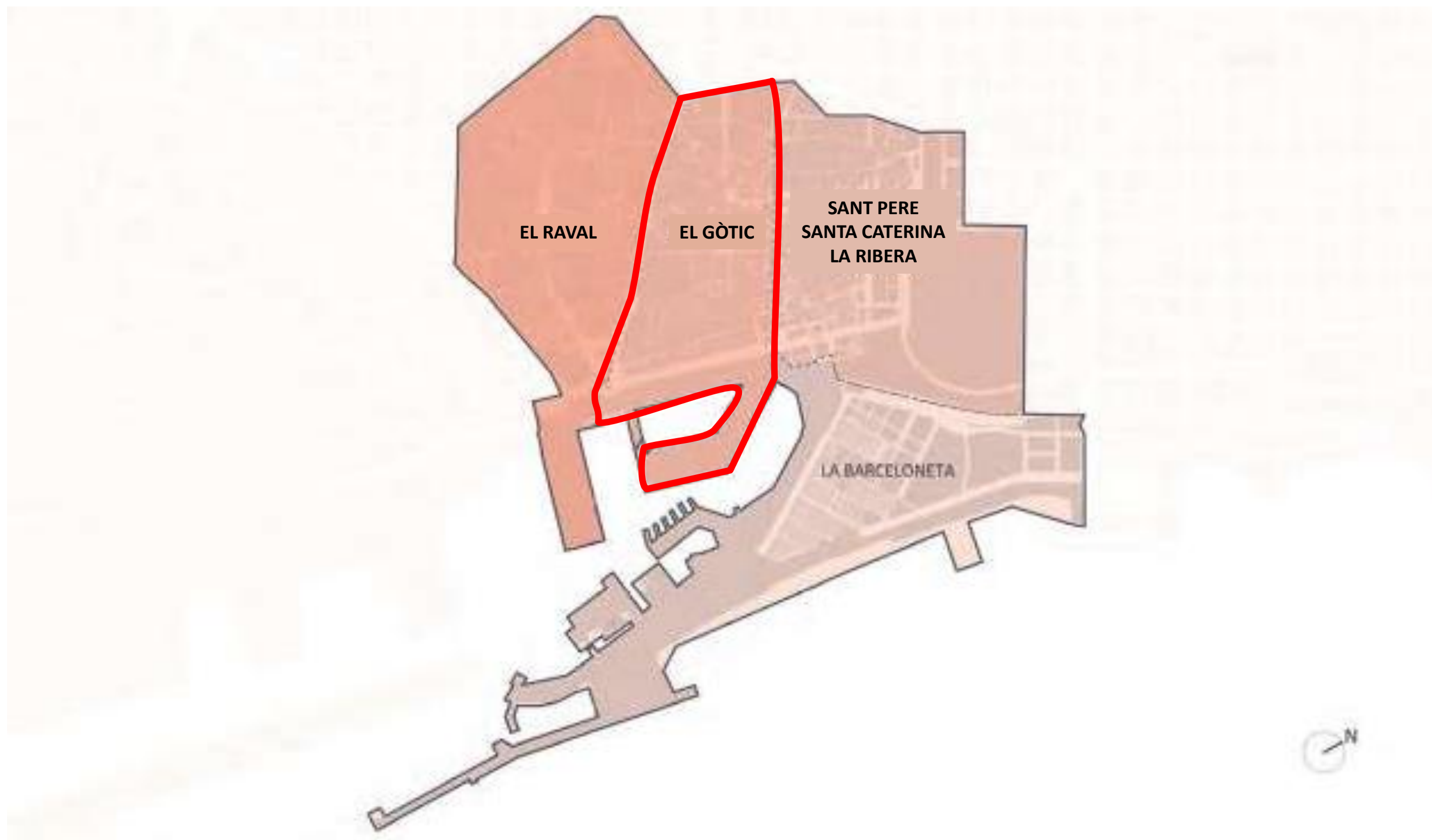


# 1a Sessió d'informació i propostes sobre el pla d'accions del GÒTIC

JUNY 2022



## ESQUEMA DE LA PARTICIPACIÓ CIUTADANA

<b>10 de juny</b>	Obertura de l'espai de participació a l'apartat del consell de barri del Decidim.barcelona
<b>21 de juny</b>	Sessió informativa a les 18h a la seu de Comissions Obreres (Via Laietana 18) Habilitació del component de propostes al Decidim.barcelona
<b>12 de juliol</b>	Sessió de propostes a les 18h a la seu de Comissions Obreres (Via Laietana 18)
<b>17 de juliol</b>	Tancament del component de propostes al Decidim.barcelona
<b>31 de juliol</b>	Resposta a les propostes fetes a través del Decidim.barcelona Memòria participativa al Decidim.barcelona
<b>Tardor</b>	Retorn del pla d'accions de mobilitat definitiu

## OBJECTE DE PARTICIPACIÓ

El Pla d'accions de mobilitat al barri Gòtic, és un document treballat tècnicament que pretén definir com serà la mobilitat d'aquests barris en els propers anys. Aquest es basa en el Pla de Mobilitat de Ciutat Vella 2018-2024. Amb aquest Pla s'ha volgut crear un model de mobilitat específic que s'adapti a les característiques de Ciutat Vella, i en aquest cas concret, a la zona del Gòtic té una densitat de 636 hab/ha residencial, i és tot ell un àmbit de gran interès turístic i comercial i les particularitats dels seus límits com són la Via Laietana i la Rambla, el mar i la Plaça Catalunya,.

Aquest model ha de fer compatible, des de la perspectiva de la mobilitat, la qualitat de vida residencial amb l'activitat econòmica garantint els desplaçaments de tots els ciutadans i ciutadanes i, a la vegada, l'abastament comercial del districte. Per això, cal evitar les friccions entre els diferents modes de desplaçament, posant al centre la mobilitat de les persones residents i, a la vegada, ordenant l'acollida de les persones visitants, prioritzant els vianants com els veritables protagonistes de l'espai públic i el transport sostenible.

# ÍNDEX

## 0 INTRODUCCIÓ I OBJECTIUS

## 1 ANÀLISIS I DIAGNOSI DE L'ESTAT ACTUAL

XARXA DE VIANANTS  
XARXA DE BICICLETES  
XARXA DE DUM  
ESTACIONAMENT  
XARXA DE VEHICLES RODATS  
SEGURETAT VIÀRIA  
DIAGNOSI

## 2 ESTRATÈGIES I PROPOSTES DEL PLA DE MOBILITAT DEL GÒTIC

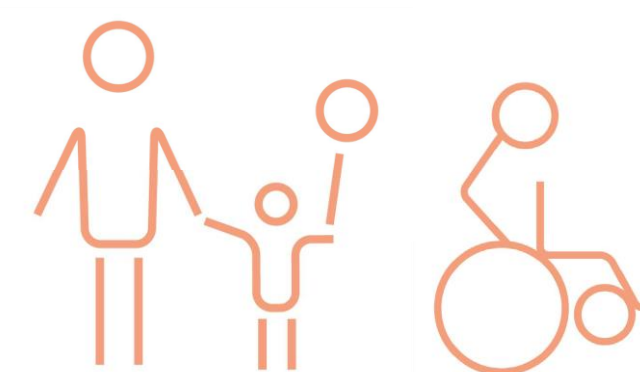
XARXA DE VIANANTS  
XARXA DE BICICLETES  
XARXA DUM  
XARXA VEHICLES RODAT

# 0 INTRODUCCIÓ I OBJECTIUS

INTRODUCCIÓ  
OBJECTIUS

## INTRODUCCIÓ I OBJECTIUS

- A. Crear una xarxa connexa, accessible i amb capacitat suficient per donar un bon nivell de servei per als vianants.**
- B. Generar una xarxa d'itineraris per la bicicleta que millori el moviment intern i la connectivitat amb la xarxa de carrils bici de la ciutat.**
- C. Garantir la funcionalitat de la Distribució Urbana de Mercaderies d'una forma eficient, adaptada a les noves formes de distribució i consum, i flexible compartint espais amb els altres modes i amb uns espais dimensionats pels vianants.**
- D. Reduir el trànsit de pas i mantenir l'accessibilitat en vehicle privat als residents i usuaris del comerç i dels serveis del barri **Gòtic****



# 1 ANÀLISIS I DIAGNOSI AMB PROFUNDITAT DE L'ESTAT ACTUAL

XARXA DE VIANANTS

XARXA DE BICICLETES

XARXA DE DUM

ESTACIONAMENT

XARXA DE VEHICLES MOTORITZATS

ENQUESTA VEHICLE PRIVAT

SEGURETAT VIÀRIA

DIAGNOSI

## ESTAT ACTUAL XARXA DE VIANANTS

### Amplades de voreres, plataformes úniques i calçada

**El 72,42% dels carrers del barri Gòtic són en plataforma única.  
El 27,58% restant, tenen estructura de calçada i vorera segregades.**

En general, el 95,23% dels carrers tenen amplades útils d'espais per vianants superiors als 1,8 m, dimensió mínima recomanada per l'Ordre VIV d'accessibilitat.

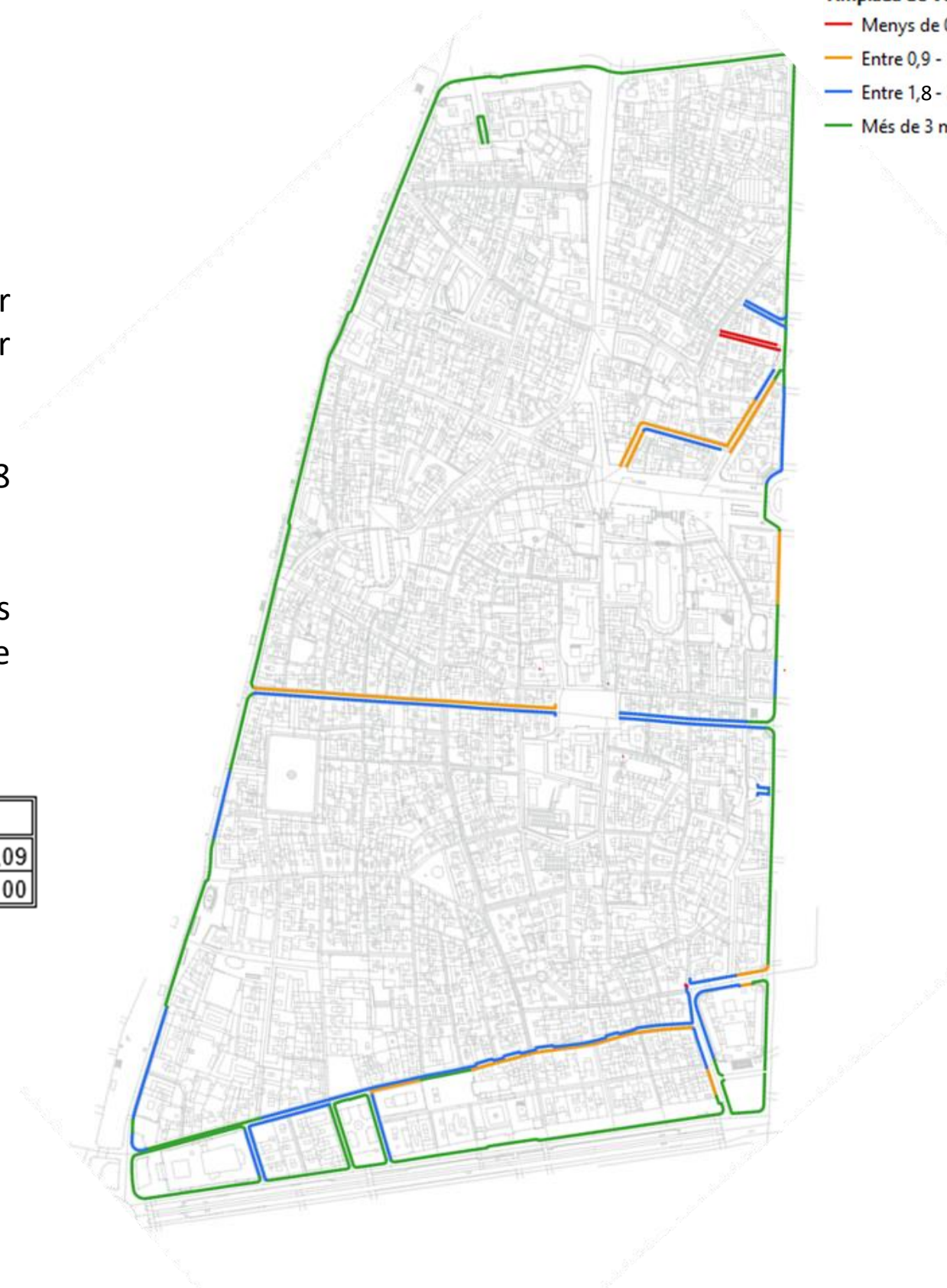
Només el 4,77% dels carrers presenten amplades útils inferiors als 1,8 metres,

Degut a que la major part de l'illa es troba pacificada, existeixen pocs carrers amb voreres inaccessibles, entre els quals destaca els carrer de Julia Portet, alguns trams del carrer Ferran i del carrer Ample.

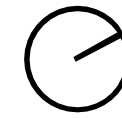
	Més de 3 m	Entre 1,8 - 3 m	Entre 0,9 - 1,8 m	Menys de 0,9 m	Total
Longitud (m)	3643,68	2213,01	1100,91	124,49	7082,09
%	51,45	31,25	15,54	1,76	100

#### Amplada de voreres (útil)

- Menys de 0,9 m
- Entre 0,9 - 1,8 m
- Entre 1,8 - 3 m
- Més de 3 m







## ESTAT ACTUAL XARXA DE VIANANTS

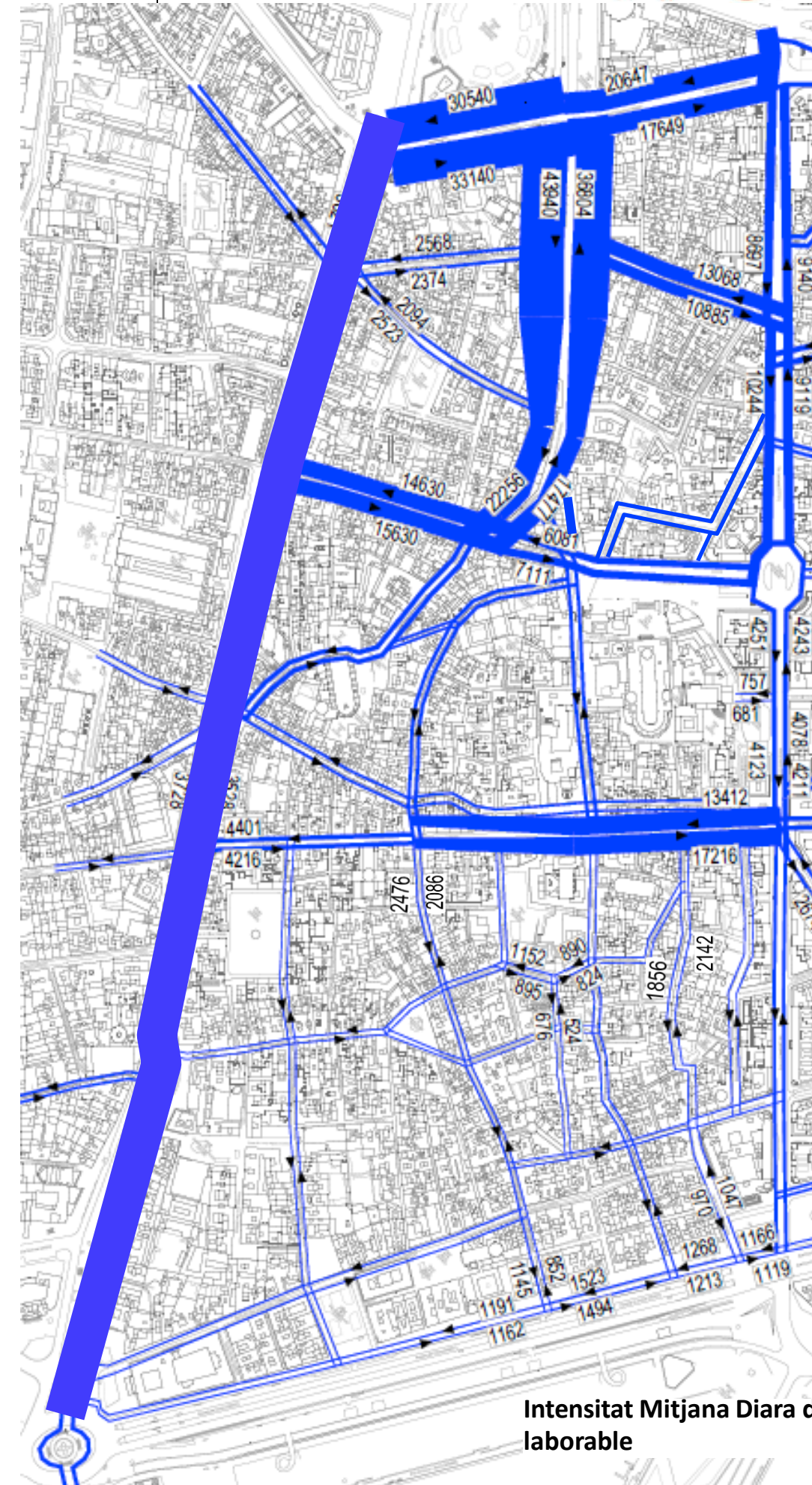
Tant el cor com el perímetre del barri concentren una gran intensitat de vianants:

### PERÍMETRE:

- RAMBLA: > 100.000 persones/dia
- VORERES DE FONTANELLA: 65.000 persones/dia
- VIA LAIETANA: > 20.000 persones/dia
- PG. COLON: > 4.000 persones/dia

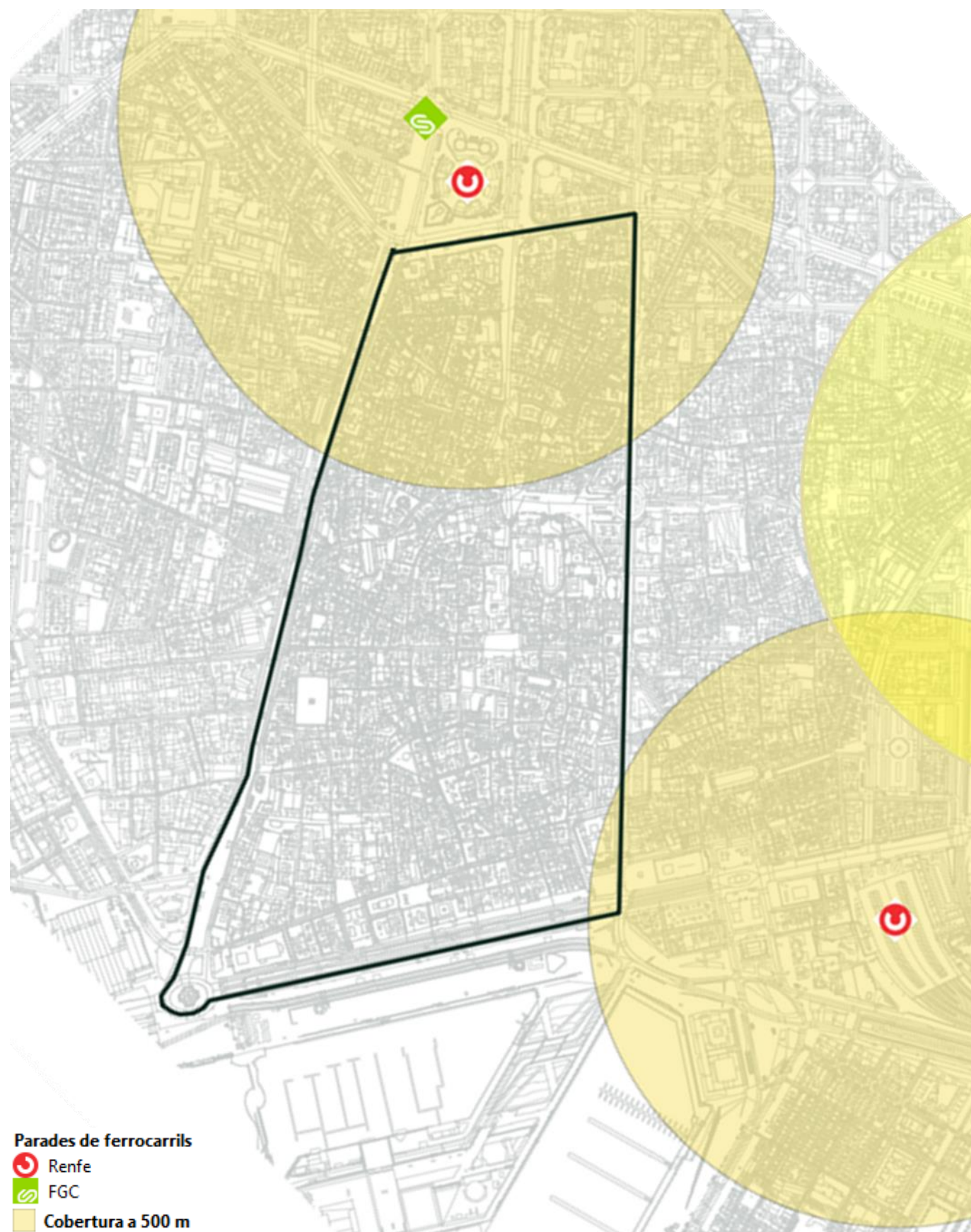
### INTERIOR

- **Eixos Besòs-Llobregat**
  - Carrers Porta Ferrissa Plaça Nova: 30.000 persones/dia
  - Plaça Sant Jaume-Jaume I : 30.000 persones/dia
  - Carrer Comtal: 23.000 persones/dia
- **Eixos Mar-Muntanya**
  - Av. Portal de l'Àngel: 70.000 persones/dia.
  - Plaça Nova, Bisbe, Ciutat i Regomir: aprox. 8.000 persones/dia.
  - Carrers Joaquim Pou, Tapineria, Sots Tinent Navarro, Baixeres, Fusteria: aprox. 5.000 persones/dia.



Intensitat Mitjana Diària de vianants en dia laborable

## Cobertura de FGC, Rodalies RENFE i Autobusos interurbans



Pel que fa al transport públic col·lectiu ferroviari i bus interurbà, proper al barri Gòtic hi ha dues parades de tren que donen cobertura a part del barri, l'estació d'autobusos del Nord, no dona cobertura a 500m.

Les dues parades de ferrocarril es situen fora del barri.

- **PLAÇA CATALUNYA**

**FGC**

1. S1 Terrassa Nacions Unides – Pl. Catalunya
2. S2 Sabadell Parc del Nord – Pl. Catalunya
3. S5 Universitat Autònoma – Pl. Catalunya

**RENFE**

1. R4 Sant Vicenç de Calders – Manresa
2. R1 Molins de Rei – Maçanet-Massanes

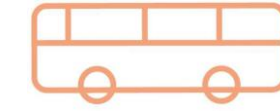
- **ESTACIÓ DE FRANÇA**

**RENFE**

1. R2N Maçanet - Massanes
2. R2S Sant Vicenç de Calders – Estació de França

La cobertura total d'aquestes dues parades és del 29,2% del territori del barri Gòtic.

Cal dir però, que aquestes línies de Ferrocarril i RENFE enllacen amb diferents línies de bus i de metro que donen cobertura una altra part del barri.



## Cobertura Xarxa de Metro, de bus Ortogonal i de Bus Barri

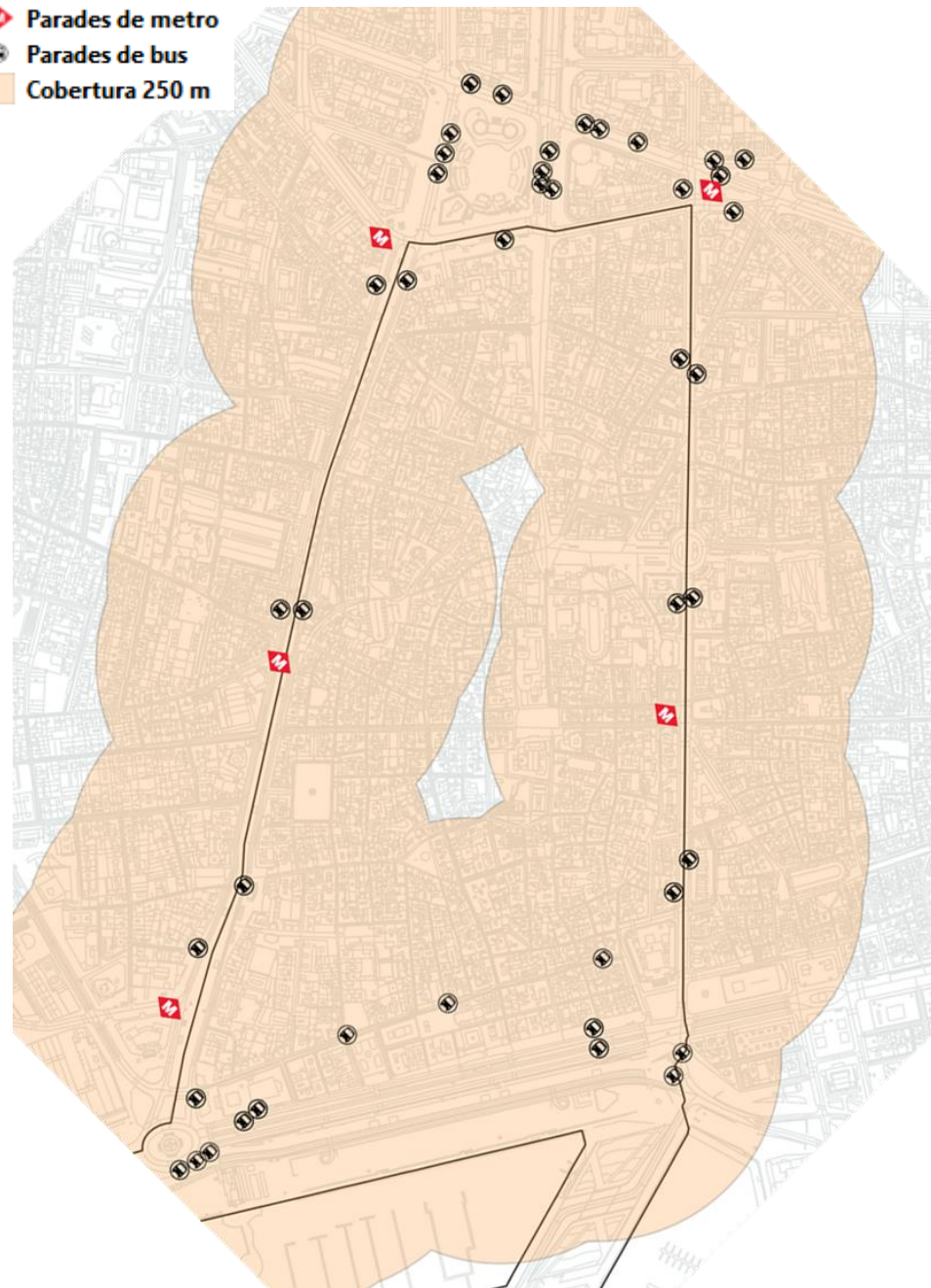
Pel que fa al servei de metro en la zona del Gòtic, aquest dona cobertura al 48,52% del territori del barri.

La cobertura de bus pràcticament arriba a donar servei a tot el barri, ja que la proximitat de vies bàsiques de circulació de bus es suficient per arribar a tots els habitants.

Tot i això, les línies de bus de barri i la distribució de les parades, fa que amb una cobertura de 250m pràcticament tot el barri quedi cobert per una parada propera.

A més, la configuració del barri, amb carrers de plataforma única, permet una bona comunicació a peu i bicicleta amb els vials perimetrals.

◆ Parades de metro  
● Parades de bus  
■ Cobertura 250 m



● Parades de bus  
— Línies de bus  
■ Cobertura a 250 m



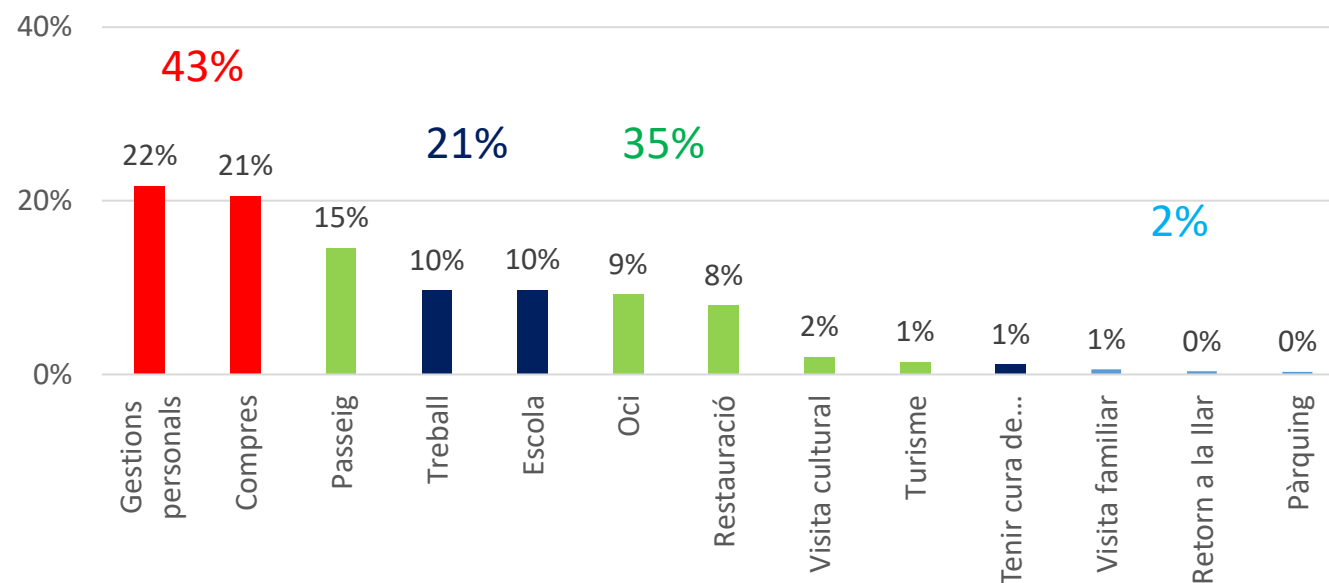
● Parades de bus de línia de bus de barri  
■ Cobertura de línia de bus de barri a 250 m



## Enquesta a 2540 persones vianants i usuaris del transport públic

**El Gòtic és un barri que s'interpreta destinat a la mobilitat personal i no ocupacional.**

- Per **gestions personals** i compres han arribat un 43% dels enquestats.
- El 35% dels motius principals són fer **turisme, oci, passejar, restauració o anar de visita a museus**.
- Per **motius ocupacionals**, dels enquestats, el 20% van a treballar o estudiar.
- Un 2% altres motius.



