



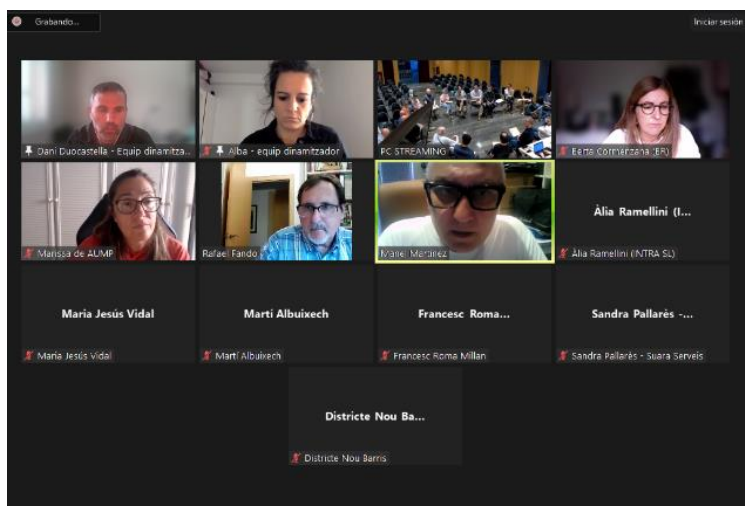
INFORME DE LA SESSIÓ DE PARTICIPACIÓ DEL PLA DE MOBILITAT URBANA DE BARCELONA 2025-2030 – Sessió de Mobilitat, Espai públic i Seguretat viària

Sessió de dimarts 11 de juny de 2024 - Horari: 17h – 19h

Lloc: Seu del Districte de Nou Barris i Zoom

> Accés als documents presentats a la sessió: [Presentació del PMU](#)

> Accés a la web del procés participatiu: [Informació de la sessió participativa al Decidim](#)





Sumari

Llistat de participants – Assistència a la sessió.....	3
Ordre del Dia	4
Desenvolupament de la sessió	4
Principals reflexions, aportacions i propostes recollides en els grups de treball.....	6
Eix 1: Mobilitat en superfície segura, eficient i sostenible - Línia 1a: Ampliar i protegir l'espai públic destinat al vianant – Línia 1b: Repartir l'espai en calçada i els seus usos prioritzant els modes de transport amb major capacitat i menor impacte.	6
Eix 2: Un sistema de transport públic que capti més viatgers - Línia 2a: Millorar la mobilitat de les persones provocant un salt qualitatiu en el transport públic urbà i metropolità en superfície. – Línia 2b: Millorar l'eficiència i fiabilitat del servei de transport públic ferroviari (Rodalies i Metro).....	9
Eix 3: Reducció de la dependència de mobilitat del vehicle privat i mitigació de les externalitats - Línia 3a: Implementar mesures dirigides a reduir l'impacte del vehicle privat. – Línia 3b: Accelerar la transició cap a un model més racional de mobilitat, garantint l'equitat social.	12
Formes de desplaçament de les persones assistents per arribar a la sessió de PMU i impacte en generació de CO2.....	14



Llistat de participants – Assistència a la sessió

Han participat un total de **19 persones** (**13 homes – 68%-** i **6 dones – 32%-**).

Assistència d'entitats i empreses participants

Agrupació de Comerciants i industrials de la Barceloneta
Asociació Veinal de Sant Martí de Provençals
AUMP
AV Barceloneta
AV Sant Martí de Provençals
Comunalitat Urbana de 9 Barris
Consell Assessor de la Gent Gran
Ingeniería de Tráfico, SL
INTRA
Particulars (mestre, estudiant universitari, jubilat, arquitecte, professional lliure - enginyer de camins...)
Promociones CBKP
Stop Accidentes
Suara Serveis SCCL
Veina i membre de la aavv Vilapicina i la Torre Llobeta
Vives y Munte, S.L.

