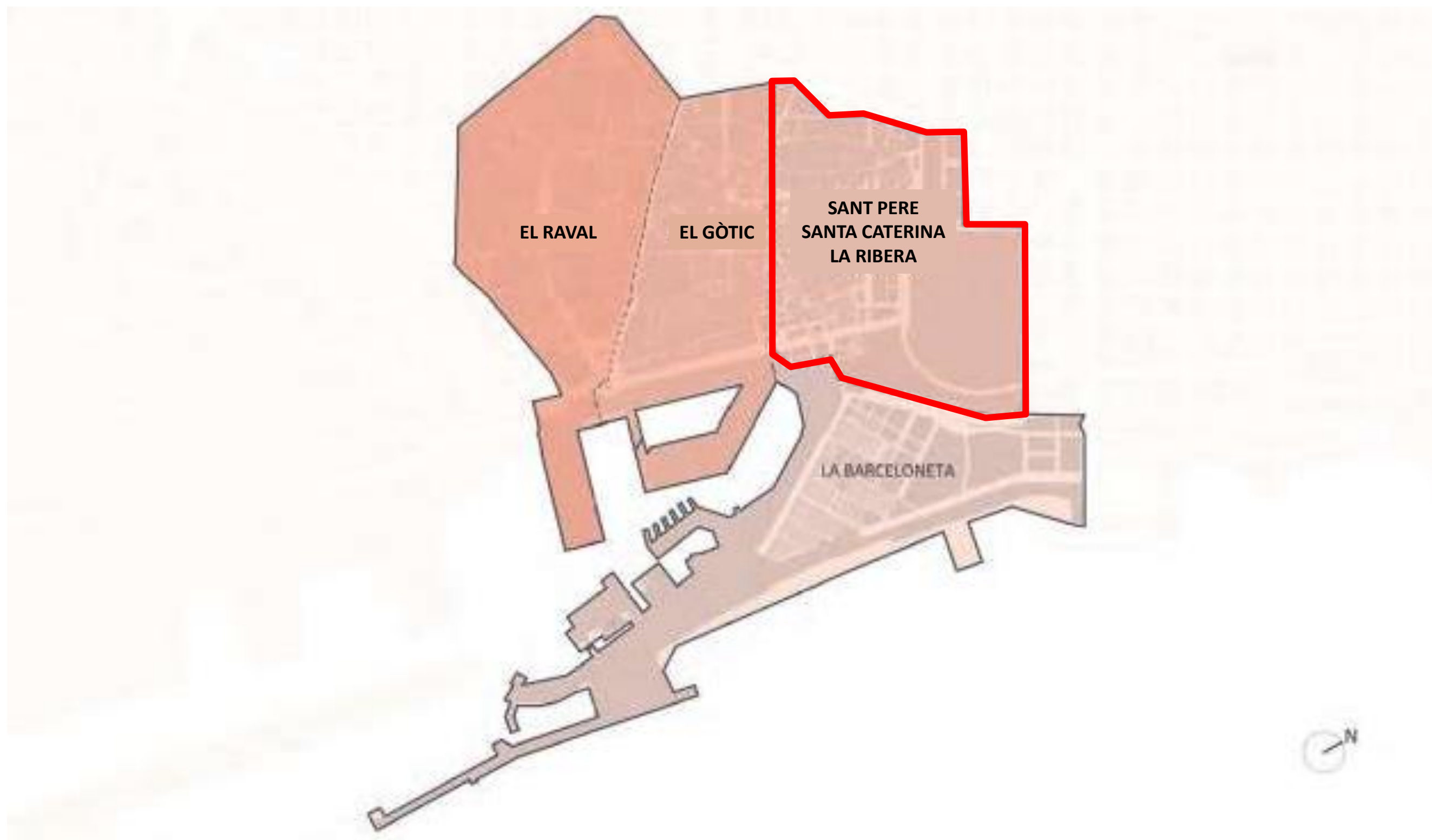


1a Sessió d'informació i propostes sobre el pla d'accions del CASC ANTIC

JUNY 2022



ESQUEMA DE LA PARTICIPACIÓ CIUTADANA

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

OBJECTE DE PARTICIPACIÓ

El Pla d'accions de mobilitat dels barris de Sant Pere, Santa Caterina i La Ribera (entorn Casc Antic), 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 Casc Antic que té una densitat de 717 hab/ha residencial, amb grans punts d'interès turístic i les particularitats dels seus límits com són la Via Laietana, el Pg. Picasso i l'Av. Lluís Companys, l'Av Marques de l'Argentera-Pg Isabel II, i el carrer Trafalgar-Pl Urquínapna.

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, prioritant els vianants com els veritables protagonistes de l'espai públic i el transport sostenible.

ÍNDEX

0 INTRODUCCIÓ I OBJECTIUS

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

2 ESTRATÈGIES I PROPOSTES DEL PLA DE MOBILITAT DEL CASC ANTIC

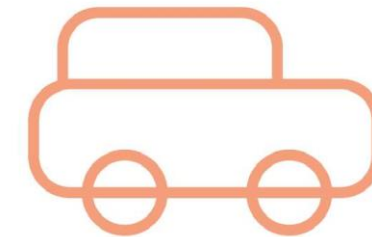
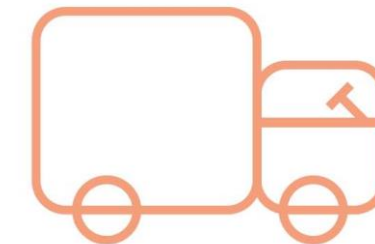
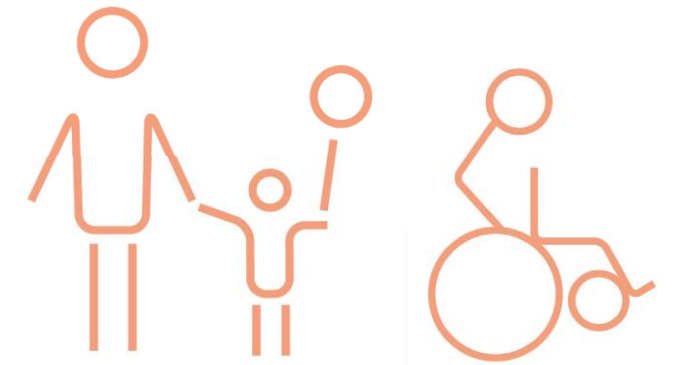
XARXA DE VIANANTS XARXA
DE BICICLETES XARXA DUM
XARXA VEHICLES RODAT

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 del Raval.**



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

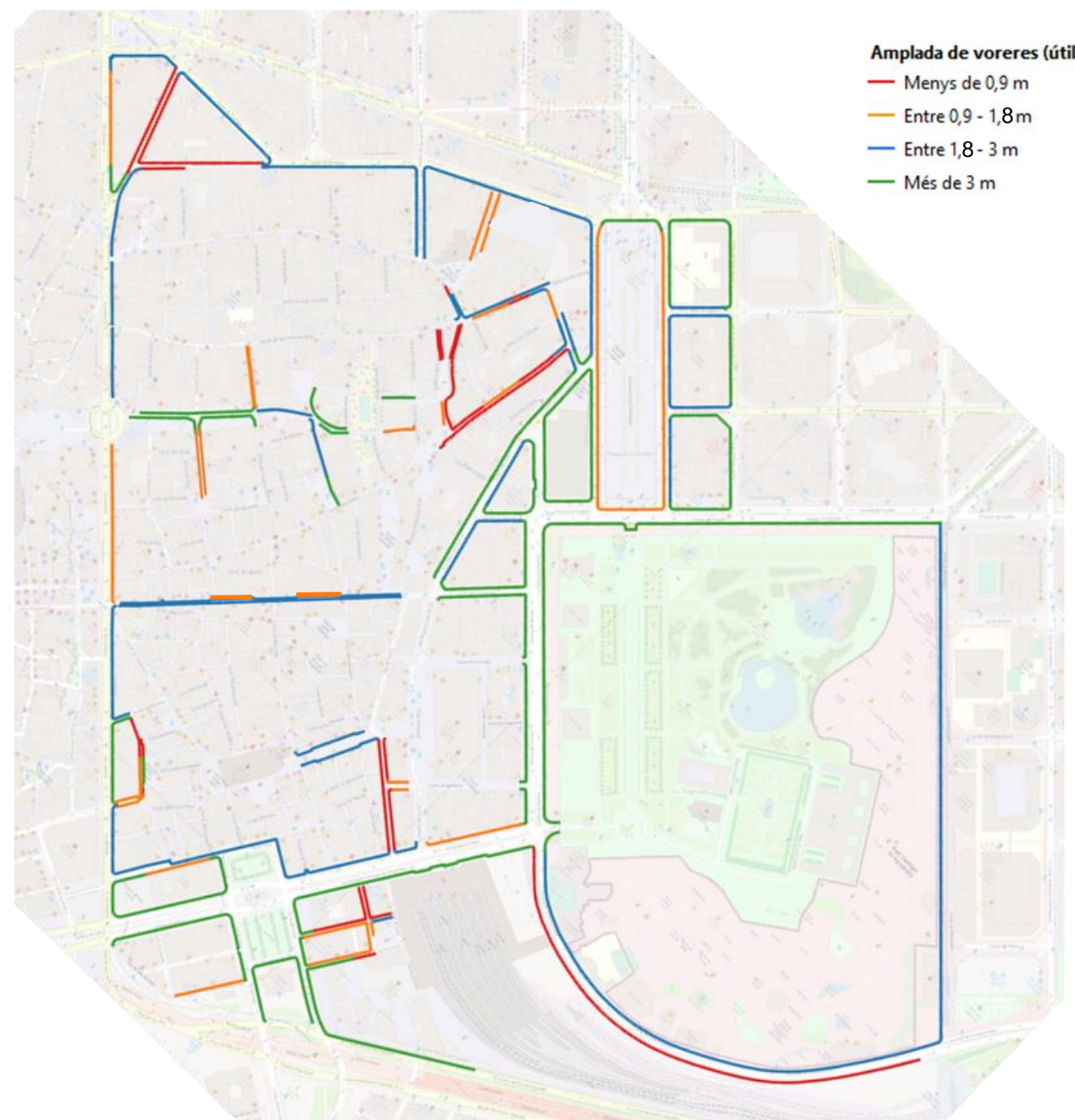
Hi ha un 31,1% de les voreres que presenten amplades útils inferiors al que recomana l'Ordre VIV d'accessibilitat (menys 1,8 metres d'amplada útil en zones urbanes consolidades).

Tot i aquest percentatge, gairebé un 70% són amplades que superen aquests 1,8 metres útils de voreres.

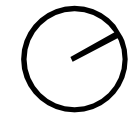
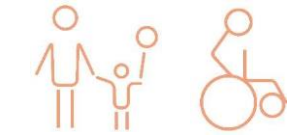
Dels carrers amb voreres inaccessibles destaquen:

- Carrer Jonqueres
- Carrer Ortigosa
- Carrer del Portal Nou
- Carrer Basses de Sant Pere
- Carrer Rec Comtal
- Carrer Antic de Sant Joan
- Etc.

Per dins del propi barri trobem alguna deficiència al carrer Princesa amb una manca de secció de voreres en algun tram.



	Més de 3 m	Entre 1,8 - 3 m	Entre 0,9 - 1,8	Menys de 0,9 m	Total
Longitud (m)	5592,54	5602,48	2485,89	2558,60	16239,51
%	34,44	34,50	15,31	15,76	100



ESTAT ACTUAL XARXA DE VIANANTS

Intensitat de vianants al barri Casc Antic

La mobilitat dels vianants es concentra sota dos polaritats, el mercat de Santa Caterina al Nord i els carrers de l'entorn d'Argenteria, la Basílica de la Santa Maria del Mar i la zona del Born.

PERÍMETRE (4)

- VIA LAIETANA: > **20.000 persones/dia NORD / SUD**
- VORERES PG. ISABEL II: aprox. 8.000 persones/dia.
- VORERES DE PG. LLUIS COMPANYS: 6.000 persones/dia
- TRAFALGAR: > 4.000 persones/dia

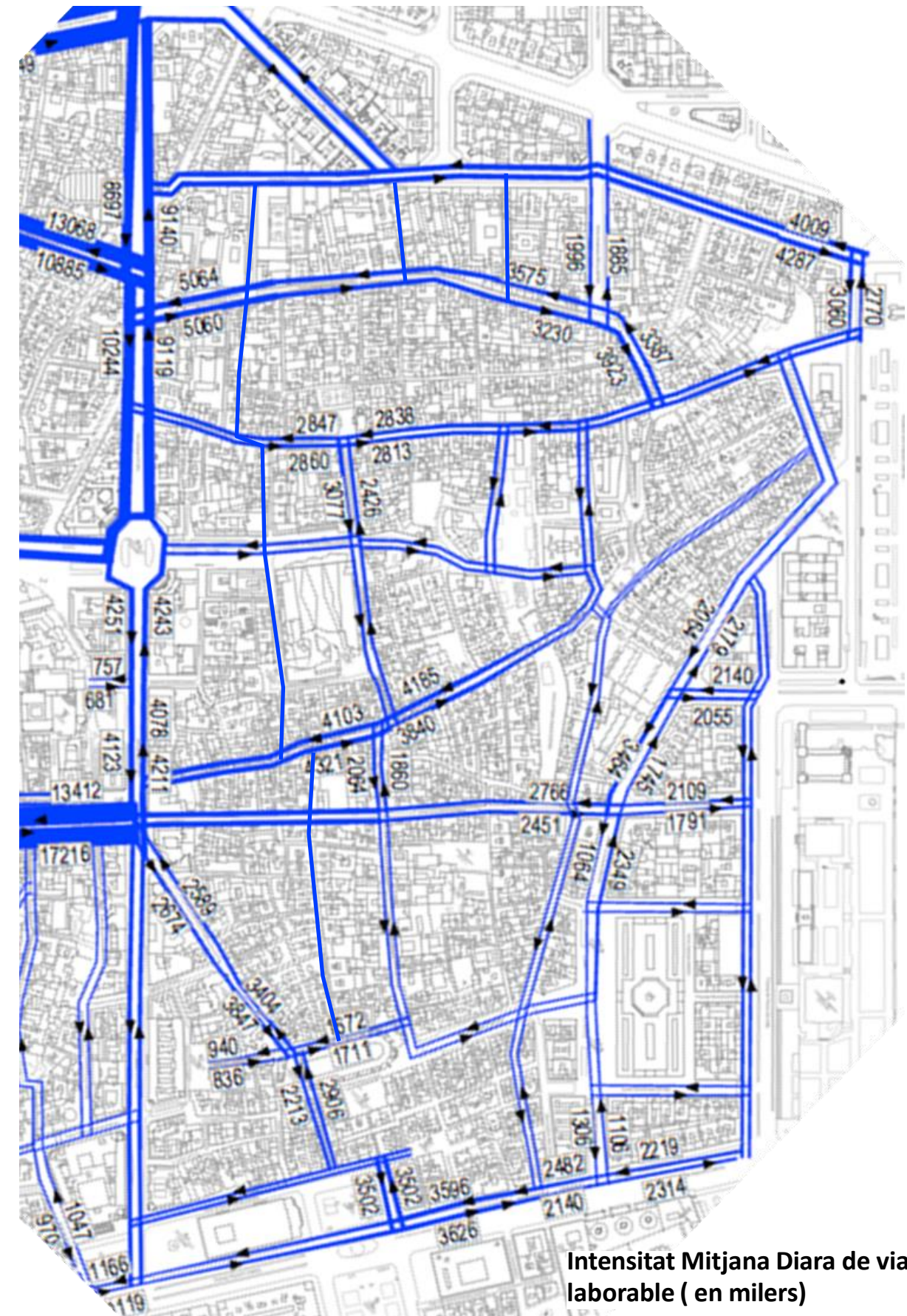
INTERIOR

Eixos Besòs - Llobregat.

- Carrer Sant Pere més alt > 10.000 persones al dia.
- Carrer Carders > 8.000 persones al dia.
- Carrer Sant Pere mitja: >6.000 persones/dia
- Carrers Princesa. > 6000 persones al dia.

Eixos Mar - Muntanya

- Mendez Nuñez, Basses de Sant Pere, Tantarantana, Rec, Antic de Sant Joan, Ocata i Barceloneta: entre 4.000 i 8.000 persones al dia.
- Amadeu Vives, Palau de la musica, Freixures, mercat de Santa Caterina, Plaça de la Llana, Montcada, Santa _Maria del Mar: entre 3.000 i 5.000 persones al dia.



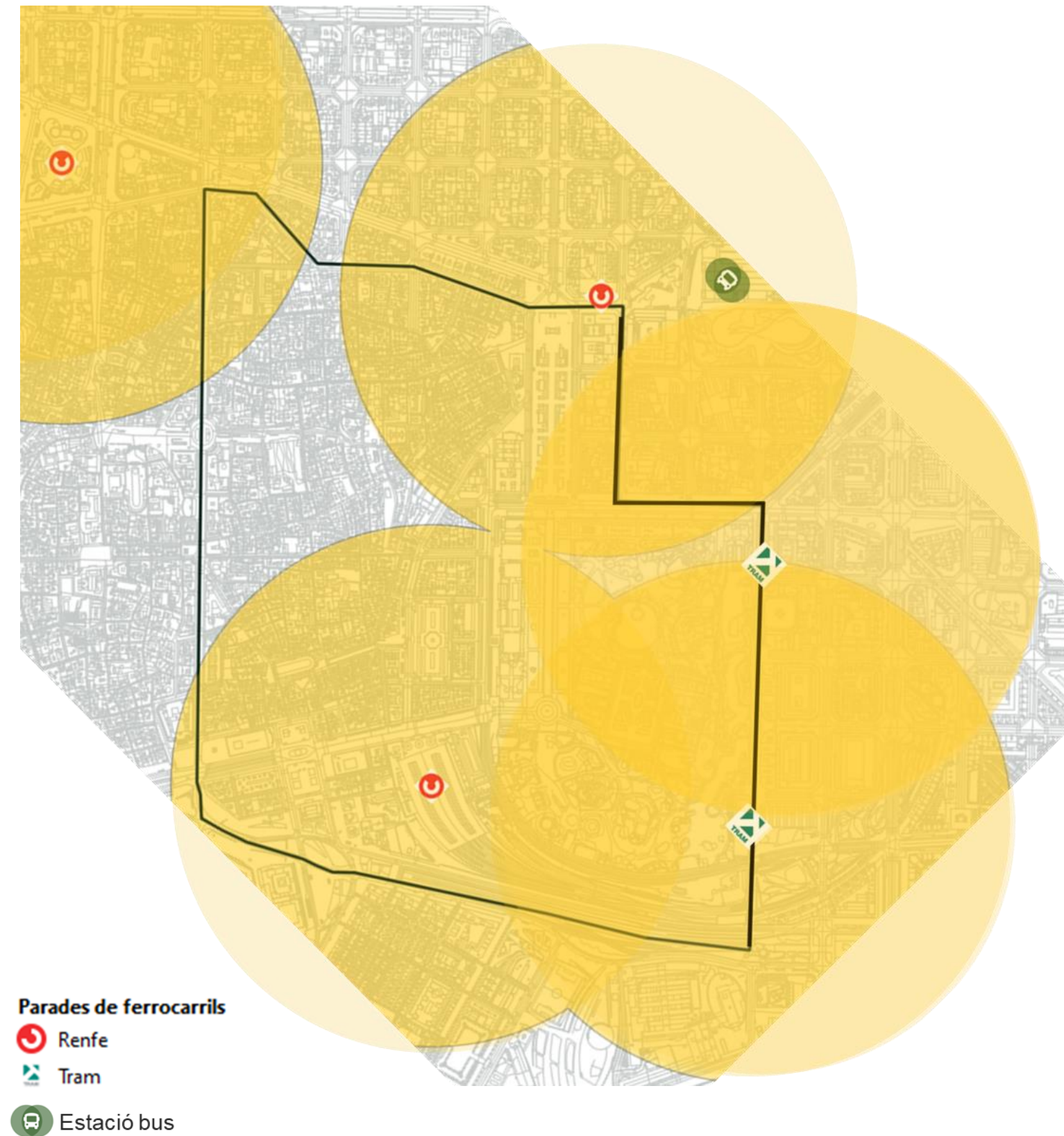
Intensitat Mitjana Diara de vianants en dia laborable (en milers)

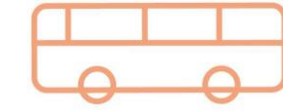
Cobertura de FGC, Rodalies RENFE i Autobusos interurbans

Pel que fa al transport públic col·lectiu ferroviari i bus interurbà, proper al barri de Santa Caterina hi ha sis parades que donen cobertura al barri.

Cinc parades de ferrocarril es situen a: Plaça Catalunya, Arc de Triomf i Estació de França, Tram a Wellington (2 parades) i la d'autobusos a l'estació del Nord.

Cal dir però, que aquestes línies de Ferrocarril i RENFE enllacen amb diferents línies de bus i de metro que donen cobertura a la resta el barri.



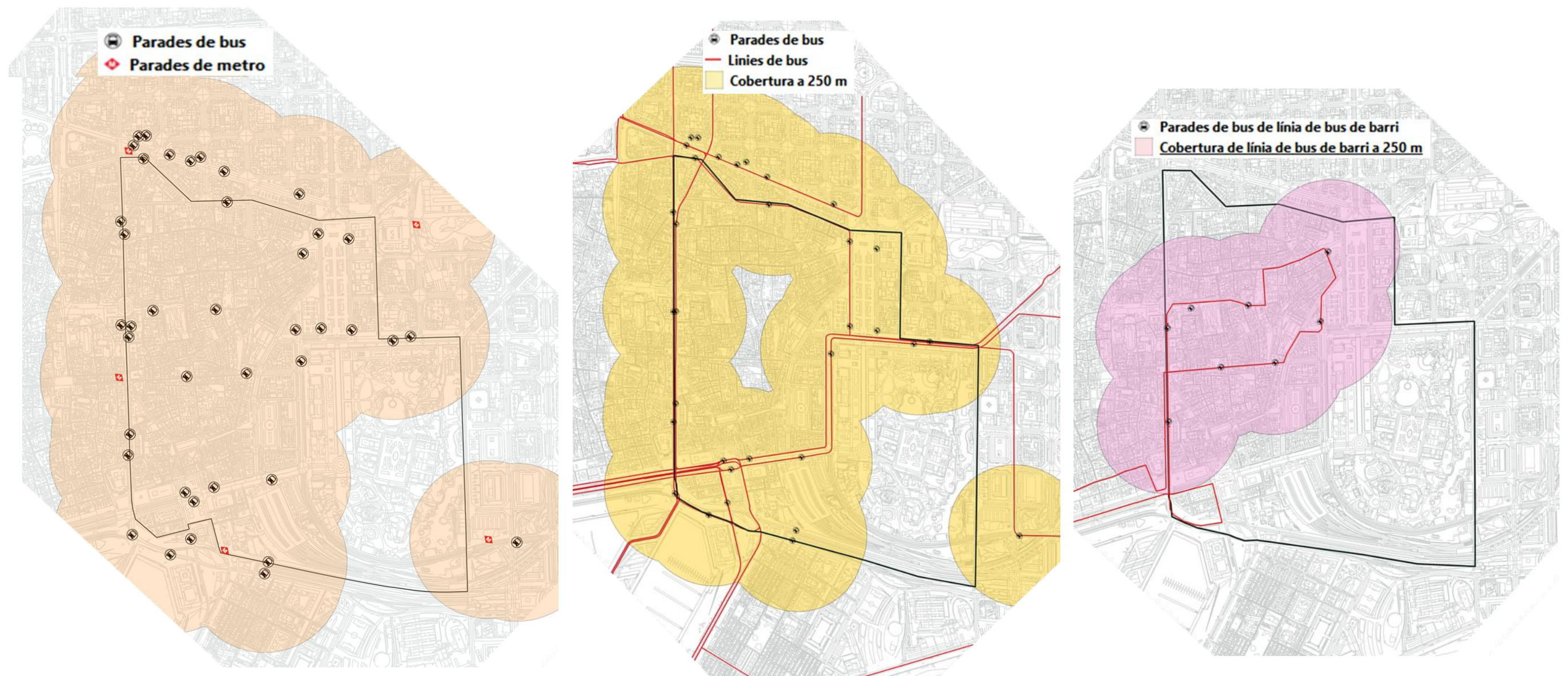


Cobertura Xarxa Ortogonal de Bus i Bus Barri

Només amb la cobertura de bus pràcticament es dona servei a tot el barri, ja que la proximitat de vies bàsiques de circulació de bus es suficient per arribar a tots els habitants. La connectivitat de la xarxa ortogonal permet arribar a tota la ciutat amb un sol transbordament.

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.

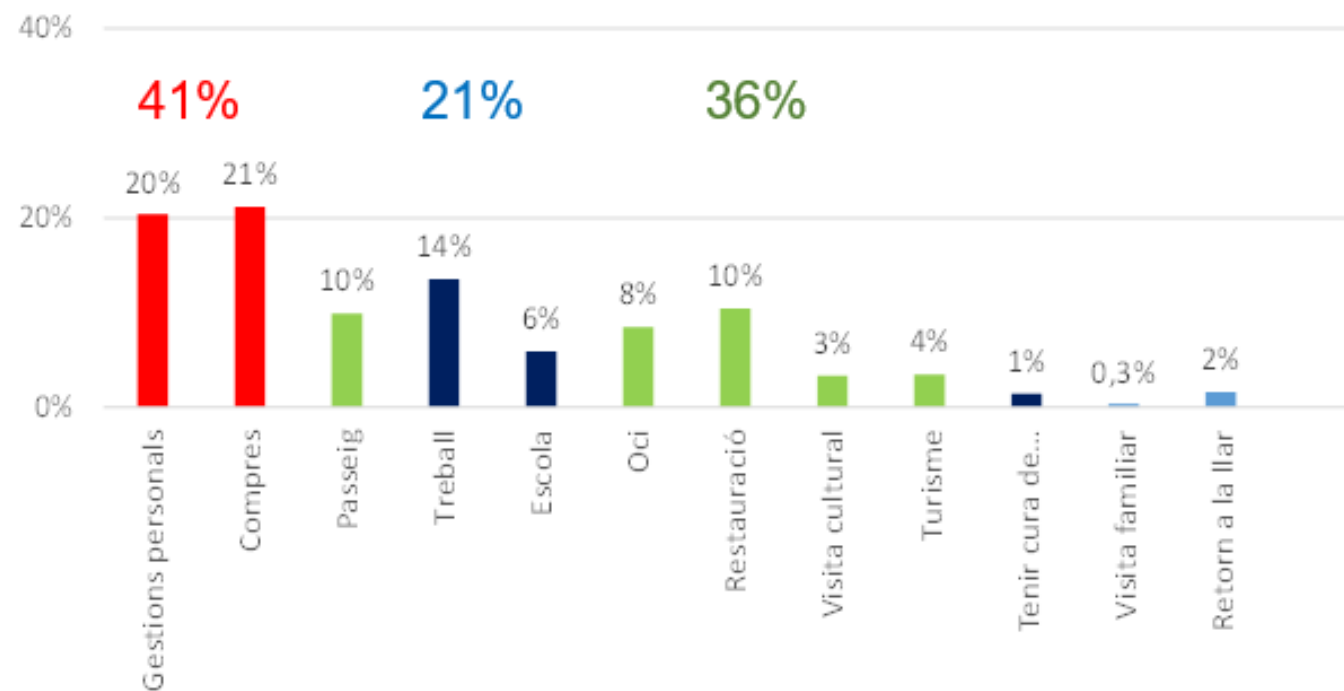
A més, la configuració del barri, amb carrers de plataforma única, permet una bona comunicació a peu i bicicleta amb els vials perimetrals.



Enquesta a 2540 persones vianants i usuaris del transport públic

El Casc Antic és un barri percebut per la mobilitat personal i no ocupacional.

- Per **gestions personals** i compres han arribat un 41% dels enquestats.
- El 36% dels motius principals són fer **turisme, oci, passejar, restauració o anar de visita a museus**.
- Per **motius ocupacionals**, dels enquestats, el 21% van a treballar o estudiar.



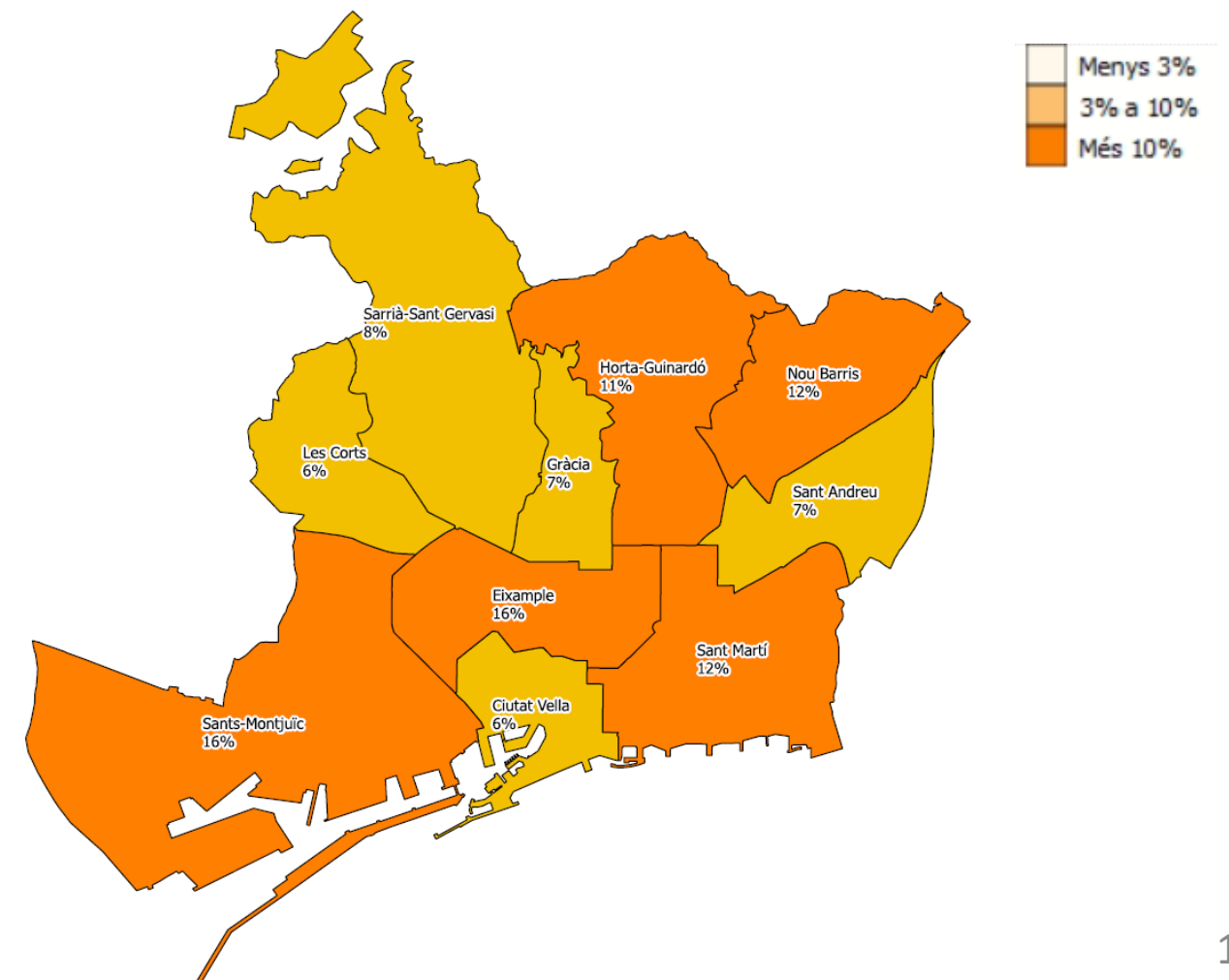
NOTA:

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

Els Casc Antic és un punt d'atracció pels propis ciutadans de Barcelona.

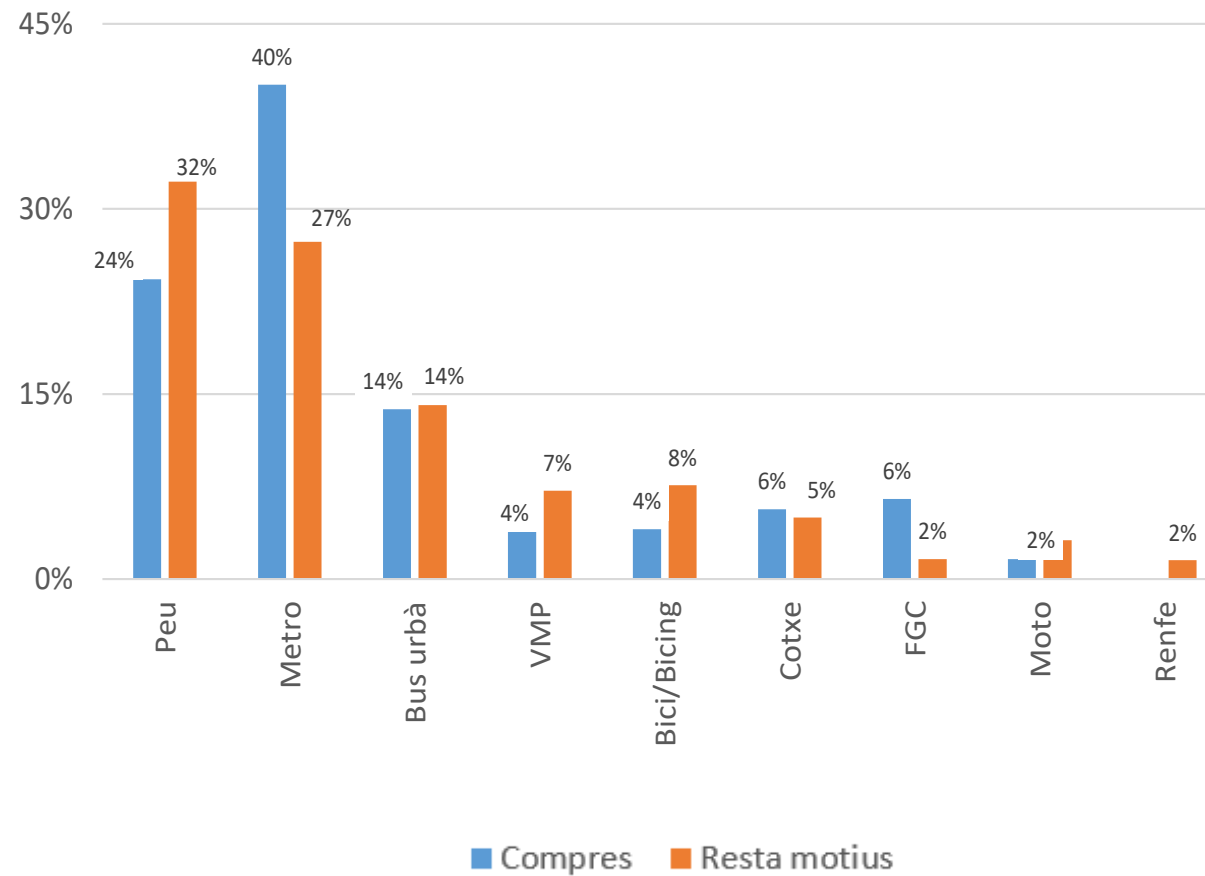
- El 86% dels visitants de Santa Caterina, procedeixen d'altres parts de la ciutat de Barcelona.
- El 12% arriben de ciutats properes (1a corona metropolitana), com Hospitalet.
- La resta son de la resta de Catalunya, turistes o excursionistes de la resta del mon.

El 81% dels que arriben al barri per motius compres, ho fan des d'altres parts de la ciutat de Barcelona (destaca l'Eixample, o Sants-Montjuïc).



El metro es el principal mode d'arribada dels vianants enquestats a la zona del Casc Antic.

El cotxe només el 6%



Motiu de l'elecció del mode

Compres (81%)

Resta motius (21%)

Comoditat (37%)

Ràpid (32%) (TP 85% Peu 15%)

(TP 86% Peu 14%)

Ràpid (18%) (TP 57% Peu 43%)

Comoditat (24%) (TP 76% Peu 24%)

No tinc alternativa (18%) (TP 57% Peu 43%)

Més econòmic (18%) (TP 22% Peu 78%)

Contamina menys (16%) (TP 33% Peu 67%)

Esport (11%) (peu 100%)

No tinc alternativa (13%) (TP 57% Peu 43%)

Contamina menys (13%) (TP 43 Peu 57%)

La **comoditat** i la **rapidesa** destaquen com a motius principals per arribar a l'àmbit d'estudi amb el mode de transport escollit. (37% Comoditat en compres, i 32% rapidesa en la resta de motius).

