



Consell de Barri del Sant Pere, Santa Caterina i la Ribera

20 de març de 2018



N

Punt informatiu

B

C



Obres en curs:

- Urbanització temporal de Mestres Casals i Martorell. Pendent l'assegurament de la finca veïna i instal·lació de contenedor amb material (final abril de 2018)
- Recollida subterrània i instal·lació de bústies a la plaça Comercial (s'ha posposat la finalització fins a maig de 2018 per tasques arqueològiques)
- Adaptació de l'estació de metro de Jaume I per part de la Generalitat (final maig 2019)

Obres previstes, dates aproximades:

- Millores al clavegueram del Districte (Maig – Setembre 2018)
- Mini skate Ciutadella “Campillo” (Setembre 2018 – Desembre 2018)
- Arranjament de voreres de la Via Laietana (inici al voltant de l'estiu 2018)
- Plaça Antonio Maura (inici al voltant de l'estiu 2018)
- Casal de Gent Gran i allotjaments dotacionals Mestres Casals i Martorell (primer trimestre 2019)
- Urbanització del carrer Comerç, entre Fusina i Princesa (Juliol 2018-Gener 2019)



Casal de Gent Gran i habitatges dotacionals Mestres Casals i Martorell

Es desenvolupa una urbanització integral, que inclou:

- Nou casal de gent gran del Casc Antic
- 14 allotjaments per a gent gran
- Zones comuns entre allotjaments i casals
- Coberta d'ús comunitari de més de 200m²

Obres previstes: inici del 2019





Nou casal de gent gran i allotjaments a Mestres Casals i Martorell

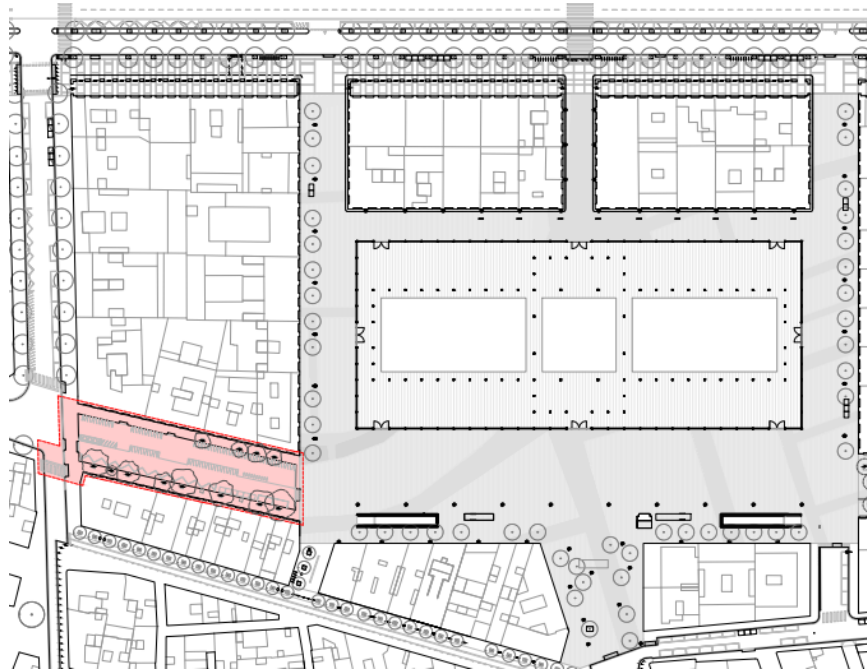


B
BC
BN



Urbanització del carrer Comerç, entre Fusina i Princesa

- Primera sessió de participació el 4 de maig de 2017
- Segona sessió de participació el 12 de març de 2018
- Obres previstes entre el juliol de 2018 i el gener de 2019



BBC
BBN



Urbanització del carrer Comerç, entre Fusina i Princesa

- Manteniment de bona part de l'arbrat original
- Manteniment de la zona de càrrega i descàrrega
- Elevacions topogràfiques del paviment com a espai de jocs infantils
- Pavimentació assenyalant el pas del Rec Comtal