Assistència de l'Ajuntament de Barcelona

- David Herrera, Conseller tècnic Nou Barris
- Carles Benito, Conseller districte de Nou Barris
- Antonio Cabrera, Conseller districte de Nou Barris
- Anna Domingo, de l'Ajuntament de Barcelona
- M. Dolors Martín Rodríguez, de l'Ajuntament de Barcelona
- Eugeni Rico, tècnic del Departament d'Estratègia de la Mobilitat
- Berta Cormenzana, tècnica de mobilitat de Barcelona Regional
- Francesc Roma, tècnic del Departament de Participació
- Miquel Rusalleda, tècnic del Departament de Participació
- Martí Albuixech, tècnic del Departament de Participació
- Daniel Duocastella, suport tècnic del Departament de Participació
- Andrea Jordán, suport tècnic del Departament de Participació
- Alba Puy, suport tècnic del Departament de Participació



Ordre del Dia

- Benvinguda per part del conseller tècnic del districte de Nou Barris
- Explicació del procés participatiu
- Exposició tècnica dels objectius, continguts i nou enfocament a tractar en el nou PMU vinculat a la mobilitat, espai públic i seguretat viària.
- Explicació del funcionament de la sessió
- Debat i deliberació sobre objectius i actuacions del PMU vinculat a l'àmbit de la mobilitat, espai públic i seguretat viària.

Desenvolupament de la sessió

El passat dimarts 11 de juny es celebra la sessió oberta de mobilitat, espai públic i seguretat viària en format híbrid, online i presencial a la seu del districte de Nou Barris. Per a les persones assistents de forma presencial, en el moment d'entrada de les persones participants es realitza la verificació de la inscripció i seguidament també es pregunta sobre la forma de desplaçament amb el kit "Com has vingut", a on les persones han d'agafar un tap de color vinculat del lloc d'origen des d'on han sortit fins arribar al lloc de la sessió (els diferents districtes de Barcelona, resta de la província de Barcelona i resta de Catalunya i posar aquest tap en un dels modes de transport (a peu, transport públic, bicicleta, moto, cotxe, vehicle elèctric o taxi o cotxe compartit). Aquest eina permet fer el càlcul de les emissions de CO2 de l'acte presencial.

La sessió dona inici a les 17.09 i es fa la benvinguda per part del conseller tècnic, presentant la taula i els objectius del PMU i els reptes. Seguidament, es fa una breu del procés participatiu a càrrec del tècnic del Departament de Participació d'Urbanisme, Transició Ecològica i Serveis Urbans i Habitatge, a on emmarca els objectius, les fases i calendari del procés. Seguidament, la tècnica de Mobilitat fa la presentació tècnica del nou enfocament a tractar en el nou PMU amb els corresponents eixos, objectius, continguts, centrant la part final a la presentació de dades específiques vinculades a la mobilitat, espai públic i seguretat viària i els eixos, línies i objectius orientatius que han de guiar el PMU els propers anys.

Finalment, en aquesta primera part explicativa, novament el tècnic de participació explica la dinàmica del debat per facilitar que tothom pugui expressar-se i debatre sobre els temes a tractar.

A les 17.55h s'inicia el treball en 2 grups, un presencial i l'altre online. Cada grup es configura amb diferents participants amb un equip dinamitzador (format per 2 persones per grup) i amb el suport del equip tècnic de suport per a resoldre dubtes i aclariments tècnics del PMU. Es fa un repàs dels objectius es dona la paraula a les persones participants per tal que puguin compartir i debatre les propostes relacionades amb els diferents eixos. Aquestes aportacions i propostes estan indicades a l'apartat següent.



A les 19.15h es dona per conclosa la sessió de debat i s'emplaça a que puguin participar en la darrera sessió participativa de mobilitat del dimarts 18 de juny, així com seguir el procés i les propostes a través del portal Decidim.Barcelona.



Principals reflexions, aportacions i propostes recollides en els grups de treball

Es conforma dos grups de treball i a continuació es detallen les principals propostes i aportacions agregades i categoritzades per eixos:

Eix 1: Mobilitat en superfície segura, eficient i sostenible - Línia 1a: Ampliar i protegir l'espai públic destinat al vianant – Línia 1b: Repartir l'espai en calçada i els seus usos prioritzant els modes de transport amb major capacitat i menor impacte.

