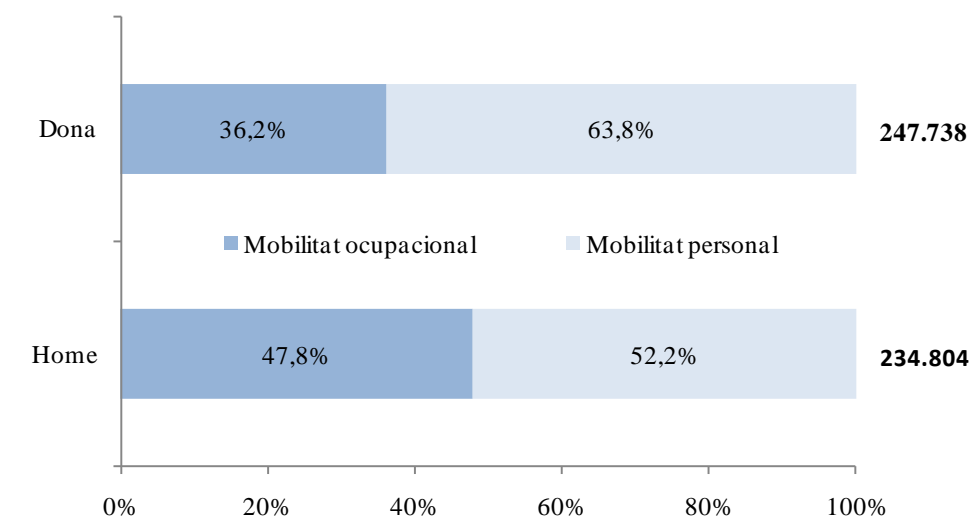
Font: EMQ 2006

6.1.5. La mobilitat segons gènere

Es detecten diferències en relació al nombre de desplaçaments segons gènere, així com en els motius i modes de transport emprats. En el cas de les dones la mobilitat personal té un pes relatiu més elevat, en canvi, els homes es desplacen lleugerament més per motiu ocupacional. En nombres absoluts les dones es desplacen més.

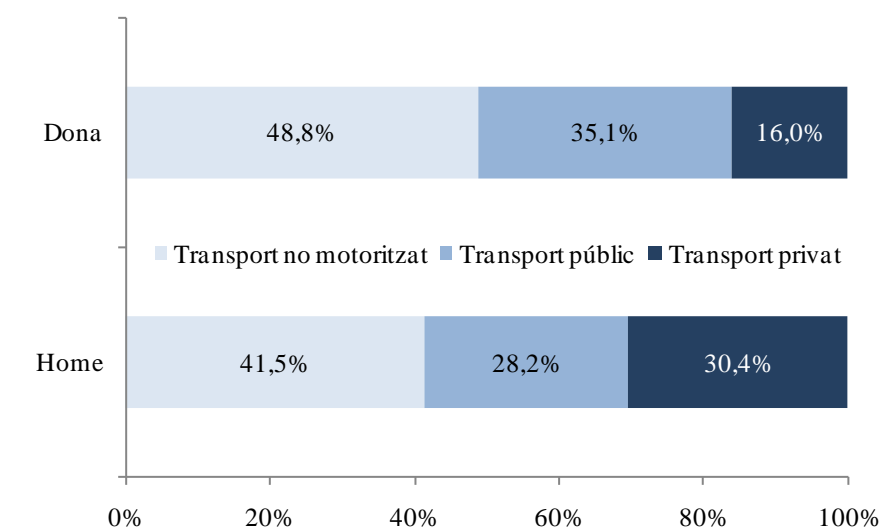
Respecte als modes de transport emprats, percentualment els homes es desplacen més en vehicle privat mentre que en les dones són més assídues al transport públic.

Gràfic 53. Distribució de la mobilitat dels residents d'Horta-Guinardó segons gènere i motius



Font: EMQ 2006

Gràfic 54. Distribució de la mobilitat dels residents d'Horta-Guinardó segons gènere i mode de transport



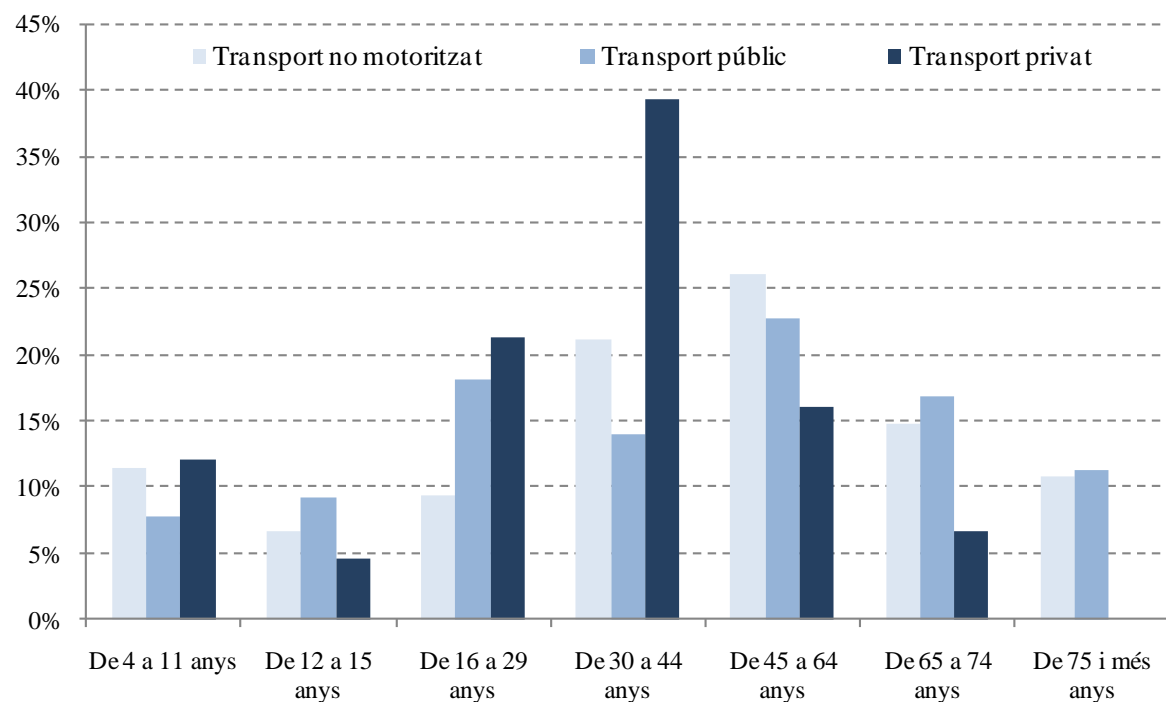
Font: EMQ 2006

6.1.6. Caracterització dels desplaçaments interns

6.1.6.1. Grups d'edat segons mode de transport

El grup de persones d'entre 45 i 64 anys són els que utilitzen més el transport no motoritzat (22,8%) i el transport públic (22,8%). Per la seva banda, els desplaçaments en transport privat són majoritaris entre les persones d'edats compreses entre 30 i els 44 anys (39,3%).

Gràfic 55. Grups d'edat segons mode de transport dels residents d'Horta-Guinardó



Font: EMQ 2006

6.1.6.2. Mitjà de transport segons temps de desplaçament

Si es consideren els mitjans de transport emprats en els desplaçaments interns dels residents d'Horta-Guinardó en relació al temps de desplaçament, s'evidencia que en els **trajectes inferiors a 30 minuts representen el 91,3% de tots els desplaçaments interns**. El 83,6% dels desplaçaments inferiors a 15 minuts s'efectuen a peu, mentre que el 27,6% dels desplaçaments d'entre 15 i 30 minuts s'efectuen en transport públic (el 23,7% en autobús i el 3,9% en metro). Des de 2006 ha millorat la cobertura de metro al districte, i molt probablement el seu percentatge d'ús també s'haurà vist incrementat.

Taula 32. Mitjà de transport segons temps de desplaçaments

	<15 min.	16-30 min.	31-45 min.	46-60 min.	61-75 min.	76-90 min.	>90 min.	Total
Peu <= 5 minuts	35,2%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	24,4%
Peu >5 minuts	48,4%	67,0%	72,1%	82,1%	100,0%	93,3%	87,2%	55,2%
Autobús urbà	5,2%	23,7%	21,3%	14,1%	0,0%	6,7%	12,8%	10,2%
Metro	0,8%	3,9%	5,3%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	1,7%
Taxi	0,0%	1,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,2%
Cotxe com a conductor	4,5%	1,5%	0,0%	3,8%	0,0%	0,0%	0,0%	3,5%
Cotxe com a acompanyant	2,3%	2,4%	1,3%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	2,2%
Moto com a conductor	3,2%	0,4%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	2,3%
Moto com a acompanyant	0,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,1%
Furgoneta/camió	0,3%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,2%
Total	126.668	39.891	8.387	3.896	910	1.567	1.123	182.442

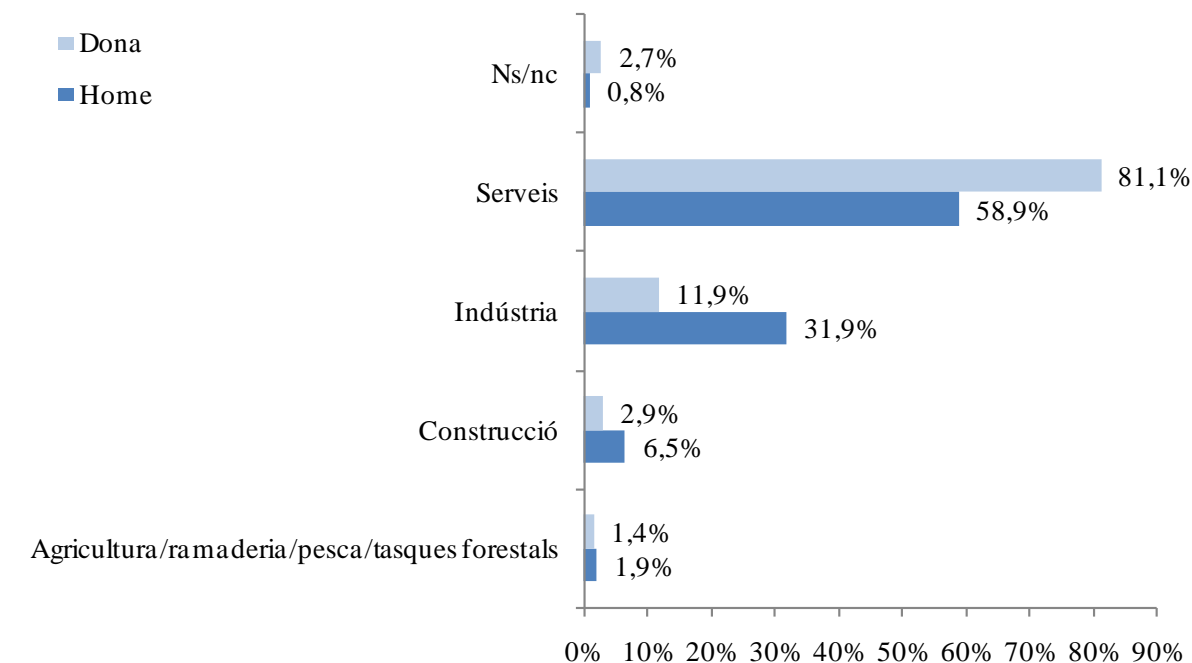
Font: EMQ 2006

6.1.6.3. Sector d'activitat segons gènere

Tenint en compte que la major part dels desplaçaments en dies feiners són per motiu ocupacional és interessant conèixer el sector d'activitat segons gènere.

La major part dels desplaçaments que realitzen les dones residents a Horta Guinardó i que es desplacen dins del districte en dies feiners té a veure majoritàriament amb els serveis (81,1%), mentre que en el cas dels homes el pes del sector serveis no és tant preponderant (58,9%), en benefici de la construcció i la indústria.

Gràfic 56. Sector d'activitat segons gènere



Font: EMQ 2006

6.2. MOBILITAT EN CAP DE SETMANA I FESTIUS

Els residents del districte municipal d'Horta-Guinardó efectuen **diàriament 322.750 desplaçaments en dies festius**, gairebé un terç menys que no pas en dies feiners (482.54).

Gairebé tres quartes parts dels desplaçaments de residents (**72,3%**) són **moviments de connexió**, és a dir, tenen origen o destí Horta-Guinardó. Aquests desplaçaments tenen un comportament pendolar i així doncs, la relació entre els desplaçaments atrets i generats és molt pròxima al 50%.

La resta de **moviments són de caràcter intern (27,7%)**, amb origen i destí dins del districte.

En dies feiners els desplaçaments interns decauen (del 37,8% al 27,7%) en detriment dels desplaçaments externs (atrets i generats fora del districte).

Taula 33. Distribució territorial dels desplaçaments dels residents d'Horta-Guinardó

Desplaçaments	Origen	Destí	Residents	
			Abs.	%
Interns	Horta-Guinardó	Horta-Guinardó	89.262	27,7
Generats	Horta-Guinardó	Fora	116.208	36,0
Atrets	Fora	Horta-Guinardó	117.280	36,3
Total			322.750	100

Font: EMQ 2006

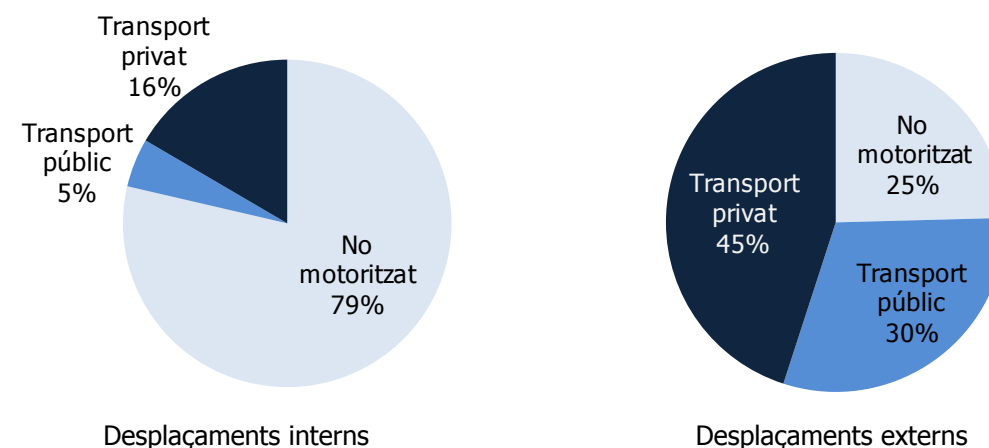
6.2.1. Distribució territorial dels desplaçaments

El 75% dels desplaçaments generats i atrets pels residents del districte d'Horta-Guinardó tenen l'origen o el destí en altres districtes de la ciutat de Barcelona. En dies feiners la dependència amb Barcelona és superior (85%). El 25% dels desplaçaments restants es relacionen amb altres localitats. Cap d'elles aglutina més del 2% dels desplaçaments. Badalona encapçala la llista.

6.2.2. Distribució modal dels desplaçaments

Respecte al repartiment modal dels desplaçaments, si comparen dies feiners i festius, s'evidencia com el percentatge d'ús del transport no motoritzat es manté gairebé invariable. En canvi, el transport públic decau en benefici del transport privat. En els desplaçaments de caràcter intern es redueix l'ús a la meitat (del 12% al 5%) i en els de connexió un terç (del 44% al 30%).

Gràfic 57. Distribució modal dels desplaçaments dels residents d'Horta-Guinardó



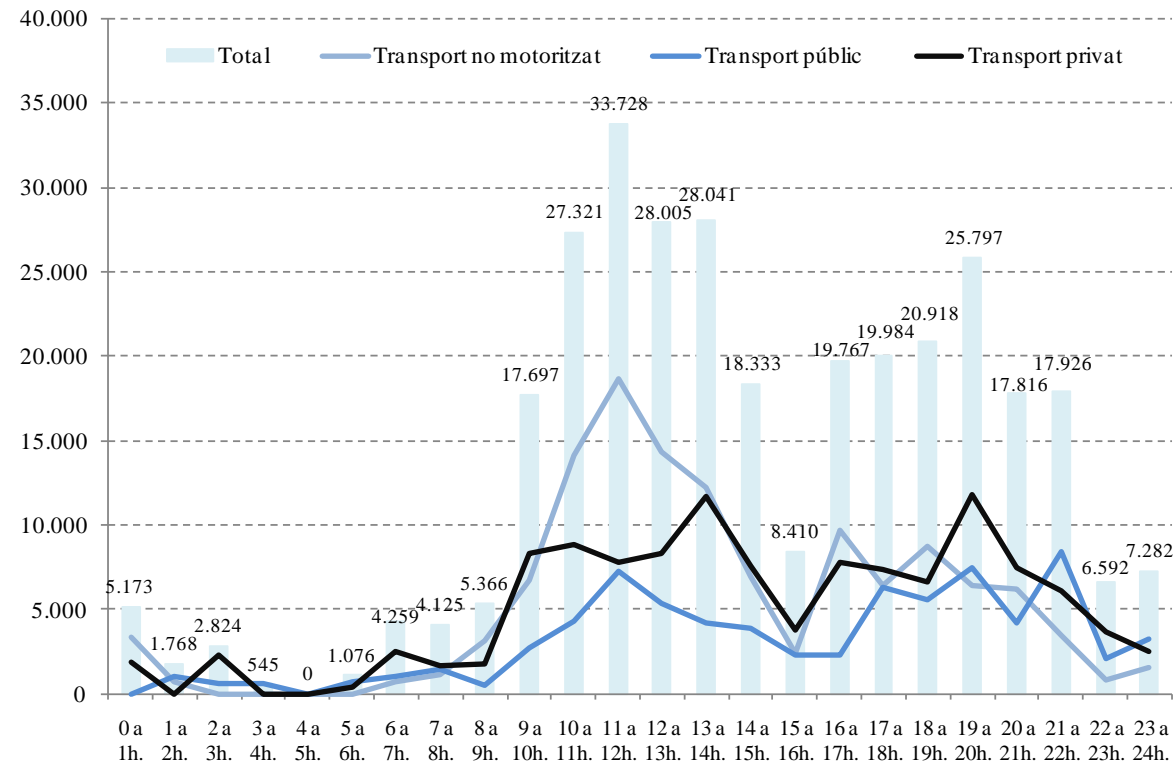
Font: EMQ 2006

6.2.3. Distribució horària dels desplaçaments segons mode de transport

Respecte a la distribució horària segons mode de transport, en dies festius existeixen moltes diferències respecte als dies feiners:

- *Transport no motoritzat*: és el mode de transport preponderant únicament durant la franja horària de matí (9h.-13h.), quan aconsegueix la punta de mobilitat més elevada (11h.)
- *Transport públic*: concentra les puntes del matí a les 11h., mentre que les de la tarda es troben repartides entre les 17h. i les 21h.
- *Transport privat*: Pren protagonisme a 1a hora del matí (8h.-9h.), al migdia (12h.-14h.) i al vespre (18h.-20h.).

Gràfic 58. Distribució horària dels desplaçaments dels residents d'Horta-Guinardó per mode de transport



Font: EMQ 2006

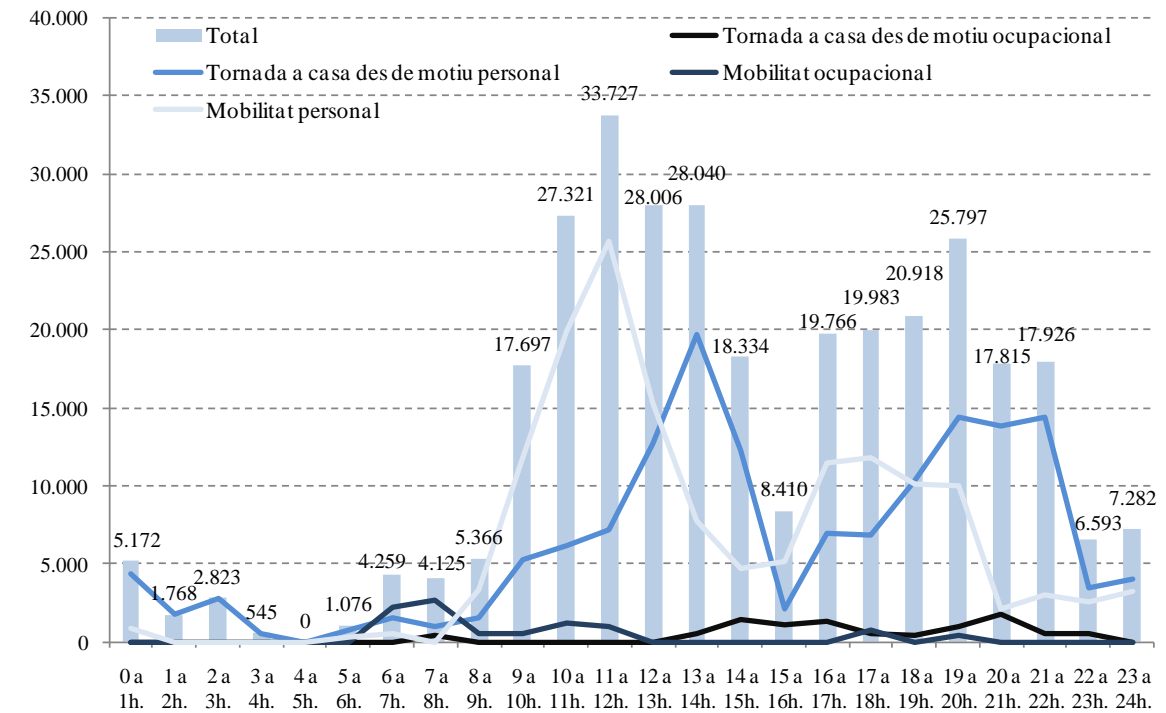
6.2.4. Distribució horària dels desplaçaments segons motiu

En dissabtes i festius la mobilitat ocupacional és gairebé residual en comparació a tot el volum de desplaçaments que es generen al municipi.

La corba horària dels desplaçaments que es produeixen en dissabtes i festius té un comportament molt diferent a la dels dies feiners. Destaca l'absència de puntes de mobilitat al migdia, i l'explicació rau en que bona part de les persones opten per menjar a casa. La reducció és molt brusca i sobre les 15h.

Per la seva banda, la punta de mobilitat del matí s'endarrereix tres hores respecte als dies feiners (de les 8 hores a les 11 hores).

Gràfic 59. Distribució horària dels desplaçaments dels residents d'Horta-Guinardó segons motiu



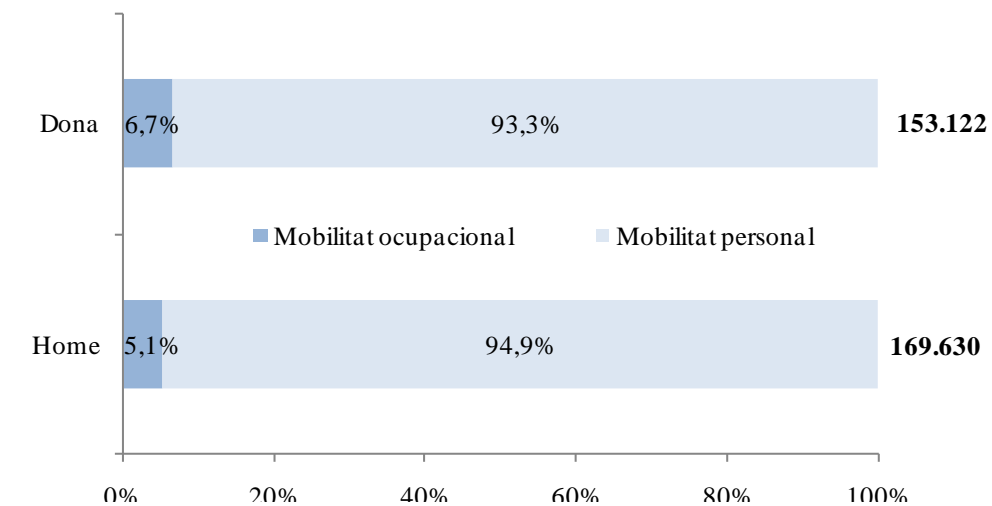
Font: EMQ 2006

6.2.5. La mobilitat segons gènere

A diferència dels dies feiners, en dies festius els homes realitzen més desplaçaments que no pas les dones. Com ja s'ha constatat, el 90% del a mobilitat dels caps de setmana no té a veure ni en treball ni en estudis, sinó que és de tipus personal.

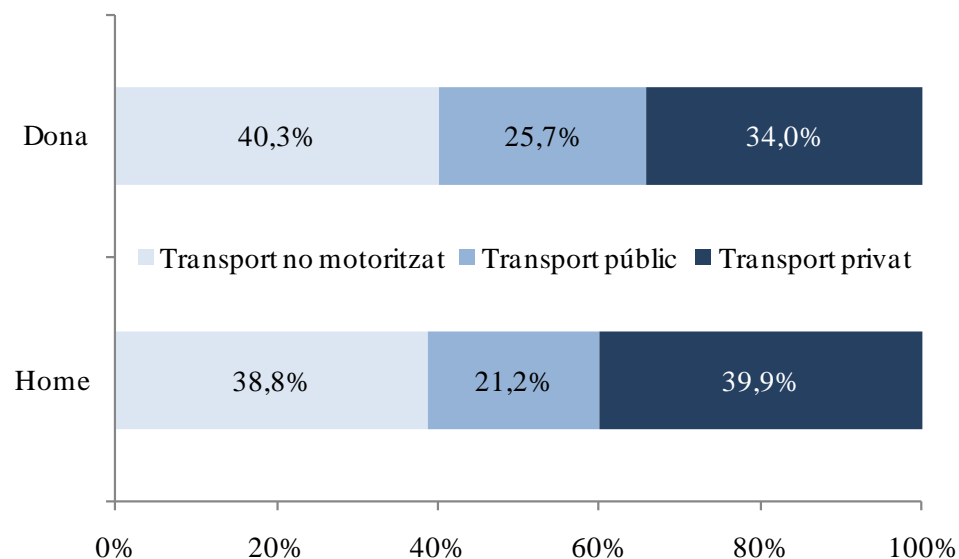
Pel que fa als modes de transport utilitzats, cal destacar que les diferències entre homes i dones es suavitzen en comparació als dies feiners.

Gràfic 60. Distribució de la mobilitat segons gènere (dies feiners)



Font: EMQ 2006

Gràfic 61. Distribució de la mobilitat segons gènere i mode de transport (dies feiners)



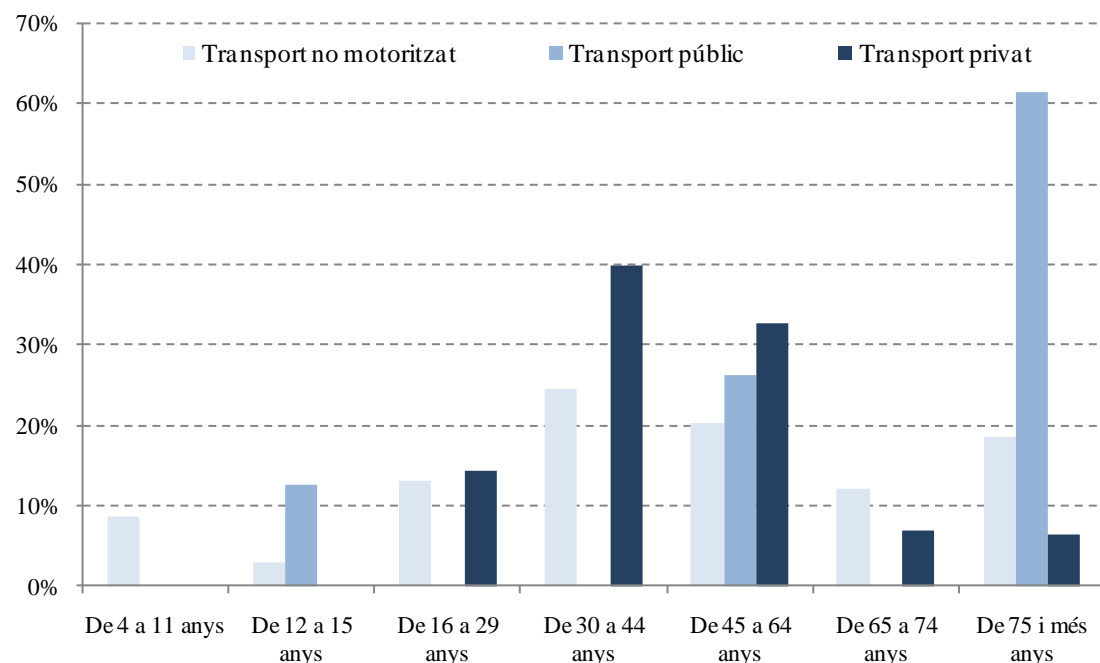
Font: EMQ 2006

6.2.6. Caracterització dels desplaçaments interns

6.2.6.1. Grups d'edat segons mode de transport

El grup de persones d'entre 30 i 44 anys són els que utilitzen més el transport no motoritzat (24,5%) i el transport privat (39,9%). Per la seva banda, els desplaçaments en transport públic són majoritaris entre les persones d'edats avançades de 75 i més anys (61,3%).

Gràfic 62. Grups d'edat segons mode de transport dels residents d'Horta-Guinardó



Font: EMQ 2006

6.2.6.2. Mitjà de transport segons temps de desplaçament

Si es consideren els mitjans de transport emprats en els desplaçaments interns dels residents d'Horta-Guinardó en relació al temps de desplaçament, s'evidencia que en els **trajectes inferiors a 30 minuts representen el 88,0% de tots els desplaçaments interns**. El 79,5 dels desplaçaments inferiors a 15 minuts s'efectuen a peu, mentre que el 12,5% dels desplaçaments d'entre 15 i 30 minuts s'efectuen en transport públic (en autobús). Des de 2006 ha millorat la cobertura de metro al districte, i molt probablement el seu percentatge d'ús també s'haurà vist incrementat.

Taula 34. Mitjà de transport segons temps de desplaçaments

	<15 min.	16-30 min.	31-45 min.	46-60 min.	61-75 min.	76-90 min.	>90 min.	Total
Peu <= 5 minuts	40,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	28,3%
Peu >5 minuts	39,5%	81,0%	42,2%	86,6%	0,0%	0,0%	33,8%	48,5%
Autobús urbà	1,1%	12,5%	23,2%	0,0%	0,0%	0,0%	33,8%	4,8%
Cotxe com a conductor	13,2%	0,0%	8,9%	13,4%	0,0%	100,0%	32,3%	11,5%
Cotxe com a acompanyant	3,7%	6,5%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	3,7%
Moto com a conductor	2,5%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	1,8%
Bicicleta	0,0%	0,0%	25,7%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	1,4%
Total	63.532	15.464	4.848	3.834	0	512	1.584	89.774

Font: EMQ 2006

TRETS MÉS DESTACATS DE LA MOBILITAT EN DIES FEINERS

- Els residents d'Horta Guinardó realitzen diàriament 482.541 viatges en dies feiners.
- El 37,8% dels viatges són de caràcter intern (origen i destí dins del districte).
- El 45% dels viatges s'efectuen en mitjans no motoritzats.
- El 80% dels desplaçaments interns es realitzen amb mitjans no motoritzats.
- En els desplaçaments externs, el transport públic és el mode de transport més utilitzat (44%), davant del transport privat (32%) i del transport no motoritzat (24%).

TRETS MÉS DESTACATS DE LA MOBILITAT EN DISSABTES I FESTIUS

- Els residents d'Horta Guinardó realitzen diàriament 322.751 desplaçaments en dies festius, gairebé un terç menys que no pas en dies feiners (482.54).
- El 27,7% dels viatges són de caràcter intern (origen i destí dins del districte).
- El 40% dels viatges s'efectuen en mitjans no motoritzats.
- El 79% dels desplaçaments interns es realitzen amb mitjans no motoritzats.
- En els desplaçaments externs, el transport privat és el mode de transport més utilitzat (45%), davant del transport públic (30%) i del transport no motoritzat (25%).

7. ANÀLISI DELS DESPLAÇAMENTS

7.1. MITJÀ A PEU

Segons l'EMQ el 80% dels desplaçaments interns al districte d'Horta-Guinardó es realitzen a peu. És, doncs, el mitjà de transport més utilitzat.

Aquest fet obliga la necessitat d'actualitzar les dades extretes de l'enquesta de mobilitat quotidiana per tal d'ajustar el nombre de desplaçaments a peu que es realitzen diàriament al districte.

És part essencial del present estudi de mobilitat, accessibilitat, espai públic i estructura del territori ajustar, ubicar i quantificar el nombre de desplaçaments a peu que es realitzen al districte d'Horta-Guinardó amb la finalitat de mesurar l'impacte d'actuacions que es plantegin a les següents fases de l'estudi.

7.1.1. Intensitat de vianants

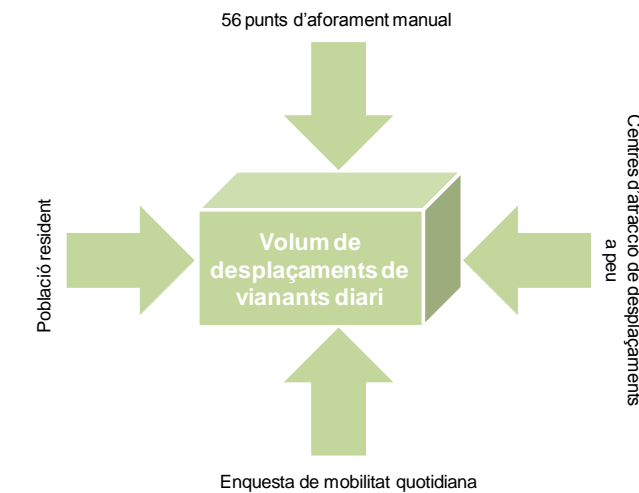
A diferència del vehicle privat, la quantificació de vianants, i concretament, determinar el número de desplaçaments que es produeixen en un espai en un temps determinat és una de les tasques més complexes que aborden els estudis de mobilitat.

Aquesta situació planteja un repte al present document, que ha utilitzat diverses fonts d'informació per determinar les intensitats de vianants que es produeixen diàriament al districte d'Horta-Guinardó.

- **56 comptatges manuals** realitzats a diferents hores i dies de la setmana a diferents interseccions durant 1 hora. De cada intersecció (56) s'ha comptabilitzat el nombre de desplaçaments a peu en cada un dels ramals que hi conflueixen. Aquesta quantificació s'ha extrapolat en funció de la corba horària de desplaçaments a peu de l'EMQ (annex 2).
- **Enquesta de Mobilitat Quotidiana.**
- **Població resident**
- **Centres d'atracció** de desplaçaments a peu

Amb base a tota la informació disponible s'ha dut a terme la construcció de les matrius de mobilitat a peu utilitzant softwares de Sistemes d'Informació Geogràfica com el transCAD (veure annex 3).

Gràfic 63. Esquema de les principals fonts per determinar les intensitats dels desplaçaments a peu



Font: Intra sl.

Com es pot observar al plànol 16, la xarxa d'itineraris és la que concentra la major part dels desplaçaments a peu. Destaquen els eixos horitzontals de la Vall d'Hebron, l'eix Dante, l'eix Llobregós, l'eix Montserrat i l'eix Sant Antoni tenen intensitats superiors als 5.500 desplaçaments a peu diaris.

Pel que fa als eixos verticals, destaca l'eix Maragall amb una intensitat superior als 5.500 deslp/dia entre plaça Eivissa i l'eix Sant Antoni. Cal destacar l'eix que connecta la Vall d'Hebron, la Clota i el Carmel amb una intensitat d'entre 2.000 i 5.500 deslp./dia. La mobilitat a peu a l'extrem meridional del districte és a través de l'eix Sardenya. Amb unes intensitat al voltant dels 1.500 i 5.500 connectes els barris del Carmel, Can Baró i el Baix Guinardó.

Cal destacar, també, la detecció de diferents centralitats amb importants concentracions de desplaçaments de vianants. És el cas de plaça Eivissa al barri d'Horta amb intensitats superiors al 5.500 deslp./dia. El centre comercial del Carmel, entorn del complex esportiu del Guinardó i Hospital Sant Pau i el Parc de les Aigües amb plaça Sanlleny.

7.1.2. Enquestes a vianants

Per tal d'obtenir dades complementàries en relació amb els vianants, s'han dut a terme enquestes en diversos indrets del districte. Concretament s'han realitzat 195 enquestes a vianants que, analitzades de forma global pel conjunt del districte, ens atorguen un error inferior al 9%.

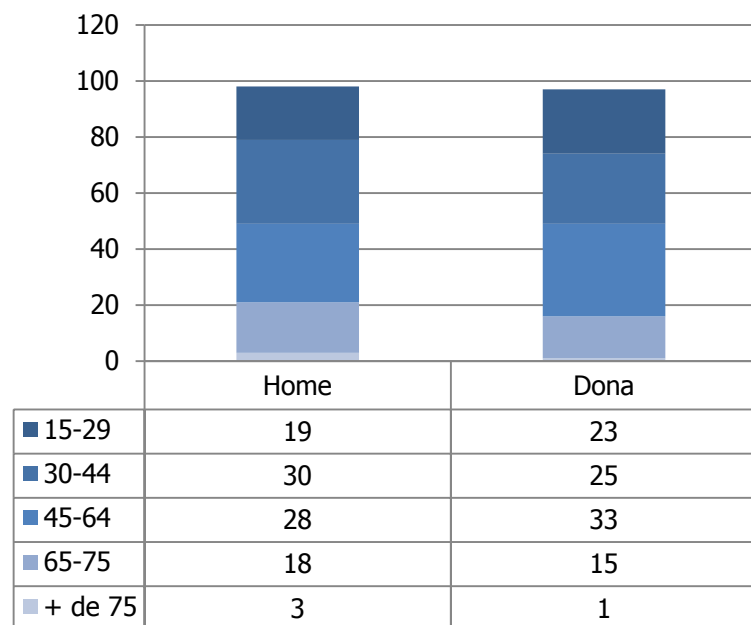
El qüestionari (annex 4) ha estat elaborat amb la finalitat d'obtenir informació de caire quantitatiu i qualitatiu. Així doncs, aspectes com la intermodalitat en els desplaçaments, l'origen del desplaçament, valoració del viari, mesures que adoptaria així com també el la convivència amb la bicicleta. Els resultats han estat recollits i s'exposen a continuació.

7.1.2.1. Perfil dels enquestats i dades bàsiques

Dels 195 vianants enquestats, un 68,2% (133 persones), són residents al districte d'Horta-Guinardó, mentre que el 31,8% restant (62) no ho són.

El 50,3% són homes i el 49,7% dones, amb equilibri en la distribució d'edats.

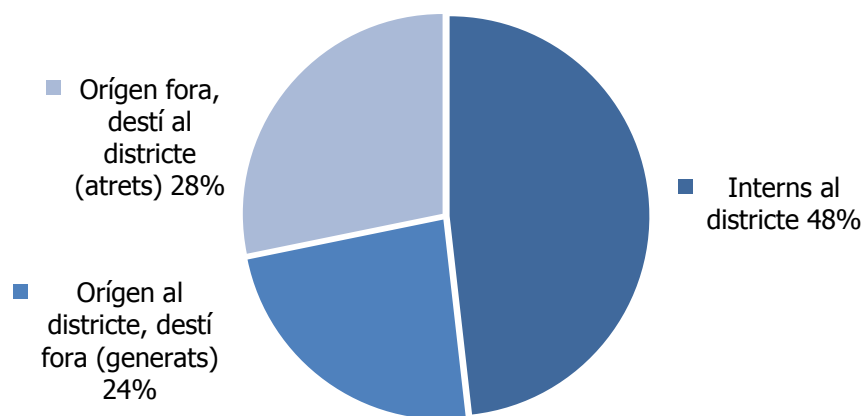
Taula 35. Sexe i edat dels enquestats



Font: Intra sl.

Dels desplaçaments estudiats derivats de les enquestes, 94 són desplaçaments interns al districte, amb origen i destí dins d'Horta-Guinardó. Un 24%, 46 desplaçaments, són generats del districte cap a altres zones de Barcelona o altres municipis, i un 28% (55 desplaçaments) són atrets.

Gràfic 64. Distribució dels desplaçaments segons orígens i destinacions



Font: Intra sl.

7.1.2.2. Desplaçaments a peu interns al Districte

En els desplaçaments interns, s'observen sis relacions amb major nombre de desplaçaments:

- Desplaçaments interns al barri d'Horta (12%)
- Desplaçaments interns al barri del Carmel (7%)
- Desplaçaments interns al Baix Guinardó (6%)
- Desplaçaments entre Horta i la Clota (6%)
- Desplaçaments entre Baix Guinardó i Can Baró (5%)

Taula 36. Relacions de desplaçaments a peu interns al districte

Zona Origen	Zona Destí										
	Barri Montbau	Horta	S. Genís	La Vall d'Hebrón	La Clota	La Teixonera	El Carmel	Can Baró	Font d'en Fargues	El Baix Guinardó	El Guinardó
Barri Montbau	1		1	1							
Can Baró		2						3			
El Baix Guinardó		1						5		6	2
El Carmel		1		1		1	7	2			
El Guinardó	1	1				1		1	2	3	4
Horta		11	1	2	6	1				1	
La Clota					2						
La Font d'en Fargues		1							4		1
La Teixonera						4					
La Vall d'Hebrón	1	3	3	3	1						
S. Genís	1			1							

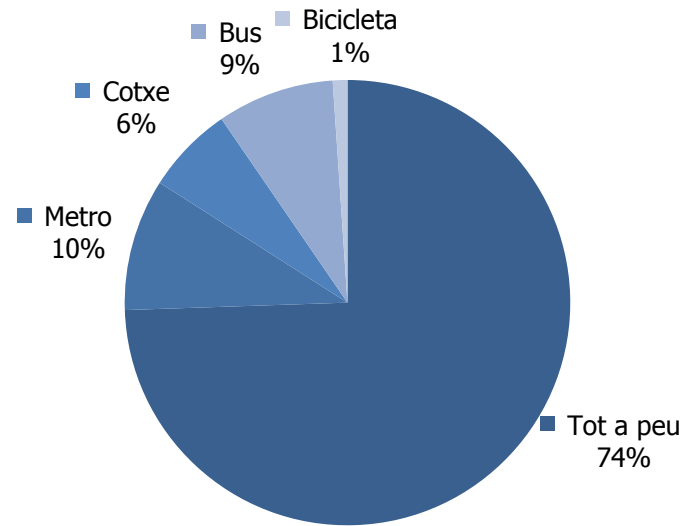
Font: Intra sl.

Els eixos o xarxes principals que canalitzen aquestes relacions hauran de ser prioritzats en quant a la millora de les condicions per als desplaçaments a peu.

El barri d'Horta genera el 23% dels desplaçaments interns al districte i dels atreu el 21%, segons les dades dels enquestats. (el 12% són interns). Ens segon lloc es situa el Baix Guinardó, que genera el 15% i atreu l'11% (7% interns).

Dins del districte, el 74% dels vianants enquestat realitzen la totalitat del desplaçament a peu, sense combinacions amb altres mitjans. El metro i l'autobús són els mitjans més freqüents que es combinen per a desplaçaments interns al districte.

Taula 37. Combinacions de mitjans més freqüents, desplaçaments interns



Font: Intra sl.

En funció de l'hora de l'enquesta s'observen els motius i espais des dels que es produeix el desplaçament i cap a on es dirigeix. Un 63% dels desplaçaments tenen com a destinació el domicili dels enquestats; d'aquests un 27% venen de fer compres i un 24% de passeig.

Taula 38. Motiu de desplaçament

Motiu d'origen del desplaçament	Motiu destí del desplaçament								
	Treball	Domicili	Compres	Visita amic/familiar	Acompanyar persones	Gestions personals	Oci/esport	Passeig	Estudis
Treball	1	4	1						
Domicili	1		4	5	1	3	1	8	
Compres		16	2						
Metge		4				1			
Visita amic/familiar		2	1		1				
Acompanyar persones		3							
Gestions personals	1	5							
Oci/esport		4					1		
Passeig		14						1	
Estudis		7					2		

Font: Intra sl.

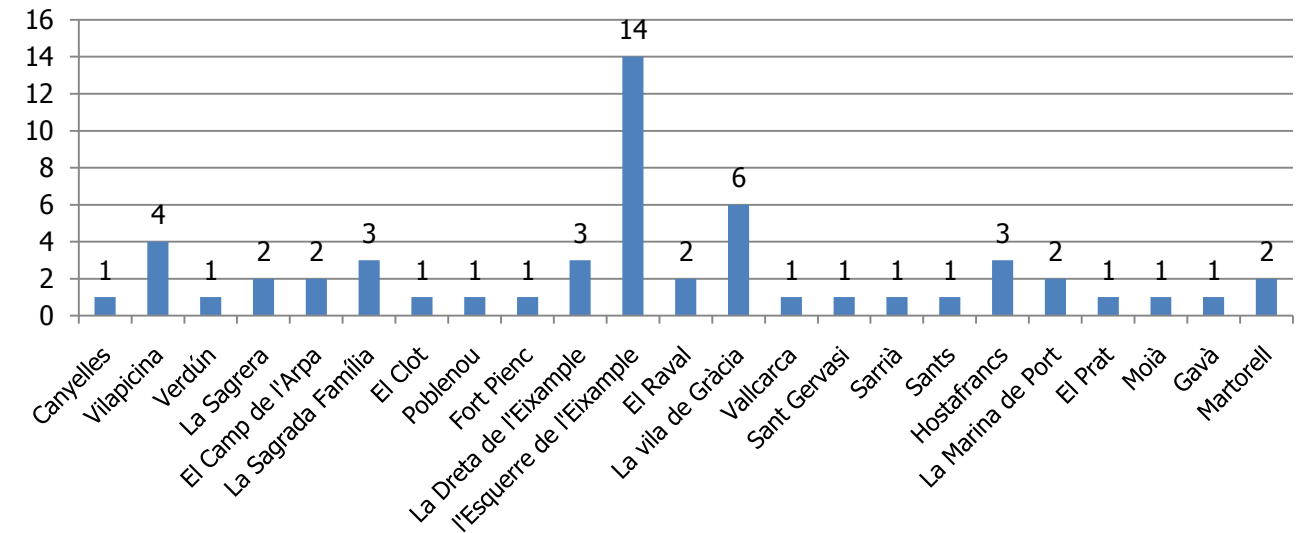
Aquestes dades es troben molt relacionades amb el moment del dia en que es condueix l'enquesta, però proporcionen informació dels motius principals pels que es realitza un determinat desplaçament a peu.

7.1.2.3. Desplaçaments atrets cap al Districte

Un 25,5% dels desplaçaments atrets pel Districte d'Horta-Guinardó provenen de l'esquerra de l'Eixample, un 10,9% de la vila de Gràcia i un 7,3% de Vilapicina.

En total, un 10% dels enquestats provenen de municipis fora de Barcelona.

Gràfic 65. Origen dels desplaçaments atrets al Districte



Font: Intra sl.

El barri amb major poder d'atracció de desplaçaments externs és Horta, destí de 22% dels desplaçaments externs al Districte, que hi accedeixen, seguit per Montbau (16%).

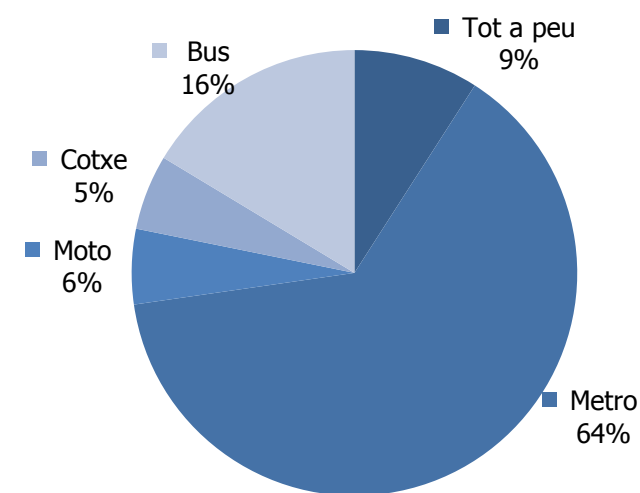
Taula 39. Relacions de desplaçaments a peu atrets al districte

Zona Origen	Barri Montbau	Zona Destí														
		Horta	S. Genís	La Vall d'Hebrón	La Clota	La Teixonera	El Carmel	Can Baró	Font d'en Fargues	El Baix Guinardó	El Guinardó					
Barcelona	Canyelles	1														
	El Camp de l'Arpa	1					1									
	El Clot		1													
	El Raval	1		1												
	Fort Pienc	1														
	Hostafrancs	3														
	La Dreta de l'Eixample				1			1		1						
	La Marina de Port	1		1												
	La Sagrada Família		1		1			1								
	La Sagrera		2													
	La vila de Gràcia		3	1	1		1									
	l'Esquerre de l'Eixample	2	1	1	1		2	2	2	2	1					
	Poblenou			1												
	Sant Gervasi										1					
	Sants					1										
	Sarrià						1									
	Vallcarca					1										
Verdún		1														
Vilapicina		1													3	
Altres municipis	El Prat	1														
	Gavà	1														
	Martorell					2										
Moià					1											

Font: Intra sl.

En els desplaçaments atrets des de fora del districte hi ha necessàriament un major percentatge de viatges multimodals, que fan ús d'altres mitjans en alguna part del desplaçament. Un 64% dels enquestats realitzen una part del desplaçament en metro, i un 16% fan servir l'autobús. Només un 9% realitza tot el desplaçament a peu.

Taula 40. Combinacions de mitjans més freqüents, desplaçaments atrets



Font: Intra sl.

