

Pla de

# Mobilitat

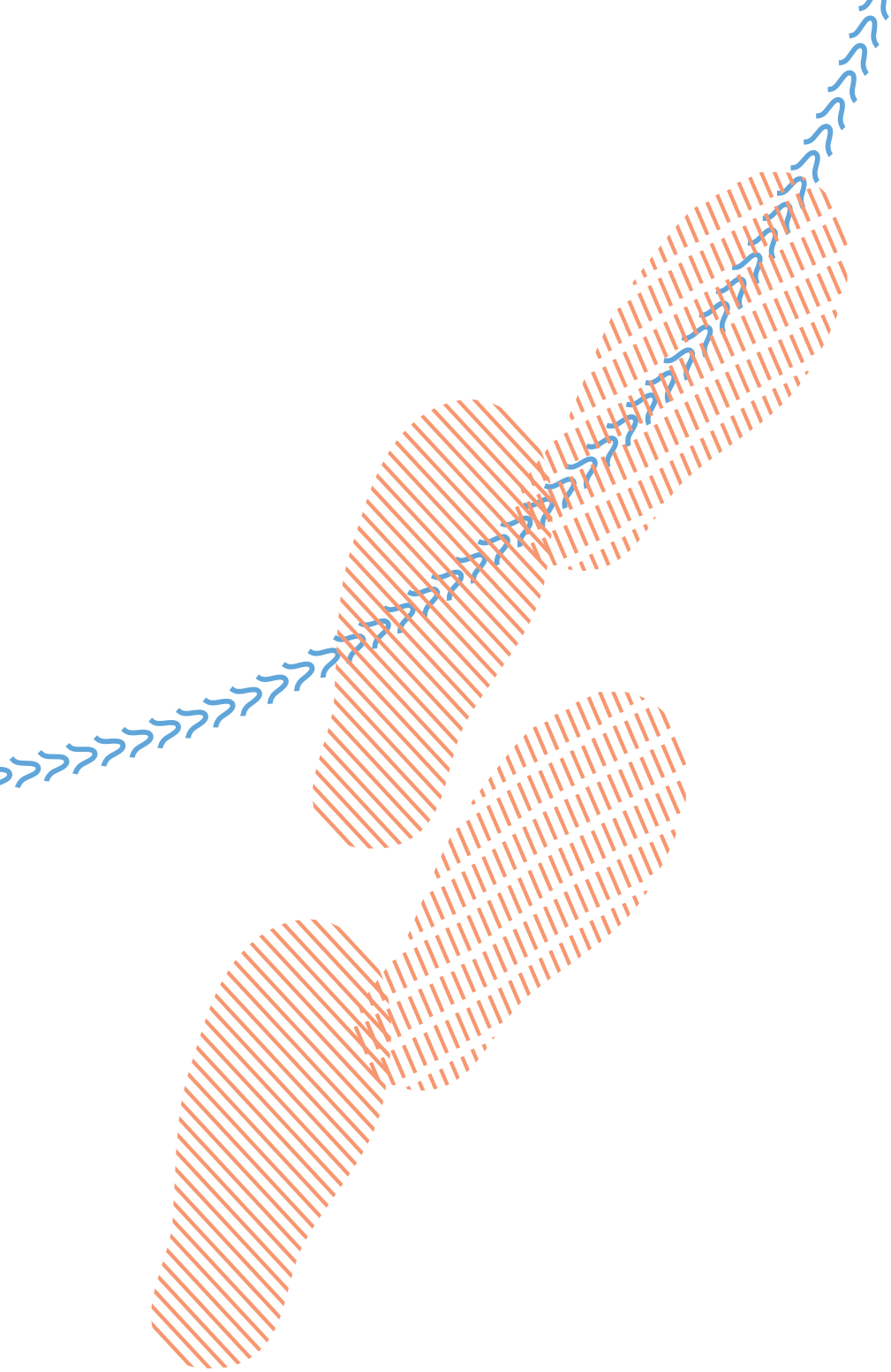
Document de síntesi

Ciutat Vella

2018-2024

Ajuntament de  
Barcelona





La mesura de govern del Pla de mobilitat del districte de Ciutat Vella 2018-2023 va ser presentada i aprovada al Consell Plenari del Districte de Ciutat Vella de 16/7/2018. Podeu trobar-ne tota la informació al repositori obert BCNROC de l'Ajuntament de Barcelona.

El procés participatiu proposat per construir el Pla de mobilitat de Ciutat Vella es va estructurar de la manera següent: Informació i diagnosi (15/7/2017 - 16/10/2017) - Participació i recollida de propostes (17/10/2017 - 30/11/2017) - Validació (1/12/2017 – 31/12/2017) Retorn inicial (1/1/2018 – 31/1/2018) i Retorn final. Podeu trobar-ne tota la informació al [Decidim.barcelona](http://Decidim.barcelona).

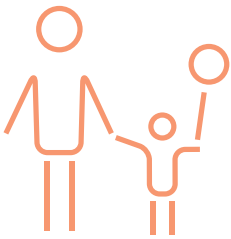
# Índex

4	<b>1. INTRODUCCIÓ</b>
	<b>2. ÀMBIT I MARC DE REFERÈNCIA</b>
6	2.1 Àmbit d'aplicació
7	2.2 Marc de referència
	<b>3. OBJECTIUS DEL PMD DE CIUTAT VELLA I MOTIVACIÓ</b>
11	3.1 Objectius estratègics del PMD de Ciutat Vella
	<b>4. DIAGNOSI</b>
14	4.1 Recollida d'informació i participació ciutadana
15	4.2 La mobilitat general
16	4.3 La mobilitat de vianants
17	4.4 La mobilitat de bicicletes
18	4.5 La mobilitat de vehicles de mobilitat personal
18	4.6 La mobilitat en transport públic
19	4.7 La mobilitat en vehicle privat
19	4.8 La distribució urbana de mercaderies (DUM)
20	4.9 Aparcaments
20	4.10 Medi ambient i contaminació
21	4.11 Seguretat viària
	<b>5. MODEL HORITZÓ (LÍNIES ESTRATÈGIQUES)</b>
	<b>6. PROPOSTES I LÍNIES D'ACTUACIÓ (MESURES)</b>
24	6.1 Mobilitat a peu
25	6.2 Mobilitat en bicicleta
31	6.3 Mobilitat en VMP i en grups
36	6.4 Mobilitat en transport públic i col·lectiu
38	6.5 Mobilitat en vehicle privat
43	6.6 Superposició de xarxes de mobilitat
47	6.7 DUM. Distribució urbana de mercaderies (càrrega i descàrrega)
48	6.8 Gestió dinàmica de la xarxa
53	6.9 Aparcaments
54	6.10 Medi ambient
57	6.11 Seguretat viària
	<b>7. ESTRATÈGIA DE DESPLEGAMENT DE LES ACTUACIONS</b>
62	

# 1.

## INTRODUCCIÓ

**Un Pla de mobilitat urbana és una eina bàsica per a les administracions locals a l'hora de planificar de manera integrada els diferents nodes o modalitats de desplaçament per l'espai públic.**



### **Posar el focus en les persones**

Posar el focus en les persones més que en els vehicles, en la seva qualitat de vida, en la seva salut i la cura. Per això, cal evitar les friccions entre els diferents modes de desplaçament.

Els plans de mobilitat urbana es configuren com a eina de primer ordre per millorar la qualitat de vida de les nostres ciutats, i són una eina imprescindible per poder planificar un territori amb qualitat, ja no només des del punt de vista de la mobilitat, sinó també des dels punts de vista ambiental, urbanístic, social i econòmic.

Concretament, el **Pla de mobilitat del districte de Ciutat Vella 2018-2023** pretén:

**Establir un model més democràtic i sostenible de mobilitat**, que eviti els usos excloents de l'espai públic, afavoreixi els col·lectius més vulnerabilitzats i promogui una visió no androcèntrica que garanteixi la igualtat d'accés a l'espai públic i del desenvolupament de la vida quotidiana relacionada amb activitats tant productives com reproductives. Un model capaç de governar la mobilitat per revertir la manca de model global dels últims anys que, atenent prioritàriament a afavorir l'activitat productiva, ha generat un alt nivell de desajustos, i que ha provocat l'exclusió i desprotecció de les persones residents, sobretot les més vulnerables.

**Posar el focus en les persones més que en els vehicles, en la seva qualitat de vida, en la seva salut i la cura.** Per això, cal **evitar les friccions entre els diferents modes de desplaçament**, posant al centre de tota decisió, de tot dimensionament i de qualsevol disseny 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.

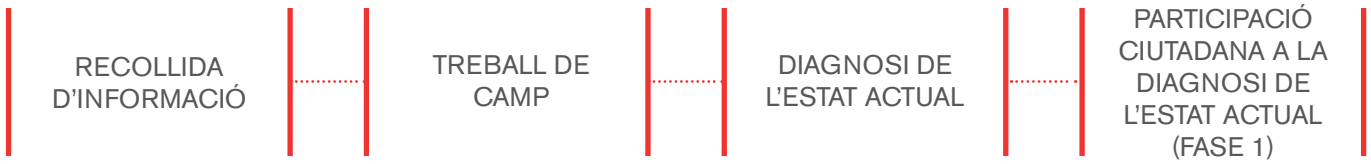
Gestionar un **bon encaix de les dinàmiques de mobilitat pròpies que es donen a Ciutat Vella amb la vida quotidiana de les veïnes i els veïns del districte**, en consonància amb els instruments municipals reguladors de l'activitat turística, de les activitats d'oci i de l'activitat productiva.

En resum, pretén **distribuir els impactes de la mobilitat tenint en compte una visió global del territori**, reduint els usos excloents, i canalitzant la pressió a través de l'ajustament dels horaris, sobretot pel que fa a la càrrega i descàrrega, aparcaments, bicis i vianants.

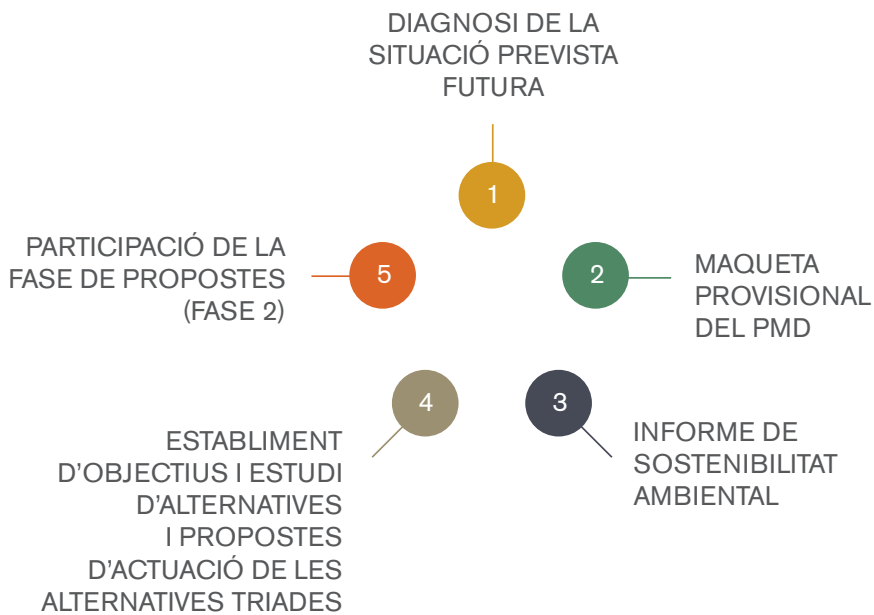
La metodologia emprada per a la redacció del PMD ha estat la següent:



## FASE 1: DIAGNOSI



## FASE 2: PROPOSTES



## FASE 3: APROVACIÓ



## 2.

# ÀMBIT I MARC DE REFERÈNCIA

## 2.1 Àmbit d'aplicació

Les mesures d'aquest pla se circumscriuen en l'àmbit territorial de Ciutat Vella, tot i que el Pla de mobilitat es basa en una diagnosi inicial que preveu les dinàmiques de mobilitat que tenen lloc a tota la ciutat, atès que la naturalesa de certs aspectes analitzats fa necessari que sovint la diagnosi es faci d'acord amb un àmbit territorial més extens.

El **Pla de mobilitat del districte 2018-2023 (PMD)**, en concordança amb els objectius plantejats en el Pla de mobilitat urbana (PMU) 2013-2018, i el que s'ha desenvolupat en l'esborrany del Pla de mobilitat urbana (PMU) 2018-2023, **dona un enfocament més precís de les actuacions que cal desenvolupar al districte de Ciutat Vella**. Posa en relació diferents polítiques sectorials de mobilitat i d'altres polítiques específiques de Ciutat Vella, i busca la compatibilitat entre elles per configurar un model integral de mobilitat més sostenible.

Ciutat Vella és un districte d'elevada densitat de població, format per quatre barris: el Raval; el Gòtic; la Barceloneta, i Sant Pere, Santa Caterina i la Ribera.

Així mateix, la **morfologia del teixit urbà del districte**, amb carrers molt estrets, **condiciona el tipus de mobilitat d'aquest espai**, la qual cosa fa més patent la saturació de vianants i dificulta la convivència entre modes de transport en certes zones del districte.



## Objectiu del PDM

L'objectiu genèric del PDM és establir un model de mobilitat global per al districte, que promogui l'equilibri entre les necessitats de mobilitat veïnal i les derivades de la centralitat comercial, turística i administrativa.

---

Cal destacar que **el districte concentra bona part dels punts d'interès turístic**, d'establiments hotelers i dels equipaments culturals de la ciutat i, per això, les persones visitants de la ciutat de Barcelona fan la majoria dels seus desplaçaments al districte. Per tant, l'atenció a aquesta combinació de mobilitats de residents i no residents és un repte ineludible per al present Pla de mobilitat.

Per això, l'objectiu genèric del PDM és establir un model de mobilitat global per al districte, que promogui l'equilibri entre les necessitats de mobilitat veïnal i les derivades de la centralitat comercial, turística i administrativa, sempre avançant cap a un model de mobilitat amb més accessibilitat i seguretat.

## 2.2 Marc de referència

El present Pla de mobilitat del districte de Ciutat Vella s'adapta als criteris, les orientacions i els objectius establerts pel PMU de Barcelona, que, alhora, s'adapta als criteris, les orientacions i els objectius establerts pels plans i les directrius d'ordre superior, com el Llibre verd de medi ambient urbà (*Libro verde de medio ambiente urbano*, Ministeri de Medi Ambient), les Directrius nacionals de mobilitat de Catalunya (Generalitat de Catalunya), el Pla director de mobilitat regional metropolitana de Barcelona (RMB), o el Pacte per la mobilitat, entre altres. Per tant, aquest pla s'elabora d'acord amb el marc legal i normatiu existent en matèria de mobilitat i amb el coneixement d'altres plans i programes amb influència en la mobilitat de la ciutat de manera directa o indirecta.

El **Pla de mobilitat urbana de Barcelona 2013-2018** respon als impactes socials, econòmics i ambientals derivats de l'ús intensiu dels vehicles de motor, especialment desequilibrat cap al vehicle privat en les relacions de connexió de la ciutat de Barcelona i la seva àrea metropolitana. El vehicle privat és el mitjà de transport que més espai viari i públic ocupa i, alhora, el que més contamina i més externalitats genera. Tanmateix, molts ciutadans i ciutadanes el continuen utilitzant per damunt de la resta de mitjans de transport. Per tant, cal retornar al vianant el lloc que li correspon, i això requereix la utilització decidida d'instruments de canvi modal cap a mitjans de transport més sostenibles i, paral·lelament, aplicar mesures de contenció i restricció en l'ús del cotxe.



D'acord amb això, els **objectius estratègics** del Pla de mobilitat urbana de Barcelona són els següents:

### 1. Mobilitat segura

- Reduir l'accidentalitat associada a la mobilitat.

### 2. Mobilitat sostenible

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

### 3. Mobilitat equitativa

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

### 4. Mobilitat eficient

- Incrementar l'eficiència del sistema de transports.
- Incorporar les noves tecnologies en la gestió de la mobilitat.

Per assolir aquests objectius en la realitat de la ciutat de Barcelona, el PMU de la ciutat planteja les línies d'actuació següents:

## PRINCIPALS LÍNIES D'ACTUACIÓ DEL PMU DE BARCELONA

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



5. COMPLIMENT DELS PARÀMETRES NORMATIUS LLINDARS DE QUALITAT AMBIENTAL



2. IMPLANTACIÓ DE LA NOVA XARXA ORTOGONAL DE BUS



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



3. DESENVOLUPAMENT TOTAL DE LA XARXA DE CARRILS BICI



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



4. MANTENIR EL NIVELL DE SERVEI DE TRÀNSIT ACTUAL



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









### 3.

## OBJECTIUS DEL PMD DE CIUTAT VELLA I MOTIVACIÓ

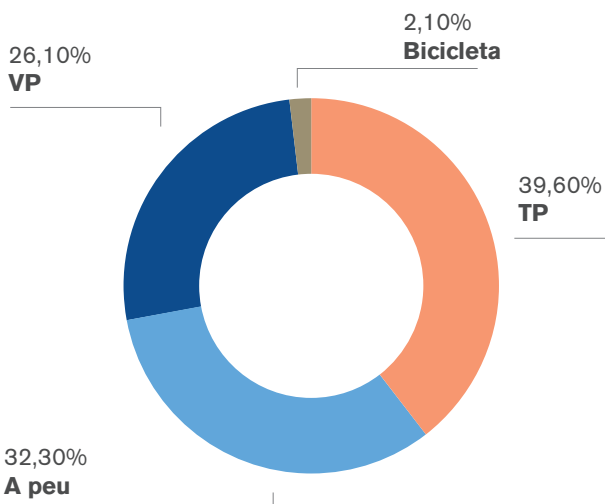
**El districte de Ciutat Vella és un districte singular dins de la ciutat, ja que l'equilibri entre modes de transport és molt diferent al de la resta de la ciutat (+ vianants i – cotxes).**

El repte d'aquest PMD és afrontar la problemàtica associada a aquest repartiment de modes de transport, on el vianant és el gran protagonista i on les demandes poden comprometre l'oferta i la qualitat dels desplaçaments.

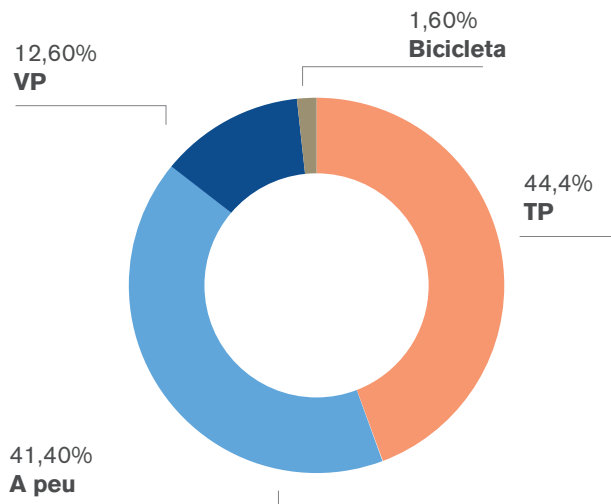
És per aquesta singularitat que **és imprescindible crear un model de mobilitat específic que s'adapti a les característiques de Ciutat Vella**, que vagi més enllà de les estratègies convencionals i que permeti desenvolupar un conjunt de valors inherents al fet de moure's de manera ètica per la ciutat.

Ciutat Vella és un districte habitat i dens. Aquesta alta densitat de població li atorga un caràcter fonamentalment residencial. A la vegada, la densitat comercial és el doble que la resta de districtes de la ciutat. Per tant, **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'abastiment comercial del districte.**

### Barcelona (2017)



### Ciutat Vella (2017)



## Model

Model de mobilitat equitativa democràtica que distribueixi la pressió i els impactes de la mobilitat, redueixi els usos excloents i posi al centre la vida quotidiana, les cures i el treball reproductiu.