- **Protegir i ampliar l'espai públic destinat al vianant**
 - **Més controls pel que fa a les instauracions de terrasses**, que provoquen que la mobilitat a peu es vegi afectada (per exemple Fabra i Puig).
 - **Treure els carrils bici de la vorera** del Passeig Valldaura i carrer d'Arnau d'Oms per tenir més mobilitat a peu i anar amb més seguretat. Cal prioritzar aquests projectes i implementar-los.
 - **Pels passos de vianants es proposa més distància** de l'actual a la línia on frenen els cotxes (per exemple en 4-5 metres de distància).
 - **Eliminar les zones d'avançament de motos**, ja que no generen la disminució de la sinistralitat i **donar més amplada als passos de vianants** (per exemple 2-3 metres d'amplada en les zones de Virrei Amat i Passeig Valldaura).
 - **Prohibició amb sanció a aparcaments abans de passos de vianants.**
 - Cal **protegir els vianants** (població de màxima vulnerabilitat)

- **Gestió dels aparcaments en l'espai públic.**
 - **Aparcaments assequibles per treure cotxes de carrer**, i que alhora hi hagi una oferta d'aparcament assequible.
 - **Aparcaments alternatius per motocicletes i bicicletes amb preus mensuals.**
 - **Augmentar l'aparcament segur a les estacions més poblades per tal d'afavorir la intermodalitat.**
 - Reduir l'espai de cotxes per més aparcaments per a bicicletes. També es proposa la idea de fer **aparcaments en vertical.**
 - **Aparcaments de bicicletes més segurs i amb càmeres de seguretat. També que hi tinguin més capacitat.**
 - Aparcaments alternatius per gent fora de Barcelona.
 - **Potenciar ús d'espais privats per a aparcament de motos**, que no ocupin la vorera encara que siguin amples.

En general, hi ha força desacord amb els aparcaments de cotxes. S'aclareix que hi ha oferta d'aparcaments soterrats, però el problema és que no hi ha demanda. En el cas de les bicicletes es diu que no hi ha aquesta necessitat i, per tant, no hi ha oferta.



- **Ordenar l'ús de l'espai a la calçada per facilitar la mobilitat en bicicleta i reducció de la sinistralitat**
 - **Campanya de vigilància pels carrers de velocitat 30 i vies compartides.** Per exemple, en el cas de Diagonal i Roger de Llúria amb Passeig de Gràcia, són carrils únics i compartits que no es poden avançar, però els cotxes se salten la normativa i cometen infraccions sense que estiguin sancionats, posant en perill les bicicletes principalment.
 - **Connectar tots els punts d'interès de districte i ciutat** (per exemple; Plaça Catalunya, Sants, centres de barri, estacions de metro, estacions de tren, busos urbans i llocs de reunions habituals) **amb carrils i calçada, velocitat 30 i que siguin segurs.**
 - **Segregar els carrils bici de les voreres.**
 - **Ampliar la xarxa de carrils bici de la ciutat i millorar les actuals.** La millora passaria per un manteniment millor dels carrils bici existents (per exemple: repintar de nou les línies a terra, afegir separadors).
 - En relació amb el carril bici del carrer escòcia amb Fabra i Puig es proposa que hi hagi un **canvi en el llibre d'estil** d'aquest pas. El encreuament del carril bici amb la Meridiana no es pot evitar i fa un gir bruscat a la dreta del costat muntanya. Aquest carril fa circular més a prop dels vianants, augmentant la possibilitat que es generi una col·lisió, mentre que si fos un carril recte (que no influeixen els cotxes) seria més acurat i més còmode.
 - Estudiar més a fons i treballar en els **punts negres de la mobilitat ciclista a Barcelona.**

- **Promoure la mobilitat en bicicleta a través d'infraestructures**
 - Per promoure la mobilitat en bicicleta, **calen més estudis i promocions de carrils en barris de muntanya**, en especial tota la zona de Nou Barris.
 - Cal revisar i fer efectives les connexions de tots els carrils bici de la ciutat. Alguns estan en mal estat, en d'altres carrers no existeix carril bici, en alguns casos estan tallats i no tenen continuïtat. Això pot fomentar que els VMP no pugin a la vorera ni es posin als carrils de cotxes.