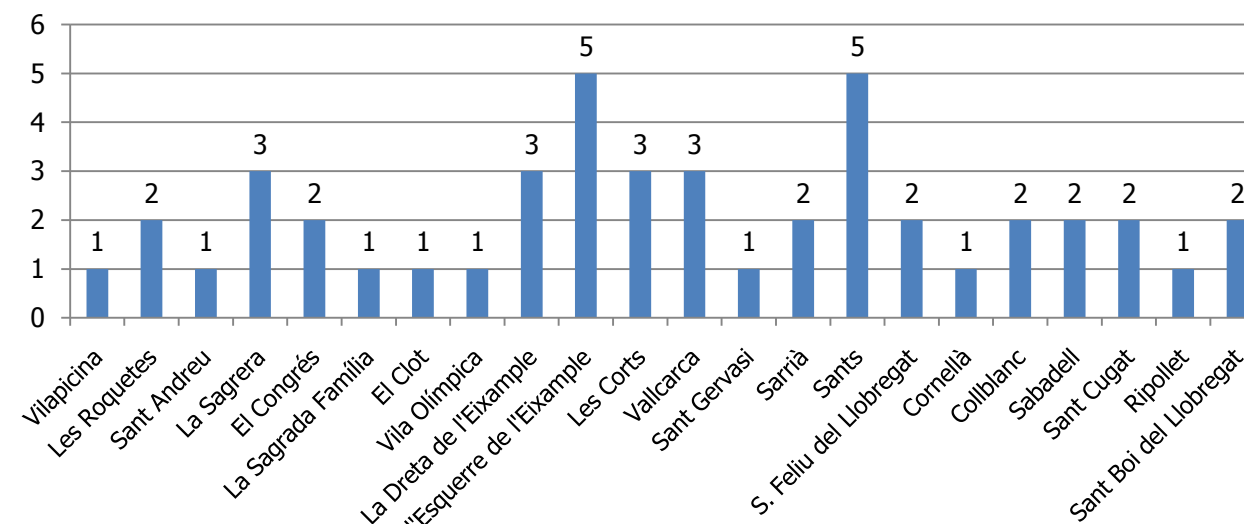
7.1.2.4. Desplaçaments generats pel Districte

Un 10,9% dels desplaçaments amb origen el districte cap a altres zones, tenen destinació l'esquerra de l'Eixample, i un 10,9% el barri de Sants.

Un 22% dels vianants enquestats es dirigeixen a municipis fora de Barcelona.

Generalment, les matrius de desplaçaments origen-destí son simètriques si s'estudien tots els desplaçaments al llarg del dia, ja que es produeix sempre un viatge d'anada i un de tornada, entre els dos àmbits que s'estudien. Els resultats de l'enquesta no mantenen aquesta estructura, ja que es tracta d'una imatge puntual del moment del dia en que es realitza aquesta enquesta.

Gràfic 66. Destinació dels desplaçaments generats al Districte



Font: Intra sl.

Un 39% dels desplaçaments generats, tenen origen al barri de Montbau.

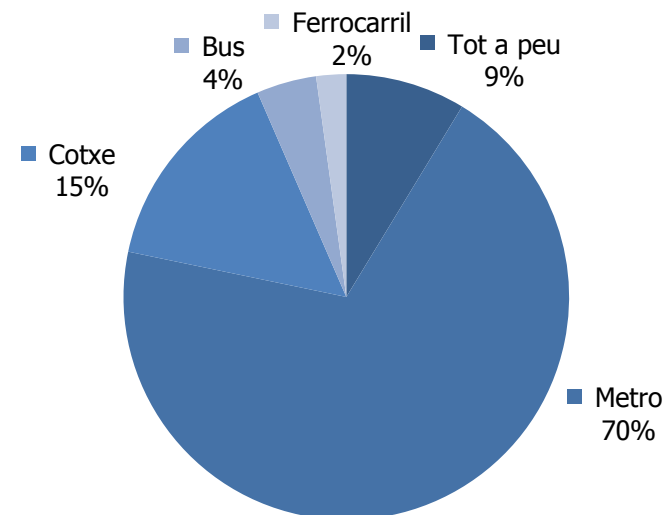
Taula 41. Relacions de desplaçaments a peu generats des del Districte

Zona Origen	Zona Destí		
	Altres barris de Barcelona	Altres municipis	Total
Barri Montbau	14	4	18
Can Baró	0	0	0
El Baix Guinardó	2	0	2
El Carmel	0	0	0
El Guinardó	2	1	3
Horta	4	2	6
La Clota	2	0	2
La Font d'en Fargues	5	1	6
La Teixonera	1	0	1
La Vall d'Hebrón	2	2	4
S. Genís	4	0	4

Font: Intra sl.

En els desplaçaments generats des del districte, hi ha una predominança dels desplaçaments multimodals amb ús del metro (70%). A més, s'observa un major ús del vehicle privat (15%), que era més baix en els desplaçaments interns o atrets. Aquest fet pot relacionar-se amb la generació de desplaçaments cap a fora de Barcelona.

Gràfic 67. Combinacions de mitjans més freqüents, desplaçaments generats



Font: Intra sl.

7.1.2.5. Valoració qualitativa de les condicions pels desplaçaments a peu

La importància de les enquestes directes de vianants és la possibilitat de obtenir valoracions directes de l'estat de la xarxa viària pels desplaçaments a peu, o almenys la seva percepció per part de la ciutadania.

Es pregunta als enquestats sobre les condicions dels passos de vianants, la senyalització, l'accessibilitat de la xarxa, la seva comoditat, el mobiliari urbà, la neteja i la il·luminació així com la seva percepció de la seguretat per als vianants. La valoració promig obtinguda per part dels vianants és com segueix, sent 10 la nota màxima i 0 la mínima.

Taula 42. Valoració dels diferents aspectes que afecten a la mobilitat a peu (195 enquestats)

Aspectes	Promig valoració
Passos vianants	7,0
Senyalització	6,9
Comoditat	6,8
Accessibilitat	6,7
Mobiliari	6,6
Seguretat vianants	6,5
Neteja	5,9
Il·luminació	5,9

Font: Intra sl.

En general, **la percepció de les condicions de l'espai viari per part dels vianants és bona.**

Es va complementar aquesta valoració, amb aspectes relatius al transport públic.

Taula 43. Valoració dels diferents aspectes que afecten al transport públic (195 enquestats)

Aspectes	Promig valoració
Qualitat del transport públic	7,0
Conservació parades	6,9
Accessibilitat parades	6,7
Freqüència	6,6
Informació	6,5
Preu del bitllet	3,4

Font: Intra sl.

L'aspecte més ben valorat és la qualitat del transport públic. Per contra, **el preu del bitllet és l'aspecte menys valorat.**

Els 195 enquestats han assenyalat 441 millores que adoptarien. El 27% de les millores demanen un transport públic més barat, el 10% demanen més servei de transport públic.

La valoració realitzada per aquells **enquestats que són residents al Districte d'Horta-Guinardó** mostra en general bona correspondència amb els resultats globals.

Assenyalar, com a dades puntuals, que els residents a Horta-Guinardó valoren encara més baixa la neteja dels carrers respecte al total d'entrevistats i la freqüència del transport públic.

Taula 44. Valoració dels diferents aspectes que afecten a la mobilitat a peu (total d'enquestats i enquestats residents)

Aspectes	Tots enquestats	Enquestats residents
Passos vianants	7,0	7,0
Senyalització	6,9	7,1
Comoditat	6,8	6,9
Accessibilitat	6,7	6,9
Mobiliari	6,6	6,5
Seguretat vianants	6,5	6,4
Neteja	5,9	5,6
Il·luminació	5,9	5,8

Font: *Intra sl.*

Taula 45. Valoració dels diferents aspectes que afecten al transport públic (total d'enquestats i enquestats residents)

Aspectes	Tots enquestats	Enquestats residents
Qualitat transport públic	7,0	7,0
Conservació parades	6,9	6,8
Accessibilitat parades	6,7	6,7
Freqüència	6,6	6,5
Informació	6,5	6,4
Preu bitllet	3,4	3,7

TRETS MÉS DESTACATS DELS DESPLAÇAMENTS A PEU

- Al districte d'Horta-Guinardó es produeixen cada dia més de 200.000 desplaçaments a peu.
- Els eixos de la Vall d'Hebron, l'eix Dante, l'eix Llobregós, l'eix Montserrat i l'eix Sant Antoni tenen intensitats superiors als 5.500 desplaçaments a peu diaris.
- Els eixos verticals concentren menys intensitats. Els més importants són: l'eix Maragall amb una intensitat superior als 5.500 despl./dia. L'eix que connecta la Vall d'Hebron, la Clota i el Carmel amb una intensitat d'entre 2.000 i 5.500 despl./dia i l'eix Sardanya amb 1.500 i 5.500 dspl./dia.
- Es detecten diferents centralitats. La plaça Eivissa amb intensitats superiors als 5.500 despl./dia. També l'eix comercial del Carmel, entorn del complex esportiu del Guinardó i Hospital Sant Pau i el Parc de les Aigües amb plaça Sanlley.
- El 75% dels enquestats es desplaça en modes no motoritzats per als desplaçaments interns. Per als desplaçaments externs el mode més utilitzat és el metro (un 70% per als desplaçaments generats i un 64% per als desplaçaments atrets pel districte).
- Els aspectes més ben valorats són les condicions dels passos de vianants i l'accessibilitat juntament amb el transport públic. Per contra, la il·luminació i neteja són els aspectes més ben valorats.

7.2. EN BICICLETA

Els desplaçaments en bicicleta representen l'10% de la mobilitat interna del districte, uns 19.000 desplaçaments diaris. Tot i així, es tracta d'un mitjà de transport amb un gran potencial de creixement. L'increment de les vies exclusives per a ciclistes ha estat important en els darrers anys, fet que segurament ha provocat un augment del nombre d'usuaris. No obstant, no és un factor determinant. Així ho demostra l'eix Maragall. Que concentra el major nombre de desplaçaments en bicicleta amb 6.300 desplaçaments diaris (el 33% de tots els desplaçaments en bicicleta del districte).

La major part dels desplaçaments en bicicleta es produeixen a la part meridional del districte (als barris del el Baix Guinardó i el Guinardó. Tot i que l'entorn de la plaça Eivissa, la Rambla del Carmel i l'entorn de l'Hospital de la Vall d'Hebron són zones on també s'han detectat una quantitat significativa de desplaçaments en bicicleta.

7.3. TRANSPORT PÚBLIC

L'any 2011 al conjunt de Barcelona la xarxa de metro va tenir una demanda de 388,98 milions de viatgers i la xarxa d'autobús (TMB) de 181,68 milions.

Taula 46. Viatgers transportats per línia de metro (any 2010)

Via	Viatgers en milions (2010)
L3	86,76
L4	51,16
L5	85,44
Total Metro (L1, L2, L3, L4, L5, L9/L10, L11)	381,22

Font: TMB

7.4. VEHICLE PRIVAT

7.4.1. Intensitats de vehicles motoritzats

El plànol d'intensitats de trànsit mostra els volums totals diaris dels vials i carrers del districte, permetent apreciar els recorreguts principals dels vehicles.

Les intensitats de trànsit provenen de l'aranya oficial de trànsit de l'Ajuntament de Barcelona.

Els vials que concentren un major volum de trànsit són els corresponents a la xarxa d'accés a la ciutat (rondes) i també els de la xarxa bàsica, concentrant-se molt trànsit a l'eix de la Ronda de Dalt, al carrer Sant Antoni Maria Claret, a la rambla del Carmel (eix túnel de la Rovira), a la ronda Guinardó, carrer Lepant i passeig Maragall.

Taula 47. Vials d'Horta-Guinardó amb major intensitat de trànsit (IMD>20.000)

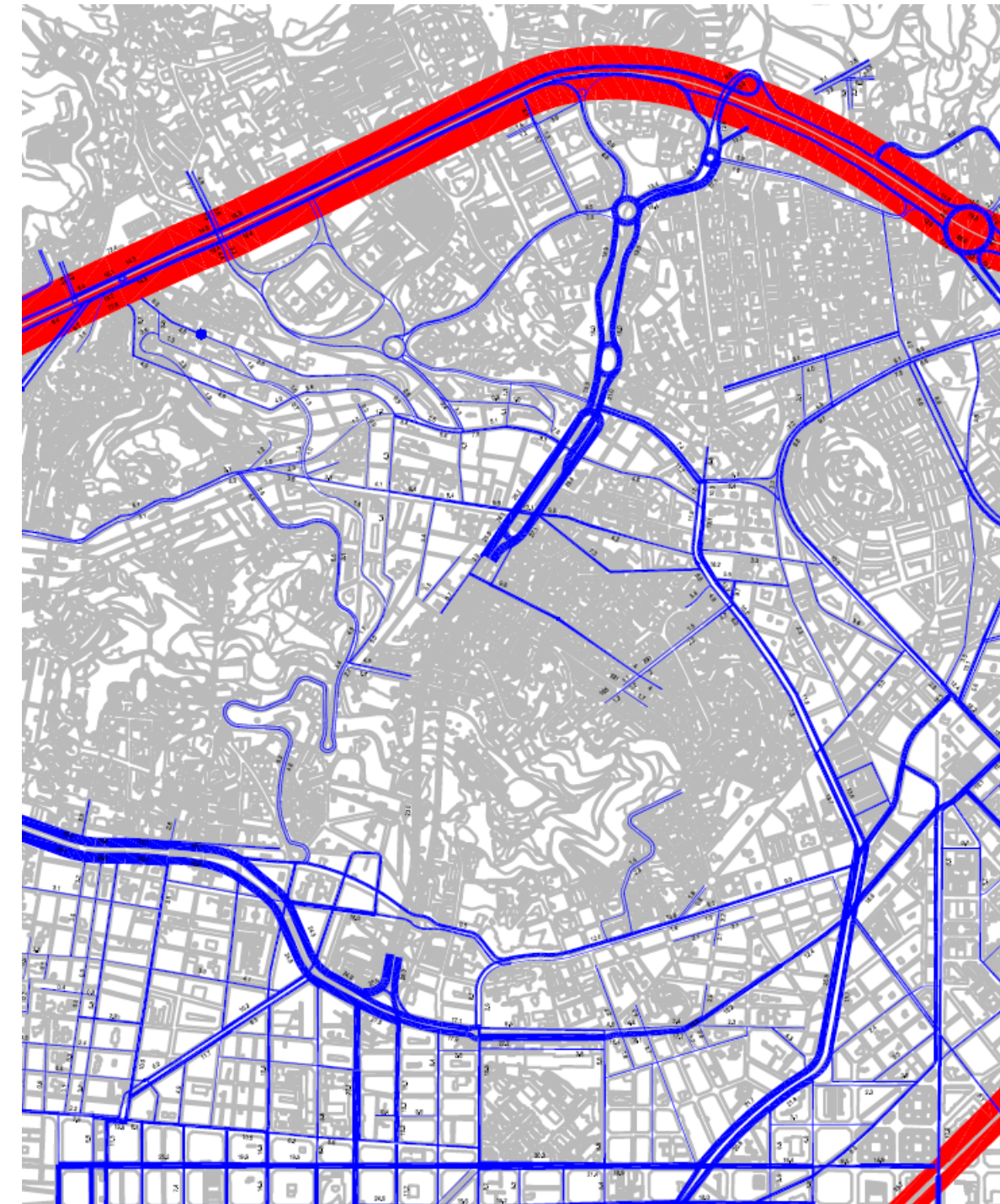
Via	IMD (2009)
Ronda de Dalt (B-20)	72.400 (sentit Llobregat) 77.800 (sentit Besòs)
Carrer St .Antoni Maria Claret (davant hospital de St.Pau)	30.000 (sentit Llobregat)
Rambla del Carmel (boca nord túnel de la Rovira)	27.100 (sentit muntanya) 28.100 (sentit mar)
Ronda del Guinardó (oest túnel de la Rovira)	24.500 (sentit Llobregat) 24.900 (sentit Besòs)
Passeig Maragall (entre Ronda Guinardó i Olesa)	25.500 (sentit Llobregat) 15.700 (sentit Besòs)
Carrer Lepant (travessera de Gràcia)	27.100
Ronda del Guinardó (davant hospital de St.Pau)	22.200 (sentit Besòs)

Font: *Intra sl.*

Els vials que concentren una major intensitat de trànsit en general es troben en espais limítrofs entre barris, excepte la ronda de Dalt al tram que creua Horta. Els dos barris més propers a l'Eixample (el

Baix Guinardó i el Guinardó) també registren fluxos de trànsit més elevats al seu interior, a la ronda del Guinardó i el carrer Lepant.

Imatge 6. Detall del plànol d'intensitat de trànsit



Font: Ajuntament de Barcelona

7.4.2. Vehicles-quilòmetre

De forma global pel districte, les dades d'intensitat permeten extreure els vehicles per quilòmetre. A Horta-Guinardó **es produeixen anualment 1.085.126 veh-KM**. A continuació es desglossa els veh-km segons tipologia de via:

Taula 48. Evolució dels vehicles-quilòmetre anuals al districte d'Horta-Guinardó (2011)

Rondes	562.340
Vies bàsiques	277.787
Xarxa local	245.000
TOTAL VEH-KM	1.085.126

Font: Dades bàsiques de mobilitat 2011. Ajuntament de Barcelona

El nombre de veh-KM del districte suposa un 8,2% dels 13.159.835 veh-KM totals generats a Barcelona. Horta-Guinardó es situa un 17,5 per sota la mitjana de veh-KM del conjunt dels districtes.

La velocitat mitjana va ser el 2011 de 29,62 km/h, un 7% per sobre de la velocitat mitjana de la ciutat de Barcelona, que va ser de 27,61 km/h.

TRETS MÉS DESTACATS DELS DESPLAÇAMENTS EN VEHICLE PRIVAT

- El districte d'Horta-Guinardó registra les intensitats de trànsit més elevades als vials de la xarxa d'accés (ronda de Dalt i ronda del Mig), així com a l'eix del túnel de la Rovira i a les zones limítrofs amb altres districtes al passeig Maragall i carrer Sant Antoni Maria Claret.
- Cada any es realitzen al districte 1.085.126 veh-Km, que suposen un 8,2% dels veh-Km totals generats a la ciutat de Barcelona.

7.5. APARCAMENT

7.5.1. Demanda d'aparcament residencial

El càlcul de la demanda d'aparcament s'ha dut a terme a partir de la motorització de cada un dels barris. Concretament s'han tingut en compte el nombre de turismes censats a cada barri.

Taula 49. Cens de turismes per barri any 2011

Dte. 7 Horta-Guinardó	Turismes
33. el Baix Guinardó	9.165
34. Can Baró	3.176
35. el Guinardó	12.825
36. la Font d'en Fargues	4.264
37. el Carmel	10.894
38. la Teixonera	4.043
39. Sant Genís dels Agudells	2.852
40. Montbau	1.906
41. la Vall d'Hebron	2.166
42. la Clota	173
43. Horta	9.820
Dte 7. HORTA-GUINARDÓ	61.284
BARCELONA	591.733

Font: Ajuntament de Barcelona

Segons la taula 40, s'observa que la major demanda d'aparcament serà als barris del Guinardó (12.825 turismes), el Carmel (10.894 turismes), Horta (9.820 turismes) i el Baix Guinardó (9.165 turismes). Aquests 4 barris acumulen el 70% de tots els turismes censats al districte d'Horta-Guinardó.

7.5.2. Dèficit residencial d'aparcament

Un cop analitzades les dades de demanda residencial es pot establir un balanç per barris comparant l'oferta d'aparcament dins i fora de calçada amb la demanda. La relació entre el nombre de turismes censats i l'oferta d'aparcament proporciona el dèficit o superàvit d'estacionament residencial al barri. S'ha de tenir en compte que, a vegades, la divisió per zones pot mostrar situacions no del tot reals en el sentit que no és el mateix una zona amb dèficit d'aparcament, però contigua a una altra zona amb superàvit, que si està contigua a altres zones també amb dèficit.

Les places de reserves i les places dels aparcaments públics regulats no s'han tingut en compte ja que s'entén que aquestes places no són utilitzades per l'estacionament dels vehicles dels veïns.

BARRI	OFERTA APARCAMENT TURISMES						TOTAL OFERTA	DEMANDA	BALANÇ
	Lliure, zona blava, zona verda	Públic gratuït	Públic regulat	Solar no regulat	P. privat (quals)	P. privat veïns			
El Baix Guinardó	1.474	50	476	45	6.775	422	10.134	9.165	989
Can Baró	1.000	245	0	196	1.092	37	2.757	3.176	-456
El Guinardó	3.367	0	530	95	5.824	46	10.607	12.825	-2.388
La Font d'en Fargues	1.984	0	0	30	6.084	248	8.557	4.264	4.268
El Carmel	1.803	0	206	335	3.392	368	6.838	10.894	-4.055
La Teixonera	1.181	0	125	30	1.470	0	3.137	4.043	-945
Sant Genís dels Agudells	1.272	0	0	160	616	235	2.529	2.852	-331
Montbau	1.170	220	510	170	200	0	2.410	1.906	504
La Vall d'Hebron	1.645	330	1.220	180	360	298	4.268	2.166	2.102
La Clota	325	50	0	220	54	0	661	173	488
Horta	2.748	0	0	80	3.105	581	7.109	9.820	-2.711
Total	17.969	895	3.067	1.541	28.972	2.235	59.007	61.284	-2.535

TRETS MÉS DESTACATS DE LA DEMANDA D'APARCAMENT

- La major demanda d'aparcament serà als barris del Guinardó (12.825 turismes), el Carmel (10.894 turismes), Horta (9.820 turismes) i el Baix Guinardó (9.165 turismes). Aquests 4 barris acumulen el 70% dels turismes censats.
- El dèficit d'aparcament residencial és de 10.886 places, concentrades majoritàriament als barris del Carmel (-4.055 places), Horta (-2.711 places) i el Guinardó (-2.388 places).

En general, el districte d'Horta-Guinardó presenta un **dèficit d'aparcament residencial de 2.535 places** d'estacionament.

El Carmel (-4.055 places), Horta (-2.711 places), el Guinardó (-2.388 places), la Teixonera (-945 places), Can Baró (-456 places) i Sant Genís dels Agudells (-331 places) acumulen un dèficit total de 10.866 places.

Per contra, la Font d'en Fargues (4.293 places) i la Vall d'Hebron (2.102 places) presenten un superàvit de 6.395 places. El Baix Guinardó, Montbau i la Clota també tenen superàvit, amb 969, 504 i 488 places respectivament. Aquests superàvits eixuguen el dèficit dels barris limítrofs.

8. ACCIDENTS

8.1. DADES BÀSIQUES DE L'ACCIDENTALITAT AMB VÍCTIMES

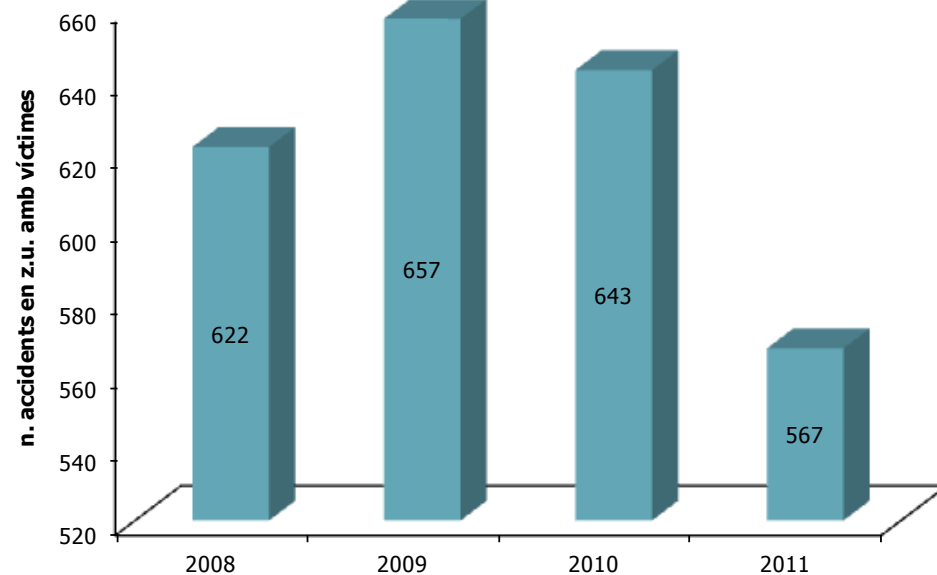
En aquest apartat s'assenyalen les característiques més rellevants de l'accidentalitat del districte d'Horta-Guinardó i, de manera més específica, alguns dels trets més relacionats amb el vianant: els atropellaments.

La informació utilitzada és aquella que recull La Guàrdia Urbana de Barcelona i bolca posteriorment en la base de dades d'accidents del Servei Català de Trànsit anomenada SIDAT (Sistema Integral de recollida de Dades d'Accidents de Trànsit) i corresponen a l'any 2011. Es mostren dades d'evolució general d'accidentalitat del període 2007-2011.

Les dades disponibles a través de SIDAT ofereixen informació desagregada fins a nivell de districte pel que fa a la ciutat de Barcelona, i és en aquest àmbit en què s'emmarca l'anàlisi de l'accidentalitat. Tot i això, per les conseqüències dels atropellaments en termes de lesivitat, s'ha dut a terme una tasca de localització dels atropellaments amb la voluntat de detectar punts o trams d'una major concentració d'accidents d'aquest tipus. El resultat d'aquesta feina es mostra en el plànol Localització dels atropellaments a Horta-Guinardó (2011).

El gràfic següent resumeix la situació existent.

Gràfic 68. Nombre d'accidents amb víctimes en zona urbana. Horta-Guinardó (2008-2011)



Font: SIDAT, Servei Català de Trànsit

Les dades del període 2008-2011 permeten visualitzar una tendència decreixent de l'accidentalitat des de l'any 2009. La reducció ha estat del 8,8% respecte a l'any 2008 (inici del període) i d'un 13,7% respecte a 2009, any en que es va produir la major accidentalitat del quadrienni.

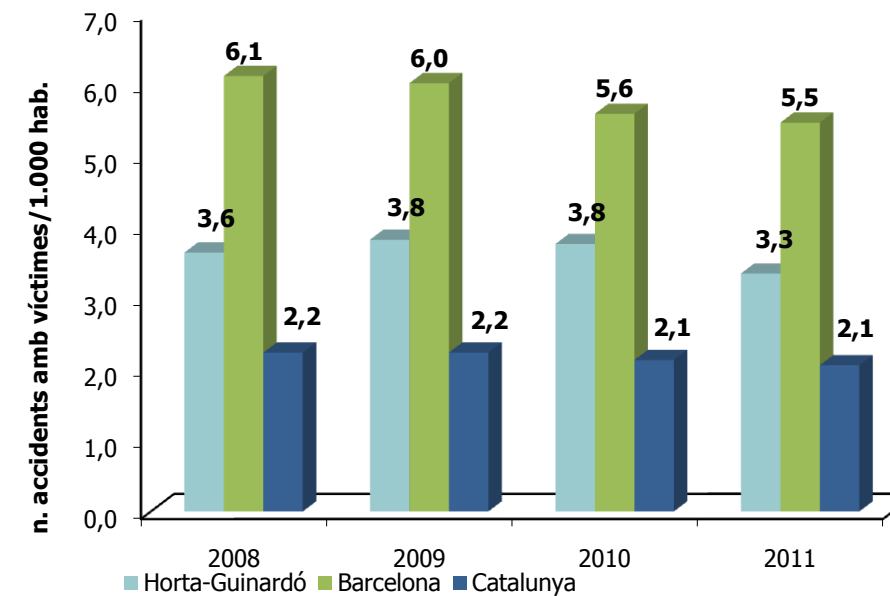
En termes comparatius, l'índex d'Horta-Guinardó d'accidents amb víctimes/1.000 habitants és notablement millor que el general de la ciutat de Barcelona. El districte ha anat reduint la seva accidentalitat relativa de manera similar a la del municipi i es situa l'any 2011 en 3,3 accidents amb víctimes/1.000 habitants, mentre que Barcelona està en un índex per al mateix any del 5,5.

La població del districte es situa vora els 170.000 habitants l'any 2011. Per tal de fixar un marc referencial, a més del propi de la ciutat de Barcelona, els nivells d'accidentalitat de municipis entre 150.000 i 250.000 habitants són també d'aquest ordre que es detecta a Horta-Guinardó. Així, a tall d'exemple, Badalona es troba en 3,0 accidents/1.000 habitants i Terrassa en 3,2.

Cal tenir en compte, a més, l'especificitat que Barcelona (i, per tant, els seus barris) representa en relació a la resta de municipis de Catalunya, amb una capacitat d'atracció de desplaçaments i per tant, de quilòmetres conduïts, superior a la resta de municipis.

Les dades de la mitjana de tot Catalunya oscil·len durant aquests darrers anys entorn del 2,1, considerablement per sota de Barcelona i d'Horta-Guinardó.

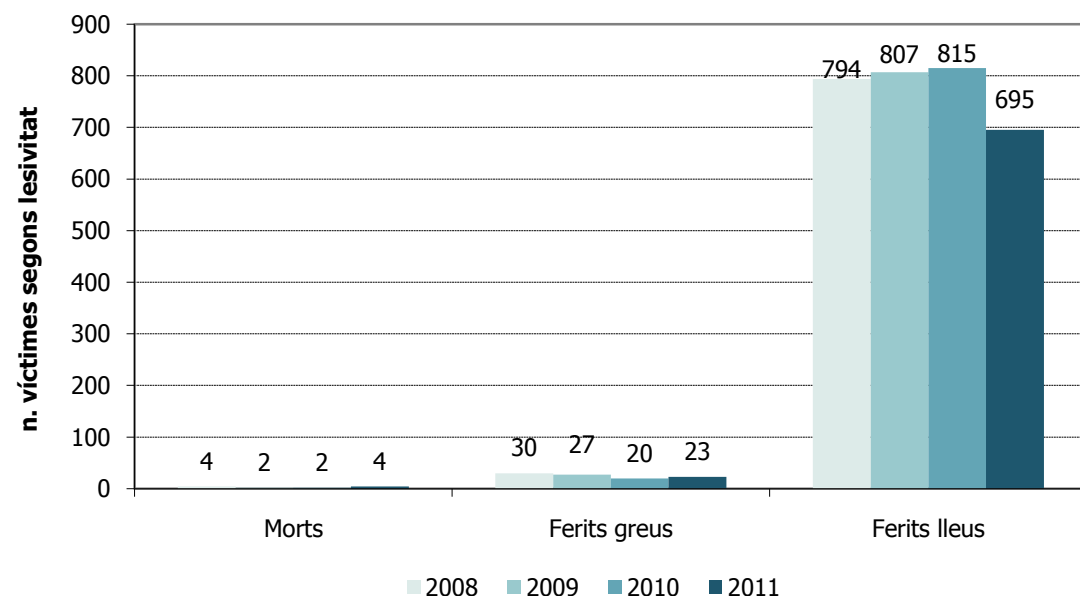
Gràfic 69. Nombre d'accidents amb víctimes/1.000 habitants (2008-2011)



Font: SIDAT, Servei Català de Trànsit

En el gràfic següent s'observa quina ha estat la lesivitat del període (morts, ferits greus i ferits lleus).

Gràfic 70. Nombre de víctimes en accidents de trànsit segons lesivitat (2008-2011)



Font: SIDAT, Servei Català de Trànsit

Al llarg dels quatre anys s'observa alguna oscil·lació en el nombre de morts, quedant en la situació en què es trobava a l'inici del període. Els ferits greus es redueixen fins a un 23% entre el primer i el darrer any del quadrienni i un clar descens en termes absoluts del nombre de víctimes lleus d'accident, que arriba al 12,5% entre l'inici i el final del període i una reducció el 2011 d'un 14,7% respecte l'any anterior.

8.2. ATROPELLAMENTS

Un atropellament és un accident en el qual es veuen implicats un vehicle i un vianant o un animal. A les zones urbanes hi ha molts punts de conflicte entre vianant i vehicle i, per tant, és interessant estudiar aquests accidents amb més deteniment.

Segons la base de dades SIDAT, contra la tendència de l'accidentalitat general, els atropellaments en zona urbana, després d'una lleu reducció el 2009 i 2010, han repuntat l'any 2011 i es situa en un total de 107 casos d'atropellament a Horta-Guinardó.

Gràfic 71. Nombre d'atropellaments (2008-2011)



La tendència d'Horta-Guinardó en aquest aspecte es correspon a la de la mitjana del país, on també ha crescut el nombre d'atropellaments respecte les xifres de 2008, si bé en el cas de Catalunya l'augment ha estat d'un 8,5% més d'atropellaments mentre que a Horta Guinardó la pujada s'ha quedat en un 3,9%.

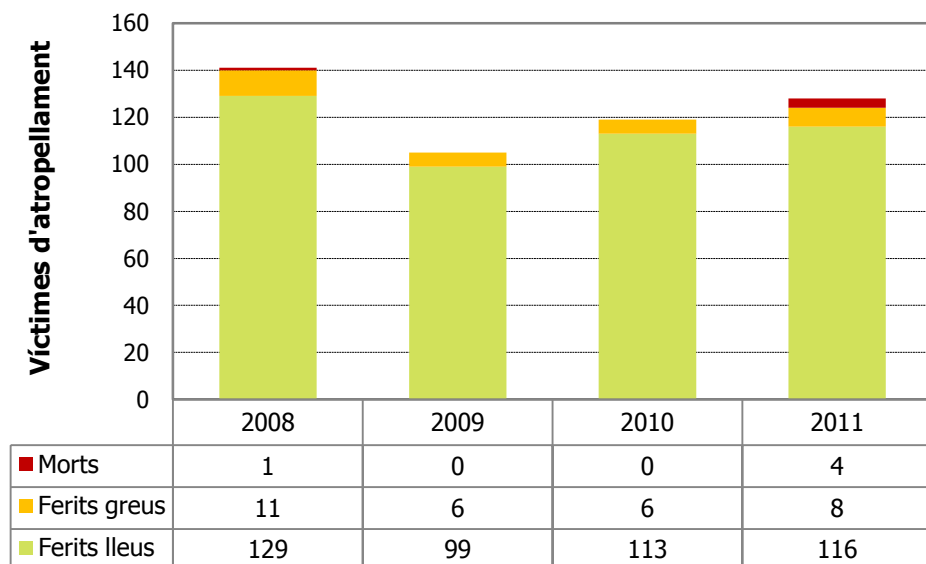
El gràfic següent mostra quines lesions s'han derivat dels atropellaments registrats entre 2008 i 2011. La tendència que es manifesta és ascendent des de 2009, amb un total de víctimes que va des de les 140 de 2008, una baixada a 105 el 2009 i les 128 de l'any 2011.

Cal remarcar que, després de 2 anys sense donar-se morts en accidents a Horta-Guinardó, el 2011 es tornen registrar i s'arriba fins a 4, totes elles resultants d'accidents amb atropellament. La distribució per any i tipus de lesions es mostra al gràfic següent.

Resumint altres característiques dels atropellaments a l'àmbit d'estudi, cal assenyalar que el diumenge és el dia en què es produeixen menys incidents d'aquest tipus, amb un 3,4% del total dels dies de la setmana. Dimecres i divendres són els dies on més atropellaments es registren amb prop d'un 20% dels atropellaments de la setmana.

El 57% dels atropellaments es registre en interseccions i, en la majoria de casos (87%), es veuen implicades dues unitats de mobilitat.

Gràfic 72. Evolució de la lesivitat de les víctimes d'atropellaments (2008-2011)



Aquest increment del nombre d'atropellaments respecte les xifres de 2009 i 2010 s'ha donat en un marc de gran estabilitat pel que fa a l'evolució del parc de vehicles i de la població d'Horta-Guinardó.

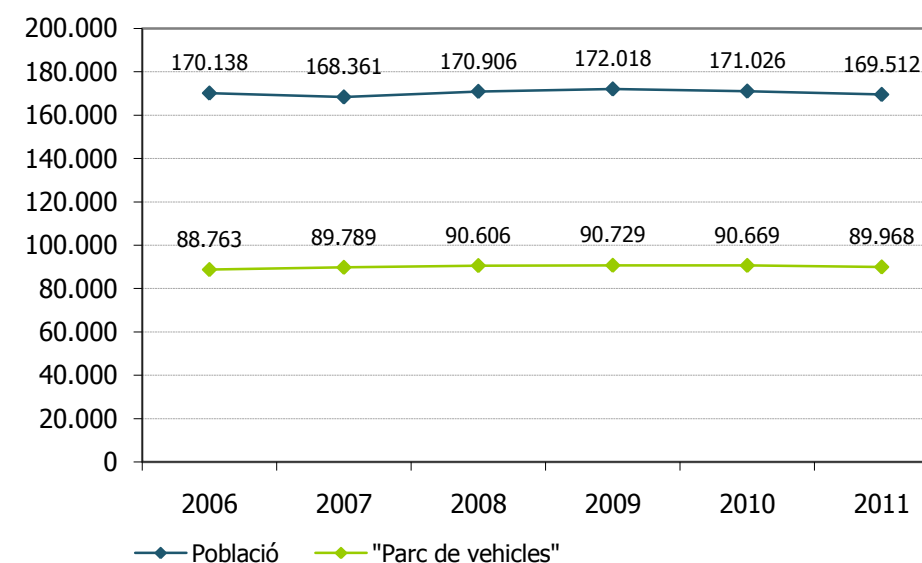
En aquest sentit, cal assenyalar també que el pes del nombre d'atropellaments ha crescut en termes relatius, en relació al nombre total d'accidents de l'àmbit d'estudi (del 16,5% al 18,9%). La taula següent mostra aquest pes al llarg del període estudiat.

Taula 50. Evolució del pes dels atropellaments respecte l'accidentalitat total anual(2008-2011)

	2008	2009	2010	2011
Total atropellaments	103	93	97	107
Total accidents anuals	622	657	643	567
Atropellaments / total accidents anuals (%)	16,5%	14,2%	15,1%	18,9%

Font: SIDAT, Servei Català de Trànsit

Gràfic 73. Evolució del parc de vehicles i de la població d'Horta-Guinardó (2008-2011)



Font: Institut d'Estadística de Catalunya 2011. www.idescat.cat

S'ha localitzat sobre la base cartogràfica de l'àmbit d'estudi la totalitat dels atropellaments registrats l'any 2011 per tal de detectar els punts o trams amb una major concentració d'accidents d'aquest tipus (3 o més atropellaments amb víctimes registrats). Igualment s'inclouen els punts on es registra alguna víctima mortal. El resultat es mostra, amb el nombre de sinistres i amb la lesivitat generada en la taula següent.

Taula 51. Punts o trams amb més de 3 atropellaments o amb alguna víctima mortal (2011)

Intersecció o tram de via	Total Atropellaments	Morts	Ferits greus	Ferits lleus	Total víctimes
Av. Mare de Déu de Montserrat ¹	16	1	1	16	18
Pg. de Maragall	6	0	1	10	11
C. Llobregós	6	0	0	6	6
Pg. de la vall d'Hebron	5	0	1	6	7
C. Lepant	4	0	0	6	6
C. Sant Antoni Maria Claret ²	4	0	1	4	5
Ronda del Guinardó	3	0	0	4	4
C. Ciències	3	0	0	3	3
Rambla del Carmel	3	0	0	3	3
Intersecció C. Conca de Tremp amb c. Queixans	1	2	0	0	2
Intersecció Rambla Volart amb c. Vélez	1	1	0	0	1

¹ 3 dels accidents es localitzen a la intersecció amb el carrer Bisbal.

² 2 dels accidents es localitzen en la intersecció amb el carrer de la Independència

L'assignació dels 107 atropellaments per barris és com segueix:

Taula 52. Distribució dels atropellaments amb víctimes per barris (2011)

Barri	Núm. atropellaments	Barri	Núm. atropellaments
El Baix Guinardó	16	Sant Genís dels Agudells	3
Can Baró	5	Montbau	4
El Guinardó	29	La Vall d'Hebrón	5
La Font d'en Fargas	4	La Clota	0
El Carmel	19	Horta	17
La Teixonera	5	Total Horta-Guinardó	107

La ubicació de la totalitat dels atropellaments registrats es mostra al plànol Localització dels atropellaments (2011).

TRETS MÉS DESTACATS DE L'ACCIDENTALITAT

- El nombre d'accidents amb víctimes el 2011 s'ha reduït un 8,8% respecte al 2008 i és gairebé un 12% inferior respecte l'any 2010.
- L'índex d'accidents amb víctimes/1.000 habitants és de 3,3, considerablement inferior al de Barcelona (5,5) però encara per sobre del 2,1 de tot Catalunya.
- L'any 2011 es van registrar un total de 107 atropellaments, que suposen un 18,9% de la totalitat dels accidents amb víctimes d'Horta-Guinardó.
- L'evolució del nombre d'atropellaments mostra un cert repunt sobre les dades de 2009 i 2010, on no es va registrar cap mort. El balanç de l'any 2011 es va tancar amb 4 víctimes mortals resultat de 3 atropellaments.
- Es detecten 9 punts o trams amb més de 3 accidents amb víctimes/any (2011) i dues interseccions amb 1 sol atropellament, però amb resultat de mort.

9. CONCLUSIONS

La mobilitat al districte d'Horta-Guinardó es regeix per múltiples factors que incideixen a diferent escala en la totalitat del sistema. L'anàlisi de la mobilitat dels diferents àmbits i mitjans de transport permet sintetitzar una sèrie de punts elementals.

D'aquesta manera es possibilita l'enfocament de les següents etapes de l'estudi que consisteix a l'establiment dels objectius i les propostes d'actuacions per arribar a assolir i reconduir aquells aspectes discordants en relació amb el sistema general de mobilitat, sotmès a les directrius del *Pla Director de la Regió Metropolitana de Barcelona* i el *Pla de mobilitat de Barcelona*, que marca les fites generals a aconseguir en matèria de transport i medi ambient.

Els patrons existents del sistema de mobilitat a Horta-Guinardó es detallen en les descripcions següents:

- El districte d'Horta-Guinardó ha perdut població, concretament 15.045 residents. Actualment hi viuen 169.512 persones. Mentre que es constata un envelliment generalitzat de la població. Aquesta tendència obliga a buscar solucions per a tots els mitjans de transport no motoritzats. Els barris més poblats són el Guinardó, el Carmel i Horta. Concentren el 56% de la població que resideix al districte.
- L'estructura interna d'Horta-Guinardó està formada per una pluralitat de barris molt heterogenis i desvinculats entre sí.
- La taxa de motorització del districte és de 587 veh/1.000 hab. Els barris més motoritzats són, la Font d'en Fargues 753,6 la Clota 722,5. Can Baró 631,7 Sant Genís dels Agudells 614,7 veh/1.000 hab.
- El 48% de l'espai viari són voreres. I el 2,8% dels carrers són carrers de vianants.
- La xarxa de vianants es suporta en una malla ortogonal amb diferents eixos verticals i horitzontals, amb un total de 43,2km de xarxa.
- El 66,4% dels carrers d'Horta-Guinardó presenta un pendent suau. Mentre que el 27,2% dels carrers tenen un pendent alt o molt alt i, per tant, incompleixen el Codi d'Accessibilitat. Concretament el 44% de la xarxa de Can Baró i el 41,9% del Carmel és inaccessible a causa de l'excés de pendent. Mentre que més del 80% de la xarxa dels barris de Vall d'Hebron i Horta té pendents inferiors al 8%.
- El 76% de les voreres del districte d'Horta-Guinardó tenen una amplada superior a 1,4 metres. Concretament a El Guinardó i el Baix Guinardó més d'un 90% de les voreres. L'11% de les voreres d'Horta - Guinardó té una amplada inferior a 0,9 metres. Concretament, el barri d'Horta té 4,7 km de voreres inferiors a 0,9m.
- El 47% dels passos de vianants del districte d'Horta-Guinardó estan adaptats i el 13% no són adaptats. Al 29% dels passos inventariats els manca la senyalització per a invidents. El Guinardó, el Baix Guinardó i la Font d'en Fargues són els que tenen uns majors percentatges de passos adaptats (80, 56 i 60% respectivament). La Vall d'Hebron, la Clota i el Carmel tenen el major percentatge de passos sense senyalització per invidents (83, 67 i 54% respectivament).

Manquen un total de 372 passos de vianants per tal de que tots els ramals de les interseccions disposin de passos de vianants.

- Pel que fa a la xarxa ciclista el districte disposa 11,2 quilòmetres de xarxa ciclista. D'aquests, el 47% és carril bici, el 41% vies pacificades /carrers 30 i el 12% ronda verda. Això fa que existeixin 31 metres de carril bici per habitant. Hi ha 570 places d'aparcaments de bicicleta, moltes d'elles situades prop dels centres d'atracció, però no pas pròximes als carrils bici. Hi ha 9 estacions de bicig.
- El transport públic al districte d'Horta-Guinardó el conformen 3 línies de metro (L3, L4 i L5), 2 línies de la nova xarxa de bus urbà, 23 línies de bus urbà "convencionals", 4 línies de bus de barri, 1 línia de bus metropolità (interurbà) i 5 línies de bus nocturn. Totes les estacions de metro excepte la de Maragall estan adaptades a persones amb mobilitat reduïda, com a mínim en un dels seus accessos. Els autobusos estan tots adaptats i disposen de plataforma baixa i rampa.
- Totes les parades estan condicionades, amb un 25% de parades amb marquesina i un 2% amb pantalles d'informació a l'usuari (PIU).
- Pràcticament el 100% de la població del districte té una parada a menys de 500 metres de casa seva.
- Els taxis disposen d'11 parades al districte, amb un total de 66 places.
- En conjunt, la xarxa viària interna del nucli del districte d'Horta-Guinardó suma 148 quilòmetres. Un 56% de la xarxa forma part de la xarxa bàsica, destacant les rondes i vies d'accés, amb un 27,3%.
- La majoria de carrers del districte (80,5%) són de sentit únic de circulació, mentre que el 19,5% restant són de doble sentit. Al districte d'Horta-Guinardó hi ha 181 cruïlles semaforitzades, situades majoritàriament en les vies de la xarxa bàsica d'accés o bé de connexió interna.
- El districte d'Horta-Guinardó disposa d'un total de 58.749 places d'aparcament, amb un 37,5% en calçada i un 62,5% fora de calçada.
- Els residents d'Horta Guinardó realitzen diàriament 482.541 viatges en dies feiners. El 37,8% dels viatges són de caràcter intern (origen i destí dins del districte). El 75% dels desplaçaments interns es realitzen amb mitjans no motoritzats. En els desplaçaments externs, el metro és el mode de transport més utilitzat (64-70%).
- Els residents d'Horta Guinardó realitzen diàriament 322.751 desplaçaments en dies festius, gairebé un terç menys que no pas en dies feiners (482.54).
- Al districte d'Horta-Guinardó es produeixen cada dia més de 200.000 desplaçaments a peu. Els eixos horitzontals de la Vall d'Hebron, l'eix Dante, l'eix Llobregós, l'eix Montserrat i l'eix Sant Antoni tenen intensitats superiors als 5.500 desplaçaments a peu diaris. Es detecten diferents centralitats. La plaça Eivissa amb intensitats superiors als 5.500 despl./dia. També l'eix comercial del Carmel, entorn del complex esportiu del Guinardó i Hospital Sant Pau i el Parc de les Aigües amb plaça Sanllehy.

- Els desplaçaments en bicicleta representen l'10% de la mobilitat interna del municipi, uns 19.000 desplaçaments diaris.
- El districte d'Horta-Guinardó registra les intensitats de trànsit més elevades als vials de la xarxa d'accés (ronda de Dalt i ronda del Mig), així com a l'eix del túnel de la Rovira i a les zones limítrofs amb altres districtes al passeig Maragall i carrer Sant Antoni Maria Claret. Cada any es realitzen al districte 1.085.126 veh-Km, que suposen un 8,2% dels veh-Km totals generats a la ciutat de Barcelona.
- El dèficit d'aparcament residencial és de 10.886 places, concentrades majoritàriament als barris del Carmel (-4.055 places), Horta (-2.711 places) i el Guinardó (-2.388 places).
- El nombre d'accidents amb víctimes el 2011 s'ha reduït un 8,8% respecte al 2008 i és gairebé un 12% inferior respecte l'any 2010. L'índex d'accidents amb víctimes/1.000 habitants és de 3,3, considerablement inferior al de Barcelona (5,5) però encara per sobre del 2,1 de tot Catalunya. L'any 2011 es van registrar un total de 107 atropellaments, que suposen un 18,9% de la totalitat dels accidents amb víctimes d'Horta-Guinardó.
- Es detecten 9 punts o trams amb més de 3 accidents amb víctimes/any (2011) i dues interseccions amb 1 sol atropellament, però amb resultat de mort.

10. RECOPILACIÓ D'ACTUACIONS PREVISTES AL DISTRICTE D'HORTA-GUINARDÓ

El Districte d'Horta-Guinardó té previst invertir 500.000 € euros per millorar l'espai públic i els seus equipaments en un conjunt de destacades actuacions.

D'entre els treballs que es faran tenim els que es realitzaran a l'edifici de les antigues casernes del carrer Lepant, 385 actual seu de la Direcció de Llicències i Espai Públic, OAC del Dte i EAIA, el Centre Cívic Guinardó, el Centre Cívic Teixonera, la Seu del Dte. (a Rda. Guinardó, 49), a la UT-7 de la Guàrdia Urbana, Centre Cívic Casa Grogà, el local social de la Font del Gos i el Mas Guinardó, el carrer dels Cortada, el carrer de Penyal, la plaça de la Font Castellana, i els jardins d'Hiroshima, així com un seguit d'actuacions que es reparteixen pels diferents barris del Districte.