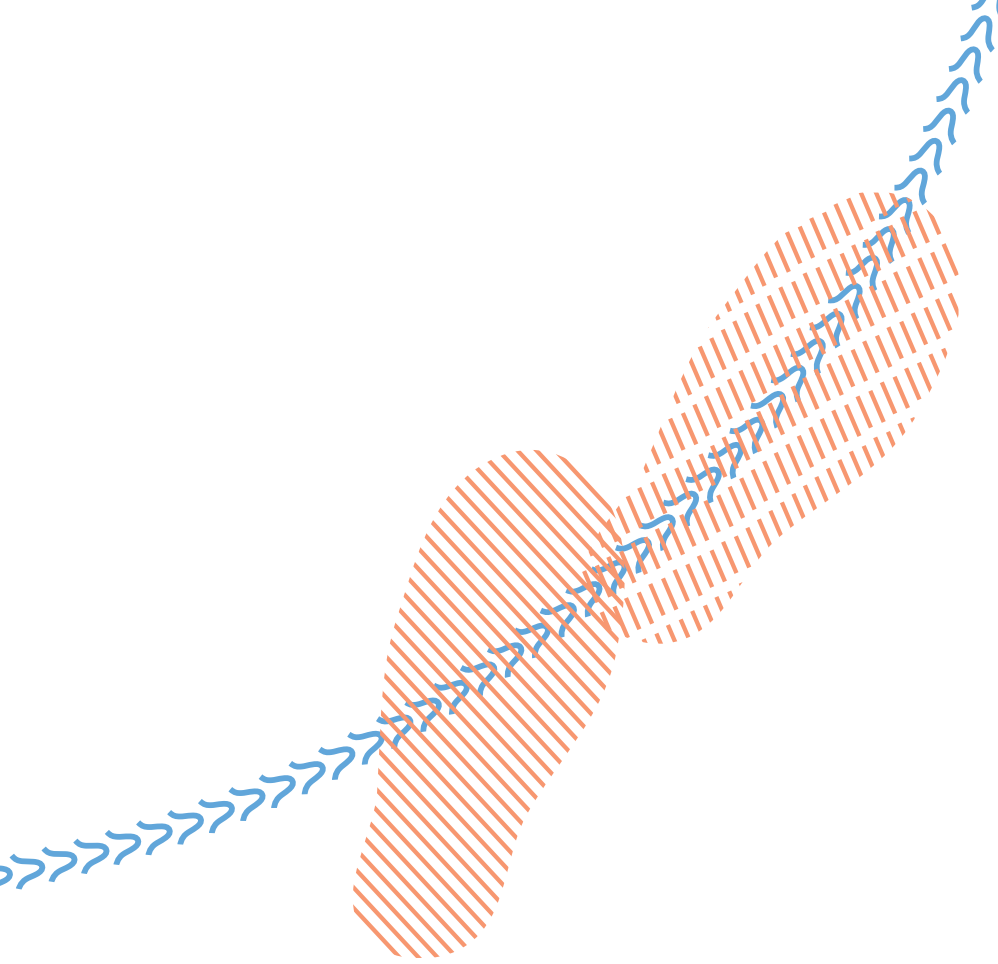


## 3.1 Objectius estratègics del PMD de Ciutat Vella

L'objectiu principal del PMD és el de garantir els desplaçaments de tots els ciutadans i ciutadanes, sobretot de les persones més vulnerables i amb mobilitat reduïda i, a la vegada, l'abastiment comercial del districte, tot això partint d'un model de mobilitat equitativa democràtica que distribueixi la pressió i els impactes de la mobilitat, redueixi els usos excloents i posi al centre la vida quotidiana, les cures i el treball reproductiu.

Els **objectius generals** d'aquest nou model, en què les persones vianants són les grans protagonistes, són els següents:

- › **Una millora de la qualitat de vida dels veïns i veïnes, garantint la compatibilitat i l'equilibri entre els desplaçaments dels residents, visitants i de l'activitat econòmica (comerç, oci, restauració...).**
- › **Garantir la qualitat dels desplaçaments de cadascuna de les demandes de mobilitat, siguin residencials, visitants, repartiment de mercaderies, etcètera, per poder ordenar i donar una resposta funcional i justa.**
- › **Una gestió de la mobilitat al servei de la ciutadania, aprofitant les noves tecnologies de control, seguretat i informació a fi que les persones usuàries puguin preveure i optimitzar el seu viatge.**
- › **En els tractaments específics d'aquesta gestió, atenent els usuaris, la condició física, el gènere, la renda econòmica, la cultura, el mode de transport utilitzat, etcètera, donant suport a les persones més vulnerables de la cadena global i a les que tenen mobilitat reduïda.**
- › **Uns desplaçaments que garanteixin la comoditat i la seguretat de totes les persones; en especial, les del vianant.**
- › **Una eina al servei del dret a la mobilitat del veïnat en coherència amb la resta de plans del districte.**
- › **Una xarxa connectada a la ciutat i a l'àrea metropolitana de Barcelona, en la qual l'aprofitament dels vehicles sigui una exigència ètica.**
- › **Una mobilitat que fomenti els modes sostenibles i cerqui les zero emissions atmosfèriques i sòniques.**
- › **Una mobilitat que faciliti entorns segurs i amables al voltant dels equipaments educatius.**



Per assolir els objectius estratègics del PMD, cal adaptar i ampliar les línies d'actuació del PMU de la ciutat:



## PRINCIPALS LÍNIES D'ACTUACIÓ DEL PMD CIUTAT VELLA

**1. ORGANITZACIÓ DE LA TRAMA URBANA PER MILLORAR LA QUALITAT DE VIDA A LA CIUTADANIA.**



**2. DESENVOLUPAR UNA ESTRATÈGIA PER LA BICICLETA EN UN ENTORN DE VIANANTS.**



**3. ACONSEGUIR UNA MILLOR ACCESSIBILITAT AL TRANSPORT PÚBLIC PER A TOTS ELS TIPUS D'USUARIS A TOTS ELS BARRIS.**



**4. DISSUADIR TOT EL POSSIBLE EL TRÀNSIT DE PAS I ASSEGURAR L'ACCESSIBILITAT DEL RESIDENT.**



**5. MILLORA DE L'EFICIÈNCIA DE LA CÀRREGA I DESCÀRREGA, TANT EN ESPAIS COM DE VEHICLES. PLA D'USOS.**



**6. REVISIÓ DE LA REGULACIÓ DE L'APARCAMENT AL CARRER I APARCAMENTS PER INCREMENTAR ELS ESPAIS DESTINATS ALS MODOUS.**



**7. MILLORAR LA QUALITAT DE L'AIRE I REDUIR L'IMPACTE DEL SOROLL DERIVATS DE LA MOBILITAT.**



**8. PROMOCIÓ I MESURES PER MILLORAR LA SEGURETAT EN TOTS ELS MODOUS DE TRANSPORT, SOBRETOT PELS VIANANTS.**





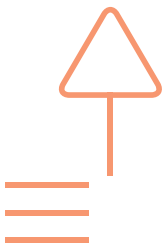




## 4.

# DIAGNOSI

Les mesures d'aquest PMD són producte tant d'un procés de definició i diagnosi tècnica com d'un procés de participació ciutadana.



### Mobilitat a peu

El veïnat, i sobretot els infants i la gent gran, està patint les conseqüències de la falta de confort en la mobilitat a peu pel districte, la qual cosa està afectant la qualitat de vida dels i les residents.

## 4.1 Recollida d'informació i participació ciutadana

En primer lloc, per quantificar exhaustivament la mobilitat al districte es van efectuar durant el darrer trimestre de l'any 2017 múltiples **aforaments, comptatges, rotacions, enquestes**, etcètera, a fi de tenir un coneixement exhaustiu de la situació actual dels desplaçaments per modes, especialment pel que fa a vianants i bicicletes. Complementàriament, es van recuperar les dades d'altres plans previs, com per exemple els comptatges que es van fer pel Pla especial d'ordenació de la Rambla.

En segon lloc, es van dur a terme **tres sessions de participació**, ja que la participació ciutadana és un element fonamental a l'hora de complementar l'anàlisi tècnica de la situació, perquè permet recollir un seguit d'informació de caràcter vivencial o subjectiva que és més difícil de detectar mitjançant l'anàlisi de dades quantitatives, i que, a més, és fonamental per ajudar a validar o matisar aquestes dades.

Adicionalment, amb l'objectiu de fer arribar la participació més lluny i facilitar l'obertura d'espais de participació no més presencials, es va obrir al portal del Decidim un espai específic sobre el PMD de Ciutat Vella.

En la **primera sessió**, es va explicar el resultat de l'anàlisi per copsar les percepcions de veïns i veïnes, i, a la vegada, es van fer enquestes a residents i comerciants. D'aquesta diagnosi compartida se n'extreu, com a conclusió principal, que el veïnat, i sobretot els infants i la gent gran, està patint les conseqüències de la falta de confort en la mobilitat a peu pel districte, la qual cosa està afectant la qualitat de vida dels i les residents.

Amb aquesta informació es va definir un model capaç de gestionar la ciutat del vianant donant resposta a aquestes mancances. El principi rector d'aquest model és col·locar el vianant al centre del dimensionament de les xarxes de mobilitat i del disseny d'infraestructures. Per tant, a partir de la definició d'aquesta xarxa rectora de vianants es desenvolupa la regulació de la resta de modes.

Aquest model es va validar en la **segona sessió** de participació amb un alt nivell d'acceptació, on es van començar a treballar les accions per concretar-lo. Així, es va definir la primera versió del pla, conjuntament amb les propostes sorgides del Decidim i les desenvolupades per l'equip tècnic en múltiples sessions amb els diferents serveis de l'Ajuntament. En la **tercera i última ronda de participació**, articulada en sessions per barris, es va validar aquesta primera versió del pla.



### Alta densitat

La relació entre desplaçaments i espai (densitat) és quatre vegades superior a la mitjana de la ciutat.

Finalment, se'n va treballar l'aplicabilitat avaluant-ne costos, temporalitat, etcètera, ajustant-ne les accions fins a construir una proposta viable i capaç de governar la mobilitat del districte de Ciutat Vella. Aquesta proposta es va validar en tots els consells de barri i en reunions amb eixos comercials.

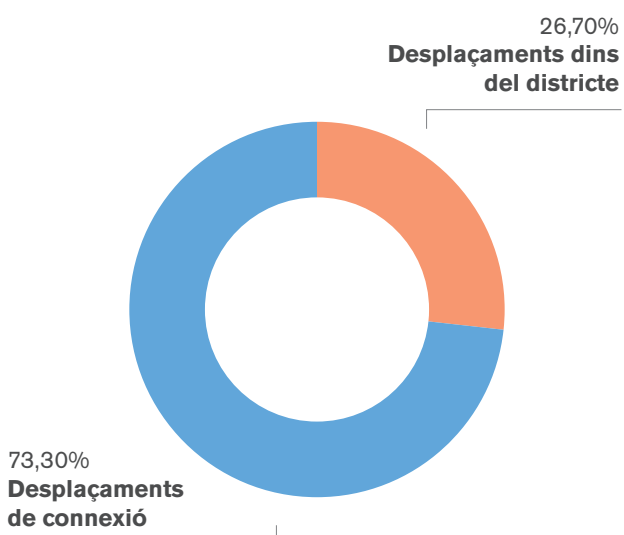
## 4.2 La mobilitat general

De tots els desplaçaments amb origen o destinació Barcelona, un 18,6% es fan a Ciutat Vella, que té un 4,3% de la superfície de la ciutat i és on viuen un 6,2% dels veïns i veïnes de la ciutat. La relació entre desplaçaments i espai (densitat) és quatre vegades superior a la mitjana de la ciutat.

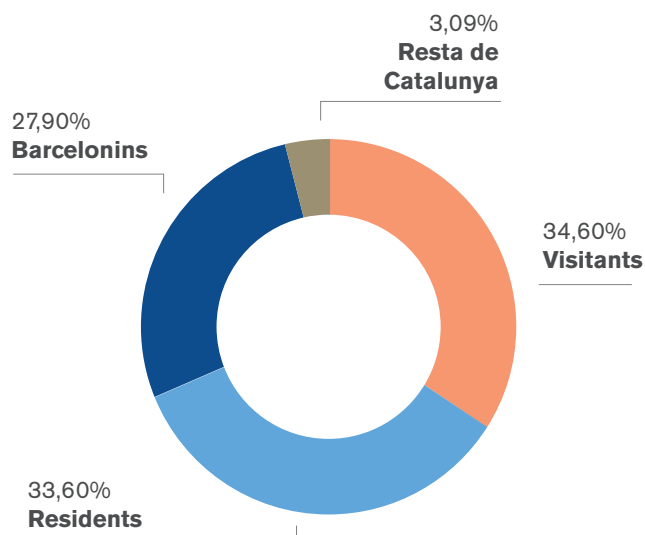
En valors absoluts, **els desplaçaments amb origen o destinació Ciutat Vella arriben a 1,5 milions de desplaçaments diaris**. D'aquests, un 26,7% es fa dins del districte, i el 73,3% és de connexió amb la resta de la ciutat.

Tenint en compte el **ciutadà que efectua el desplaçament**, de l'1,5 milions, una mica més d'un terç són fets per residents, un altre terç per ciutadans i ciutadanes de Barcelona i l'AMB, i el darrer terç els fan visitants, turistes o excursionistes. **Així, cada dia es registren lleugerament més desplaçaments de persones visitants (34,6%) que de persones residents (33,6%)**. Per tant, els desplaçaments de pas i esporàdics tenen un fort impacte en la mobilitat global del districte.

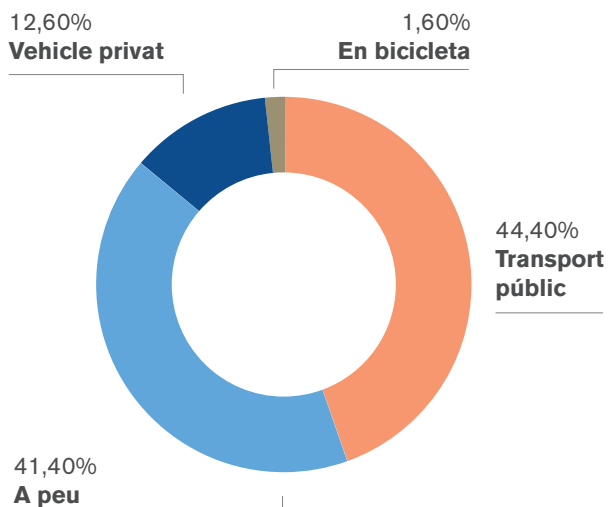
### Repartiment de desplaçaments amb origen o destinació Ciutat Vella (1,5 milions)



### Tipologia de desplaçament

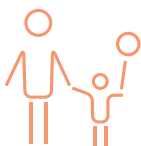


## Desplaçaments a Ciutat Vella segons el mitjà de transport (2017)



### Mercaderies

A Ciutat Vella es fan **40.996** desplaçaments diaris totals relacionats amb la distribució de mercaderies, un 9,2% del total de la ciutat en la meitat de superfície de la resta de districtes.



### Desplaçaments de vianants

Cada dia es fan més de **600.000** desplaçaments, que es reparteixen a parts iguals entre residents del districte mateix, residents de la resta de la ciutat i de l'àrea metropolitana i persones visitants.

Pel que fa al mitjà de transport utilitzat, **el 87,4% dels desplaçaments es fan en modes tous, i aquest és el percentatge més elevat tant de Barcelona (amb una mitjana de 73,9%) com del seu contínuum urbà.** De tots els desplaçaments sostenibles, un 41,4% es fan a peu, un 44,4% en transport públic, i un 1,6% en bici; i només el 12,6% restant es fan en vehicle privat o per la distribució urbana de mercaderies (DUM).

Per tant, **el transport públic és la via d'entrada principal al districte.** No obstant això, les arribades a peu des de l'exterior són molt importants (sobretot des de l'Eixample) i estan relacionades amb les estacions de metro i ferrocarril perimetrals.

La càrrega i descàrrega (C/D) del districte té com a origen principal l'àrea metropolitana de Barcelona. En relació amb l'abastament del districte, la densitat de C/D de mercaderies és molt gran, quasi dobla la mitjana de la ciutat. Així, a **Ciutat Vella tenen lloc 40.996 desplaçaments diaris totals relacionats amb la distribució de mercaderies, un 9,2% del total de la ciutat en la meitat de superfície de la resta de districtes.** D'aquest total, hi ha 17.776 desplaçaments per l'interior del districte per dur a terme tasques de càrrega i descàrrega, provinents bàsicament de l'AMB.

## 4.3 La mobilitat de vianants

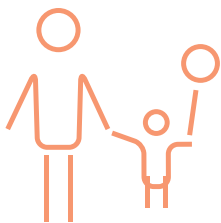
La mobilitat a peu dins del districte es caracteritza, en primer lloc, per la gran quantitat de desplaçaments a peu, ja que aquest és el mode de mobilitat amb més desplaçaments al districte. **Cada dia es fan més de 600.000 desplaçaments, que es reparteixen a parts iguals entre residents del districte mateix, residents de la resta de ciutat i de l'àrea metropolitana i persones visitants.** Aquest nombre de desplaçaments és molt alt, sobretot si es compara amb la resta de la ciutat: mentre que la mitjana dels desplaçaments a peu de Barcelona és del 32%, a Ciutat Vella és del 41%, si bé aquests desplaçaments estan concentrats en certs carrers del districte, ja que més de la meitat s'efectuen en els accessos de la Rambla, el Portal de l'Àngel, la via Laietana, Sant Pau, etcètera.

En segon lloc, pel que fa a la seva distribució **per tipologia, un de cada tres desplaçaments el fan els o les residents;** la resta es distribueixen de manera uniforme entre visitants i treballadors o treballadores o gent de la mateixa ciutat.

En tercer lloc, pel que fa a la seva **distribució pel territori, la concentració dels fluxos a la part alta del districte (de l'eix de Princesa i de Ferran cap amunt) provoca situacions d'elevada incomoditat en circular i friccions importants,** tant entre modes de transport (bicicletes amb vianants o VMP) com entre motius de mobilitat (oci, treball, compres, salut, etcètera), cosa que provoca problemes i friccions entre les mateixes persones.

### Caminar poc confortable

Caminar pel districte, en molts casos, és poc confortable tant pel que fa a la sobresaturació dels espais reservats específicament per als vianants com per la poca dimensió d'alguns d'aquests espais, que no permeten garantir uns nivells de servei i confort adequats, a la qual s'afegeixen els problemes d'accessibilitat.



### Carrers pacificats

Ciutat Vella és un districte que disposa d'una àmplia xarxa de carrers pacificats pels quals poden circular les bicicletes però, alhora, és un dels districtes amb menys xarxa de carrils bici en relació amb la demanda i, a més, molts d'aquests carrils són discontinus.



D'aquesta situació es deriva que caminar pel districte, en molts casos, sigui poc confortable, tant pel que fa a la sobresaturació dels espais reservats específicament per als vianants (voreres, plataformes úniques, etcètera) com per la poca dimensió d'alguns d'aquests espais, que no permeten garantir uns nivells de servei i confort adequats, a la qual s'afegeixen els problemes d'accessibilitat. Aquesta saturació sovint es veu agreujada per l'**elevada presència de grups de visitants**, que per les seves dinàmiques d'ús de l'espai públic fan difícil la convivència amb la resta de persones usuàries.

Altres problemes que ens trobem són la fricció amb els altres modes de desplaçaments, sobretot els vehicles de mobilitat personal (VMP), la càrrega i descàrrega informal, les motos i les bicicletes, variables també segons les franges horàries. Tenint en compte que caminar a peu és el mode de mobilitat més desprotegit i, alhora, ha de compartir l'espai amb altres modes, **es generen friccions no desitjables que poden suposar problemes de mobilitat en els col·lectius més vulnerables**.

Per tant, atès que és un entorn amb tant volum de persones en moviment, **es considera importantíssima la desconcentració o centrifugació de la mobilitat central, estructurant la mobilitat "de pas" de la persona visitant** per fer-la compatible amb la persona resident, **la gestió dels horaris i dels itineraris** i, finalment, **la gestió de grans esdeveniments i punts d'atracció turística**.

## 4.4 La mobilitat de bicicletes

Un dels reptes d'aquest pla de mobilitat pel que fa a la bicicleta és que aquesta **esdevingui el principal sistema de transport privat**, ja que per la seva alta sostenibilitat ha de complementar cada vegada més el mode vianant i transport públic.

D'una banda, **Ciutat Vella és un districte que té una àmplia xarxa de carrers pacificats pels quals poden circular les bicicletes** però, alhora, **és un dels districtes amb menys xarxa de carrils bici** en relació amb la demanda i, a més, molts d'aquests carrils són discontinus, fet que en desincentiva l'ús.

D'altra banda, **la demanda d'utilització de la bicicleta és molt alta**, ja que el districte disposa del triple de places d'aparcament de bici i més del doble d'ancoratges de Bicing per habitant que la resta de la ciutat.

Finalment, **al cor del districte coincideixen les zones de màxima intensitat de bicicletes amb les de màxima concentració de vianants**. Per tant, les persones usuàries de la bicicleta i les persones vianants no estan còmodes amb la situació de dificultat de convivència que es genera. Paral·lelament, les persones usuàries de la bicicleta comparteixen espais no només amb vianants, sinó també amb altres modes de mobilitat (càrrega i descàrrega i vehicles privats) i, en no tenir un espai propi per a la bicicleta, es generen **problemes de fricció entre aquests modes**, amb unes condicions de mobilitat actual no desitjables.

## Nous ginys

La proliferació els últims anys de nous ginys per moure's per la ciutat està generant noves friccions entre els modes de desplaçament, sobretot pel que fa al vianant i a la bicicleta.

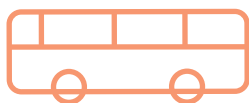
---



## Bona oferta de transport

El districte de Ciutat Vella disposa, tant al seu interior com a l'entorn immediat, de l'oferta de transport públic (dia i nit) més gran de Catalunya però, malgrat això, hi ha aspectes que cal millorar.

