



S U P
E R I
L L A

B A R
C E L
O N A



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

PRESENTACIÓ SANT MARTÍ

Oficina Tècnica Superilla BCN
Gerència Arquitecte en Cap
ECOLOGIA URBANA
15.06.2022



01
OBJECTIUS

02
MOTIUS

03
MODEL
SUPERILLES

04
CANVI D'ESCALA

05
MODEL D'ESPAI
PUBLIC

01

OBJECTIUS

OBJECTIUS

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

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



Superilla Barcelona, és la estratègia per aconseguir aquest objectiu. És un model d'èxit, molt ben valorat allà on s'ha implantat i amb prestigi internacional.

REDUIR L'ESPAI OCUPAT PEL TRÀNSIT PRIVAT



Font PTP (*Plataforma per la Promoció del Transport Públic*)

Esdevé imprescindible reduir el pes atorgat a la mobilitat individual motoritzada (cotxe i moto) que, malgrat només representar entorn del 25% dels desplaçaments realitzats pels barcelonins, ocupa amb la seva circulació i aparcament el 50-75% de l'espai de molts carrers. Conseqüentment cal potenciar l'ús del transport públic, la bicicleta i el desplaçament a peu

EL CARRER PER A LES PERSONES



És una aposta per a recuperar la condició de ciutadà per la persona que avui dia està relegada a la de vianant. D'aquesta manera s'estableixen altres drets a l'espai públic com el d'estada, el lleure, el joc, la festa, la cultura, l'intercanvi econòmic, d'informació i coneixement i el dret d'expressió i manifestació.

UNA MOBILITAT MÉS SOSTENIBLE



Per aconseguir reduir el volum de trànsit intern de desplaçaments amb vehicle privat, s'han de **potenciar els modes de transport més sostenibles**. La Nova **Xarxa Ortogonal de Busos** és un clar exemple de millora d'aquest sistema de transport, ja que ofereix més accessibilitat i genera xarxa.

De la mateixa manera que es treballa per oferir una bona **xarxa de carrils bici** com a mode de transport alternatiu al vehicle privat.

RECUPERAR EL CARRER



Els carrers dels nostres pobles i ciutats han estat tradicionalment l'espai de suport per als desplaçaments, a la vegada que el lloc per excel·lència del joc dels infants, la trobada del veïnat, el passeig, la contemplació, etc.

UNA OPORTUNITAT D'OMPLIR DE NATURA



El Model Superilles és una oportunitat d'establir més espais i eixos verds i augmentar la biodiversitat de la ciutat

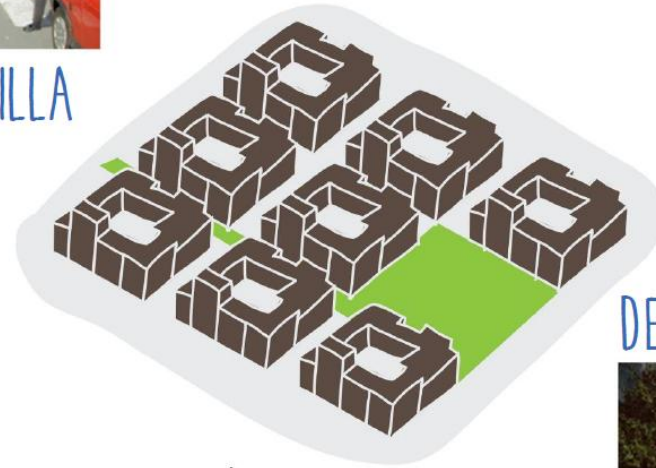
UNA IMPLICACIÓ INTEGRAL



Treballar conjuntament amb la ciutadania el disseny, l'execució i l'avaluació de les actuacions



ABANS A LA SUPERILLA



DESPRÉS A LA SUPERILLA



02

MOTIUS

ELS MOTIUS

Diversos indicadors dibuixen una ciutat al límit de la seva capacitat en relació a la qualitat de vida de les persones:

- **Alts nivells de contaminació**
- **Emergència Climàtica**
- **Manca d'espais verds**
- **Alta accidentalitat viària**
- **Sedentarisme**
- **Efecte illa de calor**
- **Contaminació acústica**



Cal **actuar** per frenar els aspectes negatius i per potenciar els positius.



Alts nivells de contaminació



Els mesuraments de la qualitat de l'aire dels darrers anys mostren alts nivells de contaminació a la ciutat de Barcelona, superant en algunes ocasions els límits màxims fixats per la legislació vigent. Es calcula que només la contaminació per PM10 té relació amb unes 3.500 morts prematures cada any a l'Àrea Metropolitana i comporta una reducció de l'esperança de vida.*

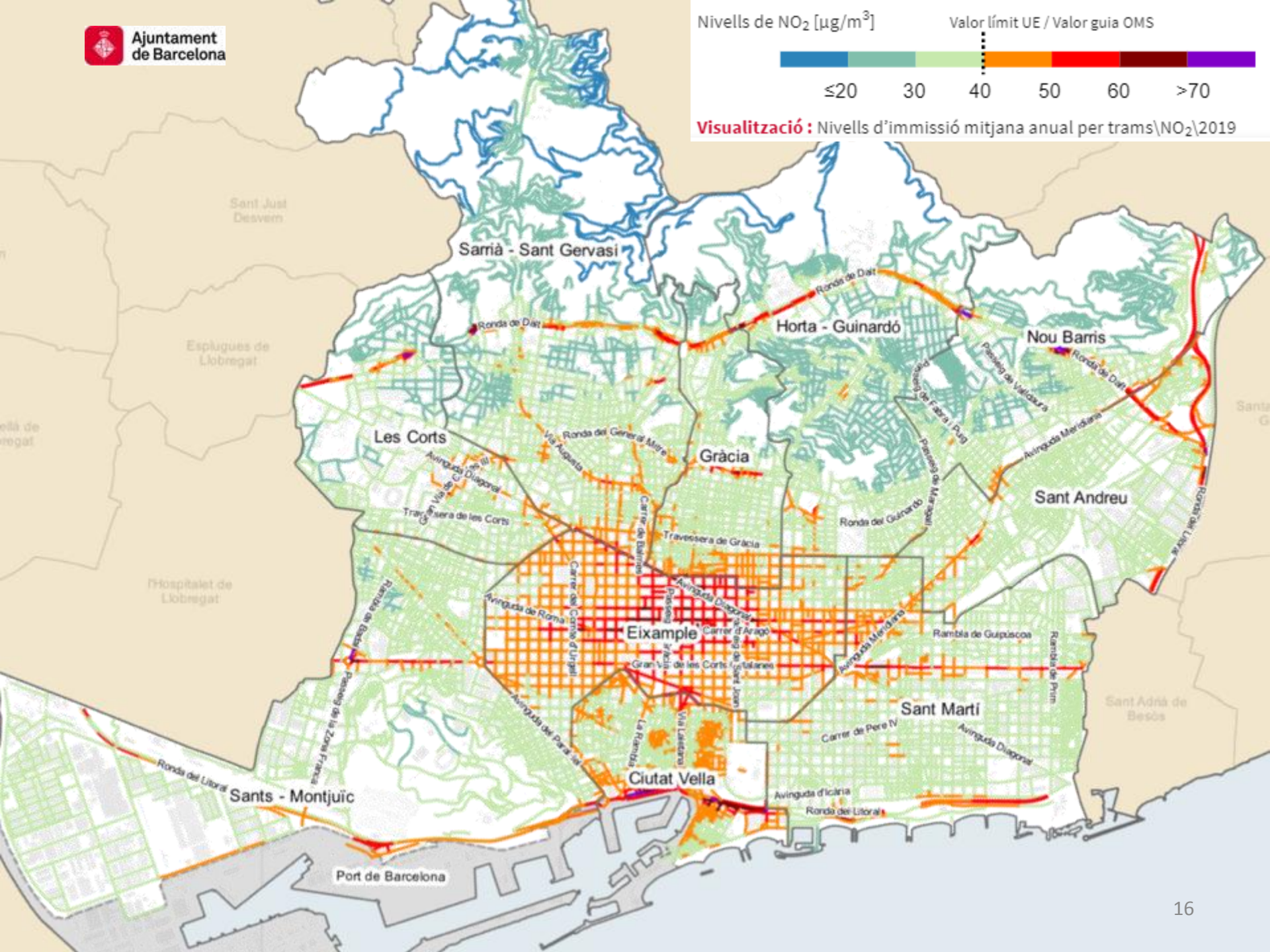
**Font: Els beneficis de la salut pública de la reducció de la contaminació atmosfèrica a l'àrea metropolitana de Barcelona . CREAL (Centre de Recerca d'Epidemiologia Ambiental) 2007*

Nivells de NO₂ [µg/m³]

Valor límit UE / Valor guia OMS



Visualització: Nivells d'immissió mitjana anual per trams\NO₂\2019





Emissions CO2



A més dels aspectes de salut pública, també cal esmentar altres reptes presents al nostre marc legal vigent i relacionats amb el medi ambient com són la necessitat de **reduir el consum energètic i les emissions d'efecte hivernacle**, qüestions on el sector dels transports hi té una incidència directa amb un pes molt significatiu. (4 graus més al centre de la ciutat)



Manca d'espais verds



Barcelona és una de les ciutats amb més escassetat d'espais verds d'Europa. A Barcelona comptem amb **6,64 m² d'espai verd urbà per habitant**, sense tenir en compte Collserola. En alguns districtes s'està molt per sota dels estàndards: 1,85 m² a l'Eixample o 3,15 m² a Gràcia*