- **Promoure la mobilitat en bicicleta a través de polítiques de formació i promoció**
 - Invertir en **polítiques i protocols contra assetjament viari** (ja està a Granollers, no hi ha multes) però si s'implementés a Barcelona caldrien sancions.

- **Fomentar la mobilitat comunitària**

La proposta seria que aquest PMU incorporés aquesta visió i es realitzés un estudi més gran a nivell de ciutat, a través de bicicletes comunitàries compartides, cotxes de barri compartits i fins i tot furgonetes compartides sobretot en els barris de muntanya.

- **Regular i millorar la situació dels VMP**

Cal regular més i millor quin és el lloc dels VMP. Es comenta que no tenen lloc ni a calçada ni a les voreres. Es destaca *"Seguretat per tothom, sancions per tothom, hi ha infraccions de tot tipus fet per persones de tot tipus"*.

-Propostes vinculades:



- Proposta de reservar un vagó específic per a persones amb VMP del metro, per tal d'evitar molèsties.
- Col·locar una manta ignífuga per evitar propagació d'incendis causats per bateries de patinets.
- Crear una xarxa de tallers certificats, o algun tipus de precinte o certificat per assegurar que el patinet està en bon estat en termes de bateria, i així poder entrar al transport públic.
- Cercar fórmules alternatives a la prohibició de l'ús de patinets comprats abans de 2024. Es considera una mesura injusta.
- Revisar la qüestió de la potència en la nova normativa. Es limita molt l'ús, i es discrimina a les persones amb pes elevat, ja que en una pujada es necessita més potència que la que marca la normativa.
- VMP: necessitat de distingir entre els trajectes curts i els trajectes llargs.



Eix 2: Un sistema de transport públic que capti més viatgers - Línia 2a: Millorar la mobilitat de les persones provocant un salt qualitatiu en el transport públic urbà i metropolità en superfície. – Línia 2b: Millorar l'eficiència i fiabilitat del servei de transport públic ferroviari (Rodalies i Metro).

- **Millorar i ampliar l'oferta, l'accés i la freqüència de busos**
 - **Els autobusos pel veïnat s'han de mantenir.**
 - La velocitat d'autobusos no ha variat i han desaparegut parades. Es proposa que **cal augmentar la prioritat semafòrica.**
 - Respecte a les connexions amb la nova xarxa, es perd temps en els transbordaments. **En barris de muntanya cal estudiar els temps de transbordament, evitar trajectes excessivament llargs o menys transbordaments.**
 - **Estudiar les línies interurbanes metropolitanes** per a millorar-les.
 - **Fer un estudi de millora pels transbordaments en autobusos:**
 - **Millora de la línia d'autobús 132.** Es reclama que l'autobús arribi a la Meridiana.
 - **Millora de la línia d'autobús 136** de la Verneda per anar a l'Hospital del Mar que és l'hospital de referència. Cal més freqüència. Prega que aquesta comissió miri de nou el compromís que l'ajuntament va signar i no va prioritzar.
 - **Millora de la línia d'autobús 47.** La freqüència de pas dels autobusos d'aquesta línia s'han allargat molt. També quant a la confluència hauria de ser més espaiada i regulada per tal d'evitar l'aglomeració (per exemple, un màxim 5 minuts d'espera).
 - **Reducció de tarifes per tal d'accedir-hi més gent.**
 - **Ampliació de transport en horari nocturn.**
 - La targeta T-mobilitat es considera un bon pas en relació a l'ús de les tecnologies aplicades a fer fàcil el fet de moure's en transport públic. Tot i així, és millorable; cal seguir pensant en facilitats per a promoure'n l'ús.
 - Cal emprendre mesures en relació a la dificultat de cobrir algunes places de professorat d'instituts de l'AMB, especialment al Baix Llobregat i a algunes zones del Barcelonès, que no tenen facilitat d'accés amb transport públic.

