



Segona sessió plenària del Pla de Mobilitat del Districte (PMD) de Ciutat Vella 2018-2023.

23 de novembre de 2017

DIAGNOSI, ESTRATÈGIA I LÍNIES D'ACTUACIÓ



OBJECTIUS DEL PMU DE BARCELONA

Pla de Mobilitat Urbana de Barcelona PMU 2013-2018



SEGURA

- Reduir l'accidentalitat associada a la mobilitat.

SOSTENIBLE

- Facilitar el transvasament modal cap als modes més sostenibles.
- Reduir la contaminació atmosfèrica derivada del transport.
- Reduir la contaminació acústica derivada del transport.
- Moderar el consum d'energia en el transport i reduir la seva contribució al canvi climàtic.
- Augmentar la proporció del consum d'energies renovables i "netes".

EQUITATIVA

- Fomentar usos alternatius de la via pública.
- Garantir l'accessibilitat al sistema de mobilitat.

EFICIENT

- Incrementar l'eficiència dels sistemes de transport.
- Incorporar les noves tecnologies en la gestió de la mobilitat.



PRINCIPALS LÍNIES D'ACTUACIÓ DEL PMU DE BARCELONA

1. ORGANITZACIÓ DE LA TRAMA URBANA DE LA CIUTAT EN SUPERILLES I ALTRES MESURES DE PACIFICACIÓ



2. IMPLANTACIÓ DE LA NOVA XARXA ORTOGONAL DE BUS



3. DESENVOLUPAMENT TOTAL DE LA XARXA DE CARRILS BICI



4. MANTENIR EL NIVELL DE SERVEI DE TRÀNSIT ACTUAL



5. COMPLIMENT DELS PARÀMETRES NORMATIUS LLINDARS DE QUALITAT AMBIENTAL



6. PROMOCIÓ I MESURES DE DISCRIMINACIÓ POSITIVA DELS VEHICLES AMB ALTA OCUPACIÓ



7. REVISIÓ DE LA REGULACIÓ DE L'APARCAMENT EN CALÇADA I FORA DE CALÇADA



8. MILLORA DE L'EFICIÈNCIA DE LA CÀRREGA I DESCÀRREGA





CIUTAT VELLA és un districte singular dins de la ciutat: l'equilibri entre modes de transport és molt diferent, cal generar, doncs, un «**NOU MODEL**», un model «**QUE VAGI MÉS ENLLÀ**» de les estratègies convencionals i que aportí un nou conjunt de valors inherents al fet de moure's de forma ètica i respectuosa per la ciutat.



Sessió plenària del Pla de Mobilitat del Districte (PMD) de Ciutat Vella 2018-2023.

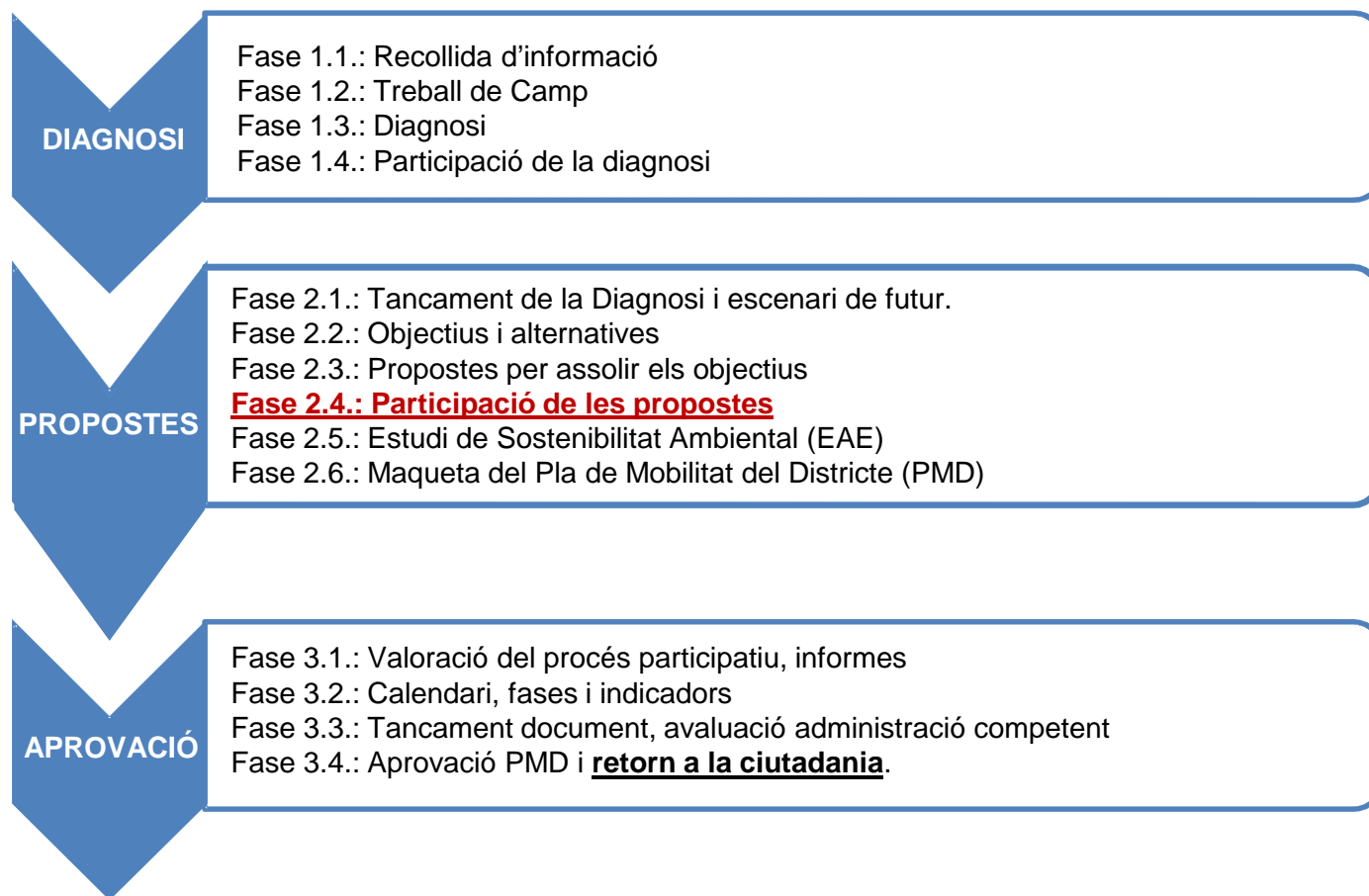
DIAGNÒSTIC DE LA SITUACIÓ ACTUAL



9 d'Octubre de 2017



1. Fases del PMD de Ciutat Vella





DESPLAÇAMENTS: Ciutat Vella concentra el 6,2% dels residents de Barcelona, en un 4,3% de la seva superfície la densitat dels desplaçaments, amb 1,5 milions cada dia, és quatre vegades superior a la mitjana de la ciutat.

De tots els desplaçaments, tan sols un terç dels desplaçaments a Ciutat Vella el realitzen residents, un altre terç per habitants de Barcelona i l'AMB i el darrer terç per visitants, turistes o excursionistes.

El 87,4% dels desplaçaments es realitzen en modes sostenibles (41,4% a peu + 44,4% transport públic i l'1,6% en bici, només el 12,6% en vehicle privat i DUM), el percentatge més elevat de Barcelona (mitjana de 73,9%) i el seu continu urbà.



A PEU: La mobilitat a peu es desenvolupa en aquest espai urbà com una “gran esponja” que absorbeix i expulsa pendularment desplaçaments.

L’oferta de xarxa de vianants a Ciutat Vella triplica la de la mitjana de districtes, tres de cada quatre km de xarxa són de plataforma única.

L’eix format pels carrers Ferran, Princesa i Hospital divideixen el districte per nivells de servei, cap a munt molt baixos (en general és incòmode caminar), cap a vall més raonables (el nivell de confort és una mica millor).

Es considera una sobreocupació de les vies i una amplada insuficient per caminar còmodament en tot el districte...

VIANANTS

2. Aportacions de la primera sessió de diagnosi a NIVELL DISTRICTE

- Es considera que **cal preservar zones amb menys densitat d'activitat.**
- Les vies i espais del Districte **no estan pensats per a les necessitats dels infants o de la gent gran**
- Són diversos els elements que es mencionen en aquest sentit, com **l'ocupació de la via pública** (aparcament massiu de motos), **o l'amplada insuficient de les voreres**, aspectes que dificulten la circulació amb cotxet.
- Per altra banda, es destaca la **manca d'espais de descans per a vianants, com poden ser bancs o espais similars.**
- Moltes **zones de descans existents es converteixen en espais d'oci durant la nit.**
- Es planteja la qüestió del futur de la **Ronda de Sant Antoni** una vegada finalitzada la reforma del mercat. No es té certesa de quin serà el projecte, però es considera que tornar a obrir la circulació al vehicle privat seria un error. **S'aposta per fer-hi una via per a vianants, on l'accés dels vehicles privats estigui permès únicament pels veïns.**

A nivell de barri destaca l'estacionalitat (estiu-hivern) en el nombre de VIANANTS a la Barceloneta i el conflicte general amb les bicicletes i vmp.

VIANANTS

2. Aportacions de la primera sessió de diagnosi a NIVELL BARRI

La Barceloneta

El barri és inadequat per a la mobilitat a peu. Es considera que en general les **voreres són estretes i això dificulta poder passejar-hi, exceptuant la zona del passeig marítim.** Tot i això, s'apunta que el passeig marítim és freqüentat per turistes, la qual cosa també genera impediments per a la mobilitat a peu dels veïns i veïnes.

El Gòtic

Mal estat de les voreres i paviments en algunes zones del barri, en concret, es parla del mal estat del paviment al C/ Escudellers i, de manera més general, a tot el Gòtic sud.

El **C/ Ample** és zona de càrrega i descàrrega, i també un aparcament per a motos. Es considera que per aquest motiu **no pot esdevenir una via únicament per a vianants**, com plantegen alguns dels assistents.

Sant Pere, Santa Caterina i La Ribera

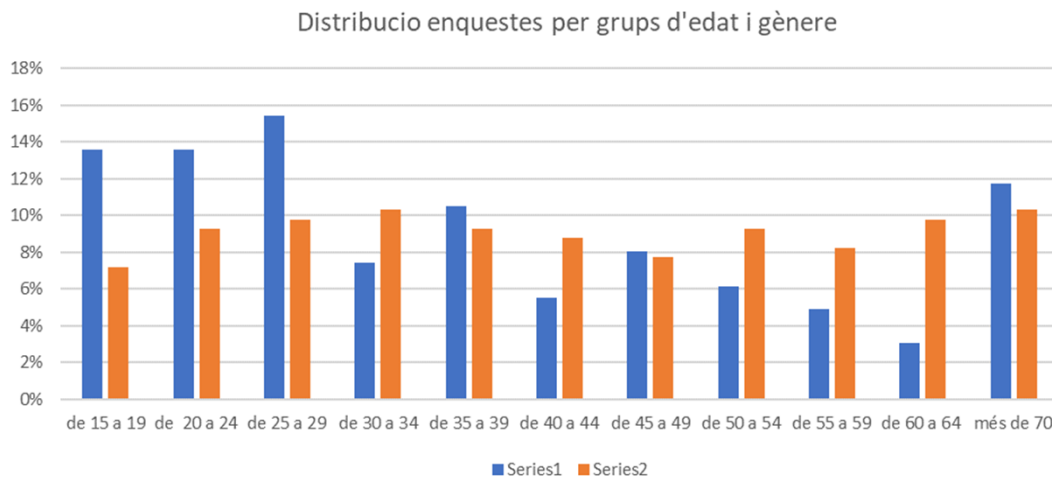
Hi ha un **conflicte permanent entre vianants, bicicletes i VMP.** Es considera que és perillós per a vianants, ja que hi ha una densitat de circulació massa elevada i el vianant perd la prioritat.

El **c. Princesa té una formulació de via per a vianants, però es manté oberta la circulació de vehicles privats.** Es considera que hi ha un desajust entre l'estructura del carrer i l'ús que se'n fa.

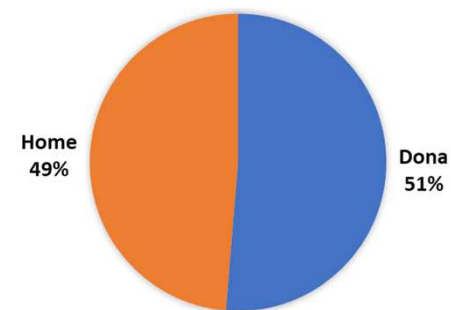
S'han analitzat 710 enquestes entre les realitzades al carrer i les extretes de la plataforma de participació DECIDIM.

Aportacions de les enquestes de camp

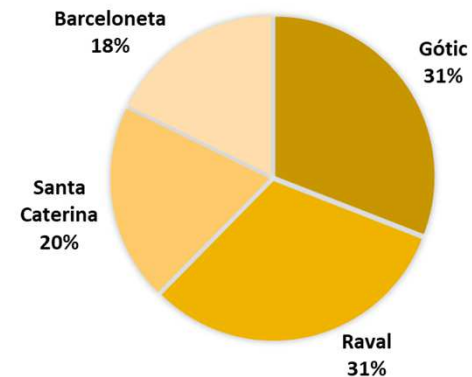
Distribució de les enquestes per barris, gènere i grups d'edat



DISTRIBUCIÓ PER SEXE



DISTRIBUCIÓ PER BARRIS

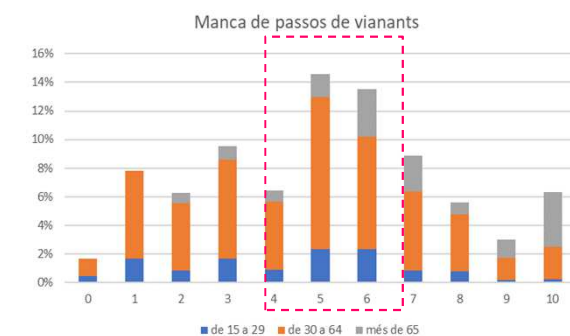
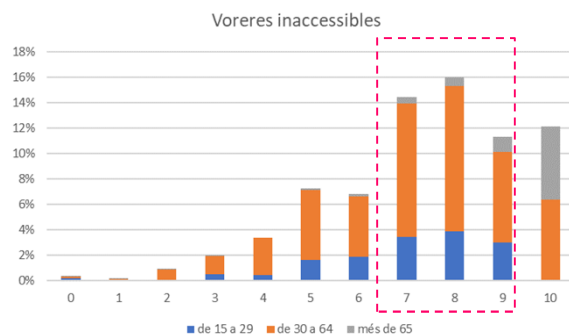
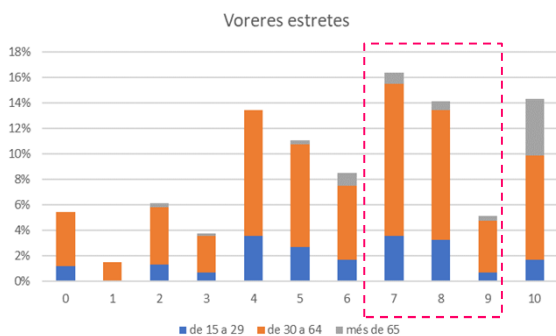
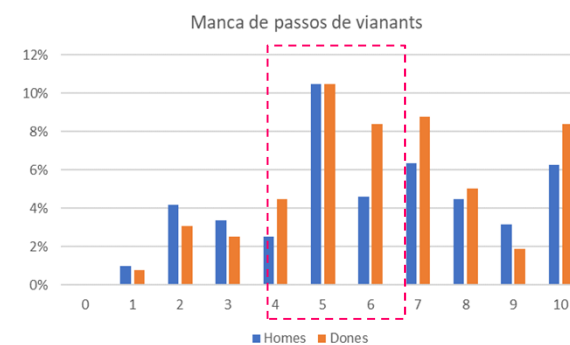
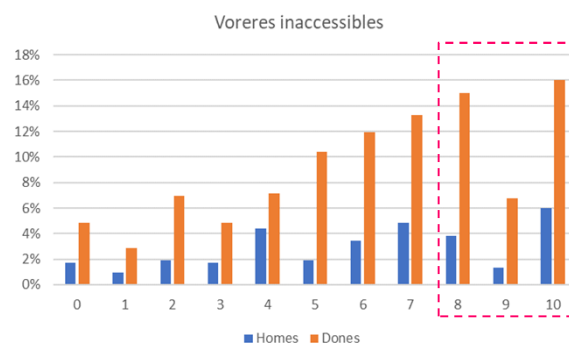
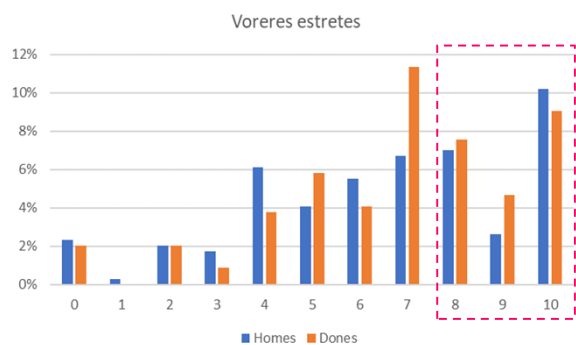


Font: Elaboració pròpia

Apareix el problema de voreres estretes i inaccessibles, no es percep problema amb la manca de passos de vianants.

