



## L'Ajuntament ordena la mobilitat del districte de Ciutat Vella

- » El Pla de Mobilitat de Ciutat Vella 2018-2023 compta amb unes 170 mesures que s'implantaràn de forma progressiva amb un horitzó que finalitzarà el 2025
- » El pla aborda la mobilitat des de la perspectiva de gènere i avança cap a un model que faci compatible la vida veïnal amb la centralitat del Districte
- » S'estableix la regulació per franges horàries dels modes de transport prioritant el vianant i es busca que el trànsit del vehicle privat sigui finalista
- » Les actuacions per ordenar la càrrega i descàrrega i l'aparcament al districte han de permetre un espai públic de més qualitat i amb prioritat per al resident

## Crear un model de mobilitat específic que s'adapti a les característiques de Ciutat Vella

El districte de Ciutat Vella compta amb tot un seguit de característiques, tant morfològiques com d'atractivitat, que el converteixen en un espai singular pel que fa a la mobilitat. El territori compta amb una xarxa viària pacificada molt superior a la resta de la ciutat tot i que aquesta ha perdut qualitat durant els darrers anys a causa de l'increment exponencial de visitants, el seu model econòmic i la morfologia del teixit urbà.

Aquesta singularitat fa necessària la creació d'un nou model de mobilitat específic per al districte que faci compatible la qualitat de vida residencial amb l'activitat econòmica i que doni resposta a les particularitats del territori. Per aquest motiu, s'ha elaborat el primer Pla de Mobilitat del Districte de Ciutat Vella 2018-2023, horitzó que en alguns casos arribarà al 2025, que compta amb unes 170 actuacions i amb un pressupost de 82'6 milions d'euros.

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

En aquest nou model, les persones vianants són les grans protagonistes i els seus objectius generals són:

- **Millorar la qualitat de vida del veïnat** garantint la compatibilitat i l'equilibri entre els desplaçaments de les persones residents, de les persones visitants i de l'activitat econòmica (comerç, oci, restauració...).
- **Promoure una mobilitat ètica i equitativa per edat, condició física, gènere, renda econòmica i barri** que recolzi les persones més vulnerables de la cadena modal i a les persones amb mobilitat reduïda.
- **Afavorir uns desplaçaments que garanteixin la comoditat i la seguretat** de totes les persones, en especial les del vianant.
- **Aconseguir una accessibilitat per a tothom al districte**, que ha de ser prioritària al transport públic i en les rutes de la xarxa d'equipaments.
- **Definir una eina al servei del dret a la mobilitat** del veïnat en coherència amb la resta de Plans del Districte.
- Definir la xarxa connectada a la ciutat i l'Àrea Metropolitana de Barcelona, en la que **l'aprofitament dels vehicles sigui una exigència ètica**.
- Establir una mobilitat que fomenti els modes sostenibles i cerqui les **zero emissions atmosfèriques i sòniques**.
- **Gestionar la mobilitat al servei de la ciutadania**, aprofitant les noves tecnologies de control, seguretat i informació per tal que les usuàries puguin preveure i optimitzar el seu viatge.

Pel que fa als objectius específics del pla pel que fa al repartiment modal, aquests són:

- Reduir un 20% l'ús del cotxe mantenint els desplaçaments totals actuals. Sobretot pel que fa al trànsit de pas, que actualment és del 50%.
- Es planteja baixar el líndar del 20% dels desplaçaments totals de mercaderies en el format tradicional, substituint-les per models més sostenibles.
- Increment del nombre de desplaçaments en bicicleta i transport públic mantenint els desplaçaments a peu.

Aquest Pla de Mobilitat parteix d'una premissa essencial innovadora i és que per garantir la mobilitat no només cal intervenir en l'espai públic si no que també cal gestionar el temps en el que els diferents modes de transport empen aquest espai. D'aquesta manera, mitjançant la gestió dinàmica de la xarxa, es pot augmentar l'oferta a compartir entre els diversos modes.

Així, el document aposta per una compaginació del temps i de l'espai que ha de donar resposta als dos grans reptes de mobilitat al districte: evitar les friccions entre els diferents modes i una reducció el trànsit de pas de vehicles privats. Per això, s'innova amb la proposta d'una gestió espacial i en funció de franges horàries o modes de transport, mitjançant noves tecnologies, per ordenar i optimitzar la mobilitat del districte, tot millorant la comoditat dels desplaçaments, minimitzant les ocupacions i alliberant espais per a l'ús públic.