Pla de Desenvolupament Econòmic

- Baixos de Protecció Oficial: És una nova forma de protecció i de promoció de l'activitat econòmica i comunitària d'interès ciutadà en el Districte. En la primera convocatòria de dinamització d'espais municipals se n'inclouen 4 del Casc Antic (9 de Districte):
 - Francesc Cambó 1-36, local 2, 29,50m²
 - Sant Pere Mitjà 65, 75,56m²
 - Comerç 38, 78,93m²
 - Assaonadors 26, 26m²
- La convocatòria s'há obert el 19 de març de 2018





N

Pla de mobilitat de Ciutat Vella

Sant Pere, Santa Caterina

La Ribera

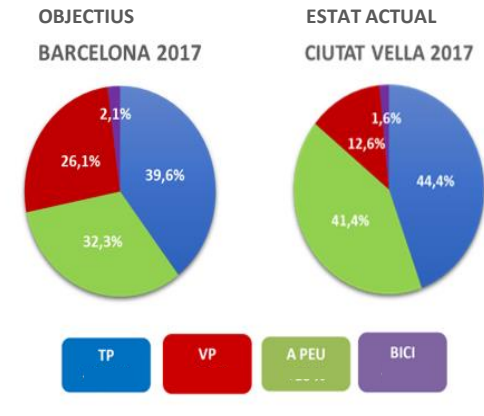
B

C



MOTIVACIÓ

- Ciutat Vella és un districte singular dins de la ciutat, impuls pioner per la pacificació
- Superació dels objectius estratègics del Pla de Mobilitat Urbana de la ciutat: els equilibris entre modes de desplaçament són molt diferent al de la resta de la ciutat



- Diagnosi. Estat actual, resultat de l'anàlisi tècnic, enquestes i participació:
 - Dificultat de moviment i fricció entre modes de desplaçament
 - Saturació de molts carrers degut a l'increment de visitants
 - Càrrega i descàrrega irregular amb alt impacte pel vianant
 - Contaminació ambiental i acústica a les vies principals
- Pla estratègic que pensi la mobilitat en tota la seva dimensió a 5 anys vista.
 - Definir el desplegament final de la pacificació
 - model de gestió innovador de la mobilitat per reduir els conflictes entre modes.
- Nou model que sigui capaç de gestionar la ciutat del vianant



- S'han fet quatre sessions presencials
 - Sessió de diagnosi de la mobilitat: 9 d'octubre
 - Sessió de propostes de models de mobilitat: 23 de novembre
 - Sessió de propostes concretes als barris: 11 de desembre Raval i la Barceloneta i 18 de desembre Casc Antic i el Gòtic
- S'han fet gairebé 1.000 enquestes a peu de carrer.
- S'ha obert un canal per fer propostes a través de la plataforma Decidim.Barcelona

Properes convocatòries:

- Consells de barri Comerciants / gremis
- Partits polítics





OBJECTIUS

- Una millora la qualitat de vida dels veïns i veïnes, garantint la convivència entre els residents i l'activitat econòmica (comerç, oci, restauració...).
 - Una mobilitat ètica i equitativa per edat, condició física, gènere, renda econòmica i barri que recolzi als més dèbils de la cadena modal i a les persones amb mobilitat reduïda.
 - Uns desplaçaments que garanteixin la comoditat i la seguretat de totes les persones.
 - Una servitud al Pla d'usos urbanístics i que vetlli pel dret a la mobilitat del veïnat.
 - Una gestió de la mobilitat com a un servei a la ciutadania aprofitant les noves tecnologies de control i seguretat.
 - Una xarxa connectada a la ciutat i a l'Àrea Metropolitana de Barcelona, en la que l'aprofitament dels vehicles sigui una exigència ètica.
 - Una mobilitat que cerqui les zero emissions atmosfèriques i sòniques.
 - Una informació necessària per què els usuaris i usuàries puguin preveure i optimitzar el seu viatge.
-



