



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

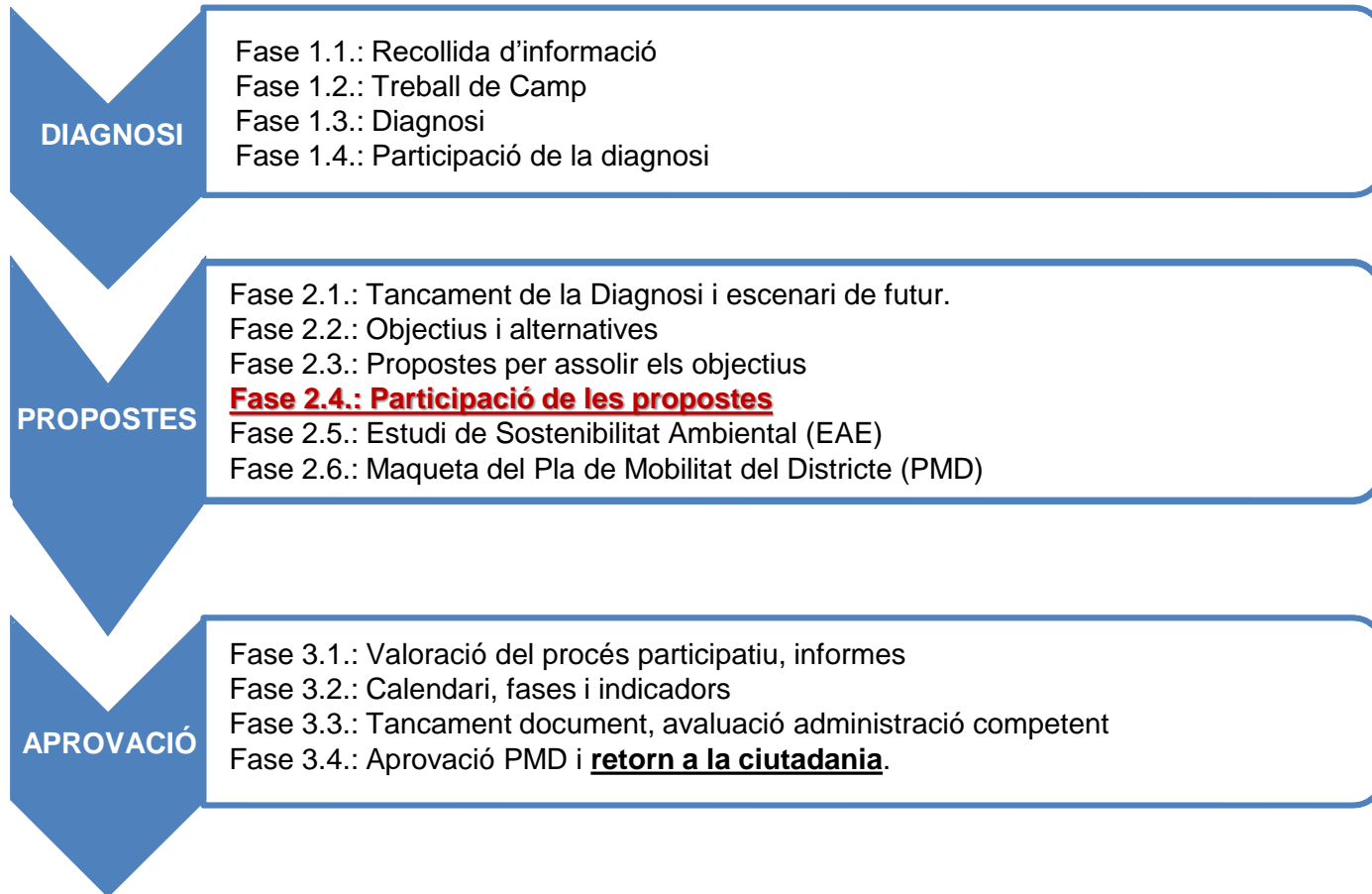
LÍNIES ESTRATÈGIQUES D'ACTUACIÓ DELS BARRIS DEL DISTRICTE DE CIUTAT VELLA

“La Barceloneta”

“El Raval”



1. Fases del PMD de Ciutat Vella



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

2. PROPOSTES TÈCNIQUES d'actuació 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.

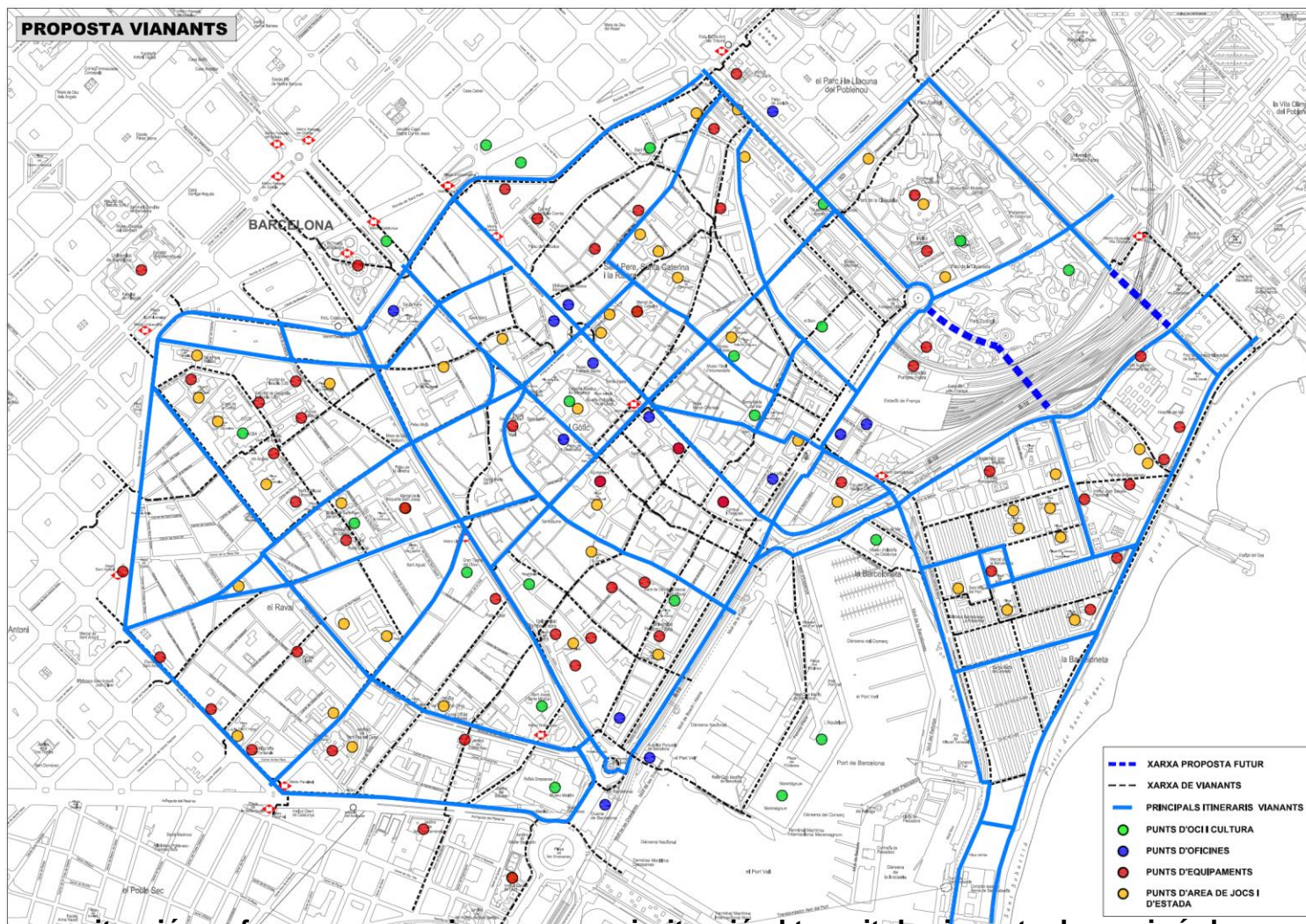
→ **Assegurar i canalitzar adequadament els itineraris a peu des de i fins a les estacions i parades de transport públic** (sobretot el metro i Rodalies i FGC).

→ **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.



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

2. PROPOSTES TÈCNIQUES d'actuació relacionades amb la mobilitat **A PEU**.



Aquesta organització conforma uns espais on no es prioritza el transit de vianants de pas i sí els usos residencials i de comerç de proximitat.

2. PROPOSTES DE LA PARTICIPACIÓ relacionades amb la mobilitat **A PEU**.

- ➡ A Via Laietana hi ha una especial problemàtica en els desplaçaments de les persones amb mobilitat reduïda.
- ➡ Travessar de forma horitzontal la Via Laietana a peu. Les persones grans és difícil: per la distància entre semàfors / Pel temps de semàfor.
- ➡ Cal determinar quins són els espais exclusius per a vianants, es fa menció a algunes places i carrers on hi circulen vehicles, malgrat que la via no és adequada perquè ho facin. Per exemple, quan la Ronda està congestionada, els vehicles es desvien pel Carrer Ocata, passant a vegades per zones i places de vianants.
- ➡ Cal que es facin espais que siguin totalment per a vianants. Les vies que es marquen per a ús prioritari de vianants cal que siguin únicament per a vianants en molts casos.
- ➡ El risc de fer vies de més intensitat de vianants pot posar en risc comerços per menys pas turístic.
- ➡ Els obstacles a les vies de vianants també suposen un problema. Es posa l'exemple de les papereres als carrers.
- ➡ Es considera important recuperar espais per als vianants. La peatonització de la Via Laietana es valoraria positivament, però cal veure com es gestiona aquesta reforma (negocis, terrasses de bars, etc.).
- ➡ Totes les vies que estiguin en zona escolar no es puguin circular, només pels veïns. Càrrega i descàrrega només per les nits.

2. PROPOSTES DE LA PARTICIPACIÓ relacionades amb la mobilitat A PEU.

- ➡ S'ha de posar el vianant al centre del Pla, cal tenir en compte les necessitats d'aquests.
- ➡ La xarxa de vianants proposada es valora positivament, sempre i quan no serveixi per incrementar l'ús turístic de determinades vies. La xarxa la valorem positivament però les vies que es volen potenciar per a vianants no generin més ús turístic (Via Laietana).
- ➡ Es menciona també que la desviació dels fluxos de vianants per unes vies concretes pot deteriorar l'activitat comercial. Hi ha vies que perdran afluència de gent i, per tant, potencials clients.
- ➡ Només que es reconduïxi un 20% dels turistes cap a unes rutes predefinides ja pot suposar una millora de la comoditat dels veïns/es.
- ➡ Es menciona que Via Laietana compta amb pocs espais per a travessar-la, és una avinguda on es dóna prioritat al vehicle privat. Dificultats de connexió del Casc Antic amb el Gòtic.
- ➡ Falta control dels grups amb guia. Massificació turística. Necessitats de regular els grups. Selecció d'aquells operadors turístics que treballen correctament.
- ➡ Garantir que el paviment estigui en perfecte estat en llocs especials: -Al voltant de la residència per a persones amb discapacitat física. -Al voltant dels ambulatoris. - Al voltant dels casals i centres de dia de gent gran.
- ➡ La Via Laietana és una zona poc residencial, i això implica un increment del risc que esdevingui una zona de massificació turística.

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

3. PROPOSTES TÈCNIQUES relacionades amb la mobilitat EN BICI.



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



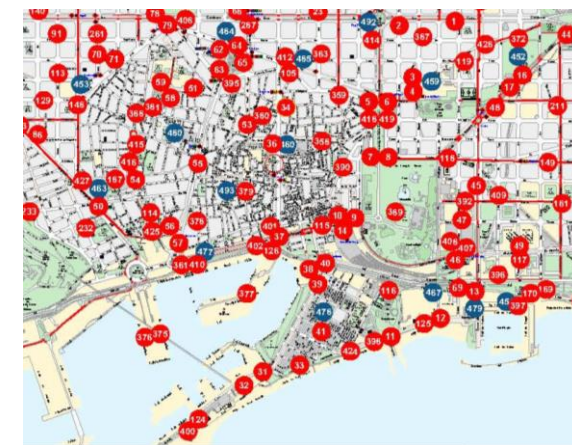
Incrementar la cobertura i la densitat de places d'aparcament per bicicletes.



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).