Les actuacions de millora de l'espai públic amb un cost total de 320.000 € contemplen necessitats dels diferents barris del Dte. i es concreten en les següents:

- *Realització de la senyalització de reserves d'aparcament per a discapacitats als entorns dels equipaments municipals del Districte d'Horta-Guinardó i les obres auxiliars corresponents.* Des del departament de Serveis a les Persones s'ha posat de manifest una manca de reserva d'aparcaments per a discapacitats als entorns dels equipaments del Districte. Per a la realització d'aquestes reserves és essencial coordinar la senyalització amb Guàrdia Urbana i la ubicació amb el Departament de Serveis a les Persones per a establir un criteri i determinar el número de places necessàries per a cada centre i les actuacions a executar. S'han estudiat les ubicacions proposades i aquest expedient recull les actuacions a realitzar per tal de donar cobertura a les necessitats del total de centres del Dte. (senyalètica, pintura i actuacions de millora d'accessibilitat a la via pública). El pressupost total de l'actuació és de 19.999,98 €
- *Millora accessibilitat als barris del Baix Guinardó, Guinardó, Carmel, Font d'en Fargas, La Clota i Can Baró.* Es millora l'accessibilitat i seguretat dels vianants a diferents zones dels barris indicats per tal de donar resposta a les demandes observades per part dels Serveis Tècnics del Districte. El cost total de l'actuació és de 129.997,65 €
- *Actuacions d'entorns segurs als barris del Carmel, Can Baró i altres.* El projecte té per objecte recollir i ponderar les actuacions necessàries per millorar l'àmbit al voltant de les escoles de diferents barris del Districte d'Horta-Guinardó, i així procurar un entorn més segur als accessos de les mateixes. El cost total de l'actuació és de 50.000, 00 €
- *Arranjament de la vorera del carrer Cortada i entorns.* Les feines a realitzar en aquest expedient consistiran en l'ampliació de la vorera de banda Llobregat del carrer dels Cortada i l'arranjament dels seus entorns per a millorar l'accessibilitat de la zona i donar, així, continuïtat a la reurbanització de la cruïlla del carrer Cortada amb Coll i Alentorn i Martí i Codolar realitzada anteriorment. El pressupost total de l'actuació és de 59.999,19 €
- *Enderrocs varis i adequació de terreny al carrer Penyal, 34 i 38-46.* Per tal de minimitzar les possibles esllavissades, atesa la topografia existent als solars de referència, es considera necessari l'arranjament dels terrenys amb el corresponent enderroc de murs i escales, excavacions de terres i terraplenats. El cost total de les actuacions a realitzar és de 40.000,00 €

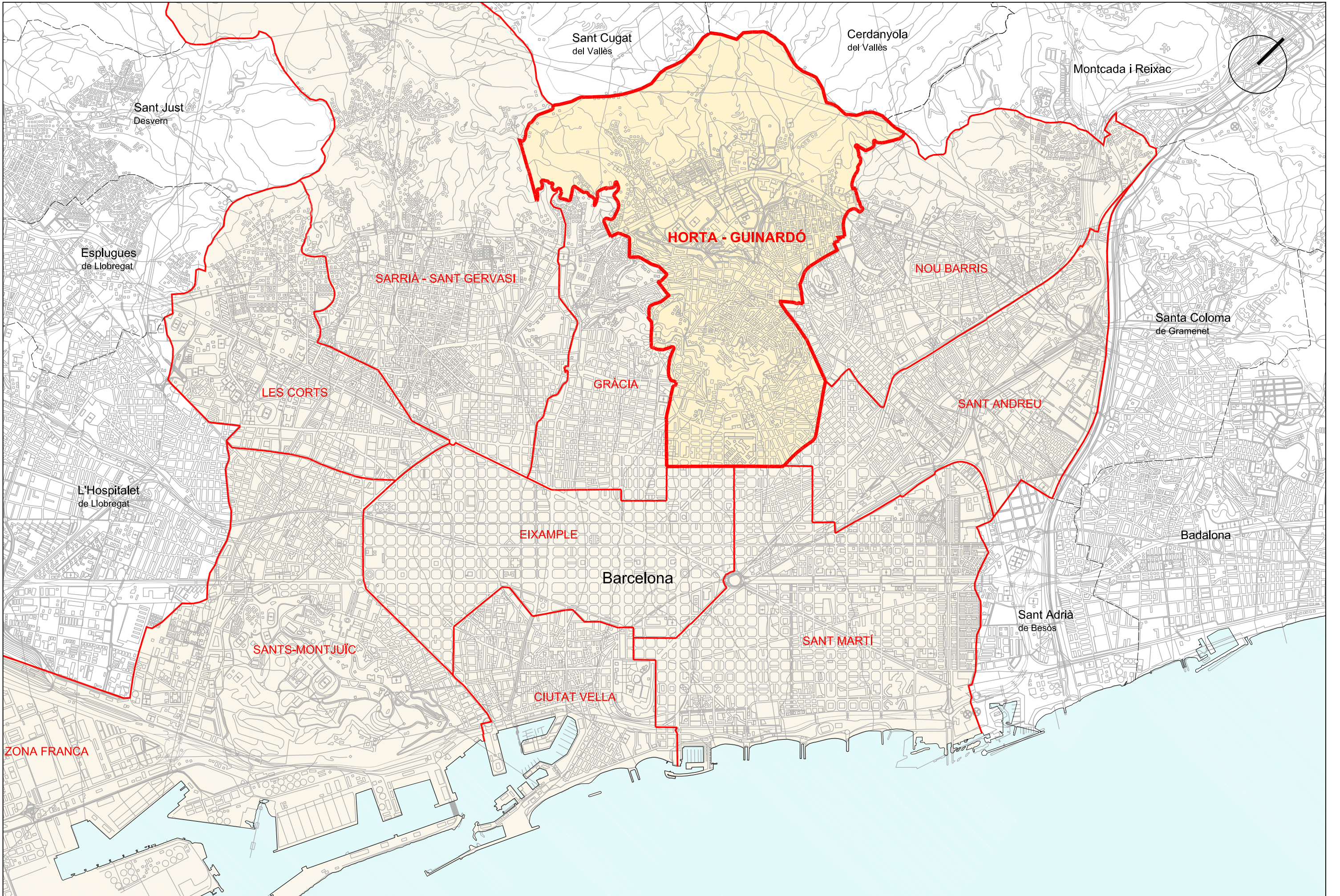
- *Ubicació de nou arbrat a la Plaça Font Castellana i la millora de l'escorrentia als Jardins d'Hiroshima.* Exposat per part dels veïns i veïnes de la Plaça Font Castellana el inconvenient que suposa pels vianants circular per la mateixa durant els mesos d'estiu per la manca d'ombra i les altes temperatures, en coordinació amb Parcs i Jardins, es proposa des d'aquests Serveis Tècnics la col·locació de 6 nous arbres a banda mar i muntanya de la plaça per a minimitzar el problema existent. Alhora s'han detectat escorrenties d'aigües pluvials en els Jardins d'Hiroshima, front el Parc de les Aigües, que cal que siguin resoltes per tal d'evitar possibles relliscades als vianants. El cost de l'actuació és de 9.998,10 €.
- *Tancament de solars municipals de forma definitiva i provisionals.* L'objecte del contracte és el tancament de diferents solars municipals, de manera definitiva i/o provisional. Aquests tancaments s'utilitzen per a realitzar actes organitzats pel Districte d'Horta-Guinardó amb seguretat, per a la protecció de pendents pronunciades, com a suport del control de plagues.... El cost total de les actuacions a realitzar és de 19.927,99 €
- *Actuacions diverses de control de plagues a solars municipals del Districte d'Horta-Guinardó.* El cost total de les actuacions a realitzar és de 10.000,00 €.
- *Treballs de jardineria a diversos solars municipals.* El projecte té per objecte la realització d'obres de millora en treballs específics de jardineria a diversos solars municipals del Districte d'Horta-Guinardó, no inclosos al contracte de manteniment de l'AMA. El cost total de les actuacions és de 20.000 €.

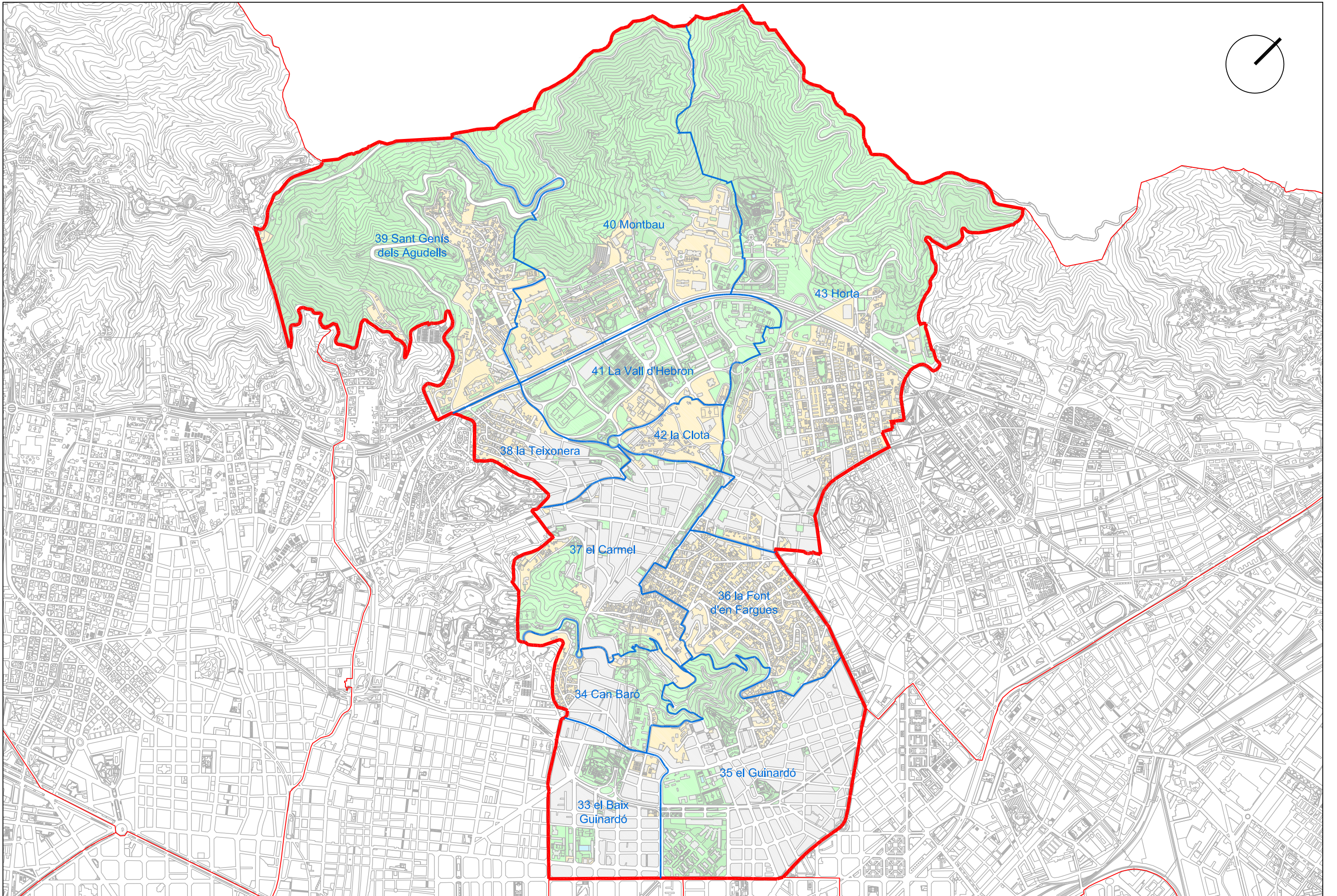
Es dedicarà un cost total de 180.000 € per a la millora als equipaments municipals amb actuacions destacades a l'edifici de les antigues casernes del carrer Lepant, 385 actual seu de la Direcció de Llicències i Espai Públic, OAC del Dte i EAIA, el Centre Cívic Guinardó, el Centre Cívic Teixonera, la Seu del Dte a Rda. Guinardó, 49, a la UT-7 de la Guàrdia Urbana, el Centre Cívic Casa Grogà, el local social de la Font del Gos i el Mas Guinardó.

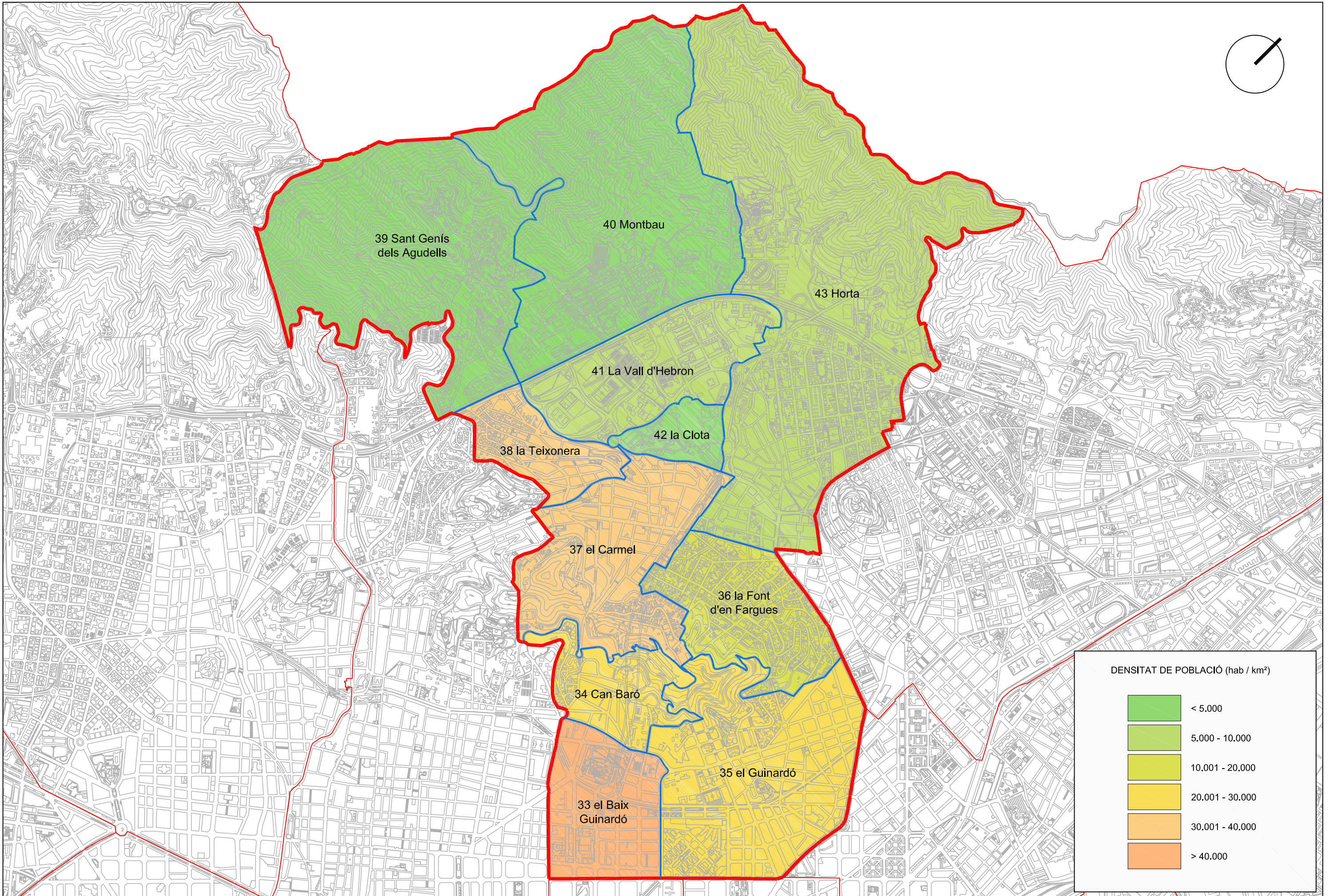
- *Adequació del recorregut d'emergència i reparacions de manteniment a l'edifici de les antigues casernes del carrer Lepant, 385.* A l'edifici, actual seu de la Direcció de Llicències i Espai Públic, OAC del Dte i EAIA, es realitzen tasques de millora i manteniment que inclouen la construcció d'una nova escala d'evacuació des de la primera planta, la reparació de patologies de cobertes i façana, i el canvi de llumera i cel-ras de les oficines de serveis tècnics, amb un pressupost de 95.578,76 €.
- *Millora dels sistemes de calefacció a diversos centres municipals.* En aquest expedient s'inclou l'adaptació a normativa de les sales de calderes del Centre Cívic, Guinardó, el Centre Cívic Teixonera, la Seu del Dte a Rda. Guinardó, 49, a la UT-7 de la Guàrdia Urbana, amb un cost total de 39.685,59 €.

Condicionament de sales d'informàtica al Centre Cívic Casa Grogà, el local social de la Font del Gos i el Mas Guinardó. Per tal d'habilitar espais existents com a sales d'informàtica als centres indicats, cal realitzar les adequacions necessàries consistents en refer la instal·lació elèctrica, habilitant punts de veu i dades i augmentant el número d'endolls, així com la instal·lació d'un RAC a cada centre, tot amb les proteccions adients atesa la normativa vigent. El pressupost d'aquestes actuacions és de 45.000,00 €

PLÀNOLS

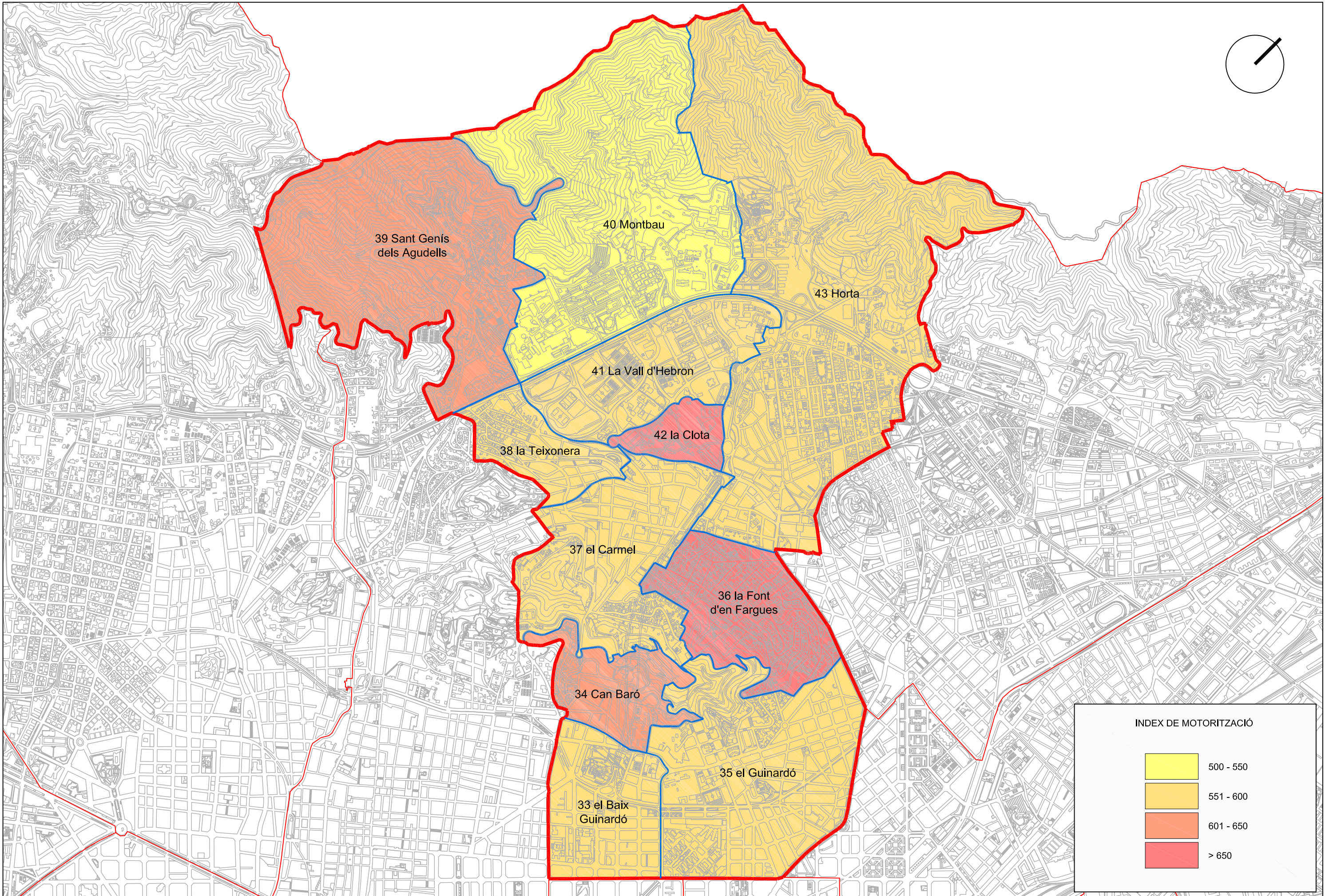




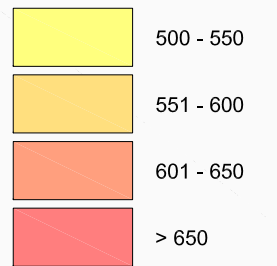


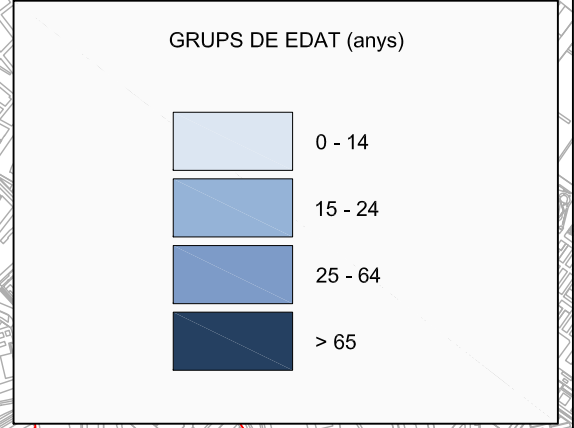
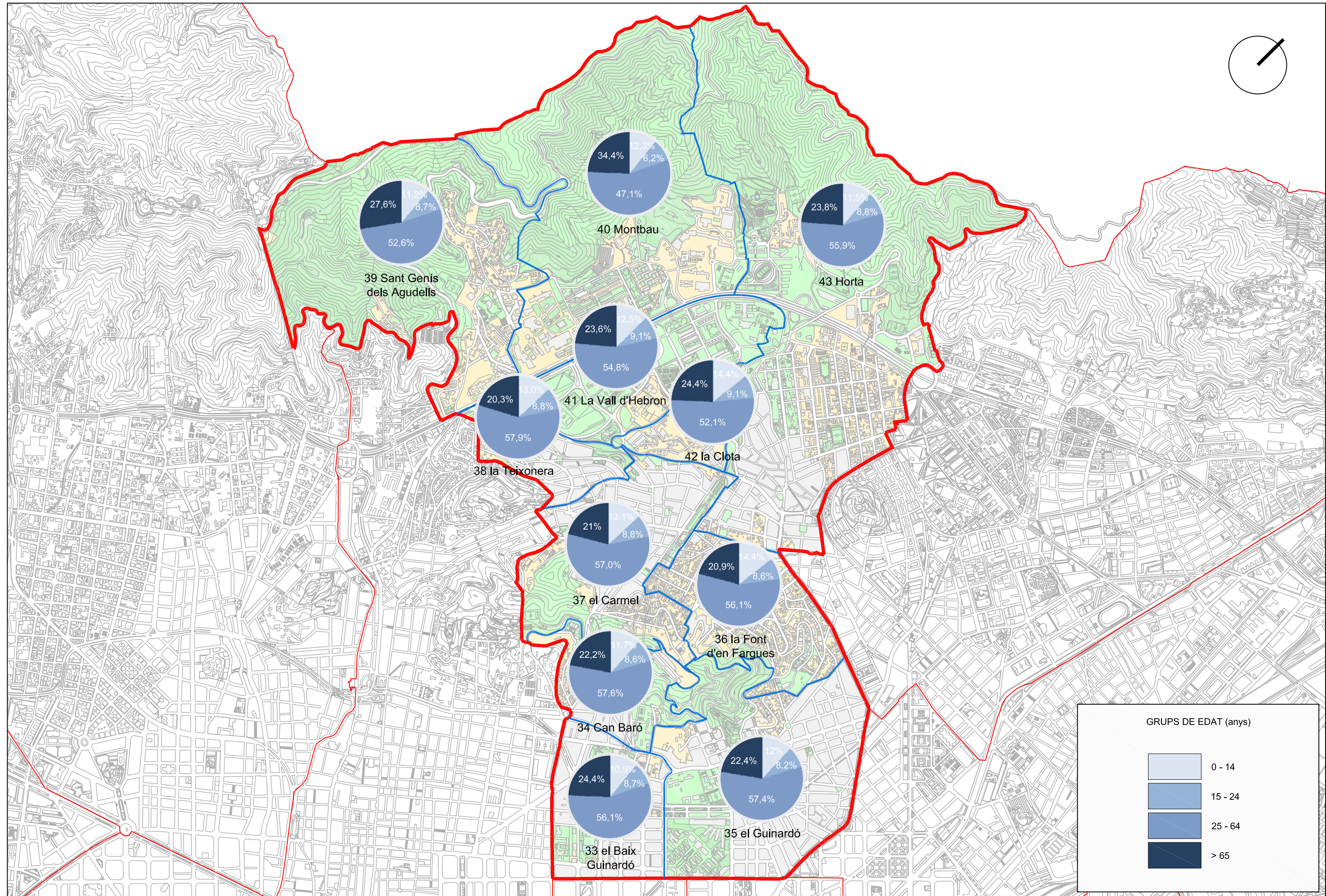
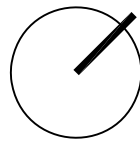
DENSITAT DE POBLACIÓ (hab / km²)

- < 5.000
- 5.000 - 10.000
- 10.001 - 20.000
- 20.001 - 30.000
- 30.001 - 40.000
- > 40.000



INDEX DE MOTORITZACIÓ





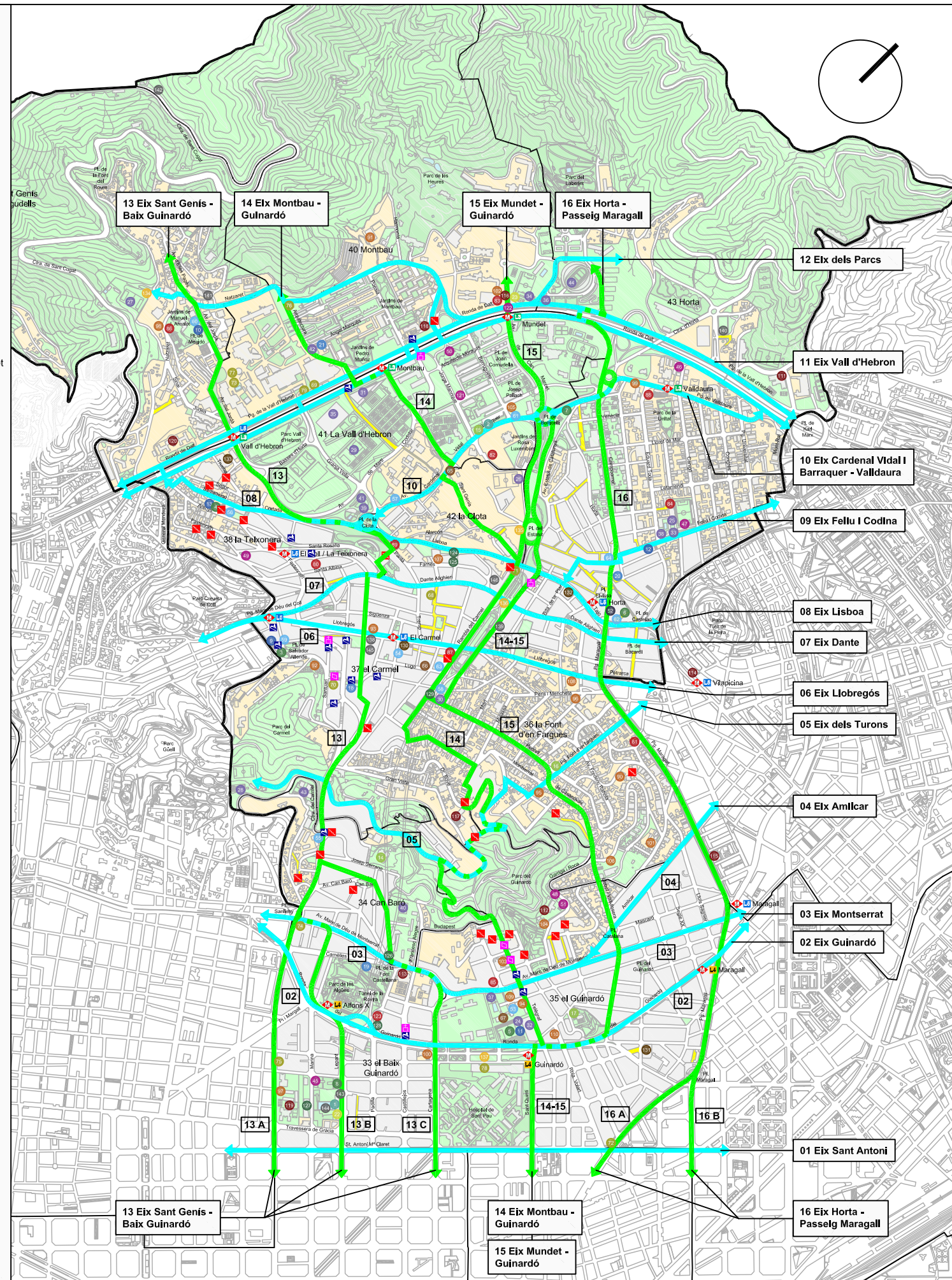
- 1 Oficina d'atenció Ciutadana d'Horta-Guinardó
- 2 Guàrdia Urbana a Horta-Guinardó
- Serveis Socials**
- 3 Centre Serveis Socials Carmel
- 4 Centre Serveis Socials de la Vall d'Hebron
- 5 Centre de Serveis Socials del Guinardó
- 6 Centre de Serveis Socials d'Horta
- 7 Centre Integral d'Horta (sense sostre)
- 8 Equip d'atenció a la Infància i Adolescència EAIA
- Centres Cívics**
- 9 Centre Cívic Carmel
- 10 Centre Cívic Casa Grogà
- 11 Centre Cívic Guinardó
- 12 Centre Cívic Matas i Ramis
- 13 Centre Cívic Teixonera
- Casals de barri**
- 14 Casal de barri Can Baró El Pirneu
- 15 Casal de barri de la Vall d'Hebron "Can Travi"
- 16 Casal Font d'en Fargues
- 17 Mas Guinardó
- Biblioteques**
- 18 Biblioteca Carmel - Juan Marsé
- 19 Biblioteca Guinardó - Mercè Rodoreda
- 20 Biblioteca Horta - Can Mariner
- 21 Biblioteca Montbau - Albert Pérez Baró
- Arxius i altres biblioteques**
- 22 Arxíu Municipal Districte Horta-Guinardó
- 23 Biblioteca Campus Mundet - Universitat de Barcelona
- Esports**
- 24 Camp Municipal de Futbol Guinardó
- 25 Camp Municipal de Futbol Horta
- 26 Camp Municipal de Futbol La Clota
- 27 Camp Municipal de Futbol Sant Genís
- 28 Camps Municipals de Futbol Carmel
- 29 Camps Municipals de Futbol i Rugbi Vall d'Hebron-Teixonera
- 30 Centre Esportiu Municipal Carmel-Eurofitnes Horta
- 31 Centre Esportiu Municipal de Tennis Vall d'Hebron
- 32 Centre Esportiu Municipal Guinardó
- 33 Centre Esportiu Municipal Horta
- 34 Centre Esportiu Municipal Mundet
- 35 Centre Esportiu Municipal Vall d'Hebron Olímpics
- 36 Complex Esportiu Municipal Mundet
- 37 Piscina Municipal Guinardó
- 38 Piscina Municipal Horta
- 39 Piscina Municipal de La Clota
- 40 Pista Poliesportiva Can Baró
- 41 Pista Poliesportiva Municipal La Clota
- 42 Pista Poliesportiva Municipal Montbau
- 43 Pista Poliesportiva Vista-Parc
- 44 Velòdrom Municipal d'Horta
- Gent Gran**
- 45 Casal de gent gran Baix Guinardó
- 46 Casal de gent gran Canigó
- 47 Casal de gent gran Horta
- 48 Casal de gent gran Parc del Guinardó
- 49 Casal de gent gran Teixonera
- 50 Casa de gent gran Vall d'Hebron
- 51 Residència Geriàtrica Parc del Guinardó
- Dones**
- 52 Punt d'informació i Atenció a les Dones d'Horta-Guinardó

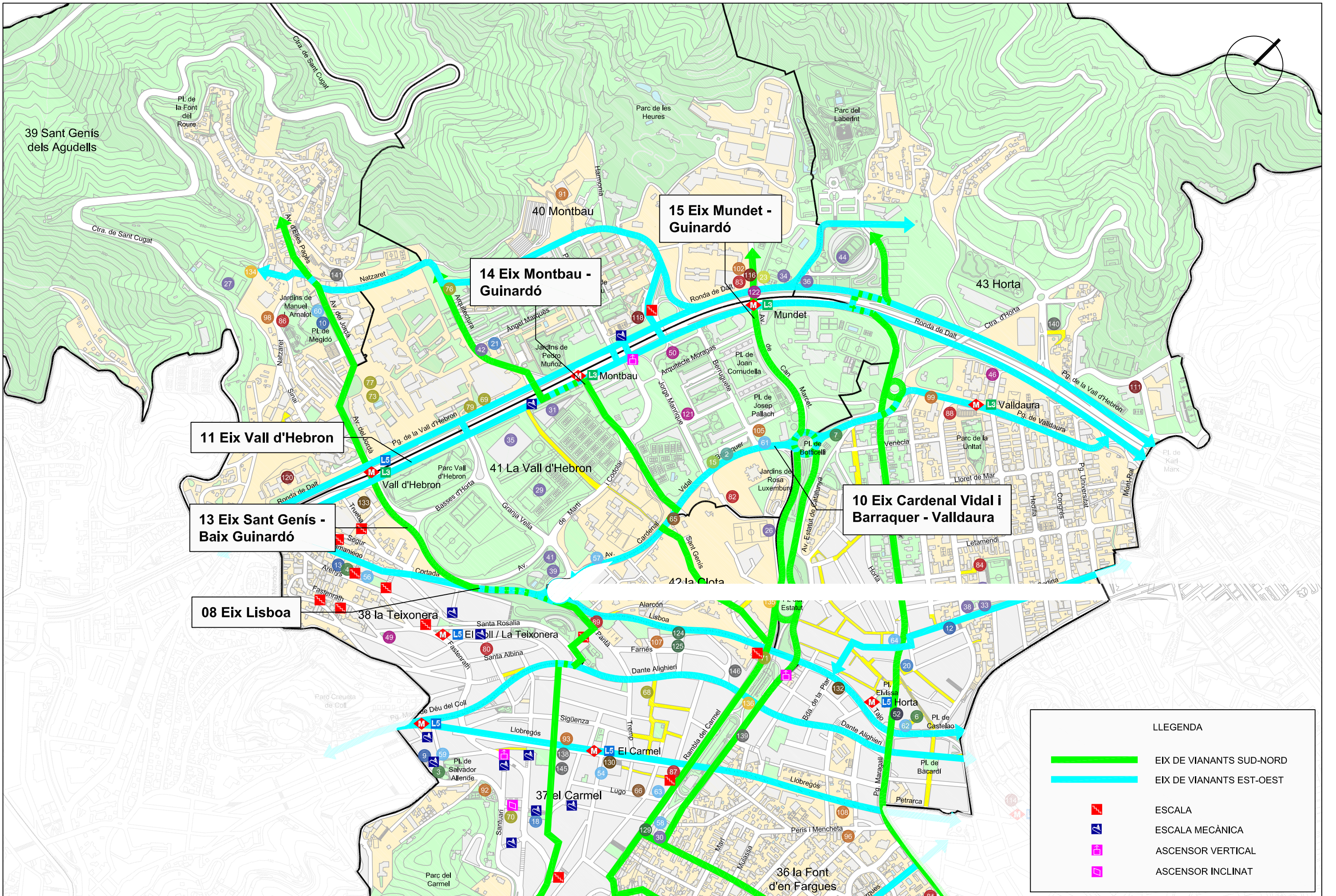
- Infants i Joves**
- 53 Casal Infantil Guinardó
- 54 Centre Infantil La Torre
- 55 Centre Infantil l'Ànec
- 56 Casal Infantil Teixonera
- 57 Centre Obert Martí Codolar
- 58 Espai Jove Boca Nord
- 59 Ludoteca Arimel
- 60 Ludoteca Centre Cívic Casa Grogà
- 61 Ludoteca de la Vall d'Hebron
- 62 Ludoteca el Galliner
- 63 Pretaller Carmel
- 64 Punt d'informació Juvenil d'Horta Guinardó
- Ciutadania i Participació**
- 65 Centre de Serveis a les Associacions-Torre Jussana
- 66 Pla de Desenvolupament Comunitari Carmel Amunt
- 67 Programa Nous veïns i veïnes
- Salut**
- 68 Centre d'Atenció i Seguiment Horta-Guinardó
- 69 Centre d'Atenció i Seguiment Vall d'Hebron
- 70 Centre d'Atenció Primària El Carmel-CAP
- 71 Centre d'Atenció Primària Horta-CAP
- 72 Centre d'Atenció Primària Maragall-CAP
- 73 Centre d'Atenció Primària San Rafael-CAP
- 74 Centre d'Atenció Primària Sanllehy
- 75 Centre d'Atenció Primària Sardanya
- 76 Centre de Salut Mental d'Adults d'Horta
- 77 Centre de Salut Mental Infantil i Juvenil d'Horta-Guinardó
- 78 Hospital de la Santa Creu i Sant Pau
- 79 Hospital Universitari de la Vall d'Hebron
- Escoles Bressol**
- 80 Escola Bressol Municipal Albí
- 81 Escola Bressol Municipal Cargol
- 82 Escola Bressol Municipal L'Arquet
- 83 Escola Bressol Municipal L'Arboç
- 84 Escola Bressol Municipal Llar d'Infants
- 85 Escola Bressol Municipal Montserrat
- 86 Escola Bressol Municipal Sant Genís
- 87 Escola Bressol Municipal Tris-Tras
- 88 Escola Bressol Municipal Valldaura
- 89 Escola Bressol Municipal Xarlot
- Educació infantil i primària**
- 90 Escola Àngels Garriga
- 91 Escola Baloo
- 92 Escola Coves d'en Cimany
- 93 Escola El Carmel
- 94 Escola Estel-Guinardó
- 95 Escola Font d'en Fargas
- 96 Escola Heura
- 97 Escola Jovellanos
- 98 Escola Mare de Déu de Montserrat
- 99 Escola Mare Nostrum
- 100 Escola Mas Casanovas
- 101 Escola Municipal Arc Iris
- 102 Escola Municipal Els Pins
- 103 Escola Municipal Escola del Mar
- 104 Escola Municipal Parc del Guinardó
- 105 Escola Pau Casals
- 106 Escola Pit-Roig
- 107 Escola la Teixonera
- 108 Escola Torrent de Can Carabassa
- 109 Escola Torrent d'en Melis
- 110 Escola Tresfontes

- Educació secundària obligatòria**
- 111 Institut Collserola
- 112 Institut Francisco de Goya
- 113 Institut Joan Brossa
- 114 Institut Josep Pla
- 115 Institut Manuel Carrasco i Formiguera
- 116 Institut Municipal Anna Gironella de Mundet
- 117 Institut Ferran Tallada
- 118 Institut Narcís Monturiol
- 119 Institut Príncep de Girona
- 120 Institut Vall d'Hebron
- Escoles d'educació especial**
- 121 CEE Folch i Camarasa
- 122 CEEM La Ginesta
- Altres equipaments d'educació**
- 123 Centre de Recursos Pedagògics d'Horta-Guinardó
- Altres serveis d'educació**
- 124 Barcelona Activa SA. SPM. Pla Jove Formació-Ocupació Ca n'Audalet
- 125 Centre de Formació de Persones Adultes El Carmel-AFA
- 126 Centre de Formació d'Adults Torrent d'en Melis-AFA
- 127 Centre de Normalització Lingüística d'Horta-Guinardó
- 128 LIC Llengua, Interculturalitat i Cohesió social
- 129 Serveis d'informació i Assessorament per a Joves
- Mercats municipals**
- 130 Mercat Carmel
- 131 Mercat Guinardó
- 132 Mercat Horta
- 133 Mercat Vall d'Hebron
- Medi ambient**
- 134 Can Soler
- 135 Punt Verd-Deixalleria Vall d'Hebron-Can Travi
- 136 Punt Verd de Barri-Carmel-Horta
- 137 Punt Verd de Barri-Guinardó
- Altres**
- 138 Agència de promoció del Carmel i entrons, SA.
- 139 Agència Tributària Horta
- 140 Cementiri d'Horta
- 141 Cementiri Sant Genís
- 142 Centre d'Acolliment d'Animals de Companyia
- 143 Direcció de Llicències i espai Públic
- 144 Direcció de serveis a les Persones
- 145 Oficina de l'Habitatge d'Horta
- 146 Oficina de Treball de la Generalitat INEM Argimon

LLEGENDA

- EIX DE VIANANTS SUD-NORD
- EIX DE VIANANTS EST-OEST
- ESCALA
- ESCALA MECÀNICA
- ASCENSOR VERTICAL
- ASCENSOR INCLINAT





39 Sant Genís dels Agudells

40 Montbau

15 Eix Mundet - Guinardó

14 Eix Montbau - Guinardó

43 Horta

11 Eix Vall d'Hebron

41 La Vall d'Hebron

13 Eix Sant Genís - Baix Guinardó

10 Eix Cardenal Vidal i Barraquer - Valldaura

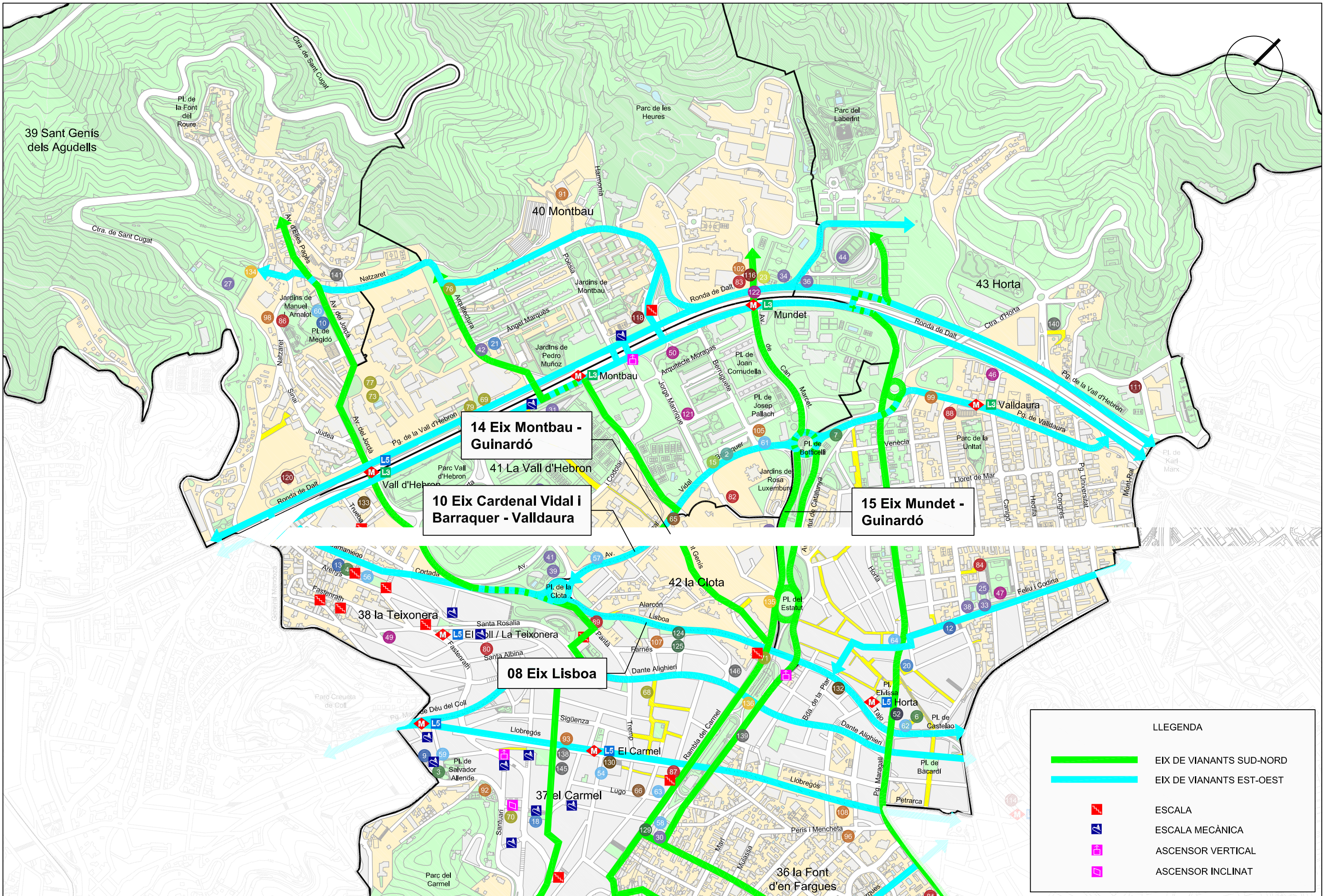
08 Eix Lisboa

38 la Teixonera

37 el Carmel

36 la Font d'en Fargues

LLEGENDA	
	EIX DE VIANANTS SUD-NORD
	EIX DE VIANANTS EST-OEST
	ESCALA
	ESCALA MECÀNICA
	ASCENSOR VERTICAL
	ASCENSOR INCLINAT



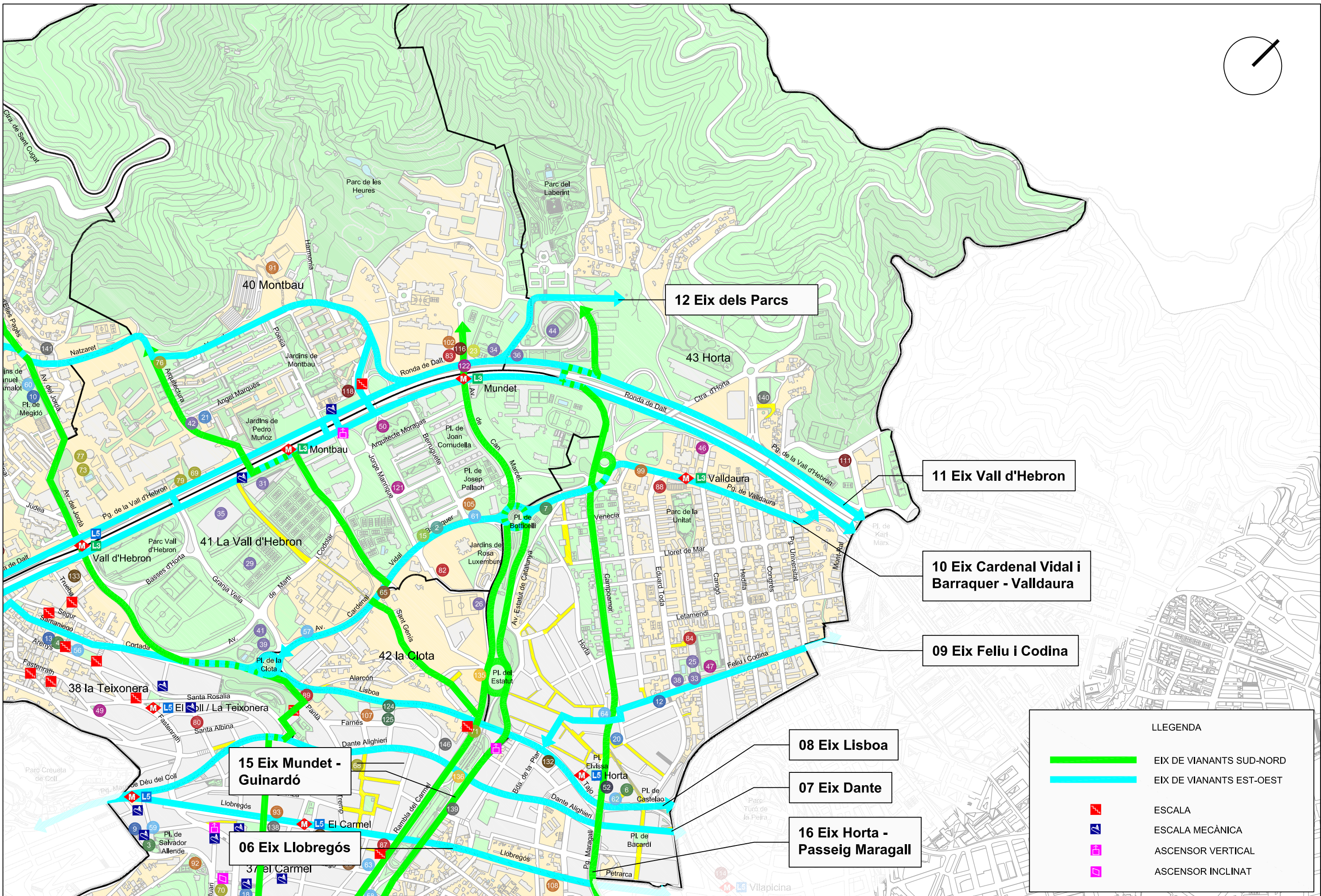
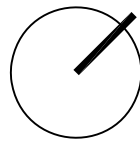
14 Eix Montbau - Guinardó