---



## 4.5 La mobilitat de vehicles de mobilitat personal

La proliferació els últims anys de nous ginys per moure's per la ciutat està generant noves friccions entre els modes de desplaçament, sobretot pel que fa al vianant i a la bicicleta. Per aquest motiu, l'Ajuntament de Barcelona va aprovar l'any 2017 una **modificació de l'Ordenança de circulació de vianants i vehicles de Barcelona** en què es regula l'ús d'aquests ginys.

Tot i així, la circulació d'aquests sistemes en grups i, darrerament, dels vehicles tipus C1, en molts casos sense llicència, està generant un **fort impacte en l'espai públic**, cosa que està produint problemes de convivència amb la resta de modes. Addicionalment, la distribució dels VMP no és homogènia i, per tant, **aquest impacte està concentrat en determinades àrees** que agreugen aquesta problemàtica.

## 4.6 La mobilitat en transport públic

El districte de Ciutat Vella disposa, tant en el seu interior com en l'entorn immediat, de l'oferta de transport públic (dia i nit) més gran de Catalunya, però, malgrat això, hi ha aspectes que cal millorar.

Pel que fa a la **xarxa d'autobusos**, el districte presenta, en general, una bona cobertura que encara s'ha d'acabar d'optimitzar un cop s'acabi d'implantar la xarxa ortogonal. No obstant això, **s'observen certes mancances quant a la distribució de parades** i, sobretot, una **sobreocupació relacionada amb la temporada d'estiu i de platges**. Així mateix, el bus de barri arriba a tots els barris excepte a la Barceloneta, un aspecte que cal resoldre.

Pel que fa al **transport col·lectiu relacionat amb els visitants al districte**, s'identifica una **concentració de parades en els espais de gran afluència de vianants** com la plaça de Catalunya, el Portal de l'Àngel i la Rambla i, alhora, el **bus turístic també està concentrant els seus impactes en zones molt determinades**, com la via Laietana i la façana marítima.

Respecte a l'**accessibilitat a les parades de la xarxa general de transport públic**, encara s'observen mancances que s'han de resoldre. Finalment, pel que fa al **servei de taxi, les parades estan molt concentrades en algunes zones** –Rambla i plaça de Catalunya–, i se'n deixen d'altres de desateses, fet que provoca, en alguns casos, viatges de pas i en buit, que redueixen l'eficiència del servei.

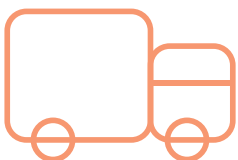
## Ocupació de la calçada

Encara queden carrers on el vehicle privat ocupa la major part de l'espai disponible, cosa que deixa als vianants voreres molt estretes amb elevada ocupació i baixos nivells de servei, la qual cosa provoca que les persones vianants ocupin, de vegades, la calçada, i produeix friccions amb els vehicles motoritzats i les bicicletes.



## Densitat de lliuraments

Es tracta d'una xarxa molt atapeïda, on la densitat més gran de lliuraments es concentra en les zones d'accessos controlats amb pilones i les zones de plataforma única, on hi ha més interferències amb vianants.



## 4.7 La mobilitat en vehicle privat

Ciutat Vella ha avançat en la transició cap a la ciutat de la persona vianant, ja que disposa de sistemes de regulació del trànsit en diverses zones que li han permès reduir el trànsit fins a esdevenir el districte amb menys nombre de vehicles per metre lineal de carrer de xarxa local.

Tanmateix, hi ha aspectes importants en els quals cal incidir per seguir millorant l'equilibri entre els diversos modes. Encara queden carrers on el vehicle privat ocupa la major part de l'espai disponible, cosa que deixa als vianants voreres molt estretes amb elevada ocupació i baixos nivells de servei, la qual cosa provoca que les persones vianants ocupin, de vegades, la calçada, i produeix friccions amb els vehicles motoritzats i les bicicletes.

També **en els carrers de plataforma única amb trànsit de vehicles es provoquen coincidències temporals amb els vianants i les bicicletes** que generen friccions que cal considerar. Les **motos**, com a la resta de la ciutat, **ocupen voreres** que treuen espai al vianant.

Pràcticament la meitat dels vehicles que circulen pel districte travessen o voregen els seus carrers sense tenir destinació en el seu interior, sobretot en els carrers següents: la via Laietana, la Rambla, el passeig de Colom, el carrer del Doctor Aiguader, el carrer de Pelai, etcètera.

## 4.8 La distribució urbana de mercaderies (DUM)

**A Ciutat Vella cada dia es distribueixen més de 68.000 paquets**, dels quals la major part de les entregues s'efectua durant el període habilitat de distribució (de 8.00 a 13.00 hores i de 15.00 a 17.00 hores). **El 80% es fan al matí, i la resta a la tarda.**

Es tracta d'una xarxa molt atapeïda, on la densitat més gran de lliuraments es concentra en les zones d'accessos controlats amb pilones i les zones de plataforma única, on hi ha més interferències amb vianants.

La **manca d'espais habilitats i la no gestió integral amb l'Àrea DUM** provoca que en les hores punta del matí el 40% **de les operacions s'efectuïn en espais irregulars**. Aquestes irregularitats afecten els vianants i bicicletes per invasió de zones de trànsit habitual, friccions i maniobres incorrectes i perilloses, etcètera.

Per tant, queda palès que, actualment, **la càrrega i descàrrega representa un dels modes amb més disfuncionalitats pròpies i generades al districte**. Per això, caldrà tenir especial cura a trobar solucions per als problemes principals.

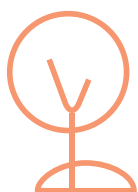
### Vehicle privat estàtic

La presència del vehicle privat estàtic aparcat en superfície en un districte amb tan poc espai públic suposa una dificultat en el desenvolupament d'espais per al vianant, en la mobilitat en bicicleta i en els recorreguts en transport públic.



### Índex de contaminació

Ciutat Vella disposa d'uns índexs correctes de contaminació per NOx i PM<sub>10</sub> a l'interior, malgrat que encara s'han de millorar molt en algunes zones.



## 4.9 Aparcaments

La presència del vehicle privat estàtic aparcat en superfície en un districte amb tan poc espai públic suposa una dificultat en el desenvolupament d'espais per al vianant, en la mobilitat en bicicleta i en els recorreguts en transport públic.

D'altra banda, **s'ha de resoldre el problema d'estacionament dels vehicles de les persones residents** perquè sigui possible viure al districte amb unes condicions de proximitat i seguretat del vehicle privat raonables, tot i que conciliar els dos extrems és un repte complicat.

**L'aparcament fora de la calçada pot donar servei al vehicle de la persona visitant per fraccions de temps**, però no tot el veïnat té el poder adquisitiu suficient per comprar una plaça d'aparcament o sostenir una plaça de pupil·latge.

Tanmateix, l'alt nombre de comerços i activitats de pública concurrència del districte ha generat una intensa mobilitat derivada de la càrrega i descàrrega que el nombre actual de places no pot assumir. Finalment, les motocicletes suposen també un gran impacte, i cal buscar solucions per ubicar-les fora de la calçada.

## 4.10 Medi ambient i contaminació

Ciutat Vella té uns índexs correctes de contaminació per NOx i PM<sub>10</sub> a l'interior, malgrat que encara s'han de millorar molt en algunes zones concretes:

- › **La xarxa bàsica perimetral i les zones immediates més al nord del districte, i els vials que travessen el districte com la via Laietana i la Rambla, que incorporen la quantitat de trànsit de pas més alta.**
- › **La rambla del Raval, per l'acumulació de trànsit en aquest distribuïdor al centre del barri.**
- › **Per les proximitats del port, ja que es detecta un increment de nivells de PM<sub>10</sub> en l'àmbit del passeig de Josep Carner i plaça de Colom.**



### Accidents lleus

El districte de Ciutat Vella no es caracteritza per ser un districte amb molts accidents amb víctimes, sinó que els accidents solen ser lleus i es deuen a la fricció entre els vianants i la resta de vehicles.



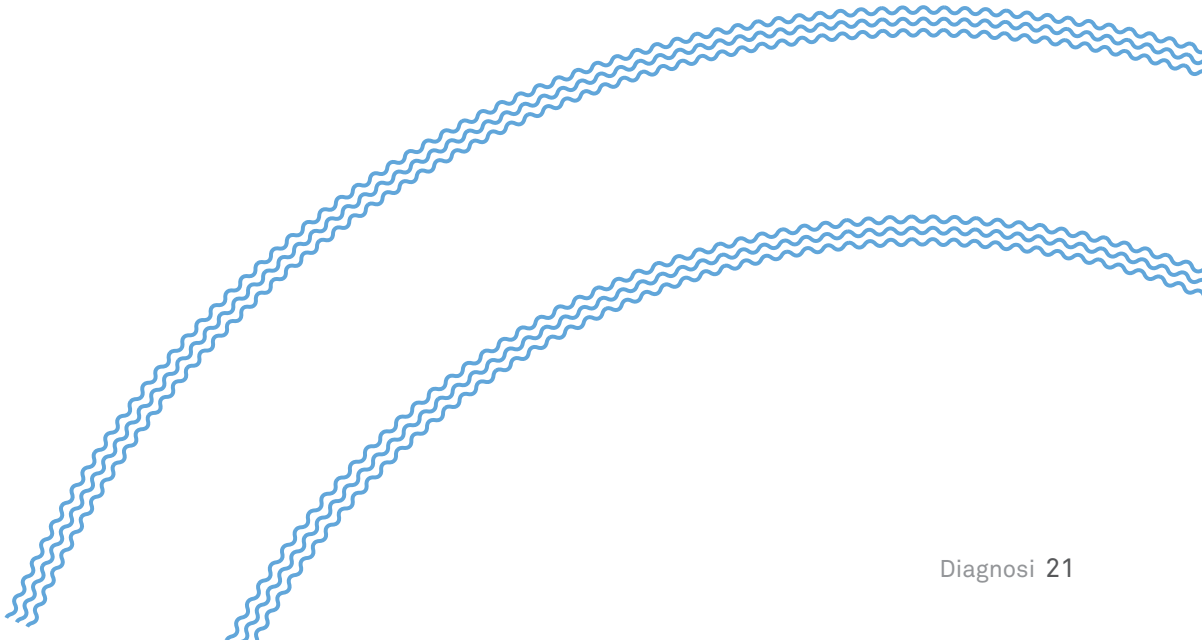
Pel que fa la **contaminació acústica**, cal distingir, d'una banda, entre la **produïda per actituds incíviques o mals hàbits**, sobre els quals s'actua amb altres accions com els plans d'usos, que regulen i diversifiquen la concentració de les activitats que els afavoreixen, o la intervenció directa de la Guàrdia Urbana. D'altra banda, entre la **contaminació acústica produïda directament per la mobilitat**, sobre la qual mira d'incidir aquest pla, en aquests punts concrets:

- > **Els carrers de creuament del districte, via Laietana i Rambla, així com alguns dels perimetrals com passeig de Colom i Doctor Aiguader, que en presenten els nivells més alts, sobretot en hores nocturnes.**
- > **Algunes zones interiors al nord i sud del Raval i al Gòtic sud, que també presenten alts nivells de soroll.**

### 4.11 Seguretat viària

El districte de Ciutat Vella no es caracteritza per ser un districte amb molts accidents amb víctimes, sinó que els accidents solen ser lleus i es deuen a la fricció entre els vianants i la resta de vehicles –VMP, bicicletes, cotxe, moto i transport públic– i, d'aquí, l'elevat nombre d'atropellaments en relació amb la resta de la ciutat.

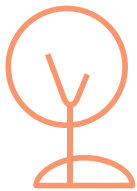
La configuració del districte provoca un **efecte frontera per al vianant a l'hora de travessar-ne el perímetre** (ronda 0) i de traspasar les vies bàsiques de la ciutat que creuen Ciutat Vella com la via Laietana i el passeig de Colom. De la constatació d'aquest fet se'n deriva la necessitat de millorar els punts de creuament. Es plantegen, doncs, mesures infraestructurals i, paral·lelament, de millora en els passos de vianants existents o els increments de temps de verd per als vianants que circulen pels carrers del districte.



## 5.

# MODEL HORITZÓ (LÍNIES ESTRATÈGIQUES)

Una vegada analitzats els diversos factors que intervenen en la mobilitat del districte, s'ajusten els objectius generals i se'n concreten d'altres de més específics per als diversos modes i que configuraran el nou model horitzó per a Ciutat Vella.



En primer lloc, els **objectius generals** queden establerts així:

- › **“La qualitat de vida de tots els i les residents”** és una prioritat fonamental i un repte ineludible. S’ha de treballar des de la perspectiva de gènere intergeneracional i intercultural.
- › **“Accessibilitat per a tothom”**. Una mobilitat equitativa, que ha de ser prioritària en el transport públic i en les rutes de la xarxa d’equipaments.
- › **“Seguretat i comoditat, zero friccions** entre modes de transport”. Han de ser referència per a la gestió de la compatibilitat entre els diversos modes, i han d’estar garantides per a totes les persones i en tots els tipus de desplaçaments, prioritzant els vianants i els modes menys protegits.
- › **“Zero emissions i sorolls. Zona urbana d’atmosfera protegida”**. L’eficiència ambiental en els desplaçaments ha de ser un referent, que en prioritzi la reducció, fomentant l’ètica en l’elecció dels modes i vehicles més sostenibles i menys sorollosos, i impulsant la màxima eficiència en cada moviment.

I pel que fa als **objectius específics** o les estratègies d’acció segons el mode, és a dir, el full de ruta de les transformacions i millores de la mobilitat, es concreten en els punts següents:

- › **“La persona vianant al centre”**: Com a mode més sostenible s’ha de prioritzar el camí de la persona vianant, iniciant actuacions que permetin millorar les zones on els nivells de servei són més baixos en equilibri amb la resta de modes i sempre en coordinació amb el transport públic i la bicicleta com a modes més sostenibles.
- › **“La persona visitant”**: S’ha d’impulsar l’ordenació de l’arribada de la persona visitant al districte a peu, amb transport públic o col·lectiu, i per les vies previstes al pla, per poder-li oferir uns nivells de servei adequats i minimitzar el seu impacte.
- › **“El bus de barri com a connector dels barris del districte”**: El bus de barri ha de donar servei especial a la persona resident, connectant els equipaments de salut i d’altres que comparteixen els diversos barris del districte. La xarxa ortogonal de bus, el metro i Rodalies donen servei a tothom i connecten el districte amb la resta de la ciutat.
- › **“La bicicleta, un impuls cívic”**: Per afavorir-ne l’ús, cal potenciar els carrils segregats, ordenar les zones i els itineraris de circulació de les bicicletes, i establir les restriccions necessàries per reduir les friccions respecte a la resta de modes. Igualment, és imprescindible una campanya generalitzada per fomentar-ne l’ús cívic i donar-ne a conèixer els avantatges.

- › **“El cotxe i la moto, ordenats”**: Reduir el trànsit de pas i mantenir l'accés amb destinació a l'interior del districte de veïnat, comerciants, serveis i aparcaments. Promoure l'accés al districte amb altres modes.
- › **“Gestió eficient de la càrrega i descàrrega”**: Regular les operacions a les zones interiors i exteriors, generant punts de trencament de càrrega, consignes, i potenciant sistemes més sostenibles com les bicicletes de càrrega (*cargo bikes*), per eliminar les operacions irregulars.
- › **“Regulació del trànsit de pas”**: Gestionant la demanda dels accessos de creuament en cotxe, i l'espai interior del vianant al llarg del dia, donant servei prioritari durant les hores punta de la mobilitat a peu.
- › **“Aparcament fora de la calçada”**: Impuls de l'aparcament fora de la calçada, i altres serveis necessaris com l'aparcament segur de bicicletes i motos, i les zones CID i de trencament de càrrega.

D'altra banda, **el repte per la mobilitat en els propers sis anys al districte de Ciutat Vella està a contenir fins a un increment de l'1% anual del nombre de desplaçaments generats en un futur i ajustar un repartiment modal més sostenible.**

## Propostes generals

- › Assolir una **reducció del 20% en l'ús del cotxe** en els propers anys, sobretot pel que fa al trànsit de pas (50% del trànsit que utilitza les vies del districte).
- › Es planteja **baixar el llindar del 10% en els desplaçaments totals en vehicle privat** i de mercaderies.
- › Aconseguir un **increment important del nombre de desplaçaments en bicicleta**, un increment moderat dels desplaçaments en transport públic, i mantenir els desplaçaments a peu.

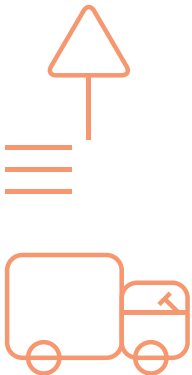
Ara bé, atesa la saturació existent i la morfologia del districte amb carrers molt estrets, la intervenció a l'espai públic no és suficient: cal introduir el factor temps com a mecanisme general de gestió dinàmica de la xarxa. Així, **una de les principals innovacions d'aquest pla és l'aprofundiment en la gestió temporal de la mobilitat.**

Per tant, **la complexitat de l'estructura urbana, la gran demanda de desplaçaments, aparcaments i espais d'estada, i la limitació de l'espai físic que els ha de donar suport, fa necessari incorporar la temporalitat de l'ús de l'espai**, de manera que una gestió dinàmica d'aquest permeti donar compliment a diverses funcions dependent de l'hora del dia i, així, sigui possible augmentar l'oferta i la comoditat dels desplaçaments, es minimitzin les ocupacions i s'alliberin espais per a l'ús públic.

En l'apartat següent es detallen les diferents propostes d'actuacions relacionades amb els diferents modes de transport que componen el PMD de Ciutat Vella.

## 6.

# PROPOSTES I LÍNIES D'ACTUACIÓ (MESURES)



### Millora de la comoditat dels desplaçaments

Així doncs, el repte principal d'aquest pla és definir un model capaç de gestionar la ciutat del vianant (la *post-car city*) per retornar les millors condicions de comoditat a l'hora de desplaçar-se pel districte.

Com s'ha vist en la diagnosi, aquesta ciutat, pensada i dissenyada prioritant el vianant, ha perdut qualitat els últims anys. Diverses causes expliquen aquesta pèrdua:

- › **L'increment exponencial de visitants atrets per la centralitat del districte** i l'alt nombre de punts d'interès turístic han augmentat la intensitat de vianants fins a la saturació en molts carrers del districte, cosa que ha posat en crisi els objectius inicials de millora i pacificació de l'espai públic.
- › El **model de desenvolupament econòmic**, derivat en gran part de l'allau de visitants, implica una altíssima mobilitat derivada que està generant moltes friccions entre els vianants i els altres modes de transport en la xarxa convertida en zona de vianants.
- › La **morfologia del teixit urbà del districte amb carrers molt estrets** fa més patent la saturació de vianants i dificulta la convivència entre modes.

Així doncs, el repte principal d'aquest pla és definir un model capaç de gestionar la ciutat del vianant (la *post-car city*) per retornar les millors condicions de comoditat a l'hora de desplaçar-se pel districte. Aquest model ha de servir com a guia per millorar l'espai del vianant en equilibri amb la resta de modes, i dictar el desplegament final d'una nova pacificació i les estratègies de regulació i equilibri tant espacials com temporals amb la resta de modes, a fi d'optimitzar la vida del resident i aconseguir la convivència amb el visitant.

**El nou model pren en consideració la importància de la mobilitat de gènere i de la vida quotidiana**, apostant per un nou model de pacificació que promou una **gestió dinàmica dels espais** i que mira de **regular la saturació i les friccions entre modes, i posa el vianant com a protagonista** en qualsevol decisió.

El plànol rector del model és la definició d'una xarxa complexa de vianants que retorni la qualitat de vida associada a la mobilitat del veïnat, i la faci extensiva al treballador i al visitant. A partir de la definició d'aquesta xarxa rectora es desenvolupa la regulació de la resta de modes. És a dir, **un cop acomodat el vianant, s'incorporen la xarxa de bicicletes i la de transport públic i, finalment, la de distribució urbana de mercaderies i la de transport privat.**

Per aconseguir la descongestió de vianants, calen estratègies que afavoreixin la redistribució i el reequilibri de la intensitat d'usos per a aquesta xarxa general. Tanmateix, no es pretenen dictar els desplaçaments dels vianants, sinó promoure altres itineraris capaços d'assumir part de l'altíssim flux de vianants que recau actualment en alguns carrers (la Rambla, carrer de Ferran, passeig de Joan de Borbó Comte de Barcelona, etcètera).

**El repte principal respecte a la gestió de les persones vianants és equilibrar els desplaçaments entre tota la xarxa per reduir la sobreocupació dels itineraris amb més volum de trànsit de no residents vetllant, alhora, perquè aquest reequilibri no suposi una afectació sobre la qualitat de la vida quotidiana dels habitants del districte.**



## 6.1 Mobilitat a peu

L'equilibri dels desplaçaments entre tota la xarxa es preveu amb la jerarquitització, d'una banda, d'una **xarxa d'itineraris de districte o xarxa general** a peu que doni capacitat suficient per assumir, amb uns nivells de servei acceptables, bona part dels desplaçaments dels visitants i, d'altra banda, d'una **xarxa d'itineraris de barri o xarxa local** (resta de la xarxa de carrers) que proporcioni espais menys saturats aptes per a la convivència, la vida familiar, la relació veïnal i el petit comerç.