Per implementar aquesta gestió temporal es farà un estudi detallat que concreti les franges horàries de regulació més adients i estableixi les diverses fases d'aplicació. A continuació presentem una primera proposta, basada en la diagnosi del pla i que està composta per quatre franges horàries de matí, de migdia, de tarda i de nit:

- **Matí:** a primera hora del matí, cal preservar els desplaçaments relacionats amb l'economia reproductiva i la feina de cura - principalment l'accés a les escoles-, així com els desplaçaments relacionats amb la economia productiva específica del Districte de Ciutat Vella.
- **Migdia:** és necessari efectuar les tasques de distribució de la càrrega i descàrrega per bastir el comerç i d'altres activitats.
- **Tarda:** a partir del migdia i fins darrera hora de la tarda, cal preservar de nou els desplaçaments veïnals i en especial de la gent gran, així com d'altres activitats de proximitat, la recollida de les escoles i els jocs infantils i juvenils.
- **Nit:** per la nit no sembla necessari preservar l'espai de la mobilitat, que pot aportar major facilitat d'accés a les residències, flexibilitat per a la resta de veïns i també una major percepció de seguretat.

Així, el model es basa en una xarxa complexa de vianants que retorni la qualitat de vida associada a la mobilitat del veïnat i la faci extensiva al treballador i al visitant. A partir de la definició d'aquesta xarxa rectora es desenvolupa la regulació de la resta de modes. És a dir un

cop acomodat el vianant, s'incorpora la xarxa de bicicletes, la de transport públic i, finalment, la de distribució urbana de mercaderies i la de transport privat.

Les fórmules per executar les propostes es basen en engegar accions relacionades amb la jerarquització i millora de l'oferta disponible pel bon funcionament de cada mode de transport i, un cop establitzat el seu funcionament, aplicar les estratègies de gestió per aconseguir que la demanda s'adapti a la nova proposta i així es pugui assolir la millor funcionalitat possible.

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

### **Un model de mobilitat que prioritzi els vianants per sobre de la resta de modes**

Actualment, els desplaçaments a peu pel districte són 600.000 diaris, sent aquest el mode més important del districte. Això fa que en alguns espais del districte no sigui còmode anar a peu degut a la saturació d'alguns emplaçaments i a què alguns espais destinats a vianants són petits. La presència de grups de visitants amb dinàmiques diferents afecten a la convivència amb la resta d'usuaris i també existeixen friccions amb altres modes de desplaçament.

El principal repte és mantenir el protagonisme del vianant, tot equilibrant el nombre de desplaçaments a tota la xarxa i restant pressió a aquells entorns amb un major trànsit de visitants sempre tenint en compte que això no suposi una pèrdua en la qualitat de vida del veïnat. Així, el Pla promourà el repartiment de desplaçaments dels visitants per una xarxa d'itineraris generals que generarà illes de tranquil·litat i reduirà la pressió a la resta de carrers del districte i es millorarà la qualitat de les xarxes de vianants dels barris fent èmfasi en les connexions amb les escoles i la resta d'equipaments.