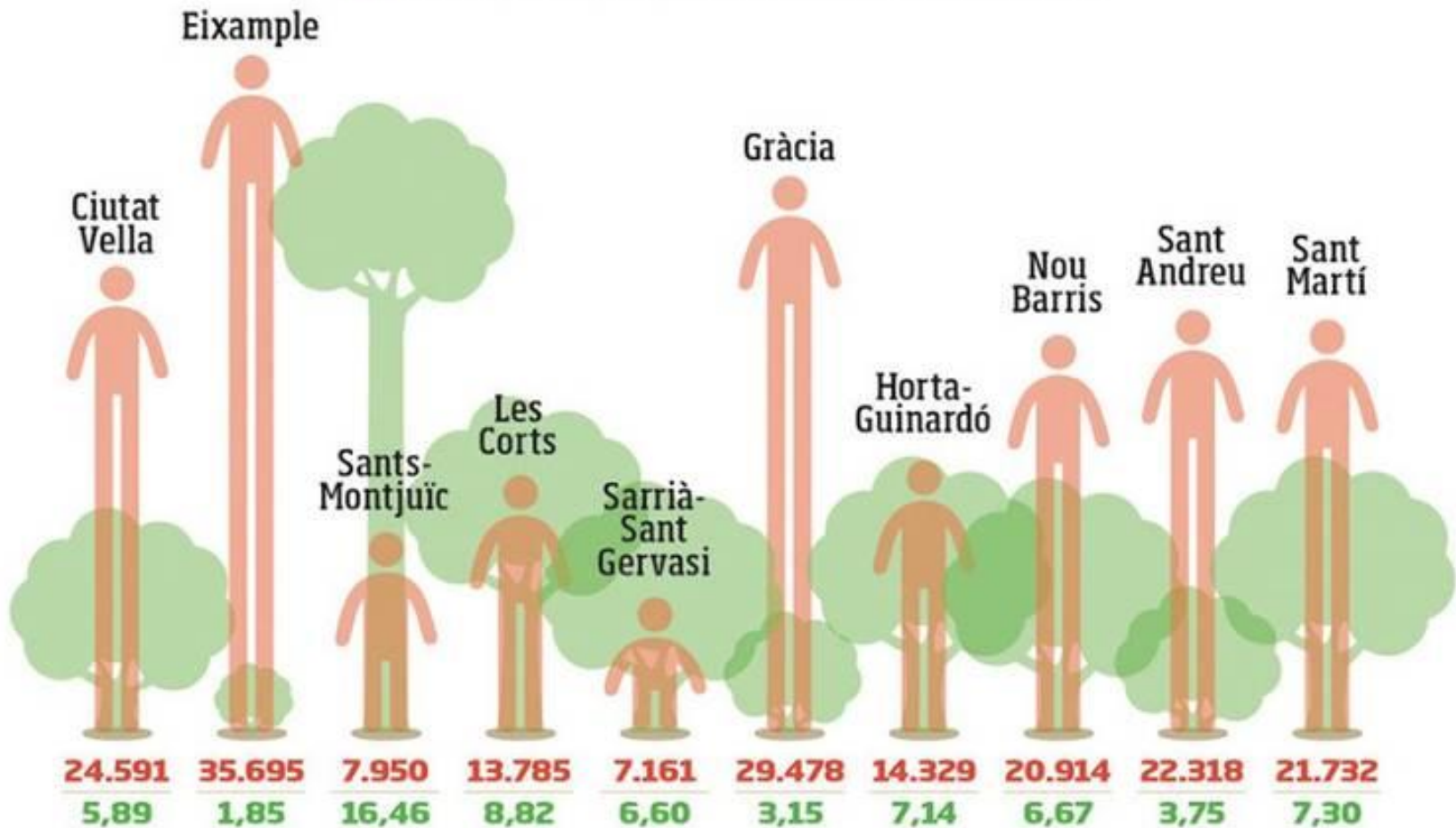
**Font: Pla del Verd i la Biodiversitat de Barcelona 2020. Ajuntament de Barcelona. Abril 2013*

EIXAMPLE CENTRAL, ÀMBIT D'ACTUACIÓ PRIORITÀRIA

Densitat de població i superfície de verd per habitant

Dades a Barcelona del 2009 per districtes

- Densitat en habitants per quilòmetre quadrat (hab/km²)
- Superfície de verd en metres quadrats per habitant (m²/hab)





Alta accidentalitat viària



L'any 2014 hi hagueren més de 11.000 ferits per accidents de trànsit a la ciutat. A més, es produïren 31 morts, amb major incidència en motoristes i vianants.*

**Font: Agència de Salut Pública de Barcelona(2014): “ La salut a Barcelona 2014”*



Per què?. Sedentarisme



1 de cada 5 infants entre els 0 i els 18 anys presenta excés de pes.*
Hi ha dos aspectes que influeixen decisivament en l'aparició de sobrepès i l'obesitat: l'alimentació desequilibrada i l'activitat física escassa.

**Font: La Salut a Barcelona. Agència de Salut Pública de Barcelona. 2014*



Contaminació acústica



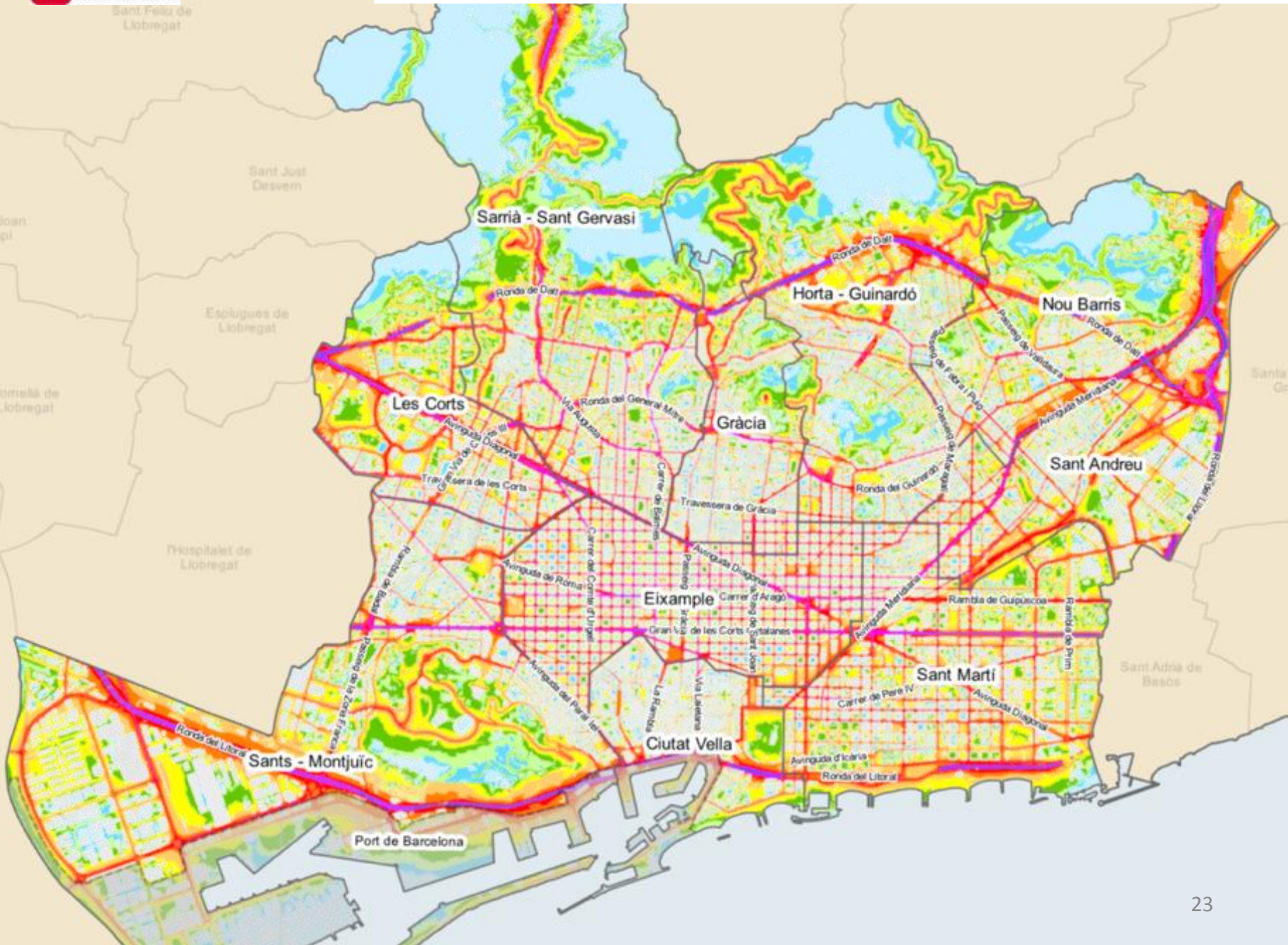
El 53,87 % de la població està exposada a nivells de soroll d'entre 60 i 70 dBA

durant el dia.

La OMS recomana 65 dBA, com a valor límit.

La principal font de soroll durant el dia és el trànsit.