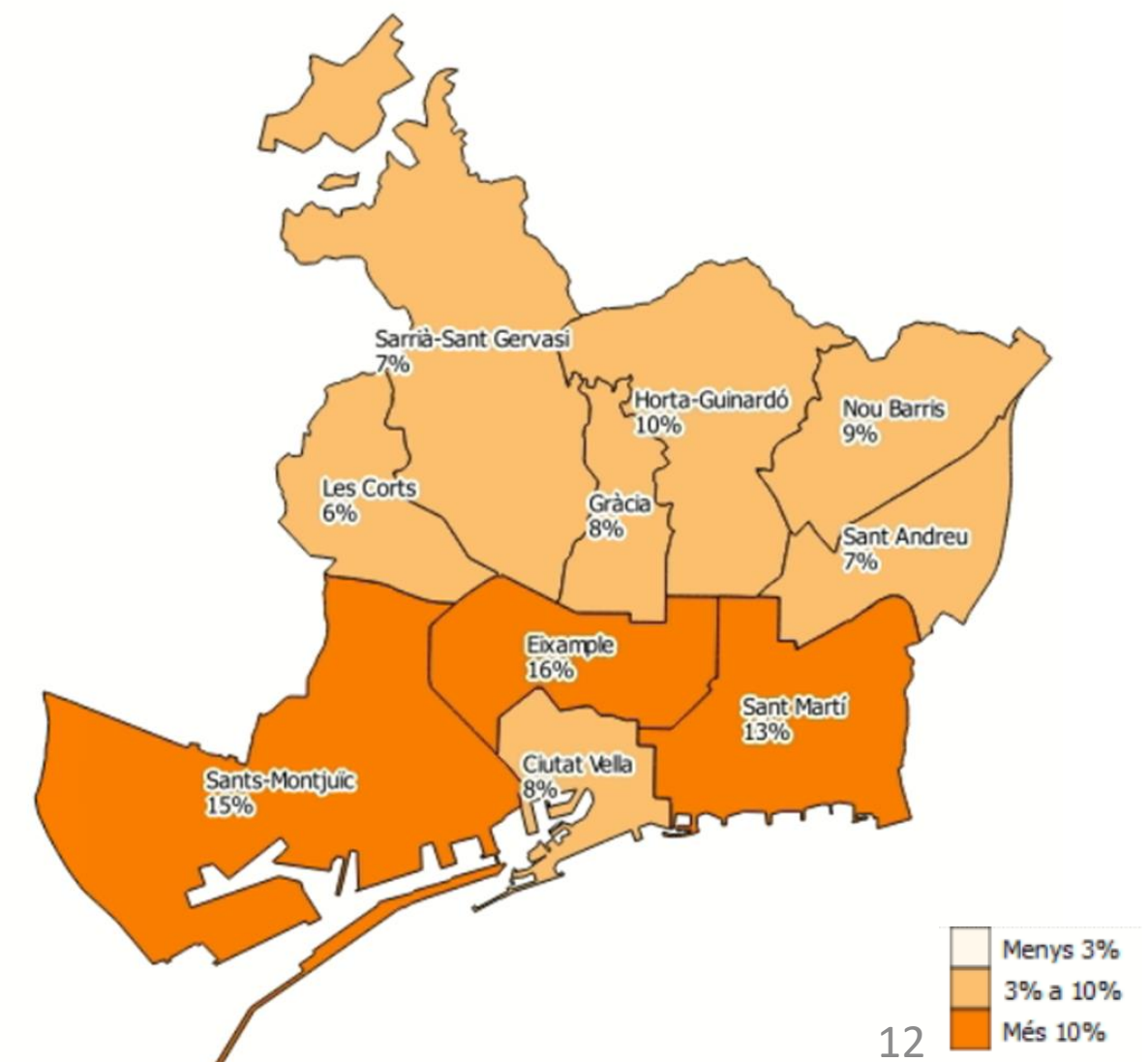
NOTA:

Enquestes realitzades del 25 de maig al 7 de juny de 2021

**El Gòtic és un punt d'atracció pels propis ciutadans de Barcelona.**

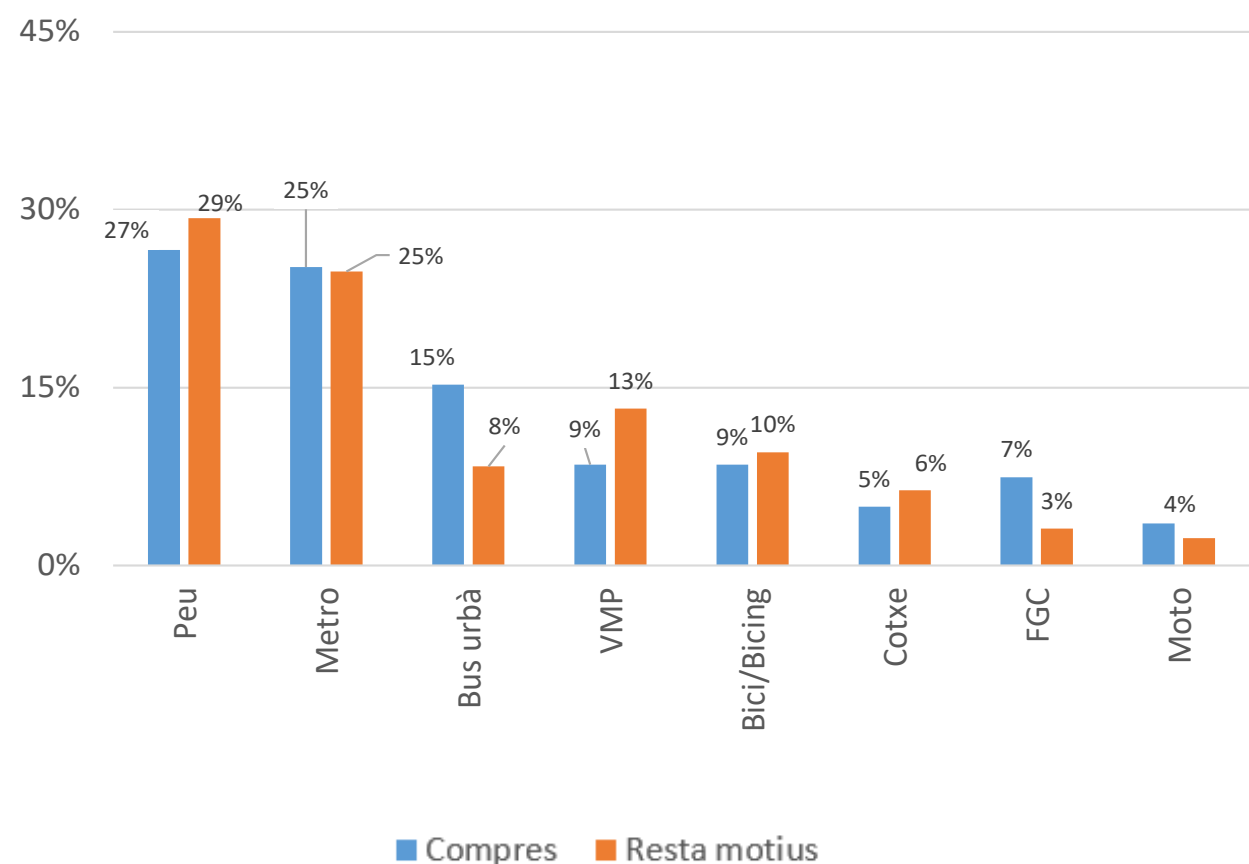
- El 85% dels visitants del Gòtic, procedeixen d'altres parts de la ciutat de Barcelona.
- El 9% arriben de ciutats properes (1a corona metropolitana), com Hospitalet.
- La resta son de la resta de Catalunya, turistes o excursionistes de la resta del mon.

El 84% dels que arriben al barri per motius compres, ho fan des d'altres parts de la ciutat de Barcelona (destaca l'Eixample, o Sants-Montjuic).



### 3 de cada 10 vianants es desplacen a peu des de l'origen al barri.

- El transport públic urbà (metro i bus. 114 enquestats) són els modes amb el que arriben els visitants que van a comprar. Per la resta de motius, anar a peu des de l'origen és el primer mode utilitzat (319 a peu).
- Els VMP i les bicis són modes sostenibles i alternatius amb un ús en creixement (10% bici i 13% VMP).
- Les limitacions del trànsit i la disponibilitat de places d'aparcament, es tradueixis a un percentatge mínim d'arribades amb aquests modes (6% cotxe i 2% moto).



### Motiu de l'elecció del mode

#### Compres

**Comoditat (33%)**  
**Ràpid (19%)**  
**Més econòmic (19%)**  
**Contamina menys (18%)**  
 No m'agrada el TP (6%)

No tinc alternativa (4%)

Esport (0%)

#### Resta motius

**Ràpid (33%)**  
**Comoditat (28%)**  
**No tinc alternativa (16%)**  
**Més econòmic (15%)**  
 Contamina menys (6%)

Esport (2%)

No m'agrada el TP (0%)

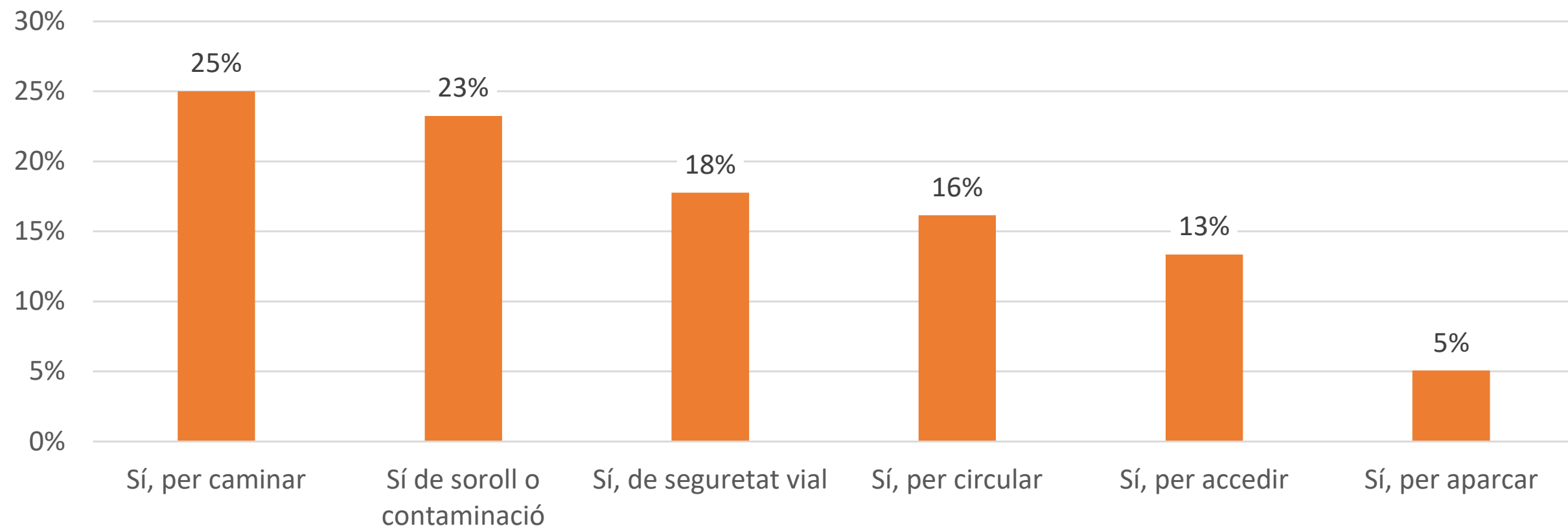
La **comoditat** i la **rapidesa** destaquen com a motius principals per arribar al Gòtic amb el mode de transport escollit. (33% Comoditat en compres, i 33% rapidesa en la resta de motius).

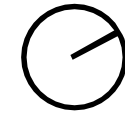
Un 26% dels enquestats estaria disposat a canviar de mode de transport a bici o VMP sí es disposés de més seguretat i zones ciclables (50%); Més aparcament segur (35%); Canviaria directament a VMP (12%); Més estacions de Bicing (3%).

## Problemes de mobilitat al barri

Dels 1.371 enquestats, 929 considera que hi ha problemes de mobilitat al barri:

- D'aquests, el més destacable és el 25% que exposa la problemàtica per caminar pels carrers del Gòtic. Aquests afecta al col·lectiu més vulnerable (vianants) i el que més s'ha de protegir davant dels altres mode.
- El soroll i la contaminació és la segona problemàtica que es considera entre els enquestats (23%).
- La seguretat viària és un altre aspecte a tenir en compte, ja que el 18% creuen que hi ha problemàtiques en aquest sentit.
- L'estacionament ocupa l'última posició (5%).





## ESTAT ACTUAL XARXA DE BICICLETES

### Oferta de carrils bici i itineraris ciclables

Una de les característiques de Ciutat Vella és la gran superilla que esdevé, amb grans restriccions de pas de vehicles i Zones amb prioritat de vianants i bicis, on la velocitat de circulació és de 20 o 10 km/h.

**Al Gòtic, no existeixen carrils bici**, la gran part dels carrers són Zones 20 o Zones 10, on la bicicleta pot circular segons l'ordenança vigent amb algunes restriccions en funció de la secció del carrer i de la densitat de vianants que circuli per la via.

**Es detecta la falta d'una estructura interna i la connexió amb la xarxa de ciutat.**



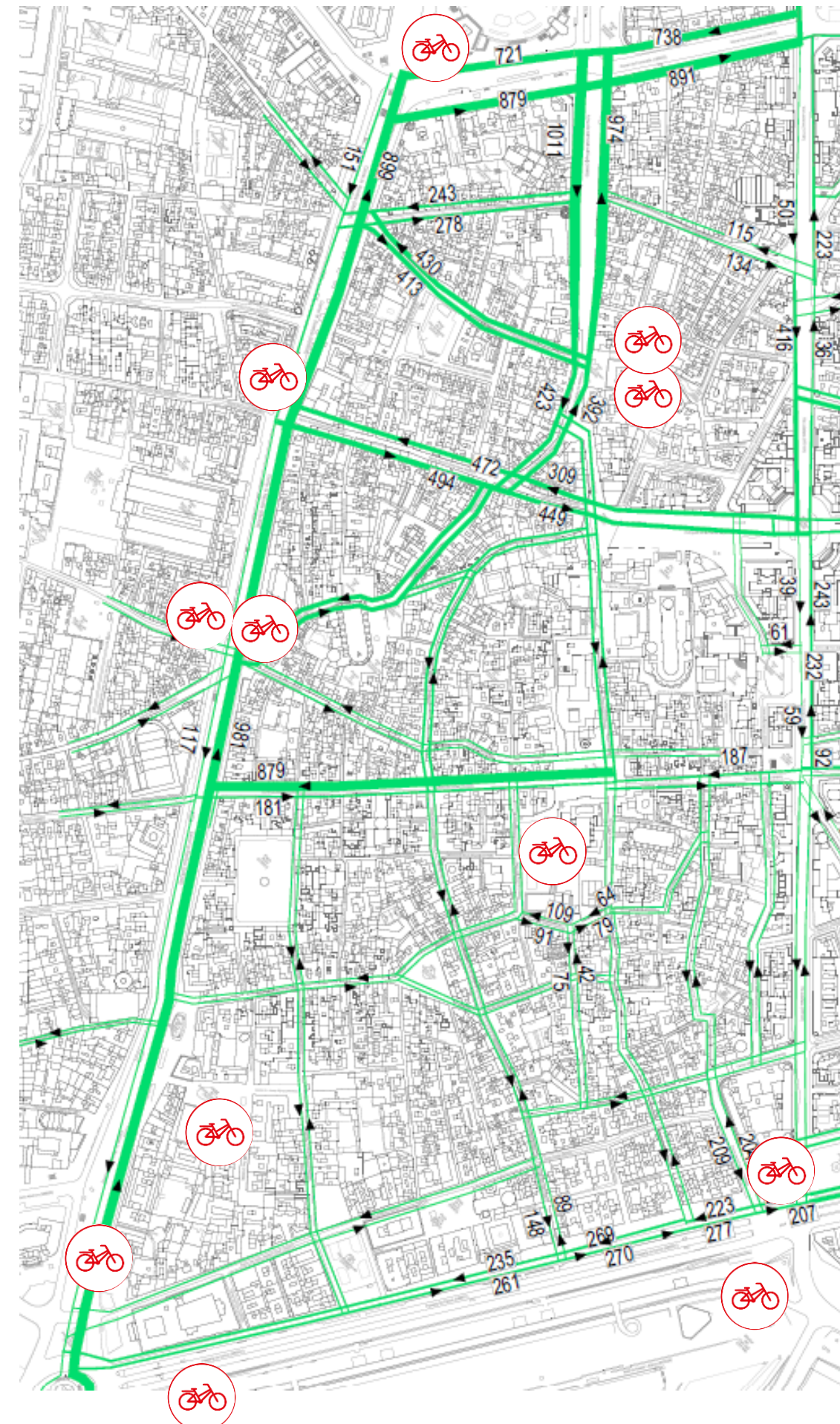
## ESTAT ACTUAL XARXA DE BICICLETES

### Intensitat de ciclistes al GÒTIC

Els carrers on hi ha una intensitat major de bicicletes corresponen als mateixos eixos que els vianants, destacant la zona perimetral al barri.

Per l'interior del barri hi ha un volum de bicicletes que s'escola amb els vianants generant escenaris de friccions habituals.

Intensitat Mitjana Diara de bicicletes en dia laborable

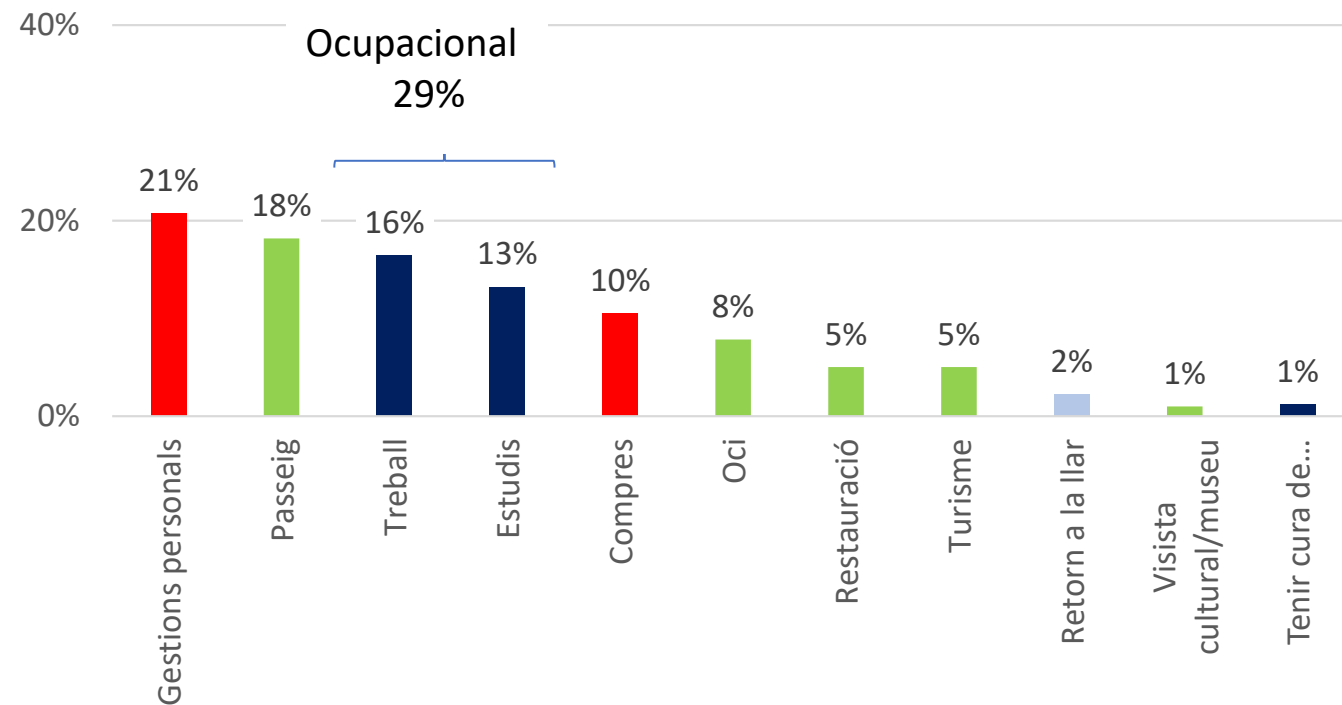




## Enquesta a 783 persones que anaven en bicicleta y 125 en VMP

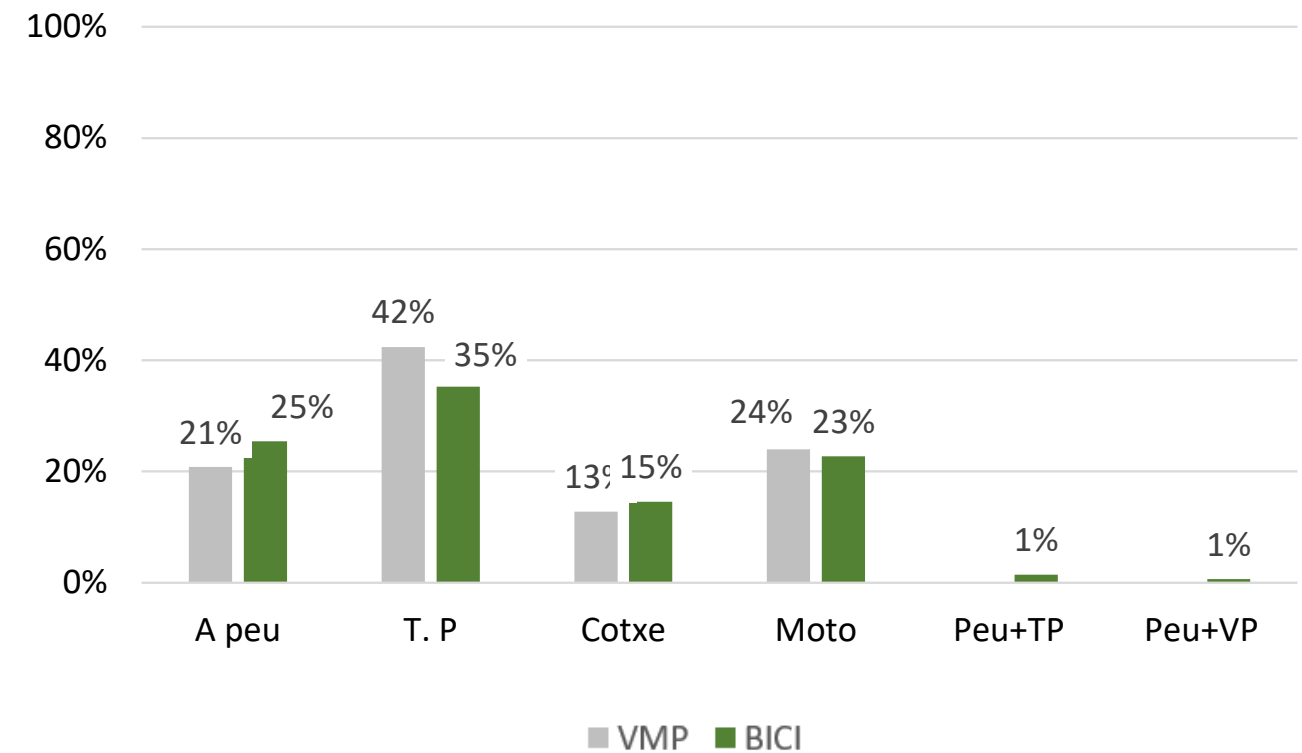
L'ús de la bicicleta i VMP pels visitants del Gòtic és per realitzar gestions personals.

- El passeig és el segon motiu per anar a aquest barri amb els modes analitzats.
- Per motius ocupacionals, el 16% utilitzen VMP o bici per anar a treballar i el 13% per estudis.



Els usuaris actuals de bicis i VMP feien els desplaçaments en transport públic majoritàriament (36%).

- El 25% dels usuaris de VMP feien el desplaçament al Gòtic a peu. És a dir, han deixat de caminar per arribar amb aquests nous modes.
- Destaca el 14% i el 23% que han passat a VMP i bici i abans es desplaçaven amb vehicle privat (cotxe i moto respectivament).

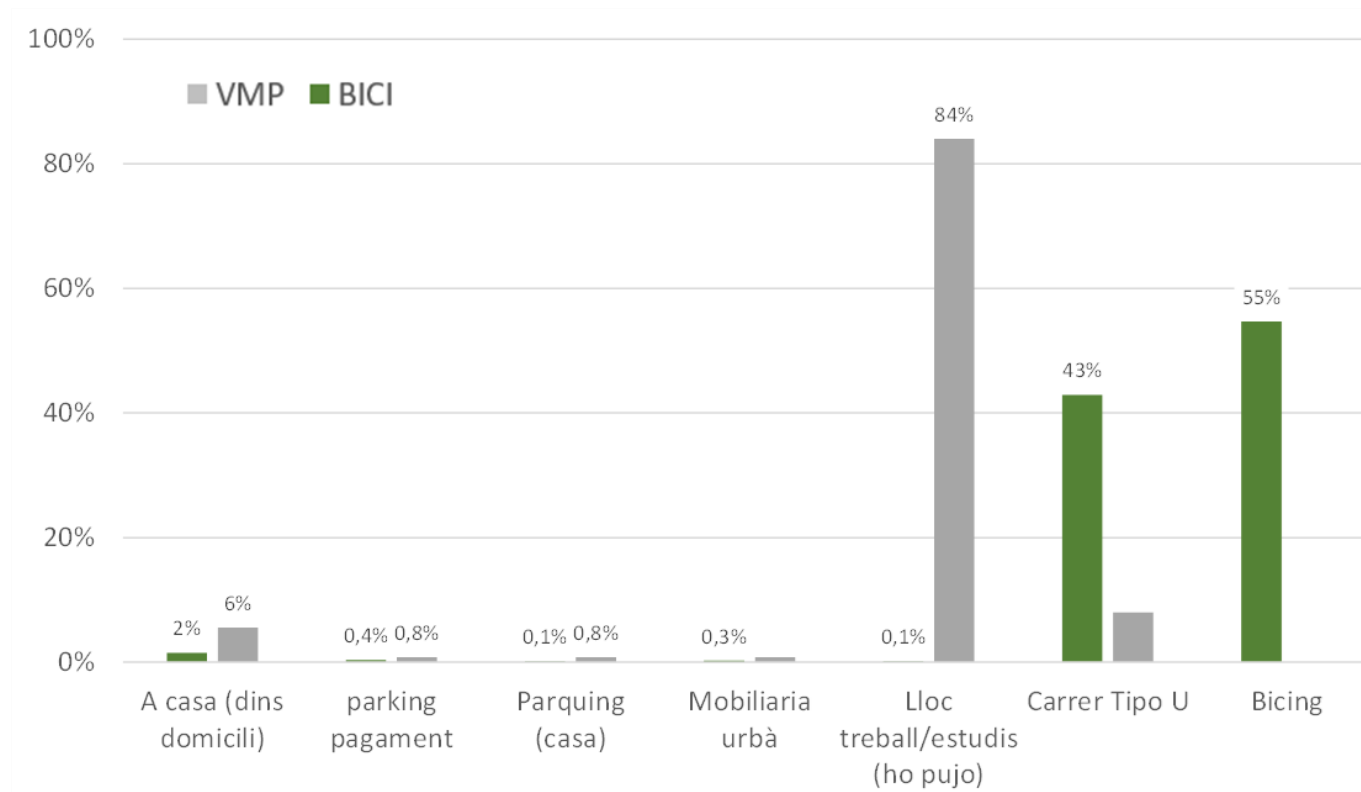


NOTA:

Enquestes realitzades del 25 de maig al 7 de juny de 2021

**L'estacionament dels visitants i residents enquestats que van amb VMP i Bici al Gòtic, utilitzen diferents elements i espais segons la tipologia de vehicle.**

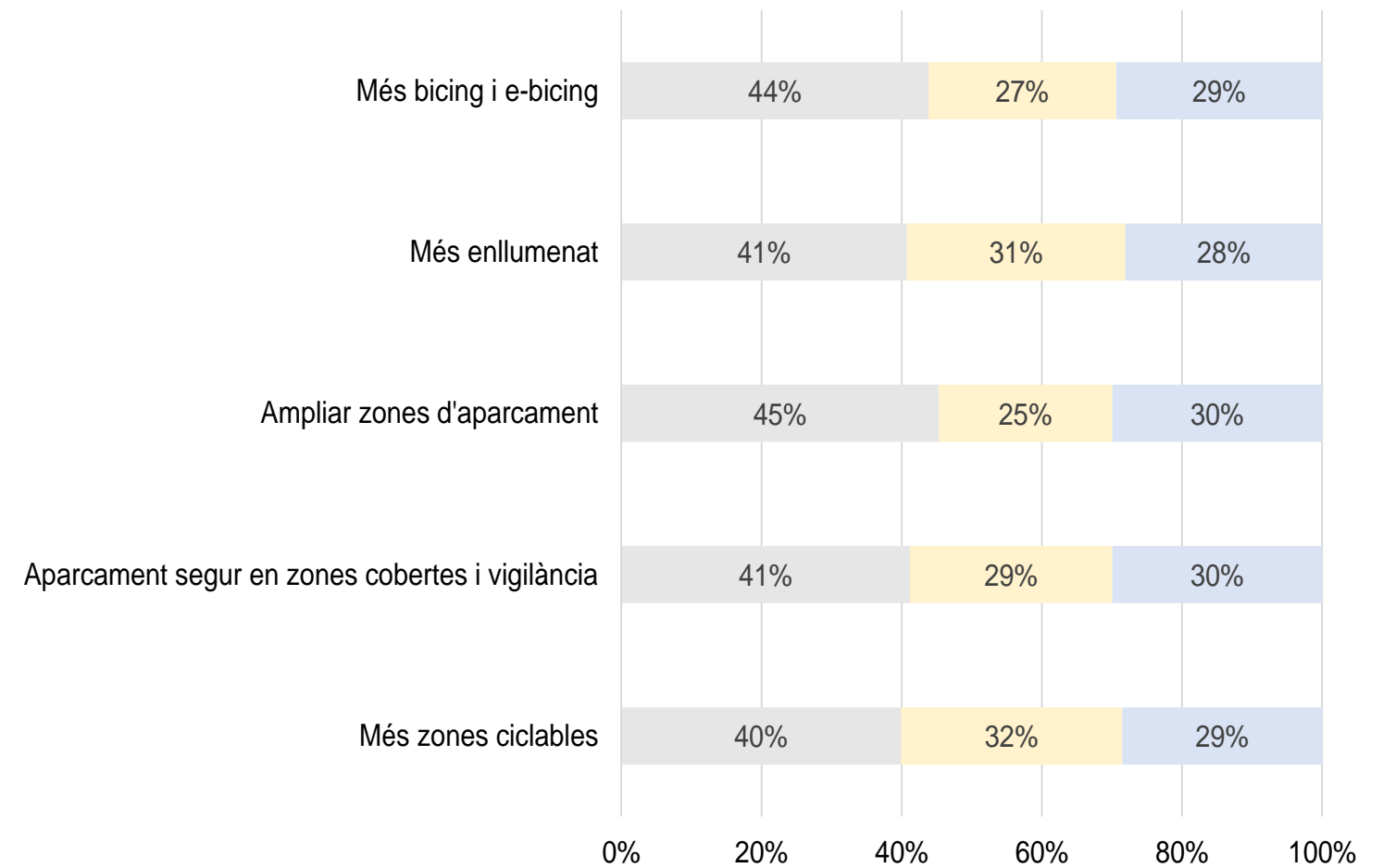
- En el cas de les bicicletes, el 43% estaciona al carrer en aparcaments tipo U i el 55% en estacions Bicing.
- Per contra, els VMP i la seva flexibilitat alhora de guardar aquests vehicles, els porten en un 84% sempre amb l'usuari.

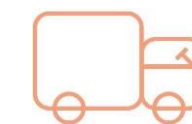


**El 27% dels usuaris de VMP i bici (propietat) estaria interessat en estacionar en un aparcament subterrani (76% ciclistes i 24% VMP).**

- La proximitat de l'aparcament amb l'origen o destinació seria el principal motiu per estacionar en aquests aparcaments (17%).