- **Millorar l'accessibilitat al transport públic**
 - Hi ha carrers que no estan preparats per a persones amb mobilitat reduïda. En el cas de les **persones amb escúter** tenen drets en poder passejar. **Calen itineraris concrets i accessibles.** Tenen problemes amb les pujades i baixades, ja que no tenen molta velocitat i això pot ser un perill per a la persona.
 - **Calen més aparcaments de zona blava amb cadira de rodes**, ja que no n'hi ha prou. Tant en places privades com públiques (per exemple en el cas dels carrers comercials).
 - En relació amb les estacions de **metro L1 i L5 (Plaça de Sants)** hi ha complicacions per fer el transbord amb cadira de rodes. També s'afegeixen que el **transbord a Urquinaona és complicat.** (S'acclareix que el metro no és competència municipal i és de la Generalitat).



- **Més subvencions a persones amb mobilitat reduïda.** Existeix la targeta blanca, però el problema és que hi ha moltes persones amb mobilitat reduïda i el pressupost queda reduït.
- Hi ha uns **autobusos específics que no són aptes per persones amb mobilitat reduïda** perquè no l'accés de sortida als escúters.
- Visibilitzar a la resta de passatgers el **botó groc del metro** per a persones amb mobilitat reduïda.

- **Millorar el transport públic a la primera corona**
 - Això permet **reduir el nombre de vehicles privats**. Prioritzar la primera corona donat que, a partir de les dades presentades, això podria permetre reduir el nombre de vehicles que accedeixen a la ciutat.
 - **Ampliació del pressupost per ampliar corones i mobilitat.**

- **Crear més places de pàrquings dissuasius i a preus assequibles i connectades a xarxa transport públic**

Tal i com ja es fa a totes les ciutats costaneres, cal crear places ben connectades amb la xarxa de transport públic, i que permetin descongestionar realment la circulació de transport privat de persones visitants i de persones no residents que treballen a la ciutat de Barcelona.

Cal obrir el debat i propostes metropolitanes (AMB) per a aquests pàrquings dissuasius. Que la resta de municipis colindants formin part també del debat i disseny de les propostes.

- **Estudiar els pressupostos del transport públic tenint en compte l'afectació del turisme**

En el cas del turisme, cal **replantejar les subvencions del transport públic per a turistes**. Hi ha força desacord en general, ja que això pot abocar a què s'agafin altres mitjans pitjors.

- **Cercar fórmules per a la convivència dels VMP i les usuàries del transport públic**

Cal una regulació per a la seguretat de tothom, i anul·lació de la prohibició dels VMP al metro.

- **Diferenciar l'accés al transport públic per a usuaris habituals i usuaris puntuals**

Es comenta que per garantir accessibilitat i seguretat, en moments en què hi ha col·lapses i aglomeracions de persones usuàries al metro o al bus, caldria fer diferenciació en l'accés als TPC entre els usuaris habituals i per motius laborals o escolars/educatius, i els usuaris esporàdics que l'utilitzen excepcionalment (turistes, o visitants puntuals).

Es parla en específic del barri de la Barceloneta, on aquells espais que se suposa són segurs per a vianants, no ho acaben sent, ja que es comparteix espais amb vehicles de rodes que van amunt i avall. Diversos conflictes per un cúmul de factors: carrers estrets al barri, barri dinàmic respecte vehicles de càrrega/descàrrega, gran afluència de visitants al barri i a la platja,...). Les vies que arriben a la Barceloneta amb vehicles comercial o privat (Via Laietana, Les Rambles) estan patint moltes transformacions en el seu ús, cosa que fa aïllar el barri de la xarxa viària i el fa més dependent del transport públic. I els aparcaments són



majorment de zona verda exclusiva per a residents. Aquest conjunt de factors no ajuda al col·lectiu dels comerciants.