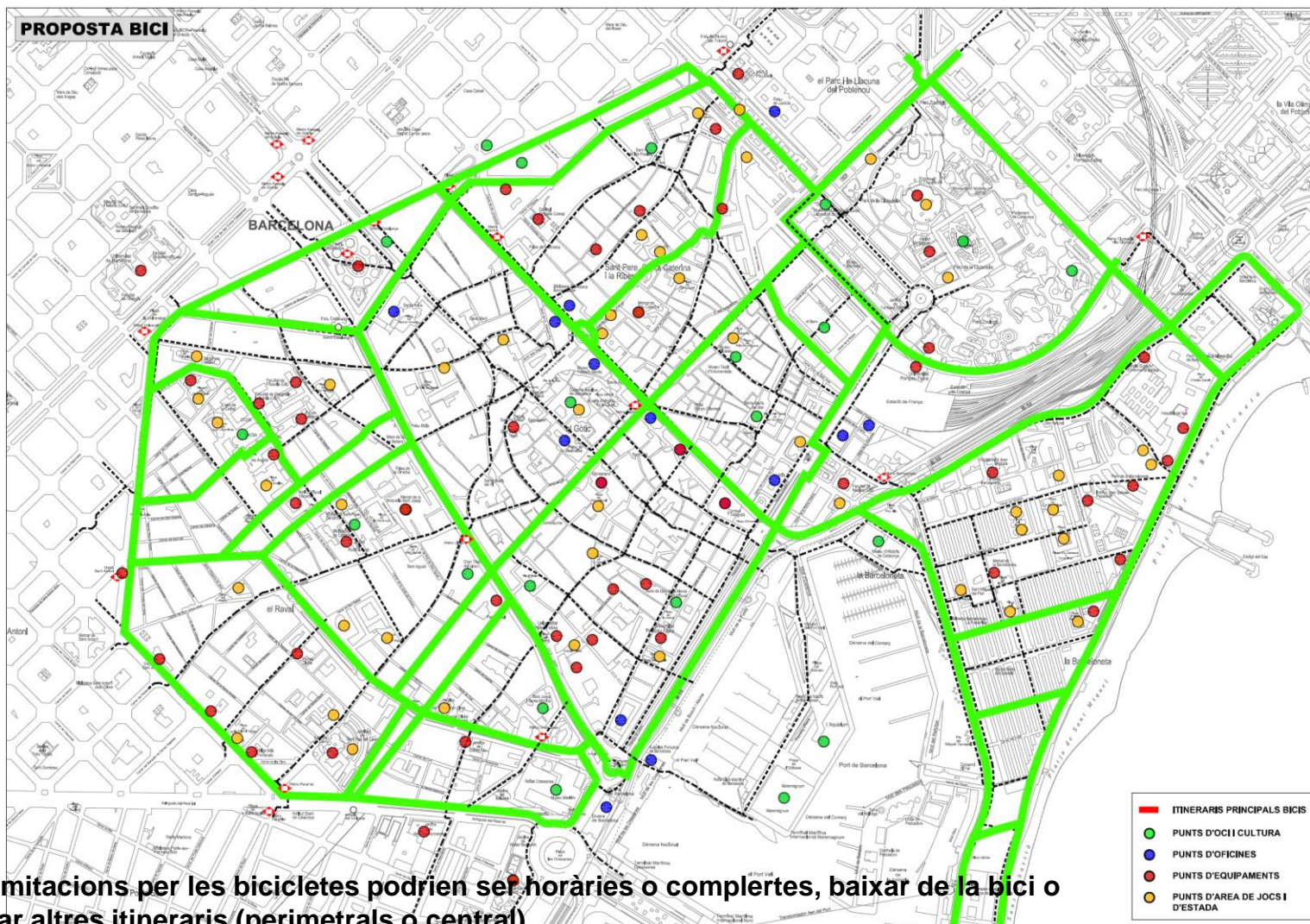
Desenvolupar campanyes de conscienciació ciutadana per millorar l'ús de la bicicleta com a mode de transport habitual.





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

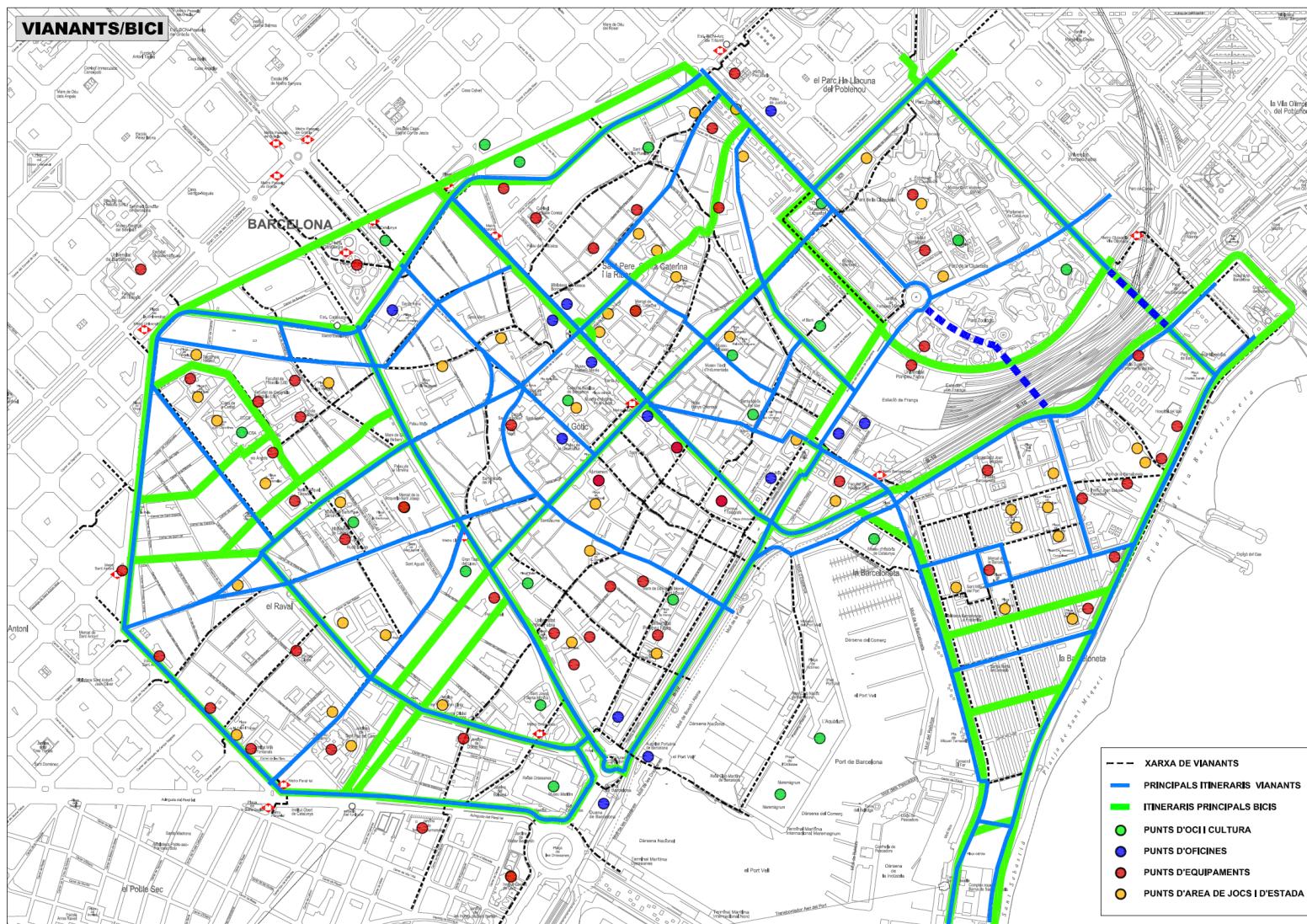
3. PROPOSTES TÈCNIQUES relacionades amb la mobilitat EN BICI.



Les limitacions per les bicicletes podrien ser horàries o complertes, baixar de la bici o emprar altres itineraris (perimetrals o central).

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

3. PROPOSTES TÈCNIQUES relacionades amb la mobilitat EN BICI.



3. PROPOSTES DE LA PARTICIPACIÓ relacionades amb la mobilitat EN BICICLETA.

- ➡ Assenyalar bé els carrils bici (estan força esborrats).
- ➡ Carril bici en doble sentit a Via Laietana i Joan de Borbó.
- ➡ Crear carrers bici i prohibir la circulació en sentit contrari.
- ➡ El veí pot anar per on vulgui, però es realitzaran uns trajectes perquè els turistes sàpiguen com creuar el barri. Es planteja que es facin vies específiques per a turistes, si es considera necessari.
- ➡ Es considera bona idea que es redirigeixi la mobilitat en bicicleta. Prohibint la circulació en alguns carrers i marcant clarament la velocitat màxima de circulació en bicicleta i la normativa de circulació (respectar les contra direccions).
- ➡ Es valora positivament que es plantegin algunes vies de pas per facilitar la circulació en bicicleta, però s'apunta que aquestes no siguin utilitzades pels grups de turistes.
- ➡ Falta de control bicis – VMP. Obligar als ciclistes a tenir assegurança de la bicicleta. Reforçar les sancions. Cal regular la velocitat de les bicicletes.
- ➡ No hi ha informació en altres idiomes pels carrils bici.
- ➡ No tenen en compte els patinets i skates dels veïns que es desplacen amb ells, per exemple per anar a l'escola.
- ➡ Reconeixement de les empreses (de VMP i turístiques en general) que operen amb bona praxis.

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

4. PROPOSTES TÈCNIQUES relacionades amb la mobilitat EN VMP I 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



4. PROPOSTES DE LA PARTICIPACIÓ relacionades amb la mobilitat EN VMP I GRUPS.

- ➡ Hi ha molt d'espai peatonal ocupat per diverses activitats (top manta, establiments comercials, etc.). Els vianants al seu torn ocupen el carril bici.
- ➡ Ciutat Vella no es considera un districte apropiat per la circulació de VMP, les voreres són massa estretes per a que hi puguin circular adequadament.
- ➡ El conflicte entre vianants i bicicletes és un dels principals problemes de la ciutat. Es tracta d'un problema de seguretat. També és un perill pels propis ciclistes. No hi ha carrils bici senyalitzats, estan esborrats, hi ha fragments del trajecte perillosos..
- ➡ El pla contempla diversos modes de mobilitat, però es considera que cal posar l'accent en temes de VMP, que es contempla poc.
- ➡ Es demana que es mesuri la contaminació acústica d'alguns espais freqüentats per skaters, i que es prohibeixi la pràctica en espais on es superin els límits.
- ➡ Es plantegen dubtes del model pel què fa als VMP, no es té clar si es proposa que circulin pels carrils bici o per la vorera.
- ➡ La circulació amb VMP ja està regulada. Ara calen actuacions per a conscienciar i fer complir la normativa.
- ➡ S'entén que les vies on la circulació amb bicicletes es marca com a prioritària són també les que estan pensades per a la circulació amb VMP.

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

5. PROPOSTES TÈCNIQUES relacionades amb la mobilitat **EN TRANSPORT PÚBLIC**.

➔ **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.**

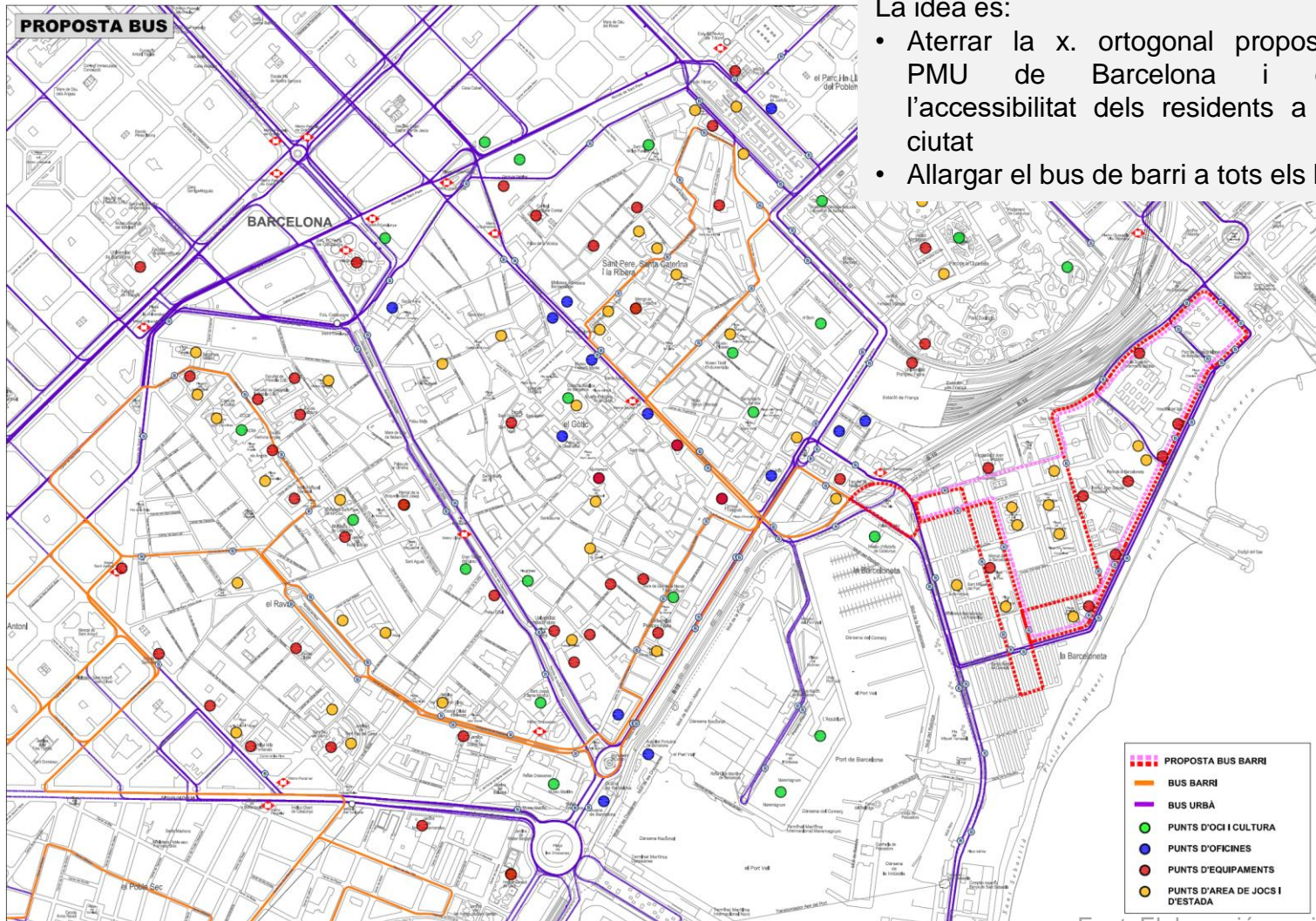
➔ **Cercar la coordinació entre els diferents modes de transport públic, sobretot a les àrees d'intercanvi de la xarxa ortogonal.**

➔ **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**



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.