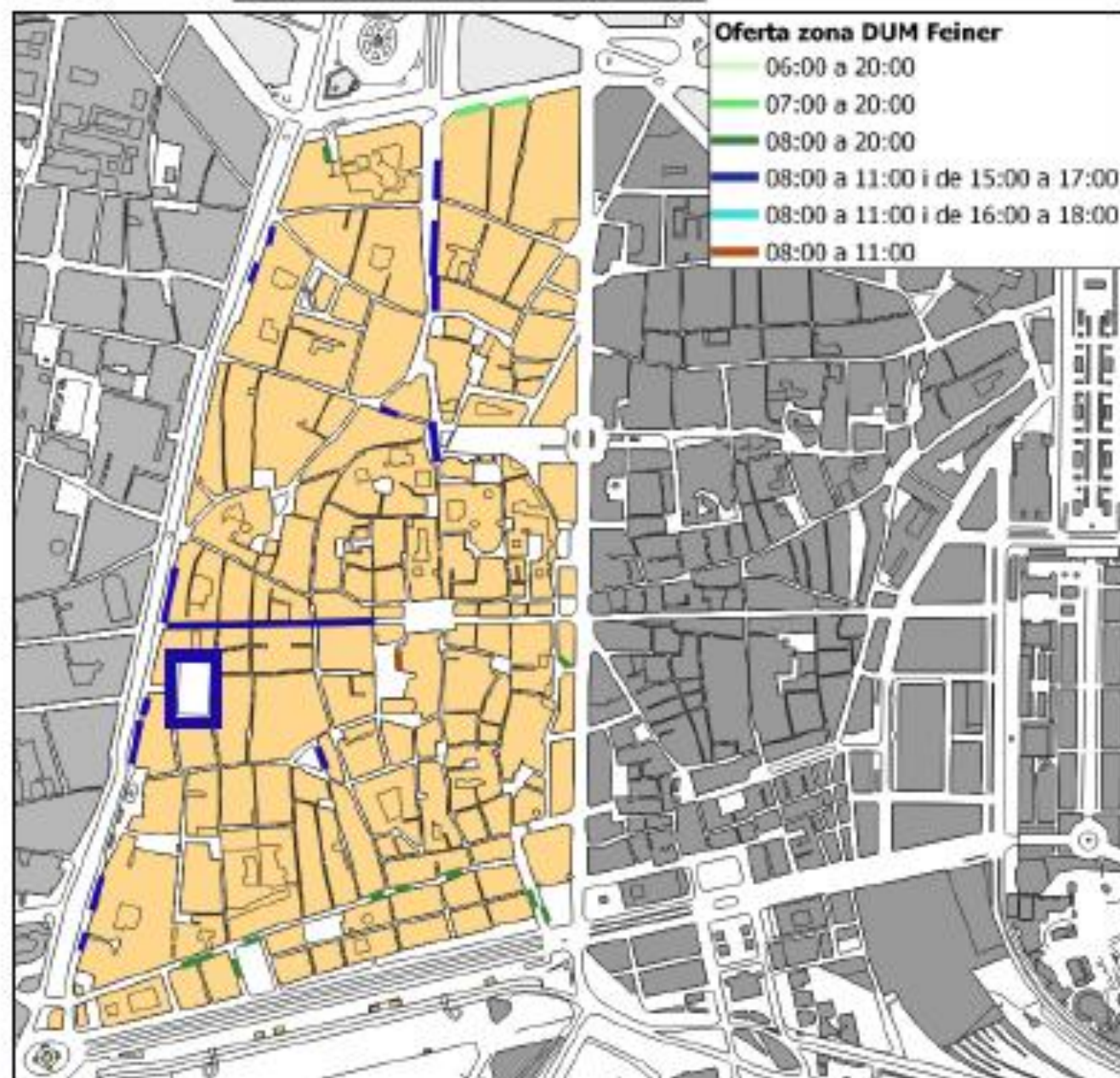
**De les propostes de millora, les relacionades amb l'aparcament són les que tenen una puntuació com a més interessant (30% ampliar zones d'aparcament i el 30% aparcaments segurs i vigilats).**





## ESTAT ACTUAL XARXA DE DUM

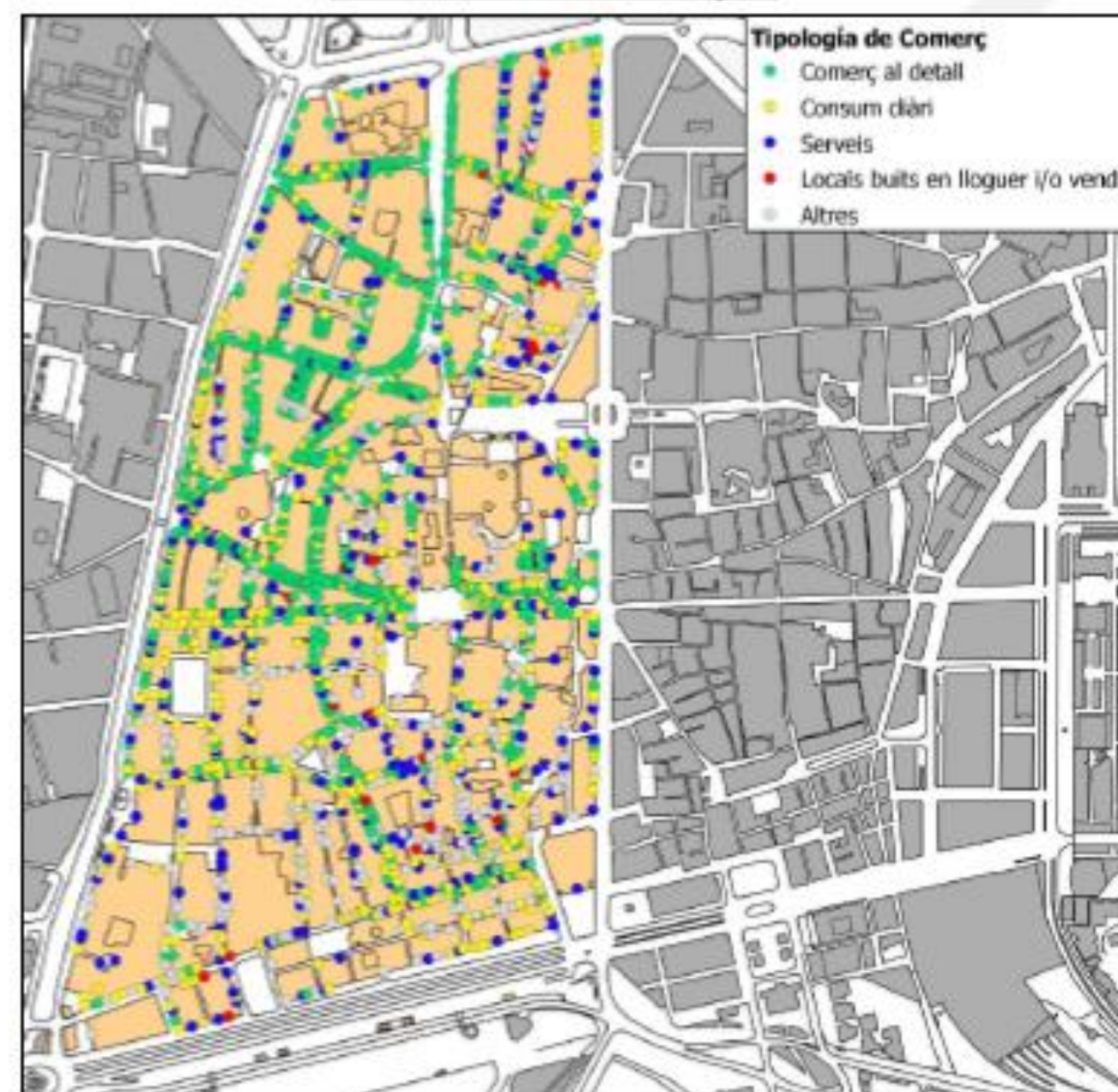
### Oferta d'Àrea DUM al barri



Font: B:SM

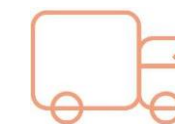
14 places 7:00-20:00h DI-Ds | 3 places 8:00-11:00h DI-Ds | 113 places 8:00-11:00h i 15:00-17:00h DI-Ds | 32 places 8:00-20:00h DI-Ds | 1 plaça 8:00-20:00h DI-Dv | 12 places 8:00-11:00h i 15:00-17:00h DI-Dv i 8:00-11:00h Ds

### Distribució de comerços

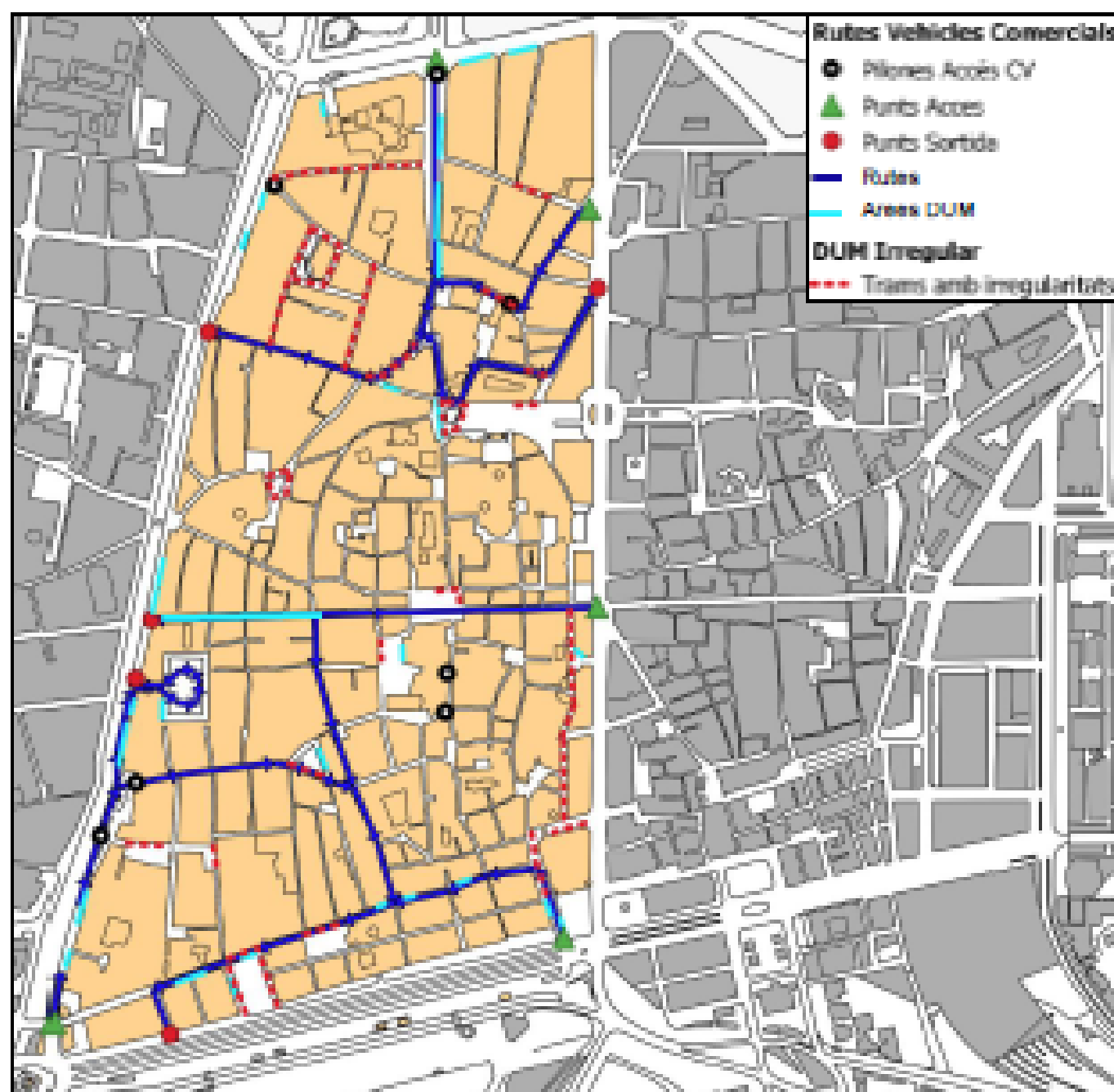


Font: B:SM Dades: Cens locals en planta baixa, 2016.

- 1189 comerços censats en el barri
- 21% són comerços amb productes de consum diari



## ESTAT ACTUAL XARXA DE DUM

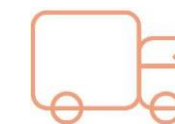


Font: B:SMI i Guàrdia Urbana

### DADES RELLEVANTS DEL TREBALL DE CAMP AL GÒTIC - TREBALL DE CAMP MAIG 2019

HORARI (LAB)	08:00 a 11:00	11:00-15:00	15:00-17:00	17:00-20:00h
OFERTA	173	47	172	47
OCUPACIÓ MITJANA	63.4%	70%	55.8%	53.2%
OCUPACIÓ MÀXIMA	78.7%	83%	60.3%	63.8%
INDISCIPLINA AREA DUM	5.3%	6.3%	8.5%	32%

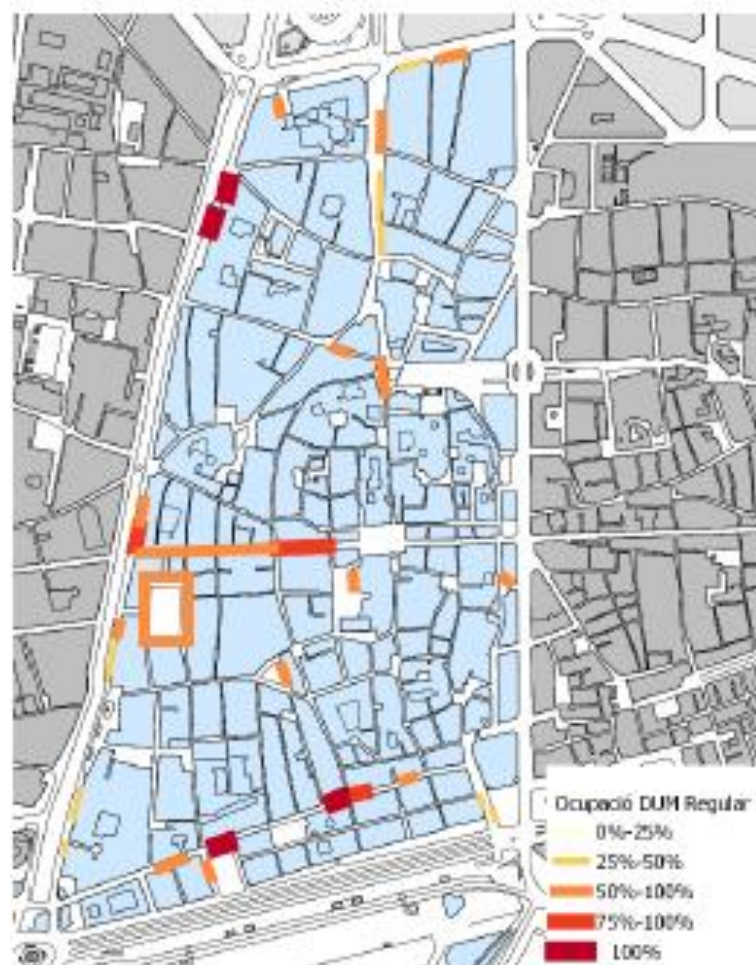
- El tipus de DUM que es fa en aquesta zona és sobretot de distribució de béns amb un 60% dels estacionaments. Hi ha un 13% de vehicles d'instal·lacions i un altre 13% d'obra civil, aquest darrer tipus augmenta fins el 30% al Gòtic Sud.
- Del total d'estacionaments registrats, només el 5,7% correspon a indisciplina al matí, mentre que per la tarda ha estat del 32%. Comparativament aquest percentatge és menor a la secció sud del barri que al nord.
- Un 45% dels vehicles aforats son furgonetes de 5m i un 30% correspon a camió petit (6-7m). En aquesta zona, a diferència de les altres analitzades, presenta un elevat numero de camions mitjans (7-8m) amb un total del 13,5%.



## ESTAT ACTUAL XARXA DE DUM

Els mapes mostren l'ocupació per tram de zona DUM en cada franja

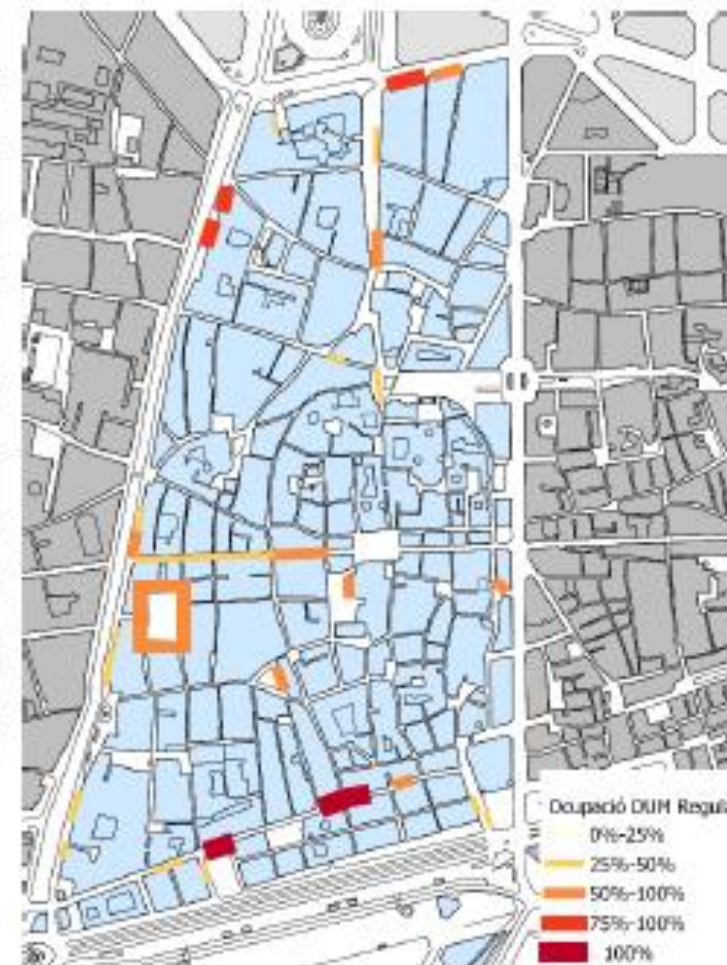
**Mati 8:00-11:00h**



**Migdia 11:00-15:00h**



**Tarda 15:00-17:00h**



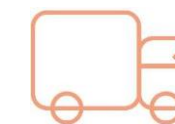
**Vespre 17:00-20:00h**



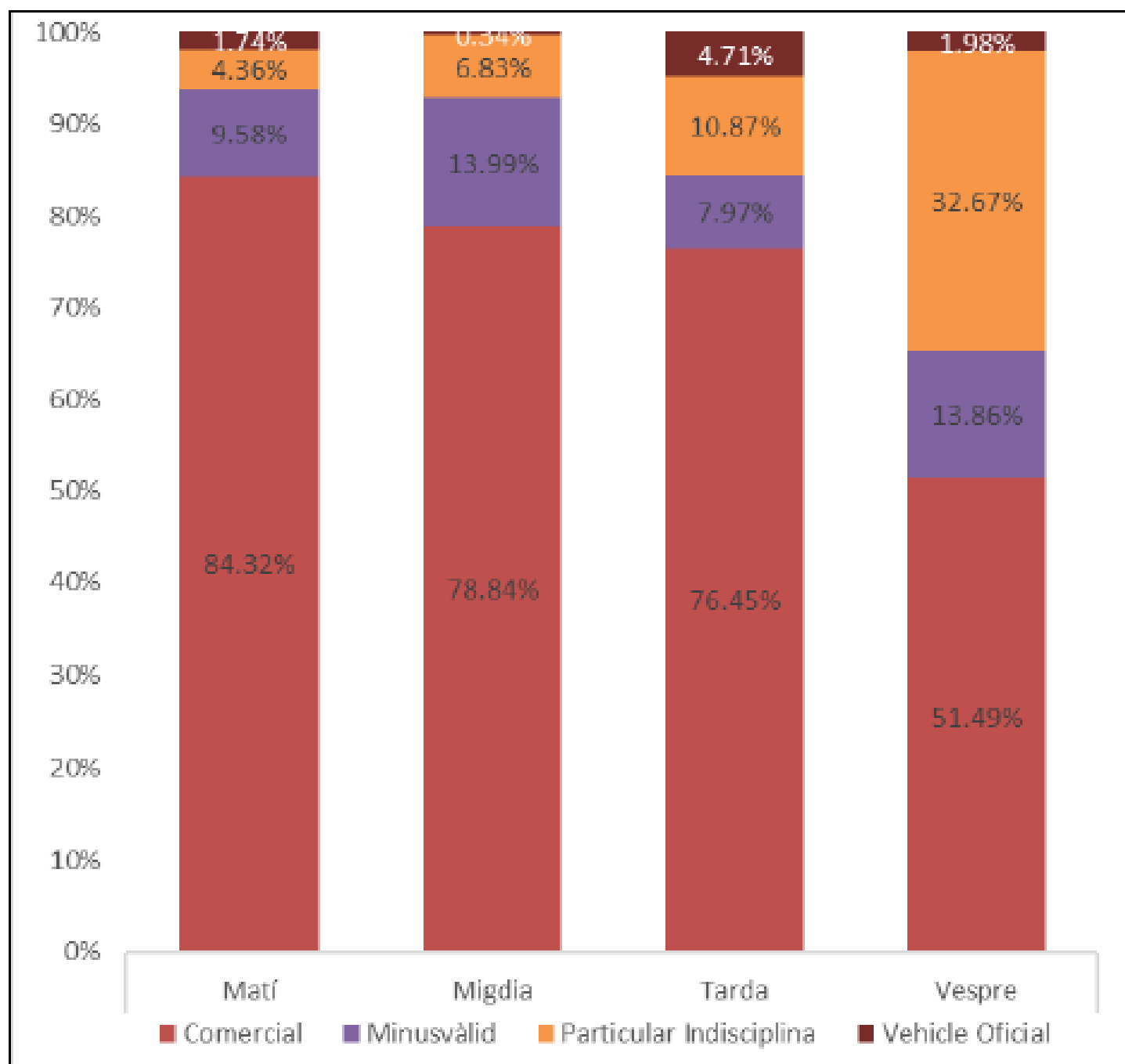
Font: B:SM

- En les franges de 11-15h i de 17-20h la majoria de zones DUM del Gòtic no es troben en funcionament, ja que son zones amb horari partit, per aquest motiu no hi ha informació.

\*Algunes de les zones DUM amb horari partit no han estat aforades en hores en què no hi ha regulació, però les zones com el Portal de l'Àngel si que s'han aforat per conèixer la indisciplina que s'hi produeix.



## ESTAT ACTUAL XARXA DE DUM



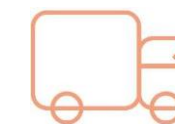
Font: B:SM

## DADES RELLEVANTS DEL TREBALL DE CAMP AL GÒTIC - TREBALL DE CAMP MAIG 2019

HORARI (LAB)	08:00 a 11:00	11:00-15:00	15:00-17:00	17:00-20:00h
OFERTA	175	47	172	47
OCUPACIÓ MITJANA	65.4%	70%	55.8%	53.2%
OCUPACIÓ VEHICLES COMERCIALS	51.1%	59%	36.4%	24.3%

El gràfic mostra com es reparteix l'ocupació a cada franja horària en vehicles comercials, PMR, particulars indisciplina o vehicles oficials. Les dades mostren que per la tarda, la presència de vehicles particulars que estacionen a la zona DUM augmenta i disminueix la de vehicles comercials.

Tamany mostra	
Matí	699
Migdia	359
Tarda	276
Vespre	101
<b>Total</b>	<b>1435</b>

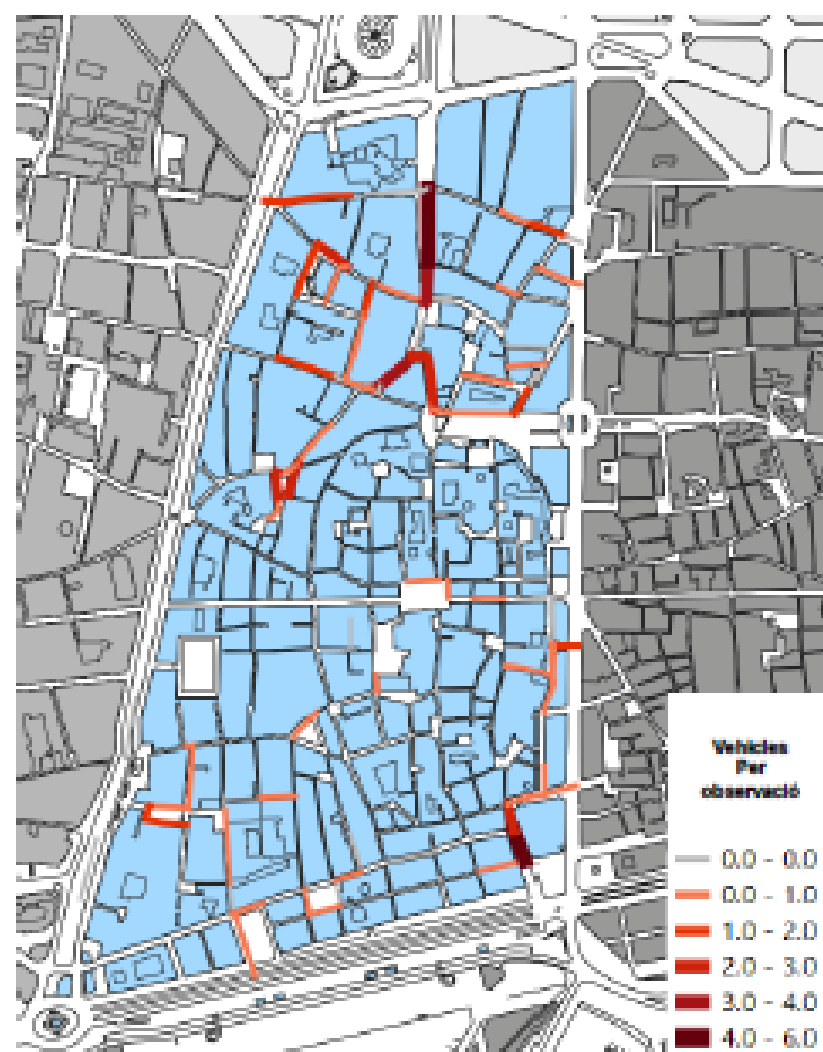


## ESTAT ACTUAL ESTACIONAMENT

### Anàlisi estacionament DUM irregular

Els mapes mostren el numero de vehicles DUM estacionats de forma irregular a cada tram, en promig, en cada franja:

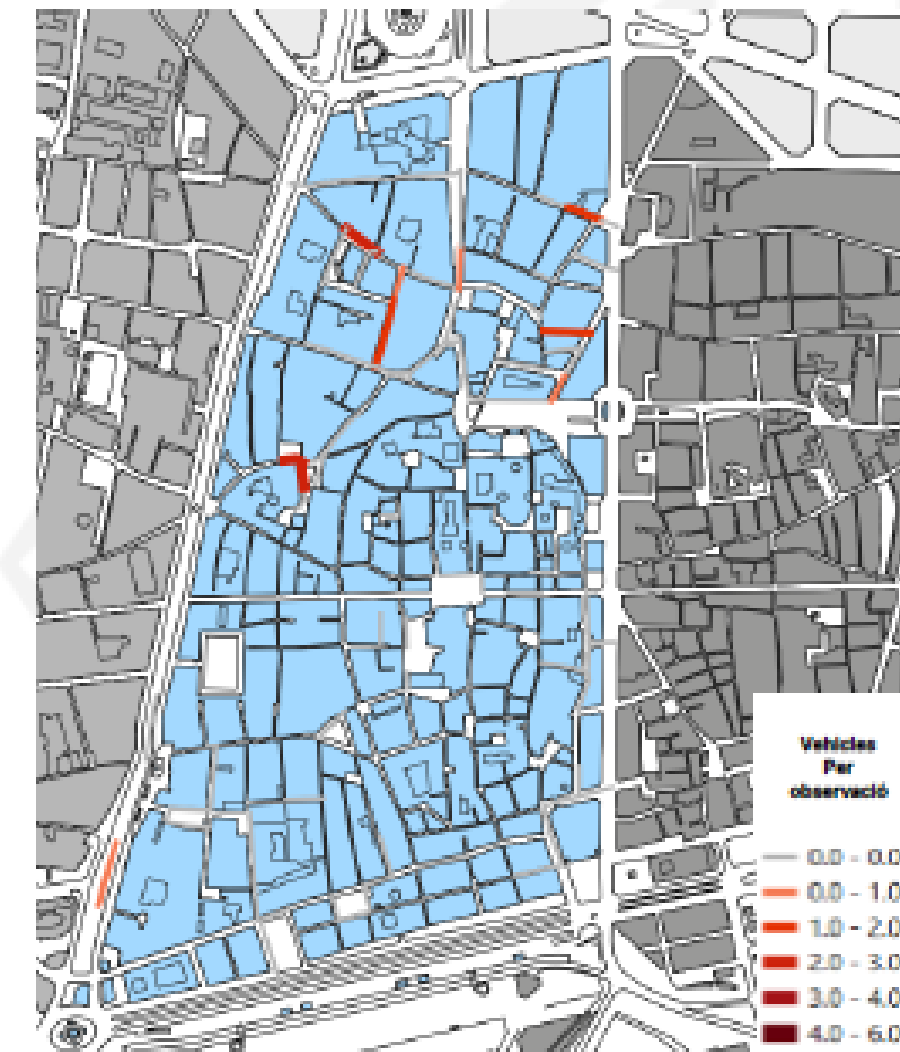
**Mati 8:00-11:00h**



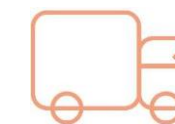
**Migdia 11:00-15:00h**



**Tarda 15:00-17:00h**

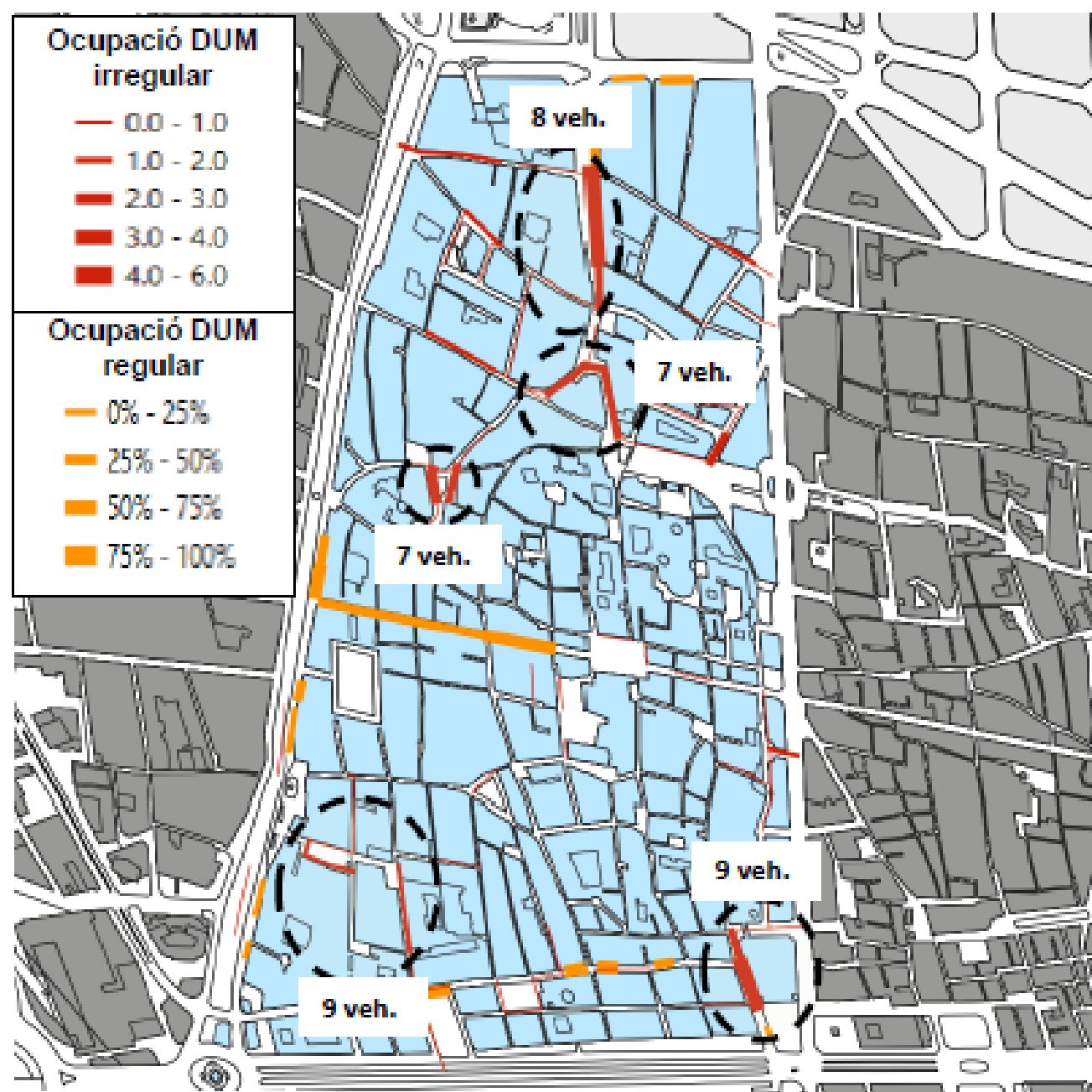


- Es poden observar grans concentracions de DUM irregular sobretot al matí i migdia a la zona Nord del Gòtic. Com a excepció, al Sud també presenta gran concentració de DUM irregular, a prop de les oficines de Correus.
- A partir de les 17:00, amb hores de pilones pujades, la irregularitat és baixa.
- Com es va veure a gràfics anteriors, es pot confirmar que la DUM irregular disminueix la seva presència en les hores de tarda i al vespre.