- **Millorar el servei del transport ferroviari.**
 - Es dona **suport a la xarxa ferroviària de la ciutat**, que no s'aturi el tramvia per tal que hi hagi menys cotxes.



Eix 3: Reducció de la dependència de mobilitat del vehicle privat i mitigació de les externalitats - Línia 3a: Implementar mesures dirigides a reduir l'impacte del vehicle privat. – Línia 3b: Accelerar la transició cap a un model més racional de mobilitat, garantint l'equitat social.

- **Implementar mesures que permetin reduir la sinistralitat i mesures per millorar la qualitat acústica i de l'aire.**
 - Els **entorns escolars i carrers adjacents s'ha de reduir els sorolls de motos i cotxes**, ja que d'aquesta manera permetrà una millora la qualitat acústica i de l'aire i les escoles podran ventilar correctament. Per tant, **cal fer més controls de decibels i amb sanció si escau**.
 - Caldria més autoritat en penalitzar **els vehicles que se salten la normativa i cometen infraccions de manera habitual** (per exemple en el carrer Consell de Cent hi ha molts cotxes que fan mal ús d'aquesta via pacificada i **posen en risc la seguretat dels vianants**).
 - Estudiar si **el carril bus pot ser utilitzat per les motocicletes com a mesura per reduir la sinistralitat**.
 - Cal una **normativa de circulació viària** per tal de compartir espais amb la màxima de seguretat possible. Hi ha gent que fa animalades a la vorera i a la calçada, es generen molts accidents evitables.
 - **Assegurances de mobilitat personal per a VPM i bicicletes** amb danys a tercers perquè els vianants puguin anar a peu amb més seguretat.
 - La **persona vianant ha de ser la prioritària**. La persona que va amb VMP hauria de tenir una assegurança i uns mínims coneixements de circulació viària, ja que a vegades van per la calçada i a vegades per la vorera com si anessin per calçada (velocitat, avançaments perillosos). No hi ha d'haver favoritismes, tothom ha de seguir normes de convivència.
 - Regular la **velocitat de les motocicletes**. Es considera que en general aquests vehicles van a molta més velocitat que els cotxes. Sembla que els cotxes estan respectant més les zones de velocitat limitada.

- **Campanyes de sensibilització i educació sobre mobilitat**
 - Més **educació viària a centres cívics i instituts**.
 - **Campanya de sensibilització, educació i respecte** a través de les pantalles dels transports públics per millorar la conscienciació respecte a les persones amb mobilitat reduïda, ciclistes i per una convivència sense accidents entre vehicles i vianants.
 - **Campanya per fer front a l'edatisme** (per exemple, cedir seients en els autobusos).

- **Promoure la seguretat viària**
 - **Més vigilància sobre els VPM** (per exemple en el barri de les Corts i principalment a Sant Ramón, circulen a gran velocitat pels carrils bici i per voreres amb vianants).
 - Ha d'haver-hi més **col·laboració entre Guàrdia Urbana de Barcelona i l'Hospitalet** en zones on comparteixen carrers, ja que els infractors que circulen per una vorera d'un municipi canvien de vorera i no ve l'agent del municipi al qual pertany la vorera.