LÍNIES D'ACTUACIÓ

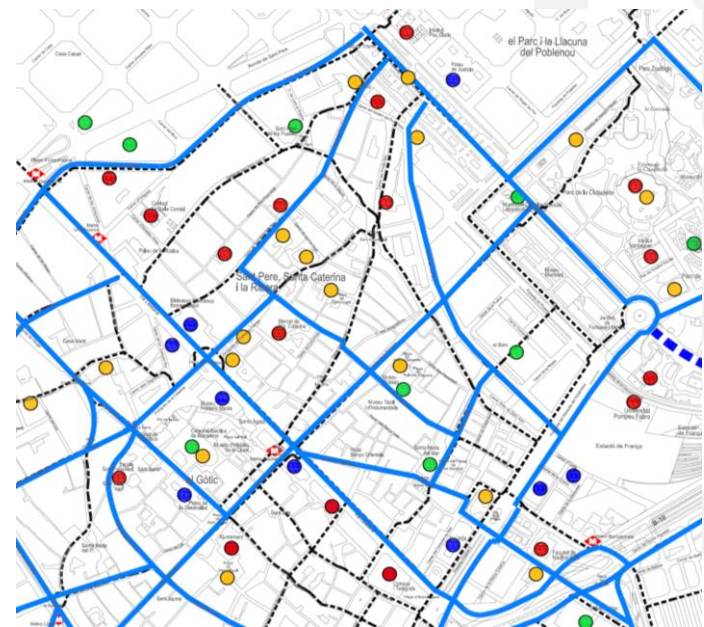
- Reorganització de xarxa de mobilitat urbana per millorar la qualitat de vida de la ciutadania reduint les friccions amb el vianant.
 - Definició d'una estratègia específica per la bicicleta en un entorn de de vianants.
 - Consecució d'una millor accessibilitat al transport públic per a tots els tipus d'usuaris.
 - Dissuasió del trànsit de pas, garantint a la vegada l'accessibilitat del resident.
 - Millora de la regulació de l'estacionament al carrer i coordinació amb la gestió dels aparcaments.
 - Millorar l'eficiència de la càrrega i descàrrega, tant en espais com de vehicles.
 - Atendre a les necessitats específiques segons franges horàries
 - Potenciació de l'ús al districte de vehicles nets i poc sorollosos en càrrega i descàrrega i serveis com neteja, etc.
 - Promoció i mesures per millorar la seguretat en tot els modes de transport sobretot pels vianants
-



MODES. VIANANTS

Impuls d'una xarxa de vianants diferenciada entre carrers de Districte pel trànsit més intensiu i carrers de barri relacionats amb els equipaments i activitats de proximitat amb menys transit.

- Millorar la mobilitat dels vianants a l'eix Via Laietana. Ampliació de les voreres i reducció de la capacitat del vehicle privat
- Transformació del carrer Princesa en un eix de vianants en compatibilitat amb la resta d'usos previstos al carrer (bici, carrergera i descarrega, i vehicle privat)
- Millores en itineraris de camins escolars als equipaments educatius (Pere Vila, Cervantes, La Salle,...) i a la resta dels d'equipaments del barri



Revisió de l'accessibilitat de tota la xarxa

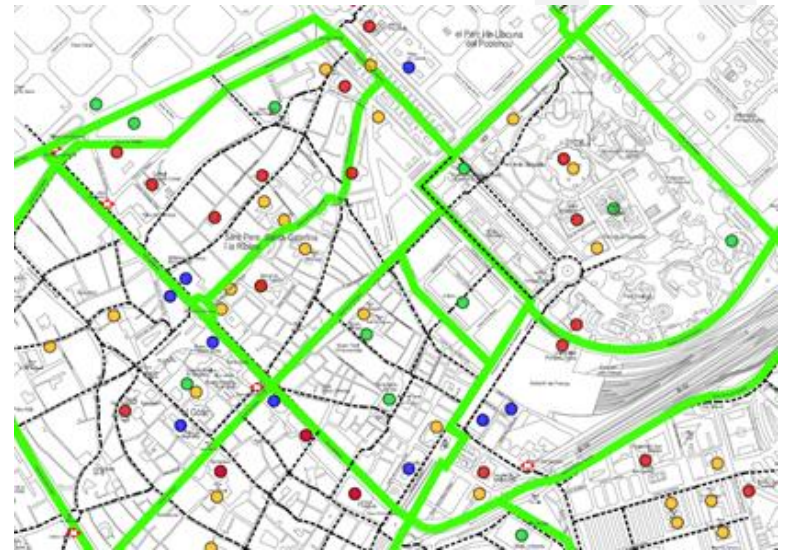
- Estudi i implementació de les mesures per adaptar progressivament a la normativa d'accessibilitat els carrers i plaçes del barri.