10 Eix Cardenal Vidal i Barraquer - Valldaura







15 Eix Mundet - Guinardó

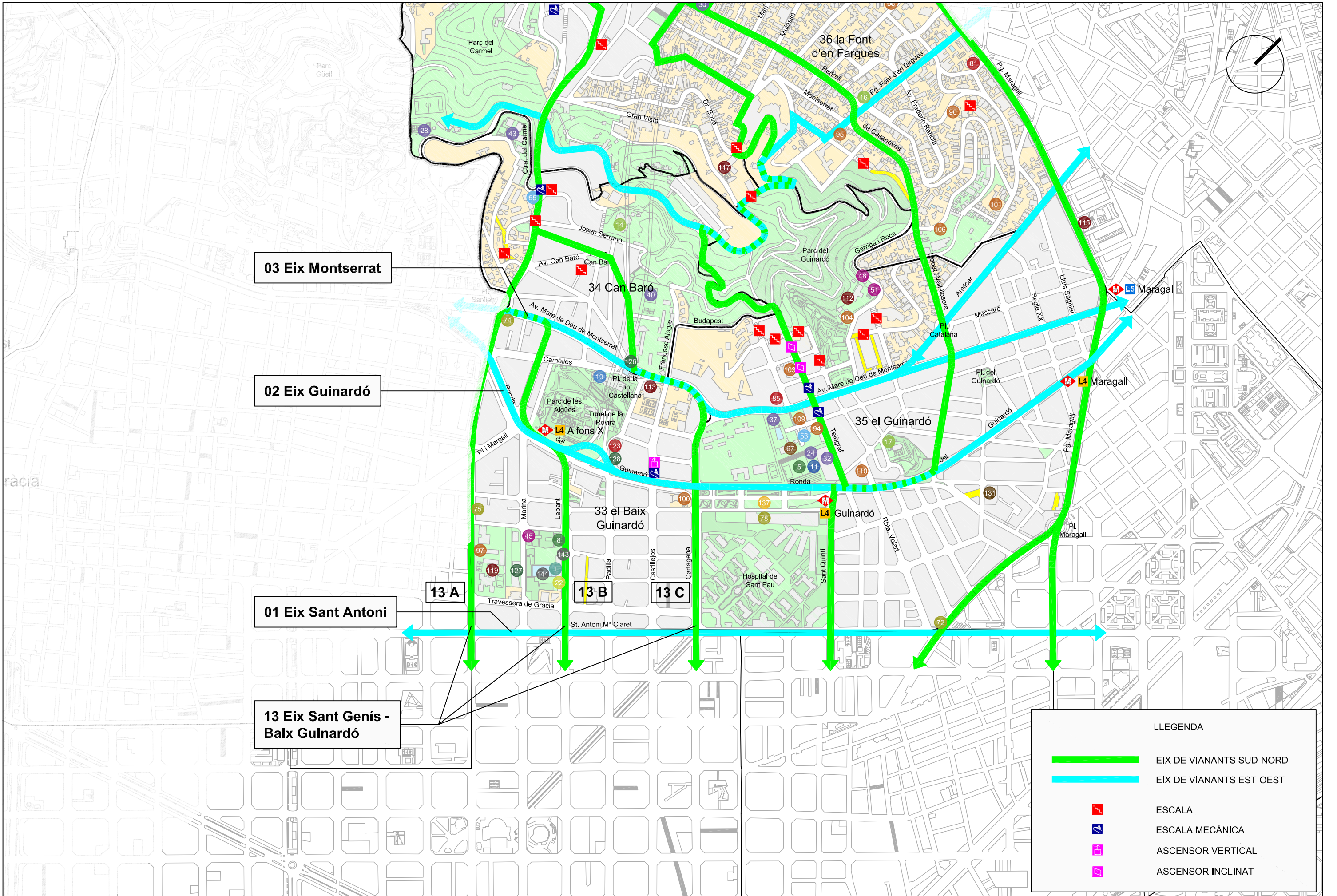
08 Eix Lisboa

LLEENDA	
	EIX DE VIANANTS SUD-NORD
	EIX DE VIANANTS EST-OEST
	ESCALA
	ESCALA MECÀNICA
	ASCENSOR VERTICAL
	ASCENSOR INCLINAT



LLEGENDA

-  EIX DE VIANANTS SUD-NORD
-  EIX DE VIANANTS EST-OEST
-  ESCALA
-  ESCALA MECÀNICA
-  ASCENSOR VERTICAL
-  ASCENSOR INCLINAT



03 Eix Montserrat

02 Eix Guinardó

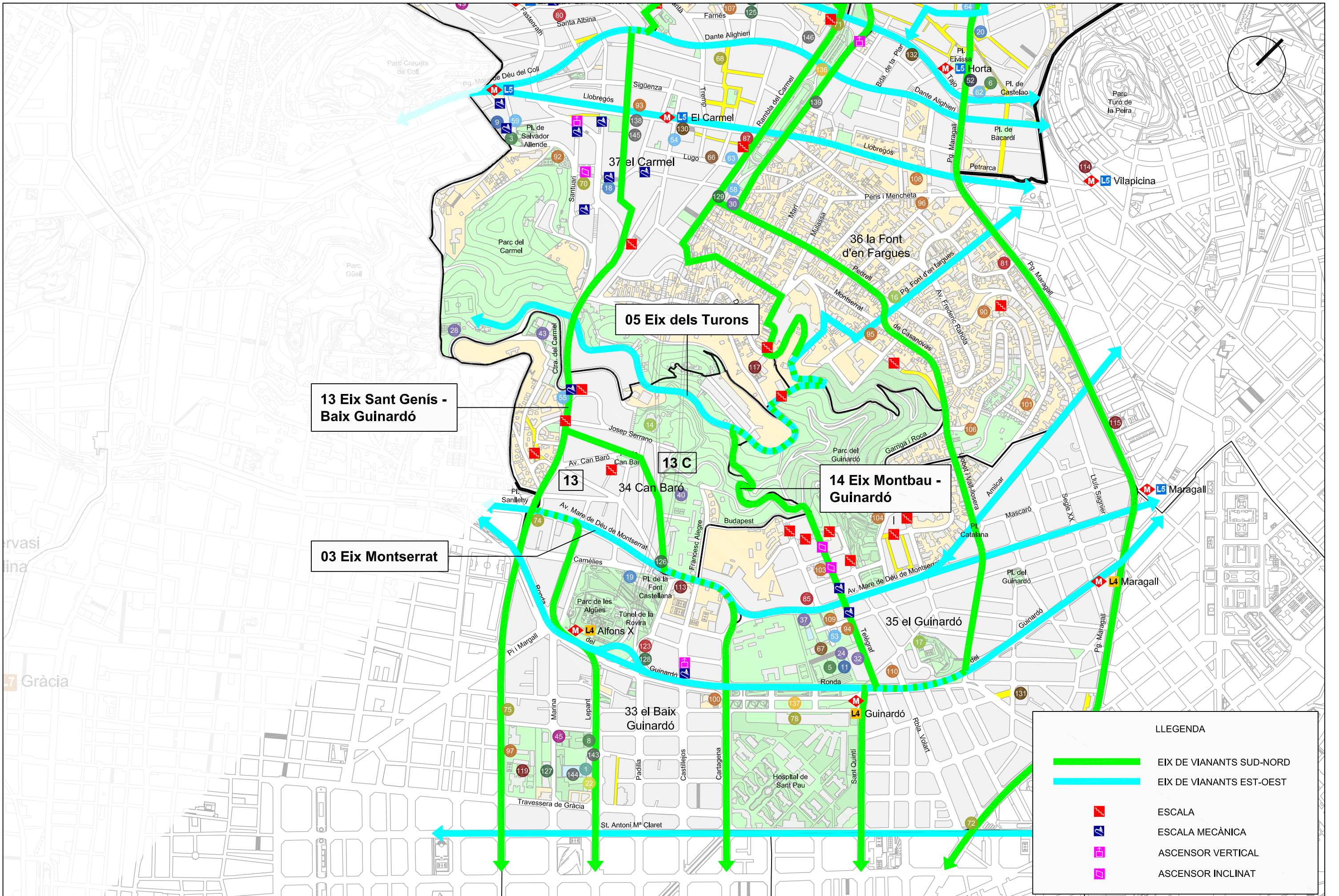
01 Eix Sant Antoni

13 Eix Sant Genís -
Baix Guinardó

13 A

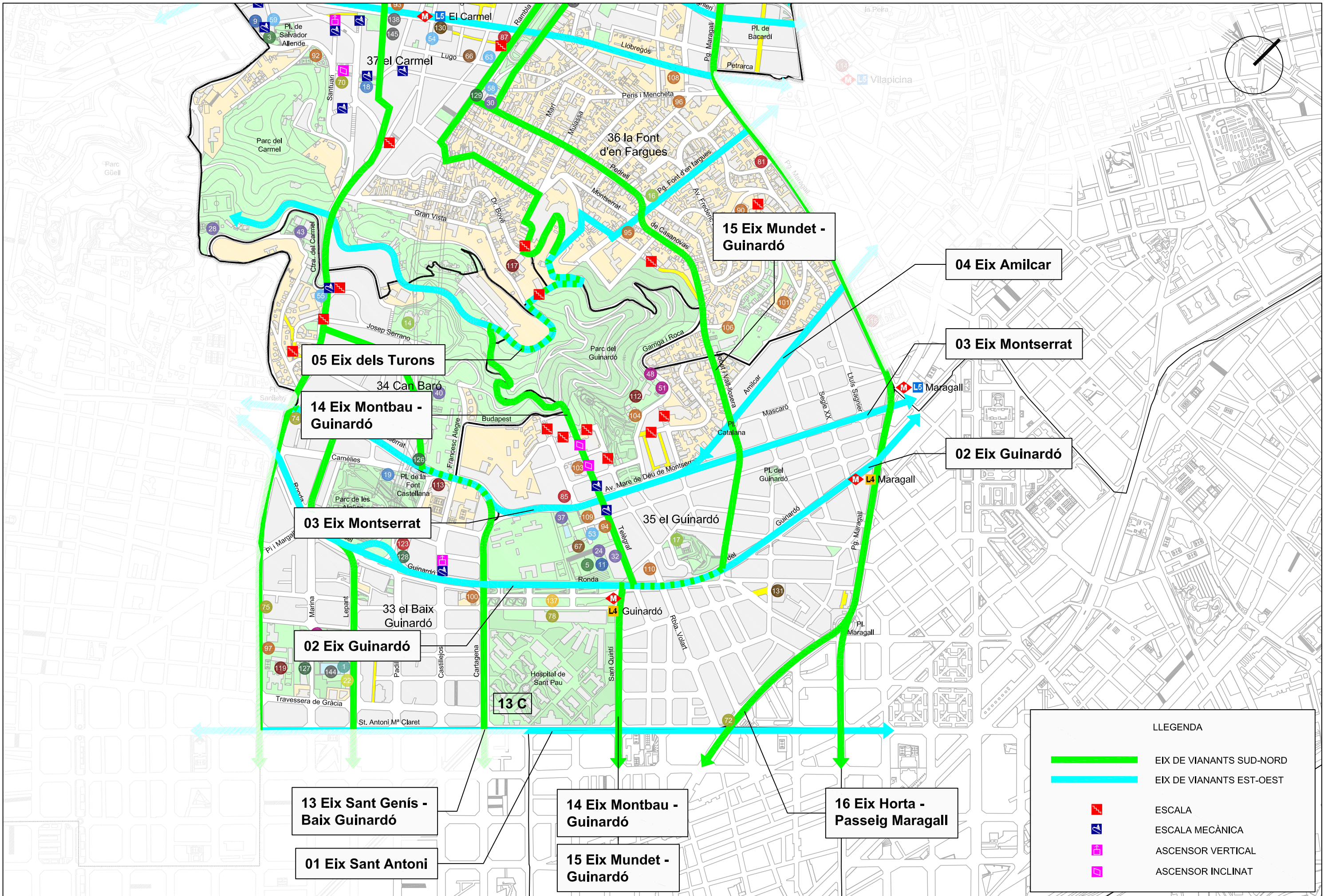
13 B

13 C



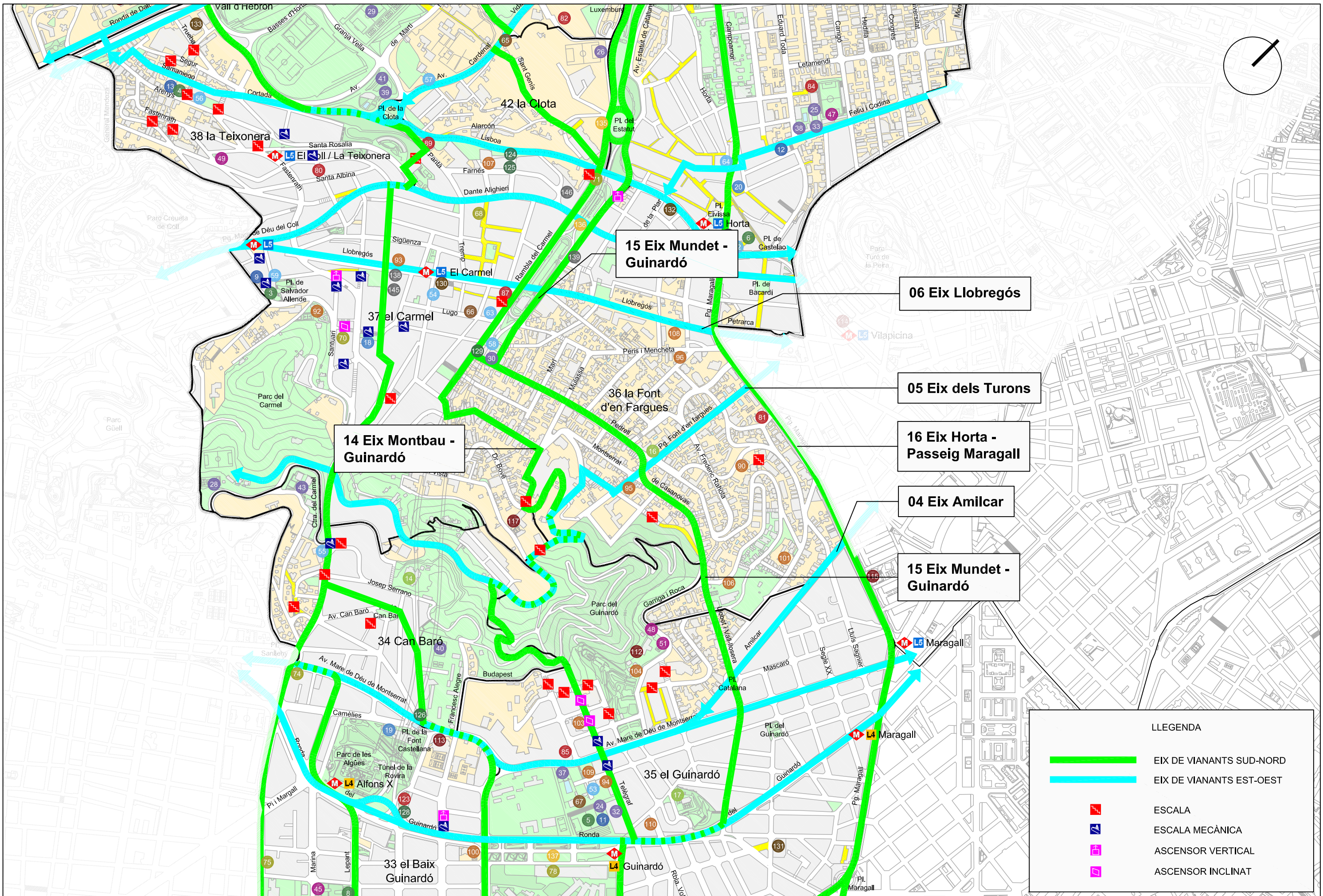
LLEENDA

- ▬ EIX DE VIANANTS SUD-NORD
- ▬ EIX DE VIANANTS EST-OEST
- ESCALA
- ESCALA MECÀNICA
- ASCENSOR VERTICAL
- ASCENSOR INCLINAT



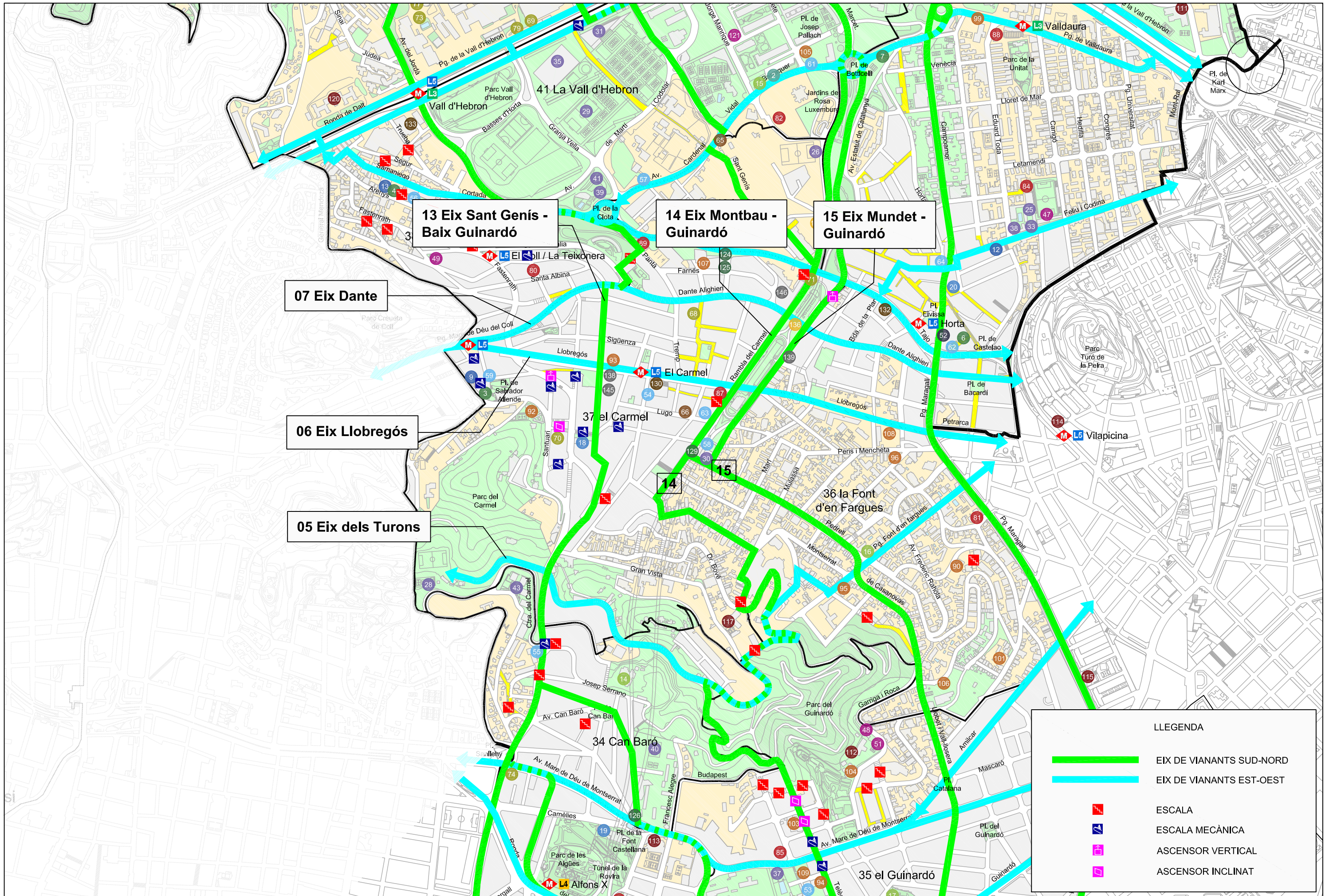
LLEENDA

- █ EIX DE VIANANTS SUD-NORD
- █ EIX DE VIANANTS EST-OEST
- ESCALA
- ESCALA MECÀNICA
- ASCENSOR VERTICAL
- ASCENSOR INCLINAT



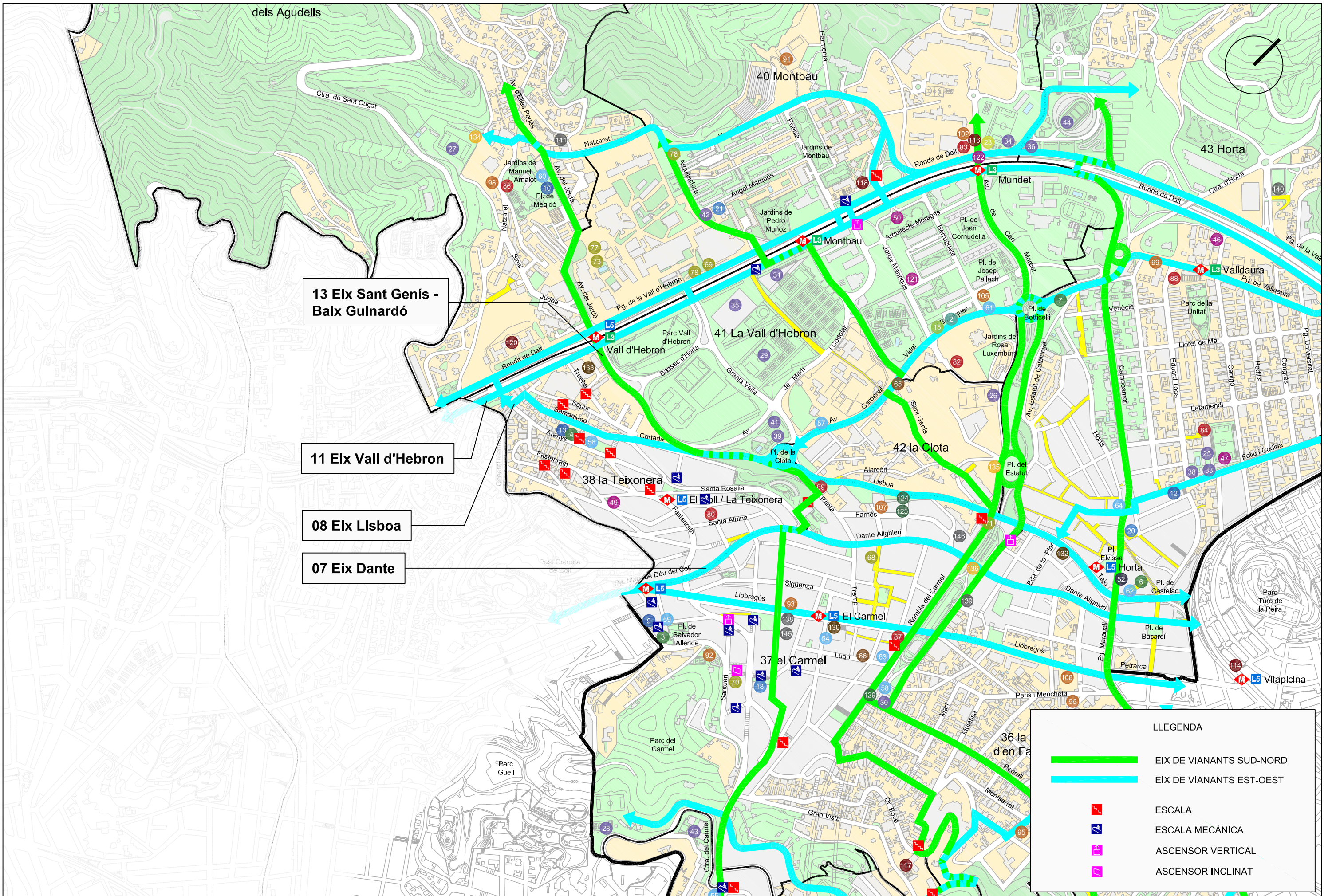
LLEENDA

- ▬ EIX DE VIANANTS SUD-NORD
- ▬ EIX DE VIANANTS EST-OEST
- ESCALA
- ESCALA MECÀNICA
- ASCENSOR VERTICAL
- ASCENSOR INCLINAT



LLEENDA

- ▬ EIX DE VIANANTS SUD-NORD
- ▬ EIX DE VIANANTS EST-OEST
- ESCALA
- ESCALA MECÀNICA
- ASCENSOR VERTICAL
- ASCENSOR INCLINAT









**13 Eix Sant Genís -
Baix Guinardó**

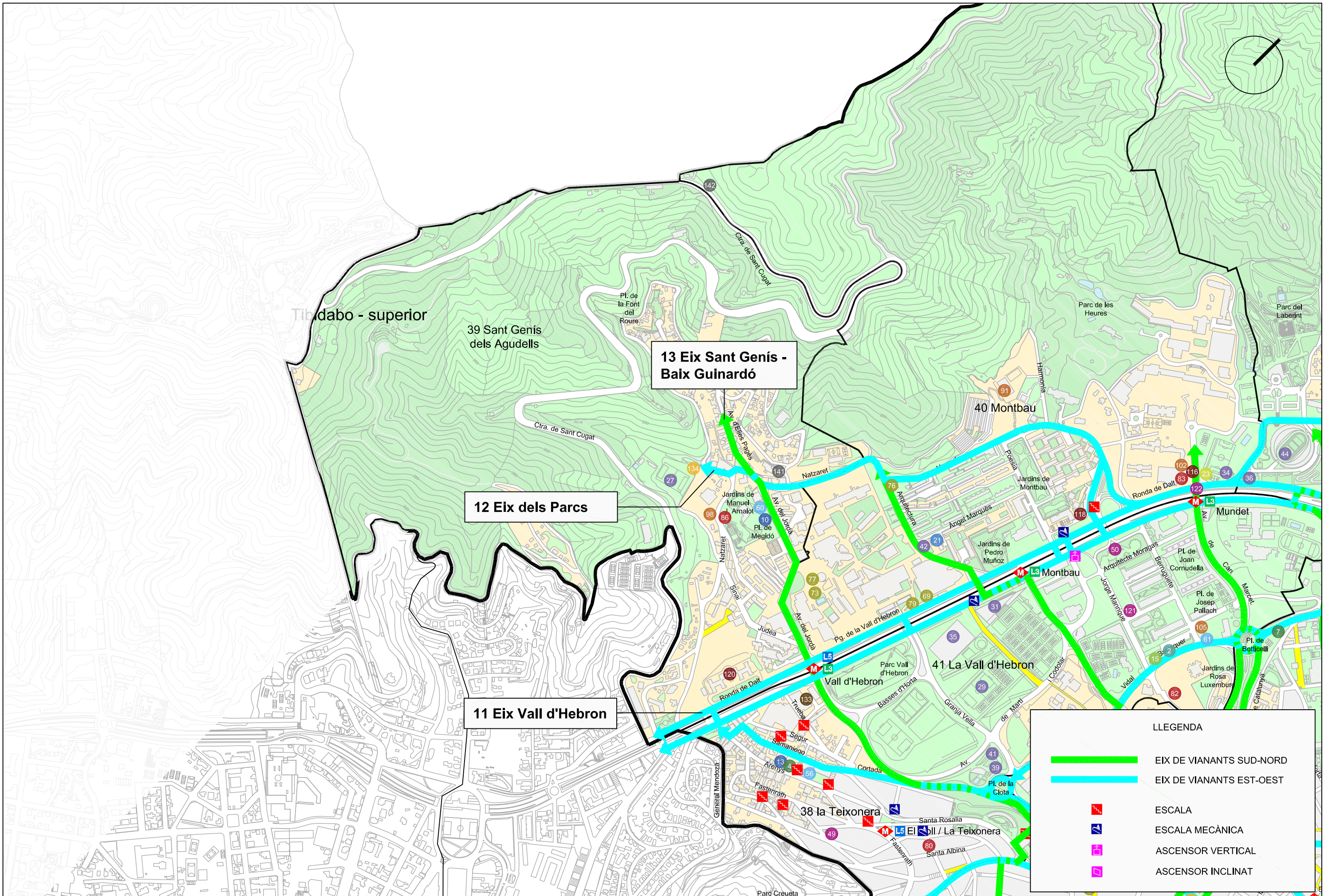
11 Eix Vall d'Hebron

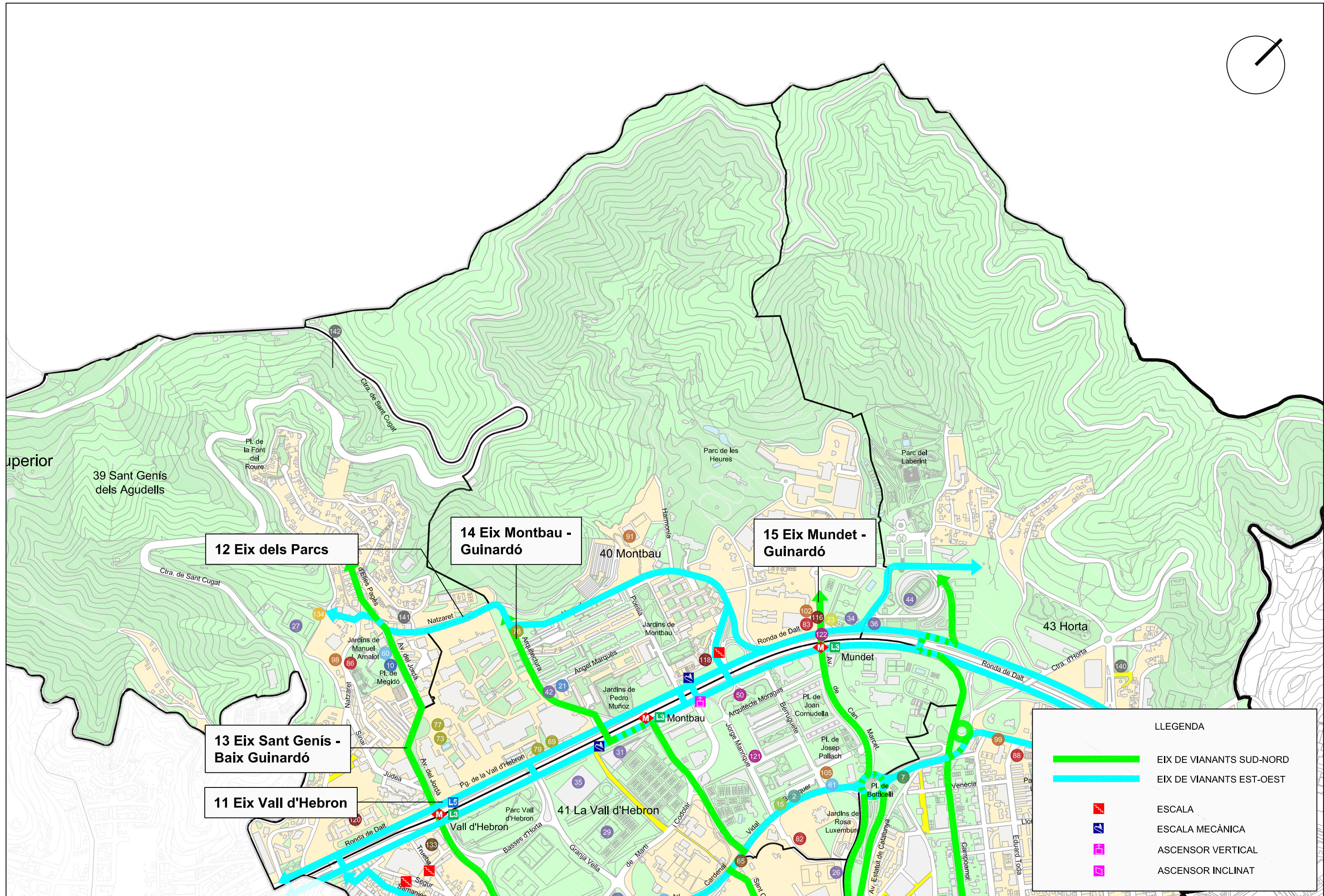
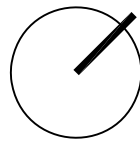
08 Eix Lisboa

07 Eix Dante

LLEGENDA

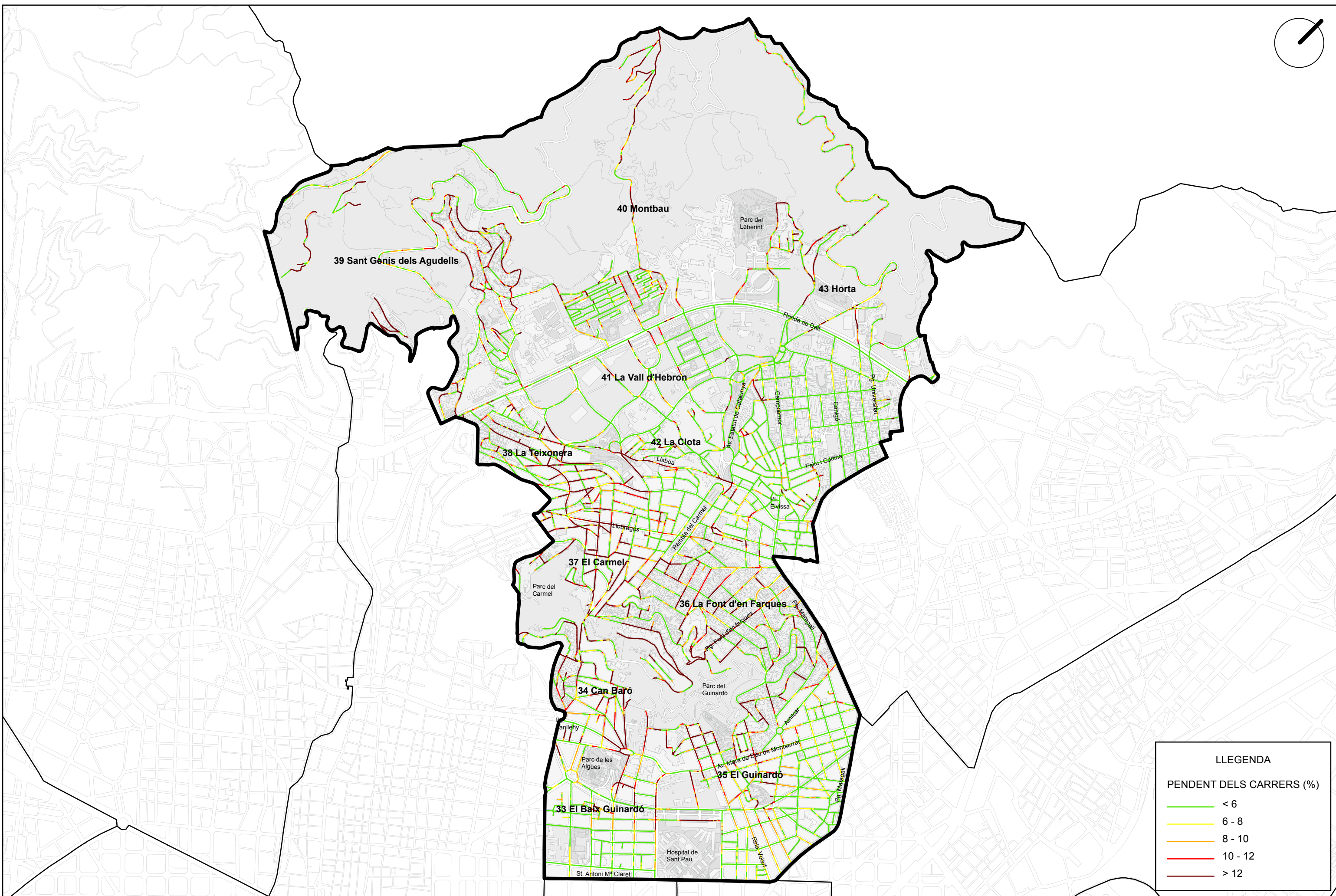
-  EIX DE VIANANTS SUD-NORD
-  EIX DE VIANANTS EST-OEST
-  ESCALA
-  ESCALA MECÀNICA
-  ASCENSOR VERTICAL
-  ASCENSOR INCLINAT





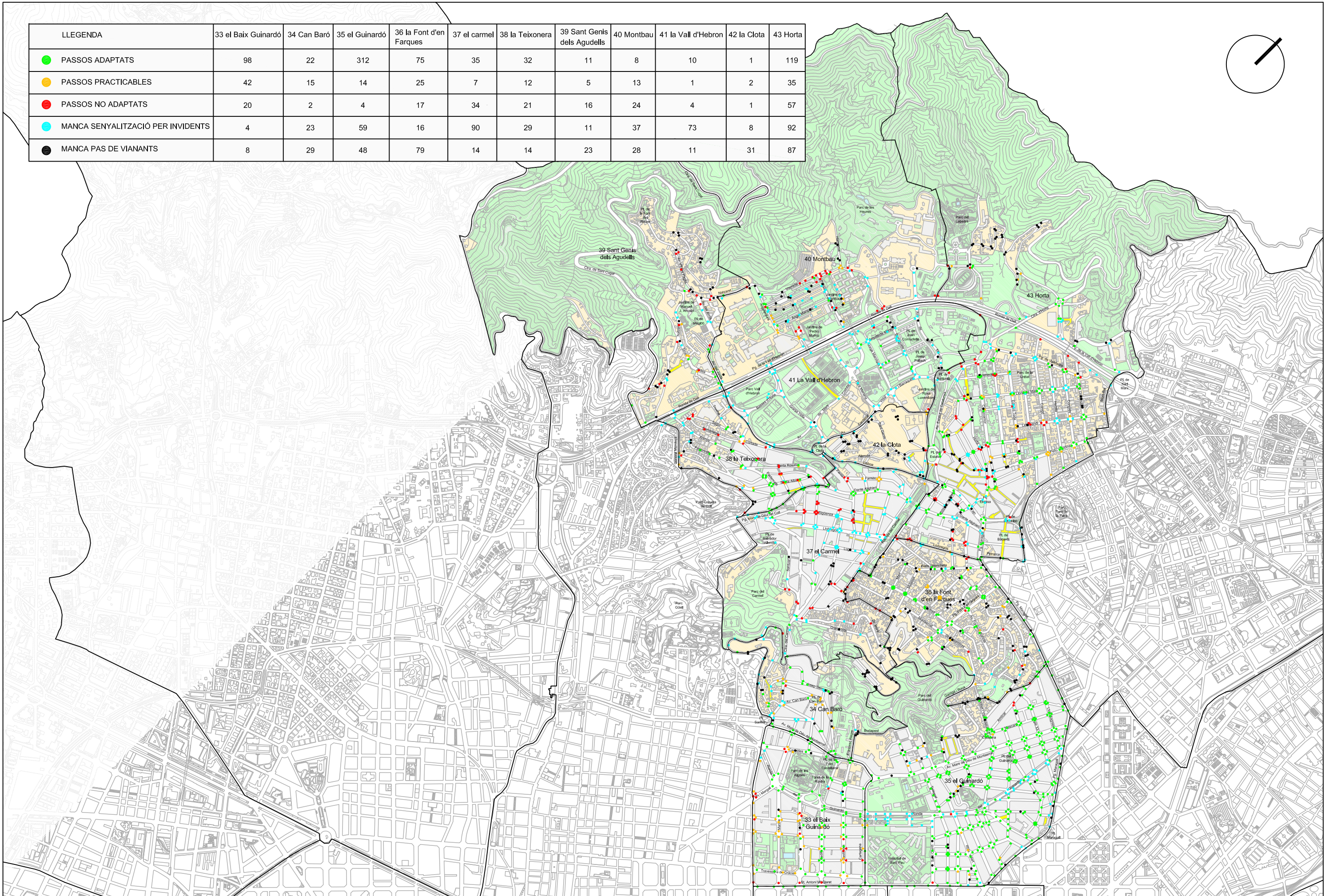
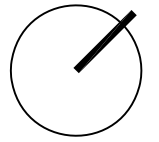
LLEGENDA

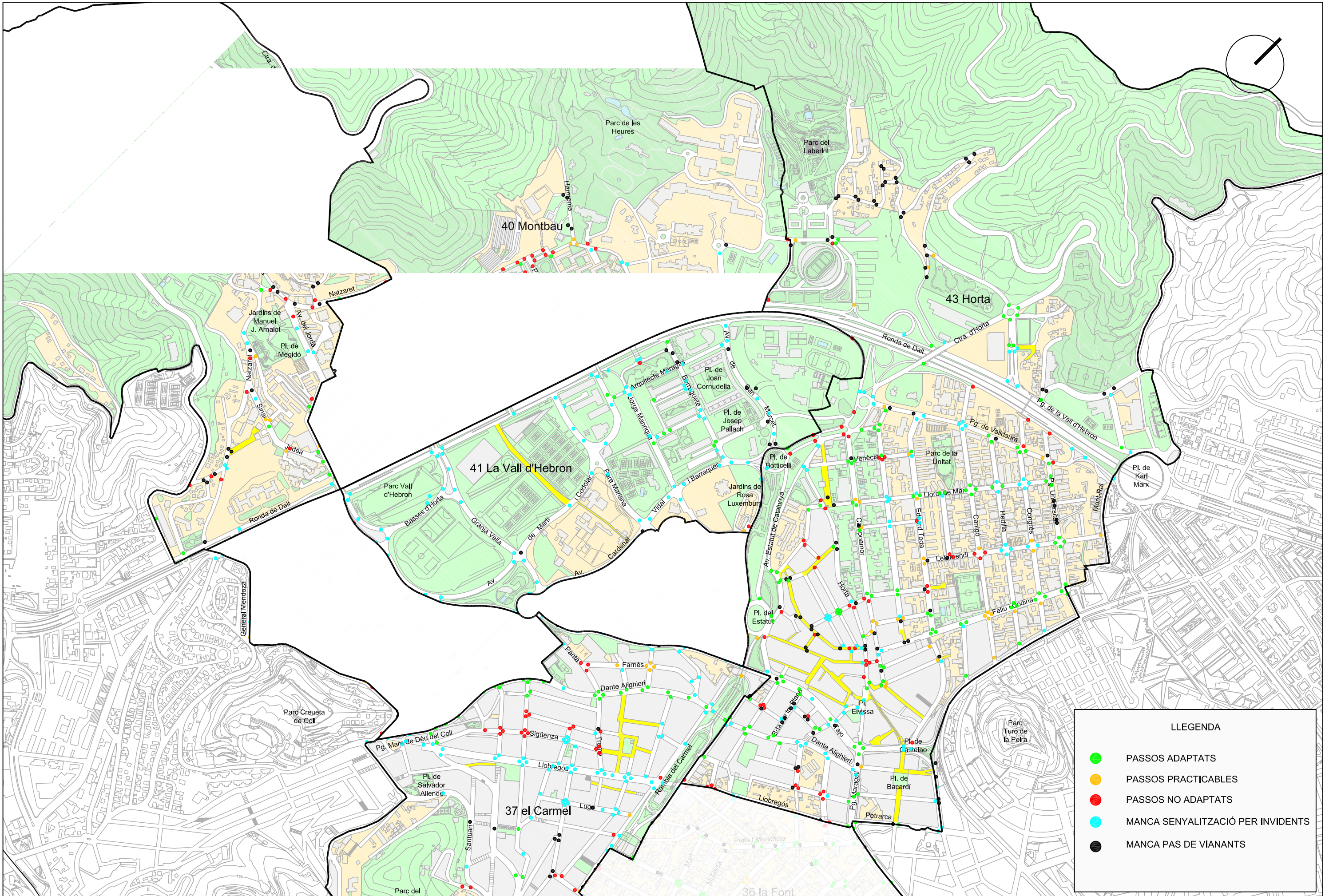
- EIX DE VIANANTS SUD-NORD
- EIX DE VIANANTS EST-OEST
- ESCALA
- ESCALA MECÀNICA
- ASCENSOR VERTICAL
- ASCENSOR INCLINAT



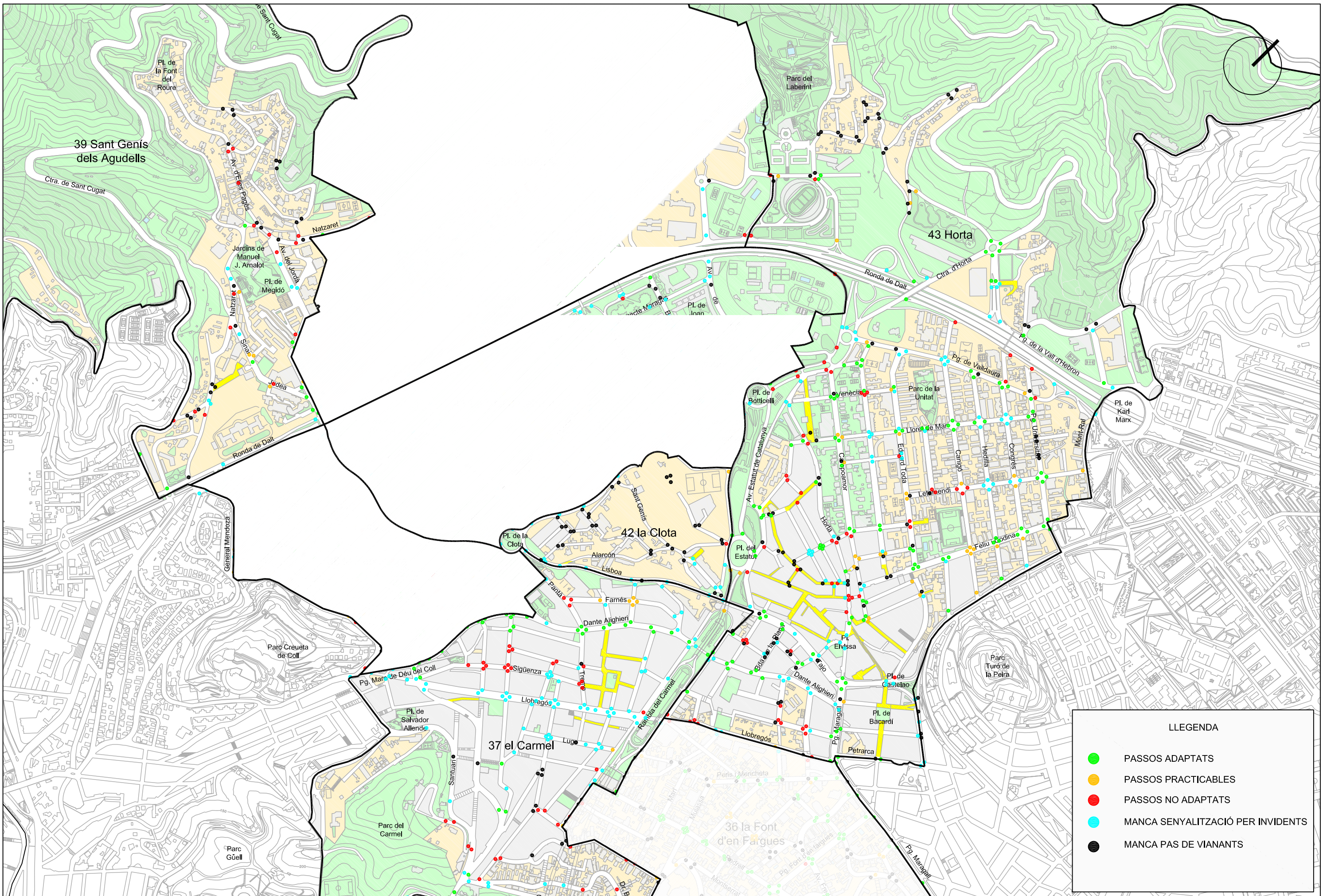
LLEGENDA	
PENDENT DELS CARRERS (%)	
—	< 6
—	6 - 8
—	8 - 10
—	10 - 12
—	> 12

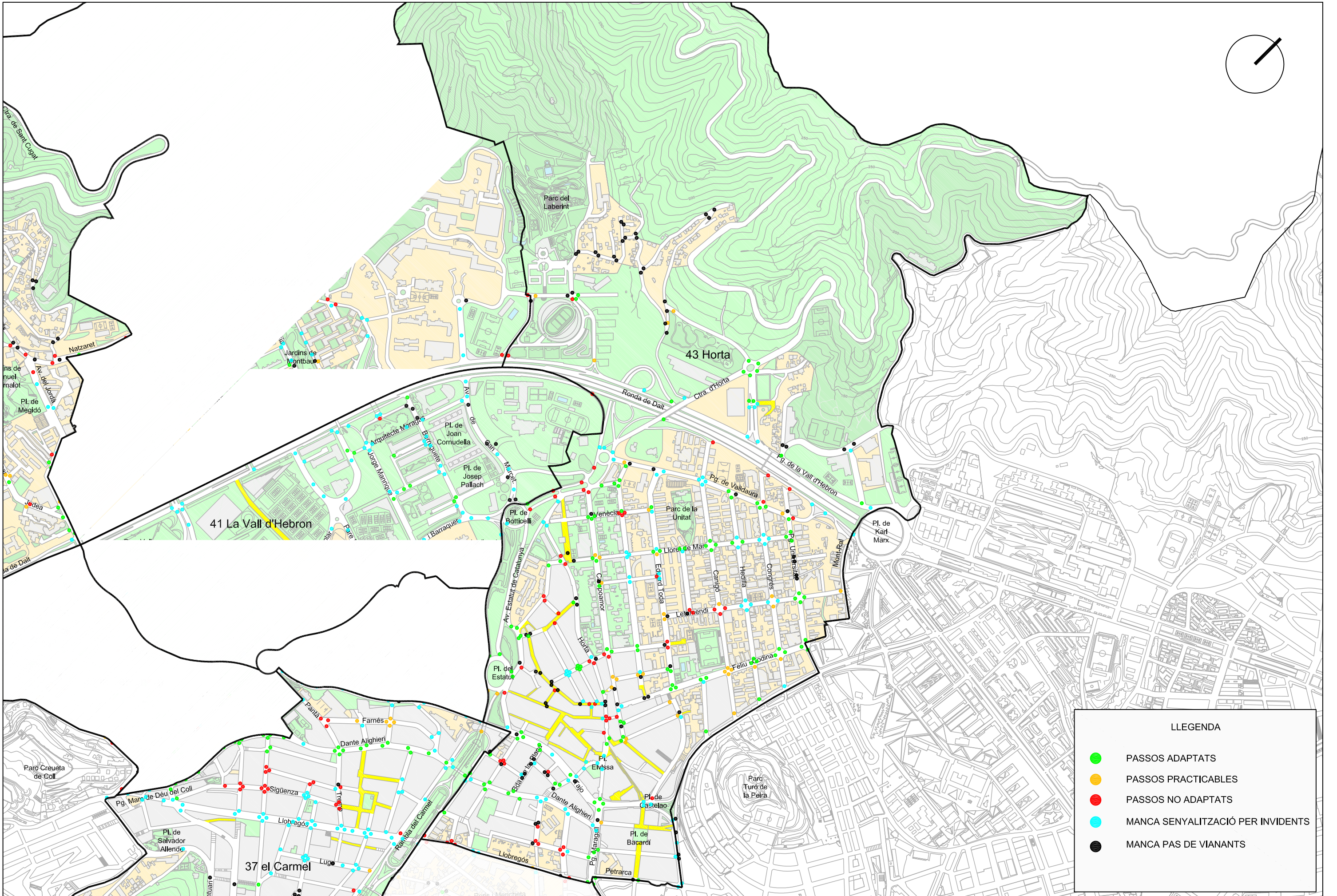
LLEGENDA	33 el Baix Guinardó	34 Can Baró	35 el Guinardó	36 la Font d'en Farques	37 el carmel	38 la Teixonera	39 Sant Genis dels Agudells	40 Montbau	41 la Vall d'Hebron	42 la Clota	43 Horta
● PASSOS ADAPTATS	98	22	312	75	35	32	11	8	10	1	119
● PASSOS PRACTICABLES	42	15	14	25	7	12	5	13	1	2	35
● PASSOS NO ADAPTATS	20	2	4	17	34	21	16	24	4	1	57
● MANCA SENYALITZACIÓ PER INVIDENTS	4	23	59	16	90	29	11	37	73	8	92
● MANCA PAS DE VIANANTS	8	29	48	79	14	14	23	28	11	31	87