**Font: Barcelona, ciutat compromesa amb el medi ambient. Informe ambiental. Ajuntament de Barcelona. 2013*

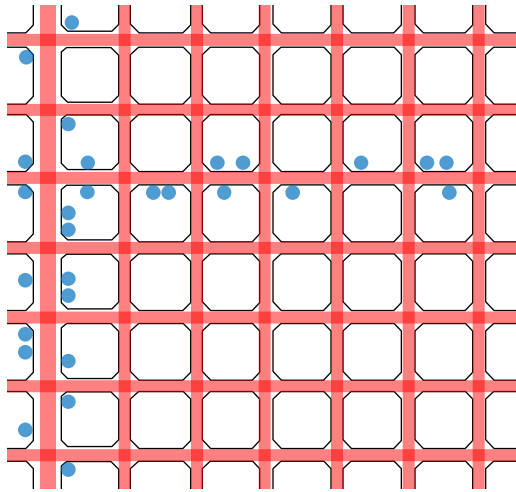


03

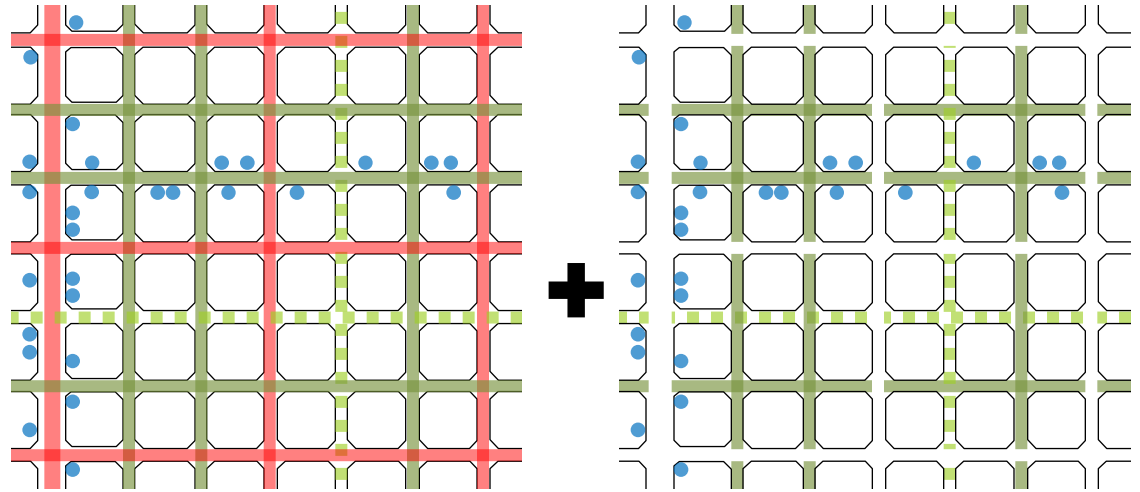
MODEL SUPERILLES

MODEL DE REORGANITZACIÓ FUNCIONAL DELS CARRERS

Model actual



Model superilles



Prioritat circular



Prioritat habitatge

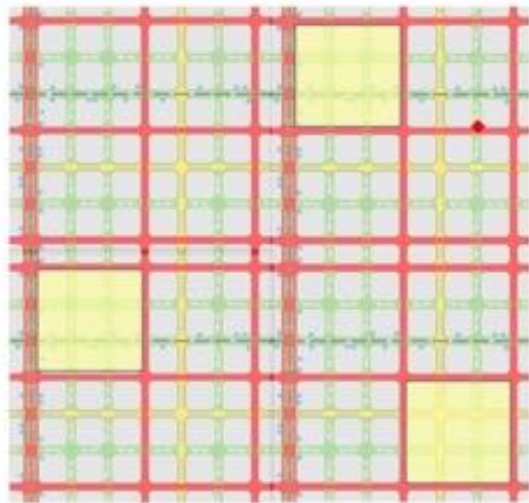


El Model Superilles reorganitza el funcionament dels carrers, **diversificant** els que serveixen al trànsit de pas (xarxa bàsica, local i veïnal) i **qualificant** la resta de carrers per a altres funcions, com les d'esbarjo, l'estada i la implantació del verd i la biodiversitat.

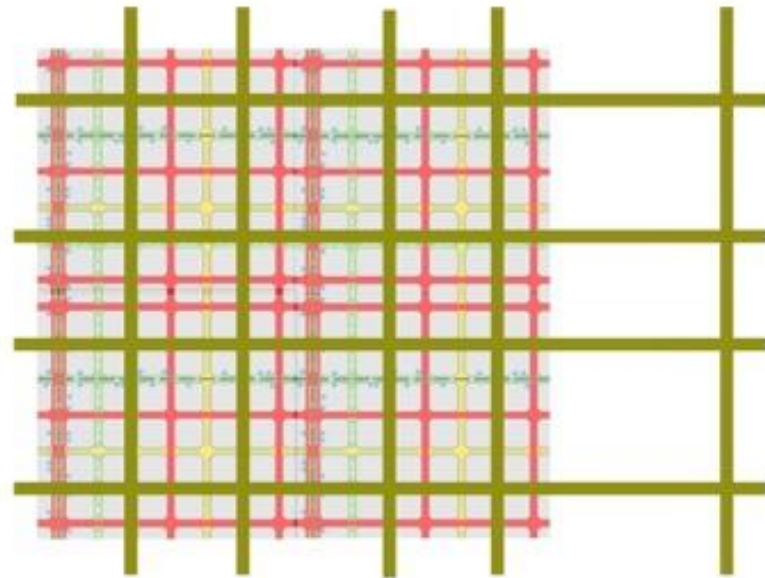
MODEL SUPERILLA BARCELONA. Estratègia d'implantació

Volem que Superilles esdevingui el model de transformació de l'espai públic 100% Barcelona.

Canvi d'enfoc: Si abans actuàvem localment, en àmbits delimitats, ara volem **ampliar la mirada** i aspirem a que els canvis siguin **estructurals** i que **progressivament** s'estenguin per t

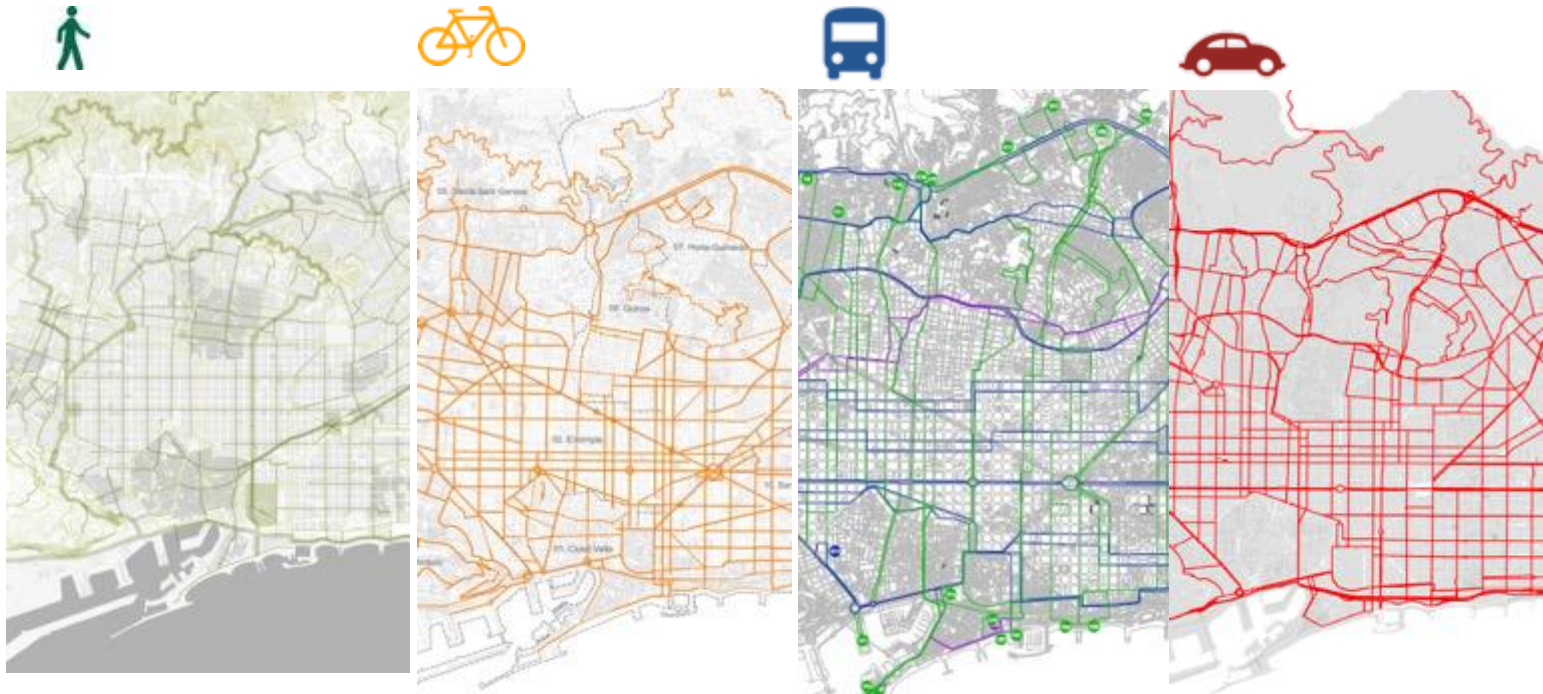


Estratègia d'implantació per àrees



Estratègia d'implantació per eixos verds

Xarxes funcionals de mobilitat



Cada xarxa funcional de mobilitat (vianants ,bici, transport públic i vehicle privat) discorre de diferent manera per la xarxa de carrers de la ciutat segons el grau de connectivitat d'aquests sigui a nivell ciutat, districte o barri.

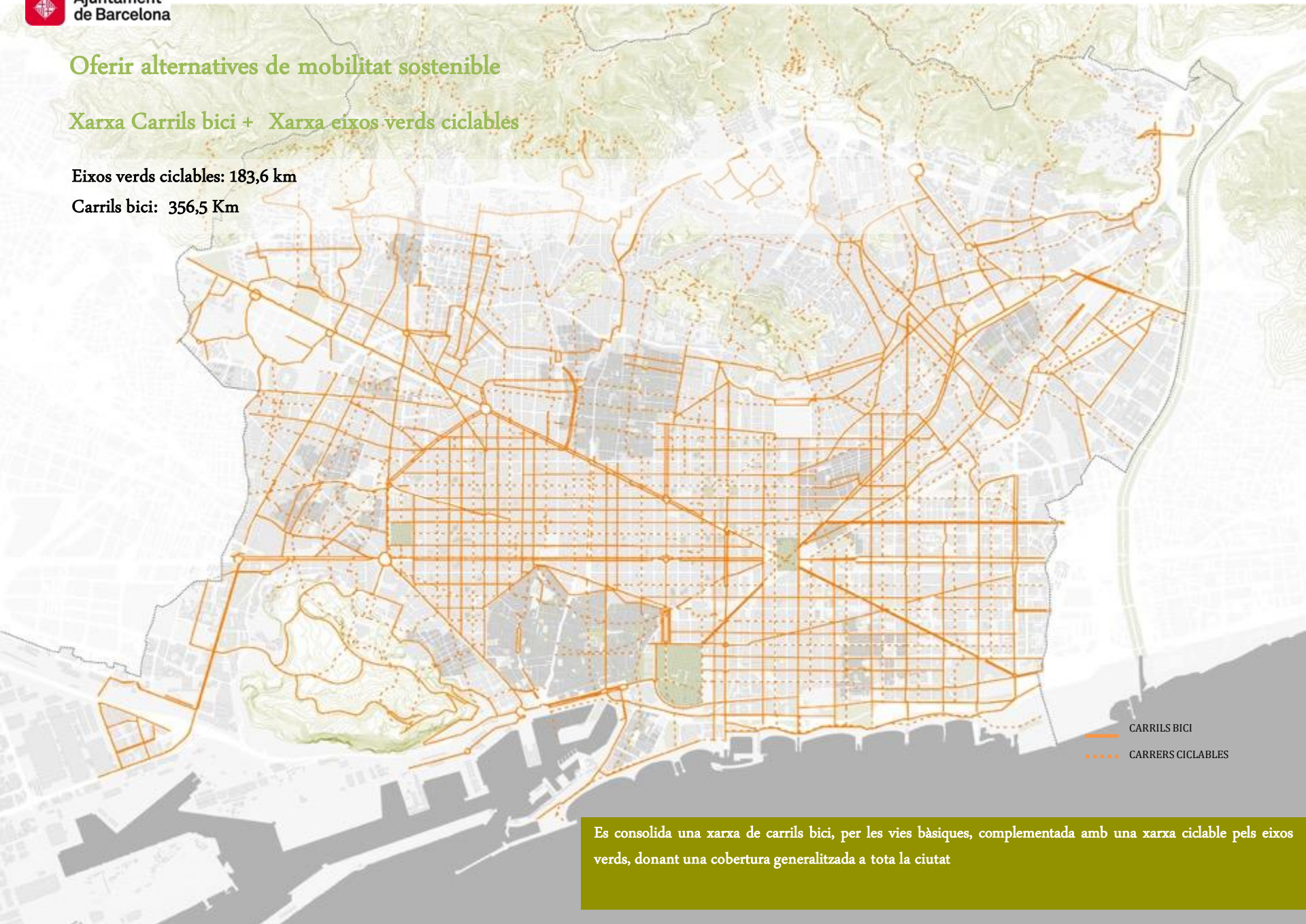
Els tipus de via que proposa Superilles és el resultat d'analitzar **l'espai just i necessari** per a cada mode de mobilitat segons la seva connectivitat, **prioritzant l'eficàcia dels modes més sostenibles i la convivència amb d'activitat ciutadana dels carrers**