ENQUESTES VIANANTS

Valoració de la problemàtica

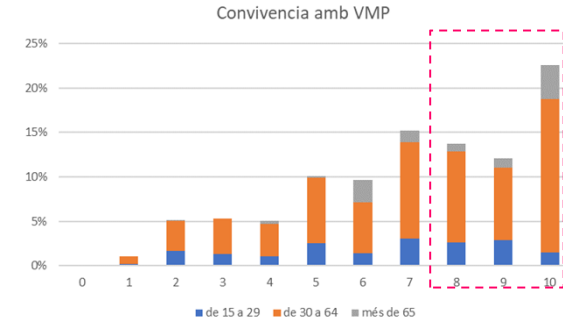
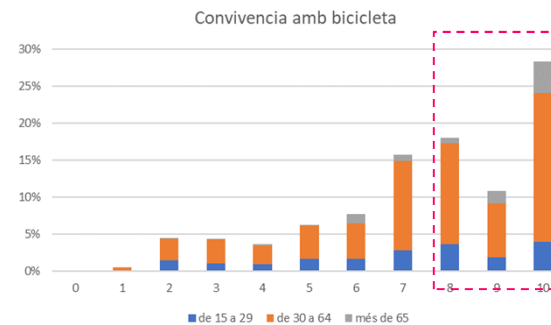
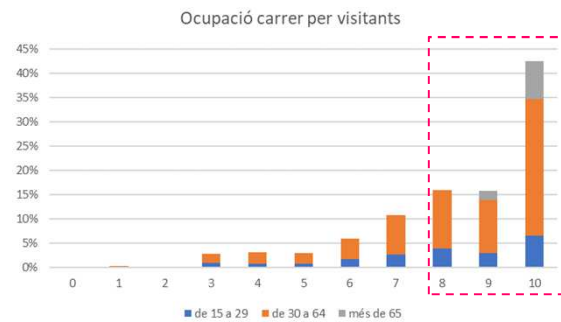
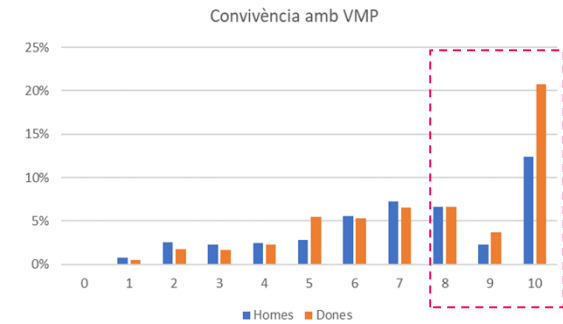
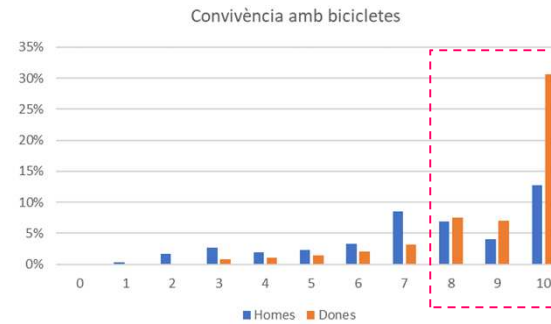
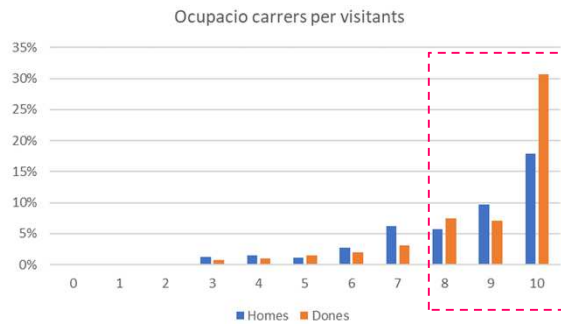


Font: Elaboració pròpia

També problemes importants d'ocupació dels carrers i de convivència amb la bici i els VMP.

ENQUESTES VIANANTS

Valoració de la problemàtica

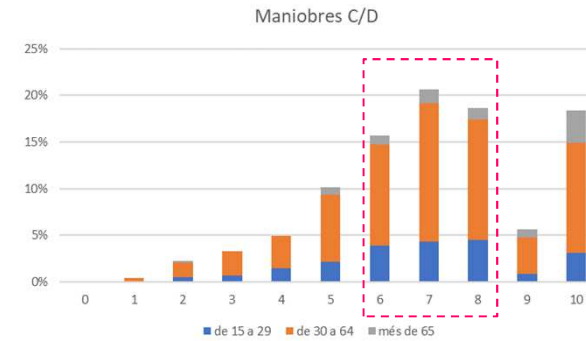
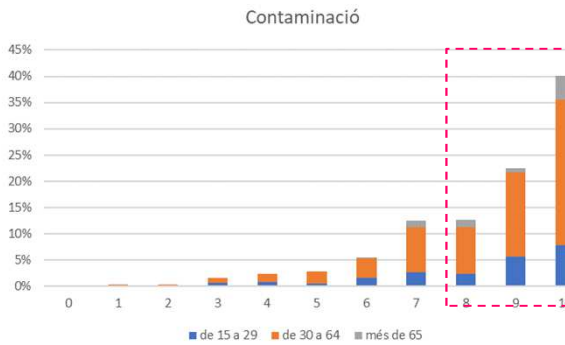
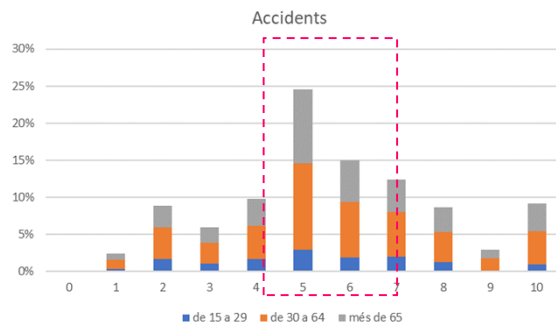
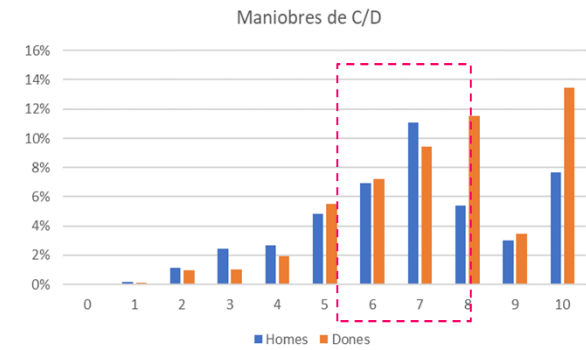
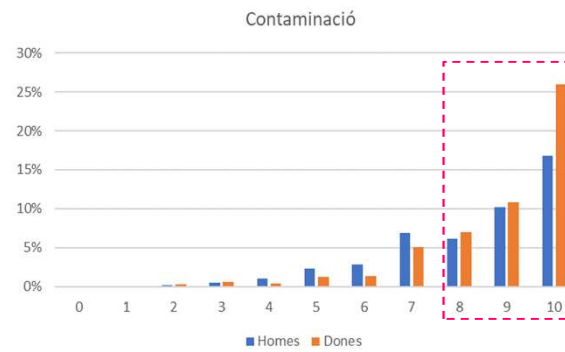
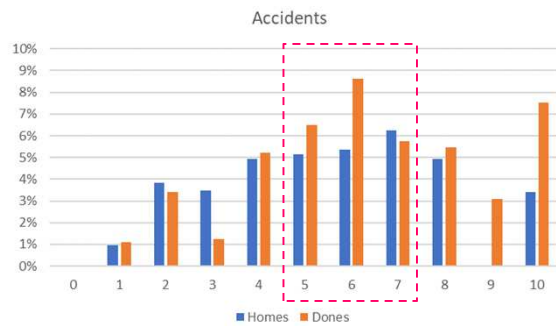


Font: Elaboració pròpia

S'aprecia una risc moderat o baix d'accidents i la contaminació és una preocupació.

ENQUESTES VIANANTS

Valoració de la problemàtica

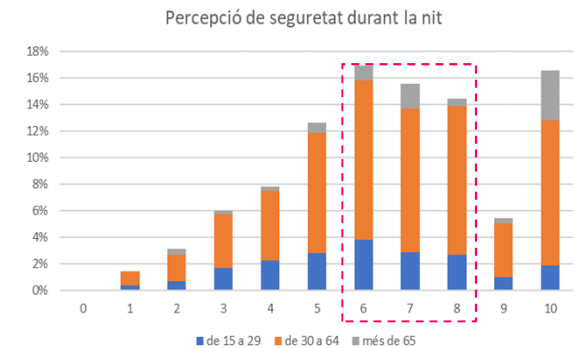
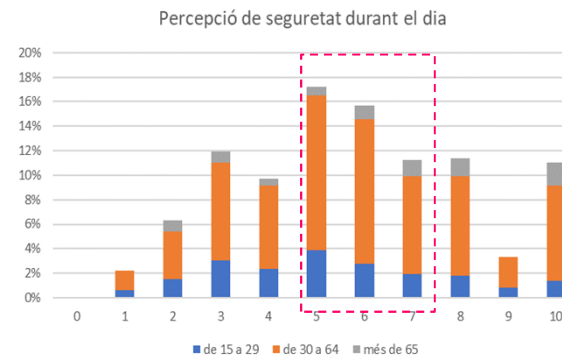
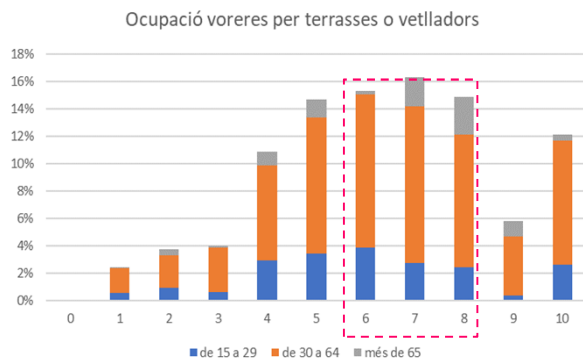
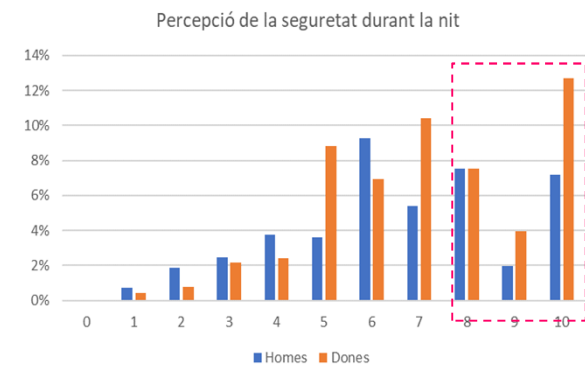
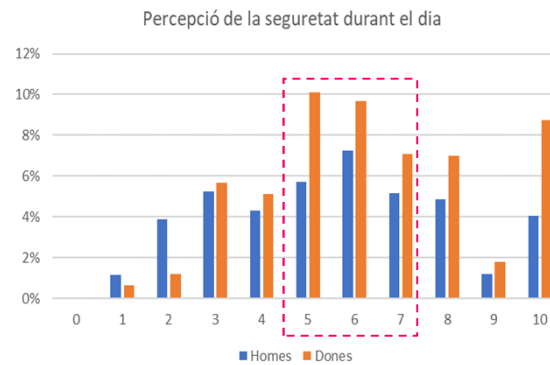
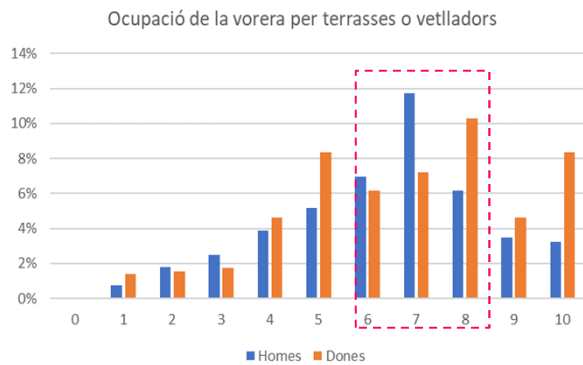


Font: Elaboració pròpia

La seguretat del vianant és percebuda bona durant el dia i pitjor durant la nit.
Les terrasses es veuen com un problema de mobilitat.

ENQUESTES VIANANTS

Valoració de la problemàtica

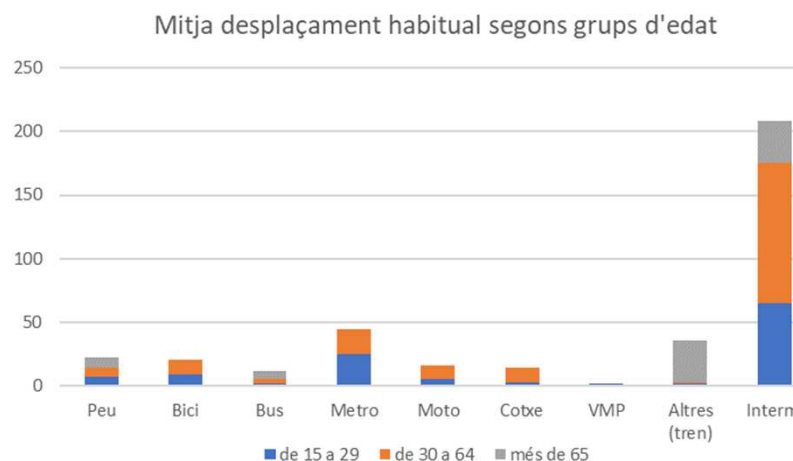
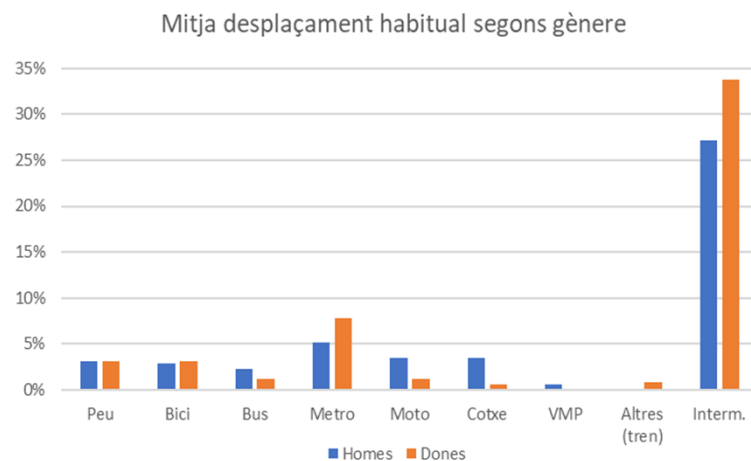


Font: Elaboració pròpia

Les enquestades es mouen més en modes sostenibles que els enquestats.

