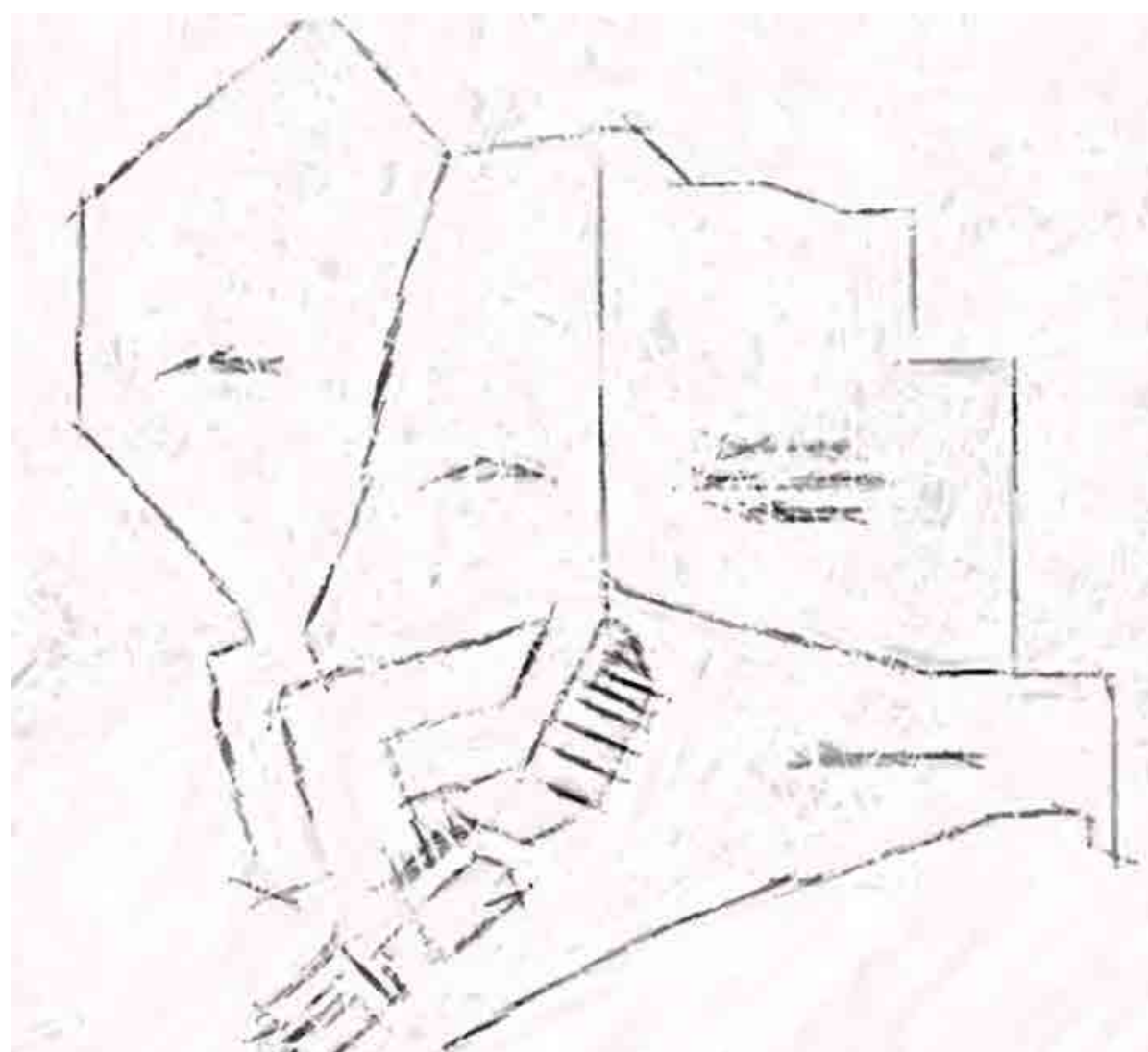


Pla de mobilitat del districte (PMD) DE Ciutat Vella 2018-2023

ANNEX 01 PARTICIPACIÓ



Barcelona, juny de 2018

Índex

1. ESTRUCTURA I DADES GENERALS DEL PROCÉS PARTICIPATIU	4
1.1. ESTRUCTURA DEL PROCÉS PARTICIPATIU DEL PLA DE MOBILITAT	5
1.2. ALGUNES DADES DEL PROCÉS... ..	6
2. PROCÉS PARTICIPATIU DE LA DIAGNOSI	8
2.1. ESTRUCTURA I PLANTEJAMENT DEL PROCÉS PARTICIPATIU DURANT LA DIAGNOSI	9
2.2. SESSIÓ DE PARTICIPACIÓ PRESENCIAL	9
2.3. PRINCIPALS RESULTATS DE L'ENQUESTA	11
2.4. PRESENTACIÓ DE LA SESSIÓ PARTICIPATIVA	12
3. PROCÉS PARTICIPATIU DE LA FASE DE PROPOSTES.....	27
3.1. ESTRUCTURA I PLANTEJAMENT DEL PROCÉS PARTICIPATIU DURANT LA FASE DE PROPOSTES	28
3.2. SESSIONS PRESENCIALS DE LA FASE DE RECOLLIDA DE PROPOSTES	28
<i>Sessió general de propostes del Pla de Mobilitat de Ciutat Vella 23/11/2017.....</i>	<i>28</i>
<i>Presentació de la sessió general de propostes del Pla de Mobilitat de Ciutat Vella.....</i>	<i>35</i>
<i>Acta sessió de propostes del Pla de Mobilitat de Ciutat Vella (El Raval – La Barceloneta)</i>	
<i>11/12/2017</i>	<i>52</i>
<i>Presentació de la sessió de recollida de propostes (La Barceloneta i El Raval)</i>	<i>56</i>
<i>Acta sessió de propostes del Pla de Mobilitat de Ciutat Vella (El Gòtic – Sant Pere, Santa Caterina</i>	
<i>i La Ribera) 18/12/2017.....</i>	<i>71</i>
<i>Presentació de la sessió de recollida de propostes (El Gòtic i Sant Pere, Santa Caterina i La</i>	
<i>Ribera)</i>	<i>74</i>
3.3. PUNT MÒBIL DE RECOLLIDA DE PROPOSTES (15/12/2017 – 22/12/2017)	90
4. PARTICIPACIÓ DELS AGENTS IMPLICATS.....	91
5. ANNEX.....	103
<i>ANNEX 1. RECULL TOTAL DE PROPOSTES I RETORN</i>	<i>104</i>

1. Estructura i dades generals del procés participatiu

1.1. Estructura del procés participatiu del Pla de Mobilitat

El procés participatiu per a l'elaboració del Pla de Mobilitat de Ciutat Vella ha estat dissenyat per tal de promoure i facilitar la implicació de persones i entitats a l'hora de desenvolupar el document estratègic que definirà la mobilitat del Districte al llarg dels pròxims anys.

Així doncs, amb les aportacions del veïnat i les associacions dels barris, s'ha pogut fer una anàlisi la situació actual de la mobilitat a Ciutat Vella i plantejar les actuacions de millora que cal aplicar en els pròxims anys.

El procés participatiu ha estat desenvolupat entre els mesos de juliol del 2017 i abril del 2018, i s'ha configurat en les següents quatre:

- ❖ Informació i diagnosi (15/07/17 – 16/10/17)
- ❖ Participació i recollida de propostes (17/10/17 – 24/12/17)
- ❖ Validació (25/12/17 – 12/03/18)
- ❖ Retorn (13/03/18 – 15/04/18)

Al llarg de tot el procés, la participació ha estat impulsada mitjançant diversos canals, per tal de facilitar el recull d'aportacions i fer-lo accessible per a tothom. Així doncs, s'ha treballat mitjançant dues sessions participatives presencials, una destinada a ampliar i complementar la diagnosi i una segona encarada al recull de propostes per a millora la situació de la mobilitat al Districte:

- ❖ 09/10/2017 – Sessió participativa presencial (Diagnosi).
- ❖ 23/11/2017 – Sessió participativa presencial (Recull de propostes).

De la mateixa manera, s'han dut a terme dues sessions territorials, encarades a obtenir una visió més detallada de la realitat específica dels barris:

- ❖ 11/12/2017 – Sessió de debat (El Raval / La Barceloneta)
- ❖ 18/12/2017 – Sessió de debat (El Gòtic / Sant Pere, Santa Caterina i La Ribera)

La plataforma Decidim ha centralitzat la informació sobre tot el procés, amb la qual cosa tant les convocatòries com la informació del mateix s'ha pogut consultar de manera virtual a través de l'esmentada plataforma.

Una altra via de participació, que s'ha posat en funcionament durant la fase de propostes, és la del carret mòbil, que s'ha utilitzat en diferents punts estratègics del Districte que presenten problemàtiques de mobilitat específiques. En aquests punts mòbils s'ha fet possible la recollida de propostes virtual, habilitant un ordinador portàtil per incorporar les propostes dels vianants directament al Decidim.

Procés participatiu PMCV



1.2. Algunes dades del procés...

Si bé posteriorment s'explicaran de manera més detallada les característiques de cada una de les fases de participació, hem volgut iniciar el document amb una breu exposició d'algunes dades generals del procés. En primer lloc, cal mencionar que gairebé 90 persones van participar de manera presencial, a través de les diverses sessions convocades en les fases de diagnosi i recollida de propostes.

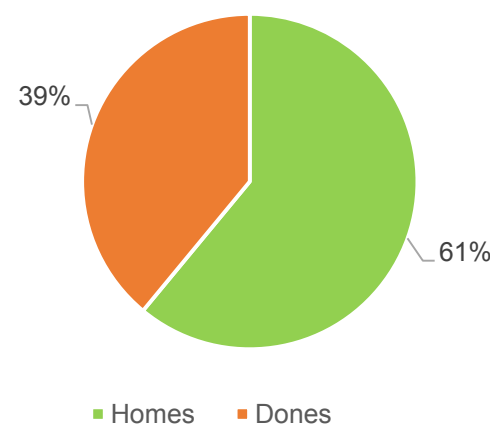
Sessions participatives: **89**
persones

Total propostes recollides: **489**



Cal mencionar, la participació d'homes i dones entres els assistents presencials ha estat desigual. La major part de les persones participants en el conjunt del procés han estat homes (61%), tal com es pot apreciar en la següent gràfica.

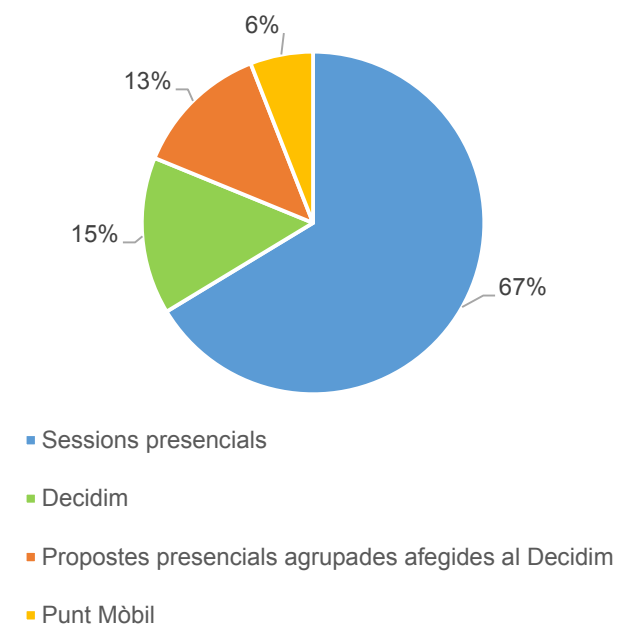
Gràfic 1. Distribució de les persones participants en les sessions segons sexe



Font: elaboració pròpia

Si fem referència a l'origen de les propostes recollides, com es pot veure al següent gràfic, la gran majoria provenen de les sessions presencials (326), seguides de les recollides directament a través de la plataforma virtual Decidim (71), les que es van plantejar durant les sessions participatives, i es van introduir posteriorment i de manera agrupada al Decidim (65), i finalment les que es van introduir a través del punt mòbil al carrer (27).

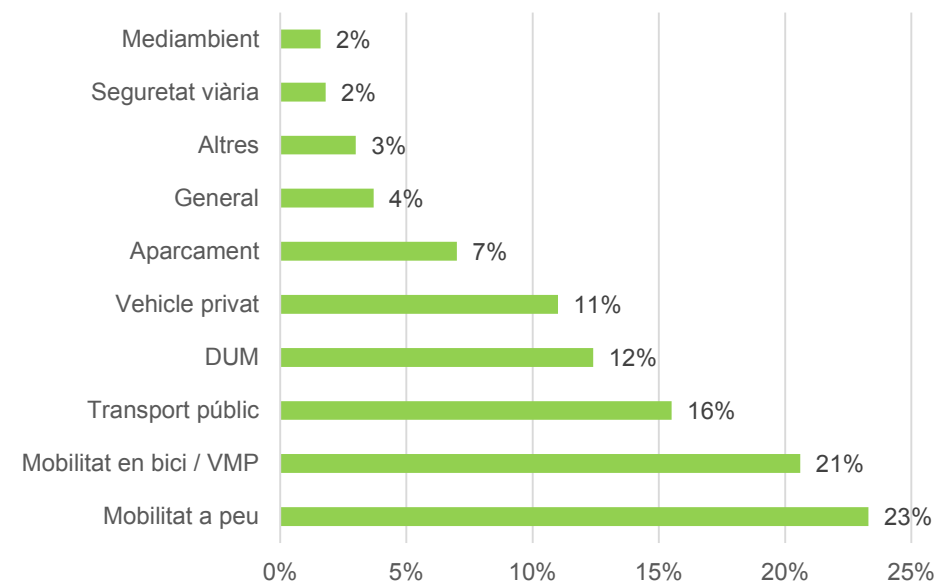
Gràfic 2. Distribució de les propostes recollides segons font



Font: elaboració pròpia

Si ens referim ara als àmbits temàtics de les aportacions realitzades, es pot apreciar que la mobilitat a peu i la mobilitat en bici i VMP han estat els temes que més s'han volgut destacar en la participació. Cada un d'aquests àmbits recull al voltant del 20% del total de propostes. Per contra, són les qüestions mediambientals i les relacionades amb la seguretat viària les que han recollit un menor nombre de propostes.

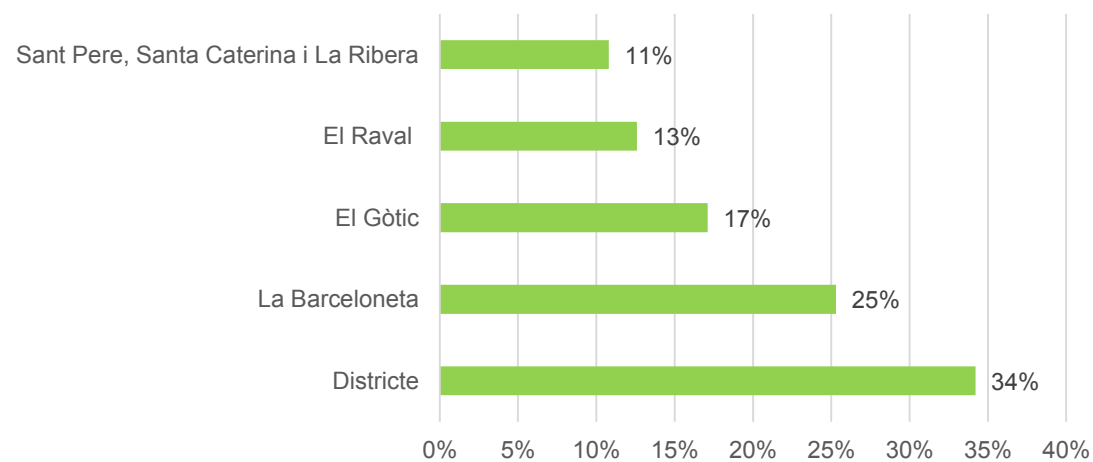
Gràfic 3. Distribució de les propostes recollides segons àmbit temàtic



Font: elaboració pròpia

Per altra banda, cal mencionar que s'ha aconseguit recollir propostes tant referents al conjunt del Districte com a qüestions concretes dels barris. En aquest sentit, tots els barris han recollit una proporció destacable de propostes, sent La Barceloneta el que més i Sant Pere, Santa Caterina i La Ribera el que menys. Amb tot, cal mencionar que bona part de les aportacions s'han centrat en temes de Districte, fet que mostra l'existència d'una visió global de la mobilitat a Ciutat Vella.

Gràfic 4. Distribució de les propostes recollides segons àmbit territorial



Font: elaboració pròpia

2. Procés participatiu de la Diagnosi

2.1. Estructura i plantejament del procés participatiu durant la diagnosi

El procés participatiu per a l'elaboració del Pla de Mobilitat de Ciutat Vella ha estat dissenyat per tal de promoure i facilitar la implicació de persones i entitats a l'hora de desenvolupar el document estratègic que definirà la mobilitat del Districte al llarg dels pròxims anys. Entenem la participació ciutadana com una eina imprescindible a l'hora de desenvolupar els documents estratègics del Districte i de la ciutat, adequant-los i fent-los més útils per a millorar la vida dels veïns i veïnes de la ciutat.

La participació ha d'esdevenir un dels pilars que estructurin el procés de desenvolupament del document que estem treballant i, per tant, s'han previst canals de participació diversos, tant físics com virtuals, i que estaran presents tant durant la fase de diagnosi com en la de recollida de propostes. Per altra banda, també es faran sessions de retorn on s'explicarà quins han estat els resultats del procés d'elaboració del document.

Durant la fase de diagnosi del Pla es realitzà, el dia 9 d'octubre, una sessió presencial participativa, destinada a ampliar i complementar una primera aproximació tècnica a la situació de la mobilitat al districte. Per tant, aquesta sessió fou plantejada amb l'objectiu de generar un espai de debat al voltant de les necessitats i les problemàtiques en relació a diversos àmbits:

- 1) Mobilitat a peu.
- 2) Mobilitat en bicicleta / Vehicles de mobilitat personal (VMP).
- 3) Mobilitat en transport públic.
- 4) Mobilitat en transport privat.
- 5) Distribució urbana de mercaderies (DUM).
- 6) Aparcament.
- 7) Seguretat viària.
- 8) Medi ambient.

Per altra banda, l'anàlisi de les persones assistents es va desenvolupar tenint en compte dues dimensions territorials:

- La mobilitat als barris.
- La mobilitat al Districte de Ciutat Vella.

Entenent que cada un dels barris presenta una realitat específica que s'ha de treballar individualment, sense deixar de banda que existeixen temàtiques generals que cal tractar a nivell de districte.

Per altra banda, durant la fase de diagnosi també s'inicià la difusió d'una enquesta, que es distribuï de manera presencial per diversos punts del districte, i de manera virtual a través de la plataforma Decidim. En el moment de fer aquest informe de participació, s'han recollit al voltant de 600 qüestionaris. Cal mencionar, a més, que les enquestes virtuals encara es podran respondre fins al dia 23 de novembre, amb la qual cosa aquests resultats es podran veure modificats amb la incorporació de tots els qüestionaris.

2.2. Sessió de participació presencial

09/10/2017

A continuació, presentem una síntesi de les principals aportacions recollides al llarg de la primera sessió, durant la qual les persones participants aportaren el seu punt de vista sobre les necessitats i les problemàtiques del districte en matèria de mobilitat. Per altra banda, la sessió s'inicià amb una explicació de les dades tècniques recollides per tal de fer la diagnosi, i que foren completades amb les aportacions dels veïns i veïnes participants. A l'*Annex 1* es pot consultar la presentació de dades que es realitzà a l'inici de la sessió.

El debat comptà amb la participació d'unes 25 persones, que es repartiren en dos grups, un dels quals es centrava en l'anàlisi de La Barceloneta i de Sant Pere, Santa Caterina i La Ribera, mentre que el segon ho fa del Gòtic i del Raval. En ambdós, a més, es treballaren també problemàtiques i necessitats del conjunt del districte.

Els participants de cada un dels grups anoten les seves aportacions en post-its de colors diferenciats (groc per les necessitats o problemàtiques específiques d'un barri i blaus per les aportacions generals del Districte). Aquestes aportacions són posteriorment incorporades en un mapa de treball, per tal de situar-les de manera visual sobre el terreny.

A continuació, recollim les principals aportacions que sorgiren de la sessió participativa.

Principals aportacions recollides

Per tal d'esquematzar la informació recollida de manera senzilla i útil per a complementar la diagnosi d'aquest Pla de Mobilitat, distribuïrem les aportacions segons nivell territorial: *La Barceloneta / El Gòtic / El Raval / Sant Pere, Santa Caterina i La Ribera / Conjunt del Districte*.

Per altra banda, cada una de les aportacions serà etiquetada amb l'àmbit de la mobilitat que correspongui, tenint en compte els vuit grans àmbits que ja hem assenyalat i que reproduïm a continuació: **1)** Mobilitat a peu **2)** Mobilitat amb bicicleta i VMP **3)** Transport públic (TP) **4)** Vehicle privat (VP) **5)** Aparcament **6)** Distribució Urbana de Mercaderies (DUM) **7)** Seguretat viària **8)** Medi ambient.

La Barceloneta

Han estat poques les persones participants vinculades a La Barceloneta, amb la qual cosa la proporció d'aportacions realitzades relacionades amb aquest barri és relativament menor a la de la resta de barris del Districte. Amb tot, es poden destacar algunes idees que hem volgut tenir en compte:

- El barri és inadequat per a la mobilitat a peu. Es considera que en general les voreres són estretes i això dificulta poder passejar-hi, exceptuant la zona del passeig marítim. Tot i això,

s'apunta que el passeig marítim és freqüentat per turistes, la qual cosa també genera impediments per a la mobilitat a peu dels veïns i veïnes. **(Mobilitat a peu)**

- Es menciona que hi ha molt poques sortides de La Barceloneta, fet que genera un efecte embut per a sortir a la resta del Districte/ciutat. **(VP)**

El Gòtic

El Gòtic és un dels barris que compta amb una major representació durant la sessió participativa, fet que s'ha traduït amb un nombre important d'aportacions que, a més, aborden diversos dels àmbits plantejats.

- El mal estat de les voreres i paviments en algunes zones del barri ha estat un dels temes que més han sorgit en el grup de debat. Concretament, i a tall d'exemple, es menciona el mal estat del paviment al C/ Escudellers i, de manera més general, a tot el Gòtic sud. Com veurem més endavant, aquesta problemàtica es dona també a altres zones del Districte. **(Mobilitat a peu)**
- També es menciona la necessitat de pacificar algunes zones. Concretament, es comenta que el C/ Ample és, actualment, zona de càrrega i descàrrega, i també un aparcament per a motos. Es considera que per aquest motiu no pot esdevenir una via únicament per a vianants, com plantegen alguns dels assistents que hauria de ser. **(Mobilitat a peu)**
- El Passeig Colón presenta algunes crítiques, sobretot relacionades amb l'accés de trànsit (fonamentalment amb vehicle privat) i amb les altes velocitats d'alguns vehicles, que els participants relacionen amb els turistes que condueixen cotxes d'alta gamma. **(VP, Seguretat viària)**
- Es considera que hi ha massa aparcaments de motos al Districte i, de manera específica, al Gòtic. Els aparcaments exteriors estan sobreutilitzats, amb la qual cosa sempre hi ha motos aparcades per sobre de la capacitat dels espais d'aparcament. Tot i això, alguns assistents consideren que aquesta no és una problemàtica prioritària. **(Aparcament)**
- L'excés de circulació dels VMP també es considera una problemàtica del barri. S'assenyala la zona del Gòtic Sud com a punt conflictiu en aquest àmbit (C/ Escudellers, Plaça George Orwell, C/ Ferran, etc.). Es considera que part del problema són les empreses de lloguer de VMP per a turistes, així com l'existència d'una regulació que, en alguns casos, no s'aplica de manera efectiva sobre el terreny. **(VMP)**

El Raval

El Raval és un dels barris que ha comptat amb menys aportacions específiques, si bé aquest fet és degut, en part, a què algunes de les aportacions realitzades en clau de barri durant el debat s'han

ampliat al conjunt del Districte i, per tant, les mencionarem quan fem el recull d'aportacions del conjunt de Ciutat Vella.

- Es considera que la Zona Verda d'aparcament del Raval és insuficient. Aquest fet es contrasta, segons alguns participants, amb el fet que alguns barris adjacents al Raval compten amb moltes més places de Zona Verda, que podrien ser aprofitades pels veïns del Raval. **(Aparcament)**
- Es parla també del poc respecte de la normativa de circulació al barri. A tall d'exemple, es parla del problema de la càrrega i descàrrega informal, així com dels vehicles que estacionen a sobre de les voreres. Es considera que, en aquests casos, la tasca de la Guàrdia Urbana és insuficient. **(Càrrega i descàrrega / aparcament)**

Sant Pere, Santa Caterina i La Ribera

El Nucli Antic és el barri que ha recollit un major nombre d'aportacions. Moltes d'elles, com veurem a continuació, vinculades al complex encaix de la mobilitat a peu amb el vehicle privat o la circulació de bicicletes, però sense deixar de banda altres qüestions que tenen una influència directa sobre la mobilitat al barri.

- En alguna aportació s'afirma que hi ha un conflicte permanent entre vianants, bicicletes i VMP. Es considera que és perillós per a vianants, ja que hi ha una densitat de circulació massa elevada i el vianant, a la pràctica, no té prioritat. **(Mobilitat a peu)**
- El C/ Princesa té una formulació de via per a vianants, però es manté oberta la circulació de vehicles privats. Es considera, per tant, que hi ha un desajust entre l'estructura del carrer i l'ús que se'n fa. **(Mobilitat a peu)**
- Un altre dels àmbits destacats és el de la DUM. En aquest sentit, s'apunten alguns punts on la càrrega i descàrrega entra en conflicte amb altres activitats de la zona. Així doncs, es fa menció concreta a la zona del voltant del Palau de la Música, on la tasca de la càrrega i descàrrega es realitza en un espai de difícil accés. És, a més, un important punt de concentració turística, fet que encara genera més conflictivitat. El punt d'entrada i sortida del C/ Comtal a la Via Laietana es percep també com un punt conflictiu, ja que és per on accedeixen els vehicles de càrrega i descàrrega. La zona del Mercat de Santa Caterina és també un dels punts problemàtics assenyalats relacionats amb la DUM. **(DUM)**
- Es menciona que les grans empreses incompleixen reiteradament la normativa dels espais i horaris de càrrega i descàrrega. No es respecta la rotació dels espais, es realitza tasques de càrrega i descàrrega a llocs no reservats per aquesta finalitat, a altes hores de la nit, etc. La percepció és que s'hauria de ser més estricte amb el compliment de la normativa i que les sancions són insuficients davant aquestes conductes. **(DUM)**

- L'encreuament de l'Av. de Francesc Cambó amb Via Laietana es percep com un punt conflictiu donat, fonamentalment, a l'alta intensitat del trànsit de la zona, així com a l'elevada concentració de taxis. Es menciona que ja hi ha algun projecte en marxa en aquest punt. **(VP)**
- Es destaca la conflictivitat amb els skaters en algun punt. La Plaça Acadèmia es percep com un espai de concentració d'skaters, i segons es menciona, genera força soroll. Els skates estan regulats en la normativa dels VMP, però només pel que fa a la circulació, no al soroll que generen. **(VMP)**

Conjunt del Districte

La majoria de les intervencions realitzades durant la sessió fan referència al conjunt del Districte, un fet que demostra que moltes de les necessitats i problemàtiques detectades són comunes als diferents barris d'aquest. D'entre la informació recollida, es pot detectar un predomini dels àmbits relacionats amb la mobilitat sostenible (mobilitat a peu, mobilitat en bicicleta i transport públic), si bé també són recurrents les intervencions vinculades al vehicle privat i al soroll relacionat amb la circulació de vehicles.

- Es perceben dificultats per circular amb bicicleta a l'interior del Districte. Existeix una manca d'eixos preparats per a la mobilitat amb aquest vehicle. Els carrils bici són insuficients i discontinus. **(Mobilitat amb bicicleta)**
- Es considera que manca una visió horitzontal del Districte. Tradicionalment les grans vies d'aquest s'han desenvolupat seguint l'eix vertical (Via Laietana, Rambla, etc.), es considera que és necessari impulsar vies per a bicicletes amb lògica horitzontal. **(Mobilitat amb bicicleta)**
- A l'estiu s'incrementa notablement la circulació de bicicletes, un fet que es dona, entre altres motius, per a l'increment del turisme. Es percep una sobreocupació de les vies. **(Mobilitat amb bicicleta)**
- Manca de zones d'aparcament per a bicis. Els aparcaments existents són poc segurs (robatoris). **(Mobilitat amb bicicleta)**
- Les vies i espais del Districte no estan pensats per a les necessitats dels infants o de la gent gran. Són diversos els elements que es mencionen en aquest sentit, com l'ocupació de la via pública (Ex: aparcament massiu de motos), o l'amplada insuficient de les voreres, aspectes que dificulten la circulació amb cotxet. Per altra banda, es destaca la manca d'espais de descans per a vianants, com poden ser bancs o espais similars. Moltes zones de descans existents es converteixen en espais d'oci durant la nit. Es considera que cal preservar zones amb menys densitat d'activitat **(Mobilitat a peu)**
- Es planteja la qüestió del futur de la Ronda de Sant Antoni una vegada finalitzada la reforma del mercat. No es té certesa de quin serà el projecte, però es considera que tornar a obrir la circulació al vehicle privat seria un error. S'aposta per fer-hi una via per a vianants, on l'accés dels vehicles privats estigui permès únicament pels veïns. **(Mobilitat a peu)**

- El transport públic del Districte compta, en termes generals, amb una valoració positiva. Es considera que tant el metro com el servei de bus disposen de bones freqüències de pas i bona ubicació i distribució. **(TP)**
- Tot i aquesta valoració positiva. En el cas del metro es menciona que l'estació de Plaça Urquinaona és de difícil accés, i compta amb un ascensor petit que hi dificulta l'accés amb cotxet. També s'apunta la necessitat que les parades de metro comptis amb lavabos. **(TP)**
- En el cas del bus, es mencionen alguns aspectes relacionats amb la contaminació i el soroll que encara generen alguns dels busos que encara circulen per la ciutat, si bé es menciona que part de la flota és nova i el seu impacte sobre l'entorn és menor. Per altra banda, s'apunta que algunes marquesines no són prou visibles o es troben en mal estat. **(TP)**
- Es perceben problemes d'aparcament generals del Districte, però hi ha diverses anàlisis de la problemàtica per part dels assistents. Per una banda, es parla de l'elevat preu de les places d'aparcament públiques de Ciutat Vella. Es posen com a exemple els aparcaments pròxims a l'Hospital del Mar, així com els de la part baixa de la Rambla, pròxims al CAP del Gòtic. Es menciona la necessitat de dur a terme una tarificació, que contempli un cost d'aparcament reduït pels veïns i veïnes.

Altres aportacions indiquen el problema que suposa mantenir places d'aparcament a l'aire lliure. Mencionen que tots els aparcaments del Districte haurien de ser coberts, ja que la circulació que es genera per trobar lloc per aparcar al carrer contribueix a saturar les vies i perjudica el medi ambient.

- El soroll dels vehicles de motor suposa també una molèstia important per a les persones assistents. Hi ha força consens en el fet que durant el dia aquest és el principal problema de contaminació acústica del Districte. Durant la nit, per contra, el soroll dels vehicles deixa pas al de l'oci nocturn en determinades zones. **(Medi ambient)**

2.3. Principals resultats de l'enquesta

L'enquesta realitzada durant la fase de diagnosi ha estat molt útil a l'hora de recollir la perspectiva dels veïns i veïnes de Ciutat Vella sobre la situació de la mobilitat al districte. En aquest sentit, ha estat possible fer una valoració de diferents elements vinculats a cada un dels àmbits de la mobilitat que estem treballant en l'elaboració d'aquest Pla.

Mitjançant el qüestionari hem volgut complementar la detecció de necessitats i problemàtiques ja detectades durant l'anàlisi tècnica i les aportacions de la sessió presencial. A més, l'enquesta oferia l'oportunitat d'introduir comentaris relacionats amb les qüestions tractades.

A través [d'aquest enllaç](#), es pot accedir als resultats provisionals de l'enquesta, uns resultats que es completaran amb els qüestionaris que s'estan recollint de manera virtual mitjançant el Decidim.

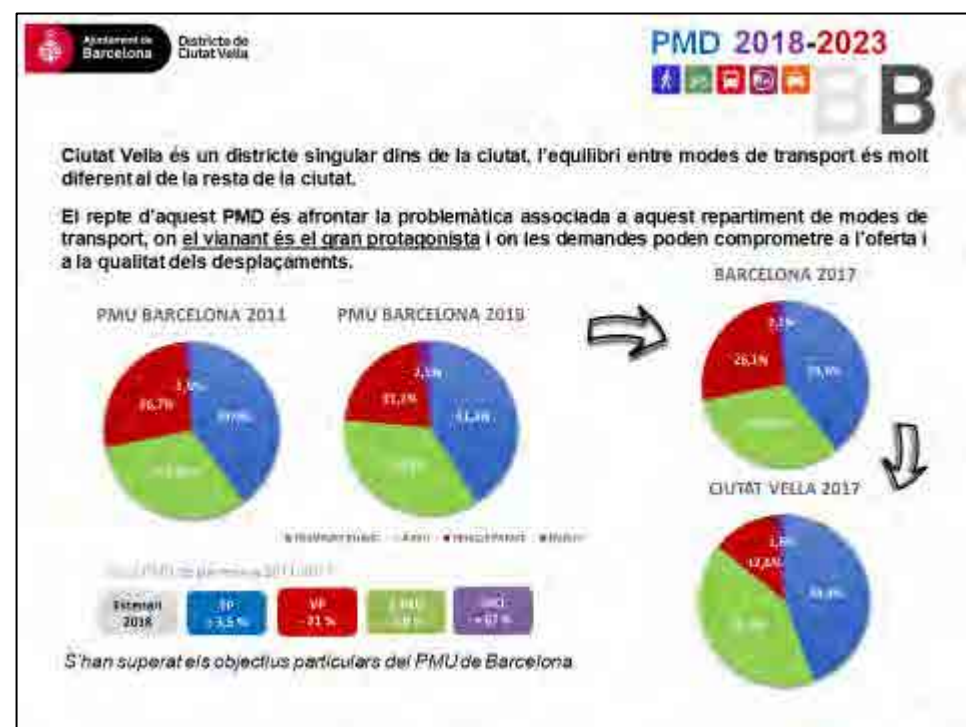
2.4. Presentació de la sessió participativa

Com s'ha mencionat a l'inici del document, durant la sessió participativa presencial es va presentar una anàlisi tècnica de la situació de la mobilitat al districte, com a plantejament de partida a l'hora de dur a

terme les aportacions del debat. D'aquesta manera, les persones assistents comptaren amb una primera informació quantitativa que possibilitava la detecció d'alguns dels punts i elements que generen més conflictivitat pel que fa a la mobilitat al districte.

A continuació, adjuntem les planes de la presentació, la qual també es pot trobar en format PDF a la plataforma Decidim.





PMD 2018-2023

Cal generar, doncs, un «NOU MODEL», un model «QUE VAGI MÉS ENLLÀ» de les estratègies convencionals... Un model, que aprofundeixi en:

1. Una millora la qualitat de vida dels veïns i veïnes, garantint la convivència entre els residents i l'activitat econòmica (comerç, oci, turisme...).
2. Una gestió de la mobilitat com a un servei a la ciutadania aprofitant les noves tecnologies de control i seguretat.
3. Una mobilitat ètica i equitativa que recolzi als més dèbils de la cadena modal i a les persones amb mobilitat reduïda.
4. Uns desplaçaments que garanteixin la comoditat i la seguretat de totes les persones.

PMD 2018-2023

5. Una servitud al Pla d'usos urbanístics i que vetlli pel dret a la mobilitat del veïnat.
6. Una xarxa connectada a la ciutat i a l'Àrea Metropolitana de Barcelona, en la que l'aprofitament dels vehicles sigui una exigència ètica.
7. Una mobilitat que cerqui les zero emissions atmosfèriques i sòniques.
8. Una informació necessària per que els usuaris i usuàries puguin preveure i optimitzar el seu viatge.

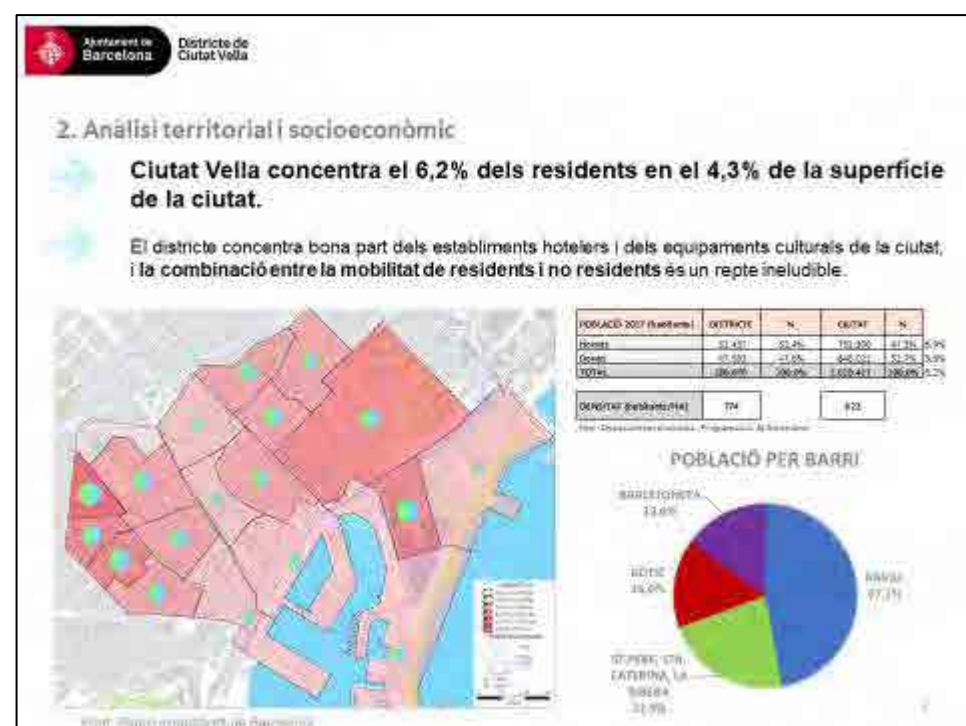
PMD 2018-2023

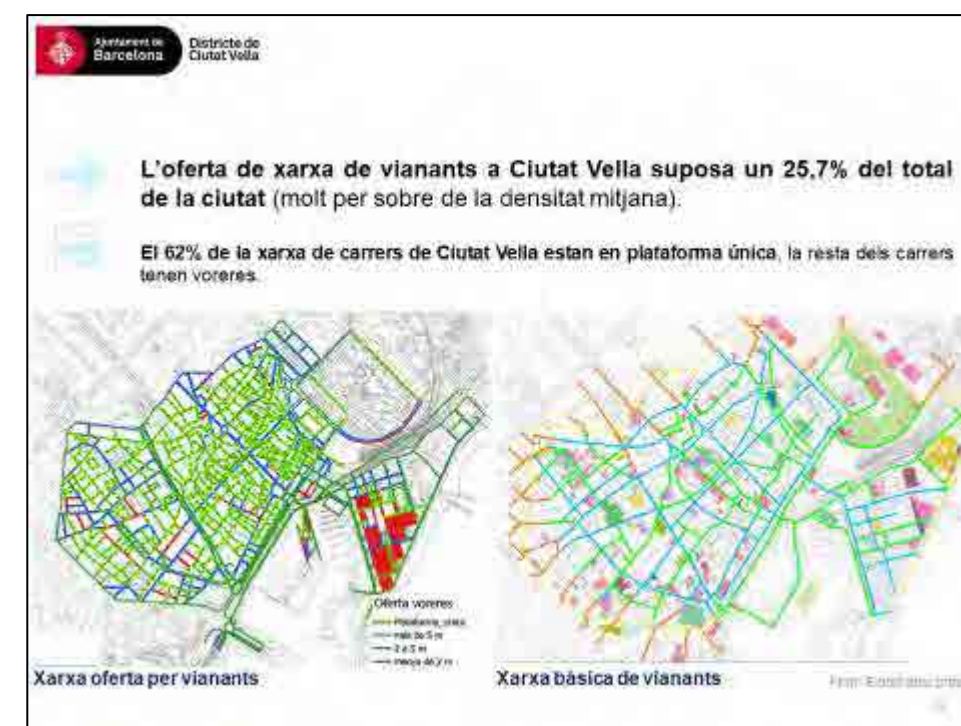
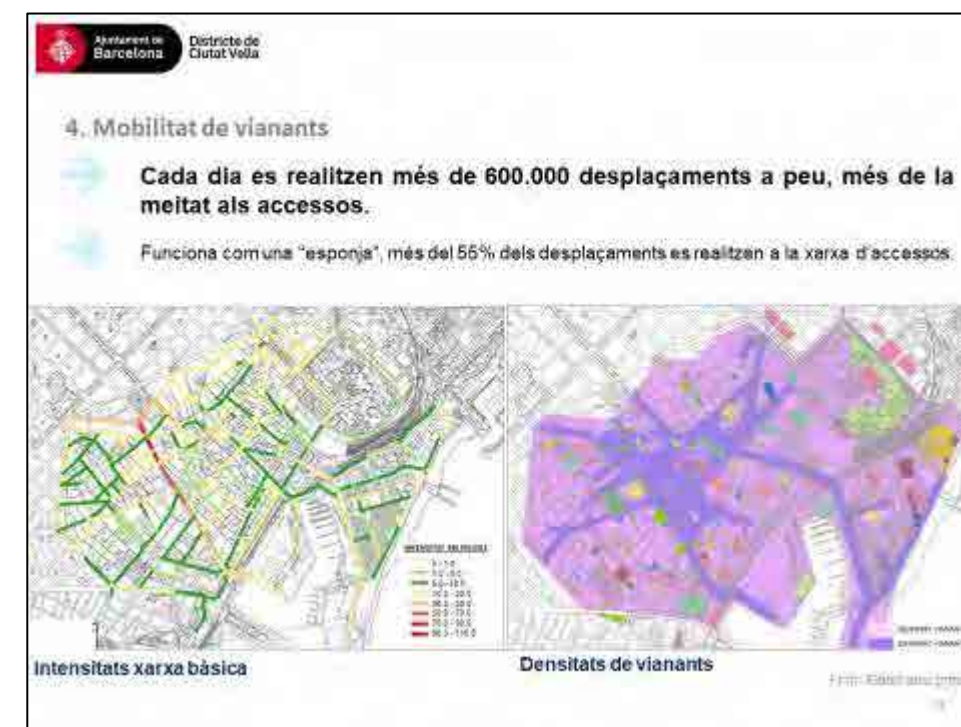
Sessió plenària del Pla de Mobilitat del Districte (PMD) de Ciutat Vella 2018-2023.

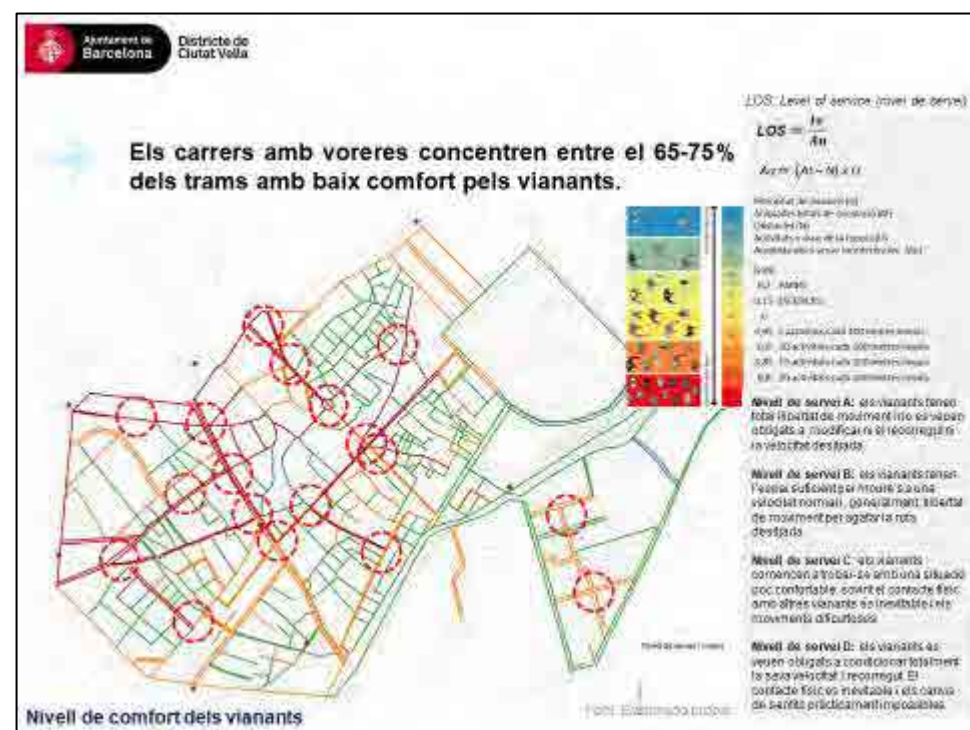
DIAGNÒSTIC DE LA SITUACIÓ ACTUAL

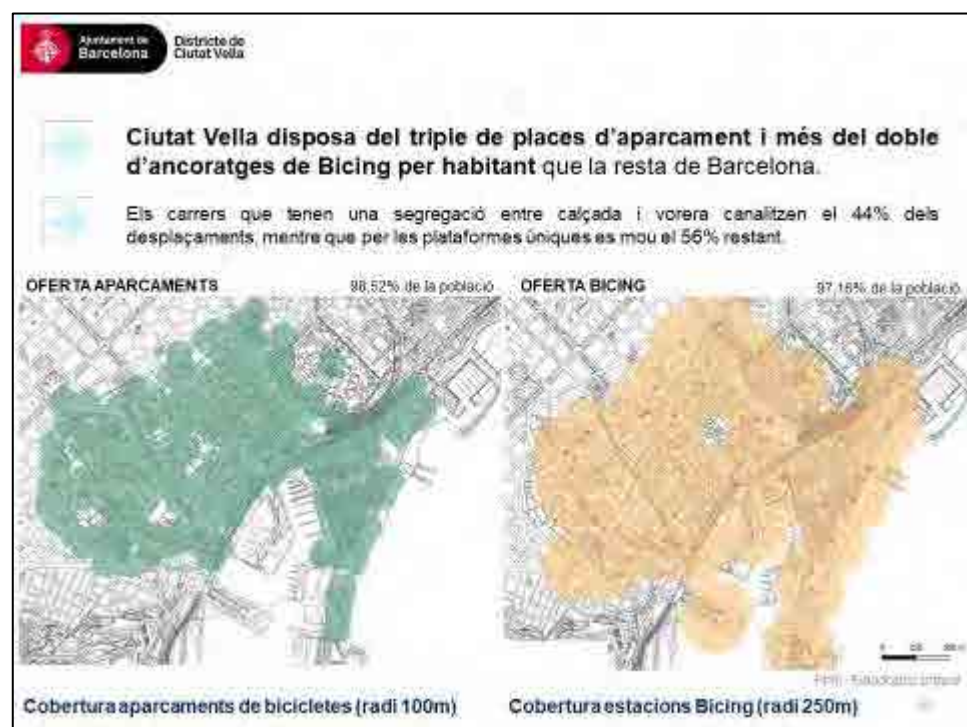
9 d'Octubre de 2017

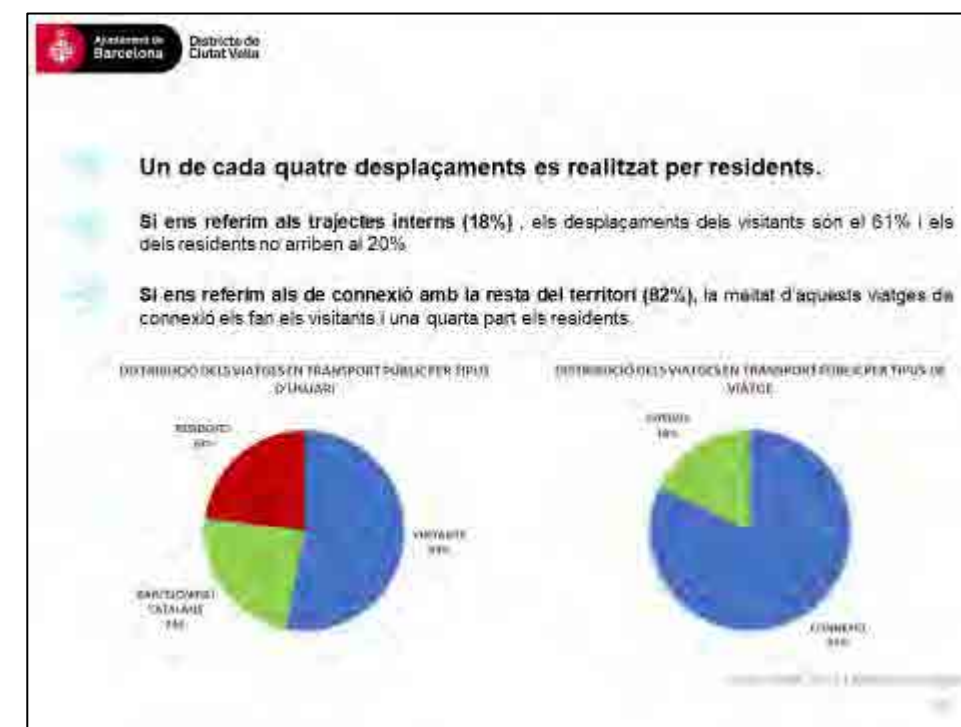
DOYMO

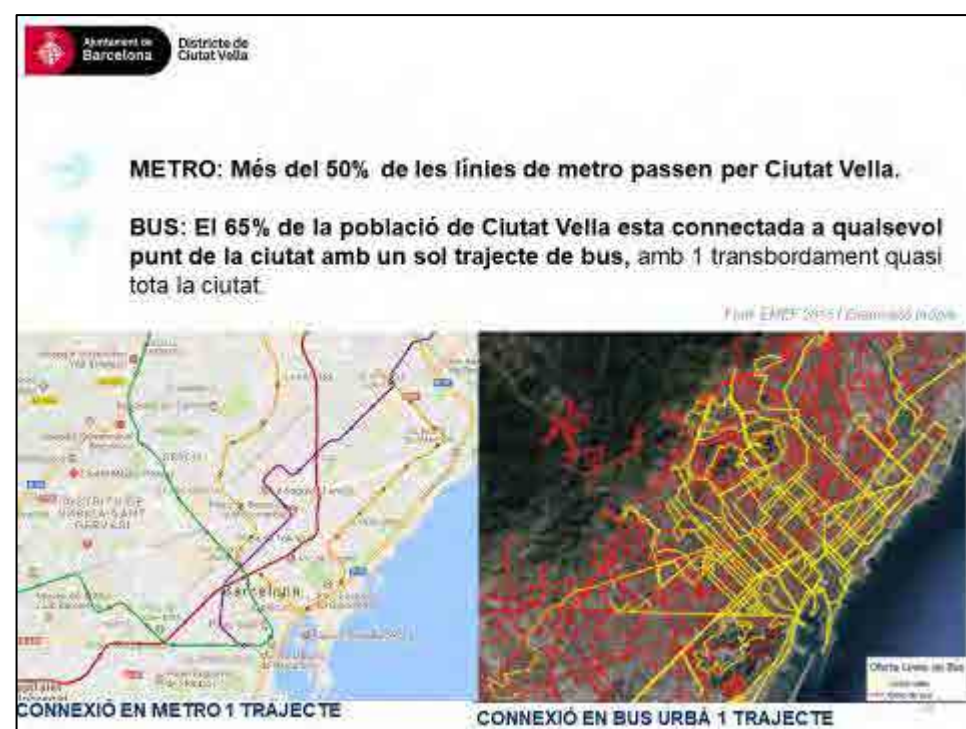
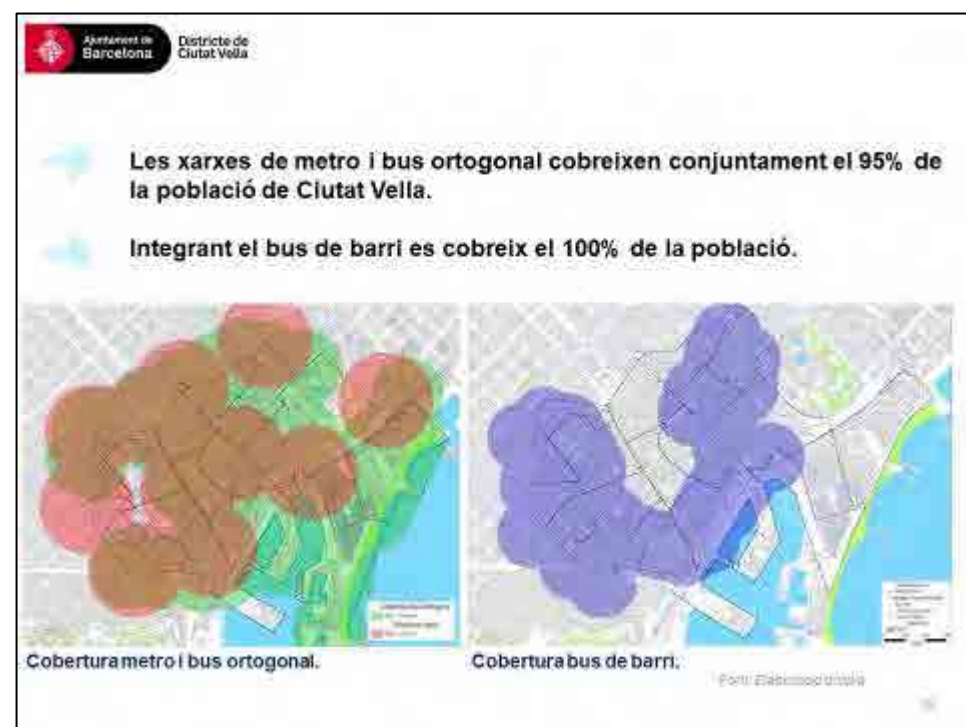








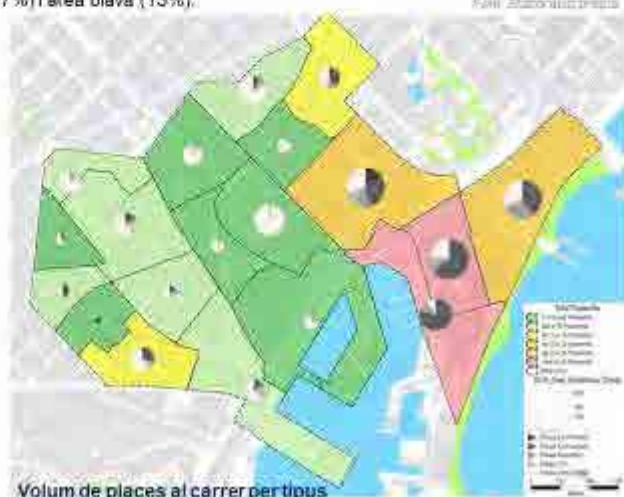




OFERTA D'APARCAMENT AL CARRER

De les places al carrer (3.900) per a vehicles de 4 rodes, les places d'àrea verda preferent per a residents són les majoritàries (el 52%), seguit de les places CD (17%) i àrea blava (13%).

La Barceloneta és el barri que més oferta a la calçada concentra, amb el 48% del total.



DEMANDA D'ESTACIONAMENT RESIDENT

Els parc de vehicles residencial de Ciutat Vella és de 18.000 Turismes i furgonetes, i 7.900 motos.

Un 26% del Parc de turismes i furgonetes correspon a activitat no residencial (vehicles censats d'empreses o entitats).

DEMANDA RESIDENCIAL PER TIPUS D'OFERTA



OFERTA D'APARCAMENT FORA DEL CARRER

Fora del carrer (22.500 places), el 60% en aparcaments públics.

El Raval és el barri que més oferta fora calçada concentra, amb el 39% del total.

OFERTA FORA DEL CARRER

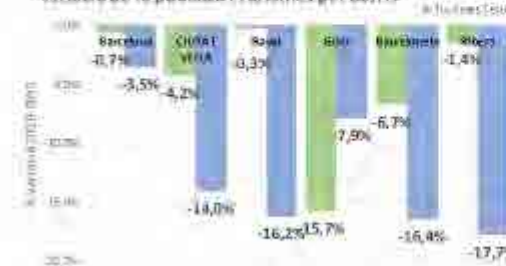


DEMANDA D'ESTACIONAMENT RESIDENT

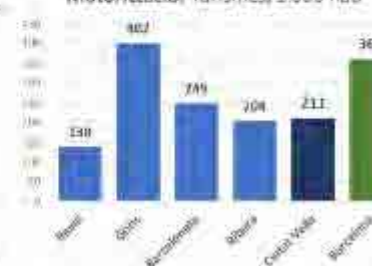
La motorització de Ciutat Vella és baixa, amb 211 turismes/1.000 habitants, bastant per sota de la mitjana de Barcelona (361).

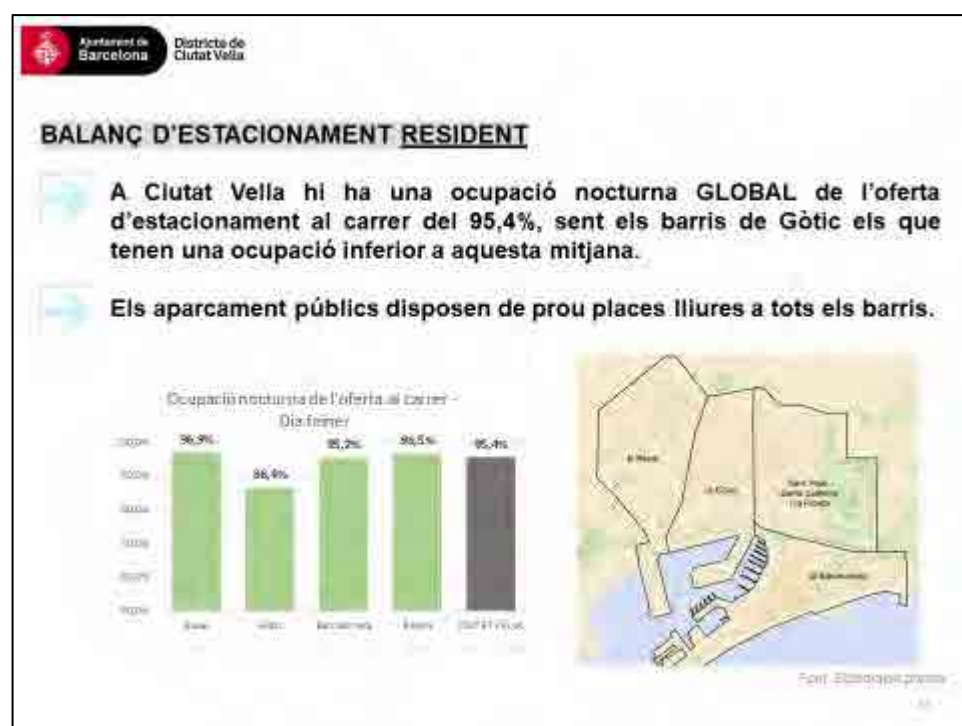
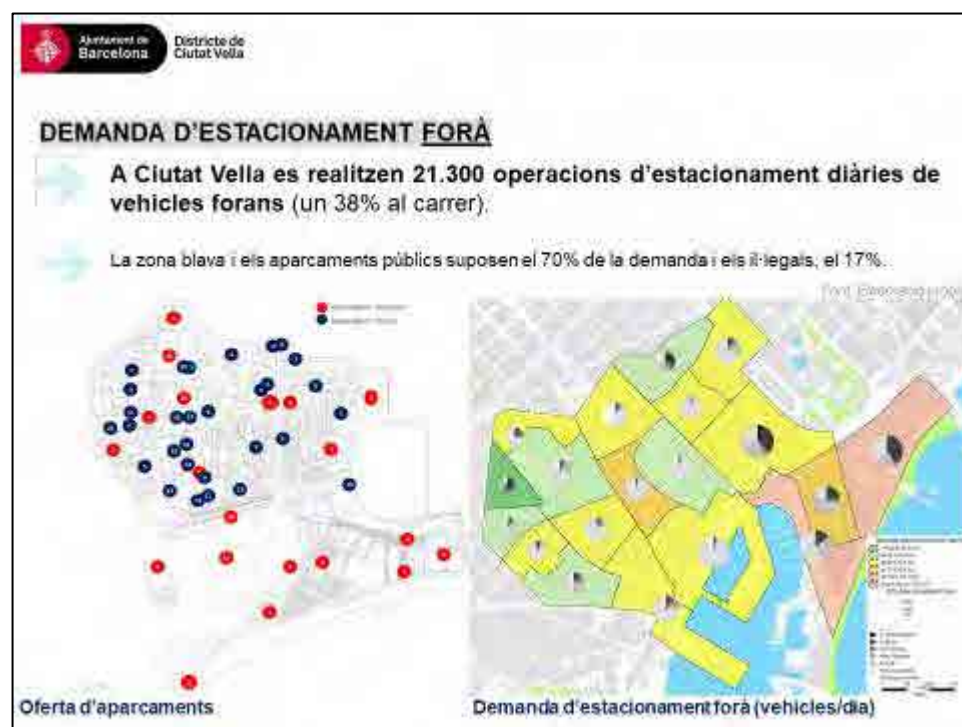
En els darrers 6 anys, el parc de turismes a Ciutat Vella s'ha reduït molt més que la població i molt més que la global de la ciutat.