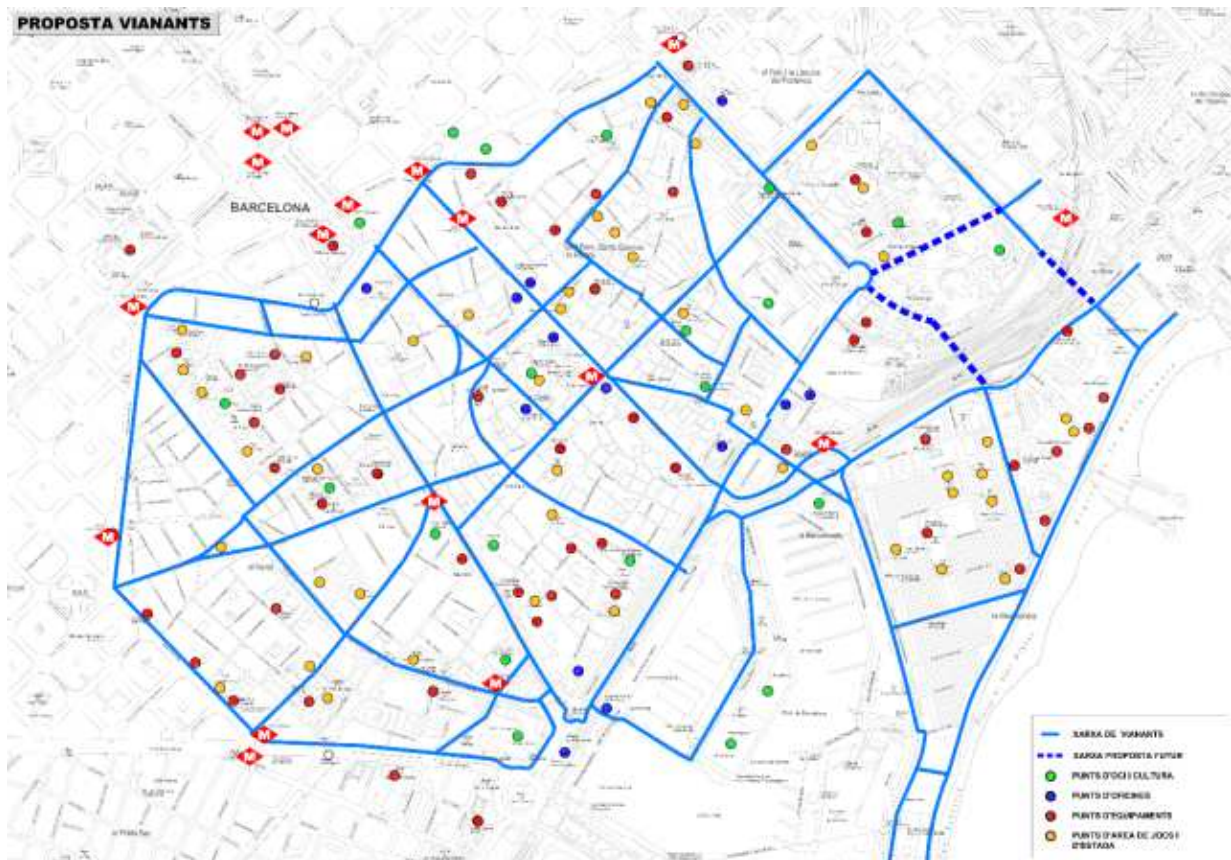
Les accions concretes a desenvolupar són:

- Crear una xarxa de districte amb uns nivells de servei admissibles en els horaris de màxim moviment. Es treballarà en tres eixos: transformar carrers, actuant a voreres i calçades i conversió en zones de vianants d'alguns itineraris; potenciar i millorar carrers de la xarxa general del districte amb proves pilot abans de prendre iniciatives de transformació física; i modificar i millorar la connectivitat de la xarxa general de visitants.
- Adequació de la xarxa local a la mobilitat quotidiana dels vianants. Es proposa, entre d'altres, l'estudi i millores dels itineraris d'accés als equipaments per garantir la seva seguretat i connectivitat, tot prioritzant la mobilitat vinculada a les cures i revisar i millorar la visibilitat nocturna.
- Revisió de l'accessibilitat de tota la xarxa de vianants de Ciutat Vella i fer un Pla d'Accessibilitat a tots els equipaments del districte agrupats illa per illa.



- Coordinació d'accions entre els diferents serveis (Turisme, mobilitat...) per desenvolupar les mesures del Pla Estratègic de Turisme 2020 i del Pla de Mobilitat Turística. Com, per exemple, acords amb operadors i guies per concretar rutes entre els diferents punts singulars i establir la seva capacitat de càrrega admissible i la intensitat i tipologia dels grups i guies en les rutes generades.
- Pla de senyalització identificativa de la xarxa preferent del districte.
- Pla de comunicació de la xarxa de districte.

La proposta de xarxa de vianants o zones de vianants, a les que el vianant és el protagonista del sistema de mobilitat en convivència amb la resta de modes, és la següent:



Els principals objectius a aconseguir amb la implantació d'aquestes mesures són els següents:

- Reduir un 20% els trams amb pitjors nivells de confort pel vianant.
- Incrementar un 10% les zones destinades per vianants, passant de les 27'59 hectàrees actuals a 30'35 al 2023.