- En relació a **VMP, cal educació viària obligatòria a adolescents** que utilitzen patinets o bicicletes.
- Posar facilitats per **fomentar la convivència de persones amb o sense VMP, però s'han de garantir un mínim de criteris de convivència** de diferents maneres de moure's. Cal evitar els sinistres amb bici o patinet, ja que si fugen ràpidament no hi ha a qui reclamar lesions o desperfectes.
- **Analitzar bé els usos i els comportaments de les persones que utilitzen la xarxa viària**
 - Es comenta per exemple que de des de Via laietana, hi ha un gran % dels cotxes van a buscar la litoral
 - Les persones que treballen als polígons industrials de les corones metropolitanes acaben utilitzant motocicletes per qüestions de seguretat i per la facilitat de moure's en horaris diferents als horaris del transport públic.
- **Cal fer esforç en la intermodalitat**
 - Caldria **unificar els sistemes de bicicletes compartides** (bicing a BCN i altres empreses fora la ciutat), no té sentit que siguin xarxes diferents, no ajuda a promoure'n el seu ús per a trajectes intermunicipals a l'AMB.
 - Es planteja com a bona oportunitat el **Hub que s'està creant a Sagrera: espai intermodal** que afectarà a molts barris diferents. Aportarà novetats que cal tenir incorporades al pla, tot i que per calendaris no estarà inclòs en el pla actual.
 - En relació al **cotxe compartit**, com més ple més eficient però no deixa de ser un vehicle que contamina i ocupa un espai a la ciutat. Cal més espais d'intercanvi modal. Requereixen una infraestructura que no és fàcil de resoldre, cal donar-hi voltes conjuntament i seguir generant debats constructius.
 - L'aparició de **vehicles elèctrics** hauria de potenciar la creació d'aquests espais d'intercanvi modal.

Altres aportacions:

- **Més comunicació al veïnat sobre la nova estació intermodal de la Sagrera.** Pel que fa a la mobilitat privada cal un annexa i un estudi de mobilitat específic de mobilitat de vehicle privat en el pla específic que correspongui, però no del PMU.
- **Pla de mobilitat específic per l'estació de l'AVE.**
- **Veí de Sants – Mercat Nou** vol contactar amb la persona que correspongui sobre les obres del metro. Manifesta que tots els carrers han quedat modificats amb deterioraments de la circulació i demana que torni a estar com estava.
- El planejament del PMU ha de fer-se de forma participada també amb altres municipis de la comarca, com a mínim. L'AMB duplica la població de Barcelona ciutat, i per tant, cal garantir una planificació i una gestió compartida: per motius laborals, escolars o educatius, durant els caps e setmana, etc. la mobilitat és molt alta entre els municipis de l'AMB i la ciutat. Es considera que la primera corona està bastant treballada, cal anar cap a les altres zones en el planejament del transport públic.



Formes de desplaçament de les persones assistents per arribar a la sessió de PMU i impacte en generació de CO2

En aquest sessió s'ha recollit el mode de desplaçament i el punt d'origen de les persones participants a la sessió. Han respost **20 persones participants**, de les quals el 55% (11) han usat transport públic de zones provinents de diferents zones de Barcelona (moltes d'elles del districtes veí de Sant Martí i Sant Andreu). Seguidament el desplaçament a peu ha estat el segon mode més usat amb un 20% (4 persones). En tercer lloc es situen la mobilitat en bicicleta amb un 10% (2 respostes). Finalment, el cotxe i taxi o cotxe compartit ha estat usat per un 15% sobre el total (3 persones). En aquesta sessió no hi ha hagut desplaçaments en vehicle elèctric ni moto.

Mode mobilitat/Lloc de sortida	Ciutat Vella	Eixample	Sants-Montjuïc	Les Corts	Sarrià-Sant Gervasi	Gràcia	Horta-Guinardó	Nou Barris	Sant Andreu	Sant Martí	Resta BCN (prv)	Resta Catalunya	TOTAL	%
A peu								4					4	20%
Transport públic		1	1	1				1	3	4			11	55%
Bicicleta								1		1			2	10%
Moto													0	0%
Cotxe											1		1	5%
Vehicle electric													0	0%
Taxi o cotxe compartit										2			2	10%
TOTAL	0	1	1	1	0	0	1	6	3	7	1	0	20	100%

Segons les dades de mobilitat de les persones participants per assistir a la sessió, el nombre de kg d'emissions de CO2 són de **8,30 KG**. Indicar que la generació d'aquest CO2 equival a la necessitat de **421,64 arbres** en un dia per absorbir les emissions (50,8 arbres per cada Kg de CO2 generat).