## ESTAT ACTUAL ESTACIONAMENT

### Anàlisi estacionament DUM irregular



Horari de 8-11

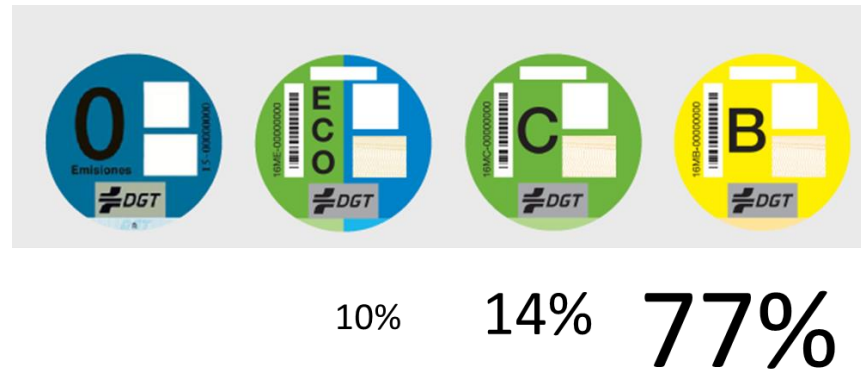
Font: B:SM

- Ocupació elevada a les Àrees DUM, la mitjana del barri en aquesta franja és del 66%.
- En la franja de 8 a 11 hores s'ha detectat el major numero de vehicles realitzant DUM irregular.
- En aquesta franja hi ha, de mitjana 58 vehicles estacionats simultàniament de forma irregular.
- Els punts calents de DUM irregular a l'àrea del Gòtic son els següents:
  - Al voltant de Correus, amb una mitjana de 9 vehicles aparcats irregularment.
  - A la Plaça de Sant Josep Oriol, amb una mitjana de 7 vehicles aparcats irregularment.
  - Al voltant de la Plaça Joaquim Xirau, amb una mitjana de 9 vehicles aparcats irregularment.
  - Al voltant Av. Portal de l'Àngel, amb una mitjana de 8 vehicles aparcats irregularment.
  - Al Carrer dels Arcs i Cucurulla, amb una mitjana de 7 vehicles aparcats irregularment.

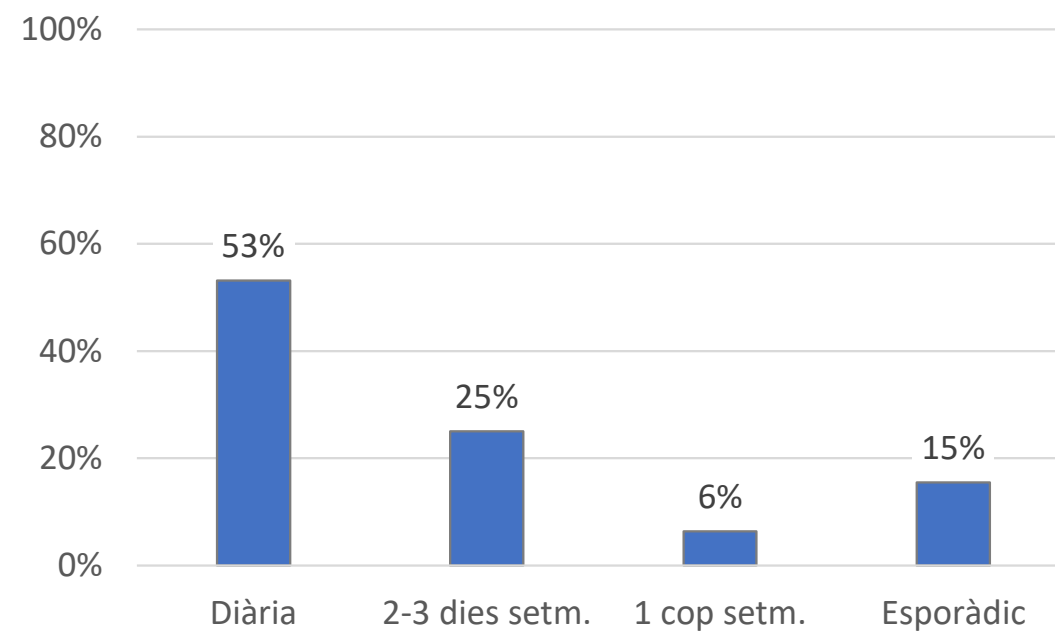


### Enquesta a 280 persones que anaven en un vehicle DUM.

- La proporció de vehicles a motor amb etiquetes ECO (10%) encara queda per sota dels vehicles convencionals (90%).
- Els vehicles que més arriben al Gòtic són furgonetes (88%).
- El carburant més extens dels vehicles dels enquestats és la benzina (57%).



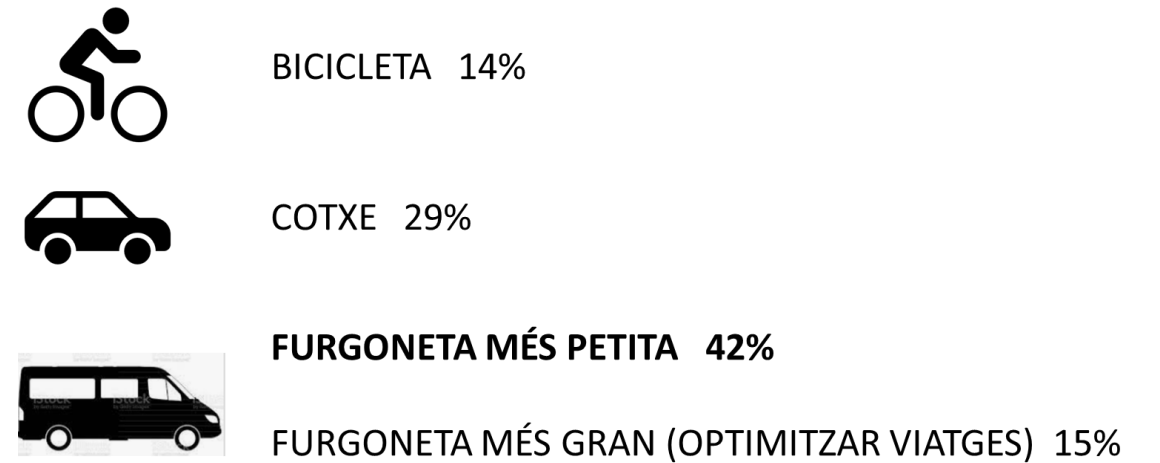
La majoria dels repartidors fan entregues diàries als establiments que serveixen en el Gòtic (53%).



NOTA:

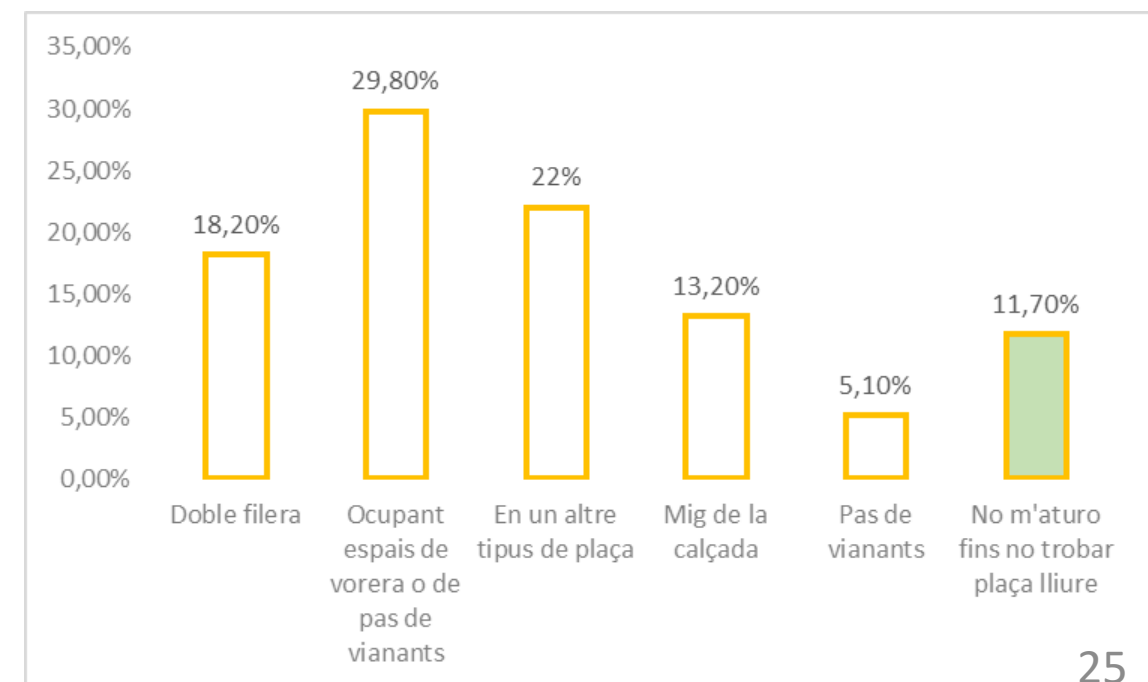
Enquestes realitzades del 25 de maig al 7 de juny de 2021

El 22% dels enquestats admet que podria realitzar el transport amb altres modes de transport:



Bona part dels transportistes no troben lloc per estacionar en CD (37%). Això pot derivar en indisciplines en l'estacionament, pèrdua de temps pels transportistes i comerciants o en incrementar el recorregut per trobar altres places.

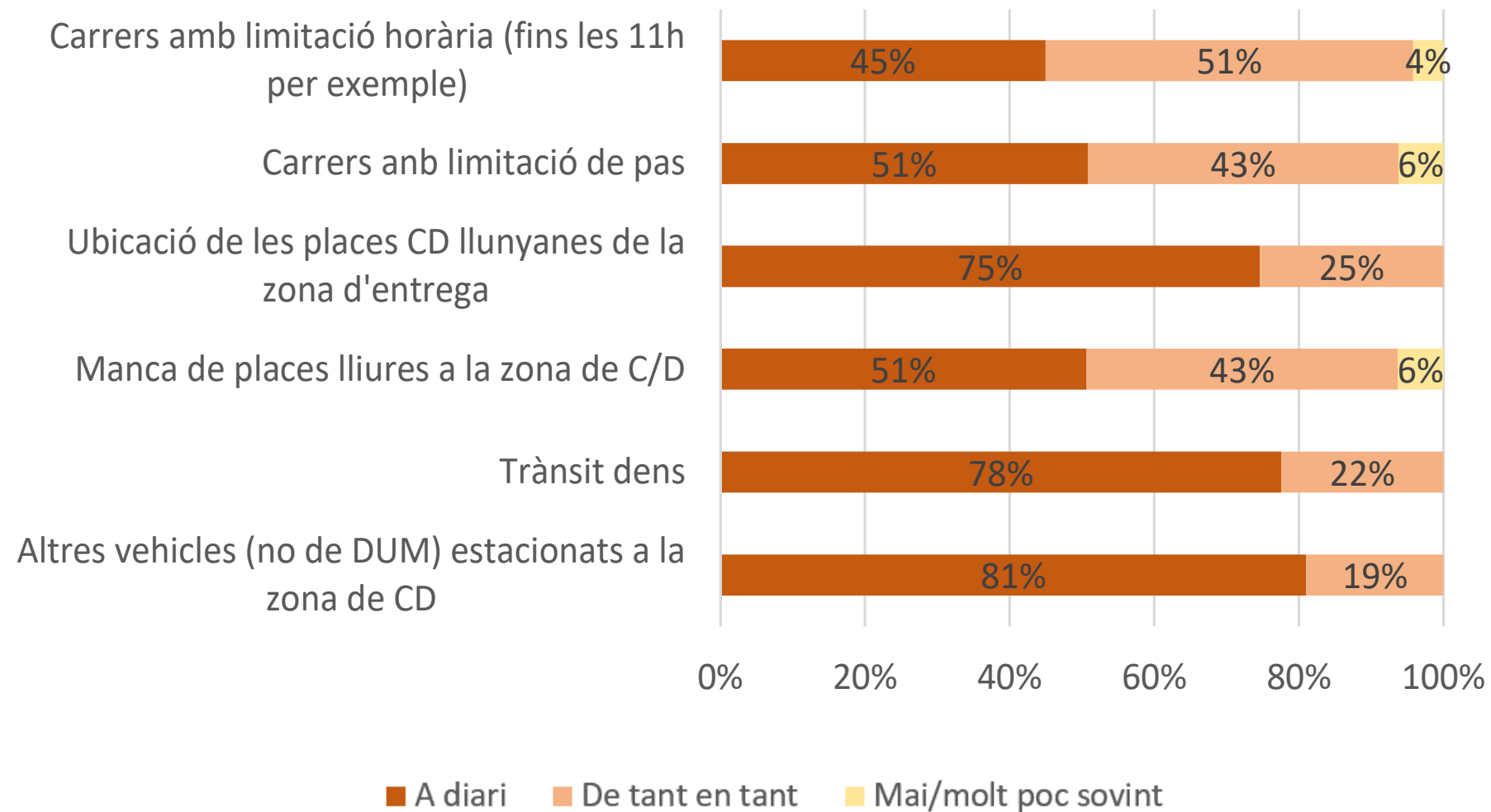
Quan no disposen d'estacionament el més recurrent (30%) és parar en espais de vorera o de pas de vianants, aturar-se en un altre tipus de plaça (22%) o parar en doble filera (18%).

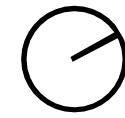


**8 de cada 10 transportistes es troben que hi ha altres vehicles estacionats en DUM sense tenir autorització.** Aquesta és la principal problemàtica que es troben a diari i, com es veia anteriorment, es relaciona amb infraccions d'estacionament.

El trànsit dens i la llunyania de les places són altres problemàtiques en les que es troben a diari els transportistes del Gòtic.

### PROBLEMÀTIQUES QUE ES TROBEN ELS TRANSPORTISTES AL BARRI GÒTIC





## ESTAT ACTUAL ESTACIONAMENT

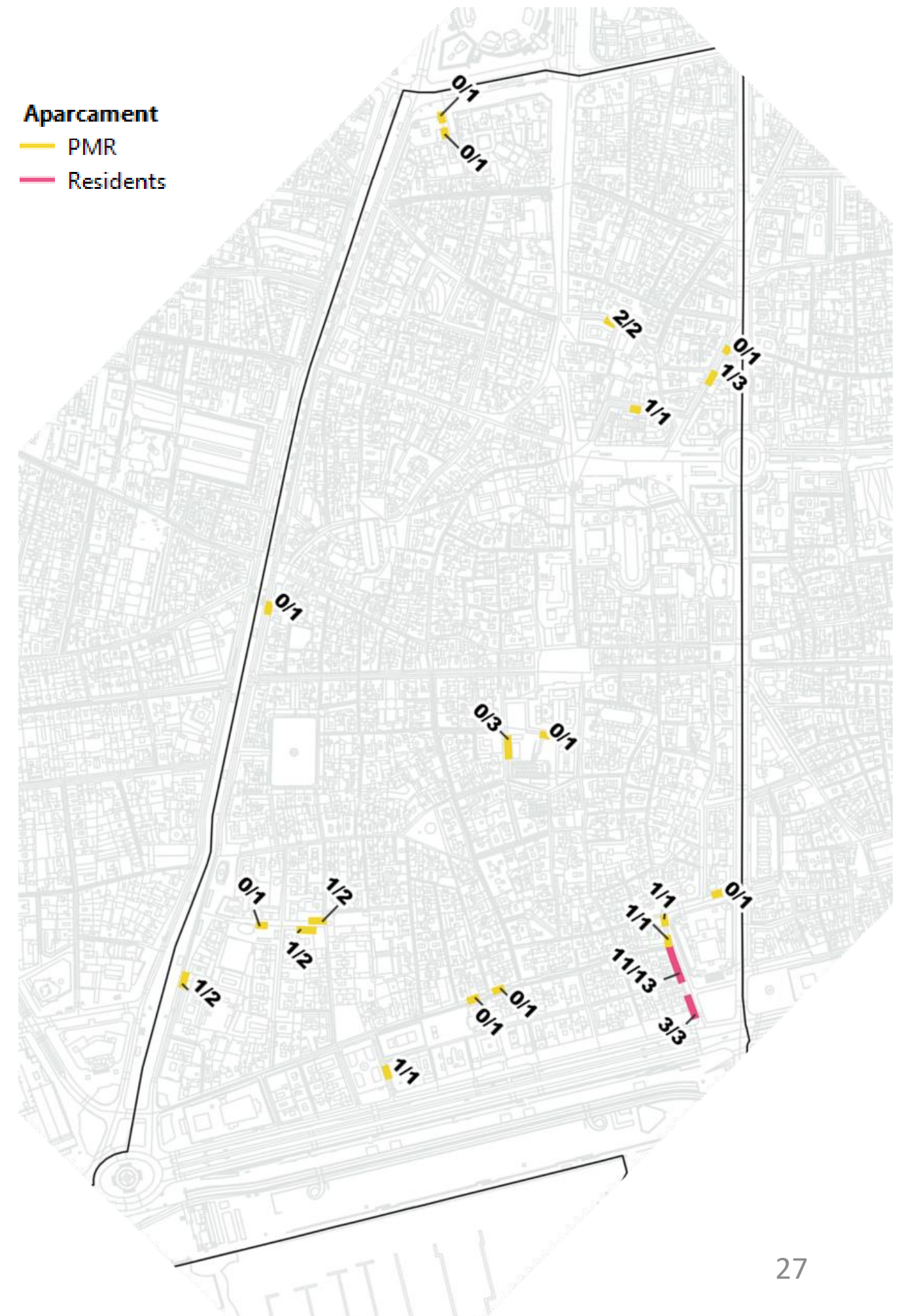
### Oferta i demanda d'estacionament de COTXES

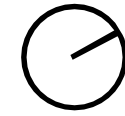
- Les places d'aparcament disponibles per a vehicles privats (43), es troben amb unes ocupacions baixes.
- Les destinades als residents són les que menys abundants en relació a altres tipologies (16 places) i localitzades al sud del barri. L'ocupació és del 88% en el moment de l'observació.
- Les reserves de PMR (27 places) suposen més del 60% de places per vehicle privat amb una ocupació del 44%. Aquestes places, es troben repartides per tot el barri segons les necessitats dels veïns o bé per necessitats d'equipaments municipals del barri amb reserves per PMR.

	Places	%	Ocupació	%
<b>Persones Mobilitat Reduïda</b>	27	63%	12	44%
<b>Reserva residents</b>	16	37%	14	88%
	43			

En el moment de l'observació s'han detectat 48 cotxes mal estacionats: davant de guals, en PMR i altres reserves sense autorització, en passos de vianants, sobre vorera, doble filera, etc.

**Aparcament**  
— PMR  
— Residents





## ESTAT ACTUAL ESTACIONAMENT

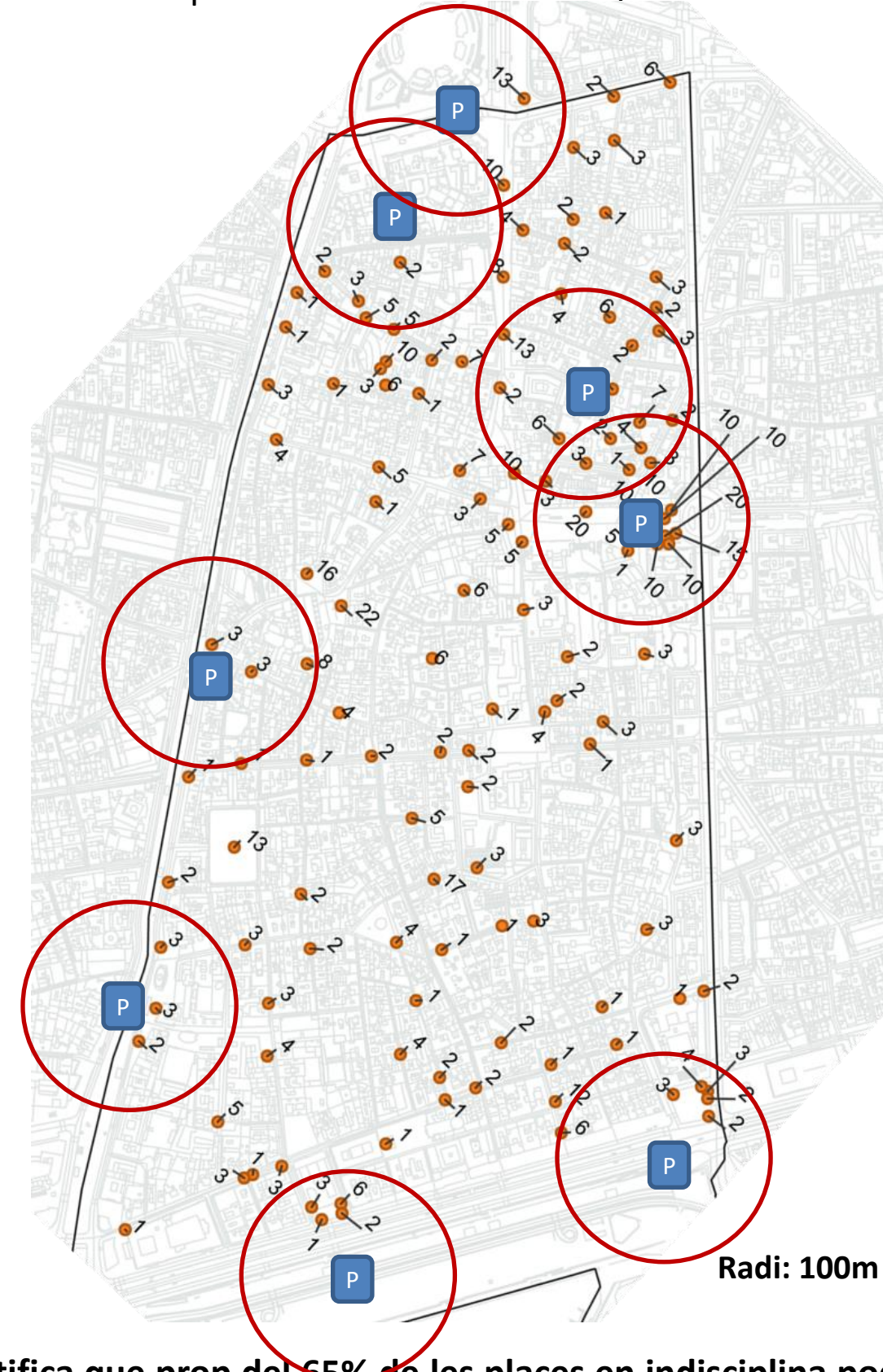
### Oferta i demanda d'estacionament de MOTOS

- Les places d'aparcament disponibles per a vehicles motos (590), es troben amb unes ocupacions elevades, superant el 85% del total.
- La distribució de les places es concentren principalment en els límits amb el Raval i l'eix de Via Laietana.

	Places	Ocupació	%
Motos	590	521	88%



S'han detectat 556 motos estacionades amb indisciplina: sobre vorera, en calçada sense plaça de motos, en plataformes úniques, etc. Aquesta dada denota el dèficit de places i l'alta demanda d'aquest mode de transport.



Es quantifica que prop del 65% de les places en indisciplina podria tenir una plaça en aparcaments soterrats propers.



## ESTAT ACTUAL XARXA DE VEHICLES RODATS

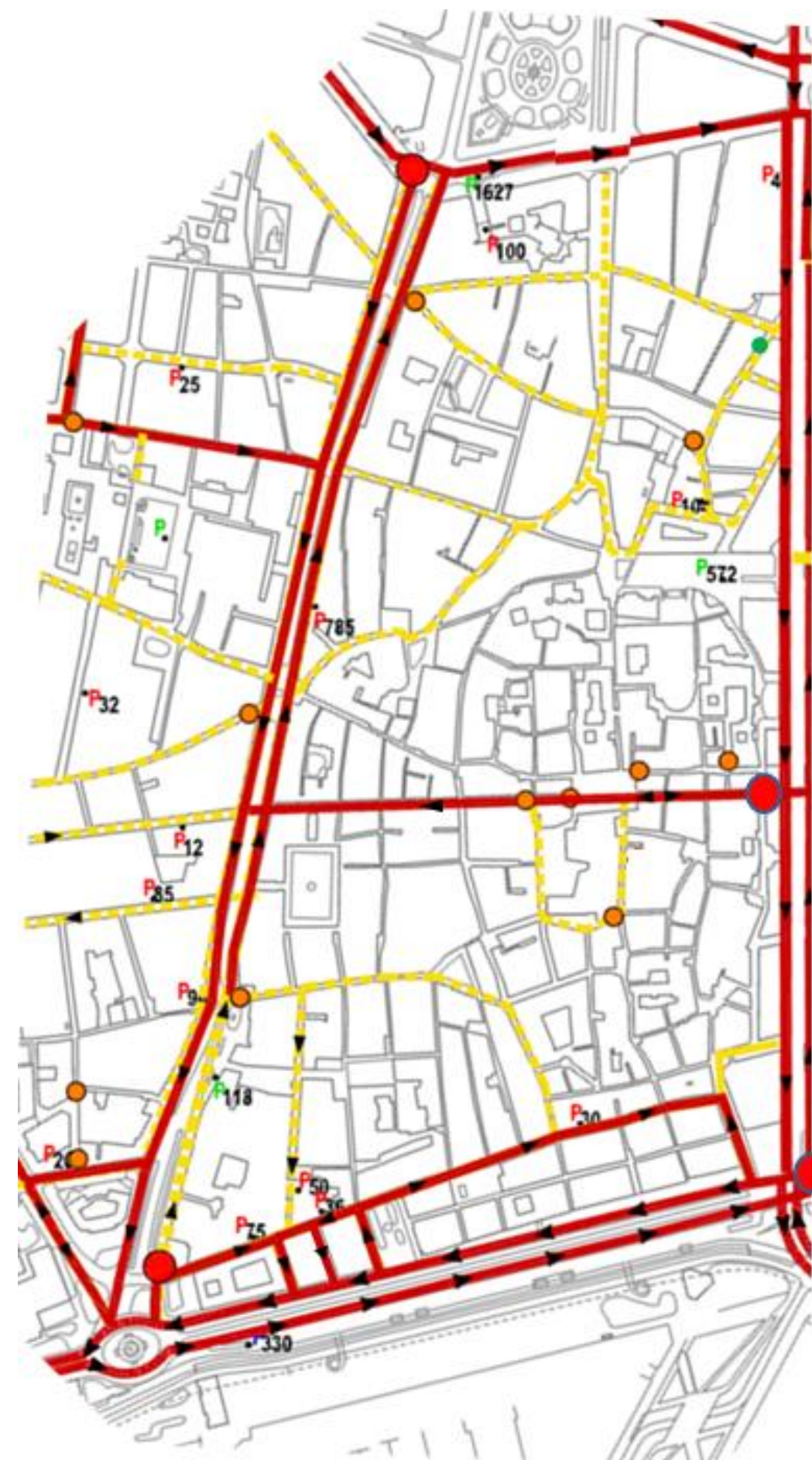
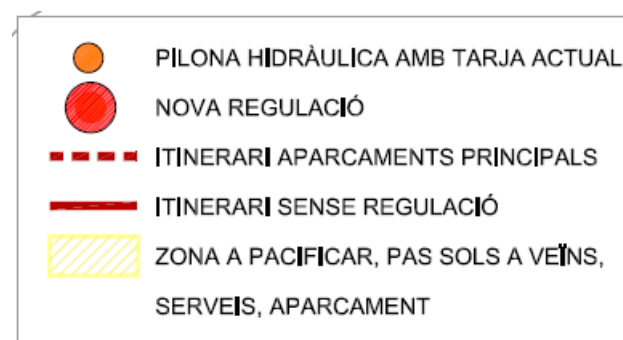
### Xarxa bàsica actual

Actualment totes les vies del barri Gòtic tenen restricció horària d'accés i circulació, excepte la zona del carrer Ample-Josep Anselm Clave.

Els punts de control estan emplaçats a :

- Carrer Ferran a la Plaça Sant Jaume
- Av. Portal de l'Àngel
- Plaça dels Peixos
- Carrer Canuda
- Pujada de la Rambla (càmera)
- Control de gàlib a Magdalenes

Zona	Acceso	Horario de cierre
102 GOTIC NORD	9 FERRAN - SANT JAUME	DI-Ds 11-15 i 17-20:30; Dg 9-21.
102 GOTIC NORD	11 CANUDA - LA RAMBLA	DI-Ds 06-08 i 11-15 i 17-22; Dg 06-22.
102 GOTIC NORD	16 DURAN I BAS - MAGDALENES	DI-Dg 06-22
102 GOTIC NORD	19 LLIBRETERIA - PL. SANT JAUME	DI-Ds 11-15 i 17-20:30; Dg 9-21.
102 GOTIC NORD	67 TEMPLERS - CIUTAT	DI-Ds 11-15 i 17-20:30; Dg 9-21.
102 GOTIC NORD	MAGDALENES (detector de gàlib a 2 metres)	DI-Dg 0-24.
102 GOTIC NORD	RAMBLA (camera de pujada)	DI-Ds 11-15 i 17-20:30; Dg 9-21.
102 GOTIC NORD	26 FONT DE SANT MIQUEL - CIUTAT	DI-Dg 0-24.
111 PORTAL DE L'ANGEL	110 PORTAL DE L'ANGEL - FONTANELLA	DI-Ds 06-08 i 11-15 i 17-22; Dg 06-22.