## La bicicleta: principal mode de transport privat del districte

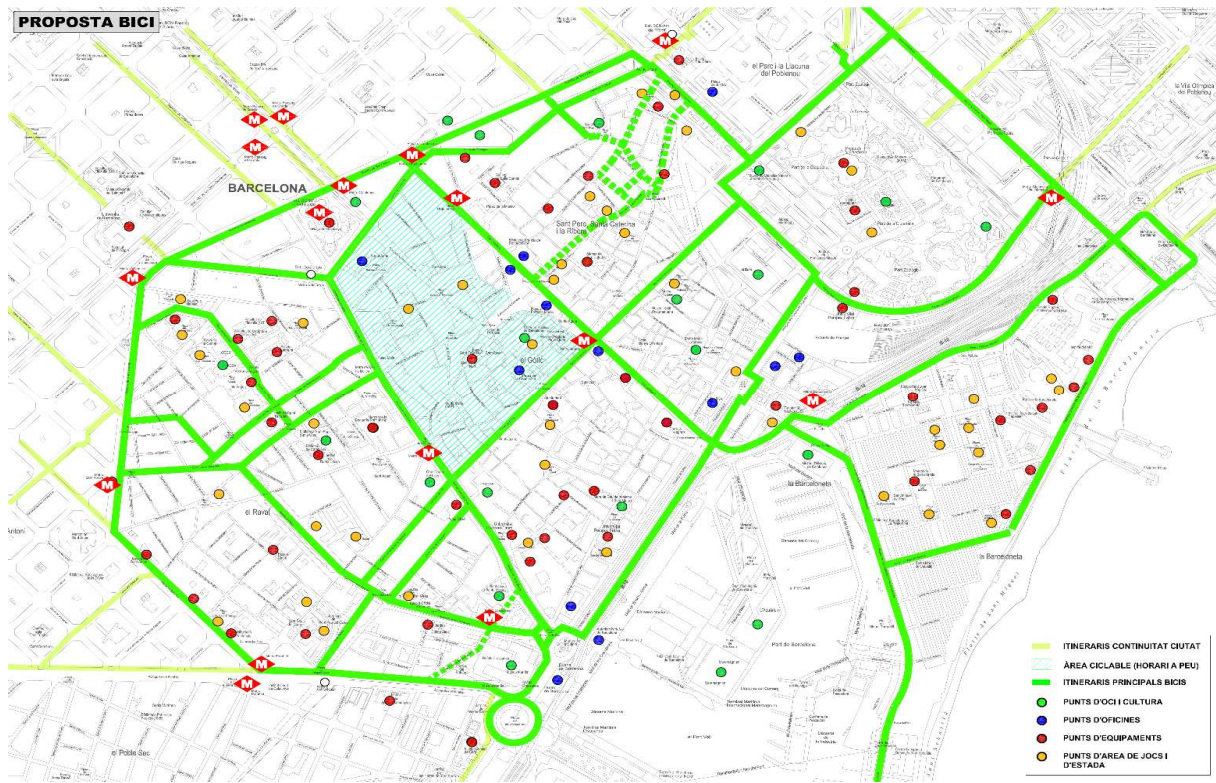
El principal repte que es planteja el Pla de Mobilitat del districte pel que fa a la bicicleta és que esdevingui el principal sistema de transport privat. Ciutat Vella compta amb una àmplia xarxa de carrers pacificats pels que poden circular les bicicletes però és un dels districtes amb menys xarxa de carrils bici i molts d'aquests són discontinu. A més, tant les persones usuàries de la bicicleta com els vianants no estan còmodes amb la manca de convivència que es genera.

Per tots aquests motius, és necessària la generació d'una estructura clara d'itineraris en bicicleta i configurar poc a poc un sistema d'equipaments per a la bicicleta al voltant d'aquesta xarxa. Així, el pla preveu nous espais i una regulació que eviti la fricció amb altres modes, sobretot amb el vianant.