ENQUESTES VIANANTS

Mitjà de desplaçament habitual segons gènere i edats



Font: Elaboració pròpia



EN BICICLETA: En relació a la mitjana total de Barcelona, Ciutat Vella dobla el percentatge de vies “ciclables” respecte al seu viari total. En relació als carrils bici construïts, la proporció, per contra, no arriba a la meitat i, a més estan desvertebrats, sense continuïtat.

El districte disposa del triple de places d’aparcament de bici i més del doble d’ancoratges de Bicing per habitant, que la resta de Barcelona

Al cor del districte, coincideixen les zones de màxima intensitat de bicicletes amb les de màxima concentració de vianants.

VMP: No hi ha molt volum però sí concentració de VMP en indrets on no està permès entorn locals de lloguer, que estan localitzats en indrets complexos.

S'expressa la dificultat per desplaçar-se en bici (fricció), la discontinuïtat, la manca d'un itinerari transversal i d'estacionaments segurs.

BICICLETES / VMP

Aportacions de la primera sessió de diagnosi **A NIVELL DISTRICTE**

- Es perceben dificultats per circular amb bicicleta a l'interior del Districte.
- Manca d'eixos preparats per a la mobilitat amb aquest vehicle. Els carrils bici són insuficients i discontinus.
- Es considera que **manca una visió horitzontal del Districte**. Tradicionalment les grans vies d'aquest s'han desenvolupat seguint l'eix vertical (Via Laietana, Rambla, etc.), es considera que és necessari impulsar vies per a bicicletes amb **lògica horitzontal**.
- **A l'estiu s'incrementa notablement la circulació de bicicletes, un fet que es dona, entre altres motius, per a l'increment del turisme. Es percep una sobre ocupació de les vies.**
- **Manca de zones d'aparcament** per a bicis.
- Els aparcaments existents **són poc segurs (robatoris)**.

A part de la convivència entre BICIS i VMP amb vianants, també destaca el soroll generat pels skates i la manca de control d'aquests col·lectius.

BICIS I VMP

Aportacions de la primera sessió de diagnosi a NIVELL BARRI

El Gòtic

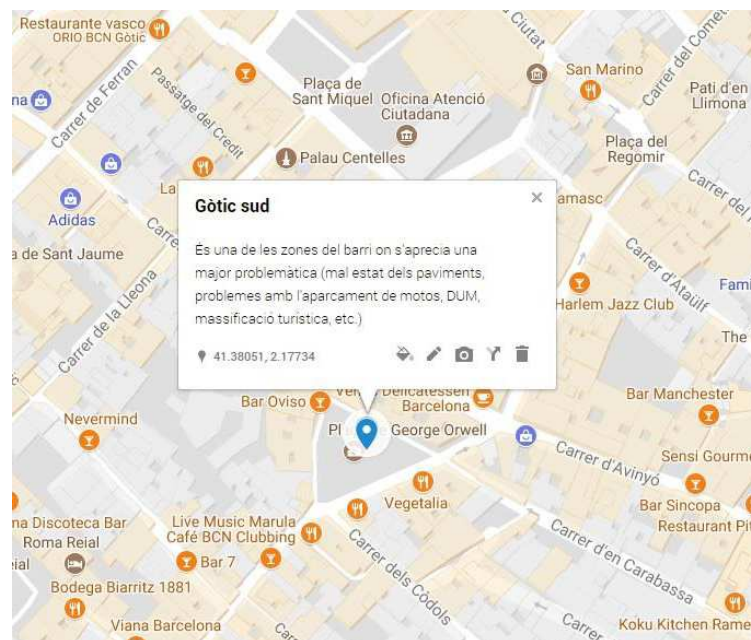
L'excés de circulació dels VMP es considera una problemàtica del barri. S'assenyala la zona del **Gòtic Sud com a punt conflictiu** en aquest àmbit (C/ Escudellers, Plaça George Orwell, C/ Ferran, etc.).

Es considera que part del problema són les **empreses de lloguer de VMP per a turistes**, així com l'existència d'una **regulació que no s'aplica** de manera efectiva sobre el terreny.

Sant Pere, Santa Caterina i La Ribera

Es destaca la **conflictivitat amb els skaters** en algun punt. La Plaça Acadèmia es percep com un espai de concentració d'skaters, i segons es menciona, **genera força soroll**.

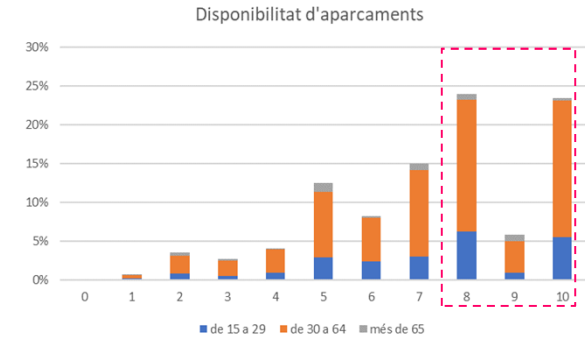
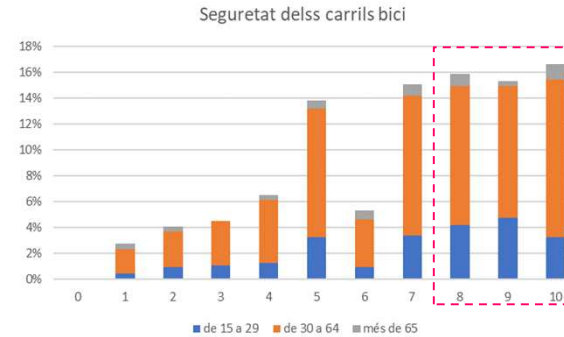
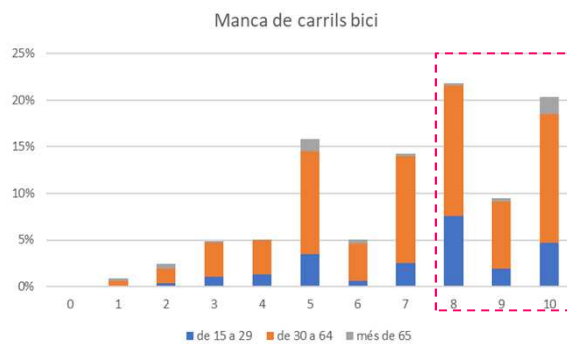
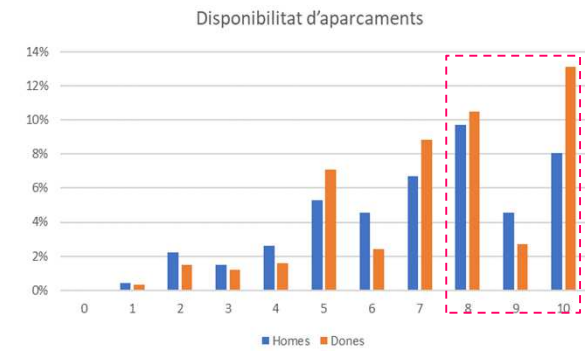
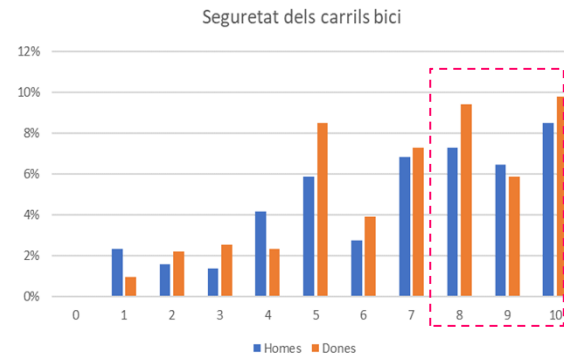
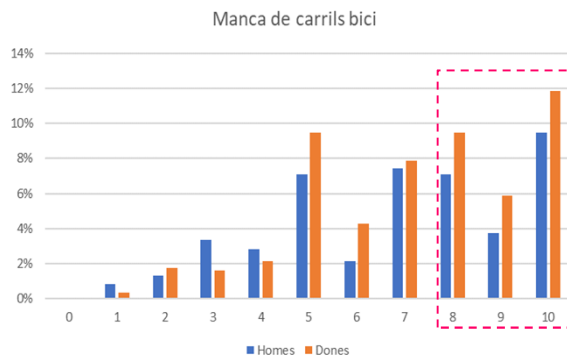
Els skates estan regulats en la normativa de civisme



Es denota la manca de carrils i aparcaments per a bicicletes entre els enquestats (especialment dones de entre 30-64 anys).

ENQUESTES BICICLETES

Valoració de la problemàtica

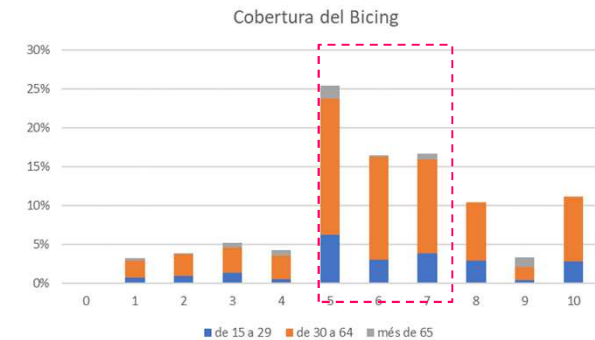
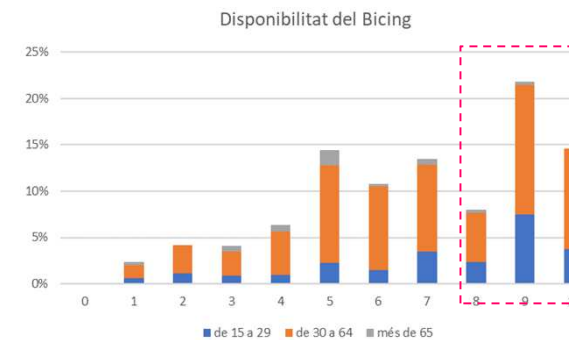
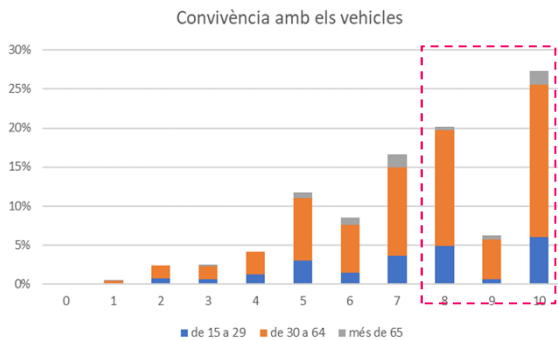
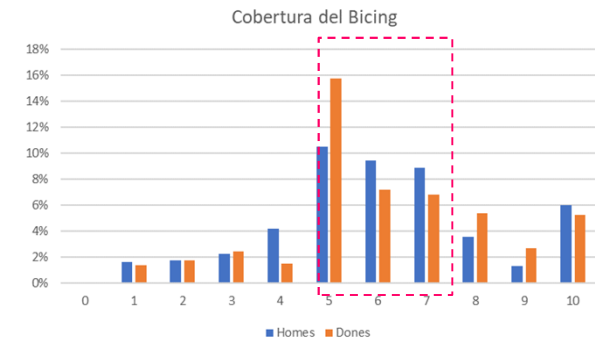
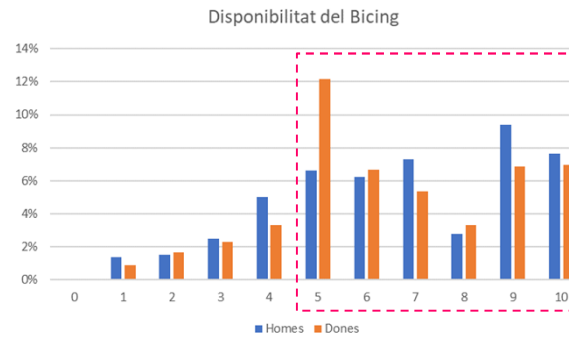
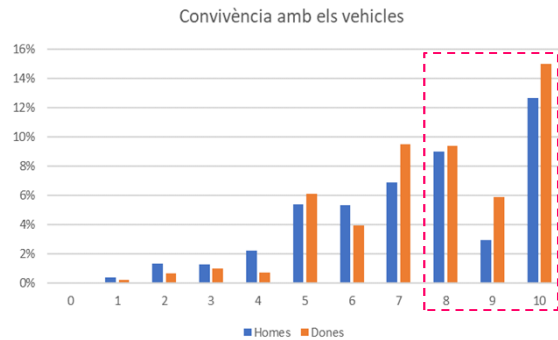


Font: Elaboració pròpia

El problema de la convivència de la bici amb la resta de vehicles contrasta amb la bona cobertura del Bicing.

ENQUESTES BICICLETES

Valoració de la problemàtica



Font: Elaboració pròpia



TRANSPORT PÚBLIC: Ciutat Vella (considerant l'intercanviador de Plaça Catalunya) és l'àrea de Catalunya amb major oferta de transport públic.

La **xarxa de metro** deixa a més de 400m al 19% de la població de Ciutat Vella. Aquesta zona de baixa cobertura amb metro abraça una part de Barceloneta, una franja del nucli central del Raval i de Sant Pere, Sta. Caterina i la Ribera.

Alguns eixos importants de la **xarxa de bus** (com és el cas de la Via Laietana, amb 390 expedicions/dia feiner per sentit) no disposen de prou espai per posar parades amb un nivell d'equipament adient (marquesina, etc.).

El **bus de barri** no arriba a la Barceloneta (i per tant a l'Hospital del Mar), que és el barri pitjor servit per la xarxa de metro.

Els principals edificis d'oficines i equipaments, excepte l'Hospital del Mar, estan connectats amb el bus de barri. Les zones d'oci i cultura tenen bona cobertura diürna de bus, durant la nit, les línies no cobreixen zones com el Maremàgnum o el Born.

No hi ha una problemàtica rellevant en el transport públic, bàsicament millorables els accessos a les estacions de metro. També preocupa la contaminació i el soroll dels autobusos.