## ESTAT ACTUAL XARXA DE VEHICLES MOTORITZATS

### Intensitat mitjana de vehicles al Gòtic

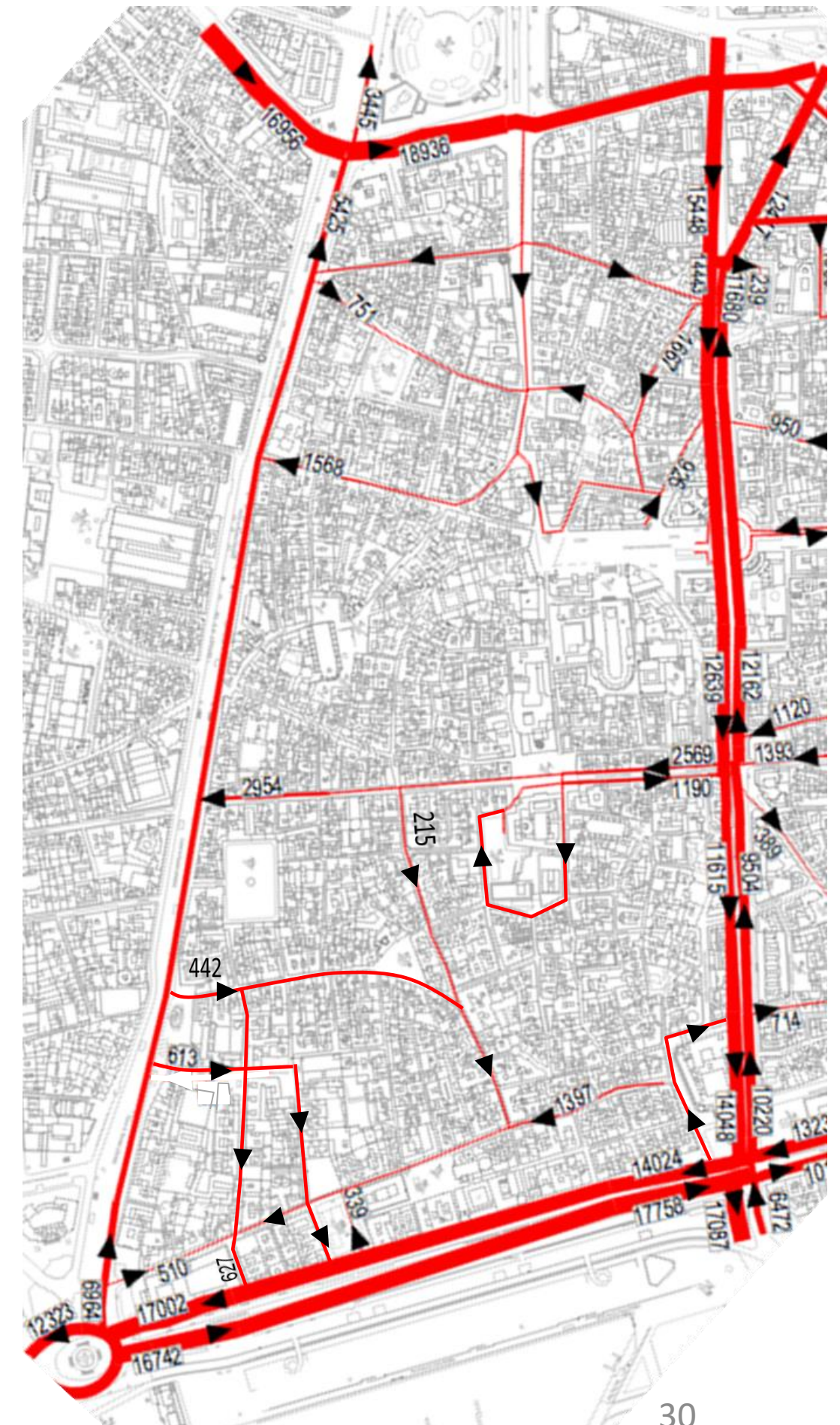
Cada dia entren al barri Gòtic uns 10.000 vehicles, essent el barri on es detecta menys pressió de vehicles privats.

Més del 50% dels vehicles estan relacionats amb les mercaderies i prop del 25% són motocicletes i ciclomotors.

Relacionat amb veïns i vehicles particulars el nombre de vehicles no passa el 25% del total, uns 2.500 vehicles són dels propis veïns de la zona.

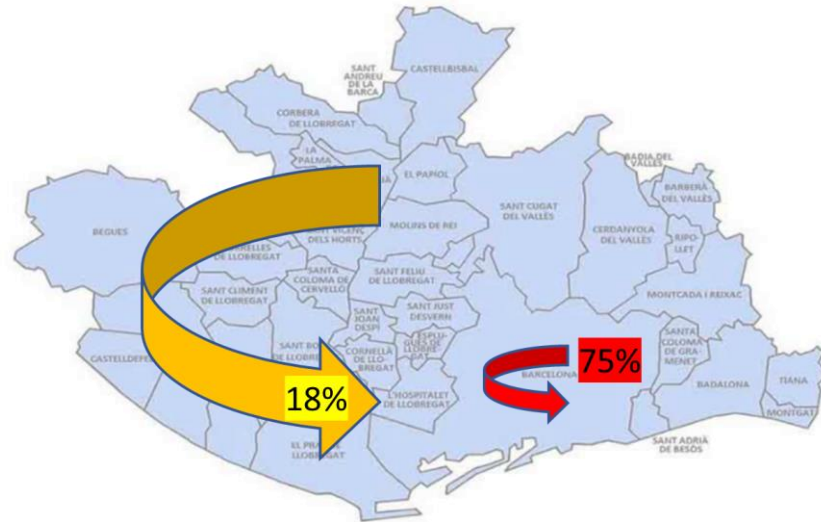
% motos /dia en cada aforament automàtic

**22,35% moto**

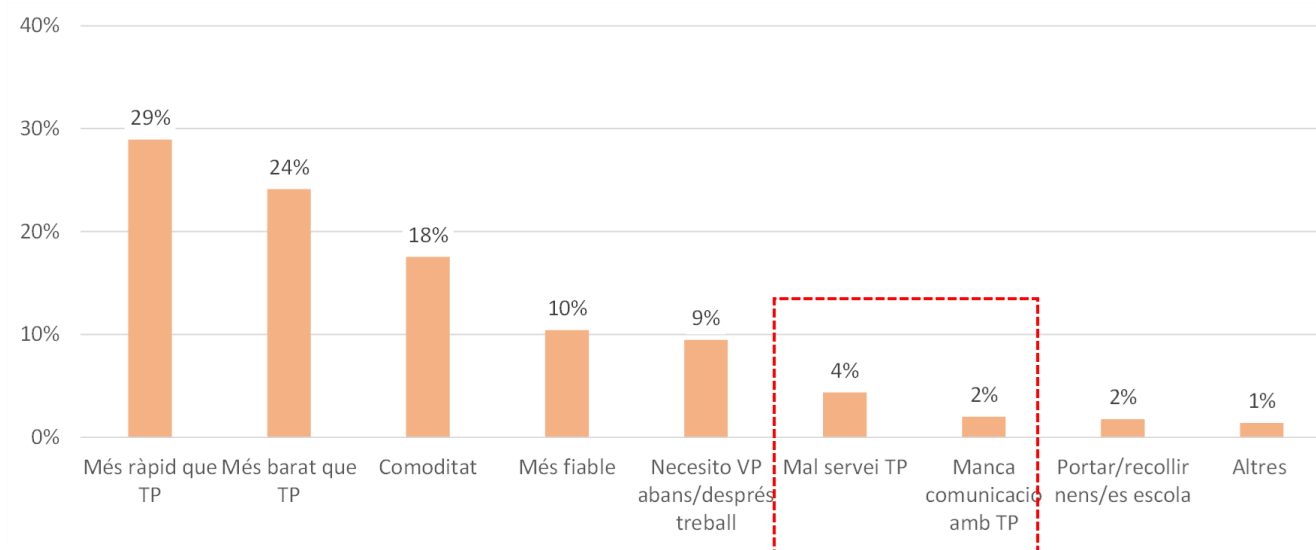


## Enquesta a 457 persones que anaven cotxe i 329 en moto.

- El 75% dels visitants són de Barcelona (el 22% de Sarrià Sant Gervasi).
- El 18% arriben de municipis de la primera corona metropolitana.
- Més residual, hi ha el 6% de desplaçaments de la segona corona i un 1% de més enllà.

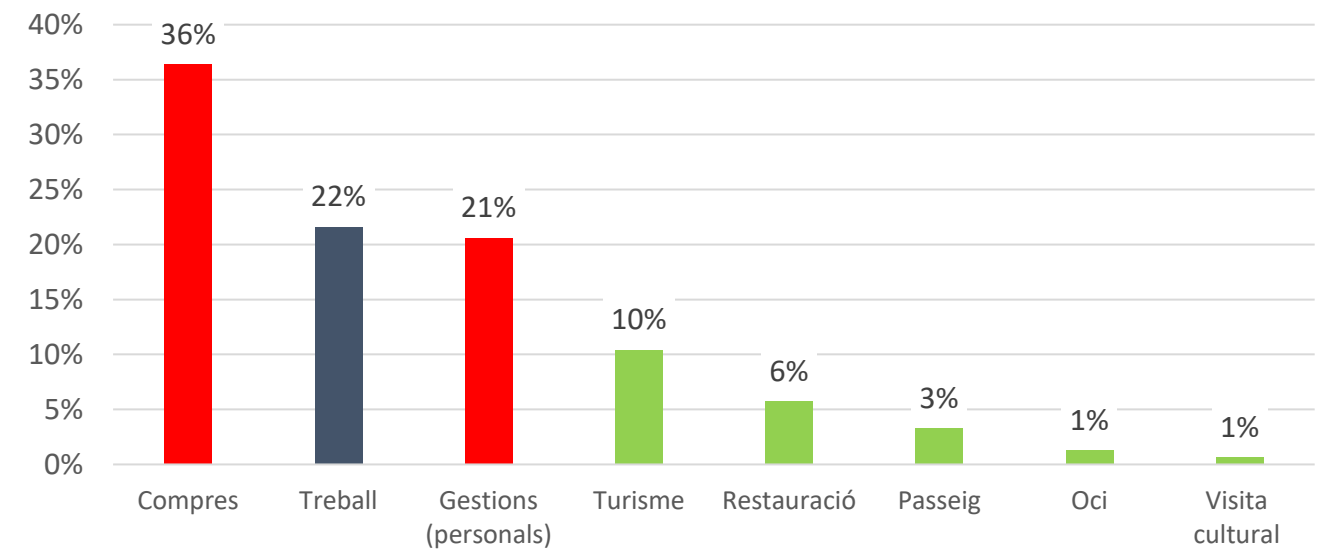


- La percepció que el vehicle privat és més ràpid que el transport públic fa que 1 de cada 3 usuaris utilitzi aquests modes.
- La manca de connexions entre alguns orígens i destinacions fa que el 6% arribi en VP al Gòtic.
- El 86% admet que podria canviar el seu mode de transport i fer el mateix desplaçament amb modes més sostenibles com la bici o el TP (destaca el 51% que podria utilitzar el metro).



## L'ús del vehicle privat pels visitants del Gòtic és per realitzar compres en primer lloc.


- Per motius ocupacionals és el segon motiu per fer servir el v. Privat (22%). **3 de cada 10 usuaris de moto van amb aquest mode per treball.**
- El 21% utilitza el V.P per fer turisme, restauració, o altres activitats personals de lleure.



- El 44% dels usuaris portaven bosses o maletes en el trajecte.
- El 0,4% del total va el vehicle en la seva màxima ocupació. El 59% només va el conductor/a.

Mitjana ocupación total:

  
1,1 Moto

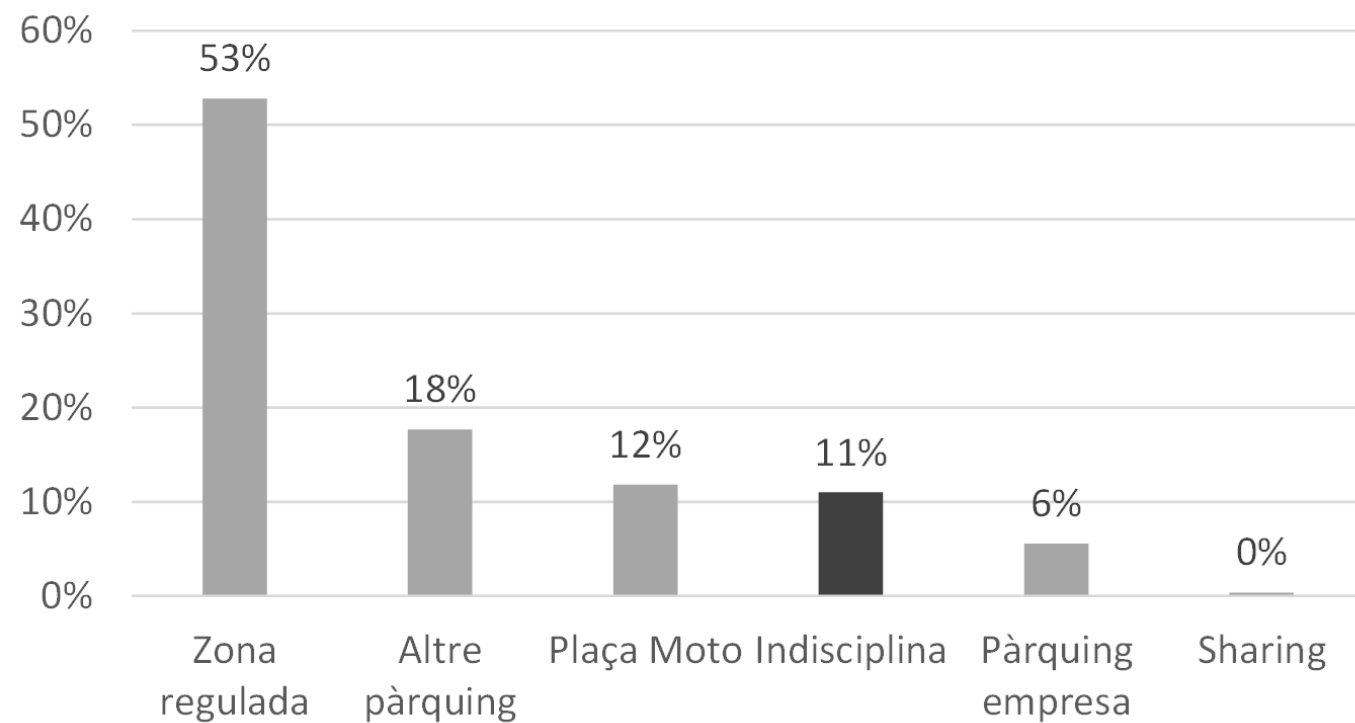
  
1,32 Cotxe

NOTA:

Enquestes realitzades del 25 de maig al 7 de juny de 2021

### Hi ha un 11% que comet indisciplina alhora d'estacionar.

- Més de la meitat dels usuaris estacionen a la via pública en zona regulada.
- L'ús dels vehicles privats de sharing encara no s'ha popularitzat com a alternativa a tenir un vehicle de propietat.



### Respecte a la moto:



- El 51% usuaris de moto consideren que és el mode més ràpid per fer el seu desplaçament. El 38% es desplacen en moto per comoditat i el 8% pel mal servei de Transport públic i la poca fiabilitat.
- El 23% dels motoristes afirmen que aparquen regularment en situació d'indisciplina.
- El 88% dels usuaris de la moto podrien canviar (75% amb el metro).





## SEGURETAT VIÀRIA

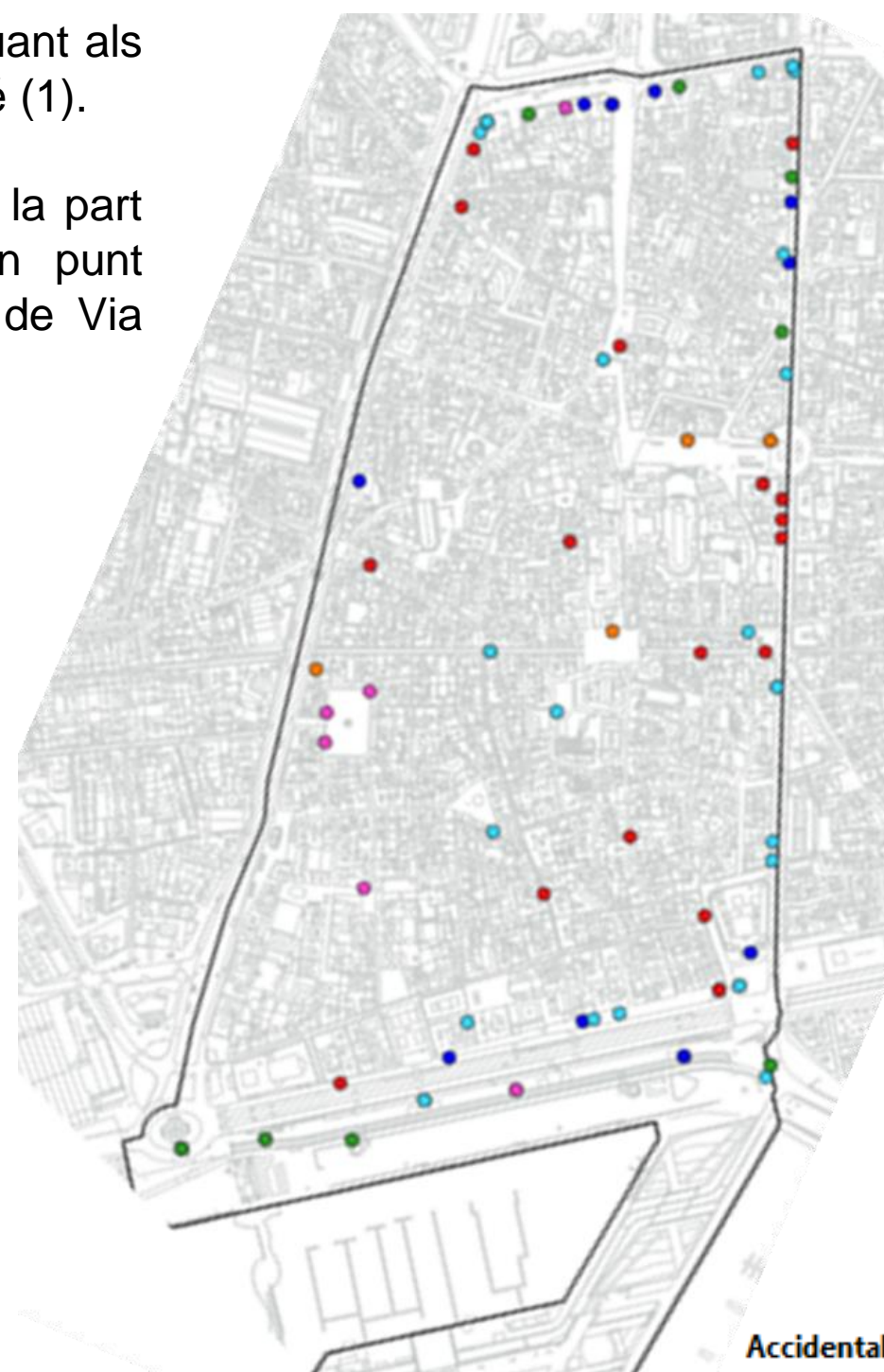
### Punts d'accident i tipologia (2021)

Un dels eixos més destacats del Gòtic en quant als accidents és el Passeig Colón i Anselm Clavé (1).

La majoria dels accidents es concentren en la part sud del barri, tot i que també hi ha un punt significatiu a la Plaça Catalunya (2) i l'eix de Via Laietana (3).

Els accidents amb ciclomotor i motocicleta representen el 44,9% del total d'accidents.

Es van produir 20 atropellaments.



Accidentalitat	
18	Abast
5	Altres
20	Atropellament
16	Caiguda
34	Col·lisió
7	Xoc contra element estàtic



## DIAGNOSI DE L'ESTAT ACTUAL

### GENERALITATS

- El barri del Gòtic té una població de 21.715 persones (2020). El 15% de la població té més de 75 anys i el 61,9% són estrangers (51,5% al districte). La major concentració de població és a Ferran-Via Laietana. Al centre del Gòtic no hi ha gran concentració.

### MOBILITAT DE VIANANTS

- El 72,42% de la longitud de carrers són plataforma única.
- Només el 4,7% de la longitud de carrers tenen voreres amb amplades inferiors a 1,8 metres.
- Hi ha una elevada concentració de vianants en el perímetre del barri, on per la Rambla passen més de 100.000 persones al dia. A l'interior del barri, destaquen carrers com Portal de l'Àngel o la pròpia la Plaça Sant Jaume o Comtal, etc.
- Els pitjors nivells de servei dels vianants es localitzen a les voreres de Ferran, entorn del carrer Ample i a l'entorn del carrer Joaquim Pou.
- Un 43% dels visitants del barri ho fan per gestions personals o compres i el 85% són de la ciutat.

### MOBILITAT EN TRANSPORT PÚBLIC

- Pel que fa a la xarxa de ferrocarril, metro i bus ortogonal, es detecta una bona cobertura funcionant en coordinació, pràcticament tota la població disposa d'una parada a menys de 250 metres de la seva residència. Les estacions de connexió amb transport públic de connectivitat exterior (rodalies, FGC) tenen una cobertura inferior, sobretot a la part del barri entre Ferran i el mar.
- El bus de barri creua el barri per la part sud, la part nord no presenta oferta de bus de barri, el servei actual no es del tot eficient i seria recomanable una adaptació o flexibilització de la seva utilització.. Totes les parades del bus ortogonal estan adaptades. |

## DIAGNOSI DE L'ESTAT ACTUAL

### MOBILITAT EN BICICLETA I VMP

- Per l'interior del barri no hi ha carrils bici ni itineraris ciclables recomanats, es detecta un important problema de fricció entre vianants, bicicletes i VMP en algunes zones intensivament utilitzades per vianants.
- Es detecta la falta d'una estructura interna i la connexió amb la xarxa de ciutat i una convivència complexa entre el vianant i la bici a les zones de plataforma única, per la qual cosa, les friccions entre ciclistes, VMP amb els vianants es una freqüent font de conflictes al barri.
- Hi ha quasi 800 places d'aparcament per a bicicletes (ocupació del 67%) i 307 ancoratges de bicing repartits en 11 estacions de Bicing (ocupació del 57%). Dels aforaments realitzats, la connexió en bicicleta longitudinal per l'accés de Portal de l'Àngel es el corredor on es detecta major nombre de bicicletes.
- Els enquestats en bicicleta majoritàriament venen a fer gestions de feina o estudi i abans feien el seu desplaçament en moto o en transport públic.

### MOBILITAT EN VEHICLE PRIVAT

- Respecte al vehicle privat, cada dia entren al barri uns 10.000 vehicles (22,35% motos), no s'han detectat problemes de capacitat en cap punt interior, només al perímetre es localitzen índex de saturació propers a la capacitat: Jonqueres, Via laietana, Pg. Isabel II, etc.
- Les motos representen al voltant de 1 de cada 4 vehicles que es mouen pel barri, amb la singularitat de que algunes de elles esquiven els períodes de regulació dels accessos en vehicle i circulen per l'interior del barri de forma irregular.
- Tot el barri esta regulat en els seus accessos amb 7 pilones o espais de regulació, els horaris de cada espai son diferents i es planteja uniformitzar els horaris establerts. Habitualment el trànsit esta regulat entre les 11 i les 15 + 17 a 20 de dilluns a dissabte i de 9 a 21 els diumenges i festius

## DIAGNOSI DE L'ESTAT ACTUAL

### APARCAMENT

- Dins del barri, es localitzen 190 places per la DUM (ocupació 60%), 2 per vehicle elèctric, 51 reserves i 20 espais per taxis, també 26 places per PMR (65%), 16 places per residents (88%). L'oferta de places molt reduïda en general, només queden algunes de residents al voltant del carrer Fusteria.
- Respecte als aparcaments públics fora de calçada, el barri disposa de 4 grans aparcaments perimetrals amb capacitat per 3.500 vehicles aproximadament, l'interior del barri disposa de 5 aparcaments petits amb una capacitat total d'uns 200 vehicles en total.
- Respecte a les motos, s'han localitzat 590 places, amb ocupacions del 90%, en aquest mode, i amb 556 motos mal estacionades.

### DUM

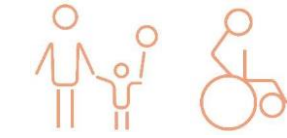
- L'ocupació de les 175 places DUM és del 70% al matí (tram de 8-11 h), amb puntes del 80% a la franja de 11 a 12 del matí i del 58% a la tarda (tram de 15-19 h) amb una punta d'ocupació del 67% a les 18 de la tarda.
- La indisciplina dins de les zones DUM, és del 12,2% al matí és de prop del 5,7% mentre que a la tarda augmenta al 32%. Es manté una certa indisciplina temporal en les zones on l'horari de regulació finalitza a les 11 h. La DUM irregular té una incidència més elevada en la zona nord del barri amb un total de vehicles estacionats a les hores de més congestió de 59, que succeeix al matí
- Durant el treball de camp s'ha comptabilitzat un promig de 0,6 vehicles obstruint la circulació en horari de matí 8-11 h), valor que es manté constant al migdia 0,7. Del total de vehicles observats estacionats irregularment, un 6,4% obstruïen la via de circulació. Aquests vehicles s'han detectat als voltants de la Plaça de la Vila de Madrid i el carrer Canuda i a la zona del carrer Sagristans, prop de la Catedral.

### ACCIDENTALITAT

- No es un barri especialment problemàtic pel que fa al nombre d'accidents, només el seu perímetre, la majoria dels accidents es concentren al Pg. Isabel II i a la Via Laietana. El 46% dels accidents succeeixen durant la tarda (de 15 a 21h).

## **2 ESTRATÈGIES I PROPOSTES DEL PLA DE MOBILITAT DEL GÒTIC**

XARXA DE VIANANTS  
XARXA DE BICICLETES  
XARXA DUM  
XARXA VEHICLES RODAT

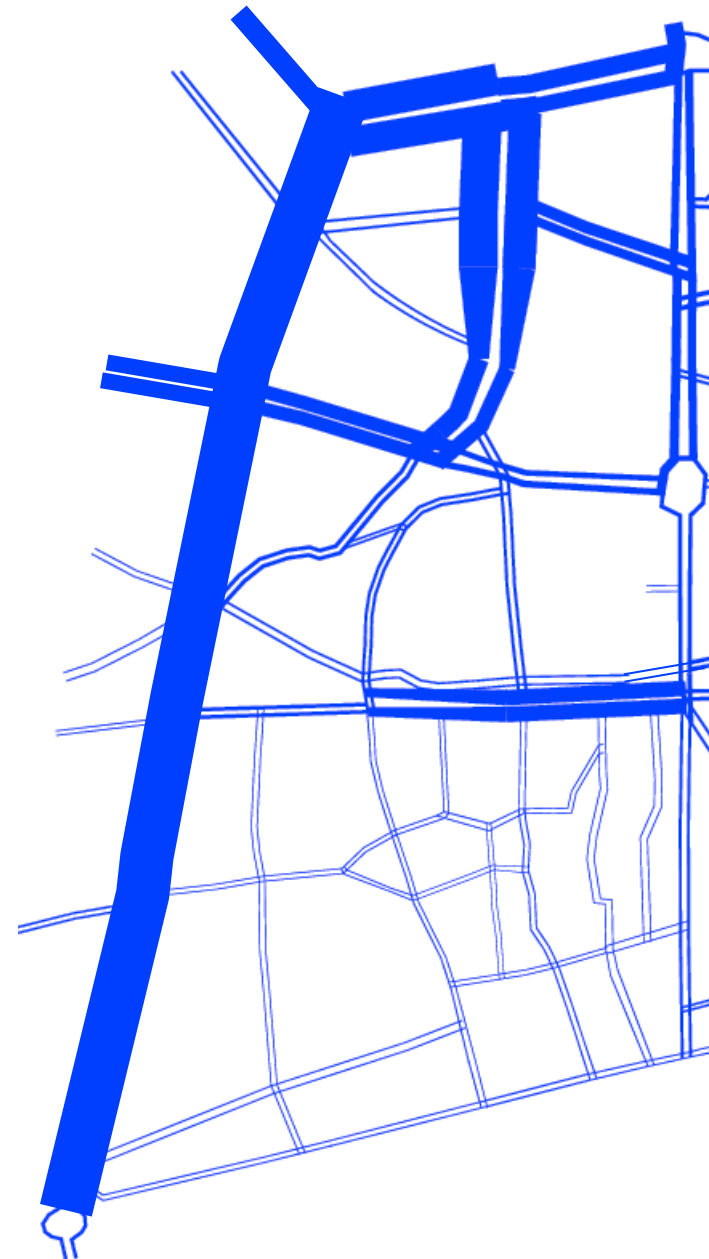


## XARXA DE VIANANTS

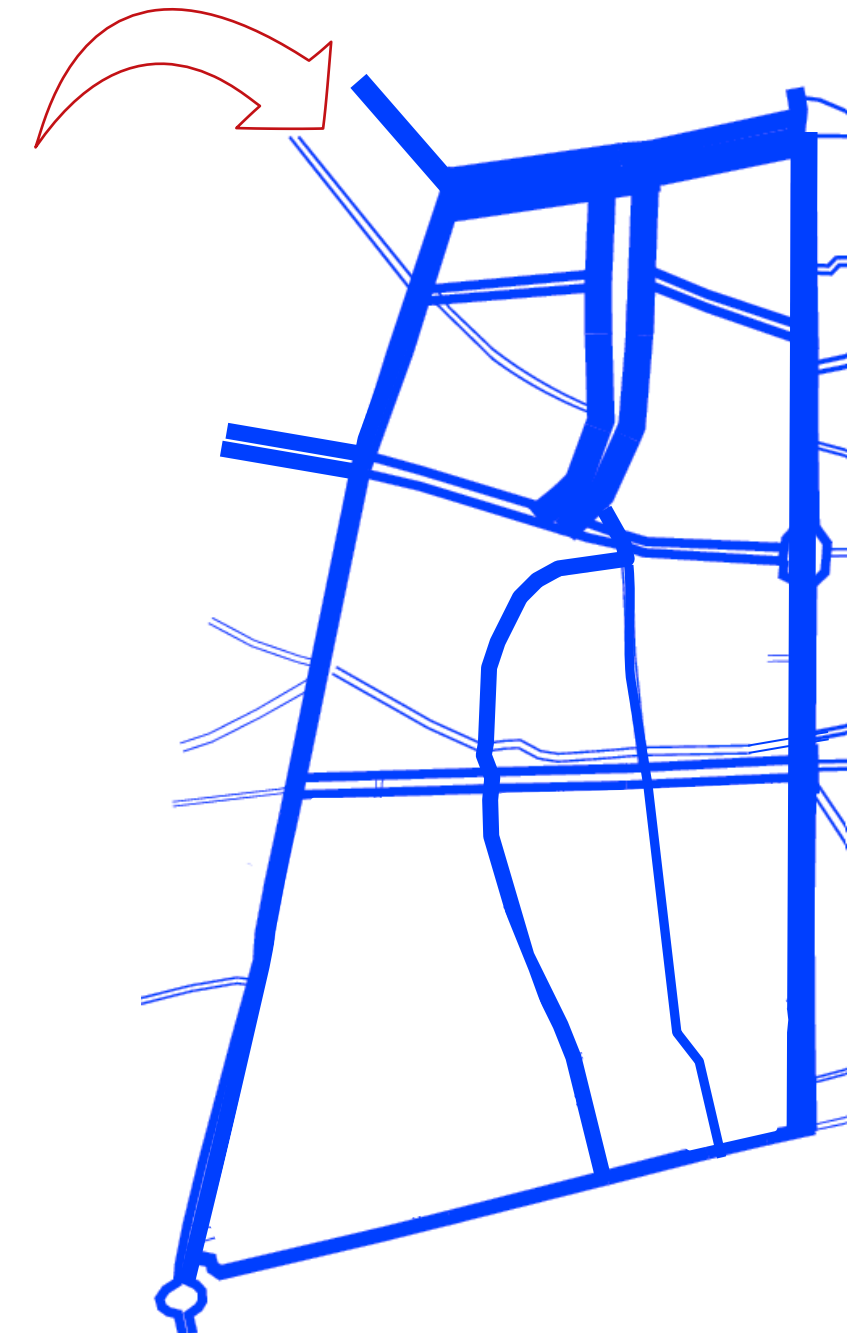
### A1 ESTRATÈGIES

- Crear una xarxa interna al barri amb uns nivells de servei admissibles i amb espais còmodes per circular.
- Crear un xarxa bàsica per visitants, establir rutes turístiques, regular els grups de turistes i dels seus guies, i intentar protegir els espais per residents.
- 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).
- Incrementar les connexions i la seguretat dels vianants a l'hora de creuar la xarxa bàsica perimetral i interior de circulació al barri, sobretot a la Via Laietana i Rambla.
- Redactar un projecte per apropar el barri al mar a través del Pg. Colom, ampliació de voreres i millora de l'accessibilitat.
- Aterrar el Pla de mobilitat turística al barri.
- Assegurar i prioritzar adequadament els itineraris a peu des de les parades de metro (Liceu, Plaça Catalunya i Jaume I) fins a les zones de màxima atractivitat turística i comercial.
- Disposar d'itineraris segurs, en especial per tots els equipaments educatius (sobretot al Gòtic Sud) i en de la resta d'equipaments del barri (CAP).