Les principals accions a desenvolupar inclourien:

- Creació d'una xarxa contínua de carrils bicicleta i vies ciclables connectada a la de la resta de la ciutat. Es proposa realitzar el projecte i la implementació d'un carril bici en doble sentit que tanqui el perímetre del districte; el projecte i la implementació de les xarxes estructurants interiors i de connectivitat tant verticals com horitzontals; i estudis d'implementació d'una xarxa complementària interior d'itineraris recomanats.
- Incrementar la cobertura i la seguretat de places actuals d'aparcament per bicicletes. Es contempla l'estudi i implementació de noves places d'aparcament segures a l'interior dels equipaments i en superfície i l'impuls per a la implementació d'aquestes a l'interior dels aparcaments, als establiments comercials i centres de treball.
- Fomentar la ubicació progressiva de les estacions de Bicing en els itineraris de bicicletes recomanats preferents i fora de zones de concentració de vianants i relacionar-les amb les parades i estacions de transport públic.
- Habilitar petits taller i kits a prop dels itineraris establerts per a bicicletes i punts d'aparcament segur per a la reparació de les bicicletes.
- Estudi de noves senyalitzacions per la bicicleta.
- Impuls de noves tecnologies per al control a les zones regulades.
- Regular els grups de ciclistes per tal d'adaptar-los a les noves condicions de la xarxa de bicicletes, tot impulsant la modificació de l'Ordenança de Circulació per reduir el màxim de persones per grup.
- Desenvolupar campanyes de conscienciació ciutadana per millorar l'ús de la bicicleta com a mode de transport habitual.

La proposta de xarxa per a la bicicleta és la següent:



Els principals objectius d'aquestes mesures són els següents:

- Duplicar la xarxa actual de carrils bici. Al 2018 es compta amb 7'7 km i després de l'aplicació del pla serà de 15.
- Habilitar uns 8 km nous d'itineraris ciclistes.
- Increment del 35% de les places d'aparcament de bicicletes al carrer. Passant dels 444 al 2018 a 599 a la finalització del pla.
- Increment d'un 5% de l'oferta d'estacions de Bicing. Actualment és de 833 i es vol arribar a 875 al 2023.

### **Regular els Vehicles de Mobilitat Personal (VMP) per garantir la convivència**

L'aparició en els darrers anys de nous ginys per moure's per la ciutat està generant noves friccions entre els modes de transport, principalment amb el vianant i la bicicleta. Per aquest motiu, l'any 2017 es va aprovar una modificació de l'Ordenança de Circulació de Vianants i vehicles de Barcelona que regula aquests vehicles. Tot i així, la pressió dels grups i de vehicles sovint sense llicència està generant problemes de convivència.



Per aquest motiu, el Pla consolida l'ordenança i aposta per anar desplaçant els focus generadors d'aquesta mobilitat cap a la xarxa de carrils i itineraris autoritzats.

Les accions proposades són:

- Definir una estratègia singular de funcionament del VMP dins del districte amb, entre d'altres, l'estudi de limitació de l'ús de VMP a les zones de màxima concentració de vianants.
- Evitar les friccions dels VMP amb la resta de modes de transport.
- Seguir impulsant el registre dels VMP del districte vinculats amb activitat econòmica.

### **Potenciar el transport públic i col·lectiu i l'accessibilitat de la xarxa**

Ciutat Vella disposa al seu interior i entorn immediat de la major oferta de transport públic de Catalunya però hi ha aspectes a millorar. El bus compta amb una bona xarxa però caldria millorar la distribució de parades i sobretot la sobreocupació relacionada amb la temporada d'estiu i platges. A més, el bus turístic concentra el seu impacte en determinades zones, com la Via Laietana i la façana marítima.

Pel que fa a les parades de transport col·lectiu, hi ha una alta concentració en els entorns de vianants més sol·licitats, com Plaça Catalunya o Rambles, amb l'impacte que suposa. En matèria d'accessibilitat de la xarxa general de transport públic es resoldran algunes mancances detectades. Finalment, pel que fa als taxis, hi ha parades molt concentrades en algunes zones –Rambla i Plaça Catalunya-, deixant-ne d'altres desateses.

L'objectiu principal d'aquest pla és consolidar-ne l'ús com a mitjà habitual de connexió dels residents del districte i amb la resta de la ciutat i reforçar-ho com a principal mitjà d'accés del veïnat de la ciutat al districte. A més, el pla pretén distribuir l'accés dels vianants entre el màxim nombre de punts d'entrada d'acord amb la nova xarxa de vianants proposada.

Pel que fa al metro es milloraran la gestió de parades i de boques d'accés i es planteja un repartiment de les parades d'autocars discrecionals en tot el perímetre del districte, en zones no residencials. També es reduiran el nombre de parades del bus turístic, sobretot a l'interior del districte. Pel que fa al taxi, caldrà fer un estudi per a equilibrar el repartiment de les places de parada, de cara a optimitzar el servei en relació a la nova xarxa de mobilitat proposada.