5. PROPOSTES TÈCNiques relacionades amb la mobilitat **EN TRANSPORT PÚBLIC**.



5. PROPOSTES DE LA PARTICIPACIÓ relacionades amb la mobilitat EN TRANSPORT PÚBLIC.

- ➔ El transport públic també està massificat, sobretot a partir de març-abril. Aquest fet dificulta la mobilitat interna del Districte.
- ➔ Es menciona que s'han de concretar i reformular les parades de taxis, però no hi ha una proposta concreta.
- ➔ Increment del transport públic a partir de Setmana Santa.
- ➔ Xarxa d'autobusos nova no està feta per la gent gran. Transbordament N64 no està bé. Total TP.
- ➔ Bus de barri és molt bona idea, però el recorregut marcat, perquè els carrers són de diferents mides i en algunes un microbús no hi cap, trencaria tots el retrovisors, com ja fan els el repartidors.

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

6. PROPOSTES TÈCNIQUES relacionades amb la mobilitat EN 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.



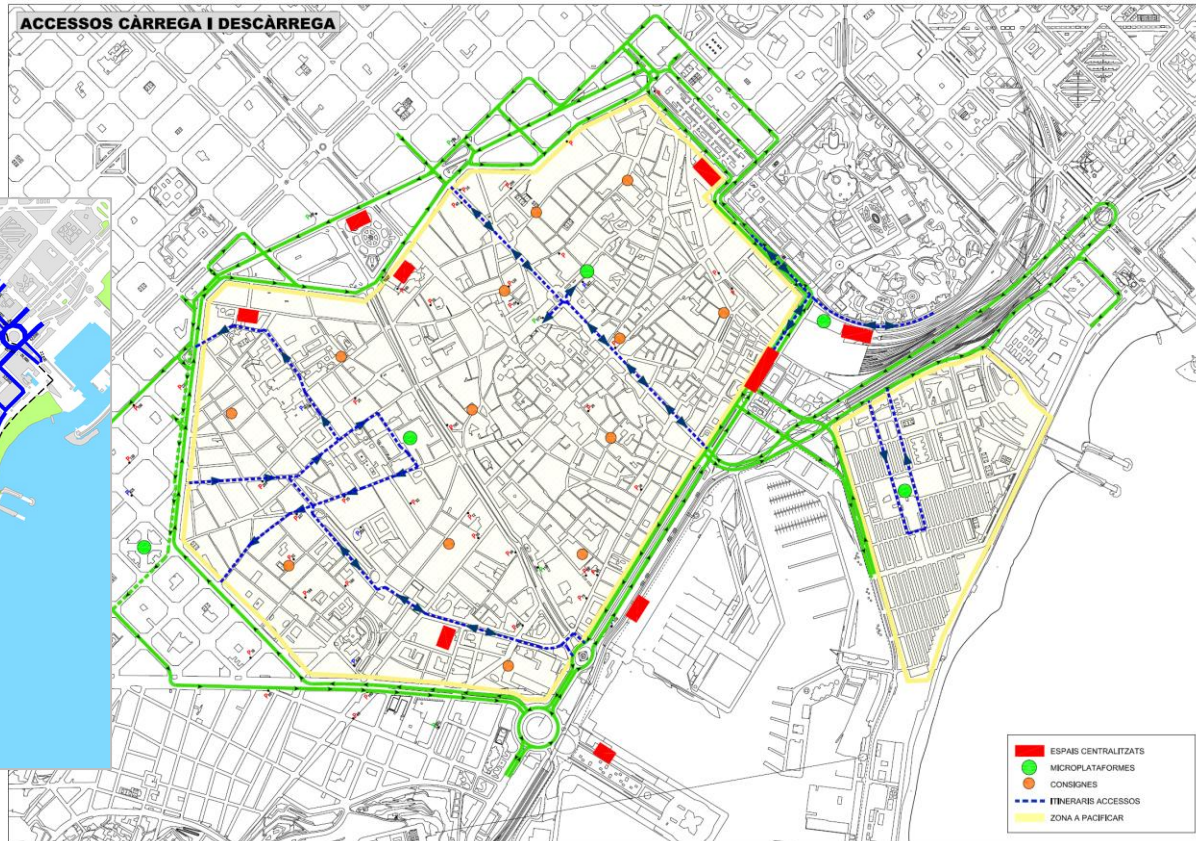
La DUM combinària escenaris d'accessibilitat interior regulada (Àrea DUM) i altres de limitacions amb microplataformes de trencament de càrrega, consignes i zones de C/D perimetrals.

6. PROPOSTES TÈCNIQUES relacionades amb la mobilitat EN LA DUM

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.

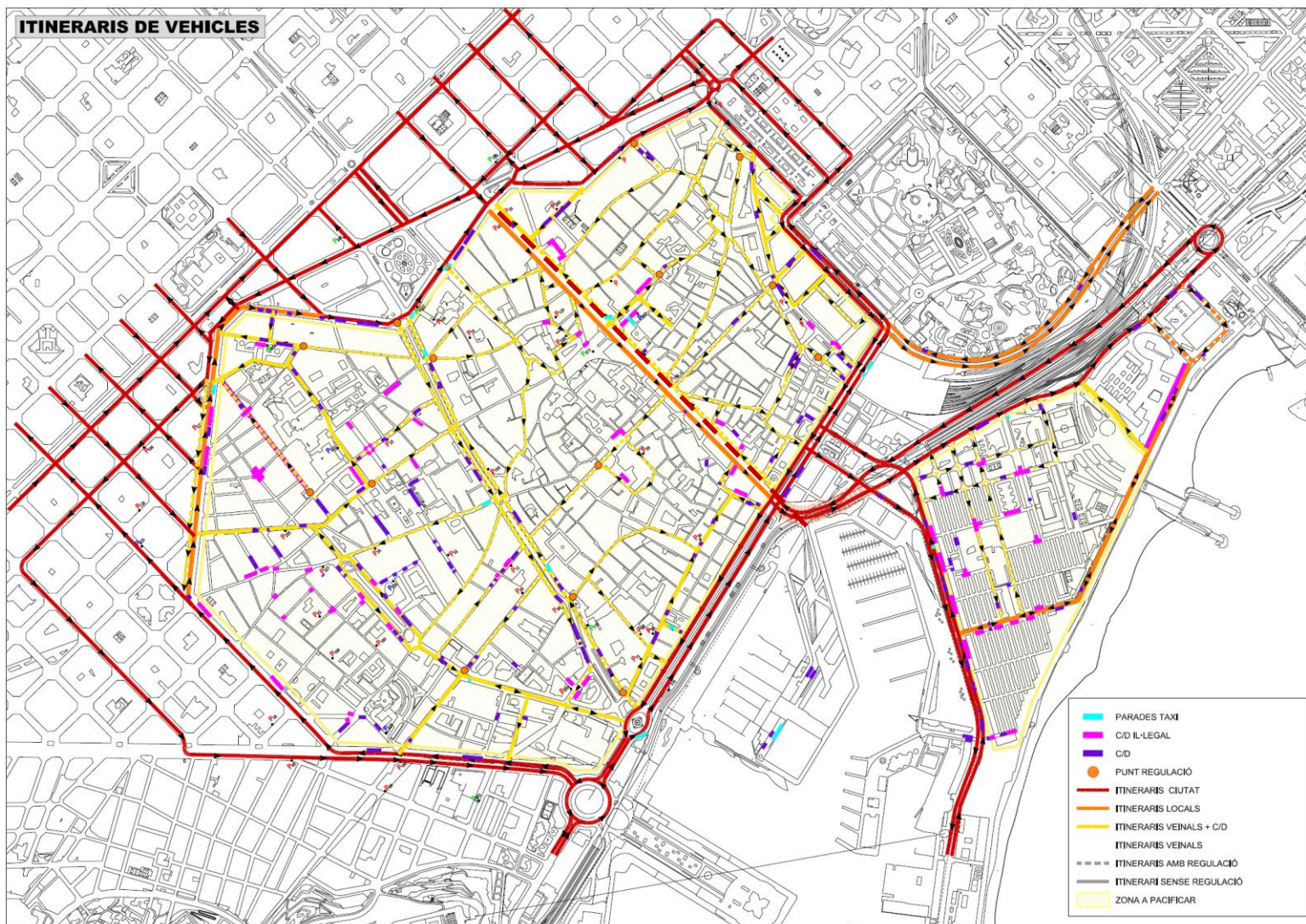
Gestió perimetral i en espais regulats

Horari d'accés total i regulat amb AreaDUM



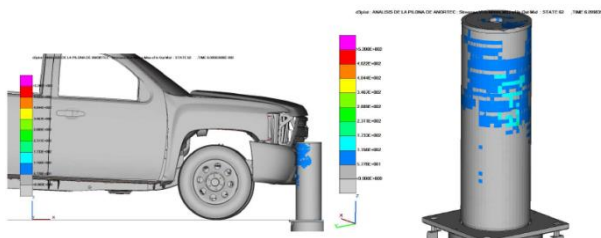
La DUM disposaria d'uns itineraris concrets que permetrien als vehicles arribar a les zones regulades.

6. PROPOSTES TÈCNIQUES relacionades amb la mobilitat EN LA DUM



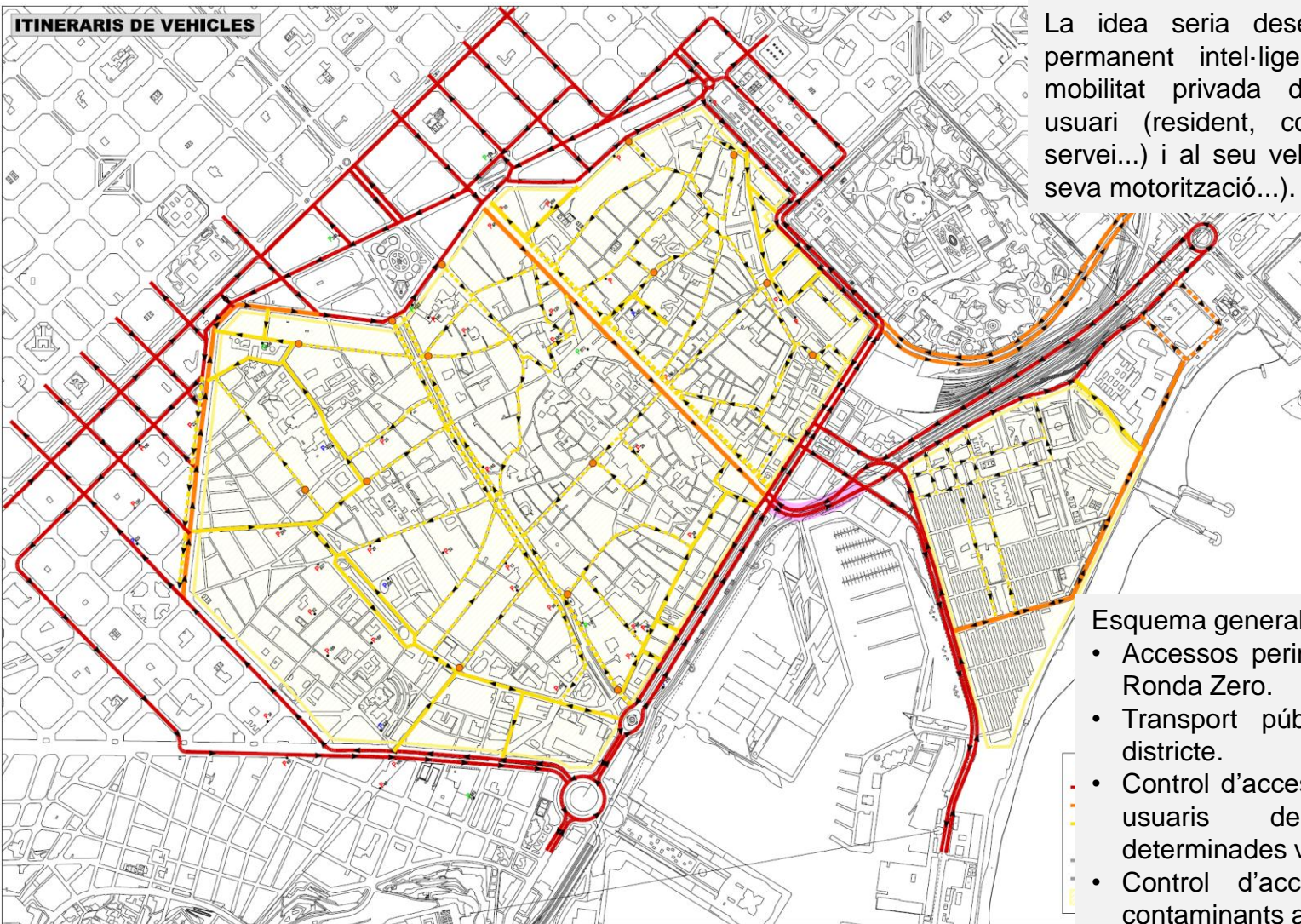
7. PROPOSTES TÈCNIQUES relacionades amb la mobilitat EN VEHICLE PRIVAT

- ➔ **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**



El transport privat s'adaptaria a l'espai-temps disponibles, garantint l'accessibilitat essencial del veïnat, als aparcaments i a l'activitat econòmica.