Oferir alternatives de mobilitat sostenible

Xarxa Carrils bici + Xarxa eixos verds ciclables

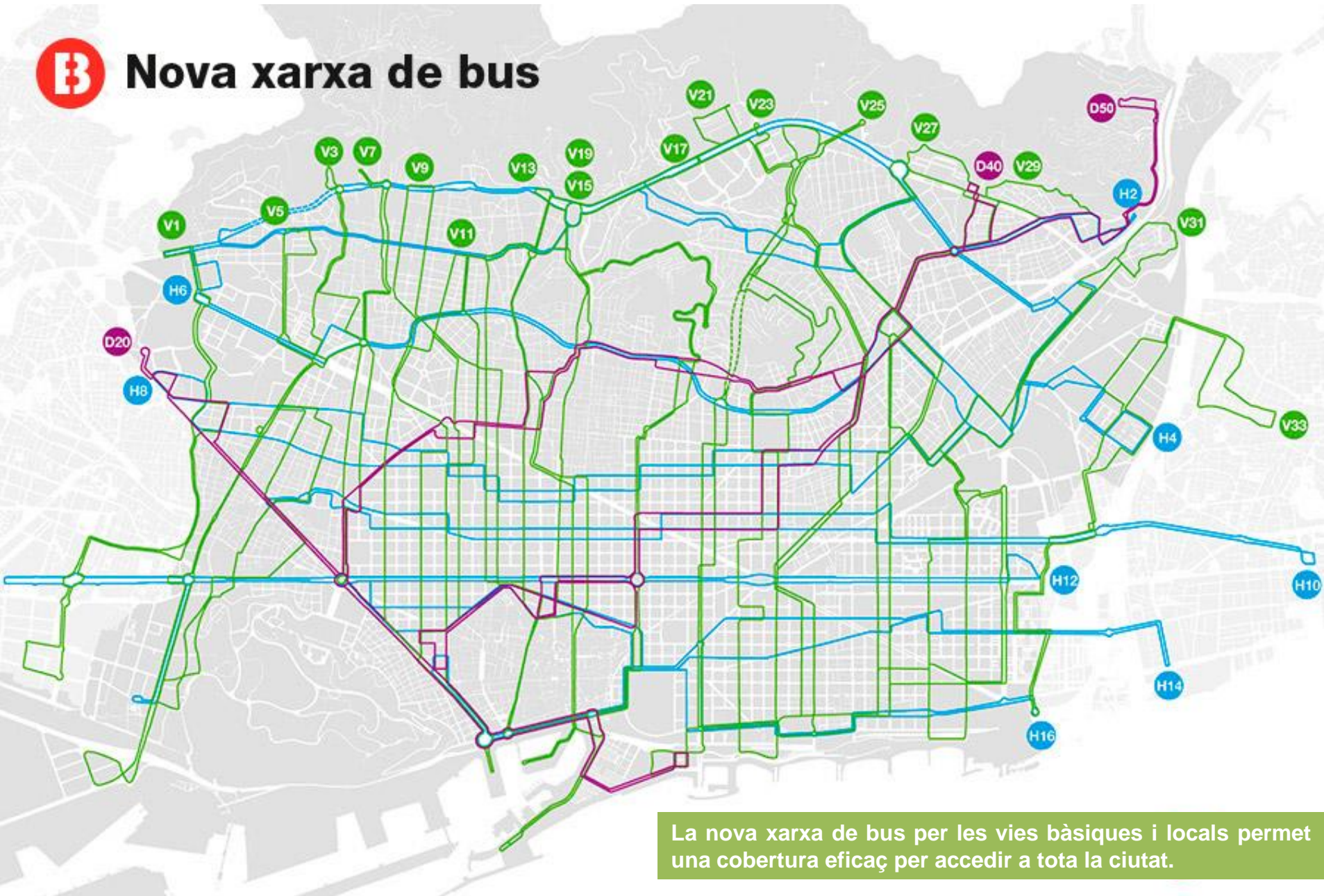
Eixos verds ciclables: 183,6 km

Carrils bici: 356,5 Km



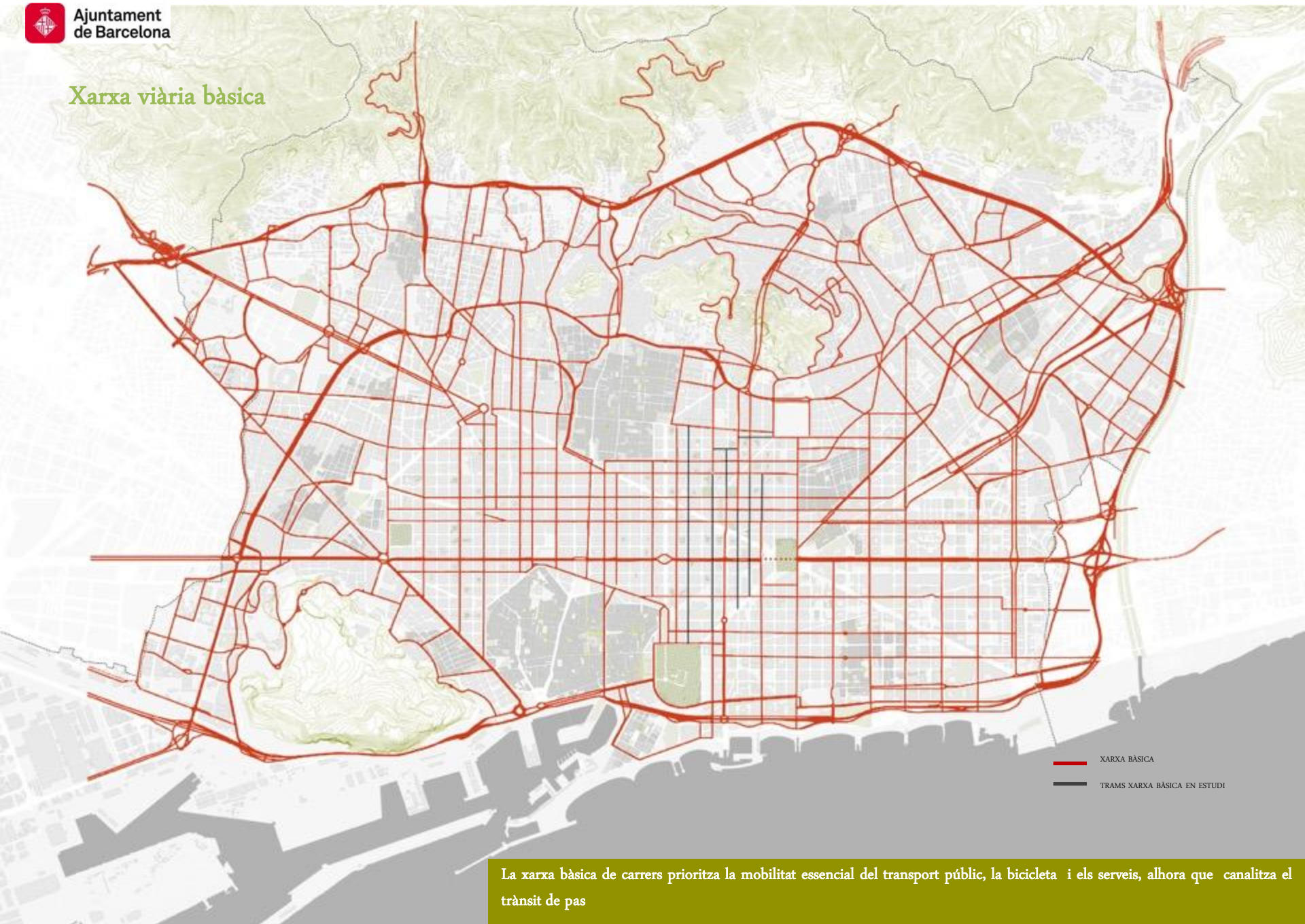
Es consolida una xarxa de carrils bici, per les vies bàsiques, complementada amb una xarxa ciclable pels eixos verds, donant una cobertura generalitzada a tota la ciutat