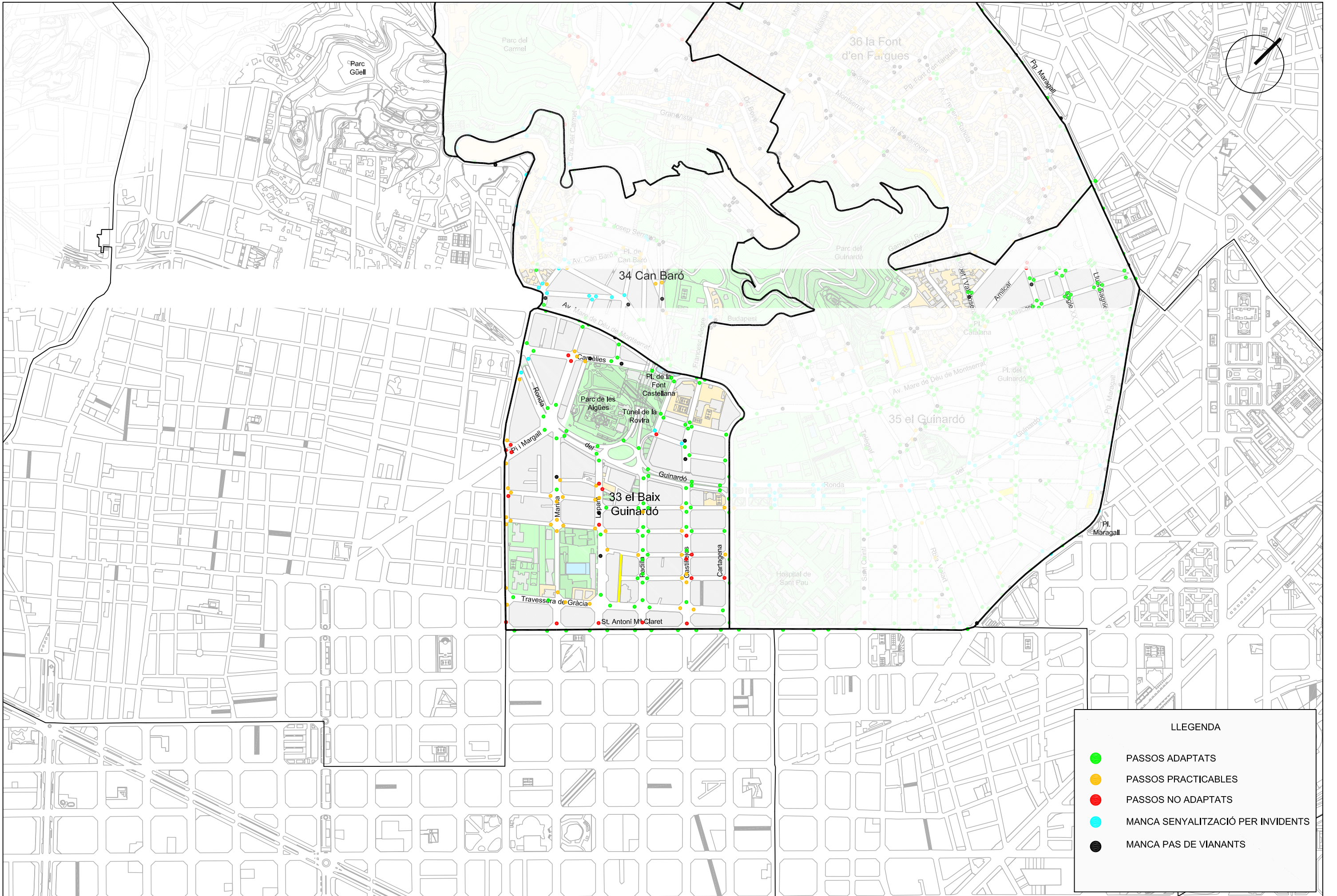


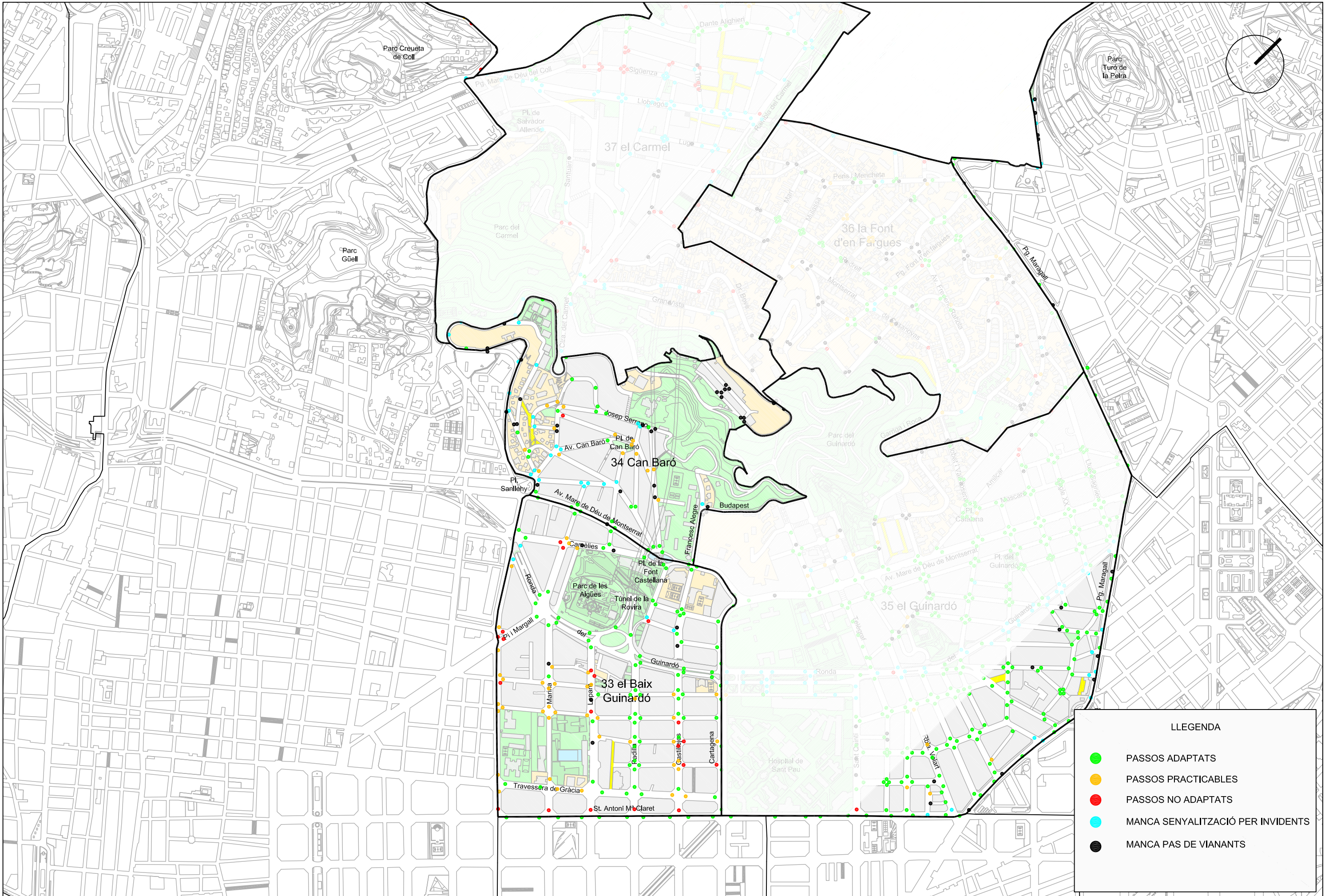


LLEGGENDA	
●	PASSOS ADAPTATS
●	PASSOS PRACTICABLES
●	PASSOS NO ADAPTATS
●	MANCA SENYALITZACIÓ PER INCIDENTS
●	MANCA PAS DE VIANANTS



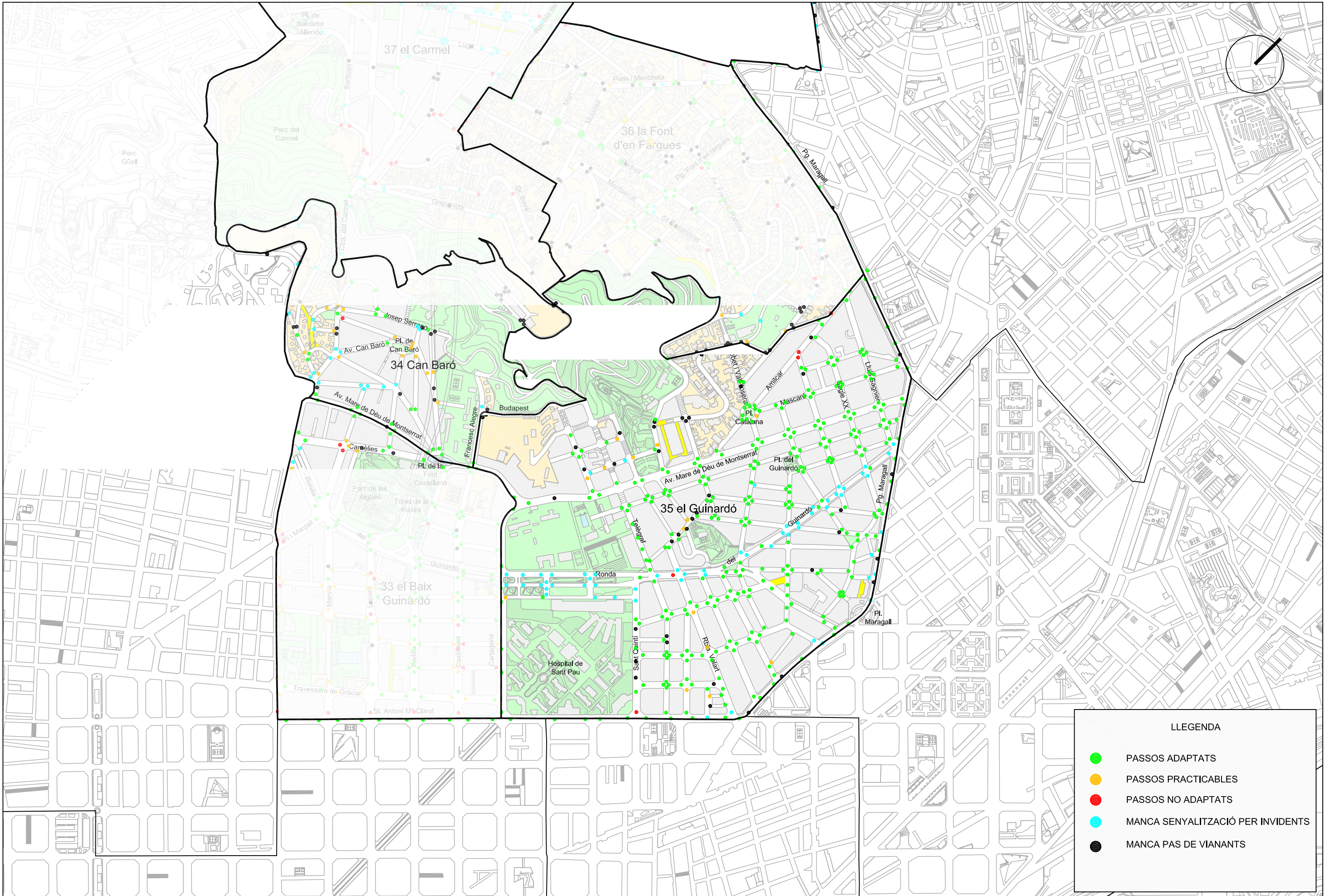






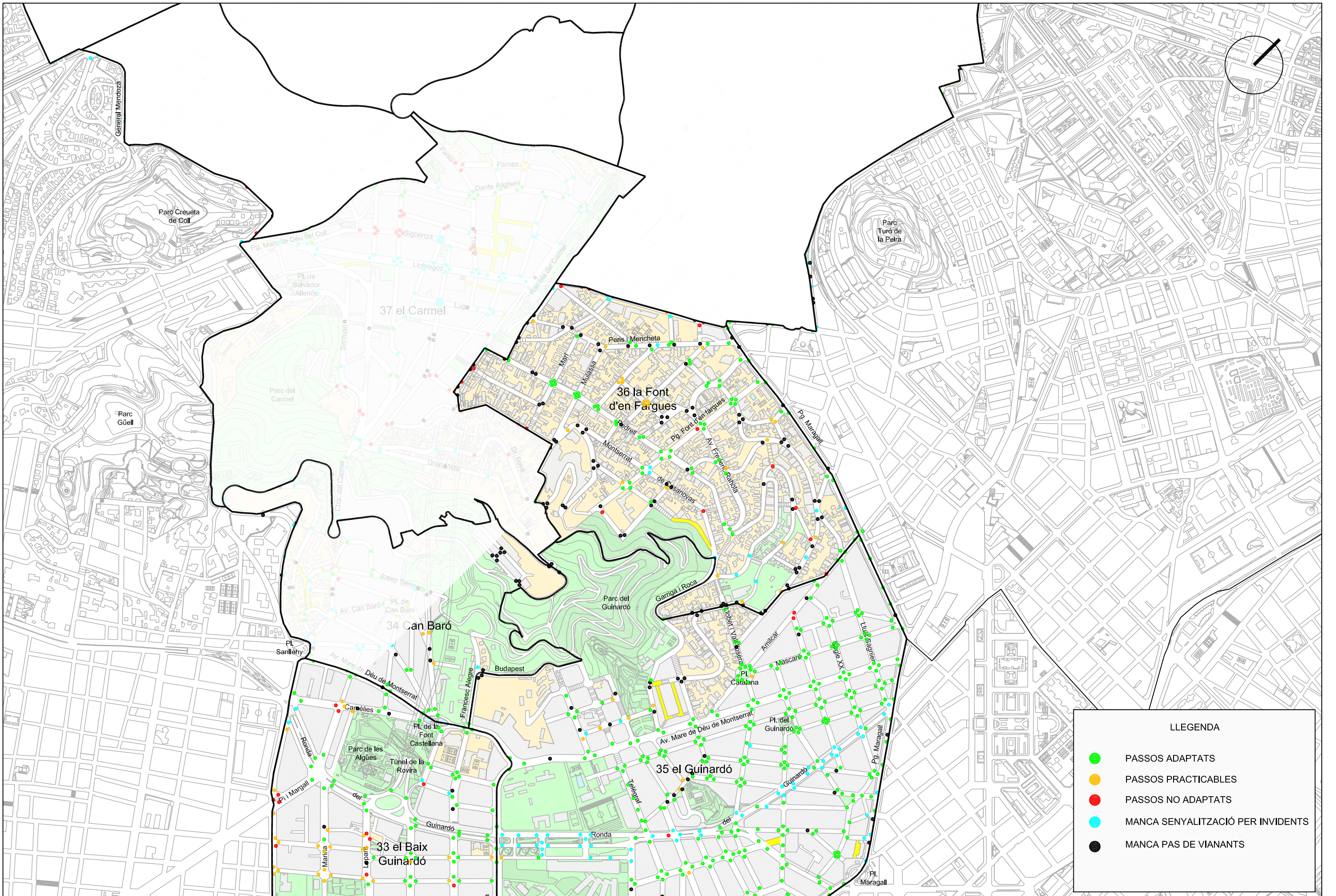
LLEGGENDA

- PASSOS ADAPTATS
- PASSOS PRACTICABLES
- PASSOS NO ADAPTATS
- MANCA SENYALITZACIÓ PER INCIDENTS
- MANCA PAS DE VIANANTS



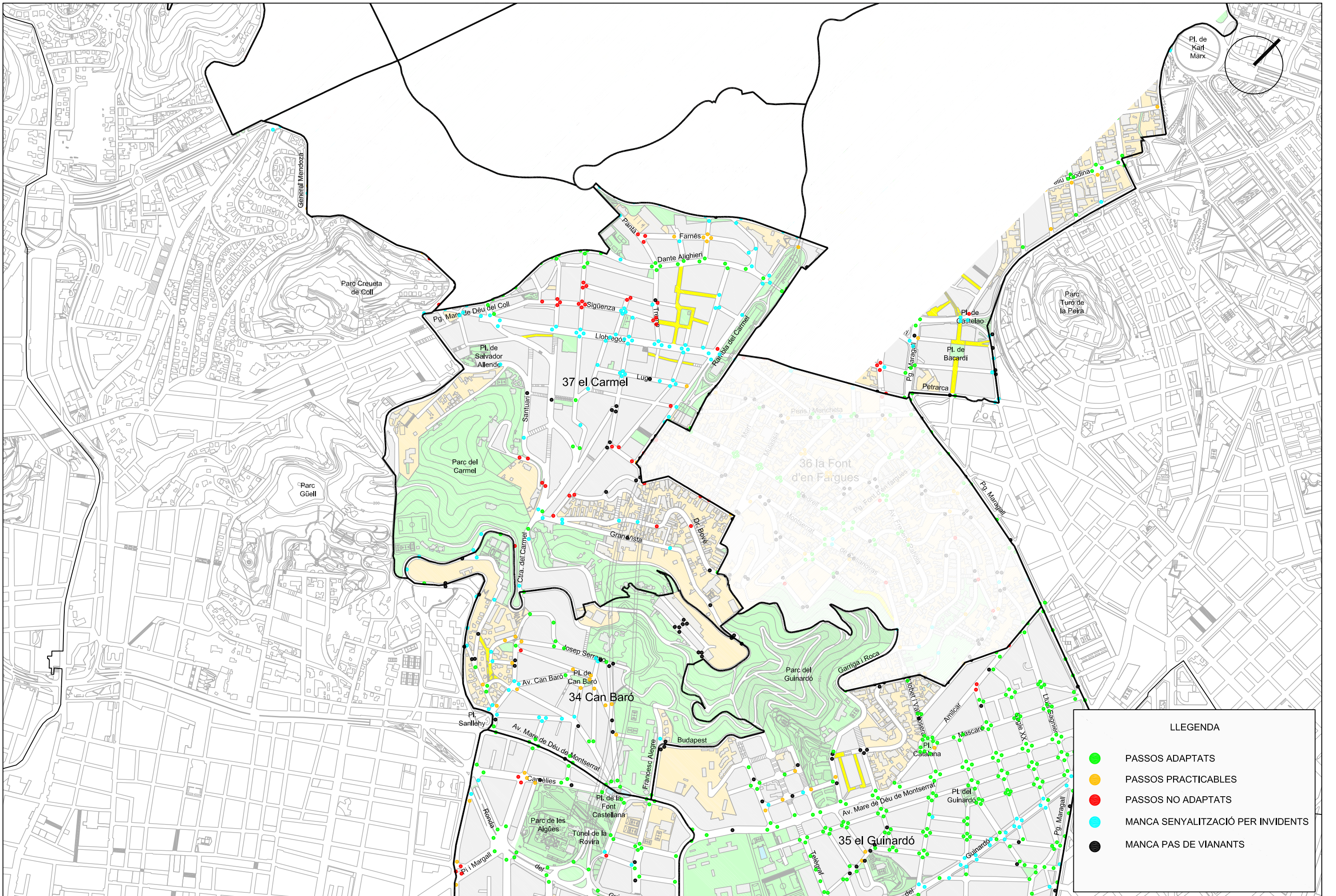
LLEGGENDA

- PASSOS ADAPTATS
- PASSOS PRACTICABLES
- PASSOS NO ADAPTATS
- MANCA SENYALITZACIÓ PER INVIDENTS
- MANCA PAS DE VIANANTS



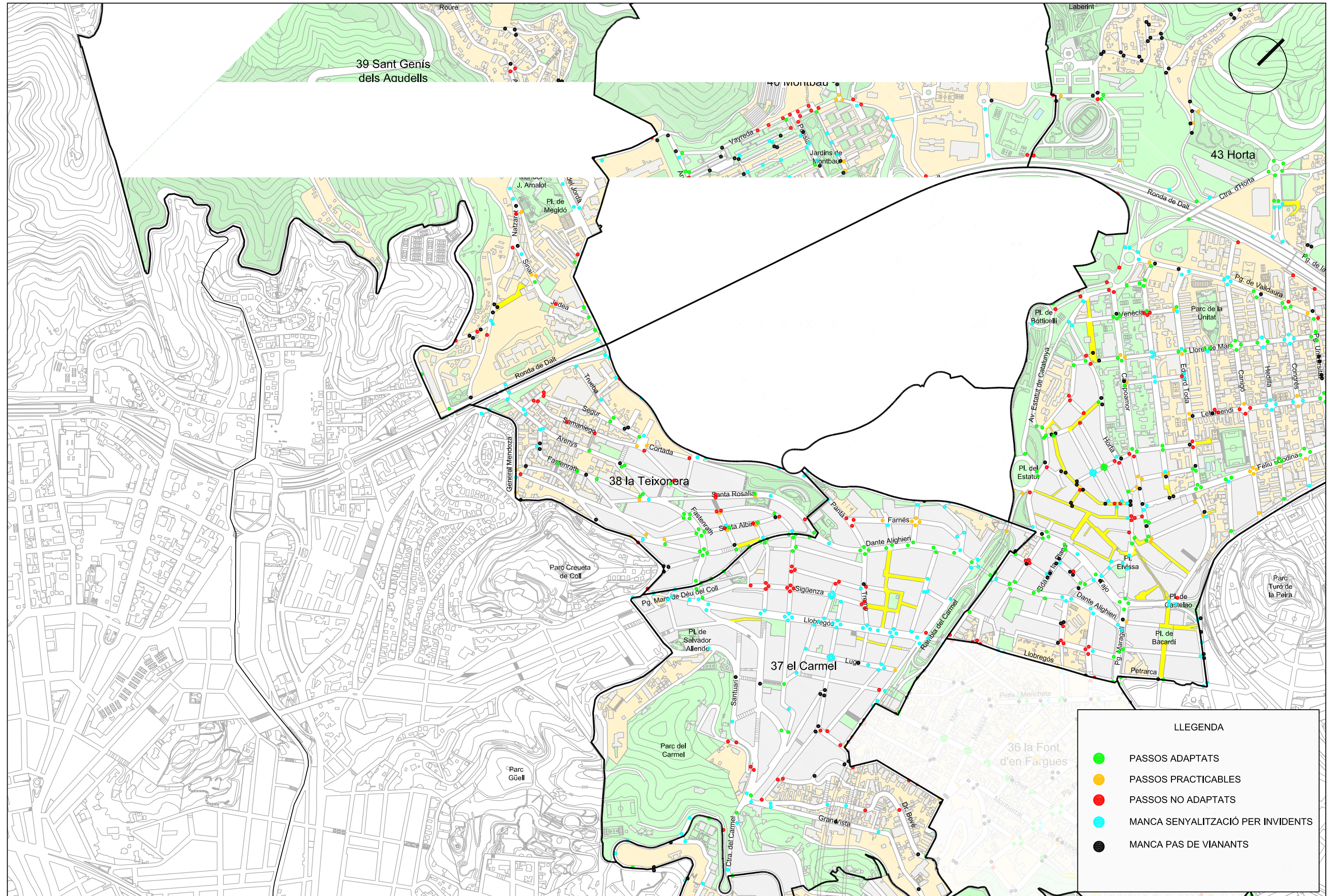
LLEGGENDA

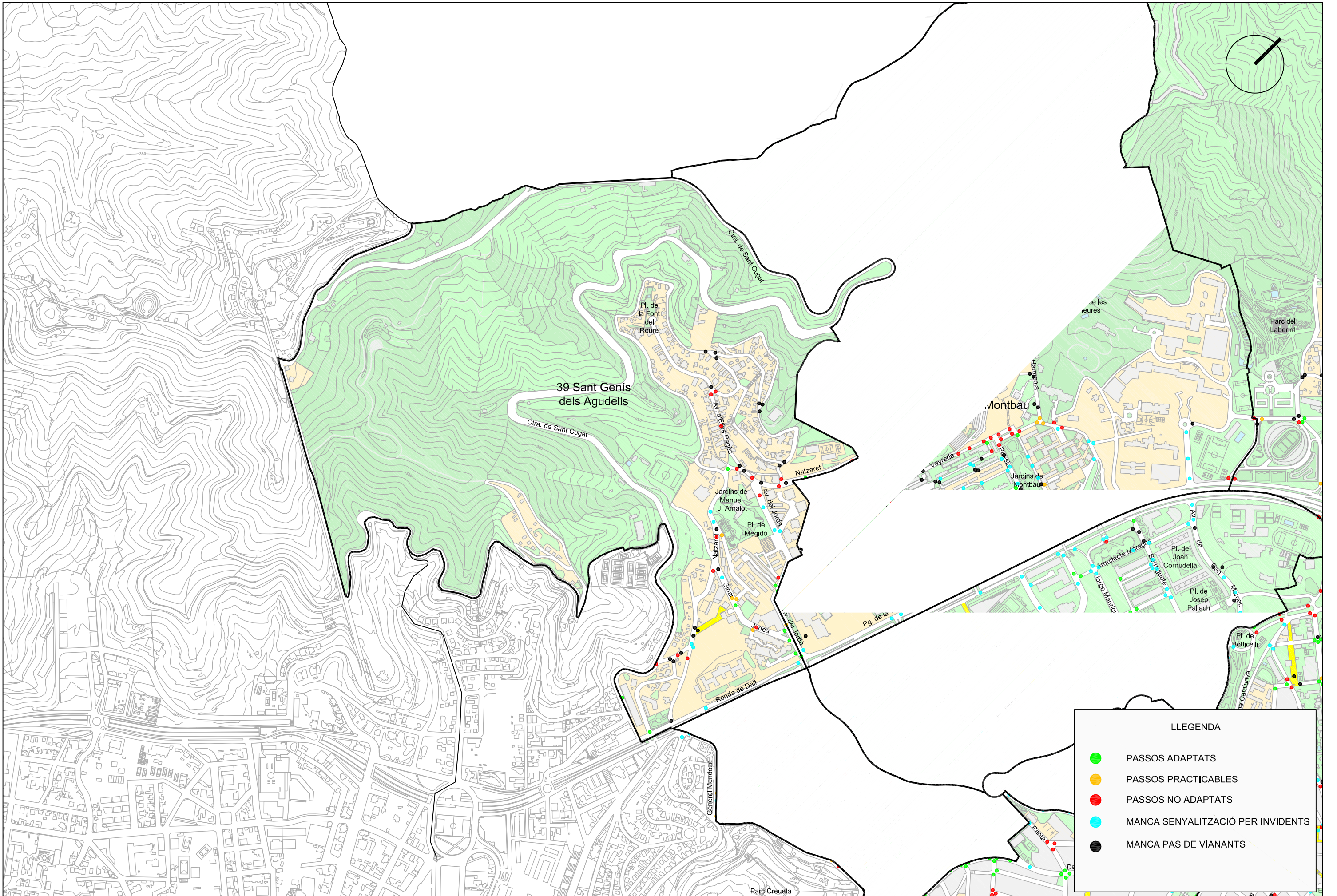
- PASSOS ADAPTATS
- PASSOS PRACTICABLES
- PASSOS NO ADAPTATS
- MANCA SENYALITZACIÓ PER INCIDENTS
- MANCA PAS DE VIANANTS



LLEENDA

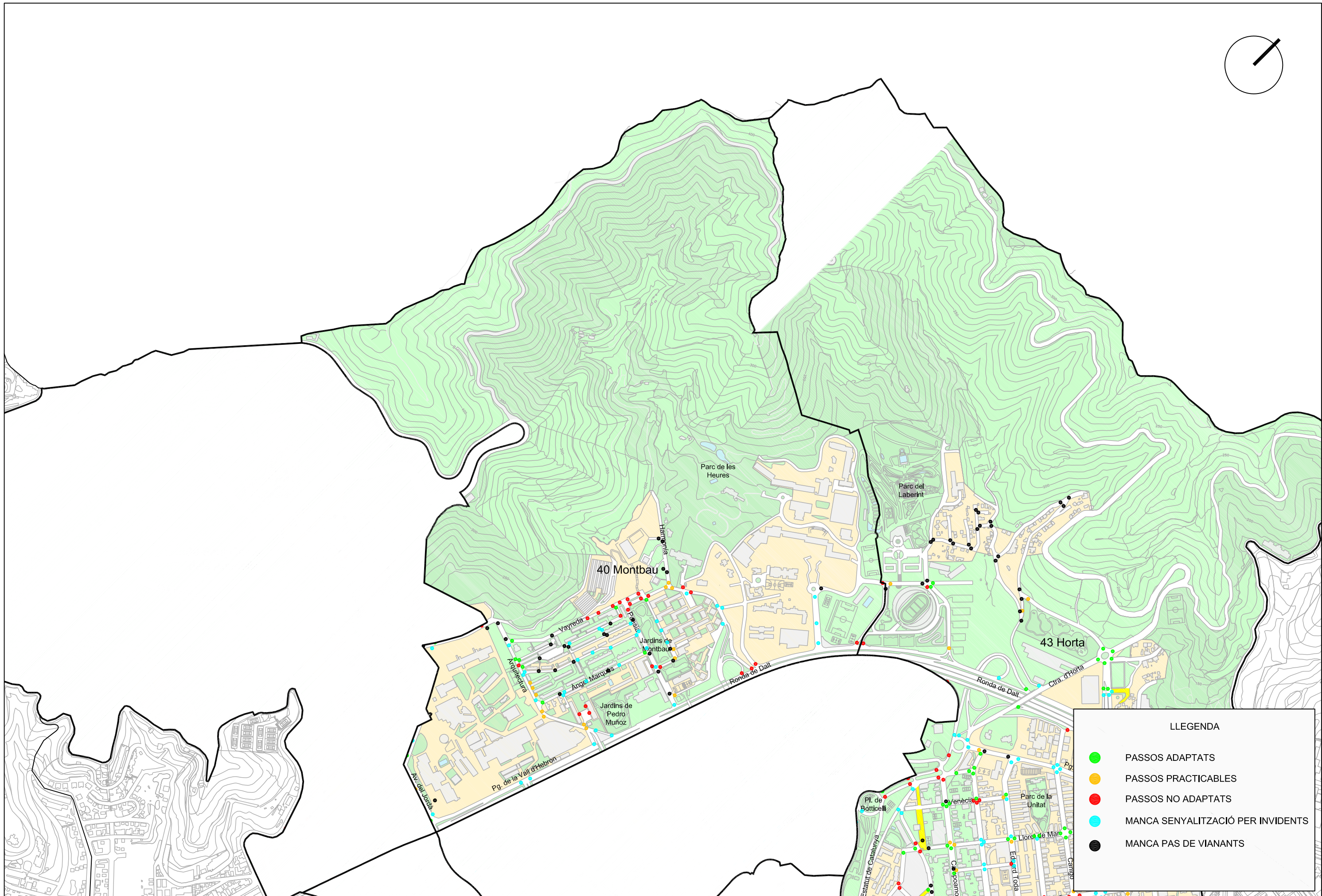
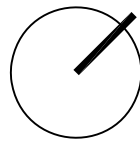
- PASSOS ADAPTATS
- PASSOS PRACTICABLES
- PASSOS NO ADAPTATS
- MANCA SENYALITZACIÓ PER INCIDENTS
- MANCA PAS DE VIANANTS





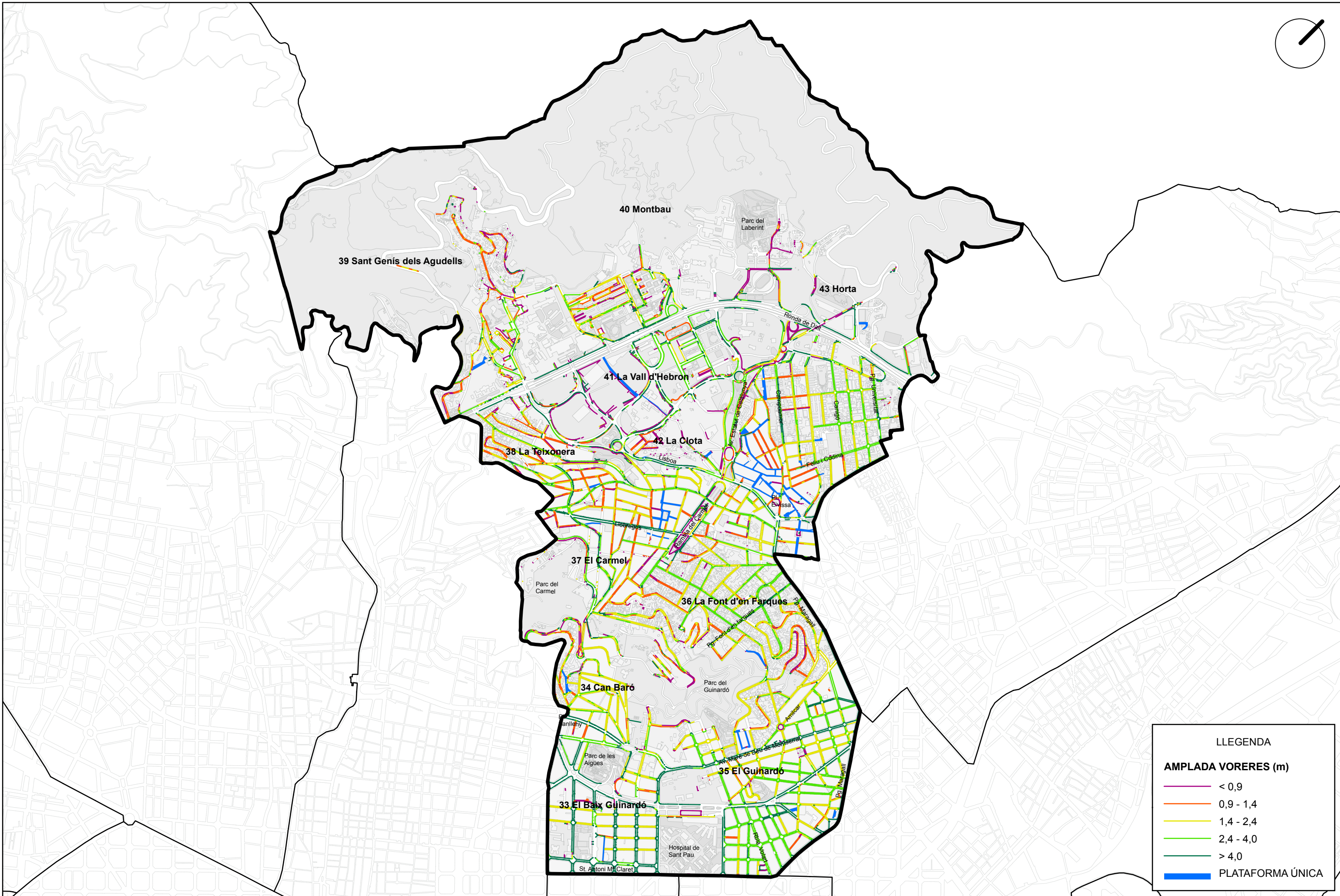
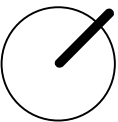
LLEGGENDA

- PASSOS ADAPTATS
- PASSOS PRACTICABLES
- PASSOS NO ADAPTATS
- MANCA SENYALITZACIÓ PER INCIDENTS
- MANCA PAS DE VIANANTS



LLEGGENDA

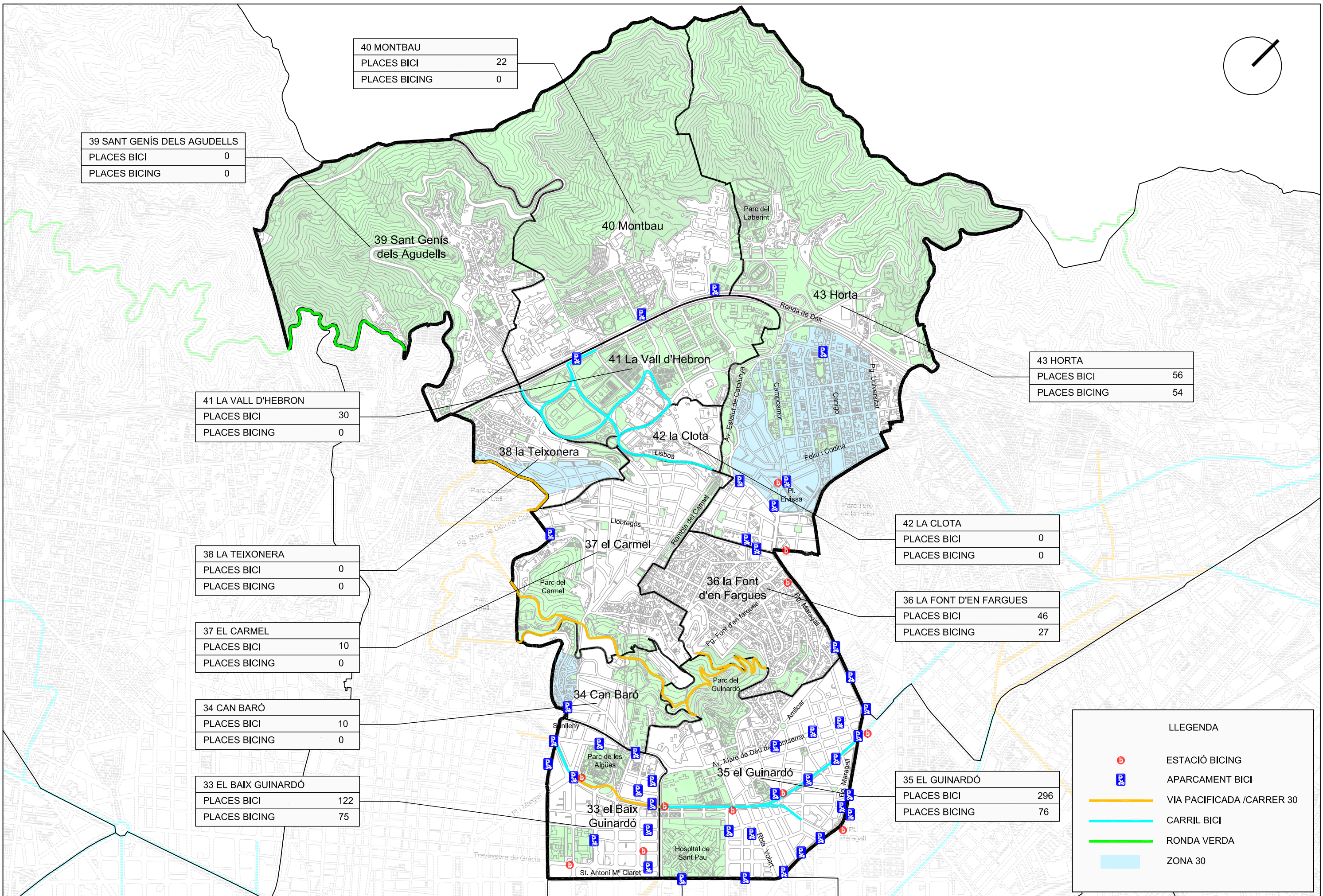
- PASSOS ADAPTATS
- PASSOS PRACTICABLES
- PASSOS NO ADAPTATS
- MANCA SENYALITZACIÓ PER INCIDENTS
- MANCA PAS DE VIANANTS



LLEGENDA

AMPLADA VORERES (m)

- < 0,9
- 0,9 - 1,4
- 1,4 - 2,4
- 2,4 - 4,0
- > 4,0
- PLATAFORMA ÚNICA



39 SANT GENÍS DELS AGUDELLS	
PLACES BICI	0
PLACES BICING	0

40 MONTBAU	
PLACES BICI	22
PLACES BICING	0

41 LA VALL D'HEBRON	
PLACES BICI	30
PLACES BICING	0

43 HORTA	
PLACES BICI	56
PLACES BICING	54

38 LA TEIXONERA	
PLACES BICI	0
PLACES BICING	0

42 LA CLOTA	
PLACES BICI	0
PLACES BICING	0

37 EL CARMEL	
PLACES BICI	10
PLACES BICING	0

36 LA FONT D'EN FARGUES	
PLACES BICI	46
PLACES BICING	27

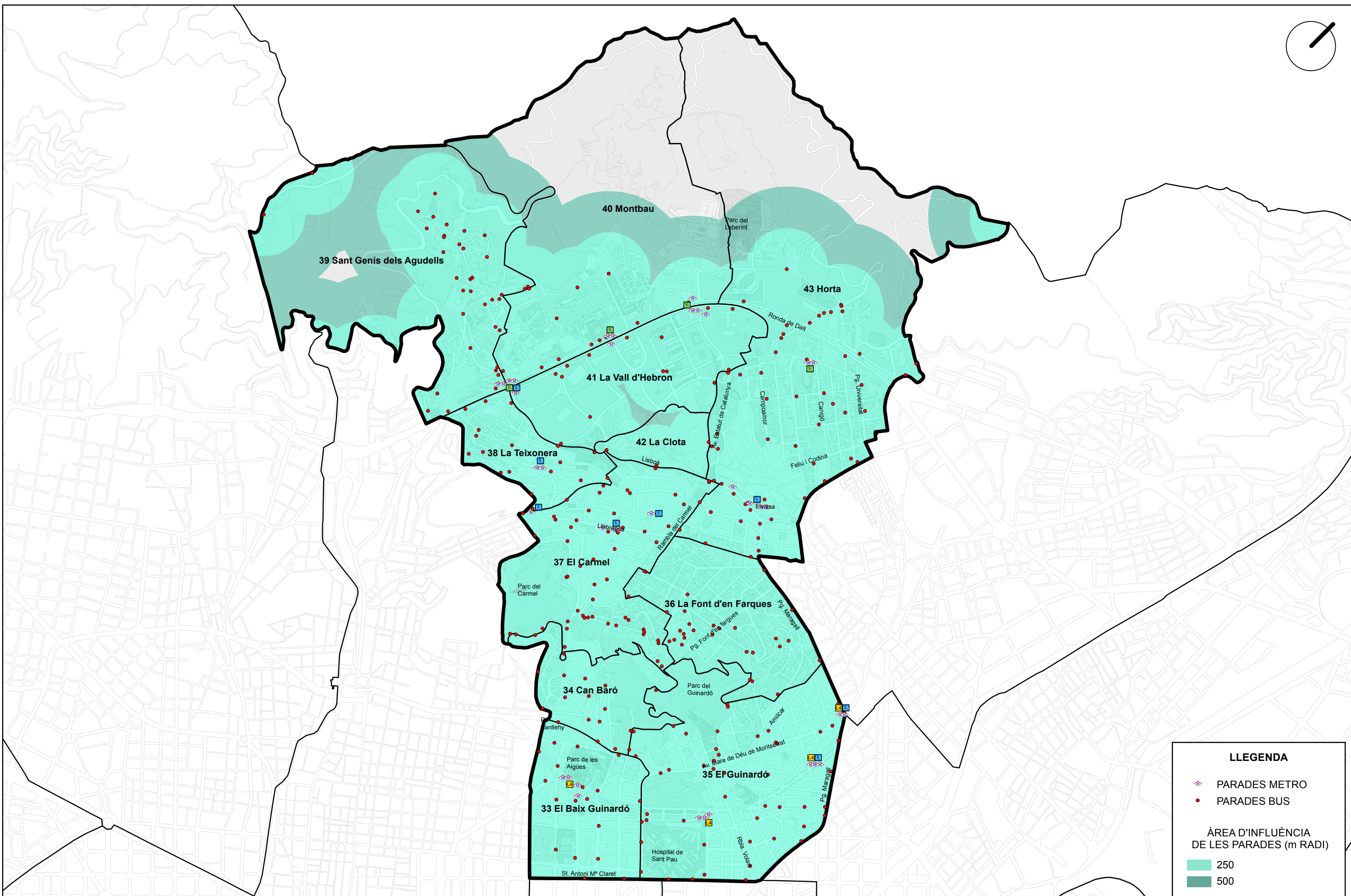
34 CAN BARÓ	
PLACES BICI	10
PLACES BICING	0

35 EL GUINARDÓ	
PLACES BICI	296
PLACES BICING	76

33 EL BAIX GUINARDÓ	
PLACES BICI	122
PLACES BICING	75

LLEGENDA

- ESTACIÓ BICING
- APARCAMENT BICI
- VIA PACIFICADA / CARRER 30
- CARRIL BICI
- RONDA VERDA
- ZONA 30

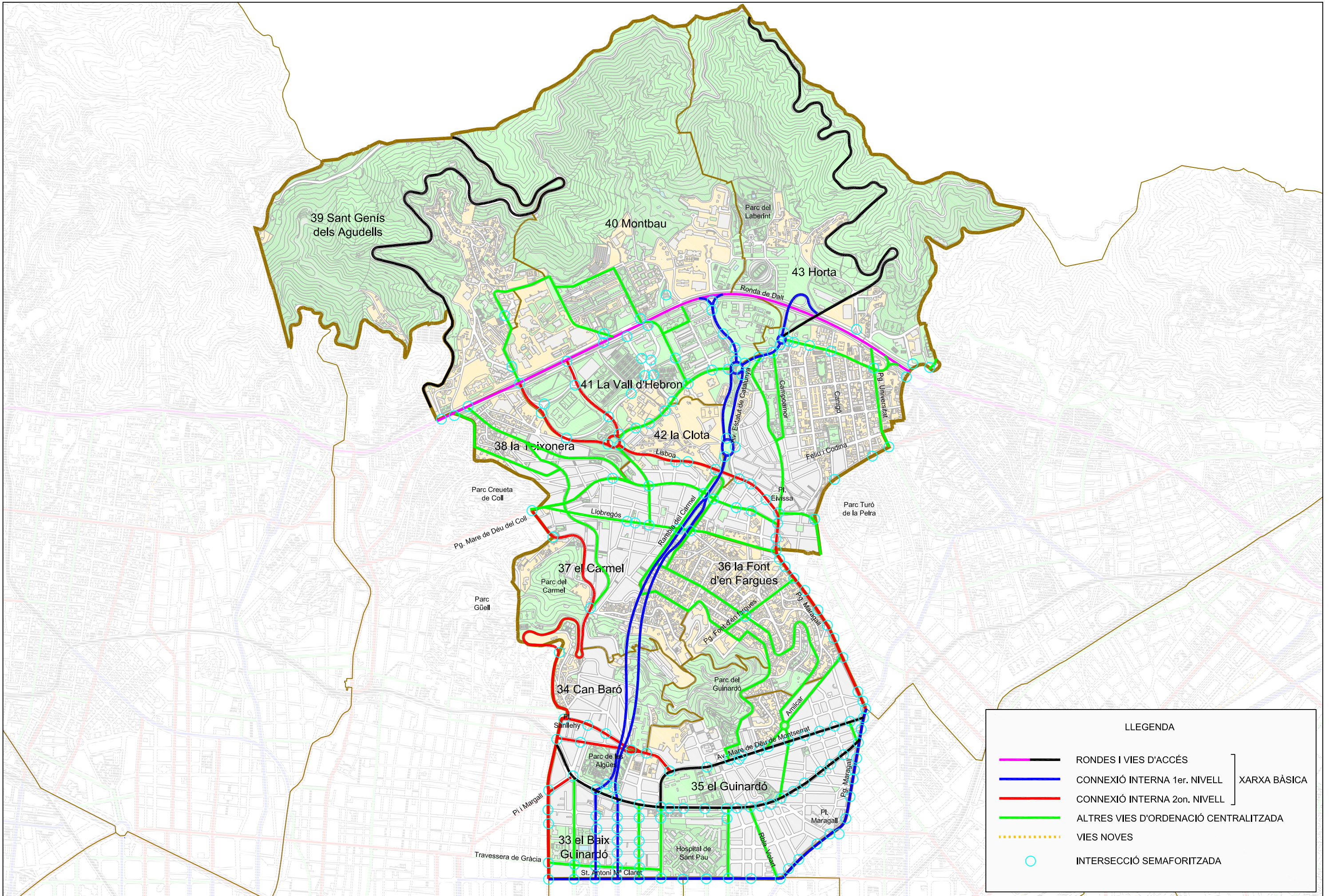


LLEGGENDA

- PARADES METRO
- PARADES BUS

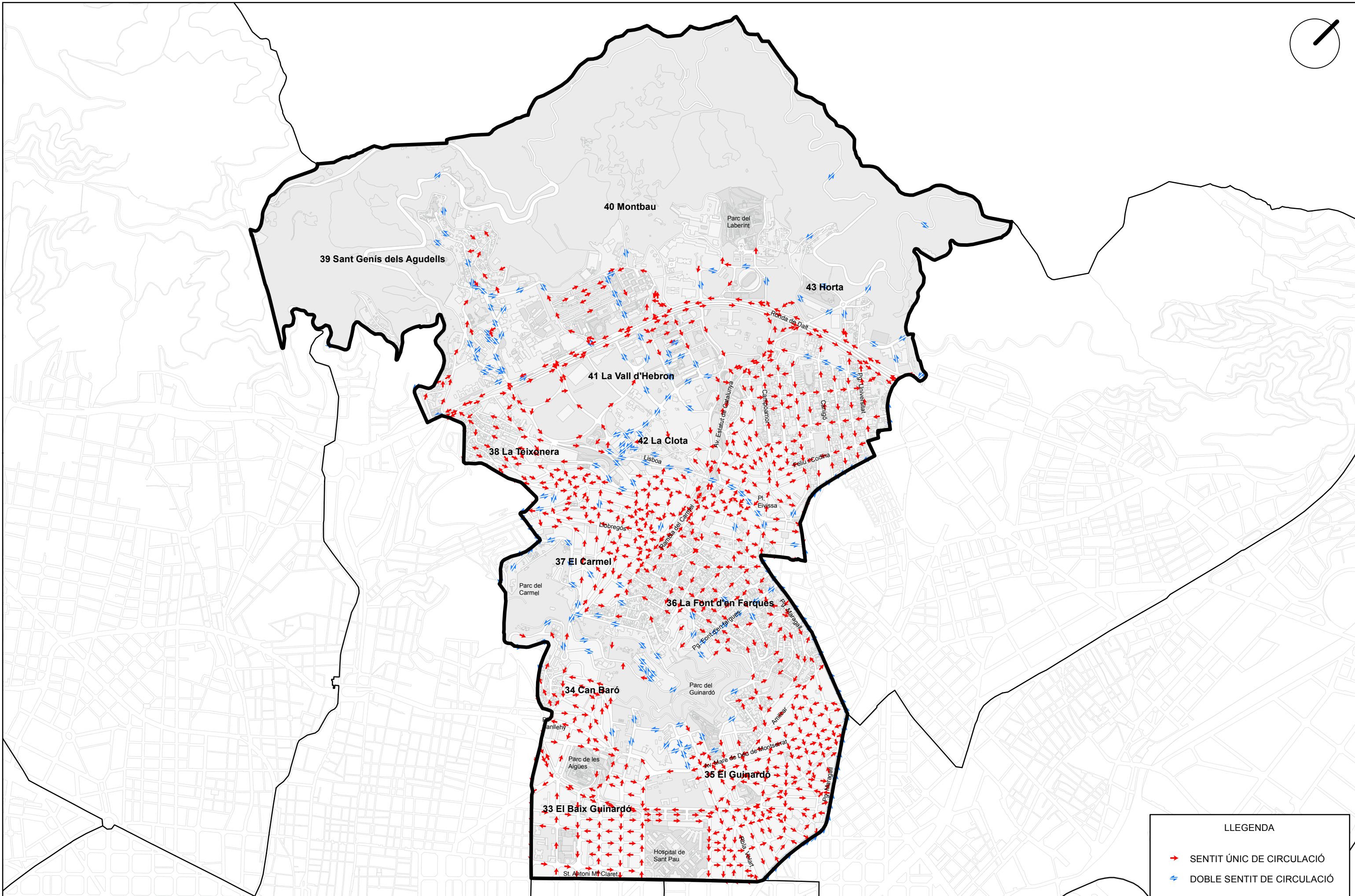
ÀREA D'INFLUÈNCIA DE LES PARADES (m RADI)