### INTENSITAT ACTUAL



### INTENSITAT OBJECTIU





## XARXA DE VIANANTS

### B1\_ACCIONS

Generar uns eixos prioritaris per a la mobilitat de vianants

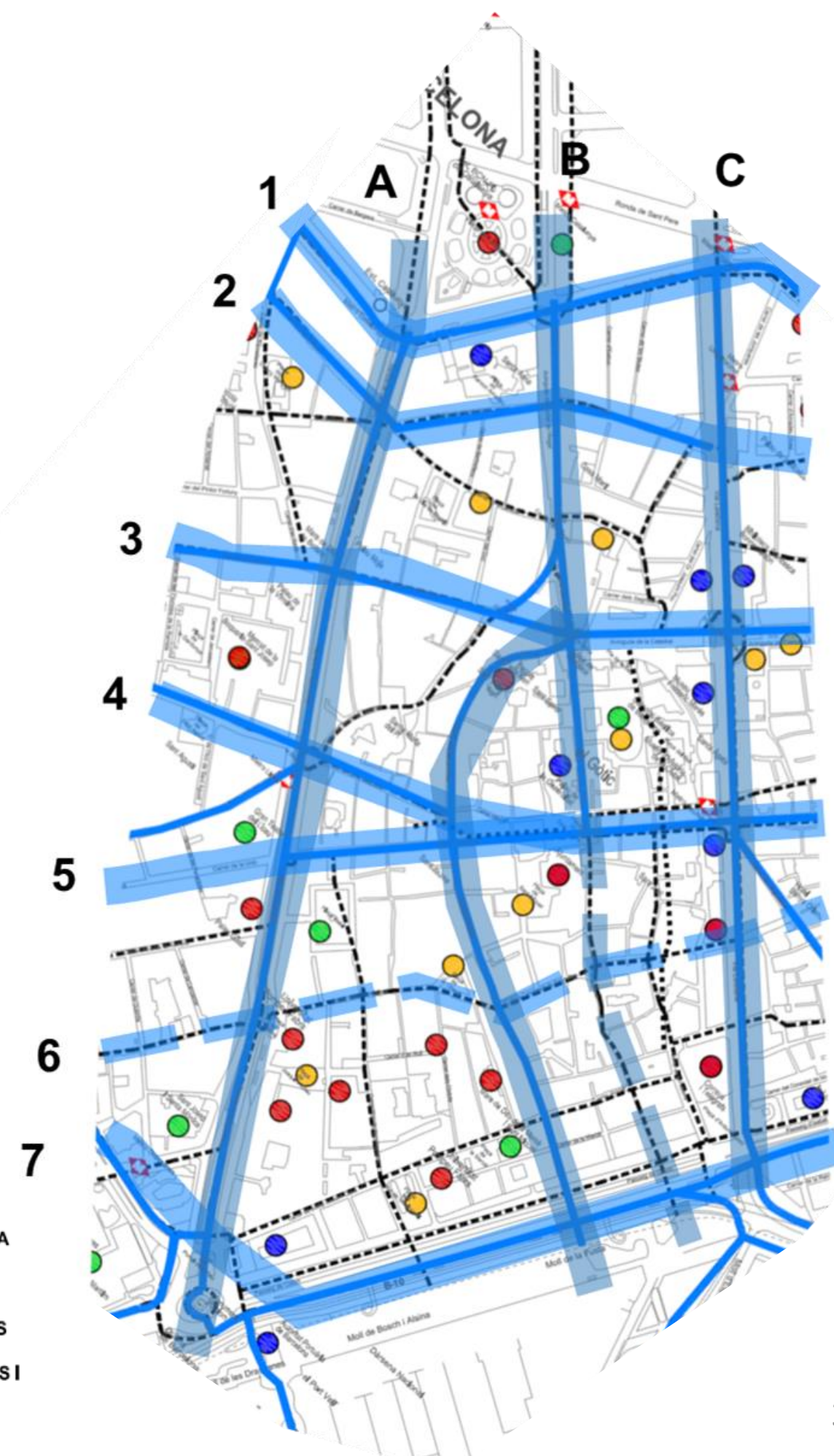
#### EIXOS DE VIANANTS BESÒS - LLOBREGAT

1. Fontanella
2. Comtal
3. Portaferrissa / Av. Catedral.
4. Boqueria / Plaça Sant Jaume
5. Ferran / Plaça Sant Jaume / Jaume I
6. Escudellers
7. Passeig de Colon

#### EIXOS DE VIANANTS MAR - MUNTANYA

- A. Rambla
- B. Porta del l'Àngel / Ciutat / Regomir / Avinyò / Port.
- C. Via Laietana

- PUNTS D'OCI I CULTURA
- PUNTS D'OFICINES
- PUNTS D'EQUIPAMENTS
- PUNTS D'AREA DE JOCS I D'ESTADA



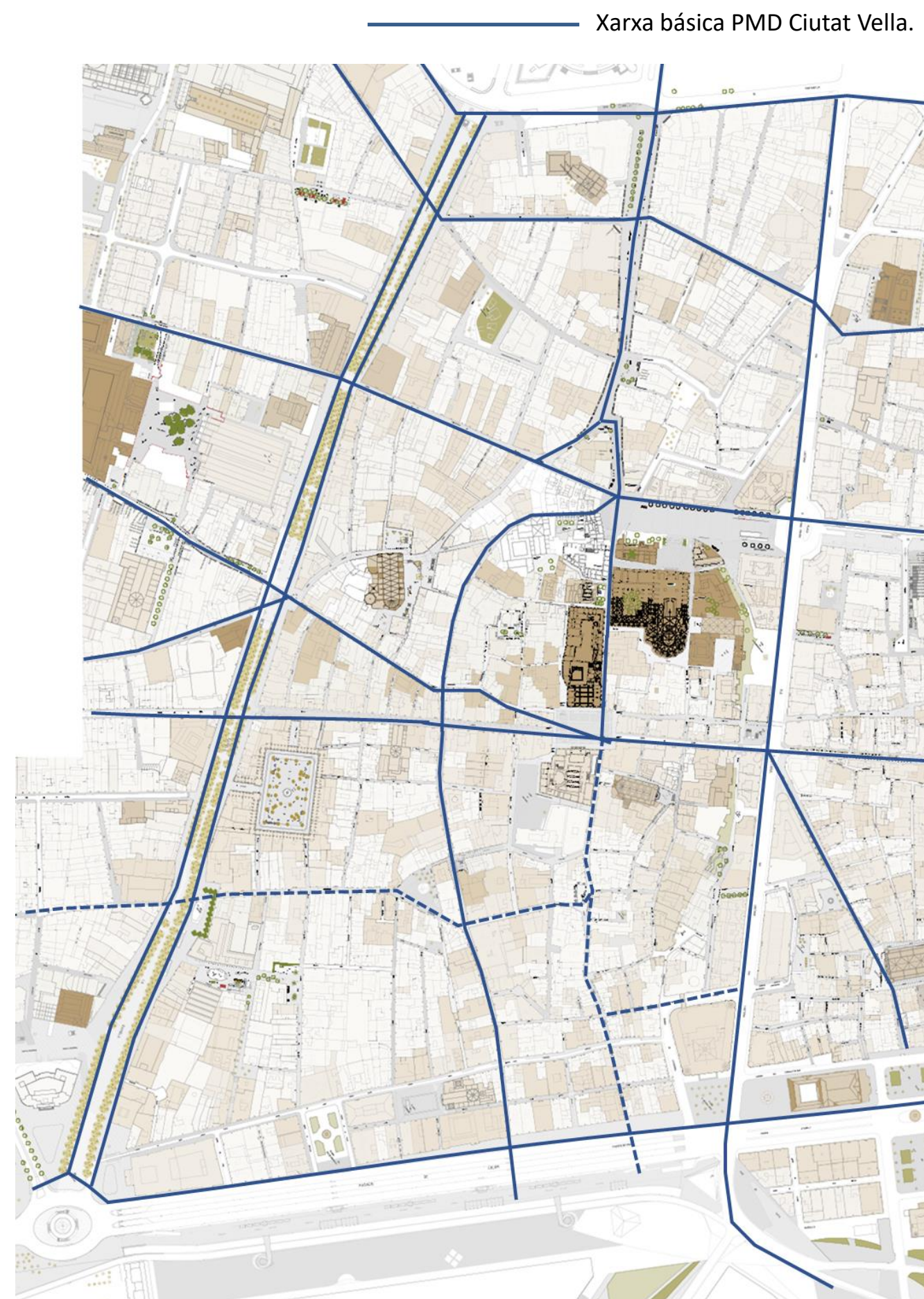


## XARXA DE VIANANTS

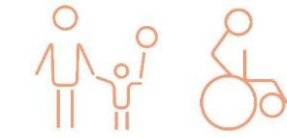
### B1\_ACCIONS

Millorar els espais i eixos per a vianants amb deficiències de capacitat o accessibilitat.

1. TRAM CARRER TOMAS MIERES
2. TRAM CARRER JULIA PORTET
3. TRAM CARRER JAQUIM POU
4. TRAM CARRER DURAN I BAS
5. TRAM FONTANELLA
6. TRAM CARRER AMPLE
7. VIA LAIETANA (en execució)
8. EIX FERRAN / JAUME I
9. RAMBLA
10. PG. COLON







## XARXA DE VIANANTS

### B1\_ACCIONS

Les accions es prioritzen en funció de l'impacte positiu sobre l'accessibilitat, el nivell de servei i la connectivitat.

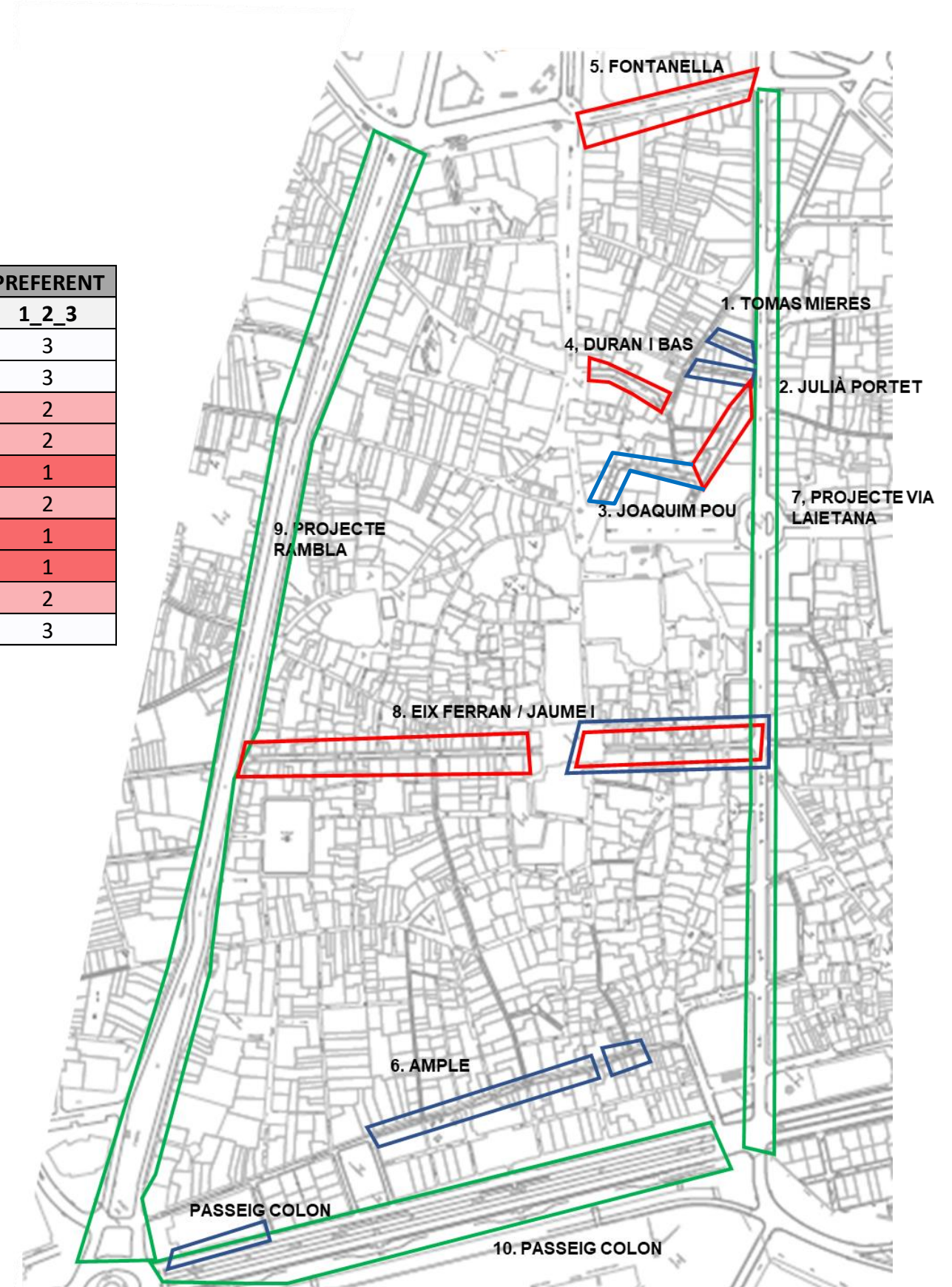
LLISTAT DE CARRERS ON CAL ACTUAL	ACTUACIÓ			XARXA BASICA VIANANTS		PREFERENT
	ACCESSIBILITAT	N.SERVEI	CONNECTIVITAT	SI	NO	1_2_3
1. TRAM CARRER TOMAS MIERES	X				X	3
2. TRAM CARRER JULIA PORTET	X				X	3
3. TRAM CARRER JAQUIM POU		X	X	X		2
4. TRAM CARRER DURAN I BAS	X		X		X	2
5. TRAM FONTANELLA		X		X		1
6. TRAM CARRER AMPLE	X		X		X	2
7. PROJECTE VIA LAIETANA		X	X	X		1
8. EIX FERRAN / JAUME I	X	X	X	X		1
9. RAMBLA		X	X	X		2
10. PG. COLON	X				X	3

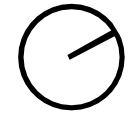
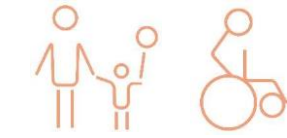
**PREFERENCIA 1** Actuació a curt termini

**PREFERENCIA 2** Actuació a mig termini

**PREFERENCIA 3** Actuació a llarg termini

- Actuació per voreres inaccessibles
- Actuació per nivells de servei deficients
- Projectes de Ciutat (perímetre del barri)





## XARXA DE VIANANTS

### B2\_ALTRES ACCIONS

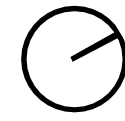
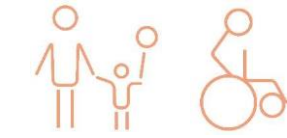
## PROPOSTES DE CARÀCTER ESTRATEGIC I AMB EL FOCUS EN LA MOBILITAT DEL VIANANT

### PERÍMETRE DEL BARRI

1	Projecte; execució de Transformació de la Via Laietana, per ampliar i millorar la mobilitat dels vianants. Ampliació de les voreres i reducció de la capacitat del vehicle privat. Projecte de la Plaça d'Antoni Maura, creació d'un gran pas de vianants central. Ordenar el trànsit en coordinació amb la direcció de serveis de mobilitat per tal de reduir el trànsit de pas de cotxes i motos per l'interior del districte, emprant les noves tecnologies de control (via visió artificial) i de gestió d'aparcaments i matrícules. Connexió barri Gòtic i Casc Antic amb més creuaments.
2	Desenvolupar el projecte de Transformació de la Rambla, ampliant voreres i reduint el trànsit de pas de vehicles, per millorar la mobilitat dels vianants tant longitudinal com transversalment, millorant les connexions amb el mar.
3	Projecte per millorar la mobilitat dels vianants a les voreres del carrer de Fontanella.
4	Projecte per millorar la mobilitat i els espais dels vianants, reduint la secció de pas pel vehicle privat al Pg. Colom.

### INTERIOR DE BARRI

5	OBRES ACCESSIBILITAT: Transformació dels carrers Tomas Mieres i Julia Portet.
6	OBRES NIVELLS DE SERVEI: Transformació dels carrers Duran i Bas, Joaquim Pou, Ample i accions de millora a Ferran, Haume I, Via Laietana i Rambla.
7	Analitzar i millorar itineraris segurs al voltant dels equipaments barri, sobretot al L nou CAP del Gòtic, i entorn Catedral.
8	Projecte i execució de la transformació del Carrer Jaume I - Ferran en un eix de vianants i bicicletes en compatibilitat amb la resta d'usos previstos al carrer. Prova pilot eix transversal ciclista a C.Ferran.
9	Projecte de permeabilització, accessibilitat entre el Gòtic i balconada-Mol de la Fusta: primer projecte: Continuitat de Avinyó i Medinacelli.
10	Estudi i implementació de millores per eliminar les friccions al carrer Canuda, Plaça George Orwell, Escudillers i a la Plaça Reial.
11	Estudi de punts d'atracció turística del barri Gòtic, anàlisi dels itineraris de guiatge de grups desde els orígens dels desplaçaments. Realització d'una prova pilot de guiats.
12	Senyalització per vianants dels carrers preferents acordats al pla d'acció del barri Gòtic.
13	Campanya estratègica de comunicació per l'accés als pols d'interès turístic i altres punts d'atracció: Catedral, etc.
14	Estudi per Revisar la funcionalitat de l'Avinguda Portal de l'Àngel fins a la Catedral. Eliminació d'obstacles, millora de paviment, etc.

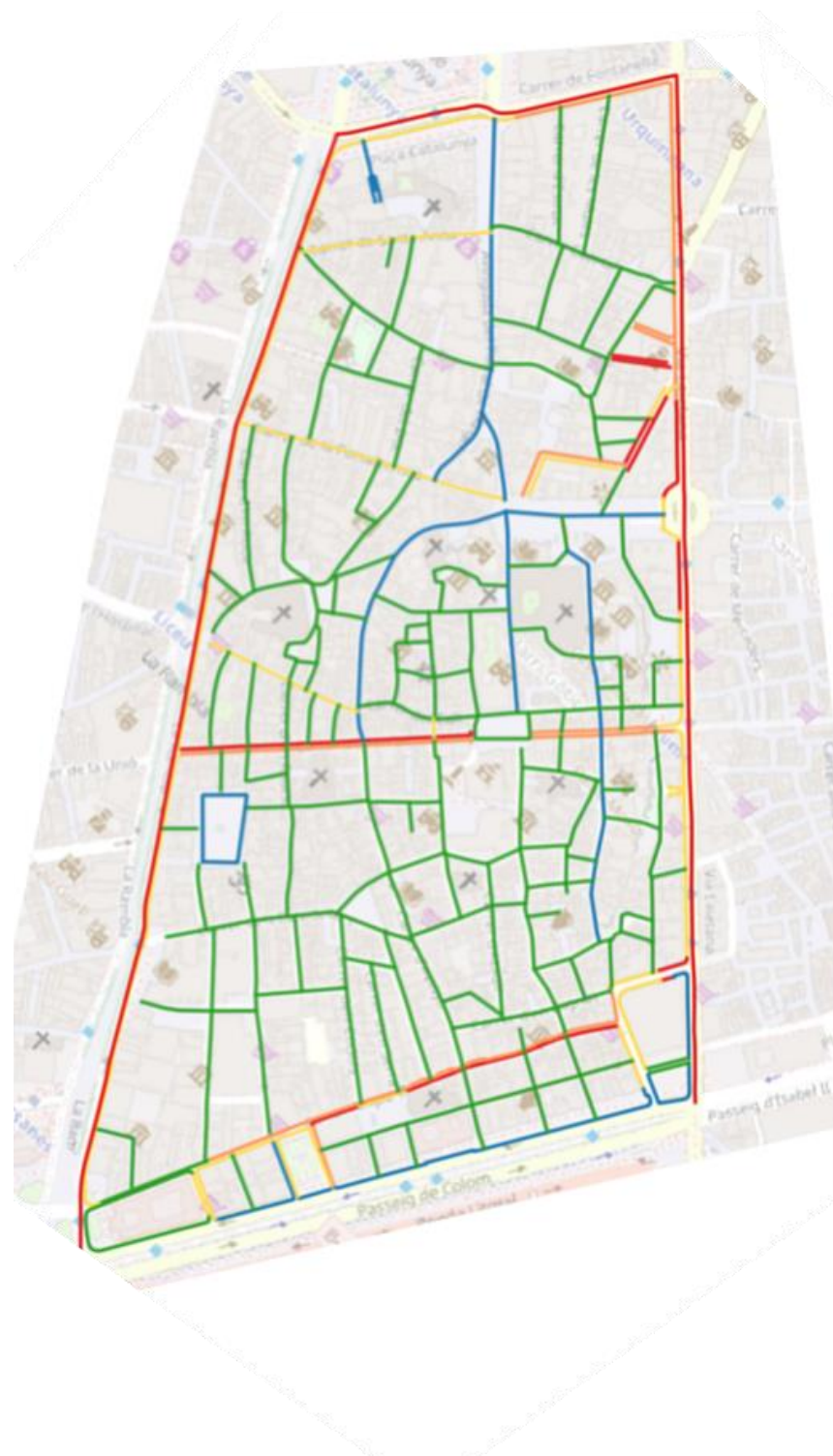


## XARXA DE VIANANTS

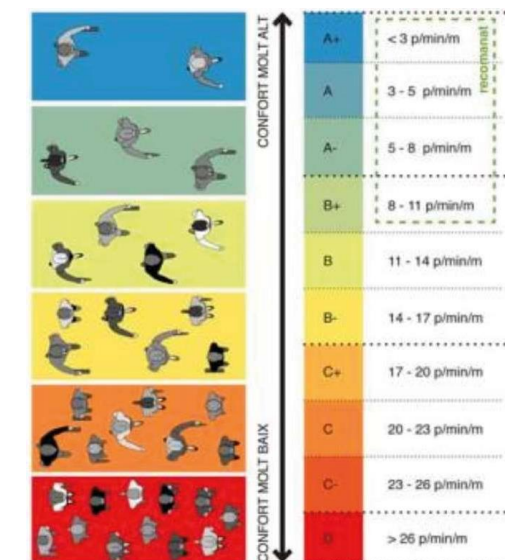
### C\_RESULTAT ESPERAT

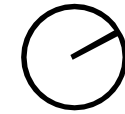
- La potenciació i millora d'eixos prioritaris, mitjançant l'ampliació d'espai per al vianant i reducció de les friccions amb la resta de modes (cotxe, bicicleta, ...).

**NIVELL DE SERVEI ACTUAL**



**NIVELL DE SERVEI OBJECTIU**

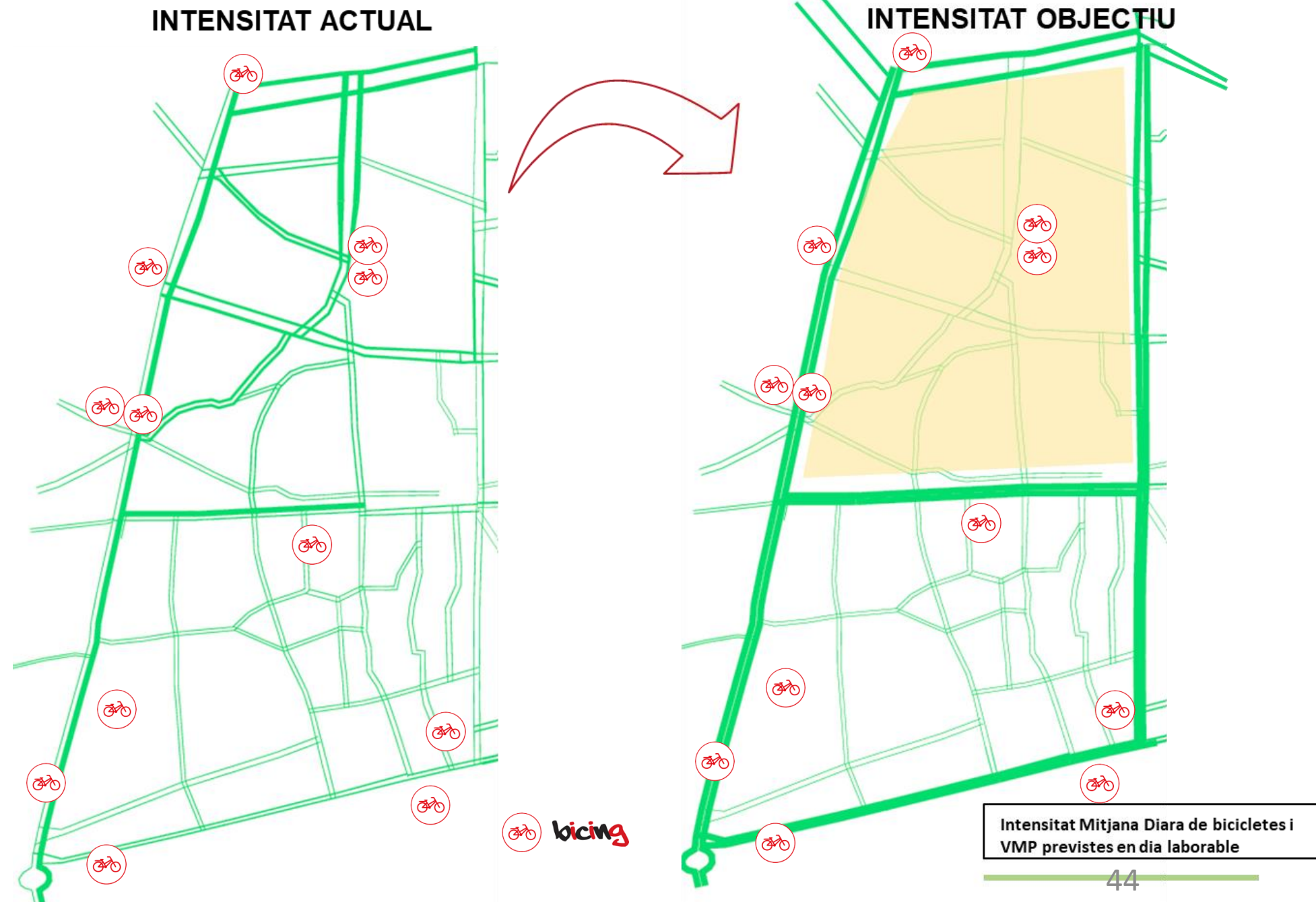


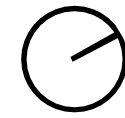


## XARXA DE BICICLETES I VMP

### A ESTRATEGIA

- Generar una xarxa d'itineraris preferents interiors i regular l'ús de la bici dins i fora d'aquesta xarxa (adaptació horària, espais exclusius de vianants, i nova senyalització de baixada obligatòria de la bici en un determinat horari.), l'objectiu es reduir el nombre de bicis en fricció amb les principals zones de vianants.
- Cercar la solució perquè les bicis puguin desplaçar-se per l'eix Ferran i Via Laietana en doble sentit.
- Redistribuir els aparcaments de bicicletes i el bicing a zones més allunyades de les rutes amb més densitat e vianants, per tal de minimitzar les friccions.
- Estudiar la limitació de la mobilitat en GRUP de bicicletes per l'interior del barri, ja sigui horària o per itineraris establerts (perimetrals).
- Ordenar la mobilitat dels VMP, i dels espais públics i ambients per utilitzar els skates, diferenciant aquells usos per desplaçament als usos de forma esportiva.
- Ordenar la mobilitat dels VMP d'activitat econòmica durant l'estiu.





## XARXA DE BICICLETES I VMP

### B\_ACCIONS

- **Vertebrar els carrils bici planificats i connectar-los amb els eixos ciclistes que venen dels barris de l'entorn.**
- **Desplaçar les parades de Bicing cap al perímetre del barri.**

#### EIXOS TRANSVERSALS

1. Eix Fontanella
2. Eix discontinu central
3. Eix Ferran / Jaume I
4. Eix Pg Colon

#### EIXOS LONGITUDINALS

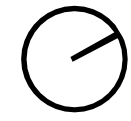
- A. Eix Rambla
- B. Eix Via Laietana

- **Reforçar a l'espai central l'acompliment de l'ordenança per evitar les friccions actuals entre vianants i bicicletes.**
- **Campanyes de comunicació recordant l'ordenança de bicicletes a les zones de màxima demanda de vianants.**
- **Estudi per regular el trànsit de bicicletes en funció de l'amplada del carrer i del nombre de bicicletes que circula.**

L'Ordenança indica que

- En els espais reservats als o les vianants, s'ha de suspendre la circulació en els moments d'alta intensitat o aglomeració de circulació d'aquelles persones, o quan no resulti possible mantenir respecte d'elles un metre de distància, o circular en línia recta durant cinc metres de manera continuada
- S'ha d'evitar circular a menys d'1 metre de les façanes i extremar l'atenció respecte la incorporació de ciutadans/es dels immobles a la vorera".





## XARXA DE BICICLETES

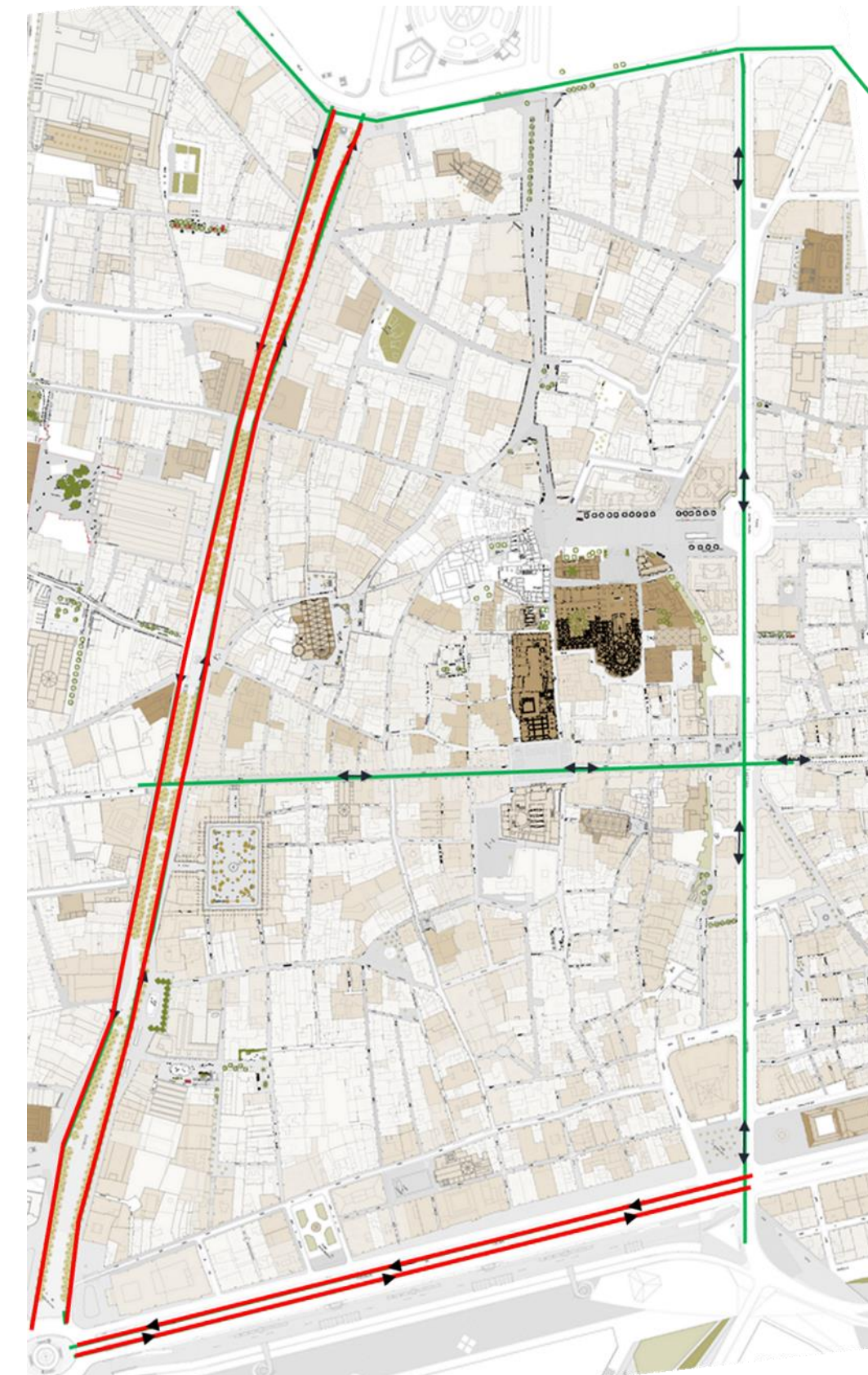
### B1\_ACCIONS

- La proposta suposa un carril bici perimetral al barri creuat pel doble sentit de l'eix Jaume I-Ferran, del que es farà una prova pilot.
- El carril bici perimetral (àmbit aliè al districte), requereix d'un estudi de detall entre Plaça Universitat i Arc de Triomf a nivell ciutat, on intervindrà, mobilitat, disseny urbà, districte de l'Eixample, etc.