7. PROPOSTES TÈCNIQUES relacionades amb la mobilitat **EN VEHICLE PRIVAT**



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

8. **PROPOSTES TÈCNIQUES** relacionades amb la mobilitat **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.



Engagar 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.

8. PROPOSTES DE LA PARTICIPACIÓ relacionades amb la mobilitat EN VEHICLE PRIVAT, APARCAMENT I DUM

- ➔ Reduir la circulació de vehicles.
- ➔ Facilitar l'aparcament dels veïns.
- ➔ Regular els vehicles de gran volum per la DUM.
- ➔ Regular la circulació nocturna.
- ➔ Control de matrícules per a regular la circulació de vehicle privat.
- ➔ Es mencionen diverses propostes per a desincentivar que la gent agafi el cotxe per arribar al centre de Barcelona. La Via Laietana és un element clau en aquest sentit.
- ➔ Senyalització lumínica i auditiva de totes les pilones hidràuliques.
- ➔ Senyalització d'Àrea Verda. Posar figures d'una grua per a que no aparquin.
- ➔ Soroll Ronda Litoral + Alta velocitat vehicles del lateral. Radars i/o tancar ronda amb pantalles.
- ➔ Regular/fer complir la normativa als vehicles voluminosos.

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

9. PROPOSTES TÈCNIQUES relacionades amb la mobilitat **AMB LA SEGURETAT VIAL**

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.

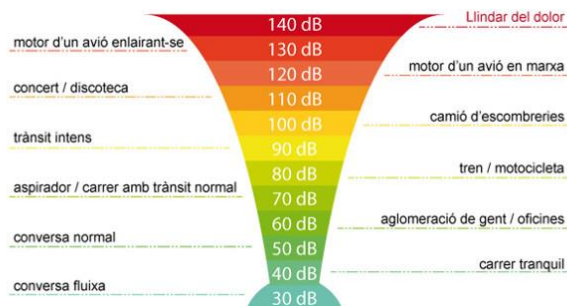
Monitoritzar amb sistemes de control i vigilància als punts i trams de possible risc del districte.



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

9. PROPOSTES TÈCNIQUES relacionades amb la mobilitat **AMB 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.





ESTRATÈGIA I LÍNIES D'ACTUACIÓ DEL PMD DE CIUTAT VELLA AL BARRI DE LA BARCELONETA

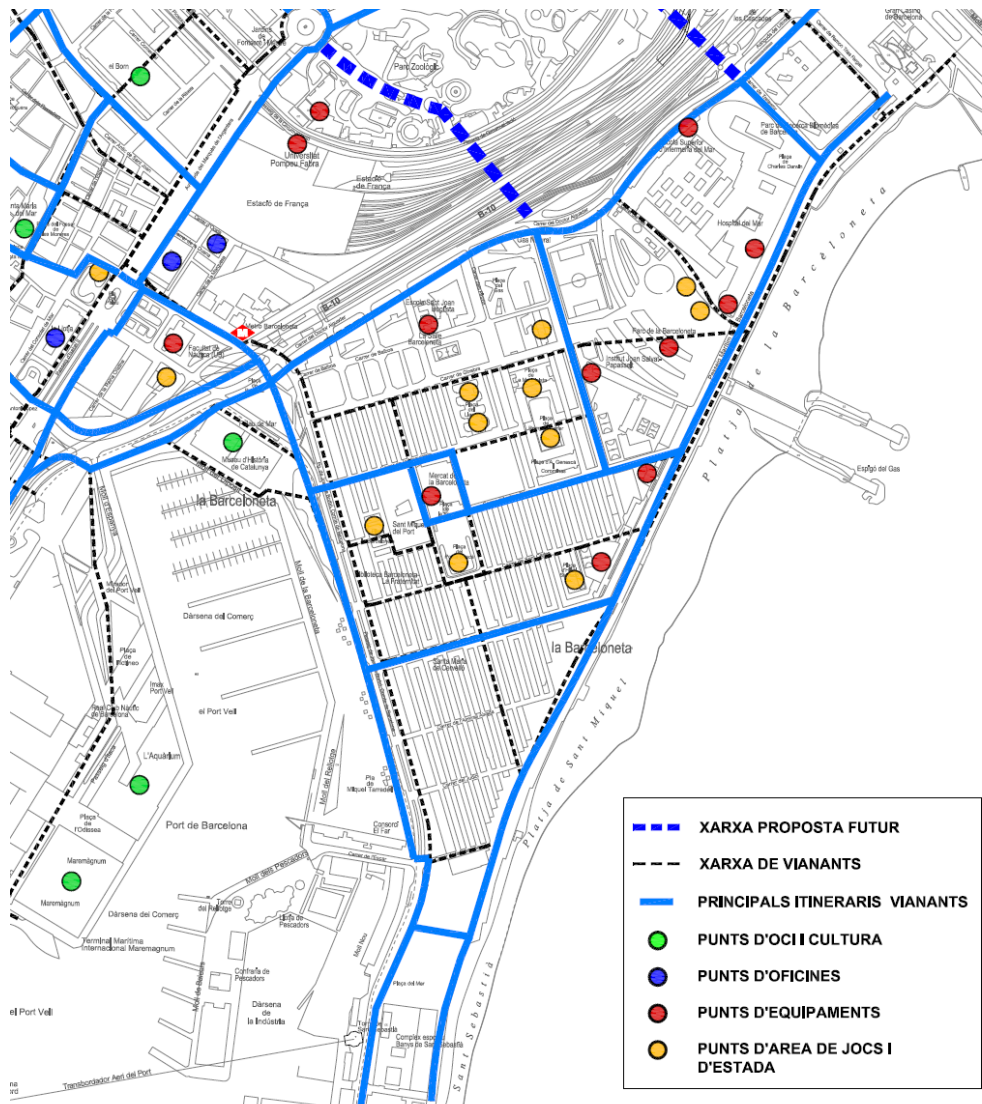


Les preocupacions dels veïns rau en la manca d'amplada de les voreres i les conseqüències que pot tenir la seva ampliació amb les places d'aparcament.

1. **PROPOSTES TÈCNIQUES** relacionades amb la mobilitat **A PEU**.

- ➔ **Crear una xarxa interna al barri** amb uns nivells de servei admissibles i amb voreres i espais còmodes per circular.
- ➔ **Redactar un pla específic per adaptar a la normativa d'accessibilitat a les voreres**, sobretot les dels carrers amb major nombre de residents de la Barceloneta.
- ➔ **Incrementar la comoditat dels desplaçaments perimetrals a peu (oci i platges)**, creant itineraris que evitin la fricció amb altres modes de transport (sobretot bici i VMP).
- ➔ **Assegurar i prioritzar adequadament els itineraris a peu des de la parada de metro de Barceloneta, reforma de Plaça Pau Vila.**
- ➔ **Disposar de camins segurs per tots els equipaments educatius** (Alexandre Galí, Escola Infermeria, Bressol La Mar, Joan Salvat Papasseit...) i en bona part de la resta d'equipaments del barri (CAP i Hospital).
- ➔ **Incrementar les connexions i la seguretat dels vianants** a l'hora de creuar la xarxa bàsica perimetral i interior de circulació del barri. Millora de la connectivitat amb els barris contigus.

1. PROPOSTES TÈCNIQUES relacionades amb la mobilitat A PEU.



1. PROPOSTES DE LA PARTICIPACIÓ DEL VEÏNAT relacionades amb la mobilitat A PEU.

- ➡ **Es detecten voreres estretes amb alta intensitat de vianants que no són del barri.** C/ Ginebra les voreres estan en molt mal estat. És especialment difícil per la gent que es mou en cadira de rodes.
- ➡ Cal definir espais exclusius per a veïns. Sobretot zones de serveis o de llocs d'ús freqüent per la gent del barri.
- ➡ Cal protegir el barri, canalitzant el flux de vianants de tal manera que es molesti el mínim possible als veïns.
- ➡ **Gran fricció entre vianants i la resta de visitants, les bicis i els VMP a l'hora de desplaçar-se pel front litoral.**
- ➡ **Preocupació de la gent gran per moure's pel barri, també per baixar dels edificis que no tenen ascensor.** Als edificis on viuen persones grans, cal instal·lar uns ascensors per tal que puguin baixar al carrer.
- ➡ **Cal una ordenació de la mobilitat, sobretot en les zones més concorregudes. Cal fer respectar les directrius i les normatives.**

1. PROPOSTES DE LA PARTICIPACIÓ DEL VEÏNAT relacionades amb la mobilitat **A PEU**.

- ➔ **Caldria fer molta feina amb les empreses de lloguer de vehicles.**
- ➔ **Es tracta d'una proposta de model que està molt enfocada als veïns, però la major part de la problemàtica es dóna amb els turistes, amb la qual cosa s'ha de parlar com s'aborda aquesta problemàtica específica.**
- ➔ **Calen mecanismes efectius de compliment de la normativa, sobretot entre els turistes.**
- ➔ **Es veu positivament el plantejament de que es faci una reforma residencial del barri.**
- ➔ **S'ha d'evitar que la Barceloneta sigui una zona només per a turistes.** Actualment els barcelonins utilitzen més la platja del Fòrum que la de la Barceloneta, on hi ha massificació turística.