TRANSPORT PÚBLIC

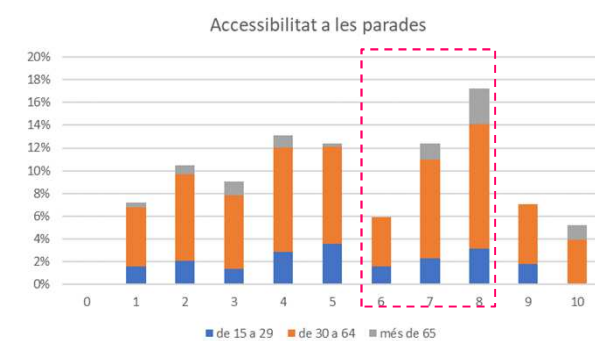
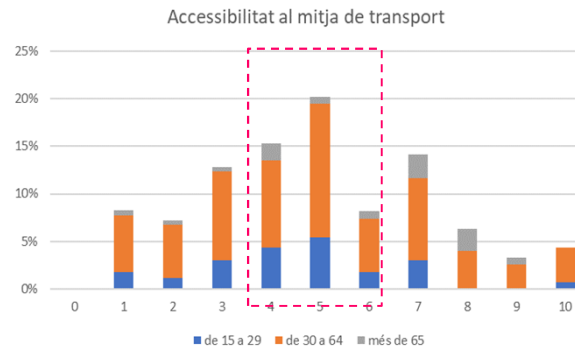
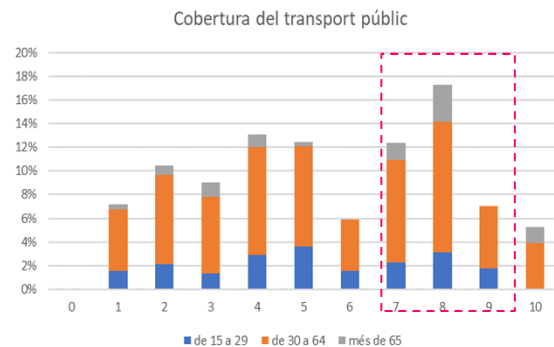
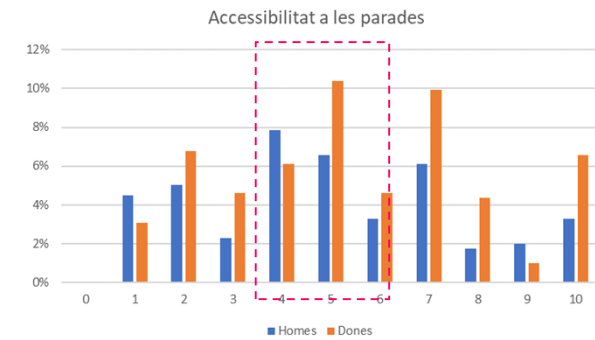
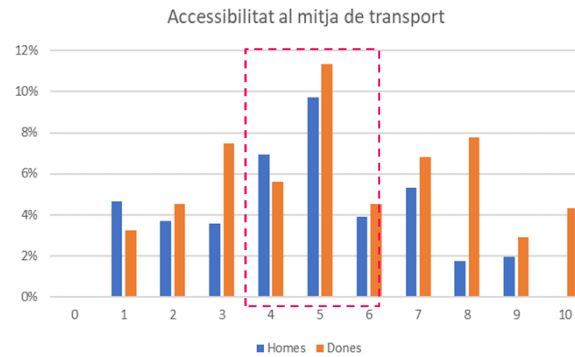
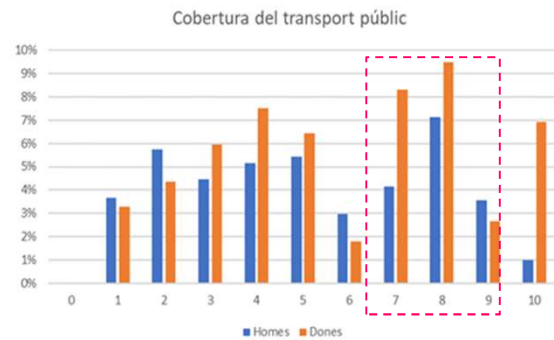
Aportacions de la primera sessió de diagnosi **A NIVELL DISTRICTE**

- **El transport públic del Districte compta, en termes generals, amb una valoració positiva.**
- **Es considera que tant el metro com el servei de bus disposen de bones freqüències de pas i bona ubicació i distribució.**
- **Tot i aquesta valoració positiva, en el cas del metro es menciona que l'estació de Plaça Urquinaona és de difícil accés, i compta amb un ascensor petit que hi dificulta l'accés amb cotxet.**
- **També s'apunta la necessitat que les parades de metro comptés amb lavabos.**
- **En el cas del bus, es mencionen alguns aspectes relacionats amb la contaminació i el soroll que encara generen alguns dels busos que encara circulen per la ciutat, si bé es menciona que part de la flota és nova i el seu impacte sobre l'entorn és menor.**
- **D'altra banda, s'apunta que algunes marquesines no són prou visibles o es troben en mal estat.**

En general el transport públic es valora adequadament en tots els aspectes, potser una mica pitjor la cobertura.

ENQUESTES TRANSPORT PÚBLIC

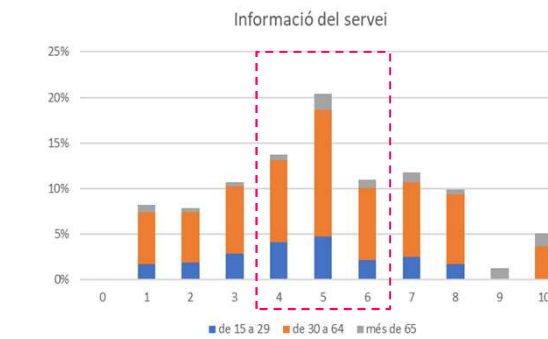
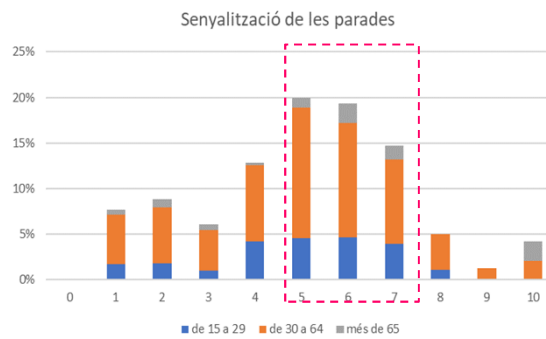
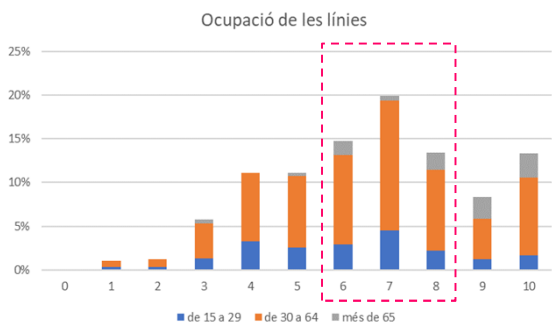
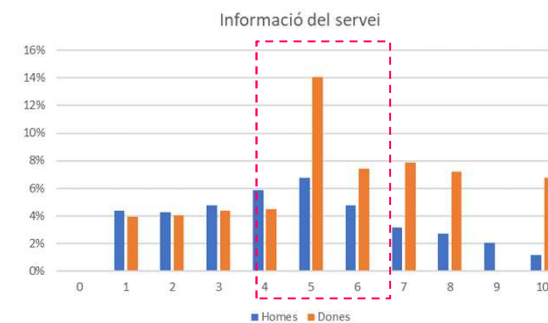
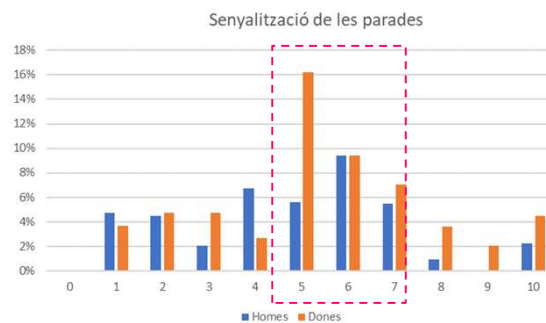
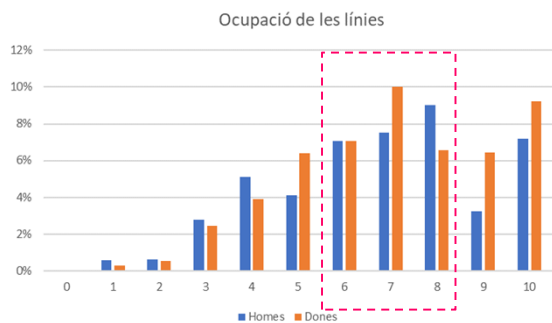
Valoració de la problemàtica



Font: Elaboració pròpia

ENQUESTES TRANSPORT PÚBLIC

3.2. Valoració de la problemàtica

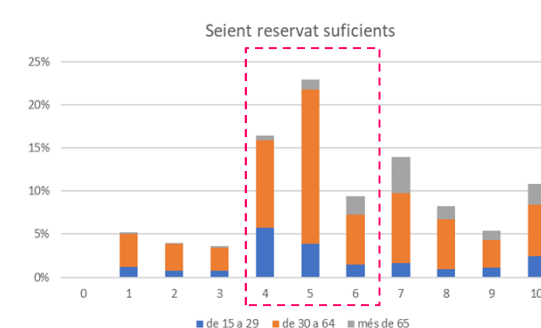
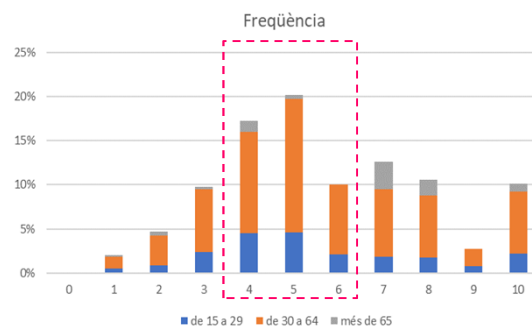
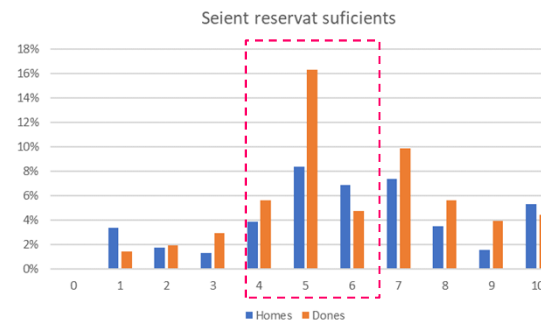
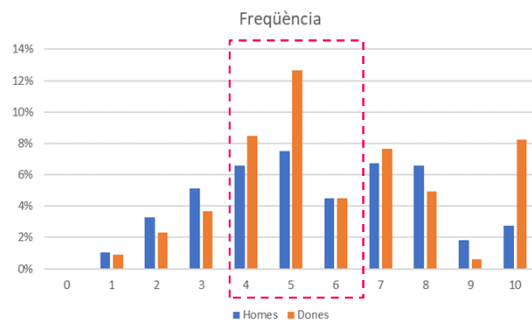


Font: Elaboració pròpia

En general, la freqüència es considera bona i el respecte al seient reservat es percep una oferta suficient.

ENQUESTES TRANSPORT PÚBLIC

3.2. Valoració de la problemàtica



Font: Elaboració pròpia



VEHICLE PRIVAT: Cada dia entren al districte uns 137.000 vehicles, el 50% no tenen destinació al seu interior. Es realitzen un 30% menys de km en vehicle privat per km de via que la resta de districtes de la ciutat.

Mentre que una bona part de la xarxa bàsica perimetral té un romanent de capacitat del 30% en hora punta, la xarxa bàsica interior funciona en capacitat, Via Laietana i l'eix Pg. Colom – Isabel II concentren les vies amb major saturació interior del districte, provocat bàsicament pel trànsit de pas.

Sortir de la Barceloneta i les cruïlles de Pg. Colom i de Via Laietana amb F. Cambó són les problemàtiques més destacades en VEHICLE PRIVAT.

VEHICLE PRIVAT

2. Aportacions de la primera sessió de diagnosi a **NIVELL BARRI**

La Barceloneta:

Es menciona que hi ha **molt poques sortides de La Barceloneta**, fet que genera un efecte embut per a sortir a la resta del Districte/ciutat.

El Gòtic

El Passeig Colón presenta algunes crítiques, sobretot relacionades amb l'accés de trànsit (fonamentalment amb vehicle privat) i amb les **altes velocitats** d'alguns vehicles, que els participants relacionen amb els turistes que condueixen cotxes d'alta gamma.

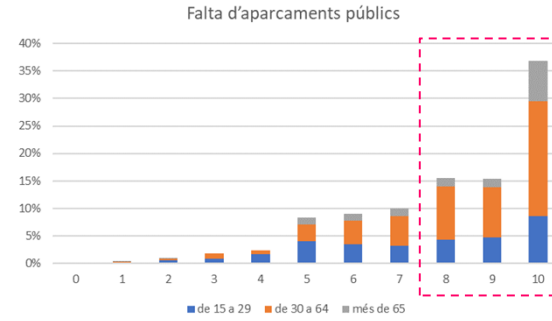
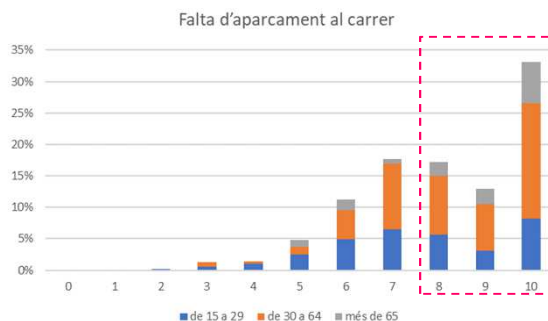
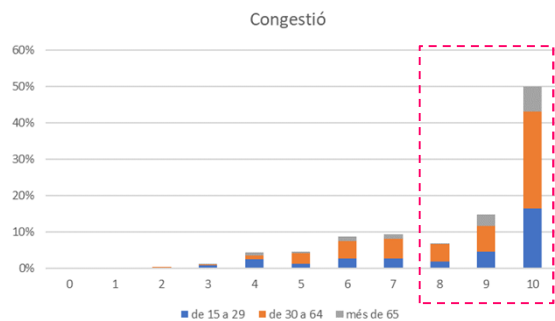
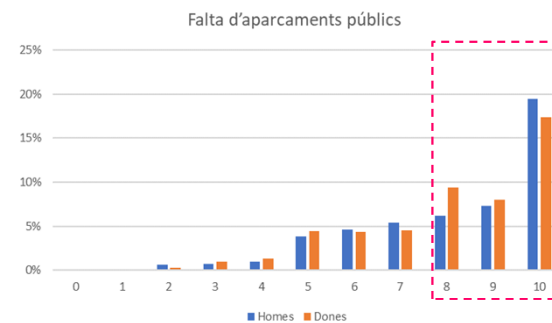
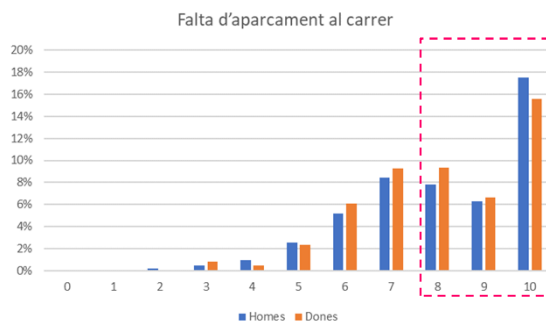
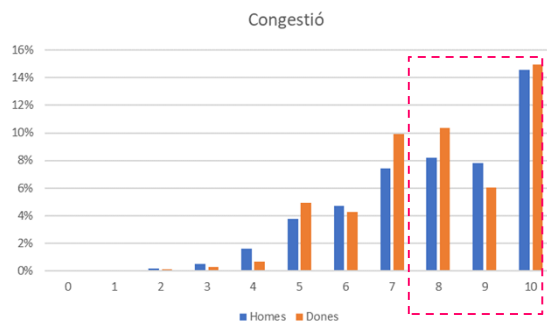
Sant Pere, Santa Caterina i La Ribera

L'encreuament de l'Av. de Francesc Cambó amb Via Laietana es percep com un punt conflictiu donat, fonamentalment, a l'alta intensitat del trànsit de la zona, així com a l'elevada concentració de taxis. Es menciona que ja hi ha algun projecte en marxa en aquest punt.

Es percep molta congestió al carrer, manca d'aparcament al carrer i fora del carrer.