MODES. BICICLETA, VMP

Creació d'una xarxa completa de carrils bici i d'itineraris ciclables connectada a la de ciutat i regulació de us en els espais intermedis

- Perímetre: Ronda Sant Pere-Trafalgar, Pg. Lluís Companys-Pg. Picasso i Marquès de l'Argentera
- Xarxa interior: Via Laietana, Princesa, etc
- Regular la velocitat dels ciclistes a les zones ciclables.
- Regular els grups de ciclistes per tal d'adaptar-la a les noves condicions de la xarxa de bicicletes.



Estrategia singular de funcionament del vmp dins del districte.

- Circulació per circuits previstos a l'Ordenança
- Circulació personal amb mesures específiques per al Districte
- Restriccions en els mesos de més sol·licitació de la xarxa; maig-octubre



DES. TRANSPORT PÚBLIC

Desplegament complet de la xarxa ortogonal i del bus de barri

- Mantenir pas del bus per Via Laietana en els dos sentits. Anàlisi dels punts d'intercanvi xarxa horitzontal
- Fer arribar el bus de barri fins a la Barceloneta, connectant tot el districte I els centres assistencials (CAP Manso, CAP Drassanes, CAP Gòtic, CAP Casc Antic, CAP Barceloneta i casals de gent gran) amb l'Hospital del Mar. Analitzar si és millor una sola línia o dos de forma que els recorreguts siguin eficients.

Pla per adaptar a la normativa d'accessibilitat les estacions de metro i parades de bus

- Impulsar la prioritització de les obres de millora de l'accessibilitat de l'estació de metro de Urquinaona (Generalitat).
 - Estudi i millora de l'accessibilitat a les parades de bus, tant de la xarxa ortogonal com de la de barri.
-



Ordenar el trànsit per tal de reduir el trànsit de pas que creua el districte

- Via Laietana: reducció del trànsit de pas per poder millorar les voreres garantint a la vegada l'accessibilitat quotidiana del Casc Antic, el Gòtic i la Barceloneta. La concreció i forma d'implementació es farà d'acord amb el procés participatiu i projecte a desenvolupar.

Gestió de les entrades i sortides dels vehicles al barri preservant l'accés dels residents i regulant el trànsit dels no residents.

- Potenciar les entrades perimetrals al barri. Per exemple, canvi de sentit del carrer Méndez Nuñez per fer una nova entrada del veïnat al barri i adaptar els circuits interns.
 - Implantació de noves tecnologies per la gestió de l'accés. Instal·lació de noves càmeres de control d'accés en coexistència amb el sistema actual de pilones. (Senyalització, noves càmeres amb lectors de matrícula, gestió a través d'APP)
-



S. CÀRREGA I DESCÀRREGA

Incentivar el creixement de sistemes de càrrega i descàrrega més sostenibles amb vehicles amb menys impacte en la xarxa

- Reforçar la microplataforma de trencament de càrrega existent a l'Estació de França i estudiar un sistema especialment dissenyat per l'hosteleria, restauració i catering
- Estudiar la possibilitat de crear noves microplataforma de trencament de càrrega. Mercat de Santa Caterina, aparcament de Lluís Companys
- Implementar un horari extès per aquest sistema.