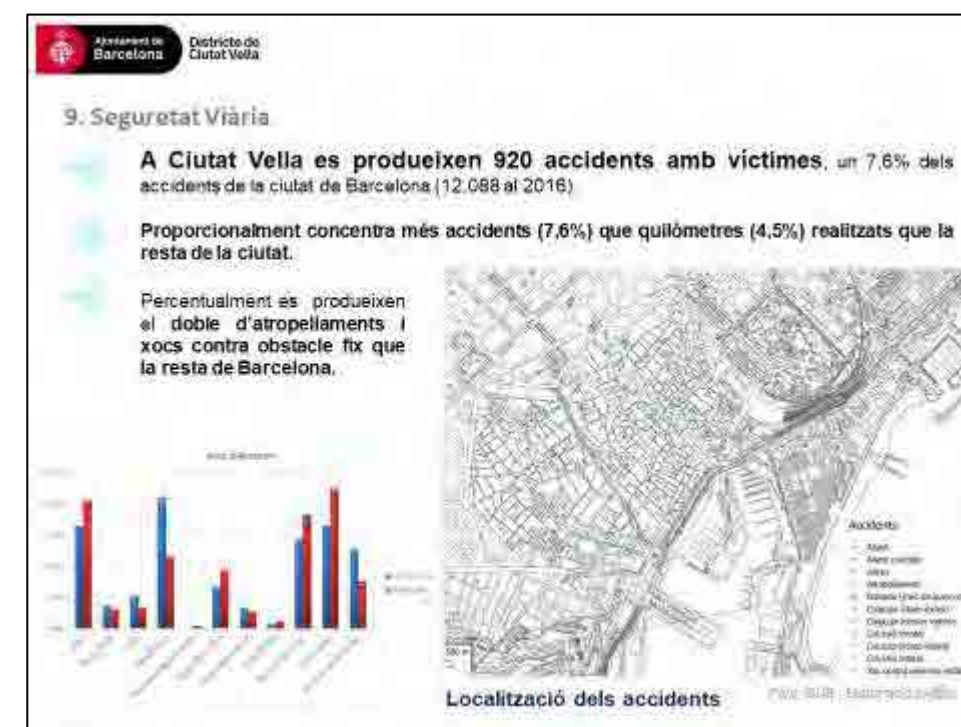
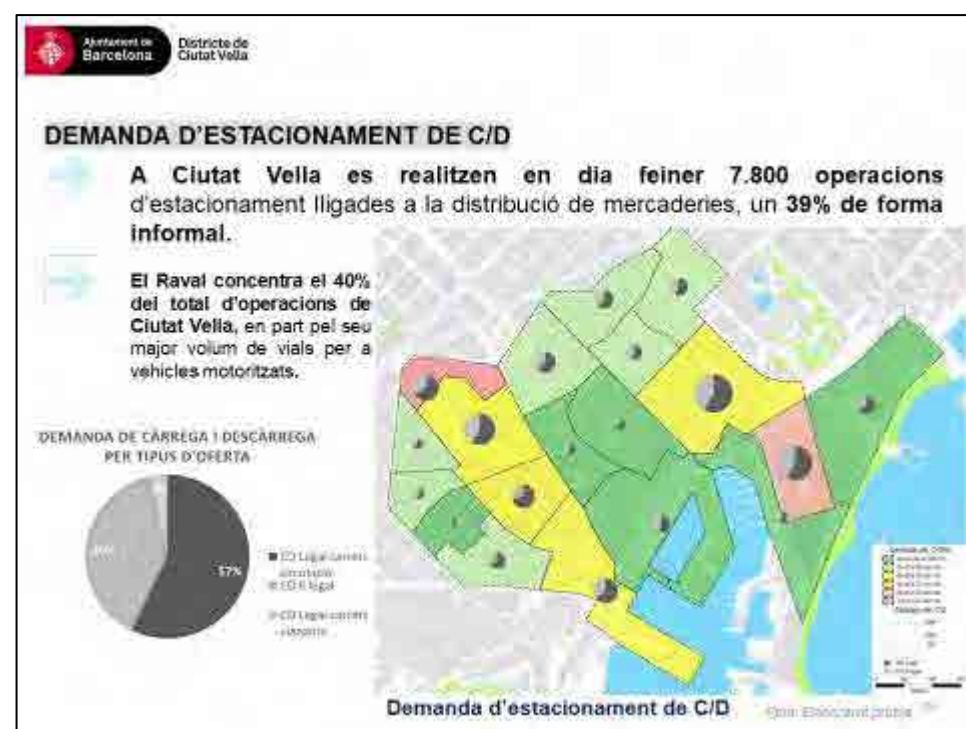
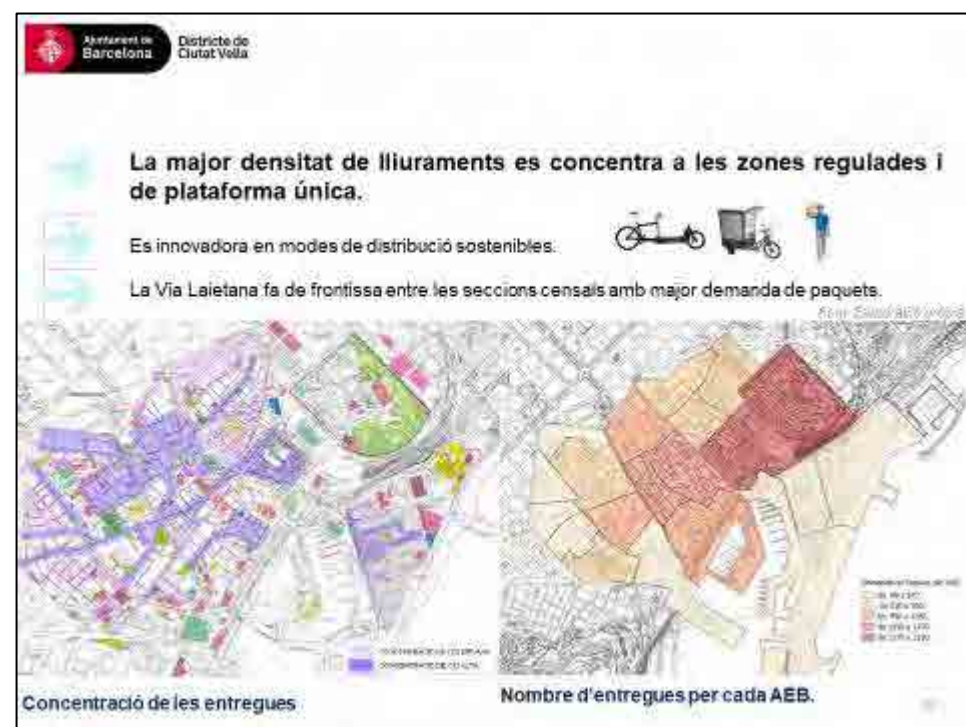
Variació de la població i turismes per barris

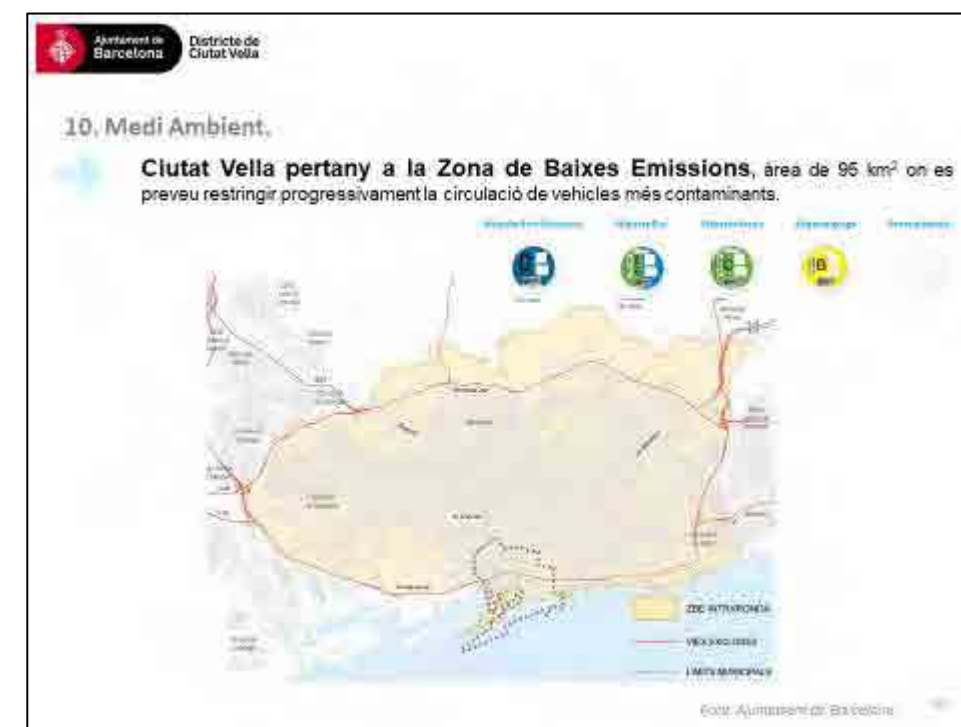
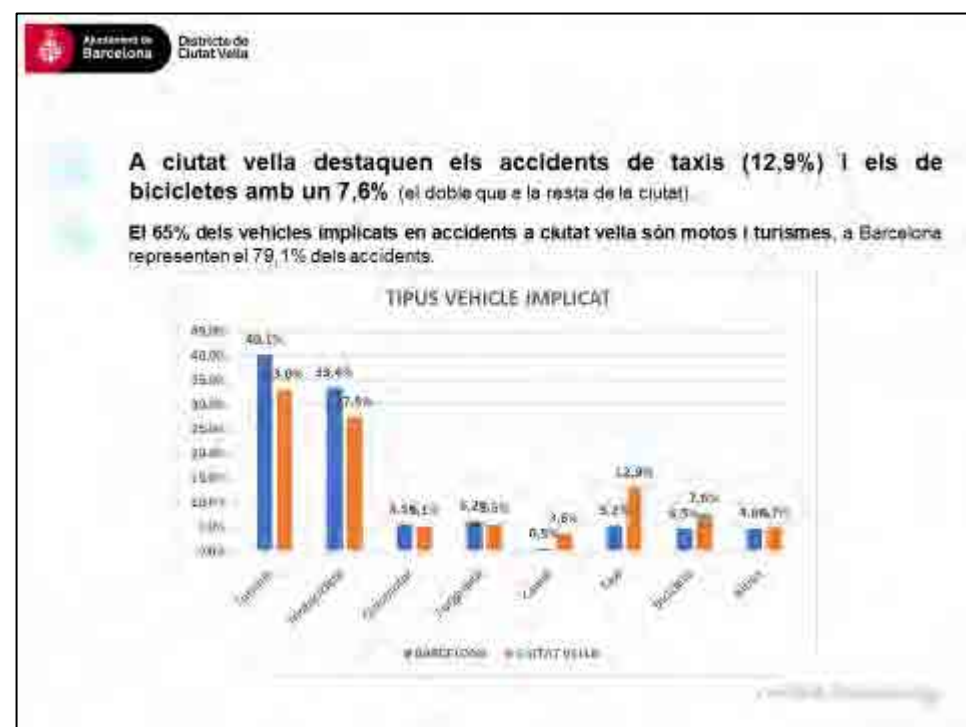


Motorització, Turismes/1.000 hab.











Ajuntament de Barcelona Districte de Ciutat Vella

1.1. Dades dels consells de barris i aportacions prèvies.

Es tindran en compte totes les aportacions de caràcter genèric del Consells de barris, de les taules de mobilitat, etc...

I. Taula Tècnica de Mobilitat: amb seguiment setmanal.

II. Consells de Barri on s'ha tractat específicament la Mobilitat

- Consell de Barri de la Barceloneta del 03/02/2016
- Consell de Barri del Gòtic del 08/02/2016
- Consell de Barri de Sant Pere, Santa Caterina i La Ribera del 10/02/2016
- Consell de Barri del Raval: 28/05/2016

III. Altres Consells de Barri i espais de participació on han sortit altres temes que afecten a Mobilitat com, per exemple:

- Consell de Barri de Barceloneta (12/11/2015) – Bus de barri
- Consell de Barri del Gòtic (09/02/2016) – PAD Mobilitat
- Consell de Barri de Sant Pere, Santa Caterina i La Ribera (25/05/2016) – Via Lasterre
- Consell de Barri de Barceloneta (05/10/2016) – sobre actuacions previstes per al 2017
- Consell de Barri del Gòtic (30/05/2017) i Consell de Barri de Sant Pere, Santa Caterina i La Ribera (31/05/2017) – Urbanització de la pl. Antoni Maura

IV. Aportacions ciutadanes recollides des de la Direcció de Serveis a les Persones i al Territori.

Ajuntament de Barcelona Districte de Ciutat Vella

PMD 2018-2023

ALTRES ELEMENTS PER A LA DIAGNOSI

Ajuntament de Barcelona Districte de Ciutat Vella

1.1. Dades dels consells de barris i aportacions prèvies.

Es tindran en compte totes les aportacions de caràcter genèric del Consells de barris, de les taules de mobilitat, etc...

I. Taula Tècnica de Mobilitat: amb seguiment setmanal.

II. Consells de Barri on s'ha tractat específicament la Mobilitat

- Consell de Barri de la Barceloneta del 03/02/2016
- Consell de Barri del Gòtic del 08/02/2016
- Consell de Barri de Sant Pere, Santa Caterina i La Ribera del 10/02/2016
- Consell de Barri del Raval: 28/05/2016

III. Altres Consells de Barri i espais de participació on han sortit altres temes que afecten a Mobilitat com, per exemple:

- Consell de Barri de Barceloneta (12/11/2015) – Bus de barri
- Consell de Barri del Gòtic (09/02/2016) – PAD Mobilitat
- Consell de Barri de Sant Pere, Santa Caterina i La Ribera (25/05/2016) – Via Lasterre
- Consell de Barri de Barceloneta (05/10/2016) – sobre actuacions previstes per al 2017
- Consell de Barri del Gòtic (30/05/2017) i Consell de Barri de Sant Pere, Santa Caterina i La Ribera (31/05/2017) – Urbanització de la pl. Antoni Maura

IV. Aportacions ciutadanes recollides des de la Direcció de Serveis a les Persones i al Territori.


Ajuntament de Barcelona

Districte de Ciutat Vella

12. Aportacions de la ciutadania recollides per diferents canals de participació

Presencialment:

- Sessió de diagnòstic de la mobilitat: 9 d'octubre
- Sessió de propostes de models de mobilitat: 23 de novembre

Digitalment: a través de la plataforma Decidim.barcelona (<http://decidim.barcelona>) es podrà accedir a:

- Documentació de referència sobre mobilitat
- Fer l'enquesta en línia sobre mobilitat
- Fer aportacions a partir de l'acta de la sessió sobre la diagnosi
- En una propera fase, fer propostes concretes
- Votar propostes d'altres

Informalment: participar de les entrevistes que es faran a peu de carrer.

Voluntàriament: com a membres de la Comissió de Seguiment, que avaluarà les sessions participatives i en proposarà millores.

RETORN del Pla de Mobilitat: es farà als Consells de Barri de 2016.

Per a qualsevol dubte, podeu escriure a: comissio@ciutatvella.barcelona.cat

3. Procés participatiu de la fase de propostes

3.1. Estructura i plantejament del procés participatiu durant la fase de propostes

El procés participatiu per a l'elaboració del Pla de Mobilitat de Ciutat Vella ha estat dissenyat per tal de promoure i facilitar la implicació de persones i entitats a l'hora de desenvolupar el document estratègic que definirà la mobilitat del Districte al llarg dels pròxims anys. Entenem la participació ciutadana com una eina imprescindible a l'hora de desenvolupar els documents estratègics del Districte i de la ciutat, adequant-los i fent-los més útils per a millorar la vida dels veïns i veïnes de la ciutat.

La participació ha d'esdevenir un dels pilars que estructurin el procés de desenvolupament del document que estem treballant i, per tant, s'han previst canals de participació diversos, tant físics com virtuals, i que estaran presents tant durant la fase de diagnòsi com en la de recollida de propostes. Per altra banda, també es faran sessions de retorn on s'explicarà quins han estat els resultats del procés d'elaboració del document.

La fase de desenvolupament de propostes d'aquest pla ha contemplat el desenvolupament de diverses sessions participatives presencials. Concretament, es realitzaren 3 debats amb els veïns i veïnes del districte:

- 1) Sessió general de recollida de propostes (23/11/2017)
- 2) Sessió específica dels barris de La Barceloneta i el Raval (11/12/2017)
- 3) Sessió específics dels barris del Gòtic i Sant Pere, Santa Caterina i La Ribera (18/12/2017)

De la mateixa manera, també es considerarà important comptar amb l'opinió del personal tècnic d'aquelles àrees del Districte relacionades de manera més o menys directa amb la mobilitat.

Tal i com vàrem fer durant la fase de diagnòsi, per tal de treballar les propostes s'han tingut en compte els 8 àmbits de la mobilitat que exposem seguidament:

- 1) Mobilitat a peu.
- 2) Mobilitat en bicicleta / Vehicles de mobilitat personal (VMP).
- 3) Mobilitat en transport públic.
- 4) Mobilitat en transport privat.
- 5) Distribució urbana de mercaderies (DUM).
- 6) Aparcament.
- 7) Seguretat viària.
- 8) Medi ambient.

A banda de les sessions presencials, durant la fase de recollida de propostes s'han realitzat diversos actuacions per tal d'ampliar el nombre d'aportacions i d'arribar a sectors de la població que generalment no participen en els espais de debat presencials. En aquest sentit, s'ha obert un espai obert de recollida de propostes a la plataforma virtual Decidim, des de la qual es podien fer aportacions i veure, comentar o donar suport a les ja existents.

A més, també s'ha impulsat un punt mòbil (carret) destinat a recollir propostes en determinades zones dels barris de Ciutat Vella, fent especial èmfasi en punts d'especial conflictivitat en temes de mobilitat o en espais freqüentats per persones amb perfils determinats, infrarepresentats en la participació de les sessions presencials.

En total, i tenint en compte les quatre sessions de debat, un total de **80 persones (39 dones i 41 homes)** han participat de manera presencial. A aquesta participació presencial cal sumar-hi més de **160 propostes** que han estat recollides mitjançant la plataforma Decidim.

3.2. Sessions presencials de la fase de recollida de propostes

Al llarg d'aquest apartat hem fet un recull de les principals aportacions recollides durant les sessions presencials, una informació que també es pot consultar en les actes disponibles a través del Decidim.

Sessió general de propostes del Pla de Mobilitat de Ciutat Vella 23/11/2017

En un primer moment, es farà un breu recull de les aportacions relacionades amb el conjunt del districte, que engloba propostes de caràcter general, centrades potser de manera més explícita en el model plantejat. En segon lloc, s'ha passat a parlar de manera més concreta de cada un dels barris, i de la possible aplicació del model en aquests. En aquesta segona part, les propostes concretes han estat més freqüents, així com algunes necessitats que també ens ha semblat interessant recollir. Per a identificar de manera visual la naturalesa de cada una de les aportacions, han estat utilitzats un seguit de símbols que presentem a continuació:



Valoració positiva del model de mobilitat plantejat.



Valoració negativa/proposta de millora del model de mobilitat plantejat.



Proposta concreta que pot ser d'interès per a l'aplicació del model.



Necessitat o problemàtica.

1. Conjunt del districte

En aquest primer apartat s'han recollit les aportacions dels grups de debat que fan referència al conjunt del districte i que, per tant, ens mostren una visió més global de la mobilitat Ciutat Vella.

Mobilitat a peu

Moltes de les aportacions que es realitzen relacionades amb el model plantejat al llarg de la presentació se centren en la mobilitat a peu. En termes generals, hi ha un nivell d'acord força elevat en el fet que el Pla de Mobilitat de Ciutat Vella ha de situar al vianant al centre de les polítiques de mobilitat que es realitzin a partir d'ara. En aquest sentit, es realitzen diverses aportacions que hem agrupat i ordenat per presentar-les a continuació:



Moltes de les aportacions mencionen que hi ha una problemàtica important amb el turisme, que es percep com un dels principals elements de saturació dels carrers del districte. De manera específica, es parla de la necessitat de gestionar els grans grups de persones i els grups amb guia, que són els que més distorsionen els desplaçaments a peu dels residents, segons la percepció dels participants. En aquest sentit, es considera que caldria incidir en la gestió d'aquests grups si es vol millorar la mobilitat a peu. Alguns plantejaments, com una regulació més estricta de les empreses turístiques que gestionen els grups guiats (establiment de rutes, horaris, foment de bones pràctiques, etc.) es percep com a quelcom necessari per a assolir millores en aquest aspecte.

En aquest mateix aspecte, s'apunta que si s'aconsegueix redirigir una part del turisme cap a uns itineraris determinats, ja es percebria una sensibilitat en els desplaçaments a peu dels residents.

El **model** presentat, que defineix uns itineraris per als grans fluxos de vianants genera cert debat entre les persones assistents:



El fet d'incentivar el pas per a determinades vies es valora positivament, ja que es percep com una bona manera de descongestionar els carrers de més ús per part dels veïns i veïnes.



Algunes persones apunten que aquest model pot generar problemàtiques, com per exemple que els comerços que no formen part de les vies principals poden perdre clients, o que en els grans carrers de pas s'incrementi encara més l'activitat encarada al turisme.



En diverses ocasions es menciona la necessitat de crear més carrers que siguin d'ús exclusiu per a vianants. En aquelles vies on es vulgui incentivar la mobilitat a peu cal que es redueixi al màxim la mobilitat en altres modes de transport.

En alguns casos, es fa èmfasi en què hi ha places i carrers que, malgrat ser oficialment per a vianants, encara hi ha molta circulació de vehicles. En aquest sentit, s'apunta la necessitat de fer complir les normatives establertes i fer respectar les zones per a vianants. S'exemplifica amb el Carrer Ocata, per on els cotxes passen, sobretot, quan la Ronda Litoral està congestionada, creuant sovint espais destinats a vianants.



Un altre element que hauria de tenir en compte el Pla, segons les persones participants, és la millora dels desplaçaments de les persones amb mobilitat reduïda. Es menciona que en diversos llocs del districte encara hi ha graons o altres barreres físiques que dificulten la mobilitat d'aquestes persones. També es menciona de manera específica les dificultats de desplaçament per Via Laietana (voreres estretes, poc temps de pas als semàfors, etc.). Per altra banda, es considera que s'ha de fer un especial esforç per a millorar l'accessibilitat a determinats espais i equipaments (Ambulatoris, residències i casals de gent gran, etc.).

Altres aportacions vinculades al **model** són les següents:



Es percep necessària la reforma de la Via Laietana, fent-la més agradable i accessible per als vianants.



Tot i això, s'apunta que aquestes modificacions no poden arribar acompanyades d'un increment de l'activitat turística. Es menciona que hi ha pocs veïns a l'avinguda, i que per tant, el perill de massificació turística és força gran.



Altres propostes que s'han recollit vinculades a la mobilitat a peu són l'eliminació dels obstacles a la via pública (terrasses, contenidors, etc.) o que es restringeixi la circulació amb vehicle motoritzat a les zones escolars.

Mobilitat en bicicleta / VMP

La mobilitat en bicicleta i VMP també és un dels àmbits que més s'han treballat al llarg de la sessió. Els condicionants de la mobilitat en bicicleta ha estat possiblement la temàtica que més s'ha centrat en aquest aspecte. Per altra banda, els VMP també han esdevingut protagonistes d'algunes de les aportacions, fonamentalment vinculades amb la regulació d'aquests vehicles i la seva interacció amb la resta de persones usuàries de l'espai públic.



La millora i ampliació de la xarxa de carrils bici es considera un dels principals aspectes a treballar per a millorar la mobilitat amb aquest mitjà de transport. Per una banda, es menciona que cal millorar la senyalització dels carrils bici, així com repintar-los. De la mateixa manera, es planteja que és necessari facilitar la informació en diversos idiomes o de manera molt visual, de cara al turisme.

Incorporar un carril bici de doble sentit a Via Laietana i a Joan de Borbó, són algunes de les propostes que es realitzen en aquest sentit. Per altra banda, es menciona que cal fer efectiva la prohibició de circular en direcció contrària pels carrils bici.

Relacionat amb el **model** plantejat, es menciona que:



En termes generals, es valora positivament que es redirigeixi la circulació en bicicleta per unes vies determinades. Es menciona que és necessari prohibir la circulació amb bici per alguns carrers, regular la velocitat i respectar la senyalització establerta (contra direccions).



De la mateixa manera que passa amb la mobilitat a peu, algunes persones apunten que el fet de crear grans vies de circulació amb bicicleta pot generar saturació turística en aquests carrers.



Si ens centrem en els VMP, veiem que són percebuts com una problemàtica per moltes de les persones participants. El fet que molts carrers de Ciutat Vella tinguin voreres estretes, o que molts d'aquests vehicles circulin a grans velocitats es considera un problema per la comoditat i seguretat dels vianants.

Hi ha diversos comentaris que fan referència a la contaminació acústica generada pels skates en alguns punts del districte. Es menciona que el problema es dona no tant per aquelles persones que utilitzen l'skate per a desplaçar-se, sinó en aquelles que el fan servir per a la pràctica esportiva.



La proposta de model contempla que les vies de circulació prioritària dels VMP siguin les mateixes que les de les bicicletes. A més, es remarca que ja hi ha una regulació de circulació amb VMP, si bé cal fer esforços per fer-la complir.



Es percep que els VMP no és un àmbit prioritari en el nou Pla de Mobilitat. Això contrasta amb la percepció dels veïns i veïnes, que ho veuen com a una qüestió molt problemàtica. La normativa existent es considera insuficient, i presenta moltes dificultats per a fer-se efectiva.

Descàrrega urbana de mercaderies (DUM)

En el cas de les aportacions relacionades amb la càrrega i descàrrega de mercaderies, es pot observar que el debat no s'ha centrat tant en el model plantejat, sinó en diverses propostes destinades a fer més eficient la DUM i reduir el seu impacte negatiu sobre la vida als barris.



Moltes de les aportacions fan referència a la regulació de la DUM al districte. Concretament, moltes persones consideren imprescindible que s'estableixi un horari per a la càrrega i descàrrega de mercaderies, i que s'adoptin les mesures necessàries per a fer complir la normativa. Algunes intervencions apunten que aquests horaris han de ser restringits, i aquesta activitat s'ha de desenvolupar a llocs adequats (evitar carrers estrets, espais d'intensa circulació de vianants, etc.).

Es valora positivament que es potenciï la DUM de manera sostenible i menys invasiva (amb bicicleta o carret, desenvolupant una xarxa de punts de recollida, etc.) si bé s'apunta que hi ha determinades espais comercials que requereixen, forçosament, que les seves mercaderies es transportin amb vehicles grans.

Vehicle privat (VP) / Aparcament

Les propostes realitzades vinculades a la mobilitat en vehicle privat en la majoria de casos no estan tampoc emmarcades en un model específic de mobilitat, si bé plantegen un seguit de qüestions que ens poden assenyalar algunes característiques que els participants consideren necessàries per a reformular la mobilitat al districte.

Per altra banda, si bé a l'hora de redactar l'informe l'àmbit de l'aparcament es tractarà de manera diferenciada, en aquest cas l'hem incorporat en aquest apartat, ja que durant la sessió participativa només es feren tres aportacions vinculades a l'estacionament del vehicle privat al parlar del conjunt del districte. Com veurem més endavant, en fer referència a la situació concreta de cada barri, sí que es mencionaren més aspectes relacionats amb l'aparcament.



La majoria de les intervencions relacionades amb el vehicle privat se centren a mencionar la necessitat de reduir-ne la circulació per l'interior de la ciutat. En alguns casos, es parla del control de matrícules com a mecanisme per a disminuir el trànsit al districte. També es menciona la necessitat de desincentivar la circulació. En aquest aspecte, es considera important abordar el debat sobre la reforma de Via Laietana, que és la principal artèria de circulació amb vehicle privat del districte.

Aportacions més específiques sobre la circulació amb vehicle privat poden ser la necessitat d'implementar senyalització lumínica i auditiva a les pilones, per a facilitar la mobilitat a les persones amb disminució auditiva o visual. També es menciona que el soroll dels vehicles que circulen per la Ronda Litoral sovint és molt molest pels veïns. Es planteja la instal·lació de radars de control de la velocitat o pantalles per reduir el soroll.



Pel que fa a l'aparcament, es menciona que s'han de mantenir les Zones Verdes ja existents, i que cal fer un esforç per reduir el preu dels aparcaments, es fa especial èmfasi en els de titularitat i gestió pública.

Transport públic (TP)

La mobilitat en transport públic és possiblement la menys susceptible d'experimentar transformacions estructurals en el curt termini. Tot i això, la proposta de model de mobilitat sí que pot contemplar la modificació de les línies de bus i, en alguns casos, la creació de noves. Tot i això, les aportacions en aquest àmbit s'han centrat fonamentalment en l'anàlisi de la situació actual del transport públic al districte, un fet que, no obstant, ens ha ajudat a complementar la informació recollida en la sessió de diagnosi, que feia, en general, una valoració força positiva de la xarxa de transport públic al districte.



Es menciona la massificació del transport públic del districte, sobretot durant els mesos de primavera i estiu, a causa de l'increment del turisme. Aquest aspecte fa que algunes persones considerin que s'ha d'ampliar la freqüència de pas del bus durant aquests mesos de l'any, ja que l'actual no és suficient per absorbir la demanda.

Alguna intervenció apunta que s'han de replantejar els espais d'aparcament per a taxis, però no es planteja cap mesura concreta.

Comentaris generals sobre el model proposat

En alguns casos, es fan aportacions vinculades al conjunt del model, sense concretar sobre cap mode de transport concret. Es tracta de comentaris que fan una valoració o mostren opinions sobre el plantejament general exposat a l'inici de la sessió, i que també ens ha semblat important recollir.



Es valora positivament la iniciativa d'elaborar un Pla de Mobilitat i procurar buscar solucions a la complexa situació de la mobilitat a Ciutat Vella.

S'apunta que es busca crear una jerarquització dels usos de l'espai públic, on el vianant resident tingui la màxima prioritat, però que l'ús sigui compartit amb els altres modes de transport.



Per altra banda, alguns comentaris dubten de la viabilitat del model plantejat. Els hi sembla positiu sobre el paper, però consideren que és de difícil aplicació. En la mateixa línia, algunes persones apunten que no se sabrà si el model serà efectiu fins que no s'apliqui.

També es fa menció a elements sobre la possible restricció de la llibertat de circulació.

2. El Barri Gòtic

Bona part de les aportacions realitzades al grup del Barri Gòtic estan relacionades amb la mobilitat a peu, que es percep com l'eix que s'hauria d'establir com a prioritari al parlar de la mobilitat al districte. Un altre àmbit destacat és el de la mobilitat amb bicicleta i VMP, que també compta amb diverses aportacions, mentre que les intervencions relacionades amb el vehicle privat i l'aparcament són numèricament menors. A banda d'aquests temes, que són els que han centrat el debat, es parla d'altres qüestions, com la DUM o el transport públic.

Mobilitat a peu

Com veurem a continuació, la mobilitat a peu al Barri Gòtic està àmpliament condicionada per la intensa activitat turística existent. És sobretot la manca de control dels grans grups de turistes l'element que planteja una major problemàtica, segons les persones assistents. El fet que bona part del barri estigui format per vies estretes on han de conviure un seguit d'activitats molt diverses, fa que s'accentuin les problemàtiques vinculades a la mobilitat a peu.



De la mobilitat a peu al barri del Gòtic es destaquen fonamentalment qüestions relacionades amb el turisme i la massificació en algunes zones. En general, hi ha força consens en què la gestió del turisme és fonamental a l'hora de regular i millorar la mobilitat al barri. L'impacte turístic és especialment important en algunes vies i espais concrets, com poden ser La Rambla, la Plaça Reial, el Carrer Ferran, la Plaça George Orwell, el Carrer de Montsió, etc.

Cal una normativa estricta envers els grups turístics i de les empreses que els gestionen. Es comenta que fa uns anys els guies turístics necessitaven tenir una formació i una llicència, uns requisits que avui en dia, segons algunes de les persones assistents, no són imprescindibles per a realitzar aquesta activitat, i que s'haurien de tornar a implantar per tal de regular l'activitat turística. En termes generals, es percep necessari que es millori el control de les empreses turístiques, com a mecanisme per a racionalitzar els fluxos de gent i, sobretot, els grans grups turístics. Es remarca de nou que més que nova regulació, cal que es faci complir de manera estricta la ja existent.

Alguns plantejaments fan aportacions específiques sobre el **model** presentat:



Es menciona la necessitat que algunes de les vies assenyalades en el model com d'ús prioritari per a vianants esdevinguin exclusives per a la mobilitat a peu. Algunes propostes

realitzades parlen del Carrer Ample o del Carrer Princesa com a exemples de vies que haurien de ser d'ús exclusiu per a vianants (deixant oberta la circulació amb vehicle motoritzat únicament als veïns i veïnes, a l'activitat de càrrega i descàrrega, etc.).

Mobilitat en bicicleta / VMP

La gran majoria d'intervencions vinculades a aquest àmbit giren al voltant de les problemàtiques que generen els VMP. L'ús d'aquesta mena de vehicles genera problemàtica sobretot en alguns espais concrets del barri, on el seu ús és, per diversos motius, molt intens. Tot i això, i si bé s'apunten algunes mesures que s'haurien de realitzar per a pal·liar o solucionar les problemàtiques relacionades amb els VMP, no s'aborda el debat sobre el model que s'hauria de desenvolupar a través del Pla de Mobilitat.



Per tal de fer efectiva aquesta regulació es percep necessari trobar un criteri unificat entre els diversos agents que tenen relació amb el turisme de la ciutat (empreses turístiques, Ajuntament, etc.). Valorar i fomentar les bones pràctiques de les empreses que actuen tenint en compte el veïnat. Generar horaris de visita, rutes prefixades, etc. En definitiva, ordenar el turisme seguint uns paràmetres establerts.



Algunes de les intervencions es focalitzen en la problemàtica de la circulació amb skates. De manera específica, s'apunta que el soroll d'aquests vehicles és molt molest pels veïns, sobretot en aquelles places o espais on es concentren per practicar. Es posen els exemples del Carrer del Cid o el Carrer Cucurulla.

Caldria desplaçar l'activitat dels skaters a uns espais específics, allunyats de les zones residencials.



S'apunta que cal fer distinció entre les empreses turístiques que vulneren la normativa i aquelles que estan instaurades al barri des de fa anys i procuren desenvolupar una activitat sostenible i respectuosa amb els veïns. Sovint es tendeix a posar totes les empreses turístiques en el mateix sac injustament. Es menciona, a més, que existeix un problema d'intrusisme professional en el sector que cal combatre.

Vehicle privat i aparcament

Hi ha un important consens entre les persones participants en el fet que la circulació amb vehicle privat ha de ser regulada i restringida al districte. En termes generals, la massificació del trànsit és una problemàtica compartida per les persones participants. En aquest cas, també s'han incorporat les aportacions relacionades amb l'aparcament, ja que han estat poques i molt centrades en temes específics, més que no pas en la valoració del model.



Moltes de les normes i restriccions destinades a regular la circulació amb vehicle privat ja estan fetes, però en molts casos no s'apliquen. Hi ha circulació amb vehicle a carrers on no poden circular. Caldria millorar el control i la supervisió per tal de fer efectives les restriccions.



En termes generals, es considera que hi ha suficients places d'aparcament al barri, si bé s'apunta que els preus d'aquestes són massa elevats. Es planteja que caldria modificar les tarifes pels veïns i veïnes, i en cap cas reduir les places de Zona Verda. Es menciona també que cal incidir de manera específica sobre els aparcaments de titularitat i gestió municipals, ja que són els que disposen d'un control més directe per part de l'Ajuntament.

Alguns comentaris parlen sobre el plantejament de mobilitat en vehicle privat exposat:



Es valora positivament la proposta d'establir mecanismes de control i regulació. Alguns dels plantejaments, com la instal·lació de càmeres i pilones, el control de les matrícules, etc. es veuen amb bons ulls per tal de fer efectiu aquest control del compliment de la normativa. En el mateix sentit, es percep una problemàtica específica generada per aquells vehicles que es perden pels carrerons del barri (vehicles privats, camions, etc.) i que en alguns casos no respecten les senyalitzacions.

Aportacions generals sobre el model de mobilitat del barri

En aquest apartat s'ha volgut recollir un seguit d'aportacions que recullen plantejaments que no es poden englobar en cap dels modes de la mobilitat analitzats, ja que giren al voltant de temes més generals sobre la mobilitat al barri i les problemàtiques associades.



En termes generals, es menciona que el barri –i el conjunt del districte– està col·lapsat en molts aspectes. Hi circula molta més gent de la que pot assumir, i aquest és el problema principal que genera bona part de les complicacions en la mobilitat. Es percep, a més, que la dinàmica dels pròxims anys és mantenir aquest creixement, amb la qual cosa hi ha poques possibilitats que es pugui dur a terme una millora real de la mobilitat.



Altres comentaris apunten que els esforços de control i regulació s'han de realitzar en les activitats que es realitzen al barri, més que no pas en la mobilitat en si mateixa. Si es regulen aquestes activitats (comerç, terrasses, activitats comercials il·legals, etc.) bona part dels problemes de mobilitat es resoldran també.

En relació al model plantejat:



En termes generals, el model es valora positivament.



S'apunta que la mobilitat és una qüestió molt complexa i de difícil solució.

3. La Barceloneta

La mobilitat amb transport públic i els temes relacionats amb la DUM han estat els dos àmbits que han generat un major debat al grup de treball de La Barceloneta. Moltes de les intervencions també han fet referència al vehicle privat i a la mobilitat en bicicleta i amb VMP, mentre que la mobilitat a peu o l'aparcament són temes que han comptat amb un menor nombre d'aportacions.

Transport públic (TP)

En el grup de debat del barri de La Barceloneta es fa una àmplia menció a la mobilitat en transport públic. Fonamentalment, aquestes intervencions giren al voltant del desplaçament amb bus, si bé algunes aportacions tracten també qüestions relacionades amb el metro l'ús del transport públic per part dels turistes.



Es considera que no hi ha una xarxa de bus adaptada a les necessitats de la gent gran. Segons els assistents, abans amb un sol bus es podia arribar al destí, mentre que ara s'ha de fer transbordament sempre.



Per altra banda, es considera necessari impulsar el bus de barri a La Barceloneta, un projecte que està ja contemplat al model de transport públic proposat, i que es valora positivament, si bé algunes de les persones plantegen els seus dubtes sobre el fet que aquesta línia s'arribi a desenvolupar.



Hi ha una problemàtica de saturació del transport públic degut a la massificació turística. Aquesta situació es dona sobretot a partir de la primavera, moment en el qual s'incrementa el nombre de turistes al barri i al districte.

- Es proposa un increment de l'oferta del transport públic durant els períodes de l'any on hi ha un increment del seu ús degut al turisme. De manera específica, es menciona que caldria un reforç del servei de bus, com a mínim, des de l'abril fins a la tardor.
- També es considera que caldria una tarifa especial de bus per als turistes, ja que actualment paguen el mateix que els veïns. D'aquesta manera també es podrien recaptar més diners per a millorar les problemàtiques de mobilitat al barri i al districte.
- En general, es fa una valoració positiva de la idea de generar dos itineraris de mobilitat en transport públic i en vehicle privat, un destinat al desplaçament a les zones turístiques del barri, i un segon encarat a la mobilitat interna, d'ús prioritari per als veïns.
- Altres plantejaments parlen de crear una nova boca de metro, que encari els turistes cap a la platja.



L'entrada i la sortida del barri també es percep com una problemàtica –tant amb transport públic com amb vehicle privat– que cal abordar en aquest Pla de Mobilitat. Es menciona que els dies amb una gran afluència de gent es pot arribar a trigar fins a 45 minuts a sortir o a entrar al barri, degut a que únicament hi ha una via d'accés, i genera un efecte d'embut o coll d'ampolla.

Descàrrega urbana de mercaderies (DUM)

Les aportacions relacionades amb la DUM han estat encarades, fonamentalment, a la regulació dels horaris i espais on s'hauria de desenvolupar aquesta activitat.



S'explica del model de "tot o res": obrir una franja horària limitada de càrrega i descàrrega, durant la qual es pot desenvolupar de manera exclusiva aquesta activitat. Fora d'aquest horari establert, la DUM amb vehicle motoritzat estarà totalment vetada, deixant només la possibilitat de què el repartiment de mercaderies es realitzi amb bicicleta, carret o a peu.



Es valora positivament el model de limitar la càrrega i descàrrega a unes determinades hores.



Però es considera que si l'horari és massa restringit, no es podrà dur a terme tota la tasca de càrrega i descàrrega que requereix el barri.



Cal evitar la DUM durant les hores de descans dels veïns. En alguns casos es realitza aquesta activitat a altes hores de la nit o durant la matinada.



Es perceben també algunes problemàtiques de caràcter estructural relacionades amb la DUM al barri. Per una banda, la conversió d'habitatges en magatzems fa que aquesta activitat esdevingui de més difícil control. A més, molts dels vehicles no compleixen la normativa de la DUM, amb la qual cosa aparquen fora dels espais establerts, incompleixen els horaris, etc. Problemàtiques més específiques poden ser la retirada de les zones de DUM del Carrer La Maquinista o el fet que alguns vehicles no entren al mercat del barri per comoditat, quan ho haurien de fer.

Vehicle privat (VP) / Aparcament

La restricció de l'ús del vehicle privat esdevé, també en aquest cas, un dels pilars de les intervencions realitzades en aquest àmbit. Altres aspectes, com l'accés de velocitat o la saturació de cotxes en determinades vies també es posen sobre la taula. En el cas de la Barceloneta també hem considerat oportú incorporar les aportacions vinculades a l'aparcament.



La majoria de les persones assistents estan d'acord en què la circulació de vehicles privats a l'interior del barri caldria que fos restringida únicament a l'ús dels veïns i veïnes. En aquest sentit, el control de matrícules i la instal·lació de càmeres es consideren elements útils per a regular-hi l'accés.



Si bé la congestió de vehicles privats al barri es considera una important problemàtica, la solució es planteja des d'una òptica més àmplia. Es menciona que caldria millorar la regulació de la circulació a la zona de la Plaça Urquinaona, com a punt des d'on els vehicles baixen per Via Laietana per accedir al barri de La Barceloneta.



Com s'ha mencionat, el problema de l'accés de velocitat es dona en algunes vies del barri o pròximes a aquest, com per exemple el Carrer Sant Carles o el Carrer Maquinista, així com el Passeig de Colón. En algunes aportacions es menciona la proposta d'instal·lar bandes per a reduir la velocitat. Tot i això, es comenta que les bandes són molt sorolloses, i poden generar molèsties al veïnat.



També es percep una saturació de vehicles en algunes vies, com Passeig de Joan de Borbó. Sobretot degut a la massificació turística en aquella zona.



Es planteja la necessitat de reduir els preus de les places d'aparcament pels veïns. El fet que moltes de les places d'aparcament siguin privades dificulta que es pugui incidir de manera directa sobre els preus.

En matèria d'aparcament es planteja també que els pàrquings siguin utilitzats pels visitants, i que les zones blaves passin a ser zones verdes pels veïns.

Mobilitat en bicicleta / VMP

En aquest àmbit es fa una valoració del model plantejat, que fa referència de manera específica a la mobilitat per determinades vies. També són apuntades algunes aportacions sobre la circulació amb aquests vehicles i la convivència amb el vianant.



El plantejament del model de mobilitat en bicicleta es valora, en termes generals, positivament, ja que es percep útil que es determinin alguns itineraris d'ús prioritari per a bicicletes.



Tot i això, es posa sobre la taula que alguns carrils bici del barri estan mal plantejats i no estan encarats a la funcionalitat dels veïns. A tall d'exemple, es menciona que a l'Hospital del Mar hi ha un carril en una zona massa estreta, on els vianants no poden passar sense ocupar-lo. A més, moltes de les bicicletes no fan ús d'aquest carril, sinó que segueixen desplaçant-se pel Passeig Marítim.

En termes generals, es considera que el Passeig Marítim és la zona més conflictiva del barri pel que fa a mobilitat entre bicicletes i vianants. Els participants consideren que caldria regular molt bé la circulació per aquest espai o obligar als ciclistes a baixar de la bicicleta en aquesta via.



El lloguer de bicicletes i VMP per a turistes és una altra de les problemàtiques destacades. Es considera que la regulació no es fa complir i que moltes d'aquestes empreses es situen a zones poc apropiades per a la circulació amb aquests vehicles.

Mobilitat a peu

De nou, trobem un enfocament destinat a la protecció i priorització dels vianants, millorant la seva mobilitat i organitzant de manera racional els seus accessos i sortides del barri.



És necessari regular els grans fluxos de circulació per a vianants. En general, es percep positivament la idea de desviar l'activitat turística per unes vies determinades, deixant els carrers interns del barri per a l'ús veïnal.

En aquest mateix sentit, es considera que cal definir unes zones d'ús exclusiu per a veïns, sobretot aquelles zones de concentració de serveis o llocs d'ús freqüent per a la gent del barri.



L'estat d'algunes voreres dificulta la mobilitat. De manera específica la d'aquelles persones que tenen dificultats de desplaçament (gent gran, persones amb cadira de rodes, etc.).

Aportacions generals sobre el model de mobilitat del barri

En aquest grup de debat han estat també plasmades algunes aportacions que, més enllà d'estar centrades en un mode o altra de mobilitat, fan una anàlisi general de la mobilitat al barri. A continuació en recollim les més destacades.



Es considera que cal una reordenació de la mobilitat, especialment en les zones més concorregudes del barri. I també és necessari que les normatives ja existents es facin respectar, ja que en moltes ocasions el problema no és tant la manca de regulació, sinó la incapacitat de fer-la complir.



Es té la sensació de què la Barceloneta s'està convertint en un barri per a turistes, i que els veïns cada vegada tenen més dificultats per a viure-hi. Per altra banda, la platja de la Barceloneta està totalment encarada al turisme, mentre els barcelonins tendeixen a anar cada vegada més a la platja del Fòrum.



En alguna intervenció es percep que el Pla de Mobilitat està molt encarat als veïns, mentre que una part important dels elements que cal treballar per a modificar la mobilitat al barri i al districte estan vinculades al turisme i a la regulació d'aquest.

4. Sant Pere, Santa Caterina i La Ribera

La mobilitat amb bicicleta i VMP ha estat un dels temes més treballats en aquest grup, on també s'han abordat qüestions vinculades a la mobilitat a peu i al medi ambient. Altres àmbits, com el del vehicle privat o el de la DUM també han estat mencionats, si bé amb una menor mesura.

Mobilitat en bicicleta / VMP

Les intervencions relacionades amb la mobilitat en bicicleta es centren en la xarxa de carrils bici i en la idoneïtat del model plantejat. Pel que fa als VMP, cal remarcar les aportacions relacionades sobretot amb l'ús de l'skate.



Algunes aportacions manifesten que els hi sembla positiu que es plantegi un model on es determinin algunes vies de circulació prioritària per a bicicletes. Des de l'equip de redacció del Pla, s'explica que hi podrà haver vies on la circulació amb bici estigui prohibida, altres on s'incentivi la circulació i altres on la circulació estarà permesa, però no es fomentarà. S'apunta que cal regular molt bé altres elements, com la velocitat, la direcció dels carrils, etc.



En determinats carrers, es menciona que les vies de circulació amb bicicleta no són adequades. Es posa com a exemple el Carrer del Dr. Aiguader, en el qual en alguns trams la vorera és massa estreta per la mobilitat conjunta entre vianants i carril bici. A més, alguns veïns no poden accedir a la seva casa sense ocupar l'espai del carril bici. Un altre exemple seria el del carril bici de l'Avinguda Marquès de l'Argentera amb Pla de Palau, un tram que es considera perillós.



Es percep una situació de conflicte entre bicicletes, VMP i vianants. Es planteja prohibir la circulació de bicicletes en algunes vies, com al Carrer Princesa. Algunes persones afirmen que els comerciants demanen que el Carrer Princesa sigui de plataforma única.



Algunes intervencions fan referència a la problemàtica que els skates suposen pels veïns del barri. Aquesta problemàtica és més intensa en aquests punts on l'activitat dels skaters és més intensa. El principal problema és el soroll en aquests espais, però també es menciona que al circular a alta velocitat esdevenen perillosos pel vianant.

Mobilitat a peu

En l'àmbit de la mobilitat a peu, moltes de les intervencions realitzades estan relacionades amb la dificultat de les persones amb mobilitat reduïda per a desplaçar-se pel barri i el districte. També es mencionen altres temes específics que veurem a continuació.



Es detecten problemes de desplaçament en determinades zones del barri. Es destaca l'existència de petits graons que a vegades no es veuen, però que estan presents a moltes places del barri i a la zona del Mercat de Santa Caterina, per exemple.



Es considera que actualment existeix un conflicte sobretot amb les bicicletes, quan fa uns anys aquest era amb els cotxes.

Medi ambient

Les intervencions relacionades amb el medi ambient es focalitzen en dos grans temes. Per una banda, trobem la contaminació acústica, generada sobretot per la circulació de vehicles motoritzats i, per l'altra, la contaminació atmosfèrica.



En algunes zones hi ha problemàtiques relacionades amb la contaminació acústica generada pel trànsit. Es mencionen algunes grans vies com la Ronda Litoral. També es mencionen les tasques de neteja i manteniment que es realitzen de matinada, com a generadors de contaminació acústica.

 La contaminació atmosfèrica és també un fenomen greu, on el model de mobilitat juga un paper rellevant. En aquest cas es fa la reflexió que una moto contamina molt menys que un cotxe, però avui en dia encara hi ha més cotxes que motos a la ciutat.

Descàrrega urbana de mercaderies (DUM)

Si bé aquest ha estat un tema poc tractat en aquest grup de debat, sí que s'han aportat alguns punts de vista que considerem important remarcar.



Es considera que cal regular el pas de vehicles grans, així com l'activitat de càrrega i descàrrega. Es veu positivament que hi hagi un horari restringit per a fer aquesta activitat, però es dubta que es pugui realitzar tota la DUM en un horari restringit.



Hi ha determinades zones on es realitza activitat de DUM sense que siguin espais previstos per a dur-hi a terme aquesta activitat. Alguns dels exemples que s'aporten són els carrers del Dr. Aiguader, Marquesa, Ocata, etc.

Vehicle privat (VP)

La major part de les aportacions estan relacionades amb la disminució de la velocitat del vehicle privat i la restricció d'aquest per determinades vies.



Cal establir mecanismes efectius de reducció de la velocitat dels vehicles privats en determinades vies, com poden ser el carrer Aiguader o Princesa, per posar alguns exemples.

5. El Raval

El grup del Raval ha fet moltes de les aportacions relacionades amb el conjunt del districte. Tot i això, també en trobem algunes més específiques de la realitat del barri, que tenen relació, fonamentalment, amb l'àmbit de la mobilitat a peu. No obstant això, podem observar també aportacions relacionades amb el vehicle privat i amb la DUM.

Mobilitat a peu

La prioritització del vianant centra la major part de les aportacions recollides en aquest àmbit, que es concreta en la demanda de què moltes de les vies marcades com a prioritàries per a vianants esdevinguin d'ús exclusiu per a aquests.



Es fa una valoració positiva de què es plantegin un seguit de vies d'ús prioritari per a vianants.

També es fa una valoració positiva de la possible reforma de la Via Laietana, si aquesta serveix perquè l'avinguda esdevingui d'ús eminentment per a vianants.



No obstant això, es considera que alguns d'aquests carrers han de ser d'ús exclusiu per a la mobilitat a peu. Algunes de les vies que es proposen són els carrers Sant Pau i Joaquín Costa. Aquests carrers per exemple ja són d'ús eminentment per a vianants, si bé es remarca que encara hi ha molta circulació de vehicles.

Es considera important pacificar les zones escolars, fent més segura la mobilitat a peu i restringint l'ús de vehicle motoritzat, permetent l'activitat de càrrega i descàrrega i els desplaçaments en VMP únicament en uns horaris determinats.

Vehicle privat (VP)

Són poques les aportacions vinculades de manera específica a l'àmbit del vehicle privat, però tot i això les hem volgut tenir en compte.



Es destaca que la mobilitat en vehicle privat està poc controlada en alguns espais. En determinats carrers que suposadament són per a vianants hi ha molta circulació de vehicles encara.



Per altra banda, es proposa fer un canvi de la direcció del trànsit. Es menciona el cas del Carrer de les Flors. Es considera que amb un canvi de direcció del trànsit s'aconseguirà una via més pacificada.

Descàrrega urbana de mercaderies (DUM)



L'establiment de franges horàries estrictes i que es facin respectar es percep com un element fonamental del Pla de Mobilitat de Ciutat Vella. El Pla ha de contemplar la creació d'aquestes franges i els mecanismes per assegurar el seu compliment.

Presentació de la sessió general de propostes del Pla de Mobilitat de Ciutat Vella

Segona sessió plenària del Pla de Mobilitat del Districte (PMD) de Ciutat Vella 2018-2023.

23 de novembre de 2017

DIAGNOSI, ESTRATÈGIA I LÍNIES D'ACTUACIÓ

PRINCIPALS LÍNIES D'ACTUACIÓ DEL PMU DE BARCELONA

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



2. IMPLANTACIÓ DE LA NOVA XARXA ORTOGONAL DE BUS



3. DESENVOLUPAMENT TOTAL DE LA XARXA DE CARRILS BICI



4. MANTENIR EL NIVELL DE SERVEI DE TRÀNSIT ACTUAL



5. COMPLIMENT DELS PARÀMETRES NORMATIUS LLINDARS DE QUALITAT AMBIENTAL



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



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



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



OBJECTIUS DEL PMU DE BARCELONA

Pla de Mobilitat Urbana de Barcelona PMU 2013-2018

SEGURA
SOSTENIBLE
EQUITATIVA
EFICIENT

• Reduir l'accidentalitat associada a la mobilitat.

- 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".

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

- Incrementar l'eficiència dels sistemes de transport.
- Incorporar les noves tecnologies en la gestió de la mobilitat.



CIUTAT VELLA és un districte singular dins de la ciutat: l'equilibri entre modes de transport és molt diferent, cal generar, doncs, un «**NOU MODEL**», un model «**QUE VAGI MÉS ENLLÀ**» de les estratègies convencionals i que aporti un nou conjunt de valors inherents al fet de moure's de forma ètica i respectuosa per la ciutat.

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

DIAGNÒSTIC DE LA SITUACIÓ ACTUAL



9 d'Octubre de 2017



5



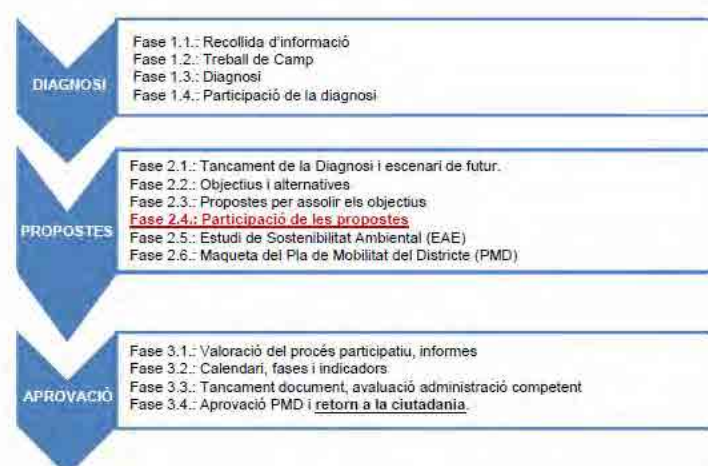
DESPLACAMENTS: Ciutat Vella concentra el 6,2% dels residents de Barcelona, en un 4,3% de la seva superfície la densitat dels desplaçaments, amb 1,5 milions cada dia, és quatre vegades superior a la mitjana de la ciutat.

De tots els desplaçaments, tan sols un terç dels desplaçaments a Ciutat Vella el realitzen residents, un altre terç per habitants de Barcelona i l'AMB i el darrer terç per visitants, turistes o excursionistes.

El 87,4% dels desplaçaments es realitzen en modes sostenibles (41,4% a peu + 44,4% transport públic i l'1,6% en bici, només el 12,6% en vehicle privat i DUM), el percentatge més elevat de Barcelona (mitjana de 73,9%) i el seu continu urbà.

7

1. Fases del PMD de Ciutat Vella



6



A PEU: La mobilitat a peu es desenvolupa en aquest espai urbà com una "gran esponja" que absorbeix i expulsa pendularment desplaçaments.

L'oferta de xarxa de vianants a Ciutat Vella triplica la de la mitjana de districtes, tres de cada quatre km de xarxa són de plataforma única.

L'eix format pels carrers Ferran, Princesa i Hospital divideixen el districte per nivells de servei, cap a munt molt baixos (en general és incòmode caminar), cap a vall més raonables (el nivell de confort és una mica millor).

8

Es considera una sobreocupació de les vies i una amplada insuficient per caminar còmodament en tot el districte...

VIANANTS

2. Aportacions de la primera sessió de diagnosi a NIVELL DISTRICTE

- Es considera que cal preservar zones amb menys densitat d'activitat.
- Les vies i espais del Districte no estan pensats per a les necessitats dels infants o de la gent gran.
- Són diversos els elements que es mencionen en aquest sentit, com l'ocupació de la via pública (aparcament massiu de motos), o l'amplada insuficient de les voreres, aspectes que dificulten la circulació amb cotxet.
- Per altra banda, es destaca la manca d'espais de descans per a vianants, com poden ser bancs o espais similars.
- Moltes zones de descans existents es converteixen en espais d'oci durant la nit.
- Es planteja la qüestió del futur de la Ronda de Sant Antoni una vegada finalitzada la reforma del mercat. No es té certesa de quin serà el projecte, però es considera que tornar a obrir la circulació al vehicle privat seria un error. S'aposta per fer-hi una via per a vianants, on l'accés dels vehicles privats estigui permès únicament pels veïns.

Font: Elaboració pròpia

3

A nivell de barri destaca l'estacionalitat (estiu-hivern) en el nombre de VIANANTS a la Barceloneta i el conflicte general amb les bicicletes i vmp.

VIANANTS

2. Aportacions de la primera sessió de diagnosi a NIVELL BARRI

La Barceloneta

El barri és inadequat per a la mobilitat a peu. Es considera que en general les voreres són estretes i això dificulta poder passejar-hi, exceptuant la zona del passeig marítim. Tot i això, s'apunta que el passeig marítim és freqüentat per turistes, la qual cosa també genera impediments per a la mobilitat a peu dels veïns i veïnes.

El Gòtic

Mal estat de les voreres i paviments en algunes zones del barri, en concret, es parla del mal estat del paviment al C/ Escudellers i, de manera més general, a tot el Gòtic sud.

El C/ Ample és zona de càrrega i descàrrega, i també un aparcament per a motos. Es considera que per aquest motiu no pot esdevenir una via únicament per a vianants, com plantegen alguns dels assistents.

Sant Pere, Santa Caterina i La Ribera

Hi ha un conflicte permanent entre vianants, bicicletes i VMP. Es considera que és perillós per a vianants, ja que hi ha una densitat de circulació massa elevada i el vianant perd la prioritat.

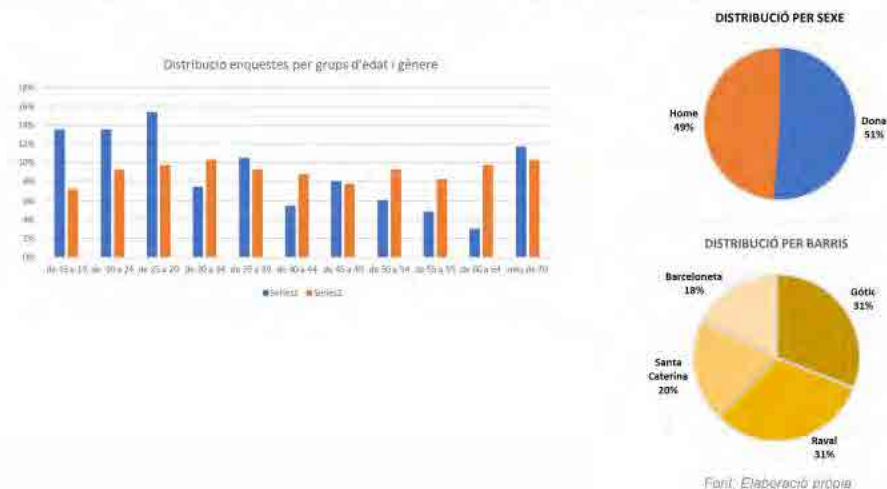
El c. Princesa té una formulació de via per a vianants, però es manté oberta la circulació de vehicles privats. Es considera que hi ha un desajust entre l'estructura del carrer i l'ús que se'n fa.

10

S'han analitzat 710 enquestes entre les realitzades al carrer i les extretes de la plataforma de participació DECIDIM.

Aportacions de les enquestes de camp

Distribució de les enquestes per barris, gènere i grups d'edat

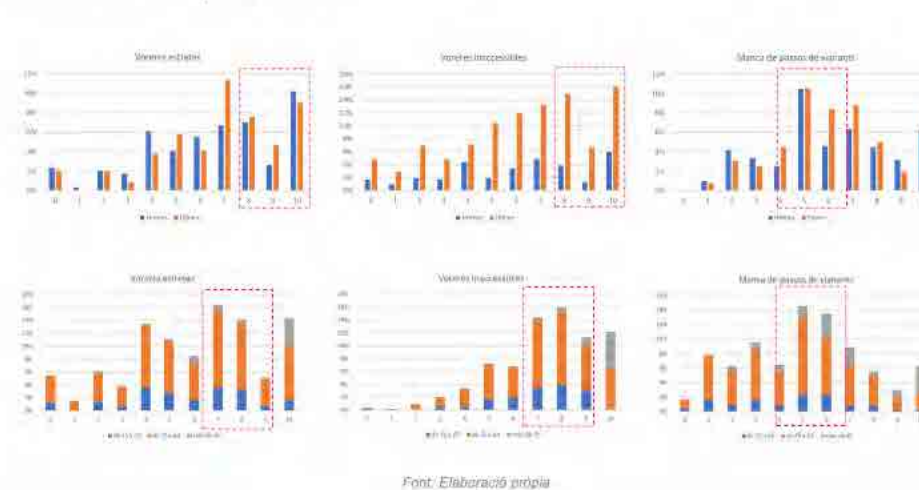


11

Apareix el problema de voreres estretes i inaccessibles, no es percep problema amb la manca de passos de vianants.