VEHICLE PRIVAT

Valoració de la problemàtica

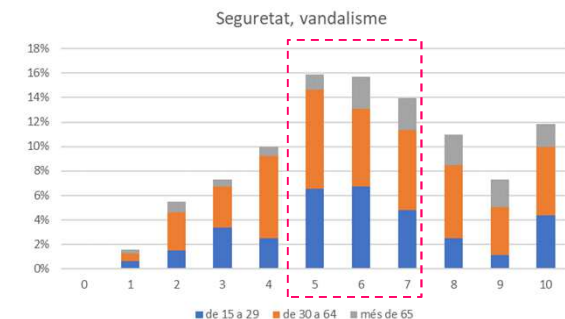
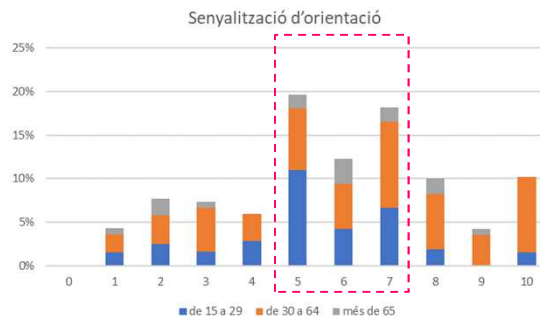
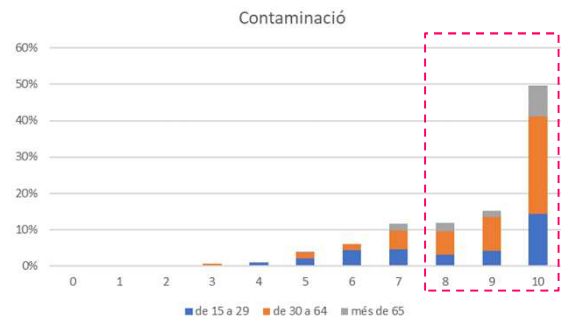
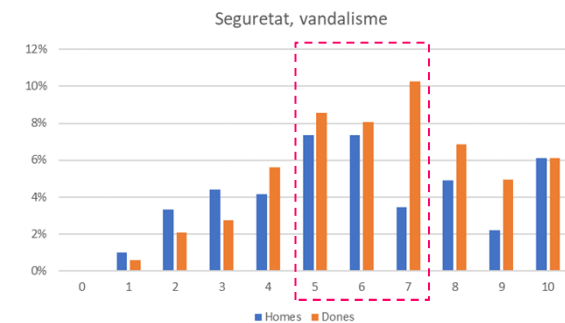
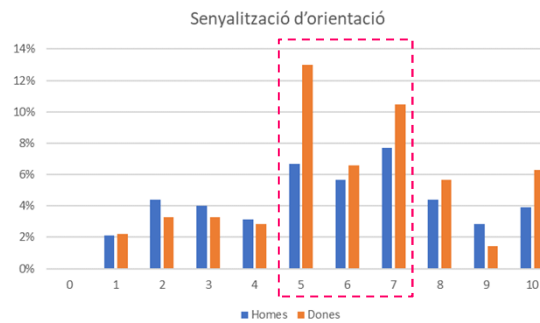
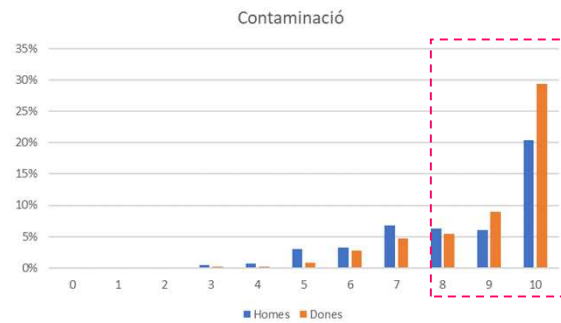


Font: Elaboració pròpia

S'associa al vehicle com a principal font de contaminació. La senyalització i la seguretat en els desplaçaments dels vehicles es considera adequada.

ENQUESTES VEHICLE PRIVAT

Valoració de la problemàtica



Font: Elaboració pròpia



APARCAMENT: El predomini de vials estrets i carrers de vianants, fa que l'oferta al carrer tingui poc pes, 15% al districte per 22% de mitjana municipal. Només Barceloneta es situa per sobre de la mitjana municipal amb el 29% d'oferta en calçada destinada al resident.

Al Raval es concentra la major part de la demanda residencial del districte (37%). La seva major densitat de 61 vehicles/Ha és l'única que es situa per sobre de la mitjana de districte (41 veh/Ha) coincidint amb la mitjana municipal.

La reducció del parc de vehicles residents a Ciutat Vella (un 14% els darrers 6 anys) és força més acusat que la reducció de la població en el mateix període (un 4%), pel que es redueix la motorització (211 tur./1.000hab), la més baixa de la ciutat.

L'ocupació nocturna al carrer supera a tots els barris el 95% excepte a Gòtic. El fet que bona part d'aquesta oferta correspongui a regulacions (zona blava, C/D) limita però l'estacionament del resident que no utilitza el vehicle a diari. A tots els barris es detecta disponibilitat de places d'abonaments i les zones estadístiques amb major dèficit es localitzen bàsicament a la banda nord del districte.

Molt soroll i contaminació i massa ocupació del carrer són preocupacions del veïnat. Preocupen els problemes d'estacionament i la voluntat de profunditzar en sistemes de tarifes reduïdes pels residents als aparcaments soterrats.

TRANSPORT PRIVAT I APARCAMENT

Aportacions de la primera sessió de diagnosi A NIVELL DISTRICTE

- **Es perceben problemes d'aparcament generals del Districte**, però hi ha diverses anàlisis de la problemàtica per part dels assistents, es parla de l'elevat preu de les places d'aparcament públiques de Ciutat Vella (exemples: aparcaments pròxims a l'Hospital del Mar, així com els de la part baixa de la Rambla, pròxims al CAP del Gòtic, etc).
- **Es menciona la necessitat de dur a terme una tarificació**, que contempli un cost d'aparcament reduït pels veïns i veïnes.
- Altres aportacions indiquen el problema que suposa mantenir places d'aparcament a l'aire lliure. **Mencionen que tots els aparcaments del Districte haurien de ser coberts**, ja que la circulació que es genera per trobar lloc per aparcar al carrer contribueix a saturar les vies i perjudica el medi ambient.
- **El soroll dels vehicles de motor suposa també una molèstia important** per a les persones assistents.
- Hi ha força consens en el fet que **durant el dia aquest és el principal problema de contaminació acústica del Districte**. Durant la nit, per contra, el soroll dels vehicles deixa pas al de l'oci nocturn en determinades zones. (Medi ambient)

L'APARCAMENT irregular de motos i C/D i la possibilitat d'emprar zones verdes d'altres barris van preocupar als participants.

APARCAMENT

Aportacions de la primera sessió de diagnosi a **NIVELL BARRI**

El Gòtic

Es considera que hi ha **massa aparcaments de motos al Districte** i, de manera específica, al Gòtic. Els **aparcaments exteriors estan sobreutilitzats**, amb la qual cosa sempre hi ha motos aparcades per sobre de la capacitat dels espais d'aparcament.

El Raval

Es considera que la **Zona Verda d'aparcament del Raval és insuficient**. Aquest fet es contrasta, segons alguns participants, amb el fet que alguns **barris adjacents al Raval compten amb moltes més places de Zona Verda**.

Poc respecte de la normativa de circulació al barri (càrrega i descàrrega informal, estacionaments a sobre de les voreres).



DISTRIBUCIÓ URBANA DE MERCADERIES: La densitat d'activitat comercial per (Ha) a abastir a Ciutat Vella és del doble que a la resta de districtes de la ciutat en una xarxa tant atapeïda que necessita d'una gestió específica a cada zona.

La major densitat de lliuraments es concentra a les zones d'accessos controlats amb pilones i a les zones de plataforma única, on hi ha majors interferències amb vianants.

El Born, la Barceloneta i l'eix de la Rambla de Raval contenen bona part de la demanda de DUM.

La DUM s'identifica com un problema, destaca la informalitat (incompliment ordenança) i els conflictes amb la resta de modes de transport

DUM

Aportacions de la primera sessió de diagnosi a **NIVELL BARRI**

El Raval

Problema de la càrrega i descàrrega informal, sobretot vehicles que estacionen a sobre de les voreres.

Sant Pere, Santa Caterina i La Ribera

Conflicte amb altres activitats de la zona, concretament a la zona del voltant del Palau de la Música (concentració turística), on la tasca de la càrrega i descàrrega es realitza en un espai de difícil accés.

Conflicte en el punt d'entrada i sortida del C/ Comtal a la Via Laietana per entrada vehicles mercaderies.

Les **grans empreses incompleixen reiteradament la normativa** dels espais i horaris de càrrega i descàrrega.

No es respecta la **rotació dels espais**, es realitza tasques de càrrega i descàrrega a **llocs no reservats per aquesta finalitat, a altes hores de la nit**, etc.

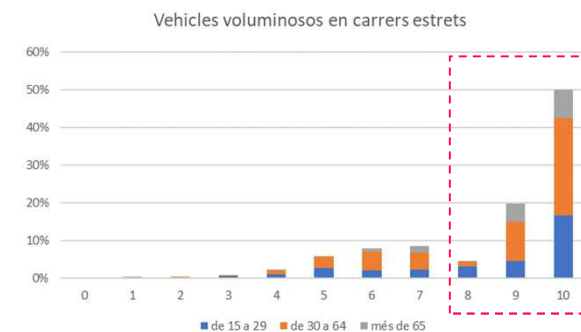
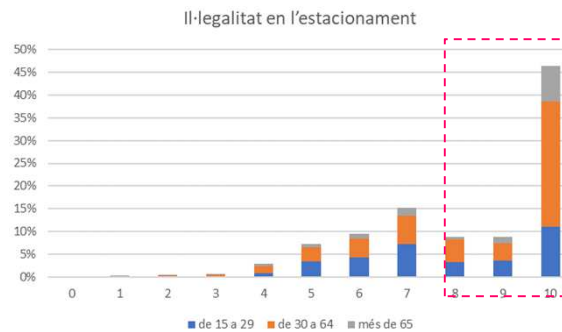
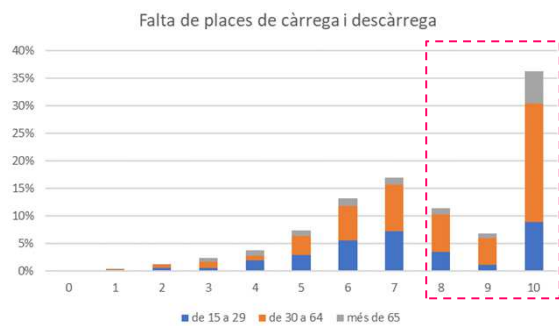
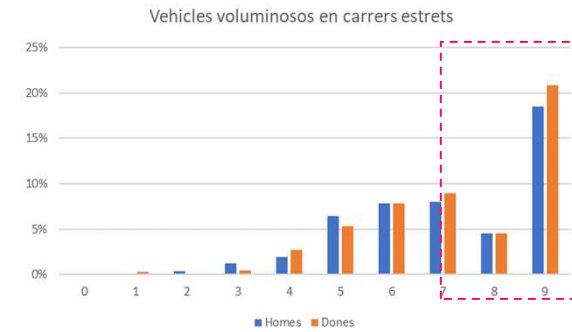
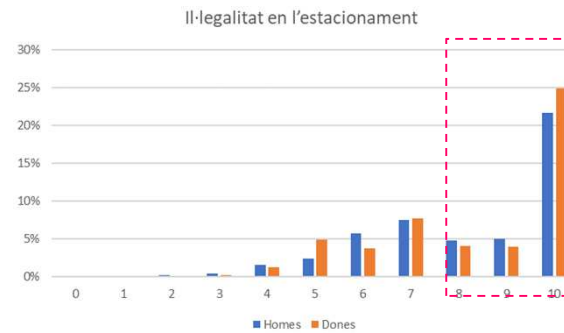
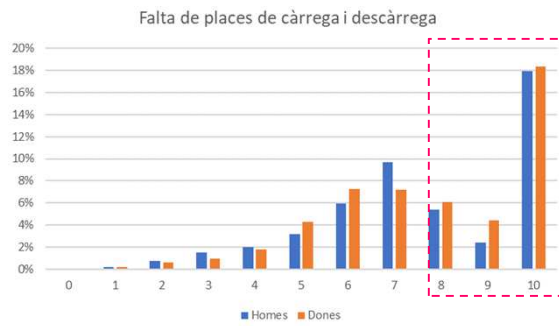
Major pressió amb el compliment de la normativa i sancions insuficients davant aquestes conductes.



La gran majoria dels enquestats consideren la C/D com un problema a solucionar.

CÀRREGA I DESCÀRREGA

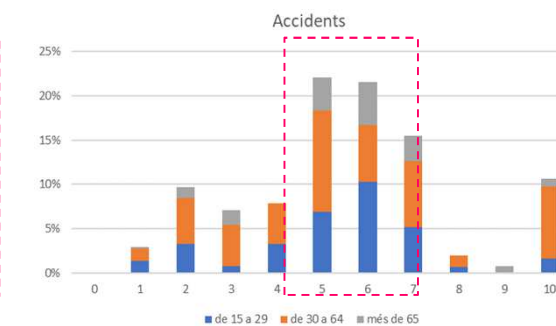
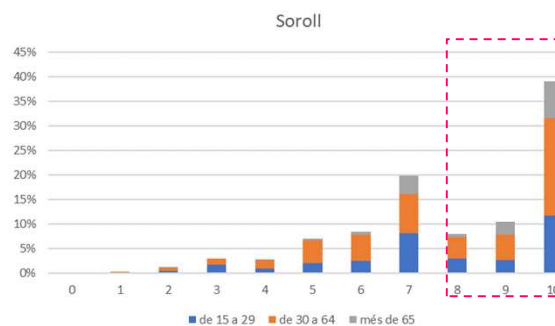
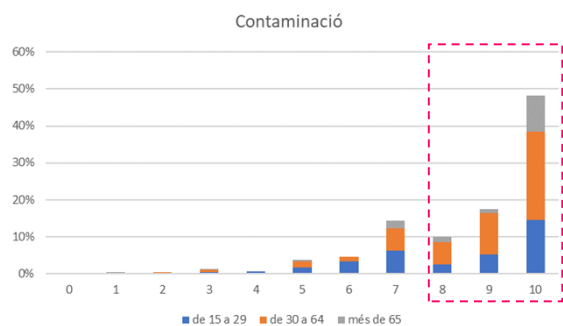
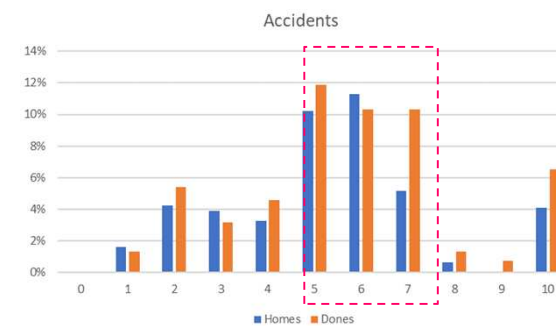
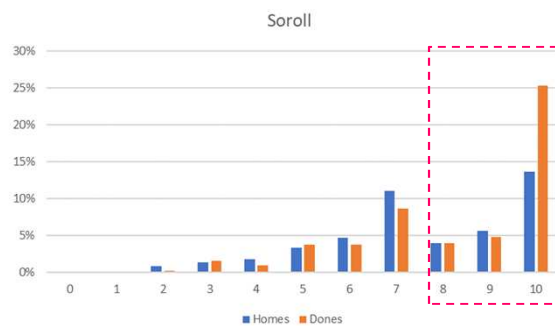
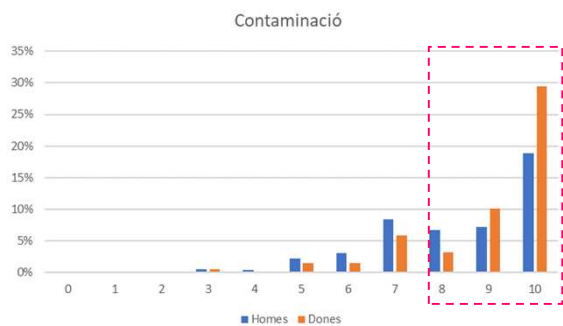
Valoració de la problemàtica



La C/D és font de contaminació i soroll però no genera molts accidents en aquesta convivència.