### RESUM PROPOSTES

#### PROPOSTES AMB EL FOCUS EN LA MOBILITAT DE LA BICICLETA I VMP

15	Projecte de carril bici perimetral, itinerari ciclista als carrers: Plaça Catalunya, Fontanella-Ronda Sant Pere i Pg. Colom. (Mobilitat)
16	Creació d'una xarxa connexa d'itineraris i carrils bicicleta interior connectades a la ciutat i als barris del Raval i del Casc Antic
	Projecte implementació, senyalització d'una xarxa d'itineraris preferent per anar en bici. Gòtic Nord zona controlada al pas de bicicletes i VMP. Acompliment de l'ordenança.
17	Implementació de nous espais segurs dedicats a l'aparcament de bicicletes, per així saber on col·locar les places d'aparcament noves: APARCAMENTS DE CONCESSIÓ (Pàrquing Plaça Catalunya, Rambla-Pàrquing intel·ligent, Rambla Sud i Catedral, Pg. Colon), inclús APARCAMENTS PRIVATS: (Rivadeneira, carrer Ample, Passatge de la Pau...).
18	Proba pilot per permetre el desplaçament de les bicis per l'eix Ferran en doble sentit, posteriorment, redacció del projecte de Jaume I.
19	Potenciar el bicing al perímetre del barri, possible desplaçament dels bicing de Portal de l'Angel (Duran i Bas) al perímetre del barri o a l'eix Ferran, Via Laietana, Rambla, etc. Concreció dels espais sobre xarxa ciclista i de metro.
20	Per fomentar els desplaçaments en motiu TREBALL, transformar algunes de les estacions existents al perímetre del barri en eBicing electric.
21	Campanyes informatives per implicar als ciclistes a complir l'ordenança.
22	Estudi per regular el trànsit de bicicletes en funció de l'amplada del carrer i del nombre de bicicletes que circula.



- Xarxa sobre carrer amb calçada vorera (bikelink)
- Xarxa sobre carrer plataforma única (vinil)
- Xarxa actual

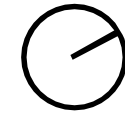


## XARXA DE BICICLETES

### B2\_MODELS DE REFERÈNCIA D'INTEGRACIÓ DE BICIS

- Als itineraris on no es pot segregar el carril bici, es proposar emplaçar-lo a l'eix de la calçada, de forma que:
  - A. Quan la regulació horària permeti el pas del vehicle motoritzat, la bici continuï amb prioritat pel centre de la calçada i el vianant per les voreres.
  - B. Quan la regulació horària no permeti el pas del vehicle motoritzat, la bici continuï pel centre de la calçada i el vianant pugui ocupar tota la resta de l'espai.

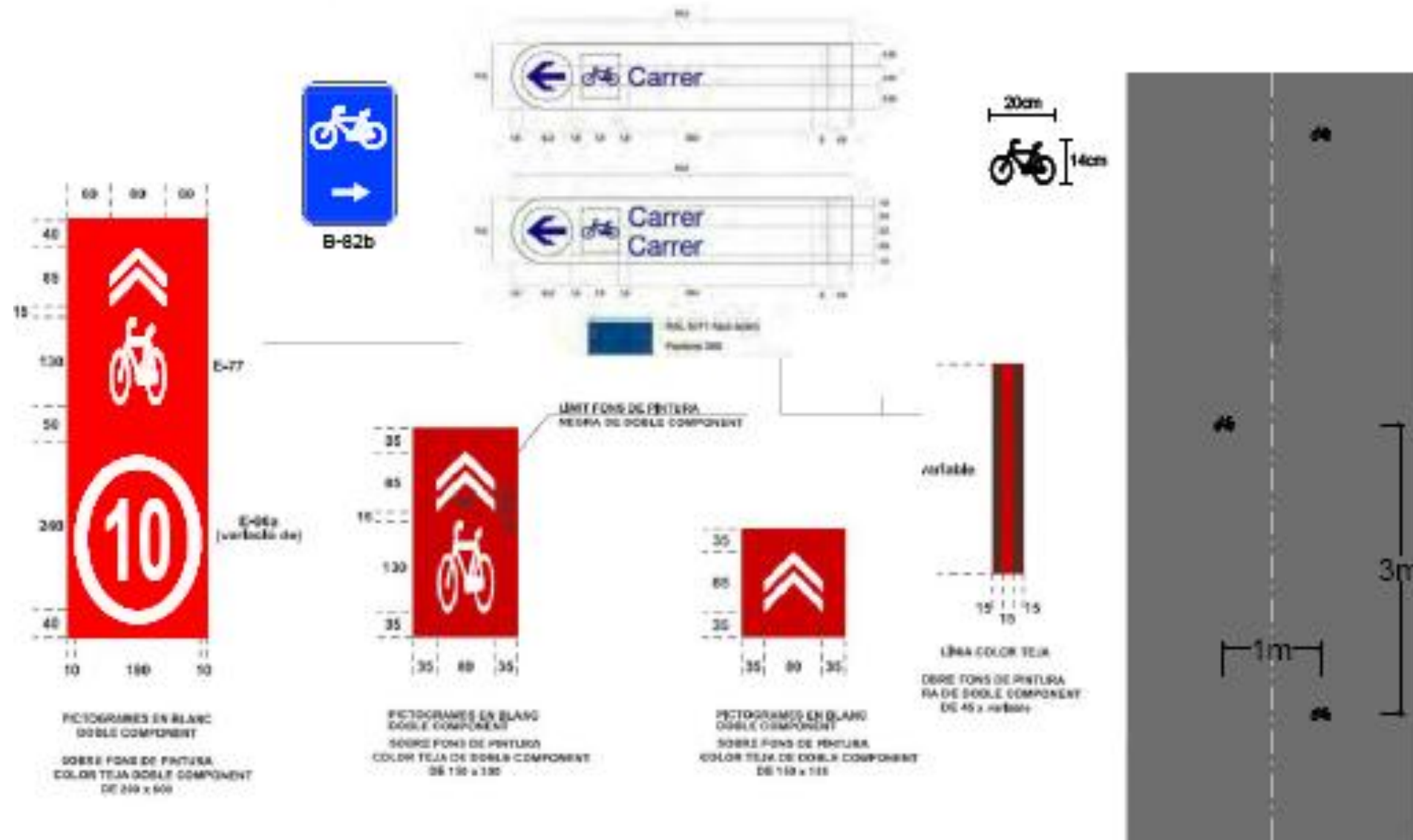




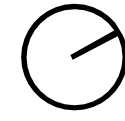
## XARXA DE BICICLETES

### B2\_MODELS DE REFERÈNCIA D'INTEGRACIÓ DE BICIS

- Senyalitzar tota la xarxa ciclable que no estigui segregada, adaptant-la al tipus de paviment



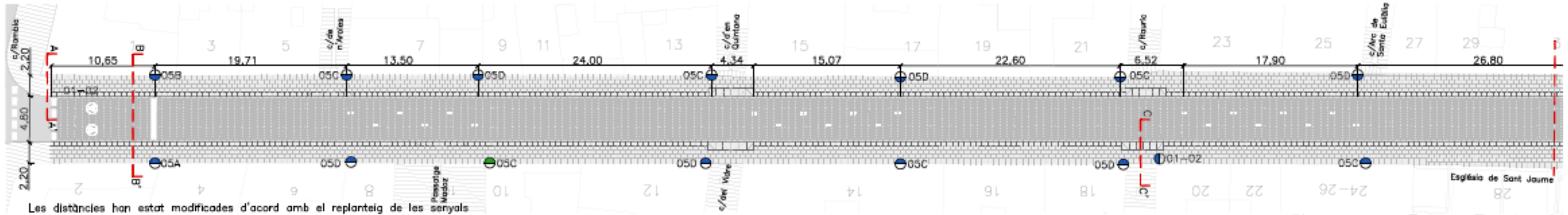




## XARXA DE BICICLETES

### B3\_PROPOSTA EIX TRANSVERSAL

ACTUACIONS AL CARRER FERRAN  
PROVA PILOT CARRIL BICI



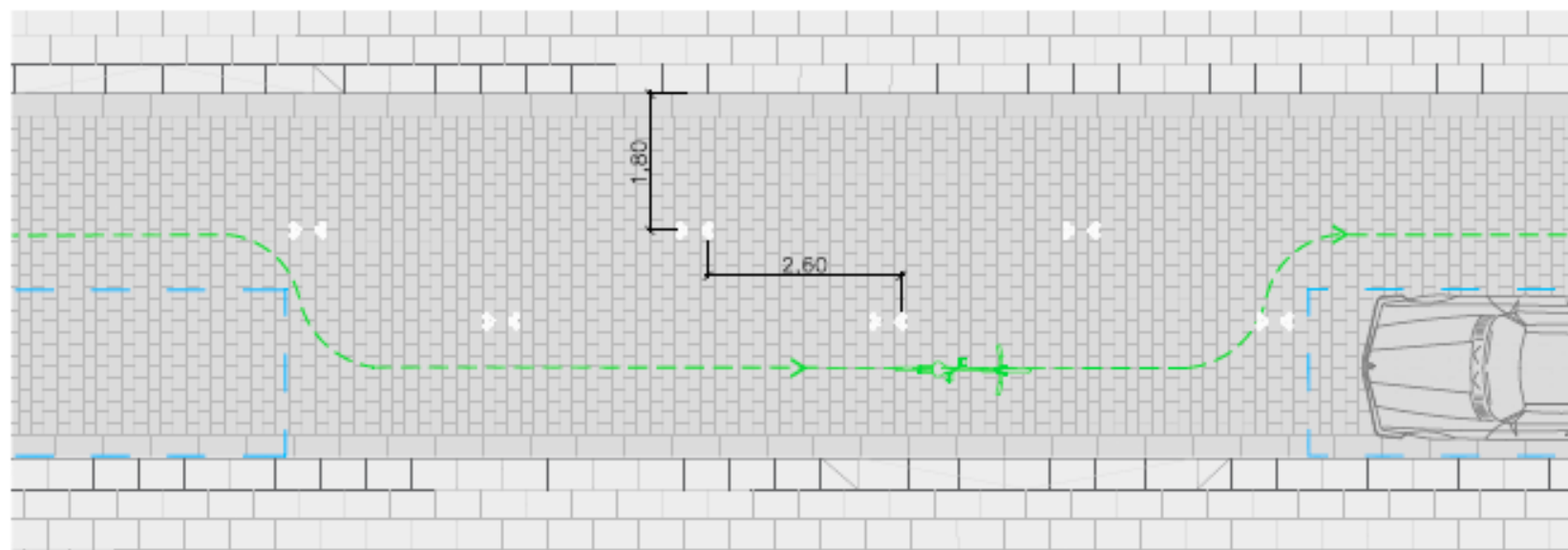
#### LLEGENDA PLANTA CARRER

- Franja colorejada indica la posició de la cara vista del cartell
- Col·locació de cartell nou i pal nou
- Col·locació de cartell nou sobre pal existent

#### RESUM estacionament:

Metres lineals estacionament = 160 m  
Núm. places estacionament = 31

Planta carrer Ferran. Finestra 01  
Esc: 1/400



- RECORREGUT BICICLETES
- ESPAI PER CÀRREGA I DESCÀRREGA
- TOTAL CARRER FERRAN FASE 01: 160 ml (31 places)

DETALL 02 - EN HORARI CÀRREGA I DESCÀRREGA

DETALL 03



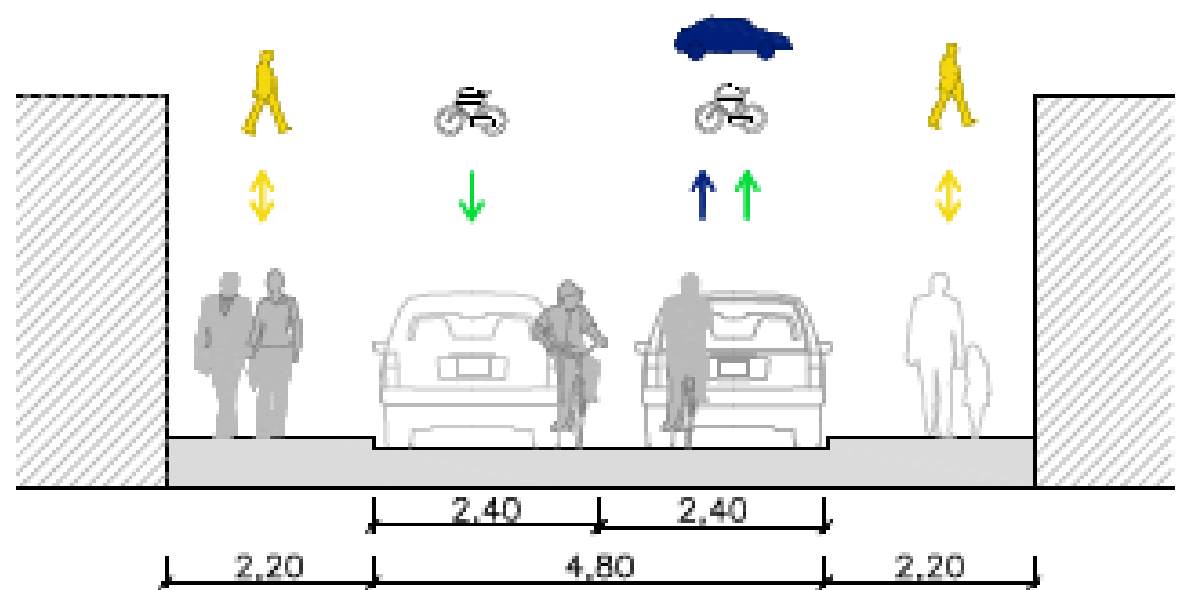
## XARXA DE BICICLETES

### B3\_PROPOSTA EIX TRANSVERSAL

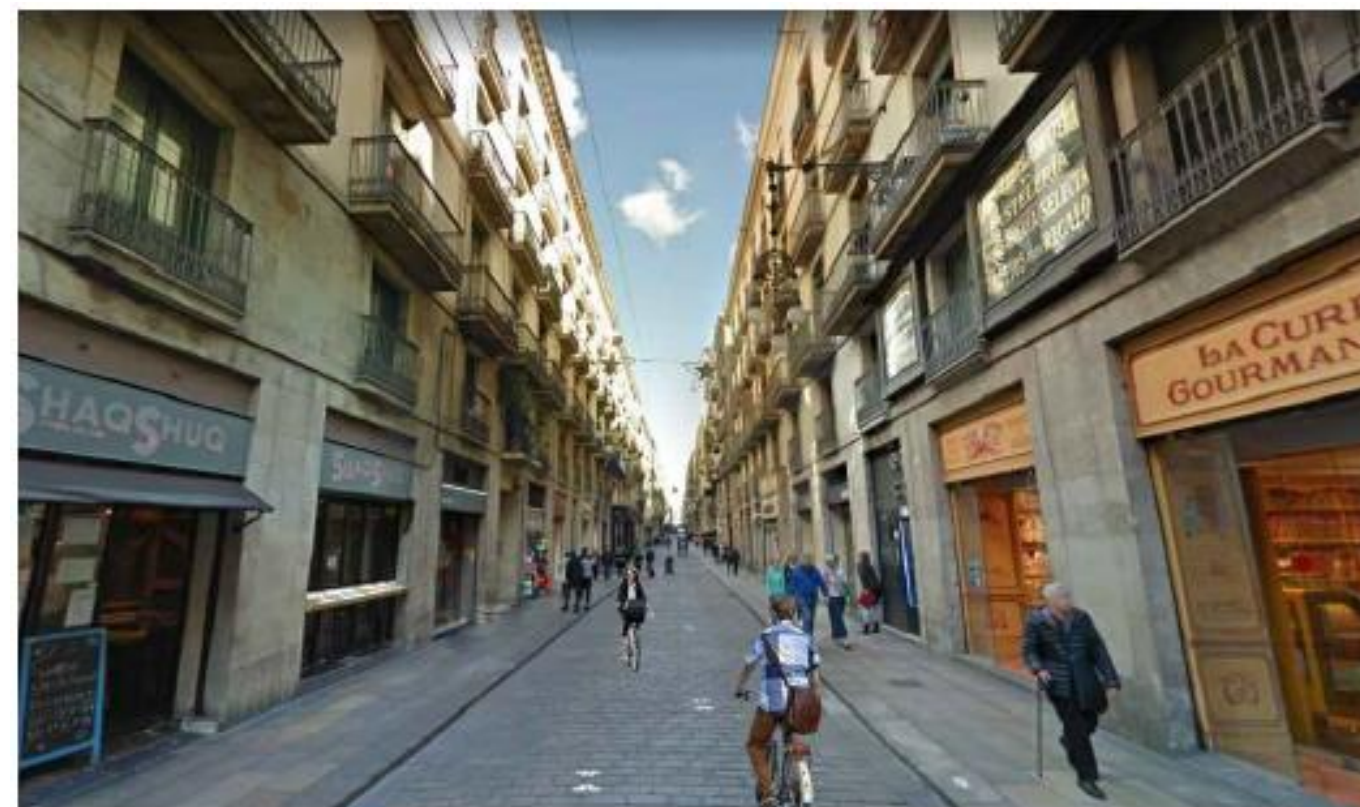
#### EIX: JAUME I



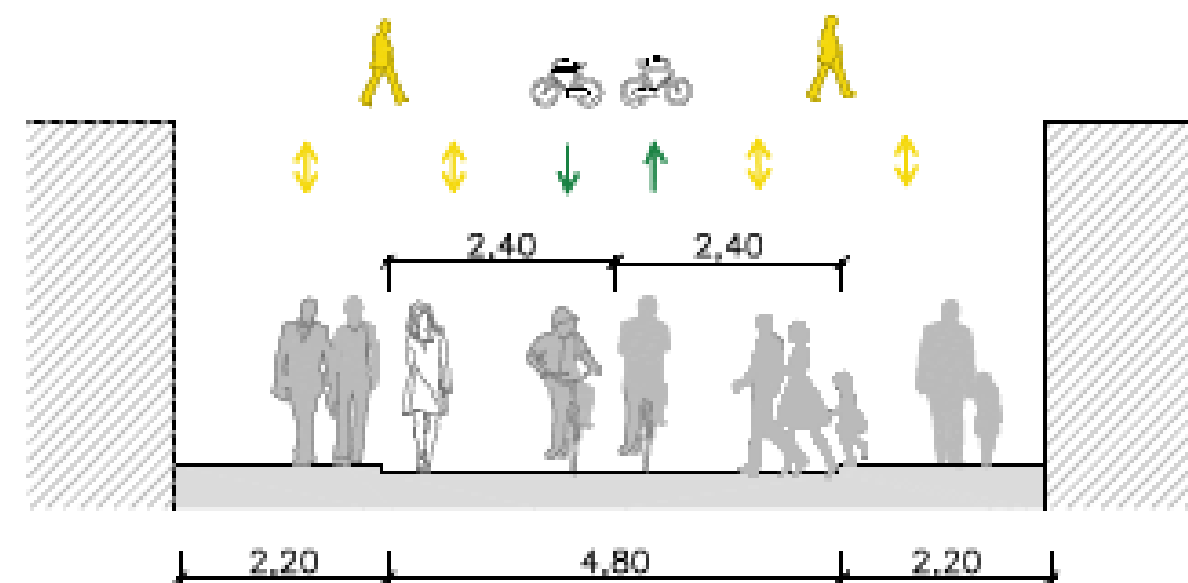
IMATGE EN HORARI DUM



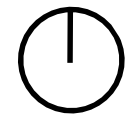
SECCIÓ EN HORARI DUM



IMATGE EN HORARI VIANANTS



SECCIÓ EN HORARI VIANANTS

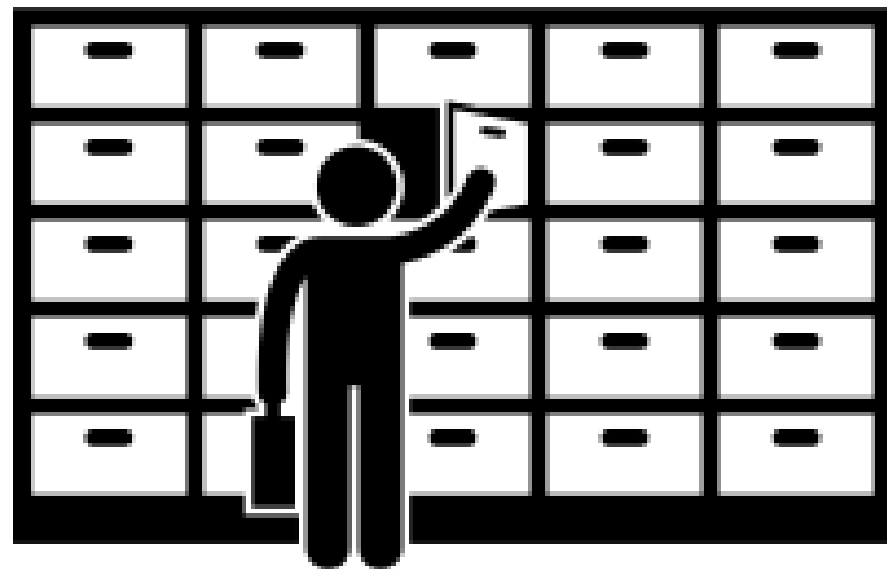


## XARXA DUM

### PLACES ZONA DUM

#### A ESTRATEGIA

- Reforçar la microplaforma existent al districte i que dona servei al barri Gòtic.
- Creació de centres de concentració de càrrega (consignes).
- Fomentar una estratègia horària de la DUM “tot o res”, on en determinades hores, les furgonetes puguin arribar fins al cor del barri i en altres moments hagin de fer la C/D des del perímetre.
- Regulació dels accessos de la DUM al barri amb pilones o càmeres de gestió i lectura de matrícules.
- Equilibrar les àrees DUM interiors i crear zones perimetrals per permetre la càrrega i descàrrega en determinats moments en que l'accès a l'interior estigui regulat. Incrementar la vigilància i el control de les operacions a les Àrees DUM.
- Fomentar les entrades al barri amb vehicles elèctrics i crear places per vehicles DUM electrificades.



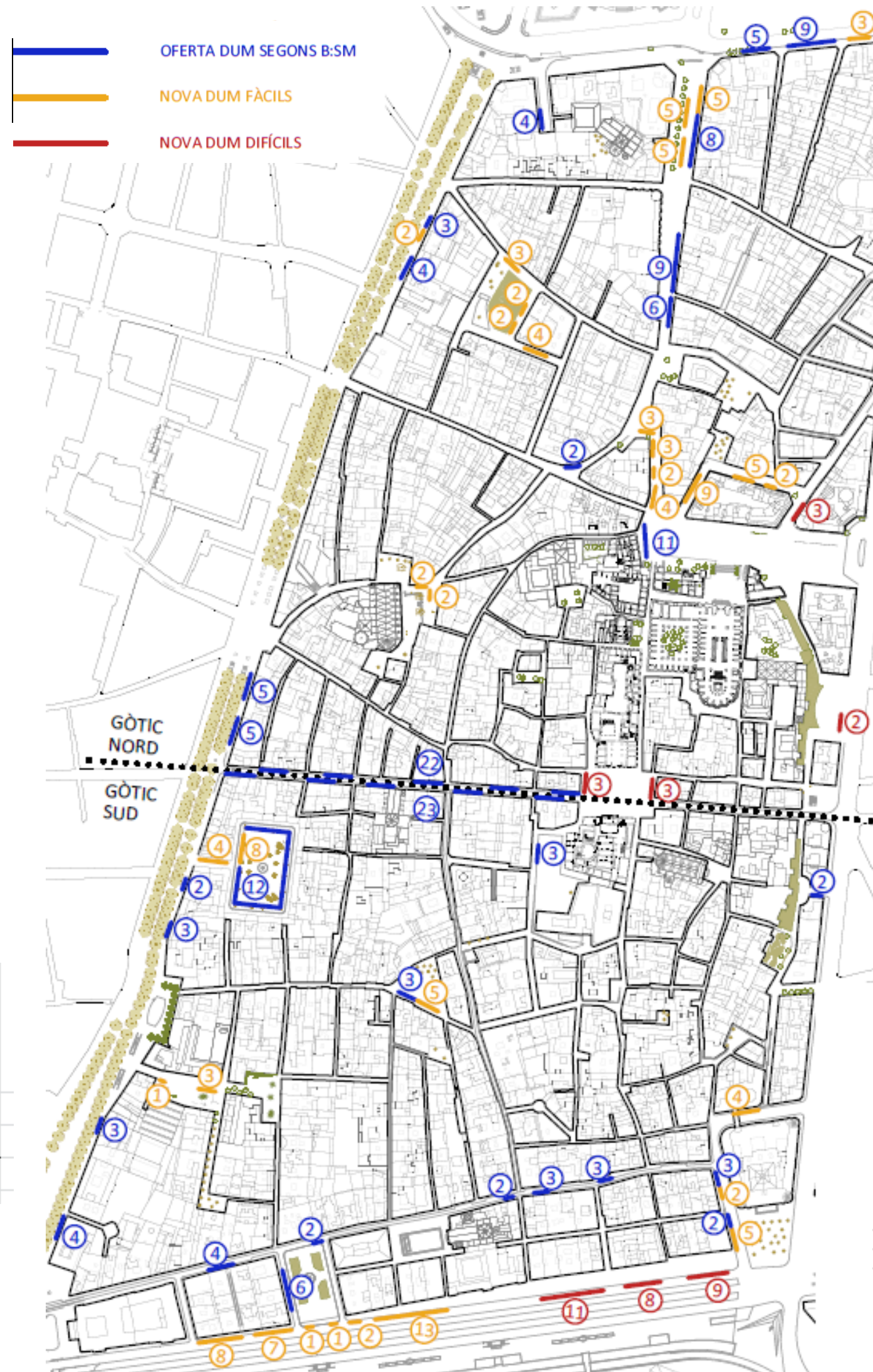
### XARXA DUM A1\_ACCIONS

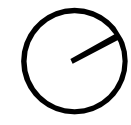
- Es possible regular la DUM interior a 3h -> de 09:30 a 12:30h.
- Les places perimetrals es mantindrien de 08:00 a 20:00h.

3H	Places addicionals necessàries per cobrir la demanda en el nou horari Àrea DUM	Places necessàries per absorbir la demanda de DUM irregular	TOTAL PLACES NOVES NECESSÀRIES
GÒTIC NORD	0	68	68
GÒTIC SUD	35	48	83
	<b>35</b>	<b>116</b>	<b>151</b>

4H	Places addicionals necessàries per cobrir la demanda en el nou horari Àrea DUM	Places necessàries per absorbir la demanda de DUM irregular	TOTAL PLACES NOVES NECESSÀRIES
GÒTIC NORD	0	51	51
GÒTIC SUD	23	36	59
	<b>23</b>	<b>87</b>	<b>110</b>

NOVA OFERTA	NOVA OFERTA DUM (PLACES FÀCILS)	NOU CARRIL MULTIÚS (DUM DE 10H A 17H) - COLON	NOVA OFERTA DUM (PLACES DIFÍCILS)	TOTAL PLACES NOVES
GÒTIC NORD	63	0	11	74
GÒTIC SUD	32	32	28	92
	<b>95</b>	<b>32</b>	<b>39</b>	<b>166</b>



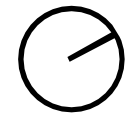
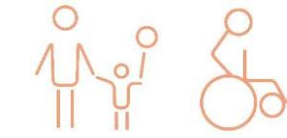


## XARXA DUM A1\_ACCIONS

### RESUM PROPOSTES

#### PROPOSTES AMB EL FOCUS AMB LA DUM

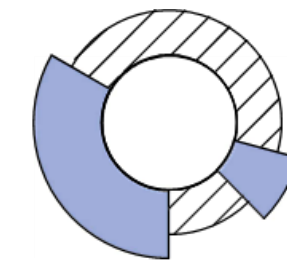
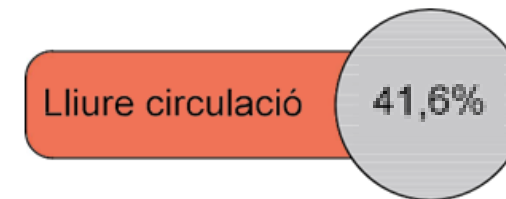
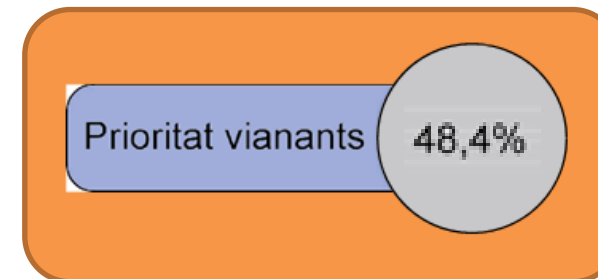
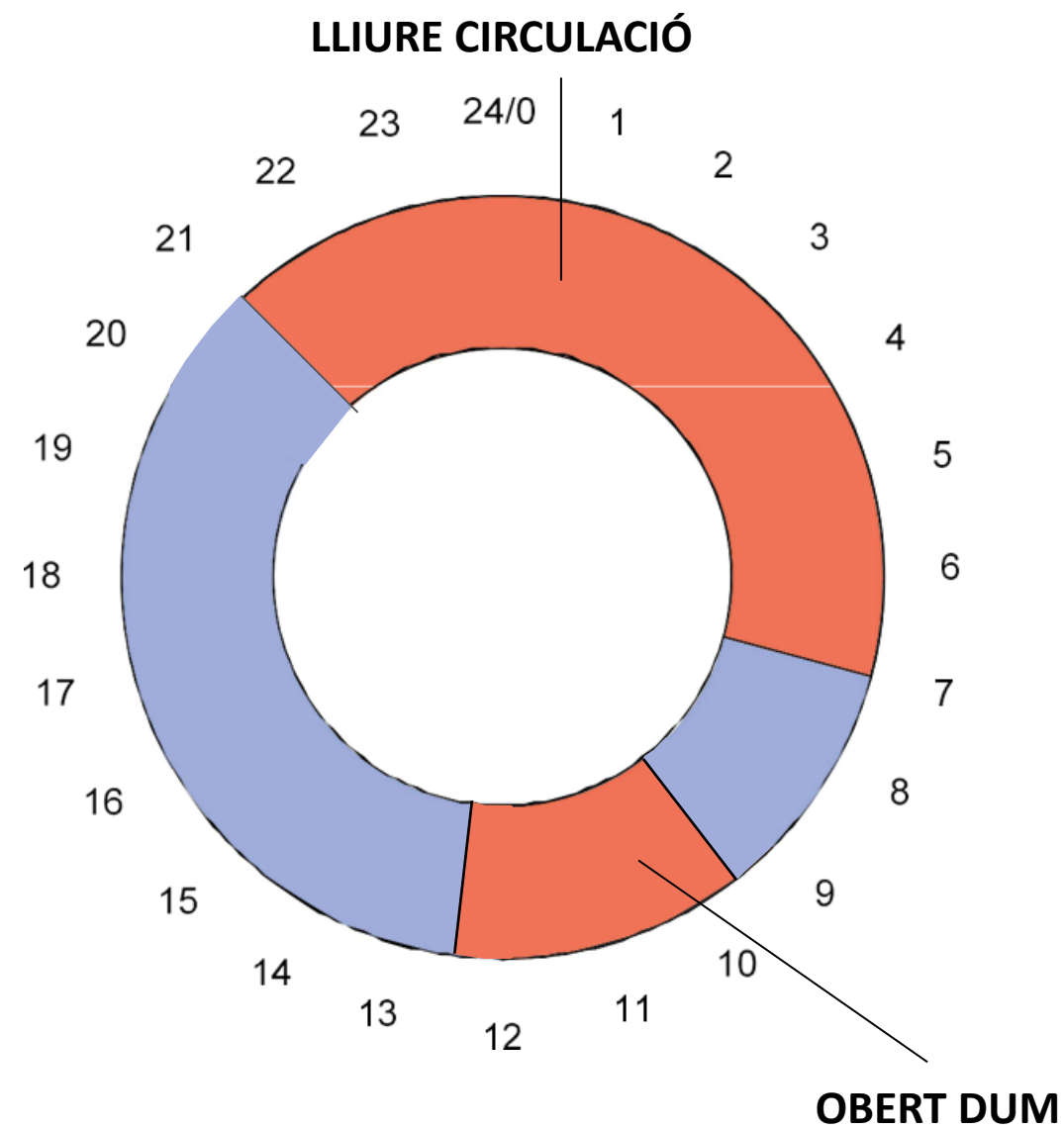
23	Projecte d'implementació de l'Àrea DUM redactat per BSM. Crear àrees DUM a les zones perimetrals i interiors per permetre la càrrega i descàrrega en determinats moments on les estrades estiguin regulades. de les operacions a les Àrees DUM. Pg. Colom, Rambles, entorn Correus. Aplicar l'estudi de BSM nous espais i nou sistema de regulació dels accessos de la CiD
24	establir tot el districte com una àrea DUM gestionada íntegrament per l'ajuntament de Barcelona. Limitar el tipus de vehicle que pot operar en cada moment, regulació per motorització (contaminació), dimensions, etc. adaptació de l'ordenança.
25	Cercar nou ubicació de la microplataforma de l'Estació de França en vista a canvis en temes urbanístics.
26	Crear més espais de C/D (àrea DUM) i de trencament (locals en planta baixa o mercats) o 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. Xarxa de supermercats, equipaments, etc



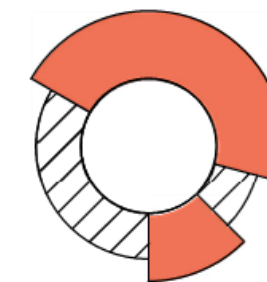
## XARXA DE VEHICLES

### B2\_PROPOSTA DE GESTIÓ

Gestió de la mobilitat en funció d'un horari que doni prioritat a la seguretat dels vianants respecte al trànsit de mercaderies:



De 7:00 a 9:30 i de 12:30 a 21:00 es prioritza els vianants.