Re-endreçament del sistema de càrrega i descàrrega convencional

- Augment de les places disponibles a l'interior del barri fins a solucionar el problema de càrrega i descàrrega informal actual (al voltant del 40% de les operacions). horari restringit
 - Estudiar l'increment de places de càrrega i descàrrega a les vies perimetrals. horari com a la resta de la ciutat.
 - Tota la càrrega i descàrrega, controlada com a DUM, -zones i temps màxims ajustats - per afavorir la màxima eficiència i rotació.
-



) DINÀMICA DE LA XARXA

Implementar un model dinàmic de gestió de la mobilitat per franges horàries per reduir les friccions entre els modes:

- Primera hora del matí (7,30 a 9,30): **Afavorir itineraris segurs fins a les escoles, la feina, etc.** Accés obert amb Restricció de la càrrega i descàrrega (excepcions per producte fresc i altres).
 - Matí (9,30 a 12,30): **facilitar la DUM en les millors condicions i rapidesa.** Accés Obert.
 - Migdia-Tarda (12.30 a 20.30): **Protegir la mobilitat quotidiana, especialment del vianant prioritzant l'accés per a residents i serveis.**
 - Tarda-Nit (20.30 a 7,30): **facilitar moviments a l'interior del Districte per millorar la percepció de la seguretat** (excepcions per DUM en algunes zones)
Accés Obert
-



Implementar una estratègia per optimitzar els aparcaments del districte per als residents i la càrrega i descàrrega

- Impuls per la substitució paulatina de les places d'àrea blava en àrea DUM i àrea verda.
- Impuls i gestió d'acords amb aparcaments per admetre cotxes i motos de residents amb abonaments cotxera, caps de setmana i diurns a preus especials. Motos i bicicletes a preus proporcionals.
- Proves pilot per desenvolupar un model de aparcament mixte Carrega i decarrega/residents
- Millores en la xarxa d'aparcament de vehicles elèctrics amb endolls.
- Incrementar la densitat de aparcaments per bicicletes

Estratègia d'aparcaments per busos discrecionals

- Habilitació de punts de parada per la mobilitat turística i de visitants només per encotxament i desencotxament en zones no residencials al perímetre (Trafalgar lluis companys, estació de França) i trasllat de l'estacionament a les zones perifèriques del districte (Port IMAX, Estació del Nord)
 - Estudi per habilitar places de parades per autocars escolars i entitats del districte autoritzades al interior del districte.
-



Pla d'actuació anual per reduir els punts amb major accidentalitat del districte

- Anàlisi de les causes d'accidents, treballant els punts conflictius.
- Control de la velocitat segons tipologia de vies i punts negres. Incorporació de radars i càmeres
- Propostes de millora en senyalització i eliminació d'obstacles

Millora de la percepció de seguretat

- Formalització d'itineraris segurs i·luminant de forma uniforme la xarxa

BC
BN





Estratègia reducció emissions atmosfèriques

- Tractar al districte com una Zona Urbana d'Atmosfera Protegida, restriccions per tipologia de vehicle
- Estudi i Actuacions de control en carrers amb major concentració de partícules, especialment Via Laietana, Rambles i perímetre

Estratègia reducció del soroll

- Mesures per reducció de la superació superior a 5db, Nocturna i Diürna
- Ajust horaris i millora dels vehicles de serveis municipals
- Estudis del comportament del soroll en relació als paviments.
- Impuls per a la reducció dels sorolls provocats per maletes i skates, especialment en hores nocturnes.



N

De què parlem quan parlem de les APEU?

B

C



Rellevància del Comerç Urbà

ELEMENTS CLAU

- ✓ Contribueix de manera substancial a **construir** el model de **ciutat**.
- ✓ Millora la **qualitat de vida** de les persones
- ✓ Dinamitza la **vida urbana**
- ✓ Afavoreix ciutats més **sostenibles**
- ✓ Contribueix a la **revitalització** de l'**espai públic**
- ✓ Millora la **cohesió social**



Dificultats de l'Associacionisme

- Associacionisme poc consolidat
- Depenent d'ajuts públics
- No contribueixen tots els beneficiats
- Gestió encara poc professionalitzada



Què és una APEU

1. ÀREA clarament definida
2. INICIATIVA: Agents econòmics de l'àrea
3. AUTORITZACIÓ APEU: Ajuntament
4. ACORD APEU – AJUNTAMENT: Tasques pròpies
5. GERÈNCIA PROFESSIONAL: Promoció Econòmica Urbana
6. PLA D'ACCIÓ + PRESSUPOST DEFINIT
7. DURACIÓ LIMITADA
8. Quotes OBLIGATÒRIES