CÀRREGA I DESCÀRREGA

Valoració de la problemàtica



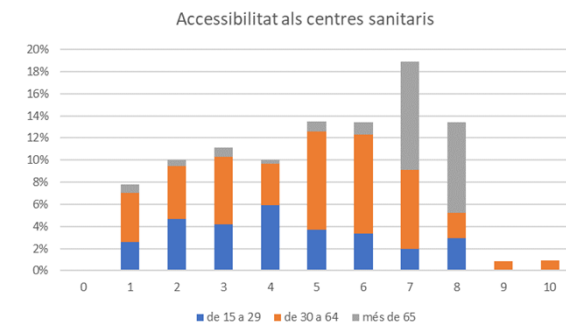
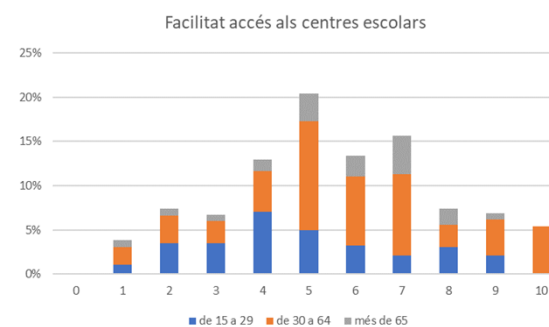
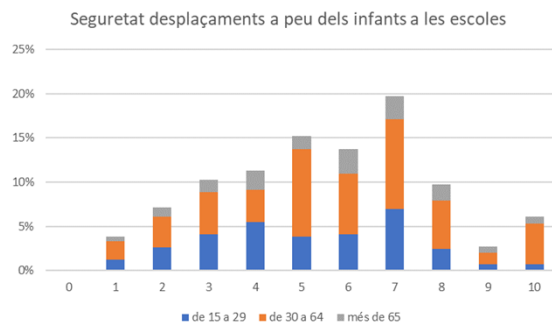
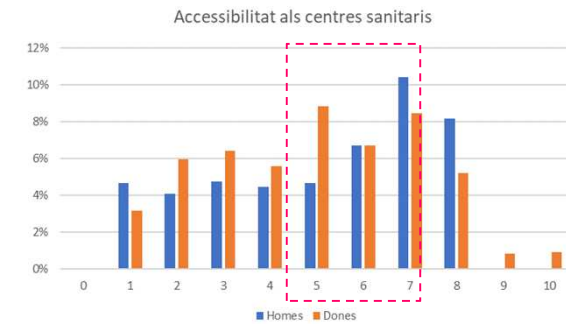
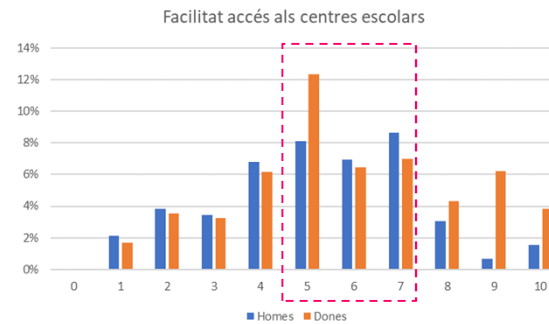
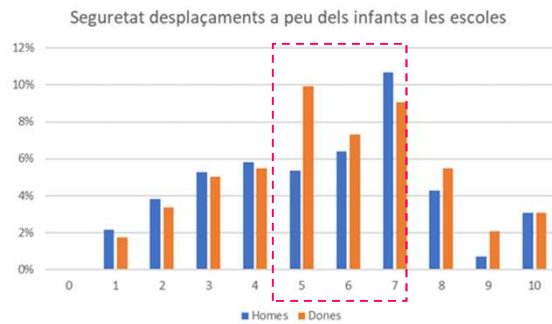


SEGURETAT VIARIA: A Ciutat Vella es produeixen 920 accidents amb víctimes, un 7,6% dels accidents de la ciutat de Barcelona. El 65% dels vehicles implicats en accidents a ciutat vella són motos i turismes, a Barcelona representen el 79,1% dels accidents.

La seguretat en els desplaçaments es percep com a bona en tots els casos.

ENQUESTES SEGURETAT I ACCESSIBILITAT

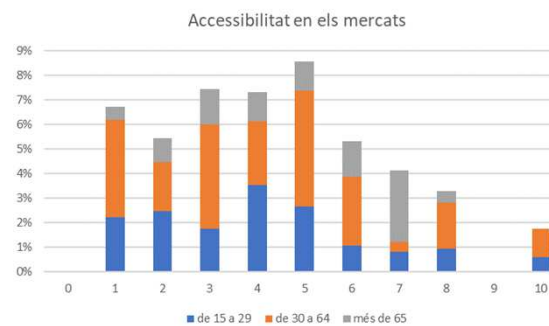
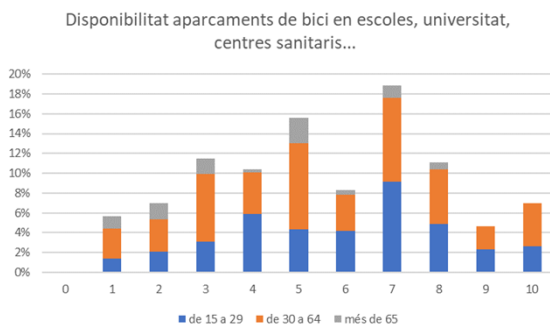
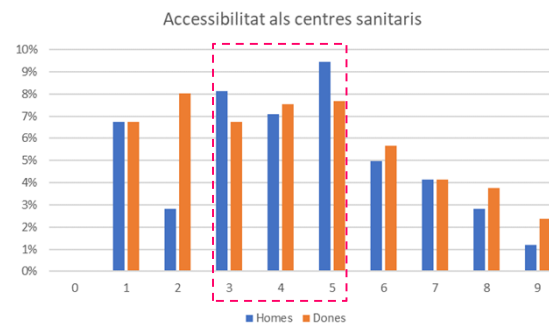
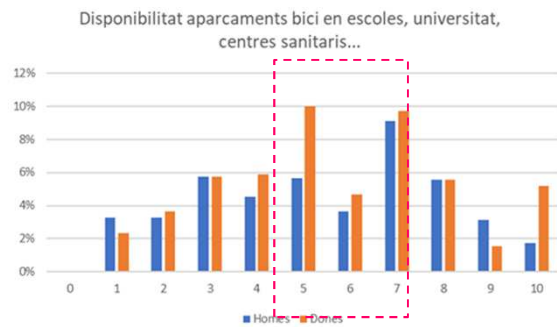
Valoració de la problemàtica



No es perceben problemes de disponibilitat d'aparcament als equipaments i l'accés a centres hospitalaris no es gaire problema

ENQUESTES SEGURETAT I ACCESSIBILITAT

Valoració de la problemàtica





MEDI AMBIENT: Ciutat Vella està millor que la resta de districtes de la ciutat però supera encara els nivells admissibles de NO₂ (40 µgr/m³) excepte a Barceloneta.

A part del trànsit de la xarxa bàsica del districte, els nivells de PM10 del districte estan condicionats per la proximitat del Port de Barcelona.

La contaminació acústica és un dels problemes més greus que afecta la salut i la qualitat de vida dels barris de Ciutat Vella. El 78,1% dels residents consideren que al seu barri hi ha molt soroll.



Seguiment del Pla de Mobilitat del Districte (PMD) de Ciutat Vella 2018-2023.

LINIES ESTRATÈGIQUES D'ACTUACIÓ

PRINCIPALS LÍNIES D'ACTUACIÓ DEL PMD CIUTAT VELLA EN ELS PROPERS 6-12 ANYS

1. REORGANITZACIÓ DE LA MOBILITAT I DE LA DISTRIBUCIÓ DEL ESPAI ALS CARRERS AL SERVEI DE LA MILLORA DE LA QUALITAT DE VIDA DE LA CIUTADANIA ESPECIALMENT DEL VIANANT.



2. CONSECUCIÓ D'UNA MILLOR ACCESSIBILITAT AL TRANSPORT PÚBLIC PER A TOTS ELS TIPUS D'USUARIS.



3. DEFINICIÓ D'UNA ESTRATÈGIA ESPECIFICA PER LA BICICLETA EN UN ENTORN DE DE VIANANTS.



4. DISSUASIÓ DEL TRÀNSIT DE PAS, GARANTINT A LA VEGADA L'ACCESSIBILITAT DEL RESIDENT.



5. POTENCIACIÓ DE L'US AL DISTRICTE DE VEHICLES NETS I POC SOROLLOSOS.



6. ASSUNCIÓ PRIORITARIA DE L'OBJECTIU ZERO ACCIDENTS.



7. REVISIÓ DE LA REGULACIÓ DE L'ESTACIONAMENT AL CARRER I COORDINACIÓ AMB LA GESTIÓ DELS APARCAMENTS.



8. MILLORAR L'EFICIÈNCIA DE LA CÀRREGA I DESCÀRREGA, TANT EN ESPAIS COM DE VEHICLES. PLA D'USOS.



Les dèficits d'oferta pel vianant es compensaran ampliant voreres, amb mes temps de pas, potenciant nous itineraris, i, amb ofertes variables.

12. Actuacions relacionades amb la mobilitat A PEU



Crear una xarxa preferent, amb uns nivells de servei admissibles, per circular a peu i que estigui adaptada a cada usuari, ja sigui resident, treballador o visitant.



Incrementar la comoditat dels desplaçaments a peu, creant itineraris interns i de connexió segurs, que evitin la fricció amb altres modes de transport (sobretot bici, VMP, cotxe i moto).



Millorar la mobilitat i l'accessibilitat de les interseccions amb la xarxa bàsica de vehicles, minimitzar l'efecte "frontera" pels vianants.



Assegurar i canalitzar adequadament els itineraris a peu des de i fins a les estacions i parades de transport públic (sobretot el metro i Rodalies i FGC).



Definir una estratègia clara per assegurar una mobilitat equilibrada per arribar als equipaments, sobretot als centres hospitalaris i educatius del districte, que impliqui a tots els agents públic i privats.



La marge de millora de la mobilitat en bicicleta és ampli, establint una xarxa jerarquitzada en funció de la seva localització.

13. Actuacions relacionades amb la mobilitat en BICICLETA



Construir una infraestructura de carrils i itineraris en bici dins del districte, que permeti establir carrils bici perimetrals i itineraris transversals, així com zones “ciclables” (interiors) que garanteixen una accessibilitat responsable.



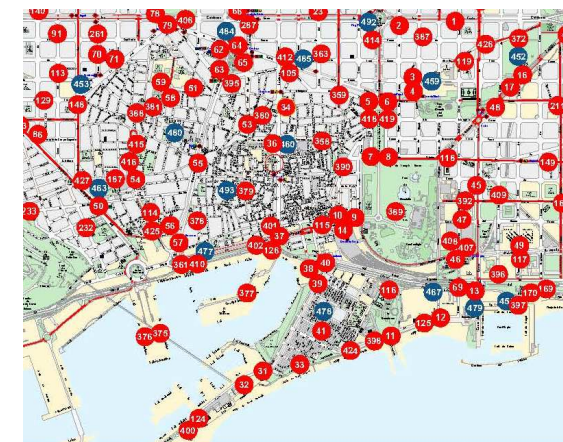
Incrementar la cobertura i la densitat de places d'aparcament per bicicletes.



Reorganitzar la xarxa d'estacions de bicing i e_bicing al districte, concentrant les estacions a les zones de treball i de residents (perimetrals) i desplaçant-les de les zones d'oci i comercials (centrals).



Desenvolupar campanyes de conscienciació ciutadana per millorar l'ús de la bicicleta com a mode de transport habitual.



La mobilitat de VMP i en GRUP genera unes friccions importants amb altres modes en molts carrers del districte.

13. Actuacions relacionades amb la mobilitat en VMP i en GRUPS



Aplicar l'ordenança de circulació dels VMP a les particularitats del districte de Ciutat Vella, per tal d'evitar la sobreocupació de l'espai públic i la convivència amb altres modes de transport.



Limitar la mobilitat en GRUP, ja sigui de bicicletes o de VMP per l'interior del districte, ja sigui horària o per itineraris establerts.



Avançar en el Pla d'usos. Establir acords amb les empreses de lloguer de VMP per que s'instal·lin fora de les zones de concentració de vianants.



Fer campanyes de vigilància i establir un control en l'ús i en el lloguer d'aquest tipus de vehicle, com crear un registre, una matricula, etc



Les parades del t. públic i col·lectiu condicionen els fluxos de vianants: la seva reubicació millorarà el nivell de servei

14. Actuacions relacionades amb la mobilitat en TRANSPORT PÚBLIC i COL·LECTIU



Millorar l'accessibilitat del transport públic de superfície de tots els barcelonins fins al cor del districte.



Dotar a tots els barris d'una xarxa de bus eficient amb l'actualització del bus de barri adaptada a la mobilitat del dia a dia del resident i amb connectivitat d'equipaments educatius, hospitalaris, etc.



Harmonitzar els punts de descàrrega de passatgers de transport públic a la xarxa bàsica de vianants (parades de metro, senyalització i boques).



Racionalitzar l'ús del taxi (situació de les parades, taxi ple, taxi buit..) a l'interior del districte en funció d'un horari i d'un emplaçament.



Cercar la coordinació entre els diferents modes de transport públic, sobretot a les àrees d'intercanvi de la xarxa ortogonal.



Confeccionar una estratègia per canalitzar el flux dels autocars i busos urbans turístics en consonància amb la dels vianants,. L'objectiu es repartir als visitants



15. Actuacions relacionades amb la mobilitat en VEHICLE PRIVAT



Ordenar el trànsit en coordinació amb la Direcció de Serveis de Mobilitat per tal de reduir el trànsit de pas per l'interior del districte, emprant les noves tecnologies de control (via visió artificial) i de gestió d'aparcaments i matricules.



Implementar mesures en innovació tecnològica a la xarxa bàsica que permetin:

- Una regulació de la xarxa bàsica en funció de la mobilitat sostenible.



Ordenar el trànsit privat de forma que es garanteixi l'accessibilitat als vehicles dels resident de cada barri.



Revisar els sistemes de regulació dels accessos actuals



Dissenyar la regulació de l'aparcament, que garanteixi l'estacionament residencial i dirigeixi el del forà als pàrquings públics perimetrals.

16. Actuacions proposades en APARCAMENT



Implementar una estratègia per tal de reduir les operacions d'aparcament (cotxes i motos) al carrer cap a fora del carrer (en edificis i aparcaments soterrats).

Aquesta estratègia integral de tot l'aparcament inclouria la zona blava, l'aparcament fora de calçada, les parades de bus turístic (taxa), i estaria recolzat en la idea de que el resident pot estacionar en aparcaments públics a preus proporcionats.



Cercar l'equilibri entre l'oferta i la demanda d'aparcaments al carrer, tenint en compte les diferències de cada barri o zona estadística bàsica.



Desenvolupament d'una xarxa d'aparcaments per vehicles elèctrics, punts de recàrrega.



Engegar mesures per tal de regular la motorització del districte (sobretot en vehicles del propi ajuntament) i amb el foment de la mobilitat compartida i neta.

L'ordenació de la DUM, passa per gestionar la c/d reduint el transit d'agitació i evitant estacionaments irregulars.

17. Actuacions relacionades amb la DUM



Crear més espais de trencament (microplataformes) o de concentració de càrrega (consignes).