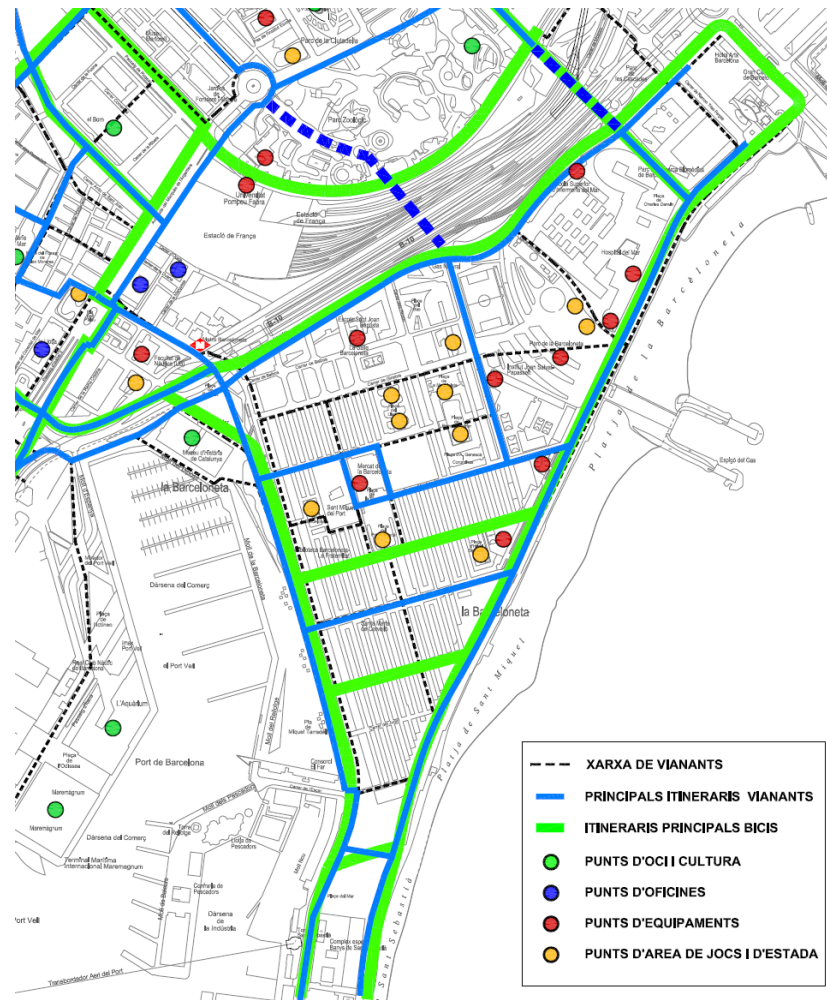
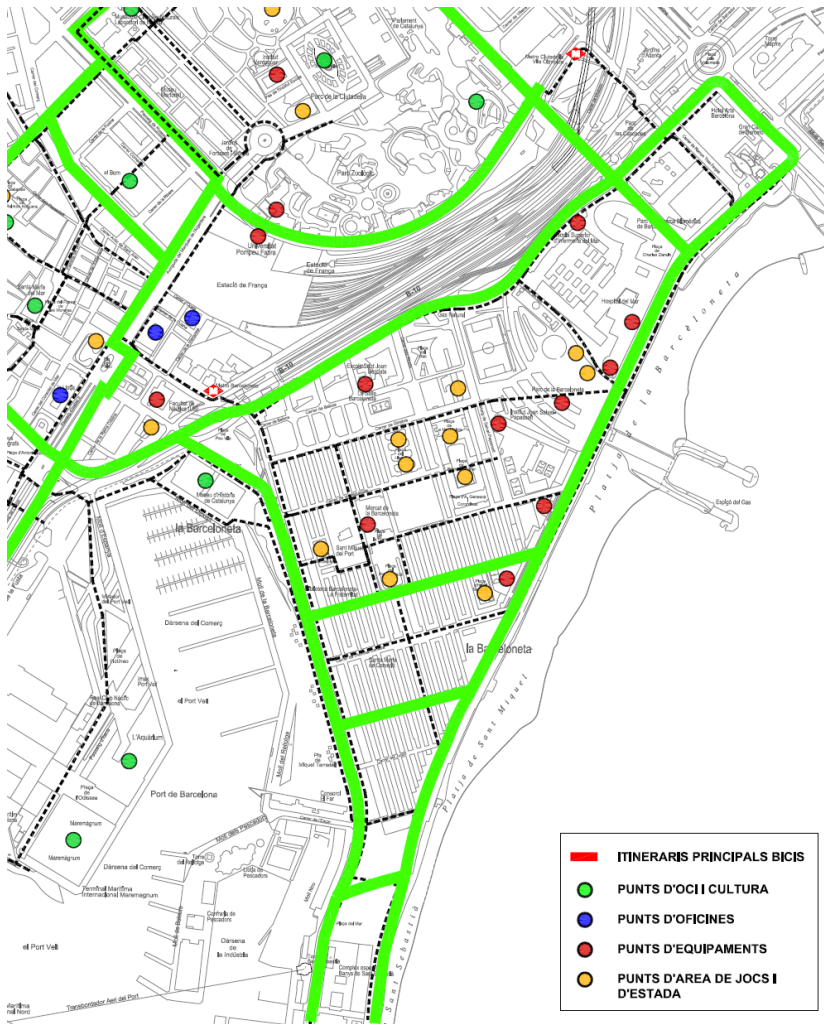
La línia d'actuació persegueix reduir la fricció entre la bici i el vianant a la Barceloneta i generar alguns espais per deixar la bici i caminar.

2. PROPOSTES TÈCNIQUES relacionades amb la mobilitat en **BICICLETA, VMP** o **GRUPS**.

- ➔ Generar una xarxa d'itineraris preferents interiors i de carrils bici perimetrals al barri de la Barceloneta, seguint el patró del districte.
- ➔ Distribuir els aparcaments de bicicletes i el bicing a zones més allunyades de la destinació d'oci i platges, per tal de minimitzar les friccions.
- ➔ En els corredors actuals de carrils bici, sobretot perimetrals i litorals, analitzar la possibilitat de reordenar la secció per separar tot el possible els fluxos.
- ➔ Adaptar l'ordenança de circulació dels VMP a la zona del litoral, increment de la vigilància i de la formació i control de la GUB d'aquests vehicles.
- ➔ Limitar la mobilitat en **GRUP**, tant de bicicletes com de VMP per l'interior del barri, ja sigui horària o per itineraris establerts (perimetrals).



2. PROPOSTES TÈCNIQUES relacionades amb la mobilitat en BICICLETA, VMP o GRUPS.



2. PROPOSTES DE LA PARTICIPACIÓ DEL VEÏNAT relacionades amb la mobilitat en **BICICLETA, VMP o GRUPS**.

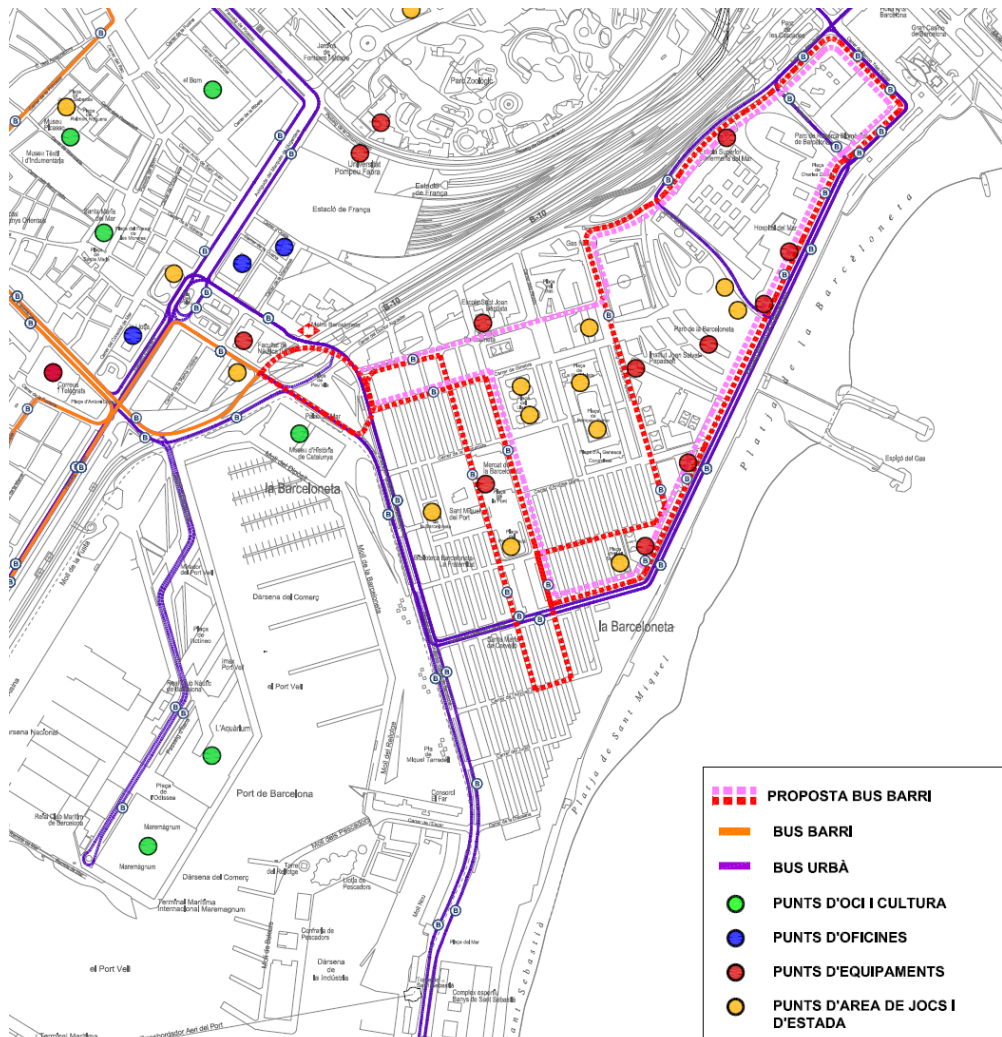
- ➔ Davant de l'Hospital del Mar: hi ha un carril bici mal plantejat, ja que no deixa espai pels vianants o els obliga a ocupar l'espai del carril. A més, les bicicletes no passen pel carril, sinó que segueixen fent ús del Passeig Marítim, sobretot a l'estiu.
- ➔ Falta de control de la circulació amb bicicletes i VMP.
- ➔ Passeig Marítim és possiblement la zona més conflictiva en matèria de conflictivitat entre bicicletes i vianants.
- ➔ La part nova del Passeig Marítim és molt problemàtica per la conflictivitat entre bicicletes i vianants.
- ➔ Hi ha negocis de lloguer de bicicletes i VMP en espais i vies que no són adequades per aquest ús.
- ➔ Bona proposta fer passar carril bici per Dr. Aiguader.

La millora del transport públic a la Barceloneta, on no arriba el Metro, passa per revisar freqüències del bus de ciutat i fer arribar el bus de barri.

3. **PROPOSTES TÈCNIQUES** relacionades amb la mobilitat en TRANSPORT PÚBLIC i COL·LECTIU.

- ➔ **Ampliar la cobertura dels veïns a l'hora d'agafar un autobús i desplaçar-se cap a la resta de la ciutat.**
- ➔ **Dotar a la Barceloneta d'un servei de bus de barri que permeti al veïnat accedir al centre del districte de forma ràpida i eficient.**
- ➔ **Fer un anàlisi de la localització de les parades de bus per tal de millorar la connectivitat del veïnat amb la xarxa.**
- ➔ **Cercar un itinerari idoni per fer arribar als visitants de la platja que provenen del metro.**
- ➔ **Limitar l'ús del taxi per l'interior del barri en funció d'un horari i d'un emplaçament.**
- ➔ **Confeccionar una estratègia per canalitzar el flux dels autocars i busos urbans turístics en consonància amb la dels vianants, de forma que les parades no perjudiquin a les zones més habitades.**

3. PROPOSTES TÈCNIQUES relacionades amb la mobilitat en TRANSPORT PÚBLIC i COL·LECTIU.



3. PROPOSTES DE LA PARTICIPACIÓ DEL VEÏNAT relacionades amb la mobilitat en **TRANSPORT PÚBLIC i COL·LECTIU.**

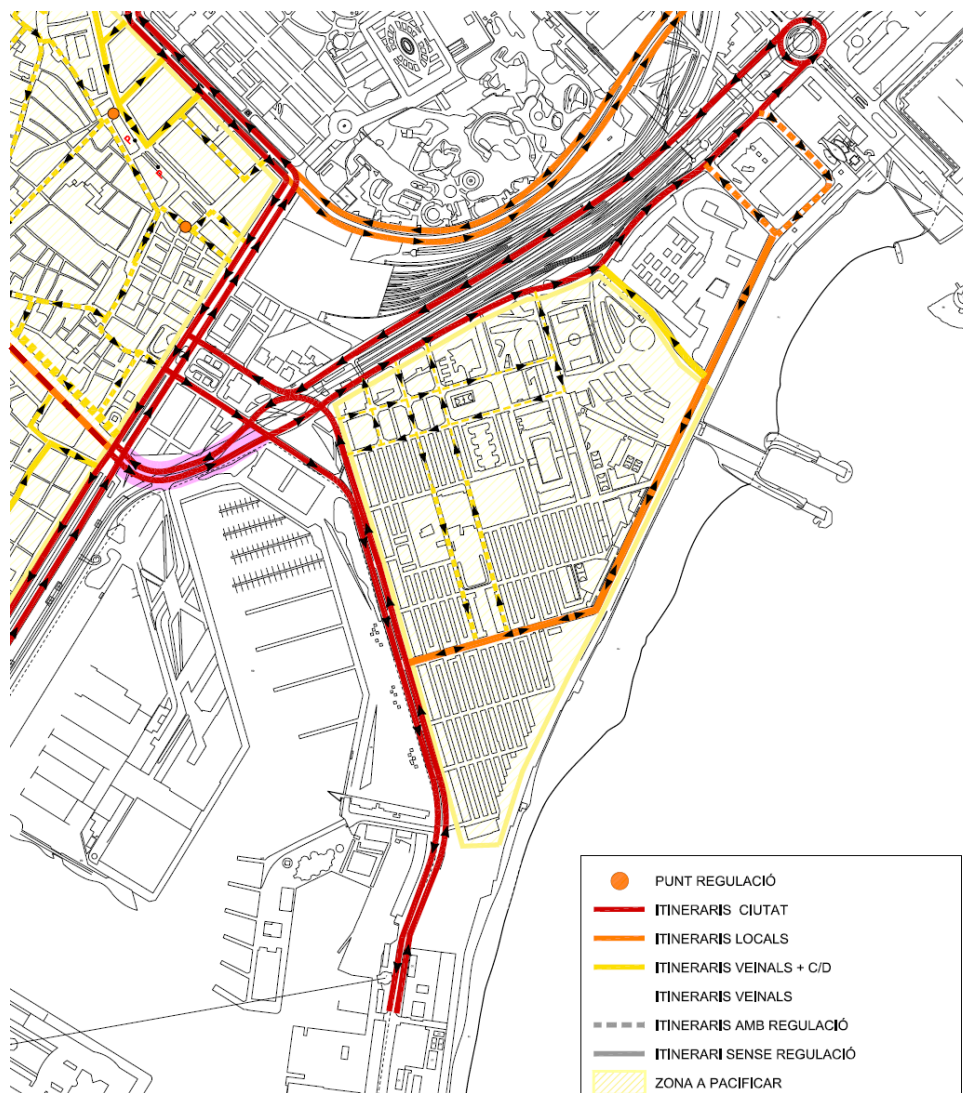
- ➡ **Busos molt saturats a l'estiu, cal un reforç a l'estiu dels busos (des de l'abril).**
- ➡ **Mantenir l'oferta d'autobusos actuals del barri 45 + 59 + 39 enlloc de l'ortogonal.**
- ➡ **Es veu favorablement la ruta del bus de barri que està plantejada per la Barceloneta. Hi ha poques esperances que arribi a la Barceloneta, malgrat que es digui que està previst si s'apliquen els criteris del Pla.**
- ➡ **C/ Almirant Cervera, es creu que s'ampliarà per tal de facilitar la circulació del transport públic.**
- ➡ **Cal reformular la xarxa d'autobusos pensant en la gent gran. Es percep que abans amb un sol bus es podia arribar a la destinació, mentre que ara s'ha de fer transbordament.**
- ➡ **Crear una altra boca de metro per tal d'encarar els turistes a la platja, per tal que una boca condueixi a la gent al barri o l'altra a la platja.**
- ➡ **Els veïns estan indignats perquè els turistes poden tenir accés al transport públic amb les mateixes tarifes que els veïns. Es demana que tinguin uns bitllets específics.**
- ➡ **Es comenta que l'objectiu és que hi hagi un altre circuit. Un que sigui per l'interior de la Barceloneta, destinat als veïns, i un altre que sigui per Joan de Borbó, destinat als visitants i a la gent que surt de la ciutat.**

Reduir el trànsit de pas a la Barceloneta, accessos regulats només pels residents.