B Nova xarxa de bus



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

Xarxa viària bàsica

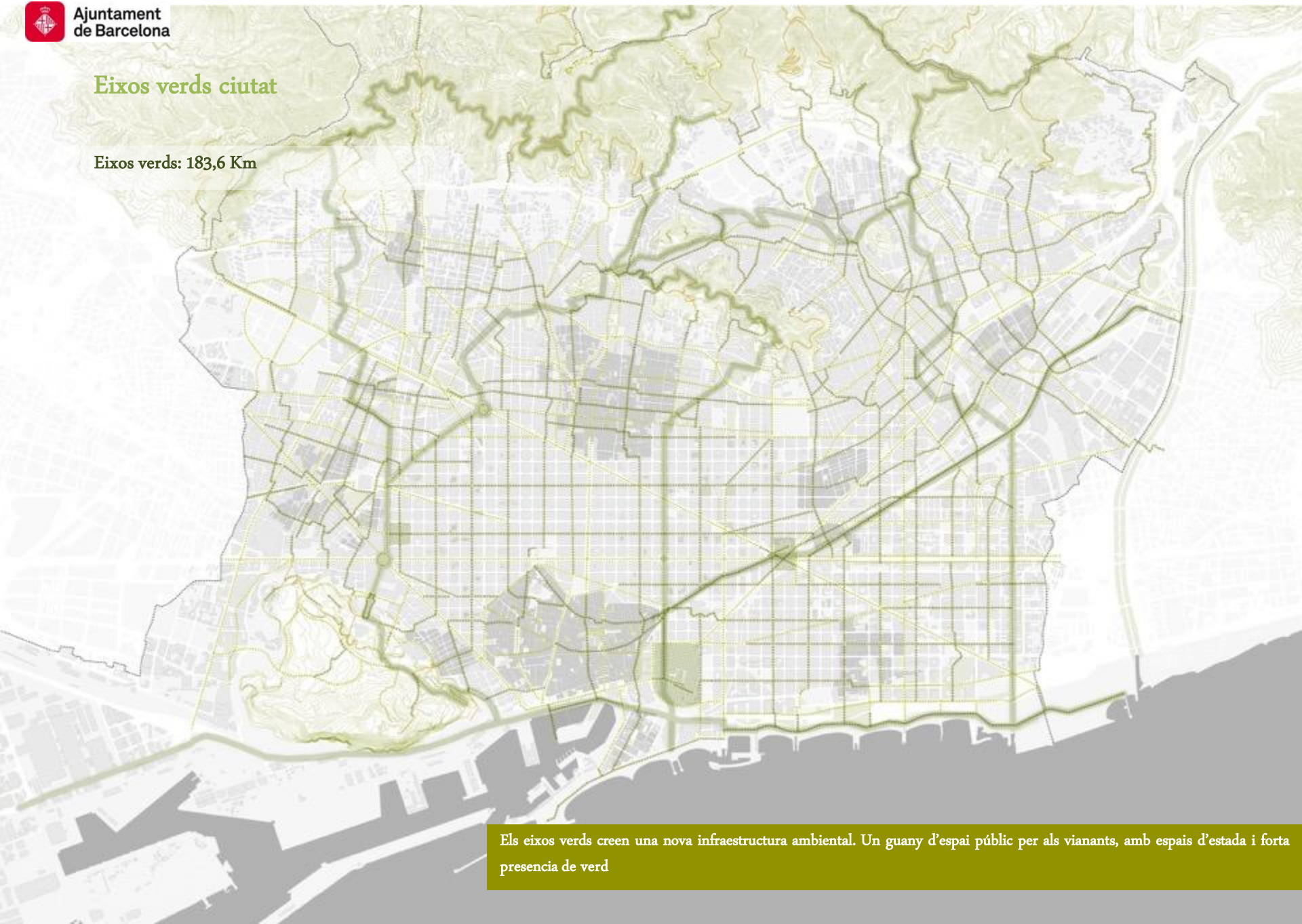


La xarxa bàsica de carrers prioritza la mobilitat essencial del transport públic, la bicicleta i els serveis, alhora que canalitza el trànsit de pas



Eixos verds ciutat

Eixos verds: 183,6 Km



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

Seccions tipus

En Vies Bàsiques

- Reducció de l'espai de circulació. vehicle privat
- Reducció de la capacitat de vehicles/dia
- - Es manté la mobilitat essencial (serveis, mercaderies...)
- - Incorporació carril Bus i carril Bicicleta
 - 50 km/h. No estacionament

ESTAT ACTUAL

PROPOSTA

4 carrils

2 carrils

40.000 v/d

20.000 v/d 



En Vies Locals

- Reducció de l'espai de circulació. vehicle privat
- Reducció de la capacitat de vehicles/dia
- - Es manté la mobilitat essencial (serveis, mercaderies...)
- - Guany d'Espai Públic pel vianant (+5/+10m) o xarxa bus/bici complementària
 - 30 km/h. Estacionament i C/D

2 carrils

1 carril

20.000 v/d

10.000 v/d 




En Vies Veïnals / Eixos verds

- Reducció de l'espai de circulació. vehicle privat
- Reducció de la capacitat de vehicles/dia
- - Es manté la mobilitat essencial (serveis, mercaderies...)
- - Guany d'Espai Públic pel vianant (Tota la calçada amb prioritat pel vianant)
 - 10Km/h. No estacionament . C/D franja horaria

