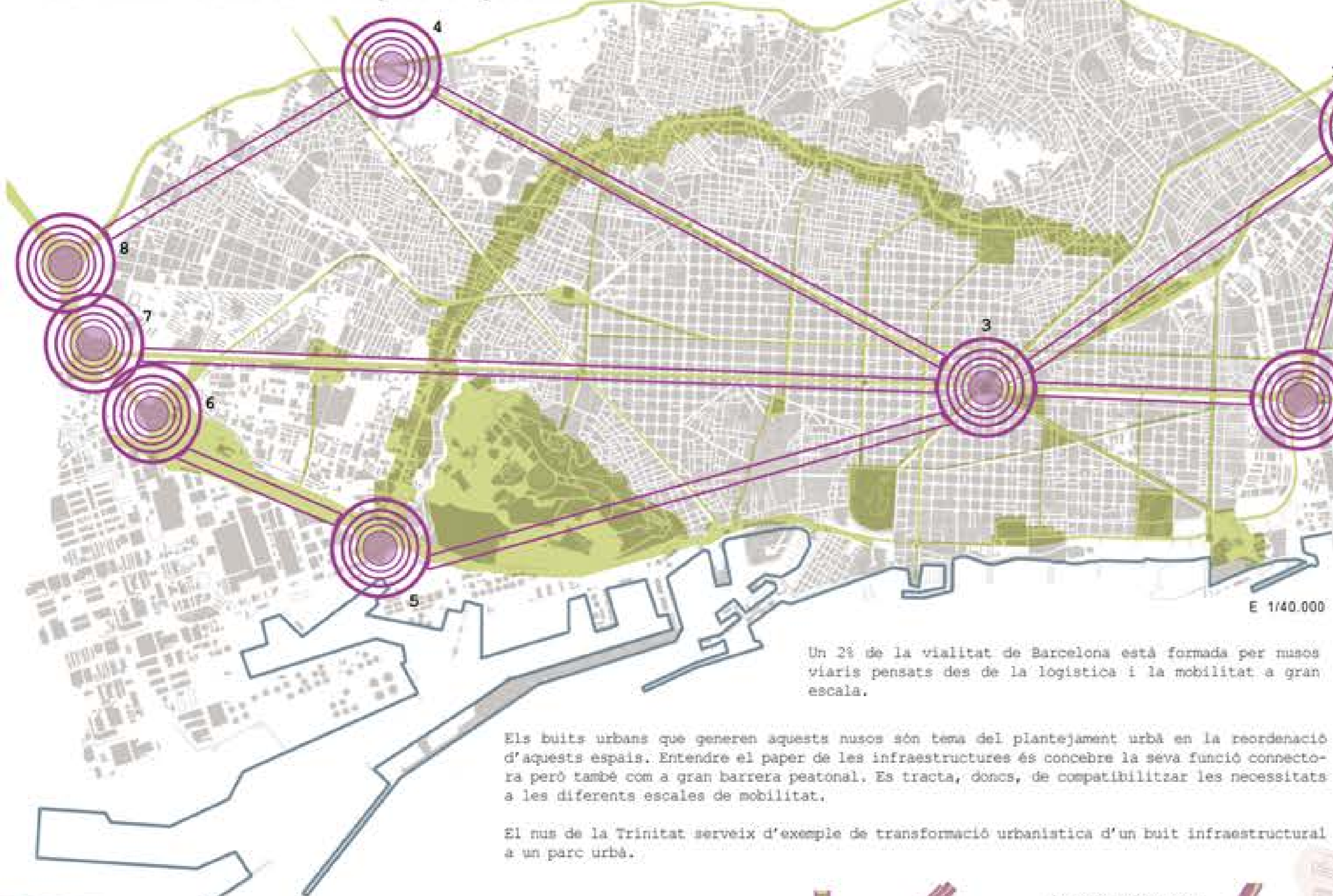


# El model de mobilitat

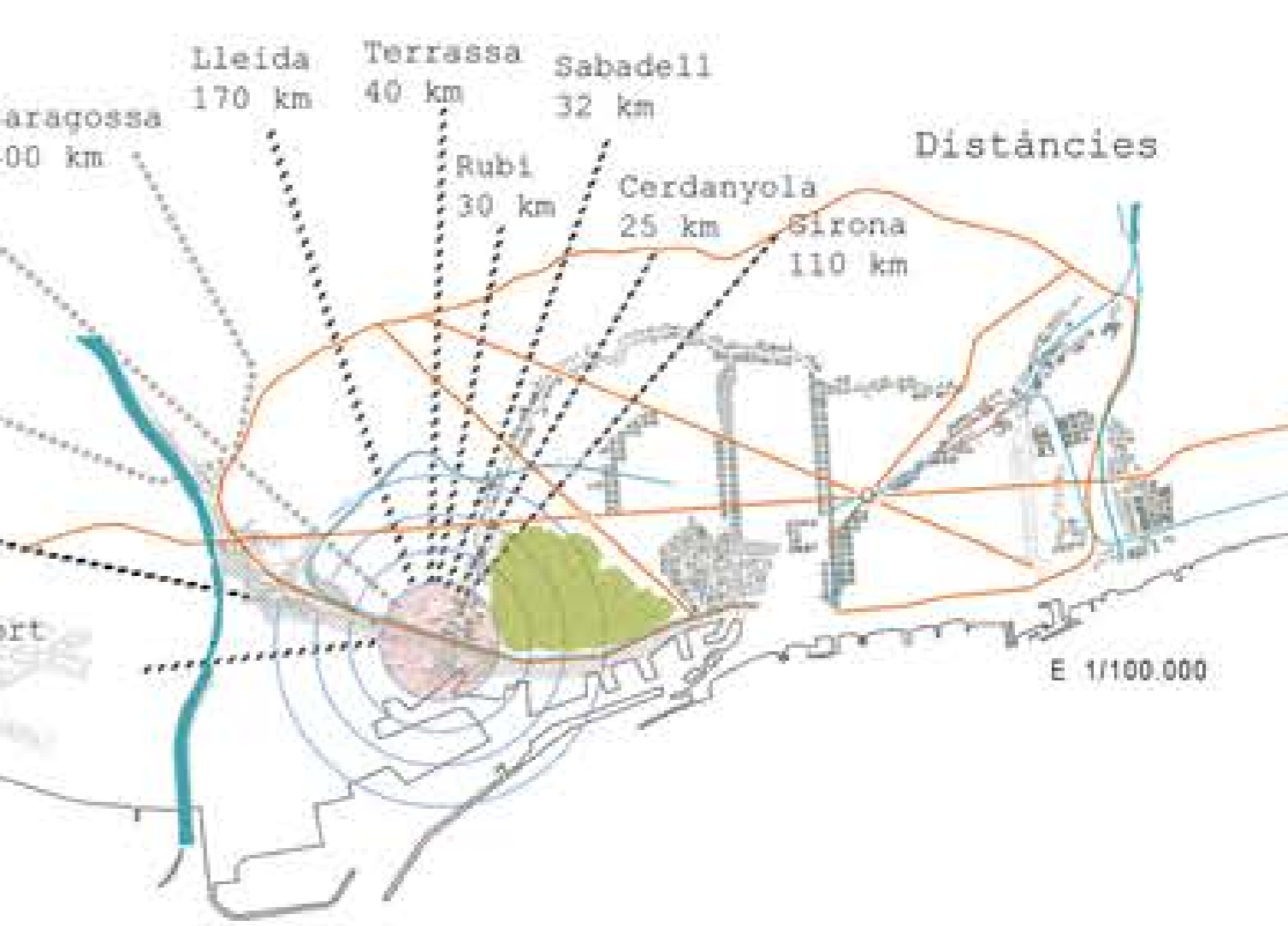