- 250
- 500



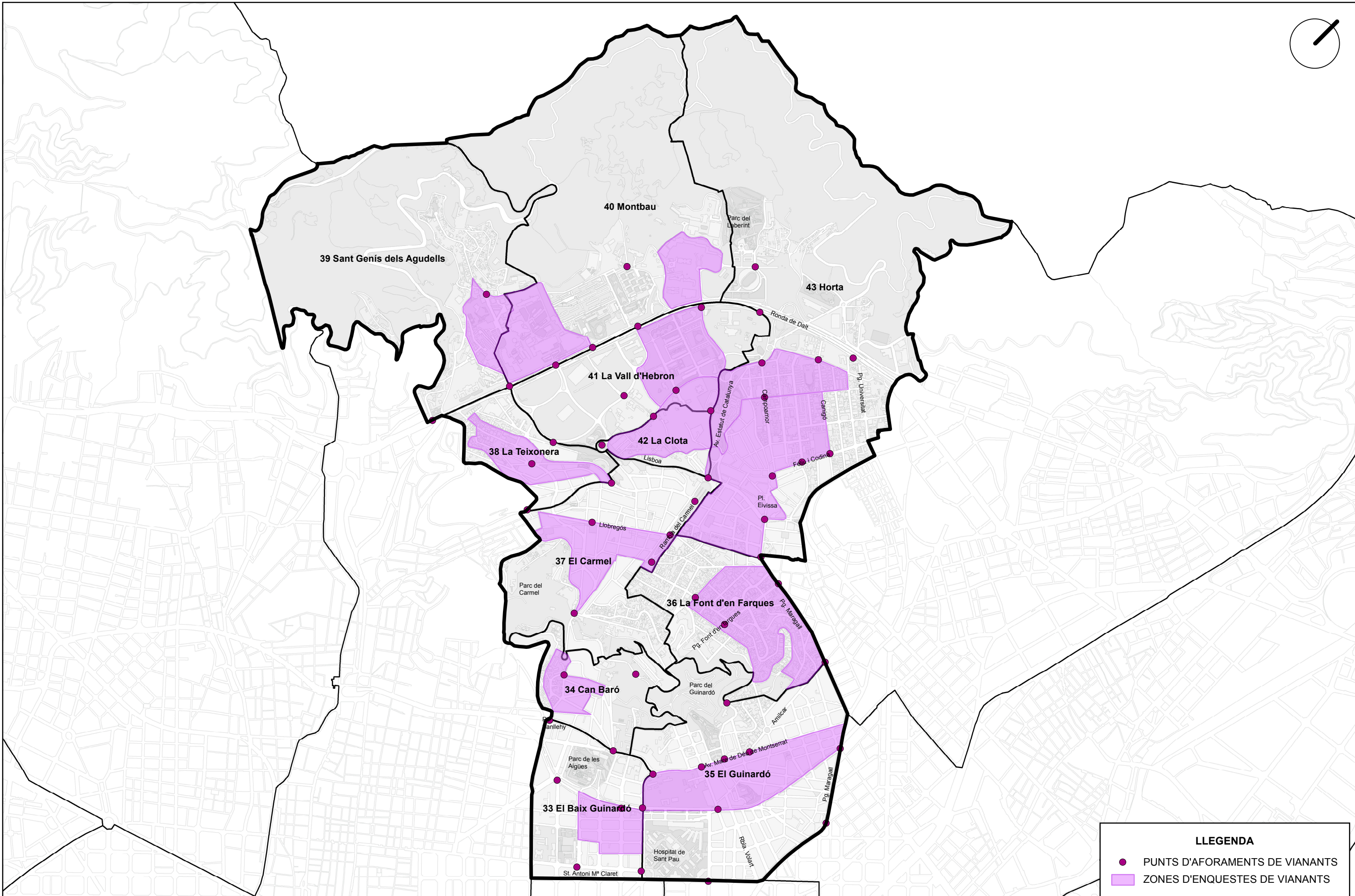
LLEGGENDA

	RONDES I VIES D'ACCÉS	} XARXA BÀSICA
	CONNEIXIÓ INTERNA 1er. NIVELL	
	CONNEIXIÓ INTERNA 2on. NIVELL	
	ALTRES VIES D'ORDENACIÓ CENTRALITZADA	
	VIES NOVES	
	INTERSECCIÓ SEMAFORITZADA	



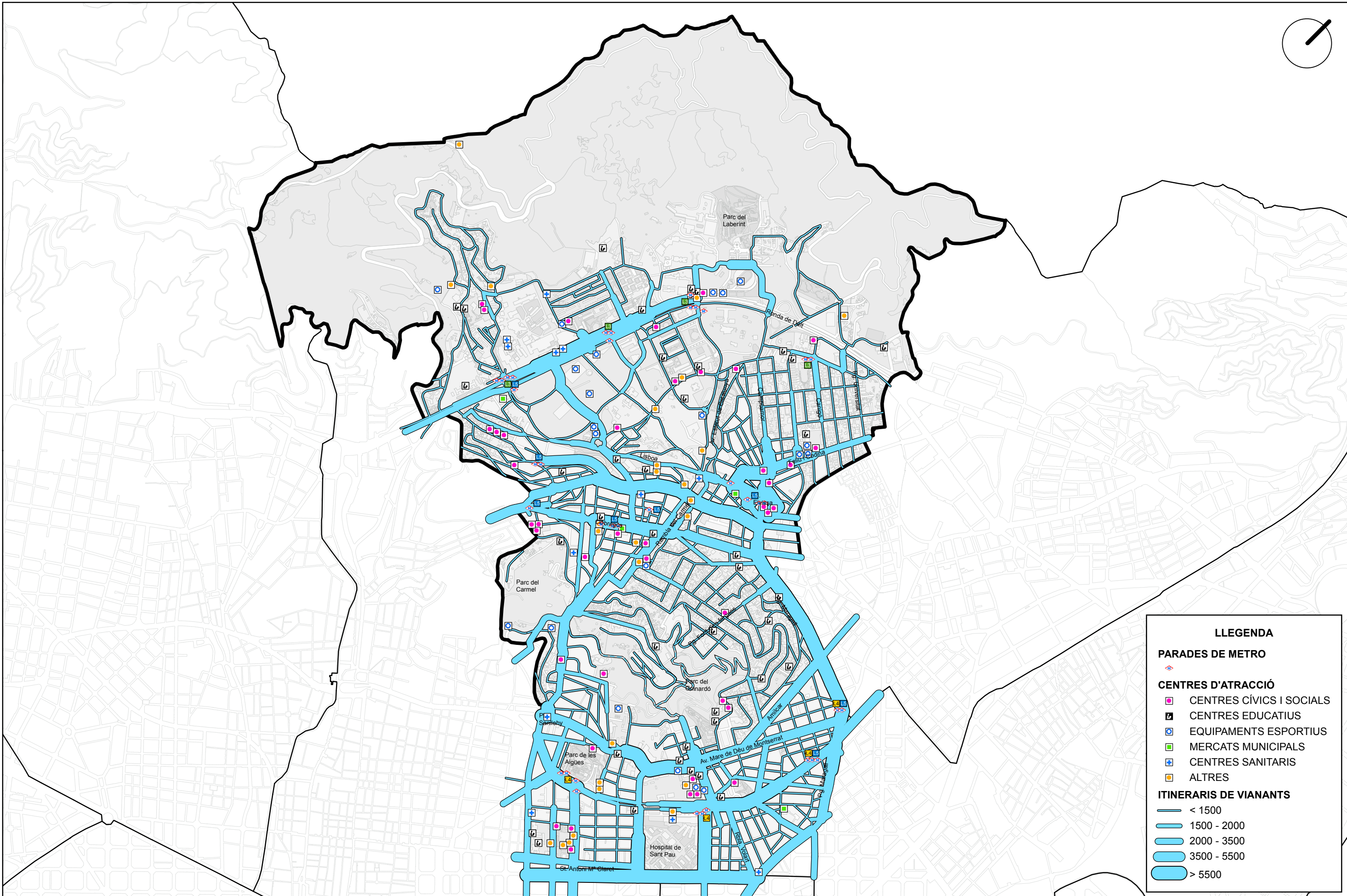
LLEGGENDA

- SENTIT ÚNIC DE CIRCULACIÓ
- DOBLE SENTIT DE CIRCULACIÓ



LLEENDA

- PUNTS D'AFORAMENTS DE VIANANTS
- ZONES D'ENQUESTES DE VIANANTS




LLEGGENDA

PARADES DE METRO

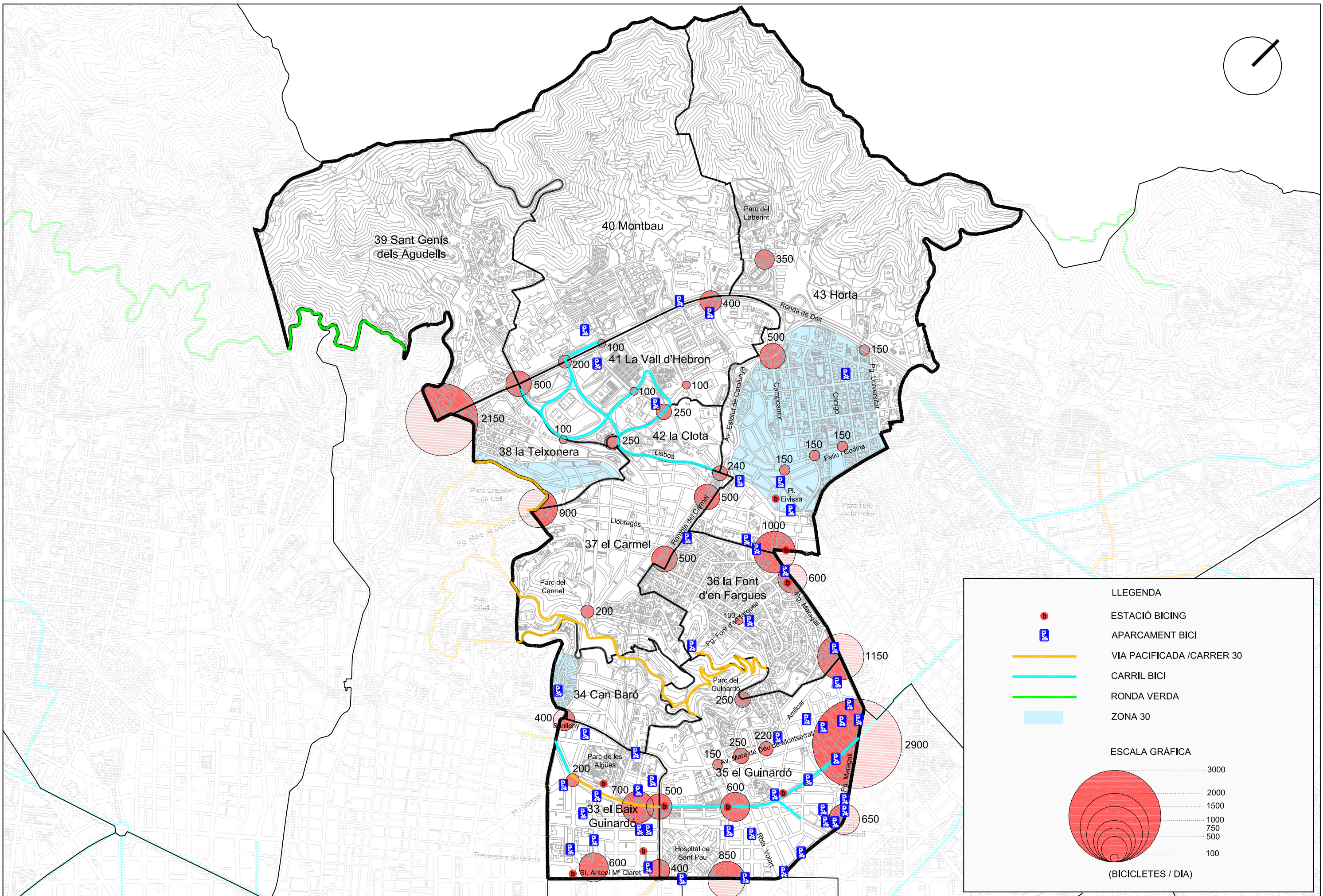


CENTRES D'ATRACCIÓ

-  CENTRES CÍVICS I SOCIALS
-  CENTRES EDUCATIUS
-  EQUIPAMENTS ESPORTIUS
-  MERCATS MUNICIPALS
-  CENTRES SANITARIS
-  ALTRES

ITINERARIS DE VIANANTS

-  < 1500
-  1500 - 2000
-  2000 - 3500
-  3500 - 5500
-  > 5500

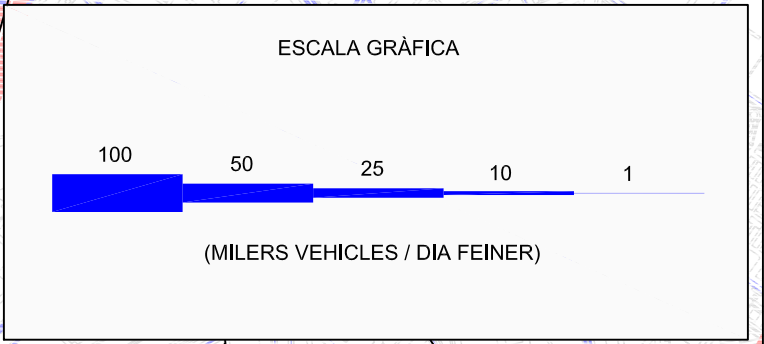
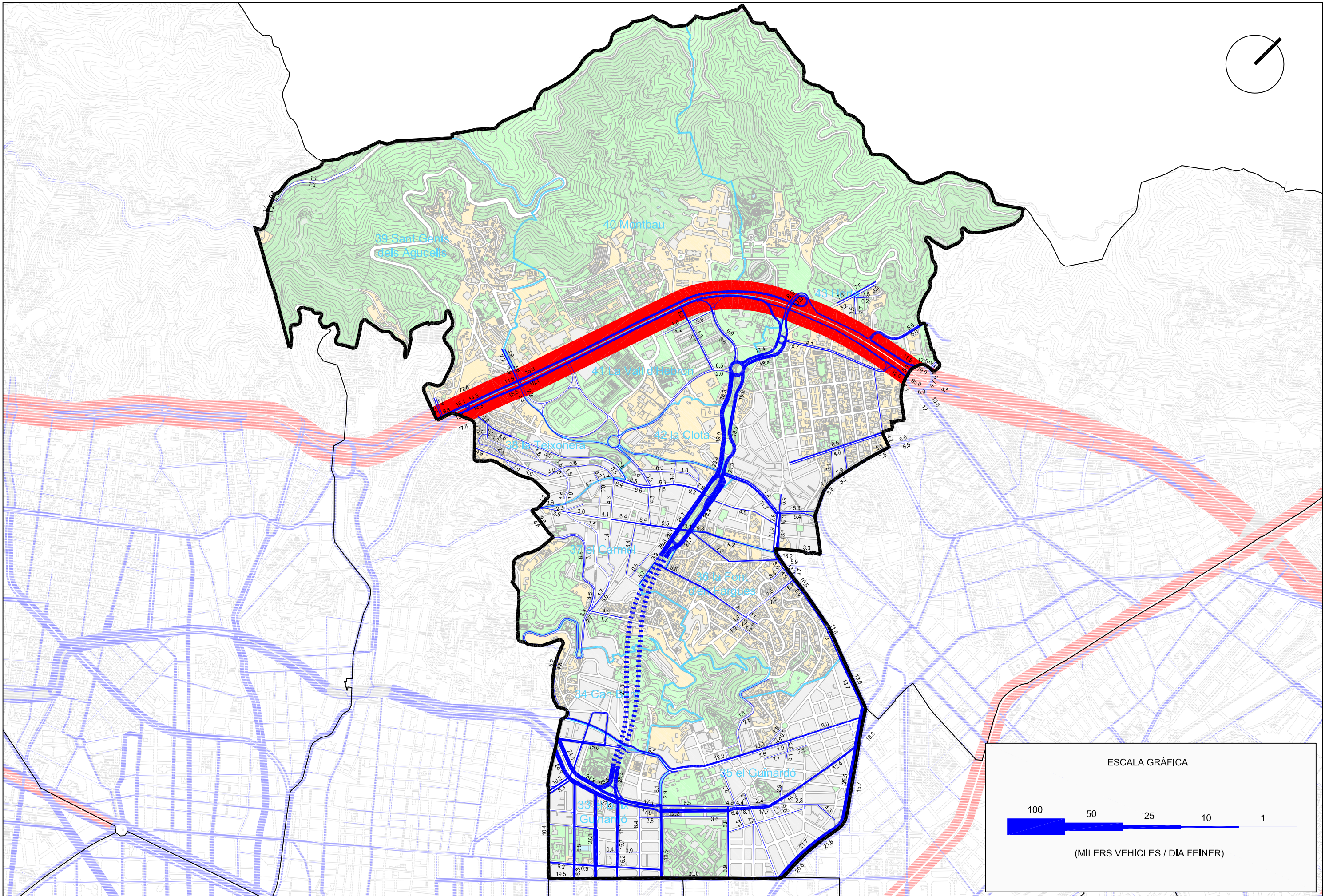


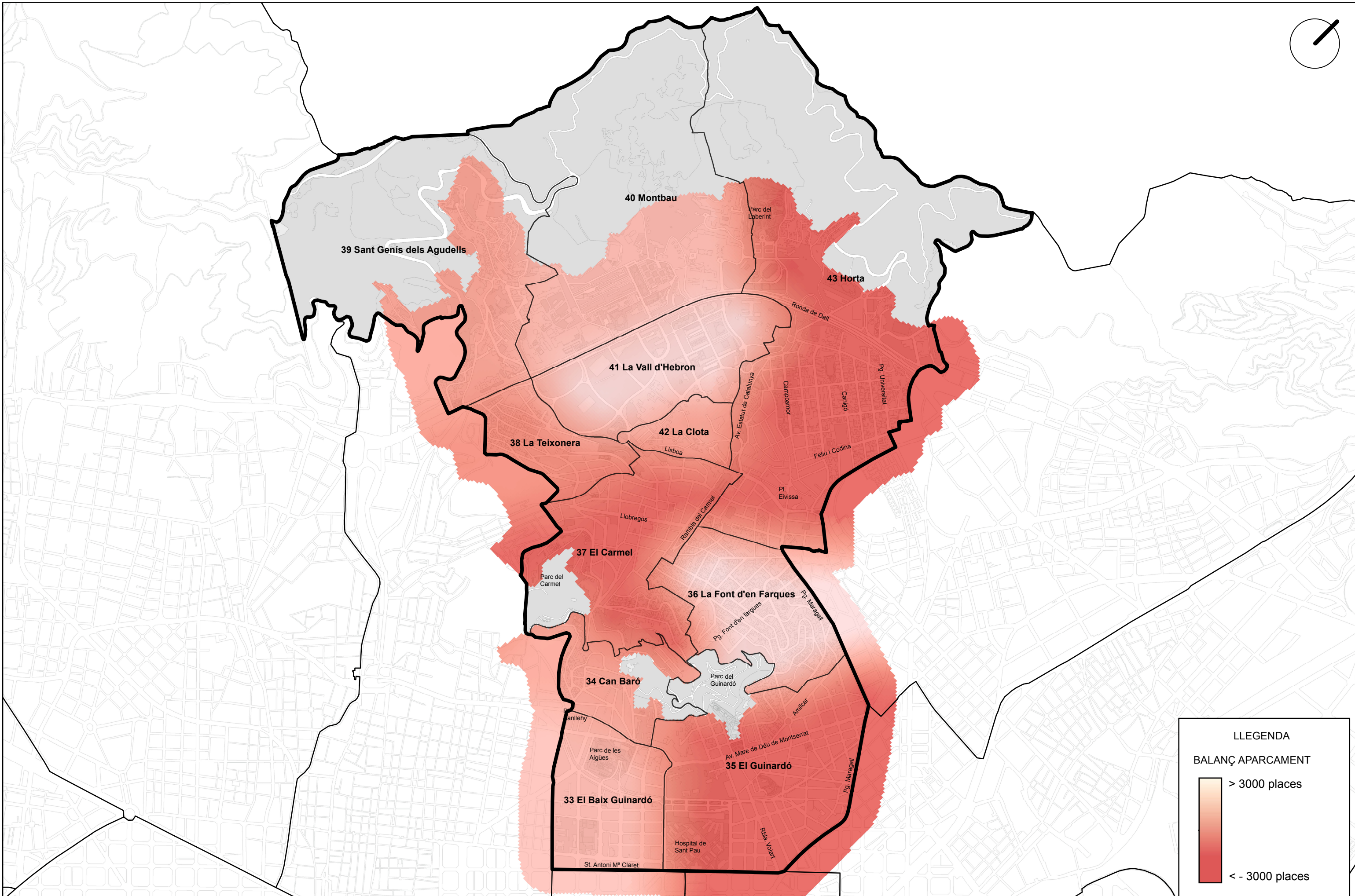
LLEGENDA

- ESTACIÓ BICING
- APARCAMENT BICI
- VIA PACIFICADA /CARRER 30
- CARRIL BICI
- RONDA VERDA
- ZONA 30

ESCALA GRÀFICA

(BICICLETES / DIA)



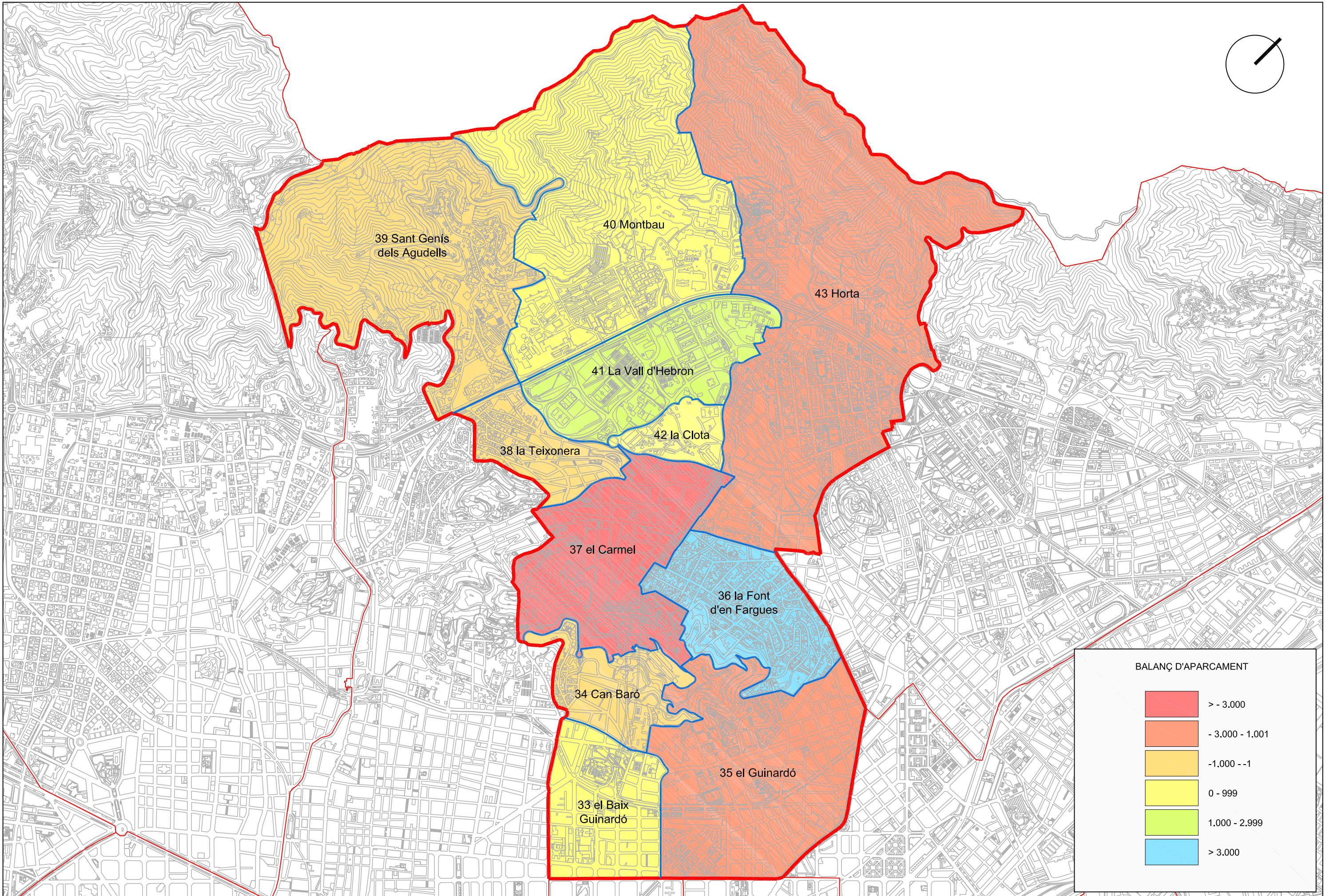


LLEGGENDA

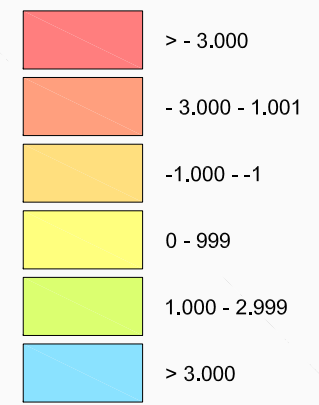
BALANÇ APARCAMENT

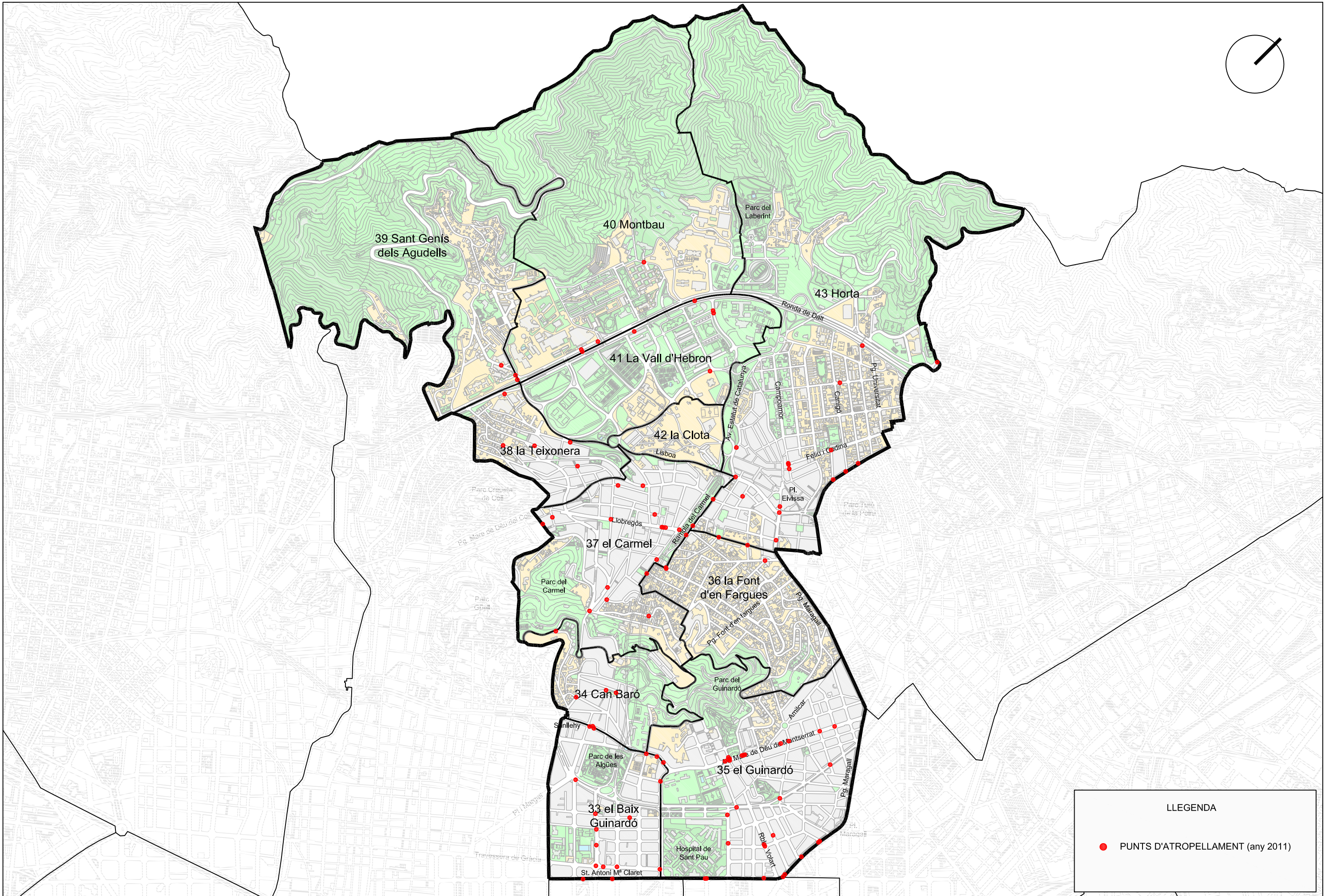
> 3000 places

< - 3000 places



BALANÇ D'APARCAMENT





LLEGENDA

● PUNTS D'ATROPELLAMENT (any 2011)

ANNEX 1. COMPTATGES MANUALS DE VIANANTS I BICICLETES

COMPTATGE MANUAL DE COMPOSICIÓ



Barri: El Baix Guinardó Punt: 1 Intersecció: Travessera de Gràcia – carrer de Lepant



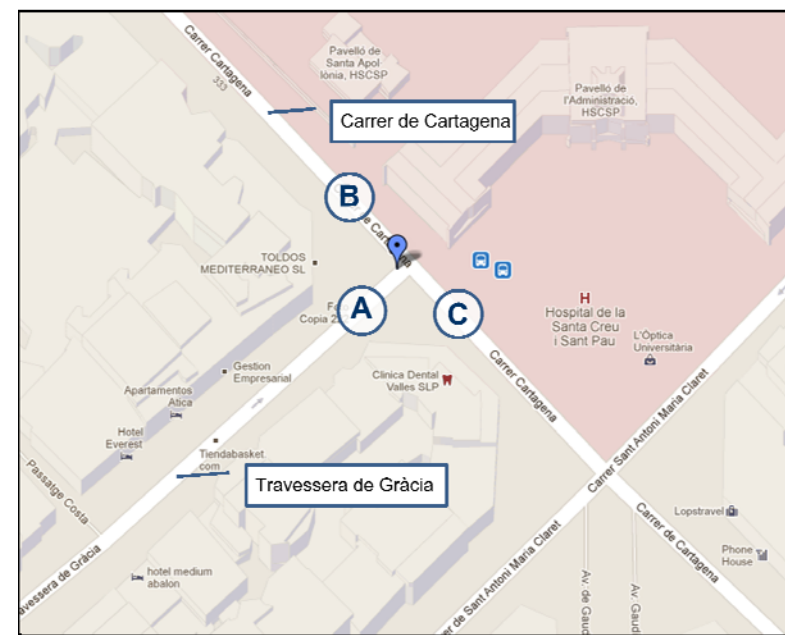
Clima: Núvol Durada: 30 min.
Dia: 12/12/12 Hora inici: 17:00 Hora final: 17:30

RAMAL	VIANANTS		BICICLETES		VIANANTS	BICICS
	1er. quart	2on quart	1er. quart	2on quart	IML	IML
A	96	63	1	3	2865	136
B	132	124	3	2	4613	169
C	114	76	3	3	3423	204
D	126	108	1	2	4216	102

COMPTATGE MANUAL DE COMPOSICIÓ



Barri: El Baix Guinardó Punt: 2 Intersecció: Travessera de Gràcia – carrer de Cartagena



Clima: Núvol Durada: 30 min.
Dia: 12/12/12 Hora inici: 16:00 Hora final: 16:30

RAMAL	VIANANTS		BICICLETES		VIANANTS	BICICS
	1er. quart	2on quart	1er. quart	2on quart	IML	IML
A	27	39	2	1	2588	123
B	91	87	1	1	1816	82
C	96	105	3	2	7882	204

COMPTATGE MANUAL DE COMPOSICIÓ



Barri: El Guinardó	Punt: 3	Intersecció: Carrer de S. Antoni M. Claret – carrer de S. Quintin
--------------------	---------	---



Clima: Núvol	Durada: 30 min.
Dia: 12/12/12	Hora inici: 14:00 Hora final: 14:30

RAMAL	VIANANTS		BICICLETES		VIANANTS		BICICS	
	1er. quart	2on quart	1er. quart	2on quart	IML	IML	IML	IML
A	79	71	5	5	5660	229		
B	42	39	3	2	3057	114		
C	124	137	7	6	9849	297		
D	78	83	4	5	6075	206		

COMPTATGE MANUAL DE COMPOSICIÓ



Barri: El Guinardó	Punt: 4	Intersecció: Carrer Puerto Príncipe – Passeig Maragall
--------------------	---------	--



Clima: Núvol	Durada: 30 min.
Dia: 12/12/12	Hora inici: 12:00 Hora final: 12:30

RAMAL	VIANANTS		BICICLETES		VIANANTS		BICICS	
	1er. quart	2on quart	1er. quart	2on quart	IML	IML	IML	IML
A	49	44	1	0	2447	38		
B	59	52	5	4	2921	339		
C	41	35	0	0	2000	0		
D	76	73	4	4	3921	301		

COMPTATGE MANUAL DE COMPOSICIÓ



Barri: El Baix Guinardó Punt: 7 Intersecció: Carrer Cartagena – Ronda Guinardó



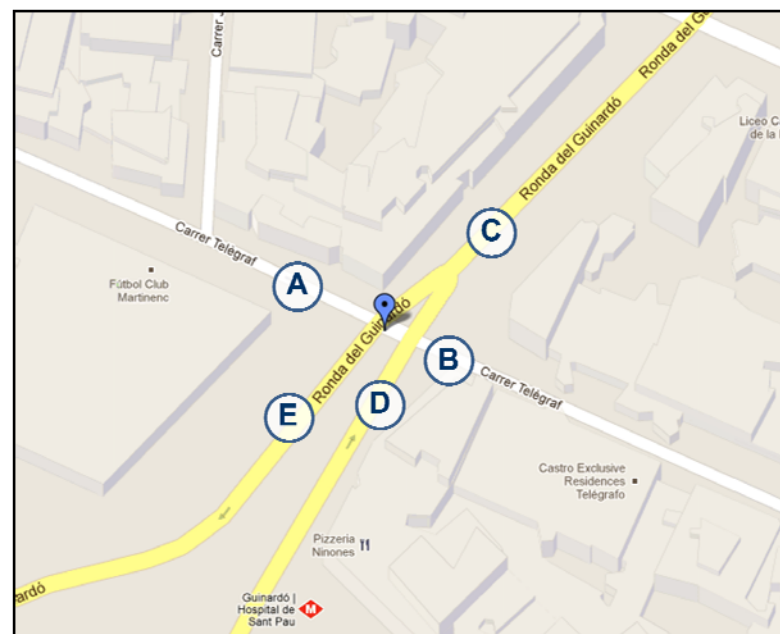
Clima: Sol Durada: 30 min.
Dia: 13/12/12 Hora inici: 11:00 Hora final: 11:30

RAMAL	VIANANTS		BICICLETES		VIANANTS	BICICS
	1er. quart	2on quart	1er. quart	2on quart	IML	IML
A	26	12	1	1	1013	241
B	29	27	1	0	1493	120
C	33	26	0	0	1573	0
D	44	48	0	1	2453	120

COMPTATGE MANUAL DE COMPOSICIÓ



Barri: El Baix Guinardó Punt: 8 Intersecció: Carrer Telègraf – Ronda Guinardó



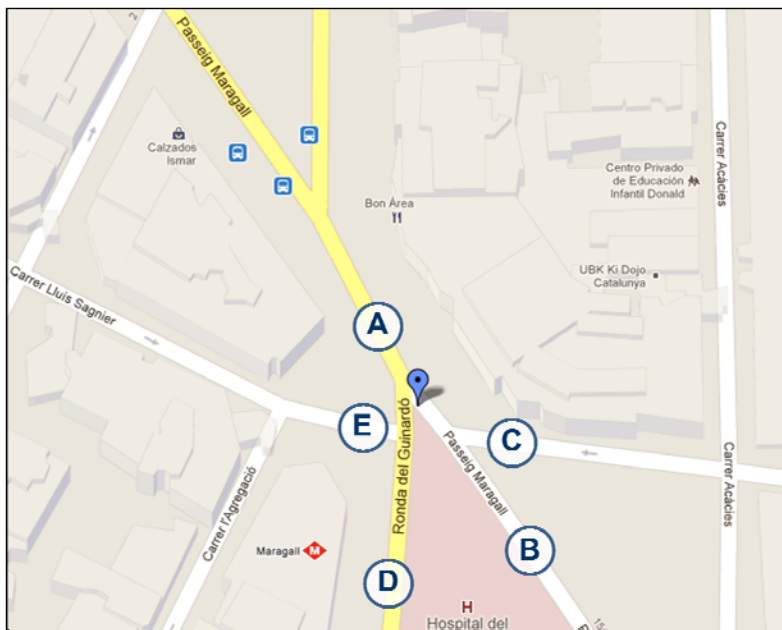
Clima: Núvol Durada: 30 min.
Dia: 12/12/12 Hora inici: 13:00 Hora final: 13:30

RAMAL	VIANANTS		BICICLETES		VIANANTS	BICICS
	1er. quart	2on quart	1er. quart	2on quart	IML	IML
A	87	81	2	1	4421	101
B	42	46	2	2	2316	135
C	124	109	1	3	6132	135
D	85	93	2	1	4684	101
E	79	81	2	1	4210	101

COMPTATGE MANUAL DE COMPOSICIÓ



Barri: El Baix Guinardó Punt: 9 Intersecció: Carrer Lluís Sagnier – Ronda Guinardó



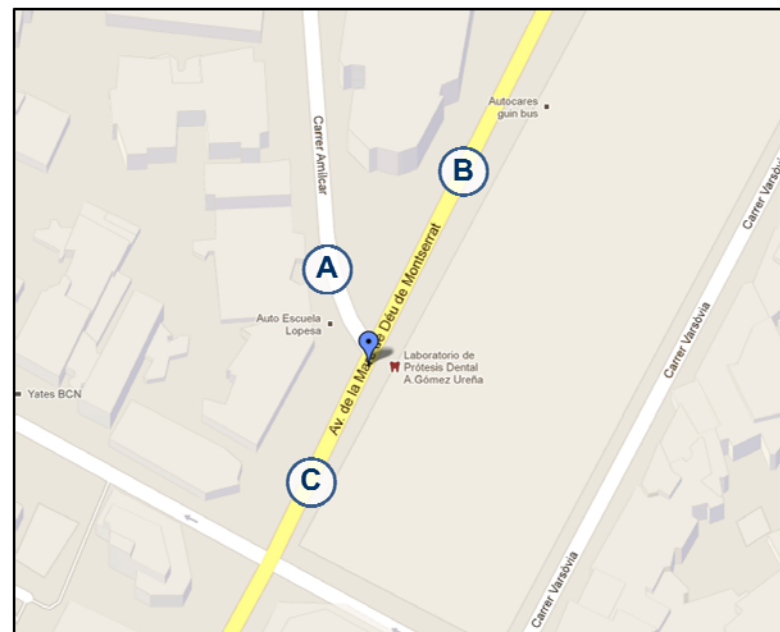
Clima: Núvol Durada: 30 min.
Dia:12/12/12 Hora inici: 11:00 Hora final: 11:30

RAMAL	VIANANTS		BICICLETES		VIANANTS		BICICS	
	1er. quart	2on quart	1er. quart	2on quart	IML	IML	IML	IML
A	-	87	-	7	4640	1686		
B	126	-	2	-	6720	482		
C	65	-	0	-	3467	0		
D	68	-	2	-	3627	482		
E	-	31	-	0	1653	0		
F	-	74	-	1	3947	241		

COMPTATGE MANUAL DE COMPOSICIÓ



Barri: El Baix Guinardó Punt: 10 Intersecció: Carrer Amílcar – Av. de la Mare de Déu de Montserrat



Clima: Núvol Durada: 30 min.
Dia:12/12/12 Hora inici: 09:00 Hora final: 09:30

RAMAL	VIANANTS		BICICLETES		VIANANTS		BICICS	
	1er. quart	2on quart	1er. quart	2on quart	IML	IML	IML	IML
A	30	39	1	2	2706	112		
B	36	52	0	0	3451	0		
C	67	69	1	2	5333	112		

COMPTATGE MANUAL DE COMPOSICIÓ



Barri: El Baix Guinardó	Punt: 11	Intersecció: Av. de la Mare de Déu de Montserrat – Passatge dels Garrofers
--------------------------------	-----------------	---



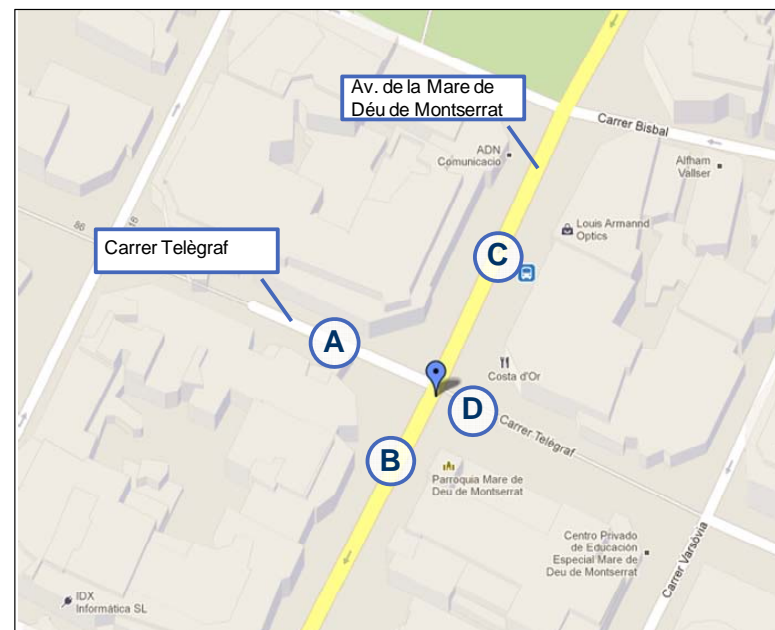
Clima: Núvol	Durada: 30 min.
Dia: 12/12/12	Hora inici: 09:30 Hora final: 10:00

RAMAL	VIANANTS		BICICLETES		VIANANTS	BICICS
	1er. quart	2on quart	1er. quart	2on quart	IML	IML
A	10	12	1	0	863	37
B	65	61	1	1	4941	75
C	65	72	1	1	5372	75
D	20	15	1	0	1372	37
E	2	8	-	-	392	-

COMPTATGE MANUAL DE COMPOSICIÓ



Barri: El Baix Guinardó	Punt: 12	Intersecció: Av. de la Mare de Déu de Montserrat - Carrer Telègraf
--------------------------------	-----------------	---



Clima: Sol	Durada: 30 min.
Dia: 13/12/12	Hora inici: 08:00 Hora final: 08:30

RAMAL	VIANANTS		BICICLETES		VIANANTS	BICICS
	1er. quart	2on quart	1er. quart	2on quart	IML	IML
A	110	117	0	0	5820	0
B	137	163	1	2	7692	74
C	167	182	1	2	8948	74
D	103	114	0	0	5564	0

COMPTATGE MANUAL DE COMPOSICIÓ



Barri: El Baix Guinardó	Punt: 13	Intersecció: Av. de la Mare de Déu de Montserrat – Carrer de Cartagena
-------------------------	----------	--



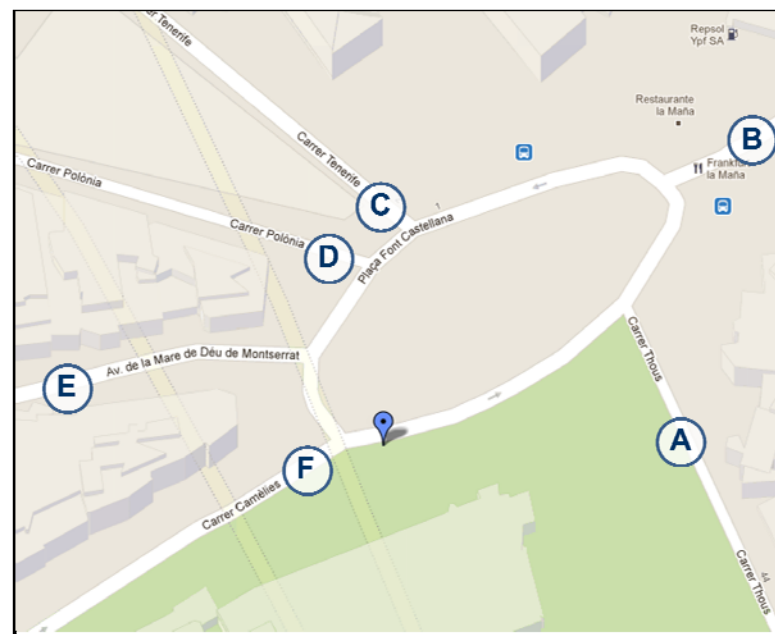
Clima: Sol	Durada: 30 min.
Dia: 13/12/12	Hora inici: 09:00 Hora final: 09:30

RAMAL	VIANANTS		BICICLETES		VIANANTS	BICICS
	1er. quart	2on quart	1er. quart	2on quart	IML	IML
A	84	67	0	0	5922	0
B	92	84	0	0	6902	0
C	47	31	0	0	3059	0

COMPTATGE MANUAL DE COMPOSICIÓ



Barri: El Baix Guinardó	Punt: 14	Intersecció: Plaça Font Castellana
-------------------------	----------	------------------------------------



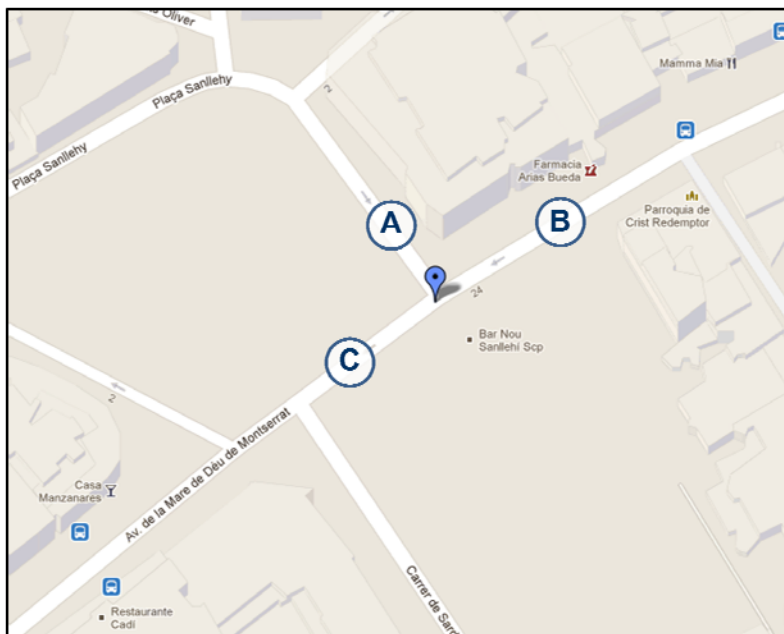
Clima: Sol	Durada: 30 min.
Dia: 13/12/12	Hora inici: 10:00 Hora final: 10:30

RAMAL	VIANANTS		BICICLETES		VIANANTS	BICICS
	1er. quart	2on quart	1er. quart	2on quart	IML	IML
A	-	22	-	0	1375	0
B	46	48	0	0	2937	0
C	15	-	0	-	937	0
D	16	-	0	-	1000	0
E	57	-	0	-	3562	0
F	12	-	0	-	750	0
G	-	39	-	0	2437	0

COMPTATGE MANUAL DE COMPOSICIÓ



Barri: El Baix Guinardó	Punt: 15	Intersecció: Pl. Sanllehy – Av. de la Mare de Déu de Montserrat
--------------------------------	-----------------	--