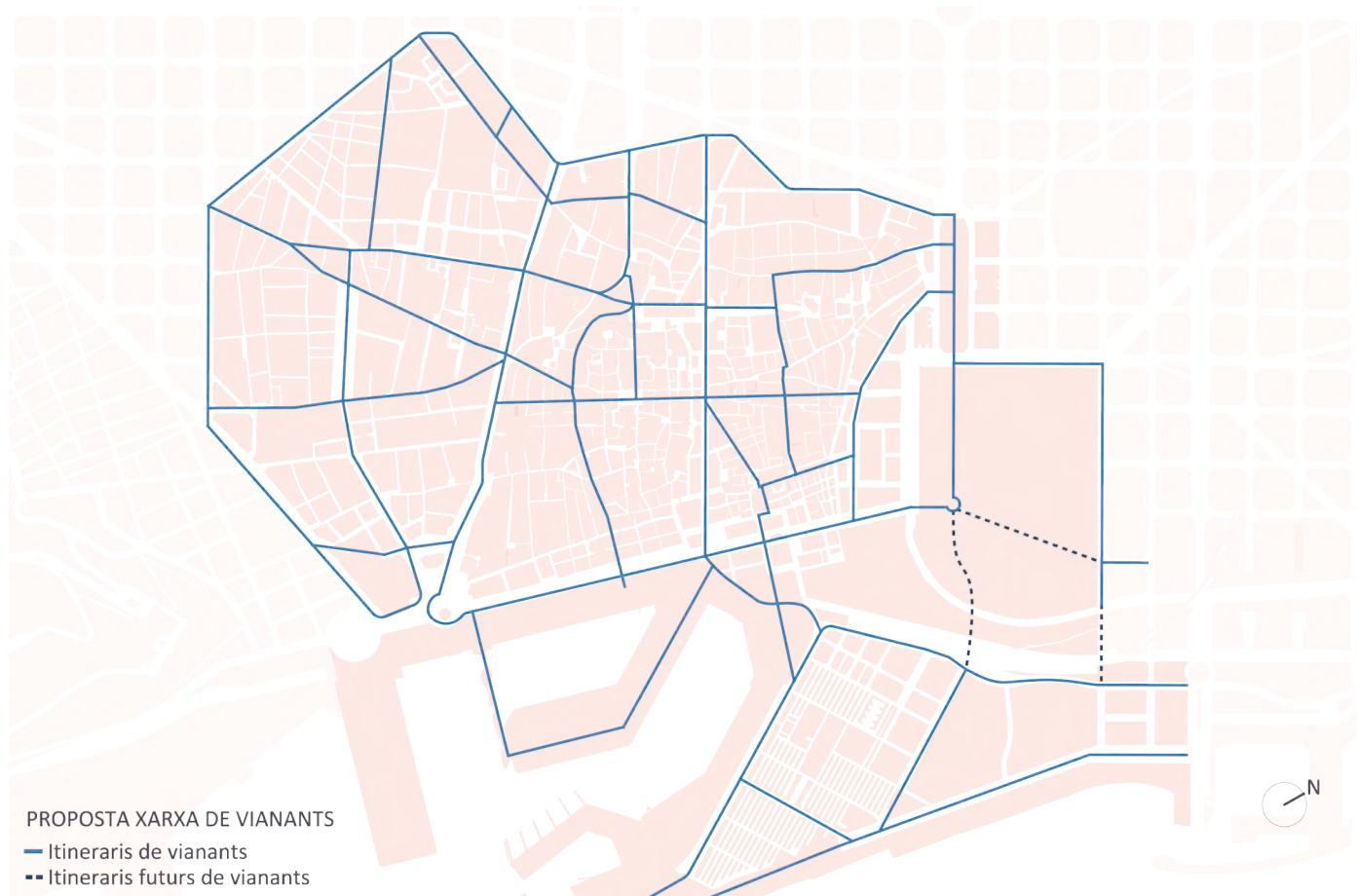
Per tant, aquest equilibri es donarà **promovent el repartiment dels desplaçaments dels visitants per una xarxa d'itineraris generals** que, com a conseqüència, reduirà la pressió a la resta de carrers del districte, **i generarà illes de tranquil·litat i espais aptes per a la convivència** que facilitin i millorin la vida quotidiana.

Concretament, per aconseguir el funcionament de la xarxa general o de districte es disposa d'eines que, modulant els nivells de servei, afavoreixen determinats itineraris, i són:

- › **Intervenir sobre l'oferta** incrementant l'espai de pas en les diferents tipologies; vorera, espai segregat per modes o plataforma única i espai compartit pels modes.
- › **Intervenir sobre la demanda** reequilibrant les aportacions dels emissors de visitants que són les parades del transport públic i col·lectiu a fi de rebaixar la pressió en les zones més saturades.
- › **Actuar sobre els itineraris més saturats** per repartir els fluxos reubicant els passos de vianants i amb senyalització orientativa.
- › **Comunicar** l'estat general de la xarxa en els canals adequats.
- › Intervenir en els **àmbits escolars** potenciant un entorn més segur i més amable.

Paral·lelament, es proposa la revisió i l'adequació de les condicions d'accessibilitat i de les condicions de seguretat de la xarxa de vianants dels barris, fent especial èmfasi en les franques nocturnes, revisant la il·luminació general de la xarxa per igualar tots els carrers.

Concretament, la proposta de xarxa, és a dir, el plànol rector del PMD, es concreta en l'esquema següent:



## Indicadors de referència

VIANANTS			OBJECTIUS
Nivells de servei mitjans de totes les vies	U	-10,0%	Reduir un 10% la saturació mitjana de les zones de vianants.
Longituds de trams amb nivells de servei D*	km	-20,0%	Reduir un 20% els trams amb nivells de servei D.
m <sup>2</sup> de vorera o espais per a vianants construïts	Ha	10,0%	Incrementar un 10% les zones destinades a vianants.

\*Els nivells de servei es calculen segons els protocols que estableix el manual de capacitat americà *Highway Capacity Manual 2010* (HCM2010) en el seu capítol 18 "Pedestrians". Amb uns nivells de servei D, les persones vianants es veuen obligades a condicionar totalment la seva velocitat i recorregut. El contacte físic és inevitable i els canvis de sentits pràcticament impossibles.



Finalment, s'especifiquen les diferents mesures i actuacions de l'àmbit de vianants:

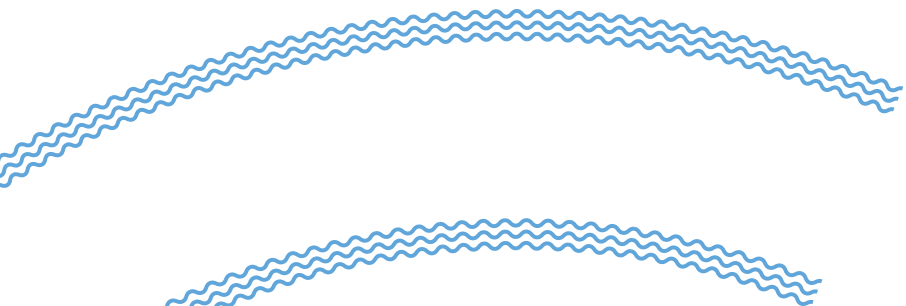
## V.1 Transformació-definició de la xarxa de vianants. Creació d'una xarxa general i una xarxa local de caràcter més residencial

### V.1.1 Creació d'una xarxa de districte amb uns nivells de servei admissibles en els horaris de màxim moviment

	<i>Alta</i>	<i>Alta-mitjana</i>	<i>Mitjana</i>	<i>Baixa</i>
<b>1. Transformació dels carrers, actuant en les voreres i les calçades i conversió en zones de vianants dels itineraris acordats.</b>				
Millora del carrer de Pepe Rubianes i proves pilot.			X	
Transformació de la via Laietana i carrer de Jonqueres i proves pilot.	X			
Millora de la mobilitat dels vianants a l'avinguda del Marquès de l'Argentera - pla de Palau.				X
Transformació de la Rambla.	X			
Millorar les voreres per a la mobilitat dels vianants de la plaça de Catalunya i el carrer de Fontanella.				X
Millorar la mobilitat i els espais dels vianants estudiant la secció de pas per al vehicle privat al passeig de Colom.			X	
Desenvolupar el projecte i obra de la ronda de Sant Antoni.	X			
Millora de la mobilitat de vianants al carrer de Pelai.				X
<b>2. Potenciació i millora dels carrers de la xarxa bàsica de districte. Proves pilot abans de prendre iniciatives de transformació física dels itineraris.</b>				
Estudi; potenciació com a eix de vianants de l'eix Catedral, Francesc Cambó, Sant Pere Més Baix, i accés al passeig de Lluís Companys i a l'estació de metro d'Arc de Triomf.			X	
Estudi; projecte; execució de millores per potenciar l'eix de vianants (Carme - Hospital i Sant Antoni Abat) i del carrer de Sant Pau, i proves pilot.			X	
Millorar la zona de vianants en el tram de carrer dels Tallers entre ronda i carrer de Gravina.			X	
<b>3. Modificar i millorar la connectivitat de la xarxa de vianants de districte.</b>				
Impulsar les connexions del parc de la Ciutadella fins al mar.	X			
Elaborar un estudi i executar un projecte per orientar els fluxos de la plaça de Pau Vila.	X			
Execució de les obres previstes en el projecte de la plaça d'Antoni Maura.	X			

## V.1.2 Adequació de la xarxa de barri a la mobilitat quotidiana de vianants

	<i>Alta</i>	<i>Alta-mitjana</i>	<i>Mitjana</i>	<i>Baixa</i>
<b>1. Millores dels itineraris d'accés als equipaments per garantir-ne la seguretat i connectivitat.</b>				
Estudis d'itineraris entre centres escolars i equipaments.	X			
Itineraris entre els centres d'Alexandre Galí, Escola Infermeria, Bressol La Mar, Joan Salvat-Papasseit i la resta d'equipaments.		X		
Itineraris entre els centres Pere Vila, Cervantes, La Salle i la resta dels d'equipaments. Entorn de la via Laietana.		X		
Itineraris entre equipaments al Gòtic sud i entorn de la Catedral - via Laietana.		X		
Itineraris segurs al voltant dels equipaments de barri, zona universitària, Mercat de la Boqueria.		X		
<b>2. Estudi i millora dels carrers de la xarxa de barri amb problemes de fricció o permeabilitat.</b>				
Ampliació de les voreres de la via Laietana.		X		
Millores per eliminar les friccions al carrer de la Canuda, plaça de George Orwell, carrer d'Escudellers i a la plaça Reial.	X			
Elaborar estudis específics per eliminar les friccions als carrers del Bonsuccés i d'Elisabets i a la plaça dels Àngels.	X			
Millora de la permeabilitat de vianants transversal de la rambla del Raval.	X			
<b>3. Revisió i millora de la visibilitat nocturna. Uniformització de nivells lumínics a tota la xarxa per millorar la seguretat.</b>				
	X			



## V.2 Millora de la xarxa de vianants per incrementar-ne la funcionalitat

### V.2.1 Revisió de l'accessibilitat de tota la xarxa de vianants de Ciutat Vella. Pla d'accessibilitat a tots els equipaments del districte agrupats illa per illa

	<i>Alta</i>	<i>Alta-mitjana</i>	<i>Mitjana</i>	<i>Baixa</i>
<b>1. Adaptar progressivament a la normativa d'accessibilitat les voreres dels barris de Ciutat Vella.</b>				
Adaptar progressivament a la normativa d'accessibilitat les voreres del barri de la Barceloneta.		X		
Adaptar progressivament a la normativa d'accessibilitat les voreres del barri de Sant Pere, Santa Caterina i la Ribera.			X	
Adaptar progressivament a la normativa d'accessibilitat les voreres del barri Gòtic.	X			
Adaptar progressivament a la normativa d'accessibilitat les voreres del barri del Raval.		X		
<b>2. Estudi per a l'eliminació d'obstacles a la via pública, tant fixos com mòbils, sobretot a les voreres.</b>	X			
<b>3. Pla per adaptar la senyalització del districte a les persones amb disfuncions auditives i/o oculars.</b>		X		

## V.3 Aplicar actuacions de millora de la gestió d'aquesta nova xarxa jerarquitzada

### V.3.1 Coordinació d'accions entre els diferents serveis (Turisme, Mobilitat...) per desenvolupar les mesures del Pla estratègic de turisme i del Pla de mobilitat turística

	<i>Alta</i>	<i>Alta-mitjana</i>	<i>Mitjana</i>	<i>Baixa</i>
<b>1. Acord entre administració i operadors del sector del guiatge a la via pública per concretar les rutes, la intensitat i la tipologia dels grups.</b>	X			
<b>2. Estudi i impuls de mesures per repartir entre totes les estacions de la xarxa de metro l'accés al districte.</b>	X			
Canvi de nom de les parades de metro de "Ciudadella / Vila Olímpica" per "Vila Olímpica / Platges" o "Ciudadella / Platges".		X		
Canvi de nom de l'estació de metro de Drassanes per "Drassanes-Rambla".		X		
<b>3. Mesures alternatives per potenciar i canalitzar adequadament els itineraris a peu des dels punts d'origen fins a les zones de màxima atracció.</b>				
Gestió dels fluxos de visitants a les platges del barri de la Barceloneta dins de les mesures del Pla estratègic de turisme (Zona de gran afluència: platges).			X	

**V.3.2 Pla de senyalització identificativa de la xarxa de districte**

	<i>Alta</i>	<i>Alta-mitjana</i>	<i>Mitjana</i>	<i>Baixa</i>
1. Estudi de noves tecnologies mitjançant contractació innovadora de nous sistemes de gestió o senyalització dinàmica, sobre la xarxa de vianants.			X	
2. Pla de senyalització que informi les persones visitants i les persones usuàries habituals del districte de la xarxa preferent, desplegar noves tecnologies mitjançant contractació innovadora de nous sistemes de gestió o senyalització dinàmica, sobre la xarxa de vianants.			X	

**V.4 Establir estratègies de comunicació, educació i sensibilització per reforçar les mesures de transformació de la xarxa**

**V.4.1 Pla de comunicació de la xarxa preferent o de districte**

	<i>Alta</i>	<i>Alta-mitjana</i>	<i>Mitjana</i>	<i>Baixa</i>
1. Disseny de plànols de la nova xarxa preferent de vianants.	X			
2. Divulgació de la nova xarxa a visitants, usuaris/ usuàries habituals del districte.		X		
3. Impuls per difondre el nou plànol de la xarxa a les guies turístiques, a les agències de viatges, majoristes de viatges, etcètera.		X		

## Nous espais

El Pla preveu nous espais, tant perimetrals com centrals, i una regulació que eviti la fricció amb altres modes, sobretot amb el vianant.

---



## Itineraris clars

Es proposa generar una estructura clara d'itineraris en bicicleta, que articuli el territori tant longitudinalment com transversalment i, alhora, regular la circulació de bicicletes (baixar de la bicicleta) en determinats sectors de Ciutat Vella.

---

## 6.2 Mobilitat en bicicleta

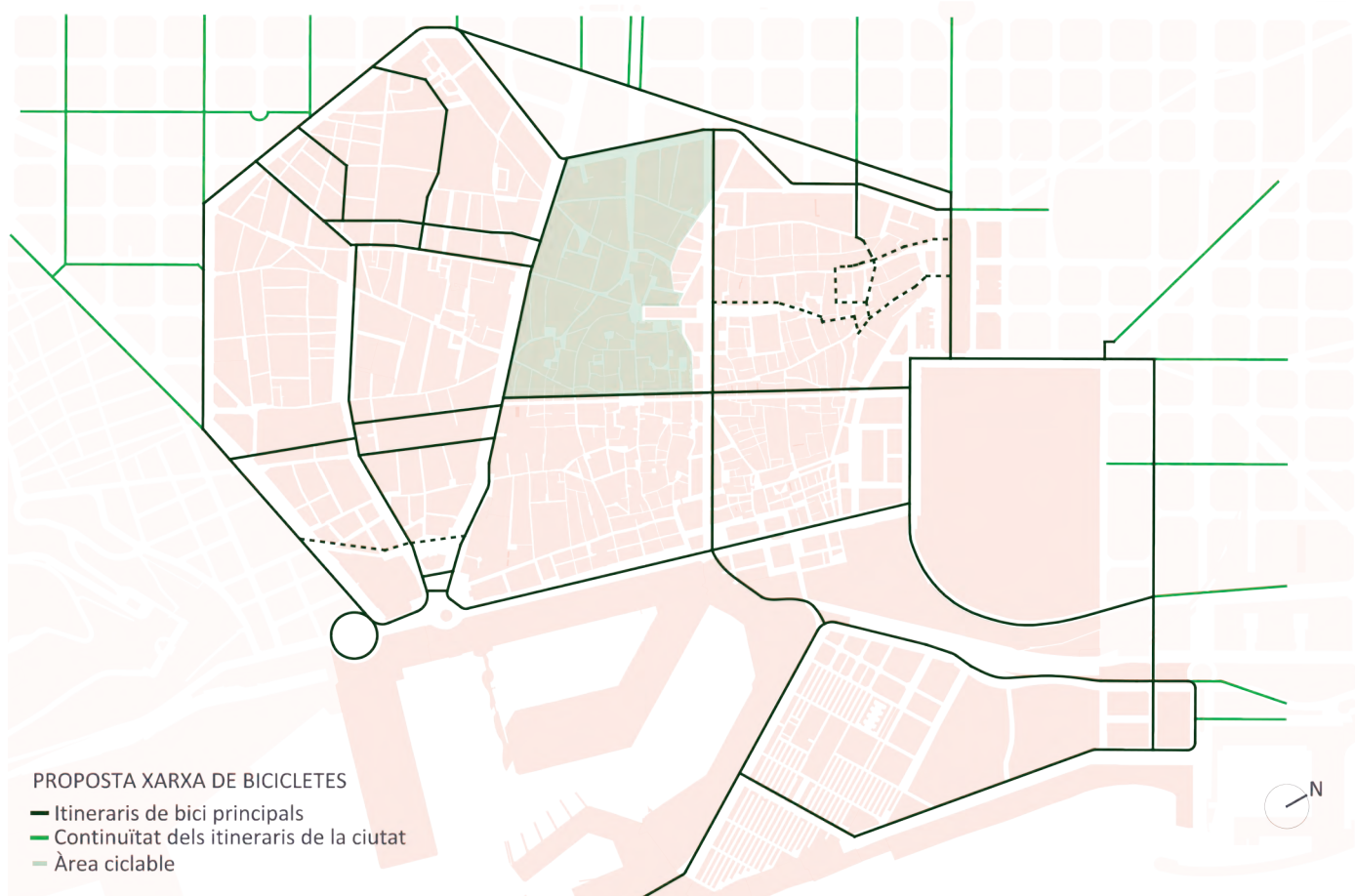
Un cop feta la diagnosi d'aquest eix, es detecta que és necessària **la generació d'una estructura clara d'itineraris de bicicleta** i, paral·lelament, que cal configurar progressivament un sistema d'equipaments per a la bicicleta al voltant d'aquesta xarxa. Així, el Pla preveu nous espais, tant perimetrals com centrals, i una regulació que eviti la fricció amb altres modes, sobretot amb el vianant.

El districte de Ciutat Vella presenta una complexitat singular, atès que l'estructura irregular dels carrers i el gran volum de vianants i de vehicles del districte no permeten un desplegament fàcil d'una xarxa en un espai exclusiu.

Tot i això, és viable establir una xarxa jerarquitzada en funció de la seva localització i l'encaix de la mobilitat de la bicicleta amb tots aquests factors compartint un mateix espai per a diversos usos i períodes de temps.

Per tant, es proposa generar una estructura clara d'itineraris en bicicleta, que articuli el territori tan longitudinalment com transversalment i, alhora, regular la circulació de bicicletes (baixar de la bicicleta) en determinats sectors de Ciutat Vella (amb gran aflluència de vianants) de 12.30 a 20.30 hores, per l'alta aglomeració de persones i la impossibilitat de garantir les condicions de seguretat. Així mateix, per delimitar aquests sectors s'elaborarà un estudi específic.

La proposta de xarxa de bicicletes es concreta en l'esquema següent:



## Indicadors de referència

VIANANTS			OBJECTIUS
Longitud de carrils bici	km	100,0%	Duplicar la xarxa actual.
Longitud d'itineraris ciclistes	km	+8 km	Habilitar uns 8 km nous.
Aparcaments per a bicicletes al carrer	U	35,0%	Increment del 35% de les places actuals.
Nombre d'ancoratges de Bicing	U	5,0%	Incrementar l'oferta un 5%.