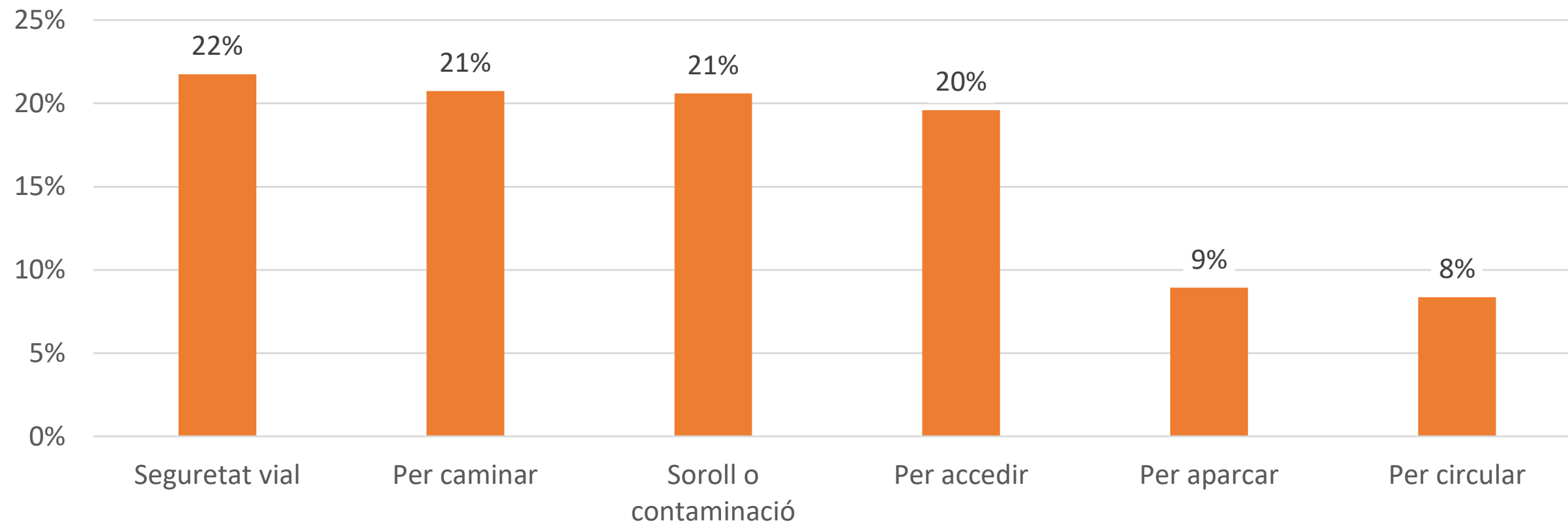
Un 23% dels enquestats estaria disposat a canviar de mode de transport a bici o VMP sí se disposés de més seguretat i zones ciclables (38%); Més aparcament segur (36%); Més estacions de Bicing i remuneració econòmica o temps per part de les empreses (10% cadascuna) o canviaria directament a VMP (7%).

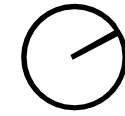
Enquesta a 2540 persones vianants i usuaris del transport públic

Problemes de mobilitat al barri

Dels enquestats, el 50% considera que hi ha problemes de mobilitat al barri:

- D'aquests, el més destacable és el 22% que perceben inseguretats vial. Tot i aquest percentatge les dades d'accidentalitat revelen que no és un punt de sinistres de la ciutat.
- Els problemes per caminar (21%), i per accedir al barri en altres modes que no siguin a peu (20%) són altres característiques negatives dels enquestats sobre el barri.
- Els que estan relacionats amb el vehicle privat ocupen l'última posició (estacionar el 9% i per circular el 8%).





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 30 amb prioritat de vianants i bicis.

Al barri del Casc Antic, existeixen carrils bici, la majoria dels quals es troben situats al perímetre del barri, on els carrers són més amples (Av. del Marquès de l'Argentera, Pg. de la Circumval·lació i Pg. Lluís Companys).

Gran part dels carrers del nucli del mercat de Santa Caterina i el Born són Zones 20 o Zones 10, on la bicicleta pot circular segons l'ordenança vigent amb algunes restriccions en funció 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 i una convivència complexa entre el vianant i la bici a les zones de plataforma única.

Carril bici = 5.383,526 m
Vies ciclables = 18.227,186 m

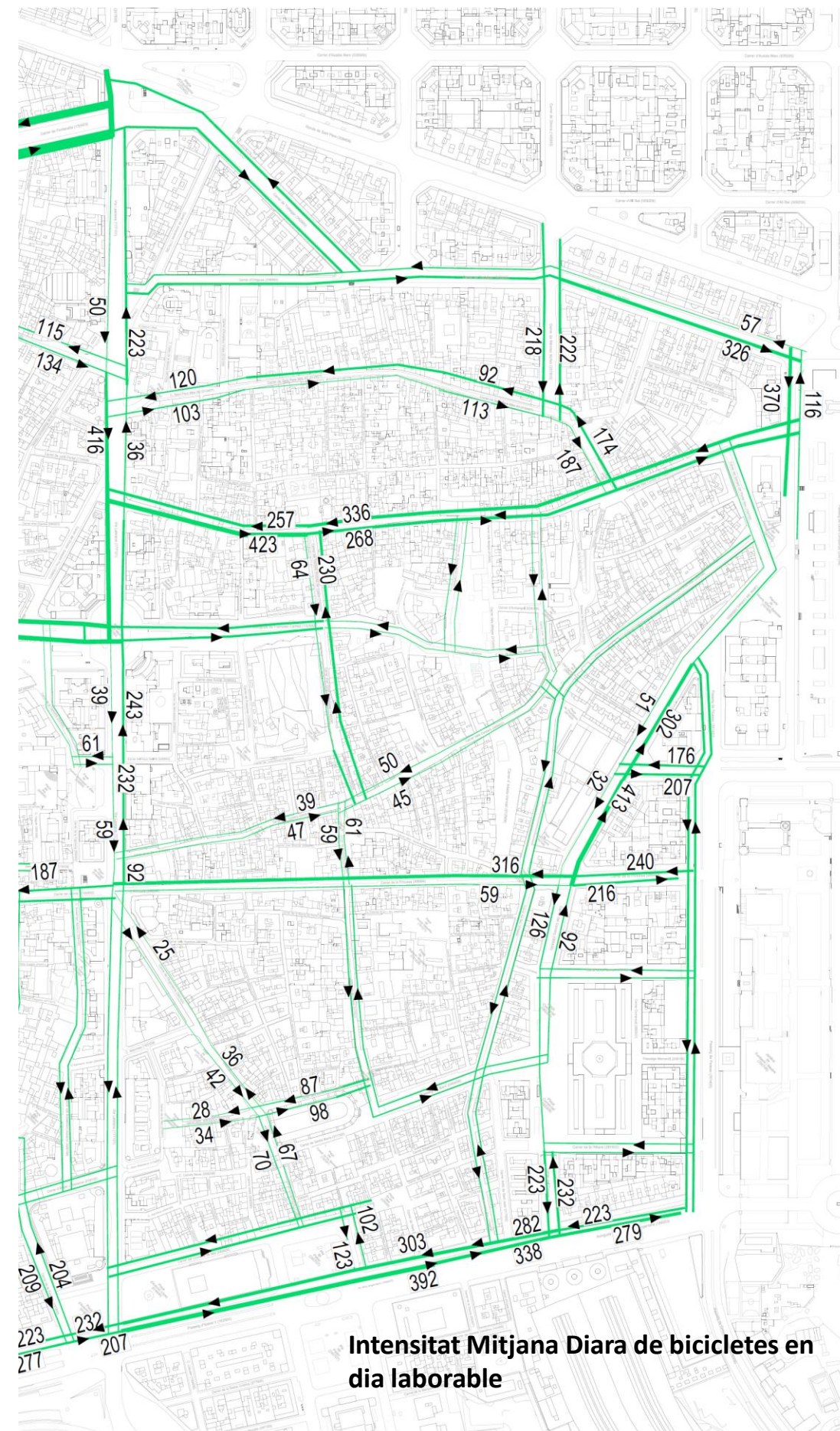


ESTAT ACTUAL XARXA DE BICICLETES

Intensitat de ciclistes al Casc Antic

La connexió en bicicleta amb Rodalies i el centre del barri es el corredor on es detecta major nombre de bicicletes.

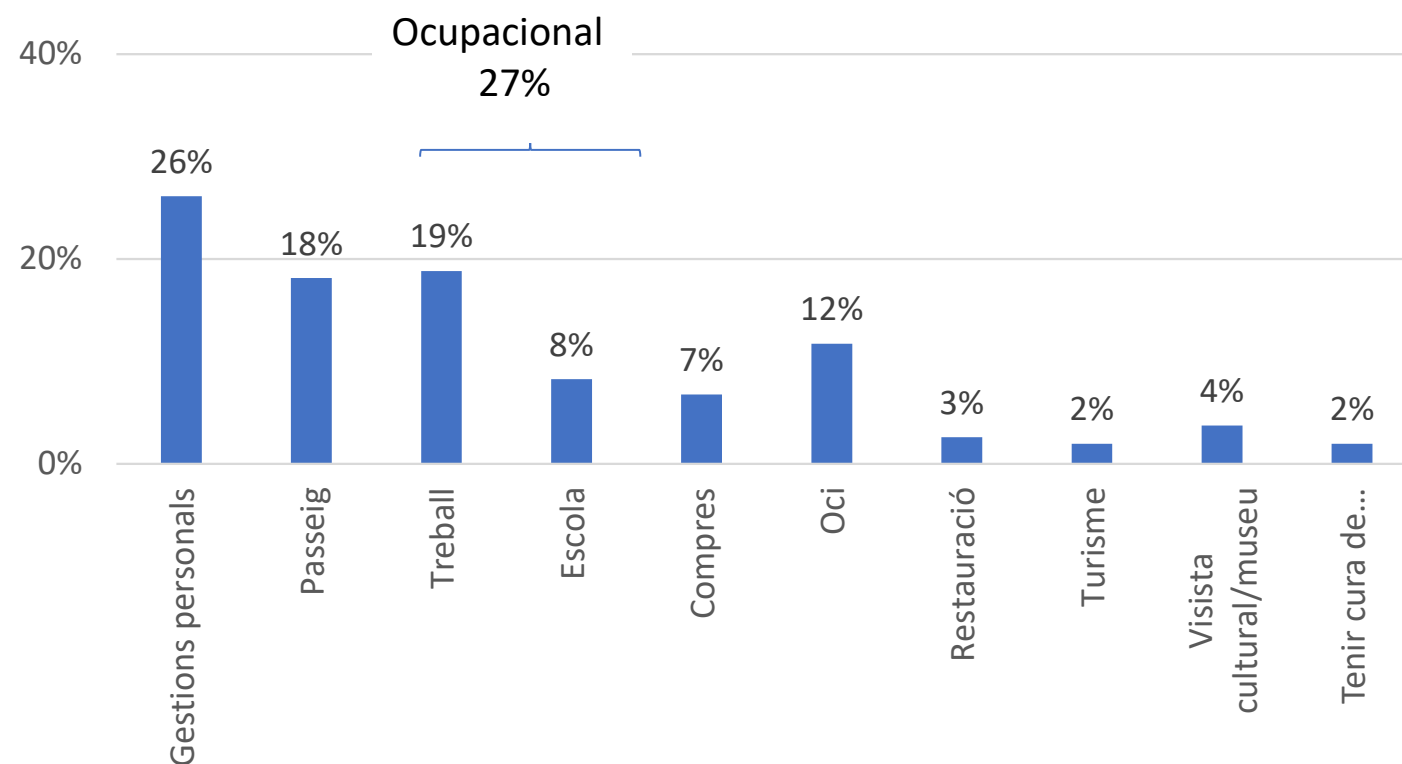
Els principals eixos interiors son Sant Pere Mitja, Princesa, Méndez Núñez amb intensitats que poden arribar a les 300 bicicletes per sentit i dia.



Enquesta a 931 persones que anaven en bicicleta y 195 en VMP

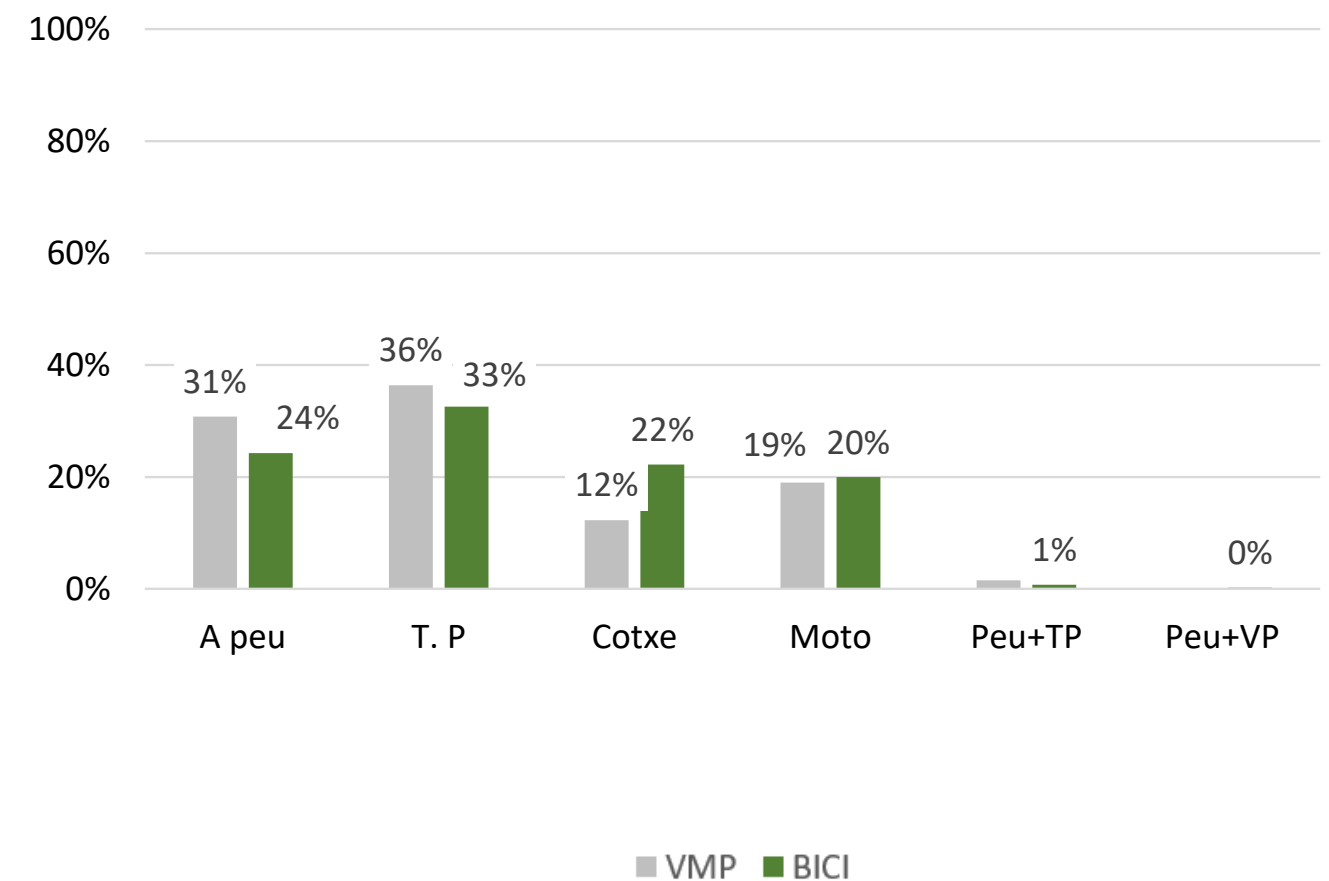
L'ús de la bicicleta i VMP pels visitants del Casc Antic és per realitzar gestions personals.

- El passeig : 19% és el segon motiu per anar a aquest barri amb els modes analitzats.
- Per motius ocupacionals, el 29% : el 19% utilitzen VMP o bici per anar a treballar i el 8% per estudis i el 2% per cures.



La meitat dels usuaris fa menys de 2 anys que utilitzen VMP o bici per arribar al Casc Antic.

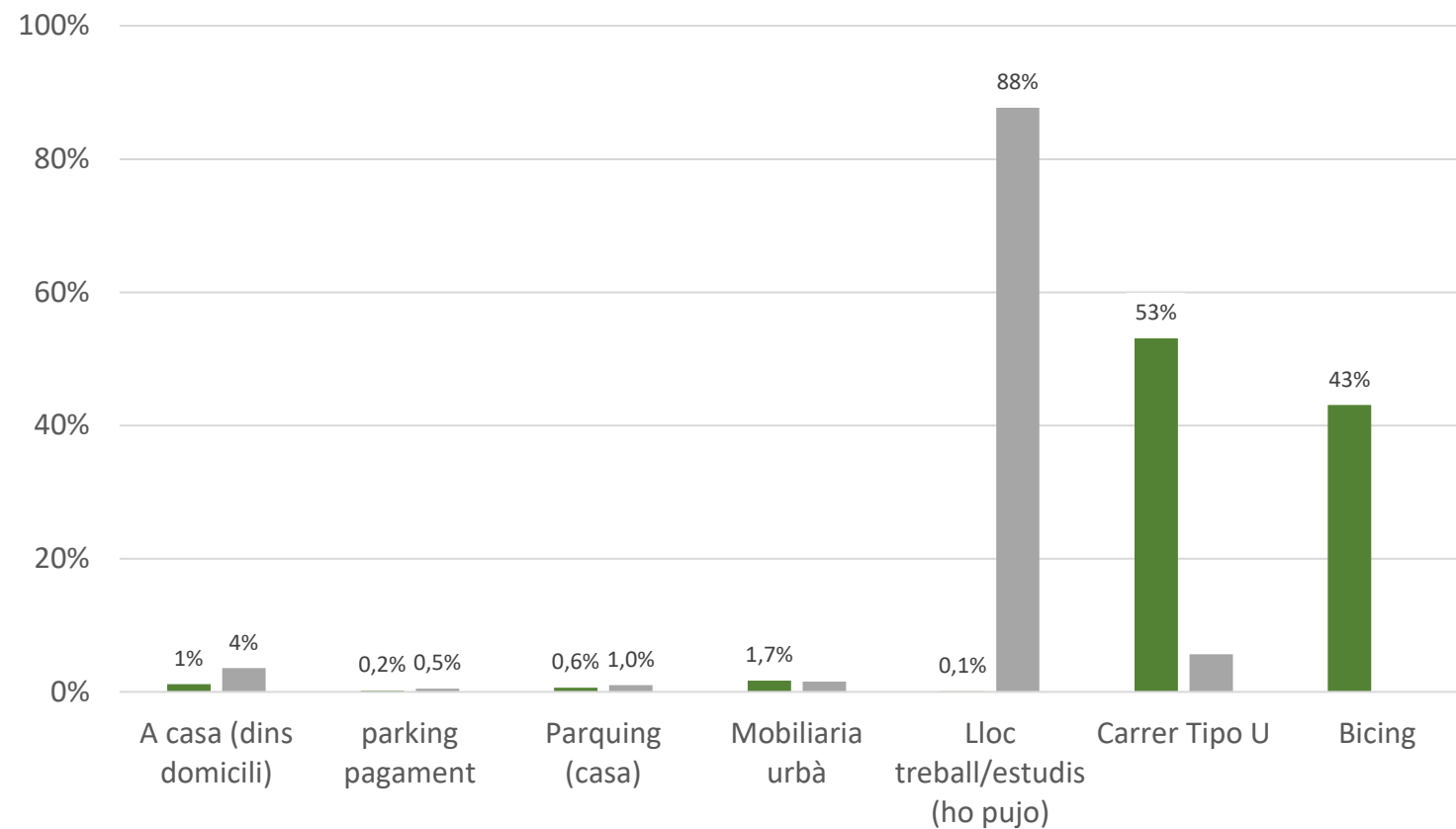
- El 17% dels que utilitzen aquests modes fa menys d'un any són usuaris de VMP.
- El 25% dels enquestats han deixat de caminar per anar amb Bici o VMP al Casc Antic-Santa Caterina.
- Destaca el 40% que han passat a VMP i bici i abans es desplaçaven amb vehicle privat (cotxe i moto).



Enquesta a 931 persones que anaven en bicicleta y 195 en VMP

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

- En el cas de les bicicletes, el 53% estaciona al carrer en aparcaments tipo U i el 43% en estacions Bicing.
- Per contra, els VMP i la seva flexibilitat de guardar aquests vehicles, els porten en un 88% sempre amb l'usuari.



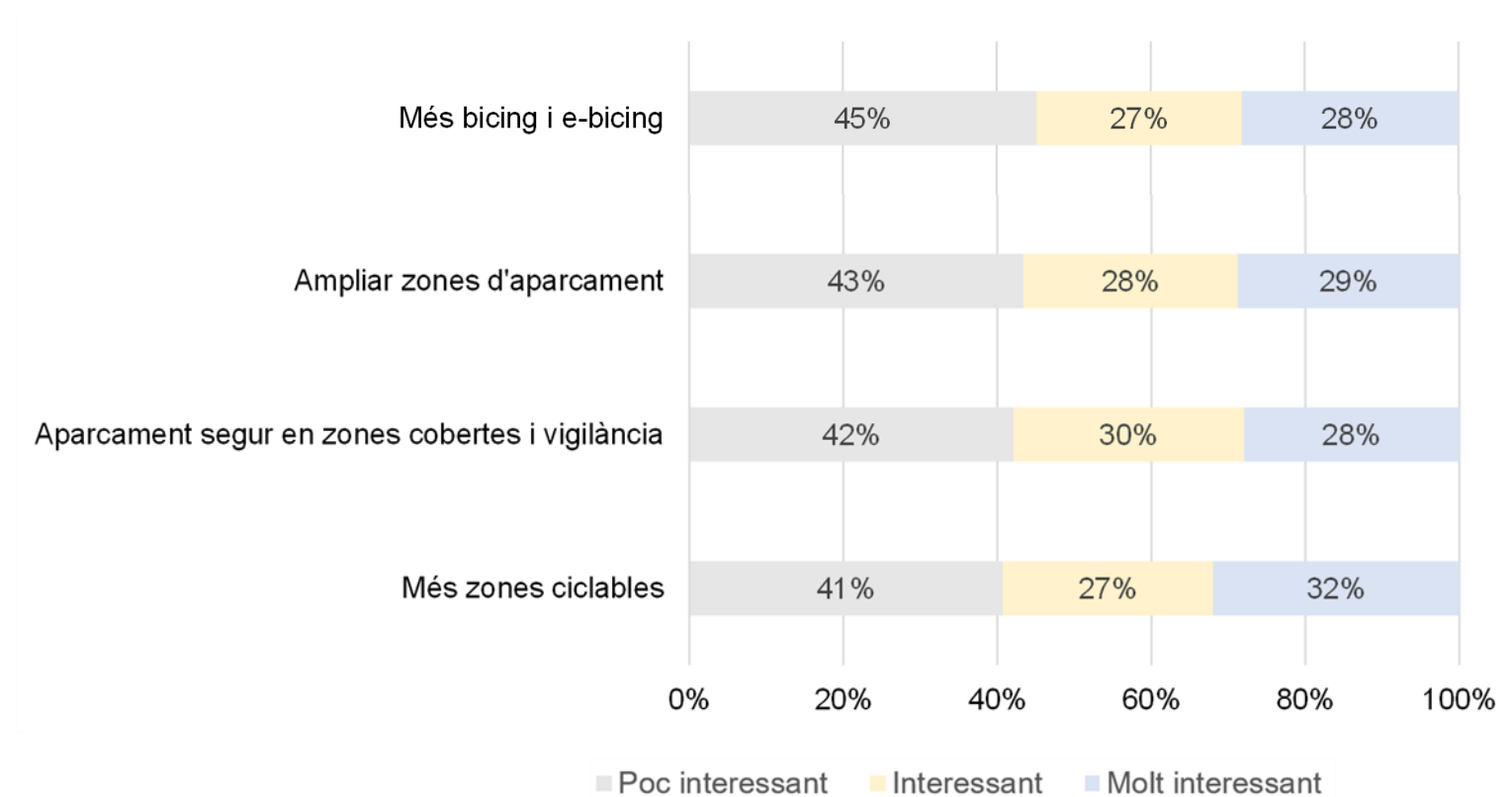
La meitat dels usuaris de VMP i bici (propietat) estaria interessat en estacionar en un aparcament subterrani (50% ciclistes i 48% VMP).

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

El 52% dels enquestats creu que hi ha problemes de mobilitat al barri:

- La seguretat en la circulació amb Bici i VMP és el que més destaca com a problemàtica en el barri (43%),
- La coexistència i convivència amb altres modes és un dels problemes que més preocupa als ciclistes i usuaris de VMP (33% entre coexistència amb trànsit i convivència amb el vianant).

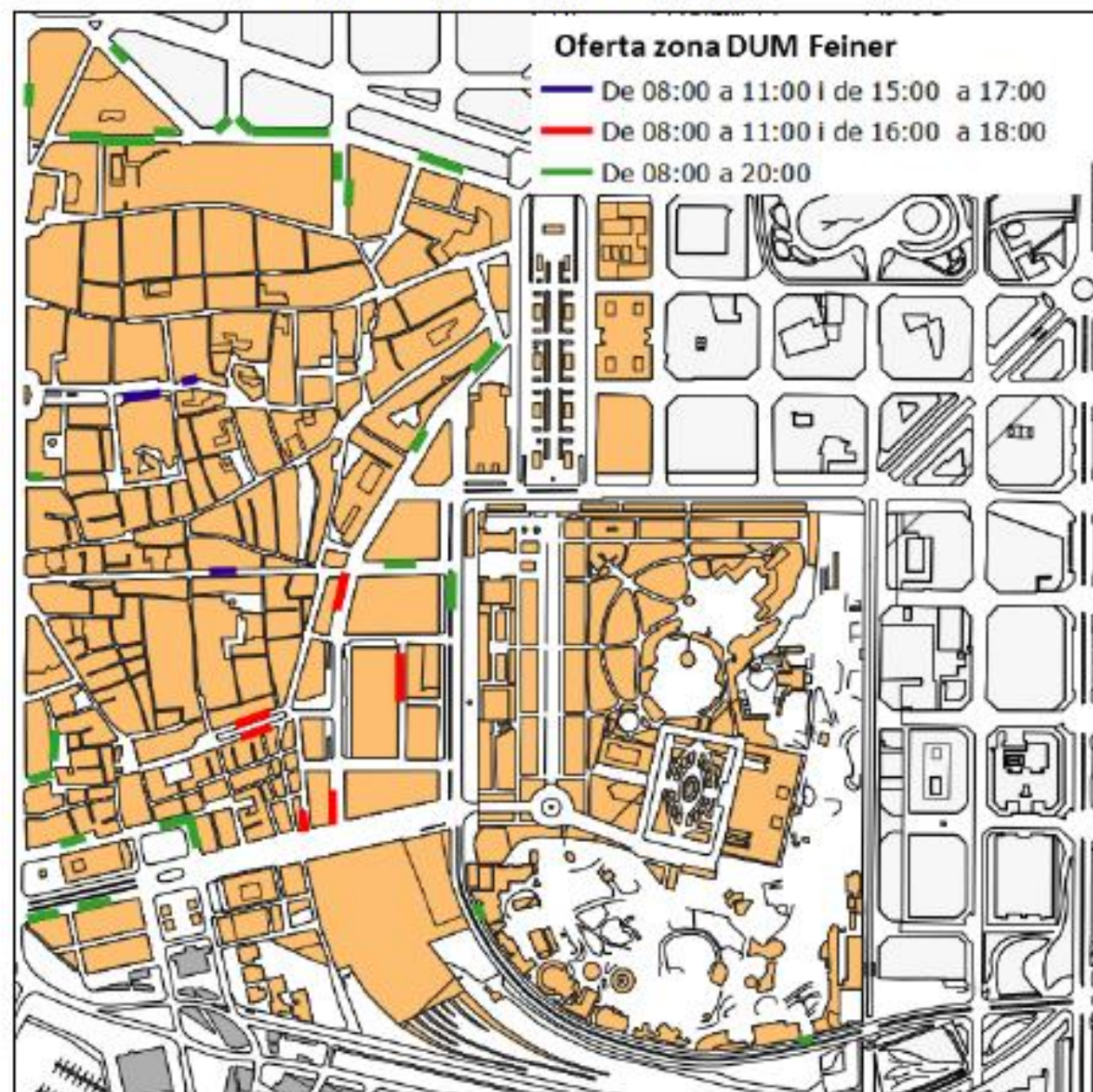
PROPOSTES DE MILLORA





ESTAT ACTUAL XARXA DE DUM

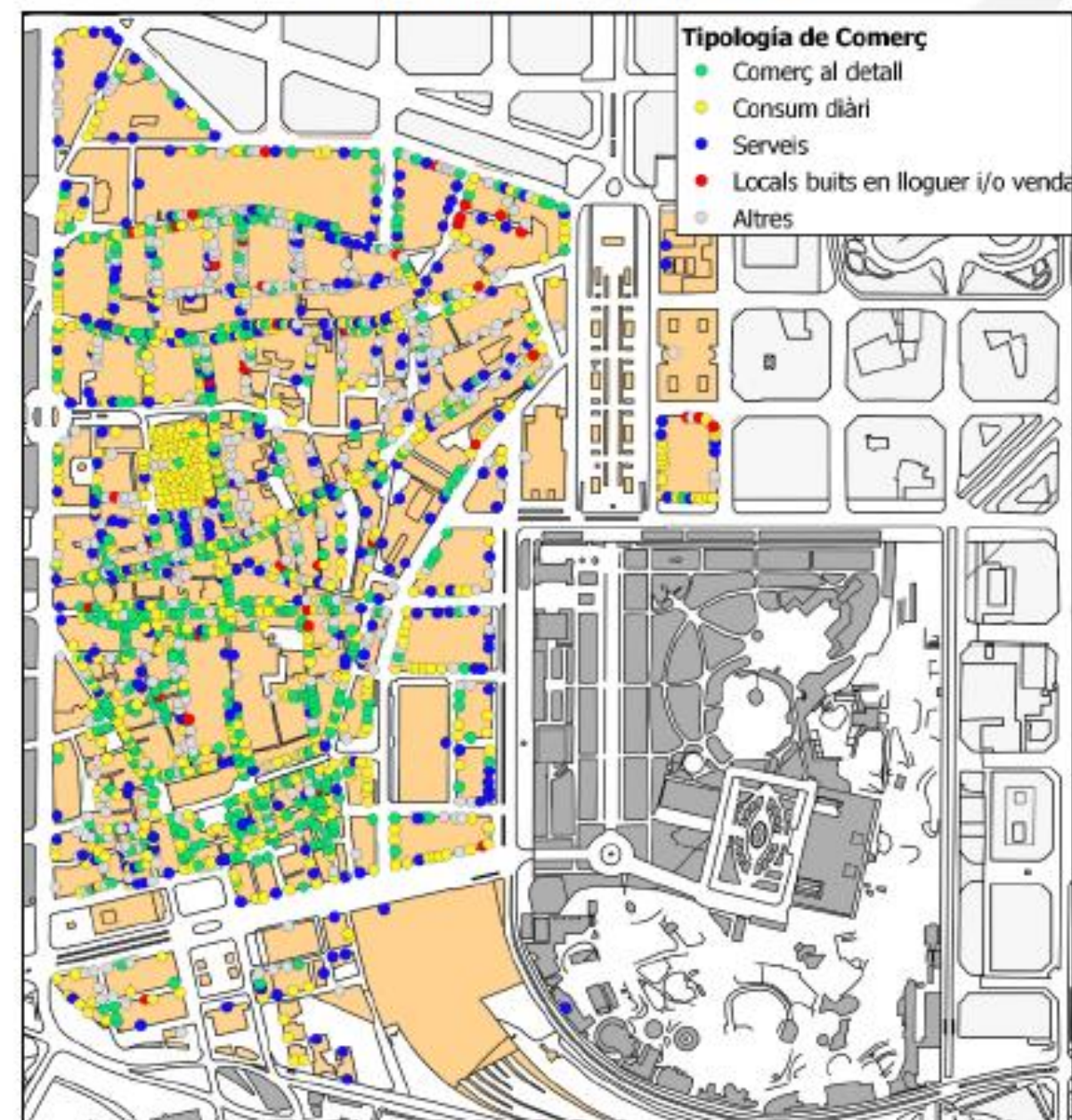
Oferta d'Àrea DUM al barri



Font: B:SM

52 places 8:00-20:00h DI-Ds | 38 places 8:00-11:00h i de 16:00-18:00h DI-Ds
| 15 places 8:00-11:00h i 15:00-17:00h DI-Ds | 23 plaça 8:00-20:00h DI-Dv |
41 places 8:00-20:00h i 8:00-14:00h Ds

Distribució de comerços

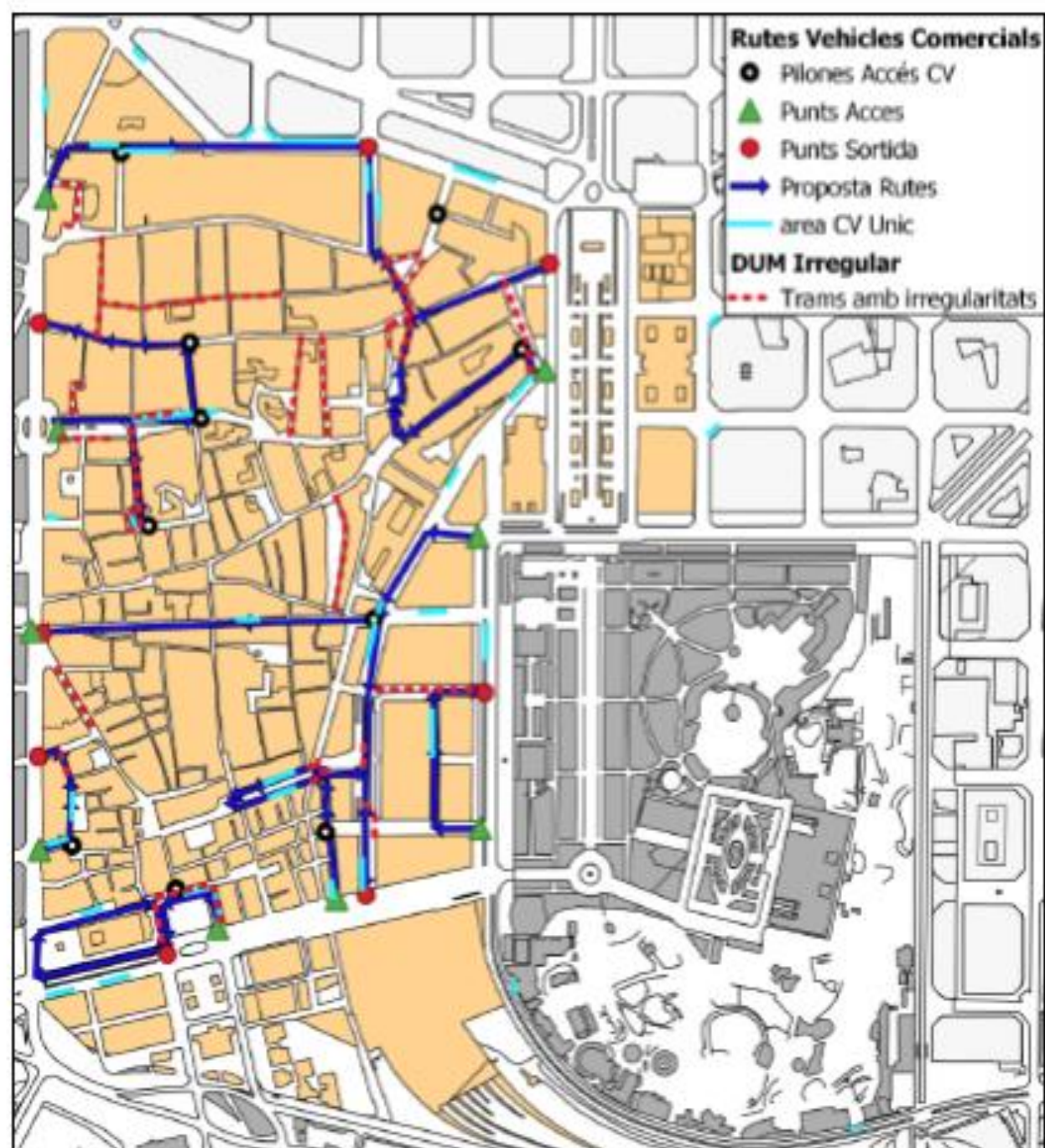


Font: B:SM Dades: Cens locals en planta baixa, 2016.