Les principals accions a desenvolupar són:

- Desplegament final de la xarxa ortogonal de transport públic en autobús.
- Ampliació i millora de la cobertura del bus de barri.
- Transformació del funcionament de la xarxa de transport col·lectiu com, per exemple, dur a terme els estudis i la implementació de noves parades més petites d'autocars



discrecionals turístics només per l'encotxament i el desencotxament que es repartiran pel perímetre del districte sense entrar en conflicte amb el teixit residencial existent i en coordinació amb els itineraris de visitants i rutes o la reestructuració dels itineraris i parades de Bus Turístic en coordinació amb l'estratègia de mobilitat turística de la ciutat.

- Ajustar el servei del taxi a la nova organització de la mobilitat on es proposa estudiar l'oferta a les parades de taxi actuals del districte i implementació d'ajustos per adaptar-les a les demandes de la nova xarxa i estudiar i implementar una nova estratègia de mobilitat del taxi pel districte d'acord amb el Gremi de Taxistes.
- Millores en la xarxa de metro en consonància amb la xarxa de vianants, com pot ser l'impuls de la construcció d'una segona boca de metro a l'estació de la Barceloneta.
- Pla per adaptar la totalitat de la xarxa de transport públic del districte a la normativa d'accessibilitat.
- Harmonitzar els punts de descàrrega de passatgers de transport col·lectiu a la xarxa bàsica de vianants, com pot ser l'impuls de la integració de parades d'autocars interurbans a les estacions intermodals.
- Pla de comunicació accessible als vehicles i a la xarxa de transport públic.

Els principals objectius a assolir són:

- Cobertura total del Bus de Barri (radi de 250 metres).
- Totes les parades de bus, de metro i de Rodalies siguin accessibles.

### **Regular i reduir el trànsit de pas de Ciutat Vella**

Ciutat Vella ha avançat en la transició cap a la ciutat del vianant, disposant de sistemes de regulació del trànsit en diverses zones. Això ha permès una reducció del trànsit però es vol seguir incidint en aquest àmbit per millorar l'equilibri entre els diversos modes. Pràcticament la meitat dels vehicles que circulen pel districte, creuen o voregen pels seus carrers sense tenir destinació en el seu interior.

Per aquest motiu, el Pla adapta el transport privat a l'espai-temps disponibles, garantint l'accessibilitat continua al veïnat i comerciants, aparcaments i a l'activitat econòmica, però reduint el trànsit de pas, principalment per Rambla i Via Laietana. Es proposa desenvolupar un model de gestió intel·ligent del trànsit, que controli la mobilitat privada, discriminant el tipus usuari (resident, comerciant, autoritzats, serveis i aparcaments) i el seu vehicle (motorització) en funció del temps. Aquestes actuacions s'iniciarien a partir de l'any 2021 i de manera progressiva.

Així, l'esquema general de trànsit regulat estaria format per:

- Control d'accés en funció de vehicles de pas o finalistes (residents i usuaris).
- Control d'accés en funció dels nivells de contaminació dels vehicles.

Tenint en compte les afectacions que suposen per la vida veïnal les modificacions de la xarxa, aquestes es validaran en processos participatius ajustats a l'entorn territorial corresponent.

- Establir uns horaris de regulació a tots els barris de Ciutat Vella, per filtrar el trànsit de pas, amb l'objectiu de reduir-lo i garantir l'accés finalista (veïnat, serveis autoritzats i aparcaments). Es farà un estudi per a la concreció de les franges horàries d'accés dels vehicles al districte aplicant sistemes innovadors de control i gestió de la xarxa.
- Millores específiques de la xarxa per incrementar la funcionalitat i sostenibilitat del transport privat.
- Fomentar el desenvolupament del vehicle compartit (elèctric) a l'interior del districte. A través, per exemple, de l'impuls de les gestions per dotar de places d'aparcament del vehicle compartit als diferents aparcaments del districte.
- Adaptar l'horari de regulació viària dels cotxes i motos a l'horari de la DUM i dels serveis, mitjançant la implementació de mesures en gestió i innovació tecnològica de la xarxa bàsica.
- Campanyes de promoció sobre el foment del cotxe compartit i la utilització responsable del vehicle privat, sobretot motos, i l'ús dels vehicles nets.