2 carrils

1 carril

20.000 v/d

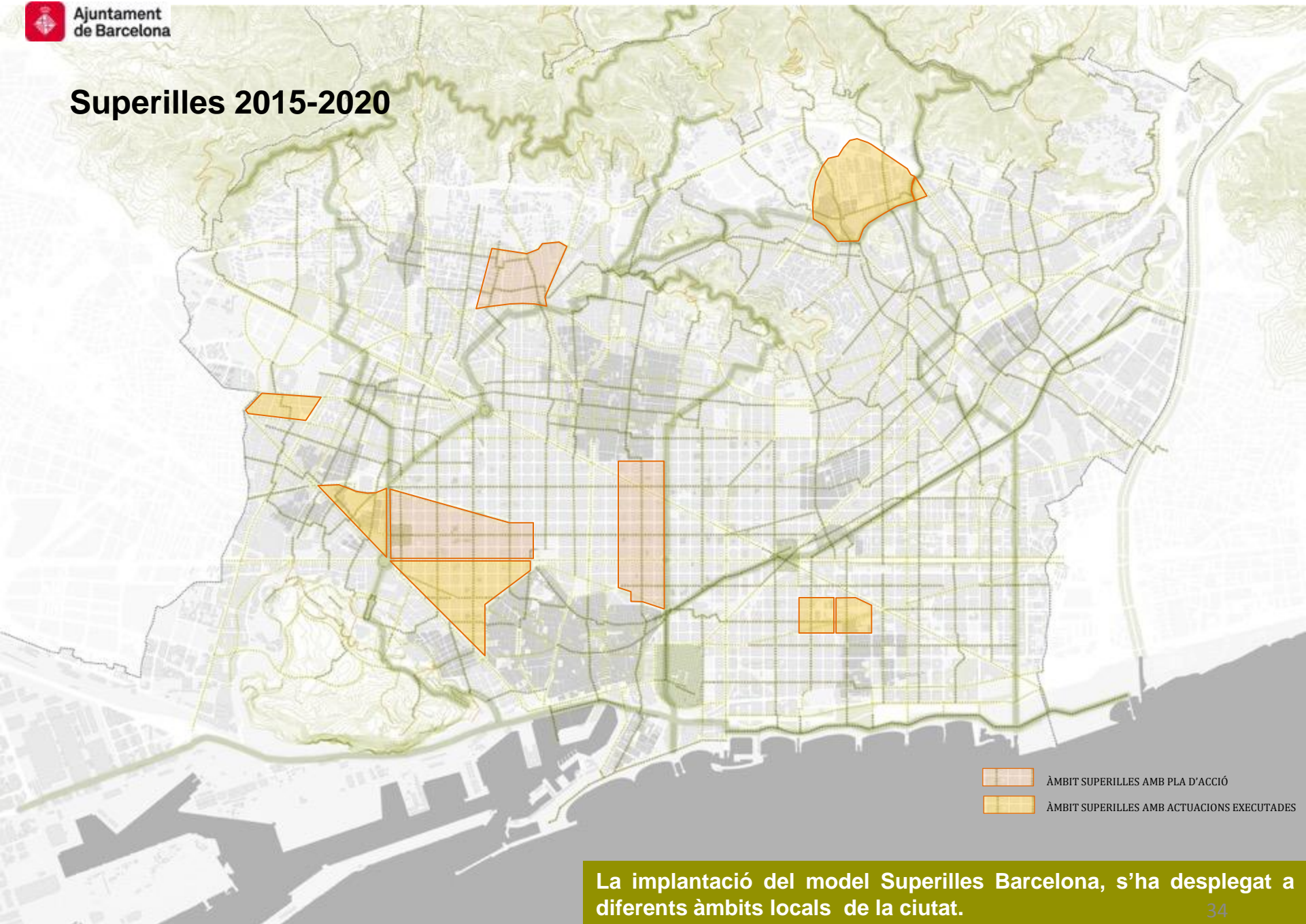
1.000/2000 v/d 



04

CANVI D'ESCALA

Superilles 2015-2020

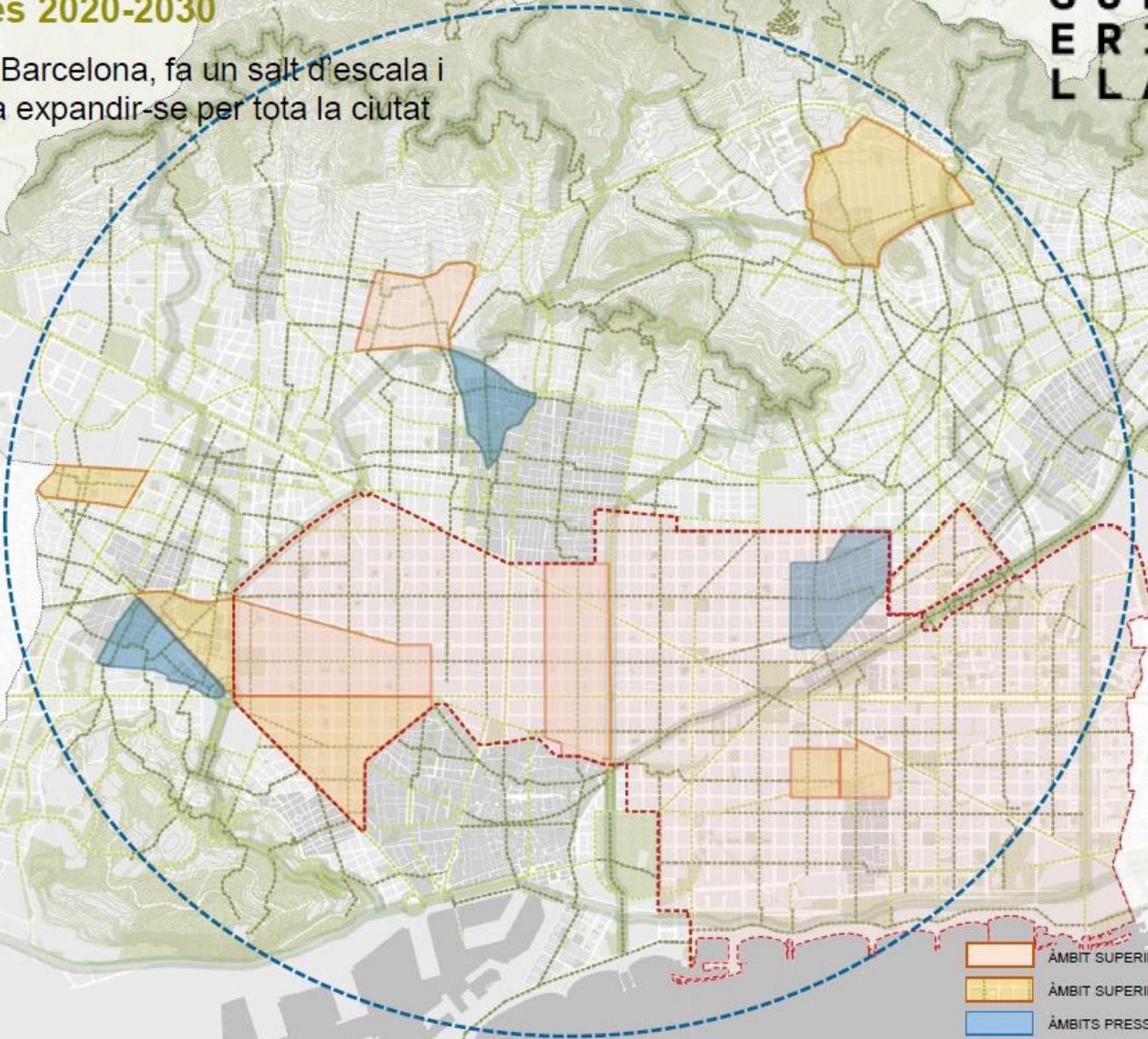


La implantació del model Superilles Barcelona, s'ha desplegat a diferents àmbits locals de la ciutat.

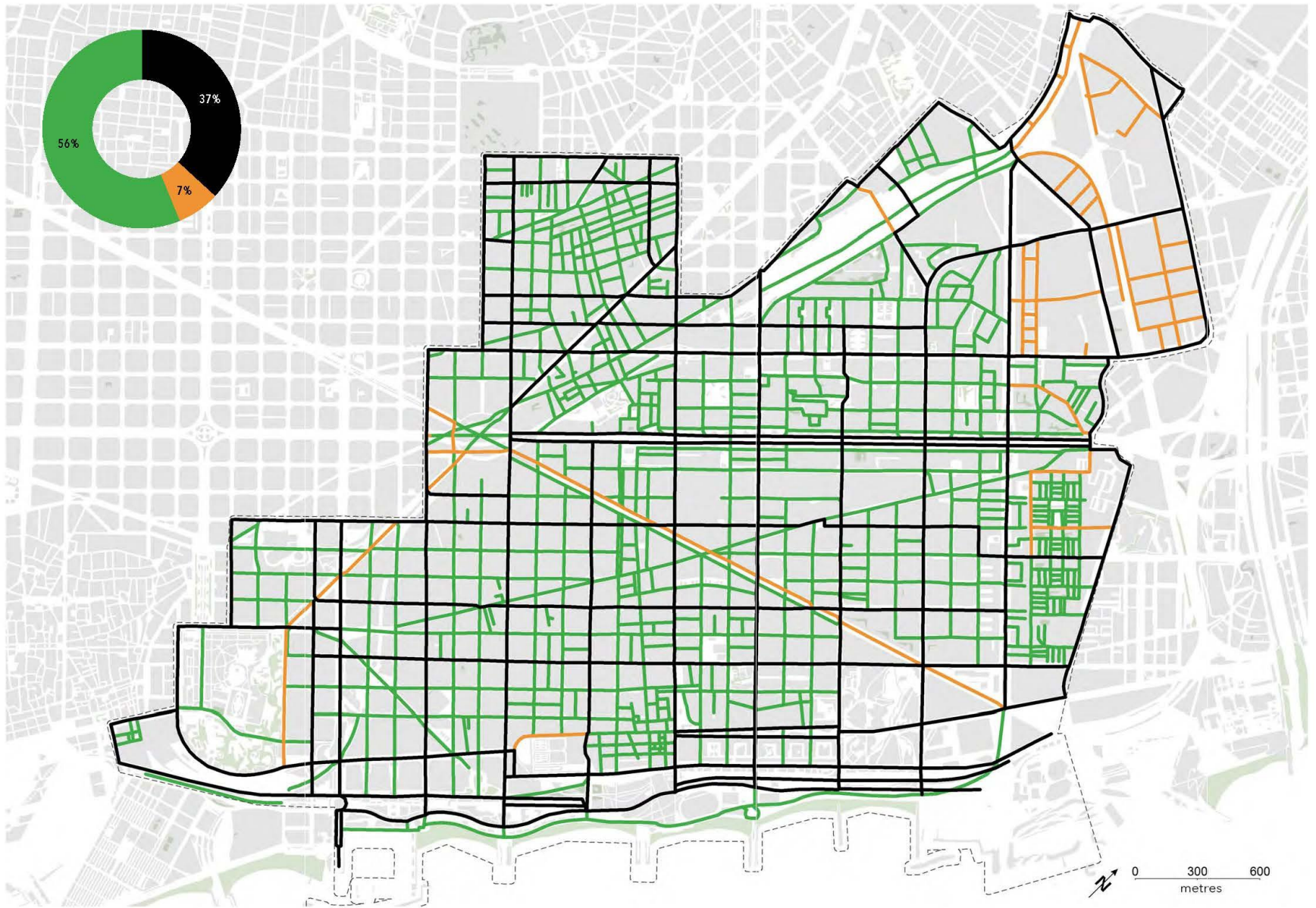
Superilles 2020-2030

Superilles Barcelona, fa un salt d'escala i comença a expandir-se per tota la ciutat

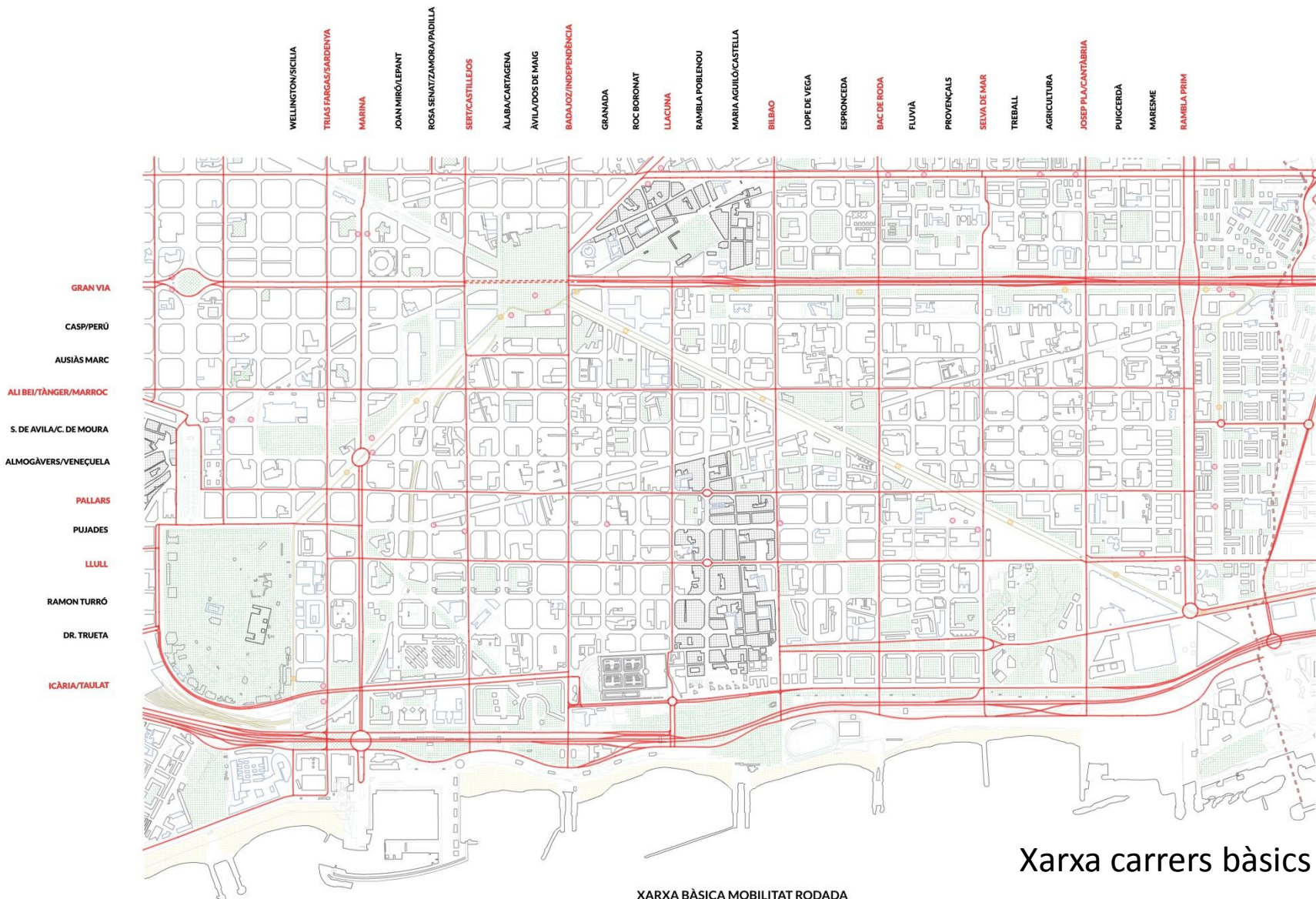
SUP
ERI
LLA
BAR
CEL
ONA



- ÀMBIT SUPERILLES AMB PLA D'ACCIÓ
- ÀMBIT SUPERILLES AMB ACTUACIONS EXECUTADES
- ÀMBITS PRESSUPOSTOS PARTICIPATIUS
- ÀMBITS SUPERILLES AMB PLA D'ACCIÓ EN PROCÉS