ENQUESTES VIANANTS

Valoració de la problemàtica

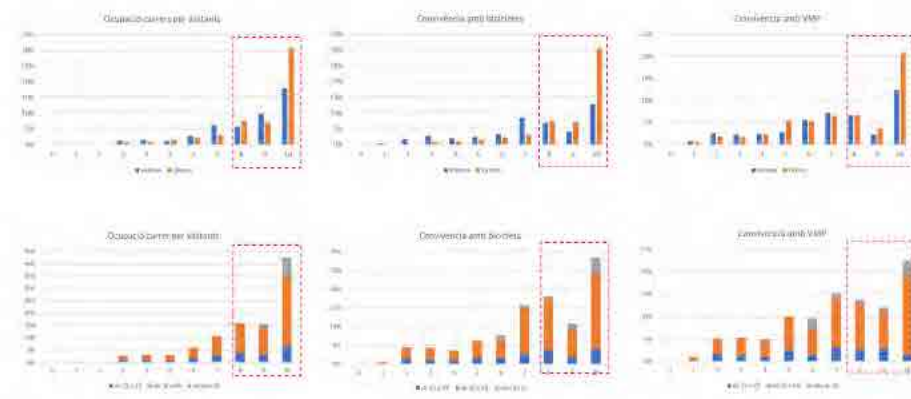


12

També problemes importants d'ocupació dels carrers i de convivència amb la bici i els VMP.

ENQUESTES VIANANTS

Valoració de la problemàtica



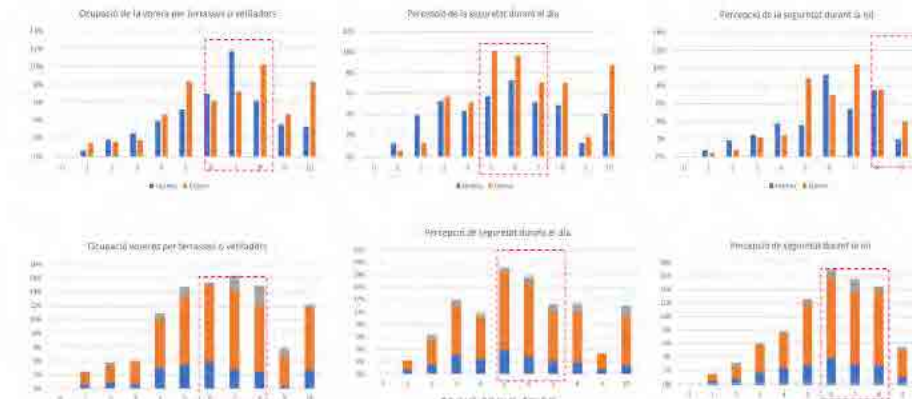
Font: Elaboració pròpia

13

La seguretat del vianant és percebuda bona durant el dia i pitjor durant la nit. Les terrasses es veuen com un problema de mobilitat.

ENQUESTES VIANANTS

Valoració de la problemàtica



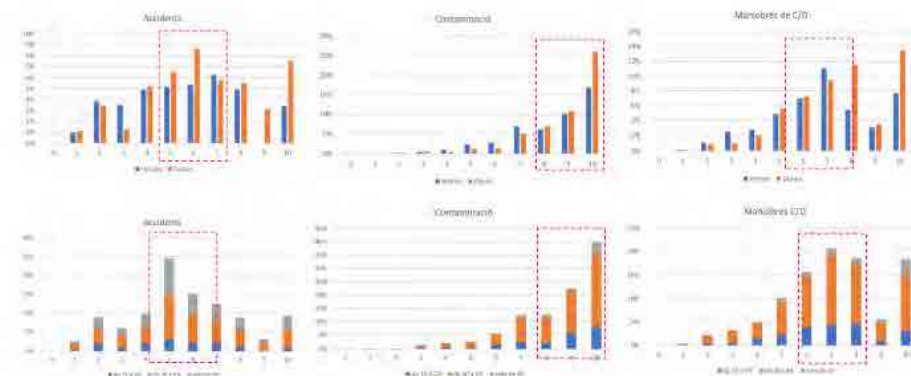
Font: Elaboració pròpia

15

S'aprecia una risc moderat o baix d'accidents i la contaminació és una preocupació.

ENQUESTES VIANANTS

Valoració de la problemàtica



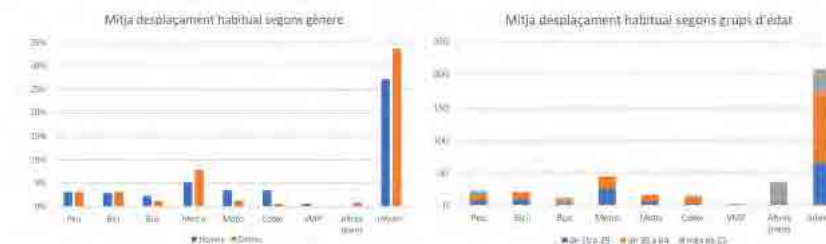
Font: Elaboració pròpia

14

Les enquestades es mouen més en modes sostenibles que els enquestats.

ENQUESTES VIANANTS

Mitjà de desplaçament habitual segons gènere i edats



Font: Elaboració pròpia

16

S'expressa la dificultat per desplaçar-se en bici (fricció), la discontinuïtat, la manca d'un itinerari transversal i d'estacionaments segurs.

BICICLETES / VMP

Aportacions de la primera sessió de diagnosi a NIVELL DISTRICTE

- Es perceben dificultats per circular amb bicicleta a l'interior del Districte.
- Manca d'eixos preparats per a la mobilitat amb aquest vehicle. Els carrils bici són insuficients i discontinus.
- Es considera que manca una visió horitzontal del Districte. Tradicionalment les grans vies d'aquest s'han desenvolupat seguint l'eix vertical (Via Laietana, Rambla, etc.), es considera que és necessari impulsar vies per a bicicletes amb lògica horitzontal.
- A l'estiu s'incrementa notablement la circulació de bicicletes, un fet que es dona, entre altres motius, per a l'increment del turisme. Es percep una sobre ocupació de les vies.
- Manca de zones d'aparcament per a bicis.
- Els aparcaments existents són poc segurs (robatoris).

18



EN BICICLETA: En relació a la mitjana total de Barcelona, Ciutat Vella dobla el percentatge de vies "ciclables" respecte al seu viari total. En relació als carrils bici construïts, la proporció, per contra, no arriba a la meitat i, a més estan desvertebrats, sense continuïtat.

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 Barcelona

Al cor del districte, coincideixen les zones de màxima intensitat de bicicletes amb les de màxima concentració de vianants.

VMP: No hi ha molt volum però sí concentració de VMP en indrets on no està permès entorn locals de lloguer, que estan localitzats en indrets complexos.

17

A part de la convivència entre BICIS i VMP amb vianants, també destaca el soroll generat pels skates i la manca de control d'aquests col·lectius.

BICIS I VMP

Aportacions de la primera sessió de diagnosi a NIVELL BARRI

El Gòtic

L'excés de circulació dels VMP es considera una problemàtica del barri. S'assenyala la zona del Gòtic Sud com a punt conflictiu en aquest àmbit (C/ Escudellers, Plaça George Orwell, C/ Ferran, etc.).

Es considera que part del problema són les empreses de lloguer de VMP per a turistes, així com l'existència d'una regulació que no s'aplica de manera efectiva sobre el terreny.

Sant Pere, Santa Caterina i La Ribera

Es destaca la conflictivitat amb els skaters en algun punt. La Plaça Acadèmia es percep com un espai de concentració d'skaters, i segons es menciona, genera força soroll.

Els skates estan regulats en la normativa de civisme.

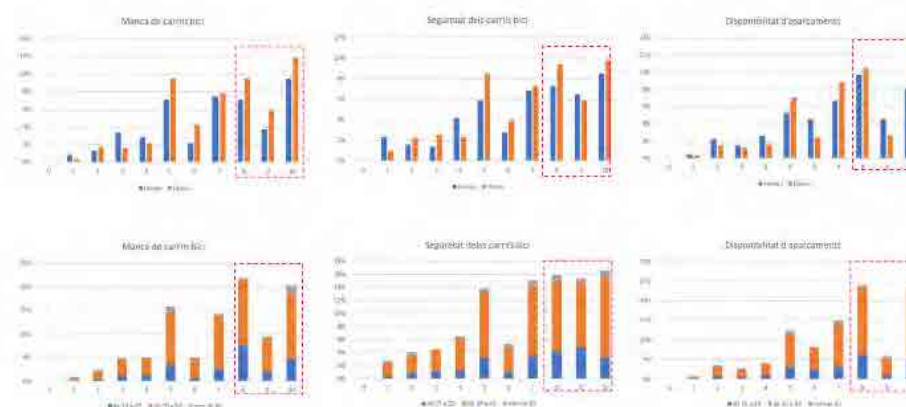


19

Es denota la manca de carrils i aparcaments per a bicicletes entre els enquestats (especialment dones de entre 30-64 anys).

ENQUESTES BICICLETES

Valoració de la problemàtica



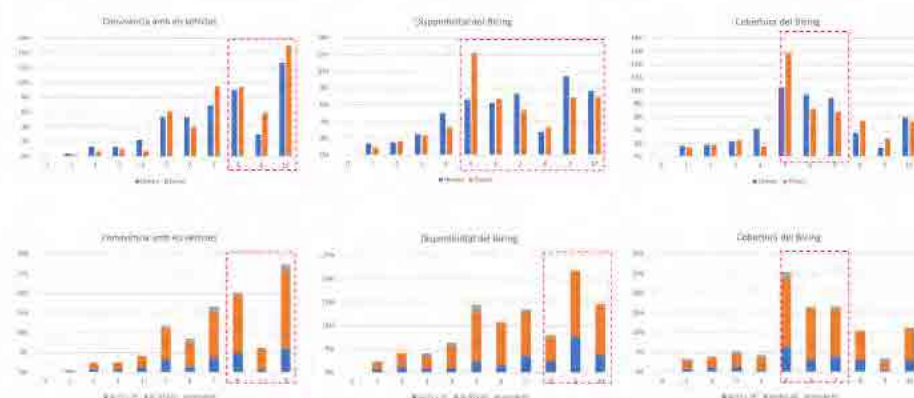
Font: Elaboració pròpia

20

El problema de la convivència de la bici amb la resta de vehicles contrasta amb la bona cobertura del Bicing.

ENQUESTES BICICLETES

Valoració de la problemàtica



Font: Elaboració pròpia

21

No hi ha una problemàtica rellevant en el transport públic, bàsicament millorables els accessos a les estacions de metro. També preocupa la contaminació i el soroll dels autobusos.

TRANSPORT PÚBLIC

Aportacions de la primera sessió de diagnosi A NIVELL DISTRICTE

- El transport públic del Districte compta, en termes generals, amb una valoració positiva.
- Es considera que tant el metro com el servei de bus disposen de bones freqüències de pas i bona ubicació i distribució.
- Tot i aquesta valoració positiva, en el cas del metro es menciona que l'estació de Plaça Urquinaona és de difícil accés, i compta amb un ascensor petit que hi dificulta l'accés amb cotxet.
- També s'apunta la necessitat que les parades de metro comptés amb lavabos.
- En el cas del bus, es mencionen alguns aspectes relacionats amb la contaminació i el soroll que encara generen alguns dels busos que encara circulen per la ciutat, si bé es menciona que part de la flota és nova i el seu impacte sobre l'entorn és menor.
- D'altra banda, s'apunta que algunes marquesines no són prou visibles o es troben en mal estat.

23



TRANSPORT PÚBLIC: Ciutat Vella (considerant l'intercanviador de Plaça Catalunya) és l'àrea de Catalunya amb major oferta de transport públic.

La xarxa de metro deixa a més de 400m al 19% de la població de Ciutat Vella. Aquesta zona de baixa cobertura amb metro abraça una part de Barceloneta, una franja del nucli central del Raval i de Sant Pere, Sta. Caterina i la Ribera.

Alguns eixos importants de la xarxa de bus (com és el cas de la Via Laietana, amb 390 expedicions/dia feiner per sentit) no disposen de prou espai per posar parades amb un nivell d'equipament adient (marquesina, etc.).

El bus de barri no arriba a la Barceloneta (i per tant a l'Hospital del Mar), que és el barri pitjor servit per la xarxa de metro.

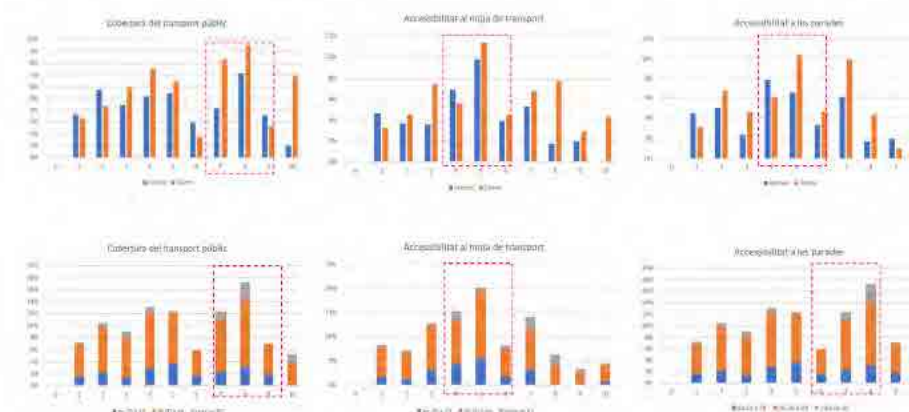
Els principals edificis d'oficines i equipaments, excepte l'Hospital del Mar, estan connectats amb el bus de barri. Les zones d'oci i cultura tenen bona cobertura diürna de bus, durant la nit, les línies no cobreixen zones com el Maremàgnum o el Born.

22

En general el transport públic es valora adequadament en tots els aspectes, potser una mica pitjor la cobertura.

ENQUESTES TRANSPORT PÚBLIC

Valoració de la problemàtica



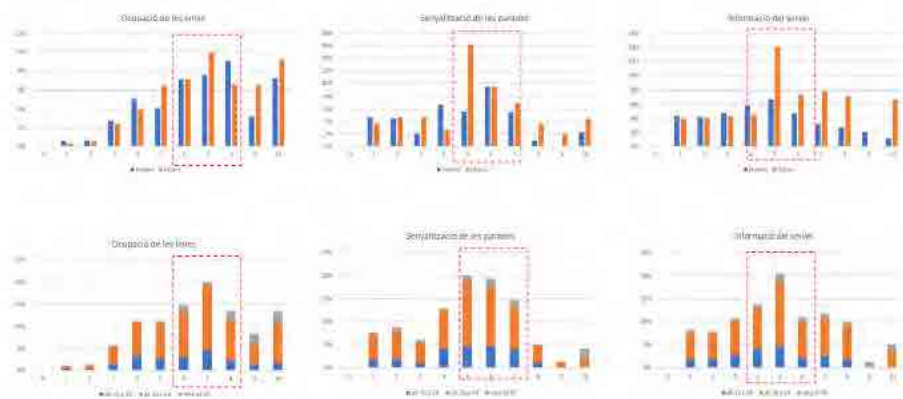
Font: Elaboració pròpia

24

L'ocupació, senyalització i informació a l'usuari del transport públic es considera adequada.

ENQUESTES TRANSPORT PÚBLIC

3.2. Valoració de la problemàtica



Font: Elaboració pròpia

25



VEHICLE PRIVAT: Cada dia entren al districte uns 137.000 vehicles, el 50% no tenen destinació al seu interior. Es realitzen un 30% menys de km en vehicle privat per km de via que la resta de districtes de la ciutat.

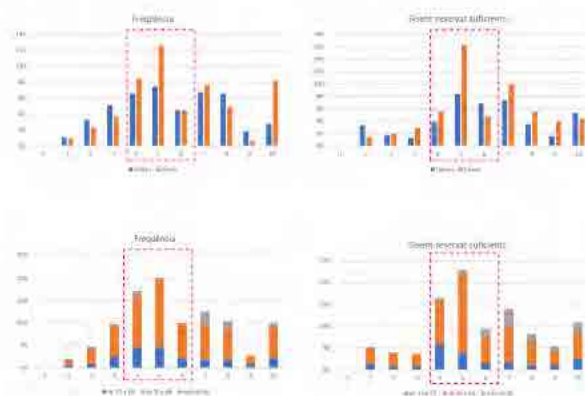
Mentre que una bona part de la xarxa bàsica perimetral té un romanent de capacitat del 30% en hora punta, la xarxa bàsica interior funciona en capacitat, Via Laietana i l'eix Pg. Colom – Isabel II concentren les vies amb major saturació interior del districte, provocat bàsicament pel trànsit de pas.

27

En general, la freqüència es considera bona i el respecte al seient reservat es percep una oferta suficient.

ENQUESTES TRANSPORT PÚBLIC

3.2. Valoració de la problemàtica



Font: Elaboració pròpia

26

Sortir de la Barceloneta i les cruïlles de Pg. Colom i de Via Laietana amb F. Cambó són les problemàtiques més destacades en VEHICLE PRIVAT.

VEHICLE PRIVAT

2. Aportacions de la primera sessió de diagnosi a NIVELL BARRI

La Barceloneta:

Es menciona que hi ha molt poques sortides de La Barceloneta, fet que genera un efecte embut per a sortir a la resta del Districte/ciutat.

El Gòtic

El Passeig Colón presenta algunes crítiques, sobretot relacionades amb l'accés de trànsit (fonamentalment amb vehicle privat) i amb les altes velocitats d'alguns vehicles, que els participants relacionen amb els turistes que condueixen cotxes d'alta gamma.

Sant Pere, Santa Caterina i La Ribera

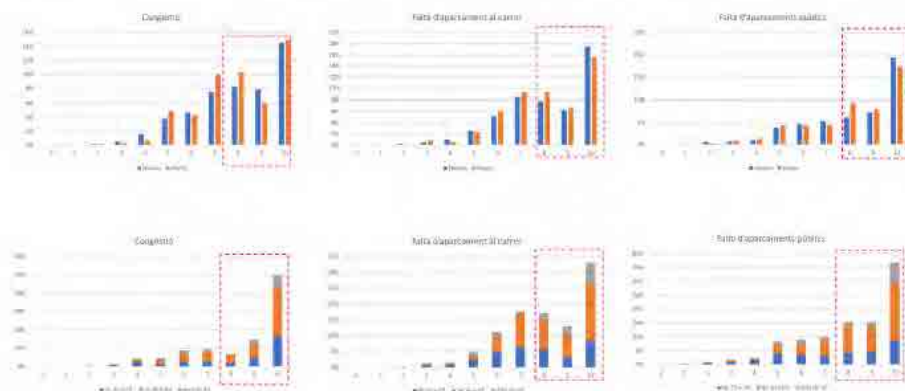
L'encreuament de l'Av. de Francesc Cambó amb Via Laietana es percep com un punt conflictiu donat, fonamentalment, a l'alta intensitat del trànsit de la zona, així com a l'elevada concentració de taxis. Es menciona que ja hi ha algun projecte en marxa en aquest punt.

28

Es percep molta congestió al carrer, manca d'aparcament al carrer i fora del carrer.

VEHICLE PRIVAT

Valoració de la problemàtica



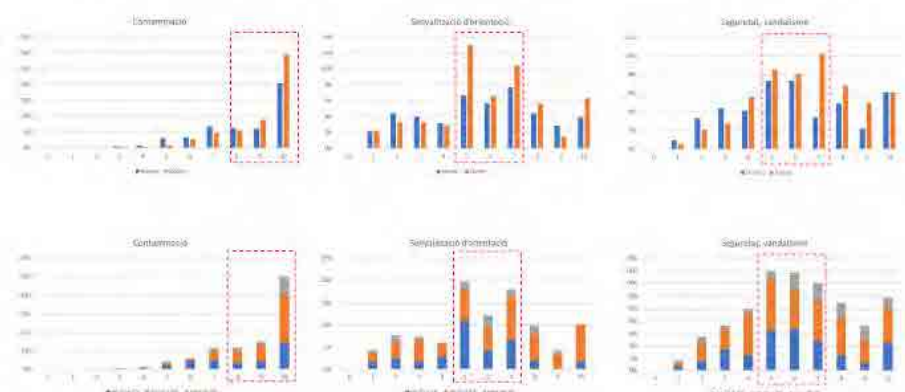
Font: Elaboració pròpia

29

S'associa al vehicle com a principal font de contaminació. La senyalització i la seguretat en els desplaçaments dels vehicles es considera adequada.

ENQUESTES VEHICLE PRIVAT

Valoració de la problemàtica



Font: Elaboració pròpia

30



APARCAMENT: El predomini de vials estrets i carrers de vianants, fa que l'oferta al carrer tingui poc pes, 15% al districte per 22% de mitjana municipal. Només Barceloneta es situa per sobre de la mitjana municipal amb el 29% d'oferta en calçada destinada al resident.

Al Raval es concentra la major part de la demanda residencial del districte (37%). La seva major densitat de 61 vehicles/Ha és l'única que es situa per sobre de la mitjana de districte (41 veh/Ha) coincidint amb la mitjana municipal.

La reducció del parc de vehicles residents a Ciutat Vella (un 14% els darrers 6 anys) és força més acusat que la reducció de la població en el mateix període (un 4%), pel que es redueix la motorització (211 tur./1.000hab), la més baixa de la ciutat.

L'ocupació nocturna al carrer supera a tots els barris el 95% excepte a Gòtic. El fet que bona part d'aquesta oferta correspongui a regulacions (zona blava, C/D) limita però l'estacionament del resident que no utilitza el vehicle a diari. A tots els barris es detecta disponibilitat de places d'abonaments i les zones estadístiques amb major dèficit es localitzen bàsicament a la banda nord del districte.

31

Molt soroll i contaminació i massa ocupació del carrer són preocupacions del veïnat. Preocupen els problemes d'estacionament i la voluntat de profunditzar en sistemes de tarifes reduïdes pels residents als aparcaments soterrats.

TRANSPORT PRIVAT I APARCAMENT

Aportacions de la primera sessió de diagnòstic A NIVELL DISTRICTE

- Es perceben problemes d'aparcament generals del Districte, però hi ha diverses anàlisis de la problemàtica per part dels assistents, es parla de l'elevat preu de les places d'aparcament públiques de Ciutat Vella (exemples: aparcaments pròxims a l'Hospital del Mar, així com els de la part baixa de la Rambla, pròxims al CAP del Gòtic, etc).
- Es menciona la necessitat de dur a terme una tarificació, que contempli un cost d'aparcament reduït pels veïns i veïnes.
- Altres aportacions indiquen el problema que suposa mantenir places d'aparcament a l'aire lliure. **Mencionen que tots els aparcaments del Districte haurien de ser coberts**, ja que la circulació que es genera per trobar lloc per aparcar al carrer contribueix a saturar les vies i perjudica el medi ambient.
- El soroll dels vehicles de motor suposa també una molèstia important per a les persones assistents.
- Hi ha força consens en el fet que **durant el dia aquest és el principal problema de contaminació acústica del Districte**. Durant la nit, per contra, el soroll dels vehicles deixa pas al de l'oci nocturn en determinades zones. (Medi ambient)

32



DISTRIBUCIÓ URBANA DE MERCADERIES: La densitat d'activitat comercial per (Ha) a abastir a Ciutat Vella és del doble que a la resta de districtes de la ciutat en una xarxa tant atapeïda que necessita d'una gestió específica a cada zona.

La major densitat de lliuraments es concentra a les zones d'accessos controlats amb pilones i a les zones de plataforma única, on hi ha majors interferències amb vianants.

El Born, la Barceloneta i l'eix de la Rambla de Raval contenen bona part de la demanda de DUM.

34

L'APARCAMENT irregular de motos i C/D i la possibilitat d'emprar zones verdes d'altres barris van preocupar als participants.

APARCAMENT

Aportacions de la primera sessió de diagnòsi a NIVELL BARRI

El Gòtic

Es considera que hi ha massa aparcaments de motos al Districte i, de manera específica, al Gòtic. Els aparcaments exteriors estan sobreutilitzats, amb la qual cosa sempre hi ha motos aparcades per sobre de la capacitat dels espais d'aparcament.

El Raval

Es considera que la Zona Verda d'aparcament del Raval és insuficient. Aquest fet es contrasta, segons alguns participants, amb el fet que alguns barris adjacents al Raval compten amb moltes més places de Zona Verda.

Poc respecte de la normativa de circulació al barri (càrrega i descàrrega informal, estacionaments a sobre de les voreres).

33

La DUM s'identifica com un problema, destaca la informalitat (incompliment ordenança) i els conflictes amb la resta de modes de transport

DUM

Aportacions de la primera sessió de diagnòsi a NIVELL BARRI

El Raval

Problema de la càrrega i descàrrega informal, sobretot vehicles que estacionen a sobre de les voreres.

Sant Pere, Santa Caterina i La Ribera

Conflicte amb altres activitats de la zona, concretament a la zona del voltant del Palau de la Música (concentració turística), on la tasca de la càrrega i descàrrega es realitza en un espai de difícil accés.

Conflicte en el punt d'entrada i sortida del C/ Comtal a la Via Laietana per entrada vehicles mercaderies.

Les grans empreses incompleixen reiteradament la normativa dels espais i horaris de càrrega i descàrrega.

No es respecta la rotació dels espais, es realitza tasques de càrrega i descàrrega a llocs no reservats per aquesta finalitat, a hores de la nit, etc.

Major pressió amb el compliment de la normativa i sancions insuficients davant aquestes conductes.

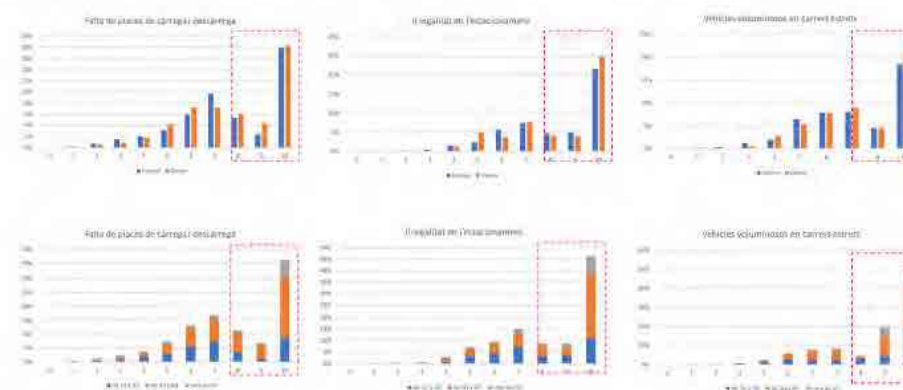


35

La gran majoria dels enquestats consideren la C/D com un problema a solucionar.

CÀRREGA I DESCÀRREGA

Valoració de la problemàtica

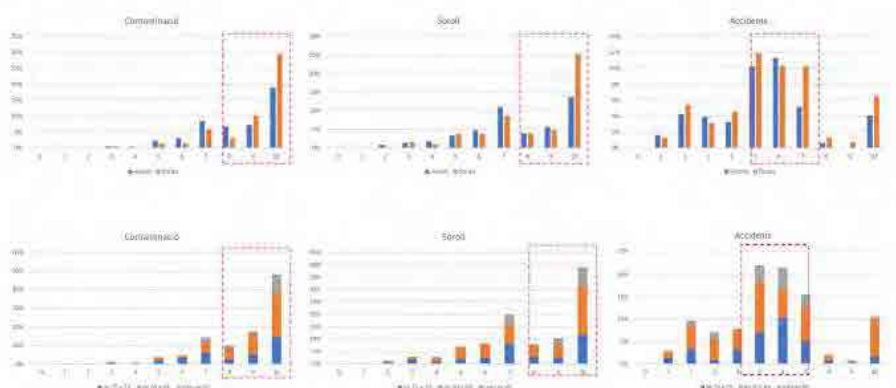


36

La C/D és font de contaminació i soroll però no genera molts accidents en aquesta convivència.

CÀRREGA I DESCÀRREGA

Valoració de la problemàtica



37



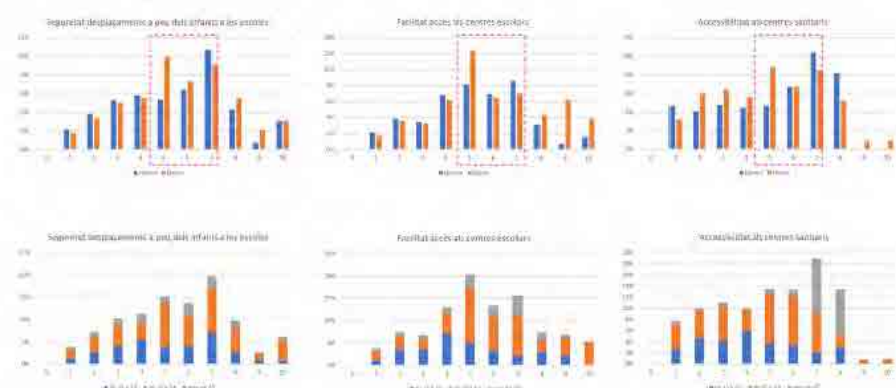
SEGURETAT VIÀRIA: A Ciutat Vella es produeixen 920 accidents amb víctimes, un 7,6% dels accidents de la ciutat de Barcelona. El 65% dels vehicles implicats en accidents a ciutat vella són motos i turismes, a Barcelona representen el 79,1% dels accidents.

38

La seguretat en els desplaçaments es percep com a bona en tots els casos.

ENQUESTES SEGURETAT I ACCESSIBILITAT

Valoració de la problemàtica

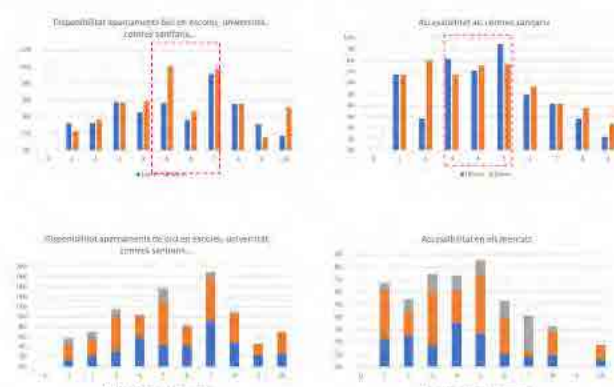


39

No es perceben problemes de disponibilitat d'aparcament als equipaments i l'accés a centres hospitalaris no es gaire problema

ENQUESTES SEGURETAT I ACCESSIBILITAT

Valoració de la problemàtica



40



MEDI AMBIENT: Ciutat Vella està millor que la resta de districtes de la ciutat però supera encara els nivells admissibles de NO₂ (40 µgr/m³) excepte a Barceloneta.

A part del trànsit de la xarxa bàsica del districte, els nivells de PM10 del districte estan condicionats per la proximitat del Port de Barcelona.

La contaminació acústica és un dels problemes més greus que afecta la salut i la qualitat de vida dels barris de Ciutat Vella. El 78,1% dels residents consideren que al seu barri hi ha molt soroll.

41

PRINCIPALS LÍNIES D'ACTUACIÓ DEL PMD CIUTAT VELLA EN ELS PROPER 6-12 ANYS

1. REORGANITZACIÓ DE LA MOBILITAT I DE LA DISTRIBUCIÓ DEL ESPAI ALS CARRERS AL SERVEI DE LA MILLORA DE LA QUALITAT DE VIDA DE LA CIUTADANIA ESPECIALMENT DEL VIANANT.



2. CONSECUCIÓ D'UNA MILLOR ACCESSIBILITAT AL TRANSPORT PÚBLIC PER A TOTS ELS TIPUS D'USUARIS.



3. DEFINICIÓ D'UNA ESTRATÈGIA ESPECÍFICA PER LA BICICLETA EN UN ENTORN DE VIANANTS.



4. DISSUASIÓ DEL TRÀNSIT DE PAS, GARANTINT A LA VEGADA L'ACCESSIBILITAT DEL RESIDENT.



5. POTENCIACIÓ DE L'US AL DISTRICTE DE VEHICLES NETS I POC SOROLLOSOS.



6. ASSUMPCIÓ PRIORITARIA DE L'OBJECTIU ZERO ACCIDENTS.



7. REVISIÓ DE LA REGULACIÓ DE L'ESTACIONAMENT AL CARRER I COORDINACIÓ AMB LA GESTIÓ DELS APARCAMENTS.



8. MILLORAR L'EFICIÈNCIA DE LA CÀRREGA I DESCÀRREGA, TANT EN ESPAIS COM DE VEHICLES. PLA D'USOS.



43

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

LINIES ESTRATÈGIQUES D'ACTUACIÓ



42

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

12. Actuacions relacionades amb la mobilitat A PEU

→ Crear una xarxa preferent, amb uns nivells de servei admissibles, per circular a peu i que estigui adaptada a cada usuari, ja sigui resident, treballador o visitant.

→ Incrementar la comoditat dels desplaçaments a peu, creant itineraris interns i de connexió segurs, que evitin la fricció amb altres modes de transport (sobretot bici, VMP, cotxe i moto).

→ Millorar la mobilitat i l'accessibilitat de les interseccions amb la xarxa bàsica de vehicles, minimitzar l'efecte "frontera" pels vianants.

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

→ Definir una estratègia clara per assegurar una mobilitat equilibrada per arribar als equipaments, sobretot als centres hospitalaris i educatius del districte, que impliqui a tots els agents públic i privats.



44

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

13. Actuacions relacionades amb la mobilitat en BICICLETA

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

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

Reorganitzar la xarxa d'estacions de bicicing i e_bicing al districte, concentrant les estacions a les zones de treball i de residents (perimetrals) i desplaçant-les de les zones d'oci i comercials (centrals).

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



45

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

13. Actuacions relacionades amb la mobilitat en VMP i en GRUPS

Aplicar l'ordenança de circulació dels VMP a les particularitats del districte de Ciutat Vella, per tal d'evitar la sobreocupació de l'espai públic i la convivència amb altres modes de transport.

Limitar la mobilitat en GRUP, ja sigui de bicicletes o de VMP per l'interior del districte, ja sigui horària o per itineraris establerts.

Avançar en el Pla d'usos. Establir acords amb les empreses de lloguer de VMP per que s'instal·lin fora de les zones de concentració de vianants.

Fer campanyes de vigilància i establir un control en l'ús i en el lloguer d'aquest tipus de vehicle, com crear un registre, una matrícula, etc



46

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

14. Actuacions relacionades amb la mobilitat en TRANSPORT PÚBLIC i COL·LECTIU

Millorar l'accessibilitat del transport públic de superfície de tots els barcelonins fins al cor del districte.

Dotar a tots els barris d'una xarxa de bus eficient amb l'actualització del bus de barri adaptada a la mobilitat del dia a dia del resident i amb connectivitat d'equipaments educatius, hospitalaris, etc.

Harmonitzar els punts de descàrrega de passatgers de transport públic a la xarxa bàsica de vianants (parades de metro, senyalització i boques).

Racionalitzar l'ús del taxi (situació de les parades, taxi ple, taxi buit...) a l'interior del districte en funció d'un horari i d'un emplaçament.

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

Confeccionar una estratègia per canalitzar el flux dels autocars i busos urbans turístics en consonància amb la dels vianants. L'objectiu es repartir als visitants



47

Dissuadir el trànsit de pas per l'interior dels barris.

15. Actuacions relacionades amb la mobilitat en VEHICLE PRIVAT

Ordenar el trànsit en coordinació amb la Direcció de Serveis de Mobilitat per tal de reduir el trànsit de pas per l'interior del districte, emprant les noves tecnologies de control (via visió artificial) i de gestió d'aparcaments i matricules.

Implementar mesures en innovació tecnològica a la xarxa bàsica que permetin:

- Una regulació de la xarxa bàsica en funció de la mobilitat sostenible.

Ordenar el trànsit privat de forma que es garanteixi l'accessibilitat als vehicles dels residents de cada barri.

Revisar els sistemes de regulació dels accessos actuals



48

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

16. Actuacions proposades en APARCAMENT

Implementar una estratègia per tal de reduir les operacions d'aparcament (cotxes i motos) al carrer cap a fora del carrer (en edificis i aparcaments soterrats).

Aquesta estratègia integral de tot l'aparcament inclouria la zona blava, l'aparcament fora de calçada, les parades de bus turístic (taxa), i estaria recolzat en la idea de que el resident pot estacionar en aparcaments públics a preus proporcionats.

Cercar l'equilibri entre l'oferta i la demanda d'aparcaments al carrer, tenint en compte les diferències de cada barri o zona estadística bàsica.

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

Engagar mesures per tal de regular la motorització del districte (sobretot en vehicles del propi ajuntament) i amb el foment de la mobilitat compartida i neta.

49

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

17. Actuacions relacionades amb la DUM

Crear més espais de trencament (microplataformes) o de concentració de càrrega (consignes).

- Les microplataformes al perímetre del districte i als mercats municipals.
- Les consignes repartides entre els diferents barris de Ciutat Vella.

Fomentar una estratègia horària de la DUM "tot o res", on en determinades hores, les furgonetes puguin arribar fins a bona part de les vies interiors del districte i en hores punta només siguin accessibles les microplataformes o els mercats, etc.

Limitar el tipus de vehicle que pot operar en cada moment, regulació per motorització (contaminació), dimensions, etc. Adaptació de l'ordenança.

Crear àrees DUM a les zones perimetrals per permetre la càrrega i descàrrega en determinats moments on les estrades estiguin regulades.

Incrementar la vigilància i el control de les operacions a les ÀreesDUM.



50

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

18. Actuacions relacionades amb la SEURETAT VIARIA

Zero víctimes mortals.

En coordinació amb el PLSV de Barcelona, es planteja una reducció d'un 20% dels accidents del Districte, sobretot dels atropellaments.

Disposar de camins escolars per tots els equipaments educatius i camins segurs en bona part de la resta del districte.

Incrementar la seguretat dels vianants alhora de creuar la xarxa bàsica perimetral i interior de circulació del districte.

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



51

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

18. Actuacions relacionades en el MEDI AMBIENT

Cercar la reducció de les emissions establerta al projecte de Llei de Canvi Climàtic a Catalunya → -15% de 2005 a 2020, es a dir, un 1% anual.

Elaborar una estratègia per tal de reduir la contaminació acústica, tant de dia com de nit, en determinats entorns del districte.

Implementar mesures per gestionar vehicles en funció del seus efectes sobre el medi.

Engagar campanyes per promocionar els vehicles nets, bicis, vehicles administració, serveis urbans, contractistes, etc.



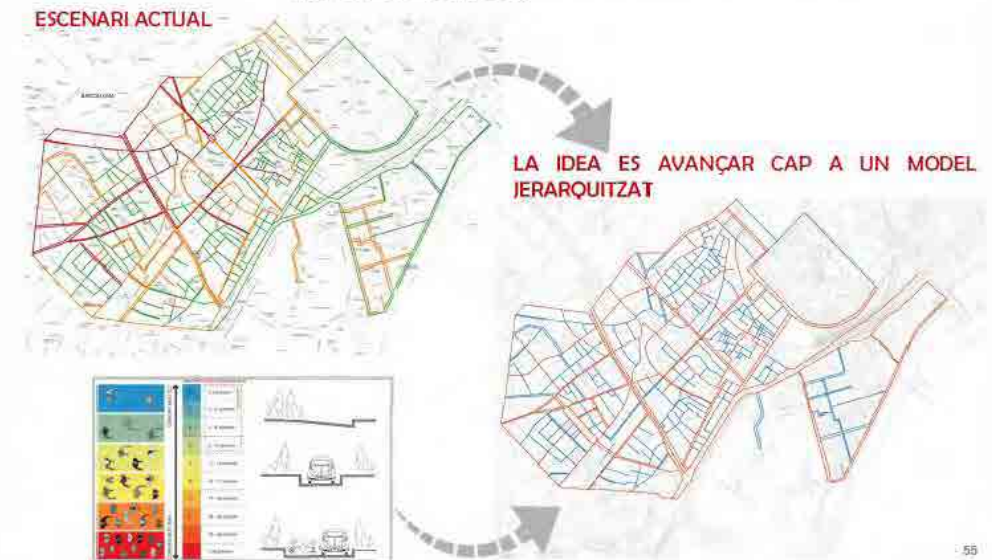
52

PROPOSTES DE MILLORA SEGONS LES ENQUESTES

	Aspectes a millorar o potenciar en relació a la mobilitat	
Xarxa de vianants	Augmentar la seguretat	14
	Voreres estretes	11
	Voreres en mal estat	5
	Incrementar la xarxa de carrers per a vianants	5
	Millorar els entorns escolars i crear itineraris escolars	3
	Reduir les terrasses dels bars	2
Xarxa de bicicletes	Crear espais de descans per a persones grans i amb mobilitat	1
	Incrementar l'oferta de carrils bici	9
	Iniciisme dels turistes que circulen amb bici	6
	Incrementar l'oferta del Bicing	8
	Circulació de bicicletes per aneu	4
	Robatoris	4
	Augmentar el control sobre les bides	3
	Reduir la velocitat a la que circulen les bides	2
	Incrementar l'oferta d'aparcament per a bides	2
	Reduir l'ús de les bides turístiques	1
Xarxa de transport públic	Cursos de educació viària per a ciclistes	1
	Instaurar una assegurança obligatòria per a bides	1
	Incrementar la freqüència de busos	11
	Augmentar l'oferta de línies bus	9
	Saturació servei de bus a l'estiu	6
	Incrementar les parades de bus	2
	Incrementar l'oferta de carrils bus	2
	Augmentar l'oferta de NitBus	2
	Augmentar el control sobre els taxis a pedals	2
	Bs taxis a pedals ocupen molta superfície de vorera	1
Xarxa de vehicles privats	Afegir panells exteriors al carrer d'informació de l'estat del metro	1
	Col·locació de més seients a les marquesines de les parades de bus	1
	Incrementar la zona d'aparcament	7
	Reduir l'ús del vehicle privat	5
Carrega i descàrrega	Restringir el pas de vehicles motoritzats als carrers de vianants	1
	Impulsar l'ús de vehicles elèctrics	1
Vehicles de Mobilitat	Millorar la senyalització viària	1
	Mes control en les reserves de C/D	5
Transversals	Incrementar les zones de carrega i descàrrega	5
	Augmentar el control sobre els VMP	3
Transversals	Reduir l'ús dels VMP	1
	Reduir la contaminació	7
	Reduir el soroll	7
	Millorar la convivència entre els diferents mitjans de transport	6
	Modernització de la flota municipal i privada de camions	1

53

El model ideal, redimensionaria l'oferta al trànsit de vianants en uns itineraris amb nivells de servei acceptables i mantenint una xarxa local amb bons nivells de confort.



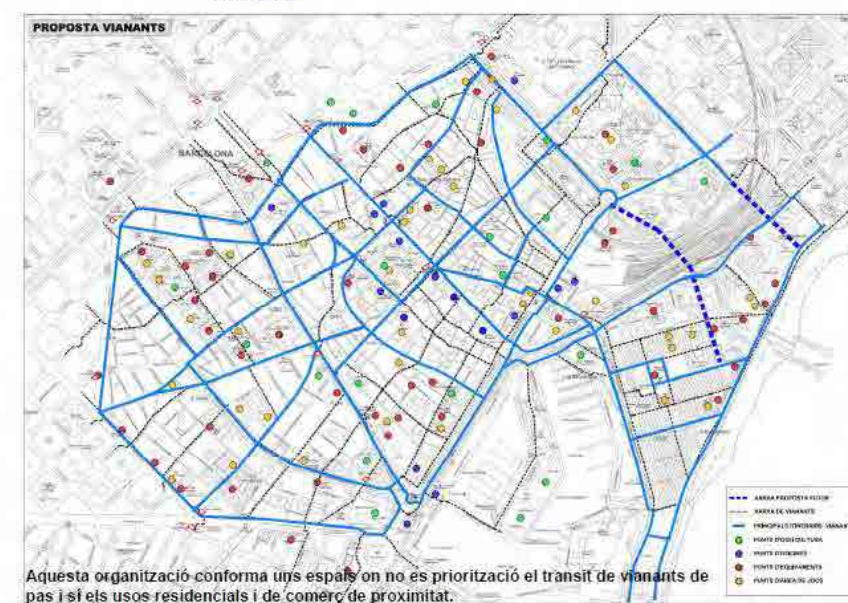
55

PRIMERES IDEES DE MODEL DE REGULACIÓ DE LA MOBILITAT



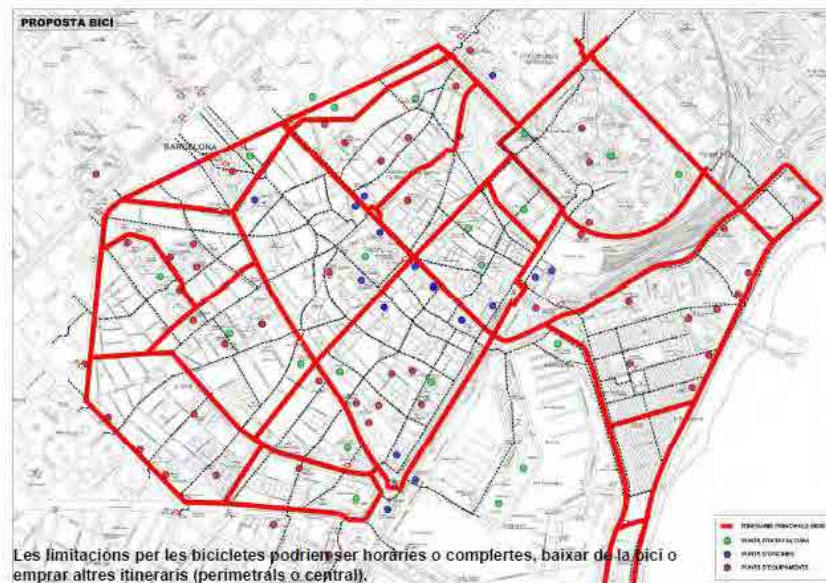
54

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



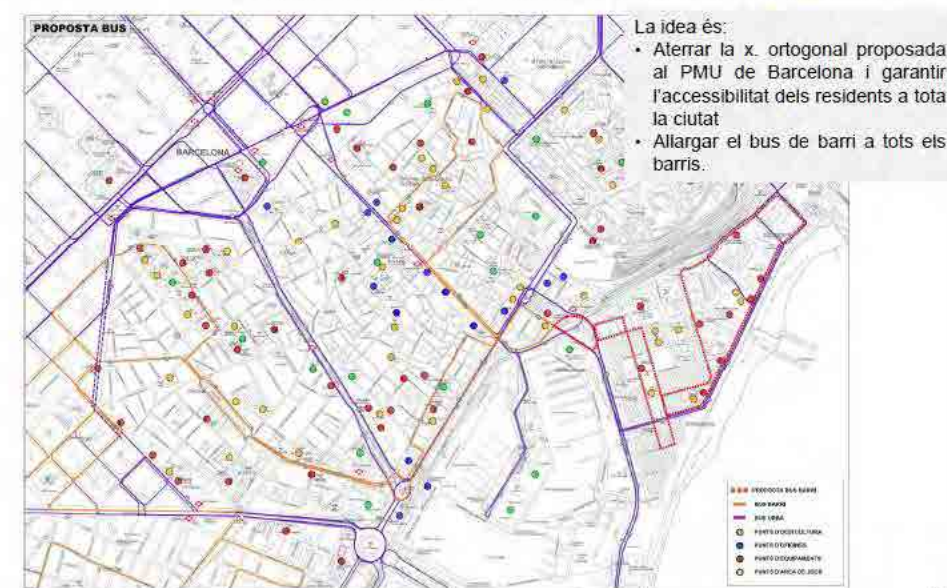
56

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



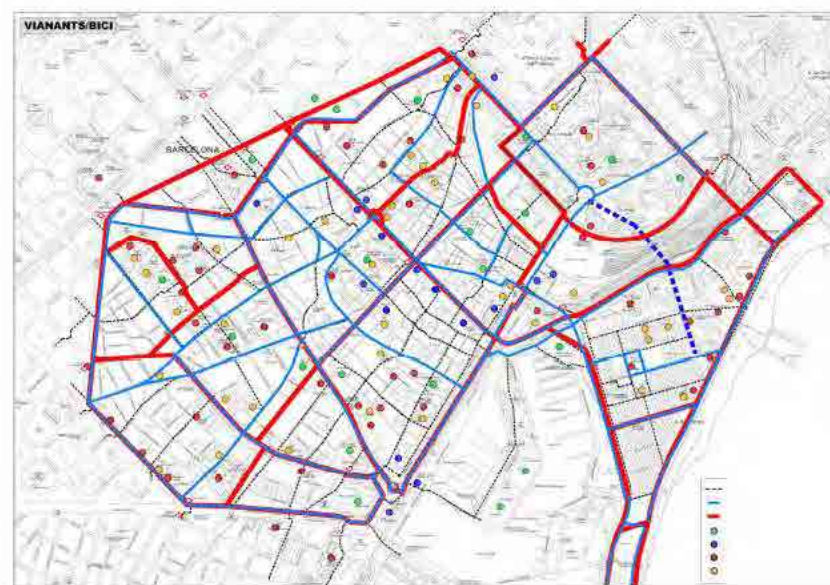
57

El transport públic (bus i metro) connectaria la ciutat amb l'interior del districte i el bus de barri seria el transport de tot el veïnat cap als seus equipaments.



59

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



58

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

Podrien regular-se els accessos a Ciutat Vella considerant el districte com una sola entitat, combinant el "tot o res", "el trencament de càrrega i l'anar a cercar el paquet". Cal aprofitar les noves tecnologies de visió artificial per gestiona quan, qui i com s'entra al districte en vehicle privat.

Gestió perimetral i en espais regulats

ACCESSOS CÀRREGA I DESCÀRREGA

Horari d'accés total i regulat amb ÀreaDUM



60

Canals oberts a la ciutadania:

- **PRESENCIALS:**
 - Sessió de diagnosi de la mobilitat: **9 d'octubre**
 - Informalment, s'han fet prop de 1.000 enquestes a peu de carrer.
 - **Sessió de propostes de models de mobilitat: 23 de novembre**
 - **Sessió de propostes als barris:**
 - 11 de desembre Raval i la Barceloneta**
 - 18 de desembre Casc Antic i el Gòtic**
 - **RETORN** del Pla de Mobilitat: als Consells de Barri durant el 1r trimestre de 2018.
- **DIGITALS:** a través de la plataforma **Decidim.barcelona** (<http://decidim.barcelona>) podeu:
 - Accedir a la **documentació presentada** a les sessions sobre el Pla de Mobilitat
 - Fer l'**enquesta en línia** sobre la mobilitat a Ciutat Vella
 - Fer **aportacions** a l'acta de la sessió sobre la diagnosi
 - **Fer propostes concretes i votar propostes d'altres: fins al 15 de desembre**

Per a qualsevol dubte, podeu adreçar-vos a: participaciocvella@bcn.cat

81

MOLTES GRÀCIES !

Equip redactor:



82

Acta sessió de propostes del Pla de Mobilitat de Ciutat Vella (El Raval – La Barceloneta) 11/12/2017

Al llarg d'aquesta sessió s'han abordat tant qüestions relacionades amb el plantejament general del model com amb temes i problemàtiques més específiques. Entenem que aquestes dues dimensions ens poden ajudar a comprendre de manera més profunda la situació de la mobilitat als barris treballats.



Aportacions concretes relacionades amb el model plantejat



Aportacions vinculades a aspectes generals del model i de la mobilitat al barri

1. Grup de treball del barri de La Barceloneta

En aquest primer apartat hem volgut recollir les aportacions relacionades amb el barri de la Barceloneta. S'han tingut en compte les aportacions relacionades amb els diversos àmbits de la mobilitat mencionats anteriorment. Per altra banda, hem volgut diferenciar aquelles aportacions que fan referència al model plantejat de les propostes centrades en qüestions més concretes.

Transport públic (TP)

Es considera que una de les principals problemàtiques vinculades a la mobilitat amb transport públic ve donada per la massificació turística. Concretament, entre el juny i el setembre és quan hi ha una major saturació del transport públic a causa d'aquest fenomen. Es genera força debat relacionat amb aquest tema, i es plantegen diverses línies d'actuació:



Algunes aportacions manifesten que és necessari ampliar la freqüència de pas dels busos durant els mesos de més intensitat turística. No obstant això, hi ha participants que no veuen l'increment del nombre de busos com una possible solució, ja que consideren que es poden saturar les entrades i sortides del barri.



Una segona línia d'actuació proposada plantejaria oferir un servei de busos urbans de diferent color específic per a turistes. Aquests busos únicament haurien de fer unes poques parades als punts més turístics, proporcionant una entrada i sortida àgils del barri i que connectessin amb altres punts de la ciutat, com Pl. Catalunya o Pl. Espanya. Aquestes línies funcionarien al marge de la xarxa ortogonal i comptarien amb tarifes de diversos dies que els fidelitzi.



És necessari modificar la ubicació de la parada del Pg. Marítim amb el Carrer Almirall Cervera, cal passar-la a una zona amb menys banyistes, ja que durant els mesos d'estiu està saturada.

Moltes de les intervencions giren al voltant del bus de barri. En aquest sentit, des de l'equip tècnic del Pla de Mobilitat es realitzen dues propostes. Com es pot veure al document de presentació, són propostes similars, si bé en la segona proposta el bus fa el mateix recorregut pel Front Marítim, però enlloc de passar per Salvat Papasseit, ho faria per Balboa.



Les persones participants mencionen que el bus de barri de La Barceloneta, en realitat, hauria de ser un bus de districte, és a dir, que servís per a connectar el barri amb el Nucli Antic i el Gòtic i, fins i tot, amb altres punts de la ciutat, com Plaça Catalunya o Plaça Espanya.

El bus de barri també es planteja com una bona eina per a millorar la mobilitat dels veïns i veïnes, ja que es tracta d'un servei de bus no utilitzat pels turistes i que, per tant, és d'ús exclusiu per les persones residents.



Sobre la ruta concreta, es menciona que seria interessant fer baixar el bus de barri fins al Carrer de la Drassana, malgrat que hi pot haver dificultats a l'hora de girar. També hi ha aportacions que manifesten que en la ruta cap a l'Hospital del Mar, la baixada hauria d'arribar per Balboa – Baluard fins al Carrer Judici i pujar per Mestrança. Hi podria haver problemes de sentit a Judici i Mestrança.

Pel que fa al nou recorregut plantejat, es planteja que no torni per Atlàntida per tal de no doblar. També es parla que no passi per Sant Carles i Joan-Salvat Papasseit i d'acord en que passi per Ginebra o Balboa.

Mobilitat en bicicleta / VMP

En el cas de la mobilitat en bicicleta, moltes de les aportacions estan vinculades al model proposat. Tot i això, també han estat recollides algunes propostes més específiques que també cal tenir en compte.



Es menciona que la circulació amb bicicleta pel Passeig Joan de Borbó s'hauria de canalitzar a tocar de la tanca del port o bé per la calçada, juntament amb els cotxes. Tot i això, s'apunta que a la carretera possiblement no hi ha espai suficient per a un carril bici. També és necessari allunyar el carril bici de la boca del metro.



Es valora positivament la via pel Carrer Dr. Aiguader, per la banda de la Barceloneta.



El Carrer Maquinista es considera una mala via per a desviar-hi la circulació amb bicicleta, ja que hi ha també una intensa circulació de vianants, i per tant es poden generar situació de saturació i conflictitat.



El Carrer Almirall Cervera es planteja com a via de creuament del barri amb bicicleta. Tot i això, es menciona que aquest pot passar-se a algun dels altres carrers paral·lels.



Es detecta un problema específic amb el carril bici que passa per l'Hospital del Mar. Es considera que està mal situat, ja que els vianants l'han d'ocupar inevitablement al travessar el carrer. Per altra banda, la majoria de ciclistes segueixen circulant pel Passeig Marítim, doncs és una via més atractiva que el carril del carrer de l'Hospital del Mar.

Més enllà de les vies específiques per on s'ha de canalitzar la circulació amb bicicleta, es posa sobre la taula el fet que cal una regulació que vagi més enllà dels carrers de pas. Algunes de les aportacions que cal destacar són les següents:



És necessari reduir la circulació de bicicletes en alguns trams, o bé obligar als ciclistes a baixar del vehicle i desplaçar-se a peu en determinades zones. Es fa menció específica a aquelles vies o trams de via d'ús intens de vianants, ús familiar, etc.

Mobilitat a peu

En l'àmbit de la mobilitat a peu, es fa menció específica a qüestions concretes i a punts considerats especialment problemàtics. Tot i això, també s'ha fet menció a temes d'àmbit més general, aportant informació que pot ser d'utilitat per a la configuració del model.

-  Es menciona que la cruïlla entre el Passeig Marítim i Almirall Cervera és un punt crític, tant per la massificació de la mobilitat a peu com per la interacció entre aquesta i altres modes de mobilitat.
-  En general, es fa una valoració positiva de la proposta de canvi de vorera de circulació del Passeig de Joan de Borbó, fent que el flux de vianants passi per la vorera més pròxima al port.
-  Un dels plantejaments que es posa sobre la taula és la del desviament dels fluxos de vianants pel Carrer del Dr. Aiguader. Tot i això, les persones assistents mencionen que en aquell carrer no hi ha gaires atractius turístics, i que per tant, serà difícil que el gruix dels vianants (molts dels quals són visitants) es desviï per aquesta via.
-  En un primer moment, es proposen els carrers de La Maquinista i Andrea Doria com a vies directes per anar a la platja pels grans fluxos de vianants. Les persones participants consideren que és millor l'opció dels carrers Salvat Papasseit i Andrea Doria.
-  El Carrer del Gas es planteja com una millor opció per a canalitzar els fluxos de vianants des del metro cap a la platja que no pas el Passeig de Salvat Papasseit, que és marcat com una via prioritària al model inicial.
-  Eliminar els vials de Maquinista i Andrea Doria coma prioritaris i que siguin interns.
-  La sortida del metro de La Barceloneta és un punt clau des d'on s'ha de començar a treballar per a incentivar el desplaçament dels vianants per les vies que es considerin oportunes. En aquest sentit es realitzen diverses propostes, com fer una nova sortida encarada a la zona turística, moure el pas de vianants existent per facilitar el pas de la gent cap al Carrer del Gas, per donar més espai per a l'espera i també més espai per al gir des del Passeig Joan de Borbó cap a Dr. Aiguader. Millorar la informació a l'estació de metro de cara al turisme també es considera una iniciativa important per a canalitzar els fluxos de vianants.
-  Es menciona que moltes de les vies descrites al model són les que avui en dia ja compten amb una major afluència de vianants. Es considera que hi ha poc coneixement de les prioritats a la via pública. Els veïns són conscients que els vianants són sempre la màxima prioritat, però els visitants, per exemple, o les persones que es desplacen amb vehicle (bicicleta, VMP o vehicle privat) no en són tan conscients. Es considera necessari, a més, definir espais específics per al veïnat.

Distribució Urbana de Mercaderies (DUM)

-  A l'hora de fer les aportacions relacionades amb la DUM, s'ha tingut bastant en compte la proposta plantejada, especificant algunes modificacions que es consideren necessàries.
- Es considera que posar punts de càrrega i descàrrega al Front Marítim és poc viable, en canvi altres vies, com el Carrer Almirall Cervera es veuen més factibles. De la mateixa manera, es percep que el Carrer Atlàntida pot ser una bona zona de DUM, però el Carrer Baluard no tant.

Cal fer més petites les zones de DUM a Carmeño i Pinzón. També es planteja posar zones DUM a la Plaça del Mercat de la Barceloneta (La Repla), cantonades d'Atlàntida i Baluard amb Sant Carles.

-  Els vehicles de DUM es col·loquen davant dels magatzems del Carrer del Mar, darrere de Joan de Borbó, la qual cosa dificulta la mobilitat.

Altres aportacions es relacionen amb plantejaments més generals de la DUM. Hem recollit a continuació algunes de les més destacades.

-  Es proposa la possibilitat de compaginar funcions de les zones d'aparcament. En general, es percep bona idea que algunes zones blaves i verdes esdevinguin zones de DUM durant un horari preestablert. Algunes aportacions concretes mencionen el Carrer Almirall Cervera, Passeig Joan de Borbó, Dr. Aiguader i el Passeig Marítim com a possibles zones on poder aplicar aquesta iniciativa.
-  Es percep una problemàtica amb les zones de càrrega i descàrrega irregular. Es considera que és necessari reformular aquests espais per a les necessitats de la DUM i que es puguin compaginar amb l'activitat del veïnat. Es planteja situar més zones de càrrega i descàrrega al Carrer del Dr. Aiguader o al Salvat Papasseit.

Aparcament i vehicle privat

Les qüestions relacionades amb l'aparcament no han estat les més prioritàries en aquest grup de debat, si bé s'han realitzat algunes aportacions que cal mencionar.

-  S'explica que en matèria d'aparcament, s'està intentant prioritzar l'aparcament soterrat de cotxes particulars i motocicletes. Els primers passos segurament es faran amb els vehicles de les persones visitants. Es comenta també que algunes places exclusives de veïnes podrien seguir sent de veïns però no exclusives.
 -  Els participants mencionen que cal assegurar un preu assequible dels pàrquings soterrats pels veïns, com a mínim similar al preu de la Zona Verda.
- Es  considera que cal mantenir la zona blava dels carrers Cervera i Dr. Aiguader.