De 9:30 a 12:30 i de 21:00 a 7:00 lliure circulació.

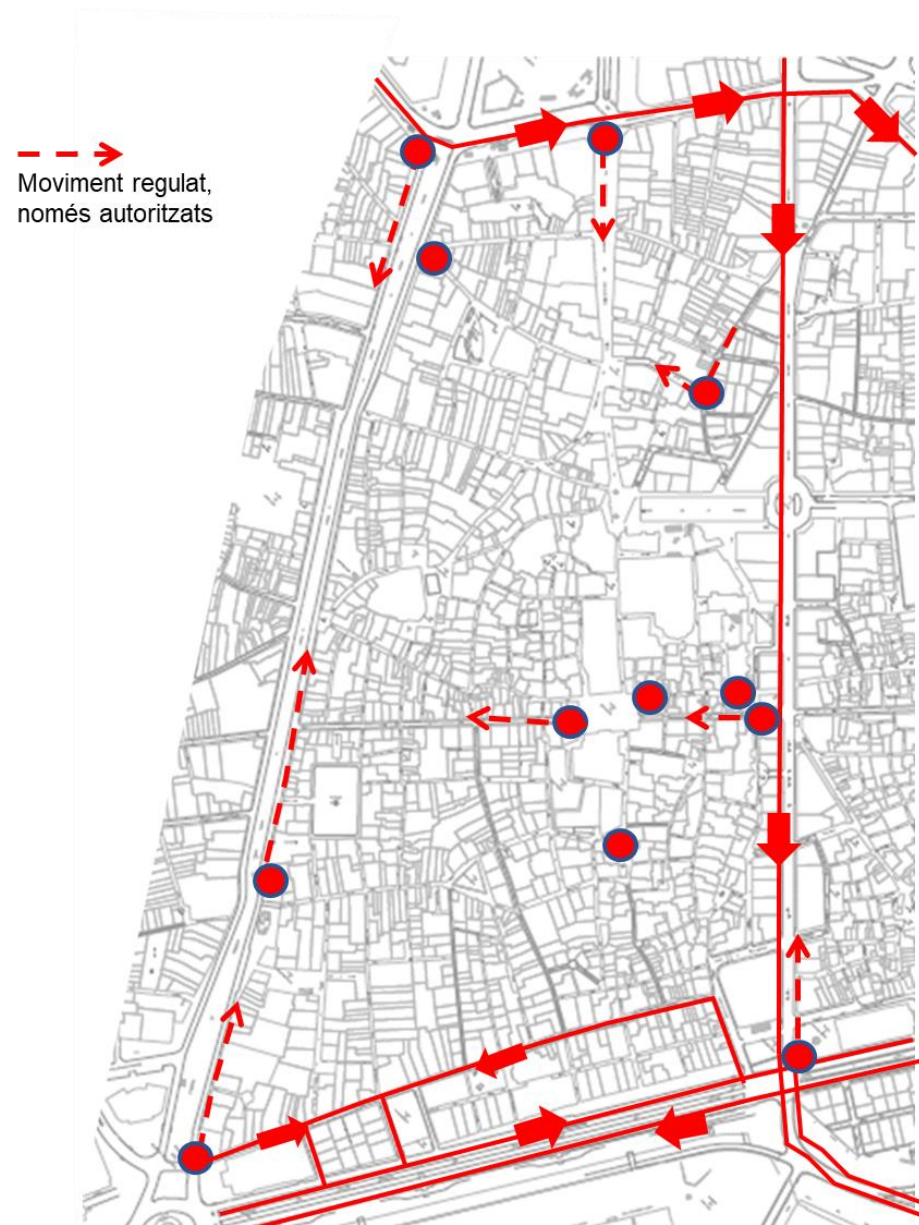


## XARXA DE VEHICLE RODAT A ESTRATÈGIES

- Assegurar la lliure mobilitat dels vehicles privats dels residents, mitjançant sistemes de gestió de matricules autoritzades, més flexibles que el sistema de pilones.
- Controlar l'accés de les motos al barri, de la mateixa forma que la resta de vehicles privats o DUM.
- Evitar les molèsties del soroll produït pels vehicles.
- Elaborar un pla d'accessos als aparcaments perimetrals del barri per garantir l'accés de vehicles forans a les activitats comercials, d'oci i de cultura.

### SITUACIÓ REGULADA

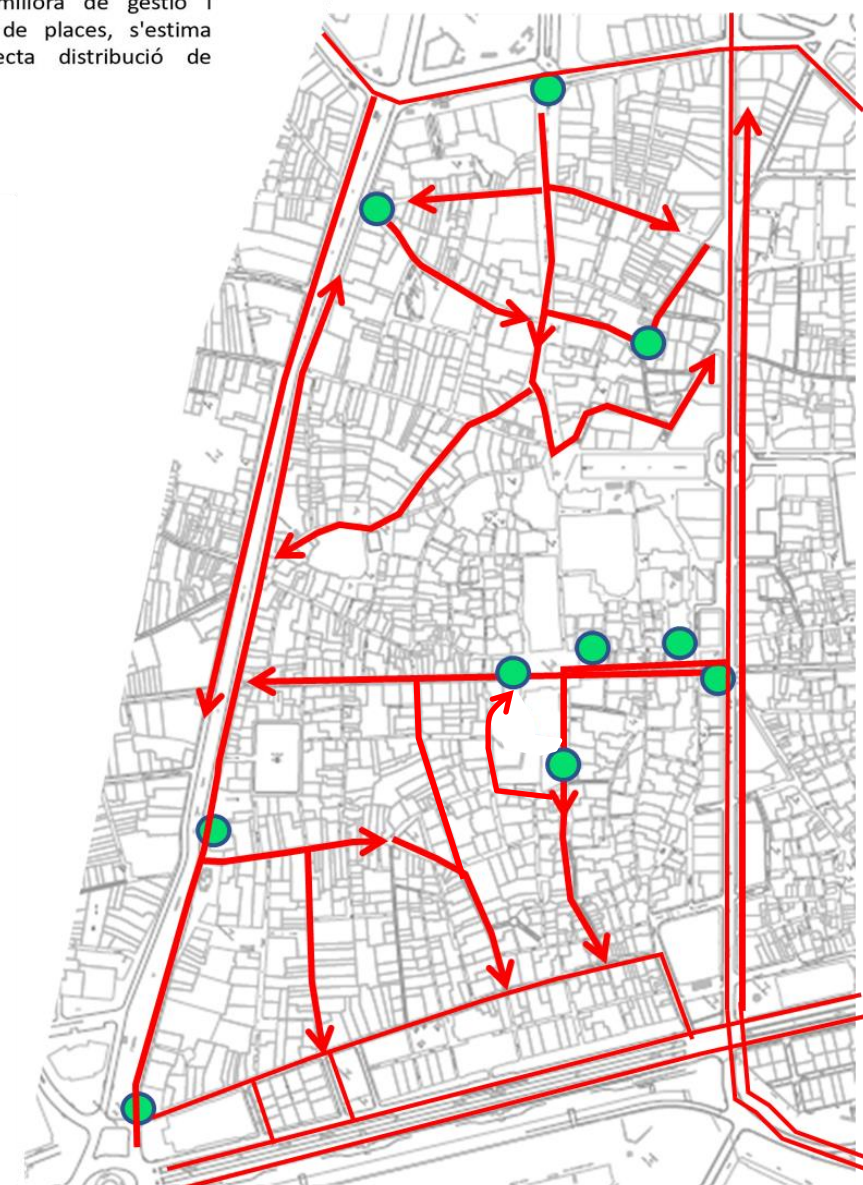
Horari de regulació de **12:30** a 9:30 de dilluns a diumenge



### SITUACIÓ NO REGULADA

Horari NO regulació de **9:30** a **12:30** de dilluns a diumenge

Aquest horari amb la millora de gestió i l'increment del nombre de places, s'estima suficient per una correcta distribució de mercaderies.



## B2\_PROPOSTA DE REGULACIÓ DE TRÀNSIT SITUACIÓ NO REGULADA

Horari NO regulació de **9:30 a 12:30** de dilluns a diumenge

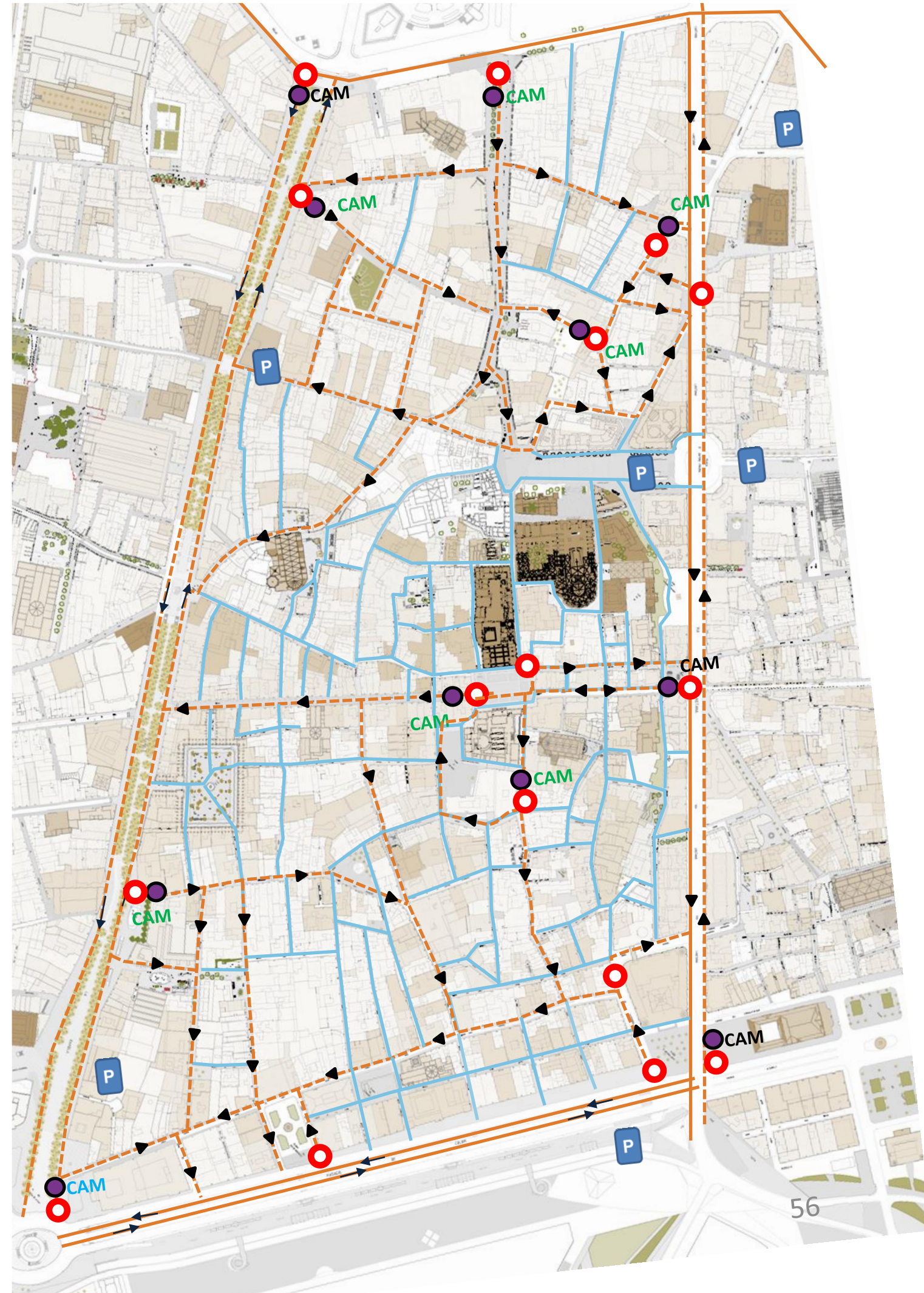
Aquest horari amb la millora de gestió i l'increment del nombre de places, s'estima suficient per una correcta distribució de mercaderies.

Permet protegir al vianants i a la bicicleta en el moment de màxima presència als carrers.

### LLEGENDA:

-  Xarxa transitable primària
-  Xarxa vies d'accés
-  Xarxa exclusiva de vianants
-  Xarxa de vianants transitable
-  Xarxa transitable secundària
-  Canvi o modificació de sentit
-  CAM Càmera control matrícules
-  Senyalització zona regulada

CAM **ACTUAL**  
CAM **NO URGENT**  
CAM **URGENT**





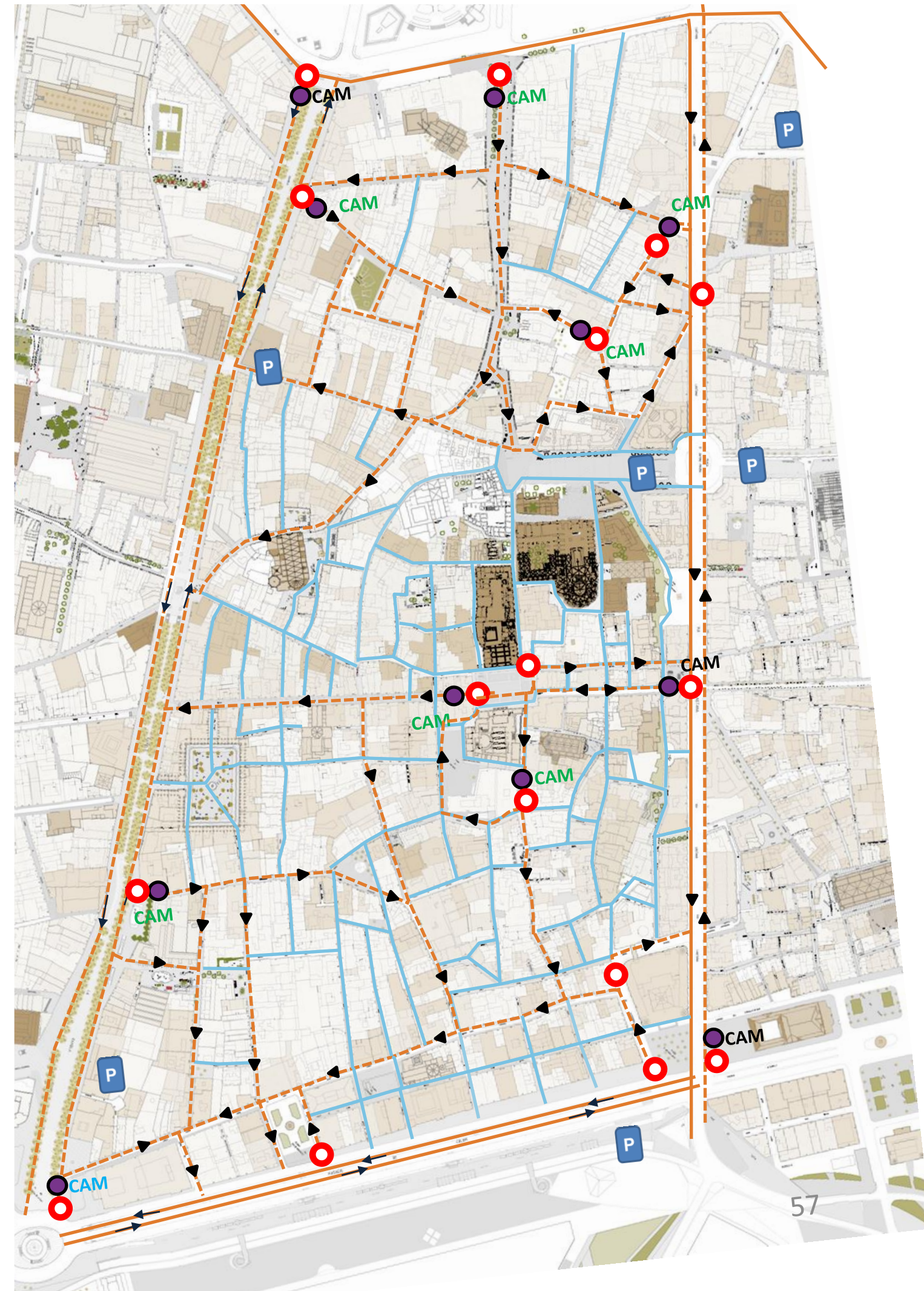
## B2\_PROPOSTA DE REGULACIÓ DE TRÀNSIT SITUACIÓ REGULADA

Horari de regulació de 12:30 a 9:30 de dilluns a diumenge.

### LLEGENDA:

-  Xarxa transitable primària
-  Xarxa vies d'accés
-  Xarxa exclusiva de vianants
-  Xarxa de vianants transitable
-  Xarxa transitable secundària
-  Canvi o modificació de sentit
-  CAM Càmera control matrícules
-  Senyalització zona regulada

CAM ACTUAL  
CAM NO URGENT  
CAM URGENT






## XARXA DE VEHICLE RODAT

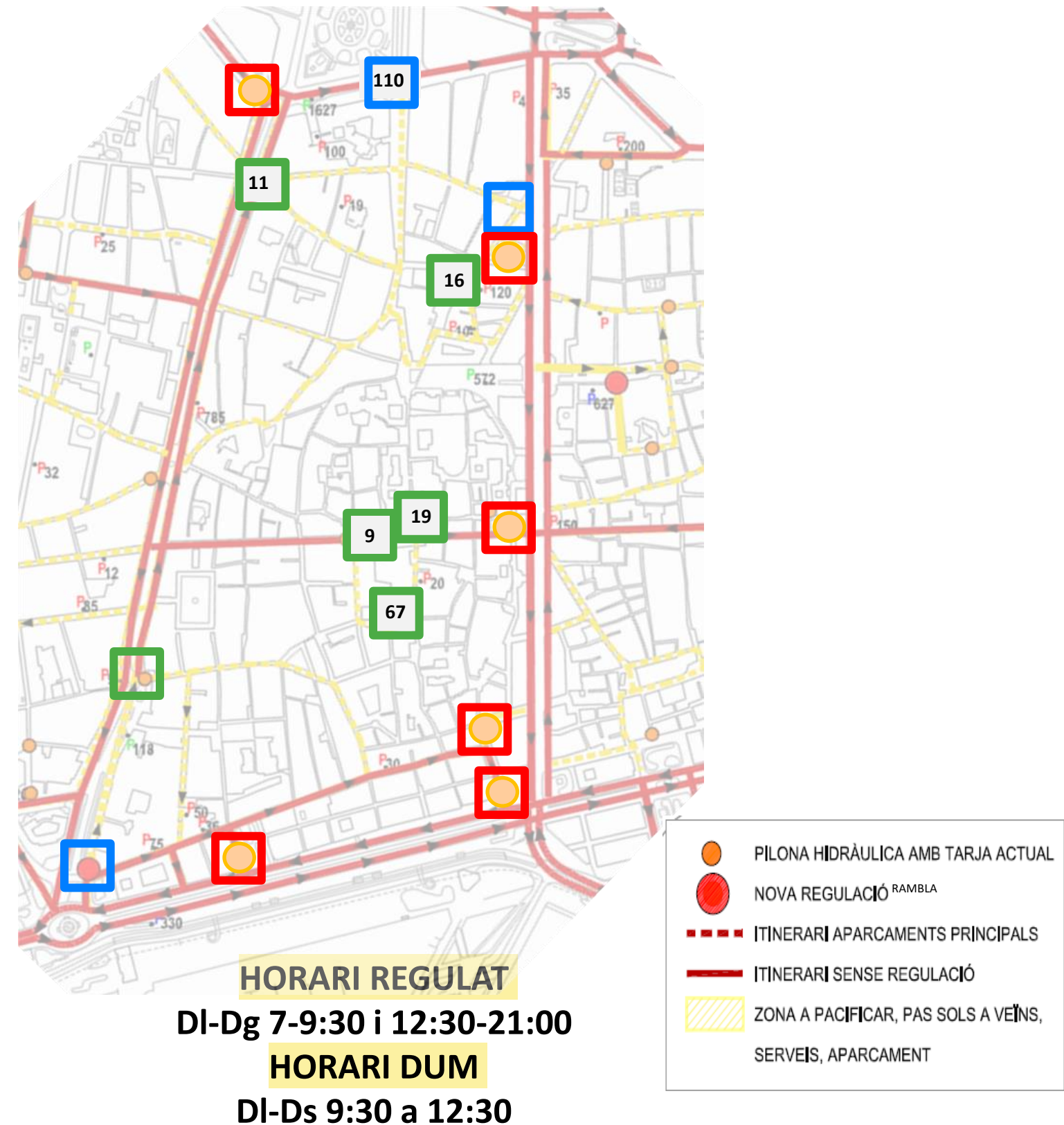
### B1\_ACCIONS REGULACIÓ HORARIA

**Incorporar millores en els sistemes de detecció dels vehicles i reconfigurar la programació de l'horari dels accessos.**

- Horari de regulació de 12:30 a 9:30 de dilluns a dissabte i de 6 a 22 els diumenges.
- S'ha de coordinar la regulació amb la càmera de pujada de la Rambla.
- Es considera tot l'espai interior com a zona de vianants.
- Els accessos estarien permesos per veïns i per a aparcaments.
- Es gestionarà amb sistemes TIC (APP o similar)
- Nou Punt de Regulació a Jaume I i Tomas Mieres.
- Manteniment de la regulació a Rambla, Portal de l'Angel i Magdalenes.

Acceso	
9	FERRAN - SANT JAUME
11	CANUDA - LA RAMBLA
16	DURAN I BAS - MAGDALENES
19	LLIBRETERIA - PL. SANT JAUME
67	TEMPLERS - CIUTAT
26	FONT DE SANT MIQUEL - CIUTAT
110	PORTAL DE L'ANGEL - FONTANELLA

-  Canvi de piona a càmera. **NO URGENT**
-  Sense canvi
-  Nou punt de regulació





**XARXA VEHICLES PRIVATS**  
**ALTRES\_ACCIONS**

**RESUM PROPOSTES**

**PROPOSTES AMB EL FOCUS EN EL VEHICLE PRIVAT**

<b>27</b>	Activar el projecte d'implementació de les franges horàries d'accés dels vehicles a l'interior del barri. ; Implantació de la regulació horària. Instal·lació de noves càmeres de control d'accés. Senyalització, noves càmeres [2ud] lectores de matrícula, gestió a través d'APP.
<b>28</b>	Reforçar la senyalització dels aparcaments perimetrals al gotic i cercar la forma de reconduir l'activitat dels aparcaments interiors cap a altres activitats o per motos i bicicletes. Concreció dels aparcaments susceptibles.
<b>29</b>	Implementar una estratègia (en coordinació amb la direcció de serveis de mobilitat i amb BSM) per tal de desplaçar les operacions d'aparcament del carrer (cotxes i motos) cap a fora del carrer (en edificis i aparcaments soterrats).
<b>30</b>	Habilitar el nombre de places d'aparcament per motos als aparcaments soterrats per reduir la indisciplina actual

## XARXA DE VEHICLE RODAT

### B2\_PROPOSTA DE REGULACIÓ DE TRÀNSIT VIA LAIETANA

#### VEHICLES AUTORITZATS, VIA LAIETANA I MOVIMENTS

De 9:30 a 12:30

- TRANSIT DE PUJADA: **REGULAT** : DUM, VEÏNS, i TRANSPORT PÚBLIC , PERMÉS sense girs a l'esquerre
- TRÀNSIT DE BAIXADA: **LLIURE** amb un sol gir a l'esquerre a Av. Cambó (el gir a esquerre a Av. Cambó per anar a l'aparcament, a l'interior del barri o a l'aparcament del mercat és lliure)
- APARCAMENTS: **Av. Cambó** es pot entrar i sortir a dreta i esquerre, es a dir es pot accedir i sortir tant baixant com pujant.

**Av. Catedral** es pot entrar i sortir sempre amb moviments a la dreta , s'entra baixant i es surt baixant Via Laietana.

De 12:30 a 9:30

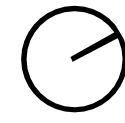
- TRANSIT DE PUJADA: **VEÏNS**, i TRANSPORT PÚBLIC, PERMÉS sense girs a l'esquerre.
- TRÀNSIT DE BAIXADA: **VEÏNS I MERCAT** amb un sol gir a l'esquerre a Av. Cambó. (el gir a esquerre a Av. Cambó per anar a l'aparcament és lliure i controlat per càmeres per autoritzats per entrar a aparcament i a l'interior del barri)
- APARCAMENTS: **Av. Cambó** es pot entrar i sortir a dreta i esquerre.

**Av. Catedral** es pot entrar i sortir sempre amb moviments a la dreta , s'entra baixant i es surt baixant Via Laietana.

#### VEHICLES AUTORITZATS, RESTA DE CARRERS I MOVIMENTS

De 0 a 24 h

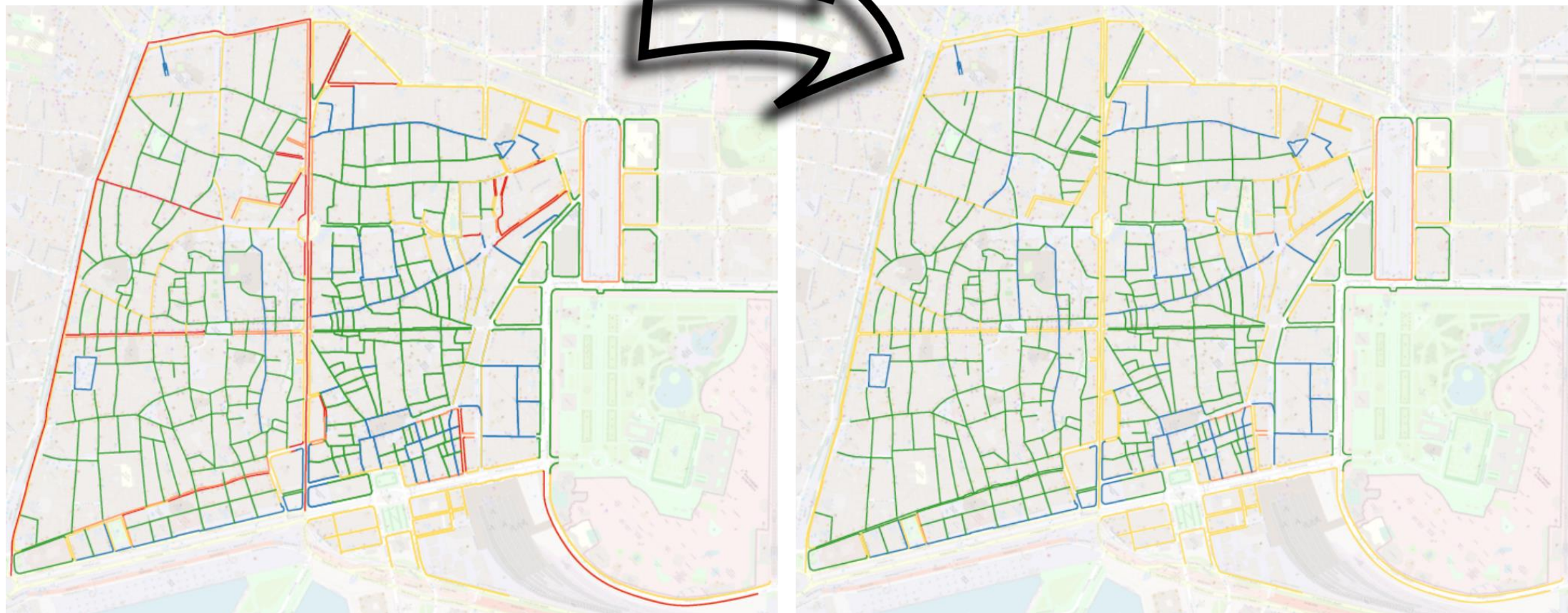
- ENTRADA AL BARRI PER VIA LAIETANA: Només girs a la dreta pujant i un sol gir a l'esquerre per Av. Cambó. Baixant.
- SORTIDA DEL BARRI: sempre cap a Via Laietana baixant excepte la sortida d'Av. Cambó que es podrà pujar i baixar.



## CONCLUSIÓ:

La proposta d'ordenació de la mobilitat proposada és, sense provocar grans canvis en la seva estructura actual la que permet una millor adaptació entre l'oferta i la demanda de desplaçaments dins del barri Gòtic, ja que aprofitant i millorant els dispositius de control actual (afegint dos nous a Via Laietana i Jaume I) es pot regular i gestionar tot el barri de diferents formes, consolidant el barri Gòtic com el primer i fins al moment únic barri completament per vianants de la Ciutat.

Els nivells de servei de totes les xarxes de vianants milloren la seva funcionalitat un cop tingudes en compte les diferents propostes descrites en el pla d'acció, tenint també en consideració les accions proposades al barri de Sant Pere, Santa Caterina i La Ribera, que dona continuïtat a les xarxes proposades.



— XARXA VEHICLES  
— XARXA BICICLETES  
— XARXA VIANANTS



**GRÀCIES PER LA VOSTRA ATENCIÓ**