Els principals objectius a assolir són:

- Reducció d'un 30% dels vehicles que accedeixen diàriament a Ciutat Vella. Actualment, són 137.000 vehicles els que accedeixen diàriament el districte.
- Reduir fins al 30% el trànsit de pas. Actualment, és de prop del 50%.
- Doblar el nombre de punts de recàrrega de vehicles elèctrics al carrer, passant de 23 a 46.

### **Aposta per una Distribució Urbana de Mercaderies més sostenible**

Ciutat Vella és un districte amb un enorme dinamisme comercial. La densitat d'activitat comercial per abastir a Ciutat Vella és el doble que a la resta de districtes de la ciutat. 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 i bicicletes, sobretot en horaris que es fan servir per la mobilitat quotidiana relacionada amb les cures i en horaris que es fan servir per la mobilitat relacionada amb l'economia productiva específica del districte.

L'ordenació de la càrrega i descàrrega és clau per a la millora de la mobilitat general. Per això, el Pla pretén impulsar un canvi de model del sistema tradicional amb vehicles pesants cap a un sistema amb vehicles de mobilitat tova d'impuls humà (cargobikes) que sigui sostenible i redueixi les friccions de la mobilitat en la vida quotidiana i la reducció de la contaminació.

Les principals accions per aconseguir transformar el model de càrrega i descàrrega són:

- Incentivar el creixement de sistemes de càrrega i descàrrega més sostenibles amb vehicles de menys impacte a l'espai públic, mitjançant una xarxa de plataformes de trencament i l'impuls per desenvolupar un sistema en xarxa de consignes.
- Reendrecament del sistema de càrrega i descàrrega convencional amb l'estudi i la creació de noves places al perímetre que complementi les àrees DUM i també de noves àrees DUM a l'interior del districte.
- Controlar i gestionar el 100% de les places de C/D com una àrea DUM per tal d'afavorir la rotació.
- Millorar l'APP de l'àrea DUM actual.
- Contacte permanent amb els principals operadors de DUM, amb els comerciants i amb el Gremi de professionals per operar dins de DUM.
- Incrementar la vigilància i el control generant un equip de control específic i continu a la zona.
- Desenvolupar una estratègia de promoció a tots els nivells: operadors, comerciants, etc.

Els principals objectius de les mesures previstes per a la càrrega i descàrrega són:

- Acabar amb les operacions irregulars de càrrega i descàrrega.
- Doblar el nombre de paquets distribuïts en CargoBikes al mes, arribant a més de 40.000.
- Incrementar una microplataforma de trencament de càrrega. Actualment, n'hi ha 2.
- Habilitar un mínim de 3 consignes noves per barri.

### **Potenciar l'aparcament fora de la via pública i prioritzar el resident al districte**

La presència del vehicle privat estàtic a la superfície és, en un districte amb tan poc espai públic, una restricció al desenvolupament d'espais pel vianant, a la mobilitat en bicicleta i als recorreguts en transport públic. D'altra banda, és ineludible resoldre el problema d'estacionament dels vehicles de les persones residents. Conciliar els dos extrems és un repte complicat.

Per tant, l'estratègia és doble. D'una banda, optimitzar els aparcaments en superfície pels usos més necessaris: DUM i Àrea Verda; i, de l'altra, incentivar el desplaçament d'aparcaments a fora de calçada generant una oferta en condicions similars a la de la resta de veïnat de la ciutat. Així es dissenya una regulació que garanteixi l'estacionament residencial i dirigeixi la resta als pàrquings perimetrals. També s'adequaran els aparcaments a d'altres serveis complementaris, com són les bicicletes, les motos i la càrrega i descàrrega.

Les principals accions a implantar en matèria d'aparcament són:

- Implementar una estratègia per optimitzar pel resident i la càrrega i descàrrega els aparcaments del carrer. Així, es farà un estudi i la implementació per a la substitució

paulatina de les places d'àrea blava en àrea DUM i àrea verda; un altre per habilitar un percentatge de places d'aparcament exclusives per residents en àrea verda a cada barri; i, finalment, l'estudi, proves pilot i implementació de zones d'aparcament mixt: DUM i Àrea Verda.