Per altra banda, les principals aportacions relacionades amb el vehicle privat fan referència a elements concrets del model plantejat.

-  En primer lloc, s'explica que el model de desplaçaments amb vehicle privat està estructurat a través d'unes línies bàsiques (Passeig de Joan de Borbó i Carrer Dr. Aiguader), d'unes vies d'anada i tornada destinades a connectar amb aquests dos grans eixos que acabem d'esmentar (Carrer Almirall Cervera, Front Marítim), i carrers d'ús exclusiu per al veïnat i per a l'activitat de DUM, com poden ser els carrers Atlàntida, Baluard; Ginebra, Balboa, etc.
-  Un dels canvis destacables que planteja el model és el que fa referència al Carrer Carbonell, un canvi que fa possible que es pugui sortir des de Carbonell per agafar la Ronda o anar per Via Laietana. En general es veu positivament la proposta que el Carrer Carbonell esdevingui una via de sortida del barri.

 Es genera debat sobre el sentit de circulació del Carrer Salvat Papasseit. Es considera que és un carrer que cal tenir molt en compte per tal d'evitar que els cotxes que no són del veïnat entrin al barri. Algunes persones proposen que esdevingui un carrer d'un sol carril. Hi ha acord en que el Carrer Pinzón es mantingui de pujada.

 Es menciona que s'ha de mantenir el sentit del Carrer Balboa fins al final. Els vehicles del pàrquing de l'edifici del gas han de voltejar per Ginebra o incorporar-se a les rondes a la següent de Vila Olímpica.

2. Grup de treball del barri del Raval

Durant el debat generat en el grup de discussió sobre el barri del Raval, han estat mencionades qüestions tan relacionades amb el model general de mobilitat com a elements més concrets o propostes específicament encarades a resoldre determinades problemàtiques. Alguns dels àmbits més treballats han estat el del transport públic, el de la mobilitat a peu o el de la càrrega i descàrrega de mercaderies.

Transport públic

Algunes de les aportacions relacionades amb el model de mobilitat amb transport públic han estat centrades a comentar els avantatges i inconvenients de la xarxa ortogonal.

 En un primer moment, s'explica que la xarxa ortogonal s'està implementant amb l'objectiu de fer més eficient els desplaçaments amb autobús, reduint per exemple la distància entre parades i situant les parades d'anada i tornada a la mateixa altura. S'apunta també que actualment s'estan fent un seguit de proves en la implementació de la xarxa ortogonal, i per tant i poden haver canvis al llarg dels pròxims mesos.

Amb la implementació de la xarxa ortogonal es podrà arribar a pràcticament qualsevol punt del districte i de la ciutat amb un transbordament com a màxim. Tot i això, les persones assistents manifesten que a vegades aquests punts de transbordament no són pròxims.

Altres aportacions, si bé estan vinculades amb el model, fan referència a aspectes específics d'aquests o a propostes sobre punts concrets.

 La parada de bus de Liceu està mal situada, ja que l'han posat just a l'entrada del Mercat de la Boqueria, on hi ha un gran flux de gent, i per tant existeixen dificultats per accedir a la parada.

 Es menciona també que s'han fet alguns canvis de línies de busos que no han suposat una millora de la mobilitat amb bus. Es parla concretament de la línia 37, que, segons l'opinió d'algunes de les persones assistents, ha estat eliminada i no s'ha substituït per un servei equivalent. Es té la percepció que s'utilitza l'argumentació de la racionalització del servei per a eliminar busos.

Es considera necessari restablir la línia 91 sencera fins a Sant Antoni, on anteriorment finalitzava el recorregut.

Distribució Urbana de Mercaderies (DUM)

La DUM ha estat un dels eixos del debat al grup del barri del Raval. En un primer moment, s'ha parlat força de la regulació d'aquesta activitat, sobretot en el que fa referència als horaris i a les modalitats de càrrega i descàrrega.

 Des de l'àmbit tècnic, es posa sobre la taula un model en el qual durant unes hores al dia es podrà accedir al barri sense restriccions per a fer activitat de DUM. Una primera proposta parta d'un horari de 9h a 12h com a finestra per a realitzar la càrrega i descàrrega. No obstant això, algunes aportacions mencionen que potser s'ha d'adaptar aquesta proposta d'horari, ja que les 12h ja és una hora d'intensitat comercial i de circulació de vianants, fet que pot dificultar l'activitat de DUM. Amb tot, sí que hi ha cert consens en què cal definir un horari per a realitzar les tasques de DUM.

Durant la resta del dia, segons aquesta primera proposta tècnica, la càrrega i descàrrega es podrà realitzar amb bicicletes, carret, a peu, etc. Amb la qual cosa només quedarà vetada per als vehicles motoritzats.

 Es menciona que la reforma del model de càrrega i descàrrega ha de plantejar-se de manera progressista, ja que cal planificar un increment de les zones de càrrega i descàrrega que tingui en compte el possible creixement d'aquesta activitat al llarg els pròxims anys. En aquest sentit, s'apunta que bona part de l'activitat de DUM es pot dur a terme amb bicicleta o amb altres petits vehicles, però cal incentivar aquest model de petita càrrega i descàrrega amb horaris d'accés al barri pràcticament il·limitats, per exemple.

 Un problema més general es dona per l'obertura de molts bars i locals de restauració al barri, molts dels quals no compten amb un magatzem amb capacitat adequada, fet que ha propiciat un increment de l'activitat de la DUM.

Mobilitat en bicicleta / VMP

Pel que fa a les qüestions relacionades amb la mobilitat en bicicleta, moltes de les aportacions es centren en la conflictivitat generada per la massificació d'algunes vies i l'existència de diversos modes de mobilitat en uns mateixos carrers.

 En termes generals el model de circulació amb bicicleta plantejat es valora positivament, si bé es menciona que molts dels veïns del Raval també es desplacen amb bicicleta, i que per a ells potser les grans vies no són tan útils. Des dels responsables tècnics s'explica que els veïns i veïnes podran accedir a casa seva amb bicicleta, les vies assenyalades estan pensades per a canalitzar els grans fluxos, això no voldrà dir que a la resta de carrers es prohibeixi la mobilitat amb bici.

 Algunes de les vies marcades com a prioritàries per a la circulació amb bicicleta no es veuen factibles, ja que són carrers on interaccionen vianants, bicicletes, VMP, vehicle privat, etc. Com a exemple d'aquesta realitat, es menciona el Carrer Jaume I, que està marcat al model tècnic plantejat com a via prioritària de circulació amb bicicleta. Si bé aquesta via no forma part del barri del Raval, sí que enllaça, a través del Carrer Ferran i La Rambla amb el Carrer de la Unió, sent un eix que creua la pràctica totalitat del districte.

Es considera que calen actuacions específiques en aquelles vies on es dona aquesta situació de conflictivitat entre vianants i bicicletes. Algunes de les mesures plantejades poden ser les restriccions horàries per a circular amb bicicleta o l'obligatorietat de baixar de la bici en determinats trams.



També es comenta que per millorar la mobilitat amb bicicleta és necessari el foment del civisme i el coneixement de les normes de circulació. S'apunta que el problema no rau tant en "per on van" sinó en "com van", fent referència a l'accés de velocitat, al poc respecte envers els vianants, etc.

Mobilitat a peu

Hi ha diversitat d'opinions relacionades amb la gestió de la mobilitat a peu. Amb tot, bona part de les intervencions tracten la massificació del barri i en la necessitat de racionalitzar els grans fluxos de gent, sobretot de visitants.



En termes generals, es considera que les grans vies plantejades són bàsicament les que ja existeixen. Cal tenir en compte, però, que amb l'obertura del Mercat de Sant Antoni, es pot generar un nou flux de vianants des de La Rambla, un element que cal tenir en compte a l'hora de canalitzar els desplaçaments a peu.



Altres opinions afirmen que qualsevol model de mobilitat ha de partir, en primer lloc, d'un esforç per a reduir la massificació turística. Una reducció sense la qual possiblement no es podrà dur a terme un canvi en el model de mobilitat.



En algun cas, també es menciona que la creació de vies únicament per a vianants pot significar una disminució notable de l'activitat econòmica al barri. Es comenta que la restricció de vehicles motoritzats pot suposar dificultats per al desenvolupament de l'activitat econòmica. A banda, la conversió en zona de vianants d'alguns carrers (C/ Paloma, per exemple) ha fet que es redueixi la circulació de gent i que disminueixi l'activitat comercial.

Una altra qüestió que es posa sobre la taula és el replantejament dels semàfors del barri  i del conjunt del districte. Es planteja que els semàfors estan encarats fonamentalment a la circulació de cotxes. Caldria, en aquest sentit, es proposa fer un pla especial de semàfors, amb el propòsit de reduir el temps d'espera dels vianants, racionalitzar la situació dels passos de vianants i millorar les connexions amb l'altre banda del carrer i amb les parades de bus.



Un tema més concret és l'existència d'elements a la via pública que dificulten la circulació dels vianants per la via pública. Es parla de terrasses, expositors al carrer, treballadors dels restaurants que busquen clients, etc.

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

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

5

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

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

6

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

3. PROPOSTES TÈCNIQUES relacionades amb la mobilitat EN BICI.

- ➔ Construir una infraestructura de carrils i itineraris en bici dins del districte, que permeti establir carrils bici perimetrals i itineraris transversals, així com zones "ciclabes" (interiors) que garanteixen una accessibilitat responsable.
- ➔ Incrementar la cobertura i la densitat de places d'aparcament per bicicletes.
- ➔ Reorganitzar la xarxa d'estacions de bicings i e_bicing al districte, concentrant les estacions a les zones de treball i de residents (perimetrals) i desplaçant-les de les zones d'oci i comercials (centrals).
- ➔ Desenvolupar campanyes de conscienciació ciutadana per millorar l'ús de la bicicleta com a mode de transport habitual.

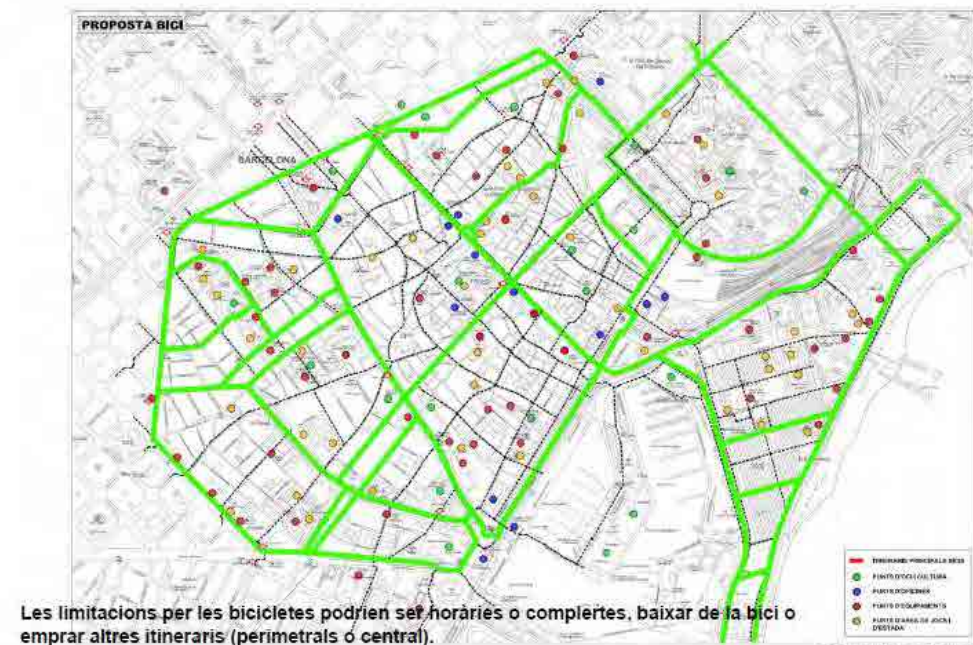


Font: Elaboració pròpia.

7

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

3. PROPOSTES TÈCNIQUES relacionades amb la mobilitat EN BICI.



Font: Elaboració pròpia.

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

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

10

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

4. PROPOSTES TÈCNIQUES relacionades amb la mobilitat EN VMP I GRUPS.

- Aplicar l'ordenança de circulació dels VMP a les particularitats del districte de Ciutat Vella, per tal d'evitar la sobreocupació de l'espai públic i la convivència amb altres modes de transport.
- Limitar la mobilitat en GRUP, ja sigui de bicicletes o de VMP per l'interior del districte, ja sigui horària o per itineraris establerts.
- Avançar en el Pla d'usos. Establir acords amb les empreses de lloguer de VMP per que s'instal·lin fora de les zones de concentració de vianants.
- Fer campanyes de vigilància i establir un control en l'ús i en el lloguer d'aquest tipus de vehicle, com crear un registre, una matrícula, etc



11

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

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

12

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

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

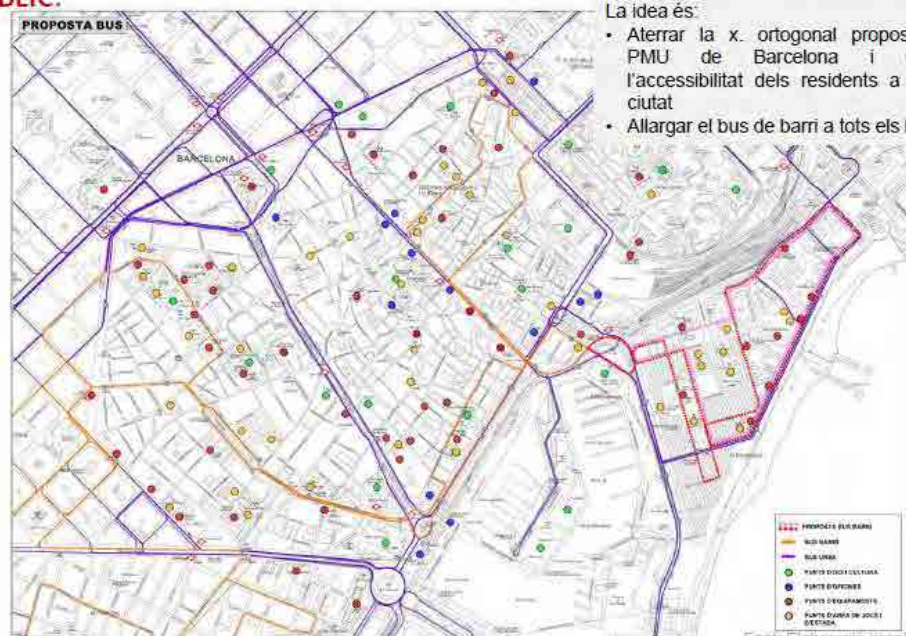
- Millorar l'accessibilitat del transport públic de superfície de tots els barcelonins fins al cor del districte.
- Dotar a tots els barris d'una xarxa de bus eficient amb l'actualització del bus de barri adaptada a la mobilitat del dia a dia del resident i amb connectivitat d'equipaments educatius, hospitalaris, etc.
- Harmonitzar els punts de descàrrega de passatgers de transport públic a la xarxa bàsica de vianants (parades de metro, senyalització i boques).
- Racionalitzar l'ús del taxi (situació de les parades, taxi ple, taxi buit...) a l'interior del districte en funció d'un horari i d'un emplaçament.
- Cercar la coordinació entre els diferents modes de transport públic, sobretot a les àrees d'intercanvi de la xarxa ortogonal.
- Confeccionar una estratègia per canalitzar el flux dels autocars i busos urbans turístics en consonància amb la dels vianants. L'objectiu es repartir als visitants



13

El transport públic (bus i metro) connectaria la ciutat amb l'interior del districte i el bus de barri seria el transport de tot el veïnat cap als seus equipaments.

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



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

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

15

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

6. PROPOSTES TÈCNIQUES relacionades amb la mobilitat EN LA DUM

- Crear més espais de trencament (microplataformes) o de concentració de càrrega (consignes).
 - Les microplataformes al perímetre del districte i als mercats municipals.
 - Les consignes repartides entre els diferents barris de Ciutat Vella.
- Fomentar una estratègia horària de la DUM "tot o res", on en determinades hores, les furgonetes puguin arribar fins a bona part de les vies interiors del districte i en hores punta només siguin accessibles les microplataformes o els mercats, etc.
- Limitar el tipus de vehicle que pot operar en cada moment, regulació per motorització (contaminació), dimensions, etc. Adaptació de l'ordenança.
- Crear àrees DUM a les zones perimetrals per permetre la càrrega i descàrrega en determinats moments on les estrades estiguin regulades.
- Incrementar la vigilància i el control de les operacions a les ÀreesDUM.



16

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

6. PROPOSTES TÈCNIQUES relacionades amb la mobilitat EN LA DUM

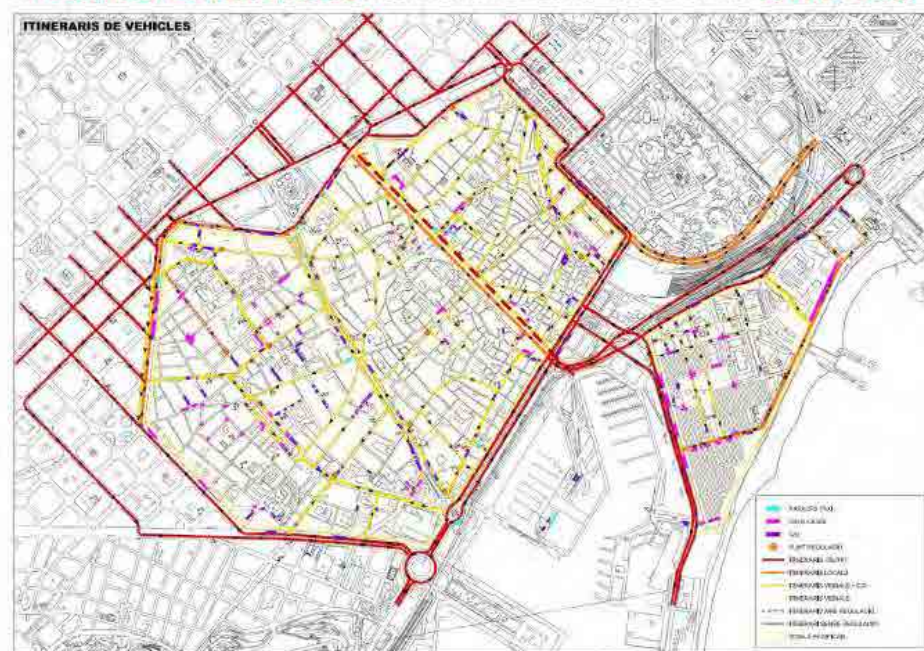
Podrien regular-se els accessos a Ciutat Vella considerant el districte com una sola entitat, combinant el "tot o res", "el trencament de càrrega i l'anar a cercar el paquet". Cal aprofitar les noves tecnologies de visió artificial per gestiona quan, qui i com s'entra al districte en vehicle privat.



17

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

6. PROPOSTES TÈCNIQUES relacionades amb la mobilitat EN LA DUM



Dissuadir el trànsit de pas per l'interior dels barris.

7. PROPOSTES TÈCNIQUES relacionades amb la mobilitat EN VEHICLE PRIVAT

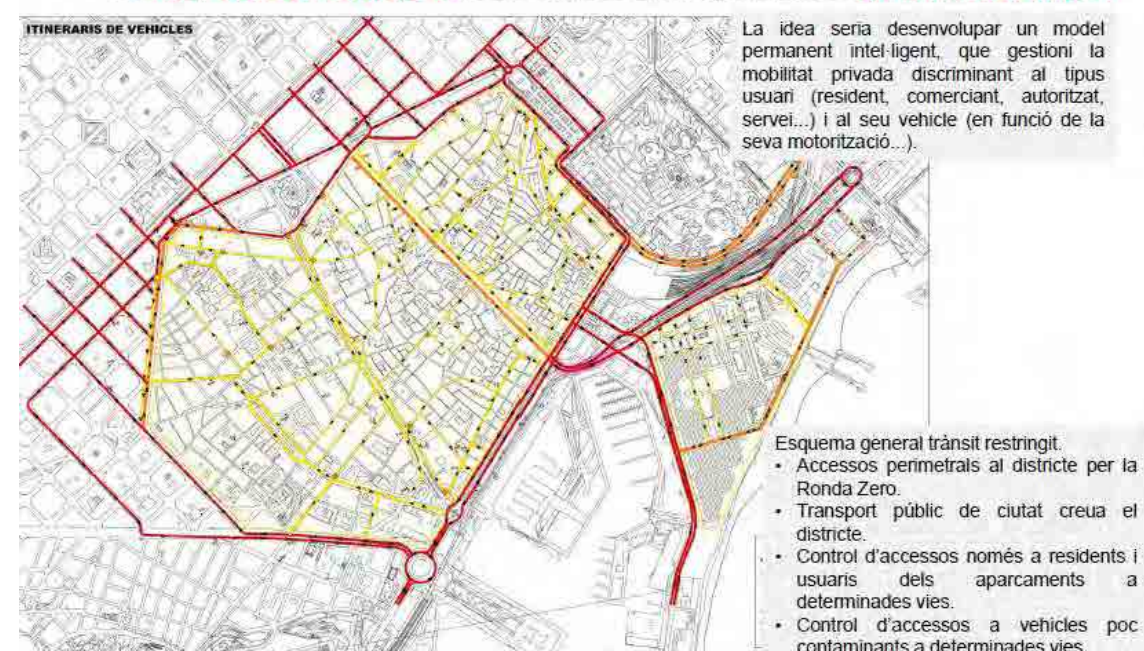
- ➔ Ordenar el trànsit en coordinació amb la Direcció de Serveis de Mobilitat per tal de reduir el trànsit de pas per l'interior del districte, emprant les noves tecnologies de control (via visió artificial) i de gestió d'aparcaments i matricules.
- ➔ Implementar mesures en innovació tecnològica a la xarxa bàsica que permetin:
 - Una regulació de la xarxa bàsica en funció de la mobilitat sostenible.
- ➔ Ordenar el trànsit privat de forma que es garanteixi l'accessibilitat als vehicles dels residents de cada barri.
- ➔ Revisar els sistemes de regulació dels accessos actuals



18

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

7. PROPOSTES TÈCNIQUES relacionades amb la mobilitat EN VEHICLE PRIVAT



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

8. PROPOSTES TÈCNIQUES relacionades amb la mobilitat EN APARCAMENT

- ➔ Implementar una estratègia per tal de reduir les operacions d'aparcament (cotxes i motos) al carrer cap a fora del carrer (en edificis i aparcaments soterrats).
- ➔ Aquesta estratègia integral de tot l'aparcament inclouria la zona blava, l'aparcament fora de calçada, les parades de bus turístic (taxa), i estaria recolzat en la idea de que el resident pot estacionar en aparcaments públics a preus proporcionats.
- ➔ Cercar l'equilibri entre l'oferta i la demanda d'aparcaments al carrer, tenint en compte les diferències de cada barri o zona estadística bàsica.
- ➔ Desenvolupament d'una xarxa d'aparcaments per vehicles elèctrics, punts de recàrrega.
- ➔ Engegar mesures per tal de regular la motorització del districte (sobretot en vehicles del propi ajuntament) i amb el foment de la mobilitat compartida i neta.

21

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

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

Zero víctimes mortals.

En coordinació amb el PLSV de Barcelona, es planteja una reducció d'un 20% dels accidents del Districte, sobretot dels atropellaments.

Disposar de camins escolars per tots els equipaments educatius i camins segurs en bona part de la resta del districte.

Incrementar la seguretat dels vianants alhora de creuar la xarxa bàsica perimetral i interior de circulació del districte.

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



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

Reduir la circulació de vehicles.

Facilitar l'aparcament dels veïns.

Regular els vehicles de gran volum per la DUM.

Regular la circulació nocturna.

Control de matrícules per a regular la circulació de vehicle privat.

Es mencionen diverses propostes per a desincentivar que la gent agafi el cotxe per arribar al centre de Barcelona. La Via Laietana és un element clau en aquest sentit.

Senyalització lumínica i auditiva de totes les pilones hidràuliques.

Senyalització d'Àrea Verda. Posar figures d'una grua per a que no aparquin.

Soroll Ronda Litoral + Alta velocitat vehicles del lateral. Radars i/o tancar ronda amb pantalles.

Regular/fer complir la normativa als vehicles voluminosos.

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

9. PROPOSTES TÈCNIQUES relacionades amb la mobilitat AMB EL MEDI AMBIENT

Cercar la reducció de les emissions establerta al projecte de Llei de Canvi Climàtic a Catalunya → -15% de 2005 a 2020, es a dir, un 1% anual.

Elaborar una estratègia per tal de reduir la contaminació acústica, tant de dia com de nit, en determinats entorns del districte.

Implementar mesures per gestionar vehicles en funció del seus efectes sobre el medi.

Engegar campanyes per promocionar els vehicles nets, bicis, vehicles administració, serveis urbans, contractistes, etc.



PMD 2018-2023

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



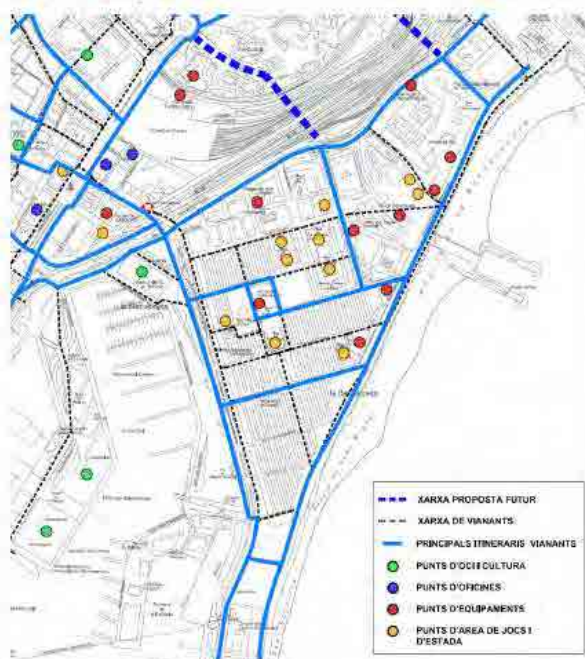
Les preocupacions dels veïns rau en la manca d'amplada de les voreres i les conseqüències que pot tenir la seva ampliació amb les places d'aparcament.

1. PROPOSTES TÈCNIQUES relacionades amb la mobilitat A PEU.

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

26

1. PROPOSTES TÈCNIQUES relacionades amb la mobilitat A PEU.



Font: Elaboració pròpia

27

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

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

28

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

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

29

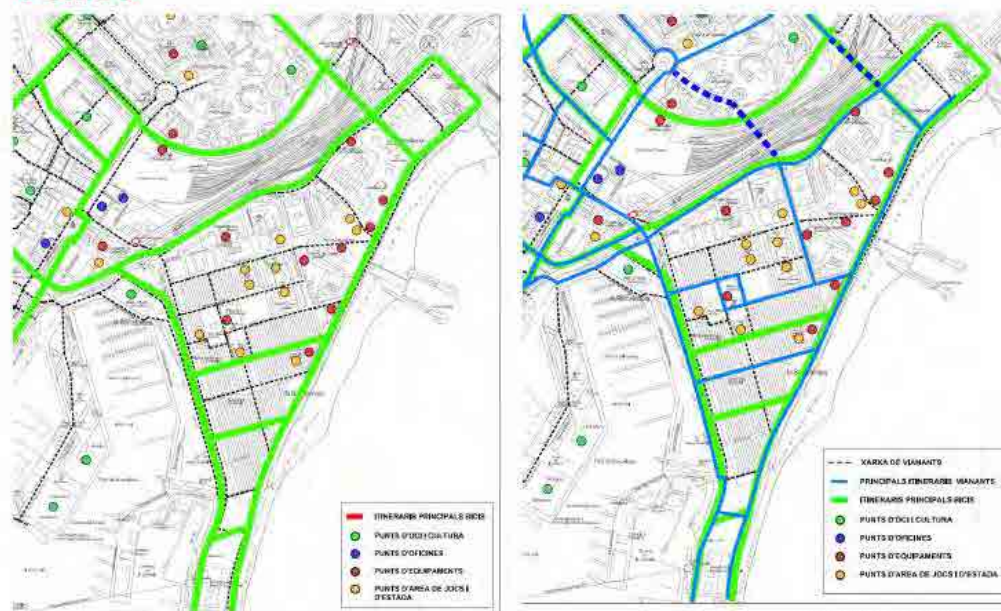
La línia d'actuació persegueix reduir la fricció entre la bici i el vianant a la Barceloneta i generar alguns espais per deixar la bici i caminar.

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

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

30

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



Font: Elaboració pròpia

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

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

32

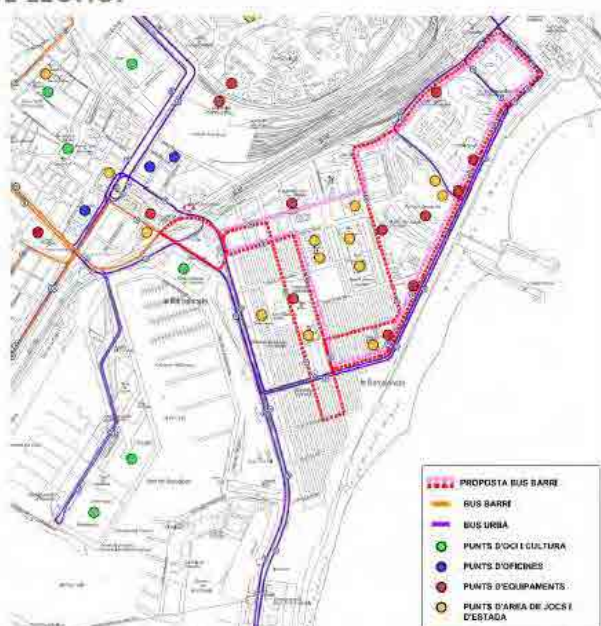
La millora del transport públic a la Barceloneta, on no arriba el Metro, passa per revisar freqüències del bus de ciutat i fer arribar el bus de barri.

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

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

33

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



Font: Elaboració pròpia

34

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

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

35

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

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

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

36

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



Font: Elaboració pròpia

37

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

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

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

5. PROPOSTES TÈCNIQUES relacionades amb L'APARCAMENT.

- ➡ Implementar una estratègia (en coordinació amb la Direcció de Serveis de Mobilitat i amb BSM) per tal de desplaçar les operacions d'aparcament (cotxes i motos) fora de la via pública, a edificis i aparcaments soterrats.
- ➡ Equilibrar l'oferta i la demanda residencial emprant l'oferta disponible als aparcaments soterrats (cotxera) i que el forà es dirigeixi cap als aparcaments soterrats.
- ➡ Aquest pla permetria alliberar espais necessaris per incrementar el confort dels desplaçaments a peu per l'interior del districte.
- ➡ Desenvolupament d'una xarxa d'aparcaments per vehicles elèctrics i punts de recàrrega.
- ➡ Engagar mesures per tal de regular la motorització del districte amb el foment de la mobilitat compartida i neta.

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

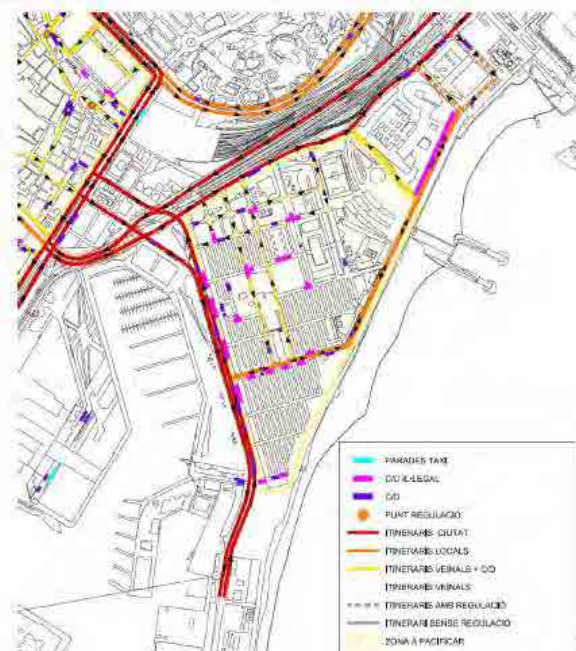
- ➡ Els pàrquings del barri són de titularitat o gestió privada. Es considera que els preus són massa elevats.
- ➡ Només deixar accedir als vehicles dels veïns
- ➡ Plaça Hilari C/ Salamanca, cantonada Sant Carles. Els vehicles que estan aparcats fer-ho al costat de la plaça.
- ➡ Un dels plantejaments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

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

6. PROPOSTES TÈCNIQUES relacionades amb la DUM

- ➡ Crear un espai de trencament (mercat) o de concentració de càrrega (consignes).
 - Prop del mercat una zona de concentració de mercaderies de caràcter comercial.
 - Unes consignes distribuïdes pel barri per concentrar els paquets i enviaments de caràcter més personal.
- ➡ Fomentar una estratègia horària de la DUM "tot o res", on en determinades hores, les furgonetes puguin arribar fins a dins del barri de la Barceloneta i en altres moments hagin de fer la C/D des del perímetre.
- ➡ Limitar el tipus de vehicle que pot operar en cada moment, regulació per motorització (contaminació), dimensions, etc, per evitar problemes de sobreocupació o gálips (amplada o alçada).
- ➡ Crear àrees DUM a les zones perimetrals i incrementar la vigilància i el control per permetre la càrrega i descàrrega de forma optimitzada.

6. PROPOSTES TÈCNIQUES relacionades amb la DUM



Font: Elaboració pròpia

42

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

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

43

PMD 2018-2023



EL RAVAL



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

44

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

1. PROPOSTES TÈCNIQUES relacionades amb la mobilitat A PEU.

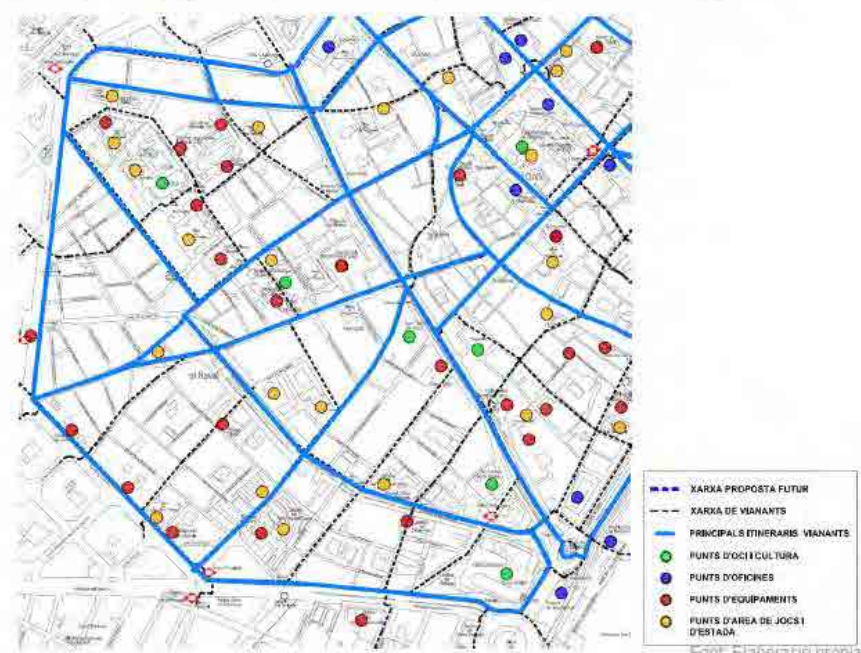
- ➔ Crear una xarxa interna al barri amb uns nivells de servei admissibles i amb voreres i espais còmodes per circular i poder connectar-se amb la resta del districte i dels serveis i transport de l'Eixample.
- ➔ Millorar les condicions de mobilitat i seguretat dels vianants (intentant segregar visitants de residents) alhora de creuar la xarxa bàsica perimetral i interior de circulació al barri, sobretot la Rambla.
- ➔ Incrementar la comoditat dels desplaçaments interiors a peu, creant itineraris que evitin la fricció amb altres modes de transport (sobretot bici i VMP o els propis aparcaments irregulars de les motos).
- ➔ Assegurar i canalitzar adequadament els itineraris a peu des de les parades de metro (Liceu, Plaça Catalunya, Universitat i Sant Antoni) fins a les zones de màxima atractivitat turística i comercial.
- ➔ Disposar de camins segurs per tots els equipaments educatius (sobretot al la zona universitària de C. Angels i Montalegre) i en bona part de la resta del d'equipaments del barri (CAP, parcs i jardins).

45

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

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

1. PROPOSTES TÈCNIQUES relacionades amb la mobilitat A PEU.

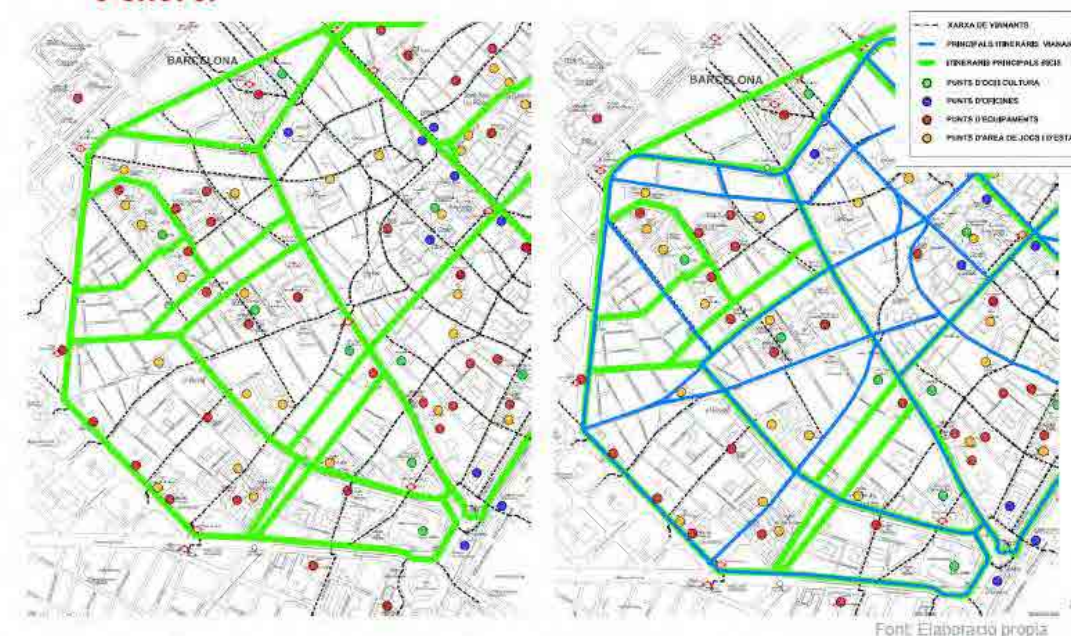


La bici disposa de més espais per transitar còmodament, caldrà vertebrar una xarxa longitudinal i transversal en el seu interior.

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

- ➔ Generar una xarxa d'itineraris preferents interiors i limitar l'ús de la bici en determinats eixos de vianants importants on les friccions poden provocar problemes de seguretat.
- ➔ Vertebrar els carrils bici actuals i connectar-los amb els eixos ciclistes que venen de la resta del territori.
- ➔ Distribuir els aparcaments de bicicletes i el bicing a zones més allunyades de la destinació comercial i turística, apropant-los a les zones més habitades del barri.
- ➔ Limitar la mobilitat en GRUP, ja sigui de bicicletes o de VMP per l'interior de determinats itineraris del barri, ja sigui horària o per itineraris establerts (perimetrals).

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



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

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

- ➔ Fer arribar al transport públic en superfície de tots els Barcelonins fins al permetre del barri (Ronda Ciutat Vella) i fins al cor de la Rambla.
- ➔ Utilitzar el bus de barri com el bus del resident alhora de moure's pels equipaments del districte, fer arribar el bus fins al mar.
- ➔ Cercar un itinerari pels visitants del districte en metro que els permeti no generar friccions amb els residents, utilitzar parades perimetrals com Drassanes o Sant Antoni.
- ➔ Limitar l'ús del taxi per l'interior del barri en funció d'un horari i d'un l'emplaçament.
- ➔ Confeccionar una estratègia per canalitzar el flux dels autocars i busos urbans turístics en consonància amb la dels vianants, de forma que les parades no perjudiquin a les zones més habitades.

50

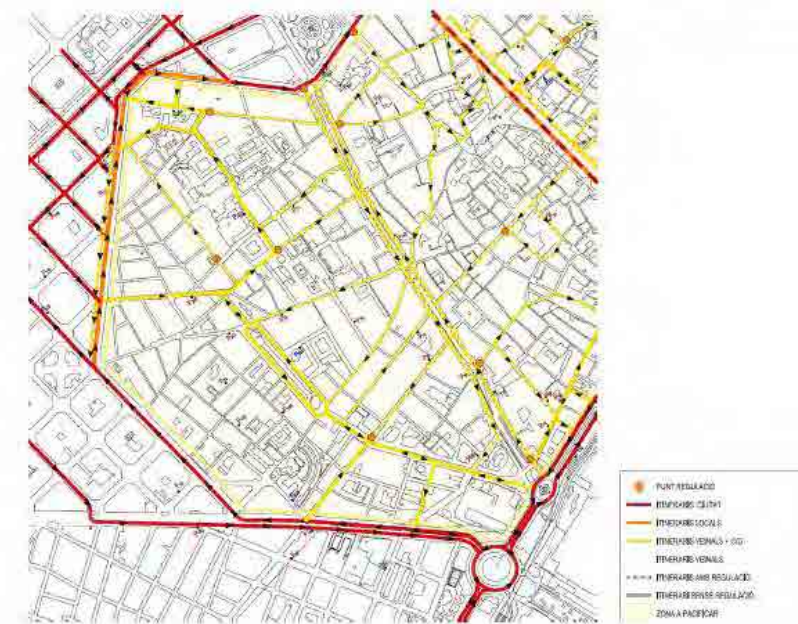
El vehicle privat disposa de més espai per circular dins del barri, cal regular-lo de forma que sigui la porta d'entrada a la Rambla.

4. PROPOSTES TÈCNIQUES relacionades amb la mobilitat en VEHICLE PRIVAT

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

51

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



Font: Elaboració pròpia

52

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

- ➔ Carrer Sant Pau, a la zona més propera a la ronda, els cotxes han de passar un bol-lard. Aquest bol-lard gairebé mai està en funcionament. Al carrer Sant Pau hi ha molta circulació de cotxes, malgrat que se suposa que és una zona peatonal.
- ➔ Tornin a canviar el sentit de la circulació al Carrer de les Flors. Abans era un carrer d'entrada, i estava molt més pacificada la zona.

53

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

5. PROPOSTES TÈCNIQUES relacionades amb la mobilitat en APARCAMENT

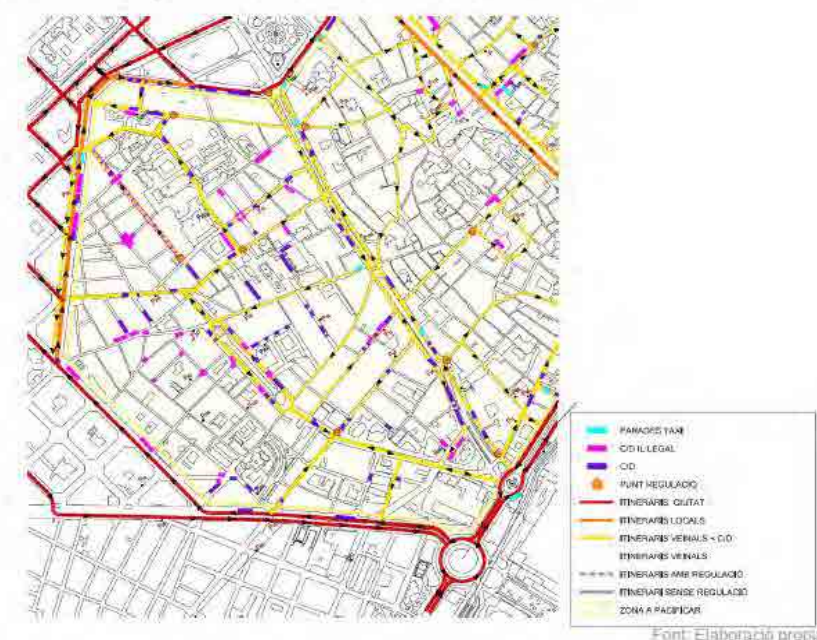
- ➔ Implementar una estratègia (en coordinació amb la Direcció de Serveis de Mobilitat i amb BSM) per tal de desplaçar les operacions d'aparcament (cotxes i motos) fora de la via pública a edificis i aparcaments soterrats.
- ➔ Equilibrar l'oferta i la demanda residencial emprant l'oferta disponible als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

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

6. PROPOSTES TÈCNIQUES relacionades amb la mobilitat en la DUM

- ➔ Estudiar la possible microplataforma del mercat a l'aparcament de la Plaça de la Gardunya, que donaria servei al barri o al futur mercat de Sant Antoni.
Creació de centres de concentració de càrrega (consignes).
 - Prop del mercat o al seu aparcament una zona de concentració de mercaderies de caràcter comercial.
 - Unes consignes distribuïdes pel barri per concentrar els paquets i enviaments de caràcter més personal.
- ➔ Fomentar una estratègia horària de la DUM "tot o res", on en determinades hores, les furgonetes puguin arribar fins a dins del barri i en altres moments hagin de fer la C/D des del perímetre.
- ➔ Limitar el tipus de vehicle que pot operar en cada moment, regulació per motorització (contaminació), dimensions, etc, per evitar problemes de sobreocupació, trencament de paviments o problemes de gàlils (amplada o alçada).
- ➔ Crear àrees DUM a les zones perimetrals per permetre la càrrega i descàrrega en determinats moment on les estrades estiguin regulades. Incrementar la vigilància i el control de les operacions a les ÀreesDUM.

6. PROPOSTES TÈCNIQUES relacionades amb la DUM



Font: Elaboració pròpia

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

- ➔ La creació de franges horàries en la DUM es considera fonamental per a estructurar la mobilitat. Per tant, es considera important que el Pla contempli la creació d'aquestes franges.
- ➔ Evitar la recollida dels mobles que es fa a altes hores de la nit.

Canals oberts a la ciutadania:

- **PRESENCIALS:**
 - Sessió de diagnosi de la mobilitat: **9 d'octubre**
 - Informalment, s'han fet prop de 1.000 enquestes a peu de carrer.
 - **Sessió de propostes de models de mobilitat: 23 de novembre**
 - **Sessió de propostes als barris:**
 - 11 de desembre Raval i la Barceloneta**
 - 18 de desembre Casc Antic i el Gòtic**
 - **RETORN** del Pla de Mobilitat: als Consells de Barri durant el 1r trimestre de 2018.
- **DIGITALS:** a través de la plataforma **Decidim.barcelona** (<http://decidim.barcelona>) podeu:
 - Accedir a la **documentació presentada** a les sessions sobre el Pla de Mobilitat
 - Fer l'**enquesta en línia** sobre la mobilitat a Ciutat Vella
 - Fer **aportacions a l'acta** de la sessió sobre la diagnosi
 - **Fer propostes concretes i votar propostes d'altres: fins al 15 de desembre**

Per a qualsevol dubte, podeu adreçar-vos a: participaciocvella@bcn.cat

58



MOLTES GRÀCIES !

Equip redactor:



59

Acta sessió de propostes del Pla de Mobilitat de Ciutat Vella (El Gòtic – Sant Pere, Santa Caterina i La Ribera) 18/12/2017

Al llarg d'aquesta sessió s'han abordat tant qüestions vinculades tant amb el plantejament general del model com amb temes i problemàtiques més específiques. Entenem que aquestes dues dimensions ens poden ajudar a comprendre de manera més profunda la situació de la mobilitat als barris treballats.



Aportacions concretes relacionades amb el model plantejat



Aportacions vinculades a aspectes generals del model i de la mobilitat al barri

1. Grup de treball del Gòtic i Sant Pere, Santa Caterina i La Ribera

Com s'ha mencionat, el debat s'ha dinamitzat a través d'un sol grup, si bé en aquest ha estat possible treballar qüestions vinculades tant amb el Gòtic com amb Sant Pere, Santa Caterina i La Ribera. Per a organitzar el buidatge, en cada una de les aportacions s'indicarà a quin barri fa referència, o si es tracta d'una intervenció relacionada amb la situació de la mobilitat en el conjunt del districte, ja que també s'han tractat qüestions de caràcter més transversal.

Transport públic (TP)

Un dels temes que s'ha volgut treballar relacionat amb el transport públic al llarg de la sessió ha estat el de la mobilitat amb transport públic fins a l'Hospital del Mar. En termes generals, es considera que hi ha diversos aspectes que cal treballar en relació amb la mobilitat cap a l'hospital des de diversos punts del districte.



En un primer moment, es destaca que la connexió amb l'Hospital del Mar és prioritària per a tot el districte. Els i les participants de Sant Pere, Santa Caterina i La Ribera consideren que arribar des del barri a l'Hospital és una de les principals prioritats que s'han de tenir en compte en temes de transport públic. **(Districte)**



Els veïns i veïnes del Gòtic utilitzen la línia 45 per anar a l'Hospital del Mar, es menciona que amb la modificació de la xarxa s'han modificat algunes parades, com les d'aquesta línia en el seu pas per Via Laietana. Abans la parada estava a l'altura de l'edifici sindical, mentre que ara l'han desplaçat a la zona baixa de la Via Laietana, a l'altura de l'edifici de correus. Aquest canvi es considera negatiu per part d'algunes persones participants. **(Gòtic)**



Un altre aspecte que s'apunta és que la freqüència del bus que va a l'Hospital és adequada, el principal problema és la durada del trajecte. Es planteja la possibilitat de modificar la línia i crear-ne una de nova que tingui una connexió més ràpida. **(Gòtic)**



Des del Gòtic es menciona que és necessari anar a Drassanes. Es comenta que el bus que passa pel Carrer Ample ja deixa els usuaris a prop de Drassanes. El problema és que les parades de bus no estan prou a prop del CAP, sobretot de cara a la gent gran. **(Gòtic)**

Per altra banda, també es realitzen algunes aportacions més generals relacionades amb el model de transport públic que ha d'implementar el Pla de Mobilitat. Es fa especial menció a qüestions relacionades amb la nova xarxa ortogonal.



Diverses aportacions mencionen que la xarxa ortogonal està suposant diversos canvis de línies i parades. En general, aquestes modificacions no es valoren positivament, es parla de la necessitat de revisar la línia 120, ja que la tornada de Sant Antoni al Nucli Antic es fa excessivament llarga. En el mateix sentit, es menciona que si has d'anar a Sant Antoni amb bus, has de passar per la Barceloneta, fet que allarga excessivament el trajecte. **(Districte)**



Per altra banda, es menciona que és necessari crear una línia de bus (o dues) que serveixin per relligar i enxarxar el districte. **(Districte)**



Des de l'equip tècnic es menciona que hi ha la possibilitat sobre la taula de fer una línia de bus urbà que travessi el Gòtic, baixant per Carrer Avinyó, però s'ha de concretar aquesta proposta. **(Gòtic)**

Distribució Urbana de Mercaderies (DUM)

La regulació de la càrrega i descàrrega de mercaderies es percep com un dels reptes que cal assumir a nivell de districte. Aquest ha estat un dels àmbits més debatuts durant la sessió participativa, i en el qual s'han fet reflexions sobre el model general i sobre problemàtiques molt concretes, però que ens poden ajudar a entendre alguns elements més generals.



Una de les persones participants pregunta si la implementació d'un horari de càrrega i descàrrega de 9h a 12h suposarà l'eliminació de l'horari de DUM al migdia, existent fins ara. Es considera que cal mantenir la finestra de 15.30h a 16.30h, no tant per la tasca pròpiament de DUM, sinó per permetre l'accés a professionals que han de treballar al districte (paletes, lampistes, etc.) i que no poden fer la seva feina en horari de matins. **(Gòtic)**



Des de l'equip tècnic es menciona que la idea original tendeix a eliminar la finestra horària del migdia, no obstant això, cal tenir en compte aquesta activitat professional, que no és estrictament DUM, i que potser requereixen un accés més flexible. Es comenta que es valorarà i es procurarà tenir en compte.

Per altra banda, la planificació de les finestres horàries de DUM s'ha de realitzar tenint en compte els diversos usos de la via pública que es realitzen. És a dir, cal tenir en compte el flux de vianants, les activitats específiques que hi pugui haver en determinats carrers (entrada i sortida de centres escolars, punts d'interès turístic, etc.) a l'hora de definir aquestes hores de càrrega i descàrrega sense generar saturació. Potser en algunes zones es pot obrir unes hores i amb altres unes hores diferents.

Des de l'equip tècnic es menciona que ja es tenen en compte els diversos usos de l'espai, i que sempre es prioritza l'ús del carrer per part del vianant, que ha de tenir facilitats per desplaçar-se i arribar al seu destí. Tot i això, potser es poden elaborar horaris diferents per a zones amb situacions molt específiques del districte. **(Districte)**

Altres aportacions fan referència a dubtes i problemàtiques més específiques, les principals de les quals procurem recollir a continuació.



Es menciona que la plataforma única estava molt bé quan es va plantejar, però també ha generat uns problemes que s'han de gestionar. Es posa l'exemple dels vehicles que van a

carregar i descarregar a la Plaça Nova i que entren des de Via Laietana directament, malgrat que està prohibit. Caldria buscar alguna mesura des del Carrer Tapisseria fins a l'Hotel Colón per impedir l'accés. Hi ha dies com el dissabte el matí on hi ha acumulació de vehicles. Fins i tot els vehicles municipals i d'escombraries utilitzen aquesta ruta.

L'equip tècnic menciona que amb el nou projecte d'Antoni Maura això serà més difícil, ja que es preveu passin les dues voreres rectes, i per tant el pas per vorera dels vehicles serà més llarg, i el qual més reduït. **(Gòtic)**

 Es vol treballar per aconseguir que el pàrquing soterrat de la zona del Mercat de Santa Caterina esdevingui també una zona de DUM continuada durant el dia. Evitant l'estacionament a la superfície.

Els camions són sovint de les mateixes parades o botigues del Mercat, no són distribuïdors. Són un problema per la circulació interna del barri. **(Nucli Antic)**

 Algunes problemàtiques específiques relacionades amb la càrrega i descàrrega es donen al Carrer Freixures, on s'apunta que hi ha furgonetes que aparquen i ocupen carrer. Mentre que en teoria es permet aparcament únicament fins a les 10.30h i després han de baixar al solar. Per altra banda, al Carrer Sant Pere Més Baix existeixen problemes de càrrega i descàrrega a causa del mercat. **(Nucli Antic)**

Mobilitat a peu

Han estat molt diverses les aportacions relacionades amb la mobilitat a peu, abordant fins i tot algunes qüestions que no s'havien tractat o s'havien treballat poc al llarg dels altres grups de participació presencial.

 El model de vies de circulació a peu no es valora negativament, si bé s'apunta que en algunes zones no n'hi haurà prou en potenciar unes vies de pas, sinó que caldrà impulsar actuacions específiques. Es posa l'exemple de Via Laietana, on es considera imprescindible una ampliació de les voreres.

En aquest sentit, des de l'equip tècnic es menciona que hi haurà dues actuacions a Via Laietana, una a la Plaça Antoni Maura, d'ampliació de les voreres, i una segona encara a millorar les voreres del conjunt de l'avinguda. **(Gòtic)**

 Es detecten algunes problemàtiques en la mobilitat a peu al Portal de l'Àngel. Cada any hi ha reformes del paviment, i sempre a les mateixes zones.

Des de l'equip tècnic que es va fer un mal càlcul del gruix del paviment, fet pel qual s'han d'aixecar les lloses per a reforçar-lo cada determinat temps. Si això es combina amb l'accés dels vehicles de càrrega i descàrrega, que són pesats, es produeix un ràpid deteriorament del terra. Les zones més deteriorades són les d'accés dels camions.

No obstant això, una altra persona afirma que el problema no és únicament a la zona de càrrega i descàrrega de camions, sinó que es dona a altres zones com l'encreuament entre Duran i Bas i el Portal de l'Àngel. Es detecta en aquest cas una mala cimentació que fa que sempre estigui en mal estat.

Es fan reparacions continuament en aquestes zones. És un problema a nivell de seguretat inclús. Es van fer unes proves al Carrer Canuda, on en un tram del carrer es van canviar les peces del terra per peces més petites, i el resultat ja estat positiu, ja que ha requerit molt poques reparacions. **(Gòtic)**

 Caldria mantenir el carrer Vigatans i voltants sempre en bones condicions per poder circular en cadira de rodes, ja que hi ha la Residència Vigatans. **(Nucli Antic)**

La plaça Sant Jaume no és accessible amb el paviment actual. Es proposa estudiar com es pot millorar. **(Gòtic)**

 Hi ha problemes al barri Gòtic amb la mobilitat a peu. Restaurants i negocis posen pissarres o altres objectes i ocupen espai de la via pública. Problemes al Carrer Llibreteria, al Carrer del Call, per exemple. Al Carrer Corders no hi ha voreres però hi ha dues pilones que marquen un espai per a vianants, hi ha una botiga que posa una pissarra entre les pilones. Hi ha moltes dificultats a l'hora de desplaçar-se a peu per la gran quantitat d'objectes a la zona per a vianants. **(Gòtic)**

Vehicle privat (VP) / Aparcament

El vehicle privat no ha estat el protagonista del debat, si bé sí que s'han fet algunes aportacions que mencionarem a continuació. Dins d'aquest apartat, també s'hi ha volgut incorporar les idees relacionades amb l'aparcament.

 Algunes persones mencionen que tenen dificultat per entrar amb cotxe al barri. Es menciona el cas de veïns i veïnes que no tenen vehicle propi, i que han d'accedir al barri amb el cotxe d'algun familiar o persona pròxima. Hi ha moltes dificultats en aquests casos d'aconseguir autorització d'accés al barri. Des de l'equip tècnic es menciona que mirarà de trobar el sistema amb el qual els veïns i veïnes puguin arribar fins a la porta de casa seva quan ho necessitin.

 Es detecten algunes problemàtiques relacionades amb el funcionament de les pilones. El servei per a abaixar la pila de la Plaça Sant Miquel, per exemple, es considera poc eficient. Moltes vegades no contesten. Tot i això es menciona que, en general, si truques al timbre acostumen a obrir si es compleixen els requisits. Amb tot, es posa sobre la taula la possibilitat de donar més marge als operaris per a baixar les pilones en els casos que sigui necessari. **(Gòtic)**

Un altre cas puntual es dona al Carrer Sant Pere Més Baix, ja que es comenta que hi ha una pila que no funciona. **(Nucli Antic)**

 Cal treballar per a desenvolupar una xarxa d'aparcaments i punts de càrrega per a vehicles elèctrics. Des de l'equip tècnic es menciona que serà així, ja que es volen posar endolls a la Zona Verda. S'especifica que la idea no és generar més zones de pàrquing, sinó aprofitar les ja existents i facilitar la instal·lació de punts de càrrega. **(Districte)**

 A la zona del Carrer Marquessa i Dr. Aiguader, hi ha circulació durant tot el dia, ja que molts vehicles desvien la seva ruta per estalviar-se la meitat dels semàfors i no passar per Pla de Palau i arribar directament al Passeig d'Isabel II. Per altra banda, hi ha també una problemàtica d'estacionaments i de DUM irregular. **(Gòtic)**

Mobilitat en bicicleta / VMP

Un àmbit que tampoc ha generat gaires aportacions, si bé aquestes ens han ajudat a reafirmar algunes impressions ja recollides durant la resta del procés participatiu. Així com algunes idees noves que també s'han exposat.

 La idea tècnica pel Carrer Princesa és fer un carril que sigui de C/D durant unes hores al dia, i que faci les funcions de carril bici durant la resta de la jornada. Alguns dels participants mencionen que és massa estret per a fer aquestes funcions, però l'equip tècnic especifica que té la mateixa amplada que Ferran, on es fan funcions similars. La idea seria mantenir les voreres i no fer una via de plataforma única, per tal de protegir al vianant. **(Nucli Antic)**

 Hi ha un problema amb els skates a la Plaça Acadèmia. Aquest és un espai d'ús intensiu. Els veïns fa tres anys que posen denúncies però no s'ha solucionat el problema. Hi ha una botiga d'skates que incentiva aquesta activitat. Potser es podrien dedicar espais específics per a realitzar aquesta activitat. Una altra opció és canviar el terra de la plaça per desincentivar la pràctica. **(Nucli Antic)**

Medi ambient

Aportacions vinculades fonamentalment a la contaminació acústica.

 Contaminació acústica a la zona de la Ronda Litoral. Es menciona que és un problema difícil de resoldre a nivell tècnic. La contaminació acústica en algunes zones també és generada pels camions de la brigada de neteja, que passen per carrers estrets a altes hores de la nit.