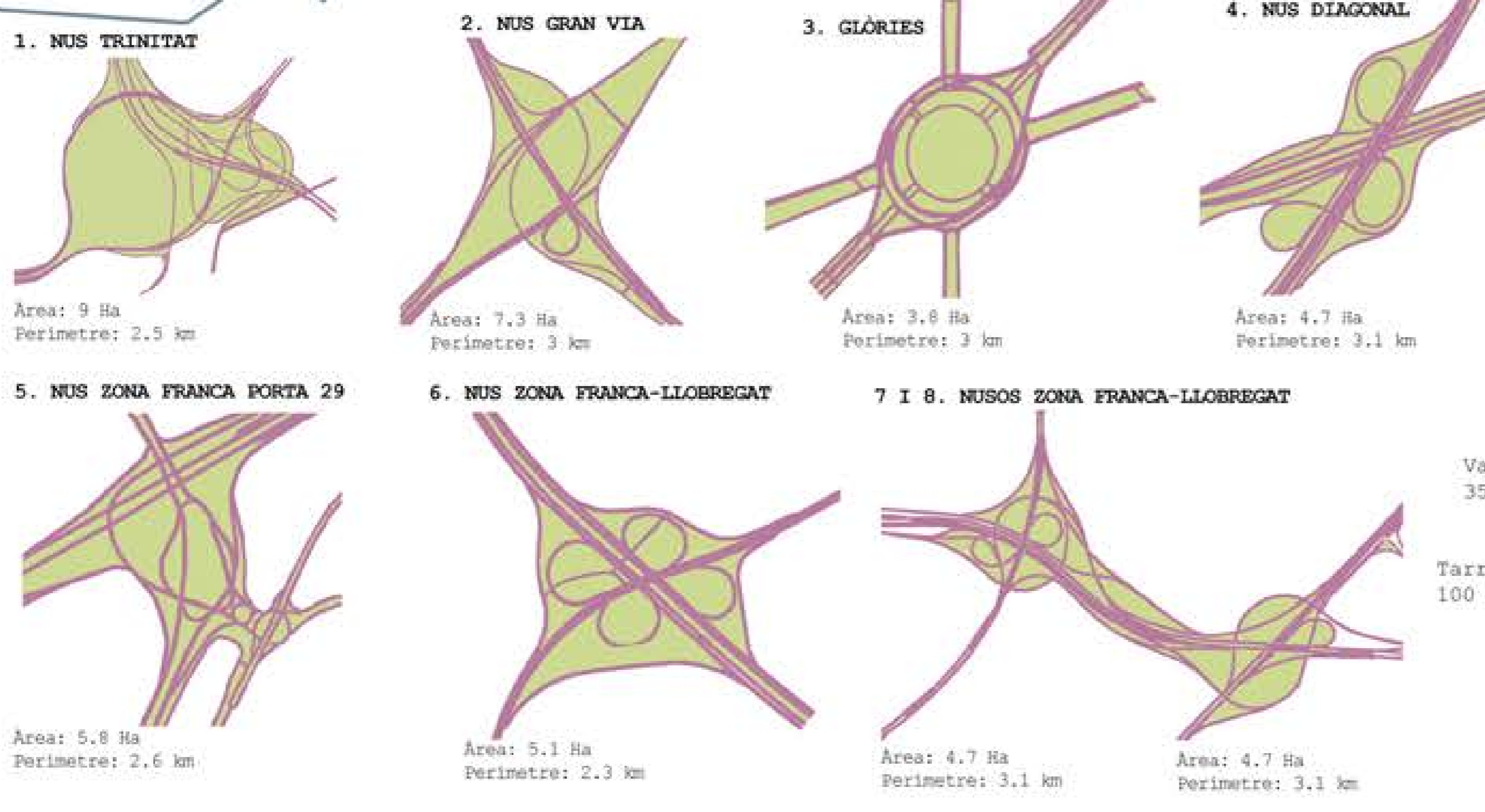
Els nusos viaris com a espais d'oportunitat