- Xarxa bàsica: 50 km/h
- Xarxa local: 30 km/h (amb bucles)
- Xarxa local: 30 km/h
- Xarxa local: 10 km/h



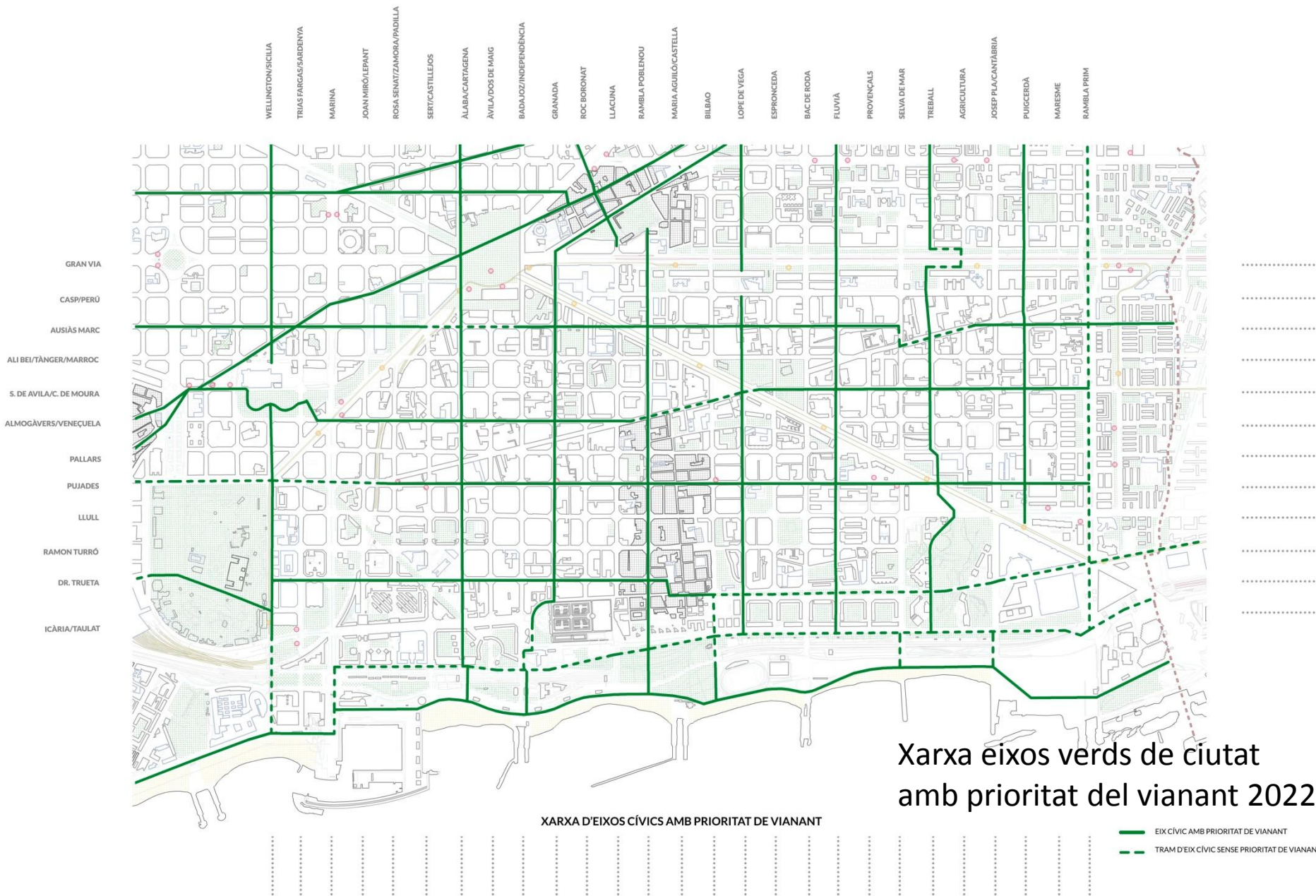
- WELLINGTON/SICILIA
- TRIAS FARGAS/SARDENYA
- MARINA
- JOAN MIRÓ/LEPANT
- ROSA SENATZAMORA/PADILLA
- SERT/CASTILLEJOS
- ALABACARTAGENA
- ÀVILA/DOS DE MAIG
- BADAJOS/INDEPENDÈNCIA
- GRANADA
- ROC BORONAT
- LLACINA
- RAMBLA POBLENUU
- MARIA AGULÓ/CASTELLA
- BILBAO
- LOPE DE VEGA
- ESPRONCEDA
- BAC DE RODA
- FLUVIA
- PROVENÇALS
- SELVA DE MAR
- TREBALL
- AGRICULTURA
- JOSEP PLACANTÀBRIA
- PUIGCERDÀ
- MARESME
- RAMBLA PRIM

- GRAN VIA
- CASP/PERÚ
- AUSIÀS MARC
- ALI BEI/TÀNGER/MARROC
- S. DE ÀVILA/C. DE MOURA
- ALMOGÀVERS/VENEÇUELA
- PALLARS
- PUJADES
- LLULL
- RAMON TURRÓ
- DR. TRUETA
- ICÀRIA/TAULAT