- Les microplataformes al perímetre del districte i als mercats municipals.
- Les consignes repartides entre els diferents barris de Ciutat Vella.



Fomentar una estratègia horària de la DUM “tot o res”, on en determinades hores, les furgonetes puguin arribar fins a bona part de les vies interiors del districte i en hores punta només siguin accessibles les microplataformes o els mercats, etc.



Limitar el tipus de vehicle que pot operar en cada moment, regulació per motorització (contaminació), dimensions, etc. Adaptació de l'ordenança.



Crear àrees DUM a les zones perimetrals per permetre la càrrega i descàrrega en determinats moments on les estrades estiguin regulades.



Incrementar la vigilància i el control de les operacions a les AreesDUM.



Cal continuar reduint els accidents: un 20% en els propers 6 anys, sense cap víctima mortal.

18. Actuacions relacionades amb la **SEGURETAT VIARIA**



Zero víctimes mortals.



En coordinació amb el PLSV de Barcelona, es planteja una **reducció d'un 20% dels accidents del Districte, sobretot dels atropellaments.**



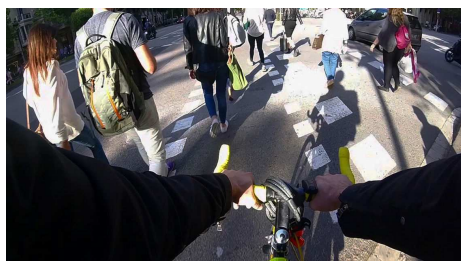
Disposar de **camins escolars per tots els equipaments educatius i camins segurs en bona part de la resta del districte.**



Incrementar la seguretat dels vianants alhora de creuar la xarxa bàsica perimetral i interior de circulació del districte.



Monitoritzar amb sistemes de control i vigilància als punts i trams de possible risc del districte.



El soroll i la contaminació ambiental com indicadors de la regulació dels accessos a la ciutat, i als barris.

18. Actuacions relacionades en el MEDI AMBIENT



Cercar la reducció de les emissions establerta al projecte de Llei de Canvi Climàtic a Catalunya → -15% de 2005 a 2020, es a dir, un 1% anual.



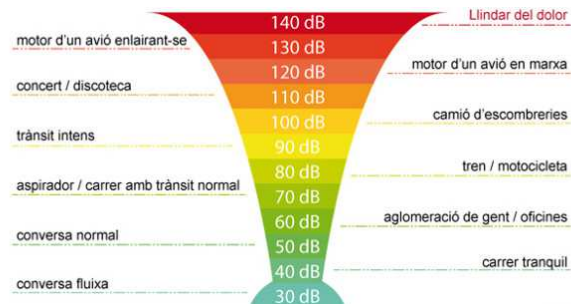
Elaborar una estratègia per tal de reduir la contaminació acústica, tant de dia com de nit, en determinats entorns del districte.



Implementar mesures per gestionar vehicles en funció del seus efectes sobre el medi.



Engagar campanyes per promocionar els vehicles nets, bicis, vehicles administració, serveis urbans, contractistes, etc.



PROPOSTES DE MILLORA SEGONS LES ENQUESTES

	Aspectes a millorar o potenciar en relació a la mobilitat	
Xarxa de vianants	Augmentar la seguretat	14
	Voreres estretes.	11
	Voreres en mal estat	5
	Incrementar la xarxa de carrers per a vianants	5
	Millorar els entorns escolars i crear itineraris escolars	3
	Reduir les terrasses dels bars	2
	Crear espais de descans per a persones grans i amb mobilitat	1
Xarxa de bicicletes	Incrementar l'oferta de carrils bici	9
	Incivisme dels turistes que circulen amb bici	6
	Incrementar l'oferta del Bicing	8
	Circulació de bicicletes per arreu	4
	Robatoris	4
	Augmentar el control sobre les bicis	3
	Reduir la velocitat a la que circulen les bicis	2
	Incrementar l'oferta d'aparcament per a bicis	2
	Reduir l'ús de les bicis turístiques.	1
	Cursos de educació vial per a ciclistes	1
	Instaurar una assegurança obligatòria per a bicis	1
Xarxa de transport públic	Incrementar la freqüència de busos	11
	Augmentar l'oferta de línies bus	9
	Saturació servei de bus a l'estiu	6
	Incrementar les parades de bus	2
	Incrementar l'oferta de carrils bus	2
	Augmentar l'oferta de NitBus	2
	Augmentar el control sobre els taxis a pedals	2
	Els taxis a pedals ocupen molta superfície de vorera	1
	Afegir panells exteriors al carrer d'informació de l'estat del metro.	1
	Col·locació de més seients a les marquesines de les parades de bus	1
Xarxa de vehicles privats	Incrementar la zona d'aparcament	7
	Reduir l'ús del vehicle privat	5
	Restringir el pas de vehicles motoritzats als carrers de vianants.	1
	Impulsar l'ús de vehicles elèctrics	1
Càrrega i descàrrega	Millorar la senyalització viària	1
	Mes control en les reserves de C/D	5
Vehicles de Mobilitat	Incrementar les zones de carrega i descarrega	5
	Augmentar el control sobre els VMP	3
Transversals	Reduir l'ús dels VMP	1
	Reduir la contaminació	7
	Reduir el soroll	7
	Millorar la convivència entre els diferents mitjans de transport. Modernització de la flota municipal i privada de camions	6 1

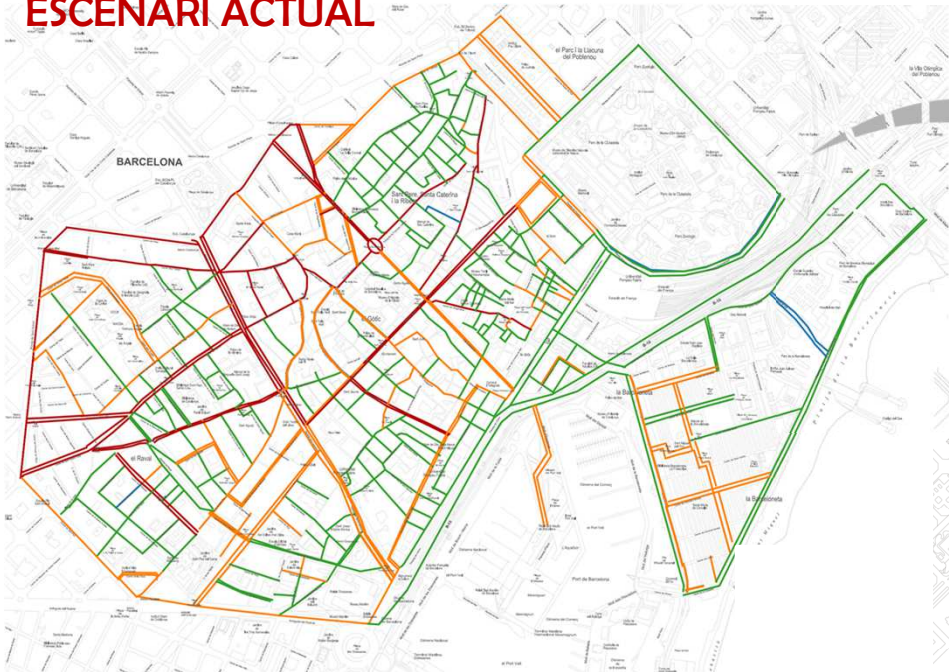


PRIMERES IDEES DE MODEL DE REGULACIÓ DE LA MOBILITAT

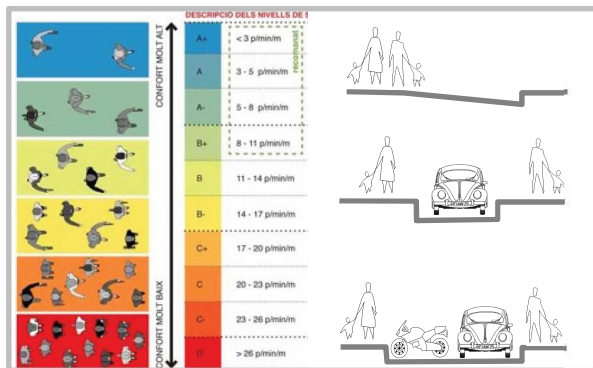
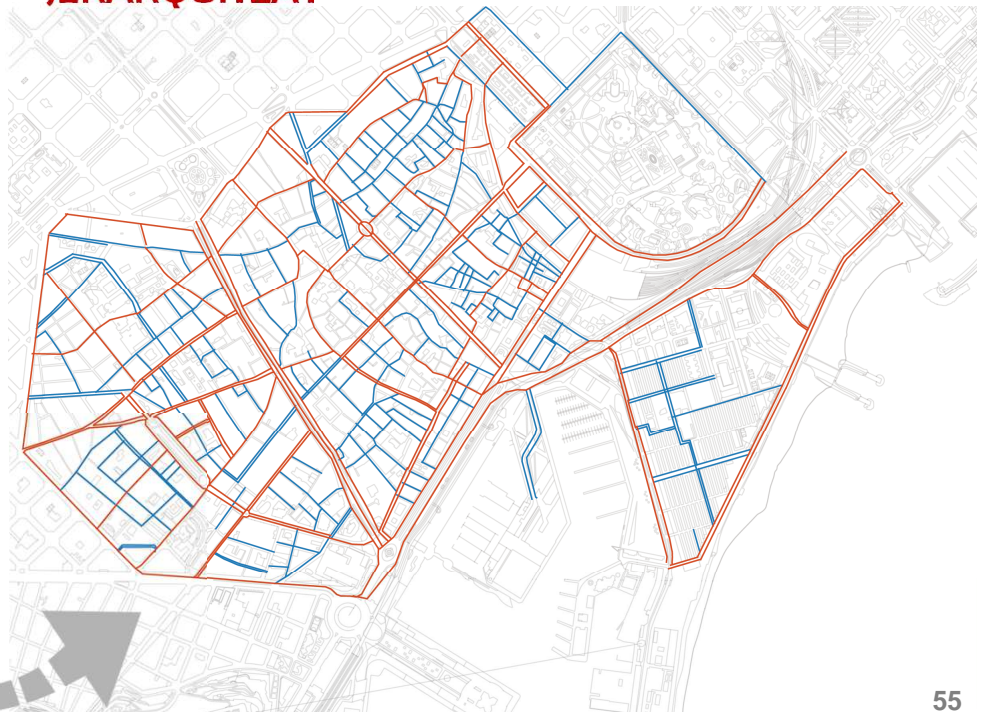


El model ideal, redimensionaria l'oferta al trànsit de vianants en uns itineraris amb nivells de servei acceptables i mantenint una xarxa local amb bons nivells de confort.