La neteja amb vent sembla contraproductiu, ja que la brutícia que aixequen les màquines arriba fins als habitatges. **(Districte)**

Presentació de la sessió de recollida de propostes (El Gòtic i Sant Pere, Santa Caterina i La Ribera)

PMD 2018-2023



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

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

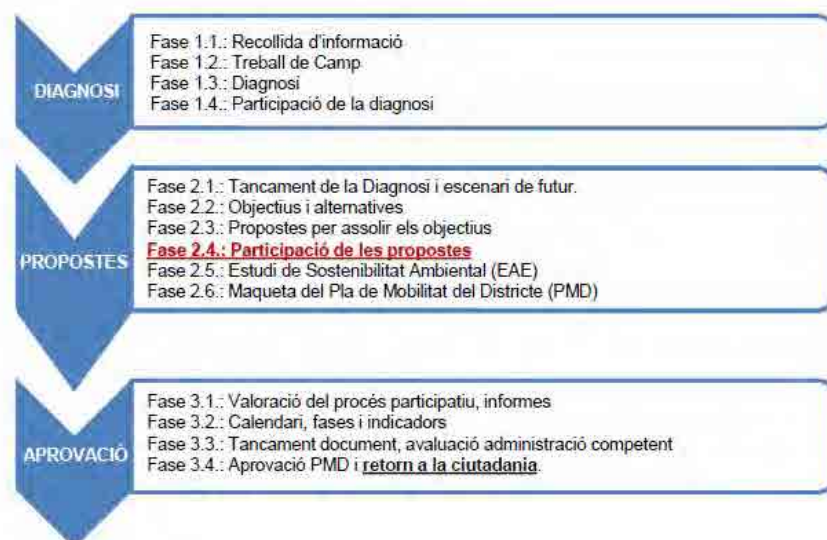
"EL Gòtic"

"Sant Pere, Santa Caterina i La Ribera"

18 de Desembre de 2017



1. Fases del PMD de Ciutat Vella.



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

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

3

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

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

4

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

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

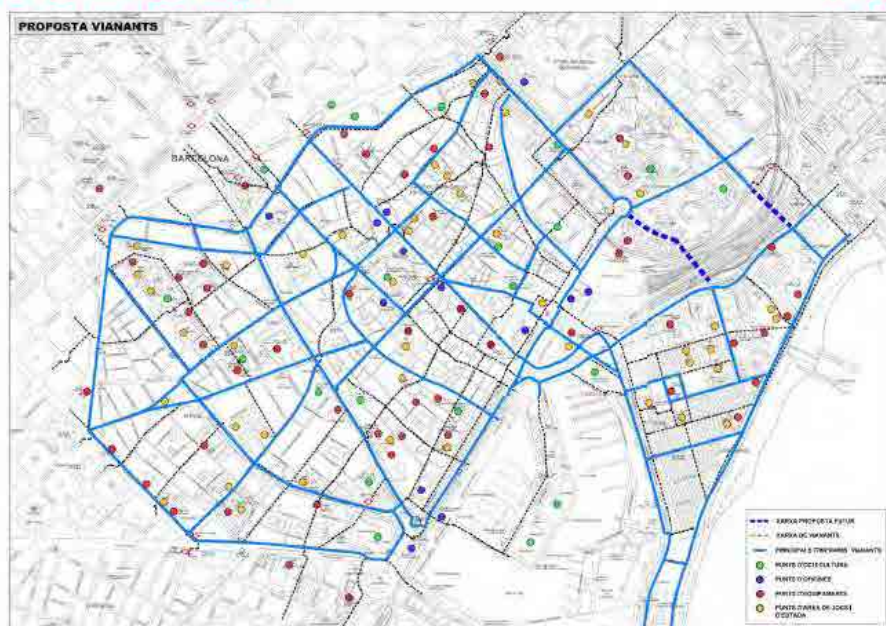
- Crear una xarxa preferent, amb uns nivells de servei admissibles, per circular a peu i que estigui adaptada a cada usuari, ja sigui resident, treballador o visitant.
- Incrementar la comoditat dels desplaçaments a peu, creant itineraris interns i de connexió segurs, que evitin la fricció amb altres modes de transport (sobretot bici, VMP, cotxe i moto).
- Millorar la mobilitat i l'accessibilitat de les interseccions amb la xarxa bàsica de vehicles, minimitzar l'efecte "frontera" pels vianants.
- Assegurar i canalitzar adequadament els itineraris a peu des de i fins a les estacions i parades de transport públic (sobretot el metro i Rodalies i FGC).
- Definir una estratègia clara per assegurar una mobilitat equilibrada per arribar als equipaments, sobretot als centres hospitalaris i educatius del districte, que impliqui a tots els agents públic i privats.



5

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

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



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

Font: Elaboració pròpia

6

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

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

7

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

3. PROPOSTES TÈCNIQUES relacionades amb la mobilitat EN BICI.

- Construir una infraestructura de carrils i itineraris en bici dins del districte, que permeti establir carrils bici perimetrals i itineraris transversals, així com zones "ciclabes" (interiors) que garanteixin una accessibilitat responsable.
- Incrementar la cobertura i la densitat de places d'aparcament per bicicletes.
- Reorganitzar la xarxa d'estacions de bicig i e_bicing al districte, concentrant les estacions a les zones de treball i de residents (perimetrals) i desplaçant-les de les zones d'oci i comercials (centrals).
- Desenvolupar campanyes de conscienciació ciutadana per millorar l'ús de la bicicleta com a mode de transport habitual.

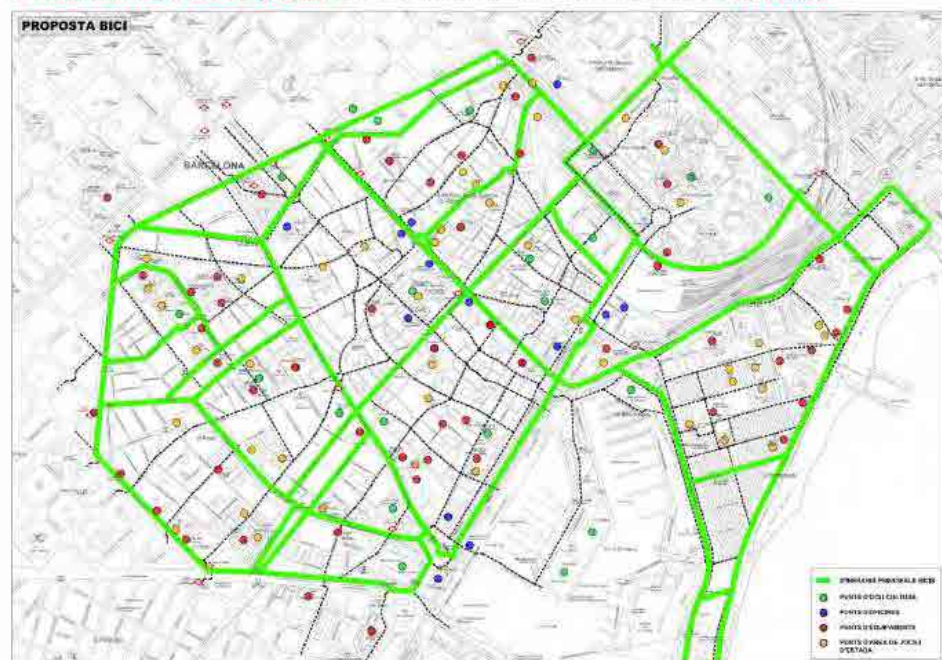


Font: Elaboració pròpia

8

Per la bici es preveurien itineraris interns amb sistemes per prioritzar el pas de les bicic i/o fer-los compatibles amb la resta de modes.

3. PROPOSTES TÈCNIQUES relacionades amb la mobilitat EN BICI.



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

Font: Elaboració pròpia

9

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

3. PROPOSTES TÈCNIQUES relacionades amb la mobilitat EN BICI.



Font: Elaboració pròpia

10

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

4. PROPOSTES TÈCNIQUES relacionades amb la mobilitat EN VMP I GRUPS.

- Aplicar l'ordenança de circulació dels VMP a les particularitats del districte de Ciutat Vella, per tal d'evitar la sobreocupació de l'espai públic i la convivència amb altres modes de transport.
- Limitar la mobilitat en GRUP, ja sigui de bicicletes o de VMP per l'interior del districte, ja sigui horària o per itineraris establerts.
- Avançar en el Pla d'usos. Establir acords amb les empreses de lloguer de VMP per que s'instal·lin fora de les zones de concentració de vianants.
- Fer campanyes de vigilància i establir un control en l'ús i en el lloguer d'aquest tipus de vehicle, com crear un registre, una matrícula, etc.



12

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

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

11

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

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

13

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

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

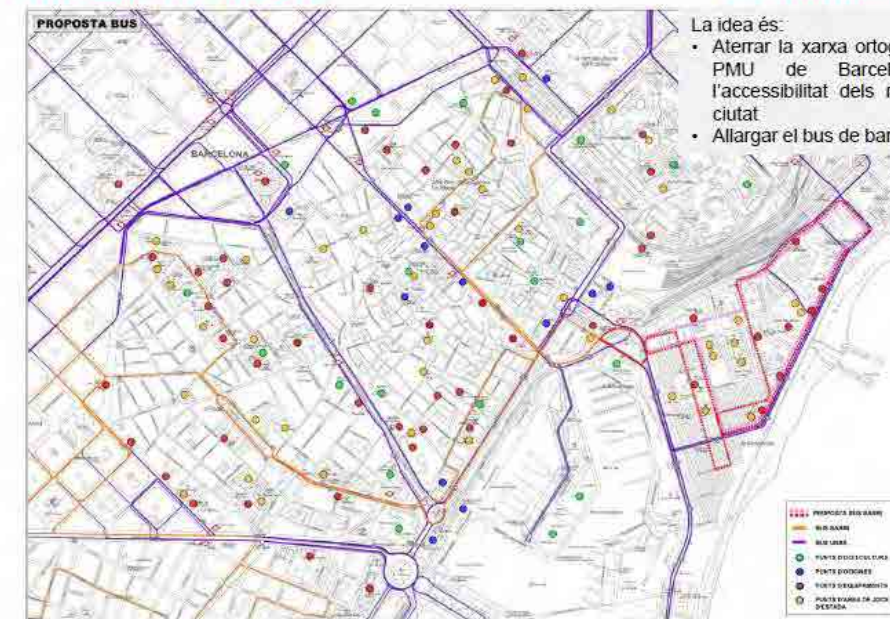
- Millorar l'accessibilitat del transport públic de superfície de tots els barcelonins fins al cor del districte.
- Dotar a tots els barris d'una xarxa de bus eficient amb l'actualització del bus de barri adaptada a la mobilitat del dia a dia del resident i amb connectivitat d'equipaments educatius, hospitalaris, etc.
- Harmonitzar els punts de descàrrega de passatgers de transport públic a la xarxa bàsica de vianants (parades de metro, senyalització i boques).
- Racionalitzar l'ús del taxi (situació de les parades, taxi ple, taxi buit...) a l'interior del districte en funció d'un horari i d'un emplaçament.
- Cercar la coordinació entre els diferents modes de transport públic, sobretot a les àrees d'intercanvi de la xarxa ortogonal.
- Confeccionar una estratègia per canalitzar el flux dels autocars i busos urbans turístics en consonància amb la dels vianants. L'objectiu es repartir als visitants.



14

El transport públic (bus i metro) connectaria la ciutat amb l'interior del districte i el bus de barri seria el transport de tot el veïnat cap als seus equipaments.

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



- La idea és:
- Aterrar la xarxa ortogonal proposada al PMU de Barcelona i garantir l'accessibilitat dels residents a tota la ciutat
 - Allargar el bus de barri a tots els barris.

Font: Elaboració pròpia

15

6. PROPOSTES DE LA PARTICIPACIÓ relacionades amb la mobilitat en VEHICLE PRIVAT, APARCAMENT I DUM.

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

16

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

6. PROPOSTES TÈCNIQUES relacionades amb la mobilitat EN LA DUM.

Crear més espais de trencament (microplataformes) o de concentració de càrrega (consignes).

- Les microplataformes al perímetre del districte i als mercats municipals.
- Les consignes repartides entre els diferents barris de Ciutat Vella.

Fomentar una estratègia horària de la DUM "tot o res", on en determinades hores, les furgonetes puguin arribar fins a bona part de les vies interiors del districte i en hores punta només siguin accessibles les microplataformes o els mercats, etc.

Limitar el tipus de vehicle que pot operar en cada moment, regulació per motorització (contaminació), dimensions, etc. Adaptació de l'ordenança.

Crear àrees DUM a les zones perimetrals per permetre la càrrega i descàrrega en determinats moments on les estrades estiguin regulades.

Incrementar la vigilància i el control de les operacions a les Àrees DUM.

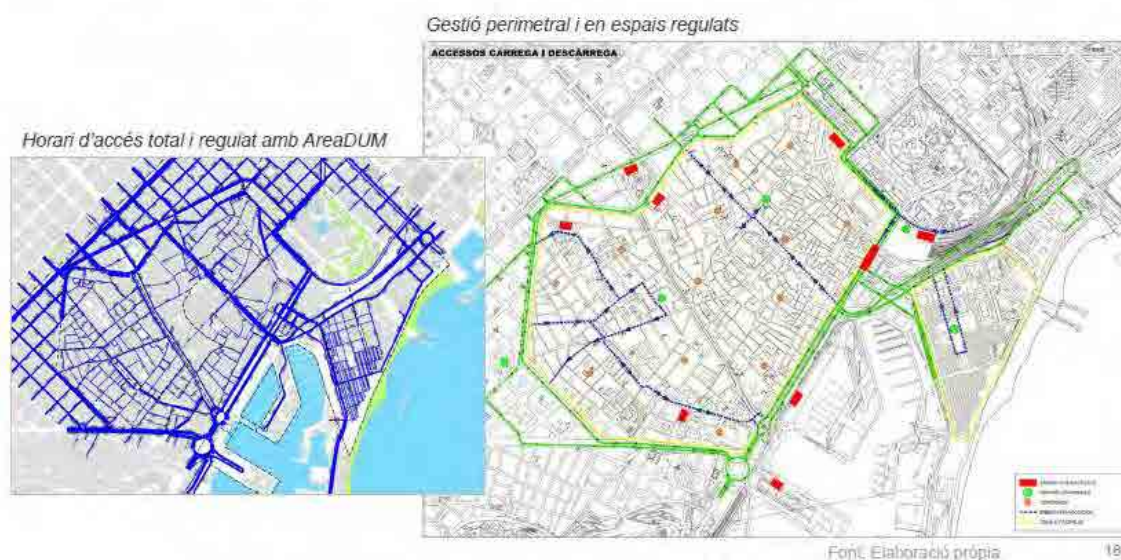


17

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

6. PROPOSTES TÈCNIQUES relacionades amb la mobilitat EN LA DUM.

Podrien regular-se els accessos a Ciutat Vella considerant el districte com una sola entitat, combinant el "tot o res", "el trencament de càrrega i l'anar a cercar el paquet". Cal aprofitar les noves tecnologies de visió artificial per gestionar quan, qui i com s'entra al districte en vehicle privat.



6. PROPOSTES TÈCNIQUES relacionades amb la mobilitat EN LA DUM.

ITINERARIS DE VEHICLES



Dissuadir el trànsit de pas per l'interior dels barris.

7. PROPOSTES TÈCNIQUES relacionades amb la mobilitat en VEHICLE PRIVAT.

Ordenar el trànsit en coordinació amb la Direcció de Serveis de Mobilitat per tal de reduir el trànsit de pas per l'interior del districte, emprant les noves tecnologies de control (via visió artificial) i de gestió d'aparcaments i matricules.

Implementar mesures en innovació tecnològica a la xarxa bàsica que permetin:

- Una regulació de la xarxa bàsica en funció de la mobilitat sostenible.

Ordenar el trànsit privat de forma que es garanteixi l'accessibilitat als vehicles dels residents de cada barri.

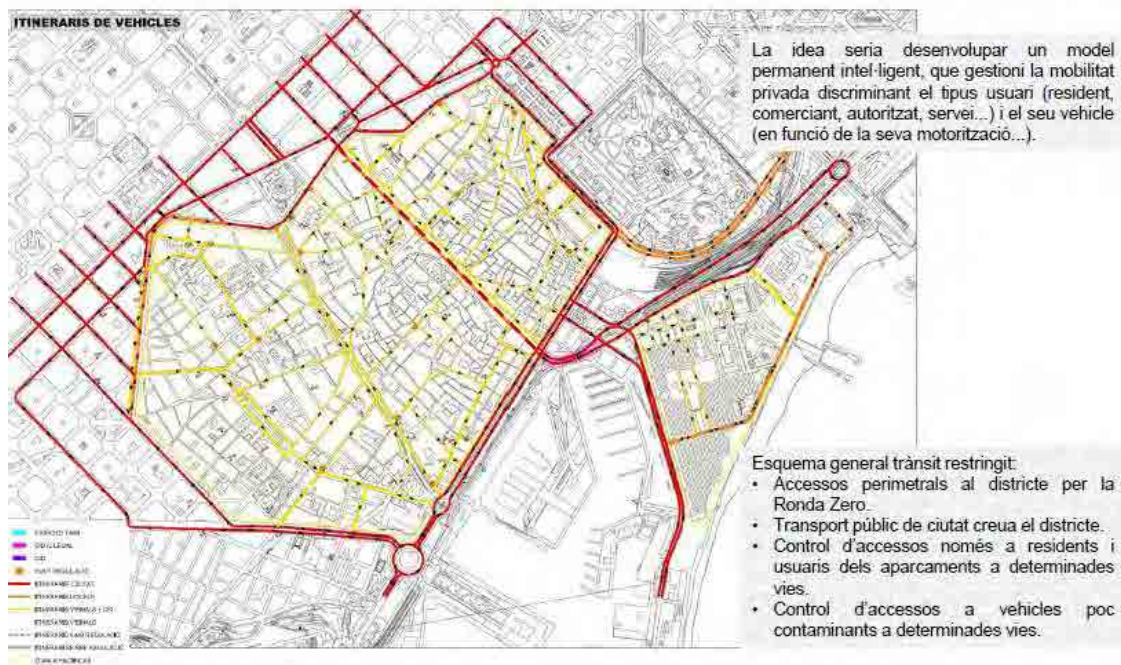
Revisar els sistemes de regulació dels accessos actuals.



20

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

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



Font: Elaboració pròpia 21

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

8. PROPOSTES TÈCNIQUES relacionades amb la mobilitat en APARCAMENT.

- Implementar una estratègia per tal de reduir les operacions d'aparcament (cotxes i motos) al carrer cap a fora del carrer (en edificis i aparcaments soterrats).
- Aquesta estratègia integral de tot l'aparcament inclouria la zona blava, l'aparcament fora de calçada, les parades de bus turístic (taxa), i estaria recolzat en la idea de que el resident pot estacionar en aparcaments públics a preus proporcionats.
- Cercar l'equilibri entre l'oferta i la demanda d'aparcaments al carrer, tenint en compte les diferències de cada barri o zona estadística bàsica.
- Desenvolupament d'una xarxa d'aparcaments per vehicles elèctrics, punts de recàrrega.
- Engagar mesures per tal de regular la motorització del districte (sobretot en vehicles del propi ajuntament) i amb el foment de la mobilitat compartida i neta.

22

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

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

- Zero víctimes mortals.
- En coordinació amb el PLSV de Barcelona, es planteja una reducció d'un 20% dels accidents del Districte, sobretot dels atropellaments.
- Disposar de camins escolars per tots els equipaments educatius i camins segurs en bona part de la resta del districte.
- Incrementar la seguretat dels vianants a l'hora de creuar la xarxa bàsica perimetral i interior de circulació del districte.
- Monitoritzar amb sistemes de control i vigilància als punts i trams de possible risc del districte.



23

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

9. PROPOSTES TÈCNIQUES relacionades amb la mobilitat AMB EL MEDI AMBIENT.

- Cercar la reducció de les emissions establerta al projecte de Llei de Canvi Climàtic a Catalunya → -15% de 2005 a 2020, es a dir, un 1% anual.
- Elaborar una estratègia per tal de reduir la contaminació acústica, tant de dia com de nit, en determinats entorns del districte.
- Implementar mesures per gestionar vehicles en funció dels seus efectes sobre el medi.
- Engagar campanyes per promocionar els vehicles nets, bicis, vehicles administració, serveis urbans, contractistes, etc.



24



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



1. PROPOSTES DE LA PARTICIPACIÓ DEL VEÏNAT relacionades amb la mobilitat del BARRI EN GENERAL.

- ➡ El problema del barri és que està col·lapsat en molts aspectes (C/D, turisme, comerç...), i sembla que el plantejament de futur és que es mantingui aquest creixement. Es considera que cap model serà efectiu fins que no es resolgui aquesta problemàtica.
- ➡ Els agents cívics fan una bona funció, però moltes vegades la seva feina no és efectiva i no tenen capacitat de sanció.
- ➡ El control ha de centrar-se en les activitats que es realitzen al barri, no tant en el control de la circulació. Si es regulen de manera efectiva les activitats (comerç, terrasses, activitats comercials il·legals, etc.).
- ➡ El model està bé, però la mobilitat és una qüestió molt complexa.
- ➡ Soroll relacionat amb la recollida de mobles.

26

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

- ➡ Hi ha una problemàtica amb els grups de turistes. En algunes zones és especialment greu i fa els carrers pràcticament intransitables. Es posa l'exemple del carrer dels Quatre Gats (C/ de Montsió).
- ➡ Pels veïns, el turisme massiu únicament suposa una problemàtica, sense reportar cap benefici.
- ➡ S'ha d'incidir sobre els guies i les empreses turístiques per tal de controlar els fluxos de gent.
- ➡ Es planteja la peatonalització de determinades vies, com el C/ Ample.
- ➡ No hi ha regulació pels guies turístics, i això és un dels problemes greus del barri i del districte. Cal una regulació de guies i d'altres coses, però sobretot és necessari que les regulacions ja existents es facin complir.
- ➡ Es menciona que cal diferenciar entre les empreses de VMP turístics que són respectuoses amb els veïns i estan compromeses amb el barri. Hi ha un problema d'intrusisme professional en aquest sector.

27

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

- ➡ Control dels grups turístics amb guia: Es menciona que fa uns anys els guies necessitaven una titulació que s'obtenia fent un examen de l'Ajuntament. Cal recuperar una regulació adequada sobre aquest tema, que es faci complir la normativa.
- ➡ Trobar un criteri unificat entre els diversos agents que tenen relació amb el turisme de la ciutat (empreses turístiques, Ajuntament, etc.). Valorar i fomentar les bones pràctiques de les empreses que actuen tenint en compte el veïnat. Generar horaris de visita, rutes prefixades, etc. En definitiva, ordenar el turisme seguint uns paràmetres establerts.
- ➡ Combatre l'intrusisme al sector turístic, que és un dels principals problemes a l'hora de regular qüestions de mobilitat a peu.
- ➡ Caldria fer un bon reconeixement als empresaris que porten anys fent la seva feina.

28

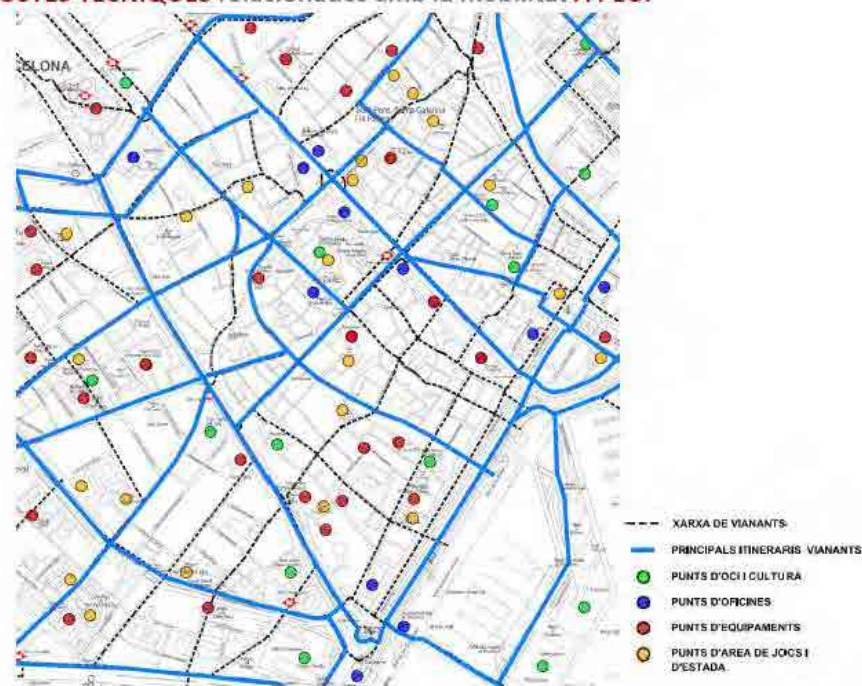
1. PROPOSTES TÈCNIQUES relacionades amb la mobilitat A PEU.

- ➔ Crear una xarxa interna al barri amb uns nivells de servei admissibles i amb voreres i espais còmodes per circular.
- ➔ Crear una xarxa bàsica per visitants i intentar protegir els espais per residents.
- ➔ Incrementar les connexions i la seguretat dels vianants a l'hora de creuar la xarxa bàsica perimetral i interior de circulació al barri, sobretot a la Via Laietana i Rambla.
- ➔ Redactar un projecte per apropar el barri al mar a través del Pg. Colom, ampliació de voreres i millora de l'accessibilitat.
- ➔ Incrementar la comoditat dels desplaçaments interiors a peu, creant itineraris que evitin la fricció amb altres modes de transport (sobretot bici i VMP o els propis aparcaments irregulars de les motos).
- ➔ Assegurar i prioritzar adequadament els itineraris a peu des de les parades de metro (Liceu, Plaça Catalunya i Jaume I) fins a les zones de màxima atractivitat turística i comercial.
- ➔ Disposar d'itineraris segurs, en especial per tots els equipaments educatius (sobretot al Gòtic Sud) i en de la resta d'equipaments del barri (CAP).

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

- ➔ El tema dels skaters, no només és sorollós, sinó que genera estrès. Es menciona el problema al C/ del Cid, per exemple, i C/ Cucurulla. Hi ha una massificació de VMP i turistes, pràcticament fins a Plaça Catalunya.
- ➔ Es remarca la problemàtica dels skates i els segways. Sobretot en alguns punts específics.
- ➔ Els skates es perceben com un problema important, pel tema del soroll.
- ➔ Els segways són també problemàtics per l'acumulació de persones al carrer.
- ➔ S'hauria de traslladar l'activitat dels skates a unes zones concretes de la ciutat, allunyant-los de les zones de veïns i peatonals.
- ➔ També es remarca que hi ha diferència entre les persones que es desplacen en skate i les que l'utilitzen de manera esportiva, són aquests últims els que més molesten.

1. PROPOSTES TÈCNIQUES relacionades amb la mobilitat A PEU.

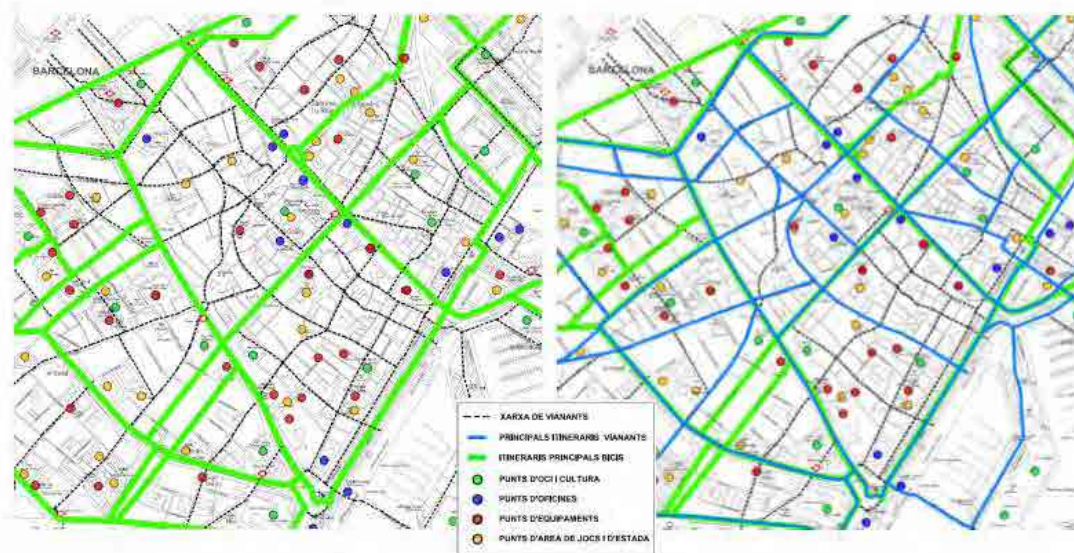


És complexa la relació entre la bici i el vianants a les zones de carrers estrets i amb molta pressió de vianants.

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

- ➔ Generar una xarxa d'itineraris preferents interiors i regular l'ús de la bici dins i fora d'aquesta xarxa (adaptació horària, espais exclusius de vianants, baixar de la bici...).
- ➔ Cercar la solució perquè les bicis puguin desplaçar-se per l'eix Ferran i Via Laietana en doble sentit.
- ➔ Redistribuir els aparcaments de bicicletes i el bicing a zones més allunyades de la destinació d'oci, per tal de minimitzar les friccions.
- ➔ Estudiar la limitació de la mobilitat en GRUP de bicicletes per l'interior del barri, ja sigui horària o per itineraris establerts (perimetrals).

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



Font: Elaboració pròpia

33

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

- Insuficient transport de metro. Hi ha poques parades al Districte. Hi ha una insuficiència també en freqüència de pas.
- S'està valorant crear una altra línia de bus de barri al Gòtic, però encara s'ha de definir la ruta.

34

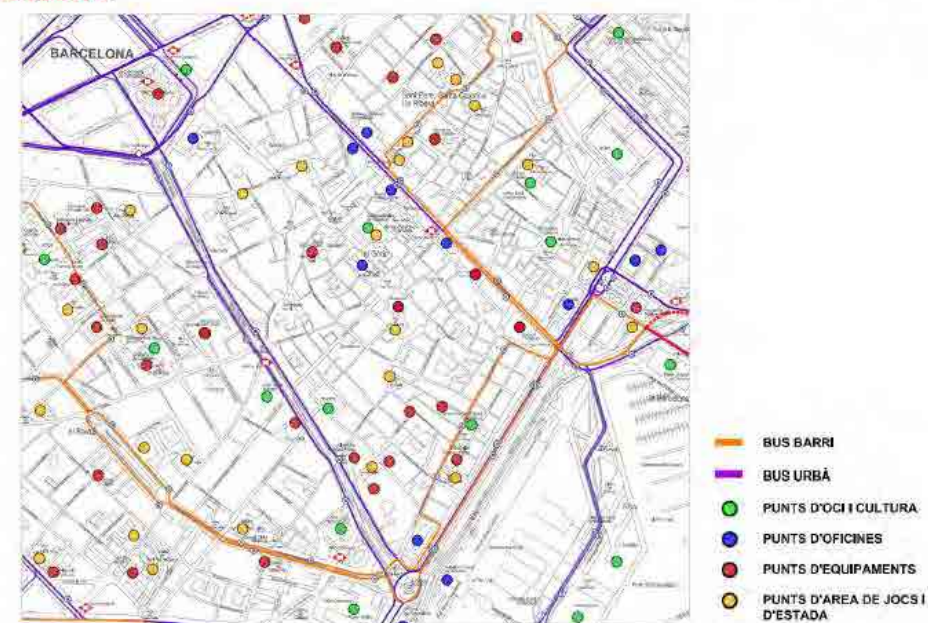
El resident del Gòtic disposa de bona cobertura de la xarxa ortogonal i de la xarxa de metro.

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

- Analitzar i revisar la cobertura del transport públic en autobús quan es finalitzi la implantació de la xarxa ortogonal per desplaçar-se cap a la resta de la ciutat.
- Revisar el traçat del bus de barri com el bus del resident a l'hora de moure's pels equipaments del districte i fer arribar el bus fins al mar.
- Cercar un itinerari pels visitants del districte en metro que els permeti no generar friccions amb els residents, utilitzant parades perimetrals com Drassanes.
- Fer un anàlisi de la localització i accessibilitat de les parades de bus per tal de millorar la connectivitat del veïnat amb la xarxa.
- Racionalitzar l'ús del taxi per l'interior del barri.
- Confeccionar una estratègia per canalitzar el flux dels autocars i busos urbans turístics sense fricció amb la dels vianants, de forma que les parades no perjudiquin a les zones més habitades.

35

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



Font: Elaboració pròpia

36

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

- ➡ DUM. Els camions van a gran velocitat, no respecten la regulació.
- ➡ Cal adoptar mesures per evitar que els vehicles circulin per a carrers on no es pot circular. En general, és important fer respectar la normativa ja existent.
- ➡ Moltes normes ja estan fetes, però no s'apliquen. Es veuen amb bons ulls algunes mesures, com la incorporació de pilones, la vigilància amb càmeres, etc.
- ➡ Caldria adoptar mecanismes per evitar que els vehicles privats i els camions que s'equivoquen de carrer o es perden es posin als carrers i carrerons del barri. Hi ha vies que són contradirecció, però no es respecte la prohibició.
- ➡ Pilones, control de càmeres, control de matrícules es perceben com a bons mecanismes per tal de controlar la circulació rodada.

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

6. PROPOSTES TÈCNIQUES relacionades amb la DUM

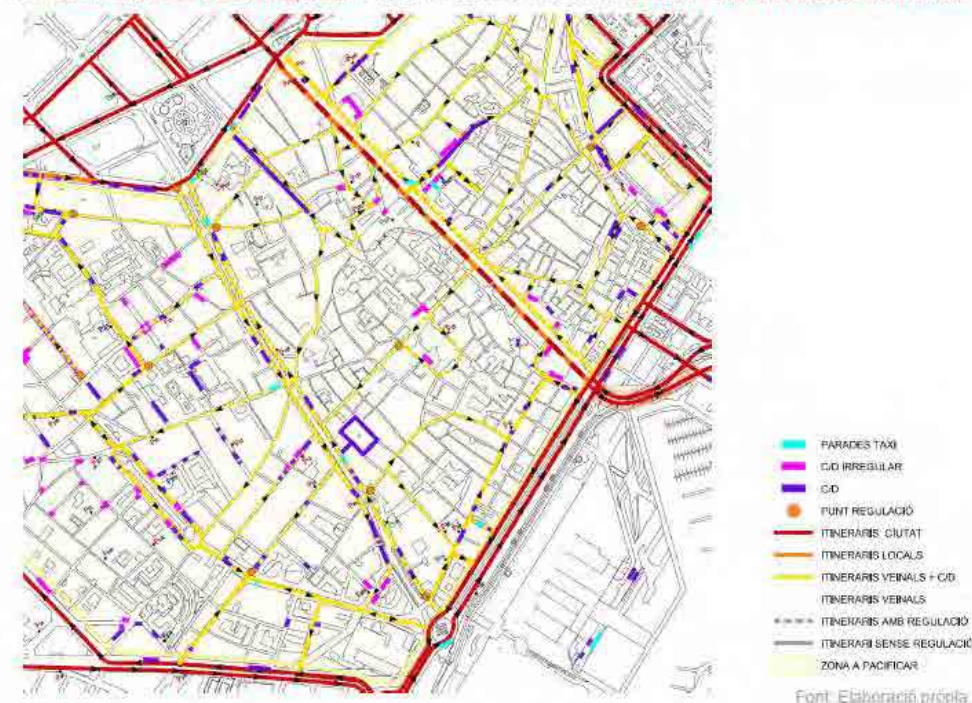
- ➡ Reforçar la microplataforma existent a l'estació de França i estudiar la possible microplataforma del mercat de Sant Caterina o de La Gardunya, que donaria servei al barri.
- ➡ Creació de centres de concentració de càrrega (consignes).
 - Prop del mercat una zona de concentració de mercaderies de caràcter comercial.
 - Unes consignes distribuïdes pel barri per concentrar els paquets i enviaments de caràcter més personal.
- ➡ Fomentar una estratègia horària de la DUM "tot o res", on en determinades hores, les furgonetes puguin arribar fins a dins del barri i en altres moments hagin de fer la C/D des del perímetre.
- ➡ Limitar el tipus de vehicle que pot operar en cada moment, regulació per motorització (contaminació), dimensions, etc, per evitar problemes de sobreocupació o gàlibs (amplada o alçada).
- ➡ Crear àrees DUM a les zones perimetrals per permetre la càrrega i descàrrega en determinats moment on les estrades estiguin regulades. Incrementar la vigilància i el control de les operacions a les Àrees DUM.

El vehicle privat del resident no tindrà restriccions d'accés fins als seus espais d'aparcament públics i privats dins el barri Gòtic.

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

- ➡ Ordenar el trànsit en coordinació amb la Direcció de Serveis de Mobilitat per tal de reduir el trànsit de pas per Via Laietana i per Rambles.
- ➡ Aplicar un nou sistema de regulació dels accessos a Barnacentre, relacionats amb la càrrega i descàrrega i els accessos a residents.
- ➡ Implementar mesures en innovació tecnològica a la xarxa bàsica que permetin:
 - Una regulació de la xarxa bàsica en funció de la mobilitat sostenible.
 - Una regulació de la xarxa no bàsica en funció del tipus d'usuari.
- ➡ Ordenar el trànsit privat de forma que es garanteixi l'accessibilitat als vehicles dels resident del barri, tant per accedir al seu gual com als seus aparcaments.

6. PROPOSTES TÈCNIQUES relacionades amb la DUM i EL VEHICLE PRIVAT.



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

- ➡ Es considera que hi ha aparcaments suficients, però són molt cars. Com a mínim, caldria oferir un incentiu perquè la gent del barri pugui aparcar de manera més assequible que la resta de la gent.
- ➡ Cal saber quins aparcaments públics hi ha al barri perquè són els que és més fàcil gestionar en temes de preu.
- ➡ Facilitar els aparcaments als veïns a preus reduïts. No hi ha suficient espai d'aparcament pels veïns.

41

La xarxa d'aparcaments interiors fora de calçada amb prioritat per residents, el forans es queden al perímetre del barri Gòtic.

5. PROPOSTES TÈCNIQUES relacionades amb l'APARCAMENT.

- ➡ Implementar una estratègia (en coordinació amb la Direcció de Serveis de Mobilitat i amb B:SM) per tal de desplaçar les operacions d'aparcament (cotxes i motos) fora de la via pública, a edificis i aparcaments soterrats.
- ➡ Aquest pla permetria alliberar espais necessaris per incrementar el confort dels desplaçaments a peu per l'interior del districte.
- ➡ Desenvolupament d'una xarxa a l'interior dels aparcaments per a vehicles elèctrics i punts de recàrrega.
- ➡ Engegar mesures per tal de regular la motorització del districte amb el foment de la mobilitat compartida i neta.
- ➡ Regular la motorització dels serveis de l'Ajuntament de Barcelona.

42



ESTRATÈGIA I LÍNIES D'ACTUACIÓ DEL PMD DE CIUTAT VELLA AL BARRI DE SANT PERE, SANTA CATERINA I LA RIBERA.



43

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

A PEU.

- ➡ Cal un pla per dotar de senyals lumínics i auditius les senyalitzacions al barri. Encarades també per a les persones amb deficiències auditives i/o oculars.
- ➡ Senyalització a la Via Laietana l'existència de l'Escola Baixeres.
- ➡ Es planteja la peatonització de determinades vies, com el Carrer Princesa.
- ➡ Al Casc Antic hi ha zones que no estan habilitades per a la mobilitat de persones amb cadira de rodes. Es menciona que hi ha petits graons que moltes vegades no es veuen però que dificulten el desplaçament d'aquestes persones. A la zona del Mercat de Santa Caterina, i en moltes de les petites places del barri hi ha problemes d'aquestes característiques.
- ➡ Plaça Sant Agustí Vell - C/ Portal Nou. Hi ha problemàtiques de desplaçament en cadira de rodes.
- ➡ Seria positiu contemplar la possibilitat de desenvolupar vies específiques per a vianants, per un tema de comoditat en la circulació i de seguretat. Hem passat del conflicte amb els vehicles privats al conflicte amb les bicicletes.

44

La configuració del barri és homogènia: Per sobre del Carrer Princesa, amb la centralitat al mercat, i per sota, a la Plaça de Santa Maria.

1. PROPOSTES TÈCNIQUES relacionades amb la mobilitat A PEU.

- Crear una xarxa interna al barri amb uns nivells de servei admissibles i amb voreres i espais còmodes per circular i connectar-se transversal i longitudinalment amb la resta de la xarxa del districte.
- Incrementar les connexions i la seguretat dels vianants a l'hora de creuar la xarxa bàsica perimetral i interior de circulació al barri, sobretot a la Via Laietana nexa d'unió amb el Gòtic, Trafalgar connexió amb l'Eixample o Pg Colom de connexió amb el mar.
- Incrementar la comoditat dels desplaçaments interiors a peu, creant itineraris que evitin la fricció amb altres modes de transport (sobretot bici i VMP).
- Assegurar i canalitzar adequadament els itineraris a peu des de les parades de metro fins a les zones de màxima atractivitat d'oficines, comercial i turística.
- Disposar d'itineraris segurs, en especial pels equipaments educatius (Pere Vila, Cervantes, La Salle, ...) i a la resta dels d'equipaments del barri (CAP, parcs i places).

2. PROPOSTES DE LA PARTICIPACIÓ DEL VEÏNAT relacionades amb la mobilitat BICICLETES, VMP I GRUPS.

- Carril bici Avinguda Marquès de l'Argentera amb Pla de Palau.
- Carril bici Dr. Aiguader: hi ha problema amb els veïns que han d'estar al mig del carril bici per obrir la porta del garatge, per exemple. La vorera en alguns trams és tan estreta que és difícil la circulació dels vianants sense ocupar el carril bici. Tot i això, es remarca que el model proposat contempla que la via de circulació prioritària per a les bicicletes sigui l'altra vorera del Dr. Aiguader (parells), amb la qual cosa aquest problema podria quedar resolt.
- Hi ha un problema general de convivència entre els diversos modes de mobilitat. En algunes vies, com al Carrer Princesa, es planteja prohibir la circulació amb bicicleta.
- Reforçar les sancions per tal de fer complir la normativa.
- Els comerciants demanen que el Carrer Princesa sigui de plataforma única
- Es veu amb bons ulls que es determinin unes vies de circulació amb bicicleta, i que la resta de carrers siguin per a l'ús prioritari dels vianants

1. PROPOSTES TÈCNIQUES relacionades amb la mobilitat A PEU.



Font: Elaboració pròpia

2. PROPOSTES DE LA PARTICIPACIÓ DEL VEÏNAT relacionades amb la mobilitat BICICLETES, VMP I GRUPS.

- Es puntualitza que hi haurà algunes vies on la circulació en bici estigui prohibida, altres on s'incentivi i altres on es podrà circular, però no es fomentarà aquesta circulació.
- Cal marcar molt bé quin és el sentit de circulació de les bicicletes, evitant la circulació en sentit contrari.
- No es destaca tant el problema del pas dels skates sinó més aviat el dels soroll en llocs d'ús intensiu d'aquests
- Algunes aportacions parlen de restringir la circulació amb bicicleta per les vies que no siguin específiques per aquests vehicles. Cal regular molt bé la velocitat, la direcció de circulació, etc.

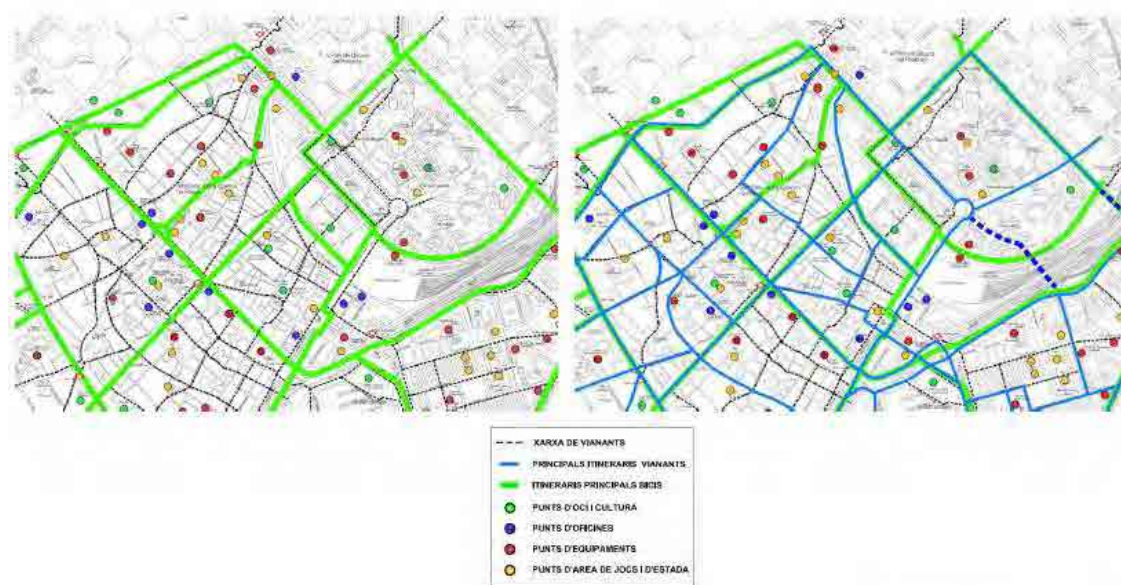
Complexa fricció bici-vianant als carrers estrets i amb molta pressió de vianants, sobretot per sota del Carrer Princesa.

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

- ➔ Generar una xarxa d'itineraris preferents interiors i limitar l'ús de la bici en determinats eixos de vianants importants on les friccions poden provocar problemes de seguretat.
- ➔ Cercar la millor forma de que les bicis circulin per Princesa i Via Laietana en doble sentit.
- ➔ Distribuir els aparcaments de bicicletes i el bicimg a zones més allunyades de la destinació comercial, per tal de minimitzar les friccions, Comerç, Princesa o Marques de l'Argentera.
- ➔ Limitar la mobilitat en GRUP, ja sigui de bicicletes o de VMP per l'interior de determinats itineraris del barri, ja sigui horària o per itineraris establerts (perimetrals).
- ➔ Estudiar alternatives específiques per la problemàtica dels skates.

49

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



Font: Elaboració pròpia

50

3. PROPOSTES DE LA PARTICIPACIÓ EL VEÏNAT relacionades amb la mobilitat en TRANSPORT PÚBLIC

- ➔ Parada Bus línia 39/51 esta situada sobre una plataforma de goma i per baixar del bus i arribar a la vorera, has de creuar per sobre carril bici. Amb cadira de rodes no es pot baixar de la plataforma.
- ➔ Av. Isabel II: para de bus amb plataforma de goma, però a la vorera no s'hi pot accedir sense passar pel carril bici. Dificultats per persones amb mobilitat reduïda i/o cadira de rodes. S'ha de creuar el carril bici fins arribar al semàfor.
- ➔ Bus de barri presenta un esglaó massa gran per accedir.

51

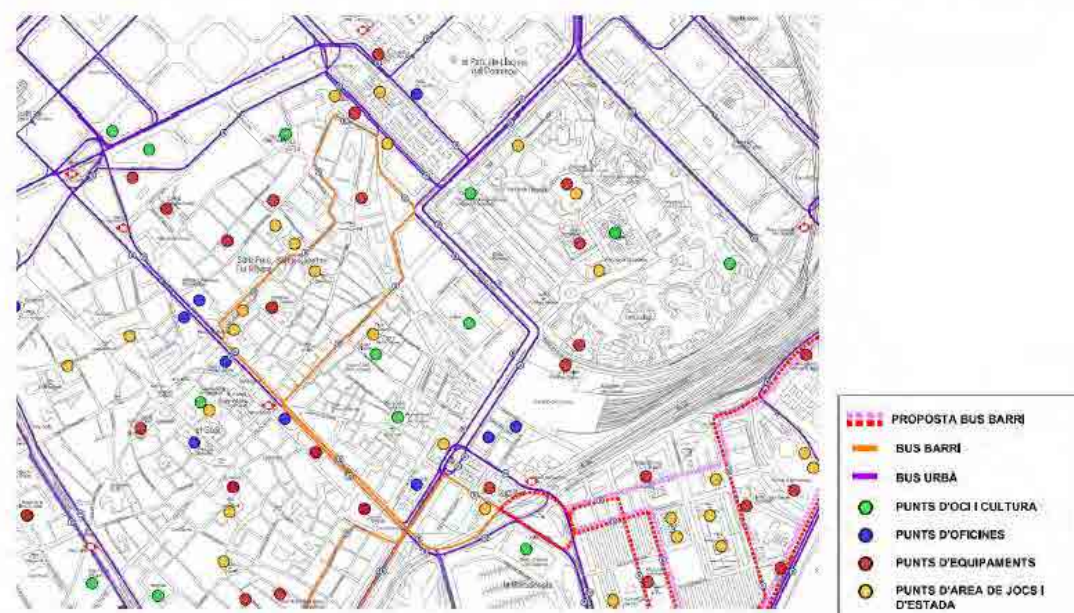
Amb una bona cobertura, la millora rau en l'accessibilitat fins al metro Urquinaona i Jaume I.

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

- ➔ Analitzar i revisar la cobertura del transport públic en autobús quan es finalitzi la implantació de la xarxa ortogonal per desplaçar-se cap a la resta de la ciutat.
- ➔ Utilitzar el bus de barri com el bus del resident a l'hora de moure's pels equipaments del districte, fer arribar el bus fins al mar.
- ➔ Fer un anàlisi de la localització i accessibilitat de les parades de bus per tal de millorar la connectivitat del veïnat amb la xarxa.
- ➔ Promoure itineraris pels visitants del districte que arriben en metro de tal forma que no generin friccions amb els residents, potenciant les parades perimetrals del districte.
- ➔ Racionalitzar l'ús del taxi per l'interior del barri.
- ➔ Confeccionar una estratègia per canalitzar el flux dels autocars i busos urbans turístics en consonància amb la dels vianants, de forma que les parades no perjudiquin a les zones més habitades.

52

3. PROPOSTES TÈCNIQUES relacionades amb la mobilitat en TRANSPORT PÚBLIC



Font: Elaboració pròpia

53

4. PROPOSTES DE LA PARTICIPACIÓ EL VEÏNAT relacionades amb la mobilitat en VEHICLE PRIVAT, MEDI AMBIENT

- ➡ Entre Montcada i Princesa hi ha un badén que no serveix per a reduir la velocitat dels vehicles. Està massa lluny del lloc on seria efectiu, més a prop de Montcada.
- Soroll trens tota la nit a Estació de França que estan tota la nit engegats.
- ➡ Les tasques de neteja i manteniment de matinada amb vehicles sorollosos es percep també com una molèstia pel descans dels veïns.
- Ronda Litoral: millorar l'acústica en relació sobretot al barri de La Barceloneta. Malgrat que molts dels edificis compten amb vidres aïllants especials, no són suficients per a resoldre el problema del soroll.
- Problema de contaminació atmosfèrica. Es menciona que una moto contamina molt menys que els cotxes. Actualment hi ha encara més cotxes que motos a la ciutat.

54

Accessibilitat oberta tot el dia al vehicle privat del resident i regulació horària del vehicle del forà.

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

- ➡ Ordenar el trànsit en coordinació amb la Direcció de Serveis de Mobilitat per tal de reduir el trànsit de pas per Via Laietana.
- ➡ Estudiar la possibilitat que s'entri al barri pel carrer de Méndez Núñez o de forma perimetral.
- ➡ Implementar mesures en innovació tecnològica a la xarxa bàsica que permetin:
 - Una regulació de la xarxa bàsica en funció de la mobilitat sostenible.
 - Una regulació de la xarxa no bàsica en funció del tipus d'usuari.
- ➡ Ordenar el trànsit privat de forma que es garanteixi l'accessibilitat als vehicles dels residents del barri, tant per accedir al seu gual com als seus aparcaments o a les zones regulades (verda).

55

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

- ➡ Circulació per la Plaça Dr. Aiguader 15-17 / Vallehermoso / Carrer Marquessa / Carrer Ocata de càrrega i descàrrega amb camions i furgos entren a descarregar i circulen quan no és zona permesa. Problemes de seguretat viària.
- ➡ Cal regular el pas de vehicles grans, com l'activitat de càrrega i descàrrega. Es considera positiu que hi hagi un horari restringit per a fer aquesta activitat, però es dubta que es pugui realitzar tota la DUM en un horari restringit.

56

La DUM del barri es concentra al voltant del mercat de Santa Caterina i als espais permesos de la zona del Born (HORECA).

6. PROPOSTES TÈCNIQUES relacionades amb la mobilitat en la DUM.

- ➔ **Reforçar la microplataforma existent a estació de França i crear un espai de trencament especialment dissenyat per l'HORECA i concentració de càrrega (consignes).**
 - Prop del mercat una zona de concentració de mercaderies de caràcter comercial.
 - Unes consignes distribuïdes pel barri per concentrar els paquets i enviaments de caràcter més personal.
- ➔ **Estudiar la possibilitat de consolidar una nova microplataforma de càrrega i descàrrega associada al mercat de Santa Caterina.**
- ➔ **Fomentar una estratègia horària de la DUM "tot o res", on en determinades hores, les furgonetes puguin arribar fins a dins del barri de Sant Pere, Santa Caterina i la Ribera i en altres moments hagin de fer la C/D des del perímetre.**
- ➔ **Limitar el tipus de vehicle que pot operar en cada moment, regulació per motorització (contaminació), dimensions, etc, per evitar problemes de sobreocupació o gàlibs (amplada o alçada).**
- ➔ **Crear àrees DUM a les zones perimetrals per permetre la càrrega i descàrrega en determinats moment on les estrades estiguin regulades. Incrementar la vigilància i el control de les operacions a les Àrees DUM.**

57

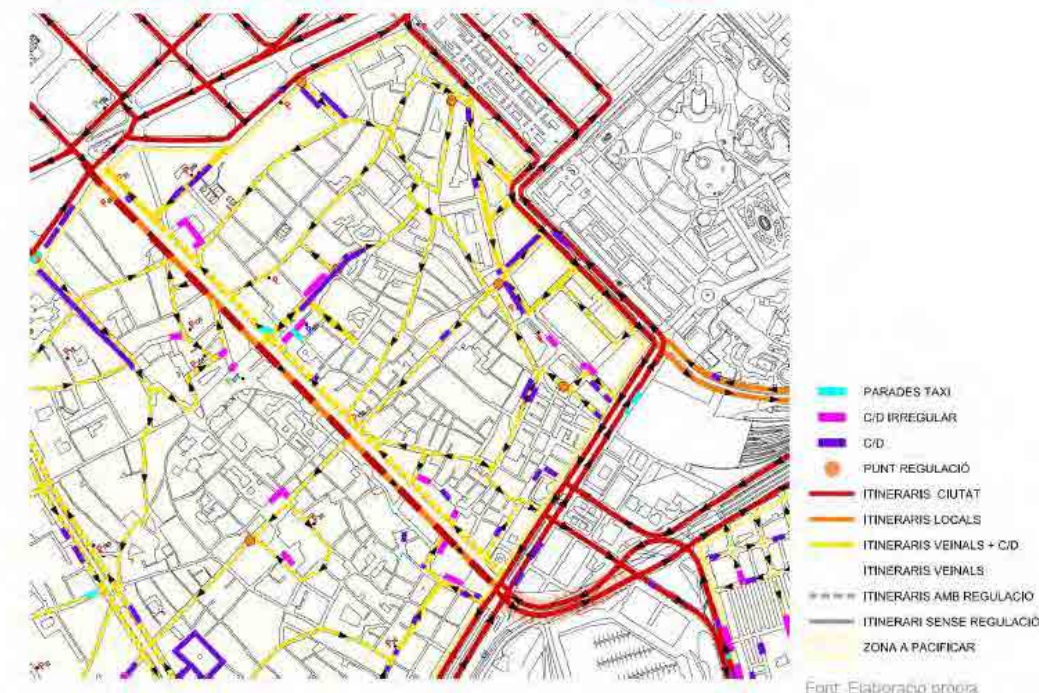
Cercar espais fora de calçada per les motos en vorera i especialitzar l'aparcament fora del carrer per residents és una línia de treball.

5. PROPOSTES TÈCNIQUES relacionades amb la mobilitat en APARCAMENT.

- ➔ **Implementar una estratègia** (en coordinació amb la Direcció de Serveis de Mobilitat i amb B:SM) **per tal de desplaçar les operacions d'aparcament (cotxes i motos) fora de la via pública a edificis i aparcaments soterrats**, sobretot els dos grans aparcaments de Via Laietana i el del Born.
- ➔ **Ajustar l'oferta i la demanda residencial emprant l'oferta disponible als aparcaments soterrats (cotxera) i ajustant la zona verda a les necessitats.**
- ➔ **Dirigir al visitant cap als aparcaments soterrats, limitant les zones blaves.**
- ➔ **Aquest pla permetria alliberar espais necessaris per incrementar el confort dels desplaçaments a peu per l'interior del districte.**
- ➔ **Desenvolupament d'una xarxa d'aparcaments per vehicles elèctrics, punts de recàrrega.**

58

6. PROPOSTES TÈCNIQUES relacionades amb la DUM.



Canals oberts a la ciutadania:

PRESENCIALS:

- Sessió de diagnosi de la mobilitat: **9 d'octubre**
- Informalment, s'han fet prop de 1.000 enquestes a peu de carrer.
- **Sessió de propostes de models de mobilitat: 23 de novembre**
- **Sessió de propostes als barris:**
 - 11 de desembre Raval i la Barceloneta**
 - 18 de desembre Casc Antic i el Gòtic**
- **RETORN** del Pla de Mobilitat: als Consells de Barri durant el 1r trimestre de 2018.
- **DIGITALS:** a través de la plataforma **Decidim.barcelona** (<http://decidim.barcelona>) podeu:
 - Accedir a la **documentació presentada** a les sessions sobre el Pla de Mobilitat.
 - Fer l'**enquesta en línia** sobre la mobilitat a Ciutat Vella.
 - Fer **aportacions a l'acta** de la sessió sobre la diagnosi.
 - **Fer propostes concretes i votar propostes d'altres: fins al 15 de desembre**

Per a qualsevol dubte, podeu adreçar-vos a: participaciocvella@bcn.cat

60

MOLTES GRÀCIES !

Equip redactor:



61

3.3. Punt mòbil de recollida de propostes (15/12/2017 – 22/12/2017)

El punt mòbil de recollida de propostes ens permet treballar de manera específica en alguns punts d'especial interès a l'hora d'analitzar la situació de la mobilitat al Districte i, a la vegada, arribar a persones que generalment no participen en les sessions presencials previstes ni a través dels canals virtuals. S'ha procurat tenir presència als quatre barris del Districte, fent especial èmfasi a punts de la via pública o equipaments amb una afluència important de persones o que presentin conflictivitat entre diversos modes de transport.

Mitjançant un carret mòbil, s'ha realitzat una tasca, per una banda, de difusió del procés participatiu del Pla de Mobilitat de Ciutat Vella i, per l'altra, de dinamització de la recollida de propostes. A continuació, presentem una taula on es recullen algunes dades de les aportacions recollides durant el punt informatiu mòbil, així com del perfil de les persones que han participat a través d'aquest canal.

Taula 1. Resum de les propostes recollides a través del punt mòbil

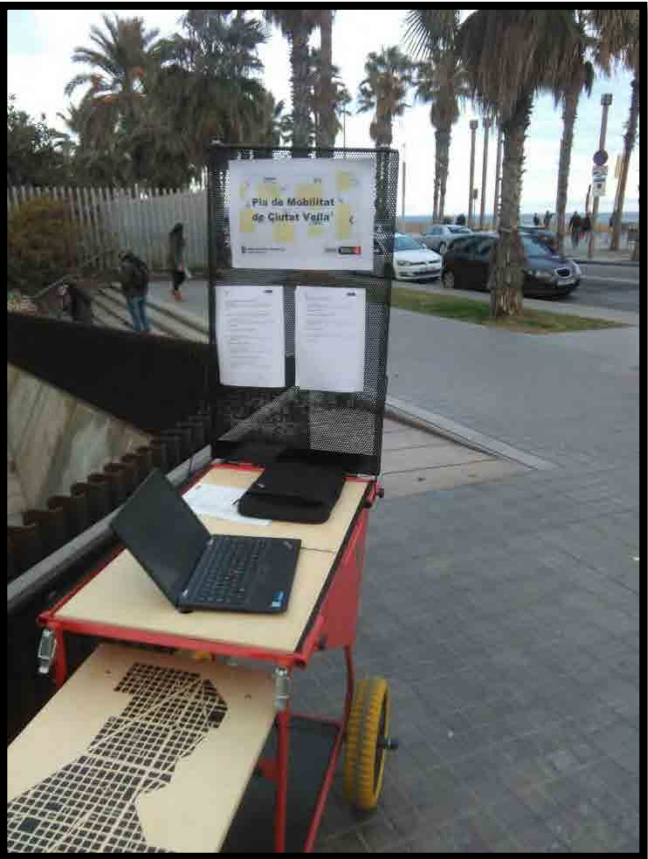
Barri	Nº propostes	%
LA BARCELONETA	12	44,4%
Escola Mediterrània	8	-
Punt conflictiu Passeig Joan de Borbó amb Carrer Dr. Aiguader	4	-
NUCLI ANTIC	8	29,6%
El Born Centre de Cultura i Memòria	2	-
Mercat de Santa Caterina	2	-
Carrer d'Ortigosa	4	-
EL GÒTIC	3	11,1%
CAP Gòtic	3	-
RAVAL	4	14,8%
Parc Salvador Seguí	1	-
Carrer Joaquín Costa	1	-
Escola Labouré	1	-
Plaça Bonsuccés	1	-
TOTAL	27	100%

Font: elaboració pròpia

S'ha procurat arribar a persones de perfils diversos, fent especial èmfasi en aquelles que, per motius diversos, participen amb menor freqüència en aquests processos. Amb tot, i si bé s'ha aconseguit

arribar a persones amb característiques i perfils molt diferents, també s'ha fet evident la dificultat a l'hora d'arribar a determinats sectors de la població, com poden ser les persones d'origen estranger, les persones joves o les dones. A continuació, mostrem una relació del perfil de les persones que ens han fet propostes a través del punt mòbil.

- Homes: 15 (55,6%) Dones: 12 (44,4%)
- Persones nascudes a l'estranger: 2 (7,4%)
- Edat mitjana de les persones participants: 48 anys



4. Participació dels agents implicats

Transports Metropolitans de Barcelona (TMB.cat)

Senyalització

La senyalització a l'interior de les estacions de metro, als seus accessos i a les parades d'autobús segueix una sèrie de criteris per tal de garantir la seva intel·ligibilitat i homogeneïtat a tota la ciutat. Les modificacions que en aquest camp es volguessin introduir s'haurien de tractar sobre un exemple concret i sempre amb la voluntat de mantenir la intel·ligibilitat del sistema de senyalització en el seu conjunt.