Xarxa carrers bàsics 2022

XARXA BÀSICA MOBILITAT RODADA

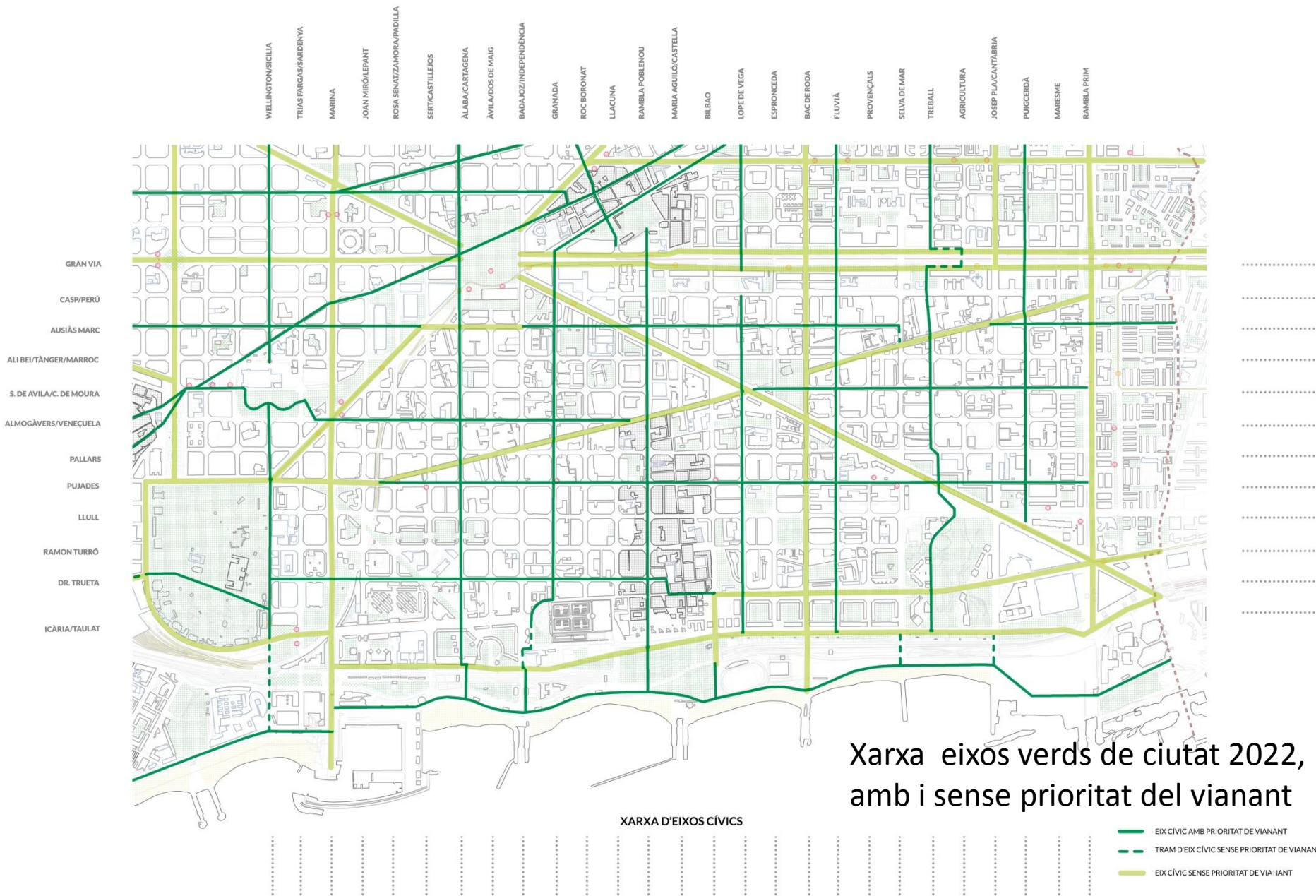
— XARXA BÀSICA MOBILITAT RODADA



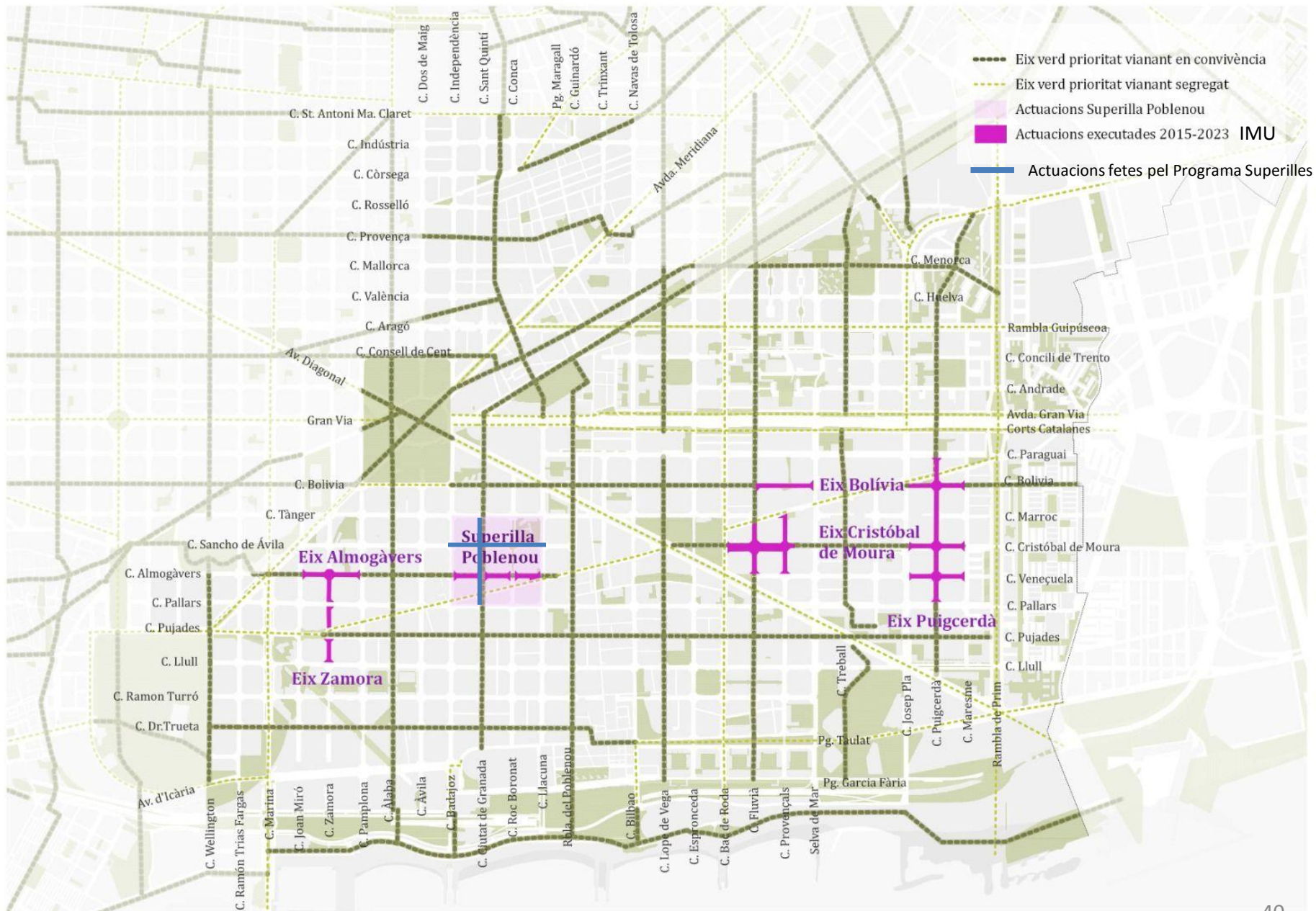
Xarxa eixos verds de ciutat amb prioritat del vianant 2022

XARXA D'EIXOS CÍVICS AMB PRIORITAT DE VIANANT

- EIX CÍVIC AMB PRIORITAT DE VIANANT
- - - TRAM D'EIX CÍVIC SENSE PRIORITAT DE VIANANT



Xarxa eixos verds de ciutat 2022, amb i sense prioritat del vianant



05

MODEL D'ESPAI PÚBLIC XXI

NOU MODEL: EIXOS VERDS I PLACES

Estratègia de transformació de l'espai públic de tota la ciutat, amb l'objectiu de destinar espai utilitzat actualment pel vehicle privat a usos ciutadans, mitjançant un nou model d'espai públic més just i més saludable.

EIXOS VERDS (CARRERS)

Carrers pacificats, de preferència per als vianants, amb llocs d'estada, més verd, espais de relació, joc i gaudi...



PLACES

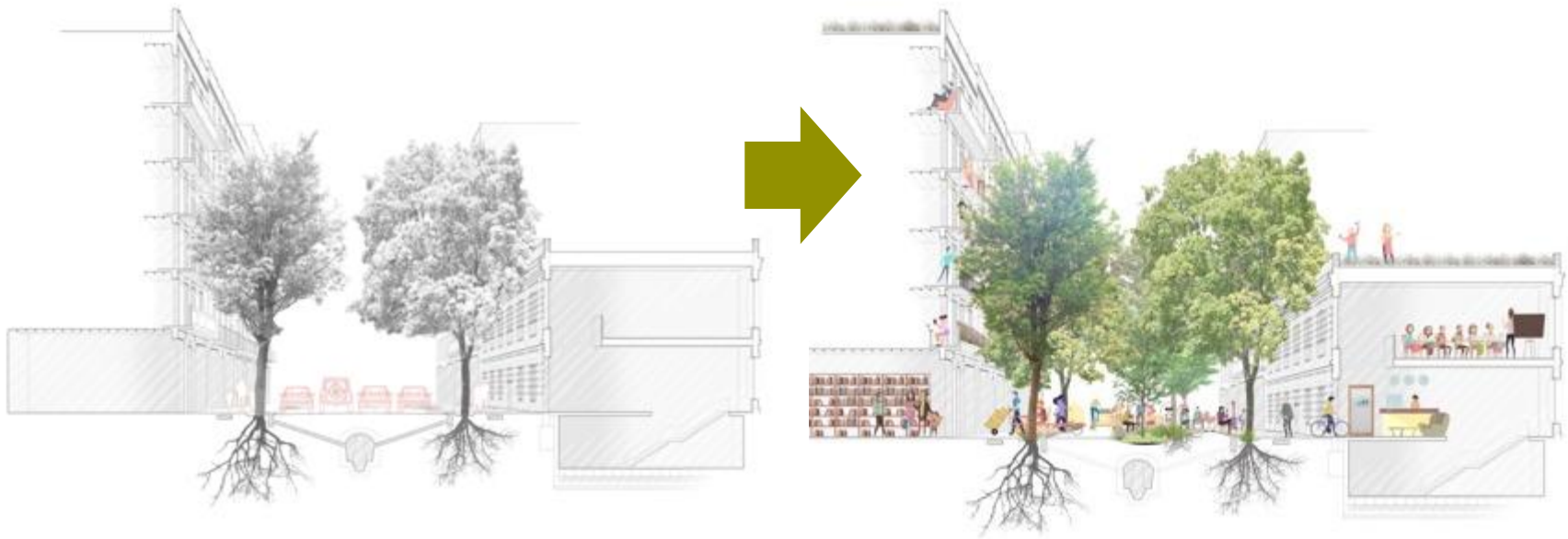
Als encreuaments dels eixos sorgeixen noves places, convertides en espais d'estada confortables, amb més verd, jocs infantils...



EL CARRER

Carrer del S.XX

Carrer del S.XXI



Nova
infraestructura
ambiental

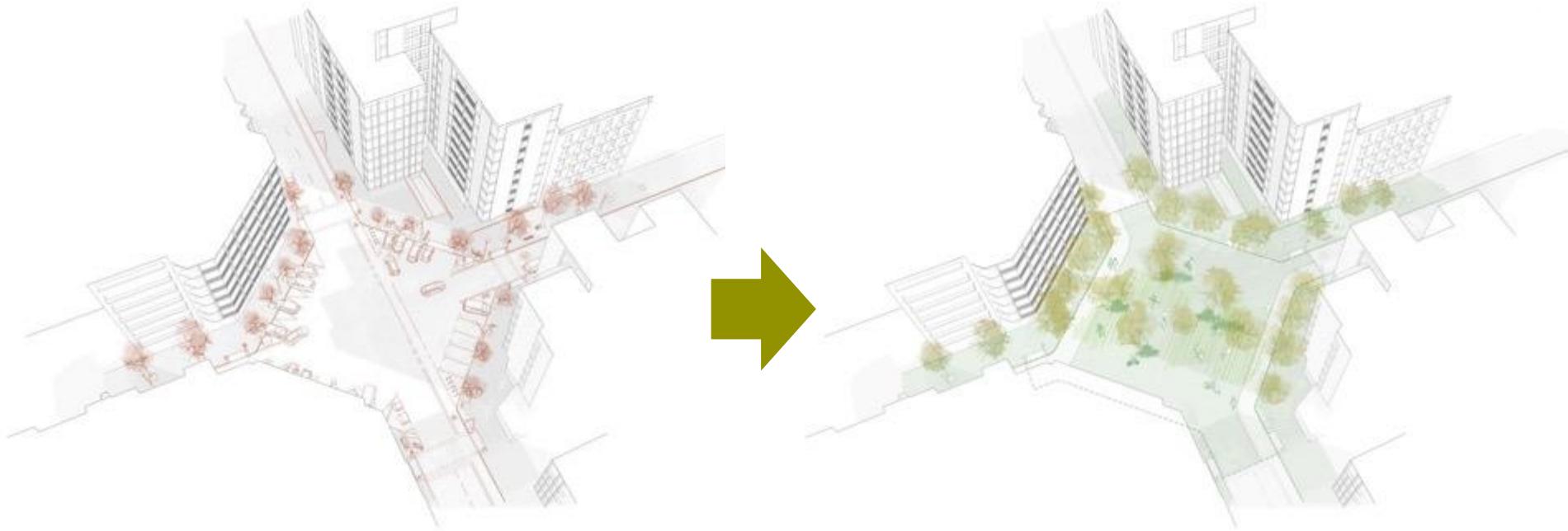
Proximitat i dret
a l'espai públic

Nova
materialitat

Permanències

Accessibilitat

DE LA CRUÏLLA A LA PLAÇA



**Nova
Infraestructura
Ambiental**

**Proximitat i dret
a l'espai públic**

**Nova
materialitat**

Permanències

Accessibilitat

2023