Finalment, s'especifiquen les principals accions de la mobilitat en bicicleta per desenvolupar:

## B.1 Transformació i definició de la xarxa

### B.1.1 Creació d'una xarxa contínua de carrils bici i vies pedalables connectada a la ciutat

	<i>Alta</i>	<i>Alta-mitjana</i>	<i>Mitjana</i>	<i>Baixa</i>
<b>1. Projecte i implantació d'un carril bici en doble sentit que tanqui el perímetre del districte.</b>				
Carril bici al carrer del Doctor Aiguader, passeig Marítim i passeig de Joan de Borbó Comte de Barcelona.	X			
Carril bici a la ronda de Sant Pere - carrer de Trafalgar, passeig de Lluís Companys - passeig de Picasso i avinguda del Marquès de l'Argentera.	X			
Carril bici a: plaça de Catalunya, carrer de Fontanella - ronda de Sant Pere i passeig de Colom.		X		
Carril bici a la ronda de Sant Antoni, carrer de Pelai.	X			
<b>2. Projecte i implantació de les xarxes estructurants interiors i de connectivitat.</b>				
Carril bici o via pedalable al carrer de Pepe Rubianes.				X
Secció singular del carrer de la Princesa per transformar-lo en un eix pedalable en compatibilitat amb la resta de modes previstos, en especial la càrrega i descàrrega.	X			
Carril bici o via pedalable a la via Laietana.			X	
Secció singular als carrers Jaume I - Ferran en un eix pedalable en compatibilitat amb la resta de modes previstos, en especial la càrrega i descàrrega.	X			
Carril bici o via pedalable a la Rambla.		X		
Carril bici o via pedalable als carrers de la Unió i Nou de la Rambla.		X		
Carril bici o via pedalable que connecti avinguda de les Drassanes, carrer de Sant Oleguer, rambla del Raval, carrer de Maria Aurèlia Capmany, carrer del Carme, carrer dels Àngels, carrer de Montalegre, carrer de Torres i Amat.		X		
<b>3. Estudis de desplegament d'una xarxa complementària interior d'itineraris recomanats.</b>				
Carrer de Ramon Trias Fargas fins al mar.		X		
Carrer de Méndez Núñez fins al carrer de la Princesa, avinguda de Francesc Cambó fins a passeig de Lluís Companys.		X		
Carrer d'Avinyó.		X		
Carrer del Pintor Fortuny fins a ronda de Sant Antoni i el carrer del Portal de Santa Madrona.		X		

## B.2 Millora de la xarxa de bicicletes per incrementar-ne la funcionalitat

### B.2.1 Incrementar la cobertura i la seguretat de places actuals d'aparcament per a bicicletes

	<i>Alta</i>	<i>Alta-mitjana</i>	<i>Mitjana</i>	<i>Baixa</i>
1. Estudi i implantació de noves places d'aparcament segures a l'interior dels equipaments i en superfície.		X		
2. Impuls per a la implantació de places d'aparcament segures a l'interior dels aparcaments, als establiments comercials i als centres de treball.	X			

### B.2.2 Fomentar la ubicació progressiva de les estacions de Bicing en els itineraris de bicicletes recomanats preferents

	<i>Alta</i>	<i>Alta-mitjana</i>	<i>Mitjana</i>	<i>Baixa</i>
1. Fomentar que les possibles noves estacions de Bicing se situïn fora de zones de concentració de vianants i relacionar-les amb el transport públic.	X			

### B.2.3 Habilitar petits tallers tipus local quioscs, i kits a prop dels itineraris establerts per a bicicletes i punts d'aparcament segur

	<i>Alta</i>	<i>Alta-mitjana</i>	<i>Mitjana</i>	<i>Baixa</i>
1. Projecte i instal·lació de kits de reparació en pàrquings, equipaments i espais de concessió.	X			

## B.3 Aplicar actuacions de millora de la gestió d'aquesta nova xarxa

### B.3.1 Estudi de noves senyalitzacions per a la bicicleta

	<i>Alta</i>	<i>Alta-mitjana</i>	<i>Mitjana</i>	<i>Baixa</i>
1. Nous sistemes de senyalització per a: ús alternatiu entre càrrega/descàrrega i itinerari ciclista als carrers de Ferran i de la Princesa, obligació de baixar de la bicicleta, etcètera.		X		

### B.3.2 Impuls de noves tecnologies per al control a les zones regulades

	<i>Alta</i>	<i>Alta-mitjana</i>	<i>Mitjana</i>	<i>Baixa</i>
1. Estudi i impuls de noves tecnologies mitjançant contractació innovadora de nous sistemes de control de velocitat i identificació per evitar friccions amb els vianants.			<b>X</b>	

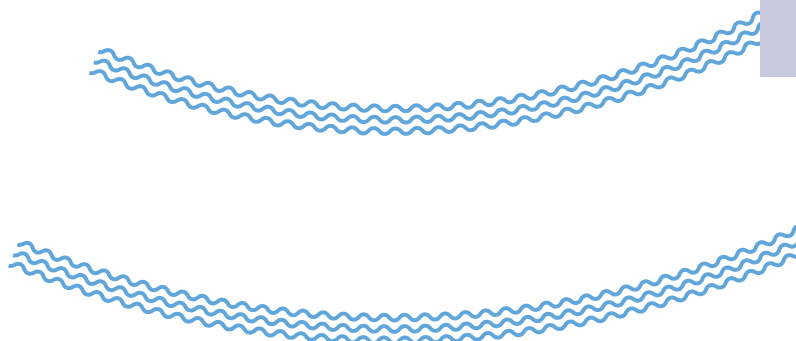
### B.3.2 Regular els grups de ciclistes per adaptar-la a les noves condicions de la xarxa de bicicletes

	<i>Alta</i>	<i>Alta-mitjana</i>	<i>Mitjana</i>	<i>Baixa</i>
1. Impulsar la modificació de l'Ordenança de circulació per establir un màxim de persones per grup i l'ús de la xarxa per part d'aquests grups.	<b>X</b>			

### B.4 Establir estratègies de comunicació, educació i sensibilització per consolidar la bicicleta com a mitjà de transport habitual

#### B.4.1 Desenvolupar campanyes de conscienciació ciutadana per millorar l'ús de la bicicleta com a mitjà de transport habitual

	<i>Alta</i>	<i>Alta-mitjana</i>	<i>Mitjana</i>	<i>Baixa</i>
1. Campanya de comunicació per divulgar la nova xarxa estructurant del districte, les franges horàries establertes per al seu ús preferent i el bon ús de la bicicleta.			<b>X</b>	



## Regulació específica VMP

Aquest pla consolida l'estratègia actual de regulació específica de l'Ordenança de vehicles de mobilitat personal al districte de Ciutat Vella.



## 6.3 Mobilitat en VMP i en grups

Aquest pla consolida l'estratègia actual de regulació específica de l'Ordenança de vehicles de mobilitat personal al districte de Ciutat Vella, és a dir, es mantenen les rutes especificades en l'Ordenança i les restriccions temporals.

D'altra banda, és important **anar desplaçant els focus generadors d'aquesta mobilitat**, sovint associats amb un model productiu relacionat amb l'activitat turística, **fora del centre urbà del districte cap a la xarxa bàsica de carrils i itineraris autoritzats**, així com reforçar el control i el compliment de l'Ordenança i, tot això, sense impedir el desenvolupament dels VMP d'ús privat com a mode de mobilitat més sostenible.

## Indicadors de referència

VMP		OBJECTIU	
Cens de vehicles de mobilitat personal	N	100,0%	Controlar el 100% dels VMP.
Comerços de VMP desplaçats de la zona centre	N	10 comerços	Desplaçar un mínim de 10 comerços a zones

Finalment, les accions proposades són les següents:

### VMP.1 Transformació i definició de la xarxa

#### VMP.1.1 Avançar en una regulació específica del VMP dins del districte

	<i>Alta</i>	<i>Alta-mitjana</i>	<i>Mitjana</i>	<i>Baixa</i>
1. Regulació de VMP al districte de Ciutat Vella	X			
2. Estudi de limitació de l'ús de VMP particulars a les zones de màxima concentració de vianants	X			

**VMP.2 Millora de la convivència amb altres modes de transport**

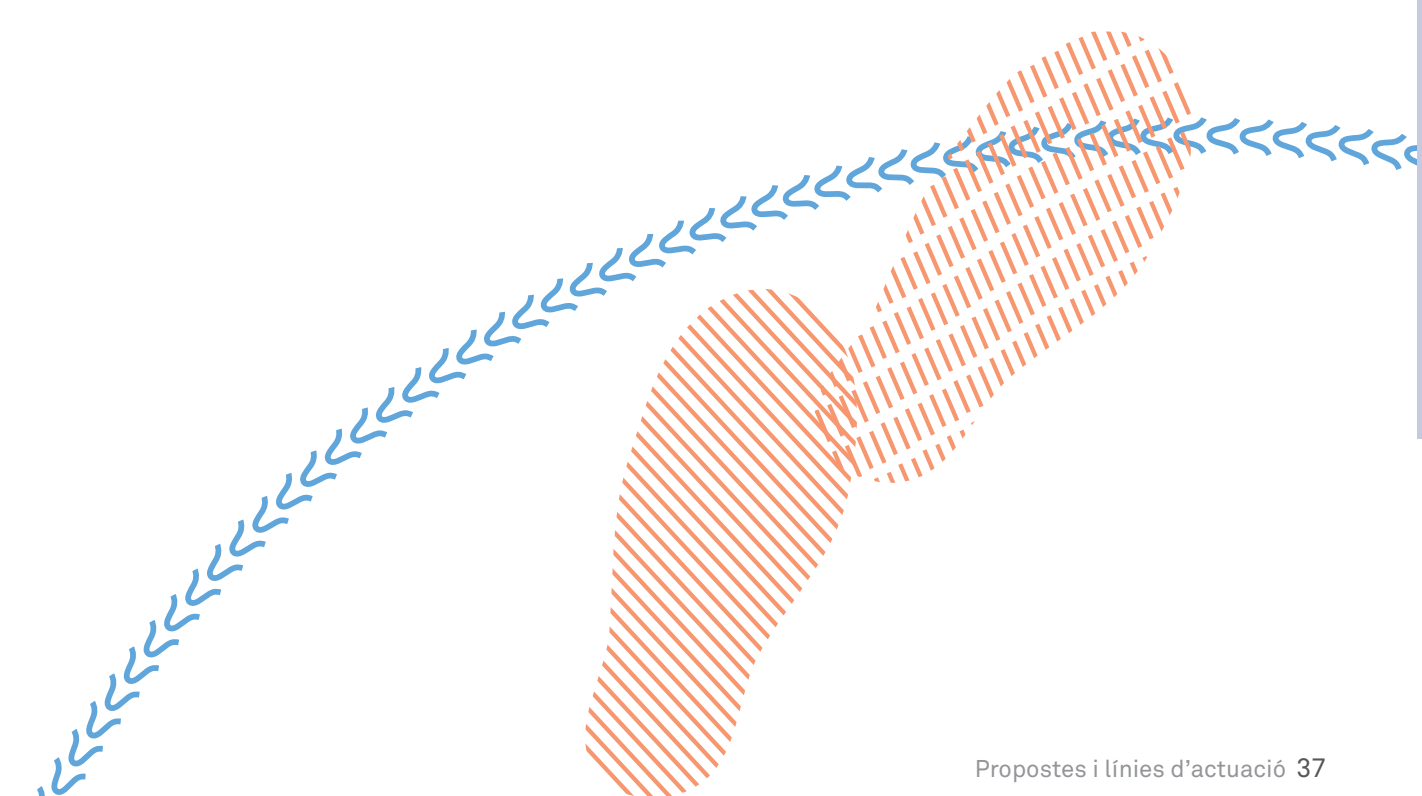
**VMP.2.1 Evitar les friccions dels VMP amb la resta de modes de transport**

	<i>Alta</i>	<i>Alta-mitjana</i>	<i>Mitjana</i>	<i>Baixa</i>
1. Limitar la mobilitat en grup de VMP per l'interior del districte, tal com es desenvolupa en l'ordenança reguladora.	X			

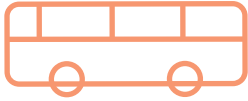
**VMP.3 Desplegar actuacions de millora de la gestió d'aquests nous modes de transport**

**VMP.3.1 Seguir impulsant el registre dels VMP del districte**

	<i>Alta</i>	<i>Alta-mitjana</i>	<i>Mitjana</i>	<i>Baixa</i>
1. Regulació dels espais de pràctica per grups a la via pública.	X			
2. Reforçar campanyes de vigilància i control de l'ús a la via pública.	X			



## 6.4 Mobilitat en transport públic i col·lectiu



### Consolidació del transport públic com a mitjà habitual

Es pretén consolidar el transport públic com a mitjà habitual de connexió dels residents al districte i amb la resta de la ciutat, distribuir l'accés dels vianants entre el màxim nombre de punts d'entrada d'acord amb la nova xarxa de vianants proposada i, finalment, millorar la gestió de parades i boques d'accés del metro.

Primerament, el pla consolida la xarxa ortogonal proposada al PMU de Barcelona i garanteix l'accessibilitat dels residents a tota la ciutat i, alhora, fa arribar el bus de barri a tots els barris.

Com que una bona part de les entrades de visitants al districte (80%) es produeixen en transport públic, bàsicament en metro (85%), les accions que ajudin a millorar la gestió de les parades i de les boques de metro (i del seu entorn urbà) són fonamentals per fer compatibles aquests fluxos amb la xarxa de vianants proposada.

Per tant, es pretén consolidar el transport públic com a mitjà habitual de connexió dels residents al districte i amb la resta de la ciutat, distribuir l'accés dels vianants entre el màxim nombre de punts d'entrada d'acord amb la nova xarxa de vianants proposada i, finalment, millorar la gestió de parades i boques d'accés del metro.

Concretament, les mesures relacionades amb la mobilitat en transport públic i col·lectiu se centren a:

Concretament, per aconseguir el funcionament de la xarxa general o de districte es disposa d'eines que, modulant els nivells de servei, afavoreixen determinats itineraris, i són:

- › **Ajustar les xarxes de transport públic per coordinar-les amb la resta de modes, especialment en consonància amb la xarxa de vianants.**
- › **Millores de les parades de transport públic per incrementar-ne la funcionalitat i accessibilitat.**
- › **Transformar el model de la xarxa de transport col·lectiu en consonància amb el Pla de mobilitat turística. Es planteja un repartiment de les parades d'autocars discrecionals en tot el perímetre del districte.**
- › **Fomentar les arribades en metro en lloc de l'autocar convencional (un 40% dels serveis d'autocar tenen origen a la mateixa ciutat de Barcelona) en consonància amb la xarxa de vianants prevista, a fi d'afavorir els itineraris prioritzats.**
- › **Pel que fa al servei de taxi, caldrà estudiar en detall el repartiment de les places de parada, de cara a optimitzar el servei en relació amb la nova xarxa de mobilitat proposada.**

### Indicadors de referència

TRANSPORT PÚBLIC			OBJECTIU
Cobertura xarxa de metro (400 m) + ortogonal (300 m)	% habitants	100,0%	Cobertura total
Cobertura del bus de barri (250 m)	% habitants	100,0%	Cobertura total
% parades de bus accessibles	%	100,0%	Accessibilitat total
% estacions de metro i Rodalies accessibles	%	100,0%	Accessibilitat total



A continuació, les accions que cal desenvolupar són:

**TP.1. Ajustar les xarxes de transport públic per coordinar-les amb la resta de modes**

**T.P.1.1 Desplegament final de la xarxa ortogonal de transport públic en autobús**

	<i>Alta</i>	<i>Alta-mitjana</i>	<i>Mitjana</i>	<i>Baixa</i>
<b>1. Comprovació i consolidació de les cobertures finals, connectivitat, freqüències i eficiència de la nova xarxa ortogonal al perímetre i l'interior del districte.</b>				
Estudi específic d'anàlisi del servei de Bus de Ciutat a la Barceloneta un cop s'implanti la xarxa ortogonal.	X			
Mantenir el pas del bus per la via Laietana en els dos sentits, eix línies verticals.		X		
Mantenir el pas del bus per la Rambla en els dos sentits, eix línies verticals.	X			
<b>2. Estudi de la creació d'una línia de bus que relligui el litoral de tota la ciutat per l'eix de la ronda del Litoral.</b>		X		

**T.P.1.2 Ampliació i millora de la cobertura del bus de barri**

	<i>Alta</i>	<i>Alta-mitjana</i>	<i>Mitjana</i>	<i>Baixa</i>
<b>1 Estudi i implantació de la xarxa del bus de barri per connectar la Barceloneta amb la resta de barris del districte i els centres sociosanitaris.</b>				
Estudi d'alternatives per millorar el traçat dins del barri i la connexió amb la resta del districte. La Barceloneta		X		
Estudi i aplicació d'ajustos del traçat actual pel barri d'acord amb la nova configuració de la línia. Santa Caterina.		X		
Estudi i aplicació d'alternatives del traçat actual per incrementar la cobertura del barri. El Gòtic.		X		
Estudi i aplicació d'ajustos del traçat actual pel barri d'acord amb la nova configuració de la línia. El Raval.		X		

### T.P.1.3 Transformació del funcionament de la xarxa de transport col·lectiu

	<i>Alta</i>	<i>Alta-mitjana</i>	<i>Mitjana</i>	<i>Baixa</i>
<b>1. Estudis i implantació de noves parades més petites d'autocars turístics només per a l'encotxament i el desencotxament al perímetre.</b>				
Estudi i implantació de parades per a autocars discrecionals.	X			
Estudis i implantació de parades d'autocars discrecionals al passeig de Lluís Companys (2 places), avinguda del Marquès de l'Argentera (2 places).	X			
Estudis i implantació de parades d'autocars discrecionals a la zona IMAX del Port Vell (7 places). Manteniment de l'estacionament actual.	X			
Estudis i implantació de parades d'autocars discrecionals a la plaça de la Universitat (1 plaça), carrer del Comte d'Urgell / ronda de Sant Pau (1 plaça) i a la plaça de les Drassanes (2 places).	X			
<b>2. Estudis i implantació de noves parades d'autocars discrecionals escolars i altres col·lectius i entitats locals.</b>				
Manteniment de la parada del carrer de Trafalgar per a escoles i entitats del districte autoritzades.	X			
<b>3. Estudi per diversificar les ubicacions de les parades, les llançadores de creuers, de la mateixa manera que els autocars discrecionals.</b>				
<b>4. Reducció dels itineraris i les parades del Bus Turístic en coordinació amb l'estratègia de mobilitat turística de la ciutat. (Turisme)</b>				
Estudis de fluxos de les parades de Bus Turístic del passeig Marítim i la plaça de Pau Vila (Museu d'Història) per avaluar la idoneïtat de la seva ubicació.	X			
Reducció d'itineraris i parades a la via Laietana en coordinació amb la remodelació de la via Laietana.	X			
Estudis de fluxos de les parades del Bus Turístic del pla de Palau, passeig de Picasso i passeig de Lluís Companys per avaluar la idoneïtat de la seva ubicació.	X			
Estudis de fluxos de les parades del Bus Turístic de Colom per avaluar la idoneïtat de la seva ubicació.	X			

### T.P.1.4 Ajustar el servei del taxi a la nova organització de la mobilitat

	<i>Alta</i>	<i>Alta-mitjana</i>	<i>Mitjana</i>	<i>Baixa</i>
<b>1. Estudi de l'oferta a les parades de taxi actuals del districte i implantació d'ajustos per adaptar-les a les demandes de la nova xarxa.</b>		X		
Cercar un acord amb el gremi de taxis per estudiar la ubicació de les parades de la Rambla en funció d'un horari establert. Coordinació amb el Pla Rambles.	X			
<b>1. Estudi i desplegament d'una nova estratègia de mobilitat del taxi pel districte (taxi ple per l'interior, taxi buit pel perímetre) d'acord amb el gremi del taxi.</b>			X	
Estudi per regular el pas per la Rambla dels taxis en funció de l'horari, l'ocupació, la demanda, etcètera. Coordinació amb el Projecte Rambles.		X		

### TP.2. Millores en la xarxa per incrementar-ne la funcionalitat

#### T.P.2.1 Millores en la xarxa de metro en consonància amb la xarxa de vianants

	<i>Alta</i>	<i>Alta-mitjana</i>	<i>Mitjana</i>	<i>Baixa</i>
<b>1. Impulsar la construcció d'una segona boca de metro a l'estació de metro de la Barceloneta, amb l'objectiu de millorar la gestió de fluxos de vianants.</b>	X			
<b>2. Estudi i impuls de fórmules per gestionar les parades i les boques de metro amb l'objectiu de millorar i prioritzar els fluxos de sortida.</b>			X	

#### T.P.2.2 Pla per adaptar a la normativa d'accessibilitat el 100% de la xarxa de transport públic del districte

	<i>Alta</i>	<i>Alta-mitjana</i>	<i>Mitjana</i>	<i>Baixa</i>
<b>1. Impulsar estudis i desplegament per a la millora de l'accessibilitat de la xarxa de transport públic del districte. Metro, parades de bus ortogonal i de barri.</b>				
Impuls per aconseguir l'accessibilitat de l'estació de metro de Ciutadella - Vila Olímpica. Estudi i implantació de parades accessibles de la xarxa de bus.	X			
Impuls per aconseguir l'accessibilitat de l'estació de metro d'Urquinaona. Estudi i implantació de parades accessibles de la xarxa de bus.		X		
Impuls per aconseguir l'accessibilitat de l'estació de metro de plaça de Catalunya (transbordaments). Estudi i implantació de parades accessibles de bus.			X	
Estudi i implantació de parades accessibles de la xarxa de bus.			X	

**TP.3. Mesures de gestió de la xarxa en consonància amb la de vianants**

**T.P.3.1 Millorar la sostenibilitat del transport col·lectiu i la relació amb la xarxa bàsica de vianants**

	<i>Alta</i>	<i>Alta-mitjana</i>	<i>Mitjana</i>	<i>Baixa</i>
<b>1. Impulsar la integració de parades dels autocars interurbans a les estacions intermodals.</b>				
Alliberar de parades de bus interurbà la plaça de Palau.				X
<b>2. Acord amb el gremi d'hotels per fomentar l'ús d'autobusos petits i nets i la gestió d'un servei d'autorització prèvia.</b>		X		
<b>3. Impulsar dins de l'Estratègia de mobilitat turística la creació d'una app de reserva de parada i d'estacionament d'autocar, similar a la de l'Àrea DUM.</b>		X		

**TP.4. Campanyes de comunicació, sensibilització, que poden afectar la millora de la funcionalitat de la xarxa de busos de la ciutat**

**T.P.4.1 Pla de comunicació accessible als vehicles i a la xarxa de transport públic**

	<i>Alta</i>	<i>Alta-mitjana</i>	<i>Mitjana</i>	<i>Baixa</i>
<b>1. Impuls pel canvi en la informació de les connexions d'autobús per fer-la més accessible i incidir en la direccionalitat dels fluxos.</b>			X	
<b>2. Estratègia de comunicació al veïnat per preveure diferents escenaris de tall: fires, Nadal, manifestacions, etcètera. Incloure un pla de comunicació veïnal.</b>	X			

## Accessibilitat contínua al veïnat

El Pla adapta el transport privat a l'espai-temps disponibles, de manera que garanteix l'accessibilitat contínua al veïnat, aparcaments i a l'activitat econòmica, però redueix el trànsit en determinats moments de congestió.