Un 2% de la vialitat de Barcelona està formada per nusos viaris pensats des de la logística i la mobilitat a gran escala.

Els buits urbans que generen aquests nusos són tema del plantejament urbà en la reordenació d'aquests espais. Entendre el paper de les infraestructures és concebre la seva funció connectora però també com a gran barrera peatonal. Es tracta, doncs, de compatibilitzar les necessitats a les diferents escales de mobilitat.

El nus de la Trinitat serveix d'exemple de transformació urbanística d'un buit infraestructural a un parc urbà.



## Accessibilitat en transport públic



Segons l'estudi de mobilitat, la major part dels desplaçaments a la Zona Franca es realitzen en transport privat (78%). Això es deu a les carencies de transport públic o de facilitats per als sistemes no motoritzats (parades bicin, carrils bici, recorreguts per a vianants, etc.).

En contrapartida, a les zones més centríques de Barcelona l'ús del vehicle privat és molt més escàs (30%) i la major part dels desplaçaments es realitzen en sistemes no motoritzats (45%) o en transport públic (30%). Per tant, com més gran és una ciutat, més és minoritzat l'ús del vehicle privat.

A l'arribar a la zona industrial, l'espai per a vianants o servei de bicin desapareix i el protagonista passa a ser el cotxe. A més, la proximitat del port comercial augmenta el trànsit de camions a la zona. Per tant, es tracta d'un àmbit molt logístic.

Tot i així, la construcció i perllongació de les línies 9 i 10 de metro jugaran un paper molt important en l'accessibilitat en transport públic. Les previsions són que es redueixi en gairebé un 25% l'ús del vehicle privat.