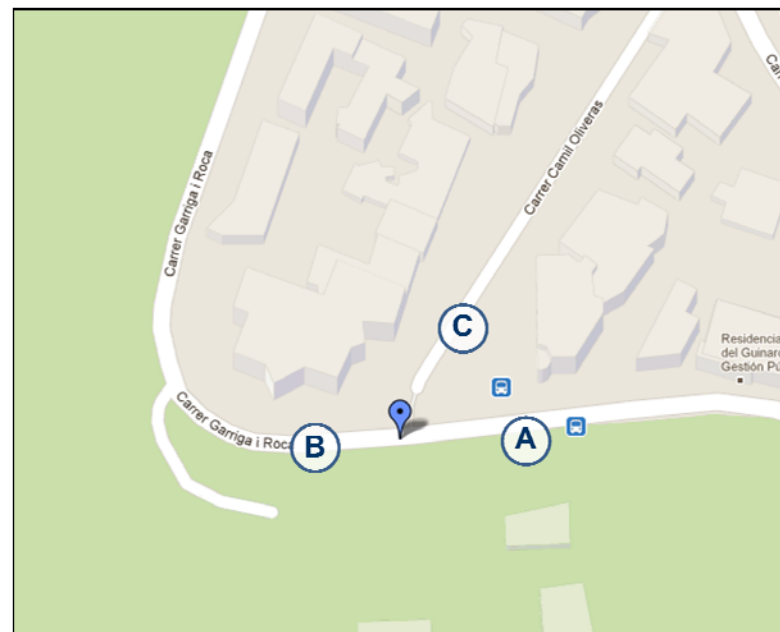
Clima: Núvol	Durada: 30 min.
Dia: 12/12/12	Hora inici: 08:15 Hora final: 08:45

RAMAL	VIANANTS		BICICLETES		VIANANTS	BICICS
	1er. quart	2on quart	1er. quart	2on quart	IML	IML
A	131	139	2	1	6923	74
B	93	104	1	4	5051	124
C	110	157	3	5	6846	200

COMPTATGE MANUAL DE COMPOSICIÓ



Barri: La Font d'en Fargues	Punt: 16	Intersecció: Carrer Canigó – Carrer Garriga i Roca
------------------------------------	-----------------	---



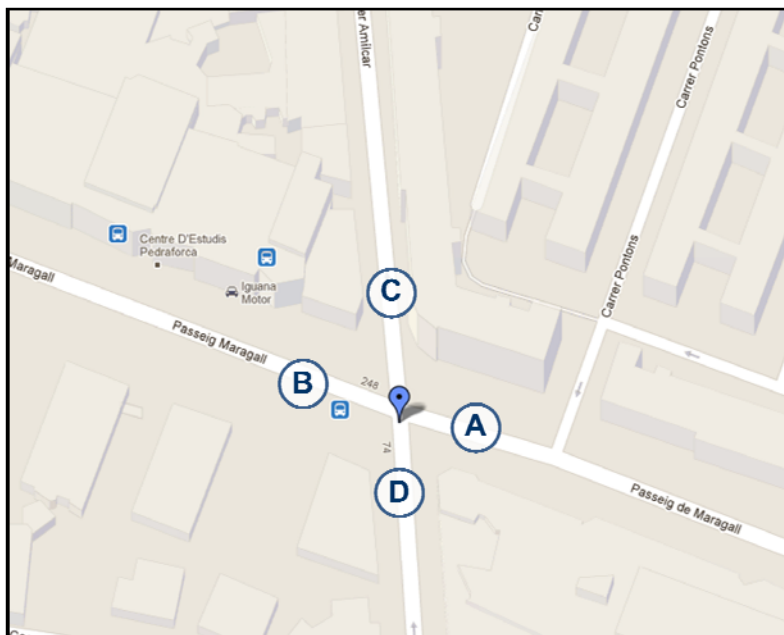
Clima: Núvol	Durada: 30 min.
Dia: 12/12/12	Hora inici: 13:15 Hora final: 13:45

RAMAL	VIANANTS		BICICLETES		VIANANTS	BICICS
	1er. quart	2on quart	1er. quart	2on quart	IML	IML
A	15	10	3	1	658	135
B	13	6	3	1	500	135
C	6	2	-	-	210,5	-

COMPTATGE MANUAL DE COMPOSICIÓ



Barri: La Font d'en Fargues Punt: 17 Intersecció: Passeig Maragall – Carrer Amilcar



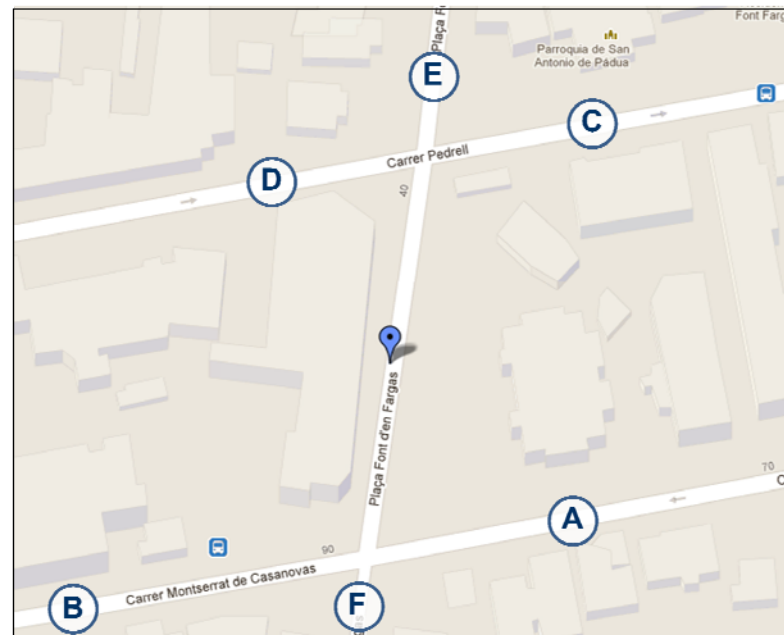
Clima: Núvol Durada: 30 min.
Dia: 12/12/12 Hora inici: 16:00 Hora final: 16:30

RAMAL	VIANANTS		BICICLETES		VIANANTS	BICICS
	1er. quart	2on quart	1er. quart	2on quart	IML	IML
A	83	103	5	7	7294	491
B	66	87	5	7	6000	491
C	17	30	1	-	1843	41
D	38	70	3	-	4235	123

COMPTATGE MANUAL DE COMPOSICIÓ



Barri: La Font d'en Fargues Punt: 18 Intersecció: Plaça de la Font d'en Fargues – Carrer de Montserrat de Casanovas



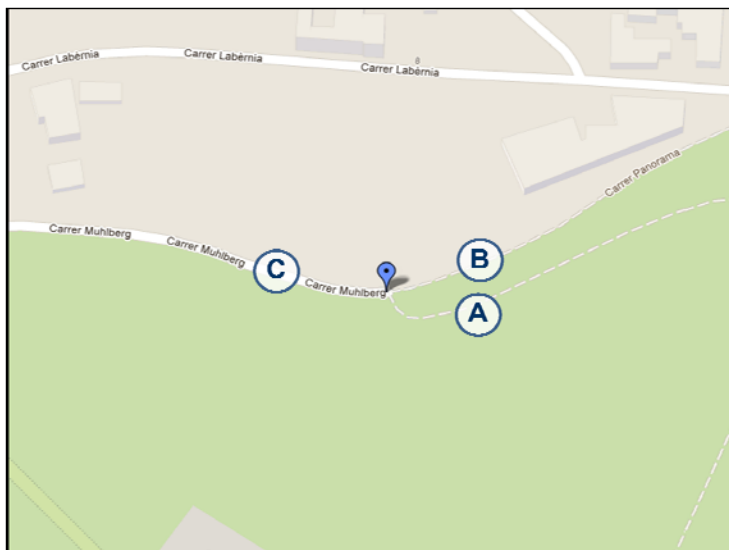
Clima: Núvol Durada: 30 min.
Dia: 12/12/12 Hora inici: 12:30 Hora final: 13:00

RAMAL	VIANANTS		BICICLETES		VIANANTS	BICICS
	1er. quart	2on quart	1er. quart	2on quart	IML	IML
A	-	14	-	-	737	-
B	-	25	-	-	1317	-
C	12	-	1	-	631,5	38
D	15	-	-	-	789,5	-
E	12	-	1	-	631,5	38
F	-	15	-	-	789,5	-
G	18	28	-	-	1210,5	-

COMPTATGE MANUAL DE COMPOSICIÓ



Barri: El Carmel Punt: 19 Intersecció: Carrer Muhlberg – Carrer Panorama



Clima: Núvol Durada: 30 min.
Dia: 12-13/12/12 Hora inici: 09:45 Hora final: 10:15

RAMAL	VIANANTS		BICICLETES		VIANANTS	BICICS
	1er. quart	2on quart	1er. quart	2on quart	IML	IML
A	12	7	-	-	594	-
B	-	1	-	-	16	-
C	16	5	-	-	656	-

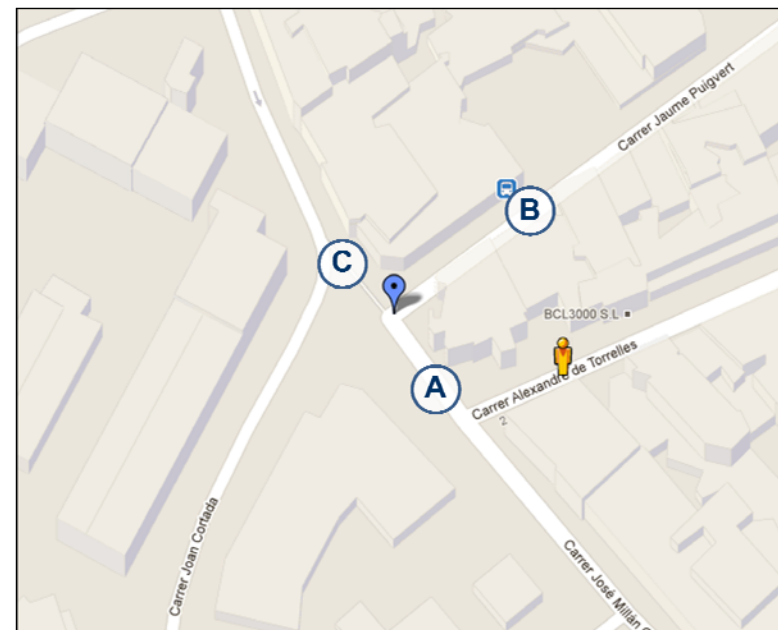
Clima: Núvol Durada: 30 min.
Dia: 13/12/12 Hora inici: 10:30 Hora final: 11:00

RAMAL	VIANANTS		BICICLETES		VIANANTS	BICICS
	1er. quart	2on quart	1er. quart	2on quart	IML	IML
A	13	8	-	-	656	-
B	7	5	-	-	375	-
C	18	11	-	-	906	-

COMPTATGE MANUAL DE COMPOSICIÓ



Barri: Can Baró Punt: 20 Intersecció: Carrer José Millán – Carrer Jaume Puigvert



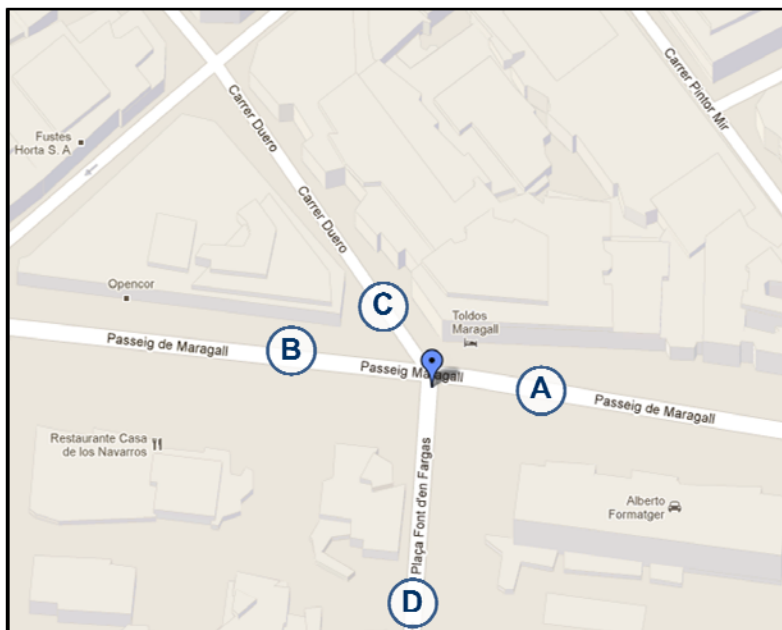
Clima: Núvol Durada: 30 min.
Dia: 12/12/12 Hora inici: 09:00 Hora final: 09:30

RAMAL	VIANANTS		BICICLETES		VIANANTS	BICICS
	1er. quart	2on quart	1er. quart	2on quart	IML	IML
A	44	36	-	-	3137	-
B	35	16	-	-	2000	-
C	35	21	-	-	2196	-
D	4	1	-	-	196	-

COMPTATGE MANUAL DE COMPOSICIÓ



Barri: La Font d'en Fargues Punt: 21 Intersecció: Plaça Font d'en Fargues – Passeig de Maragall



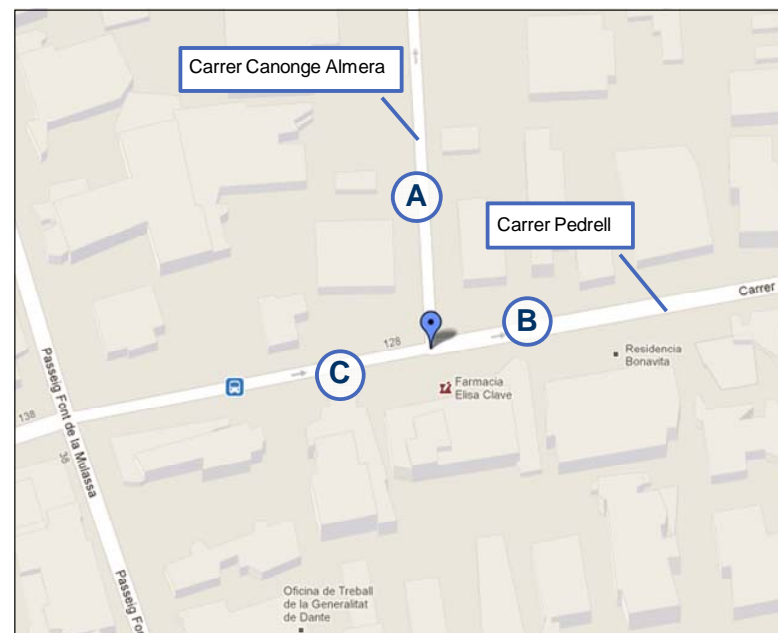
Clima: Núvol Durada: 30 min.
Dia: 12/12/12 Hora inici: 16:45 Hora final: 17:15

RAMAL	VIANANTS		BICICLETES		VIANANTS	BICICS
	1er. quart	2on quart	1er. quart	2on quart	IML	IML
A	156	157	5	2	5639	241
B	151	163	4	2	5657	204
C	59	48	2	1	1928	102
D	60	81	1	1	2540	68

COMPTATGE MANUAL DE COMPOSICIÓ



Barri: La Font d'en Fargues Punt: 22 Intersecció: Carrer Pedrell – Carrer Canonge Almera



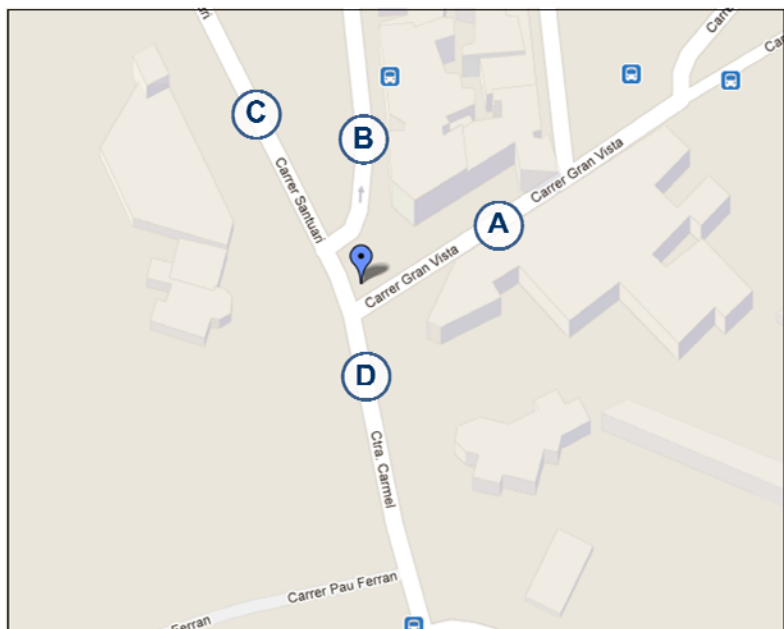
Clima: Núvol Durada: 30 min.
Dia: 12/12/12 Hora inici: 12:00 Hora final: 12:30

RAMAL	VIANANTS		BICICLETES		VIANANTS	BICICS
	1er. quart	2on quart	1er. quart	2on quart	IML	IML
A	4	2	-	-	158	-
B	25	23	-	-	1263	-
C	30	27	-	-	1500	-

COMPTATGE MANUAL DE COMPOSICIÓ



Barri: El Carmel	Punt: 23	Intersecció: Ctra. Carmel – Carrer Santuari – Carrer Gran Vista
------------------	----------	---



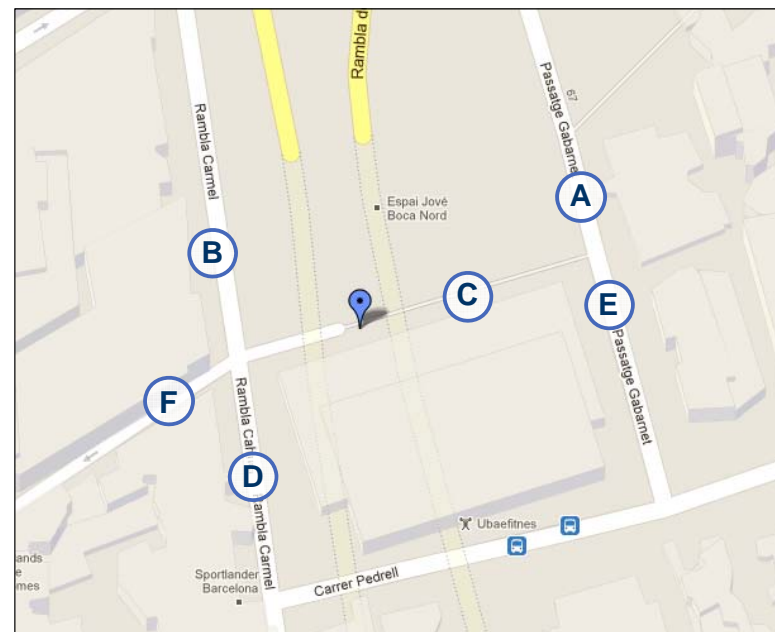
Clima: Núvol	Durada: 30 min.
Dia: 12/12/12	Hora inici: 10:30 Hora final: 11:00

RAMAL	VIANANTS		BICICLETES		VIANANTS	BICICS
	1er. quart	2on quart	1er. quart	2on quart	IML	IML
A	53	86	-	-	4344	-
B	54	99	1	1	4781	10
C	21	19	1	-	1256	35
D	70	95	2	-	5156	70

COMPTATGE MANUAL DE COMPOSICIÓ



Barri: El Carmel	Punt: 24	Intersecció: Rambla del Carmel – Passatge Gabarnet
------------------	----------	--



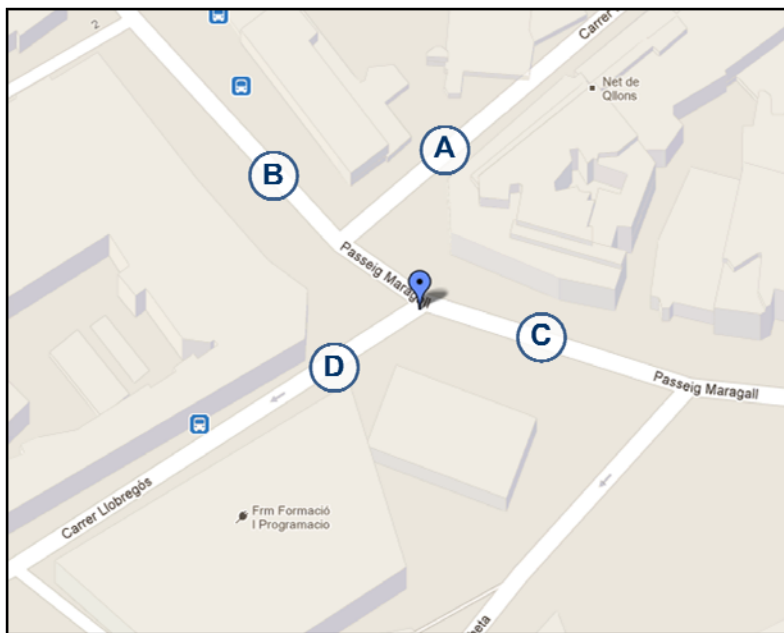
Clima: Núvol	Durada: 30 min.
Dia: 12/12/12	Hora inici: 11:15 Hora final: 11:45

RAMAL	VIANANTS		BICICLETES		VIANANTS	BICICS
	1er. quart	2on quart	1er. quart	2on quart	IML	IML
A	-	13	-	1	693	920,5
B	79	-	2	-	4213	241
C	-	22	-	-	1173	-
D	70	-	-	-	3733	-
E	-	22	1	1	1173	241
F	37	-	1	-	1973	120,5

COMPTATGE MANUAL DE COMPOSICIÓ



Barri: La Font d'en Fargues Punt: 25 Intersecció: Carrer Llobregós – Passeig Maragall



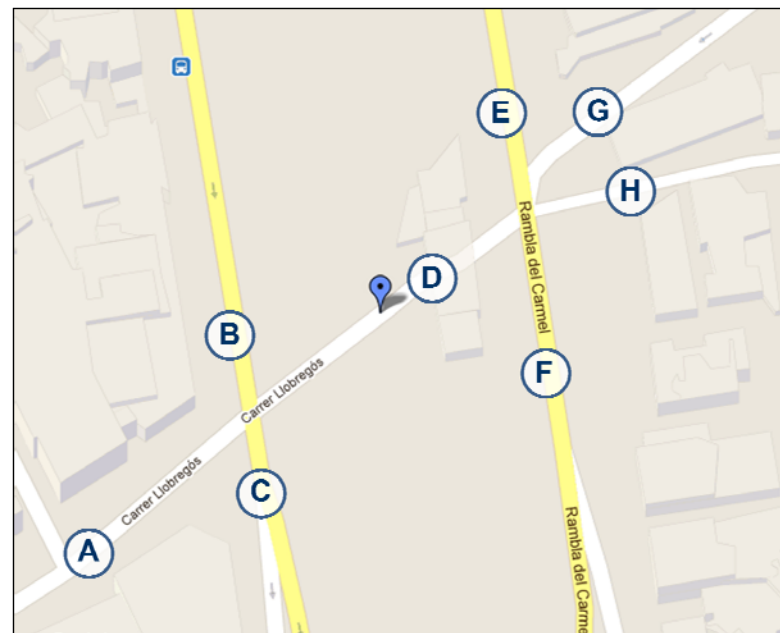
Clima: Núvol Durada: 30 min.
Dia: 12/12/12 Hora inici: 17:30 Hora final: 18:00

RAMAL	VIANANTS		BICICLETES		VIANANTS	BICICS
	1er. quart	2on quart	1er. quart	2on quart	IML	IML
A	68	55	-	-	2216	-
B	158	157	8	6	5694	475
C	165	179	9	6	6198	509
D	98	128	1	-	4072	34

COMPTATGE MANUAL DE COMPOSICIÓ



Barri: El Carmel Punt: 26 Intersecció: Carrer Llobregós – Rambla del Carmel



Clima: Sol Durada: 30 min.
Dia: 13/12/12 Hora inici: 08:15 Hora final: 08:45

RAMAL	VIANANTS		BICICLETES		VIANANTS	BICICS
	1er. quart	2on quart	1er. quart	2on quart	IML	IML
A	-	241	-	-	12359	-
B	-	49	-	-	2513	-
C	-	49	-	-	2513	-
D	113	257	-	-	9487	-
E	40				2051	-
F	16				820	-
G	62				3179	-
H	35				1795	-

COMPTATGE MANUAL DE COMPOSICIÓ



Barri: El Carmel	Punt: 27	Intersecció: Carrer Ramon Rocafull – Carrer Llobregós – Carrer de la Murtra
------------------	----------	---



Clima: Núvol	Durada: 30 min.
Dia: 13/12/12	Hora inici: 09:15 Hora final: 09:45

RAMAL	VIANANTS		BICICLETES		VIANANTS	BICICS
	1er. quart	2on quart	1er. quart	2on quart	IML	IML
A	75	-	-	-	5882	-
B	18	-	-	-	1412	-
C	30	-	-	-	2532	-
D	45	36	-	-	3176	-
E	-	21	-	-	1647	-
F	-	23	-	-	1804	-
G	-	58	-	-	4549	-

COMPTATGE MANUAL DE COMPOSICIÓ



Barri: El Carmel	Punt: 28	Intersecció: Passeig de la Mare de Déu d Montserrat – Carrer Lorda
------------------	----------	--



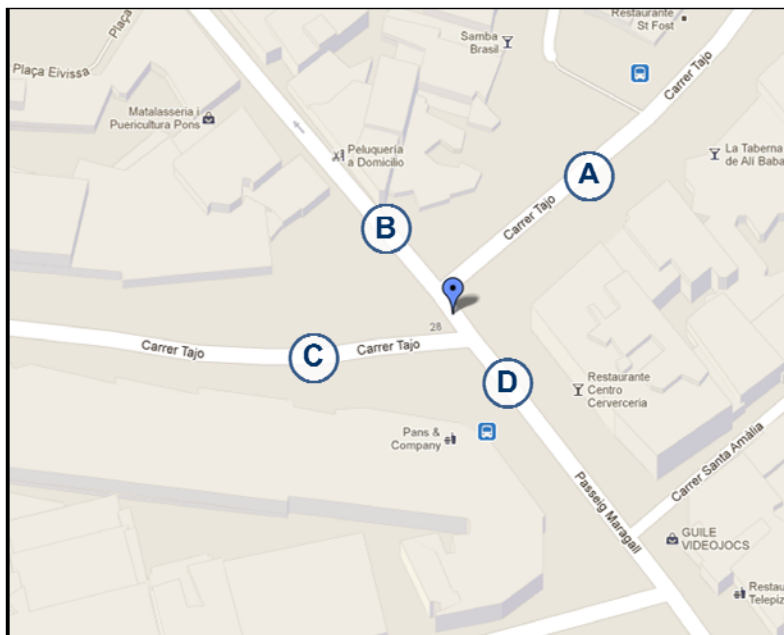
Clima: Sol	Durada: 30 min.
Dia: 13/12/12	Hora inici: 10:00 Hora final: 10:30

RAMAL	VIANANTS		BICICLETES		VIANANTS	BICICS
	1er. quart	2on quart	1er. quart	2on quart	IML	IML
A	85	67	3	--	4750	112-
B	46	52	1	-	3063	37-
C	47	48	2	-	2969	745-
D	33	22	-	-	1719	-

COMPTATGE MANUAL DE COMPOSICIÓ



Barri: Horta Punt: 31 Intersecció: Carrer Tajo – Passeig Maragall



Clima: Núvol Durada: 30 min.
Dia: 12/12/12 Hora inici: 17:00 Hora final: 17:30

RAMAL	VIANANTS		BICICLETES		VIANANTS	BICICS
	1er. quart	2on quart	1er. quart	2on quart	IML	IML
A	65		-	-	2340	-
B	84		-	-	3030	-
C	-	42	-	-	2600	-
D	-	76	-	-	2740	-

COMPTATGE MANUAL DE COMPOSICIÓ



Barri: Horta Punt: 32 Intersecció: Rambla Carmel – Carrer Lisboa



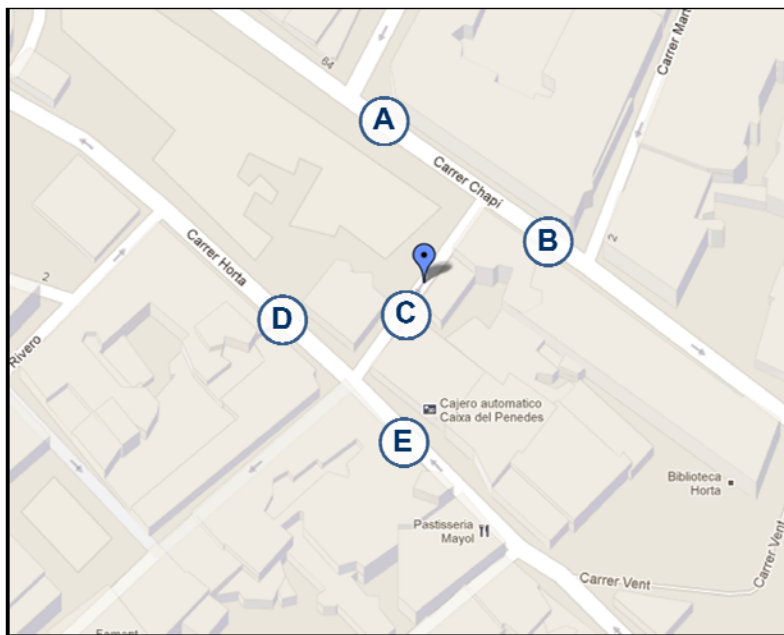
Clima: Núvol Durada: 30 min.
Dia: 12/12/12 Hora inici: 16:00 Hora final: 16:30

RAMAL	VIANANTS		BICICLETES		VIANANTS	BICICS
	1er. quart	2on quart	1er. quart	2on quart	IML	IML
A	-	64	1	2	5020	120
B	8	-	-	-	630	-
C	27	-	1	-	2120	120
D	-	22	-	-	1725	-
E	6	-	-	-	470	-
F	-	19	-	-	1490	-

COMPTATGE MANUAL DE COMPOSICIÓ



Barri: Horta Punt: 33 Intersecció: Carrer Horta – Carrer de Chapí



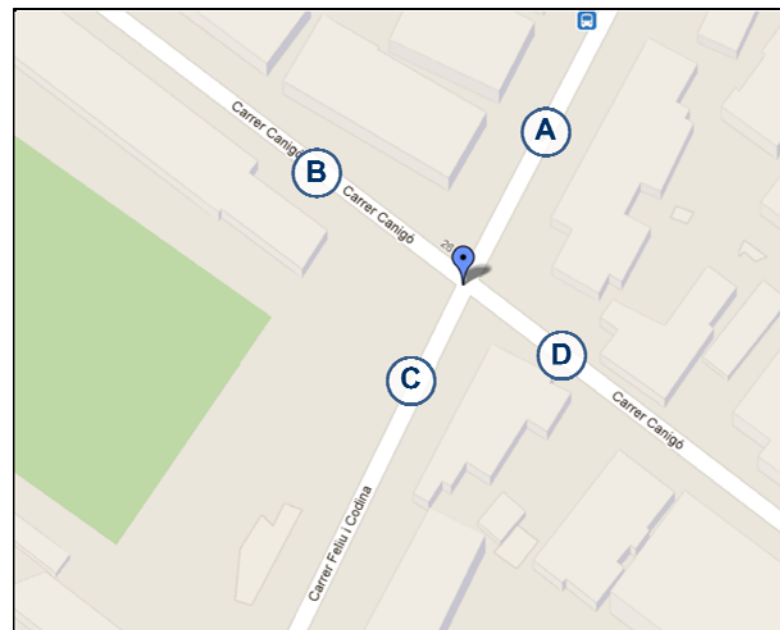
Clima: Núvol Durada: 30 min.
Dia: 13/12/12 Hora inici: 08:30 Hora final: 09:00

RAMAL	VIANANTS		BICICLETES		VIANANTS	BICICS
	1er. quart	2on quart	1er. quart	2on quart	IML	IML
A	-	97	-	1	4975	50
B	-	51	-	-	2615	-
C	67	96	1	1	4180	50
D	49	-	-	-	2510	-
E	65	-	1	-	3330	50

COMPTATGE MANUAL DE COMPOSICIÓ



Barri: Horta Punt: 34 Intersecció: Carrer Feliu i Codina – Carrer Canigó



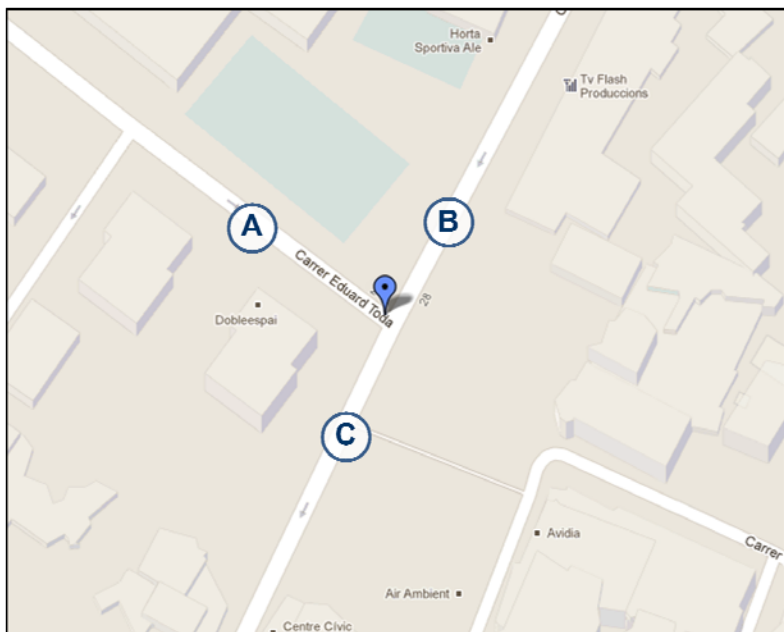
Clima: Sol Durada: 30 min.
Dia: 13/12/12 Hora inici: 10:00 Hora final: 10:30

RAMAL	VIANANTS		BICICLETES		VIANANTS	BICICS
	1er. quart	2on quart	1er. quart	2on quart	IML	IML
A	45	33	-	1	2440	70
B	15	32	-	-	1470	-
C	41	38	-	1	2470	70
D	16	21	-	-	1160	-

COMPTATGE MANUAL DE COMPOSICIÓ



Barri: Horta Punt: 35 Intersecció: Carrer Eduard Toldrà – Carrer Feliu i Codina



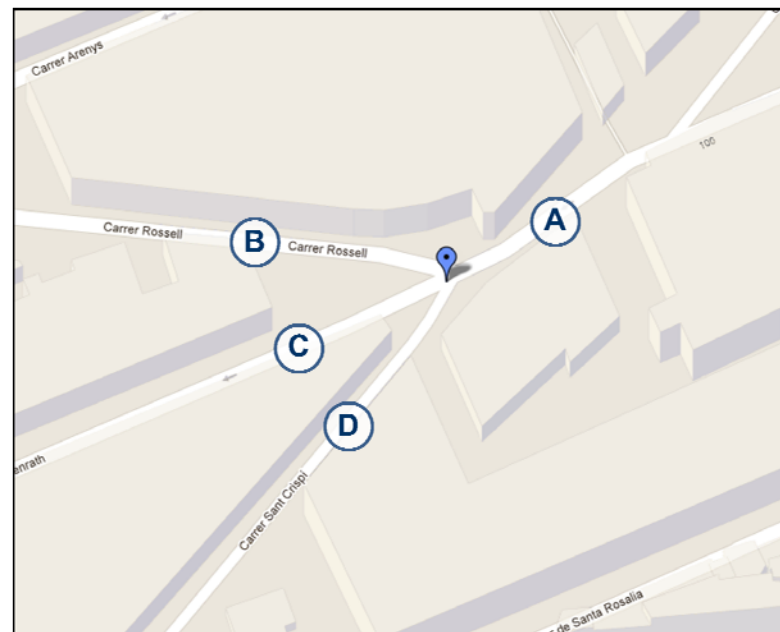
Clima: Núvol Durada: 30 min.
Dia: 13/12/12 Hora inici: 09:15 Hora final: 09:45

RAMAL	VIANANTS		BICICLETES		VIANANTS	BICICS
	1er. quart	2on quart	1er. quart	2on quart	IML	IML
A	60	50	-	-	4180	-
B	59	56	1	-	4510	80
C	74	62	1	-	5330	80

COMPTATGE MANUAL DE COMPOSICIÓ



Barri: La Teixonera Punt: 36 Intersecció: Carrer Rosell – Carrer Sant Crispi



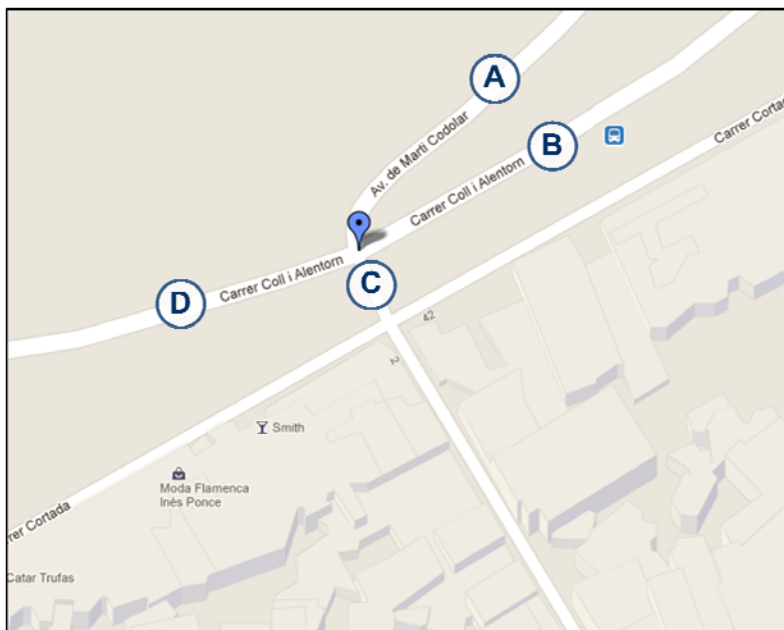
Clima: Sol Durada: 30 min.
Dia: 13/12/12 Hora inici: 11:15 Hora final: 11:45

RAMAL	VIANANTS		BICICLETES		VIANANTS	BICICS
	1er. quart	2on quart	1er. quart	2on quart	IML	IML
A	20	14	-	-	907	-
B	13	13	-	-	693	-
C	19	30	-	-	1307	-
D	17	23	-	-	1067	-
E	15	14	-	-	773	-

COMPTATGE MANUAL DE COMPOSICIÓ



Barri: La Vall d'Hebrón	Punt: 37	Intersecció: Carrer Coll i Alentorn – Av. de Martí Codolar
-------------------------	----------	--



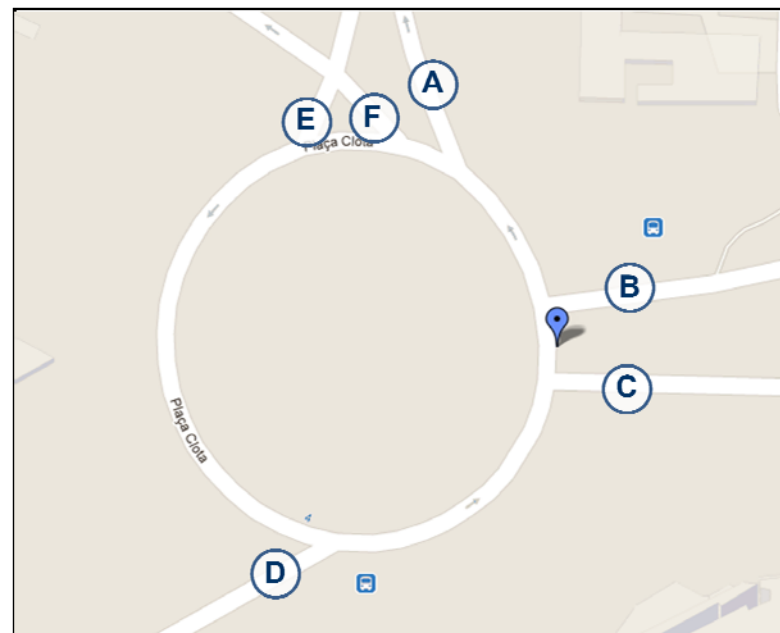
Clima: Sol	Durada: 30 min.
Dia: 13/12/12	Hora inici: 08:30 Hora final: 09:00

RAMAL	VIANANTS		BICICLETES		VIANANTS	BICICS
	1er. quart	2on quart	1er. quart	2on quart	IML	IML
A	28	17	-	-	1154	-
B	30	31	3	-	1564	74
C	24	18	-	-	1077	-
D	18	3	1	-	538	25

COMPTATGE MANUAL DE COMPOSICIÓ



Barri: La Teixonera	Punt: 38	Intersecció: Plaça Clota
---------------------	----------	--------------------------



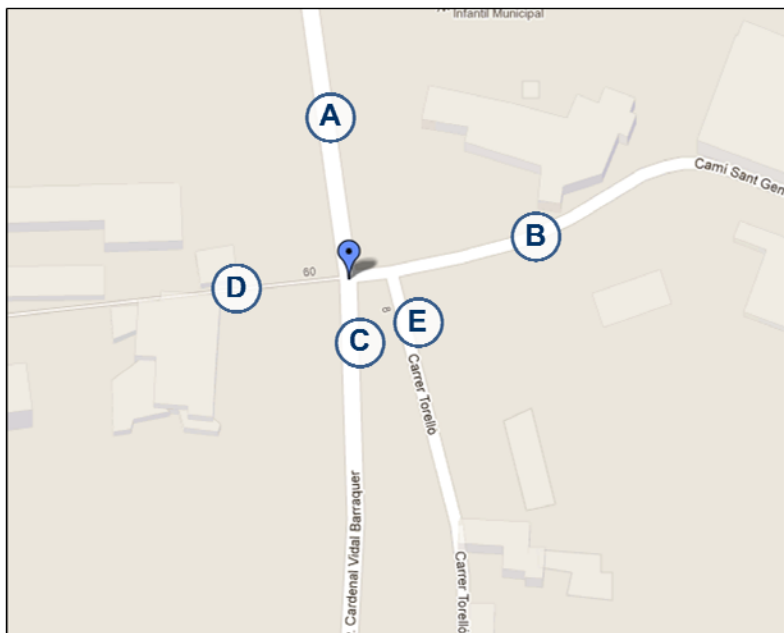
Clima: Sol	Durada: 30 min.
Dia: 13/12/12	Hora inici: 09:15 Hora final: 09:45

RAMAL	VIANANTS		BICICLETES		VIANANTS	BICICS
	1er. quart	2on quart	1er. quart	2on quart	IML	IML
A	18	20	-	-	1490	-
B	16	29	2	-	1765	75
C	30	44	1	1	2902	75
D	25	29	1	1	2196	75
E	27	29	1	1	2196	75

COMPTATGE MANUAL DE COMPOSICIÓ



Barri: La Teixonera Punt: 39 Intersecció: Carrer Torelló – Camí de sant Genís a Horta



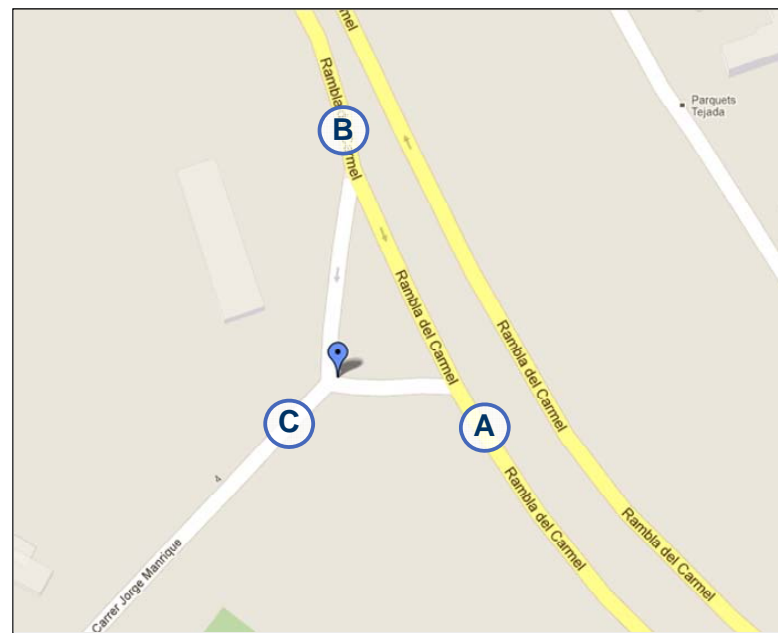
Clima: Núvol Durada: 30 min.
Dia: 12/12/12 Hora inici: 17:00 Hora final: 17:30

RAMAL	VIANANTS		BICICLETES		VIANANTS	BICICS
	1er. quart	2on quart	1er. quart	2on quart	IML	IML
A	21	23	1	1	793	68
B	5	2	-	-	126	-
C	19	21	2	1	721	102
D	3	2	1	-	90	68
E	4	4	-	-	144	-

COMPTATGE MANUAL DE COMPOSICIÓ



Barri: Horta Punt: 40 Intersecció: Rambla del Carme – Carrer Jorge Manrique



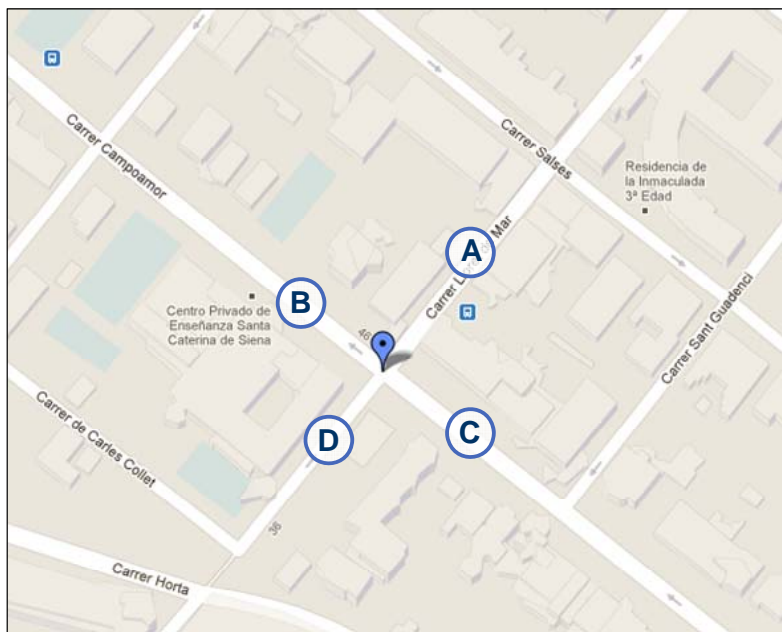
Clima: Núvol Durada: 30 min.
Dia: 12/12/12 Hora inici: 15:30 Hora final: 16:00

RAMAL	VIANANTS		BICICLETES		VIANANTS	BICICS
	1er. quart	2on quart	1er. quart	2on quart	IML	IML
A	12	17	-	-	1560	-
B	6	6	-	-	650	-
C	5	11	-	-	865	-

COMPTATGE MANUAL DE COMPOSICIÓ



Barri: Horta Punt: 41 Intersecció: Carrer Campoamor – Carrer Lloret de Mar



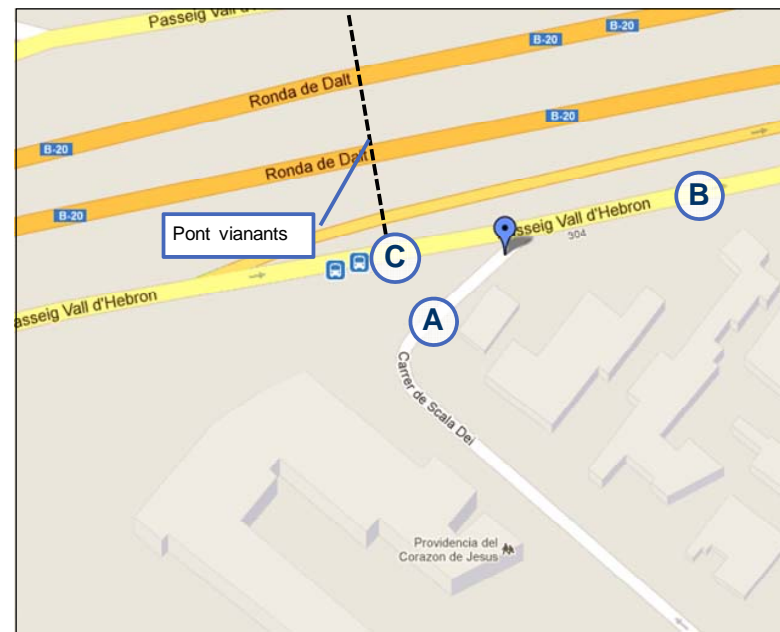
Clima: Núvol Durada: 30 min.
Dia: 12/12/12 Hora inici: 13:30 Hora final: 14:00

RAMAL	VIANANTS		BICICLETES		VIANANTS	BICICS
	1er. quart	2on quart	1er. quart	2on quart	IML	IML
A	30	12	-	-	1100	-
B	53	19	-	-	1895	-
C	31	13	-	-	1160	-
D	25	14	-	-	1030	-