## 6.5 Mobilitat en vehicle privat

De la diagnosi d'aquest eix s'extreu que les actuacions que cal desenvolupar han de plantejar l'objectiu de reduir el trànsit de pas i, alhora, han de garantir l'accés finalista i les sortides, sobretot la dels vehicles dels residents.

Per aquest motiu, el Pla adapta el transport privat a l'espai-temps disponibles, de manera que garanteix l'accessibilitat contínua al veïnat, aparcaments i a l'activitat econòmica, però redueix el trànsit en determinats moments de congestió.

Es proposa desenvolupar un **model de gestió intel·ligent del trànsit**, que controli la mobilitat privada, i que discrimini el tipus d'usuari (resident, comerciant, vehicles autoritzats, serveis i aparcaments) i el seu vehicle (en funció de la tipologia) en funció del temps.

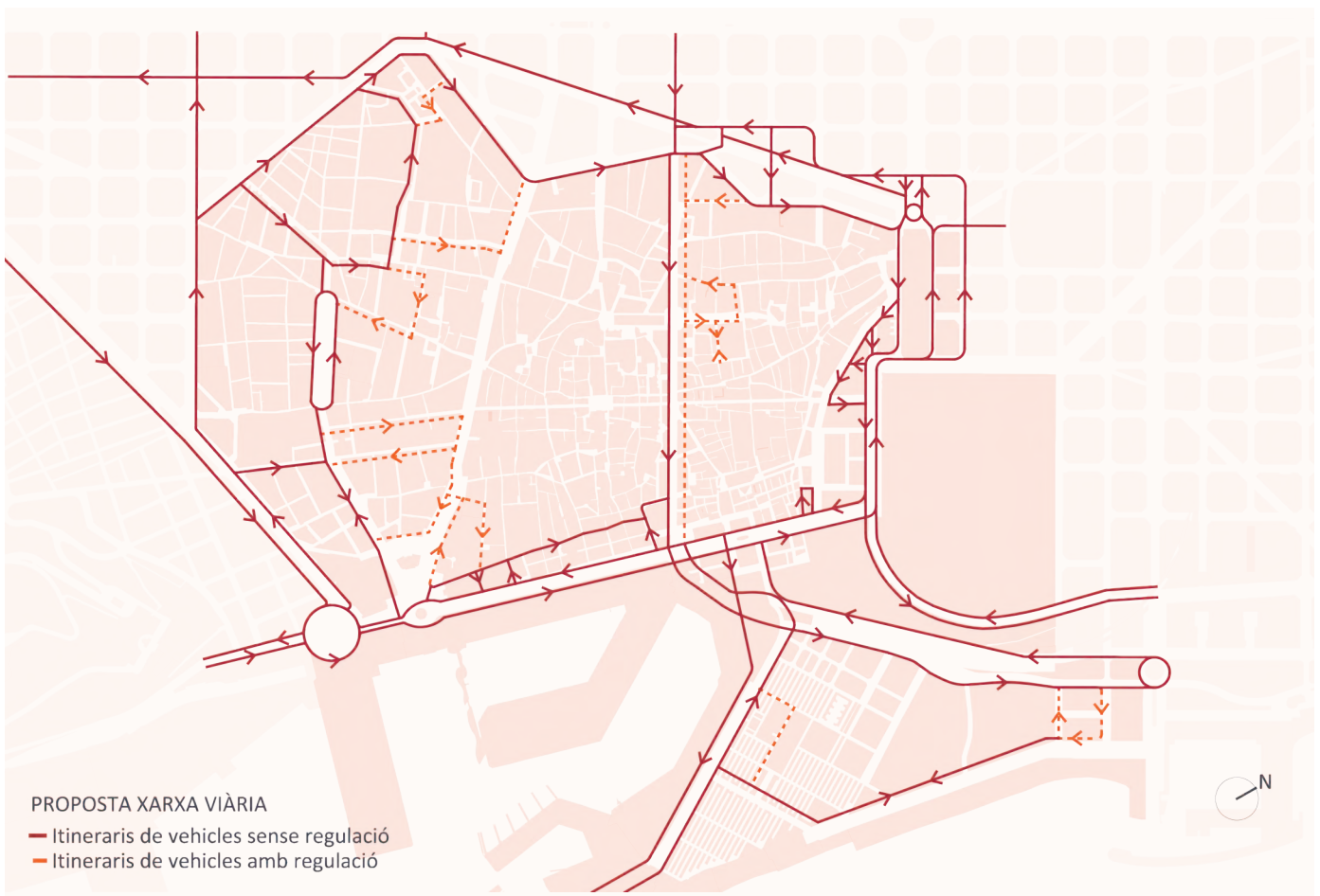
D'aquesta manera, **l'esquema general de trànsit regulat estaria format per:**

- › **Accessos perimetrals al districte.**
- › **Control per facilitar l'accés a les zones restringides a residents i usuaris finalistes en determinades vies.**
- › **Control per facilitar l'accés a les zones restringides a vehicles poc contaminants i/o amb un sistema actiu d'assistència a la conducció.**

Concretament, es proposa el següent:

- › **Definir i identificar la xarxa destinada al vehicle privat per reduir el trànsit de pas i garantir l'accés finalista (veïnat, serveis autoritzats i aparcaments, vehicles nets, etcètera).**
- › **Implantar millores que incrementin la funcionalitat i sostenibilitat del transport privat.**
- › **Desplegar mesures en la gestió i innovació tecnològica de la xarxa bàsica.**
- › **I, finalment, potenciar campanyes pel foment del cotxe compartit i net i la utilització responsable del vehicle privat.**

La proposta inicial de la xarxa, tenint en compte les reflexions del veïnat en els diferents espais de participació, es concreta en els esquemes següents. En tot cas, atesa la importància de la proposta de gestió de la nova xarxa, s'ha de validar en processos de participació específics ajustats a l'entorn territorial corresponent.



## Indicadors de referència

TRANSPORT PÚBLIC			OBJECTIU
Vehicles que entren a Ciutat Vella	veh./dia	-30,0%	Reducció del trànsit de penetració un 30% per arribar a reduir un 20% els desplaçaments en vehicle privat.
Trànsit de pas respecte al total	%	30,0%	Arribar al 30% de trànsit de pas.
Punts de recàrrega de vehicles elèctrics al carrer	N	100,0%	Doblar el nombre de punts de recàrrega.



Així, les accions que cal desenvolupar pel que fa al vehicle privat són les següents:

**V.P.1. Transformació i definició de la xarxa destinada al vehicle privat per reduir el trànsit de pas i garantir l'accés finalista (veïnat, serveis autoritzats i aparcaments)**

**V.P.1.1 Establir uns horaris de regulació a tots els barris de Ciutat Vella, per filtrar el trànsit de pas**

	<i>Alta</i>	<i>Alta-mitjana</i>	<i>Mitjana</i>	<i>Baixa</i>
<b>1. Estudi per a la concreció de les franges horàries d'accés dels vehicles al districte aplicant sistemes de control i gestió de la xarxa. Regulació</b>		X		

**V.P.1.1 Establir uns horaris de regulació a tots els barris de Ciutat Vella, per filtrar el trànsit de pas**

	<i>Alta</i>	<i>Alta-mitjana</i>	<i>Mitjana</i>	<i>Baixa</i>
<b>1. Modificar sentits, etcètera, de la circulació per reduir el trànsit de pas de vehicles</b>				
Projecte per millorar la capacitat de sortida del barri de la Barceloneta, canvis de sentit a la Barceloneta nord (traversejar el carrer de Carbonell i el carrer dels Pinzón); desplegament.	X			
Estudi per potenciar les entrades perimetrals al barri de Sant Pere. Canvi de sentit del carrer de Méndez Nuñez, nova entrada al barri i circuit intern per descarregar la via Laietana.			X	
Habilitar l'entrada a l'aparcament del carrer d'Ortigosa des del carrer de Trafalgar i la sortida per la via Laietana - carrer de Jonqueres.			X	
Estudi i desplegament per canvi de sentit del carrer de Sant Pere Més Alt.			X	
Aplicar l'estudi del nou sistema de regulació dels accessos al Gòtic nord relacionats amb la càrrega i descàrrega i els accessos a residents.	X			
Canvi del sentit de Nou de la Rambla cap a la rambla del Raval per potenciar les sortides de la Rambla.		X		
Canvi del sentit del carrer de Joaquín Costa entre carrer de Valldonzella i carrer de Torres i Amat, i carrer del Carme i carrer del Peu de la Creu.		X		
Canvi del sentit del carrer de les Flors.		X		

**V.P.2. Aplicar millores que permetin incrementar la funcionalitat i sostenibilitat del transport privat**

**V.P.2.1 Millores específiques de la xarxa**

	<i>Alta</i>	<i>Alta-mitjana</i>	<i>Mitjana</i>	<i>Baixa</i>
<b>1. Estudis i aplicació de millores en entorns singulars.</b>				
Estudi específic de regulació i control d'accés a la zona del Baluard del Migdia a través del carrer d'Ocata / carrer de la Marquesa i carrer del Doctor Aiguader. Implantació.			X	

**V.P.2.2 Fomentar el desenvolupament del vehicle compartit (elèctric) a l'interior del districte**

	<i>Alta</i>	<i>Alta-mitjana</i>	<i>Mitjana</i>	<i>Baixa</i>
1. Dotar de places d'aparcament del vehicle compartit i fomentar el vehicle compartit elèctric entre les empreses en substitució de vehicles de combustible fòssil.		X		

**V.P.3. Desplegar mesures en gestió i innovació tecnològica a la xarxa bàsica**

**V.P.3.1 Adaptar l'horari de regulació viària dels cotxes i les motos a l'horari de la DUM i dels serveis**

	<i>Alta</i>	<i>Alta-mitjana</i>	<i>Mitjana</i>	<i>Baixa</i>
<b>1. Posada en marxa de les franges horàries d'accés dels vehicles al districte aplicant sistemes innovadors de control i gestió de la xarxa. Regulació.</b>				
Posada en marxa de les franges horàries d'accés dels vehicles a l'interior del barri; aplicació de la regulació horària. Senyalització. La Barceloneta			X	
Posada en marxa de les franges horàries d'accés dels vehicles a l'interior del barri i de la regulació horària. Instal·lació de càmeres de control d'accés. Santa Caterina.			X	
Posada en marxa de les franges horàries d'accés dels vehicles a l'interior del barri i de la regulació horària. Instal·lació de càmeres de control d'accés. El Gòtic.			X	
Posada en marxa de les franges horàries d'accés dels vehicles a l'interior del barri i de la regulació horària. Instal·lació de càmeres de control d'accés. El Raval			X	
<b>2. Avançar en matèria de sensorització de la xarxa, radars de control de la velocitat, instal·lació de punts wifi de control d'itineraris i velocitats.</b>			X	

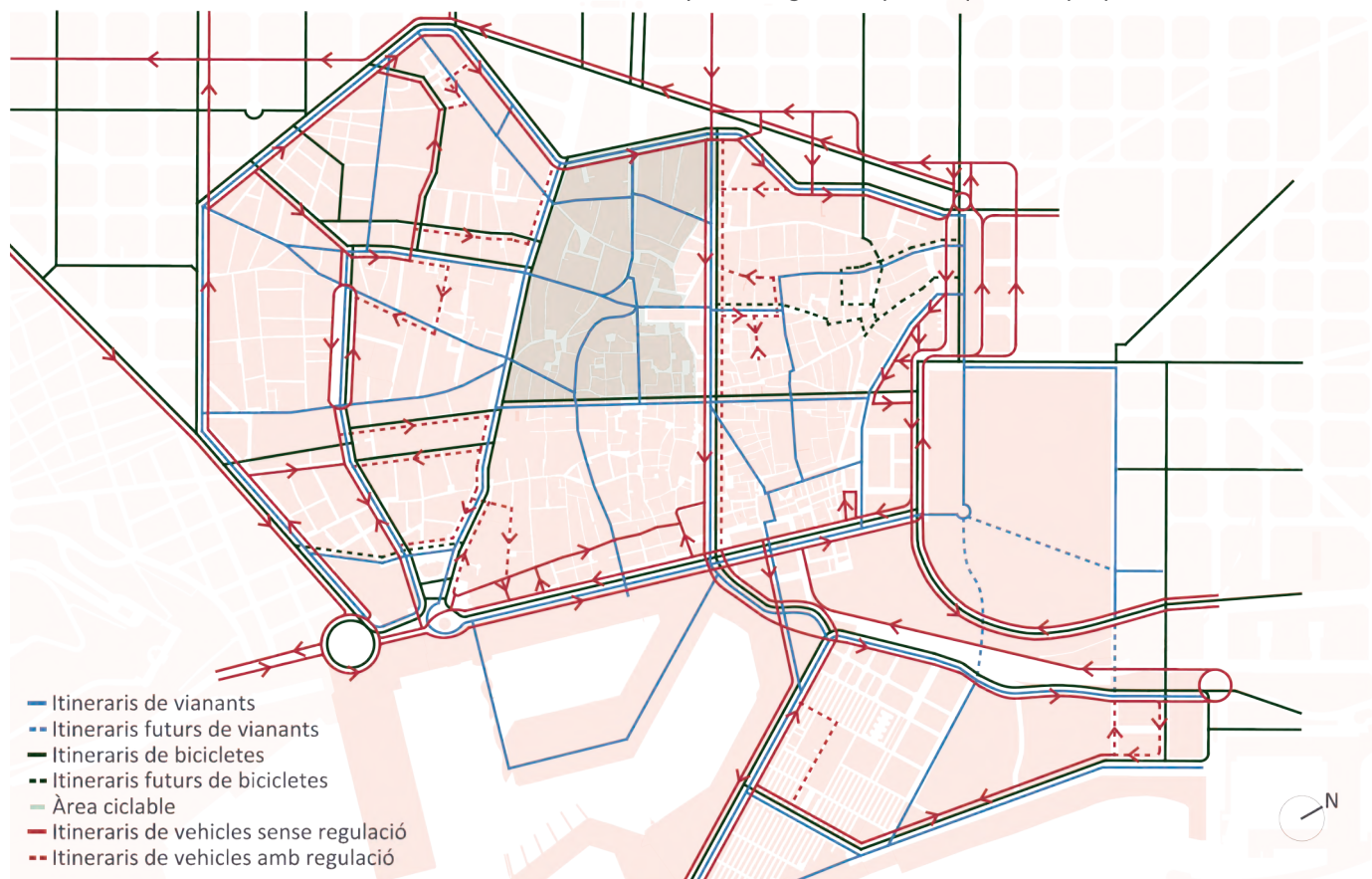
**V.P.4. Potenciar campanyes per al foment del cotxe compartit i net i la utilització responsable del vehicle privat**

**V.P.4.2 Campanyes de promoció sobre la utilització responsable del vehicle privat, sobretot motos, i l'ús dels vehicles nets**

	Alta	Alta-mitjana	Mitjana	Baixa
1. Campanyes de sensibilització en escoles, col·lectius i entitats cap a una mobilitat més sostenible a fi que els i les residents formin part de l'evolució.	X			
2. Estratègia de comunicació al veïnat per preveure diferents escenaris de tall: fires, Nadal, manifestacions, etcètera. Incloure un pla de comunicació veïnal.	X			

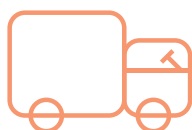
## 6.6 Superposició de xarxes de mobilitat

Per reduir al màxim possible les friccions entre modes, **s'ha treballat superposant sistemàticament les diferents propostes de xarxes fins a trobar el millor acord.** L'esquema següent explica aquesta superposició:



## Càrrega i descàrrega

L'ordenació de la càrrega i descàrrega és clau per a la millora de la mobilitat general, ja que representa un dels modes amb més disfuncionalitats del districte.



## 6.7 DUM. Distribució urbana de mercaderies (càrrega i descàrrega)

L'ordenació de la càrrega i descàrrega és clau per a la millora de la mobilitat general, ja que representa un dels modes amb més disfuncionalitats del districte. Per això, **el Pla pretén impulsar un canvi de model del sistema tradicional amb vehicles contaminants i d'alt impacte a la via pública cap a un sistema més sostenible**, que generi **menys impacte**, que sigui sostenible i **redueixi les friccions** de la mobilitat en la vida quotidiana i la reducció de la contaminació.

S'incentivarà el creixement del **sistema de "trencament de càrrega"** habilitant microplataformes al perímetre i bicicletes de càrrega (*cargo bikes*) circulant per l'interior, així com una xarxa de consignes per incentivar que les persones destinatàries es desplacin per recollir la paqueteria. Tanmateix, abans d'aplicar-ho es farà un estudi en detall per determinar-ne l'impacte derivat.

Mentrestant s'aconsegueix aquest canvi de model, **el sistema tradicional de C/D s'endreçarà per reduir la càrrega i descàrrega informal actual** (40% de les operacions actuals), de manera que s'incrementaran notablement les places a les vies perimetrals i als carrers i les places de l'interior. El total de les places estaran regulades com a distribució urbana de mercaderies, amb zones i temps màxims ajustats, per afavorir la màxima eficiència i rotació.

## Indicadors de referència

CÀRREGA I DESCÀRREGA			OBJECTIU
Reducció de places irregulars	%	-100,0%	Posar fi a les places irregulars.
Nombre de paquets distribuïts en bicicletes de càrrega ( <i>cargo bikes</i> ) al mes	Paquets/mes	100,0%	Doblar el nombre de paquets distribuïts.
Punts de trencament de càrrega	N	1,0	Incrementar una microplataforma.
Nombre de noves consignes al districte	N	12,00	Habilitar un mínim de 3 consignes noves per barri.