4. **PROPOSTES TÈCNIQUES** 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 Almirall Cervera.**
- ➔ **Estudiar la possibilitat de regular els accessos a la zona del moll de Llevant.**
- ➔ **Implementar mesures en innovació tecnològica a la xarxa bàsica que permetin:**
 - Una regulació de la xarxa bàsica en funció de la mobilitat sostenible.
 - Una regulació de la xarxa no bàsica en funció del tipus d'usuari i del tipus de contaminació que produeixi un vehicle.
- ➔ **Ordenar el trànsit privat de forma que es garanteixi l'accessibilitat als vehicles dels residents de la Barceloneta, tant per accedir al seu gual com a la zona verda.**
- ➔ **Elaborar una estratègia per tal de reduir la contaminació acústica, tant de dia com de nit, en determinats entorns del barri de la Barceloneta.**

4. PROPOSTES TÈCNIQUES relacionades amb la mobilitat en **VEHICLE PRIVAT**.



4. **PROPOSTES DE LA PARTICIPACIÓ DEL VEÏNAT** relacionades amb la mobilitat en **VEHICLE PRIVAT**.

- ➡ **Pel que fa al vehicle privat, es vol restringir la seva circulació, deixant obert al pas dels residents de manera gairebé exclusiva. Es planteja posar unes càmeres als accessos del barri per controlar que únicament els residents puguin accedir-hi.**
- ➡ **Hi ha dies amb molta aflluència de gent. En aquestes casos es pot arribar a trigar fins a 45 minuts per a sortir del barri.**
- ➡ **Cal tenir en compte que aquestes bandes reductores de velocitat generen força soroll, i a vegades és molest pels veïns.**
- ➡ **Per a solucionar els problemes de congestió, cal anar més enllà del barri. Fa falta una regulació de la circulació des de la Plaça Urquinaona, de tal manera que no es produeixi una saturació a l'entrada de La Barceloneta. Saturació de cotxes al Passeig de Borbó.**
- ➡ **Posar bandes de reducció de velocitat al voltant del Mercat (des de C/ Maquinista fins a C/ Sant Carles.**
- ➡ **Revisió del sentit de circulació entre els carrers Balboa – Pinzón**

L'estratègia d'estacionament al barri passa per intentar potenciar els aparcaments soterrats, tant pel resident com per tot el forà, ajustant les places de zona verda a les necessitats.

5. PROPOSTES TÈCNIQUES relacionades amb L'APARCAMENT.



Implementar una estratègia (en coordinació amb la Direcció de Serveis de Mobilitat i amb BSM) per tal de desplaçar les operacions d'aparcament (cotxes i motos) fora de la via pública, a edificis i aparcaments soterrats.



Equilibrar l'oferta i la demanda residencial emprant l'oferta disponible als aparcaments soterrats (cotxera) i que el forà es dirigeixi cap als aparcaments soterrats.



Aquest pla permetria alliberar espais necessaris per incrementar el confort dels desplaçaments a peu per l'interior del districte.



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



Engagar mesures per tal de regular la motorització del districte amb el foment de la mobilitat compartida i neta.

5. PROPOSTES DE LA PARTICIPACIÓ DEL VEÏNAT relacionades amb l' **APARCAMENT.**

- ➔ **Els pàrquings del barri són de titularitat o gestió privada. Es considera que els preus són massa elevats.**
- ➔ **Només deixar accedir als vehicles dels veïns**
- ➔ **Plaça Hilari C/ Salamanca, cantonada Sant Carles. Els vehicles que estan aparcats fer-ho al costat de la plaça.**
- ➔ **Un dels plantejaments que es fan és que els visitants aparquin als pàrquings i que les zones blaves existents es converteixin en zones verdes.**

La regulació horària de la DUM, i els estímuls al vehicles petits i nets, eines clau per la seva millora.

6. PROPOSTES TÈCNIQUES relacionades amb la DUM



Crear un espai de trencament (mercat) o de concentració de càrrega (consignes).

- Prop del mercat una zona de concentració de mercaderies de caràcter comercial.
- Unes consignes distribuïdes pel barri per concentrar els paquets i enviaments de caràcter més personal.



Fomentar una estratègia horària de la DUM “tot o res”, on en determinades hores, les furgonetes puguin arribar fins a dins del barri de la Barceloneta i en altres moments hagin de fer la C/D des del perímetre.

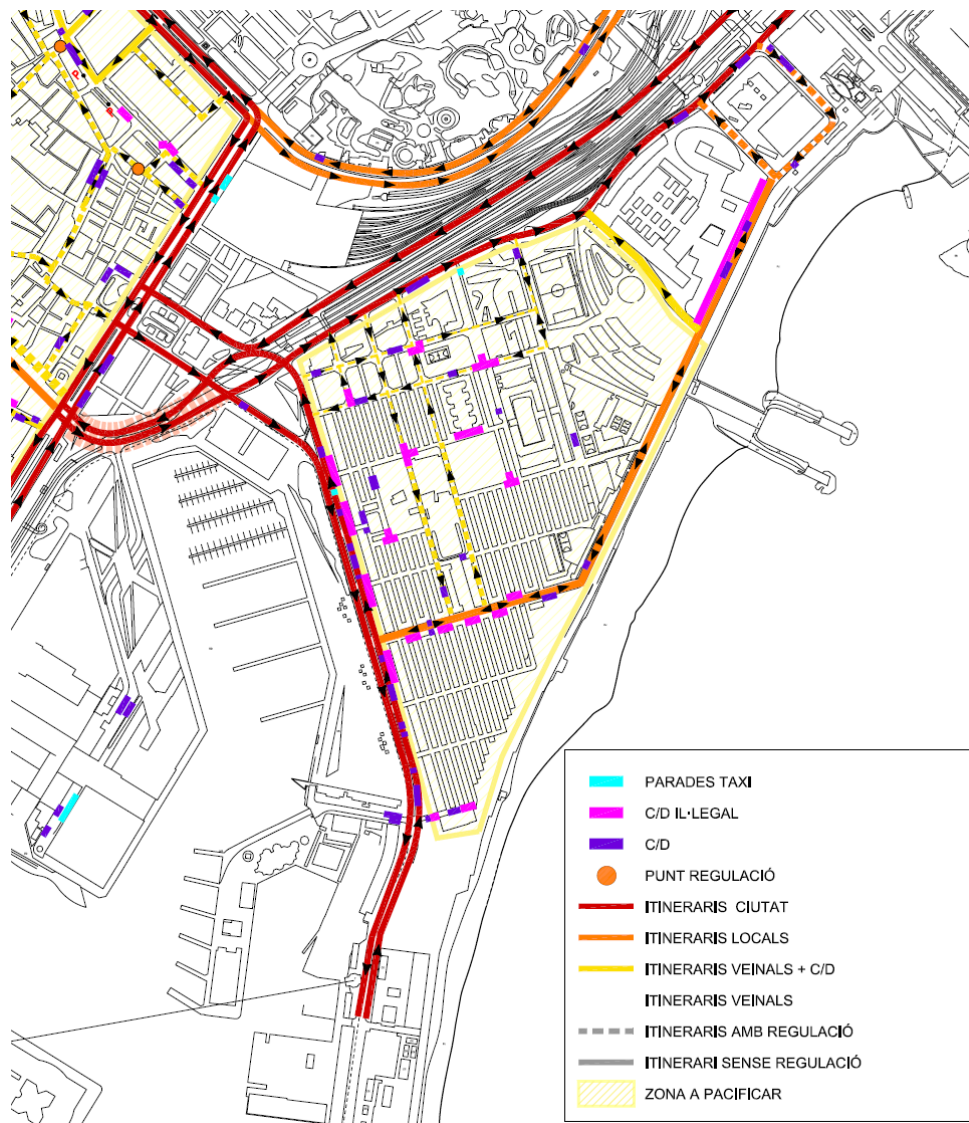


Limitar el tipus de vehicle que pot operar en cada moment, regulació per motorització (contaminació), dimensions, etc, per evitar problemes de sobreocupació o gàlibs (amplada o alçada).










Crear àrees DUM a les zones perimetrals i incrementar la vigilància i el control per permetre la càrrega i descàrrega de forma optimitzada.

6. PROPOSTES TÈCNIQUES relacionades amb la DUM



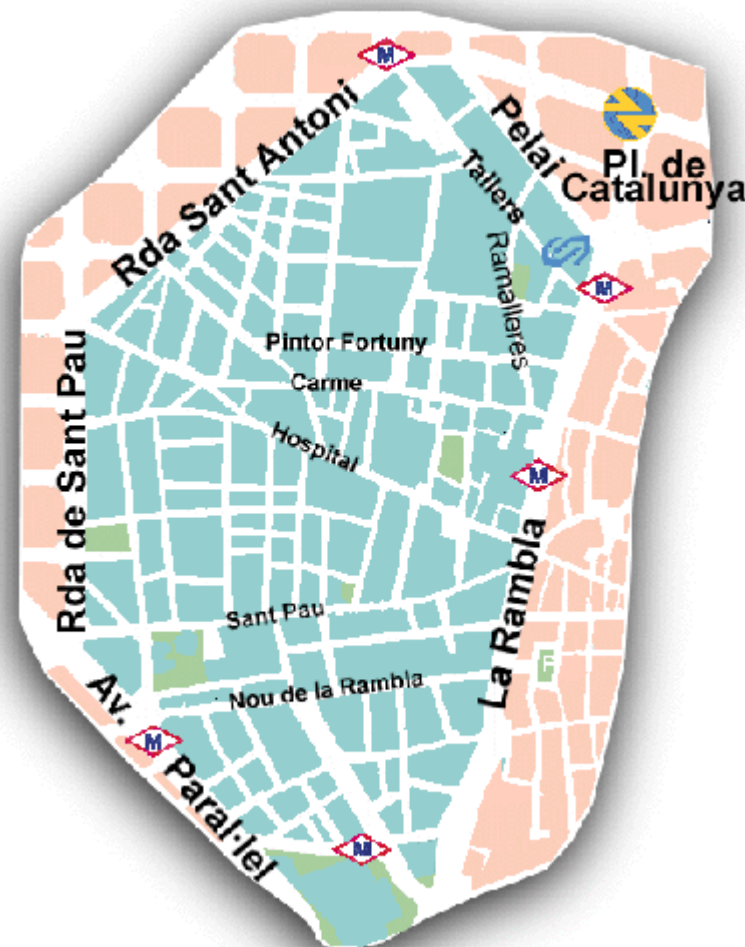
6. **PROPOSTES DE LA PARTICIPACIÓ DEL VEÏNAT** relacionades amb la **DUM**

-  **Problemes amb la càrrega i descàrrega nocturna. Evitar la càrrega i descàrrega durant les hores de descans del veïnat.**
-  **A Maquinista s'han tret els espais de DUM.**
-  **Difícilment es donarà solució al tema de la DUM si no es deixen de convertir els habitatges en magatzems. Hi ha vehicles fent càrrega i descàrrega al mig dels carrers talla completament la circulació.**
-  **Es considera que establint aquests horaris estrictes no es podrà fer tota la càrrega i descàrrega que requereix el barri.**
-  **Hi ha d'haver un horari i uns espais adequats per a realitzar les tasques de càrrega i descàrrega.**
-  **Hi ha un problema de DUM sobretot pel que fa als grans vehicles. No es compleixen les regulacions, els vehicles haurien d'entrar al mercat, per exemple, però no ho fan, per comoditat.**
-  **S'explica un model de "tot o res". Obrir unes finestres de certes hores per fer la càrrega i descàrrega, mentre que la resta del dia estarà vetat l'accés del vehicle motoritzat (únicament es podrà fer repartiment amb bicicleta, tricicle, a peu, etc.)**



EL RAVAL

ESTRATÈGIA I LINIES D'ACTUACIÓ DEL PMD DE CIUTAT VELLA AL BARRI DEL RAVAL



L'estructura urbana del barri proporciona més capacitat i permeabilitat per desplaçar-se i concentra la meitat dels habitants del districte.