- Foment de l'aparcament fora del carrer per millorar els espais dels vianants.
- Potenciar i habilitar els aparcaments soterrats interiors per altres usos.
- Millores en la xarxa d'aparcament de vehicles elèctrics.
- Desenvolupar aplicacions tecnològiques per optimitzar la gestió dels aparcaments, per tal de disminuir els recorreguts especialment a l'interior del districte.
- Campanyes de foment dels aparcaments fora de calçada.

Els objectius a assolir en aquest àmbit són:

- Reduir un 30% la motorització del districte. Actualment, és de 211 turismes per cada 1.000 habitants.
- Traspasar un 20% de places de motos a la calçada cap a aparcaments. En l'actualitat hi ha més de 3.000 i es vol deixar en unes 2.460.
- Generar 1.500 places de motos fora de calçada.

### **Una mobilitat sostenible i que tingui cura del medi ambient**

La situació de la contaminació acústica a Ciutat Vella té arrels estructurals per la morfologia del districte i les seves característiques constructives i, de forma important, pel model econòmic i d'oci del districte. D'altra banda, el districte disposa d'uns correctes índex de contaminació per NOx i PM10 en el seu interior malgrat encara s'han de millorar molt en algunes zones.

El Pla de Mobilitat va en la línia de cercar una estratègia clara per reduir la contaminació acústica, tant de dia com de nit, especialment en determinats entorns del districte on actualment s'han detectat problemes. Aquest objectiu va en paral·lel a la reducció de les emissions establerta al projecte de llei de canvi climàtic a Catalunya, que exigeix una reducció del 15% de les emissions contaminants atmosfèriques entre 2005 i 2020, és a dir, un 1% anual.

El soroll i la contaminació ambiental són indicadors de la regulació dels accessos a la ciutat, i als barris, per tant, les mesures relacionades amb el medi ambient es centren en transformar la xarxa de mobilitat actual; valorar les accions sobre el nombre de 'vehicles', la seva tipologia i també sobre el medi-paviment; implementar millores de caràcter mediambiental que afectin a la xarxa; i cercar elements de gestió que permetin reduir les emissions.

Les accions concretes a desenvolupar són:

- Estratègia de reducció d'emissions atmosfèriques.



- Millores relacionades amb la reducció d'emissions al medi ambient, com és l'impuls de millores i proves pilot de reducció d'impacte acústic en espais on se superen els límits permesos en 5db a les vies interiors i en 8 a les perimetrals, entre d'altres.
- Impulsar la transformació de les flotes de vehicles cap a models mes sostenibles.
- Campanyes per la millora mediambiental del districte.

Els objectius a aconseguir són:

- Reduir els nivells actuals de contaminació per PM10 i NOX, tal com estableix el Pla de Qualitat de l'Aire.
- Reduir els trams que superin els 5dB a les vies bàsiques interiors i de 8dB a les vies bàsiques perimetrals.

### **Garantir la seguretat viària**

Ciutat Vella no es caracteritza per ser un districte amb molts accidents amb víctimes, sinó que solen ser lleus i es basen en la fricció entre els vianants i la resta de vehicles. La configuració del districte provoca un efecte frontera pel vianant alhora de creuar el seu perímetre (Ronda 0) i de traspasar les vies bàsiques de ciutat que creuen Ciutat Vella. D'aquí es deriva la necessitat de millorar els punts de creuament. Es plantegen, doncs, mesures infraestructurals i també la millora en els passos de vianants existents o els increments de temps de verd pels vianants que circulen pels carrers.

El Pla Local de Seguretat Viària planteja una reducció del 20% dels accidents del districte, sobretot d'atropellaments, i zero víctimes mortals. Cal continuar reduint els accidents en els propers 6 anys, per tal d'assolir el repte de les zero víctimes mortal les mesures relacionades amb la seguretat viària es centren en la transformació i millora de la xarxa per fer-la més segura. Per això es treballarà en:

- Pla d'actuació anual per reduir els punts amb major accidentalitat del districte. Atropellaments i col·lisions.
- Minimitzar l'efecte "frontera" pels vianants.
- Millores en els passos de vianants
- Seguir amb les campanyes de seguretat viària i de protecció del vianant al districte.

Els objectius marcats en aquest camp són:

- Reduir un 25% les víctimes d'accidents segons el Pla Local de Seguretat Viària.
- Reduir un 50% el nombre d'atropellaments.
- Reduir un 30% els accidents amb bicicleta.