Respecte als encaminaments dels vianants, especialment dels turistes, creiem que entitats com Barcelona Turisme o els propis hotels de la zona podrien dirigir amb més facilitat als visitants per certs itineraris.

Pel que fa a les propostes de canvi de nom d'algunes de les parades de metro del Districte s'ha d'indicar que aquestes han de ser aprovades per la Comissió de Nomenclatura de l'ATM. Tanmateix, des del punt de vista de l'operativa de la senyalització sí es recomana que siguin noms curts i intel·ligibles per al conjunt dels usuaris de la xarxa de transport.

Vialitat futura i Xarxa de Bus

Respecte a futures modificacions d'eixos com la Rambla i/o Via Laietana, la concreció de les quals no està dins dels objectius del PDM, s'ha d'apuntar que per a TMB és prioritari mantenir la circulació contínua de les línies de bus que ara hi passen per aquestes vies. Actualment 3 línies de la Nova Xarxa de Bus (V13, V15 i V17) recorren per aquests eixos a les que s'ha de sumar les línies 59 (Rambles) i 45 (Via Laietana) que també compten amb altes freqüències de pas i que serveixen a diversos districtes. Totes les línies anteriors i, especialment, les de la NXB estructuren la xarxa de bus de la ciutat.

Les actuacions que es realitzin a les vies anteriors hauran de procurar mantenir o millorar la velocitat del bus en aquests carrers. En aquest sentit caldria assegurar, sigui quin sigui el servei de les vies, una amplada mínima del carril bus de 3,20 m i incrementar-la a 3,50 m quan la circulació a la resta de carrils adjacents sigui en sentit contrari. Cal remarcar també que per garantir la seguretat dels ciclistes, dels passatgers dels autobusos i dels vianants en general, els carrils bus no han d'esdevenir carrils bici i que els carrils de circulació d'aquests dos modes han d'estar convenientment separats, especialment a carrers per on circulen les línies de la NXB com poden ser Via Laietana i la Rambla.

Pel que fa al Bus de Barri el Districte compta actualment amb el servei de la línia 120 que amb 2 vehicles ofereix un interval de pas de 25 minuts. La proposta de donar un servei de Bus de Barri a la Barceloneta s'haurà de consensuar en el futur amb els veïns en el moment en el qual els plans d'inversió de l'Ajuntament permetin incrementar en 1 vehicle la dotació d'aquesta línia. Tanmateix, mentre aquest moment no arriba és possible avançar en la definició del nou servei (nombre de línies, modificacions de recorregut, punts a servir, etc.).

Finalment, considerem que a la parada 1164 (Pla de Palau-Pl. Pau Vila) es registren suficients passos/hora d'autobusos com per a considerar convertir-la en parada doble. Aquesta actuació permetria millorar servei als passatgers reduint el seu temps d'accés i sortida dels busos de les línies que hi tenen parada (D20, V13, V15, 39, 45 i 59).

Platges

TMB reforça habitualment el servei a les platges durant l'estiu. El darrer any, per exemple, es van incrementar els recursos a les línies de platja, es van designar vehicles amb més capacitat (fins i tot la línia D20 va circular amb vehicles biarticulats) i es van establir serveis parcials com el de la línia D20 de manera que algunes expedicions feien un recorregut més curt per potenciar el servei a les platges.

Cal destacar també que a finals del 2018 entrarà en servei la línia V19 que al tram de Ciutat Vella substituirà el traçat actual de la línia 39 amb una freqüència de pas més elevada i, per tant, permetrà incrementar la capacitat a zona de la Barceloneta.

L'entrada en servei de la línia V19 forma part de l'últim paquet de línies de la NXB que resten per implantar-se a la ciutat. És important remarcar que varies de les noves línies verticals donaran servei a diverses platges de la ciutat (V19, V23, V25). La millora del servei a les platges de llevant podria ajudar a repartir espacialment les visites a aquest espai de lleure durant la temporada de bany, reduint la pressió sobre la platja de la Barceloneta.

Accessibilitat a les estacions de metro

Les adaptacions a PMR's de les estacions de metro les du a terme el Departament de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat, a través d'Infraestructures. Actualment no hi ha un calendari tancat per finalitzar les adaptacions de les estacions que resten (les més properes al Districte serien les d'Urquinaona i Ciutadella/Vila Olímpica i l'enllaç L1-L3 a Catalunya) ni per a realitzar nous accessos a les estacions existents.

Actualment s'estan realitzant les obres d'adaptació a PMR i millora d'accessos de l'estació de Jaume I. La data prevista de finalització és per a finals de 2019.

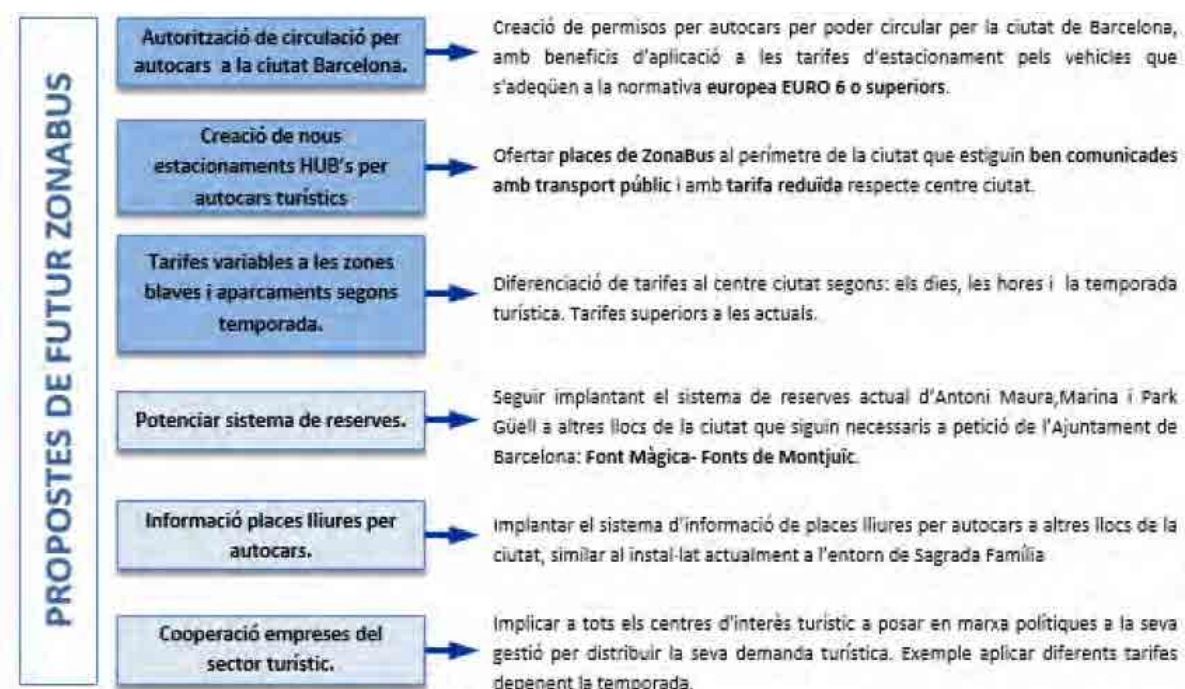
Barcelona de Serveis Municipals, S.A. (BSM)

En primer lloc us informem quin és el projecte de futur de Zona Bus a nivell de tota la ciutat de Barcelona, detallem l'objectiu així com les mesures a implementar:

1. Objectiu:

- Reduir la concentració d'autocars, distribuint la demanda per evitar situacions d'alta congestió.
- Millorar la convivència reduint concentracions de turistes
- Reduir la contaminació acústica i atmosfèrica.
- Compensar a la ciutat per la congestió i la contaminació dels autocars
- Mantenir l'activitat turística i els beneficis per la ciutat, fent-la sostenible en el temps.

2. Mesures



3. Descripció oferta actual Zona Bus a Ciutat Vella:

3.1. Zones de parada:

- Passeig Colom (Gòtic): **7 places.**
- Lluís Companys (S.Pere, Caterina i Ribera): **2 places.**
- Antoni Maura amb reserva (Gòtic): **1 plaça**
Per escolars, p.m.r i Hotels de l'entorn immediat més.
- Plaça Catalunya (Gòtic) **2 places.**

Total: 12 places

Nota: A l'estudi es fa esment a Drassanes amb capacitat de 3 places però pertany al Districte de Sants Montjuïc

3.2. Zones Blaves:

- Paral·lel (Raval): **3 places.**
Al juliol 2017 passem de 5 a 3 places per instal·lació de parada TMB).
- Lluís Companys (Sant Pere, Caterina i Ribera): **4 places.**
Afectacions parcials actuals per enderroc d'edificis de l'entorn).

Total: 7 places.

3.3. Aparcaments:

- Moll d'Espanya (Barceloneta): 20 places

Total: 20 places

Anàlisi Propostes PMUCV

T.P.3.2: General del districte, Transport Públic i col·lectiu

T.P.3.2.	Confeccionar una estratègia per canalitzar el flux dels autocars discrecionals i "llançadores de creuers" en consonància amb la xarxa dels vianants, de forma que es reparteixi la demanda per tot el districte de forma més equilibrada.
	Nova xarxa de parades només per <u>encotxament i desencotxament</u> d'autocars discrecionals al perímetre de C.V.
	Aniran vinculades a les zones d'estacionament externes (zona bus: Moll d'Espanya, Estació del Nord, Sants, ...).
	Sense entrar en conflicte amb el teixit residencial existent.
	En coordinació amb els itineraris de vianants i rutes.
	Respecte a les <u>llançadores de creuers</u> , es planteja diversificar els punts de destinació.

Respecte a Zona Bus, convé mantenir una oferta de zones de parada 10 ' per garantir que el transport discrecional turístic pugui deixar el passatge a prop de l'entorn, realitzant la part final de l'itinerari a peu o altres mitjans de transport públic. S'haurien de mantenir zones d'estacionament zona blava Zona Bus per donar servei d'aparcament per autocars fins la recollida del passatge (estacionament en espera).

Actualment totes les zones de parada 10 ' a excepció de Antoni Maura estan situades al perímetre del Districte i permeten als viatgers realitzar l'últim recorregut a peu.

Conflicte detectats més importants que es repeteixen a lo llarg del temps i que necessiten solucions:

- Rambla Santa Mònica i carrers adjacents: Autocars aparcats en infracció per visites d'escolars al Liceu. Es necessita la implantació d'una parada 10 ' per encotxar/desencotxar i l'ampliació d'una zona d'estacionament zona blava (la de Paral·lel s'ha reduït de 5 a 3 places).
- Via Laietana i carrer Trafalgar: En aquests dos carrers es realitzen parades d'autocars per activitats escolars al Palau de la Música, actualment Zona Bus amb coordinació amb G.U estem presents per dirigir els autocars a les zones de parada i d'estacionament existents , però s'ha d'estudiar un emplaçament de parada a l'entorn més immediat.
- Carrer Doctor Aiguàder: s'ha fet una proposta per augmentar l'oferta d'estacionament Zona Blava Zona Bus en aquest carrer, costat muntanya a l'actual carril Bus. Té una capacitat per 25 places d'estacionament (440 metres). Guardia Urbana ja la fa servir com a zona

d'estacionament per autocars quan hi tenen necessitat d'estacionament, sense cap tipus de regulació.

T.P.4.3: Campanyes de Comunicació

T.P.4.3	Creació d'una APP de reserva de parada i reserva d'estacionament d'autocar discrecional, similar a la de l'Àrea DUM
---------	---

El projecte Zona Bus 2.0 no inclou la reserva d'estacionament d'autocars, només la possible ampliació de sistemes de reserva en punts molt concrets com: Antoni Maura, Park Güell i Font Màgica-Fons Montjuïc, degut a que són punts d'alt interès turístic i per tant d'alta demanda, en cap cas es planteja les reserves de zones de parada i d'aparcament de forma generalitzada.

AP.3.2: La Transformació i organització de la xarxa d'aparcaments en calçada i fora calçada.

AP.3.2	Estratègia d'aparcaments relacionada amb la mobilitat turística (reduint molt la pressió sobre Plaça Catalunya). Prohibició de les parades d'autocars turístics a l'interior del districte. Creació de 7 punts de parada perimetral i reforç de 2 punts d'aparcament de grans dimensions (Port IMAX i Estació del Nord). Els 7 punts de parada perimetral o serveis sota autorització. Parada de Bus Turístic interior només a Via Laietana (només una parada habilitada amb una taxa especial). Generar una APP de reserva de placa a les 7 parades i a les estacions de bus. Aplicatiu similar al de l'Àrea DUM, control i ordenació de l'activitat d'autocars.
--------	---

L'Estació del Nord no s'ha de tenir en compte com a un emplaçament únic d'estacionament ja que la principal activitat de l'estació es l'acollida d'empreses de transport de viatgers per carretera mitjançant línies regulars de curt, mig i llarg recorregut.

També poden fer ús de l'estació les empreses amb línies discrecionals amb serveis d'itinerari regular com amb serveis puntuals.

L'estació de BCN NORD disposa només 3 places disponibles per l'estacionament d'autocars discrecional turístics, la resta d'andanes estan destinades pels serveis anteriorment mencionats i per les quals si que hi ha capacitat per assumir més demanda.

BA.TP.3.2 Barceloneta: Transport Públic i Col·lectiu

BA.TP.3.2	Confeccionar una estratègia per canalitzar el flux dels autocars discrecionals i "llançadores de creuers" en consonància amb la xarxa dels vianants, de forma que es reparteixi la demanda per tot el districte de forma més equilibrada. Estacionament i parada d'autocars grans a la zona IMAX del Port Vell. Parada d'autocar turístic regulada a Pla de Palau
-----------	---

Actualment existeix l'aparcament Moll d'Espanya que realitza aquest servei de parada i estacionament per autocars discrecionals turístics.

A Pla de Palau hi ha la parada de l'empresa de línia regular Hispano Hilariencia, hem fet la proposta que es traslladi a l'Estació del Nord. 5

RA. TP.3.2: Raval: Transport Públic i Col·lectiu

RA.TP.3.2	Confeccionar una estratègia per canalitzar el flux dels autocars i busos urbans turístics en consonància amb la dels vianants, de forma que les parades no perjudiquin a les zones més habitades. Parada d'autocar turístic petit i net a Plaça Catalunya, Ronda Sant Antoni, Ronda de Sant Pau i Paral·lel.
-----------	---

Des de Zona Bus sempre s'ha suggerit descongestionar l'entorn de plaça Catalunya distribuint els autocars a altres emplaçaments com al carrer Aragó o la pròpia Estació de Bcn Nord.

S.S.V.2.2 Sant Pere, Santa Caterina i La Ribera: Transport Públic i Col·lectiu.

S.S.V.2.2	Minimitzar l'efecte "frontera" pels vianants. Estudi per ampliar els temps de semàfor a les interseccions de la Via Laietana i a les de tota la xarxa DE DISTRICTE de vianants (blava) amb la xarxa bàsica de vehicles, per exemple, la intersecció Pg. Picasso amb Marques d'Argentera o Princesa amb Via Laietana. Millora de la permeabilitat amb el barri de l'estació de metro d'Urquinaona i Arc de Triomf. Realització de les obres previstes al projecte de la Plaça d'Antoni Maura, creació d'un gran pas de vianants central. Realització del projecte d'apropament de les voreres al Passeig de Colom, connectivitat amb el Front Marítim.
-----------	---

Actualment existeix una zona de parada 10' amb reserva per escolars, p.m.r i hotels de l'entorn que quedaria afectada, per lo tant hauríem de veure solucions alternatives.

S.S.TP 3.2 Sant Pere, Santa Caterina i La Ribera: Transport Públic i Col·lectiu.

SS.TP.3.2	Confeccionar una estratègia per canalitzar el flux dels autocars i busos urbans turístics en consonància amb la dels vianants, de forma que les parades no perjudiquin a les zones més habitades. Parada d'autocar turístic regulat a Trafalgar amb Méndez Núñez i a Comerç. Estacionament i parada d'autocars grans a Estació del Nord.
-----------	--

L'Estació del Nord no s'ha de tenir en compte com un emplaçament únic d'estacionament ja que la principal activitat de l'estació es l'acollida d'empreses de transport de viatgers per carretera mitjançant línies regulars de curt, mig i llarg recorregut.

BCN NORD disposa només 3 places disponibles per l'estacionament d'autocars discrecional turístics, la resta d'andanes estan destinades pels serveis anteriorment mencionats i per les quals si que hi ha capacitat per assumir més demanda.

Al carrer Sardanya actualment existeix una zona blava per autocars discrecionals turístics amb una capacitat de 8 places i fem esment de nou a la proposta d'ampliació d'oferta implanta una nova zona blava Zona Bus a l'avinguda Doctor Aiguàder.

Esmenes PMDCV

En relació a les accions plantejades en el document de Pla de Mobilitat del Districte de Ciutat Vella:

1. Area Blava i Area Verda:

Pel que respecta a les accions plantejades envers la reconversió de places d'Area Blava, reconversió de places d'aparcament residencial en places verdes no exclusives i ampliació de zones de residents, es requereixen estudis de profunditat per veure si la proposta es adient a les necessitats de la zona.

Cal prendre consciència que, les places d'estacionament donen un servei a una tipologia d'usuari concret. Quan es planteja un redimensionament i/o eliminació de places, s'ha d'assegurar que existeixen alternatives d'estacionament per aquells usuaris que estaran afectats per l'actuació.

2. Motos:

Les accions plantejades envers l'estacionament de motocicletes a la ciutat *[Prohibició d'estacionament de motos en voreres excepte en zones habilitades. Increment del nombre d'aparcaments de motos fora de calçada, increment de l'oferta actual a preus proporcionals i que incentivin al seu ús...]*, estan en línia amb les actuacions que B:SM està estudiant i implementant per traslladar l'estacionament de les motos cap a espais fora calçada de la Ciutat.

3. Aparcaments:

- En primer lloc és important identificar quin és l'objectiu finalista envers la tinença de vehicle privat per conèixer quines mesures seran les més adients. D'aquesta forma es podrà identificar quin és el dèficit d'estacionament que es vol assumir i actuar en concordança.
- Respecte les actuacions de gestió de les tarifes (AP 3.6), caldria veure la disponibilitat de places als aparcaments, les possibles repercussions de l'acció, així com parlar amb els operadors dels propis aparcaments per coordinar la mesura.

4. AreaDUM:

De forma general es planteja un canvi en el model de gestió de les zones d'estacionament de càrrega i descàrrega a la ciutat, que no han estat consensuades amb B:SM, gestor de les mateixes.

Propostes com:

- Espais de càrrega ràpida (10min) (DUM 1.1)
- Reserves de places (DUM 1.2)
- Vigilància fixa en zones concretes (DUM 1.5)

- Estratègia horària de "tot o res" (DUM 3.1)

Creiem que aquestes accions proposades requereixen d'un estudi en profunditat amb B:SM per estudiar la viabilitat i efectivitat de les mateixes.

Direcció Serveis a les Persones i Territori

SS V 1.3. Incloure a l'estudi la mobilitat amb skates i incorporar la zona de Plaça dels Àngels.

RA TP 1.2 Possibilitat d'incloure en l'itinerari del bus de barri (120) els Casals de Gent Gran del Districte. Caldrà valorar la freqüència de pas i l'accessibilitat del vehicle. Els veïns es queixen que triga molt en passar.

RA VP 1.1 Valorar incorporar regulació de pas amb piona a C/ Joaquim Costa, atès la previsió de canvi de sentit de la circulació en aquell carrer.

RA AP 1.1 Tenir present la necessitat de controlar i gestionar l'aparcament de motos en vorera, especialment en:

C/ Hospital – Plaça Sant Agustí. **(Morera)**

C/ Riera Alta. **Placeta d'Aureli Capmany/Carme i Riera Alta**

C/ Unió.

Avda. Drassanes. **Av Drassanes**

Portal de Sta Madrona. **En marxa amb l'eliminació d'un carril pel trànsit?**

Rambla del Raval.

RA DUM 1.1 Tenir en compte per la valoració de l'àrea de C/D perimetral a Plaça Castella, el volum de tràfic que es genera a primeres hores (8:00-9:00 AM) i la gestió necessària amb l'entrada escolar de l'Escola Castella. **Crec que es recull amb el canvi de sentit de tallers des de pl. Universitat fins Gravina.**

RA DUM 1.2 Valorar espais amb dificultats ja existents en DUM:

Plaça de Folch i Torres - C/ Reina Amàlia.

C/ Pintor Fortuny – C/Àngels.

C/ Arc de Sant Agustí.

Plaça del Pedró.

Institut Municipal de Persones amb Discapacitat

2018.02.26_Pla de Mobilitat Ciutat Vella

Propostes des de l'IMPD:

1.- Vianants:

- **En la proposta V.1.1.** Probes pilot de pacificació de carrers abans de prendre iniciatives de transformació física dels itineraris:
 - Tenir en compte la participació de persones amb discapacitat (física, auditiva, visual i intel·lectual).
 - Estudiar el tipus de senyalització de carrer per garantir que sigui accessible i inclusiva.
- **Els carrers peatonal principals han de ser 100% accessibles**, totalment amables.
- **En la proposta V.1.3.** d'estudis de camins segurs per arribar a tots els equipaments del districte, illa per illa:
 - Tenir en compte les entitats/serveis de persones amb discapacitat
 - Habilitar espais de protecció pels vianants al voltant dels grans equipaments del barri, tenir especial cura del paviment. **En la mateixa línia que l'actuació V.2.1.** "Revisió de l'accessibilitat de tota la xarxa, prioritzant la preferent de vianants de Ciutat Vella. Pla d'accessibilitat a tots els equipaments del districte agrupats illa per illa.

Especial mirada a l'entorn de:

 - ✓ la residència de persones amb discapacitat física Vigatans,
 - ✓ el Centre Ocupacional Sínia,
 - ✓ el Centre Ocupacional TEB Barcelona,
 - ✓ el Centre Ocupacional Tallers Sant Jordi,

Des de l'IMPD podem participar en l'estudi de cada proposta.
- **Paviment:**
 - Tenir especial cura dels paviments circumdants a equipaments de persones amb mobilitat reduïda (residències de persones amb discapacitat, centres ocupacionals, residències de gent gran,...)
 - Revisar el paviment de l'emblemàtica Pl. Sant Jaume ja que no és accessible.
- **Tal com es diu al punt V.P.3.5** considerar també a les entitats de persones amb discapacitat del districte per realitzar els estudis específics de mobilitat en diferents escenaris de tall.
- **Tenir en compte en els espais de confluència dels diferents modes de mobilitat considerades en aquest Pla,**
 - **la senyalització de l'espai segur per el pas de persones amb visió reduïda o cegues**, especialment conflictiu als creuaments de carrers, places,...

- **V.3.2. Tenir en compte les rutes generades per entitats socials:** Centre Ocupacional Sínia, Comissió de Persones amb diversitat funcional del Casc Antic, Arrels,...
- **V.3.6 Avançar en sistemes d'informació sobre la xarxa de vianants. Instal·lació de panells informatius, APP, ...**
 - complint els criteris d'accessibilitat comunicativa.
- **V.4 Establir estratègies de comunicació, educació i sensibilització per reforçar les mesures de transformació de la xarxa:**
 - Incorporar les entitats i serveis de persones amb discapacitat
 - Garantir plans de comunicació accessibles i en lectura fàcil.

2.-Bicicletes:

- **B.2.1 Dotar a la xarxa actual i futura de sistemes de senyalització innovadors**, analitzant les seves **interseccions i connexions** de forma específica i detallant les **zones de fricció amb vianants**. Senyalitzar aquest itineraris de forma diferenciada, senzilla i entenedora.
 - La senyalització ha de ser accessible.
 - Cal tenir en compte que en els punts d'intersecció, connexió i fricció els col·lectius amb discapacitat auditiva i visual poden tenir més problemes que la resta de persones.
- Obrir un procés participatiu en el disseny del carril bici, per tenir en compte les necessitats de les persones amb discapacitat.

3. VMPs

- Tenir en compte en l'ordenança les necessitats de les persones amb discapacitat en quant a la interferència amb aquesta varietat de ginyes.

4.- Busos i busos de barri:

- Cal garantir que les parades de metro i bus siguin accessibles.
 - Garantir la participació del col·lectiu de persones amb discapacitat en la definició i implementació de l'accessibilitat de la xarxa de busos i metros. Especialment en els punts T.P.1.3., T.P.1.4. i T.P.2.7.
 - Garantir l'accessibilitat de l'estació de metro de la Pl. Urquinaona.
 - Requeriments dels punts de parades perquè siguin accessibles:

Elements bàsics:

 - Àmbit de parada que hauria d'estar lliure de qualsevol obstacle (mobiliari urbà, terrassa de bar, escocells, etc.):

- Davant la parada 2,40m x 5m
- Parada Doble 2,40m x 40m (dos busos, punts de parada)
- Parada Normal 2,40m x 20m (un punt de parada)
- Parada Bus de Barri 2,40m x 10m
- Distància lliure mínima a façana 1,80m
- Encaminament de façana a inici de parada (des d'on arriba el bus)
- Alçada seient entre 0.43-0.48 cm
- Reposabraços al seient
- Suport isquiàtic
- Cap element voladís per sobre de 15cm de terra o alçada inferior a 220cm
- Aparells de comunicació acústica i visual (PIU) amb lletra contrastada i gran
- Lletre clara, gran (mín. 14cm) i contrastada en senyalística
- Informació en Braille
- Comunicacions situades entre 100cm i 140cm de terra
- Alçada de la vorera entre 12-15 cm (per poder desplegar la rampa)
- Paviment en bon estat i sense reixes <1cm
- Marquesina: espai interior cercle de 150cm

Els elements varien segons el tipus de parada: pal o marquesina, amb plataforma de formigó a la calçada etc

- Seria interessant saber a on es volen col·locar les noves parades.

S'ha fet des de l'IMPD un estudi de l'accessibilitat de les parades actuals. Podem recuperar l'anàlisi de les parades que seguiran funcionant, quan es sàpiga quines de les parades actuals seguiran funcionant.

- Els busos de grups:
 - Els punts de parada dels busos de grups han de ser accessibles i tenir identificat l'itinerari accessible fins als punts d'interès.
- Busos turístics:
 - Revisar l'accessibilitat dels busos turístics (els vinils impedeixen a les persones amb mobilitat reduïda usar cadenes de rodes veure la ciutat amb comoditat).
- **TP4: Pla de Comunicació:**
 - Tota aquesta informació ha de ser accessible i adaptada a les necessitats dels diferents col·lectius de persones amb discapacitat.

5.- Mobilitat en vehicle privat:

- **Reserves d'aparcament:**
 - Mantenir les places de reserves públiques per a persones amb mobilitat reduïda, per facilitar l'accés als equipaments del districte i en general als barris.

Fer revisió cada 4 anys (finals de 2018).

- Reserves privades: garantir l'accés a les places de reserves privades tant si s'utilitza la targeta de conductor com si s'utilitza la d'acompanyant (situació en que el conductor segurament no és resident a Ciutat Vella).

- **Accés als equipaments assistencials en l'horari de regulació:**

- Garantir l'accés en vehicle privat als equipaments assistencials públics i privats, residencials o de dia (centres ocupacionals, residències, centres d'atenció primària, hospitals, consultoris mèdics particulars,...) en qualsevol horari.

- **Tenir en compte les necessitats de les visites de grups de persones amb discapacitat física** que han d'arribar al districte amb vehicle col·lectiu en l'horari restringit.

- **Garantir que totes les pilones mòbils tinguin senyalització visual, auditiva i senyalització en el paviment, en un radi de 1,50 cm.**

- **Cóm garantir l'entrada i sortida dels taxis en general i dels taxis adaptats.**

- **AP.3.5. Tarifació social en els aparcaments i estacionaments**

- Tenir en compte l'estudi del greuge econòmic comparatiu de les persones amb discapacitat realitzat per l'IMPD.

6.- En relació a les propostes de cada barri:

- A partir de les línies marcades des del Pla de Mobilitat i de l'anàlisi de l'accessibilitat de la via pública de cada barri realitzada per l'IMPD i el Districte, valorar i prioritzar les intervencions a realitzar.
- Tot i així, hi ha propostes ja presentades, com és la necessària intervenció en el C/ Portal Nou, Plaça Sant Agustí Vell i C/ de les Basses de Sant Pere i C/ Sèquia en línia amb la proposta Eix Eixample-Mar, que caldria adequar al Pla de Mobilitat.

Guàrdia Urbana Barcelona

Informe sobre mesures del Pla de Mobilitat del Districte de Ciutat Vella

En referència a les diverses actuacions que es duran a terme dins del àmbit de la mobilitat de vianants, bicicletes, vehicles d'ús privatiu i transports de mercaderies inclosos dins del Pla de Mobilitat de Ciutat Vella, des de la Guàrdia Urbana es vol fer valorar algunes de les mesures proposades.

1ra. Pel que es refereix als carrers Princesa, Jaume I i Ferran com a un eix únic per creuar el districte amb bicicleta i amb les respectius usos de les calçades dels carrers Princesa i Ferran, realitzem la següent proposta:

El carrer Princesa i al carrer Ferran, durant l'horari de C/D (presumiblement de 9 a 12 hores) no pot tenir un carril de circulació de vehicles destinats al transport de mercaderies en sentit Llobregat i que aquest mateix carril es permeti el pas de bicicletes en direcció contraria (sentit Besós), tot i que es vulgui col·locar un senyal de circulació preferent a vehicles de transport de mercaderies. Per motius de seguretat del trànsit és del tot inviable que pel mateix carril circulin vehicles i bicicletes en direccions oposades. A llarg d'aquest horari s'hauria de prohibir la circulació de bicicletes en sentit Besós.

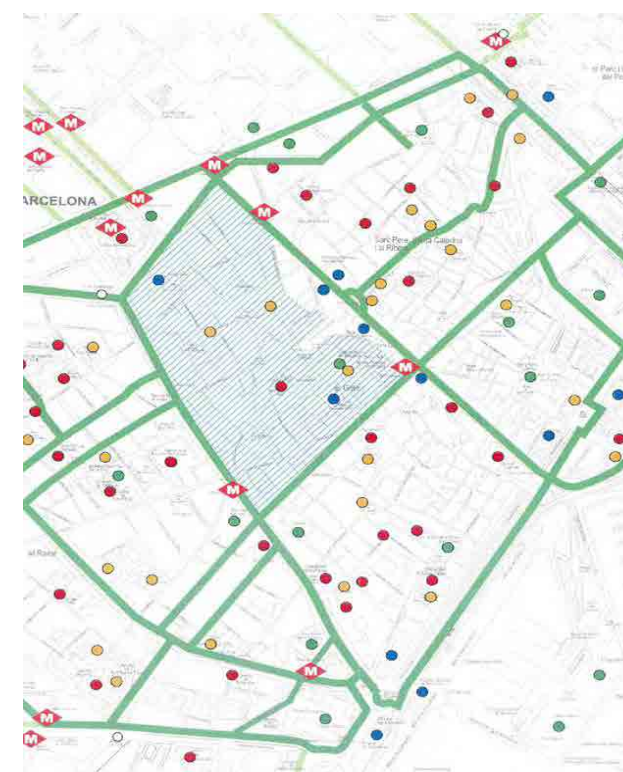
A més, en aquest mateix carril en horari de 12 a 20 hores (ús exclusiu per a veïns i bicicletes en ambdós sentits) s'hauran de marcar, de la forma més adequada que es decideixi, els carrils de circulació per bicicletes. Aquesta mesura evitaria que els vianants envaeixin de manera inconscient els carrils de circulació de les bicicletes i aquestes es limitarien a circular per les zones habilitades i no per qualsevol lloc, fet que evita la inseguretat dels vianants envers les bicicletes i ordena els fluxos de moviments.

Altre aspecte a valorar també en aquesta zona és la conveniència de combinar el carril de C/D amb aparcaments de zona verda en horari de 20 a 07 hores. Aquesta franja horària d'estacionaments per a veïns causarà certes dificultats en el moment en què a les 9 hores la zona estigui disponible per les operacions de C/D. S'hauria d'aplicar un control exhaustiu per part de BSM ja que la Guàrdia Urbana no es podrà responsabilitzar de l'acompliment de l'horari a causa de les limitacions de personal que existeixen i els diferents serveis operatius encomanats a les primeres hores del matí, com per exemple els controls als col·legis, operació Diana, etc...

2on. Pel que es refereix a la zona restringida de circulació per a bicicletes al barri Gòtic, volem que valoreu la següent proposta:

En el PMD (Pla de Mobilitat del Districte) es fa referència a una zona restringida de circulació de bicicletes en el barri Gòtic. Aquesta zona es preveu que de les 12 a les 20 hores tingui restringida la circulació de bicicletes excepte per aquells veïns que accedeixin al seu domicili. En aquest sentit cal disposar alguna eina de control per tal de tenir garanties del compliment de la restricció.

S'ha de comprovar i confirmar que existeix a la Ordenança de Circulació la possibilitat de realitzar aquesta prohibició i en cas que així sigui, s'ha d'adaptar el nomenclàtor d'infraccions per tal de poder denunciar aquesta infracció. En cas que no sigui possible la prohibició de circulació en aquesta zona i en els horaris concrets, s'haurà de modificar la Ordenança de Circulació o explorar altres possibilitats de regulació.



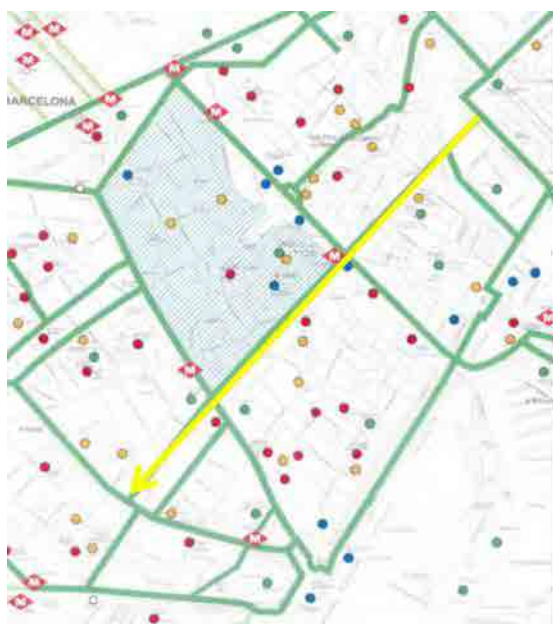
Des de la Guàrdia Urbana no es podrà abocar recursos específics per aquestes tasques de control i correcció d'infraccions, en cas que es produeixin. També cal valorar la dificultat en el control real del veïnatge.

És per aquest motiu que la Guàrdia Urbana es proposa un distintiu a les bicicletes a modus d'adhesiu que identifiqui de manera clara a tots els residents autoritzats. **TIPUS ITV**

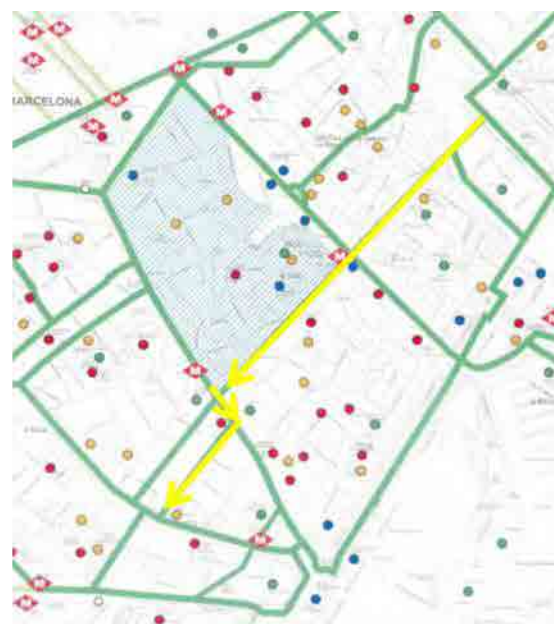
Els adhesius han de ser suficientment segurs per garantir que no es traspassen d'un usuari a un altre i que el control sigui efectiu.

3er. Pel que es refereix a la mobilitat en bicicleta, En el PMD (Pla de Mobilitat del Districte) s'articula un passadís que va des del Passeig Picasso fins a l'Avinguda Drassanes de forma directa passant pel carrer Princesa, travessant Via Laietana, carrer Jaume I, Plaça Sant Jaume, carrer Ferran, creuant La Rambla, carrer Unió (canvi de sentit de Besós a Llobregat) i Avinguda Drassanes.

La proposta de Guàrdia Urbana és que el canvi de direcció del carrer Unió no s'apliqui i es realitzi aquest canvi de direcció al carrer Nou de la Rambla. D'aquesta manera el carrer Nou de la Rambla tindria, en el tram de la Rambla fins l'Avinguda Drassanes sentit Llobregat, i des de l'Avinguda Paral·lel fins a l'Avinguda Drassanes sentit Besós.



Proposta actual



Proposta de Guàrdia Urbana

La proposta de Guàrdia Urbana està basada en la prevenció de la sinistralitat que podria produir-se en el tram de pas de les bicicletes des del carrer Ferran fins al carrer Unió, ja que segons la proposta inicial s'hauria de travessar la Rambla sense realitzar cap tipus de desviament. La Rambla és la via amb més volum de vianants de la ciutat i el fet de travessar-la sense cap desviament suposa un perill concret d'atropellament.

Afegir també que la situació de la nostra comissaria (Rambles entre Unió i Nou de la Rambla) fa del tot complicat el canvi de sentit de la circulació del carrer Unió. Aquest carrer és la via principal d'accés a la comissaria des del barri del Raval. El canvi de sentit de la circulació del carrer Unió provocaria dificultats greus en aquest sentit.

4art. En el PMD (Pla de Mobilitat del Districte) queden com a zones d'entrada al barri de la Ribera, Santa Caterina i el Born els carrers Méndez Núñez, Portal Nou, Princesa i Antic de Sant Joan i la inversió del carrer Ortigosa.

Aquestes zones ens semblen suficients pel volum de circulació rodada que ha d'assumir el barri, tenint en consideració que aquestes entrades estaran (algunes d'elles ja hi són) regulades mitjançant pilones hidràuliques i amb restriccions horàries i amb accés autoritzat per a veïns.

5è. En el PMD (Pla de Mobilitat del Districte) es regulen les zones de càrrega i descàrrega en horaris de 9 a 12 hores en les zones interiors del districte i en uns trams més amplis en les zones limítrofs amb la resta de districtes.

Pel que fa a les zones externes estem d'acord que hi hagi una regulació més ampla, amb horaris d'aproximadament entre 10 i 12 hores de finestra horària (com a màxim fins a les 20 hores). Per altra banda, creiem que aquest horari a l'interior pot no resultar suficient atenent al volum actual de mercaderies, ja que el tram de 3 hores per realitzar les tasques pròpies de la C/D juntament amb el volum de comerços del districte fa que des de la Guàrdia Urbana es vegi

probable que es produirà saturació de vehicles de mercaderies i entrades diferents a les hores establertes inicialment. Som conscients que la deriva cap a la reducció dels horaris de càrrega i descàrrega a tota la ciutat és un fet real i incontestable, però alhora demanem que es consideri el fet de poder regular de manera distinta determinades zones comercials, en les que amb l'ús i el pas d'un temps prudencial, es demostrï que la regulació es massa restrictiva i s'estigui obert a realitzar determinats canvis concrets.

6è. En el PMD (Pla de Mobilitat del Districte) es regulen les zones de càrrega i descàrrega i es determinen quins són els circuits de sortida dels vehicles de transport de mercaderies.

Concretament a la zona del Gòtic Nord, es marca la sortida dels vehicles que accedeixen per (itinerari 1) l'Avinguda Portal de l'Àngel pels carrers Santa Anna, (itinerari 2) Arcs - Plaça Nova - Avinguda Catedral - Capellans, i (itinerari 3) per la Plaça Cucurulla - Pi - Plaça Sant Josep Oriol - Plaça del Pi - Cardenal Casañas - Pla de la Boqueria i Rambles.

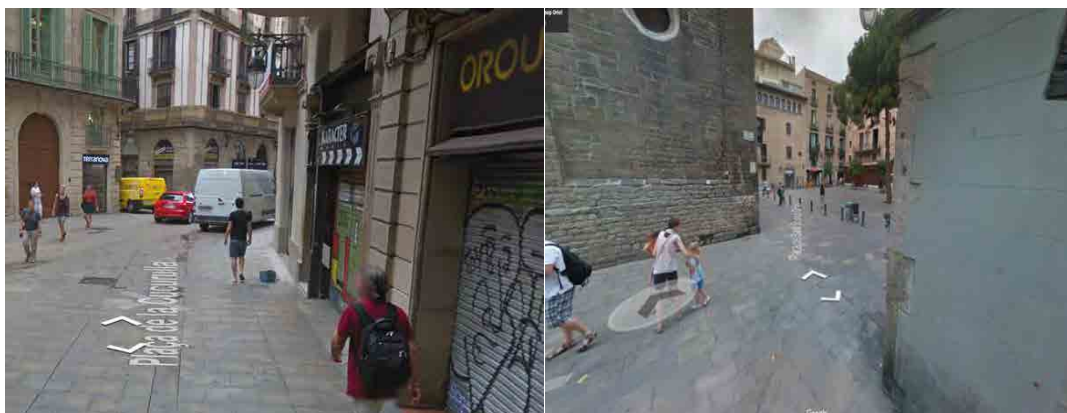
En aquest sentit, s'ha de valorar novament l'itinerari 3, ja que la configuració d'aquesta ruta de sortida planteja moltes dificultats de mobilitat de determinats vehicles.



A continuació podem observar com en determinats llocs el pas de vehicles és complex poder conviure el transport de mercaderies amb els vianants i les diferents activitats.

Com mostren les imatges inferiors, el pas de Plaça Cucurulla cap al carrer del Pi no és gaire apropiat per la circulació de vehicles de transport de mercaderies. Si parlem de furgonetes de fins a 3500 quilos no hi hauria gaire dificultat, però s'ha de considerar que els vehicles que descarreguen a la zona del Portal de l'Àngel poden ser, i de fet són, de dimensions superiors a causa del tipus de comerç d'aquesta avinguda (El Corte Inglés, Zara, Massimo Dutti....) tots comerços de gran volum de emmagatzematge.

També i amb més motiu ens trobem amb dificultats al gir de Plaça Sant Josep Oriol amb Plaça del Pi. Les dimensions de la calçada no són les adequades ja que hem de tenir en compte que al final del tram horari de la C/D hi haurà un volum de vianants superior al de les fotografies. És una zona d'atractiu turístic elevat. Alguns dies, s'instal·len fires de productes d'alimentació i a la Plaça Sant Josep Oriol, fires de pintors. Aquestes activitats quedarien compromeses amb el pas constant de vehicles de transports de mercaderies.



Plaça Cucurulla

Plaça Sant Josep Oriol – Plaça del Pi

A les imatges següents apreciem el pas estret des de la Plaça del Pi cap al carrer Cardenal Casañas. Aquest pas és del tot insuficient pel pas de determinats vehicles de transport. Al Pla de la Boqueria, tot i que el pas és més ample, també saturarà la plaça i és un pas habitual d'entrada i sortida de vianants des de la Rambla i a l'inrevés.

Per tal de poder donar pas als vehicles de manera àgil, des de la Guàrdia Urbana en fem dues propostes.

a) Prohibir el pas de vehicles de més de 3500 quilos i que aquests surtin pel carrer Arcs (itinerari 2) o pel carrer Santa Anna (itinerari 2)

b) Diversificar la sortida de vehicles pel carrer Portaferrissa i pel carrer del Pi.



Plaça del Pi –Cardenal Casañas

Cardenal Casañas – Pla de la Boqueria

Existeix una problemàtica que no s'ha valorat, segurament per no tenir coneixement, que es dona al carrer Trafalgar.

El Palau de la Música Catalana rep de manera habitual i de dilluns a divendres fins a 20 autocars. Aquest autocars provenen dels diferents col·legis d'arreu de Barcelona i Catalunya, amb nens d'edats compreses entre els 3 i 14 anys. La problemàtica es dona quan els autocars no tenen possibilitat de realitzar la parada per tal que els nens baixin i s'apropin al Palau de la Música.

Actualment existeix una zona habilitada que només poden parar 2 autocars. El volum d'arribades dels autocars i el tipus de passatgers que hi transporten, fa que sigui convenient habilitar una zona de parada, no d'estacionament, pels autocars que arriben al Palau de la Música.

Al carrer Trafalgar, existeix la reserva de seguretat de la comissaria del Cos Nacional de Policia i a continuació una reserva d'estacionament per a C/D. Aquesta reserva seria la ideal per poder habilitar una zona pels autocars. L'horari seria de 9 a 13 hores de dilluns a divendres. Per part del Palau de la Música, disposen d'auxiliars que en el moment d'arribada dels autocars, gestionen la pujada i baixada dels alumnes.

Demanam que es valori aquesta proposta de manera positiva, ja que a més de garantir la seguretat dels alumnes que visiten el Palau de la Música, eviten una problemàtica que actualment s'està produint de manera habitual, on els autocars paren al carrer Trafalgar en un llocs no habilitats per fer-ho i generen diversos problemes de mobilitat. El fet de portar menors i la seva arribada al lloc de manera segura, és una prioritat per la Guàrdia Urbana.



Carrer Trafalgar. Reserva de seguretat de la comissaria del Cos de Nacional Policia

7è. En el PMD (Pla de Mobilitat del Districte) es regulen les zones de càrrega i descàrrega i es reconsideren algunes de noves.



Carrer Trafalgar 6. Reserva de càrrega i descàrrega

Cal dir que la reserva no hauria de ser completa, ja que segurament es pot valorar deixar espai per alguna de les places per C/D, ja que amb quatre places per autocars ja seria suficient.

Estudiar a Trafalgar si es pot ampliar l'espai de parada de bus discrecional escolar i/o equipaments.

Quan es parli d'autobusos discrecionals han d'haver de turistes, escoles, entitats, i ha de poder haver una altres xarxa discrecional amb el mateix sistema però només per escoles i equipaments del Dte. (Pl. Calalunya, Trafalgar, Liceu, etc.) Estudiar demandes, ubicacions, horaris, etc.

Aprofitar la C/D que el cap de setmana es pugui utilitzar com a parada i/o estacionament de veïns.

Sotsinspector Guàrdia Urbana

01/03/2018

Comentaris Responsable de manteniment de via pública i edificis, Direcció de Llicències i Espai Públic. Districte de Ciutat Vella. Ajuntament de Barcelona

El que està subratllat en groc es per revisar Mobilitat.

Del informe:

1- No, es per deixar un espai més tranquil.

2- Si

3- No, per deixar un espai més tranquil i distribuir millor la xarxa de vianants.

4- No, l'objectiu es traslladar aquest eix a Via Laietana.

5- Ok

BICIBLETA

1- si

2- No, s'haurà de marcar en plataformes úniques per seguretat.

tmb

1- El PMD s'ha d'incorporar que cal el replanteig de la PI Urquinaona per que pugui girar Autobusos i pujar per VL i no per Junqueres. S'ha de treure Junqueres del plànol de xarxa de transport públic, però indicar que cal replantejar PI Urquinaona.

2- OK. Desplaçar la parada. A valorar amb TMB.

3- Ok

VEHICLE PRIVAT

1- Cal revisar Ortigosa i fer estudi d'aquest accés. Ho dibuixem com a proposta

5. Annex

Annex 1. Recull total de propostes i retorn

FONT	TEMA	BARRI	PROPOSTA	DESCRIPCIO	VOTS	INCORPORADA	RESPOSTA
DECIDIM	Altres	Districte	Adornar amb llums de nadal el Passeig Joan de Borbó	Falta de llums de nadal al passeig Joan de Borbó.	0	NO	No es una estratègia del PMD
23-nov	Altres	El Raval		Cal explicar molt bé la normativa, com a pas previ per a fer-la complir.	0	SI	Incorporada a l'estratègia del PMD
23-nov	Altres	El Gòtic		Recollida de mobles per la tarda	0	NO	No es objecte del PMD
23-nov	Altres	Districte		Horaris dels camions de la neteja	0	SI	Incorporat a l'estratègia de la DUM
23-nov	Altres	Districte		El model suposa un efecte negatiu pels comerciants	0	-	COMENTARI
23-nov	Altres	Districte		Els negocis il·legals fomenten que no es compleixin les normes	0	-	COMENTARI
23-nov	Altres	El Gòtic		Malgrat que no està vinculat directament amb la mobilitat, es menciona que al barri existeix una problemàtica relacionada amb la brutícia, l'incivisme i la neteja insuficient.	0	NO	No es objecte del PMD
23-nov	Altres	Districte		Els camions grans no han de passar per carrers estrets	0	SI	Incorporada a l'estratègia de la DUM
23-nov	Altres	La Barceloneta		Als edificis on viuen persones grans, cal instal·lar uns ascensors per tal que puguin baixar al carrer.	0	-	Enviat a serveis tècnics. No es un tema el Pla de mobilitat
23-nov	Altres	Sant Pere, Santa Caterina i La Ribera		Troballes del baluard o de color verd que ara falta, o color groc que ara no existeix. Zona de jocs caldria fer-ho	0	-	COMENTARI
23-nov	Altres	Sant Pere, Santa Caterina i La Ribera		Evitar els vehicles de rec als carrers a les 4 o a les 5 de la matinada.	0	-	Enviat a serveis tècnics
23-nov	Altres	Districte		Via Laietana té pocs veïns (poc residencial) i això és un risc.	0	-	COMENTARI
23-nov	Altres	Districte		Els creuers i els avions suposen un problema greu de contaminació. Encara que aquesta contaminació no es quedi a Barcelona, el fet és que es genera i afecta a les persones. Està bé que es faci èmfasi en la mobilitat en cotxe, que l'Ajuntament modifiqui la seva flota de cotxes per fer-la de vehicles elèctrics, però s'han d'abordar altres qüestions, com els creuers o avions.	0	NO	No es objecte del PMD
18-dic	Altres	Districte		Les persones del CAP de Drassanes va a l'Hospital del Mar.	0	SI	Incorporada a l'estratègia del transport públic
18-dic	Altres	Districte		Hi ha un problema amb el soroll dels vehicles de neteja durant la nit. Passen a altes hores de la matinada i és una activitat incompatible amb el descans del veïnat. La neteja amb vent sembla contraproductiu, ja que tota la corrent de les màquines s'eleva com un remolí que arriba als habitatges dels	0	SI	Incorporada a l'estratègia del PMD

				veïns i veïnes.			
DECIDIM	Aparcament	El Gòtic	Aparcaments per a residents al Passeig Colón	Com tenim manca de aparcaments per vehicles. Proposo transformar les voreres com tenen a Capitania Militar. Des de l' inici del passeig fins a Capitania. i seria zona verda.	7	NO	Incompatible amb el PMD
DECIDIM	Aparcament	Districte	Aparcaments perimetrals al Districte per a motocicletes.	Masses aparcaments de motos al centre del districte. No s'hauria de permetre l'aparcament al centre la ciutat. Moltes motos aparquen a places de la ciutat del centre de la ciutat.	6	SI	Incorporada a l'estratègia de l'aparcament
DECIDIM	Aparcament	Districte	Diferents tarifes d'aparcament en funció de les usuàries.	Plantejar preus especials per a residents, tant en pàrquings públics com privats, acordades per l'Ajuntament i les empreses privades que gestionen aparcaments.	5	SI	Incorporada a l'estratègia de l'aparcament
DECIDIM	Aparcament	El Raval	Mobilitat reduïda: Places estacionament temporal de vehicles reservades a llocs estratègics	Al Carrer Sant Pau, a l'alçada del Col·legi Collaso i Gil i justament enfront de l'espai Social Raval, no hi ha cap mena d'aparcament temporal per persones amb mobilitat reduïda. A l'espai Social del Raval venen moltes persones amb mobilitat reduïda, i donat que també està al costat el col·legi, estaria bé tenir algun tipus de plaça per poder estacionar temporalment cotxes que transporten persones amb este tipus de condició.	3	-	Demanat estudi a Serveis Tècnics del districte
DECIDIM	Aparcament	El Raval	Garantir la visibilitat del passos de vianants a la Rambla del Raval	Eliminar una plaça d'aparcament a banda i banda de cada pas de vianants a la Rambla del Raval per tal de garantir la seguretat de les persones que creuen. Actualment la visibilitat es insuficient, les persones creuen molt confiades, i es produeixen situacions de risc. La solució d'alliberar places d'aparcament a banda i banda del pas de vianants ja s'ha implantat a altres municipis en situacions anàlogues amb resultats satisfactoris.	3	SI	Pla Local de Seguretat Viària
DECIDIM	Aparcament	Sant Pere, Santa Caterina i La Ribera	Creación de plazas de aparcamiento de ZONA VERDE	Debido a la reestructuración urbanística se han ido eliminando paulatinamente plazas de aparcamiento de zona verde alrededor de la ZONA DEL BORN, Si antes ya eran escasas, ahora son más que insuficientes, por lo que pedimos que se transformen las zonas azules en verdes o se creen nuevas plazas verdes.	2	SI	Incorporada a l'estratègia de l'aparcament
DECIDIM	Aparcament	Districte	Tornar a donar el carnet als familiars del barri per aparcar	Molts familiars de veïns del barri no poden aparcar quan els venen a veure. Demanem que se'ls hi doni un carnet als familiars perquè puguin aparcar al barri amb prioritat com abans.	2	NO	Impossible de gestionar

DECIDIM	Aparcament	Districte	Disposar de més aparcaments	Un dels grans problemes del districte són els carrers estrets i la circulació sobretot a primeres hores del matí de furgonetes de repartiment que al aturar-se dificulta enormement la mobilitat tant de vianants, com de ciclistes i qualsevol altre. Caldria disposar de mes zones de càrrega descàrrega amb limitació de temps per tal que els industrials els puguin fer servir i no acaparar-los.	1	SÍ	Incorporada a l'estratègia de la DUM
DECIDIM	Aparcament	La Barceloneta	Controlar molt més l'aparcament de motocicletes a les voreres a la Barceloneta	Les motocicletes aparquen a les voreres de la Barceloneta i impedeixen molts cops la circulació dels vianants pels carrers estrets.	1	SÍ	Incorporada a l'estratègia de l'aparcament
DECIDIM	Aparcament	Districte	Fer efectiva la prohibició de no aparcar cotxes a la Plaça Sil	Tot i que està prohibit, els cotxes hi aparquen igual i molesten els veïns.	0	SÍ	Incorporada a l'estratègia de l'aparcament
DECIDIM	Aparcament	El Gòtic	Fer efectiva la prohibició de no poder aparcar motocicletes al passatge de la Pau.	Les motos aparquen i sobre la vorera molestant el pas dels vianants i la policia no les multa.	0	SÍ	Incorporada a l'estratègia de l'aparcament
DECIDIM	Aparcament	El Gòtic	Treure aparcament moto Plaça George Orwell, i prohibir aparcar-hi motos.	Les motocicletes aparcades molesten els vianants.	0	SÍ	Incorporada a l'estratègia de l'aparcament
DECIDIM	Aparcament	La Barceloneta	Cal mantenir la zona blava dels carrers Cervera i Dr. Aiguader (La Barceloneta).	Cal mantenir la zona blava dels carrers Cervera i Dr. Aiguader.	0	NO	Incompatible amb el PMD
DECIDIM	Aparcament	La Barceloneta	Assegurar un preu assequible dels pàrquings soterrats pels veïns (La Barceloneta).	Cal assegurar un preu assequible dels pàrquings soterrats pels veïns, com a mínim similar al preu de la Zona Verda.	0	SÍ	Incorporada a l'estratègia de l'aparcament
DECIDIM	Aparcament	Districte	Reduir els preus de les places d'aparcament pels veïns.	El fet que moltes de les places d'aparcament siguin privades dificulta que es pugui incidir de manera directa sobre els preus.	0	SÍ	Incorporada a l'estratègia de l'aparcament
DECIDIM	Aparcament	Districte	Mantenir les Zones Verdes ja existents.	Mantenir, com a mínim, les Zones Verdes ja existents al districte i fer esforç per reduir el preu dels aparcaments, es fa especial èmfasi en els de titularitat i gestió pública.	0	SÍ	Incorporada a l'estratègia de l'aparcament
DECIDIM	Aparcament	La Barceloneta	Falta d'aparcaments a la Barceloneta pels veïns	Seria necessari habilitar més llocs d'aparcaments pels veïns.	0	SÍ	Incorporada a l'estratègia de l'aparcament
DECIDIM	Aparcament	El Raval	Aparcaments motos	El carrer Valldonzella tram J. Costa/ Ronda. Ests ple de motos q entorpeixen al vianant, aceres molt estretes i canvi de una banda de la voravia a l'altre. Aquest tram de carrer fa anys estava previst fer-lo per a vianants. Possibles llocs d'aparcament a la plaça Terenci Moix o en el mateix carrer Valldonzella en el tram q va cap a passatge sant bernat	0	SÍ	Incorporada a l'estratègia de l'aparcament

DECIDIM	Aparcament	Districte	Diferents tarifes d'aparcament en funció de les usuàries.	Plantejar preus especials per a residents, tant en pàrquings públics com privats, acordades per l'Ajuntament i les empreses privades que gestionen aparcaments.	0	SI	Incorporada a l'estratègia de l'aparcament
DECIDIM	Aparcament	Districte	Augmentar el numero de places d'aparcaments	El barri disposa de poques places per aparcar i els veïns molts cops no poden aparcar.	0	-	Demanat estudi a Serveis Tècnics del districte
DECIDIM	Aparcament	Districte	Aparcaments perimetrals per a motocicletes.	Masses aparcaments de motos al centre del districte. No s'hauria de permetre l'aparcament al centre la ciutat. Moltes motos aparquen a places de la ciutat, per exemple.	0	SI	Incorporada a l'estratègia de l'aparcament
DECIDIM	Aparcament	Districte	Prohibir aparcar motocicletes al carrer Peu de la Creu	Les motocicletes aparquen en aquest carrer i dificulten el trànsit dels vianants per l'acera.	0	SI	Incorporada a l'estratègia de l'aparcament
DECIDIM	Aparcament	Districte	Desenvolupar una xarxa d'aparcaments i punts de càrrega per a vehicles elèctrics (Districte).	La idea és posar endolls a les Zona Verda. S'especifica que la idea no és generar més zones de pàrquing, sinó aprofitar les ja existents i facilitar la instal·lació de punts de càrrega.	0	SI	Incorporada a l'estratègia de l'aparcament
23-nov	Aparcament	La Barceloneta		En tema d'aparcaments, cotxes i motos prioritziació d'aparcaments soterranis, mentre que la superfície estaria reservada a les bicicletes. Cal començar pels vehicles dels visitants.	0	-	-
23-nov	Aparcament	La Barceloneta		Cal fomentar un preu assequible per als aparcaments soterrats, similar al de la zona verda.	0	SI	Incorporada a l'estratègia de l'aparcament
23-nov	Aparcament	El Gòtic		Es considera que hi ha aparcaments suficients, però són molt cars. Com a mínim, caldria oferir un incentiu perquè la gent del barri pugui aparcar de manera més assequible que la resta de la gent.	0	SI	Incorporat a l'estratègia de l'aparcament
23-nov	Aparcament	El Gòtic		Cal saber quins aparcaments públics hi ha al barri perquè són els que és més fàcil gestionar en temes de preu.	0	-	COMENTARI
23-nov	Aparcament	Districte		No es vol que les zones verdes d'aparcament disminueixin. Hi ha algunes zones verdes a l'altra banda del Paral·lel, i es demana que aquesta situació no empitjori.	0	SI	Incorporada a l'estratègia de l'aparcament
23-nov	Aparcament	El Gòtic		Facilitar els aparcaments als veïns a preus reduïts. No hi ha suficient espai d'aparcament pels veïns.	0	SI	Incorporada a l'estratègia de l'aparcament
23-nov	Aparcament	La Barceloneta		Solo acceso a los coches de los vecinos	0	-	COMENTARI
23-nov	Aparcament	La Barceloneta		Plaça Hilari C/ Salamanca, cantonada Sant Carles. Els vehicles que estan aparcats fer-ho al costat de la plaça.	0	-	Enviat a serveis tècnics
23-nov	Aparcament	La Barceloneta		Els pàrquings del barri són de titularitat o gestió privada. Es considera que els preus són massa elevats.	0	-	COMENTARI