1. **PROPOSTES TÈCNIQUES** relacionades amb la mobilitat **A PEU**.



Crear una xarxa interna al barri amb uns nivells de servei admissibles i amb voreres i espais còmodes per circular i poder connectar-se amb la resta del districte i dels serveis i transport de l'Eixample.



Millorar les condicions de mobilitat i seguretat dels vianants (intentant segregar visitants de residents) alhora de crear la xarxa bàsica perimetral i interior de circulació al barri, sobretot la Rambla.



Incrementar la comoditat dels desplaçaments interiors a peu, creant itineraris que evitin la fricció amb altres modes de transport (sobretot bici i VMP o els propis aparcaments irregulars de les motos).



Assegurar i canalitzar adequadament els itineraris a peu des de les parades de metro (Liceu, Plaça Catalunya, Universitat i Sant Antoni) fins a les zones de màxima atractivitat turística i comercial.

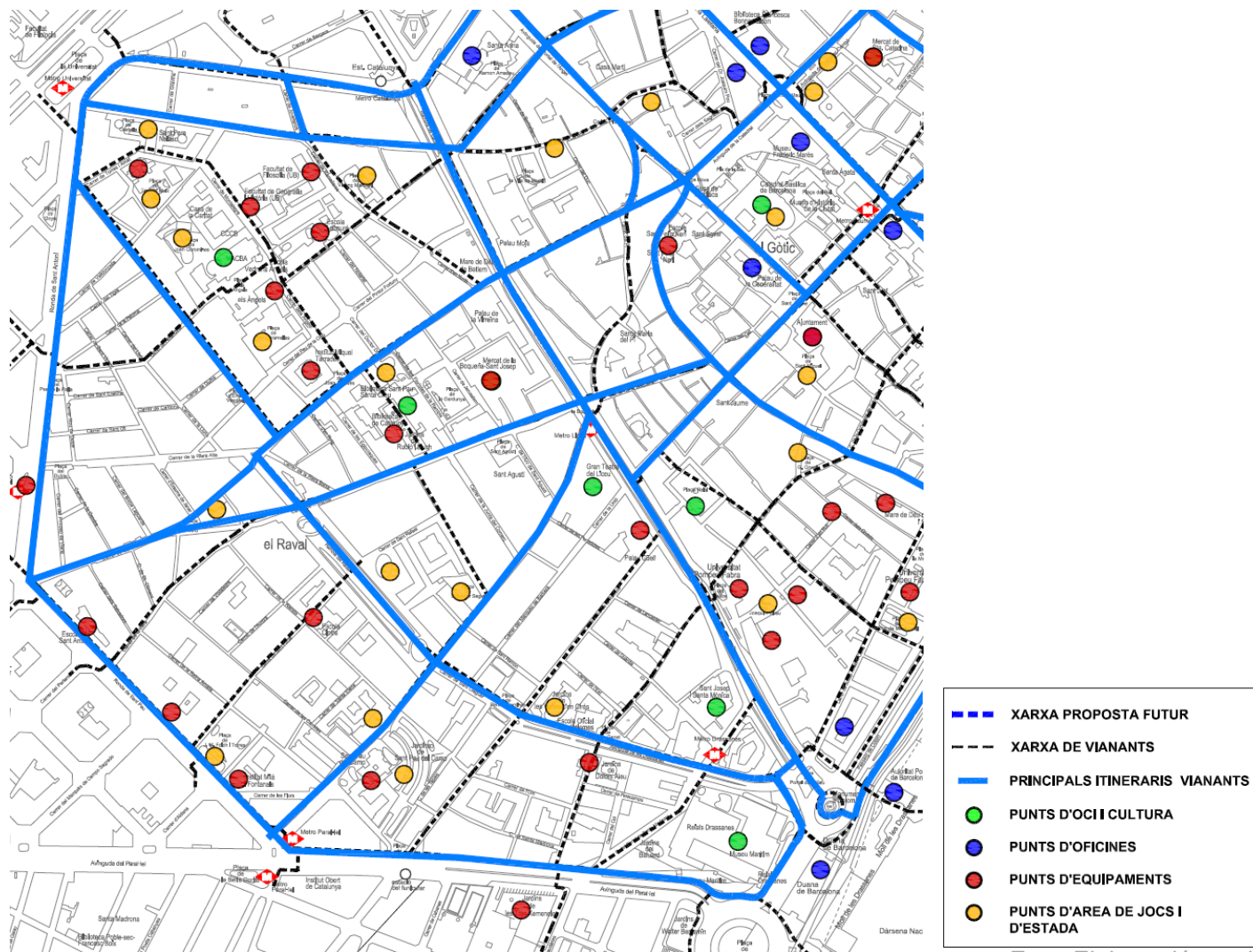


Disposar de camins segurs per tots els equipaments educatius (sobretot a la zona universitària de C. Angels i Montalegre) i en bona part de la resta dels equipaments del barri (CAP, parcs i jardins).

1. **PROPOSTES DE LA PARTICIPACIÓ DEL VEÏNAT** relacionades amb la mobilitat **A PEU**.

- ➡ **A les zones escolars es proposa que només puguin circular amb VP els veïns i DUM només en algunes hores.**
- ➡ **Molt bona valoració que Via Laietana sigui principal itinerari de vianants.**
- ➡ **Quan un carrer es converteix en peatonal segueix havent-hi molt de trànsit, com el Carrer Sant Pau o Joaquim Costa. Aquests són alguns exemples, però es tracta d'un problema generalitzat. S'ha d'anar en compte a l'hora de circular per aquestes vies ja que encara hi circulen molts vehicles.**
- ➡ **Valorem positivament si és 100% per a vianants (Sant Pau). Igual a C/ Joaquín Costa. Com a molt VMP i bicis.**
- ➡ **Els carrers de vianants haurien de tenir més limitat el pas de vehicles (principalment bicis i cotxes) perquè els vianants van amb por.**

1. PROPOSTES TÈCNIQUES relacionades amb la mobilitat A PEU.



La bici disposa de més espais per transitar còmodament, caldrà vertebrar una xarxa longitudinal i transversal en el seu interior.

2. PROPOSTES TÈCNIQUES relacionades amb la mobilitat en **BICICLETA, VMP o GRUPS**.



Generar una xarxa d'itineraris preferents interiors i limitar l'ús de la bici en determinats eixos de vianants importants on les friccions poden provocar problemes de seguretat.



Vertebrar els carrils bici actuals i connectar-los amb els eixos ciclistes que venen de la resta del territori.



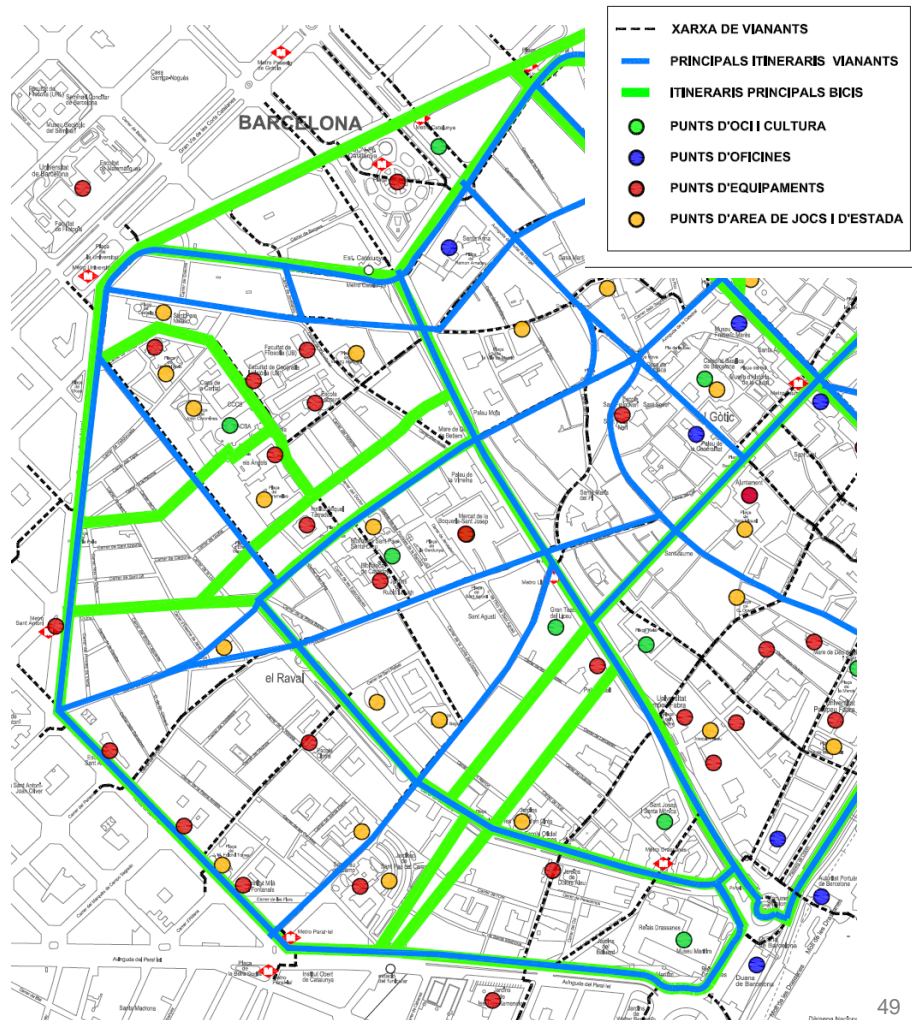
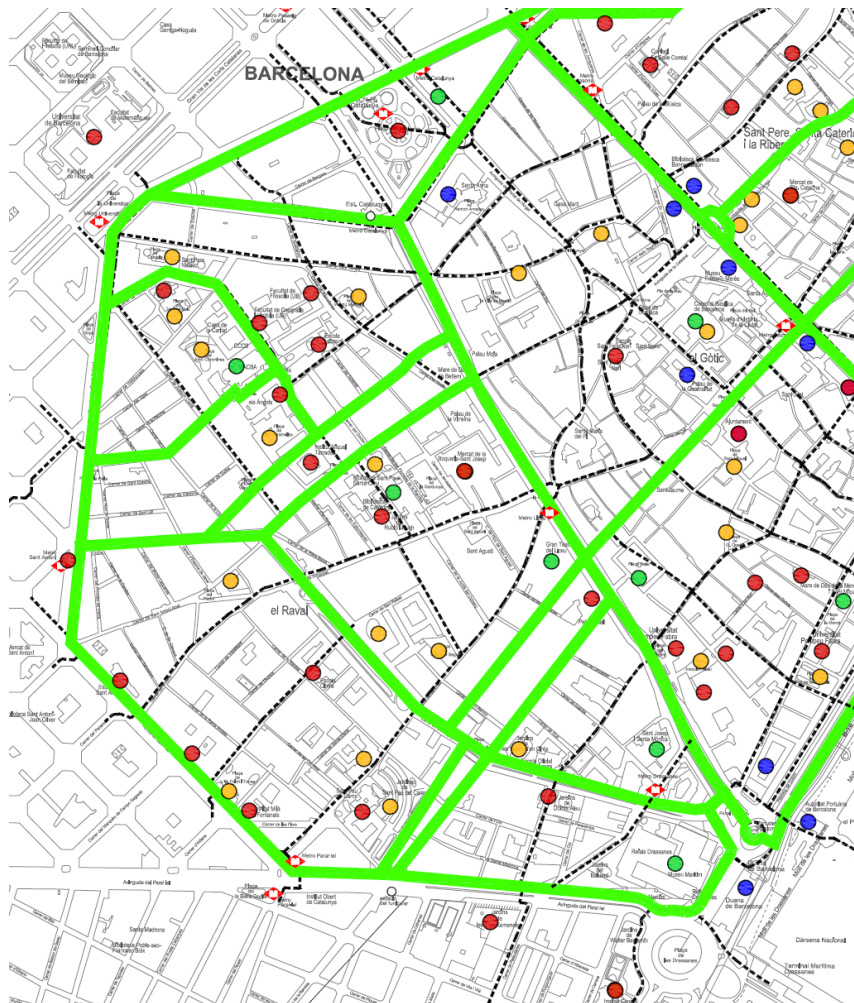
Distribuir els aparcaments de bicicletes i el bicing a zones més allunyades de la destinació comercial i turística, apropant-los a les zones més habitades del barri.



Limitar la mobilitat en GRUP, ja sigui de bicicletes o de VMP per l'interior de determinats itineraris del barri, ja sigui horària o per itineraris establerts (perimetrals).