- 800 comerços censats en el barri
- 32% són comerços amb productes de consum diari



ESTAT ACTUAL XARXA DE DUM

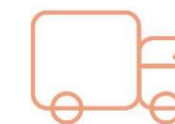


Font: B:SM i Guàrdia Urbana

DADES RELLEVANTS DEL TREBALL DE CAMP AL BARRI DE SANT PERE, SANTA CATERINA I LA RIBERA. 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	166	113	166	151
OCUPACIÓ MITJANA	70.9%	83.7%	78.0%	68.5%
OCUPACIÓ MÀXIMA	83.4%	99.6%	81.2%	83.5%
INDISCIPLINA AREA DUM	8.8%	4.3%	8.0%	35.5%

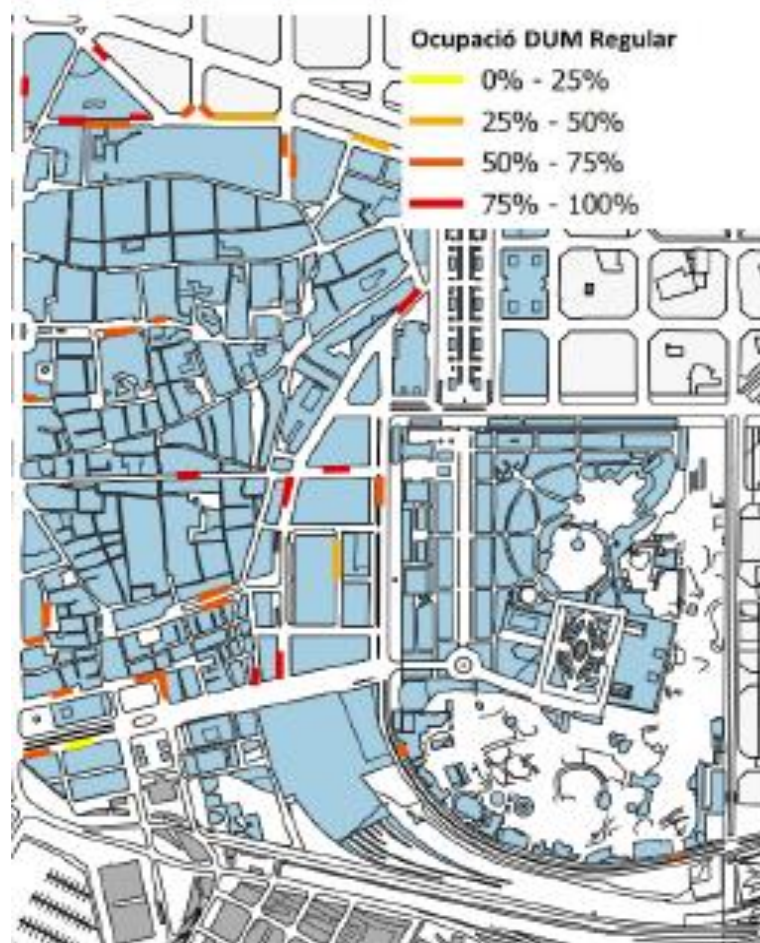
- L'ocupació d'aquesta zona és molt elevada, entre les 9 i les 12, està pràcticament al 100% i algunes de les zones presenten vehicles en zones adjacents a les places regulades (doble fila).
- Entre les 12 i 14h es situa al voltant del 70%.
- En la franja de tarda (15-17h) es detecta una ocupació d'entre el 50% i 60%, essent aquesta superior en la secció sud del barri.
- La zona DUM del carrer comerç és la que presenta menor ocupació al matí tot i que per la tarda puja.
- Les zones DUM de Pla de Palau, Trafalgar i el Born CCM es troben en una altíssima ocupació.
- Al vespre l'ocupació baixa fins al 35% entre les 19-20.
- L'indisciplina al matí és d'entre el 4% i 8% mentre que per la tarda és molt més elevada, arribant a puntes del 57% a última hora (20h).



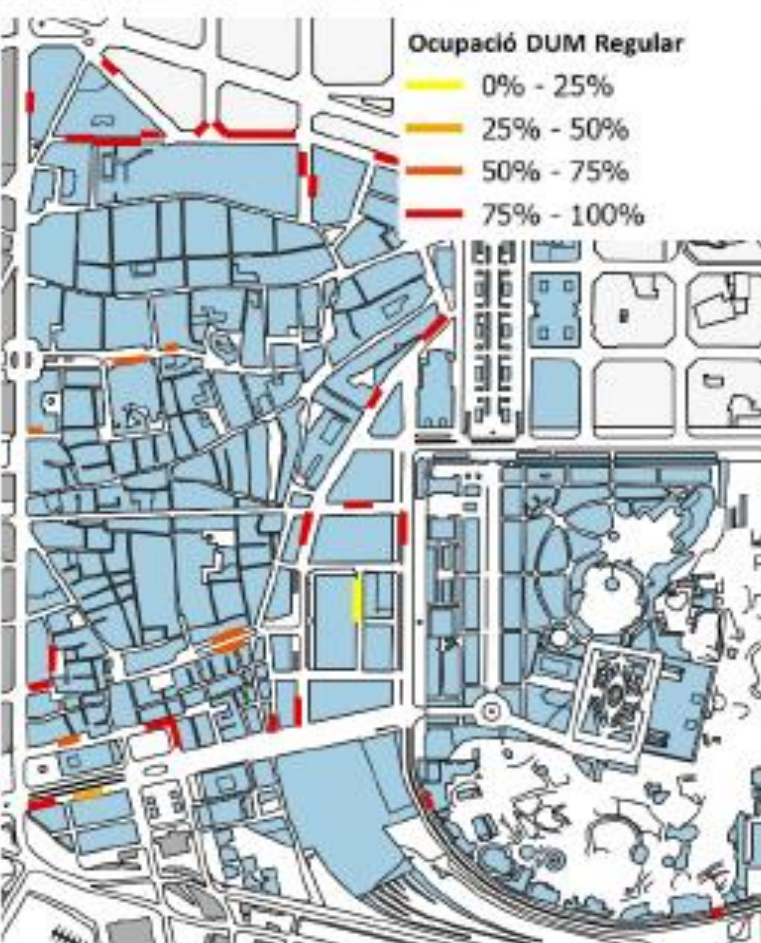
ESTAT ACTUAL XARXA DE DUM

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

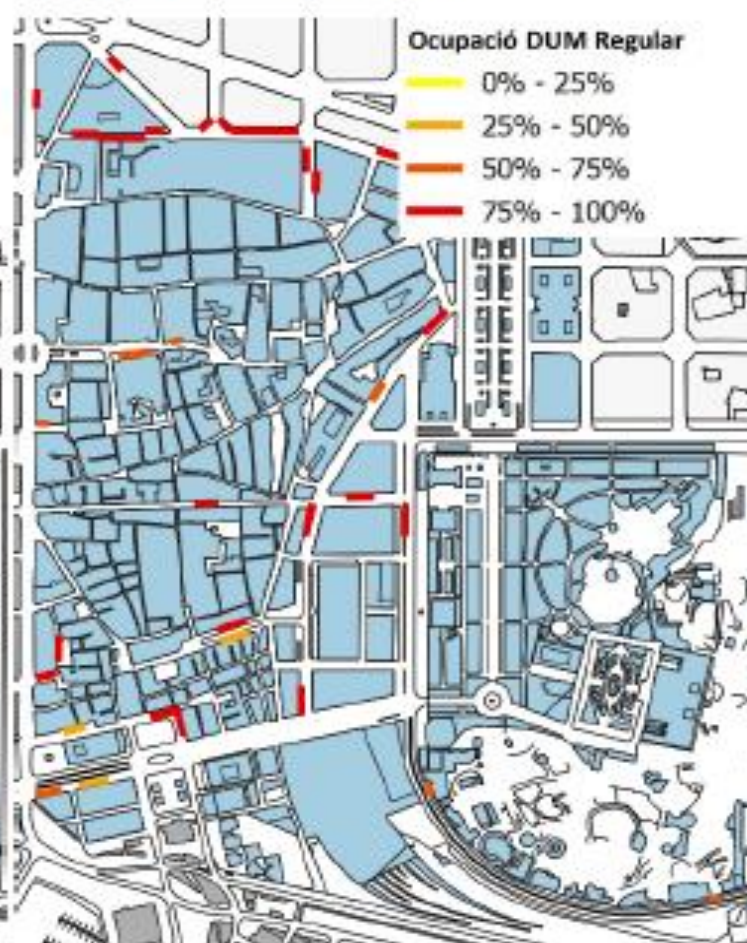
Matí 8:00-11:00h



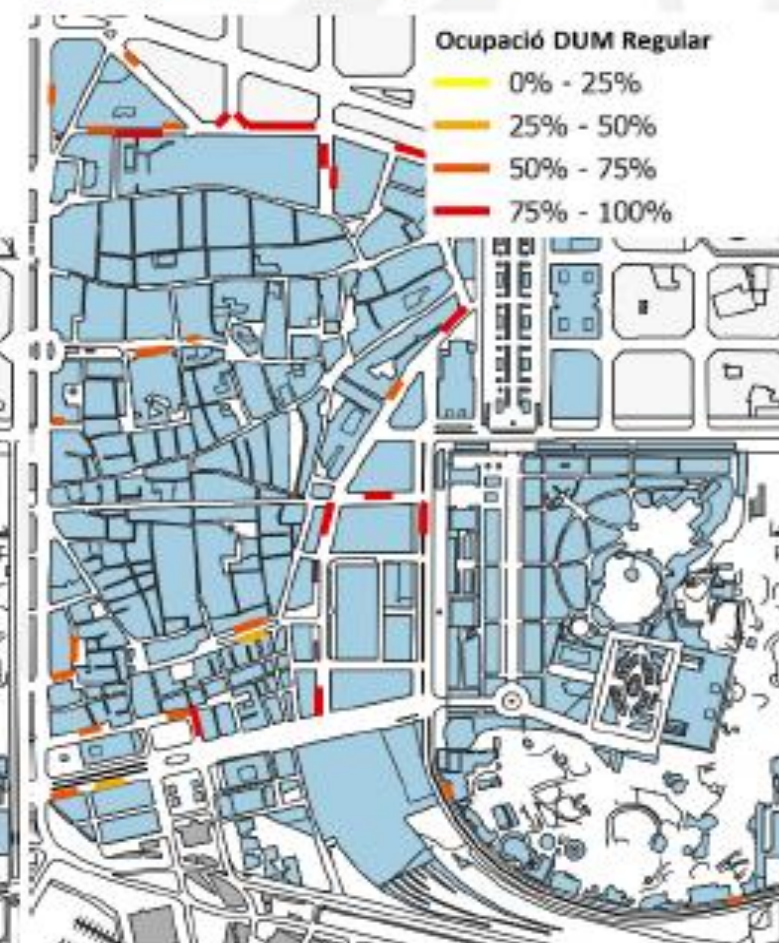
Migdia 11:00-15:00h



Tarda 15:00-17:00h

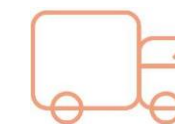


Vespre 17:00-20:00h

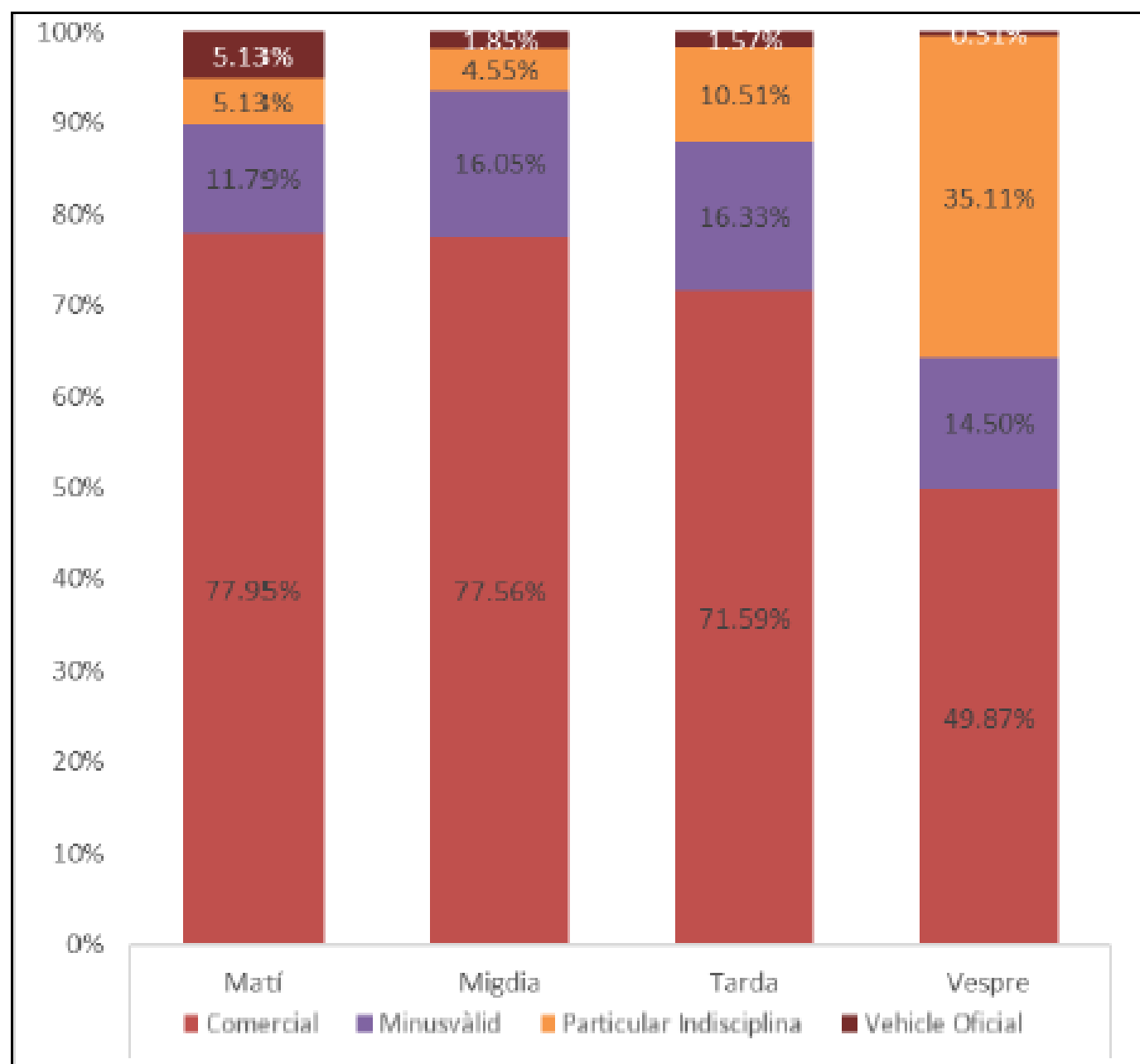


Font: B:SM

Algunes de les zones DUM del barri de Sant Pere, Santa Caterina i la Ribera tenen horari partit com ara la zona davant el Mercat de Santa Caterina o al voltant del Born CC, per aquest motiu en algunes franges no hi ha informació. Les zones DUM que estan actives entre les 16-18h, donat que és un horari singular, es mostren les seves ocupacions tant a la franja de la tarda com la del vespre.



ESTAT ACTUAL XARXA DE DUM



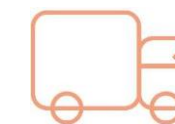
Font: B:SM

DADES RELLEVANTS DEL TREBALL DE CAMP AL BARRI DE SANT PERE, SANTA CATERINA I LA RIBERA. 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	166	113	166	151
OCUPACIÓ MITJANA	70.9%	83.7%	78.0%	68.5%
OCUPACIÓ VEHICLES COMERCIALS	45.9%	66.6%	53.1%	33.1%

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-vespre disminueix la presència de vehicles comercials fins al 50% de la ocupació.

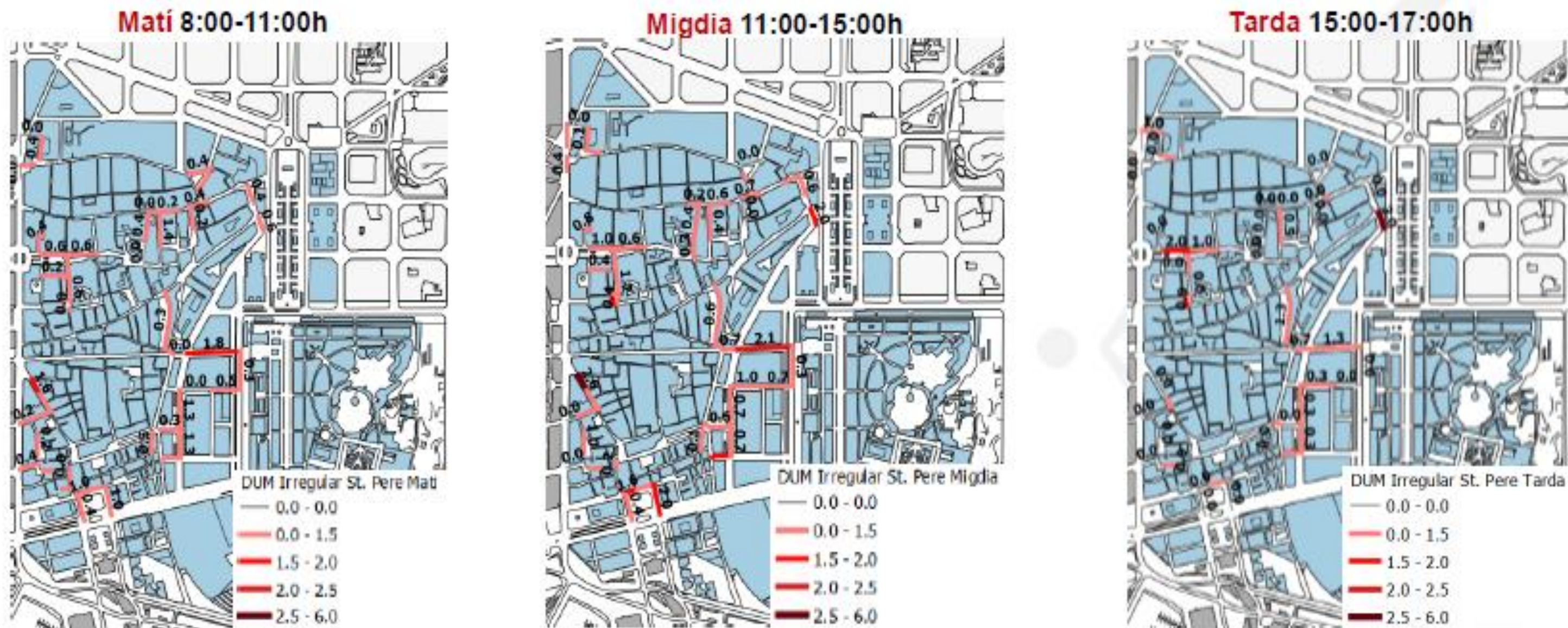
Tamany mostra	
Matí	390
Migdia	704
Tarda	447
Vespre	393
Total	1934



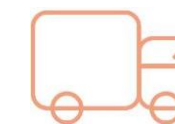
ESTAT ACTUAL ESTACIONAMENT

Anàlisi estacionament DUM irregular

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

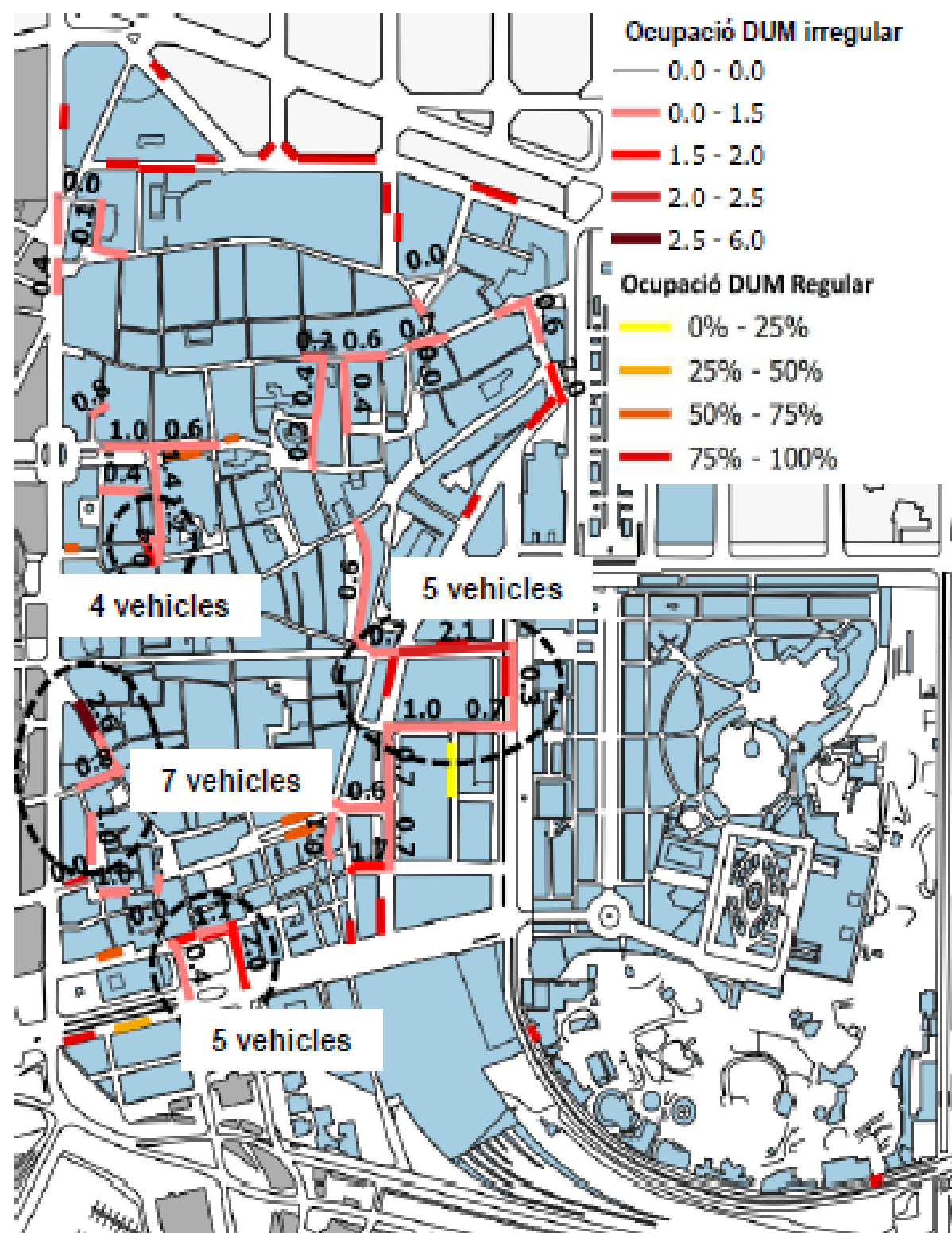


- Es poden observar grans concentracions de DUM irregular sobretot al matí i migdia a la zona Sud de Sant Pere. Com a excepció, al Nord també presenta valors més elevats de concentració de DUM irregular en la franja horària de la tarda.
- S'ha de destacar que es desconeix l'ocupació de DUM irregular del vespre (17h a 20h) per falta dades i que, per tant, no es mostra aquesta franja. Tot i això es considera la franja amb l'ocupació més baixa.



ESTAT ACTUAL ESTACIONAMENT

Anàlisi estacionament DUM irregular



- En la franja de 11 a 15 hores s'ha detectat el major numero de vehicles realitzant DUM irregular.
- Ocupació elevada a les Àrees DUM, la mitjana del barri en aquesta franja és del 83,7%.
- En aquesta franja hi ha, de mitjana 47 vehicles estacionats simultàniament de forma irregular.
- Els punts calents de DUM irregular a l'àrea de Sant Pere són els següents:
 - A la Plaça de Sant Caterina, amb una mitjana de 4 vehicles aparcats irregularment.
 - Al voltant de Pla de Palau, amb una mitjana de 5 vehicles aparcats irregularment.
 - Al voltant Pg. Picasso amb Carrer de la Princesa, amb una mitjana de 5 vehicles aparcats irregularment.
 - Al Carrer de l'Argenteria i carrer de la Nau, amb una mitjana de 7 vehicles aparcats irregularment.

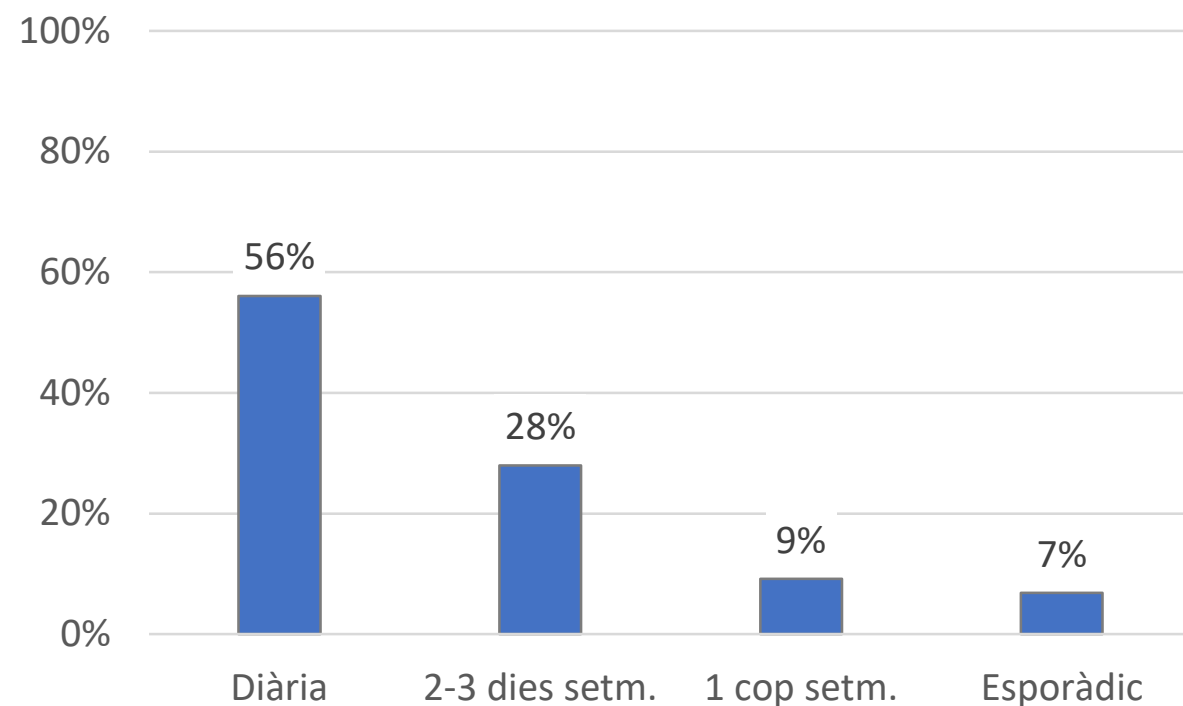
Enquesta a 280 persones que anaven en un vehicle DUM.

- La proporció de vehicles a motor amb etiquetes ECO (1%) encara queda per sota dels vehicles convencionals que són la majoria (99%).
- El carburant més extens dels vehicles dels enquestats és la benzina (53%).



1% 11% 89%

La majoria dels repartidors fan entregues diàries als establiments que serveixen en el barri (56%).



NOTA:

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

El 31% dels enquestats admet que podria realitzar el transport amb altres modes de transport:



BICICLETA 20%



COTXE 20%

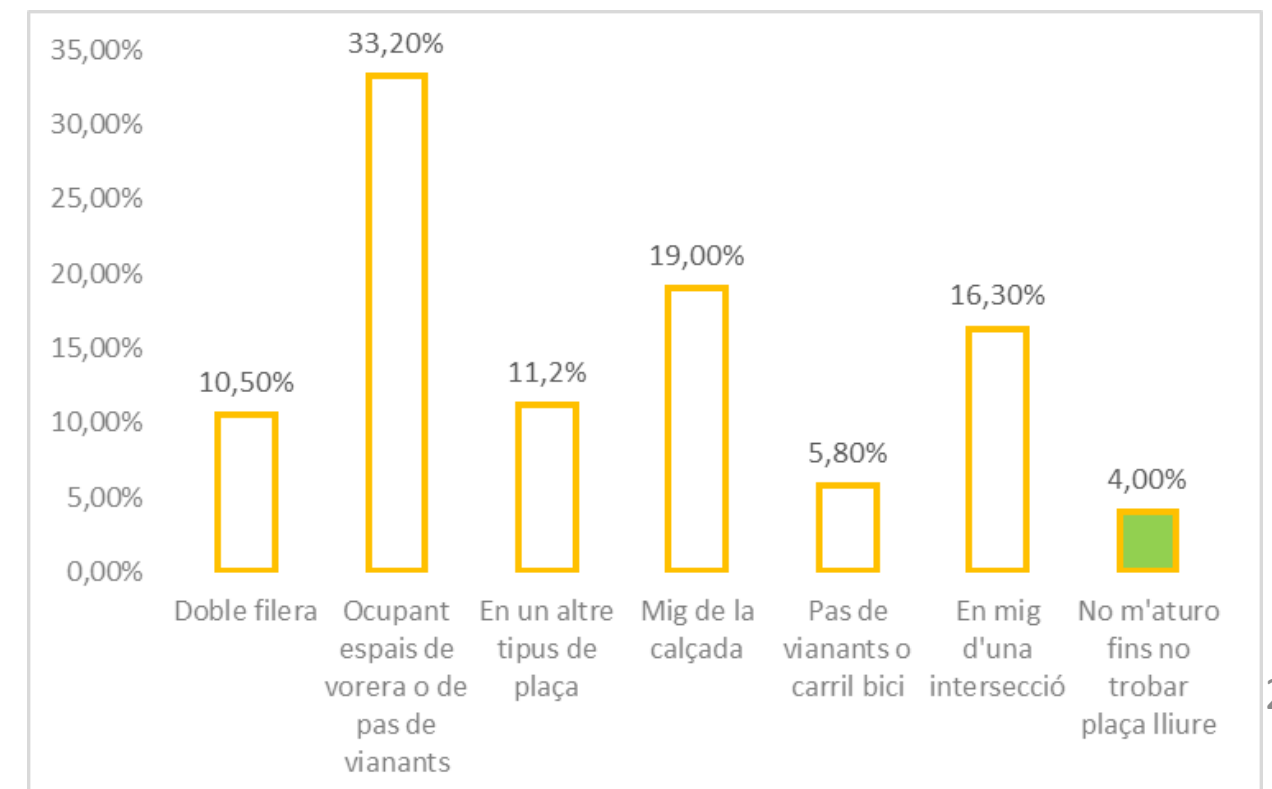


FURGONETA MÉS PETITA 41%

FURGONETA MÉS GRAN (OPTIMITZAR VIATGES) 19%

Molts transportistes no troben lloc per estacionar en ones DUM (38%). Això pot derivar en indisciplines en l'estacionament, pèrdua de temps pels transportistes i comerciants o en incrementar el recorregut per trobar altres places.

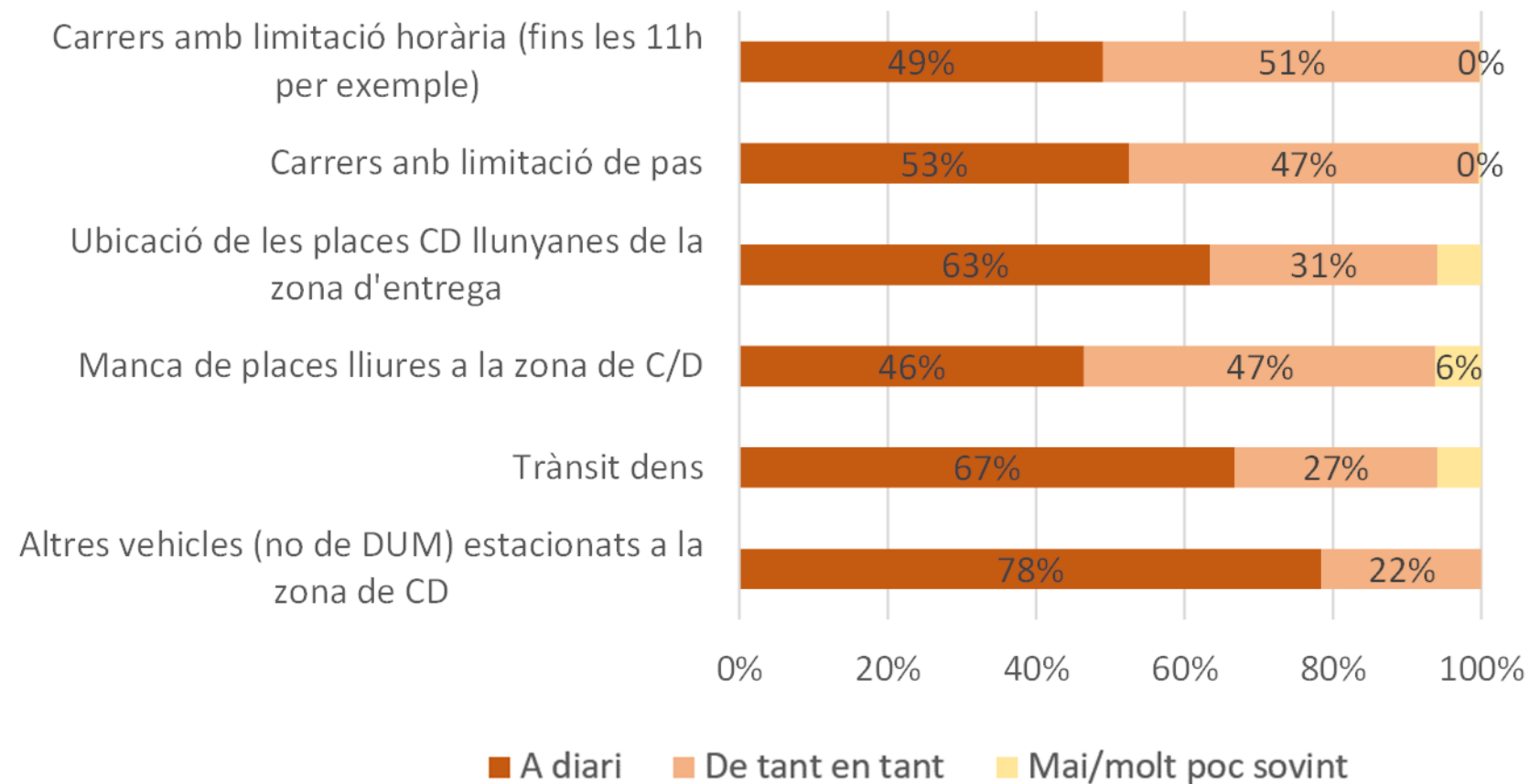
Quan no disposen d'estacionament el més recurrent (33%) és parar en espais de vorera o de pas de vianants, aturar-se en mig de la calçada (19%) o parar en una intersecció (16%).

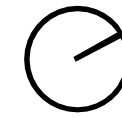


Enquesta a 280 persones que anaven en un vehicle DUM.

La major problemàtica diària en la que es troben els transportistes són altres vehicles estacionats en DUM (sense tenir autorització), aquesta es relaciona en les infraccions de l'estacionament i els problemes que poden donar a altres col·lectius. El trànsit dens i la llunyania de les places són altres problemàtiques en les que es troben a diari els transportistes de Sta. Caterina.

- La densitat del trànsit i la ubicació de les places DUM respecte als establiment, són altres queixes dels transportistes.