23-nov	Aparcament	La Barceloneta		Un dels plantejaments que es fan és que els visitants aparquin als pàrquings i que les zones blaves existents es converteixin en zones verdes.	0	SI	Incorporada a l'estratègia de l'aparcament
18-dic	Aparcament	El Gòtic		Xarxa d'aparcaments i punts de càrrega per a vehicles elèctrics. Es menciona que aquests punts s'haurien de treballar conjuntament amb els aparcaments. Des de l'equip tècnic es menciona que serà així, ja que es volen posar endolls a la Zona Verda. S'especifica que la idea no és generar més zones de pàrquing, sinó aprofitar les ja existents i facilitar la instal·lació de punts de càrrega.	0	SI	Incorporada a l'estratègia de l'aparcament
DECIDIM	DUM	Districte	Garantir un repartiment de mercaderies adequat al teixit urbà de Ciutat Vella	Donada la morfologia dels carrers de Ciutat Vella, no es possible que la distribució de mercaderies es faci amb els mateixos camions que reparteixen mercaderies a la resta de la ciutat. Altres ciutats com Copenhaguen han desenvolupat alternatives a la distribució de mercaderies tradicional, pels teixits de casc antic. Les autoritats competents a Barcelona podrien fer una visita a Copenhague i aprendre d'aquest exemple exitós, que potser els inspira a trobar solucions adequades per la ciutat.	5	SI	Incorporada a l'estratègia de la DUM
DECIDIM	DUM	El Gòtic	Limitació del vehicles de gran volum als carrers d'El Gòtic	S'hauria de limitar la circulació de vehicles de gran volum pels carrers del barri. la configuració i dimensions dels carrers fa que aquest vehicles dificultin les altres mobilitats per la quantitat de maniobres que han de fer i fan malbé els carrers i els edificis	2	SI	Incorporada a l'estratègia de la DUM
DECIDIM	DUM	Districte	Almacenes, plantas bajas	Debido a la situación que tenemos de falta de vivienda en Ciutat Vella, y la necesidad de plantas bajas para las personas mayores con problemas de movilidad, habría que recuperar todas las que se han convertido en almacenes, siendo siempre una vivienda, y prohibirlo desde este momento, y en ningún caso puedan hacer cambio de uso para almacén.	2	-	Demanat estudi a Serveis Tècnics del districte
DECIDIM	DUM	Districte	Regular el pas de vehicles grans.	Així com l'activitat de càrrega i descàrrega. És positiu que hi hagi un horari restringit per a fer aquesta activitat, però es dubta que es pugui realitzar tota la DUM en un horari restringit.	1	SI	Incorporada a l'estratègia de la DUM
DECIDIM	DUM	El Gòtic	Establir, la Rambla, enfront de la Virreina, una plaça de càrrega i descàrrega amb prioritat per a floristes	De la mateixa manera que n'hi ha a tota la Rambla reservades per a hotels. Plantejar-se un distintiu propi: les floristes es troben que sovint no hi ha lloc a la càrrega i descàrrega. Per ubicació, elles no poden usar l'aparcament de la Gardunya. La guàrdia urbana generalment és comprensiva, però quan venen guàrdies de reforç d'altres districtes, no coneixen la situació i s'hi generen situacions incòmodes.	0	-	Inclòs i enviat a equip disseny Rambla

DECIDIM	DUM	Sant Pere, Santa Caterina i La Ribera	Treure el carrega i descarrega del carrer ortigosa, per tenir més aparcaments.	Treure el carrega i descarrega del carrer ortigosa, per tenir més aparcaments.	0	NO	Calen places de C/D al perímetre del districte i existeix aparcament proper.
DECIDIM	DUM	El Raval	Planificar un increment de les zones de càrrega i descàrrega (El Raval).	La reforma del model de càrrega i descàrrega ha de plantejar-se de manera progressista, ja que cal planificar un increment de les zones de càrrega i descàrrega que tingui en compte el possible creixement d'aquesta activitat al llarg els pròxims anys. Bona part de l'activitat de DUM es pot dur a terme amb bicicleta o amb altres petits vehicles.	0	SÍ	Incorporada a l'estratègia de la DUM
DECIDIM	DUM	La Barceloneta	Compaginar funcions de les zones d'aparcament i DUM (La Barceloneta).	Es considera bona idea que algunes zones blaves i verdes esdevinguin zones de DUM durant un horari preestablert. Es fa menció al Carrer Almirall Cervera, Passeig Joan de Borbó, Dr. Aiguader i el Passeig Marítim com a possibles zones on poder aplicar aquesta iniciativa.	0	-	Demanat estudi a Serveis Tècnics del districte
DECIDIM	DUM	La Barceloneta	Replantejament de les zones de DUM al barri (La Barceloneta).	Posar punts de càrrega i descàrrega al Front Marítim és poc viable, en canvi altres vies, com el Carrer Almirall Cervera es veuen més factibles. De la mateixa manera, es percep que el Carrer Atlàntida pot ser una bona zona de DUM, però el Carrer Baluard no tant. Cal fer més petites les zones de DUM a Carmeño i Pinzón i posar zones DUM a la Plaça del Mercat de la Barceloneta (La Repla), cantonades d'Atlàntida i Baluard amb Sant Carles.	0	SÍ	Incorporada a l'estratègia de la DUM
DECIDIM	DUM	El Gòtic	Impedir l'accés a la Plaça Nova a través de Via Laietana (El Gòtic).	Caldria buscar alguna mesura des del Carrer Tapissaria fins a l'Hotel Colón per impedir l'accés. Hi ha dies com el dissabte el matí on hi ha acumulació de vehicles. Fins i tot els vehicles municipals i d'escombraries utilitzen aquesta ruta.	0	-	-
DECIDIM	DUM	El Gòtic	Mantenir la finestra horària de DUM de 15.30h a 16.30h (El Gòtic).	No tant per la tasca pròpiament de DUM, sinó per permetre l'accés a professionals que han de treballar al districte (paletes, lampistes, etc.) i que no poden fer la seva feina en horari de matins.	0	-	Demanat estudi a Serveis Tècnics del districte
DECIDIM	DUM	Districte	Regulació de la DUM al districte.	Establiment d'un horari per a la càrrega i descàrrega de mercaderies, i que s'adoptin les mesures necessàries per a fer complir la normativa. Aquests horaris han de ser restringits, i aquesta activitat s'ha de desenvolupar a llocs adequats (evitar carrers estrets, espais d'intensa circulació de vianants, etc.).	0	SÍ	Incorporada a l'estratègia de la DUM
DECIDIM	DUM	El Raval	Carrega i descarrega + DUM Joaquin Costa	Podeu fer el p...favor de posar la pila de Joaquín Costa q n'estem farts de mentides i sorolls. Els camions fan la carrega i descarrega a qualsevol hora del dia, de vegades i força sovint, en zones prohibides creant uns caos horrorós. Si fa 2 anys q se'm va dir, i res aguantant soroll i mala llet.	0	SÍ	Incorporada a l'estratègia de la DUM

				Com q suposo q la meva proposta, després de 2 anys es deu haver perdut que sapigueu que abans, quan el carrer era per a vianants, les zones de DUM eren a la Plaça Àngels i plaça Pes d la Palla			
DECIDIM	DUM	Districte	Adequar els horaris de descàrrega de normativa de mercats	Adequar els horaris de descàrrega de normativa de mercats (actualment obliga a descarregar abans de les 9 del matí)a la de carga i descàrrega general.	0	SÍ	Incorporada a l'estratègia de la DUM
23-nov	DUM	La Barceloneta		Es menciona que Atlàntida pot ser un bon carrer per a la C/D, però Baluard no.	0	-	Enviat a serveis tècnics
23-nov	DUM	La Barceloneta		Hi ha un problema de zones de C/D irregulars, cal reformular aquests espais per tal que esdevinguin útils per a les necessitats de la DUM i es compaginin amb l'activitat dels veïns. Situar més zones de C/D a la zona del carrer Dr. Aiguader o Salvat Papasseit.	0	-	COMENTARI
23-nov	DUM	La Barceloneta		També es planteja que hi hagi zones que siguin de C/D durant algunes hores al dia, i que després esdevinguin zona blava, per aprofitar aquests espais com a aparcaments. Almirall Cervera i Passeig Marítim com a principals vies on s'apliqui aquesta mesura.	0	SÍ	Incorporada a l'estratègia de la DUM
23-nov	DUM	La Barceloneta		Es considera que Almirall Cervera és factible, però al Front Marítim és més complicat.	0	-	-
23-nov	DUM	La Barceloneta		Cal desenvolupar un seguit de focus de DUM que es projectin a l'interior del barri però que no el saturin.	0	SÍ	Incorporada a l'estratègia de la DUM
23-nov	DUM	La Barceloneta		Algunes d'aquestes zones poden ser C/ Cermeño - Joan de Borbó tot el que es pugui - Salvat Papasseit combinant amb la zona blava i Front Marítim la zona del final.	0	SÍ	Incorporada a l'estratègia de la DUM
23-nov	DUM	El Raval		El plantejament d'horaris estrictes de DUM presenta alguns problemes, com el fet que hi ha activitat DUM que només es pot fer durant unes hores al dia, i que a vegades no coincideixen amb les hores plantejades de C/D.	0	-	COMENTARI
23-nov	DUM	El Raval		De totes maneres, es considera important establir una finestra de C/D de 9 a 12 del matí, i que tingui certa flexibilitat per casos específics.	0	SÍ	incorporat a l'estratègia de la DUM
23-nov	DUM	El Raval		La resta del dia, la C/D es podrà fer amb bicicleta o amb carret.	0	SÍ	incorporat a l'estratègia de la DUM
23-nov	DUM	El Raval		També es comenta que avui en dia és imprescindible tenir telèfon mòbil per a fer ús de les zones de C/D.	0	SÍ	incorporat a l'estratègia de la DUM
23-nov	DUM	El Raval		La proposta de punts de distribució de mercaderies ha de ser una proposta progressista, de tal manera que tingui en compte un increment important del nombre de punts. Per altra banda, cal que la	0	SÍ	incorporat a l'estratègia de la DUM

				mobilitat en bicicleta i altres mitjans tingui alguna mena d'incentiu (un horari ampli o casi il·limitat de C/D).			
23-nov	DUM	El Raval		Hi ha una situació de bars que no tenen magatzem o que no tenen un magatzem suficientment gran, un fet que ha multiplicat l'activitat de DUM al barri i al Districte.	0	NO	No es objecte del PMD
23-nov	DUM	Districte		Senyalització que no es respecte	0	-	COMENTARI
23-nov	DUM	Districte		Descàrrega de mercaderies	0	-	COMENTARI
23-nov	DUM	El Gòtic		DUM. Els camions van a gran velocitat, no respecten la regulació.	0	-	COMENTARI
23-nov	DUM	La Barceloneta		Problemes amb la càrrega i descàrrega durant la nit	0	-	COMENTARI
23-nov	DUM	Districte		En calles estrechas donde se utilizan las viviendas para hacer de almacenes, se paran en medio de la calle y la cortan. Cada vez hay más.	0	-	COMENTARI
23-nov	DUM	Districte		Límite de horario carga y descarga	0	-	COMENTARI
23-nov	DUM	Districte		Es muy buena idea, pero en el recorrido marcado, porque las calles son de diferentes medidas y en algunas un microbus no cabe, rompería todos los retrovisores, como ya hacen los repartidores.	0	-	COMENTARI
23-nov	DUM	Districte		Horari càrrega dos	0	-	COMENTARI
23-nov	DUM	Districte		Comiones y furgonetas o bien aparcamientos, o bien horarios 8-10 para hacer cargas y descargas.	0	-	COMENTARI
23-nov	DUM	La Barceloneta		S'explica un model de "tot o res". Obrir unes finestres de certes hores per fer la càrrega i descàrrega, mentre que la resta del dia estarà vetat l'accés del vehicle motoritzat (únicament es podrà fer repartiment amb bicicleta, tricycle, a peu, etc.)	0	-	COMENTARI
23-nov	DUM	La Barceloneta		Es considera que establint aquests horaris estrictes no es podrà fer tota la càrrega i descàrrega que requereix el barri.	0	-	COMENTARI
23-nov	DUM	La Barceloneta		Hi ha un problema de DUM sobretot pel que fa als grans vehicles. No es compleixen les regulacions, els vehicles haurien d'entrar al mercat, per exemple, però no ho fan, per comoditat.	0	-	COMENTARI
23-nov	DUM	La Barceloneta		Hi ha d'haver un horari i uns espais adequats per a realitzar les tasques de càrrega i descàrrega.	0	SÍ	Incorporada a l'estratègia de la DUM
23-nov	DUM	La Barceloneta		A Maquinista s'han tret els espais de DUM.	0	-	COMENTARI
23-nov	DUM	La Barceloneta		Evitar la càrrega i descàrrega durant les hores de descans del veïnat.	0	SÍ	Incorporada a l'estratègia de la DUM
23-nov	DUM	La Barceloneta		Difícilment es donarà solució al tema de la DUM si no es deixen de convertir els habitatges en magatzems	0	-	COMENTARI

23-nov	DUM	Sant Pere, Santa Caterina i La Ribera		Plaça Dr. Aiguader IS-17 / Vallehermoso / Carrer Marquessa / Carrer Ocata càrrega i descàrrega amb camions i furgos entren a descarregar i no és zona prevista.	0	SI	Proposta concreta
23-nov	DUM	Districte		Millor concentració d'horaris	0	SI	Incorporada a l'estratègia de la DUM
23-nov	DUM	Sant Pere, Santa Caterina i La Ribera		Cal regular el pas de vehicles grans, com l'activitat de càrrega i descàrrega. Es considera positiu que hi hagi un horari restringit per a fer aquesta activitat, però es dubta que es pugui realitzar tota la DUM en un horari restringit.	0	-	COMENTARI
23-nov	DUM	Districte		Regulació per franges horàries	0	SI	Incorporada a l'estratègia de la DUM
23-nov	DUM	El Raval		La creació de franges horàries en la DUM es considera fonamental per a estructurar la mobilitat. Per tant, es considera important que el Pla contempli la creació d'aquestes franges.	0	SI	Incorporada a l'estratègia de la DUM
23-nov	DUM	Districte		Si realment es fan polítiques perquè la paqueteria es transporti de manera més sostenible, molt bé. Però hi ha càrregues que no es poden transportar de manera sostenible. Empreses i hotels són els que més transport de paqueteria necessiten, i sovint aquest transport s'ha de fer amb furgoneta o camió.	0	-	COMENTARI
18-dic	DUM	El Gòtic		Zona del Carrer Marquessa i Dr. Aiguader, hi ha circulació durant tot el dia, ja que molts vehicles desvien la seva ruta per estalviar-se la meitat dels semàfors i no passar per Pla de Palau i arribar directament al Passeig d'Isabel II. Per altra banda, hi ha també una problemàtica d'estacionaments i de DUM irregular.	0	SI	Proposta específica
18-dic	DUM	El Gòtic		Carrer Magdalena: hi ha molta menys circulació de C/D ja que degut a la Fira de Santa Llúcia poden estacionar a altres joves. S'apunta que si bé hi ha encara estacionament a la Plaça Nova, n'hi ha menys.	0	-	COMENTARI
18-dic	DUM	El Gòtic		Es vol treballar per aconseguir que el pàrquing soterrat de la zona del Mercat de Santa Caterina esdevingui també una zona de DUM continuada durant el dia. Evitant l'estacionament a la superfície.	0	-	COMENTARI
18-dic	DUM	El Gòtic		Els camions són sovint de les mateixes parades o botigues del Mercat, no són distribuïdors. Són un problema per la circulació per vies amb vianants.	0	-	COMENTARI
18-dic	DUM	El Gòtic		Es pregunta si amb la implementació de l'horari de 9 a 12, s'eliminarà la finestra horària que hi havia fins ara al migdia. Des de l'equip tècnic es menciona que aquesta és la idea. Algú comenta que és una mala idea ja que no només s'ha de tenir en compte la DUM de caràcter comercial, sinó	0	NO	Son col·lectius diferents i cal regular aquesta problemàtica.

				que hi ha un seguit d'activitats (paletes, lampistes, etc.) que han d'accedir al barri al migdia, per exemple. Actualment aquest horari és de 15.30h a 16.30h i es considera que cal mantenir-lo. S'especifica que aquest potser no és tant un horari que s'hauria de definir per a C/D, sinó més aviat per a activitat professional.			
18-dic	DUM	El Gòtic		El criteri del canvi d'horari per a les zones DUM s'ha de fer tenint en compte els usos de les vies per part, sobretot dels vianants. És a dir, cal tenir en compte el flux de vianants, les activitats específiques que hi pugui haver en determinats carrers (entrada i sortida de centres escolars, punts d'interès turístic, etc.) a l'hora de definir aquestes hores de càrrega i descàrrega sense generar saturació. Potser en algunes zones es pot obrir unes hores i amb altres unes hores diferents.	0	-	COMENTARI
18-dic	DUM	El Gòtic		Des de l'equip tècnic es menciona que ja es tenen en compte els diversos usos de l'espai públic, i que el vianant ha de tenir prioritat per entrar i sortir de l'escola, anar al CAP, etc. O desplaçar-se a on vulgui. Es valorarà quina ha de ser la finestra horària en relació als usos de la via pública. També es menciona que potser es poden contemplar horaris específics per aquelles zones amb una singularitat rellevant, com el Gòtic Nord.	0	-	COMENTARI
18-dic	DUM	Districte		L'equip tècnic també menciona que obrir una finestra horària d'entrada i sortida d'activitats professionals o visitants dels veïns pot suposar un altre problema, com que s'aprofitei per a realitzar càrrega i descàrrega o que sobre el terreny s'allargui excessivament aquesta franja d'activitat, i es solapi amb la sortida dels nens de les escoles o altres activitats a la via pública.	0	-	COMENTARI
18-dic	DUM	El Gòtic		La plataforma única estava molt bé quan es va plantejar. Però s'han hagut de començar a plantejar mesures per a evitar algunes conductes. Es posa l'exemple dels vehicles que van a carregar i descarregar a la Plaça Nova, entren des de Via Laietana directament, malgrat que està prohibit. Caldria buscar alguna mesura des del Carrer Tapisseria fins a l'Hotel Colón per impedir l'accés. Hi ha dies com el dissabte el matí on hi ha acumulació de vehicles. Fins i tot els vehicles municipals i d'escombraries utilitzen aquesta ruta.	0	-	COMENTARI
18-dic	DUM	El Gòtic		L'equip tècnic menciona que amb el nou projecte d'Antoni Maura això serà més difícil, ja que es preveu passin les dues voreres rectes, i per tant el pas per vorera dels vehicles serà més llarg, i el qual més reduït.	0	-	COMENTARI
18-dic	DUM	Sant Pere, Santa Caterina i La Ribera		C/ Freixures: furgonetes aparquen i ocupen carrer. En teoria es permet aparcament fins a les 10.30h i després han de baixar al solar.	0	-	COMENTARI

18-dic	DUM	Sant Pere, Santa Caterina i La Ribera		C/ Sant Pere Més Baix: problemes de C/D degut al mercat.	0	-	COMENTARI
18-dic	DUM	El Gòtic		Plataforma DUM Av. Catedral entren Via Laietana tot i que no es pot passar. Es planteja prohibir el pas de Tapisseria a l'Hotel Colón.	0	NO	Cal regular millor
23-nov	General	Districte		Bona iniciativa, però molt complexa d'executar	0	-	COMENTARI
23-nov	General	Districte		Cal regular la velocitat de les bicicletes	0	-	COMENTARI
23-nov	General	Districte		Enfocament de la mobilitat en el resident	0	-	COMENTARI
23-nov	General	Districte		El model suposa la pèrdua de la llibertat de circulació	0	-	COMENTARI
23-nov	General	El Gòtic		El problema del barri és que està col·lapsat en molts aspectes, i sembla que el plantejament de futur és que es mantingui aquest creixement. Es considera que cap model serà efectiu fins que no es resolgui aquesta problemàtica.	0	-	COMENTARI
23-nov	General	El Gòtic		Els agents cívics fan una bona funció, però moltes vegades la seva feina no és efectiva i no tenen capacitat de sanció.	0	SI	Incorporada a l'estratègia del PMD
23-nov	General	El Gòtic		El control ha de centrar-se en les activitats que es realitzen al barri, no tant en el control de la circulació. Si es regulen de manera efectiva les activitats (comerç, terrasses, activitats comercials il·legals, etc.)	0	NO	Depèn del pla d'usos
23-nov	General	El Gòtic		El model està bé, però la mobilitat és una qüestió molt complexa.	0	-	COMENTARI
23-nov	General	La Barceloneta		Cal una ordenació de la mobilitat, sobretot en les zones més concorregudes. Cal fer respectar les directrius i les normatives.	0	-	COMENTARI
23-nov	General	Districte		Es busca una jerarquització dels carrers: alguns on els vianants tinguin màxima prioritat, altres pensats, per bicicletes, etc. Dins de cada mode de transport també es contemplen diversos graus de prioritat. (Ex.: vies principals de circulació a peu, vies pensades exclusivament per a veïns, etc.)	0	-	COMENTARI
23-nov	General	La Barceloneta		Calen mecanismes efectius de compliment de la normativa, sobretot entre els turistes.	0	SI	Incorporada a l'estratègia del PMD
23-nov	General	La Barceloneta		Caldria fer molta feina amb les empreses de lloguer de vehicles. Es tracta d'una proposta de model que està molt enfocada als veïns, però la major part de la problemàtica es dóna amb els turistes, amb la qual cosa s'ha de parlar com s'aborda aquests problemàtica específica.	0	-	COMENTARI
23-nov	General	La Barceloneta		S'ha d'evitar que la Barceloneta sigui una zona només per a turistes. Actualment els barcelonins utilitzen més la platja del Fòrum que la de la Barceloneta, on hi ha massificació turística.	0	-	COMENTARI

23-nov	General	La Barceloneta		Es veu positivament el plantejament de que es faci una reforma residencial del barri.	0	-	COMENTARI
23-nov	General	Sant Pere, Santa Caterina i La Ribera		Cal un pla per dotar de senyals lumíniques i auditives les senyalitzacions al barri. Encarades també per a les persones amb deficiències auditives i/o oculars.	0	-	Proposta concreta i enviar a serveis tècnics.
23-nov	General	Districte		El model es valora positivament, però es considera una utopia fer-lo real	0	-	COMENTARI
23-nov	General	Districte		Hi ha un gran nombre de pisos turístics al barri i al districte, hi ha carrers que han esdevingut cada vegada menys residencials.	0	NO	No es objecte del PMD
23-nov	General	Districte		Es considera que no se sabrà si el model és efectiu fins que no s'apliqui.	0	-	COMENTARI
DECIDIM	Mediambient	La Barceloneta	Insonoritzar la Ronda Litoral (B10) amb panells de protecció acústica, en el tram obert i no cobert, al seu pas carrer Dr. Aiguader, 15,17, 19 i 10,12	La ronda litoral estar descoberta a partir de Dr. Aiguader, 15-17 i 19 (zona muntanya) i 10 -12 (zona mar). També hi ha dos vies urbanes sobre la ronda. El transit de vehicles durant 365 dies, 24 hores al dia és un punt de contaminació acústica. La implantació de panells acústics, semi tancats, que insonoritzen aquesta zona o elements més idonis reduirien, eliminarien o absorbeixen aquest problema. Això resolndria aquest problema i aportaria benestar per a tots els veïns d'aquestes zones.	56	SI	Proposta concreta
DECIDIM	Mediambient	Districte	Skates plaça dels angels macba	El famós tema q no hi ha qui tingui c... Prohibició de circular per carrers empedrats en tota la ciutat. Especificament creació de carrils skate Ronda/Tallers/Valldonzella/Àngels. Avantatge pocs habitatges només un tram de 10m. Amb llambordes grans.	0	-	Demanat estudi a Serveis Tècnics del districte
23-nov	Mediambient	Districte		Motos: contaminació atmosfèrica i acústica. Canvi climàtic.	0	-	COMENTARI
23-nov	Mediambient	Sant Pere, Santa Caterina i La Ribera		Soroll trens tota la nit a Estació de França que estan tota la nit engegats.	0	NO	No es objecte del PMD
23-nov	Mediambient	Sant Pere, Santa Caterina i La Ribera		Les tasques de neteja i manteniment de matinada amb vehicles sorollosos es percep també com una molèstia pel descans dels veïns.	0	-	COMENTARI
23-nov	Mediambient	Sant Pere, Santa Caterina i La Ribera		Ronda Litoral: millorar l'acústica en relació sobretot al barri de La Barceloneta. Malgrat que molts dels edificis compten amb vidres aïllants especials, no són suficients per a resoldre el problema del soroll.	0	-	COMENTARI
23-nov	Mediambient	Sant Pere, Santa Caterina i La Ribera		Problema de contaminació atmosfèrica. Es menciona que una moto contamina molt menys que els cotxes. Actualment hi ha encara més cotxes que motos a la ciutat.	0	-	COMENTARI
18-dic	Mediambient	La Barceloneta		Contaminació acústica Ronda Barceloneta.	0	-	COMENTARI

DECIDIM	Mobilitat a peu	Districte	Tancar al trànsit la circulació de vehicles per la zones per a vianants Doctor Aiguader 15-17	Al voltant de Dr. Aiguader 15 i 17 i troballes del Baluard del Migdia, amb la creació d'un espai públic per a vianants entre edificis de Tricéfalo-Vallehermoso i de Patronat l'Habitatge que pretén facilitar la comunicació entre Born i Barceloneta, la realitat és molt diferent i s'ha convertit en una dreuera per molts vehicles de tot tipus que eviten, així, embussos, semàfors i trànsit. Això posa en perill als veïns diàriament, demanem pilones per tancar perímetre per a vianants.	62	SI	Proposta concreta
DECIDIM	Mobilitat a peu	Sant Pere, Santa Caterina i La Ribera	Crear un nou pas de vianants amb semàfors a l'Av. Marquès de l'Argentera	Davant els pocs passos de vianants que hi ha l'Av. Marquès de l'Argentera, només dos i amb una gran distància entre l'un i l'altre (n'hi ha un davant l'estació de França i l'altre és a Pla de Palau), molta gent opta per creuar els 8 carrils de vehicles i 2 carrils bici sense passar per un pas de vianants. Això suposo un greu perill per aquestes persones que creuen que, a més a més, al ser una via amb pocs semàfors els vehicles motoritzats van a altes velocitats.	27	-	Demanat estudi a Serveis Tècnics del districte
DECIDIM	Mobilitat a peu	La Barceloneta	Paviment Joan de Borbó	Renovació del paviment del carrer Joan de Borbó	23	-	Demanat estudi a Serveis Tècnics del districte
DECIDIM	Mobilitat a peu	Districte	Conflicte permanent entre vianants i bicis, skaters, etc.	Es considera perillós la circulació pels carrers. Es planteja crear carrers únicament per a vianants. Hi ha una densitat de població massa gran. És més insegur si les persones que usen VMP circulen en grup.	23	-	Demanat estudi a Serveis Tècnics del districte
DECIDIM	Mobilitat a peu	El Gòtic	Peatonalització del Carrer Ample.	El Carrer Ample podria ser una via per a vianants.	19	-	Demanat estudi a Serveis Tècnics del districte
DECIDIM	Mobilitat a peu	El Gòtic	Eliminar el top manta que bloqueja la circulació de peatones y bicicletas	El establecimiento de manteros sin control por el puerto y el Paseo de Colón bloquea la circulación de bicicletas y peatones en espacios que ya estan congestionados por la cantidad de gente que hay. Es intolerable que se permita esta ocupación del espacio público sin que la Guardia Urbana haga nada	19	NO	No es una estratègia del PMD
DECIDIM	Mobilitat a peu	Districte	Pasos de peatones y de bicicletas más anchos en la zona del puerto y Paseo de Colón	Los pasos de peatones y bicis en la zona del puerto y Paseo Colón siempre están colapsados de turistas y entran en conflicto con las bicis. hacen falta que sean más anchos y estén mejor señalizados para que quepamos todos	16	SI	Incorporada a l'estratègia del vianant
DECIDIM	Mobilitat a peu	Sant Pere, Santa Caterina i La Ribera	Ampliar la durada del semàfor del passeig Picasso	El semàfor del passeig Picasso , cantonada Marquès de l'argentera té una durada mínima pels vianants. És un pas per anar a l'escola Parc de la Ciutadella i per accedir al Parc. La majoria d'usuaris són nens i gent gran que no caminen tan ràpid i acaba tothom corrent amb el perill de caigudes i	14	SI	Incorporada a l'estratègia del vianant

				atropellaments.			
DECIDIM	Mobilitat a peu	El Gòtic	Acera Paseo de Colón	Paseo de Colón la acera que va desde Correos hasta hotel Duquesa Cardona, está ocupada por grandes terrazas de bares, atriles y útiles de los mismos. Imposible pasear por dicho tramo del paseo. No nos han dejado paso desde hace mucho tiempo. Habilitar más paso para transeúntes.	13	SI	Proposta concreta
DECIDIM	Mobilitat a peu	El Raval	Poner a nivel la calle Antoni Abad	Las aceras de la calle Antonio Abad son muy estrechas y circula una gran cantidad de peatones con carritos de la compra y de niños que van y vienen de Sant antoni a la plaza del pedró. Hace falta aceras más anchas pero no hay sitio por lo que lo ideal sería hacer una calle en plataforma única para que quepamos todos	12	SI	Proposta concreta
DECIDIM	Mobilitat a peu	Districte	Accessibilitat per a gent gran: bancs al carrer	A tota Ciutat Vella, i des de fa molts anys, el principal problema per les persones majors o amb dificultats de mobilitat és que hi ha molts pocs seients públics col·locats a intervals raonables. Moltes vegades, la gent gran es veu obligada a haver d'utilitzar els pilons de granit de la Plaça Sant Jaume, les torretes dels carrers, els sòcols de la Catedral o la parada de busos de la Rambla del Raval per poder fer les aturades indispensables als itineraris habituals. No són elements segurs.	10	SI	Incorporada a l'estratègia del vianant
DECIDIM	Mobilitat a peu	Districte	Accessibilitat: pilons lluminosos per gent amb dificultats visuals	Els pivots dels carrer són molt poc visibles per persones amb dificultats visuals, i molt sovint es topen amb ells.	7	-	Demanat estudi a Serveis Tècnics del districte
DECIDIM	Mobilitat a peu	La Barceloneta	Millorar l'estat del paviment del Carrer Carbonell i carrer Pizarro	Les arrels dels arbres fan que el paviment del carrer Carbonell i Pizarro s'aixequi i pugui provocar caigudes de la gent gran.	3	-	Demanat estudi a Serveis Tècnics del districte
DECIDIM	Mobilitat a peu	El Raval	Carrer Abat Safont: mobilitat per les voreres	Reservar un aparcament temporal per furgons al carrer Abat Safont, donat que molt sovint està envaït i això impedeix completament l'accessibilitat amb cadira de rodes o mobilitat reduïda.	3	-	Es necessari millorar el control de la DUM en aquesta zona.
DECIDIM	Mobilitat a peu	Districte	Massa gent al carrers per a vianants	Es necessiten carrils per als vianants.	3	NO	Impossible de gestionar
DECIDIM	Mobilitat a peu	Districte	Posar més bancs a la Plaça del Mercat	Falten bancs a la plaça del mercat.	4	-	Demanat estudi a Serveis Tècnics del districte

DECIDIM	Mobilitat a peu	Districte	Barcelona Accessible - Personas con Movilidad Reducida y Niños	Portal web/ que permita trazar rutas accesibles, pensadas para peatones, entre dos puntos cualesquiera de la ciudad. Dirigida especialmente para personas con movilidad reducida y niños. Información locales accesibles. Factores a tener en cuenta: + Aceras mas anchas, anchura mínima 90 cm + Calles con menor pendiente + Pasos de cebra accesibles + Evita cruces + Evita obstáculos arquitectónicos identificados Ejemplo Android e iOS: + Vinaròs accesible + Tortosa accesibe	1	SÍ	Proposta concreta
DECIDIM	Mobilitat a peu	Districte	Pensar més en els vianants i la seva seguretat	Eliminar les barres de pas segregadores carril bici o pintar-los de negre i groc per millorar la visibilitat hi ha molta gent gran que s'entrebanca i cau a terra	1	NO	Estratègia de ciutat
DECIDIM	Mobilitat a peu	Districte	Crear més carrers que siguin d'ús exclusiu per a vianants.	Hi ha places i carrers que, malgrat ser oficialment per a vianants, encara hi ha molta circulació de vehicles. Un exemple és el Carrer Ocata. Cal fer complir les normatives establertes i fer respectar les zones per a vianants.	1	SÍ	Incorporada a l'estratègia del vianant
DECIDIM	Mobilitat a peu	La Barceloneta	Convertir en peatonal Andrea Doria	Massa circulació cotxes i motocicletes en aquest carrer, convertir-lo en un carrer per a vianants.	1	NO	Impossible tècnicament
DECIDIM	Mobilitat a peu	La Barceloneta	Augmentar el control dels carrers per a vianants	Augmentar el control perquè no passin cotxes als carrers per a vianants, com Andrea Doria. Per exemple posar més pilones a l'entrada des de la ronda litoral on està el Bar del Pinyol. Els cotxes es colen des de l'Hospital del Mar.	1	SÍ	Incorporada a l'estratègia del vianant
DECIDIM	Mobilitat a peu	El Gòtic	Millorar el paviment del carrer nou de Sant Francesc	Carrer nou de Sant Francesc s'estanca la aigua a la acera	0	NO	No es una estratègia del PMD
DECIDIM	Mobilitat a peu	El Gòtic	Posar moltes més papereres a la zona El Gòtic Sud.	Han tret força papereres al barri i això porta que el barri s'embruti més.	0	NO	No es una estratègia del PMD
DECIDIM	Mobilitat a peu	Districte	Millorar l'accés de les platges pels discapacitats.	Els accessos a les platges són complicats per la gent amb mobilitat reduïda.	0	SÍ	Incorporada a l'estratègia del vianant

DECIDIM	Mobilitat a peu	Districte	Les tapes de clavegueres sobresurten i molesten a la gent amb mobilitat reduïda.	Les persones amb cadira de rodes tenen problemes per culpa de les tapes de les clavegueres que sobresurten massa i molesten.	0	-	Demanat estudi a Serveis Tècnics del districte
DECIDIM	Mobilitat a peu	Districte	Millorar el paviment de les aceres a tot Ciutat Vella.	El paviment de les aceres del districte està molt mal cuidat i provoca problemes de mobilitat.	0	-	Demanat estudi a Serveis Tècnics del districte
DECIDIM	Mobilitat a peu	El Gòtic	Fer per a vianants carrer dels capellans i carrer sagristans.	Fer per a vianants els carrer dels capellans i carrer sagristans.	0	NO	Eix bàsic d'entrada o sortida de la DUM de Barnacentre
DECIDIM	Mobilitat a peu	El Raval	Fer un pla especial de semàfors (El Raval).	Amb el propòsit de reduir el temps d'espera dels vianants, racionalitzar la situació dels passos de vianants i millorar les connexions amb l'altre banda del carrer i amb les parades de bus.	0	SÍ	Incorporada a l'estratègia del vianant
DECIDIM	Mobilitat a peu	El Raval	Reduir la massificació turística (El Raval).	Qualsevol model de mobilitat ha de partir, en primer lloc, d'un esforç per a reduir la massificació turística. Una reducció sense la qual possiblement no es podrà dur a terme un canvi en el model de mobilitat.	0	NO	No es una estratègia del PMD
DECIDIM	Mobilitat a peu	El Gòtic	Estudiar la millora del paviment de Plaça Sant Jaume (El Gòtic).	La plaça Sant Jaume no és accessible amb el paviment actual. Es proposa estudiar com es pot millorar.	0	-	Demanat estudi a Serveis Tècnics del districte
DECIDIM	Mobilitat a peu	Sant Pere, Santa Caterina i La Ribera	Mantenir el carrer Vigatans i voltants sempre en bones condicions (Sant Pere, Santa Caterina i La Ribera).	Caldria mantenir el carrer Vigatans i voltants sempre en bones condicions per poder circular en cadira de rodes, ja que hi ha la Residència Vigatans.	0	SÍ	Incorporada a l'estratègia del vianant
DECIDIM	Mobilitat a peu	El Gòtic	Buscar solució definitiva pels problemes del paviment del Portal de l'Àngel (El Gòtic).	Cada any hi ha reformes pel mal estat del paviment, i sempre són a les mateixes zones. Es dona sobretot en zones de càrrega i descàrrega, però també en altres punts (encreuament amb Carrer Duran i Bas).	0	-	Demanat estudi a Serveis Tècnics del districte
DECIDIM	Mobilitat a peu	El Gòtic	Actuacions específiques per a millorar la mobilitat a peu (El Gòtic).	Per exemple a Via Laietana, on caldria una ampliació de l'amplada de les voreres.	0	SÍ	Incorporada a l'estratègia del vianant
DECIDIM	Mobilitat a peu	El Gòtic	Regulació estricta dels grups turístics. (Barri El Gòtic)	L'impacte turístic és especialment important en algunes vies i espais concrets, com poden ser La Rambla, la Plaça Reial, el Carrer Ferran, la Plaça George Orwell, el Carrer de Montsió, etc. Cal millorar el control de les empreses turístiques, com a mecanisme per a racionalitzar els fluxos de gent i, sobretot, els grans grups turístics.	0	SÍ	Incorporada a l'estratègia del vianant
DECIDIM	Mobilitat a peu	Districte	Treure tots els carrers per a vianants de la Barceloneta	Els carrers per a vianants de la Barceloneta dificulten la circulació dels vehicles pel barri.	0	NO	Incompatible amb el PMD

DECIDIM	Mobilitat a peu	Districte	Gestionar els grans grups de persones i els grups turístics amb guia	Cal incidir en la gestió d'aquests grups si es vol millorar la mobilitat a peu. Alguns plantejaments, com una regulació més estricta de les empreses turístiques que gestionen els grups guiats (establiment de rutes, horaris, foment de bones pràctiques, etc.) són necessaris per a assolir millores en aquest aspecte. Si s'aconsegueix redirigir una part del turisme cap a uns itineraris determinats, ja es percebria una sensible millora.	0	SI	Incorporada a l'estratègia del vianant
DECIDIM	Mobilitat a peu	Districte	Millora dels desplaçaments de les persones amb mobilitat reduïda.	En diversos llocs del districte encara hi ha graons o altres barreres físiques que dificulten la mobilitat d'aquestes persones. De manera específica cal destacar les dificultats de desplaçament per Via Laietana (voreres estretes, poc temps de pas als semàfors, etc.).	0	SÍ	Incorporada a l'estratègia del vianant
DECIDIM	Mobilitat a peu	Districte	Suavitzar les voreres dels passos de vianants	A algunes de les voreres dels passos de vianants són en angle recte i si no es marquen, com a altres ciutats de color groc i negre i de biaix, molts vianants no distingeixen el desnivell i cauen.	0	-	Demanat estudi a Serveis Tècnics del districte
23-nov	Mobilitat a peu	La Barceloneta		Hi ha un punt crític, que és la cruïlla del Passeig Marítim amb Almirall Cervera.	0	-	COMENTARI
23-nov	Mobilitat a peu	La Barceloneta		S'han de definir espais exclusius per a veïns.	0	-	COMENTARI
23-nov	Mobilitat a peu	La Barceloneta		Es valora positivament canviar la vorera de circulació del Passatge Joan de Borbó.	0	-	Incorporada a l'estratègia del vianant
23-nov	Mobilitat a peu	La Barceloneta		Es considera difícil desviar els fluxos de gent pel Carrer Aiguader. Es diu que no hi ha cap atractiu turístic i que no condueix a les zones de platja on volen anar els turistes. Per tant, per molt que els fluxos s'intentin desviar, la gent anirà per on consideri més oportú.	0	-	COMENTARI
23-nov	Mobilitat a peu	La Barceloneta		Es comenta que el model de mobilitat que es presenta al Pla en bona mesura és el ja existent al barri, però hi ha un ampli desconeixement de les preferències i es genera conflictivitat constant entre vianants, bicicletes, VP, etc. Només els veïns i veïnes saben que la prioritat és sempre del vianant.	0	-	COMENTARI
23-nov	Mobilitat a peu	La Barceloneta		La boca del metro és el punt clau des d'on es pot desviar a la gent cap a on es consideri oportú. Es comenta de fer una nova sortida encarada a la zona turística.	0	SI	Incorporada a l'estratègia del vianant
23-nov	Mobilitat a peu	La Barceloneta		Al sortir del metro et trobes amb un pas de vianants. Si es situés 20 metres més enllà guanyaríem que la gent creuaria en línia recta, i evitariem que els cotxes es concentrin a la sortida del barri. És útil a més per encarar a la gent cap a les zones per on es vulgui desviar el flux.	0	SI	Incorporada a l'estratègia del vianant
23-nov	Mobilitat a peu	La Barceloneta		Falta millorar la informació a la zona del metro, per tal de desviar al turisme.	0	SI	Incorporada a l'estratègia del vianant

23-nov	Mobilitat a peu	La Barceloneta		Eliminar C/ Maquinista i Andrea Dòria (veure mapa). Es deixaria Salvat Papasseit - Andre Dòria i Passeig Marítim per anar directament a la platja.	0	SÍ	Incorporada a l'estratègia del vianant
23-nov	Mobilitat a peu	El Raval		Alguna opinió considera que fer per a vianants el barri ha fet que aquest perdi activitat -en el sentit negatiu-. Hi ha molt poca gent, no hi ha gairebé comerços (C/ Paloma, per exemple). Tot i això, és un plantejament no gaire compartit amb la resta de participants.	0	-	COMENTARI
23-nov	Mobilitat a peu	El Raval		Es menciona que el model de grans vies és el que ja existeix. Amb l'obertura del nou Mercat de Sant Antoni, s'incrementarà el flux de gent entre la Rambla i el Mercat de Sant Antoni, que hauran de travessar el Raval per a dur a terme aquesta ruta.	0	-	COMENTARI
23-nov	Mobilitat a peu	El Raval		Si no es redueix el turisme del barri, difícilment es podrà gestionar la mobilitat a peu.	0	NO	No es objecte del PMD
23-nov	Mobilitat a peu	El Raval		Caldria modificar la freqüència dels semàfors. Estan pensats solament pels vehicles, com a vianants s'han d'esperar molt per a poder creuar. Cal fer un pla especial de semàfors pel Districte. Les connexions amb l'altre banda i les parades de bus.	0	SÍ	Incorporada a l'estratègia del vianant
23-nov	Mobilitat a peu	El Raval		Hi ha un seguit d'elements que impedeixen el desplaçament a peu. Les terrasses, mercaderies, botigues que posen els seus expositors al carrer, els comercials dels bars i restaurants que conviden a la gent a entrar al local.	0	-	Enviat a serveis tècnics
23-nov	Mobilitat a peu	El Raval		No s'ha tingut en compte als vianants en l'acord entre els restauradors i els comerciants.	0	-	COMENTARI
23-nov	Mobilitat a peu	Districte		Redirigir grans grups	0	SÍ	Incorporat a l'estratègia del vianant
23-nov	Mobilitat a peu	Districte		Aparcaments privatitzats	0	-	COMENTARI
23-nov	Mobilitat a peu	Districte		Selecció d'aquells operadors turístics que treballen correctament.	0	-	COMENTARI
23-nov	Mobilitat a peu	Districte		Falta control dels grups amb guia.	0	-	COMENTARI
23-nov	Mobilitat a peu	Districte		Massificació turística . Necessitats de regular els grups.	0	SÍ	Incorporat a l'estratègia del vianant
23-nov	Mobilitat a peu	El Gòtic		Hi ha una problemàtica amb els grups de turistes. En algunes zones és especialment greu i fa els carrers pràcticament intransitables. Es posa l'exemple del carrer dels Quatre Gats (C/ de Montsió).	0	SÍ	Incorporat al PMD
23-nov	Mobilitat a peu	El Gòtic		Pels veïns, el turisme massiu únicament suposa una problemàtica, sense reportar cap benefici.	0	-	COMENTARI

23-nov	Mobilitat a peu	Districte		Hi ha persones que no veuen amb bons ulls que es facin rutes pels vianants.	0	-	COMENTARI
23-nov	Mobilitat a peu	El Gòtic		S'ha d'incidir sobre els guies i les empreses turístiques per tal de controlar els fluxos de gent.	0	SI	Incorporada a l'estratègia del vianant
23-nov	Mobilitat a peu	El Gòtic		Es planteja que determinades vies es facin per a vianants, com el Carrer Ample o el Carrer Princesa.	0	NO	impossible peatonalitzar, si millorar la regulació
23-nov	Mobilitat a peu	El Gòtic		No hi ha regulació pels guies turístics, i això és un dels problemes greus del barri i del districte. Cal una regulació de guies i d'altres coses, però sobretot és necessari que les regulacions ja existents es facin complir.	0	SI	Incorporada a l'estratègia del vianant
23-nov	Mobilitat a peu	El Gòtic		Es menciona que cal diferenciar entre les empreses de VMP turístics que són respectuoses amb els veïns i estan compromeses amb el barri. Hi ha un problema d'intrusisme professional en aquest sector.	0	-	COMENTARI
23-nov	Mobilitat a peu	El Gòtic		Control dels grups turístics amb guia: es menciona que fa uns anys els guies necessitaven una titulació que s'obtenia fent un examen de l'Ajuntament. Cal recuperar una regulació adequada sobre aquest tema, que es faci complir la normativa.	0	SI	Incorporada a l'estratègia del vianant
23-nov	Mobilitat a peu	El Gòtic		Trobar un criteri unificat entre els diversos agents que tenen relació amb el turisme de la ciutat (empreses turístiques, Ajuntament, etc.). Valorar i fomentar les bones pràctiques de les empreses que actuen tenint en compte el veïnat. Generar horaris de visita, rutes prefixades, etc. En definitiva, ordenar el turisme seguint uns paràmetres establerts.	0	SI	Incorporada a l'estratègia del vianant
23-nov	Mobilitat a peu	El Gòtic		Combatre l'intrusisme al sector turístic, que és un dels principals problemes a l'hora de regular qüestions de mobilitat a peu.	0	-	COMENTARI
23-nov	Mobilitat a peu	El Gòtic		Caldria fer un bon reconeixement als empresaris que porten anys fent la seva feina.	0	-	COMENTARI
23-nov	Mobilitat a peu	Districte		Revisió de les rampes per a disminuïts	0	-	Enviat a serveis tècnics
23-nov	Mobilitat a peu	La Barceloneta		Cal definir espais exclusius per a veïns. Sobretot zones de serveis o de llocs d'ús freqüent per la gent del barri.	0	NO	Existeix una gestió de l'aparcament igual per tota la ciutat
23-nov	Mobilitat a peu	La Barceloneta		Cal protegir el barri, canalitzant el flux de vianants de tal manera que es molesti el mínim possible als veïns.	0	-	COMENTARI
23-nov	Mobilitat a peu	La Barceloneta		C/ Ginebra les voreres estan en molt mal estat. És especialment difícil per la gent que es mou en cadira de rodes.	0	SI	Estudi específic
23-nov	Mobilitat a peu	Sant Pere, Santa Caterina i La Ribera		Prohibición bicis fuera de los carriles bici o carrils vianants.	0	NO	No es estratègia de la ciutat

23-nov	Mobilitat a peu	Sant Pere, Santa Caterina i La Ribera		Senyalització que indiqui la prohibició d'anar en bicicleta en espais prohibits.	0	SI	Incorporada a l'estratègia de la bicicleta i del VMP
23-nov	Mobilitat a peu	Sant Pere, Santa Caterina i La Ribera		Senyalització a la Via Laietana l'existència de l'Escola Baixeres	0	NO	No es senyalitzen les escoles a tota la ciutat.
23-nov	Mobilitat a peu	Districte		Travessar de forma horitzontal la Via Laietana a peu. Les persones grans és difícil: per la distància entre semàfors / Pel temps de semàfor.	0	SI	Incorporada a l'estratègia del vianant
23-nov	Mobilitat a peu	Districte		Garantir que el paviment estigui en perfecte estat en llocs especials: -Al voltant de la residència vigatans, amb persones amb discapacitat física. -Al voltant dels ambulatoris. - Al voltant dels casals i centres de dia de gent gran.	0	-	Enviat a serveis tècnics
23-nov	Mobilitat a peu	Districte		Limitar la mida dels camions per a garantir el pas de vianants i cadires de rodes	0	SI	Incorporada a l'estratègia del vianant
23-nov	Mobilitat a peu	Sant Pere, Santa Caterina i La Ribera		Al Casc Antic hi ha zones que no estan habilitades per a la mobilitat de persones amb cadira de rodes. Es menciona que hi ha petits graons que moltes vegades no es veuen però que dificulten el desplaçament d'aquestes persones. A la zona del Mercat de Santa Caterina, i en moltes de les petites places del barri hi ha problemes d'aquestes característiques.	0	SI	Estudi específic
23-nov	Mobilitat a peu	Sant Pere, Santa Caterina i La Ribera		Plaça Sant Agustí Vell - C/ Portal Nou. Hi ha problemàtiques de desplaçament en cadira de rodes.	0	SI	Proposta concreta i enviar a serveis tècnics.
23-nov	Mobilitat a peu	Sant Pere, Santa Caterina i La Ribera		Seria positiu contemplar la possibilitat de desenvolupar vies específiques per a vianants, per un tema de comoditat en la circulació i de seguretat. Hem passat del conflicte amb els vehicles privats al conflicte amb les bicicletes.	0	-	COMENTARI
23-nov	Mobilitat a peu	Districte		Es menciona que Via Laietana compta amb pocs espais per a travessar-la, és una avinguda on es dona prioritat al vehicle privat. Dificultats de connexió del Casc Antic amb El Gòtic.	0	-	COMENTARI
23-nov	Mobilitat a peu	Districte		A Via Laietana hi ha una especial problemàtica en els desplaçaments de les persones amb mobilitat reduïda	0	-	COMENTARI
23-nov	Mobilitat a peu	Districte		Cal determinar quins són els espais exclusius per a vianants, es fa menció a algunes places i carrers on hi circulen vehicles, malgrat que la via no és adequada perquè ho facin. Per exemple, quan la Ronda està congestionada, els vehicles es desvien pel Carrer Ocata, passant a vegades per zones i places per a vianants. Hi ha problemes de seguretat, atropellaments, etc.	0	SI	Estudi específic
23-nov	Mobilitat a peu	El Raval		Valorem positivament si és 100% per a vianants (Sant Pau). Igual a C/ Joaquín	0	SI	Incorporada a l'estratègia del vianant

				Costa. Com a molt VMP i bicis.			
23-nov	Mobilitat a peu	El Raval		Els carrers per a vianants haurien de tenir més limitat el pas de vehicles (principalment bicis i cotxes) perquè els vianants van amb por.	0	SI	Incorporada a l'estratègia del vianant
23-nov	Mobilitat a peu	El Raval		A les zones escolars es proposa que només puguin circular amb VP els veïns i DUM només en algunes hores.	0	SI	Incorporada a l'estratègia del vianant
23-nov	Mobilitat a peu	El Raval		Molt bona valoració que Via Laietana sigui principal itinerari de vianants.	0	SI	Incorporada a l'estratègia del vianant
23-nov	Mobilitat a peu	Districte		La xarxa la valorem positivament però les vies que es volen potenciar per a vianants no generin + ús turístic (Via Laietana).	0	-	COMENTARI
23-nov	Mobilitat a peu	Districte		El risc de fer vies de + intensitat de vianants pot posar en risc comerços x menys pas turístic.	0	-	COMENTARI
23-nov	Mobilitat a peu	Districte		S'ha de posar el vianant al centre del Pla, cal tenir en compte les necessitats d'aquests.	0	-	COMENTARI
23-nov	Mobilitat a peu	Districte		Es menciona que la desviació dels fluxos de vianants per unes vies concretes pot deteriorar l'activitat comercial. Hi ha vies que perdran afluència de gent i, per tant, potencials clients.	0	-	COMENTARI
23-nov	Mobilitat a peu	Districte		Només que es reconduïxi un 20% dels turistes cap a unes rutes predefinides ja pot suposar una millora de la comoditat dels veïns/es.	0	-	COMENTARI
23-nov	Mobilitat a peu	Districte		Es considera important recuperar espais per als vianants. La peatonització de la Via Laietana es valoraria positivament, però cal veure com es gestiona aquesta reforma (negocis, terrasses de bars, etc.).	0	-	COMENTARI
23-nov	Mobilitat a peu	Districte		La xarxa de vianants proposada es valora positivament, sempre i quan no serveixi per incrementar l'ús turístic de determinades vies.	0	-	COMENTARI
23-nov	Mobilitat a peu	Districte		La Via Laietana és una zona poc residencial, i això implica un increment del risc que esdevingui una zona de massificació turística	0	-	COMENTARI
23-nov	Mobilitat a peu	El Raval		Quan un carrer es converteix exclusiu per a vianants segueix havent-hi molt de trànsit, com el Carrer Sant Pau o Joaquim Costa. Aquests són alguns exemples, però es tracta d'un problema generalitzat. S'ha d'anar en compte a l'hora de circular per aquestes vies ja que encara hi circulen molts vehicles.	0	-	COMENTARI
23-nov	Mobilitat a peu	Districte		Cal que es facin espais que siguin totalment per a vianants. Les vies que es marquen per a ús prioritari de vianants cal que siguin únicament per a vianants en molts casos.	0	SI	Incorporada a l'estratègia del vianant

23-nov	Mobilitat a peu	Districte		Els obstacles a les vies per a vianants també suposen un problema. Es posa l'exemple de les papereres als carrers.	0	SI	Estudi específic
23-nov	Mobilitat a peu	Districte		Totes les vies que estiguin en zona escolar no es puguin circular, només pels veïns. Càrrega i descàrrega només per les nits.	0	SI	Incorporada a l'estratègia del vianant
18-dic	Mobilitat a peu	El Nucli Antic		Hi ha llocs on faran falta actuacions, més enllà d'orientar a la gent cap a determinades vies. A la zona de Via Laietana s'han de dur a terme accions especials, com ampliar voreres.	0	-	COMENTARI
18-dic	Mobilitat a peu	El Nucli Antic		Es menciona que hi haurà dues actuacions a Via Laietana, una a la Plaça Antoni Maura, d'ampliació de les voreres, i una segona encara a millorar les voreres de l'avinguda.	0	-	COMENTARI
18-dic	Mobilitat a peu	El Nucli Antic		Es pregunta si els hi interessaria més connectar amb La Barceloneta o amb el Raval. Hi ha diversitat d'opinions, alguna intervenció diu que La Barceloneta per accedir a l'Hospital del Mar. Tot i això, també es diu que hi ha pitjor connexió amb El Raval.	0	-	COMENTARI
18-dic	Mobilitat a peu	El Gòtic		També es detecten problemàtiques al Portal de l'Àngel. Es menciona que cada any hi ha reformes del paviment, i sempre a les mateixes zones. S'explica que hi ha un mal càlcul del gruix del paviment, fet pel qual s'han d'aixecar les lloses per engruixir el paviment. Si això es combina amb l'accés dels vehicles de càrrega i descàrrega, que són pesats, es produeix un ràpid deteriorament del terra. les zones més deteriorades són les d'accés dels camions. S'esmenta que el problema no és únicament a la zona de càrrega i descàrrega de camions, sinó que es dona a altres zones com el creuament entre Duran i Bas i el Portal de l'Àngel. Es detecta en aquest cas una mala cimentació que fa que sempre estigui en mal estat. Es fan reparacions continuament en aquestes zones. És un problema a nivell de seguretat inclús.	0	-	Enviat a serveis tècnics
18-dic	Mobilitat a peu	El Gòtic		Just davant de la sortida de Canuda es va fer un experiment fa sis anys. Es van canviar les peces del terra amb peces més petites, i ha aguantat força bé sense gaires reparacions.	0	-	COMENTARI
18-dic	Mobilitat a peu	El Gòtic		Hi ha problemes al barri Gòtic amb la mobilitat a peu. Restaurants i negocis posen pissarres o altres objectes i ocupen espai de la via pública. Problemes al Carrer Llibreteria, al Carrer del Call, per exemple. Al Carrer Corders no hi ha voreres però hi ha dues pilones que marquen un espai per a vianants, hi ha una botiga que posa una pissarra entre les pilones. És un carrer que hi ha molt de trànsit, i no pots passar per dins perquè hi ha l'objecte i t'has d'esperar. També han posat una fusta a l'entrada (tipus barra) que no permet passar entre la pila i	0	SI	Proposta concreta

				la paret. Hi ha moltes dificultats per les andròmines i els turistes.			
18-dic	Mobilitat a peu	Sant Pere, Santa Caterina i La Ribera		Caldria mantenir el carrer Vigatans i voltants sempre en bones condicions per poder circular en cadira de rodes, ja que hi ha la Residència Vigatans.	0	-	Enviat a serveis tècnics
18-dic	Mobilitat a peu	El Gòtic		La plaça Sant Jaume no és accessible amb el paviment actual. Estudiar com fer-la accessible.	0	-	Enviat a serveis tècnics
18-dic	Mobilitat a peu	Districte		Considerar rutes turístiques	0	SI	
18-dic	Mobilitat a peu	Sant Pere, Santa Caterina i La Ribera		Carrers saturats: St. Pere Més Baix i Sant Pere Més Alt.	0	-	COMENTARI
18-dic	Mobilitat a peu	Districte		Ampliar les voreres de Via Laietana.	0	SI	
18-dic	Mobilitat a peu	El Gòtic		Ús de voreres per comerços amb pissarres públiques.	0	SI	Proposta concreta
23-nov	Mobilitat a peu	Districte		Hi ha molt d'espai per a vianants ocupat per diverses activitats (Top Manta, establiments comercials, etc.). Els vianants al seu torn ocupen el carril bici.	0	-	COMENTARI
DECIDIM	Mobilitat en bici / VMP	La Barceloneta	Reubicar el carril bici a la banda parell Dr. Aiguader	El carril bici actual, que va per la vorera senar del carrer Dr. Aiguader té un traçat molt irregular. Hi ha un tros que ocupa tota la vorera, obligant al vianant a envair-ho i, d'altre banda, va directa a l'entrada del metro i passa just per davant de l'ascensor de Barceloneta. Tot això comporta situacions de molt perill per tothom i ja s'ha donat molts accidents entre ciclistes i vianants. Demanem traspasar-ho a la banda contrària, més ample i sense tants obstacles.	16	SI	Incorporada a l'estratègia de la bicicleta i del VMP
DECIDIM	Mobilitat en bici / VMP	Districte	Interconectar los carriles bicis que ya existen con nuevos	Existe una red de carriles bicis Inconexos en el distrito que hace falta repensar y conectar unos con otros porque si no estás todo el día pasando el carril de bici a la acera o a la carretera y mezclando te con coches y peatones coma sobre todo los que vienen de la Rambla de Raval y se conectan con Paseo de Colón y luego con la barceloneta. También hacen falta vías que atraviesen distrito en horizontal y conecten los barrios con otros ya que no existen por ejemplo para ir del Raval al gotic	12	SI	Incorporada a l'estratègia de la bicicleta i del VMP
DECIDIM	Mobilitat en bici / VMP	La Barceloneta	Más aparcamientos de bicing en la Barceloneta	Los parking del Bicing en la Barceloneta están siempre llenos, no hay huecos en la hora de playa y faltan bicis en la hora de vuelta a casa. harían falta más aparcamientos	11	SI	Incorporada a l'estratègia de la bicicleta i del VMP
DECIDIM	Mobilitat en bici / VMP	Districte	Habilitar aparcaments per a bicicletes a les	Potser hi hauria alguna manera que les comunitats de veïns cedeixin part del seu	11	SI	Incorporada a l'estratègia de la

			comunitats de veïns.	espai per aparcar les bicicletes.			bicicleta i del VMP
DECIDIM	Mobilitat en bici / VMP	Districte	Rotonda Passeig Circumval·lació amb Wellington	És necessari un punt de gir en aquest carrer, ja que qui agafa circumval·lació sentit Besòs no pot canviar el sentit fins a Avinguda Icària amb Rosa Sensat. Molts cotxes, motos i camions faran ús d'aquesta rotonda. Actualment hi ha àrea blanca pintada com a delimitador per no passar, parar o estacionar, i una rotonda donaria un impuls a l'ús d'aquest carrer. S'ha de tenir en compte que aquesta rotonda pot ajudar a connectar amb la ronda litoral fàcilment pels cotxes, que està pels voltants.	8	SÍ	Estudi específic
DECIDIM	Mobilitat en bici / VMP	Districte	Habilitar serveis de VMP C1 per els carril bici	Seria convenient que la circulació dels VMP tipus C1 fos una opció de mobilitat dins aquesta area de la ciutat per els carril BICI o calçada. Així reduï el tràfic rodat a motor en moltes zones de Ciutat Vella i Passeig Marítim. Els vehicles sostenibles son la alternativa ideal per que no generen contaminació ni soroll. Veig més adient apostar per aquets tipus de vehicles que no el transit rodat convencional. Crec que reduir fums dels motors i contaminació acústica de la zona es basic.	6	SÍ	Estudi específic
DECIDIM	Mobilitat en bici / VMP	Districte	Cobrar la entrada de coches a Barcelona con sistema de cámaras	Imitando el sistema que ya existe en Londres, instaurar un sistema para cobrar a los coches que entran en Barcelona con sistema de cámaras y de fotos. Se cobraría más a los coches de las ciudades cercanas a Barcelona y menos a la gente que no tiene opción de tomar transportes públicos.	6	NO	No es una estratègia del PMD
DECIDIM	Mobilitat en bici / VMP	Districte	Parades oficiales para bicitaxis (VMP tipo C1)	Establecimiento de paradas oficiales donde bicitaxis (VMP tipo C1) pueden parar para esperar clientes. Los paradas debria ser limitados a cierto cantidad de vehiculos.	4	NO	Cal restringir-se a nova ordenança
DECIDIM	Mobilitat en bici / VMP	El Gòtic	Pla de mobilitat per a VMP al El Gòtic	Caldria estudiar el barri per habilitar vies de circulació dels Vehicles de Mobilitat Personal.	4	NO	Cal restringir-se a nova ordenança
DECIDIM	Mobilitat en bici / VMP	La Barceloneta	Treure el carril bici del Passeig Marítim	Els ciclistes no respecten el carril bici del passeig marítim, seria millor treure'l	2	NO	Cal millorar la regulació
DECIDIM	Mobilitat en bici / VMP	Districte	Controlar més la circulació de bicicletes	Les bicicletes no respecten els vianants. Que la policia augmenti el control sobre com circulen les bicicletes, i que ho facin només pel carril bici.	2	SÍ	Incorporada a l'estratègia de la bicicleta i del VMP
DECIDIM	Mobilitat en bici / VMP	El Raval	Desplaçar l'activitat dels skaters a uns espais específics.	El soroll d'aquests vehicles és molt molest pels veïns, sobretot en aquelles places o espais on es concentren per practicar. Alguns exemples són el Carrer del Cid o el Carrer Cucurulla.	1	SÍ	Estudi específic