Concretament, les accions que cal desenvolupar en matèria de DUM són les següents:

### DUM.1 Transformar el model de càrrega i descàrrega

#### DUM.1.1 Incentivar el creixement de sistemes de càrrega i descàrrega més sostenibles amb vehicles de menys impacte en l'espai públic

	<i>Alta</i>	<i>Alta-mitjana</i>	<i>Mitjana</i>	<i>Baixa</i>
<b>1. Xarxa de plataformes de trencament de càrrega de repartiment de mercaderies per reduir d'un 95% a un 30%. Estudi d'impacte a l'espai públic.</b>				
Implantació d'una zona logística de mercaderies amb espais de trencament de càrrega i consignes a l'aparcament del passeig de Joan de Borbó Comte de Barcelona.			X	
Ampliar la microplataforma existent a l'estació de França per crear un espai de trencament especialment dissenyat per a l'horeca.			X	
Estudi i implantació d'una zona logística de mercaderies amb espais de trencament de càrrega i consignes a l'aparcament del passeig de Lluís Companys.				X
Implantació de zones logístiques de mercaderies amb espais de trencament de càrrega i aparcament de la Catedral i a l'aparcament Rambla - passeig de Lluís Companys.			X	
Implantació de zones logístiques de mercaderies amb espais de trencament de càrrega i aparcament de Gardunya i jardins de Sant Pau.		X		
<b>2. Impuls per desenvolupar un sistema en xarxa de consignes als supermercats, estacions de transport públic, etcètera. Pla d'usos del districte.</b>		X		



## DUM.1.2 Reendreçament del sistema de càrrega i descàrrega convencional

	<i>Alta</i>	<i>Alta-mitjana</i>	<i>Mitjana</i>	<i>Baixa</i>
<b>1. Aplicar l'ampliació en el perímetre de places de C/D per complementar les àrees DUM interiors i que operi contínuament entre les 8.00 i les 20.00 hores.</b>				
Estudi i aplicació per incrementar l'àrea DUM a les vies perimetrals i interiors: passeig Marítim, carrer del Doctor Aiguader, passeig de Joan de Borbó Comte de Barcelona, etcètera (BSM).	X			
Estudi i aplicació per incrementar l'àrea DUM a les vies perimetrals: passeig de Lluís Companys, passeig de Picasso, avinguda del Marquès de l'Argentera, etcètera (BSM).	X			
Estudi i aplicació per incrementar l'àrea DUM a les vies perimetrals: passeig de Colom, entorn de correus, etcètera (BSM).	X			
Estudi per incrementar l'àrea DUM a les vies perimetrals: carrer de Pelai, ronda de Sant Antoni, ronda de Sant Pau, avinguda del Paral·lel, etcètera (BSM).	X			
<b>2. Aplicació d'un increment de DUM en carrers i places de l'interior del districte necessari per eliminar les operacions informals de C/D.</b>				
Estudi per incrementar l'àrea DUM a les vies i places interiors: carrer de la Princesa, entorn del Born, etcètera (BSM; desplegament)	X			
Estudi per incrementar l'àrea DUM a les vies i places interiors: la Rambla, avinguda del Portal de l'Àngel, carrer dels Arcs, plaça de la Vila de Madrid, etcètera (BSM; desplegament)	X			
Incrementar l'àrea DUM a les vies i places interiors: la Rambla, avinguda de les Drassanes, rambla del Raval, entorns del Macba, plaça de Vicenç Martorell, carrer del Bonsuccés.	X			

**DUM.1.3 Controlar i gestionar el 100% de les places de C/D com una àrea DUM per afavorir-ne la rotació**

	<i>Alta</i>	<i>Alta-mitjana</i>	<i>Mitjana</i>	<i>Baixa</i>
<b>1. Projecte per configurar el districte com una àrea DUM dividida en diferents zones i regulació via app. Concreció dels temps mínims per a C/D</b>		X		

**DUM.2 Establir millores relacionades amb el funcionament de la xarxa de càrrega i descàrrega**

**DUM.2.1 Millorar l'app de l'àrea DUM actual**

	<i>Alta</i>	<i>Alta-mitjana</i>	<i>Mitjana</i>	<i>Baixa</i>
<b>1. Impulsar fórmules de reserva i optimització de les places disponibles, orientació remota cap a les zones menys saturades o cap al perímetre si convé.</b>		X		

**DUM.3 Desenvolupar estratègies de millora de la gestió de la distribució urbana de mercaderies**

**DUM.3.1 Regular les excepcions a l'horari general de C/D establert**

	<i>Alta</i>	<i>Alta-mitjana</i>	<i>Mitjana</i>	<i>Baixa</i>
<b>1. Estudiar i regular les excepcions als horaris establerts de C/D: sector horeca, C/D nocturna, producte fresc a primera hora del matí i altres.</b>	X			

**DUM.3.2 Regulació de la càrrega i descàrrega generada**

	<i>Alta</i>	<i>Alta-mitjana</i>	<i>Mitjana</i>	<i>Baixa</i>
<b>1. Impuls per desenvolupar canvis normatius pertinents per reduir l'impacte a l'espai públic, de la C/D generada associada a les noves llicències d'activitat.</b>		X		

**DUM.3.3 Adaptar els acords de ciutats d'ús de les àrees DUM a les característiques de Ciutat Vella. Contacte amb operadors de DUM, comerciants i amb altres col·lectius**

	<i>Alta</i>	<i>Alta-mitjana</i>	<i>Mitjana</i>	<i>Baixa</i>
<b>1. Acords entre l'Ajuntament de Barcelona, operadors de distribució de mercaderies, altres associacions i GUB, per impulsar un repartiment més sostenible.</b>		X		
<b>2. Estudi i proposta per ajustar els acords amb els gremis de professionals per establir un horari d'acord amb l'estratègia general del districte.</b>		X		

**DUM.3.4 Incrementar la vigilància i el control. Generar un equip de control específic i continu a la zona**

	<i>Alta</i>	<i>Alta-mitjana</i>	<i>Mitjana</i>	<i>Baixa</i>
<b>1. Reforçar la presència física amb agents habilitats que puguin reforçar el control i la vigilància de l'àrea DUM.</b>		X		

**DUM.4 Impulsar campanyes de promoció de la C/D sostenible**

**DUM.4.1 Desenvolupar una estratègia de promoció a tots els nivells: operadors, comerciants, etcètera.**

	<i>Alta</i>	<i>Alta-mitjana</i>	<i>Mitjana</i>	<i>Baixa</i>
<b>1. Incentivar l'ús de les bicicletes de càrrega (<i>cargo bikes</i>) i repartiments en bicicleta i a peu per fer el repartiment de mercaderies.</b>		X		
<b>2. Donar a conèixer entre els comerciants i els operadors els nous sistemes de les microplataformes i el seu ús mitjançant guies o tríptics.</b>			X	
<b>3. Donar a conèixer entre els operadors i els residents, mitjançant guies o tríptics, l'existència de consignes.</b>			X	

## Gestió temporal

El model propositiu consisteix a establir en paral·lel la gestió espacial de l'espai públic i la temporalitat en funció de les franges horàries i dels modes de transport.



## 6.8 Gestió dinàmica de la xarxa

El model propositiu consisteix a establir en paral·lel la gestió espacial de l'espai públic i la temporalitat en funció de les franges horàries i dels modes de transport. Per a això, és imprescindible la utilització de tecnologies intel·ligents, que permetin optimitzar l'aprofitament dels espais destinats als diversos modes.

**La conjunció de la gestió de temps i de l'espai redueix friccions entre els diferents modes i evita el trànsit de pas de vehicles privats en determinades hores del dia, en les quals l'interior necessita un reforç de la seva capacitat.**

Per posar en marxa aquesta gestió temporal, es farà un estudi detallat que concreti les franges horàries de regulació més adients, determini la tecnologia que cal aplicar i estableixi les diverses fases d'aplicació. Tanmateix, es presenta una primera proposta, basada en la diagnosi del pla, composta per quatre franges horàries de matí, tarda i nit:

- › **Matí (de 7.30 a 9.30 hores):** a primera hora del matí cal preservar els desplaçaments cap a la feina, i també els de l'economia de família, i sobretot l'accés a les escoles.
- › **Migdia (de 9.30 a 12.30 hores):** durant el matí, cal efectuar les tasques de distribució de la càrrega i descàrrega per proveir el comerç i d'altres activitats.
- › **Tarda (de 12.30 a 20.30 hores):** a partir del migdia i fins a darrera hora de la tarda, cal preservar de nou els desplaçaments veïnals i, sobretot, de la gent gran, així com d'altres activitats de proximitat, la recollida de nens i nenes de les escoles i els jocs infantils i juvenils.
- › **Nit (de 20.30 a 7.30 hores):** a la nit, no sembla necessari preservar l'espai de la mobilitat, que pot aportar més facilitat d'accés a les residències, flexibilitat per a la resta de veïns i també una percepció més gran de seguretat.

PERÍODE	HORARI	Vianants	Bicicletes	VMP	Transport públic	DUM	Veh. privat
Mati	(de 7.30 a 9.30 hores)	Lliure accés	Lliure accés	Accés regulat	Lliure accés	Accés regulat	Accés regulat
Migdia	(de 9.30 a 12.30 hores)	Lliure accés	Lliure accés	Accés regulat	Lliure accés	Lliure accés	Lliure accés
Tarda	(de 12.30 a 20.30 hores)	Lliure accés	Lliure accés*	Accés regulat	Lliure accés	Accés regulat	Accés regulat
Nit	(de 20.30 a 7.30 hores)	Lliure accés	Lliure accés	Accés regulat	Lliure accés	Accés regulat	Lliure accés

\* Excepte en àrees regulades per l'ordenança.



## 6.9 Aparcaments

L'estratègia sobre l'aparcament al districte és triple:

- › **Establir amb caràcter general l'ús exclusiu de les places de superfície per part dels residents.**
- › **Facilitar més ocupació dels aparcaments fora de la calçada per part dels residents mitjançant l'establiment de pactes amb els gestors dels aparcaments públics que suposin oferir abonaments sostenibles, en condicions de preu avantatjoses per al veïnat, però amb restriccions de l'ús del seu cotxe en hores punta.**
- › **Destinar l'aparcament de fora de la calçada com a únic indret on aparcar els vehicles de persones foranes al barri.**

## Indicadors de referència

APARCAMENT			OBJECTIU
Motorització districte	Tur. / 1.000 hab.	-30,0%	Reduir un 30% la motorització.
Nombre de places destinades a les motos a la calçada	N	-20,0%	Traspasar un 20% de places a motos a aparcaments de vehicles.
Creació de places destinades a les motos fora de la calçada	S. d.	500%	Generar 500 places de motos fora de la calçada. Actualment n'hi ha 2.087 a la calçada i 801 a la vorera.
Places a la calçada destinades al resident	N	25,0%	Incrementar un 25% el nombre de places per a residents a la calçada.



En aquesta línia, les principals accions que cal implantar en matèria d'aparcament són les següents:

### AP.1 La transformació i organització de la xarxa d'aparcaments a la calçada i fora de la calçada

#### AP.1.1 Desplegar una estratègia per optimitzar per al resident i la càrrega i descàrrega els aparcaments del carrer

	<i>Alta</i>	<i>Alta-mitjana</i>	<i>Mitjana</i>	<i>Baixa</i>
<b>1. Estudi i aplicació per a la substitució progressiva de les places d'àrea blava en àrea DUM i àrea verda (Mobilitat-BSM).</b>	X			
<b>2. Estudi per habilitar un percentatge de places d'aparcament residencial en àrea verda no exclusiva a cada barri (Mobilitat); desplegament.</b>	X			
<b>3. Estudi, proves pilot i implantació de zones d'aparcament mixt: C/D + resident</b>	X			

#### AP.1.2 Foment de l'aparcament fora del carrer per millorar els espais de vianants

	<i>Alta</i>	<i>Alta-mitjana</i>	<i>Mitjana</i>	<i>Baixa</i>
<b>1. Impuls per incrementar el nombre d'aparcaments de vehicles fora de la calçada, amb abonaments parcials i a preus proporcionals.</b>			X	

### AP.2 Desplegar millores en la xarxa d'aparcaments per incrementar-ne la funcionalitat

#### AP.2.1 Potenciar i habilitar els aparcaments soterrats interiors per a altres usos

	<i>Alta</i>	<i>Alta-mitjana</i>	<i>Mitjana</i>	<i>Baixa</i>
<b>1. Acords amb aparcaments interiors per substituir la rotació per les noves necessitats de DUM, i aparcaments per a motos i bicicletes i vehicle compartit.</b>		X		
<b>2. Estudi d'ubicacions per habilitar noves places amb endolls per a vehicles elèctrics en superfície i en aparcaments soterrats segons la normativa i zones DUM de C/D per a vehicles elèctrics, i regulació dels accessos diferenciada per a aquesta tipologia de vehicles. (Mobilitat)</b>				
Posada en marxa als aparcaments de la plaça del Mar i moll de la Marina. (2)		X		
Posada en marxa als aparcaments de l'avinguda de Francesc Cambó, passeig de Lluís Companys i estació de França. (2)		X		
Posada en marxa als aparcaments de la plaça de Catalunya, la Rambla - Pàrquing intel·ligent, Rambla sud i la Catedral. (2)		X		
Posada en marxa als aparcaments de la plaça de Castella, plaça de Vázquez Montalbán, carrer de l'Om, carrer de l'Arc del Teatre i Sant Pau. (2)		X		

**AP.2.3 Millores en la xarxa d'aparcament de vehicles elèctrics**

	<i>Alta</i>	<i>Alta-mitjana</i>	<i>Mitjana</i>	<i>Baixa</i>
<b>1. Habilitar noves places amb endolls per a vehicles elèctrics en superfície i en aparcaments soterrats. DUM per a vehicles elèctrics i regulació dels accessos.</b>			X	

**AP.3 Desenvolupar mesures de gestió i innovació en els aparcaments i estacionaments**

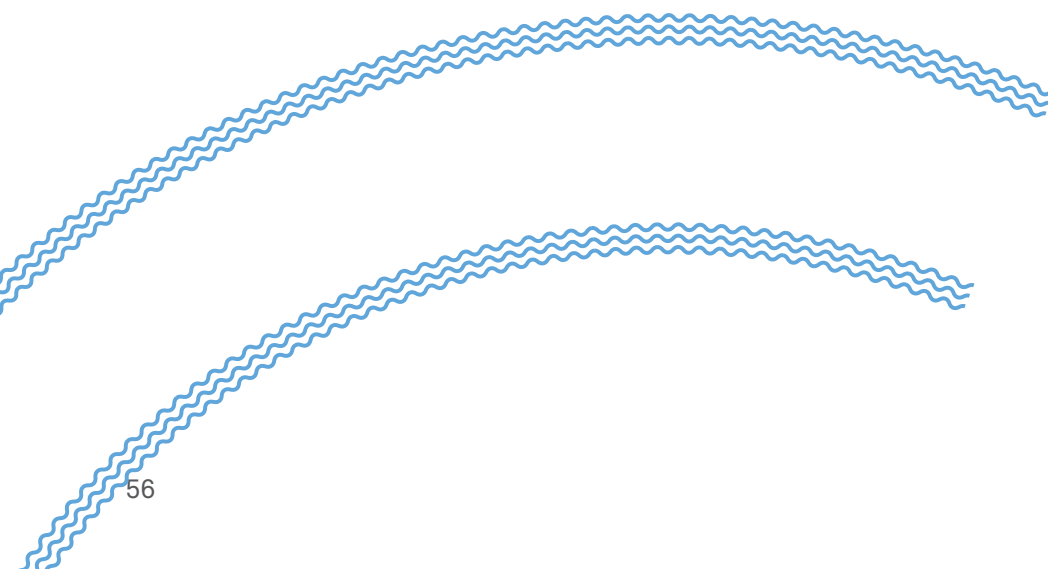
**AP.3.1 Desenvolupar aplicacions tecnològiques per optimitzar la gestió dels aparcaments**

	<i>Alta</i>	<i>Alta-mitjana</i>	<i>Mitjana</i>	<i>Baixa</i>
<b>1. Impuls per crear una aplicació (app) integrada que concreti els espais d'aparcament disponibles per al vehicle privat.</b>			X	

**AP.4 Fer campanyes de comunicació i foment dels aparcaments fora de la calçada**

**AP.4.1 Campanyes de foment dels aparcaments fora de la calçada**

	<i>Alta</i>	<i>Alta-mitjana</i>	<i>Mitjana</i>	<i>Baixa</i>
<b>1. Fer campanyes per fomentar l'aparcament dels vehicles fora de la calçada.</b>			X	



## Contaminació acústica

Aquest pla va amb la línia de buscar una estratègia clara per reduir la contaminació acústica, tant de dia com de nit, sobretot en determinats entorns del districte on actualment s'han detectat problemàtiques.

## 6.10 Medi ambient

Aquest pla va amb la línia de buscar una estratègia clara per reduir la contaminació acústica, tant de dia com de nit, sobretot en determinats entorns del districte on actualment s'han detectat problemàtiques. Alhora, aquest objectiu va en paral·lel a la reducció de les emissions establerta en el projecte de llei de canvi climàtic a Catalunya, que exigeix una reducció del 15% de les emissions contaminants atmosfèriques entre el 2005 i el 2020, és a dir, un 1% anual.

## Indicadors de referència

MEDI AMBIENT		OBJECTIU	
Reducció dels nivells mitjans de PM <sub>10</sub>	%	6,0%	Reduir un 1% anual els nivells de PM <sub>10</sub> tal com estableix el Pla de qualitat de l'aire.
Reducció dels nivells mitjans de NOx	%	6,0%	Reduir un 1% anual els nivells de PM <sub>11</sub> tal com estableix el Pla de qualitat de l'aire.
% de població amb exposició a nivells de soroll	%	100,0%	Posar fi als trams amb depassament > 5 dB a les vies bàsiques interiors i de 8 dB a les vies bàsiques perimetrals.

Les principals accions que cal implantar en matèria de medi ambient són les següents:

### M.A.1 Transformar la xarxa de mobilitat actual

#### M.A.1.1 Estratègia de reducció d'emissions atmosfèriques

	Alta	Alta-mitjana	Mitjana	Baixa
1. Impulsar el Pla de qualitat de l'aire de Barcelona. Zona de Baixes Emissions (Medi Ambient, Ajuntament de Barcelona).	X			
2. Impuls per al tractament del districte com una zona urbana d'atmosfera protegida, restriccions per tipologia de vehicle. (Medi Ambient, Ajuntament de Barcelona)			X	

### M.A.1.2 Estratègia de reducció del soroll

	<i>Alta</i>	<i>Alta-mitjana</i>	<i>Mitjana</i>	<i>Baixa</i>
<b>1. Impulsar el desenvolupament de les mesures del Pla de reducció de la contaminació acústica de la ciutat. (Medi Ambient, Ajuntament de Barcelona)</b>	X			
<b>2. Impulsar millores i proves pilot de reducció de l'impacte acústic en espais on hi ha superacions de +5 dB dels permisos. (Medi Ambient, Ajuntament de Barcelona)</b>				
Proves pilot i estudi tècnic de viabilitat per insonoritzar la ronda del Litoral (B10) en el tram obert i no cobert, al seu pas pel carrer del Doctor Aiguader.		X		

### M.A.2 Desplegar millores de caràcter mediambiental que afectin la xarxa

#### M.A.2.1 Millores relacionades amb la reducció d'emissions al medi ambient

	<i>Alta</i>	<i>Alta-mitjana</i>	<i>Mitjana</i>	<i>Baixa</i>
<b>1. Regulació horària de la DUM en funció del tipus de vehicle en determinats entorns. Potenciació de la DUM en bicicletes de càrrega (<i>cargo bikes</i>).</b>	X			
<b>2. Seguiment de les propostes d'actuació de l'estudi de les emissions contaminants del Port de Barcelona.</b>	X			

#### M.A.2.2 Millores relacionades amb la reducció del soroll a la via pública

	<i>Alta</i>	<i>Alta-mitjana</i>	<i>Mitjana</i>	<i>Baixa</i>
<b>1. Estudi de nous paviments amortidors del soroll, noves tecnologies.</b>	X			
<b>2. Impulsar mesures de regulació dels elements sorollosos complementaris dels vianants: maletes, <i>skates</i>, i altres ginys a la via pública, hores nocturnes.</b>		X		
<b>3. Aplicar ajustos en els horaris i millores en l'impacte acústic dels vehicles de serveis municipals.</b>	X			

### M.A.3 Buscar elements de gestió que permetin reduir les emissions

#### M.A.3.1 Impulsar la transformació de les flotes de vehicles cap a models més sostenibles

	<i>Alta</i>	<i>Alta-mitjana</i>	<i>Mitjana</i>	<i>Baixa</i>
<b>1. Impulsar que el 100% dels vehicles de l'Administració que es mouen pel districte siguin nets i poc sorollosos, sobretot els de transport públic, neteja i GUB.</b>		X		
<b>2. Fomentar contractació amb avantatges per als operadors que utilitzin flotes sostenibles, tant en els plecs de contractació com en altres mesures o incentius.</b>	X			

### M.A.4 Campanyes de sensibilització mediambiental

#### M.A.4.1 Campanyes per a la millora mediambiental del districte

	<i>Alta</i>	<i>Alta-mitjana</i>	<i>Mitjana</i>	<i>Baixa</i>
<b>1. Campanyes per sensibilitzar sobre la necessitat de reduir la contaminació de l'aire i acústica, a fi de millorar la qualitat de vida i el descans del veïnat.</b>	X			

### Reducció d'accidents

En total subjecció al que estipula el Pla local de seguretat viària de Barcelona, el Pla planteja una reducció d'un 20% dels accidents del districte, sobretot atropellaments, i zero víctimes mortals.



## 6.11 Seguretat viària

En total subjecció al que estipula el Pla local de seguretat viària de Barcelona, el Pla planteja una reducció d'un 20% dels accidents del districte, sobretot atropellaments, i zero víctimes mortals.