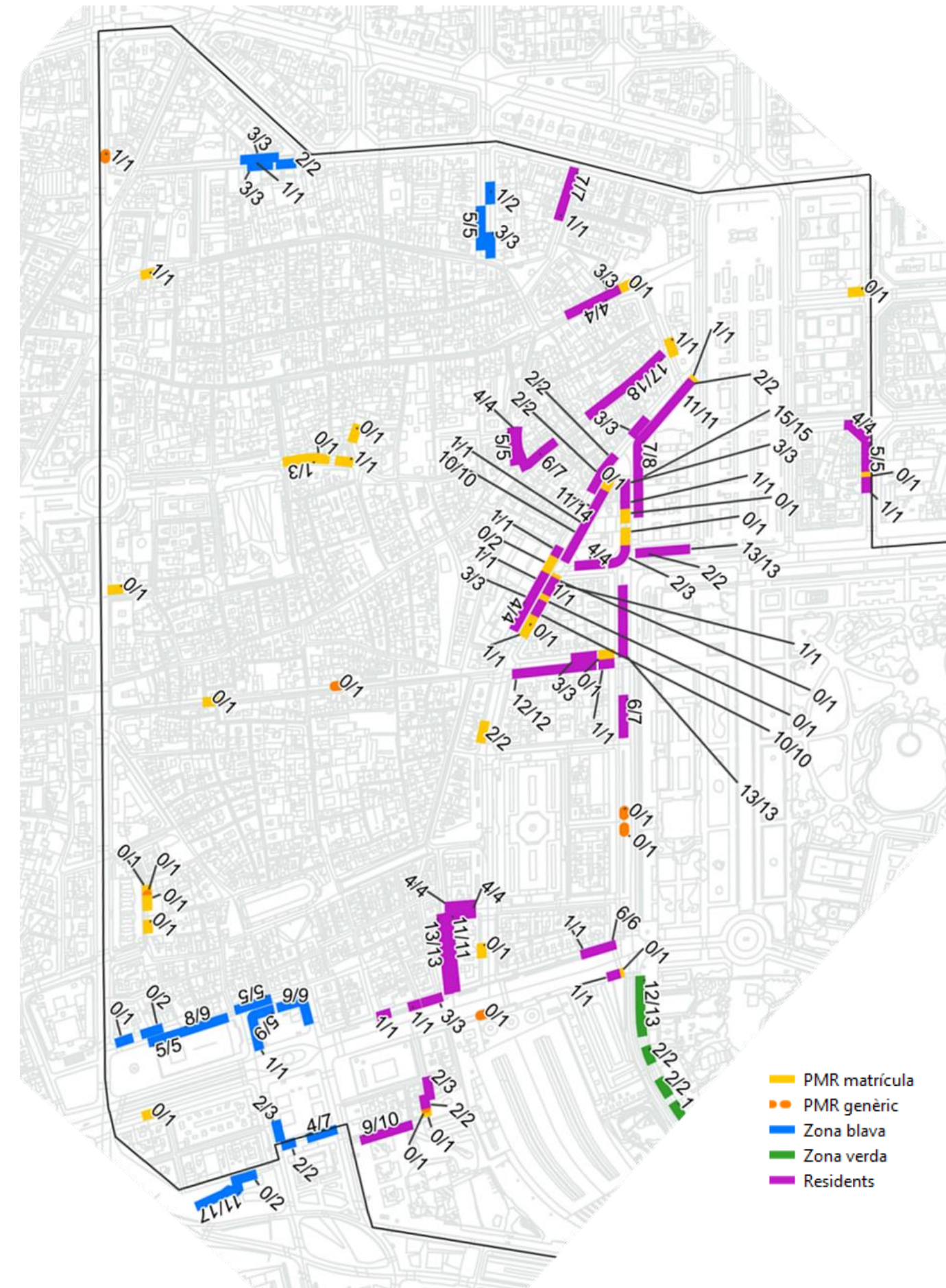


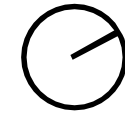
ESTAT ACTUAL ESTACIONAMENT

Oferta i demanda d'estacionament de COTXES

- Les places d'aparcament disponibles per a vehicles privats (557), es troben amb unes ocupacions altes, del 74% aproximadament.
- Les destinades als residents que són les que més abunden (270 places residents + 107 zona verda); i també les 140 places de zona blava.
- Les reserves de PMR (40 de les 557 places) suposen el 7,18% del total de places.
- Es el barri de Ciutat Vella amb major oferta d'aparcament, situat a vies properes al perímetre.
- A les zones interiors l'oferta es mínima i tendeix a desaparèixer.

	Places	%	Ocupació	%
Persones mobilitat reduïda	40	7,18	9	22,5
Residents (blanques)	270	48,47	260	96,3
Zona Verda (mixta)	107	19,21	47	43,9
Zona Blava	140	25,13	97	69,3
Total	557		413	74,1



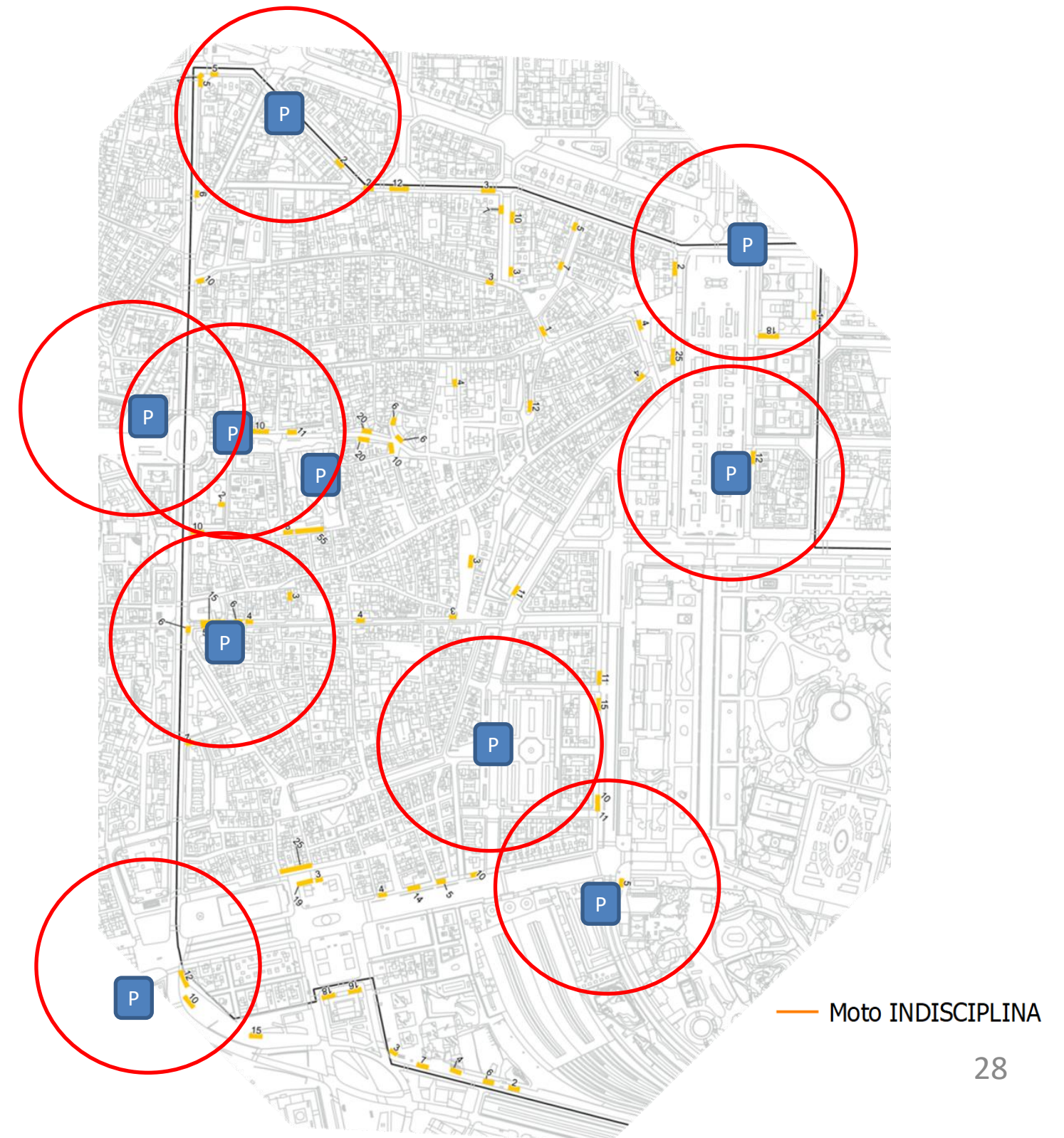
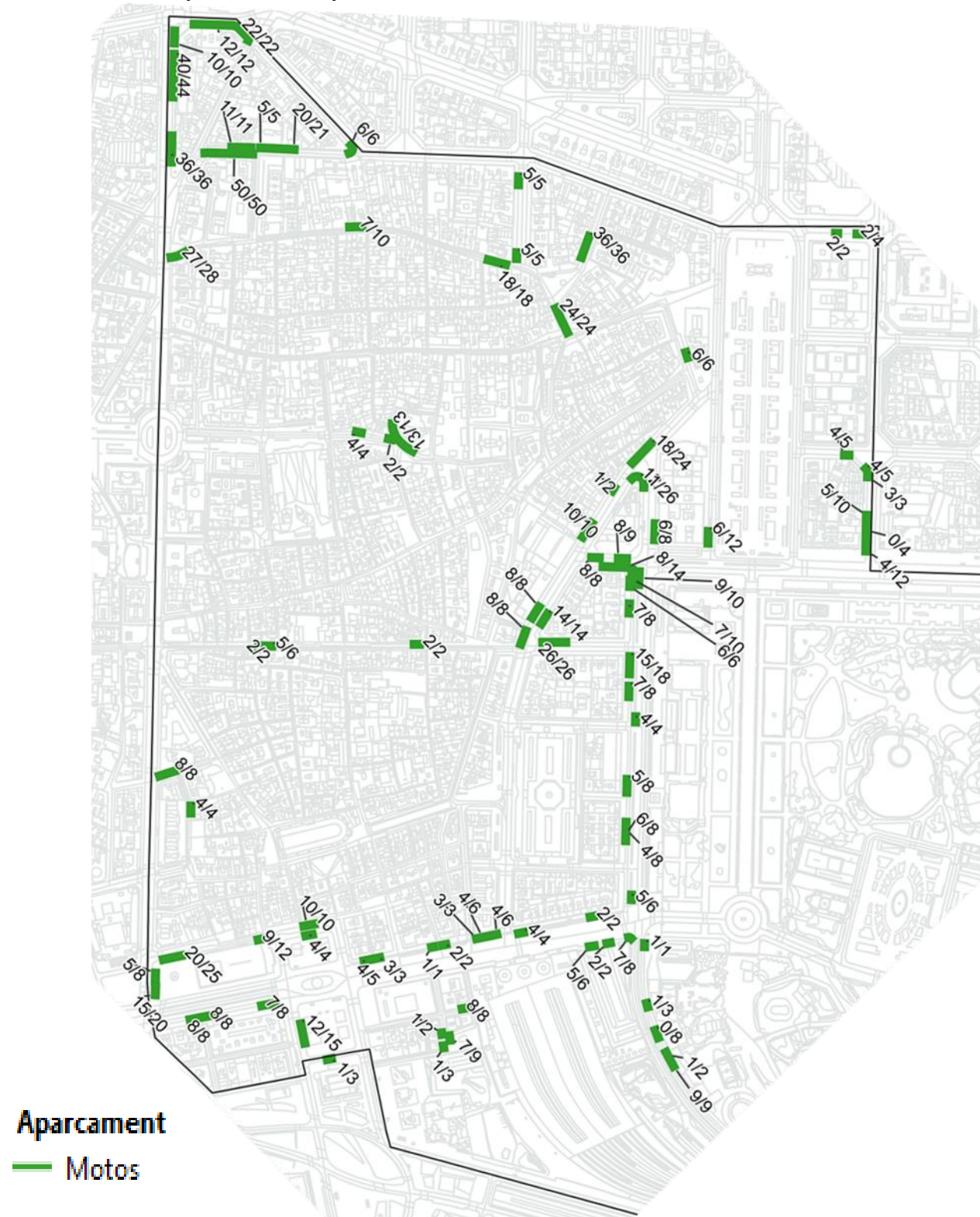


ESTAT ACTUAL ESTACIONAMENT

Oferta i demanda d'estacionament de MOTOS

- Les places d'aparcament disponibles per a vehicles motos (876), es troben amb unes ocupacions altes. La distribució de les places és prou uniforme a tot el barri. La ocupació de les places representa el 89,27% del total de places disponibles.

- S'han detectat 620 motos estacionades amb indisciplina.
- El carrer de Colomines és el principal punt d'indisciplines de motos, on s'arriben a les 55 motos mal estacionades.
- Aproximadament el 50% de les motos en indisciplina podrien estacionar en aparcaments soterrats propers.





ESTAT ACTUAL XARXA DE VEHICLES MOTORITZATS

Xarxa bàsica actual

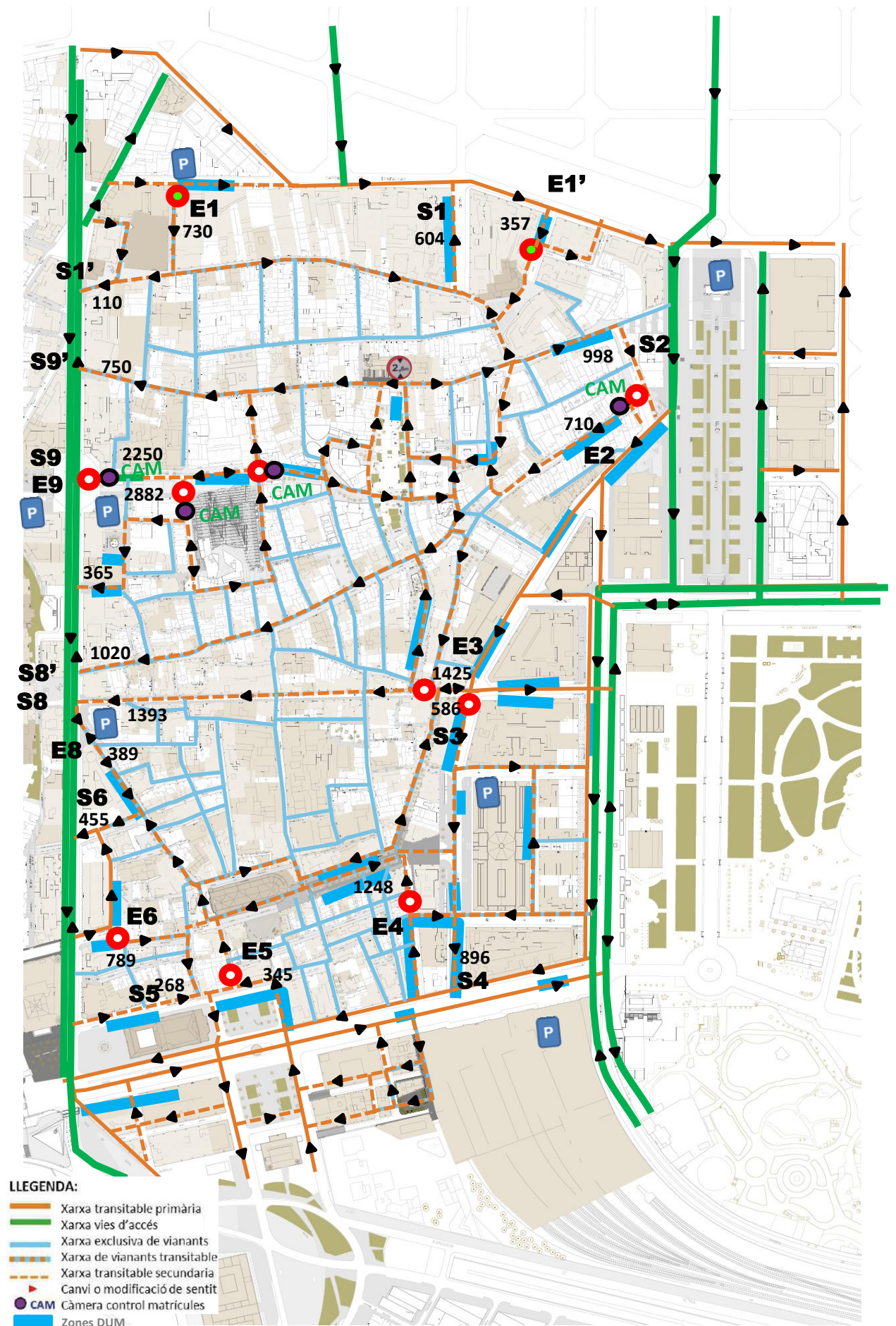
Actualment, tot l'interior del barri presenta una restricció horària d'accés i circulació.

A la zona nord, l'àmbit de restricció de les pilones s'amplia amb càmeres als carrers Av. Cambó, Feixures.

- Av. Cambó amb Via Laietana
- Av. Cambó amb Alvarez de Castro
- Carrer Feixures
- Carrer del Portal Nou

Les pilones hidràuliques restringeixen el pas al barri, es descriuen a la llista següent, destaca la varietat d'horaris d'entrada i de regulació.

Lo	Area	Zona	Acceso	Horario de cierre
1	1 CIUTAT VELLA	101 RIBERA	3 ANTIC DE SANT JOAN - RIBERA	Di-Dj 11-15 i 17-20:30; Dv 11-15 i 17-24; Ds 0-6, 11-15 i 17-24; Dg 0-24.
1	1 CIUTAT VELLA	101 RIBERA	4 JOAN MASSANA - LA NAU	Di-Dj 11-15 i 17-20:30; Dv 11-15 i 17-24; Ds 0-6, 11-15 i 17-24; Dg 0-24.
1	1 CIUTAT VELLA	101 RIBERA	6 ESPASERÍA - PLA DE PALAU	Di-Dj 11-15 i 17-20:30; Dv 11-15 i 17-24; Ds 0-6, 11-15 i 17-24; Dg 0-24.
1	1 CIUTAT VELLA	103 CASC ANTIC	2 FRANCESC CAMBÓ - GRAL. ÀLVAREZ DE CASTRO.	Di-Ds 11-15 i 17-20:30; Dg 0-24.
1	1 CIUTAT VELLA	103 CASC ANTIC	25 SANT PERE MES BAIX - GRAL. ÀLVAREZ DE CASTRO	Di-Ds 11-15 i 17-20:30; Dg 0-24.
1	1 CIUTAT VELLA	103 CASC ANTIC	55 LLUIS EL PIADÓS - PTGE. SANT BENET	Di-Ds 11-15 i 17-20:30; Dg 0-24.
1	1 CIUTAT VELLA	103 CASC ANTIC	59 PORTAL NOU - PLACETA DEL COMERÇ	Di-Ds 11-15 i 17-20:30; Dg 0-24.
1	1 CIUTAT VELLA	103 CASC ANTIC	61 PRINCESA - COMERÇ	Di-Ds 11-15 i 17-20:30; Dg 0-24.
1	1 CIUTAT VELLA	103 CASC ANTIC	64 PRINCESA - COMERÇ	Di-Dg 0-24.
1	1 CIUTAT VELLA	103 CASC ANTIC	78 PL. SANTA CATERINA - COLOMINES	Sempre obert
1	1 CIUTAT VELLA	110 PALAU DE LA MUSICA	45 AMADEUS VIVES - ORTIGOSA	Di-Dv 00-09:15, 11-15, 16:45-24. Ds-Dg 0-24





ESTAT ACTUAL XARXA DE VEHICLES MOTORITZATS

Intensitat mitjana de vehicles al Casc antic

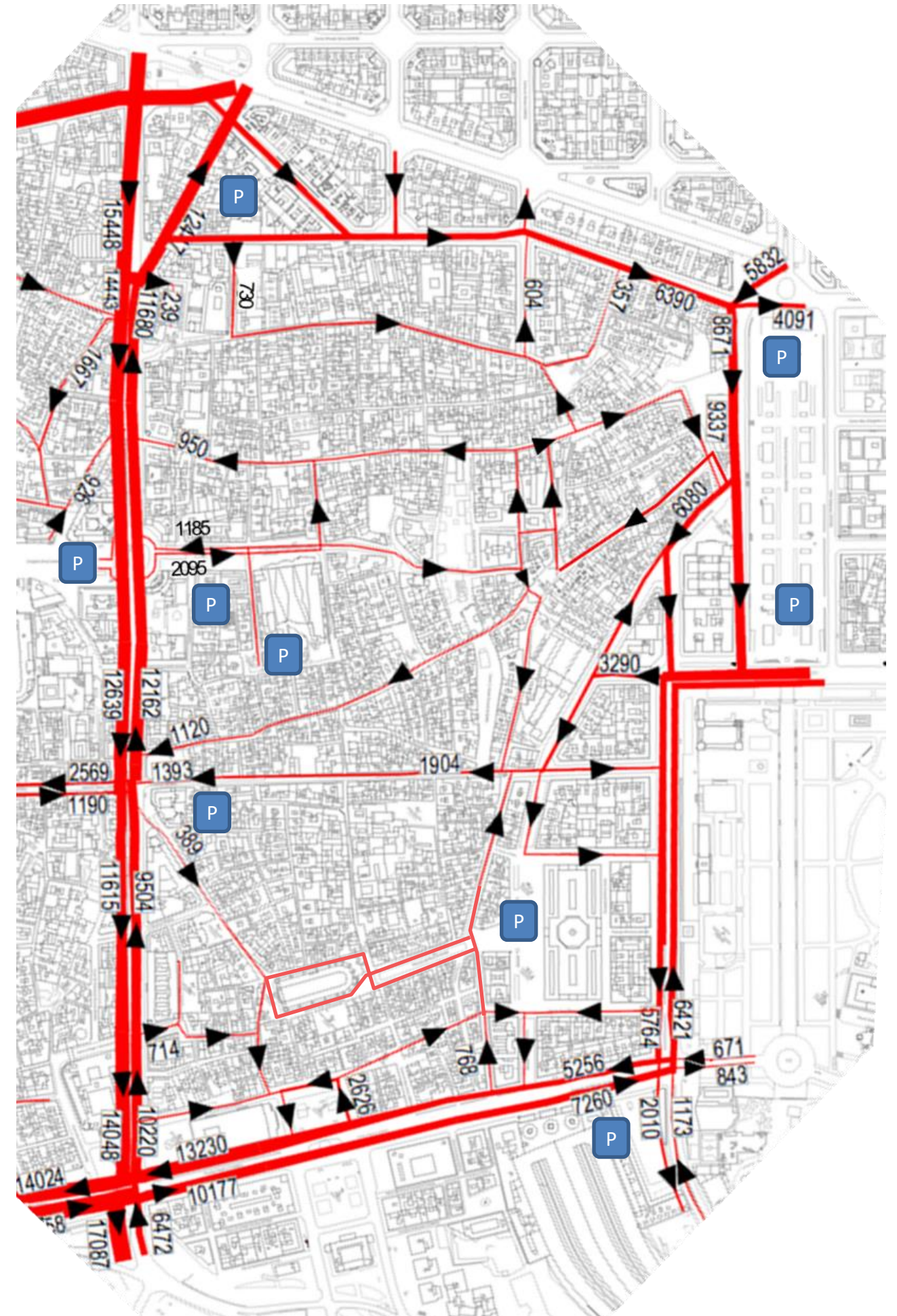
Amb la informació dels aforaments, podem compondre l'aranya d'intensitats de vehicles de la xarxa actual.

De l'anàlisi destaquen que cada dia entren al barri uns 12.500 vehicles (motos, cotxes, vehicles de mercaderies, etc), que corresponen als moviments dels propis veïns, la DUM i la dels arribades als aparcaments.

El nombre de motos a cada tram és important, sobretot al carrer Princesa i la zona del Born. La mitjana és de 17,21% en els diversos aforaments.

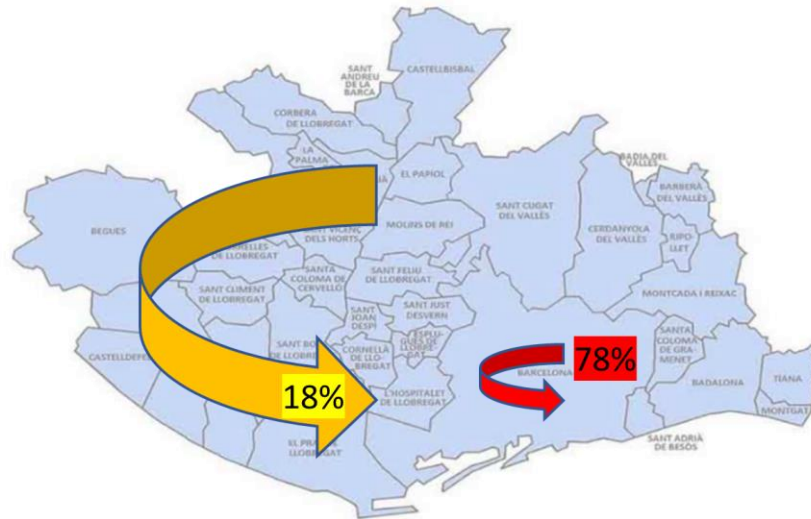
% motos /dia en cada aforament automàtic

17,21% Motos

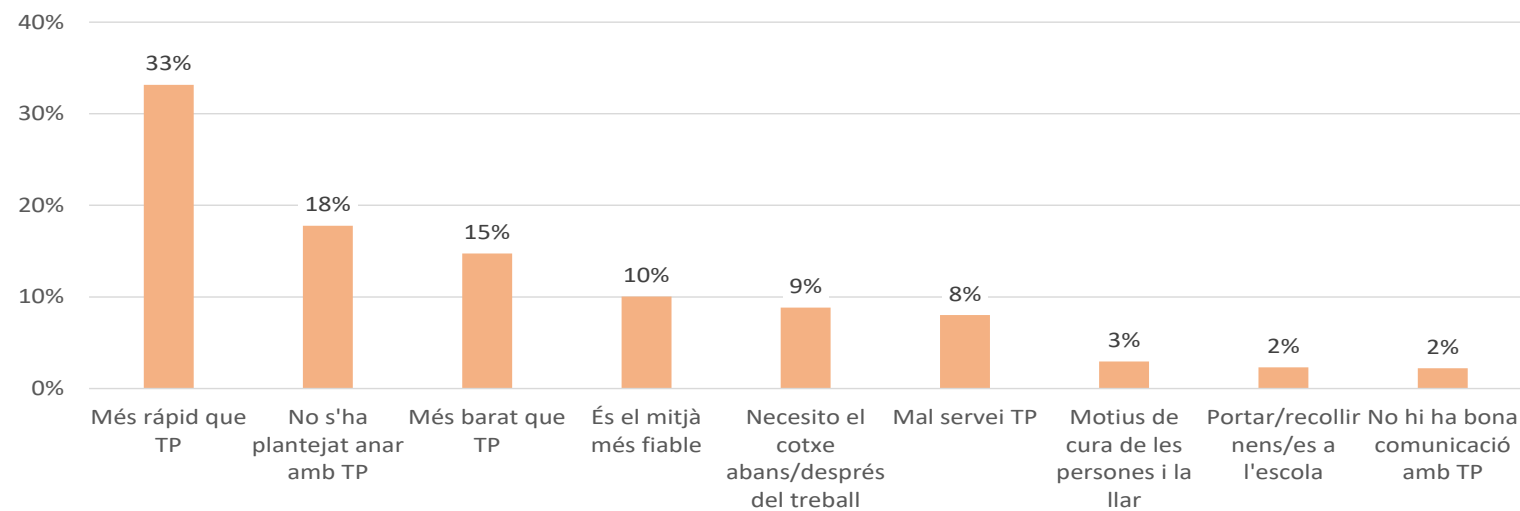


Enquesta a 634 persones que anaven cotxe i 496 en moto.

- El 78% dels visitants són de Barcelona (el 21% de l'Eixample).
- El 18% arriben de municipis de la primera corona metropolitana.
- Més residual, hi ha el 3% 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.
- Un mal servei de TP i la manca de connexions entre alguns orígens fa que el TP no sigui el mode de transport utilitzat pels usuaris que ara es desplacen amb cotxe o moto.
- **El 81% 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 45% que podria utilitzar el metro).

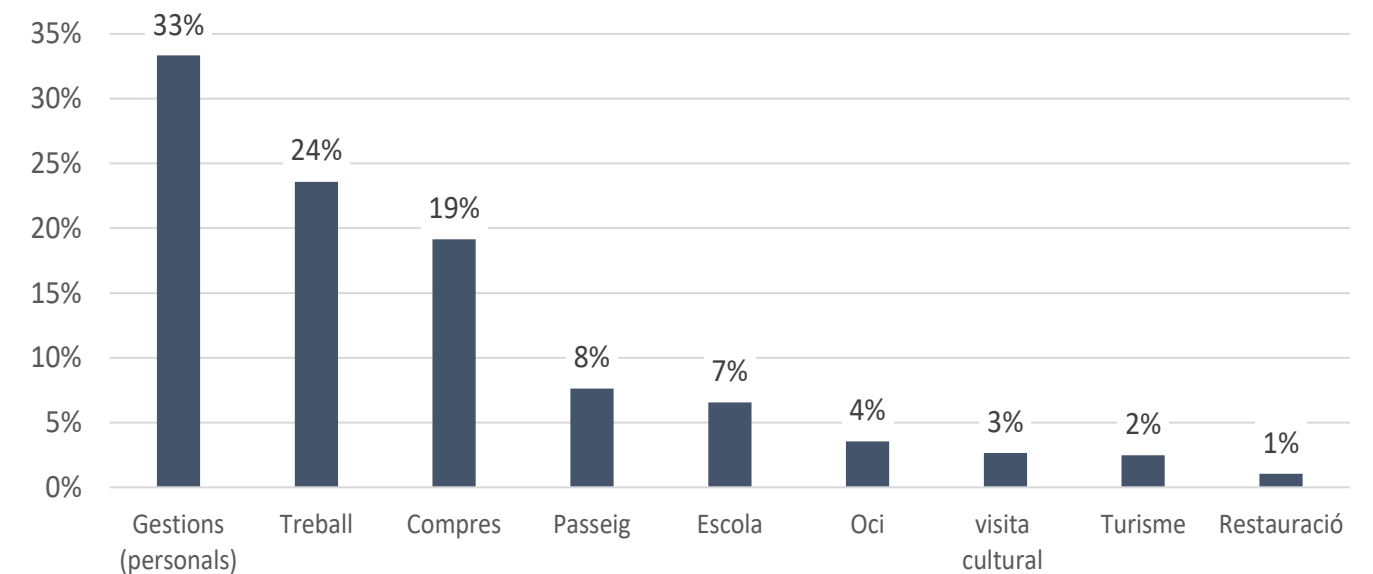


NOTA:

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

L'ús del vehicle privat pels visitants del barri és per realitzar gestions personals i treball, 55%.

- Les compres són el tercer lloc en els motius d'arribar en VP amb el 19% dels casos.



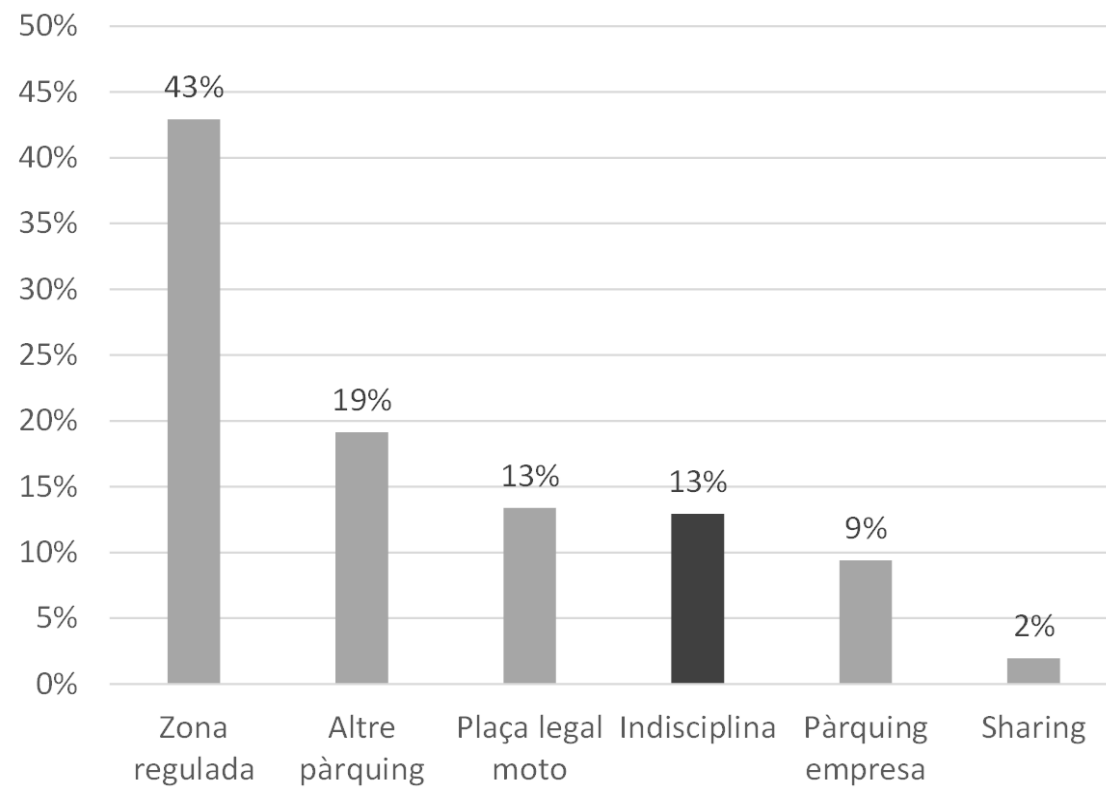
- El 26% dels usuaris portaven bosses de la compra.
- El 0,7% del total va el vehicle en la seva màxima ocupació. El 61% només va el conductor/a.

Mitjana ocupació per vehicle total:



Hi ha un 13% que comet indisciplina a la hora d'estacionar.

- Gairebé el 50% estaciona en zones regulades dels carrers de l'entorn a la seva destinació.
- L'ús dels vehicles privats de sharing encara no es considera una alternativa a tenir un vehicle de propietat.



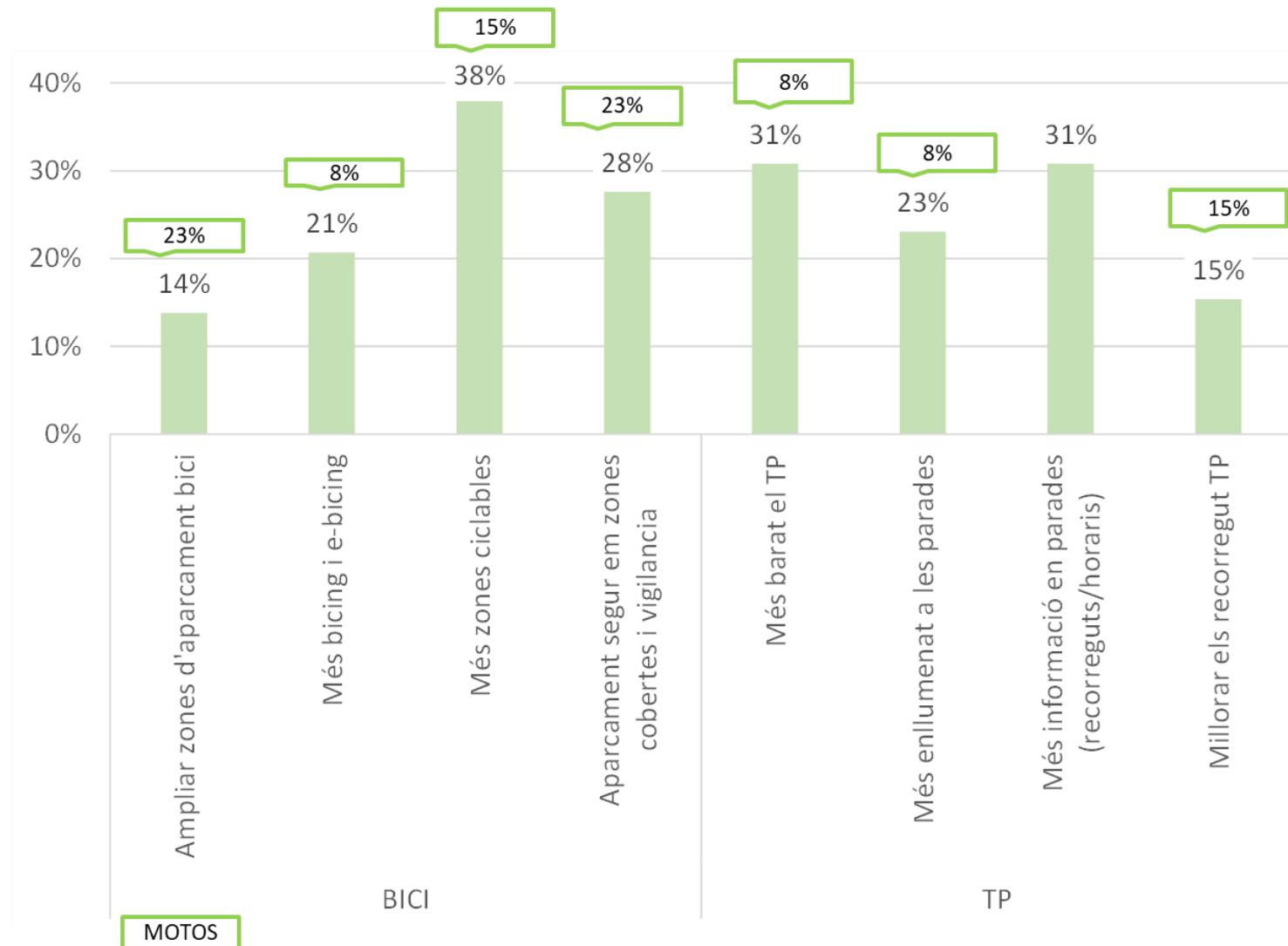
Respecte a la moto:



- El 46% usuaris de moto consideren que és el mode més ràpid per fer el seu desplaçament. El 36% es desplacen en moto per comoditat i el 12% pel mal servei de Transport públic i la poca fiabilitat.
- El 18% dels motoristes afirmen que aparquen regularment en situació d'indisciplina.