2. PROPOSTES TÈCNIQUES relacionades amb la mobilitat en BICICLETA, VMP o GRUPS.



El barri estarà envoltant d'una potent xarxa de bus i metro, pel seu interior, el bus de barri hauria d'arribar fins a l'Hospital de referència.

3. **PROPOSTES TÈCNIQUES** relacionades amb la mobilitat en **TRANSPORT PÚBLIC i COL·LECTIU**



Fer arribar al transport públic en superfície de tots els Barcelonins fins al perimetre del barri (Ronda Ciutat Vella) i fins al cor de la Rambla.



Utilitzar el bus de barri com el bus del resident alhora de moure's pels equipaments del districte, fer arribar el bus fins al mar.



Cercar un itinerari pels visitants del districte en metro que els permeti no generar friccions amb els residents, utilitzar parades perimetrals com Drassanes o Sant Antoni.








Limitar l'ús del taxi per l'interior del barri en funció d'un horari i d'un l'emplaçament.



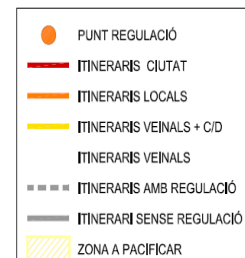
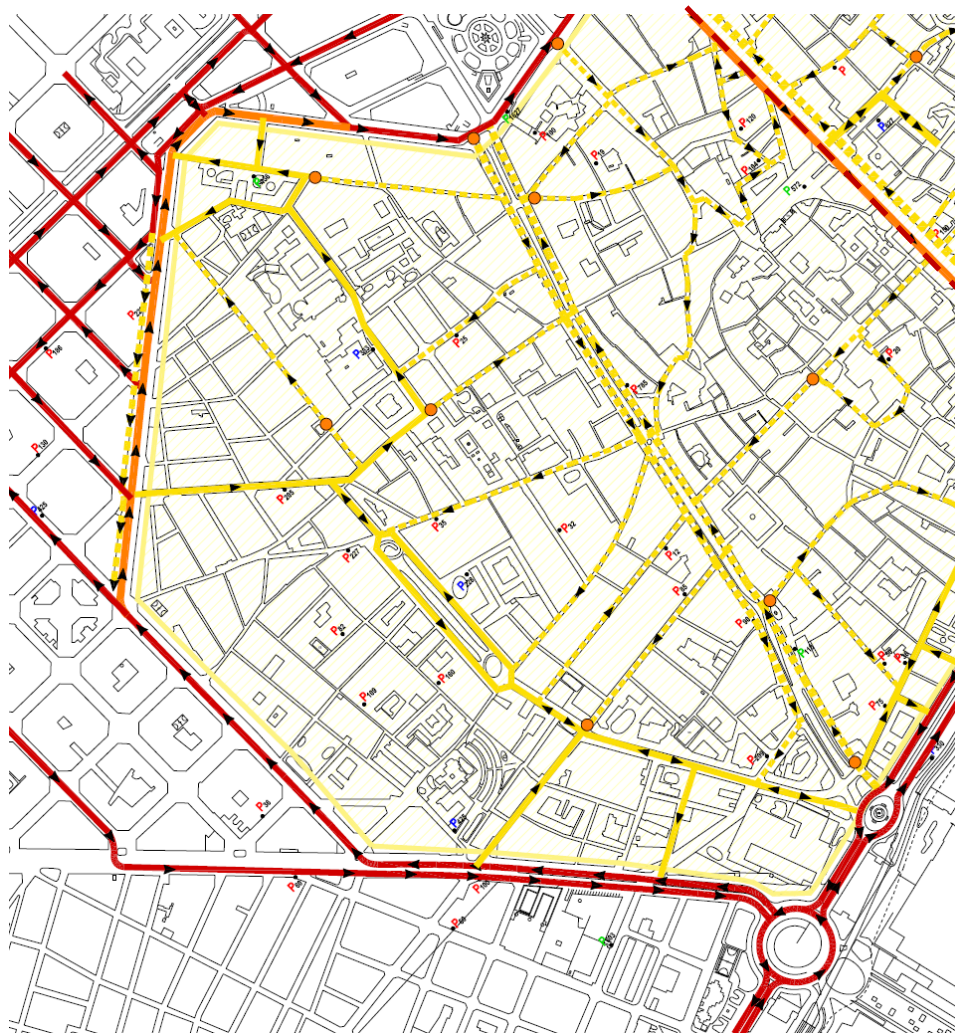
Confeccionar una estratègia per canalitzar el flux dels autocars i busos urbans turístics en consonància amb la dels vianants, de forma que les parades no perjudiquin a les zones més habitades.

El vehicle privat disposa de més espai per circular dins del barri, cal regular-lo de forma que sigui la porta d'entrada a la Rambla.

4. **PROPOSTES TÈCNIQUES** relacionades amb la mobilitat en **VEHICLE PRIVAT**

-  Ordenar el trànsit en coordinació amb la Direcció de Serveis de Mobilitat per tal de reduir fins a l'eliminació del trànsit de pas per les Rambles.
-  Analitzar com afecta al funcionament del perímetre l'ordenació de la Ronda de Sant Antoni un cop s'acabin les obres del mercat.
-  Aplicar un nou sistema de regulació dels accessos al Raval, relacionats amb la Càrrega i descàrrega i els accessos a residents.
-  Implementar mesures en innovació tecnològica a la xarxa bàsica que permetin:
 - Una regulació de la xarxa bàsica en funció de la mobilitat sostenible.
 - Una regulació de la xarxa no bàsica en funció del tipus d'usuari i del tipus de contaminació que produeixi un vehicle.
-  Ordenar el trànsit privat de forma que es garanteixi l'accessibilitat als vehicles dels resident del barri, tant per accedir al seu gual com als seus aparcaments o a les zones regulades (verda).
-  Elaborar una estratègia per tal de reduir la contaminació acústica, tant de dia com de nit, en determinats entorns del barri, sobretot a l'entorn de la Rambla del Raval.

4. PROPOSTES TÈCNIQUES relacionades amb la mobilitat en **VEHICLE PRIVAT**.





4. **PROPOSTES DE LA PARTICIPACIÓ EL VEÏNAT** relacionades amb la mobilitat en **VEHICLE PRIVAT**



Carrer Sant Pau, a la zona més propera a la ronda, els cotxes han de passar un bol-lard. Aquest bol-lard gairebé mai està en funcionament. Al carrer Sant Pau hi ha molta circulació de cotxes, malgrat que se suposa que és una zona peatonal.



Tornin a canviar el sentit de la circulació al Carrer de les Flors. Abans era un carrer d'entrada, i estava molt més pacificada la zona.

Avançar en una estratègia que mantingui les zones verdes interiors i prioritzi els aparcaments soterrats perimetrals pel forà.

5. PROPOSTES TÈCNIQUES relacionades amb la mobilitat en **APARCAMENT**

- ➔ **Implementar una estratègia** (en coordinació amb la Direcció de Serveis de Mobilitat i amb BSM) per tal de desplaçar les operacions d'aparcament (cotxes i motos) fora de la via pública a edificis i aparcaments soterrats.
- ➔ **Equilibrar l'oferta i la demanda residencial emprant l'oferta disponible als aparcaments soterrats (cotxera) i que el forà es dirigeixi cap als aparcaments soterrats, no a la zona blava.**
- ➔ **Aquest pla permetria alliberar espais necessaris per incrementar la confort dels desplaçaments a peu per l'interior del districte.**
- ➔ **Desenvolupament d'una xarxa d'aparcaments per vehicles elèctrics, punts de recàrrega.**

La DUM del barri es concentra al voltant del mercat de la Boqueria i als espais permesos dels vials interiors del barri.

6. PROPOSTES TÈCNIQUES relacionades amb la mobilitat en la DUM



Estudiar la possible microplataforma del mercat a l'aparcament de la Plaça de la Gardunya, que donaria servei al barri o al futur mercat de Sant Antoni.

Creació de centres de concentració de càrrega (consignes).

- Prop del mercat o al seu aparcament una zona de concentració de mercaderies de caràcter comercial.
- Unes consignes distribuïdes pel barri per concentrar els paquets i enviaments de caràcter més personal.



Fomentar una estratègia horària de la DUM “tot o res”, on en determinades hores, les furgonetes puguin arribar fins a dins del barri i en altres moments hagin de fer la C/D des del perímetre.

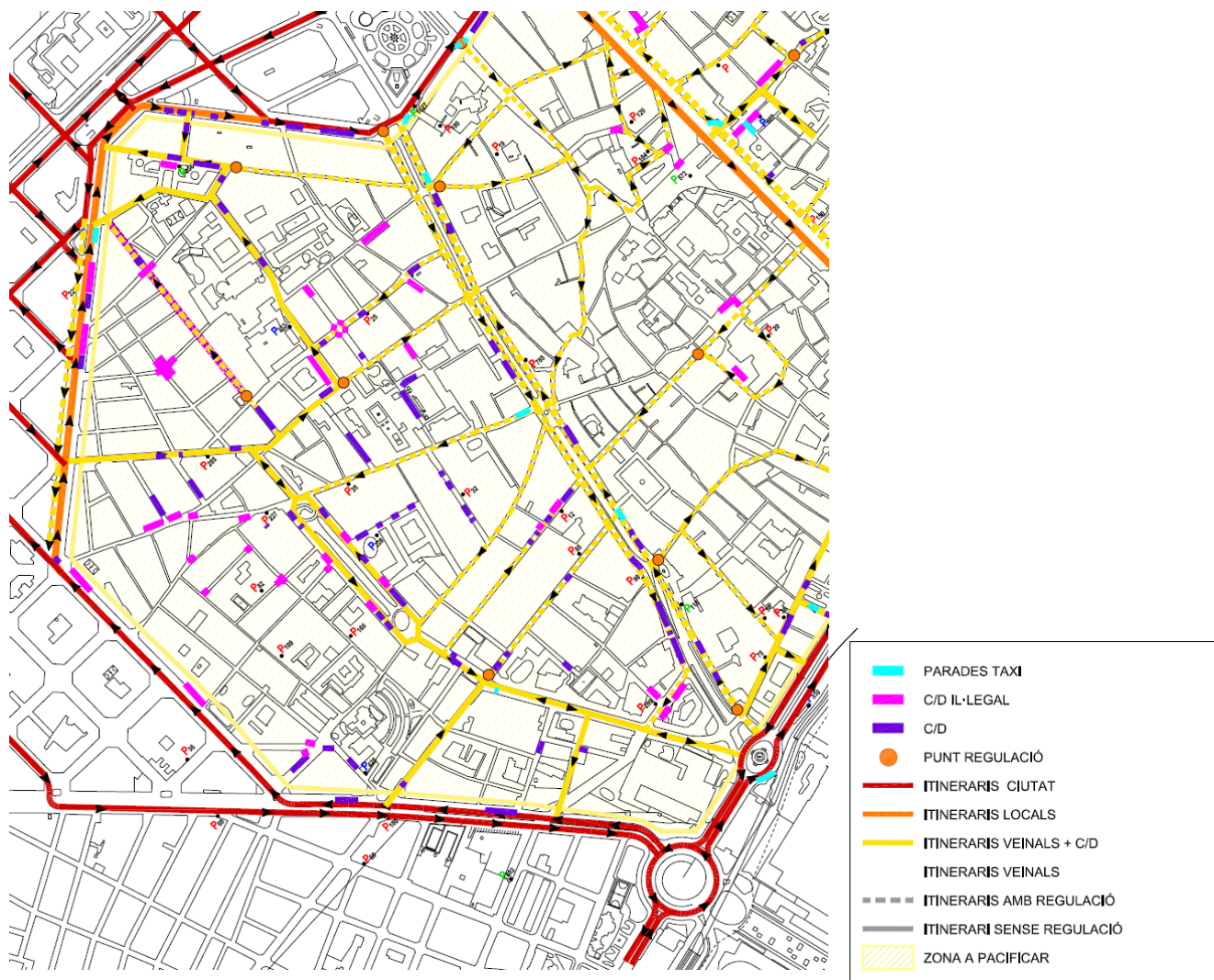


Limitar el tipus de vehicle que pot operar en cada moment, regulació per motorització (contaminació), dimensions, etc, per evitar problemes de sobreocupació, trencament de paviments o problemes de gàlibs (amplada o alçada).



Crear àrees DUM a les zones perimetrals per permetre la càrrega i descàrrega en determinats moment on les estrades estiguin regulades. Incrementar la vigilància i el control de les operacions a les AreesDUM.

6. PROPOSTES TÈCNIQUES relacionades amb la DUM



6. **PROPOSTES DE LA PARTICIPACIÓ DEL VEÏNAT** relacionades amb la mobilitat en la **DUM**



La creació de franges horàries en la DUM es considera fonamental per a estructurar la mobilitat. Per tant, es considera important que el Pla contempli la creació d'aquestes franges.



Evitar la recollida dels mobles que es fa a altes hores de la nit.



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:



**Ajuntament
de Barcelona**



**Ajuntament de
Barcelona**

**Districte de
Ciutat Vella**



**Desarrollo
Organización
Movilidad**

Certificada ISO 9001:2008
ISO 14001:2004