COMPTATGE MANUAL DE COMPOSICIÓ



Barri: Horta Punt: 42 Intersecció: Ronda de Dalt – Carrer de Scala Dei



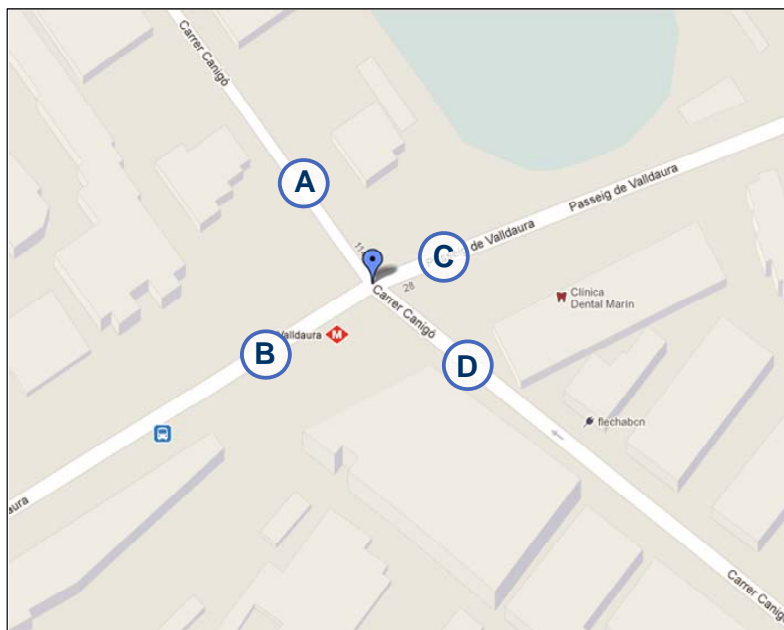
Clima: Núvol Durada: 30 min.
Dia: 12/12/12 Hora inici: 12:45 Hora final: 13:15

RAMAL	VIANANTS		BICICLETES		VIANANTS	BICICS
	1er. quart	2on quart	1er. quart	2on quart	IML	IML
A	55	35	-	-	2370	-
B	20	16	1	-	950	80
C	33	14	1	-	1240	80

COMPTATGE MANUAL DE COMPOSICIÓ



Barri: Horta Punt: 43 Intersecció: Carrer Canigó – Passeig de Valldaura



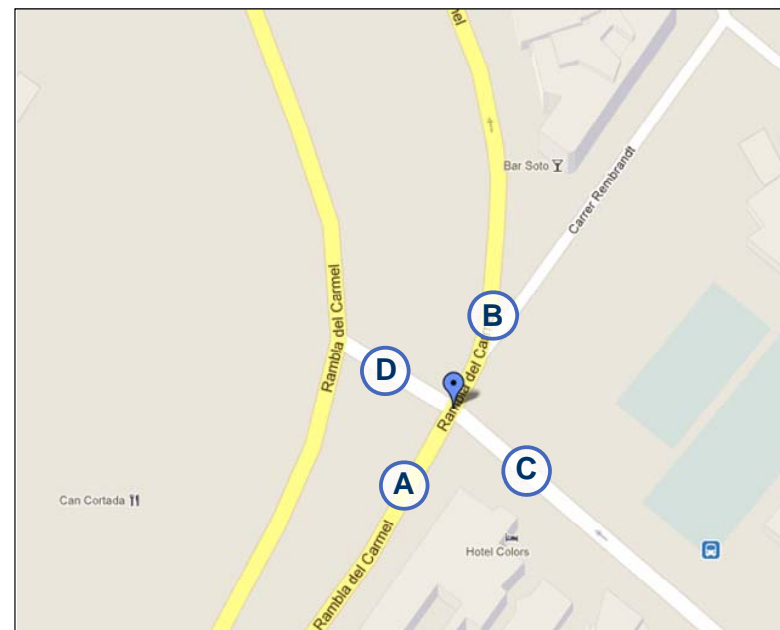
Clima: Núvol Durada: 30 min.
Dia: 12/12/12 Hora inici: 12:00 Hora final: 12:30

RAMAL	VIANANTS		BICICLETES		VIANANTS	BICICS
	1er. quart	2on quart	1er. quart	2on quart	IML	IML
A	10	13	-	-	600	-
B	38	38	-	-	2000	-
C	32	40	-	-	1900	-
D	38	41	-	-	2100	-

COMPTATGE MANUAL DE COMPOSICIÓ



Barri: Horta Punt: 44 Intersecció: Carrer Campoamor – Carrer Rembrandt



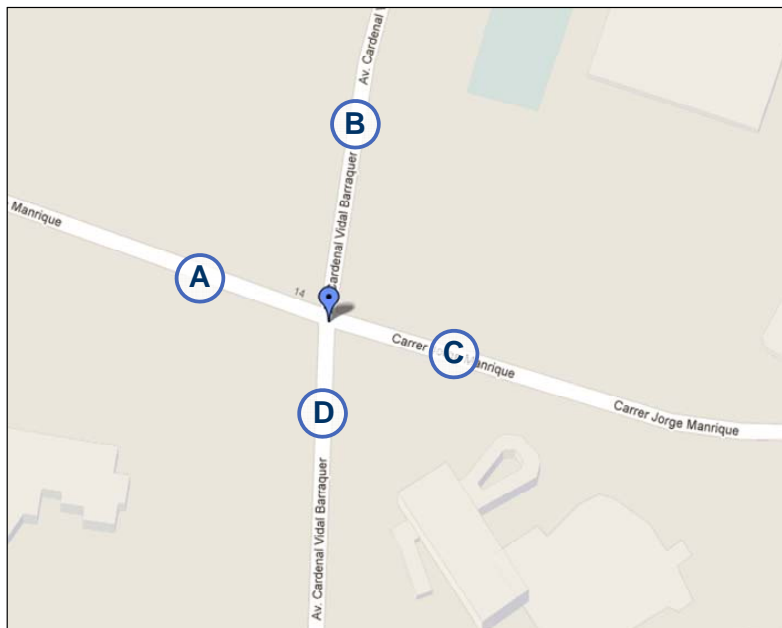
Clima: Núvol Durada: 30 min.
Dia: 12/12/12 Hora inici: 11:15 Hora final: 11:45

RAMAL	VIANANTS		BICICLETES		VIANANTS	BICICS
	1er. quart	2on quart	1er. quart	2on quart	IML	IML
A	11	10	1	-	560	240
B	30	18	1	-	1280	240
C	15	18	-	-	880	-
D	14	7	-	-	560	-

COMPTATGE MANUAL DE COMPOSICIÓ



Barri: Horta	Punt: 45	Intersecció: Carrer Jorge Manrique – Av. Cardenal Vidal Barraquer
--------------	----------	---



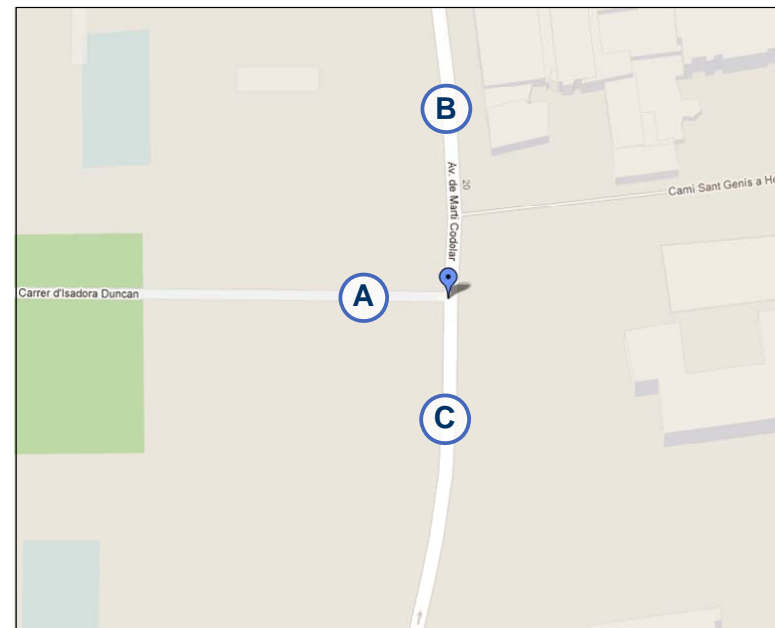
Clima: Núvol	Durada: 30 min.
Dia: 12/12/12	Hora inici: 16:00 Hora final: 16:30

RAMAL	VIANANTS		BICICLETES		VIANANTS	BICICS
	1er. quart	2on quart	1er. quart	2on quart	IML	IML
A	7	6	-	-	509	-
B	8	25	-	1	1294	41
C	11	27	-	-	1490	-
D	7	28	-	1	1372	41

COMPTATGE MANUAL DE COMPOSICIÓ



Barri: Horta	Punt: 46	Intersecció: Carrer d'Isadora Duncan – Av. de Martí Codolar
--------------	----------	---



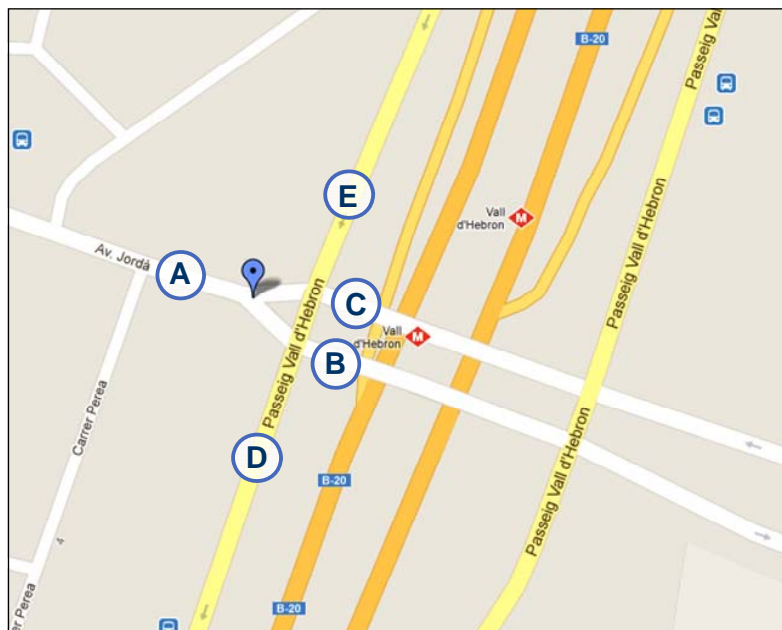
Clima: Sol	Durada: 30 min.
Dia: 12/12/12	Hora inici: 10:30 Hora final: 11:00

RAMAL	VIANANTS		BICICLETES		VIANANTS	BICICS
	1er. quart	2on quart	1er. quart	2on quart	IML	IML
A	3	-	1	-	94	37
B	17	17	1	-	1063	37
C	16	17	-	-	1031	-

COMPTATGE MANUAL DE COMPOSICIÓ



Barri: Montbau Punt: 47 Intersecció: Av. Jordà – Passeig de la Vall d'Hebrón



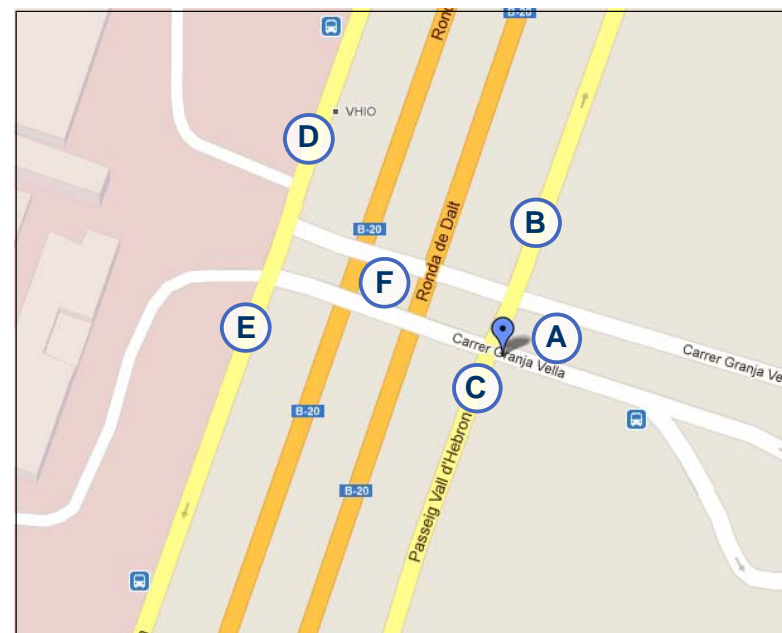
Clima: Núvol Durada: 30 min.
Dia: 12/12/12 Hora inici: 12:00 Hora final: 12:30

RAMAL	VIANANTS		BICICLETES		VIANANTS	BICICS
	1er. quart	2on quart	1er. quart	2on quart	IML	IML
A	53	70	1	1	3237	75
B	47	39	-	1	2263	38
C	29	28	-	-	1500	-
D	29	41	1	3	1842	151
E	71	71	2	3	3737	188

COMPTATGE MANUAL DE COMPOSICIÓ



Barri: Montbau Punt: 48 Intersecció: Carrer Granja Vella – Ronda de Dalt



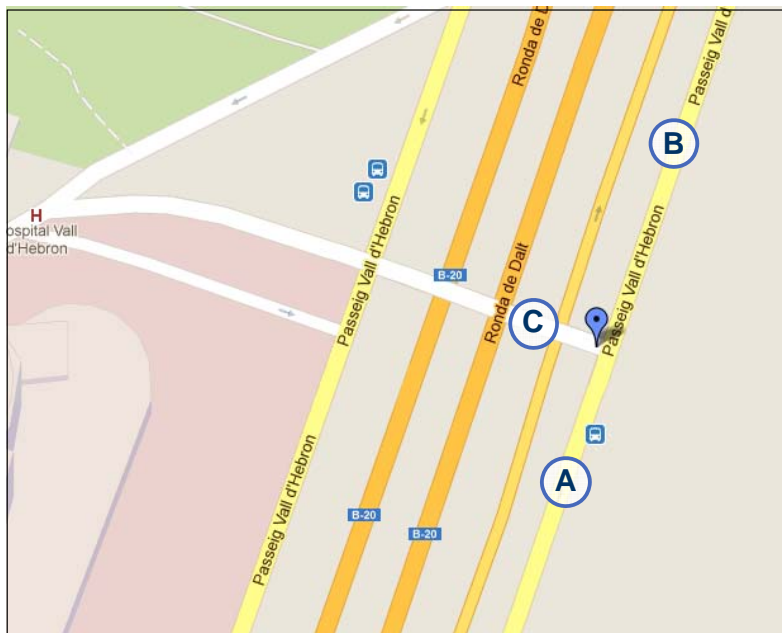
Clima: Núvol Durada: 30 min.
Dia: 12/12/12 Hora inici: 13:30 Hora final: 14:00

RAMAL	VIANANTS		BICICLETES		VIANANTS	BICICS
	1er. quart	2on quart	1er. quart	2on quart	IML	IML
A	59	125	-	-	4842	-
B	23	41	1	-	1684	34
C	33	42	1	1	1974	67,45
D	127	100	-	1	5974	34
E	123	104	-	1	5974	34
F	64	91	-	1	4079	34

COMPTATGE MANUAL DE COMPOSICIÓ



Barri: Montbau	Punt: 49	Intersecció: Passeig de la Vall d'Hebron – Pont de la Ronda de Dalt
-----------------------	-----------------	--



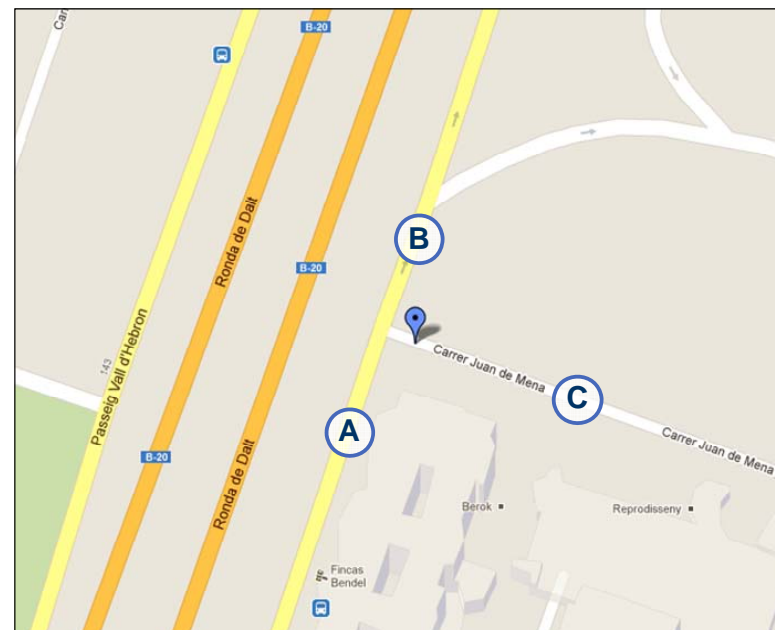
Clima: Núvol	Durada: 30 min.
Dia: 12/12/12	Hora inici: 14:15 Hora final: 14:45

RAMAL	VIANANTS		BICICLETES		VIANANTS	BICICS
	1er. quart	2on quart	1er. quart	2on quart	IML	IML
A	25	20	-	1	1698	23
B	17	12	-	2	1094	46
C	19	24	-	1	1623	23

COMPTATGE MANUAL DE COMPOSICIÓ



Barri: Montbau	Punt: 50	Intersecció: Ronda de Dalt – Carrer Juan de Mena
-----------------------	-----------------	---



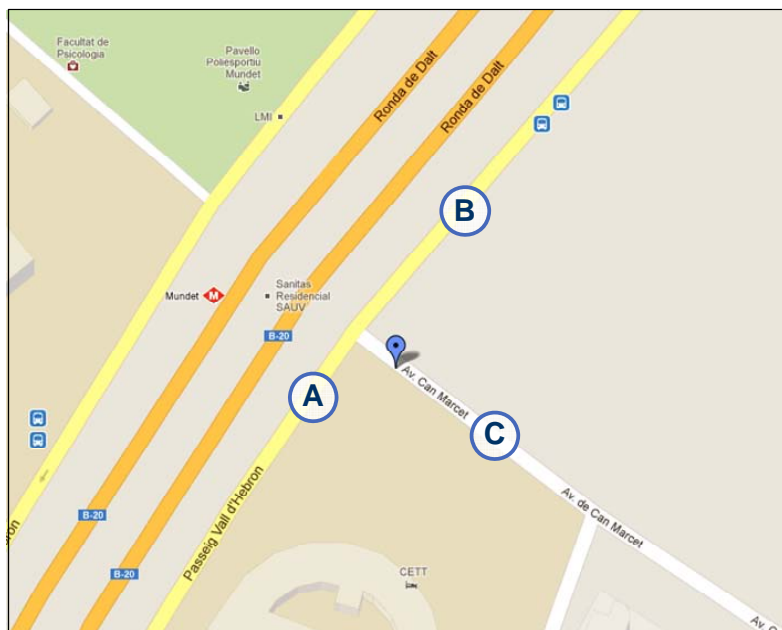
Clima: Núvol	Durada: 30 min.
Dia: 12/12/12	Hora inici: 15:00 Hora final: 15:30

RAMAL	VIANANTS		BICICLETES		VIANANTS	BICICS
	1er. quart	2on quart	1er. quart	2on quart	IML	IML
A	29	35	-	-	3459	-
B	10	4	-	-	767	-
C	10	16	-	-	1405	-
D	28	35	-	-	3405	-
E	33	30	-	-	3405	-

COMPTATGE MANUAL DE COMPOSICIÓ



Barri: Horta	Punt: 51	Intersecció: Av. Can Marçet – Passeig de la Vall d'Hebrón
--------------	----------	---



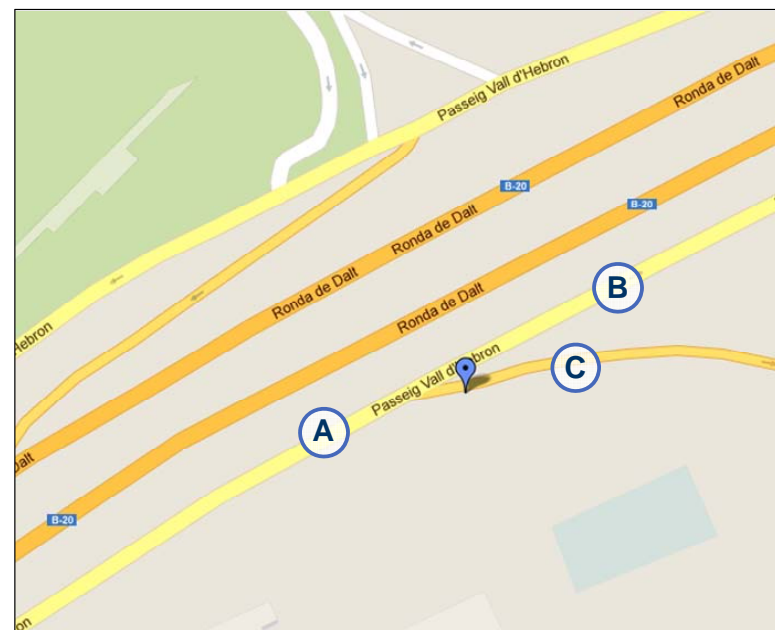
Clima: Núvol	Durada: 30 min.
Dia: 12/12/12	Hora inici: 08:30 Hora final: 09:00

RAMAL	VIANANTS		BICICLETES		VIANANTS	BICICS
	1er. quart	2on quart	1er. quart	2on quart	IML	IML
A	14	23	3	3	950	150
B	23	30	4	4	1360	200
C	24	40	1	1	1640	50

COMPTATGE MANUAL DE COMPOSICIÓ



Barri: 12/12/12	Punt: 52	Intersecció: Pas soterrat al asseig de la Vall d'Hebrón per creuar la Ronda de Dalt
-----------------	----------	---



Clima: Núvol	Durada: 30 min.
Dia: 12/12/12	Hora inici: 10:00 Hora final: 10:00

RAMAL	VIANANTS		BICICLETES		VIANANTS	BICICS
	1er. quart	2on quart	1er. quart	2on quart	IML	IML
A	21	15	-	-	1125	-
B	16	8	-	-	750	-
C	4	7	-	-	340	-

COMPTATGE MANUAL DE COMPOSICIÓ



Barri: Horta Punt: 53 Intersecció: Passeig Castanyers – Carrer Germans Desvallés



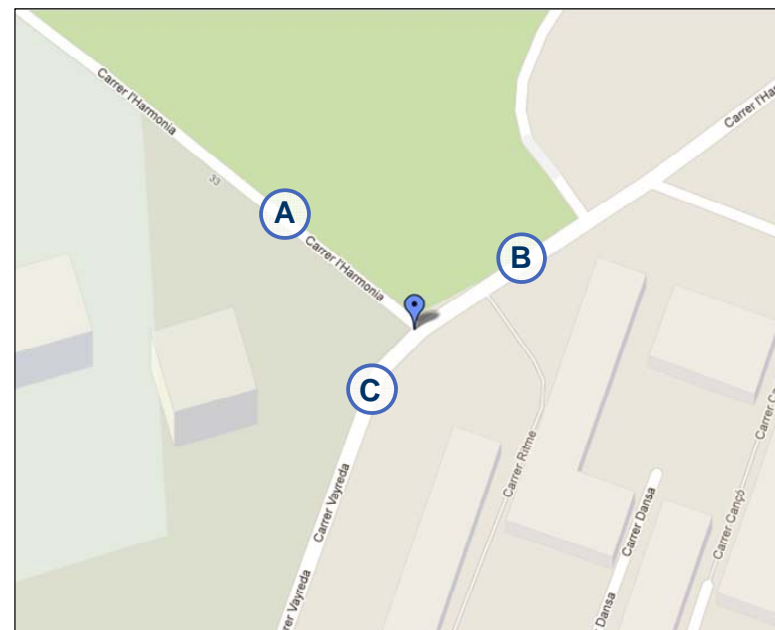
Clima: Núvol Durada: 30 min.
Dia: 12/12/12 Hora inici: 09:15 Hora final: 09:45

RAMAL	VIANANTS		BICICLETES		VIANANTS	BICICS
	1er. quart	2on quart	1er. quart	2on quart	IML	IML
A	7	3	1	1	390	75
B	75	38	2	-	4430	150
C	36	26	2	1	2430	112

COMPTATGE MANUAL DE COMPOSICIÓ



Barri: Montbau Punt: 54 Intersecció: Carrer Vayreda – Carrer l'Harmonia



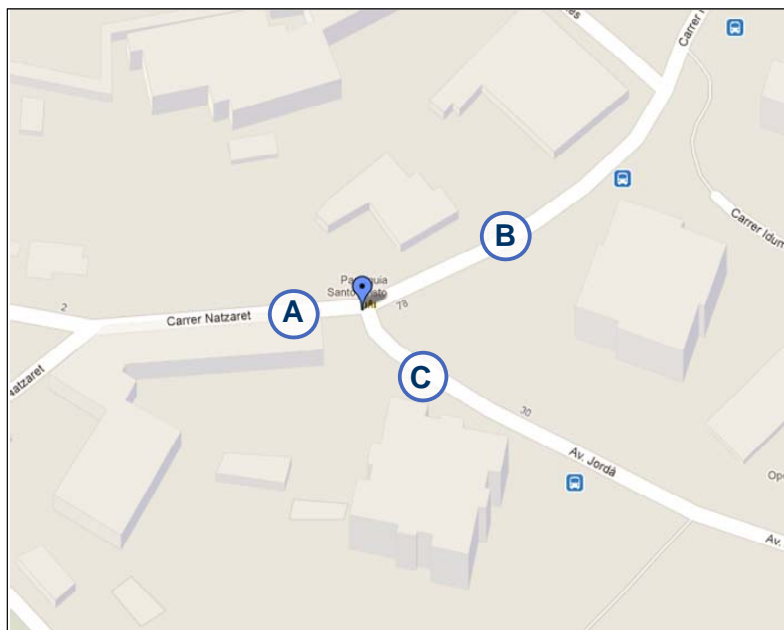
Clima: Núvol Durada: 30 min.
Dia: 12/12/12 Hora inici: 09:15 Hora final: 09:45

RAMAL	VIANANTS		BICICLETES		VIANANTS	BICICS
	1er. quart	2on quart	1er. quart	2on quart	IML	IML
A	1	-	-	-	39,22	-
B	29	8	-	-	1451	-
C	28	8	-	-	1412	-

COMPTATGE MANUAL DE COMPOSICIÓ



Barri: S. Genís dels Agudells Punt: 55 Intersecció: AV. Jordà – Carrer Natzaret



Clima: Núvol

Durada: 30 min.

Dia: 12/12/12

Hora inici: 08:30

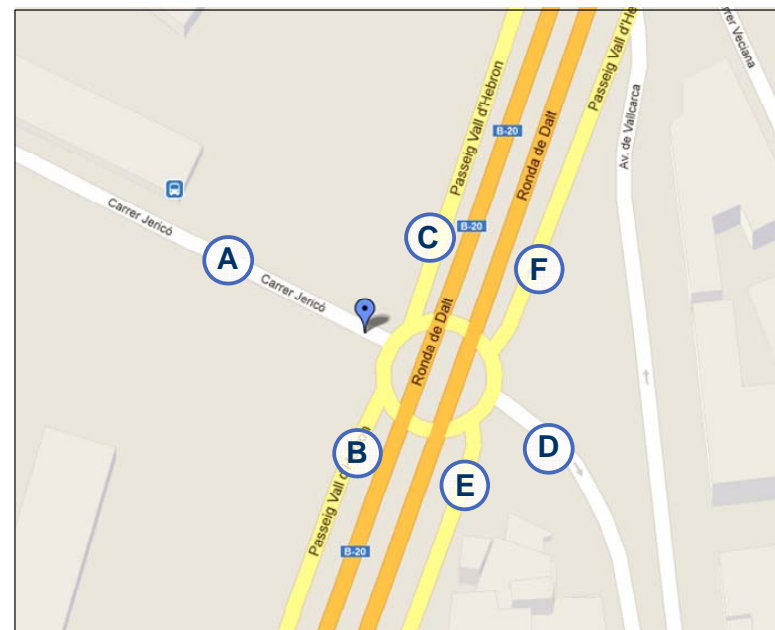
Hora final: 09:00

RAMAL	VIANANTS		BICICLETES		VIANANTS	BICICS
	1er. quart	2on quart	1er. quart	2on quart	IML	IML
A	27	19	-	-	1179	-
B	32	38	-	-	1795	-
C	32	33	-	-	1667	-

COMPTATGE MANUAL DE COMPOSICIÓ



Barri: La Teixonera Punt: 56 Intersecció: Av. Hospital Militar – Passeig de la Vall d'Hebrón



Clima: Núvol

Durada: 30 min.

Dia: 12/12/12

Hora inici: 11:15

Hora final: 11:45

RAMAL	VIANANTS		BICICLETES		VIANANTS	BICICS
	1er. quart	2on quart	1er. quart	2on quart	IML	IML
A	11	18	-	-	773	-
B	22	32	3	2	1440	602
C	21	28	3	2	1307	602
D	5	8	-	-	346	-
E	44	49	2	2	2480	482
F	46	48	2	2	2507	482

1. MODELITZACIÓ SIG

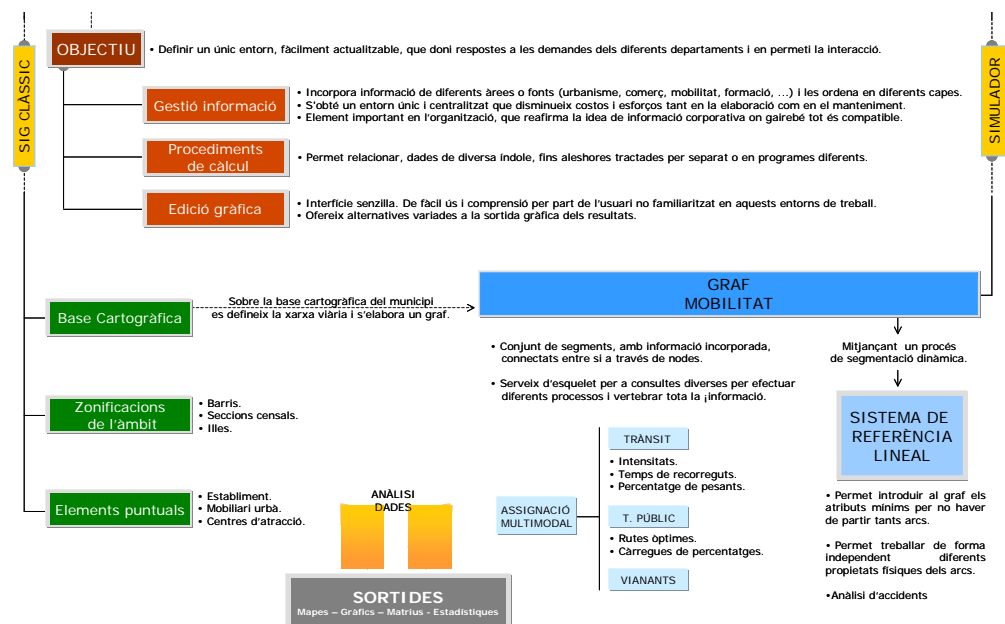
L'anàlisi d'una bona part de les dades socioeconòmiques i de mobilitat de què es disposa a Lloret de Mar s'ha realitzat a través d'un sistema d'informació geogràfica. Les eines de consulta i gestió de la informació sota el prisma d'un entorn SIG faciliten el tractament i sortida de la informació de forma senzilla, permetent relacionar diversos àmbits de la gestió de la ciutat.

Les estructures físiques de la ciutat (carrers, illes, zones d'estacionament) i les estructures virtuals o divisions administratives (seccions censals, districtes, barris) s'organitzen en diverses capes cartogràfiques interrelacionades entre si. Cada una d'aquestes capes disposa d'uns camps que defineixen les característiques bàsiques dels elements que la conformen (àrea en el cas de les illes, nom en el cas dels barris, longitud en el cas dels arcs), i d'un identificador únic que permet associar qualsevol informació externa, sempre que vingui acompanyada amb aquest mateix element relacional.

Els *inputs* necessaris o requerits es creen paral·lelament en d'altres formats, permetent la vinculació geogràfica a les capes fixes en el moment que ens interessa. El gran avantatge d'aquest sistema és que permet actualitzar i mantenir una informació que sol tenir una gran dinàmica temporal (població, parc de vehicles, oferta d'estacionament), de manera molt ràpida.

El programari que s'ha utilitzat és el TransCad que, incorpora a les eines clàssiques de l'entorn SIG un model de simulació de trànsit, apte per a l'anàlisi de mobilitat de vehicles, de transport públic i de vianants. La xarxa viària de la ciutat es representa sobre una capa d'arcs, especial per a poder representar i interpretar els sentits de circulació i les problemàtiques específiques de la mobilitat.

Imatge 1. Esquema modelització xarxes de transport



El fet de combinar en un mateix entorn totes aquestes capes permet establir relacions i correspondències entre els elements fixes, les seves característiques associades, i els elements mòbils. Quina és la població coberta per les línies de bus? Quin és el temps mínim de recorregut des de qualsevol punt de la ciutat a les escoles de primària? Com pot variar el trànsit de vehicles quan tallem un carrer? Qüestions com aquestes en són algun exemple.

L'esquema de la pàgina anterior resumeix el funcionament conceptual d'aquesta eina de treball.

L'assignació del trànsit sobre la xarxa viària de Lloret de Mar (sota els diferents escenaris contemplats) s'ha realitzat a partir d'un procés complet de modelització, que implica la realització dels processos que es descriuen en els següents subcapítols.

1.1. ELABORACIÓ DEL GRAF

El *graf* es defineix com un conjunt de segments que representa de forma esquemàtica la xarxa viària de la ciutat, caracteritzats per una impedància (resistència a la circulació), connectats entre si a través de punts de diverses característiques. La condició indispensable que s'ha de complir, ja que la xarxa es considera com una malla contínua, és que tots els arcs definits estiguin connectats.

Per tant, en primer lloc s'ha elaborat el graf de la xarxa viària, que en constitueix una representació simplificada i parametrizada, i que està constituït pels següents elements, identificats numèricament:

- **nodes**, que representen les cruïlles o interseccions dels diferents trams de la xarxa, on es produeix o es pot produir canvi de la direcció dels fluxos de trànsit
- **arcs**, que representen els trams de l'espai físic viari que canalitzen els fluxos de viatges

Associats als **nodes**, cal mencionar els següents paràmetres que seran introduïts en el graf:

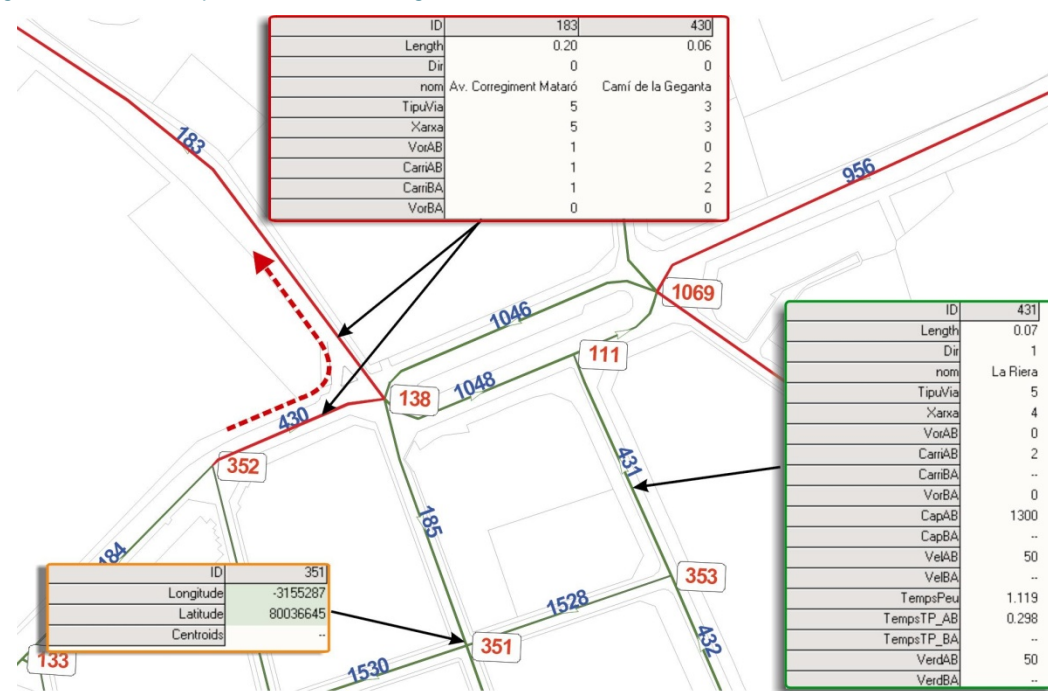
- **girs prohibits**: s'estableixen les prohibicions de girs en determinades cruïlles en les que existeix restricció en algun dels moviments possibles. Els valors per defecte són de 6 segons pels girs a l'esquerra, de 3 segons pels girs a la dreta i 1 segon per creuar una intersecció.
- **penalitzacions**: s'estableixen penalitzacions en el temps de recorregut associades al pas o canvi de direcció en determinats nusos, degut a l'ordenació del trànsit o regulació semafòrica existent.

Pel que respecta als **arcs**, els atributs associats són, al menys, els següents:

- Sentit (únic o doble)
- Longitud del tram

- Nombre de carrils
- Tipus de via (comportament enfront a congestió)
- Capacitat del tram
- Restricció de capacitat en la intersecció (semàfor, STOP, Cediu el Pas)
- IMD
- Intensitat de vehicles en hora punta
- Paràmetres Alfa i Beta de l'assignació de tràfic, que determinen les velocitats de recorregut en funció de la intensitat de vehicles.

Imatge 2. Exemple d'estructura del graf.



Font: Intra SL

1.2. DESCRIPCIÓ DELS NIVELLS DE SERVEI

El concepte de nivells de servei utilitza mesures qualitatives que caracteritzen tant les condicions d'explotació del trànsit vial com la seva percepció per part dels conductors i passatgers. La descripció dels nivells de servei individuals caracteritza aquestes condicions en termes de factors com la velocitat i el temps de recorregut, la llibertat de maniobra, les interrupcions a la circulació i el confort i la conveniència.

El nivell de servei és una mesura qualitativa de les condicions del trànsit, i es determina a partir de la relació intensitat-capacitat. L'indicador utilitzat, per l'hora punta, és doncs, el quocient:

$$I_S = I_{HP}/C$$

on:

I_S és l'índex de saturació

I_{HP} és la intensitat de vehicles en hora punta

C és la capacitat de la via, que depèn del tipus de via, nombre de carrils i % de verd.

Nivell A: $IS = (0 \text{ a } 0,25)$ Correspon a una situació de màxima fluïdesa, que es caracteritza per una intensitat feble i velocitats elevades. Descriu operacions fonamentalment de règim lliure. La velocitat lliure preval, en general, com a velocitat operativa. Els vehicles circulen sense pràcticament cap mena de restricció en la seva capacitat de maniobra dins del flux circulatori.

Nivell B: $IS = (0,25 \text{ a } 0,5)$ Se situa en la zona d'escolament estable i correspon a una situació de circulació ideal. També representa unes condicions raonables de flux lliure, mantenint-se en general les velocitats al nivell de la velocitat lliure. La capacitat de maniobra dintre del flux circulatori queda lleugerament restringit, i el nivell de comoditat general física i psicològica proporcionada als conductors encara és alta.

Nivell C: $IS = (0,5 \text{ a } 0,7)$ Malgrat que ens trobem encara en una situació d'escolament estable, la conducció ja requereix una certa concentració en les diferents maniobres. Comprèn fluxos amb velocitats properes a la velocitat lliure. La llibertat de maniobra dins del flux circulatori està notablement restringit en aquest nivell de servei, i fa falta una major concentració per part del conductor.

Nivell D: $(0,7 \text{ a } 0,9)$ Tot i mantenir unes velocitats admissibles ens aproxima a un escolament inestable. La densitat comença a deteriorar-se una mica més ràpid a mesura que es va incrementant la intensitat. La llibertat de maniobra dins del flux està seriosament limitada, i el conductor experimenta nivells de comoditat física i psicològica molt reduïts.

Nivell E: $IS = (0,9 \text{ a } 1)$ La intensitat s'apropa a la capacitat i l'escolament és inestable: Dóna lloc, en alguns moments, a aturades de la circulació. Descriu les operacions en capacitat. Les operacions a aquest nivell són volàtils, perquè virtualment no existeixen intervals buits dins del flux circulatori. Circulant en capacitat de flux no té possibilitats de dissipar ni la més mínima alteració.

Nivell F: $IS = (\text{Més de } 1)$ L'escolament és forçat, s'interromp continuament i es caracteritza per unes velocitats molt febles. Correspon a la situació de cua. Descriu un flux forçat o en col·lapse. El col·lapse es produeix quan la relació entre la intensitat real d'arribada i la capacitat real, o entre la intensitat prevista i la capacitat estimada, sigui superior a 1,00.



Districte Horta- Guinardó

Sexe i residència	Motiu de desplaçament (marcar la casella i encerclar motiu)	Mitjà de transport complementari	Municipi origen/destí/durada	Valoració dels següents aspectes del 0 (malament) al 10 (molt bé) itinerari a peu	Valoració (0 al 10) del transport públic	Quines mesures adoptaria?	Convivència amb la bicicleta
1 <input type="checkbox"/> Home 2 <input type="checkbox"/> Dona Edat ? <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> És de Horta? <input type="checkbox"/> Si <input type="checkbox"/> No	Origen <input type="checkbox"/> 1 Treball <input type="checkbox"/> 2 Domicili <input type="checkbox"/> 3 Compres <input type="checkbox"/> 4 Metge <input type="checkbox"/> 5 Visita amic / familiar <input type="checkbox"/> 6 Acompanyar persones <input type="checkbox"/> 7 Gestions personals <input type="checkbox"/> 8 Oci / esport <input type="checkbox"/> 9 Passeig <input type="checkbox"/> 10 Estudis <input type="checkbox"/> 11. Altres:	<input type="checkbox"/> 1 Tot a peu <input type="checkbox"/> 2 Metro <input type="checkbox"/> 3 Moto <input type="checkbox"/> 4 Cotxe <input type="checkbox"/> 5 Bus <input type="checkbox"/> 6 Ferrocarril <input type="checkbox"/> 7 Taxi <input type="checkbox"/> 8 Bicicleta	Origen: 1.Montbau/ 2.Horta/ 3.S. Genís/ 4.La Vall d'Hebrón/ 5.La Clota/ 6.La Teixonera/ 7.El Carmel/ 8.Can Baró/ 9.La Font d'en Fargues /10.El Baix Guinardó/ 11.El Guinardó Altre: _____ Destí: 1.Montbau/ 2.Horta/ 3.S. Genís/ 4.La Vall d'Hebrón/ 5.La Clota/ 6.La Teixonera/ 7.El Carmel/ 8.Can Baró/ 9.La Font d'en Fargues /10.El Baix Guinardó/ 11.El Guinardó Altre: _____	<input type="checkbox"/> 1. Accessi. I adaptació <input type="checkbox"/> 2.Senyalització <input type="checkbox"/> 3.Neteja i Manteniment <input type="checkbox"/> 4.Illuminació <input type="checkbox"/> 5.Mobiliari <input type="checkbox"/> 6.Passos de vianants <input type="checkbox"/> 7.Comoditat <input type="checkbox"/> 8. Seguretat Vial <input type="checkbox"/> 9.Altres	<input type="checkbox"/> 1.Qualitat T. Públic <input type="checkbox"/> 2.Freqüència <input type="checkbox"/> 3.Preu bitllet <input type="checkbox"/> 4.Conservació parades <input type="checkbox"/> 5.Accessibilitat parades <input type="checkbox"/> 6.Informació <input type="checkbox"/> 7.Altres	1 <input type="checkbox"/> Ampliar voreres 2 <input type="checkbox"/> Carrers de vianants 3 <input type="checkbox"/> Més neteja 4 <input type="checkbox"/> Millorar il·luminació 5 <input type="checkbox"/> Més vigilància 6 <input type="checkbox"/> Més pàrquings 8 <input type="checkbox"/> Reduir velocitats 9 <input type="checkbox"/> +passos de vianants 10 <input type="checkbox"/> Comentaris:	La convivència amb la bicicleta és... <input type="checkbox"/> Bona <input type="checkbox"/> Normal <input type="checkbox"/> Deficient
1 <input type="checkbox"/> Home 2 <input type="checkbox"/> Dona Edat ? <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> És de Horta? <input type="checkbox"/> Si <input type="checkbox"/> No	Origen <input type="checkbox"/> 1 Treball <input type="checkbox"/> 2 Domicili <input type="checkbox"/> 3 Compres <input type="checkbox"/> 4 Metge <input type="checkbox"/> 5 Visita amic / familiar <input type="checkbox"/> 6 Acompanyar persones <input type="checkbox"/> 7 Gestions personals <input type="checkbox"/> 8 Oci / esport <input type="checkbox"/> 9 Passeig <input type="checkbox"/> 10 Estudis <input type="checkbox"/> 11. Altres:	<input type="checkbox"/> 1 Tot a peu <input type="checkbox"/> 2 Metro <input type="checkbox"/> 3 Moto <input type="checkbox"/> 4 Cotxe <input type="checkbox"/> 5 Bus <input type="checkbox"/> 6 Ferrocarril <input type="checkbox"/> 7 Taxi <input type="checkbox"/> 8 Bicicleta	Origen: 1.Montbau/ 2.Horta/ 3.S. Genís/ 4.La Vall d'Hebrón/ 5.La Clota/ 6.La Teixonera/ 7.El Carmel/ 8.Can Baró/ 9.La Font d'en Fargues /10.El Baix Guinardó/ 11.El Guinardó Altre: _____ Destí: 1.Montbau/ 2.Horta/ 3.S. Genís/ 4.La Vall d'Hebrón/ 5.La Clota/ 6.La Teixonera/ 7.El Carmel/ 8.Can Baró/ 9.La Font d'en Fargues /10.El Baix Guinardó/ 11.El Guinardó Altre: _____	<input type="checkbox"/> 1. Accessi. I adaptació <input type="checkbox"/> 2.Senyalització <input type="checkbox"/> 3.Neteja i Manteniment <input type="checkbox"/> 4.Illuminació <input type="checkbox"/> 5.Mobiliari <input type="checkbox"/> 6.Passos de vianants <input type="checkbox"/> 7.Comoditat <input type="checkbox"/> 8. Seguretat Vial <input type="checkbox"/> 9.Altres	<input type="checkbox"/> 1.Qualitat T. Públic <input type="checkbox"/> 2.Freqüència <input type="checkbox"/> 3.Preu bitllet <input type="checkbox"/> 4.Conservació parades <input type="checkbox"/> 5.Accessibilitat parades <input type="checkbox"/> 6.Informació <input type="checkbox"/> 7.Altres	1 <input type="checkbox"/> Ampliar voreres 2 <input type="checkbox"/> Carrers de vianants 3 <input type="checkbox"/> Més neteja 4 <input type="checkbox"/> Millorar il·luminació 5 <input type="checkbox"/> Més vigilància 6 <input type="checkbox"/> Més pàrquings 8 <input type="checkbox"/> Reduir velocitats 9 <input type="checkbox"/> +passos de vianants 10 <input type="checkbox"/> Comentaris:	La convivència amb la bicicleta és... <input type="checkbox"/> Bona <input type="checkbox"/> Normal <input type="checkbox"/> Deficient
1 <input type="checkbox"/> Home 2 <input type="checkbox"/> Dona Edat ? <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> És de Horta? <input type="checkbox"/> Si <input type="checkbox"/> No	Origen <input type="checkbox"/> 1 Treball <input type="checkbox"/> 2 Domicili <input type="checkbox"/> 3 Compres <input type="checkbox"/> 4 Metge <input type="checkbox"/> 5 Visita amic / familiar <input type="checkbox"/> 6 Acompanyar persones <input type="checkbox"/> 7 Gestions personals <input type="checkbox"/> 8 Oci / esport <input type="checkbox"/> 9 Passeig <input type="checkbox"/> 10 Estudis <input type="checkbox"/> 11. Altres:	<input type="checkbox"/> 1 Tot a peu <input type="checkbox"/> 2 Metro <input type="checkbox"/> 3 Moto <input type="checkbox"/> 4 Cotxe <input type="checkbox"/> 5 Bus <input type="checkbox"/> 6 Ferrocarril <input type="checkbox"/> 7 Taxi <input type="checkbox"/> 8 Bicicleta	Origen: 1.Montbau/ 2.Horta/ 3.S. Genís/ 4.La Vall d'Hebrón/ 5.La Clota/ 6.La Teixonera/ 7.El Carmel/ 8.Can Baró/ 9.La Font d'en Fargues /10.El Baix Guinardó/ 11.El Guinardó Altre: _____ Destí: 1.Montbau/ 2.Horta/ 3.S. Genís/ 4.La Vall d'Hebrón/ 5.La Clota/ 6.La Teixonera/ 7.El Carmel/ 8.Can Baró/ 9.La Font d'en Fargues /10.El Baix Guinardó/ 11.El Guinardó Altre: _____	<input type="checkbox"/> 1. Accessi. I adaptació <input type="checkbox"/> 2.Senyalització <input type="checkbox"/> 3.Neteja i Manteniment <input type="checkbox"/> 4.Illuminació <input type="checkbox"/> 5.Mobiliari <input type="checkbox"/> 6.Passos de vianants <input type="checkbox"/> 7.Comoditat <input type="checkbox"/> 8. Seguretat Vial <input type="checkbox"/> 9.Altres	<input type="checkbox"/> 1.Qualitat T. Públic <input type="checkbox"/> 2.Freqüència <input type="checkbox"/> 3.Preu bitllet <input type="checkbox"/> 4.Conservació parades <input type="checkbox"/> 5.Accessibilitat parades <input type="checkbox"/> 6.Informació <input type="checkbox"/> 7.Altres	1 <input type="checkbox"/> Ampliar voreres 2 <input type="checkbox"/> Carrers de vianants 3 <input type="checkbox"/> Més neteja 4 <input type="checkbox"/> Millorar il·luminació 5 <input type="checkbox"/> Més vigilància 6 <input type="checkbox"/> Més pàrquings 8 <input type="checkbox"/> Reduir velocitats 9 <input type="checkbox"/> +passos de vianants 10 <input type="checkbox"/> Comentaris:	La convivència amb la bicicleta és... <input type="checkbox"/> Bona <input type="checkbox"/> Normal <input type="checkbox"/> Deficient