REQUISITS BÀSICS PER LA CONSTITUCIÓ D'UNA APEU

1. “MASSA CRÍTICA” suficient de comerciants ASSOCIATS

2. DETERMINACIÓ per REFORÇAR l'actuació COL·LECTIVA

3. GESTIÓ mínima PROFESSIONALITZADA



APEU

- ✓ millorar competitivitat i atractiu de l'àrea
- ✓ iniciativa: sector privat
- ✓ autorització: Ajuntament
- ✓ tots els agents hi participen
- ✓ contribució econòmica obligatòria
- ✓ governança (requisits i característiques)
- ✓ gestió professionalitzada

NO APEU

- X privatització de l'espai públic
- X iniciativa de l'Ajuntament
- X substitució dels serveis públics
- X retirada del sector públic
- X fer "el que vulguin"
- X nova "ocurrència"



LLEI 18/2017, de l'1 d'agost, de comerç, serveis i fires.

Article 54. Àrees de promoció econòmica urbana

1. Les polítiques de foment de la competitivitat del comerç urbà han de tenir en compte, d'una manera especial, la implantació i el desenvolupament d'àrees de promoció econòmica urbana, que tenen per finalitat la reactivació, el foment i la millora de la competitivitat de l'economia urbana en una àrea amb una alta concentració comercial delimitada d'un municipi i que potencien la cooperació de l'Administració amb els agents socioeconòmics implicats en el desenvolupament dels centres i els eixos comercials urbans.

2. Les finalitats de les àrees de promoció econòmica urbana són:

- a) Aconseguir millores específiques de caràcter econòmic.
- b) Complementar els serveis que presten les administracions.
- c) Afavorir l'associacionisme i la participació en les polítiques econòmiques públiques.
- d) Aconseguir fer accions que complementin l'acció del govern local, que en cap cas no poden implicar una privatització de la gestió de l'espai públic.

3. Les àrees de promoció econòmica urbana han de disposar d'un pla estratègic per a establir les activitats promocionals més adequades i d'una gerència professional per al compliment de llurs finalitats, i s'han de fonamentar en la col·laboració i en un finançament específic.



LLEI 18/2017, de l'1 d'agost, de comerç, serveis i fires.

Disposició Final Tercera. Projecte de llei de les àrees de promoció econòmica urbana

1. El Govern, en el termini de divuit mesos a comptar de l'entrada en vigor d'aquesta llei, en el marc del que estableix l'article 54, ha d'aprovar un projecte de llei per a establir el marc regulador de les àrees de promoció econòmica urbana per a fer-ne possible la implantació. Aquest projecte de llei, com a mínim, ha d'incloure:

a) Els requisits que han de complir les àrees de promoció econòmica urbana perquè es puguin constituir, que són els següents:

1r. La definició de la delimitació territorial de l'àrea de promoció.

2n. El suport necessari dels titulars o els propietaris dels locals comercials dedicats a activitats econòmiques de la zona delimitada com a àrea de promoció econòmica urbana, que en garanteixi la qualitat democràtica del procés d'implantació amb la previsió de la majoria corresponent.

3r. L'elaboració d'un pla estratègic en què constin, entre altres aspectes, les activitats promocionals.

4t. L'establiment d'una gestió professionalitzada.

5è. El pressupost necessari per a portar a terme el pla estratègic definit.

6è. La forma jurídica i els estatuts més adequats a la missió de l'àrea de promoció.

7è. L'instrument de col·laboració amb l'ajuntament on es troba emplaçada l'àrea.

b) El procediment per a la constitució i l'extinció de l'àrea de promoció econòmica urbana, la durada, les funcions, el contingut del pla estratègic corresponent, i també l'organització i el funcionament.

2. El Govern ha d'aprovar les disposicions i adoptar les mesures que calguin perquè les àrees de promoció econòmica urbana disposin de mitjans de finançament específic per a poder portar a terme llurs plans estratègics.



**Ajuntament
de Barcelona**

B
BC
BN