DECIDIM	Mobilitat en bici / VMP	Sant Pere, Santa Caterina i La Ribera	Prohibir la circulació de bicicletes en algunes vies.	Com el Carrer Princesa, on hi ha conflictivitat entre bicis i vianants.	1	NO	El Carrer Princesa és un eix bàsic per la circulació de vianants i l'aprovisionament. Cal regular millor.
DECIDIM	Mobilitat en bici / VMP	La Barceloneta	Augmentar el nombre de llocs per aparcar bicis a la Barceloneta	Falten aparcaments per a bicicletes al barri.	1	SÍ	Incorporada a l'estratègia de la bicicleta i del VMP
DECIDIM	Mobilitat en bici / VMP	Districte	Assegurança obligatòria VMP	Ara per ara cap vehicle de lloguer (bicicletes, "rickshaws" o VMP) obliga a contractar assegurança. Això és molt greu i d'indefensió cap a possibles danys generats a persones o vehicles.	0	SÍ	Incorporada a l'estratègia de la bicicleta i del VMP
DECIDIM	Mobilitat en bici / VMP	Districte	Perseguir les bicicletes de lloguer que s'ofereixen directament a la via pública	Perseguir les bicicletes de lloguer que s'ofereixen directament a la via pública, sense mediació de cap comerç: bloquegen aparcaments públics i no hi ha cap control de l'ús que se'n fa.	0	SÍ	Incorporada a l'estratègia de la bicicleta i del VMP
DECIDIM	Mobilitat en bici / VMP	El Gòtic	Delimitar zones d'aparcament per a tricicles turístics a la part baixa de La Rambla	A la part baixa de la Rambla, zones Santa Mònica i monument a Colom, delimitar zones d'aparcament per a tricicles turístics que actualment aparquen damunt les voreres, sense tenir autoritzat circular per aquestes voreres. Estudiar el futur ús d'aquests tricicles com a transport públic reglat, amb control de tarifes i de condicions laborals.	0	SÍ	Incorporada a l'estratègia de la bicicleta i del VMP
DECIDIM	Mobilitat en bici / VMP	El Raval	Eliminar el carril bici en vorera de l'Avinguda Drassanes	A la vorera de l'Av. Drassanes, banda Besós, eliminar el carril bici en vorera: l'avinguda es Zona 30 prioritària per a bicis i les bicis han de circular per la calçada.	0	SÍ	Incorporada a l'estratègia de la bicicleta i del VMP
DECIDIM	Mobilitat en bici / VMP	El Raval	Eliminar la senyalització horitzontal al pas de vianants davant del govern militar.	El nou carril bici de Josep Carner permet que el carril bici en vorera del passeig Colom no hagi de pujar per les voreres del Portal de la Pau: exigim que el carril bici de Pg. Colom banda muntanya, obligui o bé a seguir cap a Josep Carner, o bé a pujar per la Rambla que està ja pintada com a Zona 30 prioritària per a bicis. Eliminar doncs, la senyalització horitzontal al pas de vianants davant del govern militar.	0	-	Demanat estudi a Serveis Tècnics del districte
DECIDIM	Mobilitat en bici / VMP	El Raval	Prohibir l'ús dels skates a la Plaça del CCCB	Els skates són un perill per a la gent gran i els nens petits. Els usuaris de skate no respecten els altres vianants.	0	SÍ	Incorporada a l'estratègia de la bicicleta i del VMP
DECIDIM	Mobilitat en bici / VMP	Districte	Augmentar el numero de carrils bicis a Ciutat Vella	Els que hi han són insuficients, les bicis han de circular per la carretera i es posen en perill	0	SÍ	Incorporada a l'estratègia de la bicicleta i del VMP
DECIDIM	Mobilitat en bici / VMP	El Gòtic	Posar més carrils bici a tota zona de Gòtic-Raval	No hi ha suficients carrils per les bicis i aquestes van per l'acera molestant els veïns.	0	SÍ	Incorporada a l'estratègia de la bicicleta i del VMP
DECIDIM	Mobilitat en bici / VMP	El Gòtic	Prohibir circular bicicletes en zona per a vianants a El Gòtic	Les bicicletes molesten als vianants	0	SÍ	Incorporada a l'estratègia de la bicicleta i del VMP

DECIDIM	Mobilitat en bici / VMP	Districte	Prohibir la circulació dels skates a Ciutat Vella.	Els skates són perillosos i molesten als vianants.	0	NO	Regular si es possible. No prohibir.
DECIDIM	Mobilitat en bici / VMP	Districte	Carril bici Via Laietana.	Carril bici Via Laietana.	0	SÍ	Incorporada a l'estratègia de la bicicleta i del VMP
DECIDIM	Mobilitat en bici / VMP	Districte	No posar mes carrils bici i controlar més el transit de bicicletes.	Les bicicletes no respecten els vianants i molesten a tothom.	0	NO	No es una estratègia del PMD
DECIDIM	Mobilitat en bici / VMP	El Raval	Foment del civisme i el coneixement de les normes de circulació en bicicleta (El Raval).	El problema no rau tant en "per on van" sinó en "com van", fent referència a l'accés de velocitat, al poc respecte envers els vianants, etc.	0	SÍ	Incorporada a l'estratègia de la bicicleta i del VMP
DECIDIM	Mobilitat en bici / VMP	El Raval	Calen actuacions específiques en aquelles vies saturades per persones que utilitzen modes de mobilitat diversos (El Raval).	Calen actuacions específiques en aquelles vies on es dona aquesta situació de conflictivitat entre vianants i bicicletes. Algunes de les mesures poden ser les restriccions horàries per a circular amb bicicleta o l'obligatorietat de baixar de la bici en determinats trams.	0	SÍ	Incorporada a l'estratègia de la bicicleta i del VMP
DECIDIM	Mobilitat en bici / VMP	La Barceloneta	Reduir la circulació de bicicletes en alguns trams (La Barceloneta).	És necessari reduir la circulació de bicicletes en alguns trams, o bé obligar als ciclistes a baixar del vehicle i desplaçar-se a peu en determinades zones d'ús intens de vianants, ús familiar, etc.	0	SÍ	Incorporada a l'estratègia de la bicicleta i del VMP
DECIDIM	Mobilitat en bici / VMP	La Barceloneta	Carrer Almiraíl Cervera, possible via de creuament del barri amb bicicleta (La Barceloneta).	El Carrer Almiraíl Cervera o algun dels seus carrers paral·lels, es plantegen com a via de creuament del barri amb bicicleta.	0	SÍ	Incorporada a l'estratègia de la bicicleta i del VMP
DECIDIM	Mobilitat en bici / VMP	La Barceloneta	Canalitzar la circulació amb bicicleta pel Passeig Joan de Borbó a tocar de la tanca del port (La Barceloneta).	la circulació amb bicicleta pel Passeig Joan de Borbó s'hauria de canalitzar a tocar de la tanca del port o bé per la calçada, juntament amb els cotxes. Tot i això, a la carretera possiblement no hi ha espai suficient per a un carril bici. També és necessari allunyar el carril bici de la boca del metro.	0	SÍ	Incorporada a l'estratègia de la bicicleta i del VMP
DECIDIM	Mobilitat en bici / VMP	Sant Pere, Santa Caterina i La Ribera	Dedicar espais específics per a skates (Sant Pere, Santa Caterina i La Ribera).	Hi ha un problema amb els skates a la Plaça Acadèmia. Aquest és un espai d'ús intensiu. Els veïns fa tres anys que posen denúncies però no s'ha solucionat el problema. Potser es podrien dedicar espais específics per a realitzar aquesta activitat. Una altra opció és canviar el terra de la plaça per desincentivar la pràctica.	0	SÍ	Incorporada a l'estratègia de la bicicleta i del VMP
DECIDIM	Mobilitat en bici / VMP	Districte	Millora i ampliació de la xarxa de carrils bici.	En general, cal millorar la senyalització dels carrils bici, així com repintar-los. És necessari facilitar la informació en diversos idiomes o de manera molt visual, de cara al turisme. Es percep necessari fer efectiva la prohibició de circular en direcció contrària pels carrils bici. Cal incorporar un carril bici de doble sentit a Via Laietana i a Joan de Borbó.	0	SÍ	Incorporada a l'estratègia de la bicicleta i del VMP

DECIDIM	Mobilitat en bici / VMP	La Barceloneta	Treure el carril bici del Passeig Marítim de la Barceloneta	Les bicis molesten i dificulten el trànsit de vianants pel passeig	0	NO	Cal regular millor, no es estratègia de ciutat.
DECIDIM	Mobilitat en bici / VMP	La Barceloneta	Senyalitzar molt millor els carrils bici a la zona de la Barceloneta	Molts vianants no es fixen en els carrils bici i hi caminen per sobre. Entorpeixen la conducció dels ciclistes.	0	SÍ	Incorporada a l'estratègia de la bicicleta i del VMP
23-nov	Mobilitat en bici / VMP	La Barceloneta		Davant de l'Hospital del Mar hi ha un carril bici que està mal situat, ja que al creuar a peu el carrer et trobes al mig del carril.	0	-	COMENTARI
23-nov	Mobilitat en bici / VMP	La Barceloneta		Les bicicletes continuen passant pel Passeig Marítim, no utilitzen el carril bici que passa per l'Hospital, sobretot a l'estiu.	0	-	COMENTARI
23-nov	Mobilitat en bici / VMP	La Barceloneta		El Pla de Mobilitat hauria de contemplar la reducció del nombre de bicicletes en algunes zones.	0	-	COMENTARI
23-nov	Mobilitat en bici / VMP	La Barceloneta		Com a mínim, caldria que en algunes zones, les més freqüentades per a vianants i en els espais familiars (com la llengüeta) els ciclistes haurien de baixar de la bicicleta.	0	SÍ	Incorporada a l'estratègia de la bicicleta i del VMP
23-nov	Mobilitat en bici / VMP	La Barceloneta		La proposta és que vagin per Joan de Borbó, conjuntament amb el cotxe. Si es fa per la zona del port sí que hauran d'anar per la vorera.	0	NO	Hi ha secció suficient sobre les voreres pel carril bici
23-nov	Mobilitat en bici / VMP	La Barceloneta		Es considera millor desviar la circulació amb bicis per la zona del port que per la calçada, s'apunta que a la carretera no hi ha prou espai per a fer un carril bici.	0	SÍ	Incorporada a l'estratègia de la bicicleta i del VMP
23-nov	Mobilitat en bici / VMP	La Barceloneta		Al creuament es procuraria que s'anés per Almirall Cervera.	0	SÍ	Incorporada a l'estratègia de la bicicleta i del VMP
23-nov	Mobilitat en bici / VMP	La Barceloneta		Maquinista es considera una mala alternativa per desviar el flux de gent.	0	SÍ	Incorporada a l'estratègia del vianant
23-nov	Mobilitat en bici / VMP	La Barceloneta		La idea seria que els creuaments es moguin a on es convingui, per tal de fer la desviació de la mobilitat.	0	-	COMENTARI
23-nov	Mobilitat en bici / VMP	El Raval		La idea és potenciar i reformular les vies per a bicicletes.	0	SÍ	Incorporada a l'estratègia de la bicicleta i del VMP
23-nov	Mobilitat en bici / VMP	El Raval		Algunes vies marcades com a prioritàries no es veuen factibles per a la combinació de diversos modes de mobilitat (a peu, en bicicleta, en VP, etc.), un exemple és el Carrer Jaume I, on existeix conflictivitat entre aquests diversos modes de transport. Aquest carrer és un dels que està previst com de circulació prioritària amb bicicleta.	0	-	COMENTARI
23-nov	Mobilitat en bici / VMP	El Raval		Es menciona que calen actuacions específiques en aquelles vies on coincideixen la mobilitat a peu i la mobilitat en bicicleta. Algunes de les mesures proposades poden ser les restriccions horàries o l'obligatorietat de baixar de la bicicleta en alguns trams, entre d'altres.	0	-	COMENTARI

23-nov	Mobilitat en bici / VMP	El Raval		En general el model de mobilitat en bicicleta sembla correcte. Es menciona que hi ha molts veïns que circulen amb bicicleta, i que si han d'arribar a casa seva no respectaran les vies marcades, sinó que agafaran el camí més ràpid.	0	-	COMENTARI
23-nov	Mobilitat en bici / VMP	El Raval		Falta conscienciació en temes de mobilitat i convivència. Educació vial és necessària. El problema és com van, no tant per on van.	0	SÍ	Incorporada a l'estratègia del PMD
23-nov	Mobilitat en bici / VMP	Districte		Crear carrers bici	0	SÍ	Incorporat a l'estratègia de la bicicleta
23-nov	Mobilitat en bici / VMP	Districte		Reconeixement de les empreses (de VMP i turístiques en general) que operen amb bona praxis	0	-	COMENTARI
23-nov	Mobilitat en bici / VMP	Districte		Incorporar un carril bici a Via Laietana	0	SÍ	Incorporat a l'estratègia de la bicicleta
23-nov	Mobilitat en bici / VMP	El Gòtic		El tema dels skaters, no només és sorollós, sinó que genera estrès. Es menciona el problema al C/ del Cid, per exemple, i C/ Cucurulla. Hi ha una massificació de VMP i turistes, pràcticament fins a Plaça Catalunya.	0	SÍ	Incorporat al PMD
23-nov	Mobilitat en bici / VMP	Districte		Es considera bona idea que es redirigeixi la mobilitat en bicicleta. Prohibint la circulació en alguns carrers i marcant clarament la velocitat màxima de circulació en bicicleta i la normativa de circulació (respectar les contradireccions).	0	SÍ	Incorporat a l'estratègia de la bicicleta
23-nov	Mobilitat en bici / VMP	Districte		Carril bici en doble sentit a Via Laietana i Joan de Borbó	0	SÍ	Incorporat a l'estratègia de la bicicleta
23-nov	Mobilitat en bici / VMP	Districte		Es valora positivament que es plantegin algunes vies de pas per facilitar la circulació en bicicleta, però s'apunta que aquestes no siguin utilitzades pels grups de turistes.	0	SÍ	Incorporat a l'estratègia de la bicicleta
23-nov	Mobilitat en bici / VMP	Districte		Es planteja que es facin vies específiques per a turistes, si es considera necessari	0	NO	Es impossible tècnicament
23-nov	Mobilitat en bici / VMP	Districte		S'aclareix que el model presentat no planteja que no es pugui circular amb bicicleta per la resta de carrers, excepte en alguns específics. Però sí que es vol incentivar la circulació per algunes de les vies del Districte. Es parla de senyalització de les vies, per exemple.	0	-	COMENTARI
23-nov	Mobilitat en bici / VMP	Districte		El veí pot anar per on vulgui, però es realitzaran uns trajectes perquè els turistes sàpiguin com creuar el barri, per exemple.	0	-	COMENTARI
23-nov	Mobilitat en bici / VMP	Districte		Obligar als ciclistes a tenir assegurança de la bicicleta	0	SÍ	Incorporat a l'estratègia de la bicicleta
23-nov	Mobilitat en bici / VMP	El Gòtic		Es remarca la problemàtica dels skates i els Segways. Sobretot en alguns punts	0	-	COMENTARI

				específics.			
23-nov	Mobilitat en bici / VMP	El Gòtic		Els skates es perceben com un problema important, pel tema del soroll.	0	SI	Incorporada a l'estratègia de la bicicleta i del VMP
23-nov	Mobilitat en bici / VMP	El Gòtic		Els segway són també problemàtics per l'acumulació de persones al carrer.	0	SI	Incorporada a l'estratègia de la bicicleta i del VMP
23-nov	Mobilitat en bici / VMP	El Gòtic		S'hauria de traslladar l'activitat dels skates a unes zones concretes de la ciutat, allunyant-los de les zones de veïns i peatonals.	0	SI	Incorporada a l'estratègia de la bicicleta i del VMP
23-nov	Mobilitat en bici / VMP	El Gòtic		També es remarca que hi ha diferència entre les persones que es desplacen en skate i les que l'utilitzen de manera esportiva, són aquests últims els que més molesten.	0	-	COMENTARI
23-nov	Mobilitat en bici / VMP	Districte		No hi ha informació en altres idiomes pels carrils bici	0	NO	Es impossible tècnicament
23-nov	Mobilitat en bici / VMP	La Barceloneta		Bicicletas por zona marítima del Hospital del Mar - Bici a peu pel P. Marítim.	0	-	COMENTARI
23-nov	Mobilitat en bici / VMP	Districte		Falta de control bicis - VMP	0	SI	incorporat a l'estratègia de la bicicleta
23-nov	Mobilitat en bici / VMP	La Barceloneta		Davant de l'Hospital del Mar: hi ha un carril bici mal plantejat, ja que no deixa espai pels vianants o els obliga a ocupar l'espai del carril. A més, les bicicletes no passen pel carril, sinó que segueixen fent ús del Passeig Marítim. Sobretot a l'estiu.	0	-	COMENTARI
23-nov	Mobilitat en bici / VMP	La Barceloneta		Passeig Marítim és possiblement la zona més conflictiva en matèria de conflictivitat entre bicicletes i vianants.	0	-	COMENTARI
23-nov	Mobilitat en bici / VMP	La Barceloneta		Falta de control de la circulació amb bicicletes i VMP	0	SI	Incorporada a l'estratègia de la bicicleta i del VMP
23-nov	Mobilitat en bici / VMP	La Barceloneta		La part nova del Passeig Marítim és molt problemàtica per la conflictivitat entre bicicletes i vianants.	0	-	COMENTARI
23-nov	Mobilitat en bici / VMP	La Barceloneta		Hi ha negocis de lloguer de bicicletes i VMP en espais i vies que no són adequades per aquest ús	0	SI	Incorporada a l'estratègia de la bicicleta i del VMP
23-nov	Mobilitat en bici / VMP	Sant Pere, Santa Caterina i La Ribera		Ús intensiu dels skates a determinats espais - Soroll	0	SI	Incorporada a l'estratègia de la bicicleta i del VMP
23-nov	Mobilitat en bici / VMP	Sant Pere, Santa Caterina i La Ribera		Skates, falta regulació	0	SI	Incorporada a l'estratègia de la bicicleta i del VMP
23-nov	Mobilitat en bici / VMP	La Barceloneta		Bona proposta fer passar carril bici per Dr. Aiguader	0	-	COMENTARI
23-nov	Mobilitat en bici / VMP	Districte		Reforçar les sancions	0	SI	Incorporada a l'estratègia de la bicicleta i del VMP

23-nov	Mobilitat en bici / VMP	Sant Pere, Santa Caterina i La Ribera		Skates: són perillosos en la convivència amb els vianants. Van molt ràpid i a vegades s'escapa l'aparell i pot provocar caigudes. Són un perill per a la gent gran i persones amb poc equilibri.	0	-	COMENTARI
23-nov	Mobilitat en bici / VMP	Sant Pere, Santa Caterina i La Ribera		Skates: falta regulació.	0	SI	Incorporada a l'estratègia de la bicicleta i del VMP
23-nov	Mobilitat en bici / VMP	Districte		En els carrils bici, prohibir la circulació en sentit contrari	0	SI	Incorporada a l'estratègia de la bicicleta i del VMP
23-nov	Mobilitat en bici / VMP	Sant Pere, Santa Caterina i La Ribera		Compte! Carril bici Avinguda Marquès de l'Argentera amb Pla de Palau (perillós)!	0	-	COMENTARI
23-nov	Mobilitat en bici / VMP	Districte		Assenyalar bé els carrils bici (estan força esborrats)	0	SI	Incorporada a l'estratègia de la bicicleta i del VMP
23-nov	Mobilitat en bici / VMP	Districte		El conflicte entre vianants i bicicletes és un dels principals problemes de la ciutat. Es tracta d'un problema de seguretat. També és un perill pels propis ciclistes. No hi ha carrils bici senyalitzats, estan esborrats, hi ha fragments del trajecte perillosos.	0	-	COMENTARI
23-nov	Mobilitat en bici / VMP	Sant Pere, Santa Caterina i La Ribera		Carril bici Dr. Aiguader: hi ha problema amb els veïns que han d'estar al mig del carril bici per obrir la porta del garatge, per exemple. La vorera en alguns trams és tan estreta que és difícil la circulació dels vianants sense ocupar el carril bici. Tot i això, es remarca que el model proposat contempla que la via de circulació prioritària per a les bicicletes sigui l'altra vorera del Dr. Aiguader (parells), amb la qual cosa aquest problema podria quedar resolt.	0	SI	Proposta concreta
23-nov	Mobilitat en bici / VMP	Sant Pere, Santa Caterina i La Ribera		Hi ha un problema general de convivència entre els diversos modes de mobilitat. En algunes vies, com al Carrer Princesa, es planteja prohibir la circulació amb bicicleta.	0	-	COMENTARI
23-nov	Mobilitat en bici / VMP	Sant Pere, Santa Caterina i La Ribera		Reforçar les sancions per tal de fer complir la normativa.	0	SI	Incorporada a l'estratègia de la bicicleta i del VMP
23-nov	Mobilitat en bici / VMP	Sant Pere, Santa Caterina i La Ribera		Els comerciants demanen que el Carrer Princesa sigui de plataforma única	0	NO	Cal compartir molts usos en el mateix espai.
23-nov	Mobilitat en bici / VMP	Sant Pere, Santa Caterina i La Ribera		Es veu amb bons ulls que es determinin unes vies de circulació amb bicicleta, i que la resta de carrers siguin per a l'ús prioritari dels vianants	0	-	COMENTARI
23-nov	Mobilitat en bici / VMP	Sant Pere, Santa Caterina i La Ribera		Es puntualitza que hi haurà algunes vies on la circulació en bici estigui prohibida, altres on s'incentivi i altres on es podrà circular, però no es fomentarà aquesta circulació.	0	-	COMENTARI
23-nov	Mobilitat en bici / VMP	Sant Pere, Santa Caterina i La Ribera		Cal marcar molt bé quin és el sentit de circulació de les bicicletes, evitant la circulació en sentit contrari.	0	-	COMENTARI

23-nov	Mobilitat en bici / VMP	Districte		Es demana que es mesuri la contaminació acústica d'alguns espais freqüentats per skaters, i que es prohibeixi la pràctica en espais on es superin els límits.	0	-	Enviat a serveis tècnics
23-nov	Mobilitat en bici / VMP	Sant Pere, Santa Caterina i La Ribera		No es destaca tant el problema del pas dels skates sinó més aviat el dels soroll en llocs d'ús intensiu d'aquests	0	-	COMENTARI
23-nov	Mobilitat en bici / VMP	Sant Pere, Santa Caterina i La Ribera		Algunes aportacions parlen de restringir la circulació amb bicicleta per les vies que no siguin específiques per aquests vehicles. Cal regular molt bé la velocitat, la direcció de circulació, etc.	0	-	COMENTARI
23-nov	Mobilitat en bici / VMP	Districte		No tenen en compte als patinets i skates dels veïns que es desplacen amb ells, per exemple per anar a l'escola.	0	-	COMENTARI
23-nov	Mobilitat en bici / VMP	Districte		Es plantegen dubtes del model pel què fa als VMP, no es té clar si es proposa que circulin pels carrils bici o per la vorera.	0	-	COMENTARI
23-nov	Mobilitat en bici / VMP	Districte		La circulació amb VMP ja està regulada. Ara calen actuacions per a conscienciar i fer complir la normativa.	0	SI	Incorporada a l'estratègia de la bicicleta i del VMP
23-nov	Mobilitat en bici / VMP	Districte		El pla contempla diversos modes de mobilitat, però es considera que cal posar l'accent en temes de VMP, que es contempla poc.	0	-	COMENTARI
23-nov	Mobilitat en bici / VMP	Districte		Ciutat Vella no es considera un Districte apropiat per la circulació de VMP, les voreres són massa estretes per a que hi puguin circular adequadament.	0	-	COMENTARI
23-nov	Mobilitat en bici / VMP	Districte		S'entén que les vies on la circulació amb bicicletes es marca com a prioritària són també les que estan pensades per a la circulació amb VMP	0	-	COMENTARI
18-dic	Mobilitat en bici / VMP	El Gòtic		Es proposa que la idea tècnica pel Carrer Princesa és fer un carril multiús: que sigui de C/D durant unes hores al dia, i que faci les funcions de carril bici durant la resta de la jornada. Alguns dels participants mencionen que és massa estret per a fer aquestes funcions, però l'equip tècnic especifica que té la mateixa amplada que Ferran, on es fan funcions similars. La idea doncs seria mantenir les voreres, per tal de protegir el vianant.	0	-	COMENTARI
18-dic	Mobilitat en bici / VMP	Sant Pere, Santa Caterina i La Ribera		Hi ha un problema amb els skates a la Plaça Acadèmia. Aquest és un espai d'ús intensiu. Els veïns fa tres anys que posen denúncies però no s'ha solucionat el problema. Hi ha una botiga d'skates que incentiva aquesta activitat. Potser es podrien dedicar espais específics per a realitzar aquesta activitat. Una altra opció és canviar el terra de la plaça per desincentivar aquesta pràctica.	0	SI	Proposta concreta

DECIDIM	Seguretat Viaria	La Barceloneta	Col·locar radars de control de velocitat als dos trams de la Ronda del Litoral sobre superfície Dr. Aiguader	Els laterals exteriors de Ronda Litoral, de superfície, entre Dr. Aiguader 19, cantonada amb Pl. Pau Vila per costat muntanya i entre Pl. Pau Vila/Pss Joan de Borbó i Dr. Aiguader entre números 2 i 36, són un nucli on molts vehicles circulen a velocitat fora de llei. Els cotxes i motos d'alta cilindrada que venen del Port Olímpic direcció centre ciutat és un constant, sobretot els caps de setmana. Vulneren totes les normes de circulació, de respecte al descans dels veïns i han provocat accidents	32	SI	Incorporada a l'estratègia del vehicle privat
DECIDIM	Seguretat Viaria	Sant Pere, Santa Caterina i La Ribera	Millorar Passeig Circumval·lació i entrada Parc Ciutadella al Marquès d'Argentera.	cal fer modificacions per millorar la seguretat i la mobilitat, sobretot PERQUÈ HI HA UNA ESCOLA. - Posar semàfors de precaució (llum intermitent groga) i <i>resaltos</i> a mesura que s'apropen a l'Escola Parc de la Ciutadella (zona escolar) on un cotxe pot arribar a agafar més de 50 km/h passant per sobre les bandes rugoses com si res. És perillós per escolars i vianants. - Posar bandes rugoses a l'entrada i a dins del Parc que toca a M. Argentera	24	SÍ	Estudi específic
DECIDIM	Seguretat Viaria	La Barceloneta	Ampliar línia discontinua entrades pàrquings que creuen carril bus	Al llarg de carrer Dr. Aiguader, i a conseqüència de les noves edificacions, les entrades als pàrquings veïnals, s'han fet obligant a envair i creuar els carrils Bus/Taxi amb el perill de patir topades per darrera ja que les maniobres per accedir-hi són molt forçades i amb poc marge per indicar-les. Les línies discontinues dibuixades actualment no compleixen normativa de 14mt de llargada, a vegades no arriben ni a 8mt.	22	-	Demanat estudi a Serveis Tècnics del districte
DECIDIM	Seguretat Viaria	El Raval	Evitar la càrrega i descàrrega al carrer Dels Salvador	El carrer Dels Salvador és un carrer molt estret i en la seva confluència amb Sant Antoni Abat s'hi acostumen a aturar camionetes (fins a 3) que fan càrrega i descarrega, si a això hi afegim que en aquell mateix tram de carrer és on hi ha els contenidors, ens trobem que el pas és gairebé impossible. Potser una bona solució seria fer que el carrer fos totalment per a vianants i obligar a utilitzar les zones de càrrega i descarrega de la Ronda Sant Pau	5	SI	Incorporada a l'estratègia de la DUM
DECIDIM	Seguretat Viaria	El Gòtic	El Gòtic sud , Zona 10	Proposo que la velocitat als carrer d'El Gòtic sud es limiti i es configura zona 10, especialment als carrers on hi ha equipaments escolars.	2	-	Demanat estudi a Serveis Tècnics del districte
DECIDIM	Seguretat Viaria	El Raval	Tornar a invertir el sentit de la circulació al Carrer de les Flors	En acabat de la última reforma del final del Carrer de Sant Pau i Carrer de les Flors, en aquest últim el sentit del tràfic s'ha invertit quedant en direcció a la Ronda Sant Pau. Això fa que els vehicles que venen del	1	SI	Estudi específic

				Carrer Sant Pau i Carrer Abat Safont hi circulin a gran velocitat amb perill per els vianants. Antigament el sentit de circulació era entrant des de la Ronda de Sant Pau amb la qual cosa només els vehicles que volien aparcar o fer alguna gestió a la zona hi circulaven.			
DECIDIM	Seguretat Viaria	Districte	Reduir el limit de velocitat a la Barceloneta	Els cotxes van massa ràpid a la Barceloneta, reduir el límit de velocitat del transport a 20km/h.	1	SI	Incorporada a l'estratègia del vehicle privat
DECIDIM	Seguretat Viaria	El Gòtic	Posar senyal de peatonalització, cartell de límit de velocitat i "monticles al terra" a la plaça Joaquim Xirau.	Els cotxes que surten del pàrquing van molt ràpid i són perillosos.	0	-	Demanat estudi a Serveis Tècnics del districte
DECIDIM	Seguretat Viaria	El Gòtic	Senyalar amb cartells de velocitat 20km/h al El Gòtic	Els cotxes van massa ràpid i és perillós.	0	SI	Incorporada a l'estratègia del vehicle privat
DECIDIM	TP	La Barceloneta	Problema de massificació del transport públic a La Barceloneta	Caldria increment de l'oferta del transport públic durant els períodes de l'any on hi ha un increment del seu ús degut al turisme. També caldria una tarifa especial de bus per als turistes, ja que actualment paguen el mateix que els veïns.	1	SI	Demandar estudi a TMB
DECIDIM	TP	La Barceloneta	Canviar la parada de Bus 39	Abans ubicada entre el Carrer Ginebra i Maquinista, ara està a l'alçada de Sant Joan de Borbó. Tornar a la ubicació anterior.	1	-	Demandar estudi a TMB
DECIDIM	TP	Districte	Posar rampes a la parada de Bus de la sortida del metro i d'altres	Posar rampes per ajudar a la gent gran a pujar al bus, com per exemple a la parada de bus de la sortida del metro.	1	-	Demandar estudi a TMB
DECIDIM	TP	La Barceloneta	Augmentar el nombre de línies de Bus del barri Barceloneta	Només existeixen actualment el 39 i el 15. Serien necessàries més línies de bus.	1	NO	Depèn de la xarxa ortogonal de la ciutat
DECIDIM	TP	Districte	Eliminar la parada d'autobusos del Paral·lel (al costat de les Drassanes)	De la mateixa manera que es van eliminar les parades d'autobusos de Ryanair i altres al Passeig Sant Joan, i posteriorment es va recuperar aquest espai urbà pels veïns, s'hauria de fer el mateix amb la parada d'autobusos del principi del Paral·lel (a tocar de les antigues Drassanes). A més, aquesta parada no fa més que intensificar la pressió turística que pateix Ciutat Vella. L'espai públic ha d'estar destinat als veïns i no als turistes. L'Ajuntament ha d'avançar posar els veïns als turistes.	1	NO	Estratègia de ciutat
DECIDIM	TP	El Raval	Augmentar la flota de línia del bus del barri del Raval	L'actual flota és insuficient i els busos van massa plens.	0	SI	Incorporada a l'estratègia del transport públic
DECIDIM	TP	Districte	Habilitar parades de bus per persones amb dificultats de mobilitat.	Habilitar parades de bus per persones amb dificultats de mobilitat.	0	NO	Totes les parades hauran de ser accessibles.

DECIDIM	TP	El Raval	Reconfigurar la línia 37 de bus (El Raval).	S'han fet alguns canvis de línies de busos que no han suposat una millora de la mobilitat amb bus. Es parla concretament de la línia 37, que s'ha modificat i no s'ha substituït per un servei equivalent.	0	NO	Depèn de la xarxa ortogonal de la ciutat
DECIDIM	TP	Districte	Canviar la ubicació de la parada de bus del Liceu.	La parada de bus de Liceu està mal situada, ja que l'han posat just a l'entrada del Mercat de la Boqueria, on hi ha un gran flux de gent, i per tant existeixen dificultats per accedir a la parada.	0	-	Demandar estudi a TMB
DECIDIM	TP	La Barceloneta	Treballar a la boca del metro per canalitzar el flux de gent (La Barceloneta).	La sortida del metro de La Barceloneta és un punt clau des d'on s'ha de començar a treballar per a incentivar el desplaçament dels vianants per les vies que es considerin oportunes. Es podria fer una nova sortida encarada a la zona turística o moure el pas de vianants existent per facilitar el pas de la gent cap al Carrer del Gas, per donar més espai per a l'espera i també més espai per al gir des del Passeig Joan de Borbó cap a Dr. Aiguader. També caldria millorar la informació a l'estació de metro de cara al turisme també es considera una iniciativa important per a canalitzar els fluxos de vianants.	0	SÍ	Incorporada a l'estratègia del transport públic
DECIDIM	TP	La Barceloneta	Crear el bus de barri de La Barceloneta.	El bus de barri també es planteja com una bona eina per a millorar la mobilitat dels veïns i veïnes, ja que es tracta d'un servei de bus no utilitzat pels turistes i que, per tant, és d'ús exclusiu per les persones residents. Sobre la ruta concreta, seria interessant fer baixar el bus de barri fins al Carrer de la Drassana, malgrat que hi pot haver dificultats a l'hora de girar. També hi ha aportacions que manifesten que en la ruta cap a l'Hospital del Mar, la baixada hauria d'arribar per Balboa – Baluard fins al Carrer Judici i pujar per Mestrança. Hi podria haver problemes de sentit a Judici i Mestrança.	0	SÍ	Incorporada a l'estratègia del transport públic
DECIDIM	TP	La Barceloneta	El bus de barri de La Barceloneta hauria de ser un bus de districte (La Barceloneta).	És a dir, que servís per a connectar el barri amb el Nucli Antic i el Gòtic i, fins i tot, amb altres punts de la ciutat, com Plaça Catalunya o Plaça Espanya.	0	SÍ	Incorporada a l'estratègia del transport públic
DECIDIM	TP	La Barceloneta	Modificar la ubicació de la parada del Pg. Marítim amb el Carrer Almirall Cervera (La Barceloneta).	És necessari modificar la ubicació de la parada del Pg. Marítim amb el Carrer Almirall Cervera, cal passar-la a una zona amb menys banyistes, ja que durant els mesos d'estiu està saturada.	0	-	Demandar estudi a TMB
DECIDIM	TP	La Barceloneta	Oferir un servei de busos urbans de diferent color específic per a turistes (La Barceloneta).	Aquests busos únicament haurien de fer unes poques parades als punts més turístics, proporcionant una entrada i sortida àgils del barri i que connectessin amb altres punts de la ciutat, com Pl. Catalunya o Pl. Espanya. Aquestes línies funcionarien al marge de la xarxa ortogonal i comptarien amb tarifes de diversos dies que els fidelitzi.	0	SÍ	Estudi específic

DECIDIM	TP	La Barceloneta	Ampliar la freqüència de pas dels busos durant els mesos de més intensitat turística (La Barceloneta).	Per tal d'evitar la saturació del transport públic a causa de la gran afluència de turistes al barri durant els mesos de primavera/estiu.	0	SÍ	Demandar estudi a TMB
DECIDIM	TP	Districte	Crear una línia de bus (o dues) que serveixin per relligar i enxarxar el districte.	Crear una línia de bus (o dues) que serveixin per relligar i enxarxar el districte.	0	NO	Depèn de la xarxa ortogonal de la ciutat
DECIDIM	TP	Districte	Revisar el recorregut de la línia 120.	La tornada de Sant Antoni al Nucli Antic es fa excessivament llarga. En el mateix sentit, si has d'anar a Sant Antoni amb bus, has de passar per la Barceloneta, fet que allarga excessivament el trajecte.	0	SÍ	Incorporada a l'estratègia del transport públic
DECIDIM	TP	Districte	Facilitar la mobilitat amb bus a l'Hospital del Mar.	La freqüència del bus 45 que va a l'Hospital és adequada, el principal problema és la durada del trajecte. Es planteja la possibilitat de modificar la línia o crear-ne una de nova que tingui una connexió més ràpida.	0	NO	Depèn de la xarxa ortogonal de la ciutat
DECIDIM	TP	La Barceloneta	Impulsar el bus de barri a La Barceloneta	El projecte està ja contemplat al model de transport públic proposat, i es valora positivament, existeixen dubtes sobre el fet que aquesta línia s'arribi a desenvolupar.	0	SÍ	Incorporada a l'estratègia del transport públic
DECIDIM	TP	La Barceloneta	Oferir més servei del bus 59 a la Barceloneta	La quantitat de busos de la línia 59 a la Barceloneta són insuficients.	0	NO	Depèn de la xarxa ortogonal de la ciutat
DECIDIM	TP	La Barceloneta	Donar més servei del bus 20 a la Barceloneta	La quantitat de busos de la línia 20 a la Barceloneta són insuficients.	0	NO	Depèn de la xarxa ortogonal de la ciutat
DECIDIM	TP	La Barceloneta	Allargar l'horari del "Bus de la Esperança" tot el dia a la Barceloneta	Allargar el servei del "Bus de la Esperança" tot el dia, actualment el servei és només pel matí.	0	-	-
DECIDIM	TP	La Barceloneta	Tornar a posar el bus 57 i 36 a la Barceloneta	Les línies de bus 57 i 36 a la Barceloneta eren molt útils pels veïns. Seria molt positiu que les tornessin a posar.	0	NO	Depèn de la xarxa ortogonal de la ciutat
DECIDIM	TP	Districte	Tornar a posar la línia 64 i 36 de bus al barri	Han tret la línia 64 i 36 de bus i dificulta la mobilitat de la gent gran per anar a altres barris.	0	NO	Depèn de la xarxa ortogonal de la ciutat
23-nov	TP	La Barceloneta		Juny, juliol, agost, setembre. Només que es faci un autobús llançadora que vagi del barri a la Plaça Espanya o a Plaça Catalunya, el problema milloraria pels veïns i veïnes del barri.	0	SÍ	Demandar estudi a TMB
23-nov	TP	La Barceloneta		Actualment la xarxa de busos està saturada pels turistes, que utilitzen a més les mateixes tarifes que les persones residents.	0	SÍ	Demandar estudi a TMB
23-nov	TP	La Barceloneta		Una de les línies d'actuació que es contempla és l'increment de la freqüència durant els mesos d'estiu, però hi ha intervencions que argumenten que això no és útil.	0	-	COMENTARI
23-nov	TP	La Barceloneta		Una altra proposta és crear una nova línia de bus de barri, que aquest segur que no seria utilitzat per turistes (un altre format, els	0	SÍ	Incorporada a l'estratègia del

				turistes no coneixen la línia, etc.).			transport públic
23-nov	TP	La Barceloneta		Cal tenir en compte les peculiaritats del barri, un increment d'autobusos també pot generar saturació i dificultats de circulació, sobretot a l'entrada/sortida del barri. Les rutes també es poden millorar, ja que sovint quan el bus arriba a les parades on puja la gent gran, ja està saturat de turistes. Són línies amb masses parades, fet que genera aquestes situacions.	0	SÍ	Demander estudi a TMB
23-nov	TP	La Barceloneta		Es proposa que hi hagi una oferta de busos específics per a turistes, per tal de reduir la saturació de les línies utilitzades pels veïns del barri. Aquests busos específics haurien de tenir unes poques parades als punts més turístics, i haurien d'estar destinats a que hi hagi una sortida àgil del turisme del barri.	0	SI	Demander estudi a TMB
23-nov	TP	La Barceloneta		Pel que fa al bus de barri, s'han fet dues propostes (vermell - proposta inicial, lila clar - proposta modificada). La nova proposta fa el mateix recorregut pel front marítim, però enlloc de baixar per Salvat Papasseit, agafa el Carrer Balboa. De baixada només creua una vegada el centre.	0	SÍ	Incorporada a l'estratègia del transport públic
23-nov	TP	La Barceloneta		En menciona que la proposta de la ruta lila no arriba a Sant Sebastià. Hi ha veïns que han d'anar al CAP i han d'agafar dos busos per a fer-ho.	0	SÍ	Incorporada a l'estratègia del transport públic
23-nov	TP	La Barceloneta		El bus de barri ha de ser, en realitat, un bus de Districte, que connecti la Barceloneta amb el Casc Antic i el Gòtic. Es valora positivament aquesta connexió.	0	SÍ	Incorporada a l'estratègia del transport públic
23-nov	TP	La Barceloneta		El mateix bus de barri s'allargaria per sortir del barri. Amb la qual cosa no caldria fer transbordament.	0	-	COMENTARI
23-nov	TP	El Raval		Desplaçament de l'autobús 91. (problema remarcat)	0	NO	Depèn de la xarxa ortogonal de la ciutat
23-nov	TP	El Raval		La parada de bus de Liceu està mal situada, ja que està just davant de la Boqueria i està enmig del gran flux de turistes.	0	-	Enviat a serveis tècnics
23-nov	TP	El Raval		S'explica que a través de la xarxa ortogonal es vol fer més eficient la mobilitat en bus, reduint la distància entre parades i posant les parades una davant de l'altra.	0	-	COMENTARI
23-nov	TP	El Raval		Tot i això, es menciona de moment s'estan fent un seguit de proves que poden ser revertides si es considera oportú.	0	-	COMENTARI
23-nov	TP	El Raval		La línia 37 funcionava perfectament, però l'han eliminat de determinats carrers, i no l'han substituït per un servei equivalent.	0	NO	Depèn de la xarxa ortogonal de la ciutat
23-nov	TP	El Raval		Es menciona que es pot arribar a pràcticament tot arreu amb un transbordament com a màxim.	0	-	COMENTARI

23-nov	TP	El Raval		També es comenta que sovint els transbordaments no són propers.	0	-	COMENTARI
23-nov	TP	El Gòtic		Insuficient transport de metro. Hi ha poques parades al Districte. Hi ha una insuficiència també en freqüència de pas.	0	-	COMENTARI
23-nov	TP	Districte		El transport públic també està massificat, sobretot a partir de març-abril. Aquest fet dificulta la mobilitat interna del Districte.	0	-	COMENTARI
23-nov	TP	Districte		Xarxa d'autobusos nova no està feta per la gent gran. Transbordament N64 no està bé.	0	-	COMENTARI
23-nov	TP	La Barceloneta		Busos molt saturats a l'estiu	0	-	COMENTARI
23-nov	TP	La Barceloneta		Reforç a l'estiu dels busos (des de l'abril)	0	SÍ	Demandar estudi a TMB
23-nov	TP	La Barceloneta		Mantenir les línies de bus útils	0	NO	Depèn de la xarxa ortogonal de la ciutat
23-nov	TP	Districte		Incremento del transporte público a partir de Semana Santa	0	SÍ	Demandar estudi a TMB
23-nov	TP	La Barceloneta		Cal reformular la xarxa d'autobusos pensant en la gent gran. Es percep que abans amb un sol bus es podia arribar al destí, mentre que ara s'ha de fer transbordament.	0	NO	Depèn de la xarxa ortogonal de la ciutat
23-nov	TP	La Barceloneta		Crear una altra boca de metro per tal d'encarar els turistes a la platja, per tal que una bona condueixi a la gent al barri u l'altra a la platja. És una manera de descongestionar la zona.	0	SI	Incorporada a l'estratègia del transport públic
23-nov	TP	La Barceloneta		Hi ha dies amb molta afluència de gent. En aquestes casos es pot arribar a trigar fins a 45 minuts per a sortir del barri.	0	-	COMENTARI
23-nov	TP	La Barceloneta		Es comenta que l'objectiu és que hi hagi un altre circuit. Un que sigui per l'interior de la Barceloneta, destinat als veïns, i un altre que sigui per Joan de Borbó, destinat als visitants i a la gent que surt de la ciutat.	0	-	COMENTARI
23-nov	TP	La Barceloneta		No arriba el bus de barri encara. Hi ha poques esperances que arribi a La Barceloneta, malgrat que es digui que està previst si s'apliquen els criteris del Pla.	0	SÍ	Incorporada a l'estratègia del transport públic
23-nov	TP	La Barceloneta		Els veïns estan indignats perquè els turistes poden tenir accés al transport públic amb les mateixes tarifes que els veïns. Es demana que tinguin uns bitllets específics per a ells.	0	NO	Política tarifaria de ciutat durant tot l'any
23-nov	TP	La Barceloneta		C/ Almirall Cervera, es creu que s'ampliarà per tal de facilitar la circulació del transport públic.	0	-	COMENTARI
23-nov	TP	Sant Pere, Santa Caterina i La Ribera		Parada Bus 39/51 sobre plataforma com de goma i per baixar bus i arribar a la vorera, has de creuar per sobre carril bici. Amb cadira de rodes no es pot baixar de la plataforma.	0	-	Enviat a serveis tècnics

23-nov	TP	Sant Pere, Santa Caterina i La Ribera		Av. Isabel II: para de bus amb plataforma de goma, però a la vorera no s'hi pot accedir sense passar pel carril bici. Dificultats per persones amb mobilitat reduïda i/o cadira de rodes. S'ha de creuar el carril bici fins arribar al semàfor.	0	-	Enviat a serveis tècnics
23-nov	TP	Districte		Es menciona que s'han de concretar i reformular les parades de taxis, però no hi ha una proposta concreta	0	SI	-
23-nov	TP	La Barceloneta		Es veu favorablement la ruta del bus de barri que està plantejada per La Barceloneta.	0	SI	-
23-nov	TP	El Gòtic		S'està valorant crear una altra línia de bus de barri al El Gòtic, però encara s'ha de definir la ruta.	0	-	COMENTARI
18-dic	TP	Districte		El problema del trajecte amb bus fins a l'hospital no és tant la freqüència, sinó la durada del trajecte. Es planteja que potser seria positiu fer una altra línia que complementi el trajecte.	0	SI	Incorporada a l'estratègia del transport públic
18-dic	TP	Districte		Una de les necessitats més destacades és arribar a l'Hospital. Aquesta és una de les prioritats, abans que la connexió amb El Raval. Es suposa que al Raval passa el mateix, tenen més necessitat d'arribar a La Barceloneta, que està més lluny.	0	-	COMENTARI
18-dic	TP	El Gòtic		Des del Gòtic es menciona que és necessari anar a Drassanes. Es comenta que el bus que passa pel Carrer Ample ja deixa els usuaris a prop de Drassanes. El problema és que les parades de bus no estan prou a prop del CAP, sobretot de cara a la gent gran.	0	SI	Incorporada a l'estratègia del transport públic
18-dic	TP	El Gòtic		Es menciona que amb la implementació de la xarxa ortogonal han canviat algunes parades i línies. Es menciona que ara la parada del bus 45 està a prop de l'edifici de correus de Via Laietana. Abans n'hi havia una més amunt, a l'atura de l'edifici dels sindicats.	0	-	Enviat a serveis tècnics
18-dic	TP	El Gòtic		El fet que s'hagi modificat la xarxa de busos potser té alguna avantatge, però algunes de les intervencions manifesten que en molts casos no ha suposat una millora.	0	-	COMENTARI
18-dic	TP	El Gòtic		Es menciona que es farà una participació específica de Via Laietana que començarà al gener.	0	-	COMENTARI
18-dic	TP	Districte		Les persones del CAP de Drassanes va a l'Hospital del Mar.	0	SI	
18-dic	TP	El Gòtic		Possibilitat de posar bus urbà per travessar el Gòtic, o baixar per Avinyó: opció poc clara i sense comentaris	0	-	COMENTARI
18-dic	TP	El Gòtic		També es necessita anar a Drassanes. Gòtic per anar a l'Hospital de Mar, bus 45.	0	-	COMENTARI
18-dic	TP	Districte		Tornada del 120 p. ex. Des de Sant Antoni	0	-	COMENTARI

				serà massa llarga amb l'ampliació de la línia.			
18-dic	TP	Districte		Agafis on agafis el bus que vagi cap a l'Hospital de Mar	0	-	COMENTARI
18-dic	TP	Districte		Dificultat d'accés d'algunes parades, la xarxa ortogonal ha variat parades.	0	-	COMENTARI
18-dic	TP	Districte		Bus que relligui tot el districte o dues línies (idea proposada)	0	SI	
18-dic	TP	Districte		Si vas a Sant Antoni amb bus has de passar per tota la Barceloneta.	0	-	COMENTARI
18-dic	TP	Districte		Per anar a l'Hospital del Mar amb bus has de passar per Sant Antoni.	0	-	COMENTARI
18-dic	TP	La Barceloneta		Dr. Aiguader circulació tot el dia per saltar-se Vallehermoso	0	-	COMENTARI
DECIDIM	VP	Districte	Descongestionar la Via Laietana.	Cal buscar vies alternatives a la Via Laietana per deixar de saturar aquesta via.	22	SÍ	Incorporada a l'estratègia del vehicle privat
DECIDIM	VP	El Gòtic	Discriminar el trànsit privat al Passeig Colón.	Per tal d'eliminar densitat i massificació. Això es combina amb la circulació d'altres vehicles (motos, camions, transport públic).	9	NO	Es via bàsica perimetral al districte
DECIDIM	VP	El Raval	Obrir el Carrer de Cervantes.	Obrir el Carrer de Cervantes.	8	NO	No es una estratègia del PMD
DECIDIM	VP	Sant Pere, Santa Caterina i La Ribera	Facilitar el canvi de sentit Passeig de Circumval·lació	Facilitar el canvi se sentit dels vehicles privats a l'alçada del carrer Wellington perquè els veïns que volen aparcar el cotxe no hagin de fer tota la volta fins el carrer Rosa Sensat.	8	NO	No es possible tècnicament
DECIDIM	VP	Districte	Filtració de la circulació segons matrícula.	Es podria plantejar que es faci filtració de la circulació segons matrícula. Sobretot en grans vies com la Via Laietana, on la circulació és molt intensa.	7	SÍ	Incorporada a l'estratègia del vehicle privat
DECIDIM	VP	Districte	Instal·lar bandes per a reduir la velocitat.	L'accés de velocitat es dona en algunes vies del barri o pròximes a aquest, com per exemple el Carrer Sant Carles o el Carrer Maquinista, així com el Passeig de Colón.	1	-	Enviat a serveis tècnics
DECIDIM	VP	El Gòtic	Limitar l'accés nocturn de vehicles "limusines" que entren per Ferran i pugen Rambla amunt.	Promocionen uns espais i activitats que no aporten res positiu i que sovint es realitzen a altres zones de la ciutat.	0	-	Enviat a serveis tècnics
DECIDIM	VP	Districte	Tornar a posar lliure la circulació de vehicles de les Rambles.	Tornar a posar lliure la circulació de vehicles de les Rambles.	0	NO	Va en contra de l'estratègia del PMD
DECIDIM	VP	Sant Pere, Santa Caterina i La Ribera	Dificultar l'entrada de vehicles al carrer de la ribera i a la plaça comercial posant pilones al terra.	Així es reduiria la circulació al carrer i a la plaça.	0	SÍ	Incorporada a l'estratègia del vehicle privat

DECIDIM	VP	La Barceloneta	Eliminar els vials de Maquinista i Andrea Doria coma prioritaris i que siguin interns (La Barceloneta).	Eliminar els vials de Maquinista i Andrea Doria coma prioritaris i que siguin interns.	0	SI	Incorporada a l'estratègia del vehicle privat
DECIDIM	VP	El Gòtic	Facilitar l'accés del veïnat amb cotxe al barri (El Gòtic).	Hi ha veïns i veïnes que no tenen vehicle propi, i que han d'accedir al barri amb el cotxe d'algun familiar o persona pròxima. Hi ha moltes dificultats en aquests casos d'aconseguir autorització d'accés al barri.	0	SI	Incorporada a l'estratègia del vehicle privat
DECIDIM	VP	El Raval	Fer un canvi de la direcció del trànsit al Carrer de les Flors.	Un canvi necessari per a pacificar la via.	0	SI	Estudi específic
DECIDIM	VP	Districte	Millorar la regulació de la circulació a la zona de la Plaça Urquinaona.	Aquest és el punt des d'on els vehicles baixen per Via Laietana per accedir al barri de La Barceloneta.	0	SI	Estudi específic
DECIDIM	VP	La Barceloneta	Treure els monticles de les sortides del barri de la Barceloneta	Totes les sortides amb vehicle del barri tenen monticles que dificulten la circulació, com per exemple al carrer Icària.	0	-	Enviat a serveis tècnics
DECIDIM	VP	Districte	Necessitat de reduir la circulació amb vehicle privat per l'interior de la ciutat.	Es parla del control de matrícules com a mecanisme per a disminuir el trànsit al districte. Hi ha la necessitat de desincentivar la circulació. En aquest aspecte, és important abordar el debat sobre la reforma de Via Laietana, que és la principal artèria de circulació amb vehicle privat del districte.	0	SI	Incorporada a l'estratègia del vehicle privat
DECIDIM	VP	Districte	Desaturar la Via Laietana	Cal buscar vies alternatives a Laietana per deixar de saturar aquesta via.	0	SI	Incorporada a l'estratègia del vehicle privat
11-dic	VP	La Barceloneta		En vermell - línies bàsiques (Joan de Borbó i Dr. Aiguader), en taronja - (Almirall Cervera i Front Marítim), vies d'anada i tornada, però sense ser vies principals, sinó vies de connexió amb Joan de Borbó i Dr. Aiguader. Groc - carrers veïnals i de desviació de la càrrega i descàrrega (Atlàntida, Baluard, Ginebra, Balboa. La resta de vies haurien de ser essencialment veïnal.	0	SI	Incorporada a l'estratègia del vehicle privat
11-dic	VP	La Barceloneta		El canvi important del model és al Carrer Carbonell. Es fa que es pugui sortir per Carbonell i agafar la Ronda o la Via Laietana.	0	SI	Incorporada a l'estratègia del vehicle privat
11-dic	VP	El Raval		S'explica que es vol regular la circulació per La Rambla, amb la finalitat que sigui d'ús exclusiu per a veïns i veïnes.	0	-	COMENTARI
11-dic	VP	El Raval		Joaquín Costa deixarà de ser un punt d'accés al barri (fins ara tampoc era una entrada molt concorreguda). Serà Riera Alta la que absorbirà el flux de trànsit, sobretot pel què fa a la DUM. Es creu que ara tampoc no es fa un gran ús del Carrer Joaquín Costa, i que el problema d'aquest	0	-	COMENTARI

				carrer no són els cotxes.			
11-dic	VP	El Raval		Aquest canvi de sentit pretén que tothom qui entri al barri ha de sortir, no s'escampa pel barri.	0	-	COMENTARI
11-dic	VP	El Raval		Hi ha algunes protestes relacionades amb la normativa de la retirada dels cotxes antics. Alguns cotxes es troben en bon estat, i malgrat això s'hauran de deixar de fer servir.	0	NO	No es objecte del PMD
11-dic	VP	El Raval		Es proposa que tant de pujada com de baixada, la Rambla sigui d'un sol carril. Ja que quan hi ha dos carrils, els vehicles s'acceleren i són un perill.	0	SÍ	Incorporada a l'estratègia del vehicle privat
11-dic	VP	El Raval		Reducció de les motos aparcades a les voreres.	0	SÍ	Incorporat a l'estratègia de l'aparcament
23-nov	VP	Districte		Reduir la circulació de vehicles	0	SÍ	Incorporat a l'estratègia del VP
23-nov	VP	Districte		Facilitar l'aparcament dels veïns	0	SÍ	Incorporat a l'estratègia de l'aparcament
23-nov	VP	Districte		Circulació nocturna	0	-	COMENTARI
23-nov	VP	Districte		Regular/fer complir la normativa als vehicles voluminosos	0	SÍ	Incorporat a l'estratègia de la DUM
23-nov	VP	Districte		Control de matrícules per a regular la circulació de vehicle privat	0	SÍ	Incorporat a l'estratègia del VP
23-nov	VP	El Gòtic		Cal adoptar mesures per evitar que els vehicles circulin per a carrers on no es pot circular. En general, és important fer respectar la normativa ja existent.	0	-	COMENTARI
23-nov	VP	El Gòtic		Moltes normes ja estan fetes, però no s'apliquen. Es veuen amb bons ulls algunes mesures, com la incorporació de pilones, la vigilància amb càmeres, etc.	0	SÍ	Incorporada a l'estratègia del vehicle privat
23-nov	VP	El Gòtic		Caldria adoptar mecanismes per evitar que els vehicles privats i els camions que s'equivoquen de carrer o es perden es posin als carrers i carrerons del barri. Hi ha vies que són contradirecció, però no es respecte la prohibició.	0	-	COMENTARI
23-nov	VP	El Gòtic		Pilones, control de càmeres, control de matrícules es perceben com a bons mecanismes per tal de controlar la circulació rodada.	0	-	COMENTARI

23-nov	VP	La Barceloneta		Revisión del sentido del tráfico entre las calles Balboa - Pinzón	0	SI	Incorporada a l'estratègia del vehicle privat
23-nov	VP	Districte		Señalización de Área Verde. Poner figura de una grúa para que no aparquen.	0	NO	configuració del senyal
23-nov	VP	La Barceloneta		Pel que fa al vehicle privat, es vol restringir la seva circulació, deixant obert al pas dels residents de manera gairebé exclusiva.	0	-	COMENTARI
23-nov	VP	La Barceloneta		Posar bandes de reducció de velocitat al voltant del Mercat (des de C/ Maquinista fins a C/ Sant Carles.	0	-	Enviat a serveis tècnics
23-nov	VP	La Barceloneta		Cal tenir en compte que aquestes bandes generen força soroll, i a vegades és molest pels veïns.	0	-	COMENTARI
23-nov	VP	La Barceloneta		Es planteja posar unes càmeres als accessos del barri per controlar que únicament els residents puguin accedir-hi.	0	SI	Incorporada a l'estratègia del vehicle privat
23-nov	VP	La Barceloneta		Per a solucionar els problemes de congestió, cal anar més enllà del barri. Fa falta una regulació de la circulació des de la Plaça Urquinaona, de tal manera que no es produeixi una saturació a l'entrada de La Barceloneta.	0	SI	Incorporada a l'estratègia del vehicle privat
23-nov	VP	La Barceloneta		Saturació de cotxes al Passeig de Borbó.	0	-	COMENTARI
23-nov	VP	Sant Pere, Santa Caterina i La Ribera		Gual del C/ Princesa, caldria situar-la molt a prop del C/ Montcada	0	-	Enviat a serveis tècnics
23-nov	VP	Sant Pere, Santa Caterina i La Ribera		Prohibir absolutament el trànsit de vehicles per la plaça per a vianants de Dr. Aiguader 15 i 17 amb edifici Vallehermoso amb troballes del Baluard i per darrere l'edifici del Patronat C/ d'Ocata.	0	SI	Proposta concreta
23-nov	VP	Districte		Soroll Ronda Litoral + Alta velocitat vehicles del lateral. Radars i/o tancar ronda amb pantalles.	0	SI	Proposta concreta
23-nov	VP	Districte		Senyalització lumínica i auditiva de totes les pilones hidràuliques.	0	SI	Incorporada a l'estratègia del vehicle privat
23-nov	VP	Sant Pere, Santa Caterina i La Ribera		Entre Montcada i Princesa hi ha un gual que no serveix per a reduir la velocitat dels vehicles. Està massa lluny del lloc on seria efectiu, més a prop de Montcada.	0	-	Enviat a serveis tècnics
23-nov	VP	Districte		Es mencionen diverses propostes per a desincentivar que la gent agafi el cotxe per arribar al centre de Barcelona. La Via Laietana és un element clau en aquest sentit. Es plantegen diverses propostes relacionades amb aquesta avinguda.	0	-	COMENTARI
23-nov	VP	El Raval		C/ de les Flors - es proposa tornar a canviar el sentit de direcció del trànsit.	0	SI	Estudi específic
23-nov	VP	El Raval		Carrer Sant Pau, a la zona més propera a la ronda, els cotxes han de passar un bol·lard. Aquest bol·lard gairebé mai està en	0	-	Enviat a serveis tècnics

				funcionament. Al carrer Sant Pau hi ha molta circulació de cotxes, malgrat que se suposa que és una zona per a vianants.			
23-nov	VP	El Raval		Tornin a canvia el sentit de la circulació al Carrer de les Flors. Abans era un carrer d'entrada, i estava molt més pacificada la zona.	0	SÍ	Estudi específic
18-dic	VP	El Gòtic		Algunes veïns que tenen dificultat per entrar amb cotxe al barri. Es menciona el cas de veïns i veïnes que no tenen vehicle propi, i que han d'accedir al barri amb el cotxe d'algun familiar o persona pròxima. Es menciona que no hi ha manera que se'ls hi doni la targeta per accedir al barri. Obrir l'accés durant unes hores al dia, o fer un sistema de "raqueta", amb zones on es pugui passar i zones d'accés restringit, es planteja com algunes de les possibilitats per afrontar aquesta problemàtica.	0	NO	No és possible gestionar aquesta proposta
18-dic	VP	El Gòtic		El servei per a abaixar la pilona de la Plaça Sant Miquel per exemple es considera poc eficient. Moltes vegades no contesten. Tot i això es menciona que, en general, si truques al timbre acostumen a obrir si es compleixen els requisits. Tot i això, es posa sobre la taula la possibilitat de donar més marge als operaris per a baixar les pilones quan és necessari.	0	SÍ	Proposta concreta
18-dic	VP	Districte		Persones residents sense cotxe no tenen targeta i no poden entrar amb taxi o cotxe d'altres persones.	0	NO	No es possible gestionar aquesta proposta
18-dic	VP	Sant Pere, Santa Caterina i La Ribera		La pilona del C/ Sant Pere Més Baix està espatllada.	0	-	Enviat a serveis tècnics
		El Raval	Accessos Barceloneta	Hi ha molt poques sortides a La Barceloneta, es produeix un efecte embut per a sortir cap a la resta del Districte/ciutat.	0	SÍ	Incorporada a l'estratègia del vehicle privat
23-nov				Evitar la recollida dels mobles que es fa a altes hores de la nit.	0	NO	Incorporat a l'estratègia de la DUM