Cal continuar reduint els accidents els propers sis anys, per assolir el repte de les zero víctimes mortals. Així, les mesures relacionades amb la seguretat viària se centren a:

- › **Transformar la xarxa per evitar els accidents.**
- › **Posar en marxa millores en la xarxa actual que suposin una reducció del risc d'accident.**
- › **Incorporar nous elements de gestió de l'accidentalitat.**
- › **Potenciar la comunicació i les campanyes de reducció dels accidents.**

Per poder circular per les zones d'accés restringit a vehicles, s'establirà l'obligatorietat de disposar d'un **sistema actiu d'assistència a la conducció**. Aquest requeriment serà establert per l'Ajuntament de Barcelona, un cop establerta la certificació del sistema per part de la DGT.



## Indicadors de referència

SEGURETAT		OBJECTIU	
Nombre d'accidents amb víctimes	N	-25,0%	Reduir un 25% les víctimes d'accidents segons el Pla local de seguretat viària.
Nombre d'atropellaments de vianants	N	-50,0%	Reduir un 50% el nombre d'atropellaments per igualar-lo amb els valors de la resta de la ciutat.
Nombre d'accidents en bicicleta	N	-30,0%	Reduir un 30% els accidents amb bicicleta per igualar-lo amb els valors de la resta de la ciutat.

Concretament, les accions que cal desenvolupar en matèria de seguretat viària són les següents:

### S.V.1 Transformació i gestió de la xarxa per evitar els accidents

#### S.V.1.1 Pla d'actuació anual per reduir els punts amb més accidentalitat del districte. Atropellaments i col·lisions

	<i>Alta</i>	<i>Alta-mitjana</i>	<i>Mitjana</i>	<i>Baixa</i>
<b>1. Estudis i actuacions en els punts de concentració d'accidents</b>		X		
<b>2. Impulsar mesures de control de la velocitat. Estudi de la possible reducció de la velocitat màxima a 20 km/hora. Instal·lació de radars i de càmeres de control.</b>				
Instal·lació de radars de detecció de la velocitat al carrer del Doctor Aiguader.			X	

### S.V.2 Aplicar millores en la xarxa actual que suposin una reducció del risc d'accident

#### S.V.2.1 Minimitzar l'efecte "frontera" per als vianants

	<i>Alta</i>	<i>Alta-mitjana</i>	<i>Mitjana</i>	<i>Baixa</i>
<b>1. Millorar la permeabilitat de la xarxa preferent de vianants, en especial, la Rambla i la via Laietana, l'eix passeig de Colom - avinguda del Marquès de l'Argentera i carrer de Pepe Rubianes.</b>	X			
<b>2. Millora en el temps semafòric de creuament per als vianants a les interseccions del carrer de Pepe Rubianes i del passeig Marítim.</b>	X			
<b>3. Millora en el temps semafòric de creuament per als vianants a les interseccions de la xarxa preferent, via Laietana - carrer de la Princesa i passeig de Picasso - avinguda del Marquès de l'Argentera, etcètera.</b>	X			

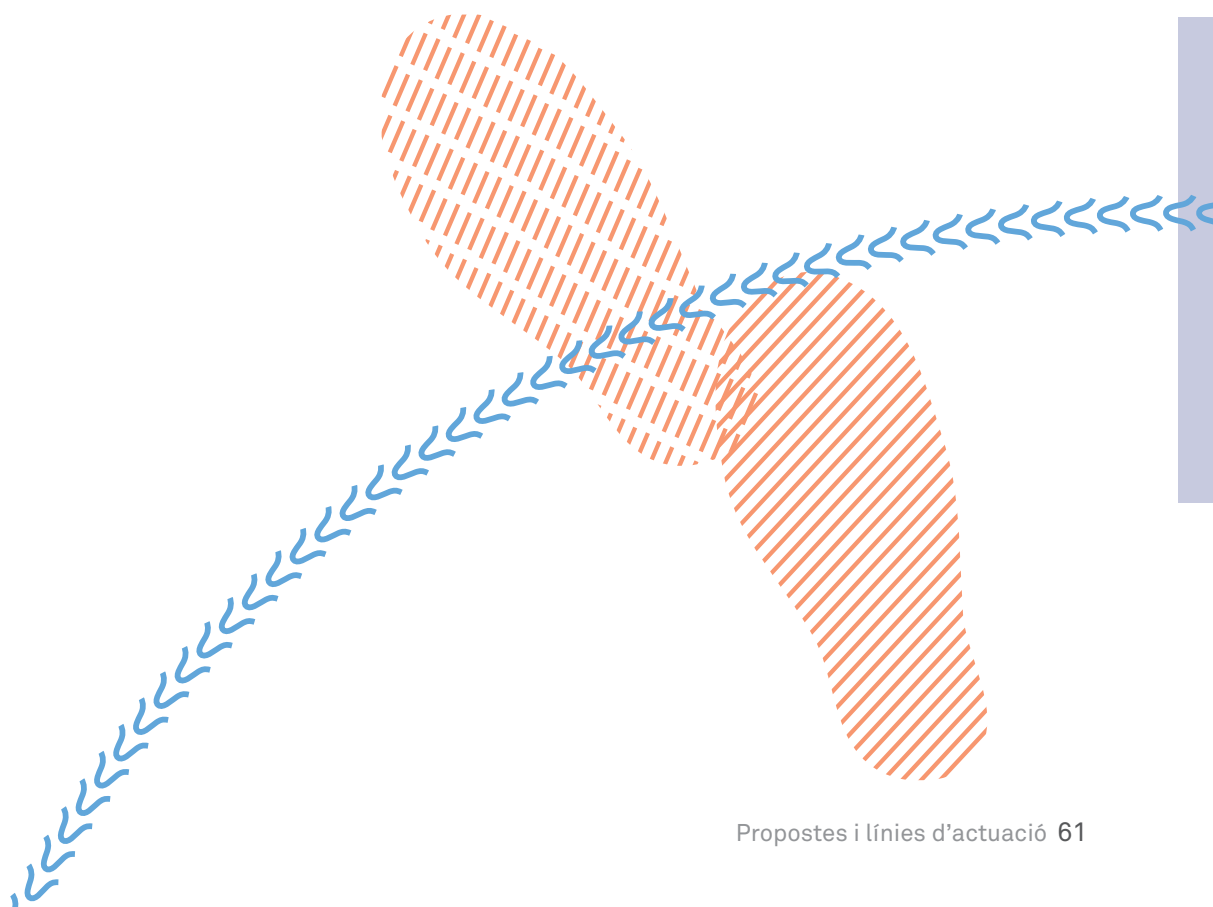
### S.V.2.2 Millores en els passos de vianants

	<i>Alta</i>	<i>Alta-mitjana</i>	<i>Mitjana</i>	<i>Baixa</i>
1. Estudi de les millores de visibilitat; implantació de places d'aparcaments per a motos o bicicletes als entorns de passos de vianants.		X		
2. Estudi i desplegament per avançar en la construcció de voreres corregudes a tot el perímetre del districte excepte als principals itineraris de vehicles.			X	

### S.V.4 Potenciar la comunicació i les campanyes de reducció dels accidents

#### S.V.4.1 Seguir amb les campanyes de seguretat viària i de protecció del vianant al districte

	<i>Alta</i>	<i>Alta-mitjana</i>	<i>Mitjana</i>	<i>Baixa</i>
1. Fer campanyes, guies i xerrades a les entitats i escoles amb l'objectiu de mentalitzar els usuaris i usuàries de la via pública dels bons hàbits.	X			



# 7.

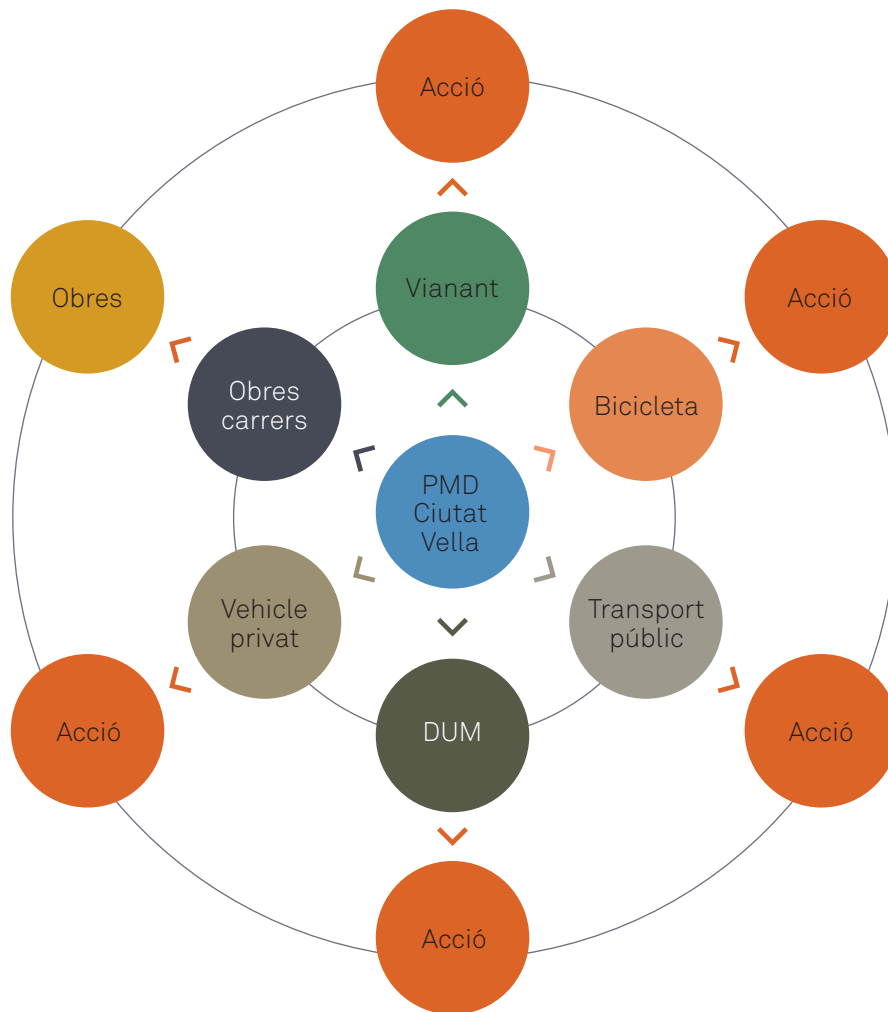
## ESTRATÈGIA DE DESPLEGAMENT DE LES ACTUACIONS

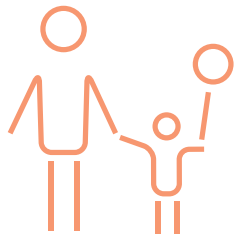
### Jerarquització i millora

Engagar accions relacionades amb la jerarquització i millora de l'oferta disponible per al bon funcionament de cada mode de transport.

Les fórmules per executar les propostes del Pla de mobilitat es basen a engagar accions relacionades amb la jerarquització i millora de l'oferta disponible per al bon funcionament de cada mode de transport, ja sigui en espais, infraestructures, aparcament o sistemes de regulació, etcètera, i, un cop estabilitzat el seu funcionament, **aplicar les estratègies de gestió per aconseguir que la demanda s'adapti a la nova proposta** i, així, es pugui assolir la millor funcionalitat possible.

Aquesta estratègia s'aplicarà en **diverses fases** i, en paral·lel, **per a cada mode de transport, de manera que la retroalimentació de cadascuna permeti detectar els punts febles i forts de cara a aplicar millores en les fases següents.**





### Mobilitat a peu

Pel que fa a les persones vianants, es proposa una primera fase en què s'incideixi en la **millora de l'oferta de la xarxa de districte amb intervencions sobre els carrers amb pitjors nivells de servei** i, que després, en una **segona fase**, es treballi en la **redistribució de la demanda** amb accions com ara l'impuls a la reordenació dels focus generadors de mobilitat, la revisió de la senyalització, la variació de les rotacions de les estacions de metro o les informacions del bus, la revisió dels itineraris turístics amb guia o plànols orientatius i la creació d'espais calmats, entre altres.



### Mobilitat en bicicleta

Respecte a la bicicleta, es proposa dotar-la d'un fort impuls en els primers anys, durant la primera fase, a fi que l'oferta d'espais es presenti interessant per a les persones usuàries d'altres modes menys sostenibles i, així, els convidi a canviar el seu mode de transport. Aquesta potenciació es proposa tant en el perímetre com en l'interior durant la fase inicial i, **en la fase final, s'ha de valorar la necessitat de zones i horaris no pedalables**.

Així mateix, les places d'aparcament segures, els petits tallers i l'adequació de les estacions de Bicing a les rutes prioritàries es despleguen en el temps, juntament amb les campanyes de comunicació i formació.



### Mobilitat en VMP

Durant la **primera fase** també s'incideix en els vehicles de mobilitat personal amb l'objectiu de reduir les **friccions amb les persones vianants** i, d'altra banda, **les campanyes de vigilància a la via pública es proposen contínues al llarg del temps**.



### Mobilitat en transport públic i col·lectiu

Pel que fa a la **xarxa de transport col·lectiu**, un cop TMB acabi i analitzi el desplegament de la xarxa ortogonal, cal que l'oferta del bus de barri del districte incorpori també la Barceloneta i, alhora, **és necessari que s'estudiïn totes les millores possibles de la xarxa per optimitzar-ne l'oferta actual**. Un cop aconseguida aquesta oferta, **a mitjà termini es plantejen actuacions de gestió puntuals**, com ara regulacions de pas horàries, millores a les zones d'intercanvi, etcètera.

La xarxa de transport públic col·lectiu ha d'habilitar els espais de parada previstos en relació amb la nova xarxa de vianants i, addicionalment, en una segona fase ha d'aplicar la gestió intel·ligent.



### Mobilitat en vehicle privat

En relació amb el vehicle privat, aquest **veurà reduïda la seva oferta**, en especial el trànsit de pas, a causa de les actuacions efectuades a la resta de modes, i haurà d'ajustar-se a la regulació que aquestes proposin. Paral·lelament, **es revisaran les franges horàries de regulació, les xarxes locals d'accés i sortida dels barris i les xarxes més internes.**

Així, **un cop ordenada la mobilitat en modes** tous i en consonància amb les obres previstes al districte, sobretot la Rambla i la via Laietana, **cal anar executant les mesures de regulació del trànsit de pas del districte**, amb els estudis de les diferents zones per aplicar els punts de regulació dels accessos, ja siguin càmeres, pilones o els canvis de sentit als carrers interiors més importants.



### Fases de les obres previstes

En relació amb les obres i els retocs dels canvis de sentit, la **primera fase** inclou les obres de la ronda de Sant Antoni, posteriorment la Rambla, després la via Laietana i, finalment, la resta. El moment de desenvolupament d'aquestes obres condiciona la regulació de la mobilitat del seu entorn més immediat:



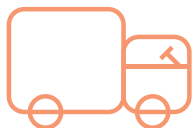
### Obres:

- Fase 1:** rda. Sant Antoni / rambla del Raval
- Fase 2:** Rambles
- Fase 3:** via Laietana
- Fase 4:** Pepe Rubianes / pg. Colom, etcètera.

### Regulació:

- Fase 1:** el Gòtic
- Fases 1 i 2:** El Raval
- Fase 3:** la Ribera
- Fases 3 i 4:** la Barceloneta





### Distribució urbana de mercaderies

D'altra banda, la distribució urbana de mercaderies (DUM) requereix també aquesta forma de desenvolupar el pla. Es planteja **una primera fase d'ordenació de l'oferta**, amb la intenció d'augmentar-la notablement, **procurant duplicar el nombre de places disponibles en tot el districte**, i regulant com a DUM la seva totalitat per aconseguir la màxima eficiència de cada plaça.

Un cop aconseguida l'oferta desitjada, es podran **posar en marxa les franges horàries estudiades per a una millor compatibilitat amb la vida quotidiana**. Aquest procés es posarà en marxa per zones, i serà progressiu i simultani al control exhaustiu de les actuacions de repartiment irregulars, a fi d'eliminar-les.

Així mateix, l'impuls cap a una nova idea de la distribució, mitjançant **espais de trencament de càrrega, i distribució amb vehicles més petits i nets, es proposa de manera continuada en el temps**.

La comunicació i formació són especialment importants en el desenvolupament d'aquestes propostes i acompanyarà el procés des d'un inici.

### Comunicació i formació

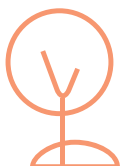
La comunicació i formació són especialment importants en el desenvolupament d'aquestes propostes i acompanyarà el procés des d'un inici.

---

### Aparcaments

Pel que fa a l'aparcament, les intervencions d'aquest eix tenen dos moments diferenciats. En un **primer moment** s'ha de fer la **reconversió de places en superfície cap a places d'àrea DUM o mixta amb zona verda**, tant en el perímetre com a l'interior, per tal de fer possible l'estratègia de la DUM esmentada.

En un **segon moment** es preveu la **reconversió progressiva dels aparcaments actuals del districte**, a fi d'anar incorporant el servei als diversos modes.



### Medi ambient

Finalment, tant la seguretat com les actuacions relacionades amb la millora mediambiental de la qualitat de l'aire i acústica són també **indicadors de l'evolució del pla** i, per tant, s'han de **mantenir de manera continuada en el temps** fins a arribar als objectius previstos en els paràmetres de referència.

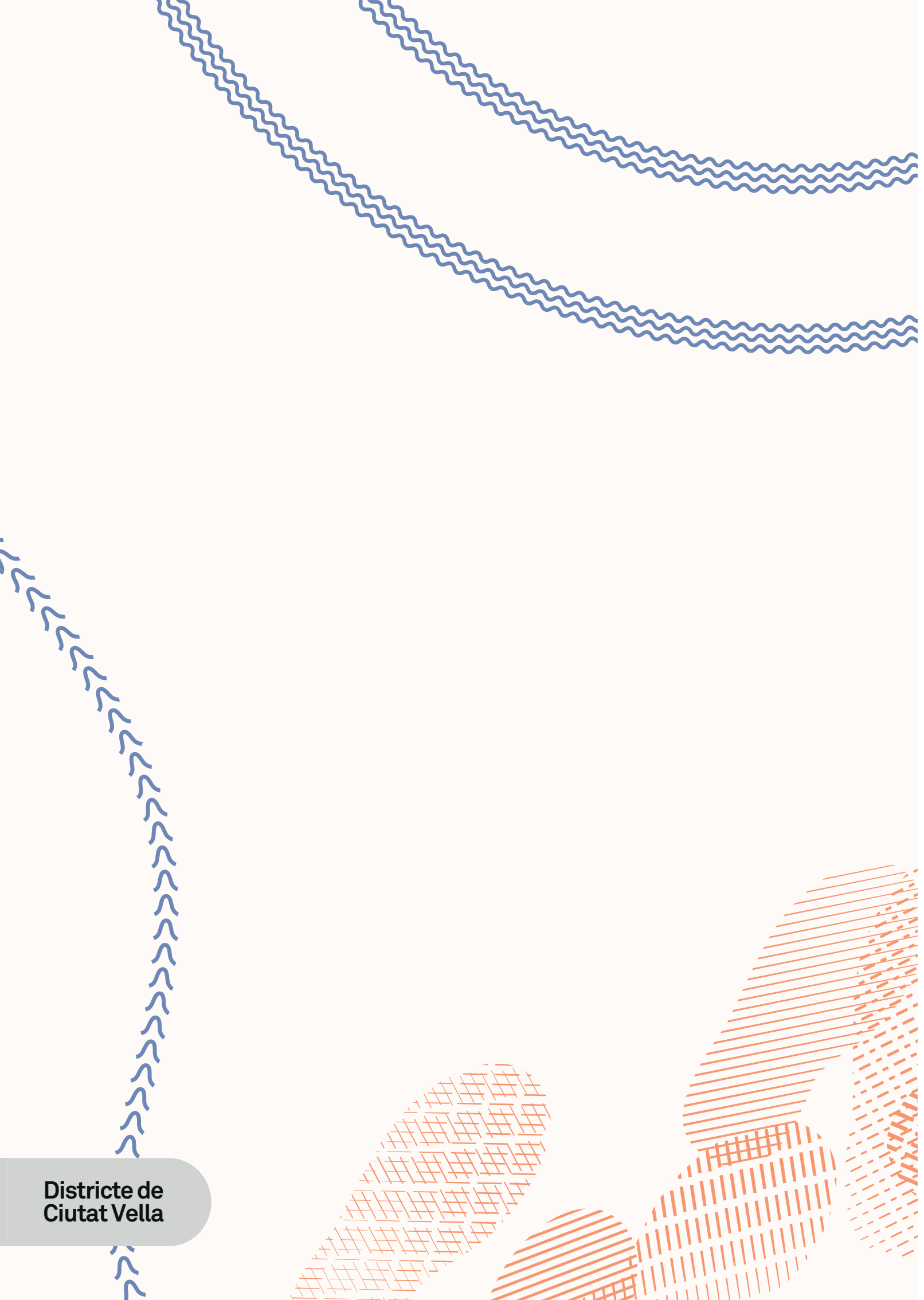












**Districte de  
Ciutat Vella**