Els usuaris que estarien disposats a canviar el seu mode de transport ho farien sí hi hagués ...

- Més zones ciclables (38%).
- Aparcament segur, vigilat i cobert per a bicicletes (28%).
- Abaratissin el TP (31%) i millorés la informació en les parades (31%).





SEGURETAT VIÀRIA

Punts d'accident i tipologia (2021)

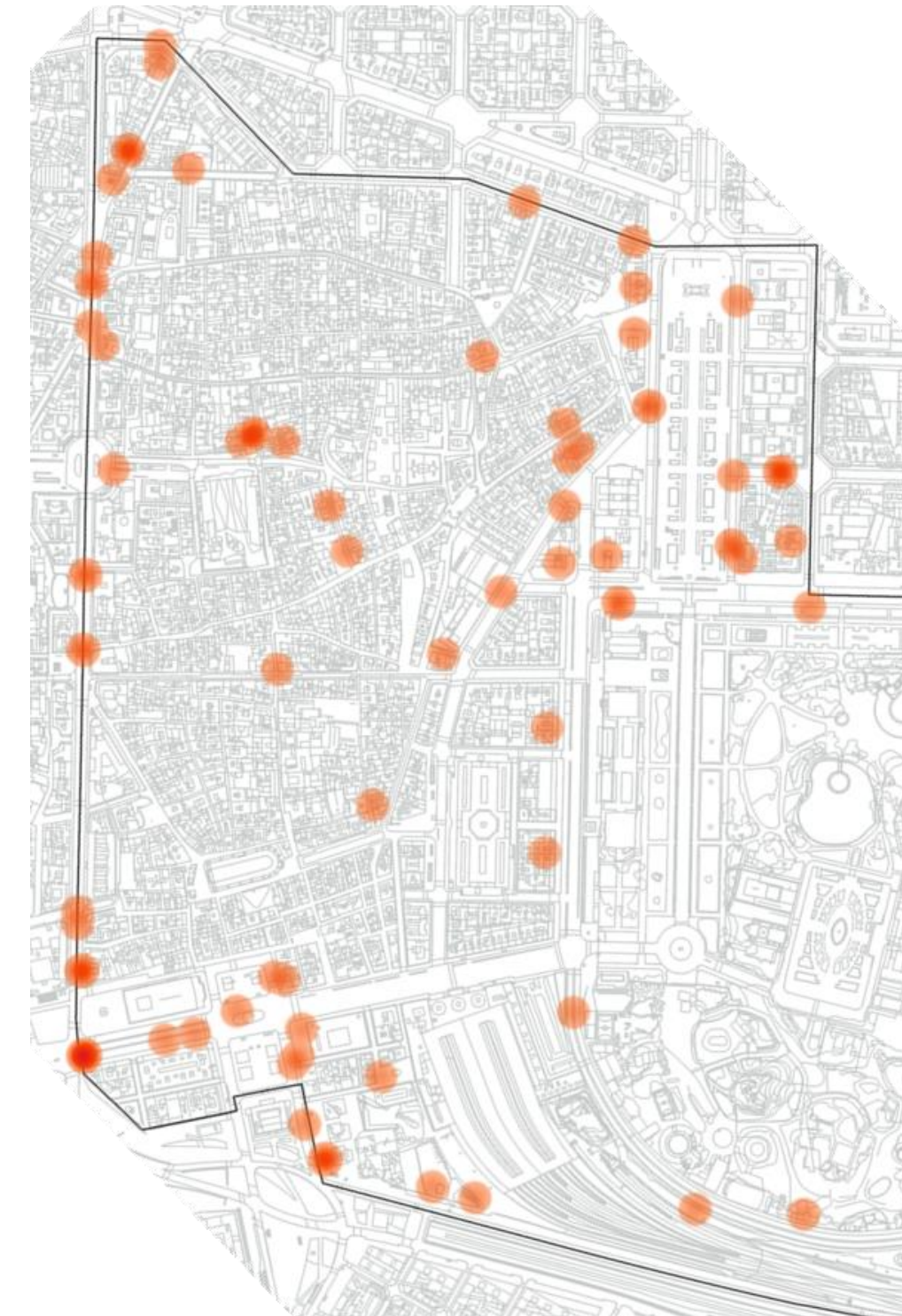
La majoria dels accidents es concentren al Pg. Isabel II i a la Via Laietana.

El 48% dels accidents succeeixen durant la tarda (de 15 a 21h).

Els accidents amb ciclomotor i motocicleta representen el 38% del total d'accidents. Són el primer mode amb més sinistralitat del barri (17% trànsit – 38% accidents).

S'han enregistrat 14 atropellaments durant el 2021.

Accidents	
7	Abast
14	Atropellament
9	Caiguda (dues rodes)
6	Caiguda interior vehicle
2	Col.lisió frontal
13	Col.lisió fronto-lateral
21	Col.lisió lateral
11	Xoc contra element estàtic



DIAGNOSI DE L'ESTAT ACTUAL

GENERALITATS

- El barri de Sant Pere, Santa Caterina i La Ribera té una població de 23.241 persones, el 13,6% majors de 65 anys (12,3% al districte), el percentatge de població estrangera es del 46,1% (51,5% al districte), la major concentració d'habitants es localitza a les seccions censals emplaçades a prop del Carrer Trafalgar i les que menys, les properes al Pg. Lluís Companys.

MOBILITAT DE VIANANTS

- El barri disposa de més del 75% de la longitud de carrers en plataforma única.
- Només el 7,75% de la longitud de carrers presenten voreres de menys de 1.8 metres útils per circular.
- S'han detectat un nombre significatiu de longitud e voreres amb menys de 0.9 metres útils i un nombre similar de voreres entre 0.9 i 1.5 metres, els més significatius són: Carrer Jonqueres, Carrer del Portal Nou, Carrer Basses de Sant Pere, Carrer Rec Comtal, Carrer Freixures, Carrer Antic de Sant Joan, etc.
- No es tracta d'un barri amb alta concentració de vianants com el Gòtic, la mobilitat dels vianants es més dispersa i es concentra sota dos polaritats, el mercat de Santa Caterina al Nord i els carrers de l'entorn d'Argenteria, la Basílica de la Santa Maria del Mar i la zona del Born al sud.
- Els pitjors nivells de servei dels vianants es localitzen a les voreres de Jonqueres, Via Laietana, Ortigosa, Portal Nou, etc.
- Un 41% dels visitants del barri ho fan per gestions personals o compres i el 86% són de la ciutat.

MOBILITAT EN TRANSPORT PÚBLIC

- Pel que fa al transport públic, es detecta una bona cobertura en bus urbà i metro funcionant en coordinació, tota la població disposa d'una parada a menys de 250 metres de la seva residència, també amb les estacions de rodalies, FGC o Tram, la cobertura es molt bona, només una zona propera al mercat de Santa Caterina queda fora dels 500 metres de cobertura establerts com a referència.
- El bus de barri creua just pel mig i permet connectar el CAP amb el cor del barri amb la resta del districte. Totes les parades del bus ortogonal estan adaptades, les del bus de barri no, ja que son en espais complexos i molts amb plataforma única.

DIAGNOSI DE L'ESTAT ACTUAL

MOBILITAT EN BICICLETA I VMP

- Per l'interior del barri no hi ha carrils bici ni itineraris ciclables recomanats, excepte un tram de 150 metres al carrer Méndez Núñez i que connecta amb la trama interior, qualificades com a vies ciclables. La majoria de carrils estan al perímetre (5.3 km). 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.
- Hi ha 1036 places d'aparcament per bicicletes (ocupació del 32%) i 386 ancoratges de bicing repartits en 14 estacions (ocupació del 50%). Dels aforaments realitzats, la connexió en bicicleta amb Rodalies i el centre del barri es el corredor on es detecta major nombre de bicicletes.
- Els enquestats en bicicleta majoritàriament venen a fer gestions personals o treball (45%) i abans feien el seu desplaçament en transport públic o a peu.

MOBILITAT EN VEHICLE PRIVAT

- Respecte al vehicle privat, cada dia entren al barri uns 12.500 vehicles (17,21% 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 5 vehicles que es mouen pel barri, amb la singularitat de que algunes d'elles esquiven els períodes de regulació dels accessos en vehicle i circulen per l'interior del barri de forma irregular.
- Tot el barri està regulat en els seus accessos amb pilones, els horaris de cada espai són diferents i es planteja uniformitzar els horaris establerts. Habitualment el trànsit està 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

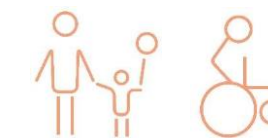
- Dins del barri, es localitzen 166 places per la DUM (ocupació 83%), 4 per vehicle elèctric, 21 reserves i 7 espais per taxis, també 70 places per PMR (22,5%), 270 places per residents (96%) 107 d'àrea verda (44%) i 140 en zona blava (70%). L'oferta de places es localitza al perímetre, dins de la zona d'afectació del carrer Comerç i Pla de Palau.
- El barri disposa de 5 grans aparcaments públics perimetrals (Av. Cambó/Catedral, Ortigosa, Lluís Companys, Estació de França, Comerç) amb capacitat per més de 2.200 vehicles; l'aparcament del carrer Princesa-Argenteria l'interior es situa també en el perímetre i disposa de 150 places.
- Respecte a les motos, s'han localitzat 876 places, amb ocupacions elevades del 90%, en aquest mode, encara hi ha 620 motos mal estacionades.
- L'ocupació de les 166 places DUM és del 75% al matí amb puntes que superen el 100% entre les 9 i les 12 del migdia i del 67% a la tarda, i al vespre (19-20 h) l'ocupació baixa fins al 35%. La indisciplina, en les zones DUM és del 13,4%, al matí es troba entre el 4 i el 8% mentre que per la tarda és molt més elevada, arribant a puntes del 57% a última hora.
- Pel que fa a la DUM irregular aquesta té una afectació important al barri, donat que té lloc en múltiples carrers, alguns dels quals són estrets. La major concentració de vehicles es dona al matí tot i que per la tarda també té incidència. En les hores de major afectació per DUM irregular es troben estacionats simultàniament 47 vehicles. Els vehicles que interrompen la circulació es troben als voltants del Mercat de Santa Caterina i al carrer dels Canvis Vells

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).
- Destaca el nombre de motos implicades en accidents de trànsit (37%).

2 ESTRATÈGIES I PROPOSTES DEL PLA DE MOBILITAT DEL CASC ANTIC

XARXA DE VIANANTS
XARXA DE BICICLETES
XARXA DUM
XARXA VEHICLES RODAT

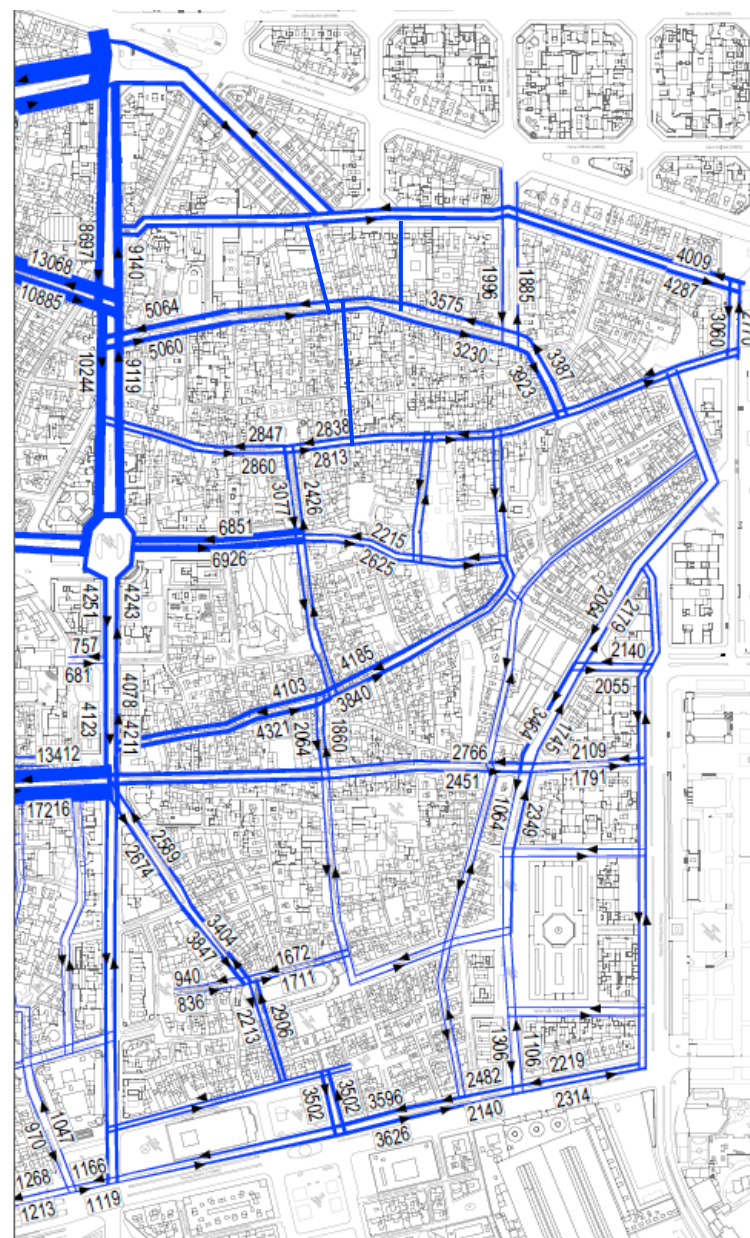


XARXA DE VIANANTS

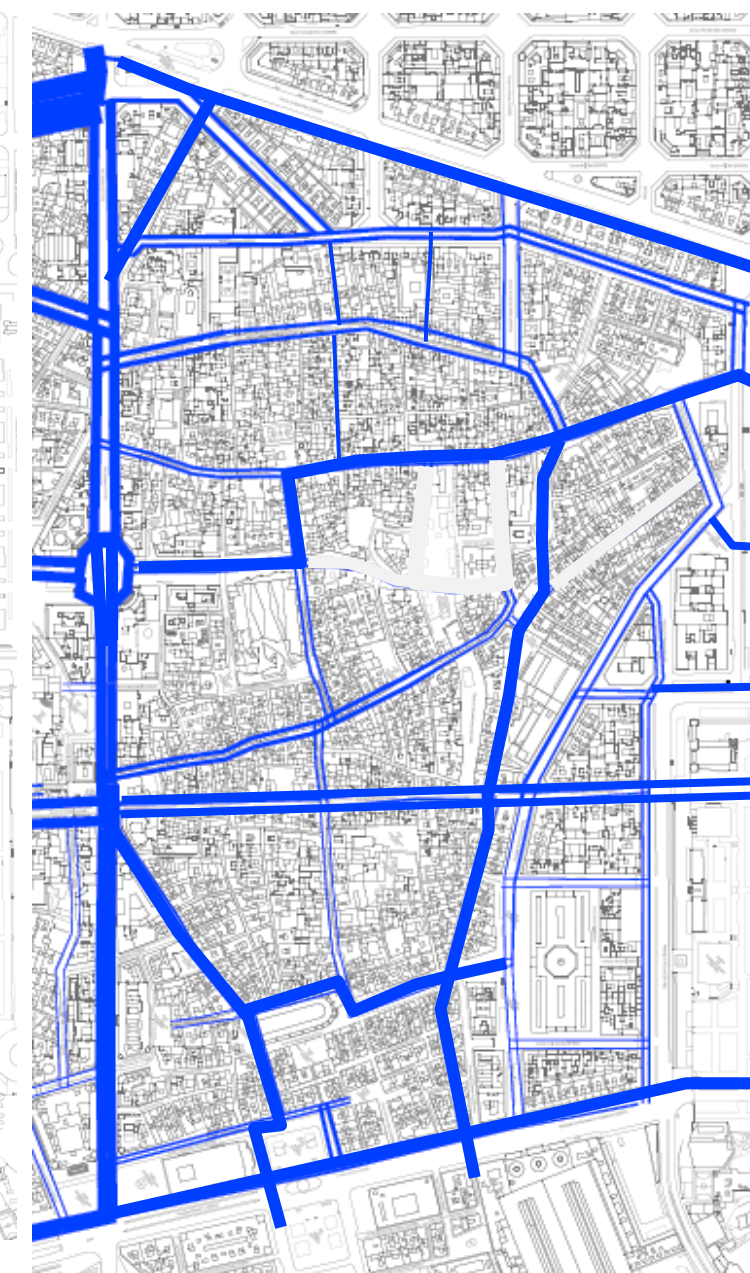
A1 ESTRATÈGIES

- Crear una xarxa interna al barri amb uns nivells de servei admissibles i amb voreres i espais còmodes per circular i connectar-se transversal i longitudinalment amb la resta de la xarxa del districte.
- Garantir l'accessibilitat als itineraris de vianants al Casc Antic tant per a persones amb mobilitat reduïda com per aquelles que tenen altres dificultats per desplaçar-se.
- 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 nexa d'unió amb el Gòtic, Trafalgar connexió amb l'Eixample o Av. Marques de l'Argenteria de connexió amb el mar .
- Incrementar la comoditat dels desplaçaments interiors a peu, creant itineraris que evitin la fricció amb altres modes de transport (sobretot bici i VMP).
- Assegurar i canalitzar adequadament els itineraris a peu des de les parades de metro fins a les zones de màxima atractivitat d'oficines, comercial i turística.
- Disposar d'itineraris segurs, en especial pels equipaments educatius (Pere Vila, Cervantes, La Salle, ..) i a la resta dels d'equipaments del barri (CAP, Centres Cívics, parcs i places, etc).

INTENSITAT ACTUAL



INTENSITAT OBJECTIU





XARXA DE VIANANTS

B1_ACCIONS

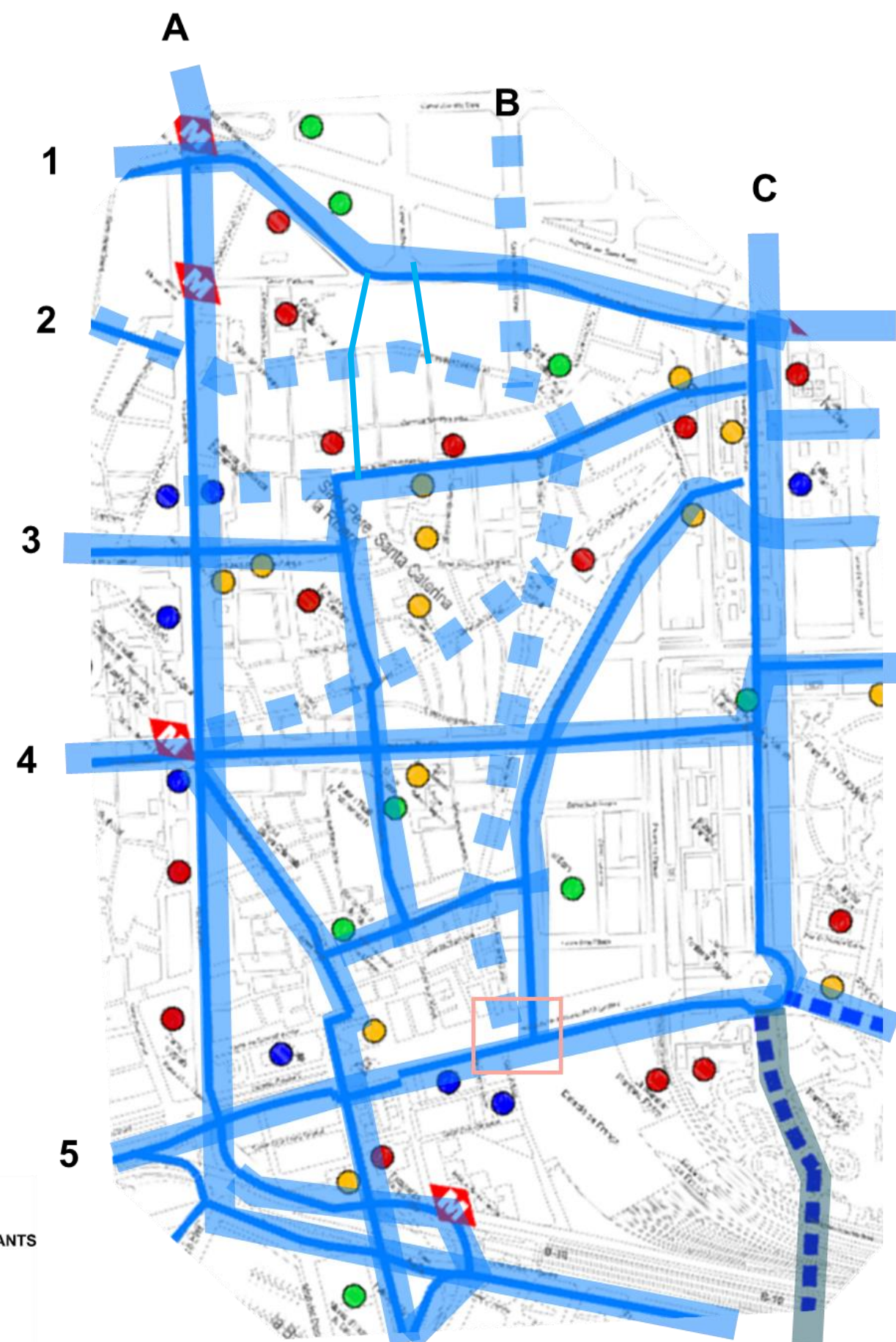
Generar uns eixos prioritaris per a la mobilitat de vianants

EIXOS BESÒS - LLOBREGAT

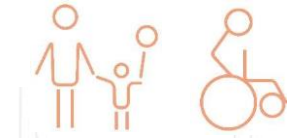
1. *Urquinaona-Trafalgar*
2. *Comtal – Sant Pere*
3. *Catedral – Santa Caterina.*
4. *Jaume I - Princesa*
5. *Colon – Isabel II*

EIXOS MAR – MUNTANYA

- A. *Via Laietana*
- B. *Méndez Núñez-Tantarantana-Rec*
- C. *Lluís Companys*
- D. *Els passatges de Sert i de Manufactures*, que encara que son de caràcter local, suposen una connexió indispensable entre el cor del barri de la Ribera amb l'Eixample, ja que entre Via Laietana i el Carrer Méndez Núñez no hi ha connexió de vianants possible amb l'Eixample.



- XARXA DE VIANANTS
- PRINCIPALS ITINERARIS VIANANTS
- PUNTS D'OCI I CULTURA
- PUNTS D'OFICINES
- PUNTS D'EQUIPAMENTS
- PUNTS D'AREA DE JOCS I D'ESTADA

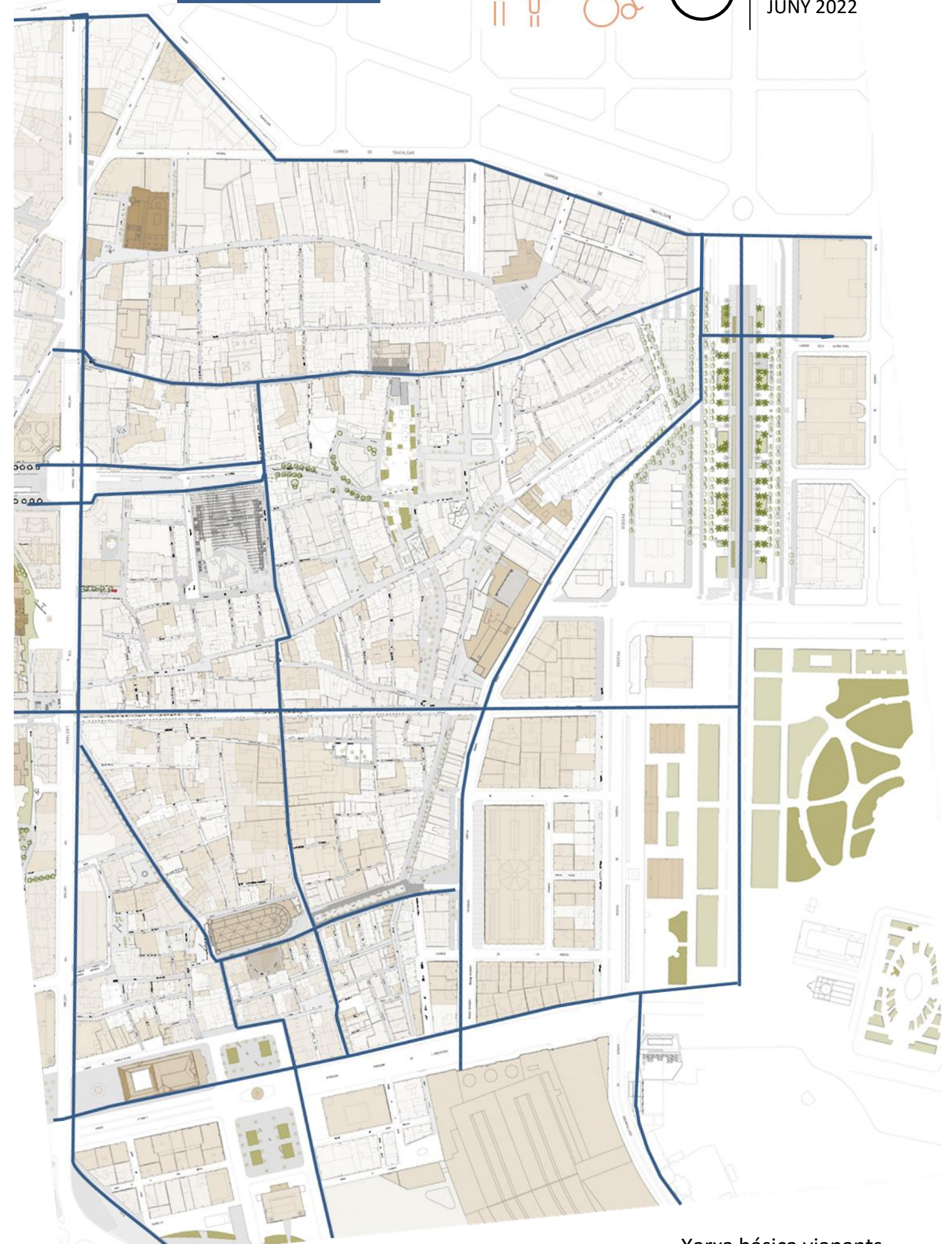


XARXA DE VIANANTS

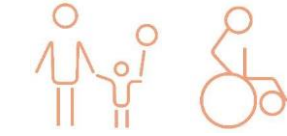
B1_ACCIONS

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

1. **CARRER JONQUERES**
2. **CARRER ORTIGOSA**
3. **CARRER BASSES DE SANT PERE**
4. **ADAPTACIÓ PASSATGES DE SERT I MANUFACTURES, REGULARITZAR EL SEU HORARI PÚBLIC.**
5. **TRAM CARRER REC**
6. **CARRER PORTAL NOU**
7. **PERMEABILITAT LLUIS COMPANYS, tant longitudinal com transversal.**
8. **CARRER LA NAU**
9. **CARRER ANTIC DE SANT JOAN**
10. **TRAM C. CIRCUNVAL·LACIÓ**
11. **CONNEXIÓ PRINCESA AMB PARC DE LA CIUTADELLA.** Ocupació de les voreres, passos de vianants, etc.



Xarxa bàsica vianants.



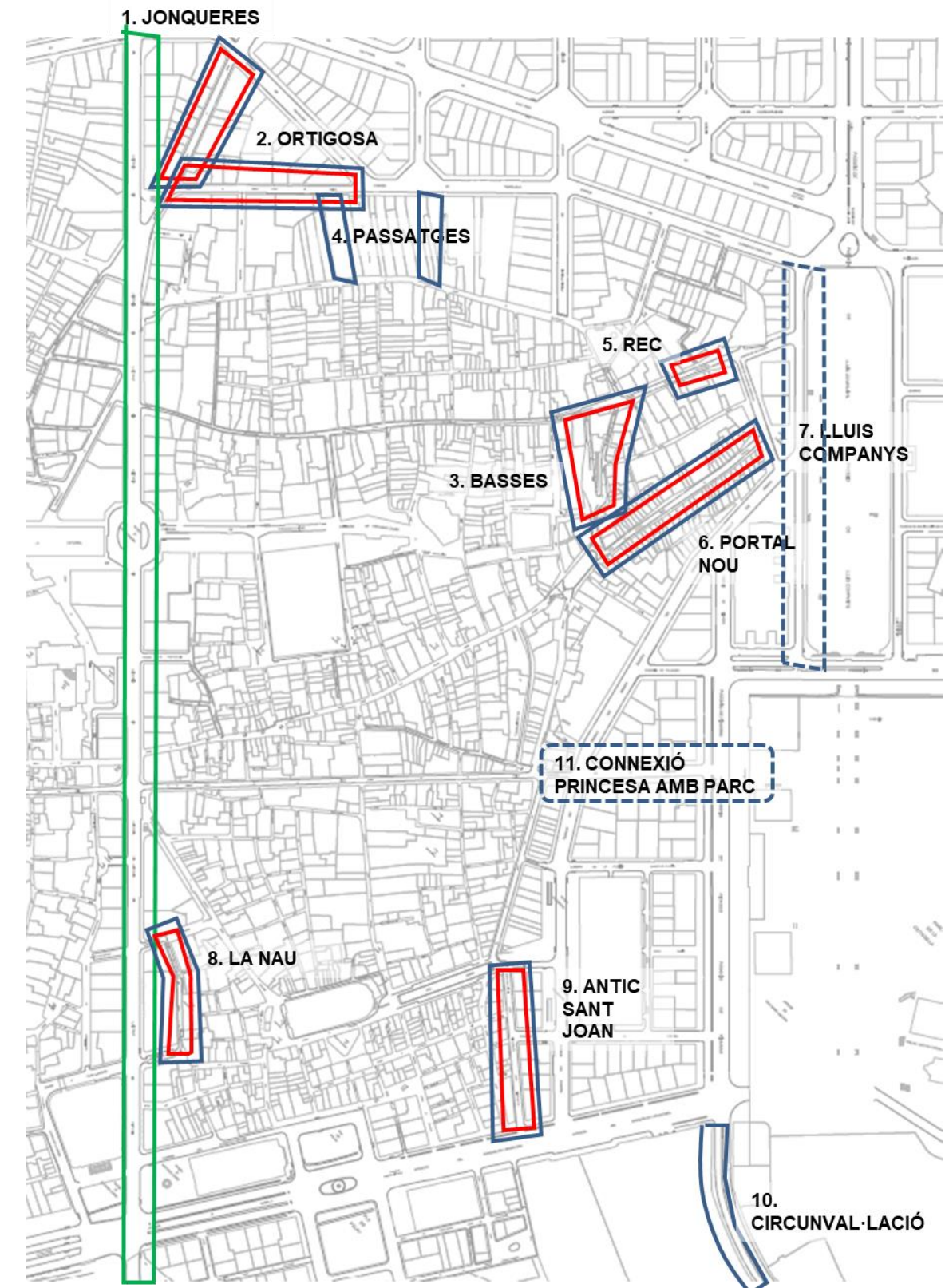
XARXA DE VIANANTS

B1_ACCIONS

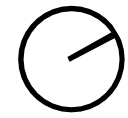
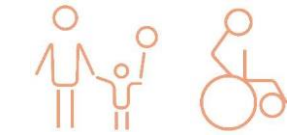
Les accions es prioritzen en funció de l'impacte positiu sobre l'accessibilitat, el nivell de servei i la connectivitat.

LLISTAT DE CARRERS ON CAL ACTUAR	ACTUACIÓ			XARXA BASICA VIANANTS		PREFERENT
	ACCESSIBILITAT	N.SERVEI	CONNECTIVITAT	SI	NO	1_2_3
1.CARRER JONQUERES	X	X			X	2
2.CARRER ORTIGOSA	X	X			X	2
3.CARRER BASSES DE SANT PERE	X	X		X		1
4.ADAPTACIÓ PASSATGES DE SERT I MANUFACTURES	X		X		X	3
5.TRAM CARRER REC COMTAL	X	X		X		1
6.CARRER PORTAL NOU	X	X			X	2
7.PERMEABILITAT LLUIS COMPANYS						
Vorera transversal	X		X	X		1
Vorera longitudinal	X			X		2
8.CARRER LA NAU	X	X			X	2
9.CARRER ANTIC DE SANT JOAN	X	X			X	2
10.TRAM C. CIRCUNVAL·LACIÓ	FALTA	FALTA			X	3
11.CONNEXIÓ PRINCESA AMB PARC DE LA CIUTADELLA		X	X	X		1

- 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_RESUM D'ACCIONS

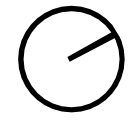
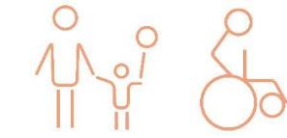
PROPOSTES DE CARÀCTER ESTRATÈGIC I AMB EL FOCUS EN LA MOBILITAT DEL VIANANT

PERÍMETRE DEL BARRI

1	Projecte; execució de Transformació de la Via Laietana, peatonalització del carrer Jonqueres amb restricció als vehicles de pas.
2	Projecte de millora de la mobilitat dels vianants a l'Avinguda Marqués de l'Argentera_Pla de Palau_ Isabel II_Pas Sota Muralla. Implementació BCNTRE.
3	Reconfiguració de la mobilitat al Passeig Lluís Companys, permeabilitat de vianants, carrils bus, etc

CENTRE DE BARRI

6	MILLORA ACCESSIBILITAT: Transformació dels carrers : Carrer de la Nau, Lluís el Pietos, Carrers Ocata, Duana, de la Marquesa.
7	MILLORA NIVELLS DE SERVEI: Transformació dels carrers : Jonqueres, Basses de Sant Pere, Portal Nou, Antic de Sant Joan.
4	Estudi; potenciació com a eix de vianants de l'eix Catedral, Cambó, Sant Pere mes baix fins al Pg. Lluís Companys i l'estació de metro d'Arc de Triomf i Estació del Nord.
5	Analitzar i millorar itineraris segurs, en especial pels equipaments educatius (Pere Vila, Cervantes, La Salle,...) i a la resta dels d'equipaments del barri (CAP, parcs i places); Estudi e implantació del camí escolar pels equipaments educatius que hi ha a l'entorn de Via Laietana. Implantació de les millores.
7	Coordinació d'accions entre els diferents serveis (Turisme, mobilitat...) per desenvolupar les mesures del Pla Estratègic de Turisme i del Pla de Mobilitat turística (Ciutat Vella Zona de Gran Afluència).
8	Campanya de comunicació per l'accés als pols d'interès turístic: Palau de la Música, Born...
9	Senyalització per vianants dels carrers preferents acordats al pla d'acció del barri.

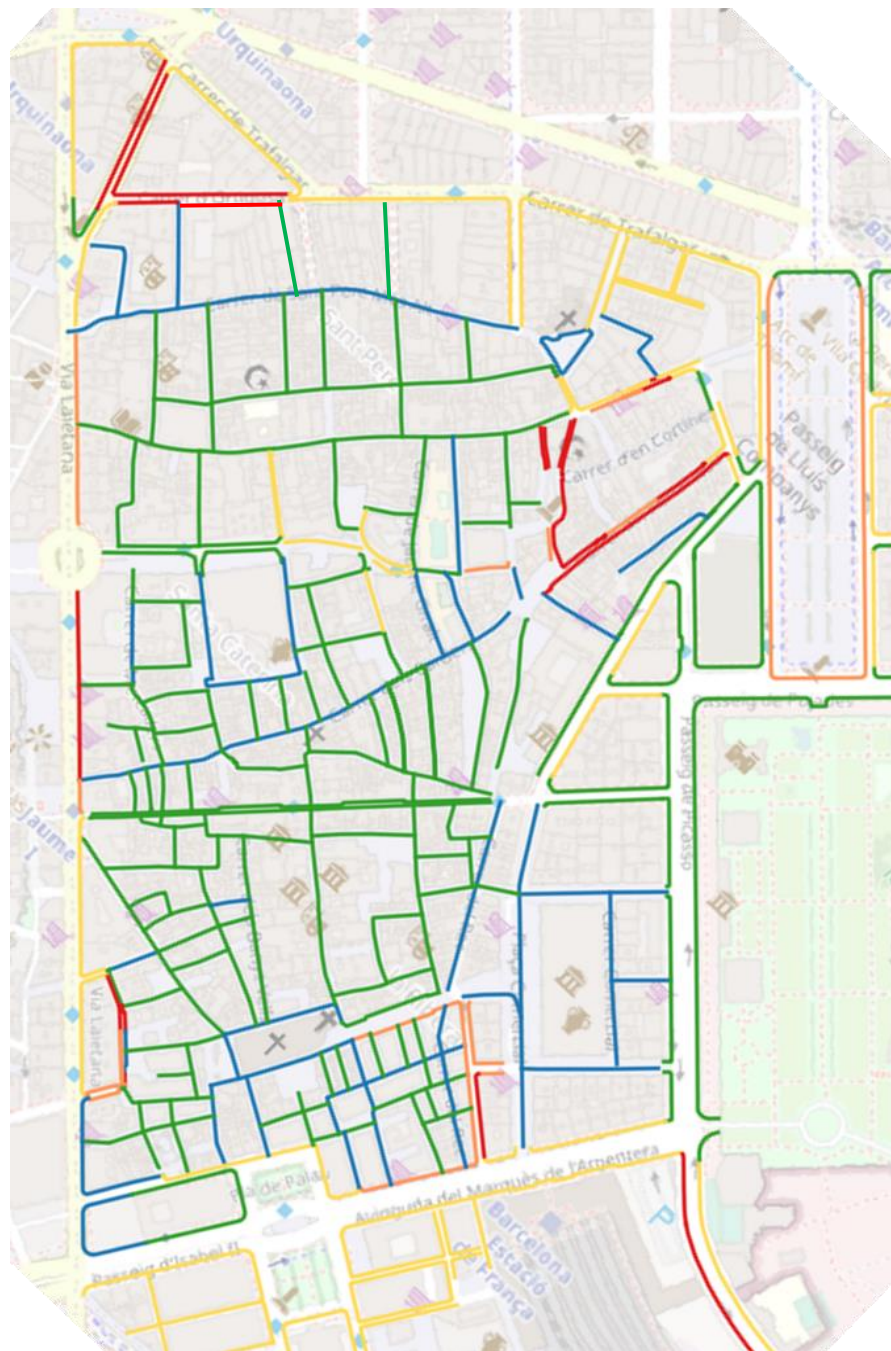


XARXA DE VIANANTS

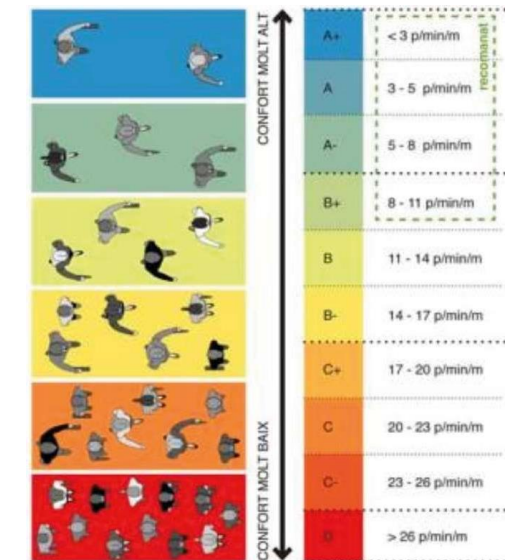
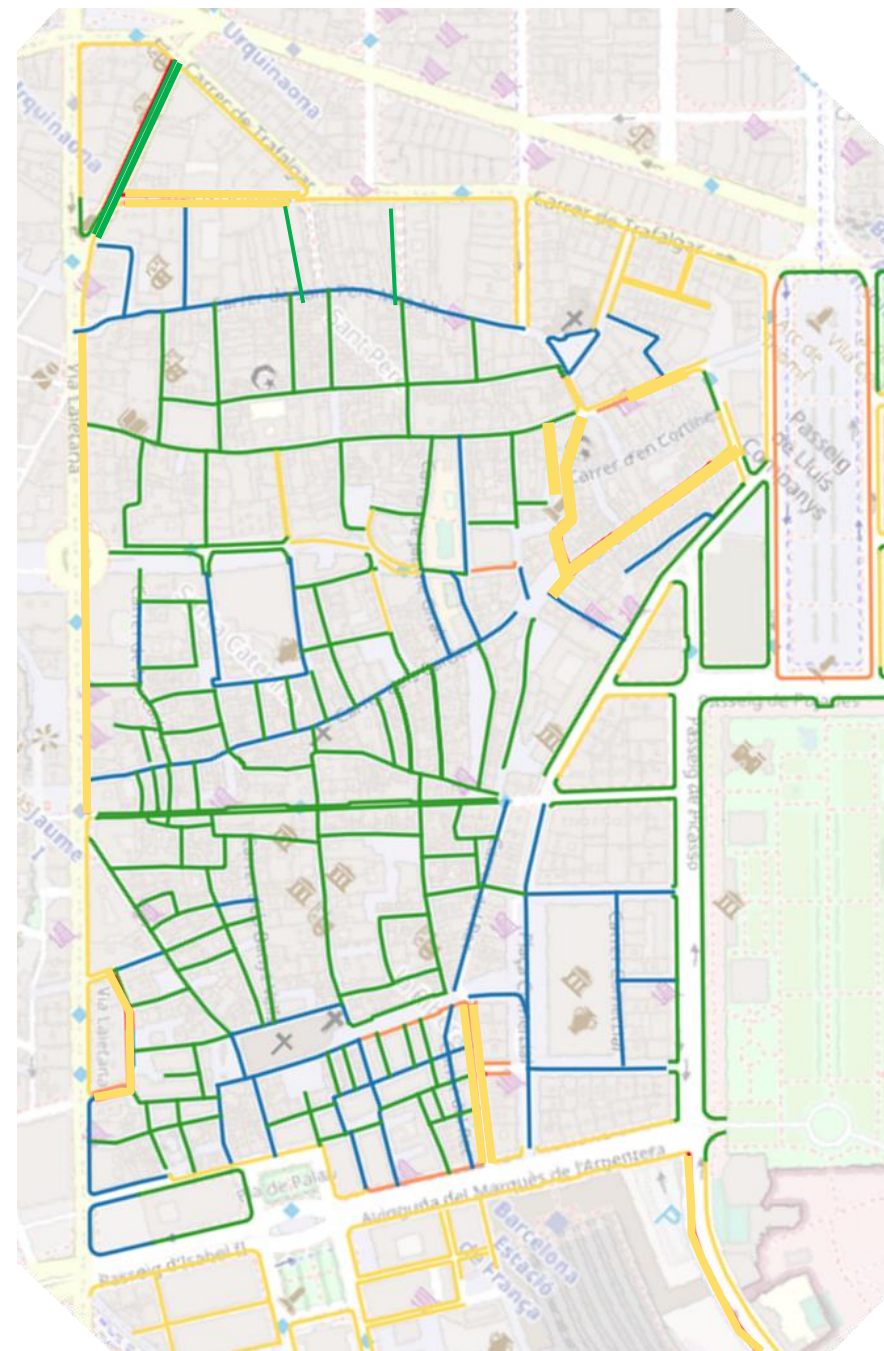
C_RESULTAT ESPERAT

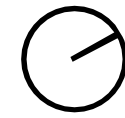
- La potenciació i millora d'eixos prioritaris, mitjançant l'ampliació d'espai per al vianant i reducció de les friccions amb la resta de modes (cotxe, bicicleta, ...).

NIVELL DE SERVEI ACTUAL



NIVELL DE SERVEI OBJECTIU





XARXA DE BICICLETES I VMP

A ESTRATEGIA

- Vertebrar una xarxa de carrils bicicleta perimetral completa a tot el barri per canalitzar el trànsit de pas.
- Generar corredors longitudinals i transversals per circular en bicicleta per l'interior del Casc Antic per canalitzar el trànsit interns entre els principals equipaments.
- Segregar tot el possible la circulació dels vianants i de les bicicletes per evitar les friccions entre ells i per tant el risc d'accident.
- **Campanyes de comunicació recordant l'ordenança de bicicletes a les zones de màxima demanda de vianants.**

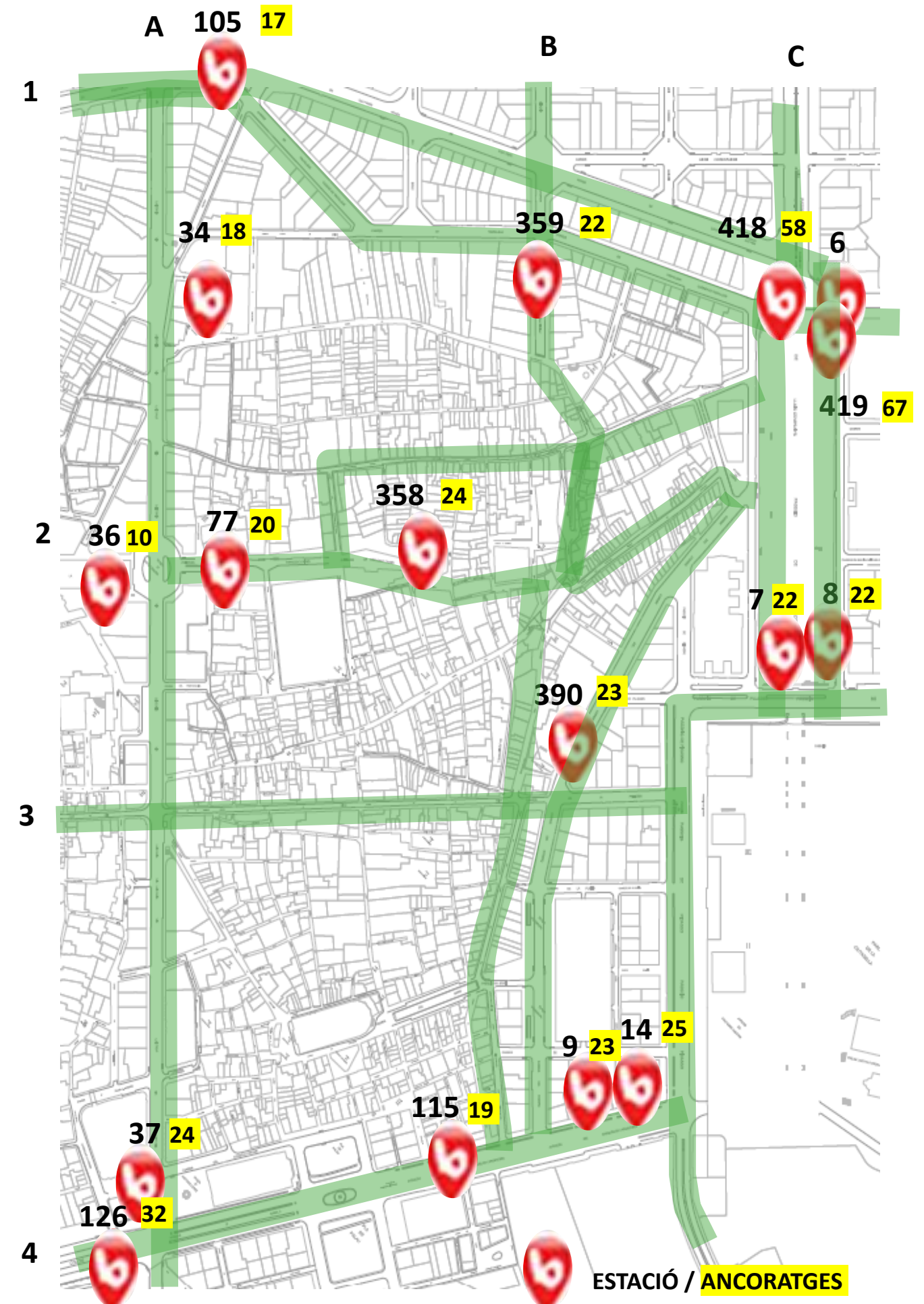
Detall itineraris bici sobre tipus de carrer.

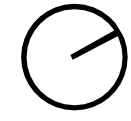
EIXOS TRANSVERSALS

1. Eix Trafalgar
2. Eix continu central bicicarrers
3. Eix Ferran / Jaume I / Princesa (funció de prova pilot)
4. Eix Pg Colon / Isabel II / Marquès Argentera

EIXOS LONGITUDINALS

- A. Eix Via Laietana
- B. Eix Méndez Núñez, Plaça Comercial.
- C. Eix Pg. Lluís Companys / Picasso.





XARXA DE BICICLETES

B1_ACCIONS

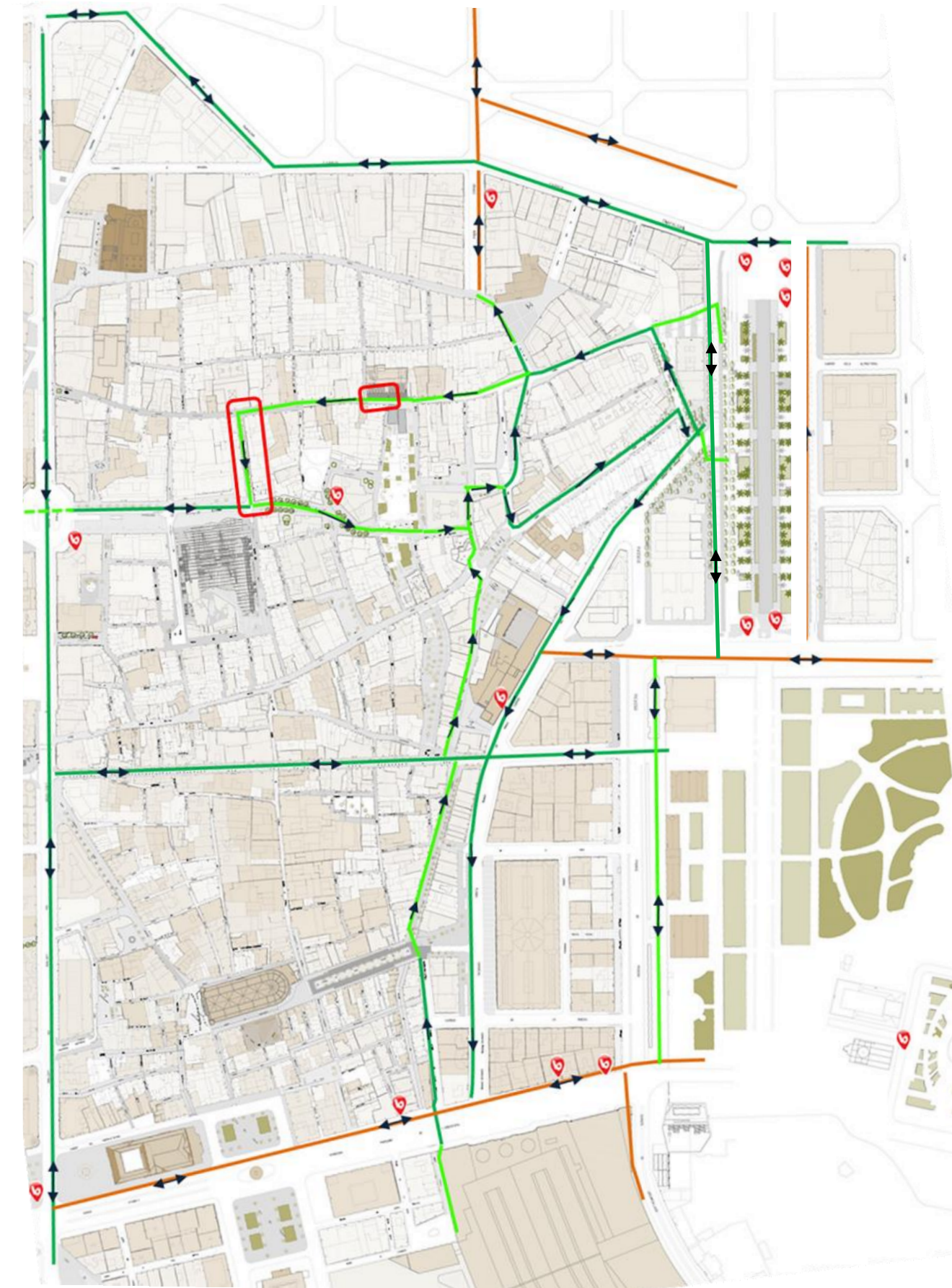
- La proposta suposa alguns canvis de sentit estructurants que permeten a més d'habilitar aquests itineraris, altres millores importants en la mobilitat en vehicle a l'interior del barri.

Canvis de sentit:

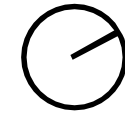
- Carrer Rec Comtal
- Carrer Portal Nou
- Carrer Sant Pere Mitjà (tram)
- Carrer Rec
- Carrer Tantarantana
- Carrer Allada Vermell

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

10	Projecte i implementació de carril bici a la Ronda Sant Pere-Trafalgar, Pg. Lluís Companys-Pg. Picasso i Marqués de
11	Estudi d'implementació d'itinerari recomanat: Carrer Méndez Núñez fins Princesa, Francesc Cambó fins Lluís
12	Projecte; Prova pilot C.Ferran, Execució de secció singular del Carrer Princesa per transformar-lo en un eix ciclable en compatibilitat amb la resta de modes previstos, en especial la càrrega i descàrrega. En dos trams diferenciats, abans de i després del carrer de Comerç.
13	Estudi i gestió de la implementació per tal d'assegurar l'habilitació de nous espais segurs dedicats a l'aparcament de Bicicletes : Pàrquings dels perímetre Fc Cambó, Argenteria, Estacio de França, Comerç, Pg Lluís Companys.
14	Potenciar l'estació de bicing entorns de Ciutadella i al perímetre del barri



- 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.

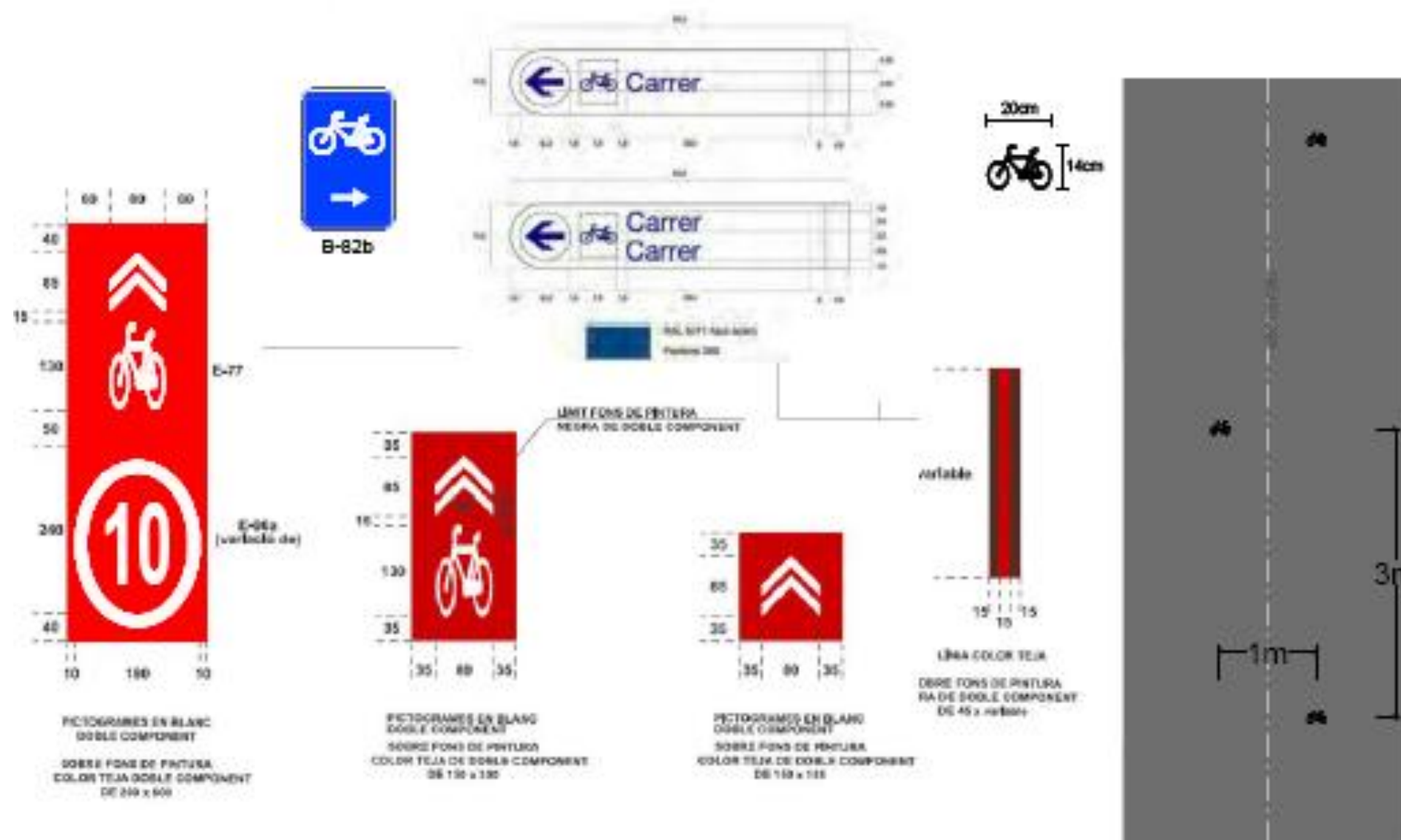
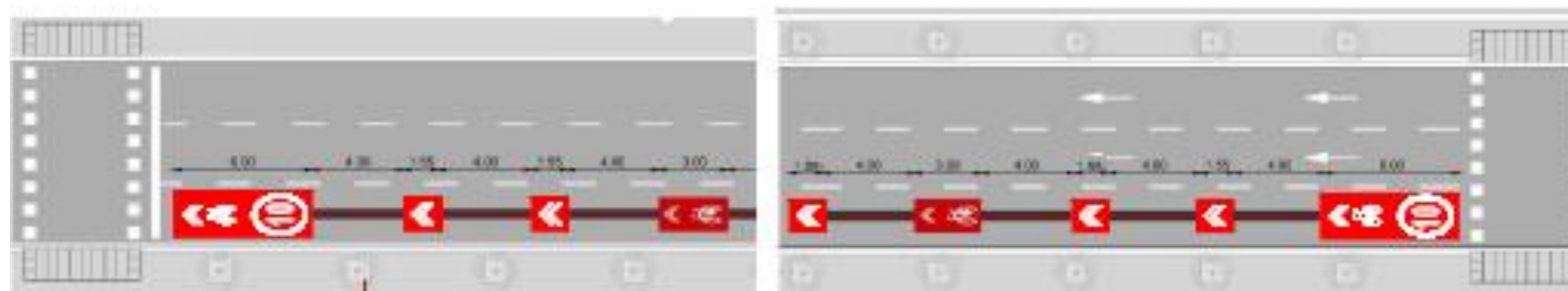


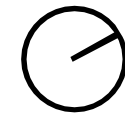


XARXA DE BICICLETES

B2_MODELS DE REFERÈNCIA D'INTEGRACIÓ DE BICIS

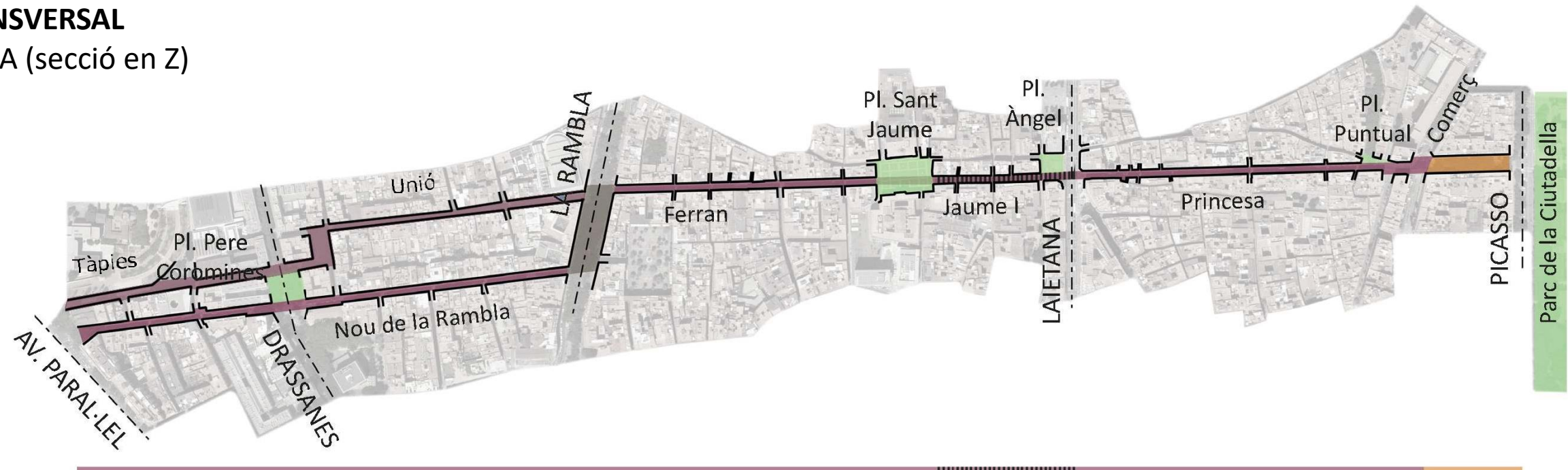
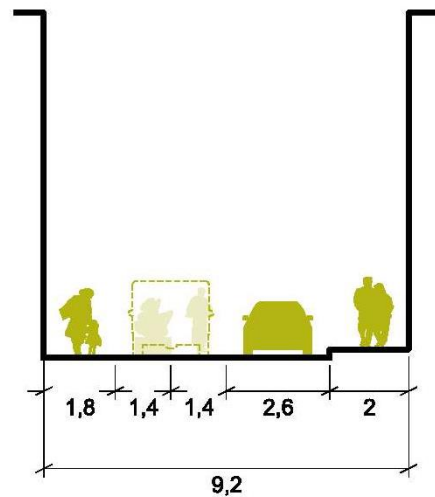
- Senyalitzar tota la xarxa ciclable que no estigui segregada, adaptant-la al tipus de paviment





XARXA DE BICICLETES

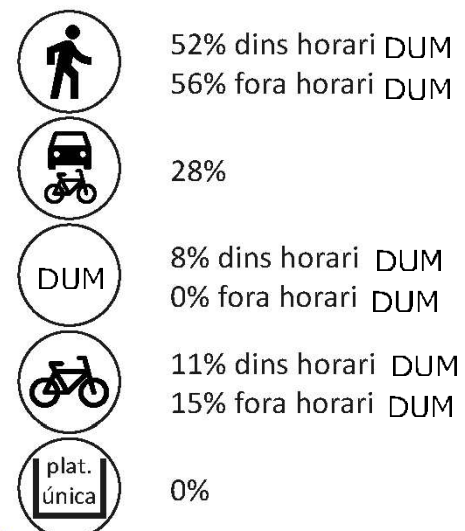
B3_PROPOSTA EIX TRANSVERSAL SEMIPLATAFORMA ÚNICA (secció en Z)



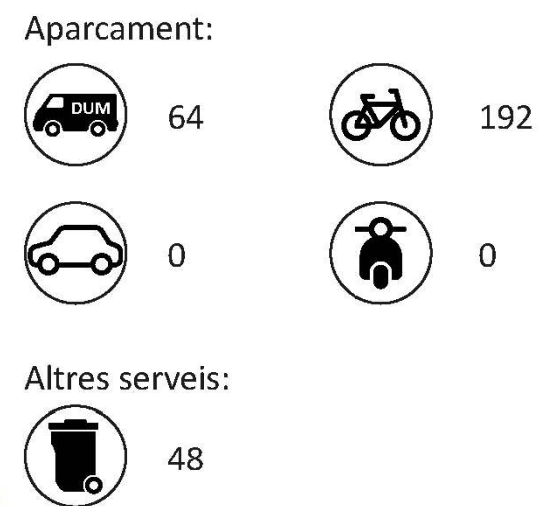
Secció tipus

C/ Tàpies/Unió	C/ Nou de la Rambla	C/ Ferran, C/ Jaume I i C/ Princesa	C/ Princesa
Secció semisegregada amb canvi horari (sentit únic+DUM)	Secció semisegregada amb canvi horari (sentit únic+DUM)	Secció semisegregada	Secció segregada
<u>Circulació bicicletes:</u> Sentit Llobregat des de Av. Paral·lel a Av. Drassanes. Sentit Llobr. des de AV. Drassanes fins la Rambla Sentit calçada	<u>Circulació bicicletes:</u> Sentit Besos des de Av. Paral·lel a Av. Drassanes. Sentit Llobr. des de AV. Drassanes fins la Rambla Sentit calçada	<u>Circulació bicicletes:</u> Sentit Llobr. calçada Sentit Besòs carril bici unidireccional	<u>Circulació bicicletes:</u> Carril bici bidireccional

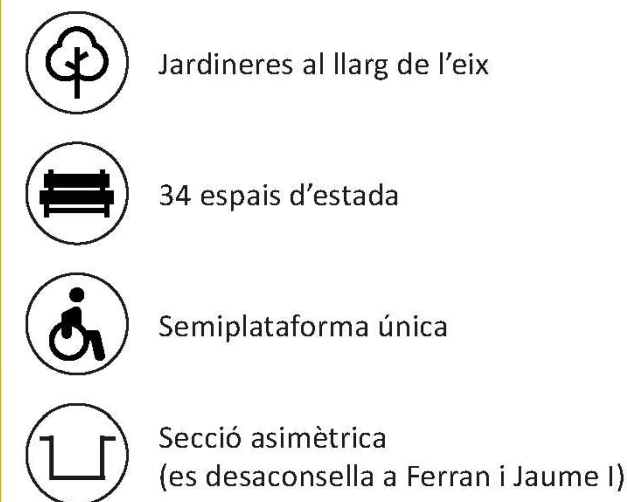
CONFIGURACIÓ DE L'ESPAI



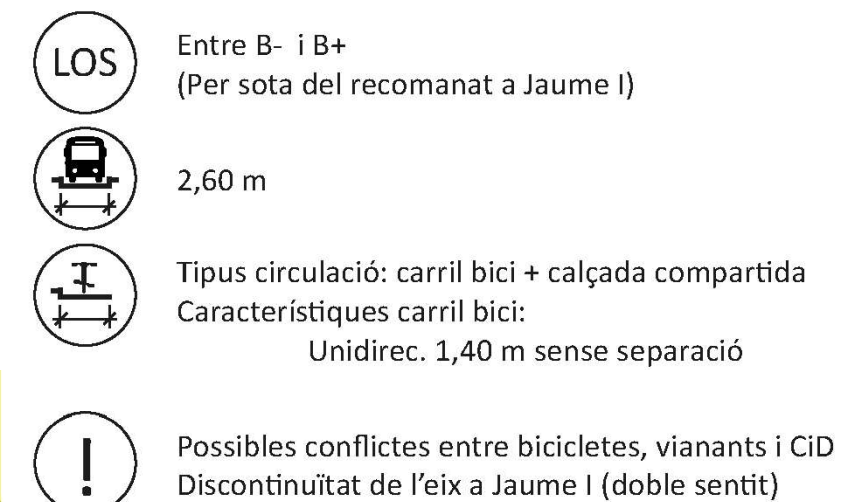
SERVEIS

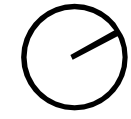


QUALITAT DE L'ESPAI PÚBLIC



FUNCIONALITAT





XARXA DE BICICLETES

B3_PROPOSTA EIX TRANSVERSAL SEMIPLATAFORMA ÚNICA (secció en Z)

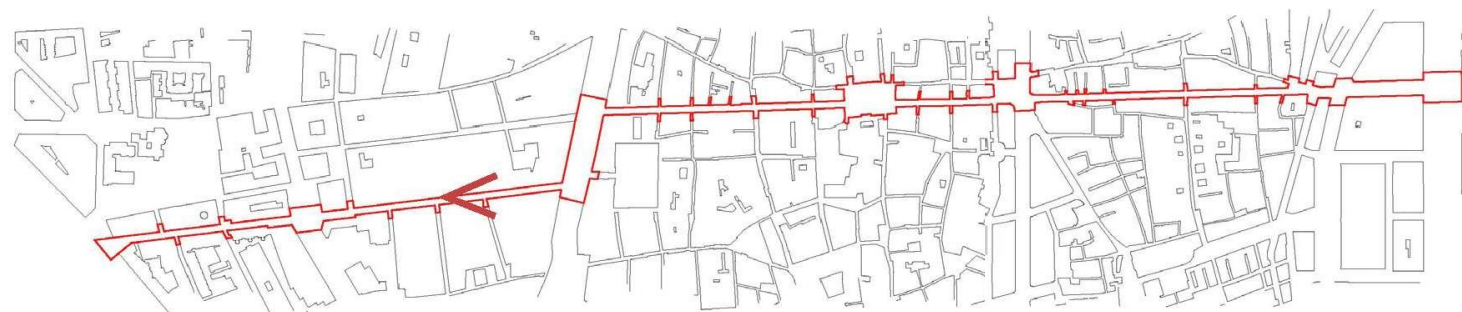
EIX: PRINCESA



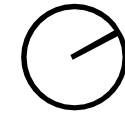
Fora horari DUM



Dins horari DUM

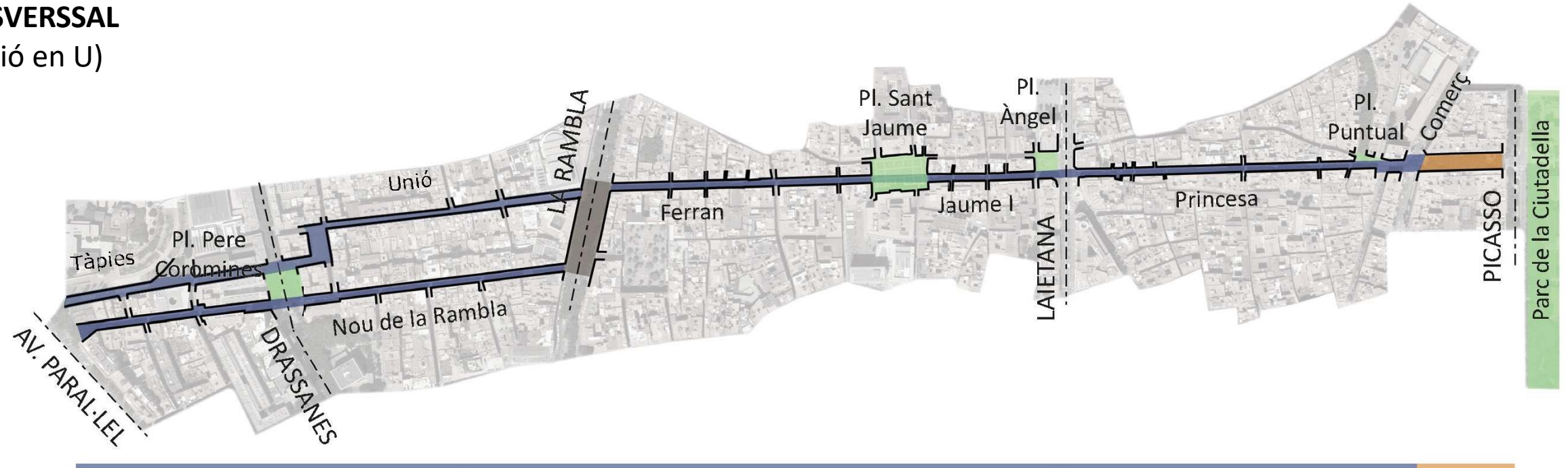
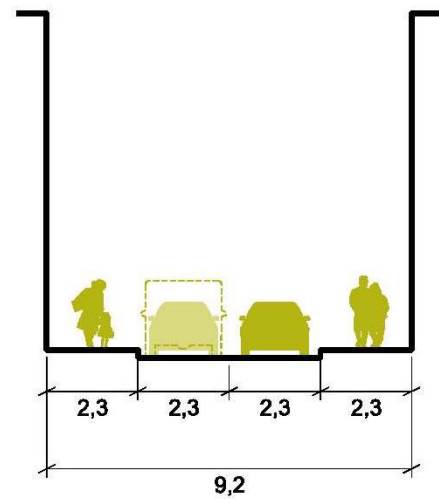


Estat actual



XARXA DE BICICLETES

B4_PROPOSTA EIX TRANSVERSAL SECCIÓ SEGREGADA (secció en U)



Secció tipus

C/ Tàpies/Unió

Secció segregada amb canvi horari (sentit únic+DUM)

Circulació bicicletes:

Sentit Llobregat des de Av. Paral·lel a Av. Drassanes.
Sentit Llobr. des de AV. Drassanes fins la Rambla
Sentit calçada

C/ Nou de la Rambla

Secció segregada amb canvi horari (sentit únic+DUM)

Circulació bicicletes:

Sentit Besos des de Av. Paral·lel a Av. Drassanes.
Sentit Llobr. des de AV. Drassanes fins la Rambla
Sentit calçada

C/ Ferran, C/ Jaume I i C/ Princesa

Secció segregada amb canvi horari (doble sentit/sentit únic+DUM)

Circulació bicicletes:

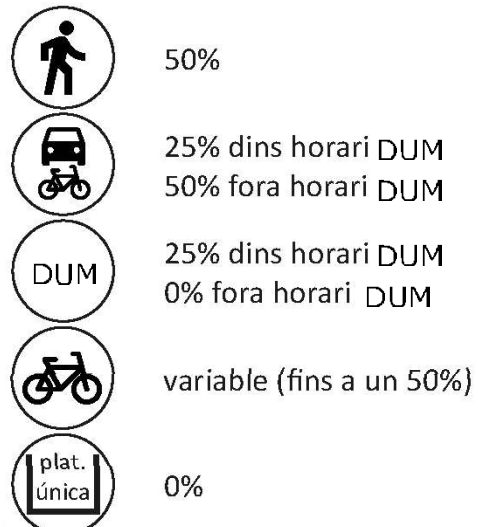
Calçada

C/ Princesa

Secció segregada

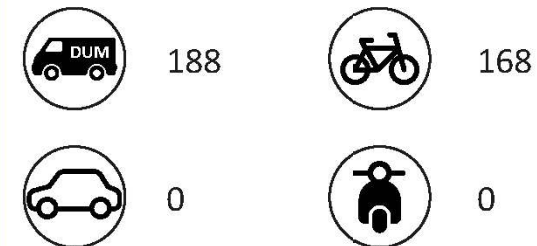
Circulació bicicletes:
Carril bici bidireccional

CONFIGURACIÓ DE L'ESPAI



SERVEIS

Aparcament:



Altres serveis:

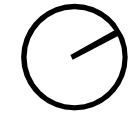


QUALITAT DE L'ESPAI PÚBLIC

- Jardineres a les cruïlles
- 12 espais d'estada
- Secció segregada
- Secció simètrica (millor relació entre façanes)

FUNCIONALITAT

- Entre B i A-
- 2,30 m
- Calçada compartida
- Dificultat de senyalització



XARXA DE BICICLETES

B4_PROPOSTA EIX TRANSVERSAL SECCIÓ SEGREGADA (secció en U)

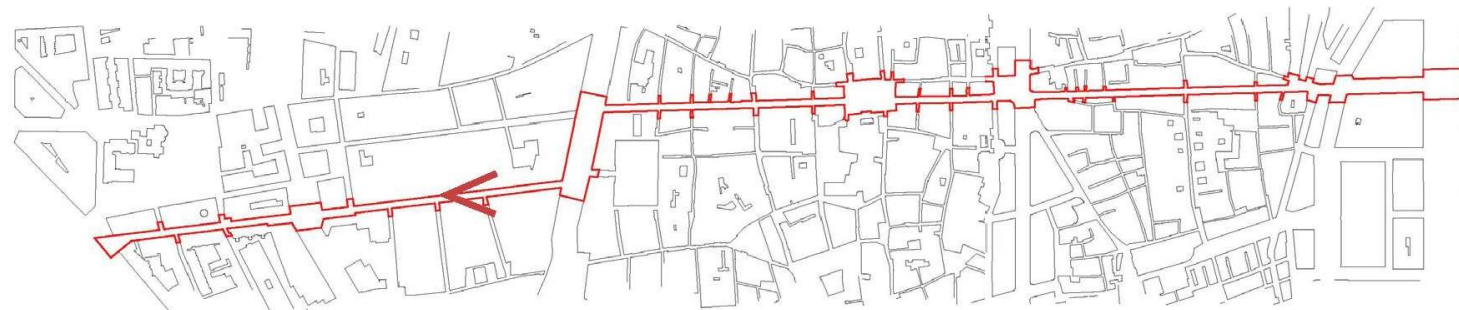
EIX: PRINCESA



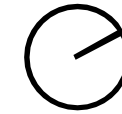
Fora horari DUM



Dins horari DUM



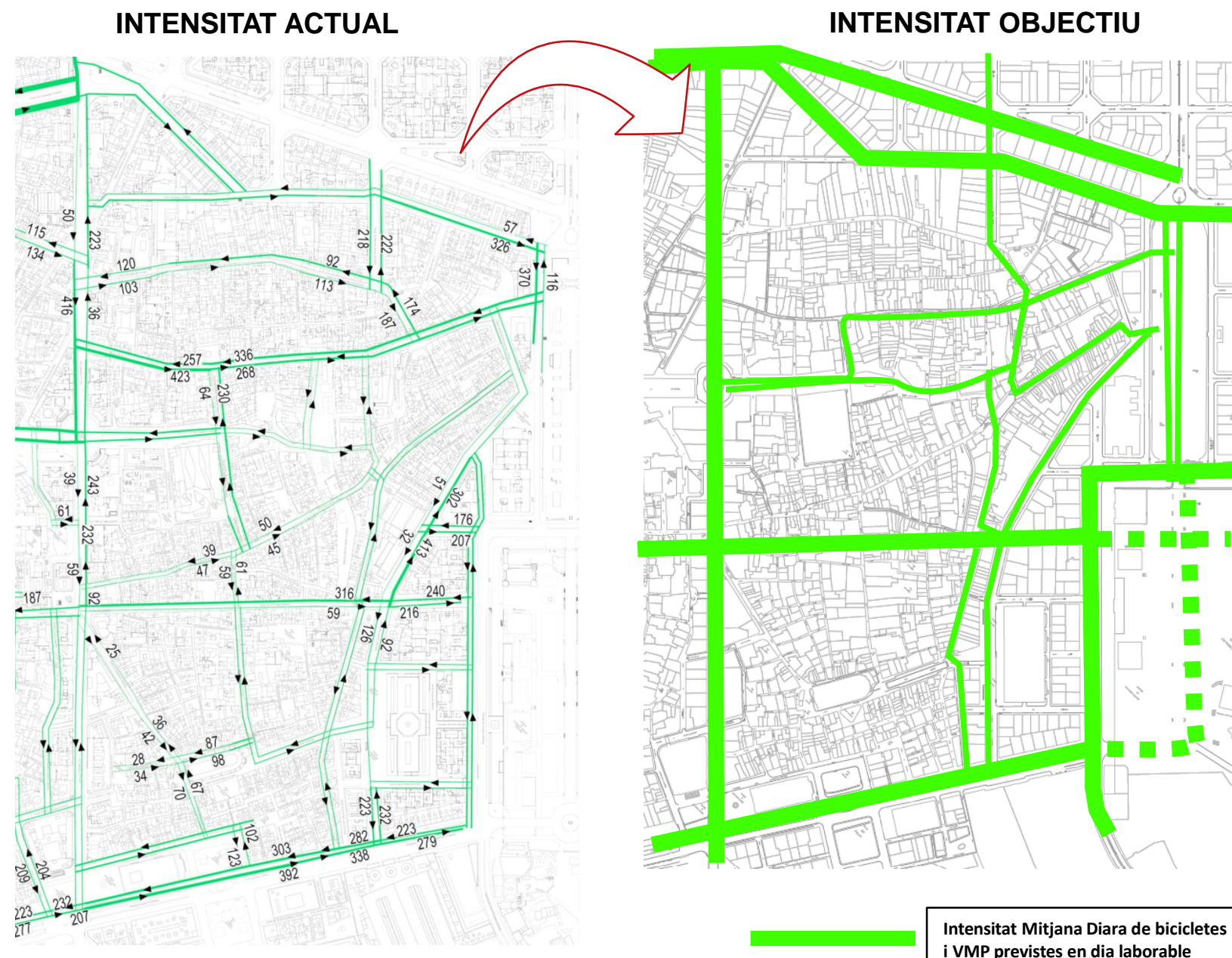
Estat actual

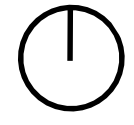


XARXA DE BICICLETES I VMP

C. RESULTATS ESPERATS

- Generar una xarxa d'itineraris preferents interiors i limitar l'ús de la bici en determinats eixos de vianants importants on hi ha problemes de convivència entre els diferents modes actius de mobilitat i les friccions poden provocar problemes de seguretat.
- Cercar la millor forma de que les bicis circulin per Princesa i Via Laietana en doble sentit.
- Distribuir els aparcaments de bicicletes i el Bicing a zones més allunyades de la major densitat de trànsit de vianants, per tal de minimitzar les friccions, Comerç, Princesa o Marques de l'Argentera.
- Estudiar la limitació de la mobilitat en GRUP de bicicletes per l'interior del barri, ja sigui horària o per itineraris establerts (perimetrals).





XARXA DUM

PLACES ZONA DUM

A ESTRATEGIA

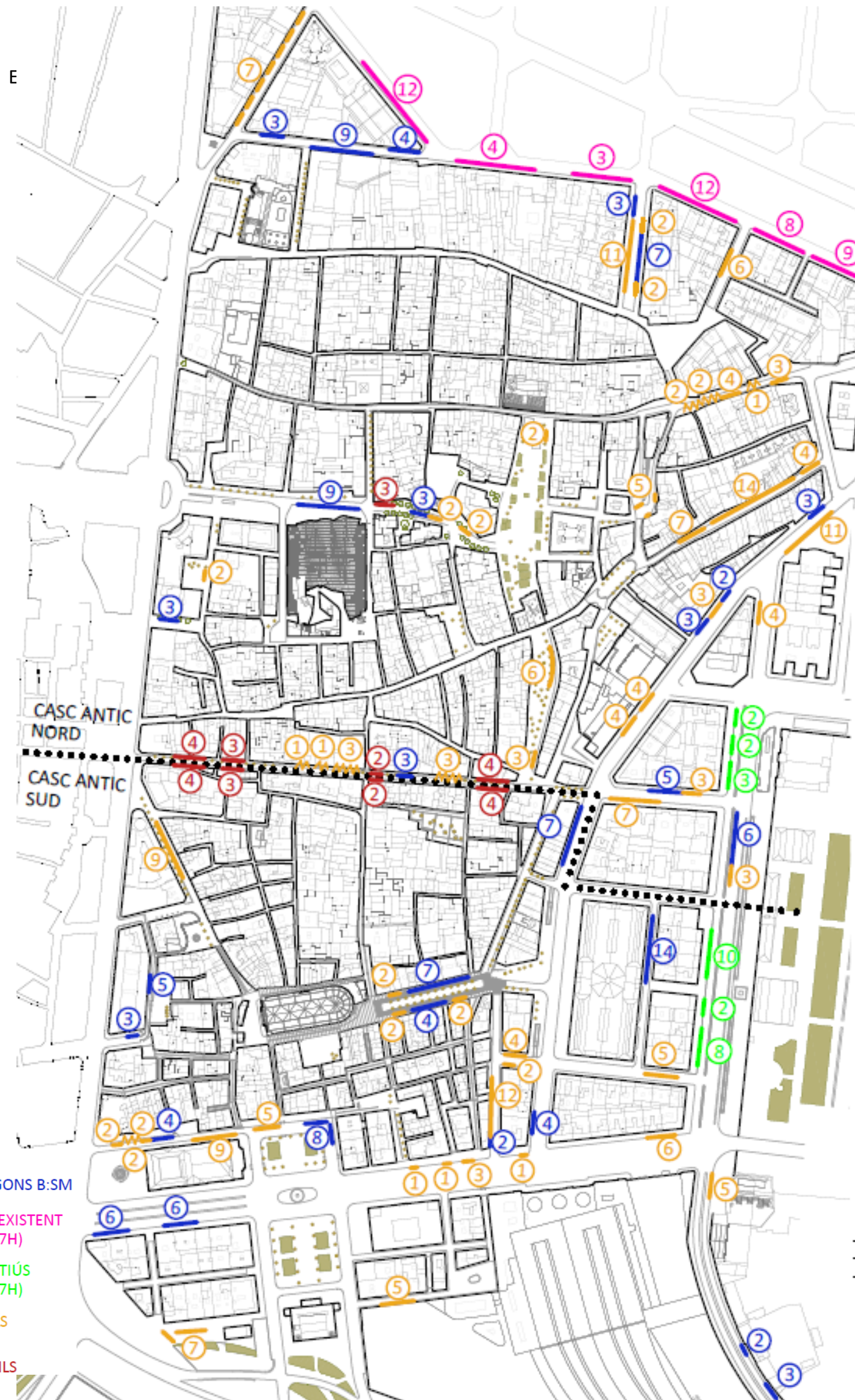
- Promoure el trencament de càrrega de mercaderies, consolidant els mètodes actuals i ampliant-los.
- Fomentar una estratègia horària de la DUM, agrupant l'horari de repartiment i augmentant el nombre de places per tal que en determinades hores, les furgonetes puguin arribar fins a dins del barri de Sant Pere, Santa Caterina i la Ribera i en altres moments puguin 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 sobre ocupació o gàlibs (amplada o alçada).
- Ampliar el nombre de places en el perímetre al Casc Antic amb carrils multius (Trafalgar ,Pg. Picasso ,), per complementar els horaris de regulació interior.
- Crear àrees DUM a les zones perimetrals per permetre la càrrega i descàrrega en determinats moment on les entrades estiguin regulades. Incrementar la vigilància i el control de les operacions a les Àrees DUM
- Ampliar la microplataforma que hi ha a l'estació de França per crear un espai de trencament especialment dissenyat per l'HORECA.
- Estudi i implantació d'una zona logística de mercaderies amb espais de trencament de càrrega i consignes en locals i aparcaments del passeig de Lluís Companys. Gran espai de distribució.

XARXA DUM A1_ACCIONS

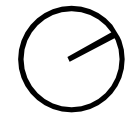
- Es possible regular la DUM interior a 3h -> de 09:30 a 12:30h.
- Les places perimetrals es mantindrien de 08:00 a 20:00h.
- Els carrils multiús de Trafalgar i el nou de Pg. Picasso (vorera ciutat vella) es mantindrien de 10:00 a 17:00.

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
CASC ANTIC NORD	75	59	134
CASC ANTIC SUD	36	49	85
	111	108	219

NOVA OFERTA	NOVA OFERTA DUM (PLACES FÀCILS)	NOVA OFERTA DUM (PLACES DIFÍCILS)	TOTAL PLACES NOVES NECESSÀRIES
CASC ANTIC NORD	141	16	157
CASC ANTIC SUD	107	13	120
	248	29	277



- OFERTA DUM SEGONS B:SM
- CARRIL MULTIÚS EXISTENT (DUM DE 10H A 17H)
- NOU CARRIL MULTIÚS (DUM DE 10H A 17H)
- NOVA DUM FÀCILS
- NOVA DUM DIFÍCILS



XARXA DUM A1_ACCIONS

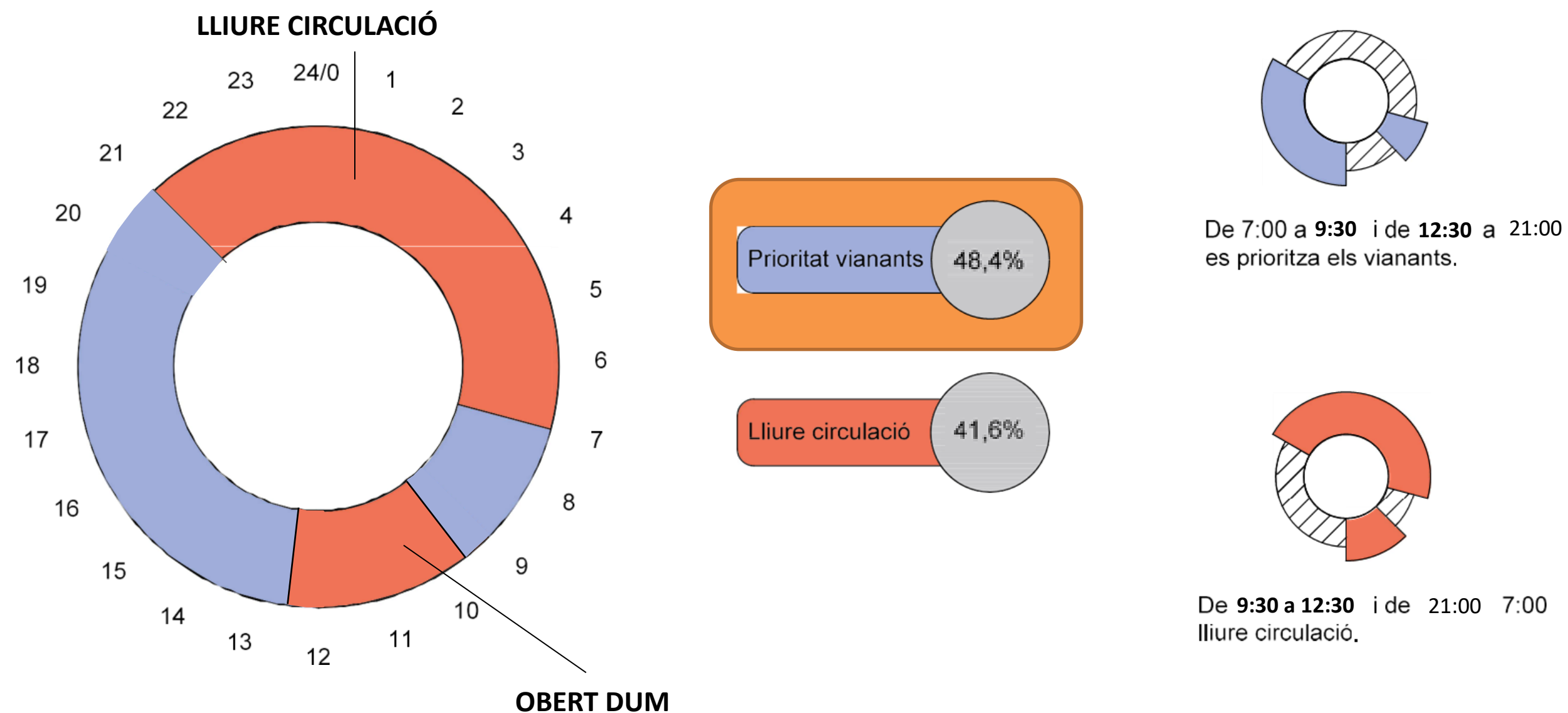
PROPOSTES AMB EL FOCUS EN LA DUM

15	Crear àrees DUM a les zones perimetrals i interiors per permetre la càrrega i descàrrega en determinats moments on les estades 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 a Gòtic Nord relacionats amb la Càrrega i descàrrega i els accessos a residents.
16	Implementar un perímetre de carrils múltiples al Casc Antic: Carrer Trafalgar , Passeig Colom (calçada lateral) de 12:00 a 17:00 o de 8 a 20h
17	Controlar i gestionar el 100% de les places de C/D, ampliar l'oferta disponible de places en un horari concentrat i 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.
18	Crear més espais de C/D i de trencament (mercat) 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.
19	Cercar una nova ubicació de la microplataforma de l'Estació de França en vista a canvis en temes urbanístics. Ampliar la microplataforma per crear un espai de trencament especialment dissenyat per l'HORECA.
20	Establir acords amb els grans operadors de missatgeria per implementar una xarxa de consignes al barri del Casc Antic. Estudi i implementació d'una zona logística de mercaderies amb espais de trencament de càrrega i consignes a l'aparcament del Pg Lluís Companys. Gran espai de Distribució.



B2_PROPOSTA DE GESTIÓ

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





XARXA DE VEHICLE RODAT

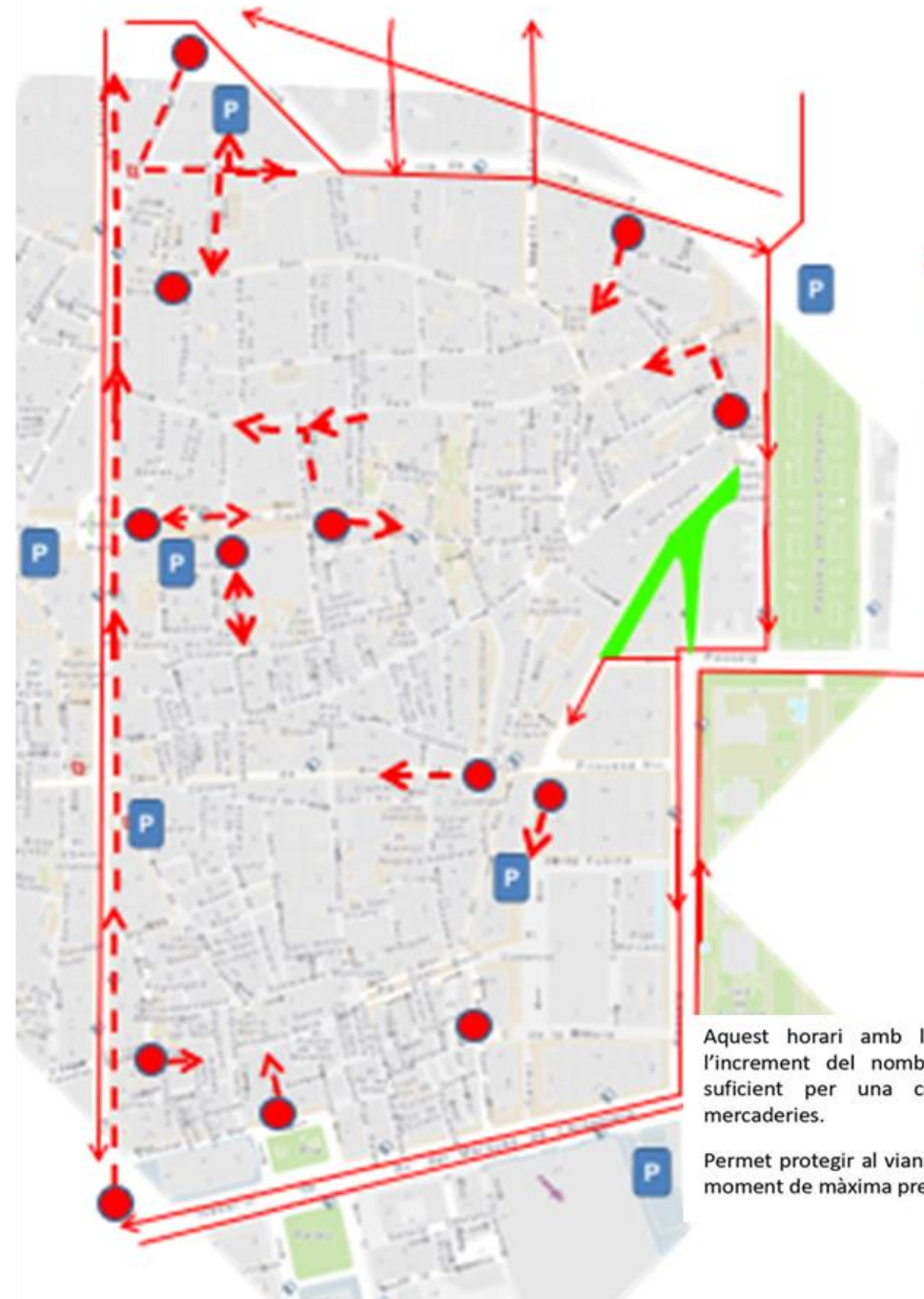
A ESTRATÈGIES

- Assegurar la lliure mobilitat dels vehicles privats dels residents, mitjançant sistemes de gestió de matrícules autoritzades.
- 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

REGULACIÓ TOTAL DELS ACCESOS TOTAL.

SITUACIÓ REGULADA

Horari de regulació de 12:30 a 9:30 de dilluns a dissabte i de 6 a 22 els diumenges.

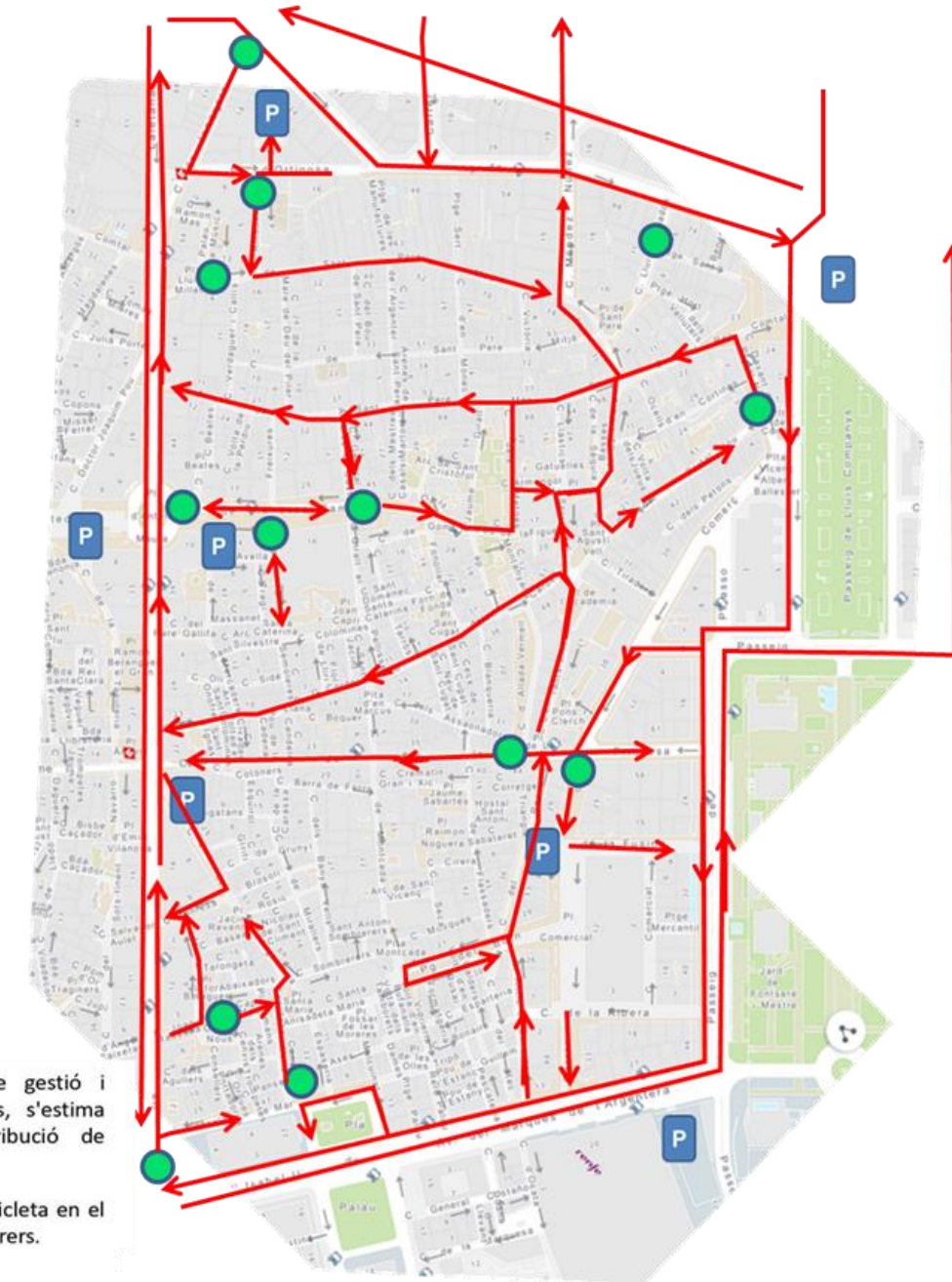


Aquest horari amb la millora de gestió i l'increment del nombre de places, s'estima suficient per una correcta distribució de mercaderies.

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

SITUACIÓ NO REGULADA

Horari NO regulació de 9:30 a 12:30 de dilluns a dissabte i de 22 a 6 els diumenges.



XARXA DE VEHICLE RODAT

B1_ACCIONS

Incorporar canvis de sentit de circulació per reduir el trànsit de pas i evitar friccions amb altres xarxes de mobilitat

- Metges
- Rec Comtal
- Portal Nou
- Jonqueres
- Sant Pere Mitjà (tram)
- Rec
- Tantarantana
- Allada Vermell

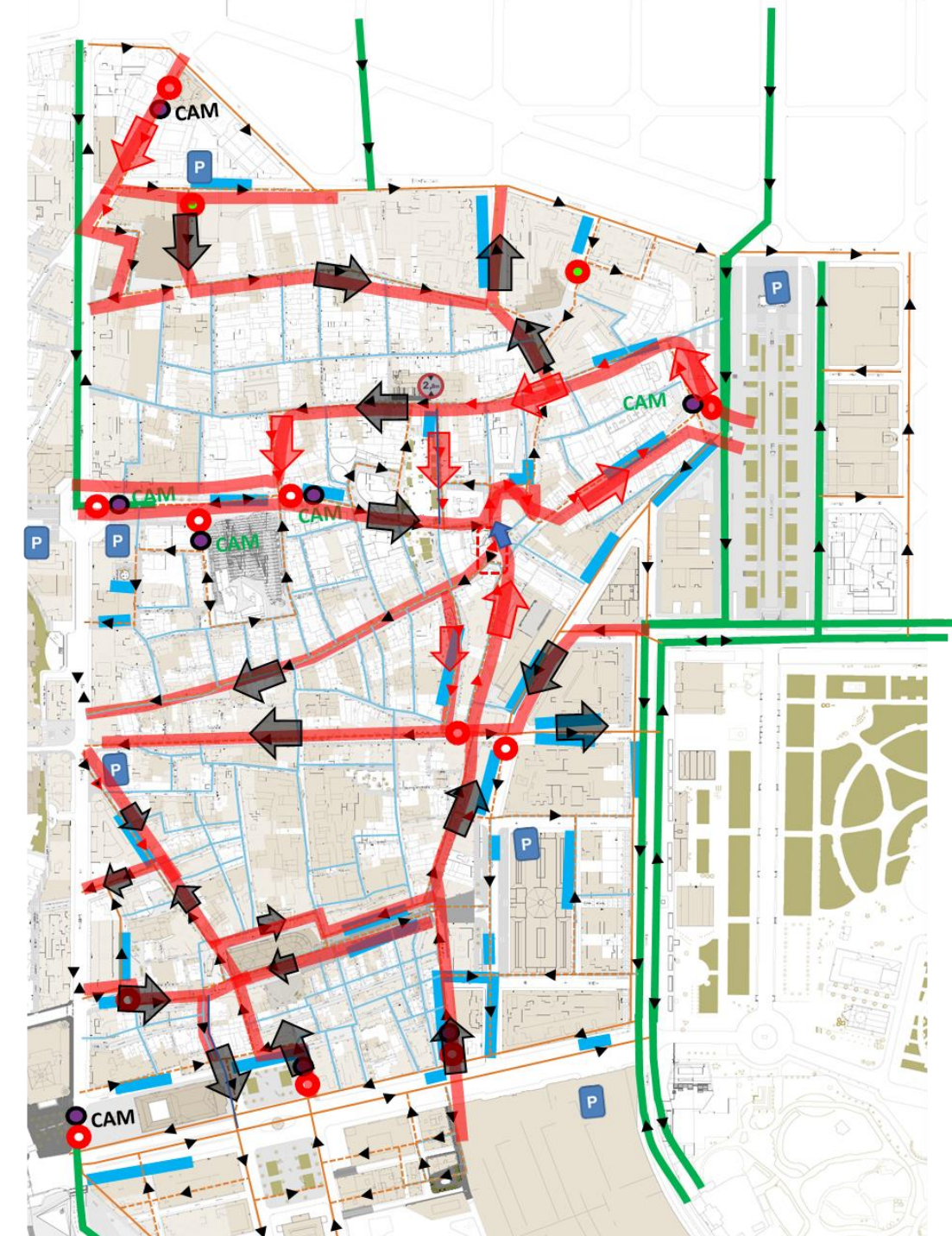
PERQUE ES PROPOSEN AQUESTS CANVIS?

1. Per proporcionar un recorregut intern de pujada per veïns (reforç de la pujada per Via Laietana regulada)
2. Implementar una xarxa interna d'itineraris per a la bicicleta.
3. Equilibrar un accés i sortida per cada façana del barri.
4. Permetre arribar al Mercat des del Pg. Lluís Companys (turismes i furgonetes)

ACTUALS (circuits)



PROPOSTA (circuits)



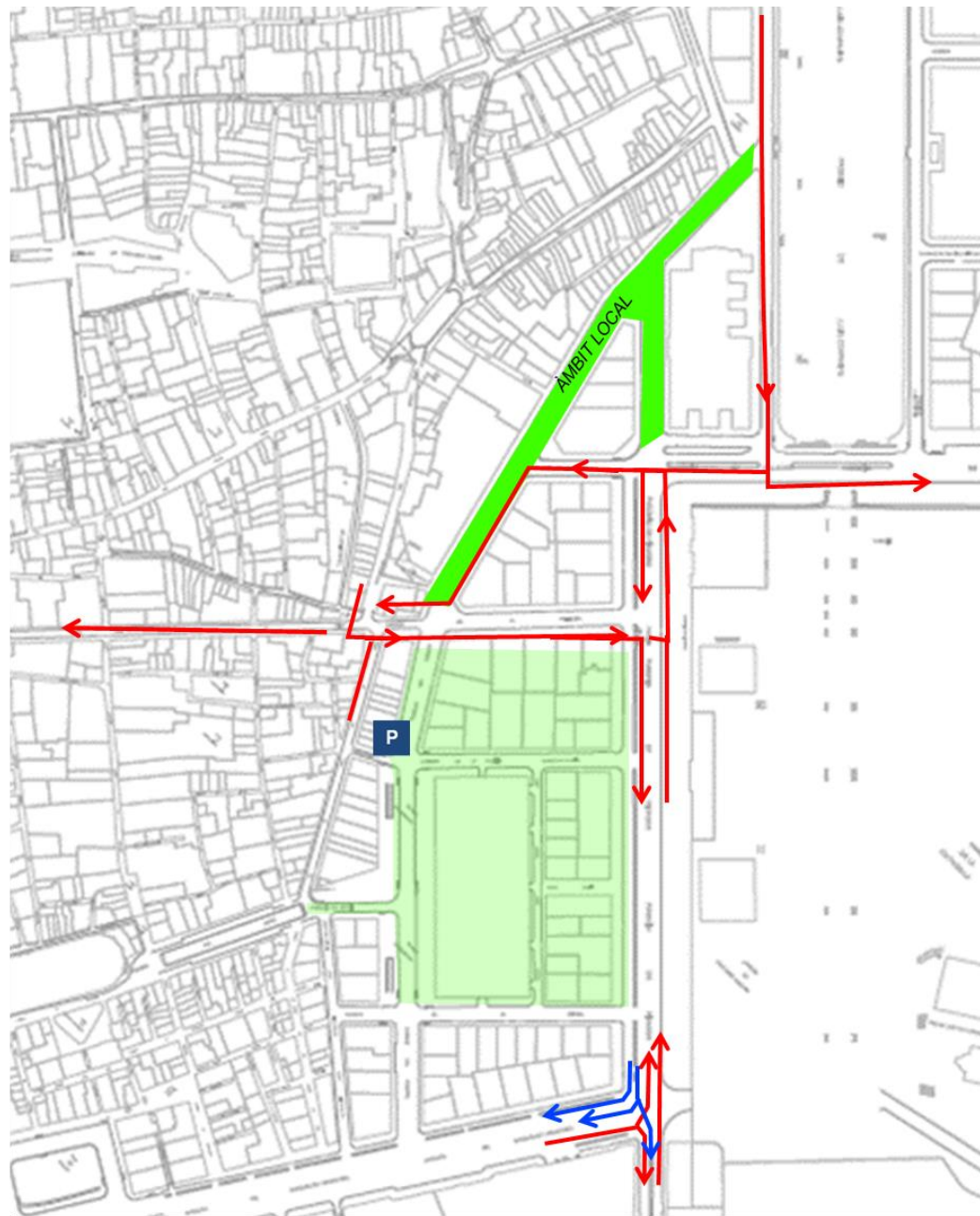
Horari de regulació de 12:30 a 9:30 de dilluns a diumenge

XARXA DE VEHICLE RODAT

B1_ACCIONS (detalls)

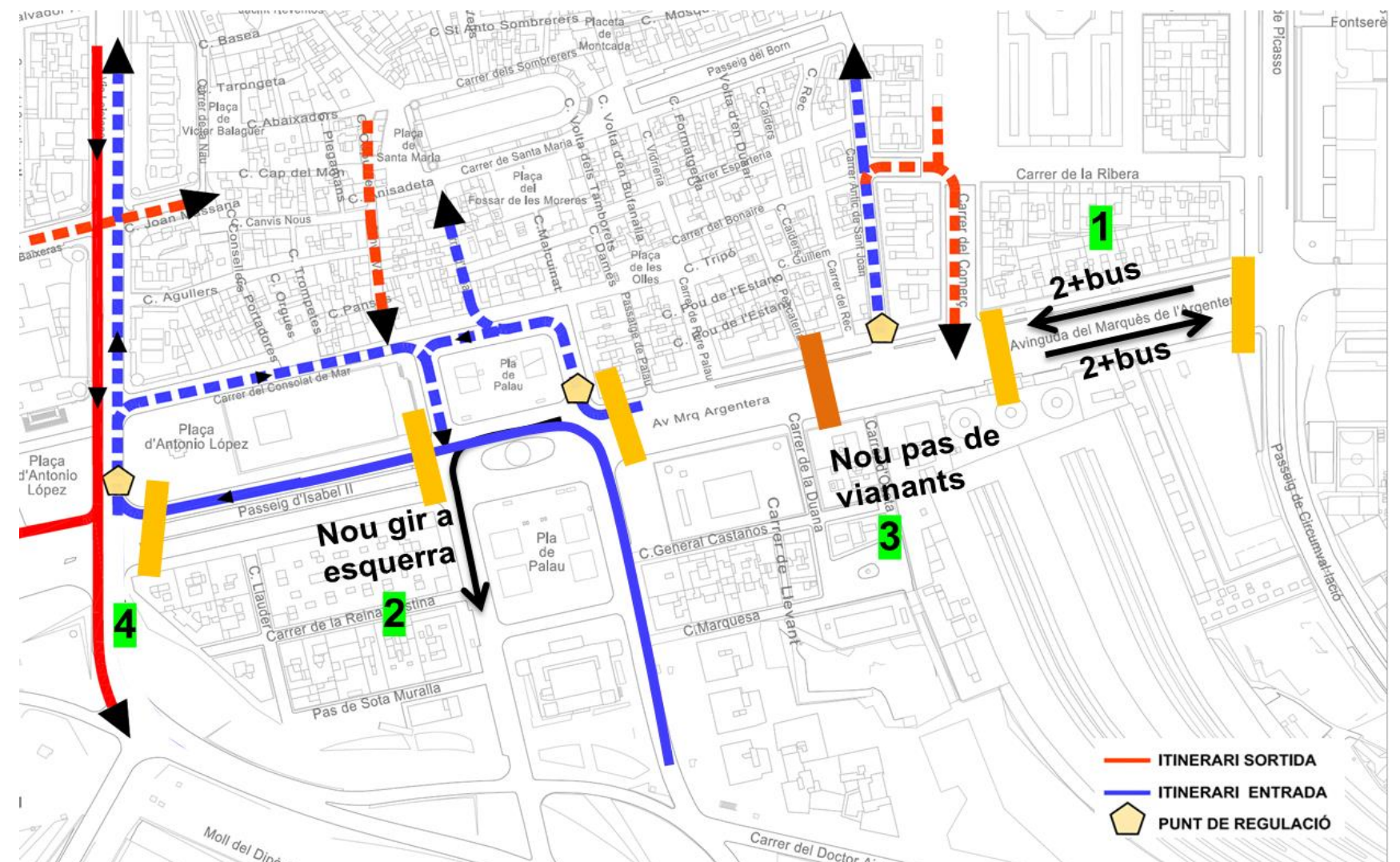
Perímetre amb secció normal de 2+bus o multius: Trafalgar, Pg. Picasso, Marques de l'argenteria, Av. Lluís Companys...

DETALL PROPOSTA ACCESSOS PG. PICASSO



DETALL ACCESSOS AV. MARQUES DE L'ARGENTERIA

1. Continuar els 2+BUS perimetrals, aprofitar l'espai restant per parades de taxis o d'autocars.
2. **Analitzar la viabilitat de permetre el gir a l'esquerre per connectar el circuit perimetral horari cap a la Barceloneta.**
3. Incrementar el nombre de passos de vianants: Carrer Duana / Marquesa, connexió Rec / Pescateria.
4. Prohibició del moviment recte de pujada cap a Via Laietana des de la Plaça Pau Vila.



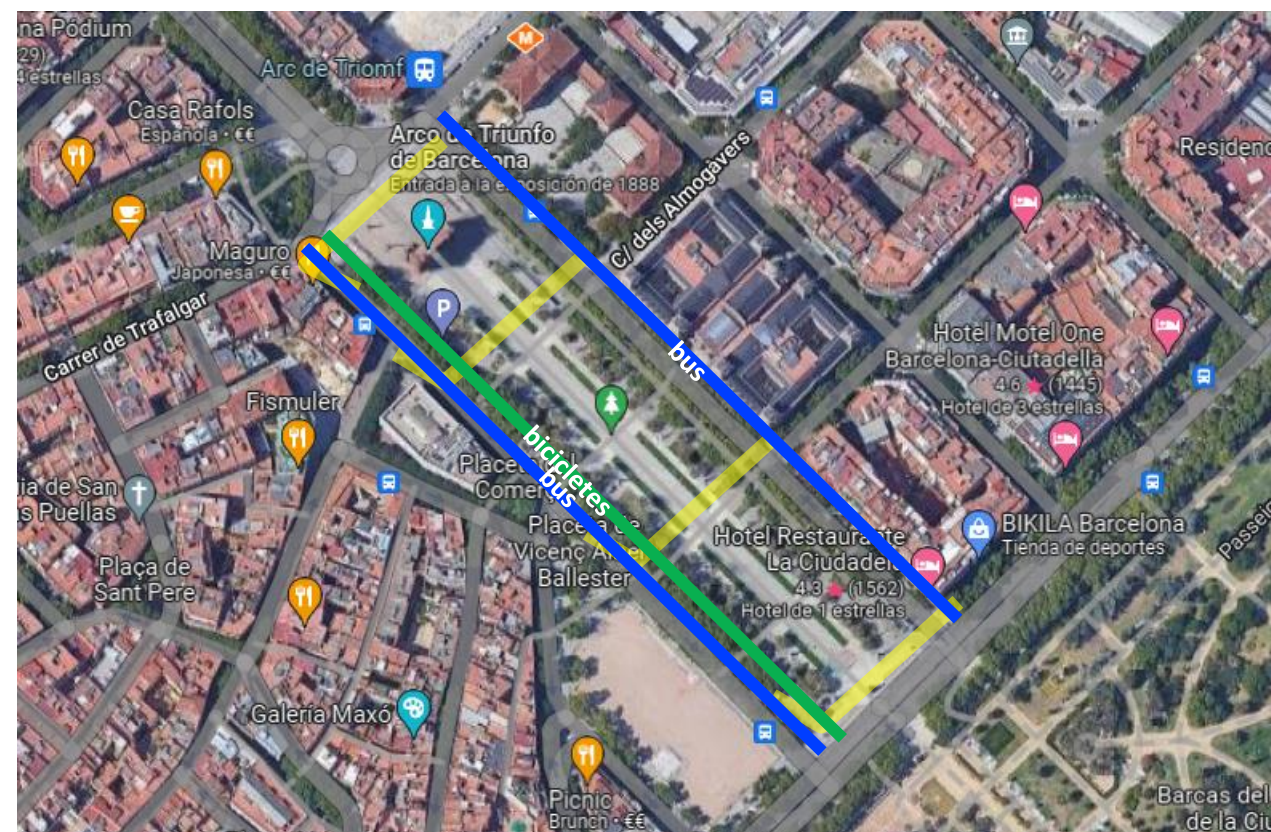
XARXA DE VEHICLE RODAT

B1_ACCIONS (detalls)

Impulsar estudi de mobilitat a nivell ciutat, prioritzant ... :

- Transport Públic i carril bicicleta més propers als nucli el barri
- Mantenir itinerari ciclable de passeig
- Transversalitat peatonal del passeig

Esquema de mobilitat a desenvolupar



PROPOSTES AMB EL FOCUS EN EL VEHICLE PRIVAT

21	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]
22	Estudi específic de regulació i control d'accés a la zona del Baluard del migdia a través del carrer Ocata / Marquesa i
23	Proposta de canvi de pilones per cameres i activació de les cameres instal·lades a l'entorn del mercat de Santa Caterina.
24	Projecte de canvi de sentit del carrer Méndez Nuñez, nova entrada al barri i circuit intern que permet descarregar la Via Laietana. Itinerari Mendez Nuñez, Sant Pere més Alt i Basses de Sant Pere fins a Plaça Marquilles.
25	reforçar la senyalització dels aparcaments perimetrals al Casc Antic i cercar la forma de reconduir l'activitat dels aparcaments interiors cap a altres activitats o per motos i bicicletes,
26	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), eliminació progressiva de tot l'aparcament interior i reducció dels espais de zona blava.

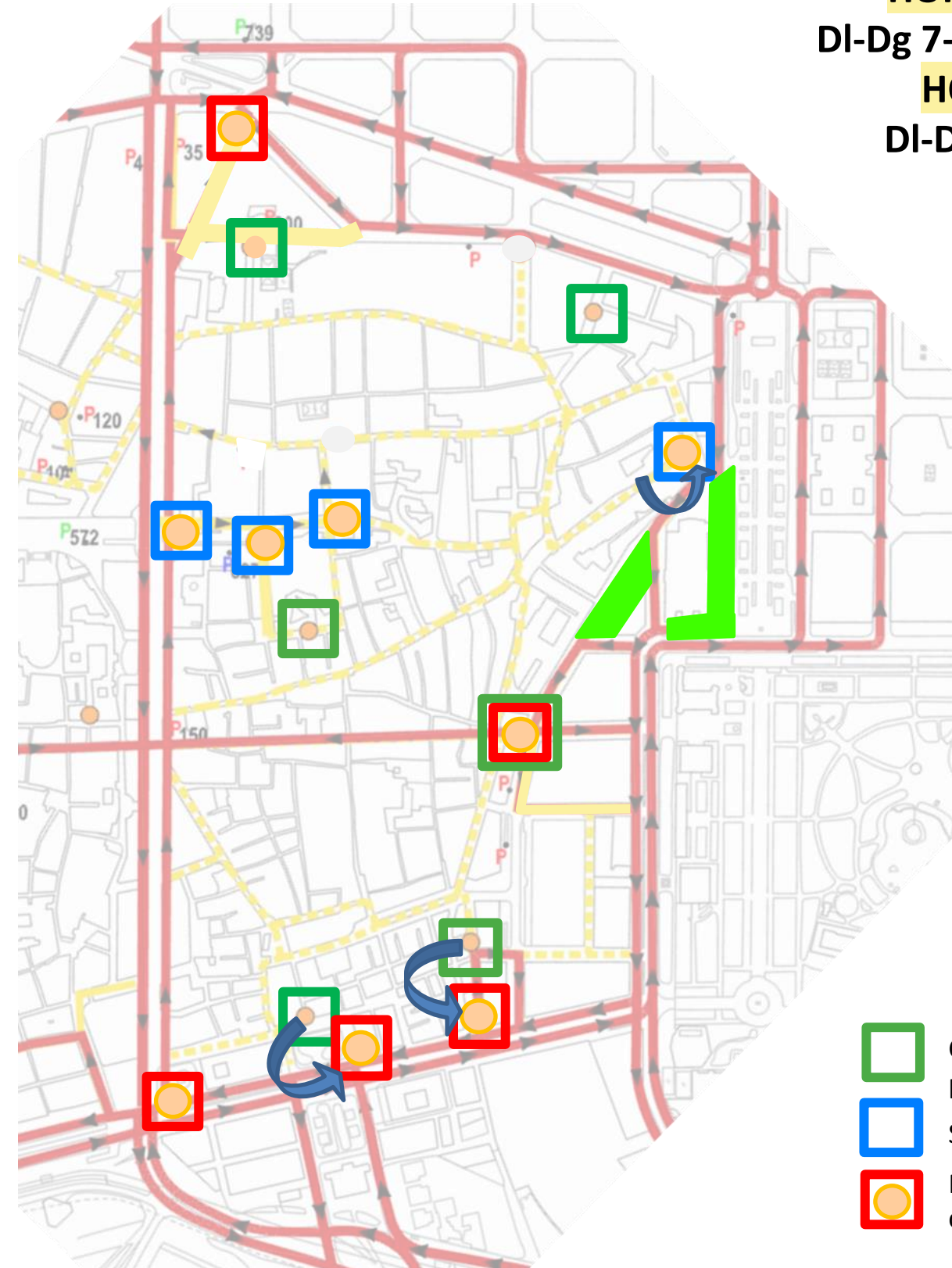
XARXA DE VEHICLE RODAT
B1_ACCIONS
REGULACIÓ HORARIA

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 diumenge en general i de dilluns a dissabte per la DUM (NITS OBERT).
- S'ha de coordinar la regulació amb la piona 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)
- Manteniment de la regulació a l'entorn del Casc Antic-Av.Cambó.

HORARI REGULAT
DI-Dg 7-9:30 i 12:30-21:00
HORARI DUM
DI-Ds 9:30 a 12:30

ESTAT ACTUAL						
Lote	Area	Zona	Acces	Horari de tancament piona retractil	DUM	
1	1	CIUTAT VELLA	103 CASC ANTIC	2 FRANCESC CAMBÓ - GRAL. ÀLVAREZ DE CASTRO.	DI-Ds 11-15 i 17-20:30; Dg 0-24.	DI-Ds 8-11 i de 15-17 (Gombau)
1	1	CIUTAT VELLA	103 CASC ANTIC	55 LLUIS EL PIADÓS - PTGE. SANT BENET	DI-Ds 11-15 i 17-20:30; Dg 0-24.	DI-Dv 8-20 i Ds 8-14 (Mendez Nuñez)
1	1	CIUTAT VELLA	103 CASC ANTIC	59 PORTAL NOU - PLACETA DEL COMERÇ	DI-Ds 11-15 i 17-20:30; Dg 0-24.	DI-Dv 8-20 i Ds 8-14 (Mendez Nuñez)
1	1	CIUTAT VELLA	103 CASC ANTIC	61 PRINCESA - COMERÇ	DI-Ds 11-15 i 17-20:30; Dg 0-24.	DI-Ds 8-11 i de 15-17 (Princesa)
1	1	CIUTAT VELLA	101 RIBERA	3 ANTIC DE SANT JOAN - RIBERA	DI-Dj 11-15 i 17-20:30; Dv 11-15 i 17-24; Ds 0-6, 11-15 i 17-24; Dg 0-24.	DI-Ds 8-11 i de 16-18 (Passieg Born)
1	1	CIUTAT VELLA	101 RIBERA	4 JOAN MASSANA - LA NAU	DI-Dj 11-15 i 17-20:30; Dv 11-15 i 17-24; Ds 0-6, 11-15 i 17-24; Dg 0-24.	
1	1	CIUTAT VELLA	101 RIBERA	6 ESPASERÍA - PLA DE PALAU	DI-Dj 11-15 i 17-20:30; Dv 11-15 i 17-24; Ds 0-6, 11-15 i 17-24; Dg 0-24.	
1	1	CIUTAT VELLA	110 PALAU DE LA MÚSICA	45 AMADEUS VIVES - ORTIGOSA	DI-Dv 00-09:15, 11-15, 16:45-24. Ds-Dg 0-24	DI-Dv 8-20 i Ds 8-14 (Mendez Nuñez)
PROPOSTA UNIFICAR HORARIS						
Lote	Area	Zona	Acces	Horari de tancament piona retractil	DUM	
1	1	CIUTAT VELLA	103 CASC ANTIC	2 FRANCESC CAMBÓ - GRAL. ÀLVAREZ DE CASTRO.	DI-Dg 7-9:30 i 12:30-21:00	DI-Ds 9:30-12:30
1	1	CIUTAT VELLA	103 CASC ANTIC	55 LLUIS EL PIADÓS - PTGE. SANT BENET	DI-Dg 7-9:30 i 12:30-21:00	
1	1	CIUTAT VELLA	103 CASC ANTIC	59 PORTAL NOU - PLACETA DEL COMERÇ	DI-Dg 7-9:30 i 12:30-21:00	
1	1	CIUTAT VELLA	103 CASC ANTIC	61 PRINCESA - COMERÇ	DI-Dg 7-9:30 i 12:30-21:00	
1	1	CIUTAT VELLA	101 RIBERA	3 ANTIC DE SANT JOAN - RIBERA	DI-Dg 7-9:30 i 12:30-21:00	
1	1	CIUTAT VELLA	101 RIBERA	4 JOAN MASSANA - LA NAU	DI-Dg 7-9:30 i 12:30-21:00	
1	1	CIUTAT VELLA	101 RIBERA	6 ESPASERÍA - PLA DE PALAU	DI-Dg 7-9:30 i 12:30-21:00	
1	1	CIUTAT VELLA	110 PALAU DE LA MÚSICA	45 AMADEUS VIVES - ORTIGOSA	DI-Dg 7-9:30 i 12:30-21:00	



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

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: **VEÏNS, DUM 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.

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

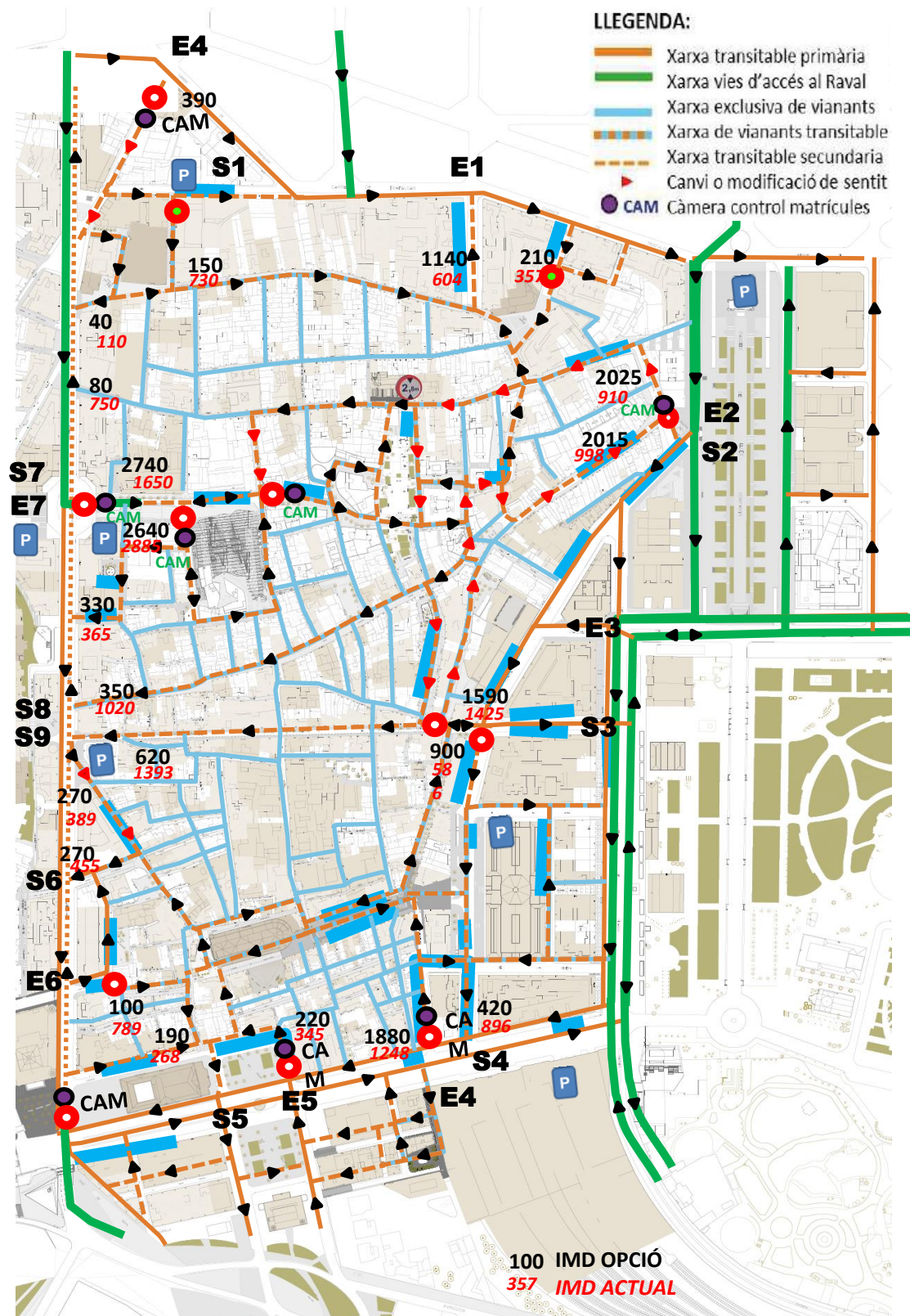
De 0 a 24 h

- 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.

XARXA DE VEHICLE RODAT

C1_RESULTAT ESPERAT EN SITUACIÓ REGULADA

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

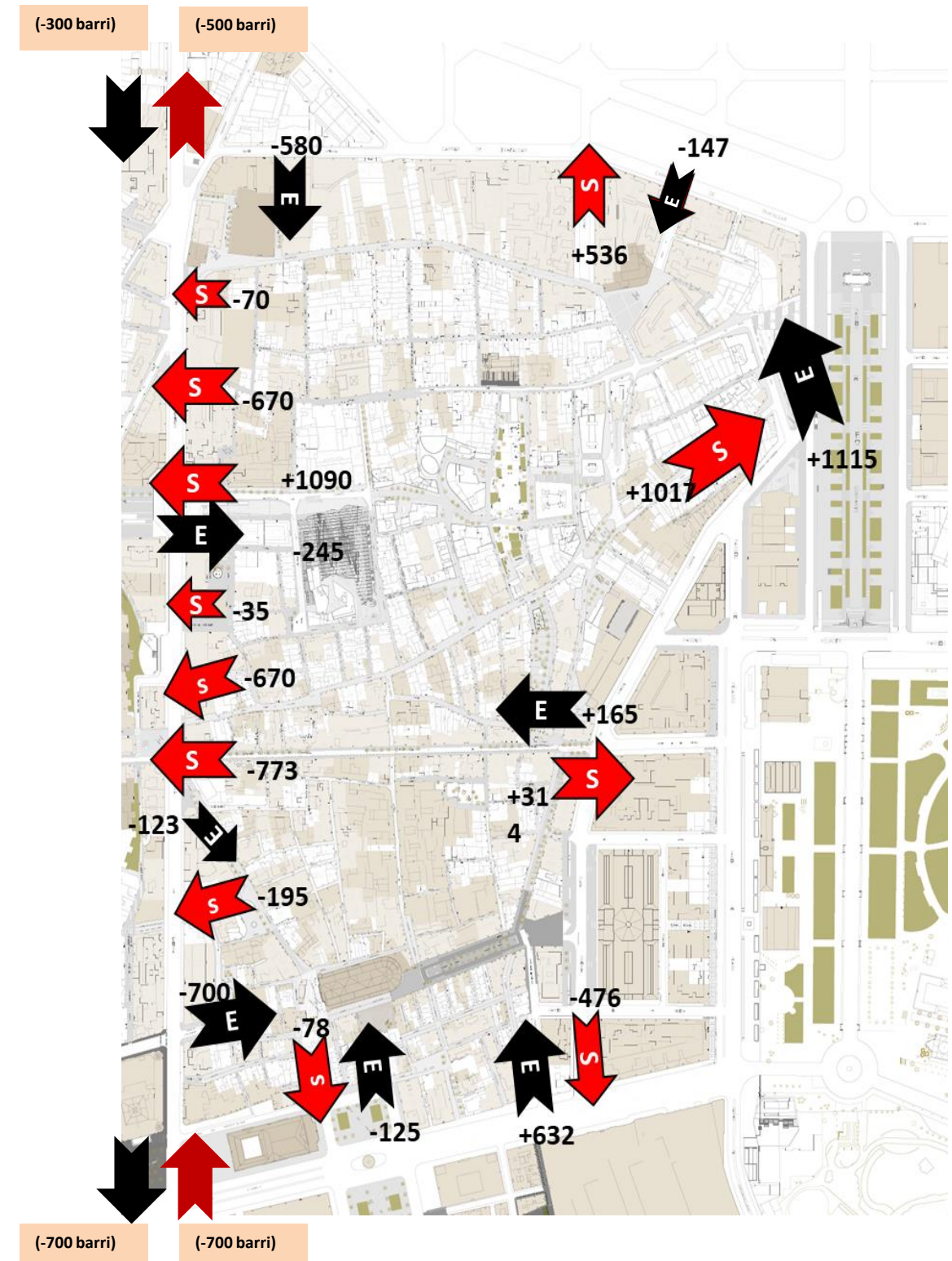


PUNTS FORTS:

- Hi ha un itinerari de pujada interior de bicicletes longitudinal pel centre del barri.
- Hi ha una entrada i sortida al barri per cada façana.
- Es genera un sistema circular de mobilitat interior en sentit únic que permet tots els orígens i destinacions a la zona nord del barri.
- Es possibilita deixar Princesa en un sol sentit en tot el tram (cal habilitar entrada nova).
- No es toquen els sentits a la part sud del barri.
- Les sortides de Princesa per cada extrem permeten sortir cap a Ciutat (Pg. Picasso) o cap al mar (Via Laietana i Pg. Colon).
- Podria entendre's com una millora durant les obres de Via Laietana al compensar un itinerari de pujada que es perd durant les obres.

INCONVENIENTS

- Cal fer alguns canvis des sentit a la part nord.
- No hi ha connexió interior entre el nord i el sud del barri (Princesa).

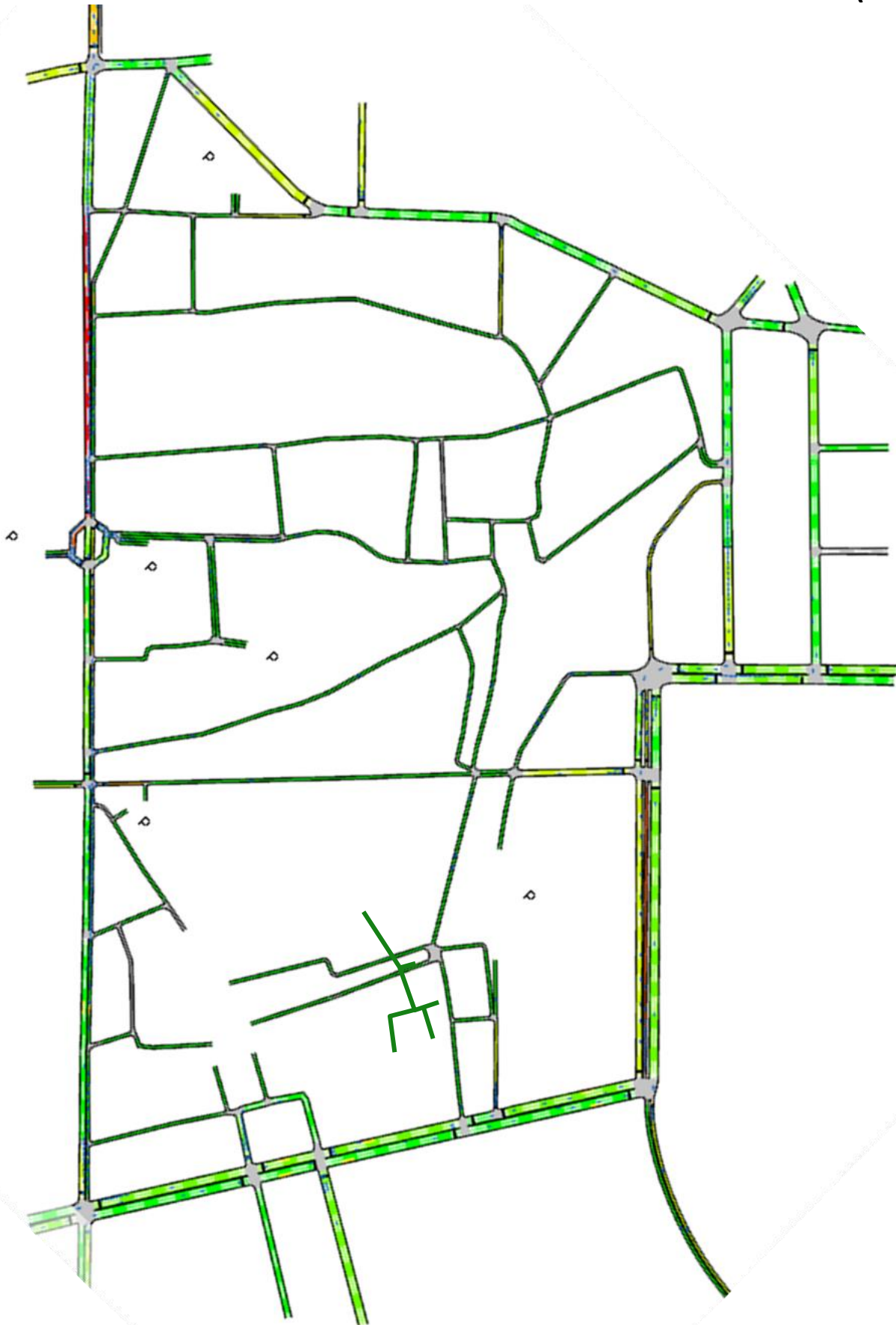


XARXA DE VEHICLE RODAT

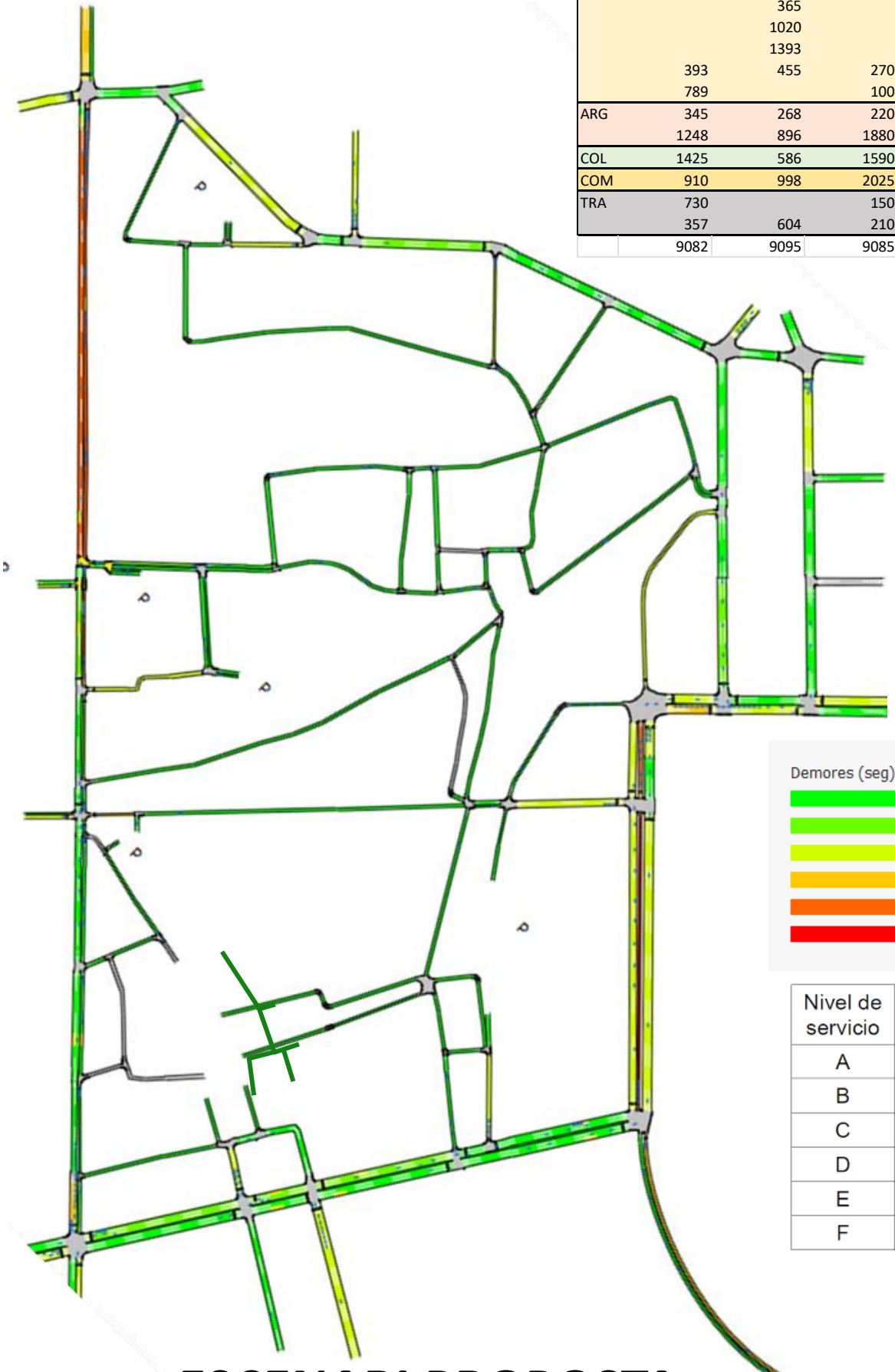
C1_RESULTAT ESPERAT EN SITUACIÓ REGULADA

XARXA DE VEHICLE RODAT: SIMULACIÓ HORA PUNTA DEL MATI (9:30 a 10:30)

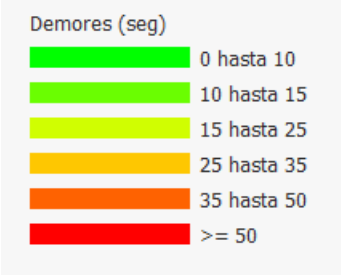
	ACTUAL		PROPOSTA			
	ENTRADES	SORTIDES	ENTRADES	SORTIDES		
V.L.		110		40	0	-70
		750		80	0	-670
	2885	1650	2640	2740	-245	1090
		365		330	0	-35
		1020		350	0	-670
		1393		620	0	-773
	393	455	270	270	-123	-185
	789		100	0	-689	0
ARG	345	268	220	190	-125	-78
	1248	896	1880	420	632	-476
COL	1425	586	1590	900	165	314
COM	910	998	2025	2015	1115	1017
TRA	730		150		-580	
	357	604	210	1140	-147	536
	9082	9095	9085	9095	3	0



ESCENARI ACTUAL



ESCENARI PROPOSTA



Nivel de servicio	Tiempo de demora
A	0-10
B	'10-15
C	15-25
D	25-35
E	35-50
F	>50



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 Casc Antic, ja que aprofitant i millorant els dispositius de control actual es pot regular i gestionar tot el barri de diferents formes, consolidant els barris del Casc Antic com un barri completament per a 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 Gòtic, que dona continuïtat a les xarxes proposades.