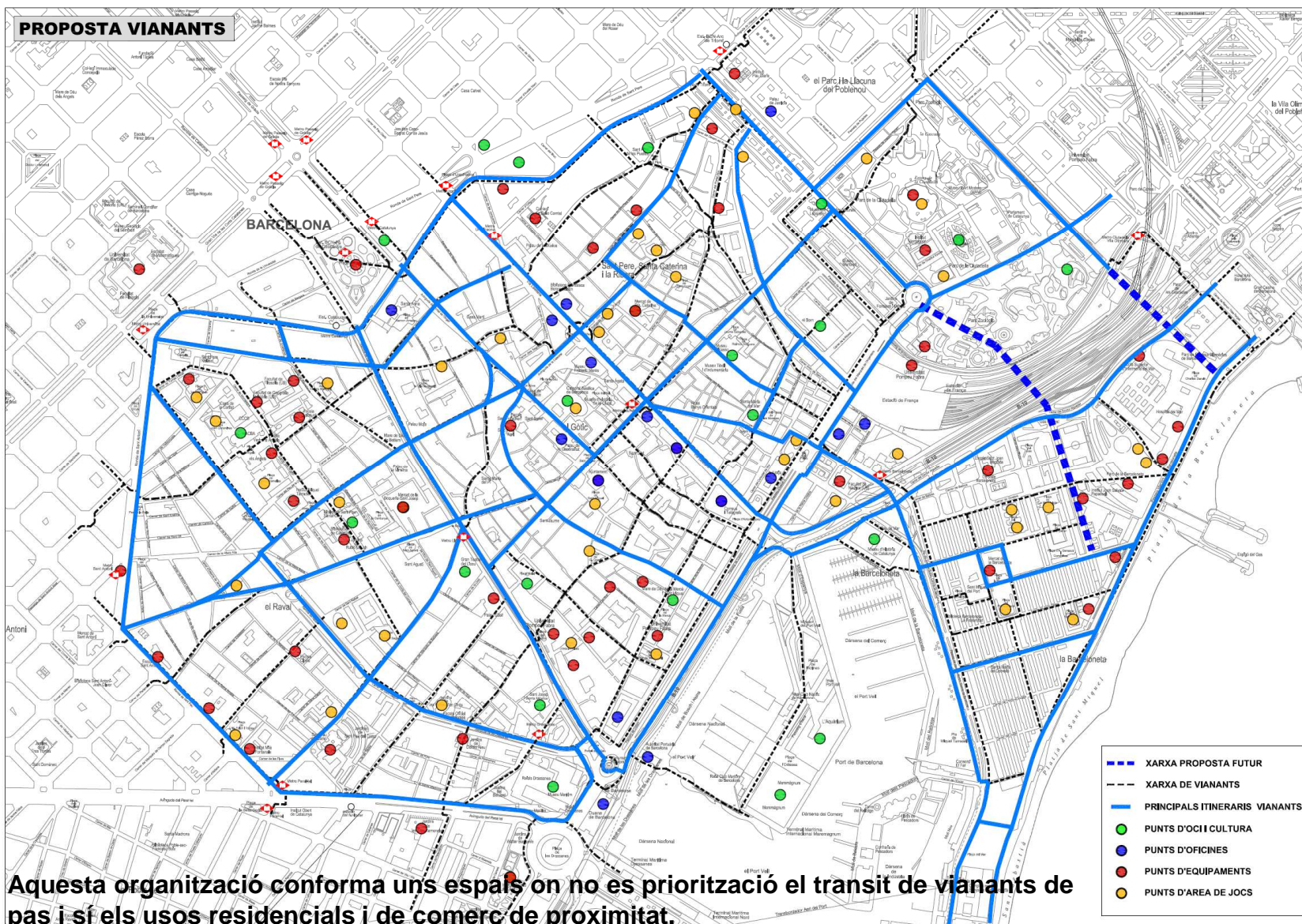
ESCENARI ACTUAL



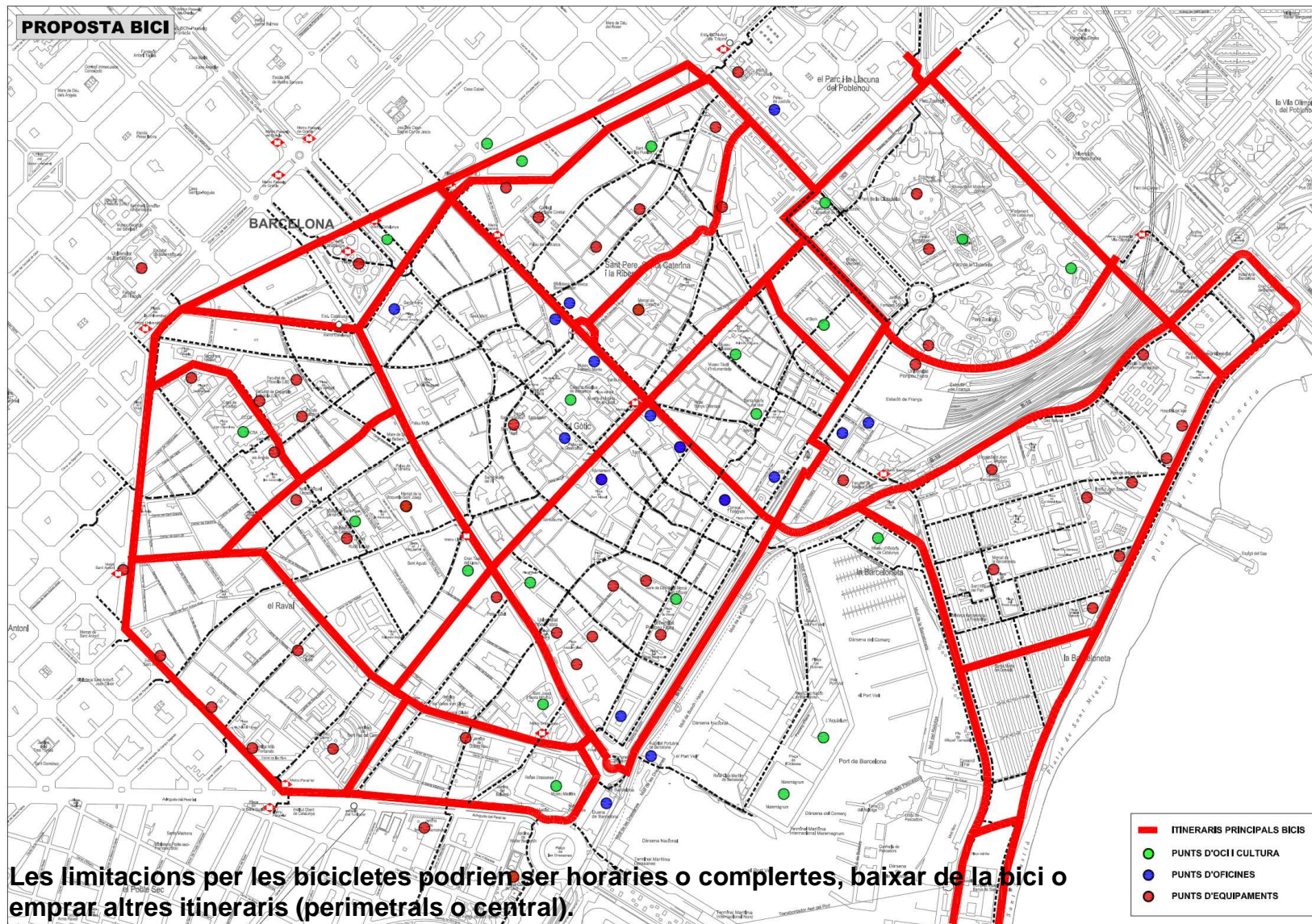
LA IDEA ES AVANÇAR CAP A UN MODEL JERARQUITZAT



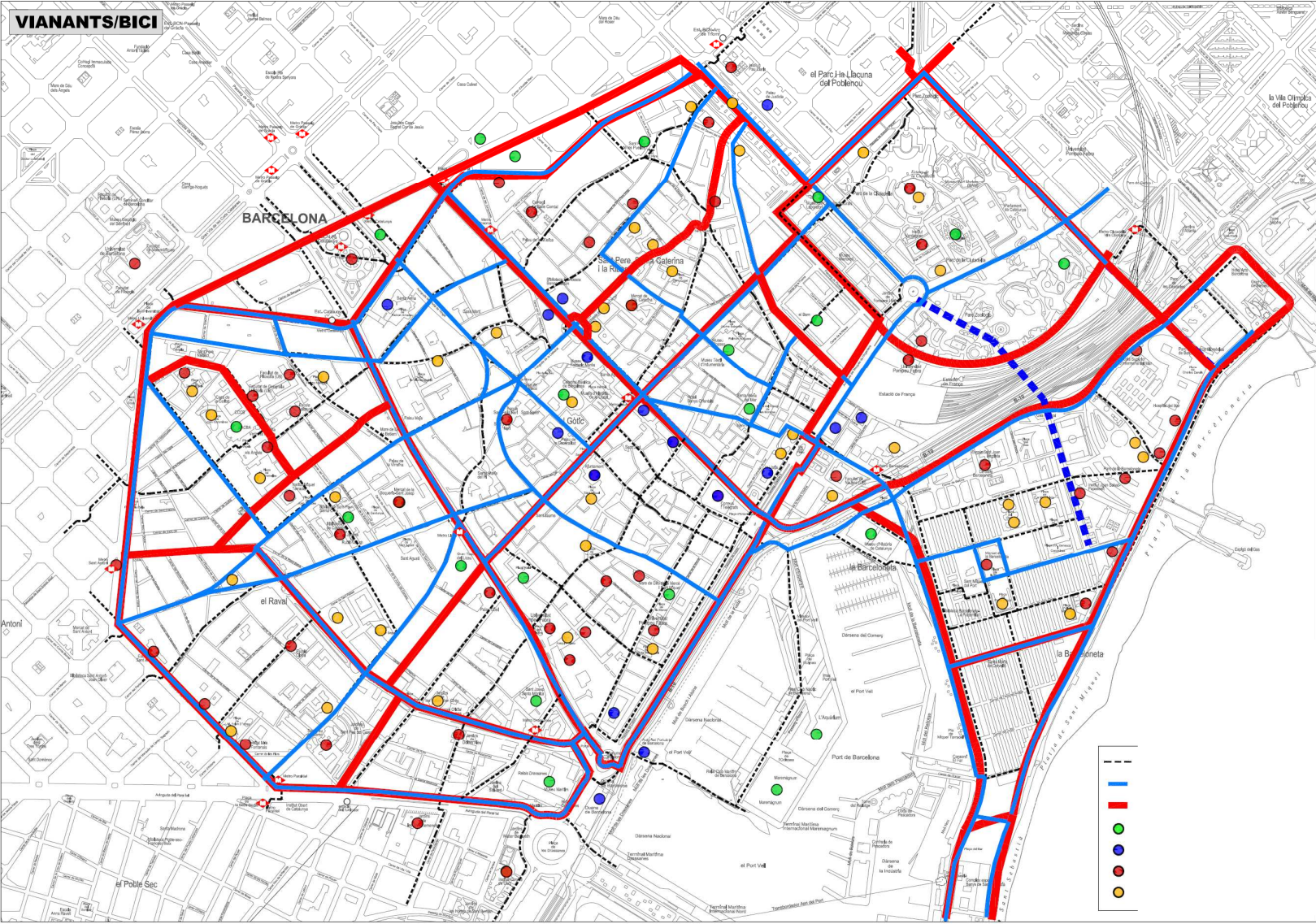
El “model” proposat es fonamentaria en una xarxa de vianants amb un nivell de servei còmode pels usuaris



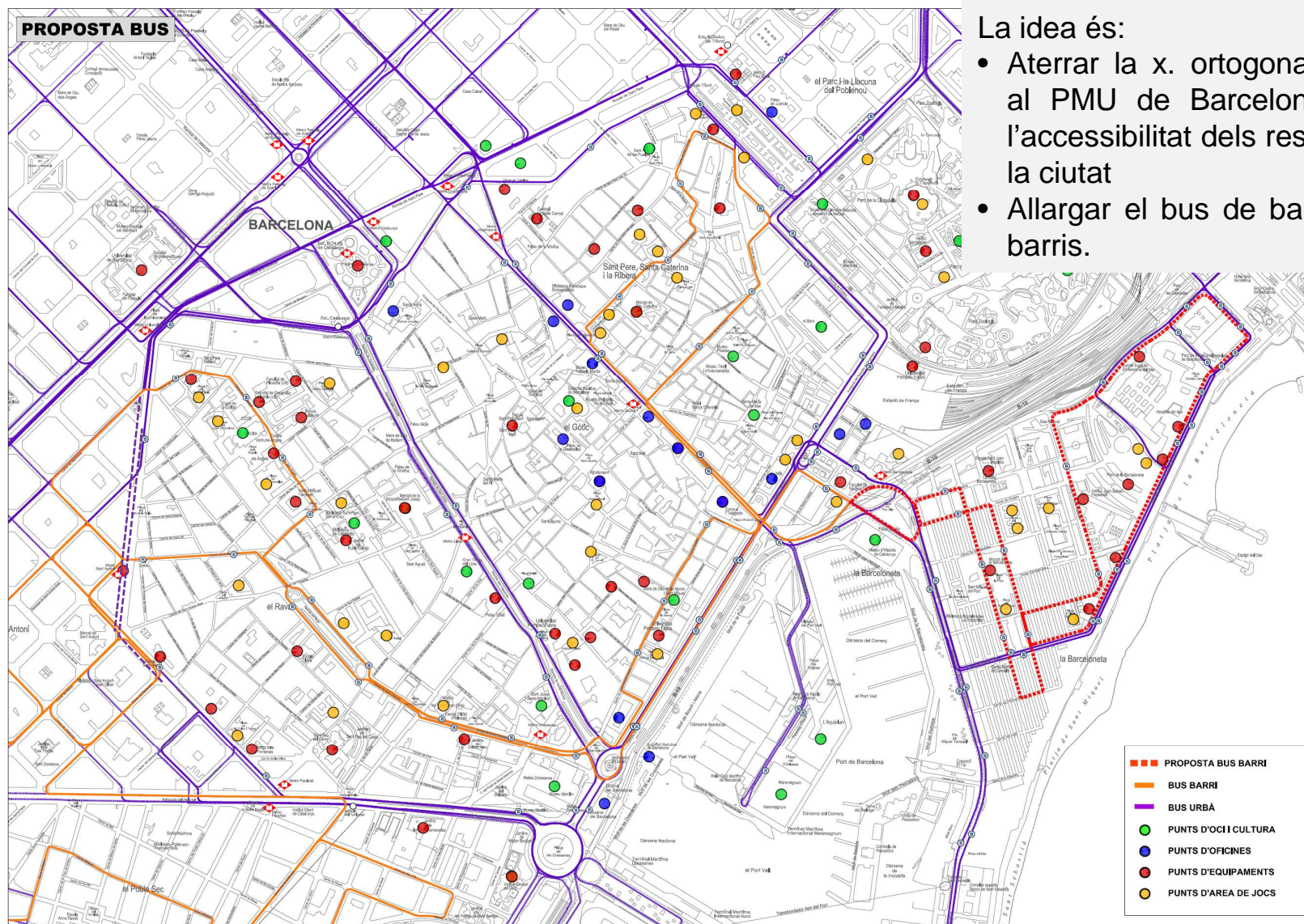
Per la bici es preveurien itineraris interns amb sistemes per prioritzar el pas de les bicis i/o fer-hos compatibles amb la resta de modes.



El model incorporaria algunes vies amb doble funcionalitat (vianant + bici) i vies amb funcionalitat exclusiva.



El transport públic (bus i metro) connectaria la ciutat amb l'interior del districte i el bus de barri seria el transport de tot el veïnat cap als seus equipaments.



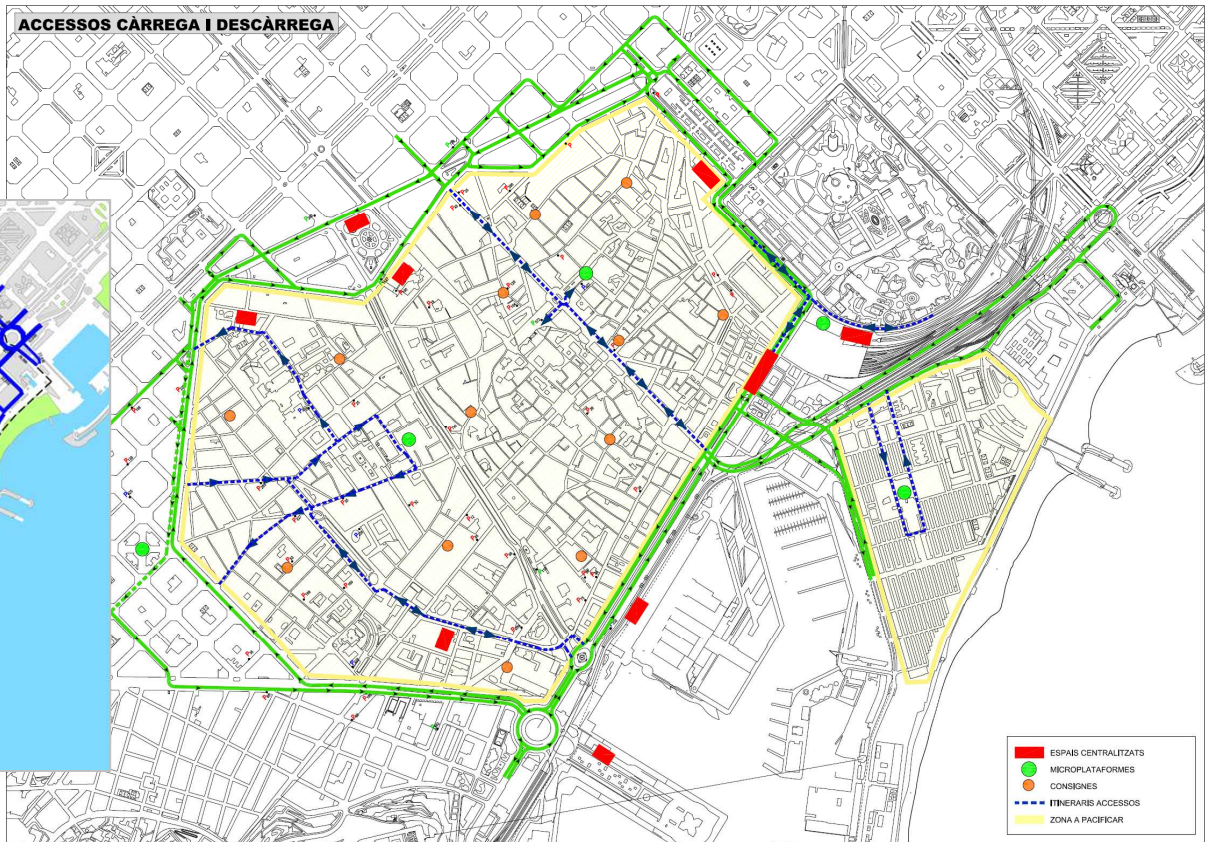
La idea és:

- Aterrar la x. ortogonal proposada al PMU de Barcelona i garantir l'accessibilitat dels residents a tota la ciutat
- Allargar el bus de barri a tots els barris.

La DUM combinaria escenaris d'accessibilitat interior regulada (Àrea DUM) i altres de limitacions amb microplataformes de trencament de càrrega, consignes i zones de C/D perimetrals.

Podrien regular-se els accessos a Ciutat Vella considerant el districte com una sola entitat, combinant el “tot o res”, “el trencament de càrrega i l’anar a cercar el paquet”. Cal aprofitar les noves tecnologies de visió artificial per gestiona quan, qui i com s’entra al districte en vehicle privat.

Gestió perimetral i en espais regulats



Horari d'accés total i regulat amb AreaDUM



Canals oberts a la ciutadania:



- **PRESENCIALS:**

- Sessió de diagnosi de la mobilitat: **9 d'octubre**
- Informalment, s'han fet prop de 1.000 enquestes a peu de carrer.
- **Sessió de propostes de models de mobilitat: 23 de novembre**
- **Sessió de propostes als barris:**
 - 11 de desembre Raval i la Barceloneta**
 - 18 de desembre Casc Antic i el Gòtic**
- **RETORN** del Pla de Mobilitat: als Consells de Barri durant el 1r trimestre de 2018.



- **DIGITALS:** a través de la plataforma **Decidim.barcelona** (<http://decidim.barcelona>) podeu:

- Accedir a la **documentació presentada** a les sessions sobre el Pla de Mobilitat
- Fer l'**enquesta en línia** sobre la mobilitat a Ciutat Vella
- Fer **aportacions a l'acta** de la sessió sobre la diagnosi
- **Fer propostes concretes i votar propostes d'altres: fins al 15 de desembre**



Per a qualsevol dubte, podeu adreçar-vos a: participaciocvella@bcn.cat



MOLTES GRÀCIES !

Equip redactor:

